



HAIMME ROYAL ENFIELDIN INTIASTA

Moottori- pyörällä Himalajan yli Suomeen

MOOTTORIPYÖRÄILY Kevätkesästä 2018 ryhmä suomalaisia kävi noutamassa moottoripyörät ajamalla Intiasta. Reittivalinnasta johtuen sopivin pyörä oli tietenkin Royal Enfield Himalayan.

VISA VILKUNA

MATTI TUKIAINEN JA VISA VILKUNA, KUVAT





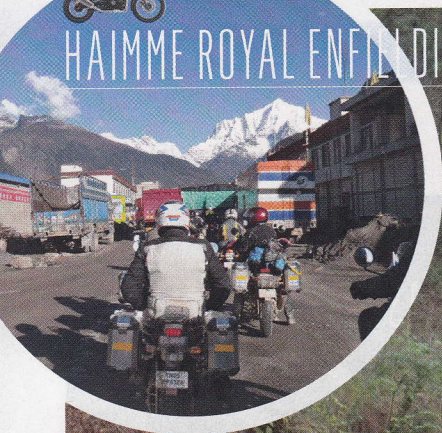
**MATKALLE VALITTIIN INTIALAISTEN
VIIMEISIN HUIPPUSAAVUTUS, ROYAL
ENFIELD HIMALAYAN. ENDUROMALLI ON
LUNASTANUT PAIKKANSÄ SEIKKAILIJOIDEN
PYÖRÄNÄ USEAMMASSAKIN MAASSA.**

↑ Ryhmä motoristeja lähti
Intian Chennaista Suomeen
uusilla Royal Enfieldeillä
huhtikuussa 2018. Vastaava
retki oli tehty myös 20 vuotta
sitten, joten kyseessä oli
tavallaan juhlamatka. Lähi-
Idän läpi ei kuitenkaan enää
päässyt oikeaisemaan, vaan
tie vei vuorille.





HAIMME ROYAL ENFIELDIN INTIASTA



JO ALKUMATKASTA ALKOI TUNTUA SILTÄ, ETTÄ VALITSEMAMME TIE TULISI OLEMAAN HANKALA TAI PAREMMINKIN ÄLYTÖN VALINTA.

↑ Pienet kaupungit Himalajan rinteillä tarjosivat tarpeellisia levähdyshetkiä

➔ Vuorille nouseva tie huononi väijäämättömästi, vaikka olimme jo pitkään uskoneet, ettei se voisi enää huonontua.

Kevätkesästä 2018 ryhmä suomalaisia motoristeja lähti hakemaan Royal Enfieldit ajamalla Suomeen. Matka Nepalin, Kiinan, Tadžikistanin, Uzbekistanin, Turkmenistanin, Azerbaidžanin, Georgian, Turkin ja muutaman Euroopan maan läpi tulisi olemaan sarja hämärän rajamaita. Päälimmäisenä mieleen jäivät nimittään byrokratiaa pursuavat rajanylitykset.

Royal Enfieldin mallivalikoima on pitkään koostunut vuoden 1932 Bullet-mallia muistuttavista 350- ja 500-kuutioisista yksisylinterisistä pyöristä. Viime vuosina tuotekehitykseen on panostettu lujasti, ja tuloksia alkaa näkyä.

Muotoilulla ja räätälöinnillä perusmalleista on saatu muokattua varsin näyttävän näköisiä customeja ja cafe racereita. Päästökin on saatu puriste-

tuksi eurooppalaisten vaatimusten tasolle, ja abs-jarrut löytyvät kaikista uusimista malleista.

Matkalle valittiin intialaisten viimeisin huippusaavutus, Royal Enfield Himalayan. Enduromalli on lunastanut paikkansa seikkailijoiden pyöränä Intian lisäksi niin Amerikassa kuin muutamassa Euroopan maassakin.

Tehdaskierrokselta vauhtiin

Paikalle päällä pääsimme tutustumaan Royal Enfieldin tehtaaseen, mutta tehdasvierailua latisti ehdoton kuvauskielto. Portilla olleet vartijat jopa teippasivat kännyköiden linssit umpeen ennen tehtaaseen menoa.

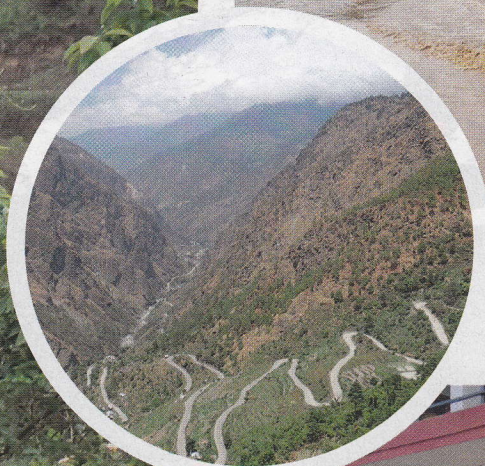
Tehtaan siisteys teki suomalaisiin vaikutuksen. Kaikki oli ojennuksessa, ja tehtaan seinällä oli iskulauseita moraalin, sitoutumisen ja siisteyden tärkeydestä.

Melkoinen osa komponenteista tulee useilta Chennain ympäristössä toimivilta alihankkijoilta. Moottorit, vaihteistot ja pintakäsittely on kuitenkin pidetty tiukasti omissa käsissä. Pyörät valmistetaan liukuhihnalla, missä sekä pyörä että asentajat liikkuvat rintarinnan.

Kun pyörä on valmis, sitä ajetaan muutaman minuutin ajan dynamometrissä, jonka data siirretään tehtaan tietokantaan. Sitten pyörällä ajetaan 1,5 kilometrin lenkki tehtaan viereisellä radalla. Pyöriä valmistuu lähes 1,4 kappaletta minuuttiahtia, joten radalla on kova hulina yötä päivää.

Tehdasvierailua seuraavana aamuna otimme suunnan pohjoiseen ja Suomeen, jonne ennättäisimme noin kahden kuukauden kuluttua.

Intialaisessa liikenteessä ei kannata heittäytyä kovin kohteliaaksi. Rauhalliset ja äärimmäisen päättäväiset liik-



↑ Joet ylittävät teitä ja Himalayanit jokia. Syvässä vedessä pitää ajaa hiljaa ja varovaisesti, mutta mutavelliin verrattuna se on suorastaan virkistävää.



keet avaavat hämmästyttävällä tavalla sopivan rakosen ajoneuvojen sekaan.

Moottoritiet ei ole ihan sama asia kuin meillä. Tien reunoilla saa laiduntaa lampaita, vuohia ja puhveleita, joita pitää myös joskus ajaa moottoritien yli. Sen verran sivistysvaltio Intia on, että moottoritiemaksuja kerätään vain vähintään nälkipyöräisiltä ajoneuvoilta.

Ensimmäinen lämpötilaltaan kohtuullisen mukava päivä oli vasta viikon verran pohjoiseen ajettuamme. Lämpöä oli aamulla vain muutaman pykälä yli 30 astetta. Myös illansuussa lukema tippui mukaviin kolmosella alaviin numeroihin.

Raskas nousu Himalajalle

Nepalin viisumeita myöntävä toimisto oli menossa kiinni samoihin aikoihin, kun olimme vielä Intian byrokratian kynsissä. Joustavat nepalilaisvirka-

↑ **Nepalista tie nousi syheröisenä kohti Kiinaa. Tiibetä kohti ajettaessa tien kunto parani huomattavasti.**

↑ **Vaikeimman osuuden jälkeen muutamaan pyörään jouduttiin tekemään kytkinremontit.**

lijat totesivat, että eipä hätää. Normaalisti 25 dollaria maksavan viisumin voisi saada ylitöinä 30 dollarilla.

Äärimmäisen mutkainen ja jyrkkää tie kiemurteli kohti pilviä ja Katmandua. Välillä tuntui, ettei Royali jaksanut ykköselläkään ylös jyrkästi nousevista mutkista. Vastan tuli tasaiseen tahtiin täpötäysiä maastoautoja. Tie oli yhden kaistan levyinen, joten jokainen kohtaaminen piti ottaa tosi tarkasti.

Rankat sadekuurot saivat tiet tulvimaan, ja muutaman kerran sade oli saanut maamassoja liikkeelle vuorenrinteiltä. Tiellä oli välillä melkoisesti mutaa ja kiviä. Alaspäin ajettaessa sai olla tarkkana jarrun kanssa, sillä märkä ja mutainen tie lipsauttaa äkkiä pyörän nurin.

Parin päivän odottelun jälkeen Kiinan viisumit varmistuivat ja lähdimme ylittämään Himalajaa.

Jo alkumatkasta alkoi tuntua siltä, että valitsemamme tie tulisi olemaan hankala tai paremminkin älytön valinta. Paikalliset varoittelivat etukäteen, että vuoristossa on ollut rankkoja sateita, jotka ovat syövyttäneet tiet pahoille urille ja lammikoissa saattaa olla puoliikin metriä sitkeää liejua.

Liimamainen savi muurasi renkaan kuviot ja etulokasuojan ja renkaan välin täyteen, joten eteneminen muuttui mahdottomaksi. Pyöriä nosteltiin, työnnettiin ja vedettiin liejussa. Parista pyörästä kytkin sanoi sopimuksena irti. Siinä sitä istuttiin Himalajan vuoriston hitaasti tihenävässä tihkusateessa.

Kytкинremonttien jälkeen lähdimme kipuamaan Pidurin kaupungista kohti Kiinan rajaa. Tie oli pariin edelliseen päivään verrattuna suorastaan loistavaa, välillä lähes yhden ajokaistan leveysiä suikaleita asfalttiakin. Kuivuus »



HAIMME ROYAL ENFIELDIN INTIASTA



NOUSU KOLMESTA KILOMETRISTÄ YLI VIIDEN KILOMETRIN KORKEUDELLE TULI USEIMMALLE MEISTÄ LIIAN NOPEASTI.

teki ajamisesta lähes nautinnollista. Tie oli aikamoista kivikkoa, mutta sen selvittäminen tuntui helpolle.

Kiinan puolelle puuskuttamaan

Kiinan kansantasavallan mahtipontinen tullirakennus oli autio ja tyhjä. Karautimme pihaan ja kävelimme ohjeiden mukaan sisälle. Passi, sormenjäljet, ja sitten odottelemaan. Yksi vapaaehtoinen laukku mukana marssimme taas sisälle. Laukku läpivalaistiin, ja sitten olimmekin virallisesti Kiinassa.

Kiinan puolella, Tiibetissä, tiet olivat tasaisia, ja teiden varrella oli jopa kaiteita. Kohtalaisen hyvä asfalttiteie nousi loputtomalta tuntuvana serpentiininä kohti korkeuksia.

Nousu kolmesta kilometristä yli viiden kilometrin korkeudelle tuli useimmalle meistä liian nopeasti. Harvasta ilmastista ei isoillakaan keuhkoilla tahdo saada siivilöidyksi riittävästi happea.

Matka jatkui satunnaisista lumikuuroista ja pakkasaamuista huolimatta toivorikkaalla mielellä, mutta matkantehtäviä hidastivat useat tarkastuspisteet. Välillä dokumentit halusi nähdä poliisi ja välillä sotilaan sotisopaan sonnustautunut virkaintoinen kiinalainen.

Toinen aikaa vievä toimi oli pyörien tankkaus. Pyörät oli vietävä bensasäiliön pihan takanurkkaan, jonne kannettiin menovettä kastelukannuilla.

Stanimaiden kautta länteen

Kun tie alkoi laskea kohti Irkhestamin raja-asemaa, sadekin loppui kuin leikaten. Lämpötila pysyi kuitenkin varsin vaatimattomissa lukemissa.

Asema oli autio. Mieleen hiipi pelko, että joudumme viettämään yön maastossa, sillä kello oli jo iltakahdeksan. Paikallisopas kävi kuitenkin hakemassa kymmenkunta rajavirkailijaa, jotka tarkastivat passimme ja päästivät meidät Kirgistanin puolelle.

Vasta puolen yön jälkeen pääsimme tien päälle kohti 70 kilometrin päässä olevaa majapaikkaamme. Juuri kun lähdimme liikkeelle, taivas alkoi vuotaa. Alkuun tiikusateena tullut hidaste muuttui vuorelle nousemisen myötä rännäksi ja lumeksi. Lumisohjo juuttui kiinni visiiriin, ja näkyvyys oli paikottellen vain muutamia metrejä.

Lämpötila painui pakkasen puolelle, ja ajaminen oli äärimmäisen hankalaa liukkauden, pimeyden ja purevan kylmyyden takia. Kilometrejä laskien

junnasimme eteenpäin 20–30 kilometrin tuntinopeutta.

Eipä ole koskaan hellan lämpöä tunnut niin hyvälle kuin saavuttuamme Sary Tashin kylään kahden aikaan yöllä. Vaatimaton majatalo tarjosi sängyn, peiton ja hyvän iltaruuan.

Kirgistanissa olisi viihtynyt pitempäänkin. Maisemat olivat uskomattoman kauniita. Vihreiden niittyjen, virvoittavien vuoristopurojen ja jyrkävien vuorensienämiänsä yhteiselo oli kuin Raamatusta. Teiden varrella olevat lapset vilkuttivat meille, ja lasten kasvoille levisi iloinen hymy, kun vilkuttimme takaisin.

Pian odottelimmekin jo Uzbekistanin puolella pyöriemme väliaikaisia tullauspapereita. Tulliasemalla piti makoilla ja tarinoida muutama tunti.

Turkmenistanin puolella alkoikin sitten melkoinen savotta. Passi piti esittää kolme kertaa, ennen kuin pääsimme leimaamaan itseemme maahan ja ostamaan viisumia. Se maksoi 69 kateisdollaria, ja kohta tultiin kysymään 95 dollaria väliaikaisesta pyörän tullauksesta. Passit kerättiin varttitunnin jälkeen vielä takaisin, vaikka niissä oli jo viisumit liimattuna ja leimattuna.

➤ **Himalaja näytti kauniit kasvonsa. Aurinko paistoi, ja yli kahdeksaan kilometriin nousivat lumihuiput saivat aikaan uskomattomia näkymiä.**

➤ **Tie kiipesi parhaimmillaan yli viiteen kilometriin.**

Pyörän ostaminen Intiasta

■ Royal Enfieldillä ei ole edustusta Suomessa, joten pyörien ostaminen vaati erityisjärjestelyjä. Yksikään paikallinen diileri ei halunnut ottaa riskiä ja tilata meitä varten moottoripyöriä 5 000 rupian eli 63 euron varausmaksua vastaan. Jos olisimme jostain syystä muuttaneet mieltämme, he olisivat olleet hankaluuksissa pyörien kanssa.

Löysimme onneksemme paikallisen kontaktin hoitamaan käytännön asiat hänelle tutun diilerin kanssa. Pientä korvausta vastaan kahdeksan intialaista motoristia ostivat pyörät puolestamme. He kävivät hakemassa pyörät liikkeestä ja veivät ne rekisteröitäväksi. Kun sekä edessä että takana oli rekis-

terilappu ja leimattu rekisteriote mukana, pyörät ajettiin takaisin varastoon odottamaan saapumistamme.

Pyörät siis rekisteröitiin intialaisiin nimiin ja kilpiin ja myytiin meille 15 kilometriä käytettyinä. Intiasta poistuessamme pystyimme tarvittaessa osoittamaan omistajuuden kauppakirjalla ja ostokuitilla. Teimme myös valtakirjan, jolla intialainen omistaja valtuutti meidät ajamaan pyörällä missä päin maailmaa tahansa.

Pelasimme varman päälle ja pyörät olivat Chennaissa odottamassa jo ennen joulua 2017, vaikka matkamme alkaisi vasta 18. huhtikuuta 2018.



Viiden tunnin hieromisen ja odottelun jälkeen saimme luvan jatkaa. Tosin vain 300 metriä, jonka jälkeen vuorossa oli passien tarkastus. Ja 500 metrin päässä oli vielä yksi passien tarkastusasema, jonka jälkeen olimme maassa.

Marmoria ja öisiä puheluita

Turkmenistanin pääkaupunki Ashgabat on käsittämätön. Mauttomasti koristellut ja nousukasmaisen tyyliä kerrostalot reunustavat kuusikaistaisia katuja. Jokainen kerrostalo on päällystetty Carraran marmorilla. Kaupungissa ei kuitenkaan näyttänyt olevan ihmisiä juuri ollenkaan. Paikallisten ansio-tasoon nähden nämä marmorikolossit ovat aivan liian kalliita.

Vihdoin pääsimme Kaspianmeren rannalla olevaan Turkmenbasyn kaupunkiin. Ilma oli viilentynyt, sillä myrskyinen tuuli oli nostanut hienoa pölyä ilmaan, eikä aurinko pystynyt osoittamaan täyttä voimaansa.

Hiljattain avattu Turkmenbasyn satama oli uskomaton. Italian marmorista tehty viimeisen päälle siisti ja prameilevan tyylin satama oli autio. Tietokoneita ja näyttöpäätteitä oli jokaisella tiskillä, mutta yhdellekään koneel-

le tai tiskille ei ollut pestattu työntekijää. Kahviloiden varustuskin oli huipuluokkaa, mutta myytävät tuotteet ja myyjät puuttuivat!

Lopulta löytyi ihminen, joka uskalsi sanoa jotakin. Kaspianmeren ylittävän lautan lähtö olisi todennäköisesti huomenna aamuyhdeksän ja iltakahdeksan välillä. Meitä neuvottiin palaamaan passien ja rekisteriotteiden kanssa huomenna uudestaan.

Neljältä aamuyöllä tuli soitto, että nyt pikavauhtia satamaan. Ajoimme unenpöpperössä paikalle. Ensimmäinen leimattiin passit ja sitten odotettiin. Sen jälkeen tarkastettiin taas paperit ja odotettiin toisessa paikassa upouden sataman pihalla. Pääsimme laivaan kolmannen passintarkastuksen jälkeen hieman puolenpäivän jälkeen.

Liikkeelle pääsimme kuitenkin vasta seuraavana päivänä puoli yhdentoista aikaan. Laivan päästyä vauhtiin otimme kuvan ohimenevästä rannikkovartioston aluksesta. Yhtäkkiä laivamme poikkesi väylältä sivuun ja pysähtyi.

Pian saimme seurata rannikkovartioston pikkualuksesta, josta nousi useampia tärkeän näköisiä herroja kyselymään, että mitäs vakoojia täällä on.

🇹🇲 Turkmenistanin teiden varsilla varoiteltiin kameleista kuin Suomessa hirvistä - syystäkin.

🇧🇬 Georgialainen vuoripuro tarjosi virvoittavan kasteen - jotain muuta kuin Nepalin kurakylvyt.



🇦🇿 Kaspianmeren ylitykseen liittyi paljon odottelua, epämääräisiä aikatauluja ja aavemaisen moderni satamakompleksi.



Selittelyn, valokuvien poiston ja parin tunnin viivytyksen jälkeen pääsimme jatkamaan matkaa.

Turkmenistanista Azerbaidžaniin siirtyminen venyi odottelujen, 16 tunnin laivamatkan ja pysähdysten jälkeen 62 tunnin mittaiseksi.

Tutumpaan kulttuuriin

Gancasta suuntasimme länteen, kohti Georgiaan johtavaa raja-asemaa. Tiet Azerbaidžanissa ovat viimeisen päälle. Maaperä muuttui hedelmällisemmäksi, ja viinitarhojen määrä lisääntyi.

Rajalla automaattinen rekisterikilpien lukija ei reagoinut moottoripyöriin. Parin tunnin tuskailun jälkeen tullimiehet keksivät keinon. Jokaisen motskarin rinnalla ajoi pakettiauto herätteenä, jolloin tietomme saatiin ylös. Georgian rajan yli selvisimme yhdellä passin ja rekisteriotteen näyttämällä.

Tblisistä lähdettyämme tie lähti kuin varkein nousemaan Vähä-Kaukasuksen havumetsien peittämille rinteille. Laitumia, taloja, pieniä viljelypalstoja ja tyytyväisen näköisiä ihmisiä näkyi molemmin puolin tietä.

Asfaltti loppui ja pian asutuskin. Matka jatkui jyrkällä rinteellä kiemurtelevaa »



HAIMME ROYAL ENFIELDIN INTIASTA



kärrypolkua pitkin. Reilu parikymmentä kilometriä Batumista etelään oli Turkin raja. Odotimme pelolla rajamiesten lappusulkeisia. Georgista lähtöleima irtosi kuitenkin helposti, ja pääsy Turkiinkin sujui sukkelasti.

Kaunis moottoritie kiemurteli Sarpin raja-asemalta eteenpäin pitkin Mustanmeren rantaa.

Euroopan portille

Noin 15 miljoonan ihmisen Istanbulia ei niin vain ohitetakaan. Päräytimme Eurooppaan noin viisi kilometriä pitkää tunnelia pitkin. Seuraavana päivänä pidimme vapaata ja haimme vielä uudelleen vauhtia Aasian puolelta. Nyt tulimme Eurooppaan Sultan Ahmetin siltaa myöten.

Poikkesimme luonnollisesti Hagia Sofia -museossa. Loppupäivä sujui öljynvaihdon, pyykinpesun ja pienen kaupunkikierröksen merkeissä. Ja seuraavana päivänä matka jatkui.

Vajaat 300 kilometriä Istanbulista luoteeseen, keskellä synkkää metsää, eteen tuli puomi. Turkki oli nyt takana, ja kopista sai leiman passiin. Virkailijat katsoivat paperit ja käskivät poistua. Siinä vähän päät pyöri, kun aikaa tosiaankin meni vain varttitunti.

Bulgarian ja Romanian rajalla tullimuodollisuuksista ei oikeastaan voinut edes puhua. Bulgarialaisia ei kiinnostanut kuka maasta lähtee ja millä. Romanian passintarkastuksessa ajelimme totuttuun tyyliin pitkän autojonon ohi

Ulkomaalaisten motoristien rahat tuntuvat kiinnostavan kovasti ukrainalaisia poliiseja.

Noin 15 000 kilometrin vaativalla taipaleella pyöriä pitää huolta säännöllisesti. Sopivan yksinkertainen tekniikka on etu.

BULGARIALAISIA EI KIINNOSTANUT KUKA MAASTA LÄHTEE JA MILLÄ.

suoraan tarkastuskopille. Muutaman minuutin päästä virkailija tuli, silmäili passejamme ja avasi meille oman käytävän Romaniaan.

Maassa maan tavalla

Matkan taittaminen Bukarestin ruuhkassa oli hikinen koettelemus. Onneksi paikallinen motoristi tuli takaamme ja ohitti meidät. Ahtaan paikan tullessa kylmän viileästi puikkasi jalkakäytävälle ja häipyi horisonttiin. Maassa maan tavalla, ajattelimme, ja päästelimme massiivisten autoruuhkien ohi jalkakäytäviä myöten.

Maisema oli jälleen kerran kaunis kumpuilevaa ylänköä. Metsikköjä, valtavia lammasmaumia paimentensa kaitsemana sekä mielikuvistusta kiihottavia pusikoita ja louhikoita. Hieman ennen Satu Maren kaupunkia vehmaat maissi- ja auringonkukkapellot alkoivat reunustaa tasankoa halkovaa tietä.

Rajan ylitys Romaniaa Ukrainaan meni kuin rasvattu. Tie kuitenkin huononi. Romanian EU-rahoilla tekemät tiet olivat äärimmäisen hyviä, joten Ukrainan lapiopaikatut patikot tuntuivat kerrassaan kamalilta.

Karpaateilta laskeutuessamme eteen ilmestyi poliisin tarkastuspiste. Kons- taapeli ohjasi meidät tien sivuun, mutta viittoilikin suoraan eteenpäin. Ymmärsimme tämän luvaksi jatkua. Väärin meni. Reilun kymmenen kilometrin jälkeen peileissämme alkoi vilkkua sinistä ja punaista.

Olimme poliisien mukaan rikkoneet lukuisia liikennesääntöjä, ja mahdollisuuksia rikoksen sovittamiseen oli kaksi: pieni sakko käteisellä, tai sitten he ilmoittaisivat seuraavalla raja-asemalle, missä sakko olisi monikertainen. Valitsimme jälkimmäisen. Puolen tunnin odottelu sateessa päättyi siihen, että poliisit antoivat paperimme takaisin ja toivottivat turvallista matkaa.

Ja yhä edelleen sade vaivasi ihan toisissaan matkantekoa. Tuli mieleen sanonta ”Hanki moottoripyörä ja koe vapaus.” Kulunut lausahdus tuntui entistä epäonnistuneemmalta, kun kyyhötimme mopon päällä kaatosateessa ja laskimme kilometrejä Lviviin.

Sisäänpääsy Valko-Venäjälle otti aikaa vajaat neljä tuntia, sillä lauantaina liikkeellä oli muitakin. Onneksi ihmiset täälläkin ovat ilosia ja auttavaisia, kuten kaikkialla maailmassa. Sieltä Latvian ja Viron kautta koti-Suomeen ajellessa ei ihmeemmin kerrottavaa enää kertynyt, sillä olo tuntui jo sen verran kotoisalle.

Ongelmista selvittiin reippaalla reissumielellä ja motoristin venyvällä pin- nalla. Hyvä porukka oli tietenkin olen- nainen osa matkan onnistumista. **TM**