



U heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in de aanschaf van een Citroën C6. Uiteraard vinden wij van het C6 Genootschap dat u hiermee een hele goede keus maakt. De C6 is immers de "grote Citroën", de opvolger van haar illustere voorgangers als de DS, de CX, de SM en de XM .

Graag melden wij een aantal punten om op te letten bij de aanschaf.

- De prijzen van de onderdelen die door slijtage vervangen moeten worden zoals banden, uitlaat e.d. liggen op een hoger niveau dan bij een kleinere auto. En dat geldt evenzeer voor de gebruikskosten (brandstof, verzekering en houderschapsbelasting).
- Omdat de C6 zoals veel moderne auto's is voorzien van een zgn. CAN-BUS bedrading voor veel elektrische zaken is bijvoorbeeld het aanbrengen van een trekhaak niet zonder meer mogelijk. Hiervoor moet een aparte module worden geplaatst en door de dealer worden ingeregeld. Ook het wijzigen van de radio is door de integratie met o.a. het head-up display en de navigatie niet mogelijk.
- De C6 is voorzien van een aantal "computers" die samenwerken met de centrale "computer", de BSI, om alle zaken op het gebied van comfort en veiligheid te regelen. In geval van elektronische storingen beschikken officiële Citroën dealers en ook sommige BOVAG-garages over geschikte uitleesapparatuur die up to date is. Uiteraard kunt u ook zelf een interface voor de uitlezing aanschaffen. Enige technische kennis is dan wel vereist.
- Bij aanschaf is het verstandig er op te letten dat beide instructieboekjes (van de auto zelf en van de Navidrive) en de installatie CD van Navteq aanwezig zijn. Hoewel het instructieboekje van de auto op onze site als PDF staat is voor de Navidrive nog geen online versie beschikbaar. Vanaf ca. bouwjaar 2010 is de Navidrive instructie (RT5) geïntegreerd in het instructieboekje. De instructieboekjes van de C6 vanaf modeljaar 2007 zijn wel terug te vinden op de servicesite van Citroën ( <http://service.citroen.com/>).
- In de loop der jaren zijn een aantal verbeteringen doorgevoerd. Enkele daarvan zijn ontstaan uit technische noodzaak en enkele uit oogpunt van kwaliteitsverbetering of modernisering van de auto.
- CitroExpert nummer 115 van januari/februari 2016 geeft een goed overzicht van de verschillende C6-en. In dat nummer staan ook een aantal aandachtspunten
- In bijgaand overzicht een aantal punten waar bij de C6 specifiek aandacht aan moet worden geschonken. Een dealer kan aan de hand van het VIN (chassis)nummer van de auto en de NAP nagaan welke werkzaamheden al aan de auto zijn uitgevoerd. Dit kan echter alleen als de auto bij (dezelfde) dealer is onderhouden.





## Aandachtspunten voor de C6

### Algemeen

- Het vervangen van de Xenon koplampen kan een vrij tijdrovend karwei zijn, als de gehele voorbumper gedemonteerd wordt. Een handige garagist kan de lampen ook vervangen zonder demontage van de voorbumper. Na een jaar of vijf of rond de 100.000 km zijn deze meestal aan vervanging toe. Kenmerkend is het af en toe uitvallen van één van de lampen die na uit- en inschakelen weer normaal lijken te functioneren.
- De stekers van de sensoren voor de vering van de eerste bouwjaren (vanaf 2006) zijn niet waterdicht en kunnen corroderen. Hierdoor valt het veersysteem uit.
- Bij de C6-en uit de eerste series (2006/2007) is de lagering van de fusee gevoelig voor indringend vocht. Hierdoor kan het lager defect raken. Vervanging is alleen mogelijk compleet met fusee. Een indicatie voor defecten aan de lagering is het uit het midden staan van het stuurwiel bij rechtootrijden op een vlakke weg. Een definitief oordeel kan pas worden gegeven ná demontage!
- Bij de versie 2.7 en 3.0 HDI (alle bouwjaren) bevindt zich in de linker wielkuip een koelwaterleiding van radiator naar kachelradiator die – indien deze niet na aflevering alsnog behandeld werd -, kwetsbaar is voor corrosie. Vervanging kan tijdrovend en dus kostbaar zijn. Inspectie en tijdige behandeling of vervanging is zeer gewenst omdat bij doorroesten van deze leiding het koelsysteem leegloopt. Deze leiding komt NIET voor bij de benzine en 2.2 uitvoering.
- Wanneer de portieramen niet perfect aansluiten op de rubbers heeft dat storend windgeruis tot gevolg. Afstellen van de ramen is verre van eenvoudig en vraagt grote deskundigheid. Soms is vervanging van het portierrubber voldoende om windgeruis te onderdrukken.
- De automatische versnellingsbak moet zonder merkbare schokken schakelen en geen bijgeluiden produceren. Onderzoek uitgevoerd door het Centre C6 in Aalsmeer heeft uitgewezen, dat het verstandig is elke 60.000 à 80.000 km de olie van de automaat te dialyseren. Dat lijkt de levensduur van de bak ten goede te komen.
- Het inschakelen van de Cruise Control of de Limiter moet probleemloos verlopen. Storingen kunnen hun oorzaak hebben in de schakelaars op het stuurwiel, soms in een onderdeel van de aansturing onder de stuurkolom (de zogenaamde Com 2000) of de schakelaar onder het rempedaal.
- Het is van belang om de sporing van de achterwielen te controleren. Deze is in tegenstelling tot eerdere berichten wél nastelbaar. Een incorrecte afstelling leidt tot versnelde bandenslijtage.
- Het zgn. cuppen van de banden van de achterwielen komt bij meer voorwielaangedreven auto's voor en ook bij de C6. Bij het nemen van korte bochten wringen de achterwielen over het wegdek. Hierdoor vervormen de blokken op het loopvlak van de band waardoor een zeer hinderlijk geluid ontstaat. Duidelijk met de hand voelbaar. Omdat de achterbanden altijd het meeste profiel moeten hebben, is het wisselen van de banden van voor naar achter geen optie.





- Wel kan worden overwogen om verstelbare stangen op de achteras te laten monteren. Dan kunnen de wielen weer verticaal recht volgens de fabrieksafstelling onder de auto worden gesteld.
- Sensoren in de velgen voor het meten van de bandenspanning. Bij het losdraaien van het ventieldopje bestaat de mogelijkheid dat de nippel van het ventiel afbreekt, met name als er metalen dopjes gemonteerd zijn. De nippel is niet apart te vervangen, hoewel er revisiesetjes in de handel zijn om de schade te herstellen als er nog een restant van de schroefdraad is overgebleven. Als de nippel onherstelbaar is moet de gehele sensor worden vervangen. De batterijtjes hiervan gaan ongeveer 5 jaar mee en zijn niet apart te vervangen maar alleen compleet met sensor! Wel is het mogelijk om de signalering met behulp van de Lexia uit te schakelen zodat er geen storingsmelding meer in de display verschijnt.
- De spanrol van de distributieriem behoort normaliter te worden vervangen tegelijk met het vervangen van de distributieriem. Volgens fabrieksvoorschrift is dat na 10 jaar of 240.000 km. In de praktijk is het voorgekomen, dat de spanrol na 7 jaar en ongeveer 160.000 km kapot ging.
- Zowel het bovenste waterhuis als het onderste waterhuis gaan vroeg of laat lekken. Het is raadzaam deze tijdig te laten vervangen. Check in elk geval regelmatig het koelvloeistofniveau, de C6 heeft namelijk geen koelvloeistofniveau sensor.
- Het drukvat van het LDS-systeem kan lekken, indien er regelmatig teveel LDS in het systeem zit. Het juiste niveau kan alleen met behulp van de speciale apparatuur (Lexia of Diagbox) worden gemeten. Om eventuele problemen te voorkomen is het verstandig om de dop van het LDS-vat los te draaien, als één of meer wielen worden opgekrikt.
- De ABS sensoren gaan nog wel eens stuk. Het is niet per definitie het hele systeem dat kapot is als je een brandend waarschuwingslampje in je dashboard ziet.
- De slotbouten worden na verloop van tijd "zacht" en gaan dan bij het losdraaien stuk. Verwijderen is dan lastig, de bouten moeten uitgeboord worden. Het is het beste om deze preventief te vervangen, ze kosten een paar euro per stuk, dus de kosten zijn te overzien.
- De hoogte sensoren van de meedraaiende Xenon-verlichting geven soms storing. Check goed of beide lampen goed werken en meedraaien met het stuur.
- Kortsluiting dashboard-display (oorzaken niet geheel duidelijk): Bij knipperen van het display vervangen.

### **Specifiek Diesel**

- 3 types:
  - 2.2HDi 4 cilinder 170pk 370Nm.
  - 2.7HDi V6 204pk 440Nm.
  - 3.0HDi V6 241pk 450Nm.





- De 2.2 HDi 4 cilinder (vanaf 2008) is een soepele en zuinige motor. Secuur onderhoud van belang: de tweetraps turbo gaat stuk bij doorrijden met een vervuild luchtfilter en/of vervuilde olie.
- 2.7HDi: Probleemloze motor, maar let op goed onderhoud: Let er op dat de toevoerleiding van de turbo niet dicht komt te zitten. Regelmatig onderhoud voorkomt dit. Risico kan zijn dat de middelste cilinders te weinig olie krijgen waardoor de lagerschalen van de drijfstangen droog lopen. Lagerschalen worden door Citroen niet los geleverd. Een revisiebedrijf kan dat wel. Gebruik daarom olie van hoge kwaliteit met viscositeit 5W30.
- De 3.0 HDi V6 (introductie juni 2009) is soepeler, krachtiger én zuiniger dan de 2.7 HDI, maar wel zeldzaam. De 2.7 HDi V6 is echter ook een fijne motor en makkelijker te vinden. Beide motoren zijn van Jaguar origine.
- Het EGR systeem kan – zoals bij alle moderne diesels - vervuild raken (koolstofresidu), vooral bij het rijden van veel korte afstanden. Dit kan leiden tot verschillende storingen: sensoren met een foute emissie, wat impact heeft op het af te geven brandstofmengsel (ter bescherming van de katalysator). Om die problemen voor te zijn kan o.a. worden overwogen zogenaamde premium diesel te tanken. Ook eenmaal per jaar een carbon cleaning behandeling laten uitvoeren, kan problemen voorkomen.

#### **Specifiek Benzine 3.0 V6 211pk 290Nm**

- Motoren zijn sterk en degelijk (ook in 406, 407, 607, XM, Xantia e.a.); met gemak 300.000km.
- Motor wordt door velen als merkbaar zwakker of te zwak in vergelijking tot de diesel beschouwd; wel wordt het geluid van deze V6 bij hoge toeren door velen als erg prettig beoordeeld.
- Bobines (veelal Sagem vanaf fabriek) willen vaak kapot gaan (na zo'n 35.000km). Oorzaak hiervan lijkt de ligging van deze bobines waardoor deze erg warm worden. Montage van een ander merk (bv Beru of Delphi) kan een verbetering zijn. Overigens als een bobine het begeeft, is het verstandig meteen alle bobines te vervangen.
- Nokkenasverstelventielen dienen vervangen te worden na elke 60.000 km om risico's te voorkomen. Als deze ventielen defect raken kan er forse olie lekkage ontstaan met risico op motorschade. Regelmatig controleren van de ventielen wordt aanbevolen.

Tenslotte willen wij u erop wijzen dat, gezien het relatief geringe aantal C6-en dat er sinds de introductie op de Nederlandse markt is verschenen, niet alle (Citroen) garages de gelegenheid krijgen om ruime technische kennis en ervaring op te doen. Zowel het Centre C6 in Aalsmeer (=Citroën Gert de Jong Automobielen) als Garage Johan Oldehage BV in Nieuw Vennep hebben vele C6-en in onderhoud. Ook D & O Services in Almere heeft ervaring met diverse C6-en. Er zijn echter ook een ruim aantal C6-rijders die hun auto in onderhoud hebben bij hun eigen garage en daar zeer tevreden over zijn. De leden van ons genootschap zijn gaarne bereid hun ervaringen met u te delen.





Check in ieder geval goed of onderhoud bij zo'n partij is uitgevoerd, het vertelt veel over de vraag hoe de vorige eigenaar met zijn auto omging.

Hoewel wij deze aandachtspunten naar beste weten hebben geformuleerd, zijn wij niet verantwoordelijk noch aansprakelijk voor eventuele onjuistheden of onvolkomenheden.

Laatste update: 1 mei 2017.

