



Seppo Brand

ELÄMÄNI RANSKALAISET





Elämäni ranskalaiset

Kiehtovia klassikkotarinoita ranskalaisista autoista luetaan hitaasti nautiskellen..

"Aika kultaa muistot" tunteiden vuoristoradalla. Tunnepläjäys tarinoita vuosien takaa.

Eritoten Citroenit nostavat tunteita pintaan. Pitemmät tarinat GSA ja osittain fiktiivinen tarina ZX. Pelastakaa CX ja parkkipaikka löytö Peugeot 206SW.

Lyhyesti esillä myös muita, kuten 2CV, AX, BX, SM, XM, DS, Camionette, Renault Laguna I, II, VelSatis, Kaikki tarinat esitetään sarjakuva tyyliin valokuvien ja piirroksin. Sisältää paljon myös sivun mittaisia huumorijuttuja.

Kaikki koottu pienin muutoksin aikaisemmin julkaistuista minikirjoista.

Hauskoja ja tunnepitoisia lukuhetkiä Sinulle toivoo

Kuopiossa 2024

Seppo Brand

© 2024 Seppo Brand

Kustantaja: BoD - Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD - Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-7162-4

"Mais oui, c'est la nouvelle Citroen"

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



Citroen GSA Pallas vm.1981 (UNC-662)

Euroopan autotoimittajat valitsivat Citroen GS:n vuoden autoksi 1971. Eri lehtien koeajajat kertovat mielipiteensä "markkinoittemme mukavimmasta autosta" Citroen GS:stä **Automies 3/1974**; Kun maassa on katonopeus ja kaikkiet 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.

Kuvassa ehkä 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 ylellinen, sanan mukaisesti se valuu epätasaisuuksien yli. Suomalaisella hieman roudan laineikkaaksi tekemällä kestopäällystetiellä se on mukavuudessa itse "täydellisyys".

Moottori oli edelleen kehitetty Banhardin Tiger-bokserimoottorista.

Bokserimoottori oli 4-sylinterinen, ilmajäähdytteinen 1015 cm³ /55,5 hv.

Vuonna 1972 moottoriksi saattoi valita 1220 cm³ / 60hv.

Suurimmaksi moottoriksi tuli 1978 1220m³ /65,5 hv malliin GS ja urheilullinen X3.

Myöhemmin vielä kokeilumielessä erikoinen Birotor 78kw wankelimoottorilla, jota valmistettiin alle 1000kpl. Wankkelista ei saatu toimintavarmaa voimanlähdettä.



Kuva moottoritilasta; Citroen GSA Artsi Sevesusi tuotanto
Bokserimoottorin purputusta on kiva kuunnella...

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.

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



Yleisnäkymä erikoisesta ohjaamosta. Kuva Kimmo Salonen, citronen.fi

Citroen GSA esitteessä kerrotaan: Ajon aikana tarvittavat kytkimet on koottu kahteen satelliittiin. Toiminnot on helppo hoitaa sormenpäillä painokytinten 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 samantyyppinen. 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 Maa ilma 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 Artsi toteaa: Tavalliset remontit eivät oikein kiinnosta.

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

Siksi ehkä Artsi oli halunnut entisöidä tämän erikoisen vaalean vihreäksi
maalauttamansa Citroen GSA:n rekno UTS-812 remontoida ajokuntoon.

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 ?



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.



Ohjauksen, jarrujen ja jousituksen toimintaa ohjataan vihreällä paineistetulla LHM- nesteellä ja typpikaasulla. Ruostunut hydrauliputkisto aiheutti vanhetessaan ikäviä yllätyksiä.



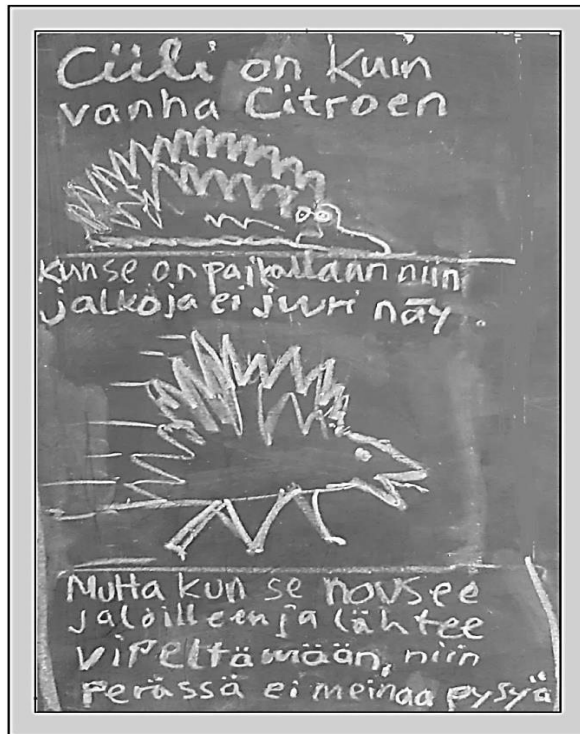
Pysäköitäessä auto joksikin aikaa niin kori laskeutui pikkuhiljaa niin että, pohja lähes kosketti tienpintaa. Korin korkeuden perussäädöllä tämä ilmiö voitiin välttää. Kuluneiden venttiilien hydraulinesteen läpivuodot laskivat korin vääjäämättä ala-asentoon. Kaasunestejousituksen pehmeys on innoittanut 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, CX, X3, GSA, BX, XM, Xantia, C5, C6.



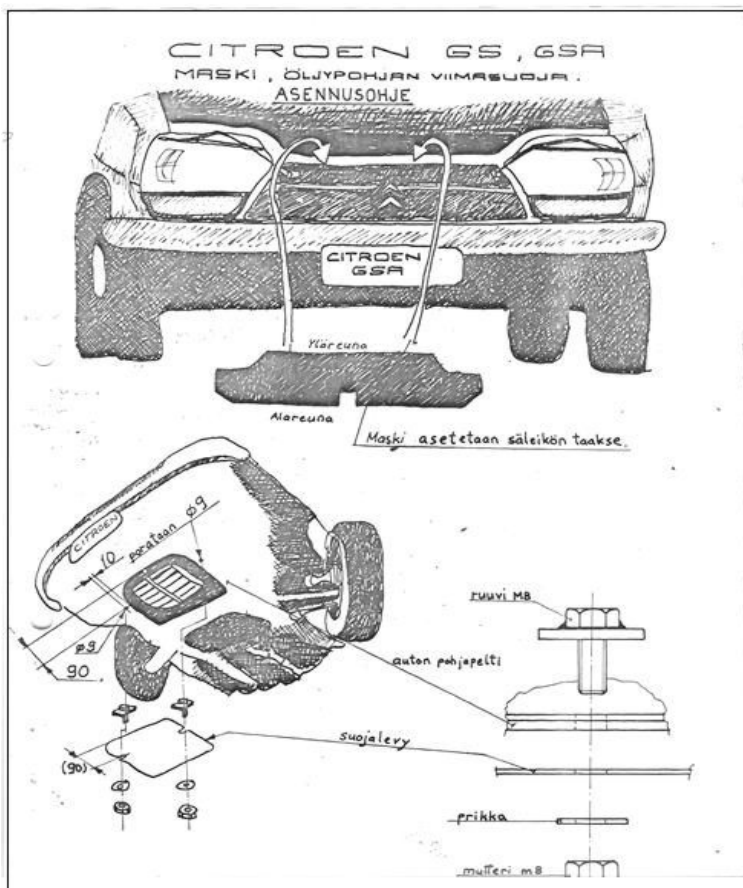
lähde tuntematon

Tässä osuva kuvaus kaasunestejärjestelmän toiminnasta.

Talviajossa lämpöä riitti ohjaamossa vielä -20 pakkasilla.



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



Joitakin valokuvamuistoja ja tapahtumia ajalta, kun käyttöautona oli Citroen GSA.



Kuvassa Sepon 5-ovinen GSA vm. 1981. Olemme kaverin kanssa tässä kalasatamassa lähdössä veneellä käymään lähisaaressa.

Kimmo esitteli itse rakentaman TM (Tekniikan Maailma) venepiirustusten mukaisen Hydrospeed 17 retkiveneen.



Viikonloppuretkillä jopa 4 makuusijaa, tarkoitettu 9/12-11/15kw/hv perämoottorille. Tarvittaessa 20hv. moottorilla nopeus n.20 solmua, kertoo TM-venepiirustukset esite.

Retkievääät olivat tietysti mukana.



Saaressa makkaroiden grillausta nuotiolla...



Kimmo nostaa kiikarilla katseen horisonttiin. Seuraamalla järven tapahtumia.
Mitä näkyy? --- Vesilintuja ja joitakin veneilijöitä...

Päiväretkeltä paluu tyytyväisenä...



Veneily onnistui hyvin ja turvallisesti. Tässä tämä lyhyt kesäveneilyretki päättyessä...



Sitten vaan retkitavarat kätevästi Citikan takakonttiin ja matka jatkukoon...

Vanhaa tarinaa; Karjalaisten siirtotie Värtsilän pitäjältä..

Lopulta asutustilalle Pyhäjärvelle...



Kotina kuvan hirsimökki, joka oli valmistunut n. 1946-47.

Viime sotien jälkeen 1945, n.500 000 suomalaista sotapakolaista joutui evakkoon Neuvostoliitolle luovutetulta alueelta. Niin myös isäni perhe. Tuvan seinällä roikkui talvisotamuistona kompassi. Sen avulla Rikhard oli selvinnyt omien puolelle ja näin pelastunut. Täällä 20,3 hehtaarin asutustilalla isän isä Rikhard, Lyydia ja poika Samuli aloittelivat uutta elämää. 8-hehtaaria peltoja ja karjaa 3-4 lypsävää lehmää tuotantovälineenä. Maitoa, kermaa ja voita kuljetettiin Jupiter mopolla lähikaupalle, joka sijaitsi Komun aseman läheisyydessä. Etupäässä se oli kuulemma vaihtokauppaa. Keväisin 2-sikaa kasvamaan kesäksi ja loppuvuodesta sitten lihoiksi. Talvisin tilalla tehtiin töitä myös metsässä puiden hankintakauppana. Elantoa kertyi sen verran että hengissä pysyi. Tilalle oli huonot tieyhteydet 1960-luvun lopulle asti, kunnes uusi kapea hiekkatie valmistui tilan maita leikaten. Rikhard kaatui Jupiter mopolla palatessaan Komujärven kalastusreissulta kesällä 1970. Noin viikon kuluttua tajuihin tulematta hän kuoli Oulun keskussairaalassa. Lyydia nukkui pois 8 vuotta myöhemmin Pyhäsalmen vuokra-asunnossaan helmikuussa 1978. Mökki jäi lopullisesti sitten vain vapaa ajan käyttöön. Sitten 1980,- ja 90-luvuilla kunnostettu mökki toimi isäni metsästysharrastuksen tukikohtana.

Kiehtovia klassikkotarinoita ranskalaisista autoista luetaan hitaasti nautiskellen. Aika kulta muistot tunteiden vuoristoradalla. Tunnepläjäys tarinoita vuosien takaa. Eritoten Citroenit nostavat tunteita pintaan. Pitemmät tarinat GSA ja osittain fiktiivinen tarina ZX, Pelastakaa CX ja parkkipaikka löytö Peugeot 206 SW. Lyhyesti esillä myös muita, kuten 2CV, AX, BX, SM, XM, DS, Camionette, Renault Laguna I, II, VelSatis.

Kaikki tarinat esitetään sarjakuva tyyliin valokuvien ja piirroksin. Sisältää paljon myös sivun mittaisia huumorijuttuja.

Kaikki koottu pienin muutoksin aikaisemmin julkaistuista minikirjoista.

Hauskoja ja tunnepitoisia lukuhetkiä Sinulle toivoo

Kuopiossa 2024

Seppo Brand

BoD



9

789528

071624