



Seppo Brand

ELÄMÄNI RANSKALAISET



Elämäni ranskalaiset



Kiehtovia klassikkotarinoita ranskalaisista autoista luetaan hitaasti nautiskellen. Haistelemalla kirjaa lukemisen välillä voit päästä parempiin nostalgia tunnelmiin. Paikoitellen ehkä havaitset tekstissä osittain muunneltua tekoälyn GPT käyttöä. Eläydy pysähtymällä välillä katsomaan tarkemmin kuvissa esiintyviä yksityiskohtia. Muistele noita vuosikymmeniä myös omalta kohdaltasi. Mukana myös joitakin aikaa kestäviä viisauksia vanhasta kirjasta. Tunnepläjäys nostalgiaa vuosien takaa. "Aika kultaa muistot" tunteiden vuoristoradalla. Nostalgia tarinat: Valitsin mukavimman Citroen GSA ja osittain fiktiivinen tarina Citroen ZX Pariisin taivaan alta. Pelastakaa Citroen CX. Nuoruuden aikainen autounelma löytyi pensaasta projektiksi. Lyhyesti esillä myös muita, kuten Citroen GS, 2CV, BX, AX, SM, DS, XM, Camionette. Sitikkafani Reijon Citroen ID projekti, Renault Laguna I, II, VelSatis.

Parkkipaikka löytö Peugeot 206SW ja pösökillä sitten kunnostuksen jälkeen matkalle Pohjois-Karjalaan Kolille. Poiketaan samalla katsomassa tupettaja Artsin ja Sinen konemuseossa Särkän vanhat koneet.

Lopuksi rescue-kissa ja Matin ihastus Citroen Xantia. Kaikki tarinat esitetään sarjakuva tyyliin valokuvin ja piirroksin. Sisältää paljon myös sivun mittaisia huumorijuttuja.

Koottu pienin muutoksin aikaisemmin julkaistuista minikirjoista.

Hauskoja ja tunnepitoisia lukuhetkiä Sinulle tarjoilee

Kuopiossa 2025

Seppo Brand

Elämäni ranskalaiset uudistettu laitos © 2025 Seppo Brand

Kustantaja: BoD · Books on Demand, Mannerheimintie 12 B,
00100 Helsinki, bod@bod.fi

Kirjapaino: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273,
22763 Hampuri, Saksa

ISBN: 978-952-80-9569-9

"Mais oui, c'est la nouvelle Citroën"

Mutta kyllä se on uusi Citroën. Tekniikan Maailma 17/1970: Ranskan neljästä suuresta autotehtaasta veti pisimmän korren yleisön silmissä Citroën. Citroënit ovat aina olleet erilaisia yleiseltä luonteeltaan ja osaratkaisuiltaan. Uusin Citroën GS (grand serie) on oiva esimerkki tästä. Kertakaikkisen ihastuttavan näköinen GS.



Citroën GSA Pallas vm.1981 (UNC-662)

Euroopan autotoimittajat valitsivat Citroën GS:n vuoden autoksi 1971. Eri lehtien koeajajat kertovat mielipiteensä "markkinoittemme mukavimmasta autosta" Citroën GS:stä Automies 3/1974: Kun maassa on katonopeus ja kaikki tiet ovat keväällä kuoppaisia, ei auton suorituskyvyllä ole suurtakaan merkitystä. Mukavuus sen sijaan on tullut entistäkin tärkeämmäksi tekijäksi autoa valittaessa.

Moottoriviesti 9/1971: GS on poikkeuksellinen, mielenkiintoinen tekniikaltaan ja erikoinen ulkonäöltään, eikä ole epäilystäkään ajo-ominaisuuksien erinomaisuudesta ja matkustamisen mukavuudesta. Nesteen ja kaasun yhteiskäyttö jousituksessa, jossa pyörien joustoliike välitetään nesteen avulla korkeapaineisiin palloihin, jotka toimivat varsinaisina jousina. Tästä seuraa jousituksen pehmeys.

Legenda elää - Kaunista katseltavaa on edelleen tämä entisöity futuristinen Citroën GS^{vm79}.

Korin muotokieltä pidettiin hyvin vallankumouksellisena ja tulevaisuuden maailmaan liittyvänä.

"Avaruussukkula." Kromatut peltipuskurit olivat 1970-luvun autoissa yleisesti käytössä.

Sinulla oli isot lumoavat ja kirkkaat "silmit".



Turvallisuus edellä; Takaroiskeläpät olivat Suomessa pakolliset 1970-luvulla hiekkateiden runsauden vuoksi. Citroën oli etuvedon edellä kävijä. Noihin aikoihin David Bowien suurimmasta megahitistä osana albumista -- Ziggy Stardust - 1972--- Starman hittibiisi avaruusolennon ilmestymisestä, joka tuo toivoa, lohtua ja unelmia maapallon ihmisille, jotka kokivat elämänsä olevan kadoksissa. Starman (Fredri 1973, Muukalainen) edustaa tuntematonta ja yliluonnollista voimaa, joka toi uudenlaisen riippumattomuuden ja vapauttavan tavan ajatella. Ehkä tämä vauhditti osaltaan GS myyntiä?-- GS oli siis pitkälti idealistin hankinta, joka uskoo ja pyrkii saavuttamaan korkeita arvoja ja ihanteita. Hän ei huomioi käytännön esteitä tai vaikeuksia. Lisäksi GS rakkaus teki omistajansa "sokeaksi". Sille halusi antaa anteeksi sen pienet ja isotkin oudot viat, puutteet ja hankaluudet. GS omistaja uskoi vuoren varmasti parempaan onnelliseen tulevaisuuden maailmaan.

Niin kuin Citroën GS.

Ilmajäähdytteinen 4-syl. boxerimoottori oli GS ja GSA:n ja sport X3:n koko elinkaaren ajan käytössä. Ranskalaista insinööriä muotoilua konepellin alla. Osasijoittelu, toimivuus, ja viisaus oli piilotettu yksityiskohtiin. Joidenkin mielestä liikamuotoilua, liian vähän järkeä. Varapyörä, ilmansuodatin, akku ja LHM-säiliö hyvin näkyvillä. Mutta missä piileksii itse moottori? Iloinen kierrosherkkä bokserimoottori kuljettaa matka-ajossa puolikaasulla "avaruussukkulaa" melkein äänettömästi kuin itsestään. Matkanopeutta moottoritiellä saattoi pitää helposti 120-130km/h. "Isoveli CX oli paljon väkevämpi".



Alempana moottori altapäin kuvattuna. Öljypohjan rivoitus jäähdytti öljyn ajoviiman avulla. Rivoitus piti suojata talveksi, jotta sisätiloihin riitti enemmän lämmitystä talvipakkasilla.



Silmien täydeltä "siistiä epäjärjestystä"

Edellä aikaansa - ehkä liikaakin.

Kojelauta ja ohjaamo olivat siihen aikaan massasta suuresti poikkeavat.

Huomaa mm. yksipuolainen ohjauspyörä. Se oli tunnusomaista pitkään Citroen malleissa.



Vuosimallista riippuen mittariston mallit vaihtelivat jonkin verran (tässä viisari näytöt) mutta yhteistä kaikissa malleissa niille oli tietynlainen outous ja lukemisen epäselvyys.

Erikoista kaasunestejousitusta pidettiin yleisesti jopa maailman parhaana. Takajousituksen rakenne. Häkellyttävä ajonautinto on huippuluokkaa kaikilla teillä. "Taikamatto"



Takakelkan hydetekniikkaa näkyvillä jousitus ja jarrut.
Alakuvassa etupään vaimentimien rakennetta. **GS on hieno valinta harrasteautoksi.**



Kaikki nämä GS kuvat ovat Samuel Kuitusen ottamia hänen loistavasti entisöimästään GS:stä.

Kuvassa lähes hylätty tuotannon alkupuolen Citroen GS



Kuvattu Kajaanissa kerrostalon pihassa kevät 1979, Seppo Brand.
Tämä GS näyttää olevan ehkä ensimmäisiä tuontierä Suomeen, koska rekisterikilpi oli mustapohjainen vuoteen 1972 asti. (OMB-85)

Uuden Citroenin kehuja;

Helsingin Sanomat 10. helmikuuta 1974: Citroen GS 1220. Jousitus nielee talven reikäiset kadut ja tiet niin nätisti, että GS:llä ajava ihmettelee, miksi muut ajavat kuopissa niin hitaasti. Yleislausunto: Uusi hinta ei ole paha 21950mk (3658€).

Sillä saa markkinoittemme mukavimman auton. Ehkä isot Citroenit ovat hiukan mukavampia matkustajien kannalta. Kun ajaminenkin huomioidaan menee GS niiden ohi.

Tuulilasi 7/1973: Citroen GS 1220; Normaalissa maantieajossa ajomukavuus on yllellinen, sanan mukaisesti se valuu epätasaisuuksien yli. Suomalaisella hieman roudan laineikkaaksi tekemällä kestopäällystetiellä se on mukavuudessa itse "täydellisyys".

Moottori oli kehitetty Banhardin Tiger-bokserimoottorista.
Bokserimoottori oli 4-sylinterinen, ilmajäähdytteinen 1015 cm³ / 55,5 hv.

Vuonna 1972 moottoriksi saattoi valita 1220 cm³ / 60hv.

Tehokkain moottori 1978 1220m³ / 65,5 hv malliin GS ja urheilullinen X3.
Myöhemmin vielä kokeilumielessä erikoinen Birotor 78kw wankel moottorilla,
jota valmistui alle 1000 kpl. Wankkeli ei ollut toimintavarma voimanlähde.

"Jos toimii, niin hetken, kuului monen kokemus".



Kuva moottoritilasta; Citroen GSA Artsi Sevesusi tuotanto. Renkaiden vaihdossa käytettävä omalaatuinen ja toimiva tunkki varapyörän syvennyksessä. Bokserimoottorin purputusta on kiva kuunnella peräpäästä ja moottorin jyminää keulassa.

Tekniikan Maailma 12/1977 Tyypit; Rotukissat; GS Pallas ja CX Pallas.

GS Pallas 41900mk (6834€), teho 59hv/5750r/min.

CX Pallas 80000mk (13334€), teho 115hv/5500r/min.

Uudistettu 5-ovinen malli GSA tuli tuotantoon loppuvuodesta 1979.

Lähes samanlaisena sitä valmistettiin vuoteen 1986 asti.

GS ja GSA malleja valmistui kaikkiaan yli 2 miljoonaa kpl.

Takalasiarrassa oli sen ajan Citroen slougan: **Valitsin mukavimman**



Yleisnäkymä erikoisesta ohjaamosta. Kuva Kimmo Salonen, sitronen.fi

Citroen GSA esitteessä kerrotaan: Ajon aikana tarvittavat kytkimet on koottu kahteen satelliittiin.

Toiminnot on helppo hoitaa sormenpäällä painokytöntien avulla. Mittariston keskellä olevasta monitorista näkyy heti, missä mahdollinen vika on. Citroenin nopeusmittari on rullatyyppinen; nopeus näkyy selvästi numeroina. Samoin kyseessä olevan nopeuden vaatima jarrutusmatka. Pallas-mallin kierroslukumittari on saman tyyppinen. Club-mallissa sen sijalla on kello. Uudet GSA-mallit ovat hieman tilavampia ja pidempiä kuin entiset GS-mallit. Metalliset puskurit korvattiin turvallisilla ECE-normit täyttävillä muovipuskureilla.

Tekniikan Maailma 16/1980 Koeajaa; Citroen GSA Pallas.

Toisin ajateltu. 63900mk (10650€) Teho 65,5hv/6000r/min (SAE).

Hyvä lehtiartikkeli Citroen GS 1970 -- löytyy Mobilisti lehdestä no 1 /1999

TV:stä tuttu konemies Artsi Sevesuden peruskunnostettu Citroen GSA
Artsin ja Sinen konemuseossa.



Museo sijaitsee Outokummussa entisen Palorannan lavalla. Varislahti 158.

Niin kuin konemies Artsi tv-mainoksessa toteaa:

Tavalliset remontit eivät oikein kiinnosta.

Aikoinaan Citroen GS mainostettiin: **"Tavallisten yläpuolella"**.

Ehkä siksi Artsi oli halunnut kunnostaa tämän erikoisen
ja vaalean vihreäksi maalauttamansa Citroen GSA:n,
jonka rekno on: UTS-812

Citroen GS ja GSA oli erilainen teknisiltä ratkaisuiltaan, jopa pelottava...

Erikoisesta tekniikasta tietämättömille huoltokorjaamojen painajainen.



Tässä Chrysler Neon asentajat ovat paenneet paikalta...



Citikan etulevyjarrut sijaitsivat moottoritilassa. Työasento oli tosiaan hieman hankala ja humoristinen.

Lisää kummallista tekniikkaa... LHM- nestettä ?



LHM on hydrauliöljy, mineraalihydraulineste hydraulikoneistoihin.

Mitä ihmettä? Veivikäynnistys lisävarusteena.



Veivikäynnistys oli jo siihen aikaan erikoinen jäänne menneisyydestä mutta kenties toimiva yksityiskohta mahdollisissa käynnistysongelmissa.

Nykyään hedelmäpelikoneiden pyörivät näytöt kuvaavat ehkä parhaiten aikoinaan kehitettyä Citikan nopeus- ja kierroslukumittaria.

Myös GSA:n seuraaja BX mallissa oli alkujaan samanlaiset suurennuslaseilla varustetut vastaavat mittarit.

Vihdoinkin Citroenin renkaiden kiinnityksen 3-pultin arvoitus selviää.



Ohjaus oli tehostamaton. Jarrujen ja jousituksen toimintaa ohjataan vihreällä paineistetulla LHM- nesteellä ja typpikaasulla. Ruostunut hydrauliputkisto aiheutti vanhetessaan ikäviä yllätyksiä.



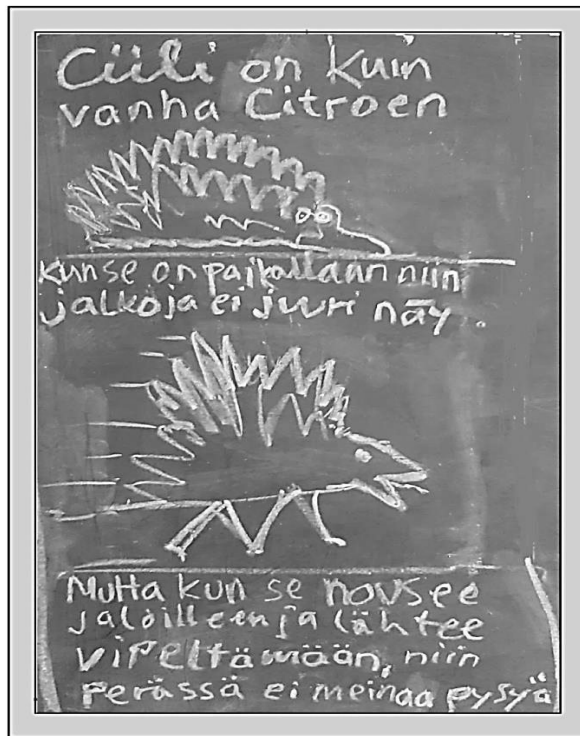
Pysäköitäessä auto joksikin aikaa niin kori laskeutui pikkuhiljaa niin että, pohja lähes kosketti tienpintaa. Korin korkeuden perussäädöllä tämä ilmiö voitiin välttää. Kuluneiden venttiilien hydraulinesteen läpivuodot laskivat korin väijäämättä ala-asentoon. Kaasunestejousituksen pehmeys on innoittanut monia kuvailemaan kulkua kissamaisen sulavaksi ja äänettömäksi. Tupakoivat kuljettajat pitivät siitä, ettei tupakasta tuhkat karisseet vaatteille, koska kulku oli niin tasaista.

"Vihreissä kuulissa on sen salaisuus"

Citroenin kuuluisa kaasunestejärjestelmä on ollut ainakin seuraavissa malleissa.



Citroen ID, DS, SM, GS, GSX, X3, GSA, CX, BX, XM, Xantia, C5, C6.



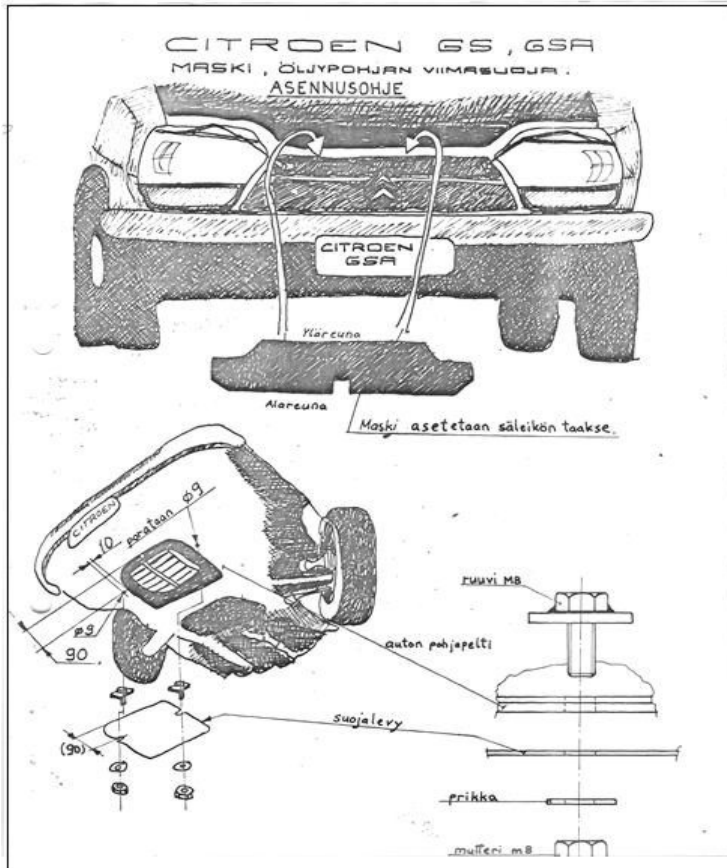
lähde tuntematon

Tässä osuva kuvaus kaasunestejärjestelmän toiminnasta.

Talviajossa lämpöä riitti ohjaamossa vielä -20 asteen pakkasilla.



Talveksi etusäleikön eteen maski ja moottorin öljypohjan jäähdytysriivoituksen tuulisuojaaksi metallista muotoiltu levy. Tämä auttoi huomattavasti pitämään matkustajatilaa lämpimänä.



Havainnekuvat viimasuojasta.

Kiehtovia klassikkotarinoita ranskalaisista autoista luetaan hitaasti nautiskellen. Haistelemalla kirjaa lukemisen välissä voit päästä parempiin nostalgia tunnelmiin. Paikoitellen ehkä havaitset tekstissä osittain muunneltua tekoälyn GPT käyttöä. Eläydy pysähtymällä välillä katsomaan tarkemmin kuvissa esiintyviä yksityiskohtia. Muistele noita vuosikymmeniä myös omalta kohdaltasi. Mukana myös joitakin aikaa kestäviä viisauksia vanhasta kirjasta. Tunnepläjäys nostalgiaa vuosien takaa. Aika kultaa muistot tunteiden vuoristoradalla. Nostalgia tarinat: Valitsin mukavimman Citroen GSA ja osittain fiktiivinen tarina Citroen ZX Pariisin taivaan alta. Pelastakaa Citroen CX. Nuoruuden aikainen autounelma löytyi pensaasta projektiksi. Lyhyesti esillä myös muita, kuten Citroen GS, 2CV, BX, AX, SM, DS, XM, Camionette. Sitikkafani Reijon Citroen ID projekti, Renault Laguna I, II, VelSatis. Parkkipaikka löytö Peugeot 206 SW ja pösökillä sitten kunnostuksen jälkeen matkalle Pohjois- Karjalaan Kolille. Poiketaan samalla katsomassa tubettaja Artsin ja Sinen konemuseossa Särkän vanhat koneet. Lopuksi rescue- kissa ja Matin ihastus Citroen Xantia. Kaikki tarinat esitetään sarjakuva tyyliin valokuvia ja piirroksin. Sisältää paljon myös sivun mittaisia huumorijuttuja. Koottu pienin lisäyksin aikaisemmin julkaistuista minikirjoista. Hauskoja ja tunnepitoisia lukuhetkiä Sinulle tarjoilee Kuopiossa 2025 Seppo Brand

BoD



9

789528 095699