

GS joka selvisi vallankumouksesta



Citroën GS:ää tehtiin 1970-luvulla myös Etelä-Afrikassa paikallisella Peugeot & Citroënin tehtaalla. Ainakin yksi niistä on jäljellä Suomessa.

”Tähän hintaanhan saa autojakin”, totesi helsinkiläisrouva lukkoseppäkaverilleni lukkotyön laskun nähdessään.

Lukkosepän oli pakko kysyä, millaisen auton siihen hintaan muka saisi.

”Citroënin”, rouva vastasi.

Keskustelussa ei selvinnyt mikä malli olisi kyseessä, mutta omituinen se kuulemma oli.

”Kuten ranskalaiset autot ovat. Siinä on rattikin on oikealla puolella”, hän kertoi.

Koska ystäväni tiesi, että olen kiinnostunut vanhoista Citroëneista hän ehdotti, josko kävisimme katsomassa mikä malli on kyseessä. Mikäli se vielä kiinnostaisi näkemisen jälkeen, ostettaisiin se yh-

teiseksi harrastekäpinkineeksi.

Auto oli Loimaan suunnalla omistajan kesäpaikalla varastoituna vajan taakse katokseen. Jo kaukaa nähtiin, mikä oli härvelin malli: katoksen päädyssä pilkisti GS:n nokka. Auto

käyntiin, koeajo ja pienen miettimisen jälkeen päätettiin kaupasta. Ruman vihreähän ja pikkukolhuinen se oli, bensaletku vuoti, etupallot olivat jo kovat ja homekin haisi, mutta mittarissa oli vain reilu 70 000 kilometriä, koska auto oli ollut lähinnä kesämökkiauto-

na. Myöhemmin selvisi miksi.

Yhteisautoa siitä ei tullut: ystäväni silloinen tyttöystävä (nyk.entinen) ilmoitti napakasti, ettei moisia romuja tuoda taloon edes osaomistuksena. Ei siis tuotu.

Auto ajettiin Helsinkiin. Paperit tehtiin omistajan luona ja GS siirtyi minulle. Silloin selvisi auton erikoinen tarina.

Vallankumous vie GS:n

Oli alkuvuosi 1979 Etelä-Afrikassa. Työkomennuksella oleva suomalaisperhe oli hankkinut pari vuotta aiemmin uutena vuosimallin 1977 Citroën GS Specialin. Auto oli valmistettu Etelä-Afrikassa Peugeot & Citroënin paikallisella autotehtaalla. Edessä oli kuitenkin taas muutto: uusi työkomennuspaikka sijaitsi Iranissa. Ensimmäisenä Iraniin laivattiin Durbanin satamasta GS. Perhe matkustaisi kohta tavaroineen ja lapsineen peräs-sä. Sitä matkaa ei koskaan tehty. Imaami Ajatolla Khomeini otti juuri silloin Iranissa vallan ja ajoi saahi Reza Pahlavin maanpakoon. Iran joutui sekasortoon, työkomennus peruutettiin ja perheen matka suuntautuikin Iranin sijaan takaisin Suomeen. GS kuitenkin meni laivalla Iraniin ja katosi. Tiedustelut eivät tuottaneet tulosta ja pikkuhiljaa auton takaisinsaantitoiveet raukesivat.

Omistajaperhe oli jo unohtanut koko auton, kun pääsiäisen tienoilla 1980 tuli puhelu, jossa kerrottiin, että teille olisi saapunut satamaan auto, joka pitäisi lunastaa ulos. Satamassa odotti maailman meret ja satamat kiertänyt, yltä päältä likainen ja kolhittu GS. Joku sataman työntekijä totesi autoa katsoessaan lakonisesti, että ”tolla ei enää aja Ajatollakaan.”

Auto kuitenkin lähti vähän herätellen käyntiin ja liikkui, vaikka näyttikin pahalta. GS putsailtiin, paikkailtiin ja ruostesuojattiin nykyiseen ulkoasuunsa ilmeisesti Korpivaaralla. Suomeen auto rekisteröitiin loppukevällä 1980, reilusti toista vuotta Durbanista laivauksen jälkeen.

Koska tilalle oli jo hankittu uusi auto, GS:ää ei enää paljontaan käytetty ja se palveli lopulta kesämökkiautona.



Alkuperäinen maski oli hunajakennomaski, josta joku teiden ritari peruutti läpi vetokoukun kanssa. Nyt autossa on samantyyppinen uustuotantomaski.

Kuusi vuotta tallissa

Kun auto oli ollut Suomessa 11 vuotta, omistaja päätti myydä sen kesällä 1991.

Ostin auton aluksi huvin vuoksi, mutta käytin sitä viisi vuotta joista pari-kolme vuotta jopa ympäri vuoden. Kun mittarissa oli huimat noin 99 000 kilometriä, auto jäi seisomaan loppuvuonna 1996 ja oli poissa liikenteestä kesään 2002, kunnes siirrettiessä autoa uuteen talliin päätin pistää sen ajokuntoon. Pari paikkaa, paljon uusia pakoputkia, runsaasti sisäpesua sekä uusi vetoakselin kumi ja GS oli jälleen valmis liikenteeseen. Katsastus sujui huomautuksitta. Entisöity autoa ei ole, vaan se on edelleen löytökuntainen, siis elämää nähneen näköinen.

Se on lähes varmasti Suomen ainoa jäljelläoleva Etelä-Afrikassa valmistettu Citroën GS. Ainakin kaksi afrikalaisvalmisteista GS:ää on tuotu Suomeen, mutta toinen lienee jo tuhoutunut.

Kaikkiaan oikeanpuoleisella ohjauksella varustettuja GS:iä tai GSA:ita tänne on tuotu jokunen kappale. Yksi liikkui 1990-luvun alussa Helsingissä aika huonossa kunnossa. Ikävä kyllä nyt nämäkin lienevät jo pääosin romutettu.

Marko Laitala

Citroënin valmistus Etelä-Afrikassa

Citroën valmisti 1970-luvulla Etelä-Afrikassa ainakin GS-mallia. Vuodesta 1970 alkaen paikallinen yhtiö kokosi, myi ja markkinoi autoa pari vuotta. Citroën siirsi tehtaan ja myyntiorganisaation itselleen 1972.

Tehtas myytiin 1979 Sigmalle. GS:n tuotanto loppui viimeistään silloin, mutta GS:n valmistusvuosista ja -määristä maassa ei löydy varmaa tietoa, ei myöskään muista valmistetuista malleista.

Nykyään PSA-konserni on ilmeisesti ainoa isoista valmistajista, joka ei valmista autojaan Etelä-Afrikassa, mutta tehdas tietävästi pohtii valmistuksen aloittamista muutaman vuoden kuluessa.

Etelä-Afrikassa on valmistettu tai koottu liki kaikkia automerkkejä. Tuotanto oli laajimmillaan vuonna 1970, jolloin maassa valmistettiin/koottiin 16 eri automerkkiä 12 tehtaassa.

Miten Afrikan-GS poikkeaa ranskalaisesta mallista?

*Etelä-Afrikan-GS:ssä on jonkin verran omituisuuksia verrattuna tavalliseen ranskalaiseen GS:ään. Brittiperua Etelä-Afrikassa on vasemanpuoleinen liikenne, joten auton ohjauslaite on oikealla. Siihen kuitenkin tottuu –vain rekkojen ohittaminen on täällä erityisen hankalaa, näkyvyys on ojan puolelta olematon. Vasemmalla kädellä vaihtaminen on alkuun vähän hassuntuntuista. Vaihteisto on tarkoitettu vasemmalta ajettavaan autoon, joten logiikka toimii nurinpäin: ykkönen ja kakkonen ovat kauimpana vasemmalla ja pakki oikealla edessä.

• Alun perin autossa on vanhimman mallin takavalot ja hunajakennomaski, josta joku teiden ritari peruutti läpi vetokoukun kanssa. Nyt autossa on samantyyppinen uustuotantomaski, joita saa Englannista.

• Alun perin autoon kuuluu vanhat

kaksiosaiset valonheittimet: lähivalo hehkulankapolttimolla, kaukovalot halogeenipolttimolla. Tallella ovat, mutta hopeointi on jo hyvin keho.

• Penkit ovat muovia, lattiaverhous jotain hyvin vettä imevää huopatyypistä materiaalia, joka on naulattu kynnyskoteloihin peltinauloilla.

• Mittaritavalliset, pyöreät mustat Jaegerit, jotka muistuttavat Renault 8:n mittareita. Samaa mittaristoa käytettiin brittimalleissa ja GS Birotorissa, siinä tietyt vasemmalla puolella. Koska tämä on karu GS Special, autossa on vain nopeus- ja volttimittari. Kierroslukumittarille ja kellolle on kyllä paikat, joissa on tehtaan alkuperäiset peitelevyt. Varoitusvalot ovat pieniä pyöreitä tuikkuja, joiden symbolit on maalattu niiden viereen kojelautaan, eli pimeällä on hyvä muistaa ne ulkoa...

• Puskurit ovat kromatut-ranskalaisissa ne ovat ruostumatonta terästä.

• Autossa oli valkoiseksi suditut pallot ja takakontissa jarrunestepurkki, onneksi ilmeisen avaamaton, ainakin melko täysi. Hydraulioöljy oli vaihdettaessa niin mustaa, että sitä ei ainakaan LHM:ksi tunnistanut, mutta hydraulikka toimii edelleen moitteetta.

• Ilmanpuhdistin on märkää tyyppiä, siis pestävä ja öljyttävä määräaikaishuollossa. Kone on tavallinen 1220-kuutiainen ja valmistettu Ranskassa 1976.

• Auton tuulilasissa oli tarra, jossa kerrottiin maskinpeiton käyttölämpötiloista englanniksi ja afrikaansiksi, vali-

tettavasti se mureni. Lasiin kiinnitettävä katsastus/käyttölupatarrakotelo tai vastaava on edelleen tallessa-viimeinen lappu on vuodelta 1978. Alkuperäinen rekisteriote on pahvinen kirjanen.

• Tyyppikilven teksti on myös afrikaansiksi, joka siis on hollannista muuntunut yksi Etelä-Afrikan kielistä, jota puhuvat buurit –siis pääasiassa hollantilaisiirtolaisten jälkeläiset.

LMC Hadrian tuottaa GS:n vanhantyyppistä maskia

Hunajakennotyypistä mustaa GS-maskia saa 15 punnalla, eli noin 25 eurolla brittiläisestä LMC Hadrian Ltd:stä, www.lmchadrian.co.uk. Maskissa on kolme kromimuovista poikittaisliistaa, jotka tekevät siitä hieman erilaisen kuin alkuperäinen, mutta ne saanee halutessaan irroitettua.

Yhtiö tuottaa myös ovien uusia pintapeltejä ja lokasuojia. Ongelmaksi muodostuu rahdin kova hinta.

Marko Laitala

Puutteita:

Nämä olisivat hankintalistalla

Hiekkapelti-nykyinen on aika toivoton tapaus

Alkuperäinen kierroslukumittari ja kello olisi kiva (Jaeger, mustia) Oikea etulokasuojia



Mittaritavalliset, pyöreät mustat Jaegerit. Penkit ovat muovia, lattiaverhous jotain hyvin vettä imevää huopatyypistä materiaalia, joka on naulattu kynnyskoteloihin peltinauloilla.



Alun perin autossa on vanhimman mallin takavalot. Puskurit ovat kromatut-ranskalaisissa ne ovat ruostumatonta terästä.