E31 EUROOPASSA

Ostinpa tuossa toukokuun (2015) alussa BMW 850 -auton, vuosimallia 1991. Tarkemmat speksit löytyvät tämän linkin takaa: http://e31.net/models.html#850i jos joku jaksaa tutkia numeroita. Otsikon E31 on BMW:n mallinumero tuolle korimallille sisältäen siis kaikki 8-sarjalaiset variaatiot.

Kuvassa vielä alkuperäisvanteet ja vanhat renkaat. Nyt alla on tuumaa isommat M-sarjan heittotähtivanteet.

E31 oli 90-luvulla BMW:n lippulaiva ja sen ajettavuuteen oli satsattu vuosikausien tuotekehityspanokset.

Ostaessani auton tiesin pari asiaa, jotka piti korjata: uraherkkyys ja etujarrutlevyt.
Vanhat koppurakumit olivat todella uraherkät ja pito oli lasittunut pois unholaan, joten ne menivät kierrätykseen ja alle tuli (rahalla saa tulemaan) uudet Contit. Ja voila, ajo-ominaisuudet löytyivät.
Etujarrulevyt uusittiin, koska vanhat ravistivat pitkäaikaisen seisomisen aiheuttamien syöpymien takia. Ei vatkaa tai ravista enää.

Jo edellisen E34 525:n aikana oli mielessä, että pitäisi päästä ajamaan sinne, mihin tuo auto on suunniteltu, nopeusrajoituksettomalle autobaanalle.
Lautalla Saksaan ja pyrähdys moottoritiellä? Tylsänkuuloinen konsepti.
Ajamalla Baltian kautta ja takaisin joko samaa reittiä tai Ruotsin kautta? Vähän mielekkäämpi, mutta ei oikein sytyttänyt
Baltian kautta Saksan läpi Sveitsiin ja takaisin? Alkoi jo kuulostaa sen suuntaiselta, että kannattaa jatkojalostaa.

Pelkkä kilometrien perässä juokseminen tuntui jotensakin tylsältä, joten piti keksiä motivaatiota reissulle. Euroopassa on monta maata, joissa olen käynyt, mutta niin on niitä käymättömiäkin. Piirtelin siis ajoreitin kulkemaan Baltian ja Itävallan kautta Sveitsiin, niin tulisi useita uusia maita listalle. Hyvä, suunnitelma hyväksytty.
Pari viikkoa sitten reissu tuli puheeksi lounaalla, jolloin kollega sanoi, että muista käydä Andorrassa. No Andorrahan on ihan melkein reitillä, vain Ranskan verran sivussa. Illalla kuitenkin mittailin asioita uudelleen ja venytin reissun San Marinon ja Portugalin verran pidemmäksi, jolloin bongausvyöllä olisi kaikki Schengen-sopimukseen kuuluvat maat. Ja reissusta tulisi vain noin 10 000 km pitkä. Paha vai ei?

Tuo kilometrien määrä pani ison itsetutkiskelun käyntiin. Ja piti kysellä kavereiltakin useampaan otteeseen. Kaikki haukkuivat hulluksi suoraan tai hienotunteisesti, mutta kukaan ei kehottanut luopumaan ajatuksesta. Päinvastoin, kaikki kannustivat enemmän tai vähemmän ja monet kyselivät varasuunnitelmasta, jos ajo ei maistukaan. Ainahan menomatkalla voi tehdä U-käännöksen, paitsi Portugalissa. Ja reittiä voi lyhentää, jos parkitsematon nahka ei parkkiinnu tarpeeksi parkittua nahkaistuinta vasten.
Tätä esipuhetta kirjoittaessani olen Bratislavassa takana kaksi yötä hotelleissa ja noin 1700 kilometriä.

Lähdin siis matkalle E31 huollettuna (öljyt, renkaat, uudet etujarrulevyt ja -palat, pissapoika jne.) vailla sen tarkempaa suunnitelmaa. Ainoat ennakkovaraukset olivat laivalippu ja eka hotelliyö Liettuan Kaunas-nimisessä kaupungissa. Siellä sitten tehtäisiin jatkosuunnitelma seuraavalle päivälle fiiliksen mukaan.

Lähtöasetelmat valokuvina:

Vähän bensaa, että pääsee Tallinnaan ja lähtökilometrit tallessa. Vieressä konehuoneen komentaja jarruapulaisen kanssa.

1. Päivä, 4.7.2015
Suomi-Viro-Latvia-Liettua, 600 km.

Ajelin ajoissa Helsingin helteessä Katajanokan laiturille odottamaan, että pääsisi Viking XPRSiin. Silloin keitti ekan kerran: Stadissa liki 30 astetta ja tyhjäkäynti kielletty siinä auringonpaahteessa. Onko tarkoitus tehdä autoilijoista janoisia (ja hikisiä), jotta laivalla neste maistuisi paremmin? Mähän ei tosta viherpiipertäjien kiellosta piitannut ja nautin olosta viileässä autossa. Toki ostin laivalla ison limun patongin kostukkeeksi ja pari irtolimua ajomatkalle.

Laiva tuli Tallinnaan noin klo 14, mikä oli ensimmäinen ajatusvirhe matkasuunnitelmassa. Nykyään liikenne ohjataan Tallinnan itäpuolen kautta sinne lounaassa olevaan Pärnun maantielle. Aikaa meni tankkauksineen liki tunti, ennen kuin olin pois Tallinnasta. Pari tunti aikaisempi ja pari kymppiä kalliimpi Tallinkin laiva kummitteli mielessä koko ajomatkan, kun tietyömailla seisoin punaisissa valoissa odottamassa, että pääsisin Kaunasiin syömään kunnon illallisen. Illallisajatus Kanunasissa oli toinen virhe.

Itse ajaminen sujui kuin olin kuvitellut: venäläiset ohittavat missä sattuu ja miten sattuu vailla mitään älyä. Onneksi E31:ssä on hyvät jarrut ja jämäkkä alusta, niin yllättävistä tilanteista selvisi ilman ongelmia.
Yksi läheltäpiti oli, kun olin juuri ohittamassa citymaasturi-Volvoa, joka ajoi urien takia lähellä keskiviivaa peittäen näkyvyyden eteenpäin. Olin juuri kurkkaamassa, kun Volvo veti paniikissa liki pientareelle väistäen vastaantulevaa ohittajaa. Ja mullehan jäi vähemmän aikaa kun volvokuskille, mutta ehdin ajoissa alta pois pientareen viereen. Kävi vain mielessä, että jos alusta ja renkaat eivät olisi kunnossa, niin olisi saattanut lähteä lapasesta, niin paljon uudet renkaatkin valittivat huutaen elokuvamaisesti. Ja ohittajahan oli joku ryssäkilvissä oleva korealaisvalmisteinen citymaasturi. Menis köyhä ja ampuis itsensä, ettei sivulliset kärsi.

Loppumatkasta joku suomalainen audikuski lähti menemään A5:llä sillai kivaa vauhtia, että oli mukava roikkua perässä ja pari kertaa ohittaa se Audikin. Sitten takaa tuli joku virolainen aika uudella 5-sarjan Bemarilla pirunmoista haipakkaa. Audikuski iskeytyi sen Bemarin imuun, mutta mä jäin jonkun auton taakse jumiin, kun Bemari ja Audi lähtivät kolme rinnan ohittaen ajamaan kilpaa. Kun olin ohittanut jumittajan, olivat ne kaksi jo kadonneet horisonttiin. Tuli tylsä loppumatka.

Kaunasissa navigaattori ilmoitti keskellä rantabulevardia kallioleikkauksen ja joen välissä, että “olet perillä”. HÄ! Eihän tässä ole mitään. Ei yhtään taloa tai vastaavaa. No, eikun räpläämään navigaattoria ja vika löytyi. Olin ohjelmoinut määränpääksi Kaunas-nimisen kaupungin, en katuosoitetta ko. kaupungissa. Ei muuta kuin takakontille penkomaan hotellivarauslappu esiin ja kertomaan navigaattorille tarkempi osoite. Sehän oli itse asiassa alle kilometrin päässä edessäpäin.

Kirjauduttuani hotelliin noin klo 22.30 heitin kamat hätäisesti huoneeseen ja painuin takaisin alas, että saisin aulabaarista jotain älykästä purtavaa. Sorry, chef left about two hours ago. Tässä virhe yksi (myöhäinen lähtö) ja virhe kaksi (en syönyt matkalla) yhdistivät voimansa. Onneksi aulabaarista kertoivat, että lähistöllä ei ole yhtään avointa ravintolaa, etten turhaan lähtenyt

hortoilemaan. Ja oli niillä yksi kolmioleipä, joka oluen voimalla vei pahimman nälän, että jaksoin mennä huoneeseen syömään takakontissa sulanutta suklaata, jota olin onneksi ostanut laivalta. Pienen tauon jälkeen tutkiskelin kropan tuntemuksia, mitä 7-tuntinen rupeama E31:n ratissa oli aiheuttanut. Olo oli niin notkea kuin tällaisella 50-vuotiaalla paksukaisella voi olla. Ei muuta kuin suunnittelemaan seuraavaa päivää. Ajattelin ottaa rautaperseestä mittaa ja varasin hotellin Puolan Katowicesta.
Ja kamerakin oli repussa vänkärin jalkatilassa, ettei tullut yhtään kuvaa koko päivältä.

2. Päivä, 5.7.2015
Liettua-Puola, 700 km.

Aamulla harmittelin, ettei illalla tullut tankattua, mutta äkkiähän eka bensa-asema osui kohdalle. Tankki täyteen, pissapojan säiliöön kesäpesunestettä (hirveästi itikoita, jotka eivät tiedä, että tiellä ei saa leikkiä) ja öljyjen tarkastus (ylärajassa).
Sitten vain kirmaamaan kohti Puolan rajaa. Joku duunissa epäili, että siellä voisi olla ruuhkaa, kuten ennen Schengen-sopimusta. Näyttää olevan ahdasta:

Liettuan ja Puolan välinen raja-asema

Rajamuodollisuuksien (nopeuden hiljentäminen alle satasen) aukenikin tylsän baltialaisen peltosuoran jälkeen mutkainen kukkulaosuus, jossa tie mutkittelee pienten kumpareiden välissä. Tästä E31 (ja kuski) tykkäsi, kun ei ollut muita edessä ja rajoitus oli riittävän korkea. Valitettavasti hauskuutta seurasi todella karu arki aivan liian nopeasti: Puolan huonokuntoiset maantiet syrjäseuduilla.
Pomppua, kuoppaa, paikkaa ja muuta epätasaisuutta oli tarjolla enemmän kuin tarpeeksi. Tiet lienevät sen jäljiltä kun neuvostoarmeija ja Saksan 3. valtakunta pommittivat aikoinaan niitä ottaessaan mittaa kummalle Puola kuuluu. Korjaukseen köyhien puolalaisten minimi-investoinnein ei ole paljoa herunut...

Jos olisi halunnut ajaa autolle ystävällistä vauhtia, niin alle 20 km/h olisi ehkä sopiva vauhti. Mutta kun matkan piti edetä, niin ajettiin puolalaisen formaatin mukaan: nopeusrajoitus +30 (kuoppaosuuksilla rajoitus oli yleensä 50 ja vieressä oli tekeillä uusi tie...). Jossain noista röykyistä pakoputken joku liitos ilmeisesti avautui hieman, kun E31:een tuli möreämmät äänet.

Uusi tie odottaa valmistumistaan, mutta vanhan töyssyjä ja uria riittää vaikka jälkipolville

Puolassa on liikennevalvontaa postilaatikkomaisen tehokkaasti. Mielestäni nuo Puolan peltipoliisit todellakin muistuttivat postilaatikoita ja niiden edessä oli lähes aina varoituskyltti, ettei kukaan onneton turisti vaan kuvauttaisi itseään niissä.

Pitääköhän välähdyksen jälkeen mennä pudottamaan yhteystiedot tuohon postilaatikkoon?

Toki Puolassa oli hyviäkin teitä isojen kylien lähellä. Suomen liikenneministeriö voisi mennä ottamaan oppia, miten kehätiet rakennetaan .

Tungetaan katokseen, jos melu haittaa.

Ja tarpeeksi kaistoja ja leveyttä, että liikenne on sujuvaa.

Suomessahan noin hyvin autoilua suosiva liikennesuunnittelu olisi erään meluisan itupipertäjäporukan mielestä maailmanlopun alkua, kun mahdollistetaan sujuva liikenne yksityisautoilla. Ilmastonmuutos my ass! Kukaan ei seisoisi Stadin kehäteillä odottamassa Klaukkalan, Otaniemen tai Tuusulan liikennevalojen vaihtumista, Itä-Helsingin ruuhkista puhumattakaan. Ja kun polakit ovat rakentaneet uudet tiensä hyvin, niin liikenne on sujuvaa.

Noilla lukemilla loppui se takapuskurista työntäminen niillä Escorteilla ja Golfeilla.

Katowicessa sitten iski pitkän (varmaan 9 tuntia) päivän jälkeen ongelma: navigaattori väitti mun olevan perillä, mutta yhtään hotellia teollisuusalueen näköisellä tontilla ei näkynyt. Ja taas räplättiin navigaattoria nälissään. Pienen kurvailun jälkeen jonkun tehdashallilta näyttävän rakennuksen takapihalta löytyi kapea ajoramppi, joka johti supermarketin, bensa-aseman ja hotellini pihalle. Samaan paikkaan olisin osunut, jos olisin kurvannut moottoritieltä kilometriä aikaisemmasta rampista alle sadan metrin ajolla, kuin navigaattori osoitteille uskollisena kehotti. Motari näkyi siis hotellille ja hotelli Motarille.

Taas jäi kunnon pihvi syömättä, kun kello oli liikaa, mutta hampurilainen oli laadukas ja vihannekseton.
Ja silauksena kaiken päälle ilmastointi oli niin tehokas, että heräsin kylmään joskus sydänyön tunteina.
Seuraavalle päivälle ajattelin ottaa varovasti ja tähtäin suunnattiin Bratislavaan.

3. Päivä, 6.7.2015
Puola-Tsekki-Slovakia, 400 km.

Maittavan aamiaisen (puolalaiset leivät ovat sitkeitä ja veitset ja haarukat halpispeltiä) jälkeen kannoin kamat E31:een. Auto oli pysäköitynä kivasti rinteeseen, että pääsi kurkkaamaan alle ja toteamaan, että edellisen päivän vatkaus ei ollut saanut mitään roikkumaan epänormaalisti. Ei muuta kuin menoksi.

Katowicelaiset ovat varmaankin ajatelleet, että kaikilla on kiire pois, kun parissa minuutissa olin jo ohjastanut E31:n motarille kohti Tsekkilää.
Tsekeissä ei ollut paljoakaan nähtävää, mutta osaavat sentään tuottaa sähköä oikealla tavalla:

Ei haise, ei humise, eikä sähkö maksa paljoakaan.

Jos nähtävää ei ollutkaan, niin kuultavaa sitäkin enemmän. Pitkiltä osin motarin pinta taisi olla panssarivaunujen karhentamaa betonia. Ei meinannut Bemarin Bavaria-äänentoslaitteissa riittää tehot, kun renkaiden ujellus oli luokkaa 100+ dB.

Sitten sitä ajeltiin vain muun massan (ei Felipen) mukana kohti Slovakiaa rengasmelussa, kunnes 5 kilometriä ennen rajaa sydän pomppasi kurkkuun. Tiellä seisoi poliisi vilkuttaen minulle, että ajapas tänne levähdyspaikan ramppiin. Vauhtia oli navigaattorin mukaan 140 ja rajoitus 130, mutta mieleen pamahti heti ajatus, että josko rajoitus olisikin vain 110, jolloin noilla pelko-oletuksilla voisi käydä hankalasti. Poliisin englanninkielen osaamistaso oli jotain 80-vuotiaan peräsuomalaisen persun tasoa, mutta kun en kiukutellut ja elekieli toimi, niin kävi ilmi, että multa puuttui tuulilasista Tsekin verotarra. Olisi kuulema pitänyt tajuta ostaa Puolan rajalta. Poliisi kertoi, että puutteesta voidaan sakottaa 1000 – 5000 heidän kruunuansa. Menimme sitten poliisimaijalle ja poliisi kirjoitti sakkolapun, jonka jouduin kuittaamaan kolmena kappaleena. Seuraava kysymys olikin: cash, credit or debit hyvällä englannilla lausuttuna. Valitsin debitin sille tonnin maksulle ja kun kortti ja muut dokumentit (ajokortti, passi ja rekisteriote) olivat kädessä, niin kysyin, että paljonko se oli euroina. Vastaus tuli kynällä paperilapulle piirrettynä: 40€.
Ja sitten tuli isällisiä neuvoja: mene levähdyspaikan (kädellä osittaen) koppiin ja osta sieltä Slovakian vastaava verolappu, niin et saa sakkoja. Minähän menin ja maksoin 15 € siitä ilosta, että saan ajaa Slovakiassa 10 päivää (vaihtoehtona oli kuukausi), kun tarve on kaksi.

Jonkin matkaa ennen Bratislavaa takana oleva musta 5-sarjan Bemari vilkuttaa mulle valoja kuin olisi diskossa ja vilkulla viittaa pysähtymään. Mä ajattelin, että jos mulla on autossa jotain vialla ja ajoin pientareelle. Kolmekymppinen pukujuppi tulee vänkärinpuoleiseen ikkunaan ja valittaa että hänellä on bensa vähissä ja pyytää mua auttamaan. Näyttelen kysymysmerkki-ilmettä ja jannu tyrkkää käyntikorttia mulle samalla kun selittää, että tarttisi bensaa parilla kympillä (eurolla) ja lupaa pantiksi vaikka kaikki (varmaan 10 kpl) kultasormuksensa. Vilkaisen korttia, jonka mukaan tyyppi on Mehmet-niminen business-jotakin dusseldorfilaisessa firmassa. Palautan kortin ja kehotan soittamaan 112. Jannu pyytää multa puhelinta lainaan, kun ei muka itsellään ole. Kysyn, että mikäs toi sun rintataskussa sitten on ja painan ikkunan puoliksi kiinni, ettei jannu pölli kameraa tai muuta etupenkiltä. Tyyppi yrittää vielä selittää, että hänellä on kiire äidin luokse Bratislavaan. Suljen ikkunan ja ajan pois.
Mutta kas kummaa, jannun Bemarissa onkin bensaa, koska hän seuraa mua Bratislavaan asti. Taisi olla huijari, mutta mä en ymmärtänyt tulla huijatuksi. Lopulta jannu katosi taakse ajettuani todella vanhoilla vihreillä yhdestä risteyksestä ja jannun edessä oleva pysähtyi punaisiin.

Pienen rajaselkkauksen (josta ei olisi sotaa syttynyt) ja bensapummauskohtauksen jälkeen navigaattori ohjaili minut ja E31:n Tonavan rantabulevardille väittäen, että olet perillä. Mä olin eri mieltä, kun siinä kohdalla ei ollut parkkipaikkoja, eikä rantaa näkynyt. Pienen surffailun (pari kertaa Navigaattoria räplättyäni) jälkeen kurvasin parkkihalliin ja menin kysymään apua. Mulle neuvottiin, että Botel (=Boat Hotel) on alajuoksulla jonkin matkan päässä. Kävelin siis laivalle (ilman kamoja), joka oli kilometrin verran väärässä paikassa hotels.comin antamaan osoitteeseen verrattuna. Muuten ei paha, mutta Bratislavassa oli liki 40 astetta lämmintä, jolloin jokainen turha askel hikoiluttaa liikaa. Laivahotellin respan tyttö onneksi neuvoi, että auton voi jättää bulevardin takana oleville pikkukaduille ilmaiseksi (ryöstö pelotti hieman), jolloin matkaa autolta botetelliin olikin vain parisataa metriä.
Safkan puolesta tämä paikka olisi pitänyt skipata. Kasviksilla höystetty kebab ei paljoa maksanut, mutta ei lämmittänytkään. Eipä siis muuta kuin hyttiin hikoilemaan ja kirjoittamaan ennen unen tuloa. Onhan olosuhteet aika makeet.

Botel Marina Tonavan rannassa. Kuuma, mutta muuten mukava paikka.

4. Päivä, 7.7.2015
Slovakia-Unkari-Itävalta-Slovenia-Itävalta, 600 km.

Aamiaisella sattui hauska tapahtuma. Joku nuori, krapulaisen näköinen kundi otti kahvia ja läikytti sitä kengälleen. Sitten hän ilmaisi mielipiteensä maailman parhaalla kirosanalla: “Perkele!” Kysyin, että onko hän Suomesta ja perkeleen ääntämisen perusteella arvaukseni osui oikeaan. Kundi oli toisen kundin kanssa reilaamassa, kuten aamiaisella selvisi. safkat naamaan ja hyvänmatkantoivotukset päälle.

Alkajaisiksi bensa-asemalle, kun kukaan ei ollut yöllä tankannut mun E31:tä. Ei edes E31 itse. Huoltoasemalla olin juuri tekemässä lähtöä, kun joku balkanilaisen rosvon näköinen heppu viittoili jotain isosta Bemaristaan kauniin naisen vierestä. Avasin ikkunan ja heppu selvitti mun kielitaitoa, johon vastasin, että “just a little bad English”. Sit se heppu hyppäsi autostaan ulos ja tuli roikkumaan mun kuskinpuoleiseen ikkunaan. Väitti, että tarvitsee 20 euroa bensaan, että pääsee Wieniin ja voi vastineeksi myydä mulle Philipsin sähköpartakoneen (varastettu tai feikki?) ja toisella kaksikymppisellä saisin hienon kultakellon, jonka se heppu kaivoi naisen sylistä. Heppu oli niin varma siitä, että mä olen helppo poka ja heitti kamat vänkärin penkille. Mä sanoin “nou mani” varmaan 10 kertaa, ennen kuin se tajusi, että mä en aio ottaa kukkaroa esille. Löin sille kello- ja partakonepakkaukset kouraan ja siinä vaiheessa jo ihan selvällä englannilla sanoin, että mitä ..ttua ne oikeen kuvittelee, että kaikki suomalaisetko ovat sinisilmäisiä idiootteja, joita “greasy motor mouths can fool as much as they will.” Heppu jäi suu auki kamat kourassa tuijottamaan, että toiko on sitten “bad english” ja mä ajoin pois.

Molemmissa vedätyksissä mut ilmeisesti bongattiin suomalaisista rekkareista, koska molemmat tyypit rakastivat Suomea ja että heillä on hyviä ystäviä Suomessa.
Jos mä olisin huijari, niin tietysti pitäisin helposti huijattavia ystävinäni. Ja noissa piireissä suomalaisilla taitaa olla ystävällinen maine?

Seuraavaksi suunta kohti Budapestiä ja eilisestä viisastuneena päätin ostaa rajalla sen verolipun, vaikka tarkoitus ei ollut mennä Budapestiin asti, vaan tehdä muodollinen parinkymmenen kilometrin koukkaus Unkariin, että voi sanoa käyneensä. Tulipahan siellä raja-asemalla sitten käveltyä etsimässä myyntipistettä, joka olisi auki. Helpommin sanottu kuin löydetty, eikä löytynyt.

Opastus verolipun, vignette, myyntipisteelle

Myyntikojut ilman myyjiä

Ajoin sitten sen parikymmentä kilometriä Unkarissa ja suuntasin Itävaltaan, jonne mennessä ostin verolipun ja keltaisen huomioliivin, joka kuulema on pakollinen varuste Itävallan ja Saksan autobaanoilla. Yhteensä yli viisi euroa!

Itävallassa olikin sitten paremmat maisemat kuin taakse jääneissä pannukakkumaissa. Toki ne Karpaatit ovat jossain päin Puolaa, mutta väärässä paikassa mun reittiä ajatellen.

Itävallassa oli laaksoa ja kukkulaa enemmän kuin Maamme-laulussa, ja tietenkin ylä- ja alamäkiä. Mulle tuli aluksi tunne, että ylämäkiä on paljon enemmän. Samalla huomasi tulleensa Länsi-Eurooppaan, kun teiden pinnoissa ei ollut enää isoja jälkiä toisesta maailmansodasta.

Laaksoja ja kukkuloita jossain Unkarin ja Wienin välillä

Pieni koukkaus Itävaltaan ja sitten Grazin kohdalla kurvasin Sloveniaa kohden, koska en ole käynyt sielläkään. Tulipahan tuettua Slovenian kansantaloutta bensatankillisella (30 senttiä/litra halvempaa kuin Itävallassa) ja parilla limulla.

Jo ennen Sloveniaa ilmeni uusi huoli vuorelle kiivetessä, kun vauhti putosi reilusti alle satasen, niin kaasua painamalla saattoi vain todeta, ettei kone ota kierroksia ja tehot katoavat. Sitten kun saa lirputettua vauhdin taas yli satasen (jolloin automaatin nelonen lukkiutuu päälle), niin meno muuttuu rivakaksi. Tai kun kaasun painaminen ei auttanut, niin vaihdoin D:ltä 2:lle ja kaikki korjaantui. Ylitettyäni vuoren alamäessä vikaa ei enää esiintynyt. Siitä päättelin, että 40-asteinen ilma, 60-asteinen tie ja jyrkkä nousu ei ole automaatille hyväksi. Vähän huolestutti, mutta kun lämmöt koneessa olivat normaalit ja mitään ylimääräistä valoa ei palanut, niin päätin jatkaa matkaa. Mariborista kilautin kaverille, joka on ikänsä rassannut Bemareita ja kerroin huoleni. Hän sanoi, että kuulostaa siltä, kuin toinen lohko olisi pimeänä, eikä vaihteistossa ole mitään ylikuumenemissuuojaa, joka pudottaisi tehot alas. Syytä ei oikein osannut arvailla, mutta veikkaili ilmamäärämittareita tai kuumuuden aiheuttamia kosketushäiriöitä ohjauspuolella. Ja kehotti katsomaan, että laatikossa on öljyä.
Starttailin koneen pariin otteeseen, että ilmamäärämittarit polttaisivat mahdollisen lian pois. En

tiedä oliko siitä apua vai ei, mutta kun kiipesin Mariborista takaisin Itävaltaan, niin ongelmaa ei ilmennyt pitkään aikaan. Myöhemmin Grazin jälkeen vaiva uusiutui muutaman kerran, mutta vaihtamalla kepistä pienemmälle sen sai poistettua.
Hotellilla kävin kaikki näkyvät liitokset läpi ja yksi poikkeama löytyi. Huoltoliitin oli lähes irti. Jäänyt ilmeisesti auki, kun merkkihuollossa yrittivät parittaa vara-avainta autoon huonolla menestyksellä...
Koneessa oli öljyä ¾ ylärajasta ja laatikossa tikku kastui. Ei muuta kuin kovaa ajoa.

Matka Grazista pohjoiseen on maisemien puolesta mahtava: tie kulkee vuorten välissä tai tunneleissa niiden läpi. Olisi pitänyt videoida, että saisi paremmin tuotua fiiliksen esiin. Mutta ajaessa se on aika vaikeaa, niin piti tyytyä pariin heittolaukaukseen kameralla.

Jossain Grazin pohjoispuolella

Hieman pohjoisempana kuin edellinen kuva.

Tänään navigaattori oli saanut hyvät ohjeet ja tiesi missä mennään. “käänny vasemmalle ja olet perillä” ja E31:n keula oli juuri saapunut hotellin parkkipaikalle. Mahtava paikka, vuoret nousevat korkeuksiin lähes hotellin pihalta.

Hotellin etupihalla oli korkea kukkula.

Ja takapihalla paljon isompi.

Hotellin safkatarjonta oli hieman yksipuolista pienen asiakasmäärän takia, mutta nälkä lähti kanalla, riisillä ja lisukkeilla. Erehdyksissä otin jopa jonkinmoisen vegepihvin luultuani sitä jonkinmoiseksi nugetiksi. Syömättä jäi moinen ruohosipulitäytteinen ällötys. Mutta valkkari oli hyvää ja kylmää.

Vähän meidän (minä ja E31) jälkeen hotellin pamahti bussilastillinen kiinalaisia. Tosin ensin luulin heitä japanilaisiksi, kun kuvasivat kaiken. Mutta kun he tulivat juttelemaan spontaanisti kanssani särpiessäni olutta pihalla, niin kotimaa selvisi. Kun kolmaskin kiinalainen meni E31:n lähelle

Tarinan päätähti.

kuvaamaan sitä, niin aloin katsella touhua ja kun kanssani jutellut kiinalainen kehui autoa “very nice car”, niin vaatimattoman leuhkasti kerroin sen olevan minun auto. Kundi kailotti jotain kiinaksi ja yhtäkkiä E31:n ympärillä oli puolentusinaa kuvaajaa ja pari alkoi kysellä autosta. Minähän tykkäsin kertoa. Ja hetken kuluttua olikin kiinalaisilla ihmeteltävää, kun avasin konepellin (avausmekanismi sai monta “oooo:ta”) ja ilmeisesti kaikki näkivät elämässään ensimmäistä kertaa V12-moottorin livenä. Pakkohan mun oli sitten tehdä kolikkotemppu: kone käyntiin ja euro kantilleen koneen päälle. Siinä ne sitten ihmettelivät, kuvasivat ja videoivat. Sain ison joukon kiinalaisia faneja vailla yhteystietoja. Onpahan heillä kerrottavaa saksalaisesta laatuautosta.

Kun illalla aloin suunnitella seuraavaa päivää, oli hotellin alkuillasta nopea nettiyhteys muuttunut niin hitaaksi, että yleisin ilmoitus oli “time out”, kun yritti etsiä seuraavaa osoitetta. Ilmeisesti

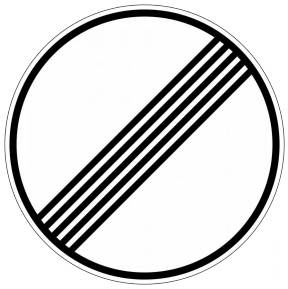
kiinalaiset surffailivat elämänsä innosta länsimaisilla sivuilla, joita Kiinan valtio ei pääse kontrolloimaan, tai uploadasivat Youtubeen yms. kaikki ottamansa videot ja valokuvat E31:stä. Tulipahan aikaa kirjoittaa tätä tarinaa. Vihdoin ja viimein puolenyön aikaan kiinalaiset menivät pois linjoilta ja pääsin suunnittelemaan seuraavaa päivää.
Kun tulevaisuus oli suunniteltu, niin alkoi todella mahtava ukkonen. Säkkipimeää, julmettu kaatosade ja välillä salamat valaisivat taivaan, jolloin vuoret piirtyivät mahtavina varjoina purppuran ja sähkönsiniselle taivaalle. Tätä ihmetellessä taisi kello tulla yksi ja risat. Harmittaa, etten osannut kuvata ukkosta kameralla.

5. Päivä, 8.7.2015
Itävalta-Saksa-Itävalta-Liechtenstein, 550 km.

Uusi aamu valkeni ukkosen jälkeen tihkusateisena ja kiinalaisten papatuksen säestämänä, kun he pakkasivat kamojaan bussiinsa. Hyvä, eivät olisi häiritsemässä aamiaistani.

Päivälle oli asetettu kaksi tavoitetta:
-ajaa nopeusrajoituksettomalla autobaanalla täysillä
-ottaa valokuvia todisteeksi

Suuntasin siis kohti Saksan Passauta, josta saamieni tietojen mukaan olisi pitkät pätkät nopeusrajoittamatonta tietä varustettuna tällä merkillä:



Joku tosin mainitsi, että ne osuudet ovat huonossa kunnossa. Mutta kun oli pakko päästä kokeilemaan.

Passaussa tankkasin E31:n täyteen korkeaoktaanista menovettä ja tankkauksen jälkeen aloin virittämään kameraa laukaisuvalmiiksi. Voi ..ttu, kameran akku oli ihan tyhjä viimeöisen ukkoskuvauksen jälkimainingeista. Kukahan oli se pässi, joka ei laittanut akkua lataukseen?
No, kun akkua ei voi ladata ja kännykkä on navigaattorina (ja sillä on todella huono kuvata liikkuvassa autossa. Kiitos kosketusnäyttölaukaisimen, joka vaatii kahta kättä), niin todisteet jäisivät puheasteelle.

Matka kohti isoja nopeuksia alkoi 120:n rajoituksella ja sitten alkoi vesisade, välillä pieni, välillä rankka tai rankkaakin rankempi. Se siitä kovaa ajamisesta. Köröteltiin muun liikenteen kanssa sitten 100 – 150 km/h nopeuksia sateesta riippuen kohti Muncheniä. Jos olisin päässyt eilen katsomaan säätiedotuksia (kiinalaisethan tukkivat hotellin netin), niin olisi tullut erilainen matkasuunnitelma tälle päivälle.
Ajaminen vesisateessa ei ole kamalaa, mutta ajaminen vesisateessa yli 150 km/h ei ole kivaa. Tuli todistettua sekin ilman vesiliirtojen aiheuttamia lipeämisiä tai pyörähdyksiä.

Sade kuitenkin lakkasi hieman ennen Munchenia ja muistelin, että Munchenin eteläpuolellakin olisi noita numerottomia rajoituksenlakkautusmerkkejä. Olihan niitä, mutta olihan liikennettäkin, ja kaistoja vain kaksi.
Ekat sata kilometriä Munchenista meni madellessa muun liikenteen seassa, ja muutamilla tietyömaa-alueilla. Alkoi hiipiä epäilys, että eihän tästä tule mitään. Mutta kas kummaa, liikennemäärä väheni varmaan neljännekseen ja itsekin heräsin horroksesta, kun joku iso musta Bemari väläytteli valoja jo monta sataa metriä mun takana, kun lillin sataaviittäkymppiä ohituskaistalla jonkun perässä.
Mustalla Bemarilla oli imussa valkoinen Audi ja pomppasin jononjatkoksi. Kieltämättä kiva fiilis, kun edessä on kaksi auraajaa ja mennään koko ajan 200+ riippuen ohituskaistan hitaammista käyttäjistä. Kun tämä oli mulle uutta, niin pidin todella pitkän (200-300 m) varoetäisyyden siihen Audiin. Niinpä sieltä oikealta kaistalta tuli joku hitaampi väliin ja Bemari ja Audi menivät menojaan.
Mutta olin päässyt hommasta jyvälle ja kyttäilin hyviä välejä, joissa voisi lyödä lämän tiskiin ilman itsetuhomahdollisuutta. Kolmesti sain kelattua nopeusmittarin yli 250 lukeman hetkeksi ja navigaattorikin väitti joka kerta nopeuden olevan yli 230, paras navigaattorihavainto oli 239 ja vielä olisi ollut varaa kiristää vähäsen, mutta nämä nopeat vedot loppuivat aina siihen, että joku körötteli ohituskaistalla alta kahtasataa.
Mielenkiintoista yhdellä vedolla oli, kun mittari näytti sen noin 250 ja lähes kilometrin päässä rekka lähti ohittamaan toista rekkaa. Ei muuta kuin vilkaisu taustapeiliin (tyhjää takana) ja sitten lähestulkoon paniikkijarrutustesti 250 → 100 km/h. Herra jarrumestarin jestas sentään, miten mahtavat jarrut E31:ssä on. Kaikki kamat (limupullot, kartat, kuitit ja muu pikkusälä) lensivät lattialle vieruspenkiltä ja niskalihakset olivat ihmeissään, turvavyön lukko pamahti päälle, mutta auto meni suoraan kuin juna raiteilla ja koko ajan oli täysi ohjaustuntuma sormenpäissä. Tuskin sama olisi onnistunut tojotacorollalla. Hajurakoa rekkaan jäi monta sataa metriä, mutta pakko oli kokeilla tämäkin. Sitten vain vilkuttamaan ohitusvaloilla rekalle, että mulla olis kiire.

Hauska loppui Itävallan rajalle ja sitten alkoikin pikkuvaltion etsiminen. Taas olin ohjelmoinut navigaattorin väärin. Oikea katu, mutta väärä kylä. Pitäisiköhän opetella ymmärtämään noita eurooppalaisia osoitehirviöitä tarkemmin? Ei riitä, että katu numeroineen, postinumero ja maa ovat oikein, vielä tarvitaan jokin kylä- tai lisänumerotunnus jatkoksi. Ja hotels.com ei niitä aina näköjään tiedä.

Kun vihdoin (5 min. myöhemmin) löysin hotellin ja sen parkkipaikan, niin johan alkoi olla asiat hyvin: huone ok, ja ruokalista, mistä valita kunnon syötävää pankkiirihinnoilla. Maha pullolleen schnitzscheliä (montakohan c-, s-, h- ja z-kirjainta siinä leikkeessä kuuluu olla?) ja pastaa oluella kasteltuna. Nämä motivoituneet perhehotellit ovat aina miellyttäviä levähdyspaikkoja.

Taas pitää suunnitella huominen. tämä on hauskaa.

6. Päivä, 9.7.2015
Liechtenstein-Sveitsi-Italia-San Marino-Italia, 770 km.

Aamiaisen jälkeen käänsin E31:n keulan kohti Alppeja. Navigaattori päätti, että mennään San Bernardinon kautta. Nokian Here kertoi, että tunneleita on tarjolla 27 km. E31 lähti siis raahaamaan minua kohti San Marinoa, koska en ole aiemmin ollut siellä. Navigaattori laskeskeli, että olisimme perillä joskus klo 16.50, joten paluu Bolognasta varattuun hotellin olisi riittävän aikaisin, että ehtisin syömään.

Jos tykkää katsella korkeita, lumihuippuisia vuoria, niin Alpit on oiva paikka siihen. Siellä vuorten välissä ajellessa tuli taas sama hassu fiilis, että menemme koko ajan alamäkeen. Aikani asiaa mietittyäni tulin siihen johtopäätökseen, että edessä oleva vuori saa mun tasapainoaistin painamaan nokkaa alaspäin ja kuvittelemaan, että horisontti olisi samassa kulmassa kuin tasamaastossakin. Vaikea selittää, mutta hassu fiilis, kun ajaa loivaan ylämäkeen ja kuvittelee menevänsä alaspäin.

Tie Alpeilla olisi kuskin unelma, jos siellä ei olisi muuta liikennettä eikä nopeusrajoituksia. Mutta kun kumpikaan em. ehdoista ei toteutunut, niin sitten vain ajeltiin kiltisti jonossa kohti Italiaa.

Alas tultaessa olikin sitten vähän pidempi alamäki. Yläpäässä mainostivat, että rekkojen renkaat ovat tulessa, kun ajaa 8% laskua 18 km ajan. Harmi, etten ehtinyt kuvata ko. liikennemerkkiä, oli se niin hieno. Onneksi täällä kerrotaan, että pian tullaan seuraavaan kylään.

Kohta saavumme San Giacomoon

E31:kin toimi noissa rankoissa olosuhteissa melko kiltisti. Vain pari kertaa piti kepistä vaihtaa

pienemmälle, että pääsisi eroon röpötyksestä vasemmassa lohkossa.

Alhaalla Alppien jälkeen luulin hetken jo olevani Italiassa ja mietin, että missähän se raja oikein oli, kunnes tajusin, että olen Sveitsin italiankielisessä osassa.
Piti siis ajella jonkin aikaa, ennen kuin se raja-asema tuli vastaan.

Rajan jälkeen kerättiin käteistä, että saa ajaa Milanoon mutkatonta Autostradaa pitkin.

Ensimmäinen kurvi on jossain kaukana, kaukana horisontin takana.

Milanossa olikin sitten uusi rahankeruusysteemi harhauttamassa turisteja. Käteiskassan kohdalla ei ollutkaan maksupistettä, vaan kone sylkäisi jonkinmoisen piljetin, johon oli painettu fonttikoko kolmella jotain italiankielistä pölömölöä ja senhetkinen paikka ja aika. Päätin varoilta tallettaa lipukkeen, vaikka en ymmärtänyt Tiket-sanaa enempää.
Autorstrada siis suorana edessä => seurataan nopeinta kuskia vasemmalla kaistalla. Jos mä yhtään päättelin sinnepäinkään, niin siellä motarin varrella oli paljon kylttejä, jotka lupasivat vaikeuttaa ajokortin hallintaa, mikäli ylitys olisi 50 tai enemmän. Jee, mähän olen etuajassa navigaattorin arvioon nähden.

Tai Parmassa selvisi, että olin, mutta en ole enää etuajassa. Parman kinkkutehtaan kiertävällä kehätiellä oli joku hässäkkä, jossa madeltiin puolisen tuntia edeten kilometrin tai kaksi. Sitten kaikki vain alkoivat ajaa lujaa, niin minäkin. Kunnes tultiin Bolognan kehätielle neljän ruuhkaan, jossa madeltiin ja ajeltiin vaihtelevalla nopeudella toinen ylimääräinen puolituntinen.
Sitten Autostrada oli taas yllättäen lähes tyhjä ja se oikeanpuoleinen poljin lähestyi jo lattiaa, kun jonon viimeinen auto olikin aivan edessäni. Taas madeltiin alta kävelyvauhtia ja kun sitä matelua oli kestänyt tunnin verran, niin Autostradan infotaulussa oli teksti jotakuinkin: “Accidentto fatalia I Imola”. Jees! Imolaan on vain parikymmentä kilometriä. Jonottaminen Bolognasta Imolaan kesti loppujen lopuksi ainakin kaksi tuntia ja sinä aikana E31 sairastui todella pahaan tukkoisuusflunssaan ja omin päin nautti lääkkeeksi ämpärikaupalla bensaa. Aloin jo huolestumaan jossain vaiheessa, että loppuuko multa Bensa Autostradalle, vaikka seuraavalle tankkauspaikalle oli alle 10 km. Kun pääsin tankkaamaan, niin 90 litran tankissa oli vain ämpärillinen jäljellä, vaikka tasaisella ajolla bensaa olisi pitänyt olla puoli tankillista. Ruuhkassa röpöttävällä koneella jonottaminen ei ole edullista.
Ja Imolan eteläpuolellakin oli jonoa, karkeasti mitattuna noin 15 km:n mittainen, kolmikaistainen letka yritti päästä Imolaa kohti kävelyvauhdilla. En todellakaan ollut ruuhkassa yksin.

Kun lopulta saavuin San Marinoon, oli olo todella kypsä ja mietin monasti, että tämänkö takia olin ajanut kymmenen tuntia ja että oliko se sen arvoista. Kellokin näytti jo 19.15 paikallista aikaa. Pakollinen valokuva vuoren huipulla olevasta linnasta ja keula kohti hotellia, josta toivottavasti saisi syötävää siihen aikaan.

San Marinosta käsin kuvattu linna tms. Eikä se edes ole San Marinossa.

Imolan kohdalla oli vieläkin ruuhkaa, mutta siinä ei tuhraantunut kai kuin vartti ylimääräistä, jos sitäkään.
Bolognassa sattui sitten taas uusi hauska kommerverkki. Kun poistuin San Marinossa, Autostradatla, niin lippukojun täti pyysi sen Milanon jälkeen ottamani tiketin, luki sen koneeseensa ja ilmoitti mun olevan velkaa 22 euroa. Ahaa, näin se siis toimiikin. Palattuani San Marinosta Autostradalle oli kaikki puomit auki ja valot vihreänä, ja kaikki ajoivat jarruttamatta läpi. Matkin siis muita ja E31:kin lopetti röpötyksen, kun laskettelin liukkaasti kohti laskevaa aurinkoa.

Bolognassa poistuessani motarilta tulikin sitten ongelma, ei ollut Tikettiä. Onneksi yhdessä kopissa oli joku jannu ihmistyövoimana, että sain selitettyä San Marinon porttitilanteen, vaikka jannu ei meinannut uskoa ensin moista. Soitti jopa jonnekin. Kai se sitten kypsyi E31:n pahanhajuiseen pakokaasuröpötykseen, kun otti multa vajaan kympin rahaa ja avasi puomin.

Hotelli oli navigaattorissa metrilleen oikein, mutta kellon ollessa 22.++ olivat kaikki ruoanlaittotaitoiset jo kotona nukkumassa. Tarjolla oli vain juustonaksuja aulabaarin tiskiltä. Ja tietenkin ginitonikkia megasuuresta lasista. Huoneessa myöhemmin mutustelin muutamaan kertaan sulanutta, laivalta ostettua Fazerin Sinistä.
Respan hemmo tiesi kertoa, että AC/DC:llä on keikka Imolassa ja siksi liikenne on totaalisen tukossa, kun jotkut ovat vielä kolaroineet rampeissa. Oliko päivän teema Highway to Hell?

7. Päivä, 10.7.2015
Italia-Sveitsi, 520 km.

Aamiaisella naureskelen itsekseni kolmelle muulle ruokailijalle. Kaikki ovat ikäisiäni naisia, yksi istuu yksin ja loput kaksi istuvat kaksistaan. Kukaan kolmesta ei taida sanoa sanaakaan aamiaisen aikana, mutta kaikki naputtavat puhelimiaan koko ajan ehtien tuskin syödä mitään. Vae victis.

Bolognasta kurvaan takaisin autostradalle ja nyt osaan jo ottaa Tiketin automaatista. E31 räkii ja yskii kuin sillä olisi pahempikin flunssa, mutta ajamalla 150 km/h pärskiminen loppuu. Tankkaan jossain Milanon läheisyydessä ja ostan tavallista 95:sta eilisen 102:n sijaan (jota bensiksen letkunjakto aiemmin suositteli “more power”). johtuiko sitten bensasta vai mistä, että E31 lopetti räkimisen ja meno oli tasaisen turvallista.
Sveitsin rajalla jouduin ostamaan neljänkympin verotarran. Kas kun Liechtensteinista tulevat eivät joudu ostamaan? Samapa tuo, halpa hinta, ettei tarvitse mennä etsimään kiertoteitä tunneleille, joita tänään on tarjolla 50 km navigaattorin mukaan.

Tässä sai valita, kumpaa maksullista reittiä ajaa Alppuen läpi pohjoiseen.

Matka sujuu joutuisasti ylöspäin ja tällä kertaa menemme San Gottardon kautta. Jonkin matkaa San Gottardoa kohti ajettuani liikenne pysähtyy totaalisesti. Vartin odotettuani tekstaan duunikaverille Turgiin, josko hän googlaisi mahdollisista ongelmista. “Normal traffic jam.” tulee vastauksena. Auto sammuksiin ja jaloittelemaan moottoritielle muiden kanssa.

Ilmeisesti normaali tilanne täällä.

Kukaan ei stressaa ja ihmiset rentoutuvat.

E31 lämpiämässä ja odottelemassa, että pääsisi liikkeelle.

Tunnin jaloittelun jälkeen jono alkaa liikkua ja E31 röpöttää vastalauseita ja kittaa bensaa kuin mikä.

Väittäisin, että sen viiden kilometrin matkalla, johon meni toinen tunti, kului bensaa varmaan pari ämpärillistä. Vihdoin saavuimme tunneliosuutta edeltäville liikennevaloille, jossa moottoritien kaksi kaistaa vedettiin yhdeksi ja valoilla pätkittiin liikennettä tarpeeksi harvaksi tunneleiden turvallisuuden kannalta (turvaetäisyys 150 m edellä ajavaan). Onneksi ennen tunneleita oli bensa-asema, että sain säiliön täyteen.

Alppien yli/läpi mentiinkin sitten manuaalisti vaihdellen ykköseltä kakkoselle konetta kiertäen niin lujaa, että vasenkin lohkonpuolisko olisi käynyt. Tekee gutaa bensankulutukselle. Ilman muita ongelmia Alpit tuli suoritettua ja matka kohti Badenia jatkui.

Jossain Alpeilla.

Olin sopinut sveitsiläisen kollegan kanssa, että menemme illalliselle tänään ja jossain välissä Andre kyseli saapumisaika-arviota. Vastasin liikennemerkin mukaisesti “12 km”. Vajaan puolituntisen jälkeen kurvasin hotellin eteen ja tekstasin, että olen hotellilla. Samalla näin Andren kävelevän kännykkä kourassa ja vastaus tuli nopeasti: “Me too”.
Kamat huoneeseen ja sitten painuimme kaupungille tunkemaan pihviä naamaan. Paras illallinen tällä matkalla.

Kuulumisia vaihdellessa Andre kaivoi paikallisen Bemarihuollon yhteystiedot esille ja paikka olisi auki lauantaina.

Eikä majoituksessakaan ole valittamista. Neljän tähden hotelli Badenin keskustassa alle puoleen hintaan.

8. Päivä, 11.7.2015
Sveitsi-Saksa-Sveitsi, 100 km

Etukäteen suunniteltu ajamisesta vapaa päivä. Hotelli oli varattu kahdeksi yöksi, mutta autossa ilmenneiden ongelmien takia varasin kolmannenkin yön, jotta maanantaiaamuna olisin ajoissa vinkumassa E31:stä huoltoon.

Olin kärppänä aamulla klo 9:59 paikallisessa BMW-merkkihuollossa lukemassa, että paikka avataan klo 10.00, mutta huolto on suljettu. Ei siis mennyt aamuhosuminen putkeen, ...kele. Liikkeen ainoa paikalla oleva työntekijä, joku konttoristi-täti osasi sen verran englantia, että sai annettua mulle BMW:n Road Servicen numeron. Ja sitten alkoi tuskaisen hauska puhelu Bemarin hätänumeroon. Aluksi tietenkin esittelin itseni (Hannu Suomesta BMW 850:llä Sveitsin Badenissa) ja heti alkajaisiksi minulle tehtiin selväksi, että ilmainen palvelu koskee vain max viisi vuotta vanhoja autoja (E31 on 24v.) ja vanhemmille se on maksullinen. tässä vaiheessa kielikorvamme sulautuivat samalle aaltopituudelle. Sitten minulta kysyttiin VIN-numeroa (alustanumeron 7 viimeistä merkkiä), mutta sillä hän ei löytänyt mitään, joten piti tavata koko n. 20-merkkinen litania. Sekään ei tuonut tuloksia tietokanasta, joten piti tavata rekisterinumero ja sitten vastapäässä puhelua kuului loksahdus: “Is your car from Finland?” Joo, se on Suomesta ja siksi sitä ei löytynyt Sveitsiin rekisteröityjen autojen tietokannasta. Piti siis soittaa Suomeen Bemarille ja tilata sitä kautta se Road Service.
Parin tunnin päästä palokunta saapuikin paikalle ja jamppa kuunteli mun huolet ja murheet ja antoi muutaman vinkin ja väitti, että vasemman lohkon kannentiiviste vuotaa. Mä olin eri mieltä, kun vettä ja öljyä oli saman verran kuin 2000 km aikaisemminkin, eikä ne olleet menneet sekaisin. Servicen kundi ilmoitti kuitenkin, ettei voi tehdä mitään. Mutta laskuttaa se osasi yli 200 Sveitsin frangia (tämän tiesin jo tilatessa) siitä hyvästä, että ei voinut auttaa. Antoi kaveri kuitenkin Bemarin korjaamon osoitteen Saksan puolella, jossa tuntiveloitus on 2/3 sveitsiläisestä.
Ajelin siis röpötellen Saksaan kuulemaan, että korjaamo on buukattu täyteen seuraavaksi kahdeksi viikoksi. Pöh, olisi pitänyt soittaa.

Palatessani Saksasta Sveitsin tullijamppa nappasi mut sivuun ja alkoi kysellä vakioita: mistä oot, minne meet, miksi, onko viina, tupakkaa tai muuta tullattavaa jne. Kerroin käyneeni Bemarilla Saksassa turhaan etsimässä huoltoaikoja. Tyyppi sanoikin, että E31 haiseekin bensalle. Vilautin sveitsiläisen korjaamon käyntikorttia ja tullimies kehui sitä hyväksi pajaksi. Tarkastettuaan passin hän halusi vielä nähdä takakonttiin (vain muovipussi, jossa lenkkarit ja nahkakengät) ja kokeili, että onko vararenkaassa ilmaa. Luulikohan tullisetä mua alunperin muuliksi?

Päristelin takaisin hotellin parkkihalliin ja leikin reilun tunnin tietokoneella, että ravintola aukeaisi ja pääsisin syömään. Hampurilainen oli parempi kuin Big Mac.

Äsken käydessäni röökillä samaan tupakkapöytään tuli kreikkalainen Georgio (tms.) ja kävimme mielenkiintoisen Kreikka-aiheisen keskustelun. Äänin 2-0 tulimme tulokseen, että Kreikka olisi pitänyt ajaa konkurssiin jo 2009, sillä nyt se olisi vain haalea muisto ja pala katkeruutta.

Kameralla oli lepopäivä, joten kuvia ei ole tarjolla.

9. Päivä, 12.7.2015
Baden, 0 km

E31 on hotellin parkkihallissa odottamassa maanantaita ja kamera hotellihuoneessa lataamassa akkujaan.
Itsekin nukuin sunnuntain kunniaksi pitkään ja raahauduin aamiaisella vasta viimeisillä hetkillä. Kirjailija Juha Vuorista mukaillen voisi todeta: ei mainitsemisen arvoisia muistikuvia (mutta kirjoitin aika monta sivua tätä tarinaa).

10. Päivä, 13.7.2015
Baden, 4 km.

Aamulla oli aikainen herätys, kun korjaamo avasi ovensa klo 08:00. Sitä ennen checkasin itseni hotellista ulos mega-aamiainen mahaan ahdettuna.

E31 lähti käyntiin ilman mitään pörinöitä, pärinöitä tai räkimisiä käyden nätisti kaikilla 12:lla pytyllä ja vastasi kaasuun niin kuin 299-hevosvoimainen parhaimmillaan pystyy.
Ajoin Daniel Kohler AG:n korjaamolle ja olin paikalla klo 7.58. Lauantaina saamani käyntikortin perusteella kyselin Robertia, joka haettiin korjaamolta kuuntelemaan murheitani: pakoputki vuotaa, vasen lohkonpuolisko toimii vain isoilla kierroksilla (3000+), bensaa kuluu 30 l/100km, kierrokset pitää lirputtaa kaasupoljinta pumppaamalla ylös jne. jne. jne.
Robert lupasi ottaa auton sisälle niin nopeasti kuin mahdollista ja samalla tarjosi minulle kyytiä Badeniin tms. Ilmeisesti poistaakseen besserwisserin maisemista. Kieltäydyin tarjouksesta ja jumitin itseni autoliikkeen nahkasohvalle katselemaan BMW:n mainosvideoita. Paljon kauniita naisia, stailattuja (=komeita?) miehiä ja ennen kaikkea mahtavasti kuvattuja ajonautinnon megailmentymiä. Jos mulla on isona rahaa niin ostan uuden BMW M6:n (tai vastaavan silloin, kun olen iso ja varakas (ei mahakas, kuten nyt)).

Parin tunnin kuluttua takapihalta kuului tuttu starttimoottorin vingunta ja singahdin tarkistamaan, että E31 oli päässyt pukille. Saapuessani paikalle oli E31 jo pari metriä normaalia korkeammalla. ja mekaanikko ihmetteli, että missä se pakoputkistovuoto voisi olla. Menin itsekin kuulovartioon ja naama alkoi punottaa, kun toinen mekaanikko iski rätit pakoputken tukkeeksi ja vuotoa ei kuulunut millään muotoa. Mitä ...tua, toissa päivänä tullessani Saksasta Sveitsiin tullimies kehotti korjaamaan vuotavan pakoputken ja olin 100 %:sti samaa mieltä. Kuka varasti vuodon? Hä!!!
Sitten etsittiin jo peilinkin kera nokijälkiä, mutta turhaan. Spekuloimme siinä siiten, että jos vasen puoli on ollut pimeänä, niin bensaa on mennyt pakoputkeen roppakaupalla ja se on palanut putkessa aiheuttaen röpinä-äänen, joka muistuttaa kaiultaan vuotavaa putkea.
Kuinka monella on kokemusta V-moottorista, jossa on kaksi toisistaan riippumatonta lohkonpuoliskoa samalla kampiakselilla ja jos toinen puolisko sammuu, niin toinen jatkaa sen pyörittämistä? Ei minullakaan ennen tätä autoa.

Mekaanikolla oli hyvä “sulje pois” lähestymistapa vikaa etsiessään. Piuhat kiinni testiliittimeen ja akunnapoihin ja sitten alkoi metsästys. Koska mekaanikko oli vain saksankielinen ja minä en, niin paljon hänen tekemiä asioita jäi arvailujen tai arvaamattomuuden varaan. Konetta tutkailtiin

tyhjäkäynnillä ja kierroksilla, mekaanikko tutki testeriä (niin minäkin, mutta se BMW-moottorisaksa on minulla hatarassa) ja teki temppujaan vaihdellen osia puolelta toiselle ja takaisin. Vihdoin hän sanoi, että lambda-sensori vasemmalla puolella on 100% varmasti sökö, rikki, kaputt ja mäsä. Vaihtamalla anturin oikealle puolelle meni oikea lohko vialliseen tilaan ja vasen alkoi toimia normaalisti.

Tässä vaiheessa pidimme teknisen palaverin, jossa mekaanikko puhui asiaa saksaksi ja pari kaveria tulkkasi sitä minulle englanniksi. Sitten olikin ruokatunnin paikka, jolloin kilautin taas kaverille Suomeen ja kerroin vianetsinnän lopputuloksen. Kaveri oli samaa mieltä sveitsiläisten kanssa, että lambda-sensorin rikkoontuminen aiheuttaa moisia ongelmia, eikä kaveri tyrmännyt sitä "bensa palaa ja kaikuu putkessa ja aiheuttaa vuotoääntä muistuttavan efektin" -teoriaa.

Yllättäen Kirchofenissa BMW-korjaamolla ei ollut varastossa 24-vuotiaan auton lambda-sensoreita ja siitä tuli tilaustavaraa. Toimitus seuraavana yönä, eli homma jatkuu aamulla.

Kun sveitsiläiset palasivat lounastunniltaan (liike oli suljettuna sen aikaa), pääsin autolle ja kaivoin kannettavan esiin ja varasin hotellihuoneen vielä yhdeksi yöksi Badenista. Sen kunniaksi, että suostuin jättämään auton korjaamolle (aamulla kylmä pakoputkisto käsiteltävänä) korjaamon Robert heitti minut hotellille.

Myöhemmin päivällisen jälkeen istuin ulko-oven läheisyydessä olevalla tupakkapaikalla, kun kollegani Jaana raahasi matkalaukkuaan kohti hotellia. Harmi, etten saanut kuvattua sitä Jaanan kahden sekunnin hölmistynyttä ilmettä, kun sanoin. "Moi." Oli se sen verran rehellisen hölmistynyt, koska minullahan ei työn puolesta ole täällä mitään tekemistä.
Jaana heitti kamansa huoneeseen ja vaihdoimme pikaiset kuulumiset lobbyssa.

Myöhemmin illalla matkasuunnitelman tekeminen jatkui ja varasin seuraavan hotellihuoneen Nizzan kieppeiltä luottaen siihen, että E31 on aamulla täydessä iskussa kiivetäkseen ja lävistääkseen taas Alpit, tällä kertaa ilman pörinöitä tai räkimisiä.

11. Päivä, 14.7.2015
Sveitsi-Italia-Ranska-Monaco-Ranska, 650 km.

Aamiaisella Jaana pääsi yllättämään takavasemmalta sanomalla huomenet, kun juuri tähyilin mieleistä istumapaikkaa. Söimme aamiaisen siis samassa pöydässä ja minulla oli vielä ateria kesken, kun kollegan piti jo vääntäytyä kohti junaa ja työpaikkaa. Kyllä lomailu Badenissa on hauskempaa kuin työskentely.

Aamiaisen jälkeen kävin pistämään pillit pussiin ja kamat laukkuihin ja poistuin hotellista toistamiseen. Toivottavasti ei tarvitse tänään tulla takaisin.
Respa tilasi minulle taksin, jolla suuntasin kohti Kohlerin Bemarikorjaamoa katsomaan missä kunnossa E31 on.
Asteltuani etuovesta sisälle näin E31:n takapihalla konepelti valohoitoasennossa. Pieni huoli hyppäsi, mutta samalla huoltomanageri oli jo rauhoittelemassa, että tekevät viimeisiä tarkastuksia, koska tyhjäkäynti ei ole niin tasainen kuin (pedantti?) mekaanikko haluaisi. Valitettavasti tarkastus

ei onnistunut, kun testeri oli tehty vain 8-pyttyisille tai pienemmille moottoreille. Pidimme sitten pihapalaverin, jossa mekaanikon sanoma käännettiin englanniksi ja minä yritin ymmärtää autoslangia koneinsinöörin kokemuksella.
Käytyäni koeajolla (luukuttamassa pikkutiellä kyykkyyn-ylös-kiihdytyksiä lähes laillisuuden rajoissa) en keksinyt mitään tavallisuudesta poikkeavaa.
Vielä viimeinen analyysi mekaanikon kanssa (hänkin oli huomannut pienen värinän, kun kiihdyttää täysillä pienestä nopeudesta, mikä johtunee väljähtyneistä kumipuslista) ja hänkin suostui myöntämään, että ei kykene tekemään mitään parantavaa, jollen jätä autoa useammaksi päiväksi korjaamolle. Huoltomanageri sanoi, että siinä ei ole mitään järkeä tilannetta ajatellen.
Sovimme, että E31:lle tehdään check out. Hieman pelotti, kun kaveri takoo konetta ja naksuttaa hiirtä kuumeisesti. Näinköhän matkabudjetti kuihtuu 180-euroisten työtuntien julmaan määrään? Mitä vielä, laskuttavat minulta kahden (2) tunnin työt! Ja tietenkin uusi lambda-sensori ja uudet ilmanputsarit. Hikiset 360 euroa siitä hyvästä työstä, että mekaanikko vietti ainakin 4-5 tuntia auton kimpussa ja pesi ja imuroi samaan hintaan. Ehkä tieto siitä, että Sveitsin Enics huollattaa autonsa Kohlerilla auttoi?

Sitten tankki täyteen 98-oktaanista ja suunta kohti Alppeja. Nyt meno on herkkää ja joutuisaa, E31 tottelee pienintäkin ukkovarpaan liikettä (ajan aina paljain jaloin, jos mahdollista) ja kehrää tyytyväisenä, kuin siinä olisi V12-moottori (ja niinhän siinä onkin). Ylämäet ja alamäet sujuvat ilman mitään ongelmaa ja tunnelitkin hurahtelevat yksi kerrallaan läpi, ja aina valo pilkottaa tunnelin päässä

Kertaakaan en eksynyt näissä vuoria puhkovissa tunneleissa, vaan aina löytyi valoa.

Ihmettelin tunnelikilometrien suurta määrää verrattuna aiempiin alppimatkoihin viime viikolla. Selitys löytyi Genovasta alkaen: koko ranta on vuorilta valuvaa mäki-laakso -makkaraa ja tie oli runnottu niiden makkaroiden läpi. lyhyitä, muutaman sadan metrin mittaisia tunneleita muutaman sadan metrin välein. Toki seassa oli muutama pidempikin, mutta niin oli sitten siltoja ja avomaatakin.

Lopulta näkyviin tuli pikkuruinen Monaco jossain siellä alhaalla. Ja sinnehän oli tarkoitus mennä, kuten navigaattorille olin kertonut.

Kyllä se näyttää pieneltä, tuo Monaco.

Navigaattori sitten valitsi lyhimmän, ei helpointa tietä kohti keskustaa. Päästyäni perille E31 sai juotavaa ja minä poistin juodut paikallisessa Veijo Esson etätoimipisteessä.
Päätin kierrellä hieman formularataa, mutta eipä se ollutkaan ihan helppoa. E31 olisi varmaan päässyt tunnelissa kolmannelle sadalle, mutta kun siellä oli noita etanoita ja vastaantulijoita

Navigaattorin valitsema lyhin tie Monacoon.

Monacon kuuluisin, mutta ei ainoa tunneli.

Veijon Esson Monacon toimipiste.

Ja sitten loppui kamerasta patteri, ...kele. Jäi kaikenmaailman kasinot ja venekerhot kuvaamatta, mutta kaikkihan ovat nähneet ne F1-osakilpailuissa paremmistakin kuvakulmista kuvattuina.
En viitsinyt enää jalkautua uudestaan, koska Monacossa oli miljoona turistia ja kaikki lailliset ja laittomat kadunvarsiparkit olivat jo käytössä.

Suunta kohti hotellia sieltä Monacon tahkojuustoa muistuttavasta tunnelihelvetistä (jep, F1-kisoista tuttu tunneli ei ole ainoa siinä kylässä) ja vajaan tunnin kuluttua kurvaankin yhden makkaravuoren huipulle Nizzan lähellä kuullakseni, että tänään on “National day” ja hotellin ravintola on kiinni. Meinasi tulla pahat mieleen, mutta respan heppu kaivoi jo A4-mainosta/karttaa esille ja alkoi osoitella ravintoloita lähistöllä. Hän kehotti menemään autolla, jos lähin, kävelymatkan päässä oleva olisi kansallisella vapaapäivällä.
Lemppasin kamat huoneeseen ja painuin safkan perään. Eka paikka olikin kiinni, mutta seuraava oli italialainen, joka mielellään ruokki nälkäisiä ihmisiä. Tempaisin pihvin kohti keskivartalon onttoa osastoa ja johan tuli hyvä mieli.

Hotellihuoneen ilmastointi saa täydet 5 tähteä. Badenin saunaöiden jälkeen täällä huone on 15 astetta viileämpi kuin ulkoilma.
Järki viileänä varasin seuraavan hotellin ihan naapurista, Andorrasta. Hotellivalintaan oli yksi merkittävä syy: hotelli mainostaa itsepalvelupesulaa ja minulla on käyttöä sellaiselle palvelulle, koska joku on mättänyt kassillisen hikisiä vaatteita E31:n takakonttiin.

12. Päivä, 15.7.2015
Ranska-Andorra, 700 km.

Ranskalaisen, surkean, mutta vaatimattoman aamiaisen jälkeen suuntasin E31:n kohti Andorraa. Ensin puolituntinen pikkuteitä, että pääsin moottoritielle. En muistanutkaan, että hotelli oli noin korvessa.

Etelä-Ranskan motarilla meno oli tasaista kohti seuraavaa risteystä..

Ranskan etelärannikon suuntainen moottoritie on aika tylsä. Rakennettu sen verran sisämaahan, ettei häiritse ranta-asutusta ja ympäröity korkeilla puuistutuksilla. Eipä ollut paljoa nähtävää. Tietulleja oli varmaan jokaisen kylän ja kunnan rajalla, kun Master Card hehkui punaisena kuin revolveri spagettiwesternissä. Muuten meno oli todella tasaisen junnaavaa.

Ainoa piriste oli rekkaralli. Motarilla on kolme kaistaa, joista oikeanpuoleisin on tarkoitettu hitaille ajoneuvoille. Aika moni rekka luuli olevansa nopeampi (+2 km/h) kuin kollegansa, joten käytännössä kaksi kaistaa mateli reilusti alle satasta ja kolmannella kaikki yrittivät ajaa kovempaa.
Välillä moottoritie muuttui 2-kaistaiseksi, mutta siellä rekoilla oli sentään ohituskielto, onneksi.

Viimein tie kääntyi sisämaahan päin Pyrennien koillisnurkassa ja tienvarsikyltti näytti matkaksi noin 160 km. Ja navigaattori matka-ajaksi kolmisen tuntia. Vilkaisu bensamittariin kertoi, että

tasaisella bensa riittäisi, mutta ei kolmen tunnin vuoristojumppaa. Moottoritiellä niitä bensa-asemia oli muutaman kymmenen kilometrin välein, mutta ajettuani sen muutama kymmentä kilometriä, en ollut nähnyt mitään asutuskeskukseen viittaavaakaan. Pieni huoli, mutta samassa ajettuani rampista ohi näin rinteen päällä autokauppoja, joiden lähellä luulisi olevan bensa-asemakin. Seuraavasta rampista takaisinpäin ja E31:n tankkiin sellainen sopiva neljä ämpärillistä (ei täyteen, koska Andorrassa hinta on 0,5 euroa vähemmän per litra), ettei pelota bensan loppuminen.

Sitten alkoikin kiipeäminen. Mieleen tuli Gran Canarian tiet, serpentiiniä ja rotkoja, mutta täällä tiet olivat leveämpiä ja mutkat loivempia. Pääsin siis nauttimaan ajamisesta ylämäkeen.
Google Earthin mukaan kävimme yli 2300 metriä korkealla, ennen kuin laskeuduimme tänne kilometrin korkeuteen. E31:kin sai jäähdyteltyä itseään, sillä huipulla oli alle 20 astetta, kun taas täällä kattilan pohjalla on vielä keskiyölläkin pakahduttavan kuuma.

Andorraan Ranskasta tultaessa joutuu hieman kiipeilemään.

Näyttää, että Andorra olisi alhaalla, mutta silti se on kilometrin korkeudessa.

Olin vähemmän suuressa “viisaudessa” valinnut hotellin kävelytien varrelta, joten yllättäen navigaattori ei osannut kuin korttelin päähän. Siispä auto parkkiin ja jalkautuen etsimään tarkempaa osoitetta, joka löytyi helposti.
Päivän pettymys oli, että hotels.comissa mainostettu itsepyykkäyspalvelu ei pitänyt paikkaansa. Respan täti sanoi, että heillä on “normal laundry service”. Pyykit pussiin, niin ne pestään seuraavan päivän aikana, ei nopeammin. Painuin tädin neuvomana läheisen ostarin pesulaan, mutta pesulan kiinatar sanoi, ettei ehdi tänään ja avaa huomenna “around noon or midday” (mitä eroa?), joka on mulle liian myöhään. Jos seuraavassa majapaikassakaan (Madridin eteläpuolella) ei pesulapalvelu toimi, niin pitää lähipäivinä joko ostaa uusia vaatteita tai käännellä vanhoja ja viritellä niitä roikkumaan autosta niin, että ne tuulettuvat ajaessa. Harmi, ettei ole radiossa piiska-antennia, koska takaikkunaan integroituun antenniin ei saa mitään kiinni. Täytyy siis ehkä siteerata faijaa: “Poikamiehen paidasta löytyy aina puhtaampi puoli, kun kääntää sen.” Toimiikohan sama viisaus myös kalsareiden kanssa?

Enpäs mennytkään raflaan pihville, kun oli liikaa valinnan varaa, vaan menin ostarin kauppaan ja ostin patonkia, juustoa ja punkkua. Jäisi enemmän aikaa etsiä huomista hotellia ja kirjoittaa tätä tarinaa.

13. Päivä, 16.7.2015
Andorra-Espanja, 650 km.

Ravitsevan aamiaisen jälkeen käänsin munuaismaskin kohti Illescasia, Toledoa. Ensin tietysti tankki täyteen (68 l) veroparatiisin 98-oktaanista hintaan 1.21 €/l. Jos eilen olisin kuvitellut pääseväni tänne ilman välitankkausta, niin olisi mennyt 18 litraa miinukselle. Ja ylämäkeen liki 2-tonnisen auton työntäminen ei sovi mun vartalolle.

Näyttää korkealta kiivettävältä.

Maha ja tankki täynnä on hyvä ottaa rauhallisesti.

Pois lähtiessä kävi mielessä, että taasko alkaa kiipeäminen, mutta sieltä kukkuloiden välistä menikin ajettava tie alaspäin. Kiva, mutkainen vuoristotie, jota oli kiva pujotella muun liikenteen mukana kaikessa rauhassa.

Espanjan tullissa tullisetä tivasi, että onko verotonta tupakkaa tai alkoholia ja odottamatta vastausta käski ajamaan sivuun muiden ratsattavien rinnalle. Sitten aikanaan tuli minun vuoro vastailla

kysymyksiin. “Sigarittos?”, johon vastasin kartongin sisällöllä “200” ja tullijätkän naama muljahti “200 boxes or cartos?”, johon minä tarkentamaan “200 single cigarettos, 10 boxes, one carton.” Sitten oli alkoholikierros. Tullimies: “Spirits, whisky, brandy?” ja vastasin totuudenmukaisesti “no spirits, just one bottle of wine.” Tullijamppa ei ilmeisesti uskonut, että joku voi tulla Andorrasta ilman hervotonta viinalastia (hinta viinalle on osapuilleen 1/3 Suomen hinnoista ja alessa halvempaa) ja komensi avaamaan takakontin ja matkalaukun. Matkalaukusta kaivoin sen röökikartongin ja Italiasta raahaamani viinipullon näkyviin samalla pöyhien vaatteita. Alta kahden sekunnin tullijamppa kyllästyi katselemaan kamojani ja käski painua Espanjaan. Mulle on vieläkin epäselvää, että onko Andorrasta tullessa jotain tuontirajoja vai ei. Ihan sama mulle.

Lopulta tuntui, että vuoret loppuivat Espanjan puolella, mutta mitä vielä. Yksi pujotteluosuus lisää oli tarjolla pienen tasaisen osuuden jälkeen. Ei kapeammasta väliä.

Vuoret taisivat jäädä taakse.

Tai sitten ei.

Aika kapean solan ovat löytäneet tielle.

Solan pohjalla oli pieni joki.

Sitten alkoi se tylsääkin tylsempi espanjalainen maalaismaisema. Tasaisen kuivaa ja tylsää katseltavaa aina Gibraltarille asti. Jossain pienessä kylässä, jonka läpi ennen Autovia-osuutta ajelimme, oli lämpötilanäytössä 43 astetta. Ilmanko olo ilmastoinnista huolimatta oli epämiellyttävä. Auton kaikki osat olivat kuumia ja vain ilmanvaihdon suuttimista tuli niin kylmää, että nokka oli tukossa. Onneksi E31:n tuulilasi on erittäin paljon kallistettu, että aurinko pääsee helposti lämmittämään kuskin mahaa. Gibraltarille ja vielä takaisin? Aloin mielessäni kelata tätä skenaariota uudelleen ja uudelleen.

Espanjan maaseutu on aika tylsää.

Sitten jossain puolessa välissä matkaa jyrkässä ylämäessä rekkoja ohittaessani tehot hävisivät. Poljin ja pumppasin kaasupoljinta, jolloin vasemmasta pakoputkesta pöllähti ilmeisesti moottorin henki ruskeana kuin murjaani pihalle. Varovainen kaasujalan löysäys ja uudelleen kaasuttaminen vahvistivat diagnoosin: liki kaksisataa hevosta kateissa, eli vasen puoli savumerkeistä päätellen oli taas mennyt “perseet penkkiin”-tyyliseen lakkoon. Vasemmistosta on ollut liikaa haittaa tällä reissulla. Pitäisikö amputoida pois häiritsemästä?
Siinä kuumuudessa tuskanhien valuessa pitkin kroppaa kuuntelin E31:n ääniä kuin lääkäri stetoskoopilla potilasta. Mitään mekaanista kolinaa ei kuulunut, ikkunan avattuani ei mitään pörinää kuulunut, paitsi kun pumppailin kaasua niin välillä vasemmisto yski jotain pientä, mutta ei tehokasta.
Koska tasaisella vauhti pysyi rajoituksen sallimassa maksimissa (120 km/h), niin päätin olla murehtimatta vasurin kiukuttelusta liiemmin.
Seuraavalla “via di serviciolla” kurvasin huoltoasemalle ja saunanomaisessa helteessä heitin konepellin pystyyn ja menin hikoilemaan kuuman moottorin ja kuumemman auringon väliin mustissa vaatteissa. Edelleenkään ei turhia kolinoita tai kilinöitä, ainoastaan hieman epätasainen tyhjäkäynti.
Sveitsissä olin oppinut, että ilmamäärämittarin johdon irrottaminen kertoo, että onko ko. lohko ollenkaan käynnissä. Vasurin liittimen irrottaminen ei aiheuttanut mitään muutosta käyntiin, kun taas oikean puolen irrottaminen sammutti moottorin heti. Piuhat kiinni ja kone uudelleen käyntiin ja käpälä lähelle pakoputken päätä. Oikean puolen pakokaasut polttivat puolen metrin päässäkin, kun taas vasemmiston vaikutus oli liki nolla astetta enemmän kuin ulkoilman puhaltaminen.
Helppo diagnoosi: minulla on 100% oikeistolaisesti toimiva moottori, koska vasemmisto ei suostunut yhteistyöhön edes yhteisen kampiakselin kautta. Kunhan roikkui tyhjänpäiväisenä elättinä vieden tehoa toimivalta moottorilta.
Positiivisena analyysinä pidin sitä, että koneen käydessä vasuri ei saanut bensaa, joten uskalsin lähteä eteenpäin kohti Illiscasia.
Välillä vasuri yritti heräillä henkiin ja meno oli normaalinoloista ja välillä – varsinkin pitkissä nousuissa – vasuri ei pannut tikkua ristiin auttaakseen muita, kunhan loisena pyöri mukana (ilman bensaa).

Lopulta pääsin hotellille ja tietenkään hotellin pesula ei ollut enää auki. Oli mennyt kiinni viideltä, joten myöhästyin tunnilla. Mutta edellispäivän mailailuissa oli hotellin henkilö kertonut minulle,

että alle 10 minuutin kävelyn päässä on itsepalvelupesula. Kamat huoneeseen ja pyykit kantoon kohti pesulaa. Reilua tuntia myöhemmin mulla oli kaksi kassillista puhtaita vaatteita ja itsellä helvetinmoinen hiki. Pesulan vieressä oli ulkolämpömittari, joka ei osannut päättää, että onko 38 vai 39 astetta iltaseitsemältä. Mulle ihan sama, kun se on tottumattomalle 10 astetta liikaa.

Pesulareissun jälkeen kävin kurkkaamassa E31:tä, mutta silläkin oli vielä niin kuuma, ettei konehuoneessa voinut kuin katsella kuumia osia. Parempi siis mennä syömään.

20 eurolla sai hotellista täyden aterian: valkosipulikatkarapuja alkupalaksi, mehevä pihvi ranskalaisten kera pääruoaksi ja juustokakkua jälkkäriksi ja kyytipojaksi pullo punkkua.
Hinta-laatu -suhde kohdallaan mun kukkaron kannalta.
Safkan jälkeen jotain typerää lärvikirjakommentointia, kunnes sänky kutsui nukkumaan.

Hotelliin kirjautuessa olin jo päättänyt, että Gibraltarit ja Portugalit saavat jäädä pois matkasuunnitelmasta, niin epävarmaa E31:llä ajaminen helteessä on, ja Espanjan maaseutu on jo nähty. 2000 kilometriä lisää noilla kulottuneilla, kuivilla savanneilla eivät tällä helteellä ole ajamisen arvoisia, vaikka E31:n vasemmisto olisikin yhteistyöhaluinen.

Varasin siis kirjautuessa toisenkin yön, että saan rauhoitettua itseni.

14. Päivä, 17.7.2015
Espanja, 0 km.

Rauhallinen aamiainen ja muut aamutoimet helteisessä Illascasassa. Lämpöä aamiaisen tietämissä ulkona saman verran kuin kuumepotilaalla kropassaan.
Kävin moikkaamassa E31:tä ja kun pienen johtojenravistelujumpan jälkeen löin koneen tulille, niin kaikki 12 pyttyä olivat mukana, tosin vasemmisto räki hieman vastaan, mutta ei ollut totaalisessa lakossa.
Kiitin yhteistyöstä ja menin googlailemaan kaikkea mahdollista, mikä liittyy tuohon moottoriin ja paikalliseen BMW-huoltoon. Espanjooleilla on näemmä perjantaisin tapana lopettaa jo ennen siestaa autojen korjaaminen ja ilmoittaa aamupäivän soittajille, ettei vapaata aikaa ole tarjolla ennen maanantaita. Saatuani tällaisen vastauksen kolmesta “lähikorjaamosta” päätin luovuttaa, kun jokainen puhelu oli kielitaidottomien espanjalaisten kanssa lähes tuskaa. Puhuin laskujeni mukaan 7 tai 8 tyypin kanssa, mutta kukaan ei osannut suomea ollenkaan tai englantia edes auttavasti. Mikä lienee BMW:n asettama vaatimusraja kielitaidolle merkkikorjaamon asiakaspalvelussa?

Soittokierroksen jälkeen päätin mennä ottamaan aurinkoa hotellin altaalle. Rasvasin itseni kunnolla, ettei tarvitse istua palaneella nahalla auton nahkapenkissä seuraavana päivänä.
Parissa tunnissa sisuskalut olivat kypsiä, vaikka nahkaan ei ollutkaan tarttunut väriä ylirasvaamisesta johtuen. On täällä niin kuuma. Kuumempi kuin huonossa saunassa. Altaan kautta pois huoneeseen, jossa ilmastointi pelaa.

Loppupäivä menikin sitten huomista reittiä suunnitellessa. Seuraava tavoite on Stuttgart, jossa BMW:llä on varaosia, mikäli tarvitsen niitä. Jos en tarvitse, niin Luxemburg on liki vieressä, että saa sen maan pois bongaamattomien listalta.

Iltapäivän päätteeksi lämpsin kuuden aikaan alas kuullakseni, että saamassani hotellin aikataulu- yms. lapussahan lukee, että perjantaina ravintola on kiinni. Eipä siinä mitään, suunta kohti keskustaa, jossa ei ollut yhtään ravintolaa, mistä olisi saanut safkaa iltakuuden kieppeillä. Koska nälkä koversi isoa tyhjää keskellä, niin menin lähikauppaan ostamaan vaihteeksi patonkia lisukkeineen ja punkkua. Hotellilla respa selvitti minulle, että Espanjassa kukaan ei syö tähän aikaan, vaan ravintoloiden keittiöt avautuvat vasta kahdeksan tai yhdeksän jälkeen. Maassa maan tavalla ja hotellihuoneessa omalla. Sainpahan lähikaupasta alle kympillä näläntappotarvikkeet (viini Alkossa 18 €).

Jos ei ajeta, niin sitten ei kuvatakaan.

15. Päivä, 18.7.2015
Espanja-Espanja, 500 km.

Revittelin itseni aamiaiselle jo hyvissä ajoin ennen yhdeksää ja mätin mahan täyteen paahtoleipää särpimineen ja tietenkin liki litran appelsiinimehua, ettei heti tule jano ajellessa.

Kamat taas kasaan ja lähtökuittaus tiskillä ennen tapaamista aamuauringon kuumentaman E31:n kanssa. Laukut kyytiin ja auto käyntiin. Sitten jo tavaksi muodostunut tupakkatauko auton sisustan jäähtyessä. Mitään tarkastuksia ei tänään tarvinnut tehdä, kun eilen kävin katsomassa, että öljyä tai vettä ei ole hävinnyt tai tullut lisää. Siinä lämmetessään kuuntelin pakoääniä ja onhan tuolla jotain vinksallaan, kun oikea käy nätisti ja vasuri röpöttää välillä ja haiskahtaa jopa bensalta. Ei kiva, mutta annetaan ajamisen ratkaista.

Ajettuani toiselle puolelle Madridia (n. 70 km) aloin olla vakuuttunut, että E31 jaksaa San Sebastianiin asti. Tasaisella meno oli tasaista, ainoastaan kiihdytykset olivat tojotacorollamaisia (piti varata kilometri esikiihdytyksen ja aloittaa sitten varsinainen kiihdytys, että sai nostettua vauhdin satasesta sataanneljäänkymppiin ja ylämäessä ei kannattanut yrittääkään). Tuon ekan vajaan sadan kilometrin etapin aikana -tasamaata- bensamittari liikahti vain inhimilliset kymmenisen litraa, eli en lirutellut bensoja pitkin teitä kuten Italiassa taisi tapahtua (siellä kulutus oli pahimmillaan yli 30 l/100km).

Madridin jälkeen maisemat olivat tasaisen tylsiä, kuten Madridiin tullessakin. En viitsinyt kuvata, kun edellisyön isopisarainen tihkusade (tms kaste) oli saanut kaiken pölyn E31:n pinnalta kerääntymään täpliksi kaikille pinnoille, vaikka E31 ei ole mikään pantteri tai leopardi. Täplät haittasivat niin paljon näkyvyyttä sivuille ja taakse, että piti mennä huoltoasemalle pesemään lasit. Mutta mitä ..ttua, vasta neljännellä huoltoasemalla oli ikkunan pesemiseen suunniteltu pitkävartinen sieni ja kumilasta, millä sen sienen levittämät kurat sai kaavittua pois. Kurapilkut näkyvät hyvin konepellin pinnalla seuraavissa kuvissa. Onko espanjalaisissa autoissa itsepeseytyvät ikkunat?

Ikkunapyykin jälkeen päästiinkin sitten vuoristoon kokeilemaan, että onko E31:ssä puhtia kiipeämää Sierra Jonkin yli vai ei.

(

Seuraava koitos siintää horisontissa.

Mikähän on siipirikkojen Bemareiden nopeusrajoitus?

Sierran huipulle oli sitten tehty tunneli kai ihan muodon tai muodin vuoksi. Koneinsinöörin mielestä avoleikkaus olisi ollut halvempi, tai sitten tunneli olisi pitänyt aloittaa pari sataa metriä lähempää merenpintaa.

Aika vaatimaton tunneli näin isolle vuorelle.

Olihan siellä tunnelin toisessa päässä valoa ja makeat maisemat.

Mä olen aina luullut, että katolilaisuus on vallitseva uskonto Espanjassa, mutta toi alkuhärkä tulee paljon useammin näkyviin teiden varsilla kuin kirkot tai muut uskonnolliset symbolit. Ihan sama, mä en ole uskontoriippuvainen.

Puristus viimeisen vuorijonon (tms) yli ja läpi tarjosi taas hienoja maisemia, joita valokuvat eivät valitettavasti voi toistaa näillä kuvaustaidoilla ja -olosuhteilla.

Lopulta alkoi laskeutuminen Atlantin rannalle ja tuttuun tapaan navigaattori vei juuri sinne, mihin se oli ohjelmoitu. Tällä kertaa hotellin edessä se ilmoitti: “Olet perillä.” Pitäisi saada vielä “vapaa parkkipaikka” -sovellus, ettei menisi pyörimiseksi, kuten monena aikaisempanakin saapumisena kohteeseen on tapahtunut.

Majapaikka, jonka halvalla bongasin hotels.comista oli tällä kertaa opiskelija-asuntola ilman ravintolapalveluja, josta sain ahdistavan yksiön (ehkä 10 m2) keittiösisennöksellä. Puuttui vain safka, jota kokata. Siispä nenä kohti keskustaa ja muutamassa minuutissa olin löytänyt kaupan, josta sai – yllättäen – patonkia lisukkeineen ja punkkua, sekä vettä ja monikansallista joulupukkikolaa. Menee kieltämättä yksitoikkoiseksi tämä yhdistetty lounas-päivällinen-illallinen. Pitää tulevaisuudessa olla avarakatseisempi, tai sitten ei, koska tämä on hyvänmakuinen yhdistelmä. Aamiaiseksi (majapaikka ei tarjoile moista, voi täällä opiskelevia reppanoita, jos äiti ei pidä huolta) on siis tarjolla patonkia lisukkeineen vedellä tai colajuomalla.

Patonki-illallisen jälkeen ajattelin suuntaavani kohti keskustaa, mutta avoimesta ikkunasta kuului sellaista sadepisaroiden lätinää ja ukkosen jyrinää, että iltakierros jäi haaveeksi. Toivottavasti sitten satoi niin lujaa, että pölypantteripilkut E31:n pinnoilta huuhtoutuivat pois. Ei satanut.

Eipä pieni sade haittaaa, tulipahan kirjoitettua tätä tarinaa.

16. Päivä, 19.7.2015
Espanja-Ranska, 650 km.

Ranska on se virallinen patonkimaa, mutta yhtään palaa en ole siellä purrut patongista. Saas nähdä, miten tänään käy?

Ensin piti tietenkin ottaa kuvat Atlantin rannalta, kun siellä ei ihan joka viikko tule käytyä kuvaamassa. Ammattilaisuus toki on kaukana mun yhden käden heittolaukauksissa liikkuvasta autosta, edes ihmisiä ei voi tunnistaa.

Atlantti ja San Sebastianin rantabulevardi.

Sitten paikalliselle bensa-asemalle täyttämään janoinen E31 mielijuomallaan, joka on 30 senttiä halvempaa litrahinnaltaan täällä kuin Ranskassa ja kuskillekin pari kylmää colaa. Sitten taas menoksi pujottelemaan kukkuloiden välistä tai kiiveten niiden yli. Alkumatkasta oli taas ylä- ja alamäkeä ylämäkivoittoisesti, sillä starttasinhan merenpinnan tasalta.

Ei, se ei ole tulivuori, vaikka siltä näyttääkin.
Ranskan rajalla tullimies oli utelias näkemään, että minkälainen tyyppi ostaa rajalta moottoritietiketin ja komensi minut sivuun. Aikansa molotettuaan ranskaa sain sanottua hänelle, että “Finnish or English, please” Huonolla englannilla tullijamppa komensi minut ulos autosta

takakontille ja samalla vinkkasi kaksi kaveriaan paikalle. Alkoi armoton ranskankielinen molotus, josta en tajunnut pätkääkään, kunnes kuulin kirjainyhdistelmän BMW ja samantien se huonosti englantia osaava kysyi: “ BMW, which model?” Vastasin, että 850, jolloin molotus jatkui ja tullijampat käskivät tyhjentämään takakontin. Matka- ja läppärilaukut ulos, jonka jälkeen yksi tullijamppa sukelsi penkomaan kenkäkassia ja mutisi jotain, kun löysi vasemman takapenkin takaa kotelon, jonne BMW oli aikoinaan asentanut Bavaria-äänentoslaitteisiin kuuluvan vahvistimen. Pettyneenä tullijamppa ruuvasi kotelon kiinni ja nosti mattoa, että näki varapyörän. Sen alla on 9,5-litrainen pissapojan lisäsäiliö, jonka selittämiseen meni jonkinmoinen hetki, ennen kuin tajusivat, että E31:n :n Manneken Piss on todella riittoisa.
Halusivat myös tietää reittisuunnitelmani, mistä olin tullut ja minne olin menossa ja missä olin töissä. Aloin luetella: Finland, Estonia, Latvia; Liettua, Poland, Chezk, Slovakia, Hungary, Slovenia, Austria, Germany, Liechtenstein, Switcherland, Italy, San Marino, Monaco, France, Andorra, Spain, France... Joku kysyi miksi, johon vastasi, että 50-vuotias suomalainen päätti lähteä ajelemaan pitkin Eurooppaan. Katsoivat kuin hullua ja kysyivät, että onko se hauskaa. Tyhmä kysymys, mutta vastasin asiallisesti, että on tällä autolla.
Lopuksi molotus johti siihen, että piti näyttää konehuonetta tullijampoille. Olivat kysyneet, että mikä moottori on 850:ssä Bemarissa ja kun kerroin, että 5-litrainen V12, niin pitihän se näyttää. Kolikkotemppua eivät sentään pyytäneet, mutta meni niillä toista minuuttia ihmettelyyn, kunnes toivottivat hyvät jatkot ja tervetulot Ranskaan.
Myöhemmin ajellessani oikea takapenkki nitisi ilkeästi, mikä johtui kaiketi siitä, että joku tullijampoista oli yrittänyt kurkata sen alle, mutta ei osannut irrottaa sitä. Mämmikoura, siihen tarvitaan työkaluja ja oikea purkujärjestys alkaen takapenkkien keskikonsolin ensiapupakkauksen irrottamisesta ruuvimeisselillä.

Sitten alkoi lähes uuvuttava ranskalaisten tieinsinöörien mielikuvituksettomuuden ilmeellistymän muuttaminen menneisyydeksi. Varmaan olen aika oikeassa, jos tietulleja lukuun ottamatta olisi riittänyt, että ratti lukitaan samaan asentoon Bordeauxiin asti. Yli 200 km ja lähes 2 tuntia tasaisen tylsää, mutta sentään vehreää maastoa. Espanjan kulottuneisuus on taakse jäänyttä kuivuutta. Bordeauxissa on ilmeisesti tylsää, kun sieltä matelee monikymmenkilometrinen jono etelään, mutta sinne ei ole montaa menijää.

Kaikki haluavat pois Bordeauxista. Miksiköhän?

Seuraava etappi tarjosi taas Maamme-laulun isoveljen maisemat: laaksoja ja vuoria. Välillä E31 kulki kuin enkeli ylämäkeä kohti taivaita ja välillä taas vasen pirulainen ei tehnyt mitään, vaan teetätti kaiken oikealla moottorinpuoliskolla. Otti pataan, mutta pumppasin kaasua ja leikin vaihdekepillä, ettei koko homma hyytyisi niihin kilometrien mittaisiin nousuihin. Sääliksi kävi konetta, mutta hyvinhän se jaksoi siipirikkonakin nousta korkeuksiin.

Muutamaa lukuisamman kilometrin jälkeen pääsin perille ja navigaattorin täti totesi saman hotellin kohdalla. Ja minä kohtasin ongelman. Tässä kylässä on jonkinmoiset karnevaalit hotellia vastapäätä olevalla esplanadilla, ja kaikki lailliset ja laittomat parkkipaikat hotellin lähellä on jo täytetty 150-prosenttisesti.
Aikani sukkuloituani (E31 on ikävä auto peruuttaa liki satametrisiä, alle kolme metriä leveää kapeaa ja mutkittelevaa kujaa pitkin, kun joku molopää oli jättänyt Ford Fieskonsa tulpaksi kujan suuaukolle.) sivukujilla löysin E31:n menevän, osapuilleen laillisen kolon ja hiippailin hotellille hikoillen, kuten on tullut tavaksi täällä lämpimissä maissa.
Respan heebo kertoi, että illallinen on klo 19 – 21, jolloin ilmoittauduin nälkäisten joukkoon, eli varasin pöydän.

Puolitoista tuntia myöhemmin menin sitten syömään pienellä esijännityksellä, sillä hotellin nettisivuilla oli ruokalista vain ja ainoastaan ranskaksi. Ja itse ravintolassa kielivaihtoehdot eivät kasvaneet pätkääkään.
Tutkin aikani listoja (ruoka- ja viini-) ja viini oli helppo valita. Ainoa puolikas pullo punkkua, mitä tarjolla oli. Tarjoilija tuli kauniisti ranskaa puhuen pyytämään tilausta, jolloin pakotin hänet puhumaan englantia sen verran, että sain tilattua edesmenneen vegetaristin sisäfileestä leikatun siivun lisukkeiden kera. Oli hyvää. Päälle vielä cafe avec ja illallinen oli makunsa arvoinen.

17. Päivä, 20.7.2015
Ranska-Saksa, 450 km.

Ranska on muuten kiva maa, mutta siellä ihmiset osaavat vain paikallista murretta, ja aamiaiset ovat todella vähäpätöisiä tässä kulinaristien kehumassa ruokakulttuurimaassa. Kai niillä ranskalaisilla on aamuisin sellainen krapula, että mikään ei kestä sisällä, joten ei sitä tarvitse muillekaan tarjoilla.

Pari nihkeää paahtoleipäviipaletta, kinkkua/makkaraa, ei juustoa, ja mehut ja kahvit kovien croissanttien kanssa on ilmeisesti ranskalaisten käsitys mannermaisesta aamiaisesta. Menisivät edes yhden rajan yli itään, niin oppisivat jotain aamiaisesta. Ei edes patonkia tarjolla, joten en syönyt patonkia Ranskassa.

Aamiaista aiemmin olin jo hakenut E31:n sieltä etäparkista hotellin takaovelle, ettei tarvitsisi hikoilla korttelikaupalla pakaasien kanssa. Hiki (pieni) tuli kuitenkin, kun hissittömässä hotellissa kikkailin portaat alas. kuumaan respaan.

Sitten vain suunta pois tästä kielitaidottomien maasta. Ylämäki, alamäki, ylämäki, alamäki ja välillä pitkiä tasankoja. Ranska on kiva paikka ajella, kun mennään laaksosta toiseen. Maisemat ovat parempia kuin kameralla osaan tallentaa. Valitettavan useinhan sattuu vauhdissa niin, että yhtäkkiä kukkulan laella avautuu upea maisema, mutta kun saan laukaistua kameran, niin se hyvä kuvauspaikka oli liki kilometri sitten, ja moottoriteillä ei kuulema saa peruutella takaisin hyvään kuvauspaikkaan.
Tänään oli taas arkipäivän kunniaksi rekkaralli menossa. Käytyäni huoltotauolla (bensaa ja nesteenpoistoa) jumin heti kättelyssä tähän rekkaparivaljakkoon.

Hitaampi yrittää ohi nopeammasta.

Autorekka kuvitteli useamman auton voimin olevansa toista nopeampi. Olihan se, mutta ohitus kesti yli viisi kilometriä, kun toinen ajoi 80 km/h ja toinen muka lujempaa. Ohitettava löysäsi lopulta, kun tajusi vasemmalla kaistalla olevan kymmenittäin autoja mun takana. Itse ekana ajoin siitä autorekasta ohi torvi soiden, kuten täällä on tapana keskisormittaa töppäilijöitä, mutta takanani ollut auto teki kunnon sikatempun siinä pitkässä ylämäessä. Kaartoi rekan eteen ja löi ilmeisesti jarrut päälle, kun yhtäkkiä rekka (ja sen takana ollut toinen) rekka olivatkin satojen metrien päässä takana ja rekan sumutorvi soi kuin viimeistä päivää. Taisi tyyppi tappaa rekoilta vauhdin siihen pitkään nousuun. Tuli mieleen taas Juha Vuorisen kirjoittama slogan: “Mulle ei vittuilla.”

Loppumatka olikin sitten monotonista köröttelyä ja yhtäkkiä huomasin, että liikennemerkeissä ei lukenutkaan ranskaa, vaan saksaa. Olipa tiukka tullitarkastus, kun en edes ole varma siitä, missä kohtaan se raja tuli ylitettyä. Oli siellä yksi paikka motarin varressa ennen jotain puroa (Rhein), jonka jälkikäteen voisin kuvitella edesmenneeksi raja-asemaksi, mutta kun rajoitus oli 130 km/h, niin enpä kiinnittänyt siihen sen kummemmin huomiota.

Olen oppinut ohjelmoimaan navigaattorin jo niin tarkasti, että saksalaisen BMW-huollon kyltin kohdalla se ilmoitti olevamme perillä. Auto parkkiin ja peukkuja pidellen sisälle huoltoon. Ilmeisesti Herr Josef Mayer (vanha mies shortseissa ja lyhythihaisessa kauluspaidassa kävellen hieman vaikeasti, mutta omistajan elkein) itse tuli katsomaan outoa turistia ja kysymään “was ist

los?” Kerroin ongelmani ja menimme sitten E31:n luokse. Kone tulille ja pikaisen analyysin jälkeen hän komensi minut ajamaan hallin ovelle. Siinä hän sitten kertoi poikansa tulevan muutamassa minuutissa katsomaan. Kerkisin poltella puoli röökiä, kun Mayerin korjaamon paitaan ja Michael Mayer -nimikylttiä rinnuksissaan kantava kaveri tuli paikalle kertoen, että isä oli kertonut minulla olevan ongelmia. Selitin pikaisesti ongelman ja sitten kundi ajoikin E31:n hallin ja tökkäsi testerin kiinni. Aikansa testeriä näpyteltyään hän pyysi, että saa ajaa pienen lenkin. Totta kai annoin luvan. Ajettuaan vajaan röökin mittaisen koeajon kurvasi hän takaisin halliin ja piuhat kiinni uudestaan. Vika-analyysi väitti, että Sveitsissä vaihdettu lambda-anturi on kaputt. (Toivottavasti menee takuuseen, kun oli sen verran kallis osa.) Michael sanoi sitten, että tänään eivät voi tehdä mitään, koska kone on niin kuuma ja katsoi minua kysyvästi, että tarvitsenko autoa tänään? Sanoin, että voin jättää auton heille ja mennä taksilla hotelliin, joka on noin 15 km päässä. Vaihdettiin kortteja ja E31 jäi jäähylle minun lähtiessä hotelliin.
Jäin miettimään mielessäni sitä vanhaa miestä, joka saksalaisen pukukulttuurin mukaan siviiliasuisena otti minut vastaan, kuunteli ongelmani ja matkatarinani (parilla lauseella englanniksi), komensi hallin ovelle ja ilmoitti poikansa tulevan parissa minuutissa. Kun poika tuli paikalle, hän selitti saksaksi asian pähkinänkuoressa ja sanoi, että “jung herr aus Finland Bedürfnisse …. schnell....hilfen...” Imarteli tuo “jung herr”, vaikka olin poikaansa todella paljon vanhempi. Ei voi todellakaan olla kehumatta palvelun nopeutta. Olin itse asennoitunut, että jos ehkä ehtivät huomenna, niin ei kovin paha juttu.

Korjaamolla huomasin, että kännykkä (=kelloni) on sammunut/bootannut ja huutaa PIN-koodia. Kun härveli oli käynnistynyt, se ilmoitti, että kello on jo 17.xx. Kylläpä aika rientää, kun kuvittelin kellon olevan vasta enintään 16.

Taksi vei minut nuoren turkkilaisen ohjastamana hotellille. Kundilla oli pieniä vaikeuksia oman navigaattorin kanssa, joten käynnistin omani (Nokia Here) ja sitten alkoi nauraminen, kun kundi kuuli suomalaisen naisäänen jakavan ohjeita suomeksi. Päästyämme perille nauraa käkätimme suunnistustamme: navigaattori puhuu suomea ja minä käännän sen kuskille englanniksi. Totesimme,ettei tällä tavalla voi pärjätä rallissa, ja taas naurettiin. Maksoin reilujen tippien kera matkan (ei meinannut huolia) ja kiipesin hotelliin.

Respassa oli äitini ikäinen nainen, joka ei löytänyt varaustani pöytäkalenterista. Kun kerroin tehneeni varauksen netin kautta, ilme kirkastui ja hän sanoi, ettei ole tänään käynyt internetissä, vielä. Oli katsonut vain faxit (mikä takapajula?). Mamma hävisi muutamaksi minuutiksi jonnekin ja sitten hän kehotti minua seuraamaan ja ohjasi minut huoneeseeni. Samalla hän selitti aamiaiset ja ravintolan illallisen ajat. Kun kysyin, että ravintola on siis nyt auki, niin hän sanoi, että ei, mutta jos on kova nälkä, niin alle sadan metrin päässä on avoimia ravintoloita. Mamma lupasi kuitenkin tarjoilla oluen, jos olen janoinen, joten painuin hotellin terassille nauttimaan olutta. Siellä aloin leikkiä puhelimella ja olin älläkällä lyöty, kello oli kaksi (2) tuntia vähemmän kuin Bemarihuollossa puhelinta käynnistäessäni puhelin oli väittänyt. Piti ihan kysymällä varmistaa, että mitä kello on. Ja se oli 16.xx. Olin siis siirtynyt kaksi tuntia ajassa taaksepäin. Ei paha, ja ymmärsin, että miksi oli kuulostanut niin hassulta, kun kuvittelin kellon olevan 18 ja jotakin ja mamma väitti ravintolan olevan sillä hetkellä kiinni, mutta auki 17.30 – 22.00...

Saksankielinen ruokalista on paljon parempi kuin ranskankielinen, siitä voi arvata helpommin ruotsin ja englannin kautta, että mikä on mikin ja mikä minnin. Hyvä leike suklaakakun kera vei pahan nälän ja mielen pois.

Huoneessa maha täynnä hyvää tajusin, että en voi varata seuraavan päivän majoitusta, kun en tiedä, milloin saan E31:n takaisin liikenteeseen. Toinen kerta tällä matkalla, mutta mitä väliä, kun työt alkavat vasta kahden viikon kuluttua.

18. Päivä, 21.7.2015
Saksa-Luxenbourg, 450 km.

Idyllisen aamiaisen, jossa hotellin omistajamamma touhusi ympäriinsä varmistellen, että Allez gut. Sitten huoneeseen pakkaamaan. Olen ihmetellyt koko matkan, että menin hölmöyksissäni ottamaa yhden hervottoman kokoisen matkalaukun, jossa on kahden viikon vaatteet. Ja sitten raahaan sen joka päivä hotellihuoneeseen ottaen sieltä pesuvermeet, puhtaat kalsarit ja puhtaan t-paidan ja pakkaan pyykkipussiin likaiset vastaavat. 95% laukun sisällöstä on vai haittana ja painolastina. Seuraavaa retkeä varten pitää suunnitella modulaarisempi laukkujako, jota on nopea päivittää takakontilla muutamassa sekunnissa.

Suurten kiitosten ja toivotusten jälkeen pomppasin taksiin ja näytin käyntikortista osoitteen. Ok. Kerroin, että minulla EI OLE käteistä rahaa ja kysyin, että voinko maksaa luottokortilla. Luottokortti ei kelvannut, joten sanoin lakonisesti, että pysäytä ensimmäisen ATM:n kohdalla (puhuimme jonkinmoista englantia), johon kuski (nuori kundi) murahti jotain. Menimme sitten tuppisuina (yritin pari kertaa jotain pikkupuhetta, mutta kundi ei halunnut puhua) eteenpäin ja kun hän kurvasi Bemarihuollon pihalle, sanoin sanoneeni, ettei minulla ole käteistä. Kundi kirosi saksaksi ja englanniksi ja parin vaihdetun lauseen jälkeen hän kysyi, että mikä on ATM? Selitin ja kävi ilmi, että Saksassa sillä on ihan eri nimi, ja että hänellä ei ollut hajuakaan, missä lähin olisi. Mittarissa oli 31 euroa ja aloin kaivella kukkaroa kuittien välistä ja kolikoita taskusta saaden kasaan 29,xx euroa, joka riitti kuskille. Jätti jopa tuon .xx euroa minulle, etten olisi ihan persaukinen.

Lampsin huoltoon kymmenen kieppeissä ja siellähän E31 oli hyvässä otteessa kahden mekaanikon ja yhden (omistajan poika) pomon toimesta. Olivat löytäneet moottorin suojakopan alta lyttyyn lumpsahtaneen polttoaineletkun pätkän ja sitä oltiin juuri vaihtamassa. Noin pieni vika, ajattelin. Jonkin ajan kuluttua kuulin tutun starttimoottorin vinkunan ja menin katsomaan, mutta jo ovelta kuulin, että puolet puuttuu. Seuraavaksi kaverit purkivat lisää konehuoneen roippeita, mm raitisilmasuodattimien kotelon, joka oli täynnä ötököitä ja lehtiä ja niiden seasta löytyi kaksi alkuperäistä? suodatinta. Purkamisen seurauksena kaverit pääsivät käsiksi suoraan tankilta tuleviin letkuihin (2 bensapumppua, 2 tuloletkua). Vuorotellen letkut irti ja painemittari kiinni niihin ja vapaa pää kohti ämpäriä. Oikea oli kuin paloletku ja paineet ohjearvoissa. Vasen taas oli kuin viimeisiä tiristävä pissapoika: tippa silloin pikkupruit tällöin, mutta ei painetta kuin nimeksi, jos siksikään. Siiten alkoi asentajien välinen osoittelu ja mölötys, josta ymmärsin, että jakoivat työvuoroja siitä, kumpi menee E31:n takapenkkitilaan irrottamaan kuppipenkit ja kaivamaan bensapumput näkyville (kyllä, bensapumput ovat takapenkkien alla molemmin puolin). Tasapeli,

toinen oikealle ja toinen vasemmalle. Eikä aikaakaan, kun volttimittari ja kokeilu toi tylyn tuloksen. Sähköä tulee molemmille, mutta vasen ei toimi kuin rumasti rutisten, jos sitäkään. Fuel pump Kaputt. Hyvä, ei sen vakavampaa. Vaihtoehtoja annettiin kaksi, mitä lounastauon jälkeen tapahtuisi: 1: tilataan uusi pumppu ja odotellaan päivä tai 2: haaroitetaan toimivan pumpun letku molemmille lohkoille ja ostan uuden pumpun Suomessa. Valinta oli helppo, haaroitetaan.
Tässä vaiheessa saksalaisella pedantiikalla firma suljettiin ja kaikki yhtä konttoripuolen naista lukuun ottamatta katosivat. Sain jäädä siis firmaan odottamaan, ettei tarvinnut mennä kadulle, kuten Sveitsissä kävi. Siinä jutellessamme kävi ilmi, että nainen oli ollut vankilassa Suomessa. Meni pari sekuntia, ennen kuin tajusin kysyä, että jossain museossako? Ei, vaan Katajanokalla. Samalla muistin, että Nokastahan tuli hotelli jokin aika sitten. Oli kuulema ollut mahtava kokemus ja suosittelee sitä kaikille tutuille, jotka menevät Helsinkiin.

Siinä lounastavia mekaanikkoja odotellessani aloin laskeskella, että mitähän tämäkin lysti maksaa, mutta lopetin itseni pelottelun alkumetreille, sehän maksaa sen, mitä laskutetaan. Itketään myöhemmin.

Lounaan jälkeen toinen kaveri hävisi toisen auton kimppuun ja toinen alkoi letkuttaan E31:tä uudelleen. Vähän ajan kuluttua myyntitilan lepotuoliin alkoi kuulua taas E31:n startin ääntä, jolloin singahdin kohti hallia. Heti kun kone hörähti käyntiin alkoi hirveä AUS-AUS-AUS-karjuminen. Jotain oli ilmeisesti pielessä, arvelin huolissani. Kun pääsin paikalle, halli haisi bensalle pahemman kerran ja tyypit olivat rätteineen E31:n konehuoneessa kuivaamassa paikkoja. Huolestuin lisää, mutta saman tien kävi ilmi, että aiemmin mittauksia varten irrotettu vanha bensaletku oli vain haljennut ja ruikkinut bensaa pitkin konehuonetta. Vaaksa uutta letkua tilalle ja uusi kokeilu. Jee, mulla oli kaikki 12 pyttyä tasaisessa hurinassa mukana!
Nuori herra Mayer sanoi pikaisten tarkastusten jälkeen lähtevänsä koeajolle. Hyvä. Ajeltuaan vajaan vartin hän tuli takaisin vasen putki harmaata savua työntäen. Taas huolestuin, että mikäs nyt on vialla. Ei mitään, hän vastasi ja jatkoi, että vasen putki on täynnä schaissea sen mun yli tuhatkilometrisen ajamisen jäljiltä, kun vasen puoli oli osapuilleen kaputt. Käski ajaa kovaa, mutta varovasti, jotta se schaisse palaisi pois putkesta.

Luulin jo pääseväni Autobahnalle, mutta mitä vielä. Ilmoittivat, ettei autoa voi luovuttaa ennen kuin se on tarkastettu testerissä viimeisen päälle. Vanha herra Mayerkin nyökytteli näin olevan. Heidän laatustandardinsa vaativat sen. Asiakastyytyväisyys ja luotettavuus korjattuun tuotteeseen on kieltämättä tärkeää merkkikorjaamolle, etten pääsisi nillittämään jostain, jota ei oltu huomattu. Menin siis röökille odottelemaan. Palatessani testeri raksutteli edelleen näyttäen “warten bitte”-tekstiä eri testivaiheiden juostessa läpi. Ja samalla he testasivat polttoainetankin huohotusjärjestelmän venttiilit, joita muistin pyytäneeni tutkimaan, kun ajaessa (bensan vähetessä) tankkiin syntyy alipainetta, jonka huomaa, kun avaa bensatankin täyttökorkin. Huohotusventtiilit ok, mutta suodatin tukossa, joten pitää ajaa täyttökorkki raollaan, niin tankki ei alipaineistu ja litisty kasaan rikkoen esim. bensapumppujen alapäitä tms. Tämänkertainen pumppurikko tosin taitaa johtua ajamattomuudesta, tai sitten ei.

Korjattavaa kotiin jäi:
-Vasemman takapenkin alla oleva bensapumppu
-Polttoainetankin huohotusjärjestelmän suodatin
-Raitisilmasuodattimet
-Polttoaineletkujen palauttaminen alkuperäisiksi
-Polttoainesuodattimet
Ja soitto luottokorjaamolle -Hupi Auto Oy- varmisti, että asiat palautetaan ojennukseen, kunhan saan E31:n Suomeen ja osat saadaan hankittua. Kuten tunnettua, niin E31:n osia ei ole ihan joka paikassa tarjolla, kuten tojotacorollaan tms. tusina-autoon on. Monasti edes marmoritiskiltä ei löydy kaikkea.

Kun E31 oli todettu toimivaksi testerinkin toimesta, niin hoidimme pienen finanssipoliittisen yksityiskohdan. Miettiessäni mielessäni käytettyjä työtunteja ja arviotani tuntihinnasta marmoritiskikorjaamolla kauhulla funtsin, että mitkä kolme numeroa seuraavat ykköstä ennen pilkkua. Kun nuori Mayer iski eteeni erittelyn, olin pudota tuolilta. Eka numero oli kolmonen (3), mutta seuraavat olivat kasi ja kasi ennen pilkkua, siis 388, xx euroa sisältäen tilbehöörin. Tarkempi tutkailu paljasti ihmeen, veroton tuntihinta oli 43 e/h. Saksa muka kallis maa? Laskuttivat seitsemästä tunnista, joka mielestäni oli jopa alakanttiin verrattuna siihen laumaan, joka pyöri E31:n kimpussa.

Seuraavaksi munuaismaski kohti pohjoista. Saksan kautta Luxembourgiin, luki takaraivossani. Kello oli jo 15.jotain, joten päätin ajaa vain Karlsruhen (noin 170 km) ja miettiä siellä tulevaisuutta. Saavuttuani sinne reilua tuntia myöhemmin päätin mennä Luxemboroughiin miettimään lisää.

Pitää brutaalisti todeta, että voi perkele, miten ajaminen onkin hauskaa, kun kaikki toimii taas niin kuin pitääkin. 150 km/h menee pintakaasulla ja E31 singahtaa kiihdytyksiin ruuhkaisella Autobahnalla, jos tarvetta on. Ai elämän nautinnollisuutta, miten kivaa se onkaan ongelmien jälkeen.
Mitään huippunopeuksia ei päässyt kokeilemaan, kun tie oli täynnä muita autoja, joten menimme Luxembourgiin sen 450 kilometriä alle kolmessa ja puolessa tunnissa. Matkaan sisältyi ruuhkaa ja hämäläistä härkätietä, jossa kaista meille ja toinen vastaantuleville pujotteli kukkuloiden lomassa.

Nokia Here oli taas kartalla ja ohjasi meidät keskelle Luxembourgin liikekeskusta (kohde: Luxembourg), jossa tempaisin E31:n parkkiin ja aloin miettimää, että missä minä nukkuisin (E31 pärjää vaatimattomammissa majoitusoloissa) ja pikahaku kännykällä johdatti lentokentän hotelliin. Hyvä, keskihintainen majoitus, josta sai safkaa iltayhdeksän jälkeen..

19. Päivä, 22.7.2015
Luxenbourg-Saksa-Puola, 1000 km.

Aamiaisella kuulin outoja äänteitä läheltäni ja kun toinen ääni kysyi, “että mihin mennään istumaan”, niin vastasin, että “tulkaa tuohon vieruspöytään”. Olisittepa nähneet sen helsinkiläispariskunnan ilmeet, hyvä ettei safkat tippuneet lattialle. Suostuivat kuitenkin kutsuuni.

Siinä jutustellessa kävi ilmi, että he olivat kierrelleet autolla pitkin Ranskaa ja olivat matkalla

Prahaan, josta kohti Stadia. Oli kiva jutella suomea livenä ekaa kertaa pariin viikkoon naamakkain sitten Bratislavan “perkele-aamiaisen”.
Toivotimme asiaankuuluvat toivotukset, mutta suomalaisittain yhteystiedot jäivät vaihtamatta. Marko on softakoodari, joka ajaa 2000-mallista Ford Mondeota. Jos joku sattuu tunnistamaan moisista tarkoista tuntomerkeistä, niin kertokaa mullekin.

E31 suorastaan odotti matkaa Saksan läpi Puolaan möristen kaikilla sylintereillään hotellin parkissa, kun annoin ilmastoinnin jäähdyttää autoa ennen ajamista (itse varjossa röökiä poltellessa). Kurvaus paikalliselle Essolle tarjoili 1,2 €/l superia tankkiin liki kuusi ämpärillistä, säästöä Saksaan verrattuna liki 30 euroa. Eläköön veroparatiisit, ainakin matkailijoille.

Odotukset olivat taas tapissa, kun tarjolla oli liki 800 km Saksan Autobahneja. Josko E31 saisi kellotettua absoluuttisen huippunopeutensa? Alkumatka näytti masentavalta hurjastelua ajatellen. Liikennettä oli kuin ruuhka-aikaan ja niin sanottuja vetoja ei päässyt edes kokeilemaan tosissaan, hyvä jos kahtasataa sai ajaa muiden tai rajoitusten häiritsemättä. No, matkaahan oli vielä jäljellä vaikka miten paljon ennen Puolaa. Vasemmanpuoleisimmalla kaistalla oli meitä hätäisiä aina liiaksi asti, ja kun rekkaralli kahdella muulla kaistalla oli arvaamatonta, niin matkanopeus rajoituksettomillakin alueilla pysyi yleensä reilusti alle kahdensadan.

Päivä ja matka Saksan läpi eteni kuitenkin vauhdilla, vaikka välillä olikin tietyömaita, joissa oli melkein ahdasta 2,1-metrisellä vasemmalla kaistalla, kun ajeltiin kahdeksaakymppiä. Pieni ohjausvirhe, niin valittavana oli teräs- tai betoniaita tai rekka, tai pingispallona molempia kolistellen. Osasin ajaa suoraan.

Kerrankin oli aikaa ottaa kuva, kun ajoimme miellyttävää vauhtia.

Välillä matka sujui sutjakasti. Jos rajoituksia tai rekkoja ei ollut liiemmälti haittana, niin vasemmanpuoleisimman kaistan nopeus heilui välillä 160 – 220 km/h, jonka E31 meni melkein pintakaasulla, mutta jos tuosta 220:stä piti vielä kiristää, niin alkoi tulla ikävä Etelä-Saksan isoja alamäkiä, joissa sain muutaman kerran nopeusmittarin sinne 250:n kieppeille. Tasamaalla vanhus tarvitsisi muutaman kilometrin tyhjää, että pääsisi sinne ylärajalle. Valitettavasti Pohjois-Saksassa sitä ei tänään ollut tarjolla, mutta sitäkin enemmän muuta liikennettä.

Sitten tulikin jo Saksan ja Puolan välinen raja-asema vastaan ja liikenne meni läpi samalla vauhdilla kuin eräs blizkrieg-porukka vuonna 1939, mutta nyt pitikin olla tarkkana, kun Puolan poliisi oli valppaampana kuin -39. Olivat useamman yksikön ja tarkastuspisteen voimin kyttäämässä hurjastelijoita, ettei kukaan ajaisi liian lujaa. Jonkin ajan kuluttua tie tyhjeni ja mulla tuli 9000 km täyteen tällä reissulla. Länsi-Puolan moottoritiet ovat kuin unelma: tasaista, uutta tietä kolmella kaistalla ilman muuta liikennettä.

Saksasta Puolaan mentiin vauhdilla.

Puolassa on 140 km/h nopeusrajoitus motareilla, mutta tällä nopeudella pysyi mukana. 9000 km kasassa.

Hotellin oli kiva tulla, kun huonolla englannilla pärjäsi hyvin. Sisäänkirjautuminen ja aterian tilaaminen “kielioppivirheineen” aiheutti vain molemminpuolista naureskelua, kun ei saanut kakistettua asiaa kerralla selkeästi (vihannekset pois lautaselta). Maha täyteen pihviä ja sitten alkoikin ramaisemaan siihen malliin, ettei paljoa jaksanut valvoa.

20. Päivä, 23.7.2015

Puola-Liettua, 750 km.

Uusi aamu ja kunnon aamiainen tarjolla. Olen tällä matkalla oppinut, että mitä lännemmäksi Manner-Euroopassa mennään, sitä surkeammaksi aamiaiset muuttuvat. Ja voiton vie kulinaristien ylistämä Ranska. Puolassa (ja Baltiassa) ymmärretään, että aamiainen on päivän tärkein ateria, varsinkin jos ei meinaa syödä mitään ennen illallista.

Aamukuvioiden jälkeen E31:n munuaismaski suunnattiin kohti Kaunasta. Kuten aiemmin mainitsin, on Puolassa joko todella hyviä moottoriteitä kahdella tai kolmella kaistalla per suunta.

Tai täysin vaiheessa olevia tekeleitä. Noilla kapeammilla teillä näki sitten kaikenlaista, kuten “melkein

Miksi täällä on nopeusrajoituksia, kun ei ole liikennettä?

kaatuvan” kuorma-auton, joka uhmasi Newtonin märittelemiä fysiikan lakeja tosissaan. Eipä siitä Puolan läpi tehdystä moottorimarssista pikavauhdilla paljoa jäänyt kerrottavaa. Sileää tai kuoppia ja paljon rekkaliikennettä.

Riistasillan tunnelit asennettu, mutta paljon on vielä tekemistä.

Tuota kuorma-autoa katsoessani mietin fysiikan lakien painopisteoppia.

Jossain kohtaa näytti siltä, että kunnon ukkosmyrsky osuisi meidän kohdalle. Läntisessä tai pohjoisessa Puolassa salamoi ja pilvet olivat mustia kuin E31. Itse en siitä sateesta niin hirveästi välittäisi, mutta E31 ei ole päässyt pesulle sitten Sveitsin korjaamokeikan ja muistuttaa edelleen harmaatäpläistä otusta. Kunnon suihku sillekin tekisi hyvää. Mutta liikuimme liian nopeasti itää kohti ja saimme vain pienen tihkusateen, joka tuskin edes kasteli E31:tä.

Lopulta saavuimme Kaunasiin, Lietuvaan ja ajoin samaan hotellin kuin alkumatkastakin.

Respassa sattui olemaan jopa sama hotellialan opiskelijakin, joka muisti minut ja vaihdoimme siis kuulumiset (minuutin pikaraportti E31:n retkestä).
Tällä kertaa ravintola oli auki ja pihvin kypsyydeksi tuli rare ja ilman paistettuja vihanneksia.

Varatessani hotellia Tallinnan liepeiltä tarjolla oli vain yksi alle satasen huone, ja sekin Laulasmaalla asti, noin 40 km keskustasta. Eipä tuolla väliä, kun ylimääräistä ajettavaa ei kuitenkaan tule paljon mitään.

21. Päivä, 24.7.2015
Liettua-Viro, 570 km.

Viimeinen varsinainen ajopäivä koitti miellyttävän lämpöisenä (vain 20 astetta), joten raahatessani kamoja autoon ei tänään tullut hiki, vaikka painolastina oli ISO aamupala monipuolisesta valikoimasta. Paahtoleipää tykötarpeineen (voi, marmeladi, kinkku, juusto, paistettu kananmuna), munakokkelia, makkaraa, juustokuorrutettu paistettu tomaatti, keitetty kananmuna, vohveli kermalla ja kinuskikastikkeella sekä tietysti paljon kahvia ja tuoremehua. Kyllä jaksaa ajaa kauas.

Pienellä pujottelulla E31 johdatti minut (vai minä sen?) liettualaiselle uratielle kohti Tallinnaa. Noissa urateissä on se hyvä, että voi ottaa nokoset ja antaa urien viedä, mutta pitää toivoa, ettei kukaan tee äkkinäisiä liikkeitä...
Aikansa uria seurattuamme tulikin sitten stoppi. Liettuan tielaitos oli perustanut tietyömaan, jossa uratie oli viety pois ja he olivat asentamassa uutta, leveämpää (toivottavasti myös tasaisempaa) tietä vanhan tilalle. Ainakin yhden asian uudet tiet tuovat selkeästi esille: ohituskieltopaikat on merkitty kunnolla vähän reilummalla punaisella sulkualueella tai tyhmiä varten on sitten pystytetty oikein aita, ettei mieli pääsisi lipsumaan ohitukseen.
Kyllä Liettuasta tulee turvallinen maa ajella, kun ohittelu saadaan kuriin. Ai miksikö valitan turvallisuuden parantumisesta? Se hidastaa liikennettä suuresti, kun joku heinähattu ajaa traktorinsa maantielle ja sitä ei saa ohittaa.

Ohituskielto sulkuviivalla.

Ohituskielto sulkuaidalla.

Latviassa huomasin, että tämä reissu oli päässyt kymppikerhoon. Tarkka hetki jäi dokumentoimatta, kun Latviassakin oli tietyömaita enemmän kuin tarpeeksi sotkemaan ajatuksia ja matka eteni välillä turhankin hitaasti.

Kymppikerhoon maan päällä.

Monasti olen ihmetellyt, kun en ole päässyt kokeilemaan, että mitä ihmeen hienoa on ajaa Harrikalla kädet pään yläpuolella? Toi helikopteri vaappui mun edellä kilometrikaupalla ja useamman kerran epäilin kuskin olevan kännissä tai pilvessä, mutta kun seistiin tietyöjonossa, niin kundi lepuutteli käsiään alaspäin ravistaen. Olen aikoinaan ajanut varmaan viisi metriä pitkää HD:tä (semmoinen Easy Rider-tyyppinen), mutta siinä kahvat olivat sydämen alapuolella, ei yläpuolella taivaaseen kurottaen, kuten kuvan hemmolla-..kertokaa mulle, mitä en ymmärrä.

Harrikan stonga taivasta kohti.

Koska Latviassa oli paljon tietyömaita ja ruuhkaa, niin joku suomalainen Rättisitikkajengi oli päättänyt hyödyntää hitaan matelunopeuden suoman mahdollisuuden olla olematta liikenteen tulppana muualla kuin kiihdytyksissä. Puolentusinaa oli selvinnyt Latviaan asti, ja mahdollisia hyytyneitä ei näkynyt teiden varsilla. Onneksi tulivat vastaan.

Viron ja Latvian välisellä raja-asemalla oli taas täysi tohina päällä.

Viron ja Latvian rajaruuhka.

Virossa onnistuin bongaamaan pari peltipoliisia, joista yhdessä oli punainen valo sisällä, mutta se ei tullut välähdyksenä ulos, kun kohtasimme.

Lopulta saavuimme Suomenlahden rannalle hotelliin ja E31 sai hyvän laidunpaikan vastaleikatulta ja hyvin hoidetulta nurmikolta, kun parkkipaikat olivat loppuneet jo kauan sitten.

Tai siis eihän tämä ollutkaan hotelli, vaan kylpylä, joka on täynnä suomalaisia turisteja. Huoneesta avautui mukava näköala Suomenlahdelle, mutta kun kattoikkuna oli yli puoli metriä liian korkealla, niin piti tyytyä siihen näköalaan valokuvan avulla. Mieli teki lähteä kylpemään, mutta nälkä määräsi, että syömään.

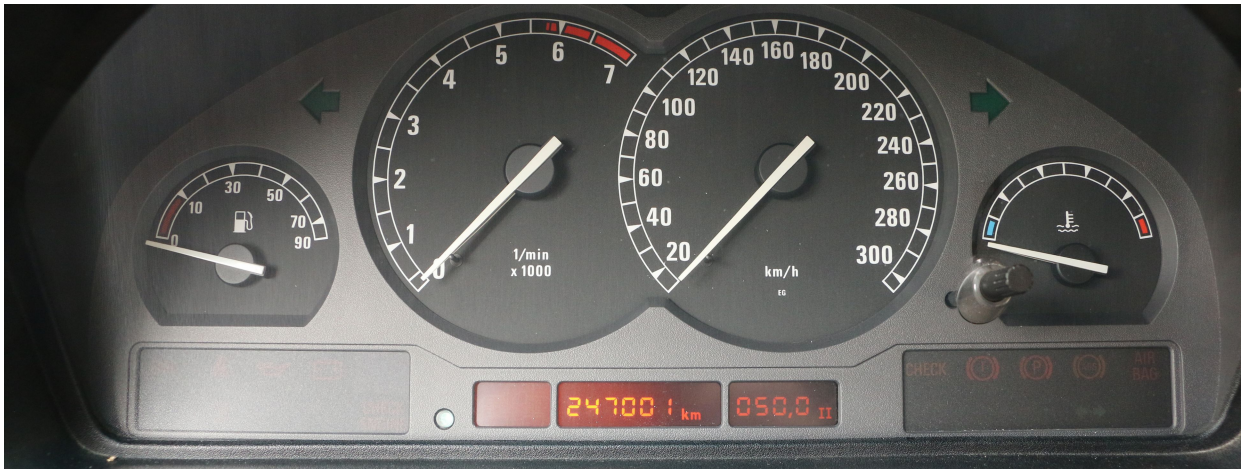
Ravintolassa tutkin listaa ja silmille hyppäsi kaiken alkusivulla jauhetun ekologisuushölömölön jälkeen mielenkiintoinen ateria: Majavaa ja omenaa (tms.). Koske en ole koskaan maistanut virolaista majavaa, niin pitihän se kokeilla, ja kyllä kannatti.

Safkan jälkeen mietin, että menisinkö lillimään veteen vai kirjoittaisiko tätä kylläisenä. En jaksanut lähteä hiippailemaan kylpytakissa pitkin pihoja ja käytäviä. Jos E31 ei saanut kunnon suihkua eilen, niin kyllä minäkin pärjään ilman kylpylää ja kaikenmaailman päähierontoja (45 min, 38€). Osaan itsekin hieroa kaljuuntuvaa päätäni riittävästi.

22. Päivä, 25.7.2015
Viro-Suomi, 80 km.

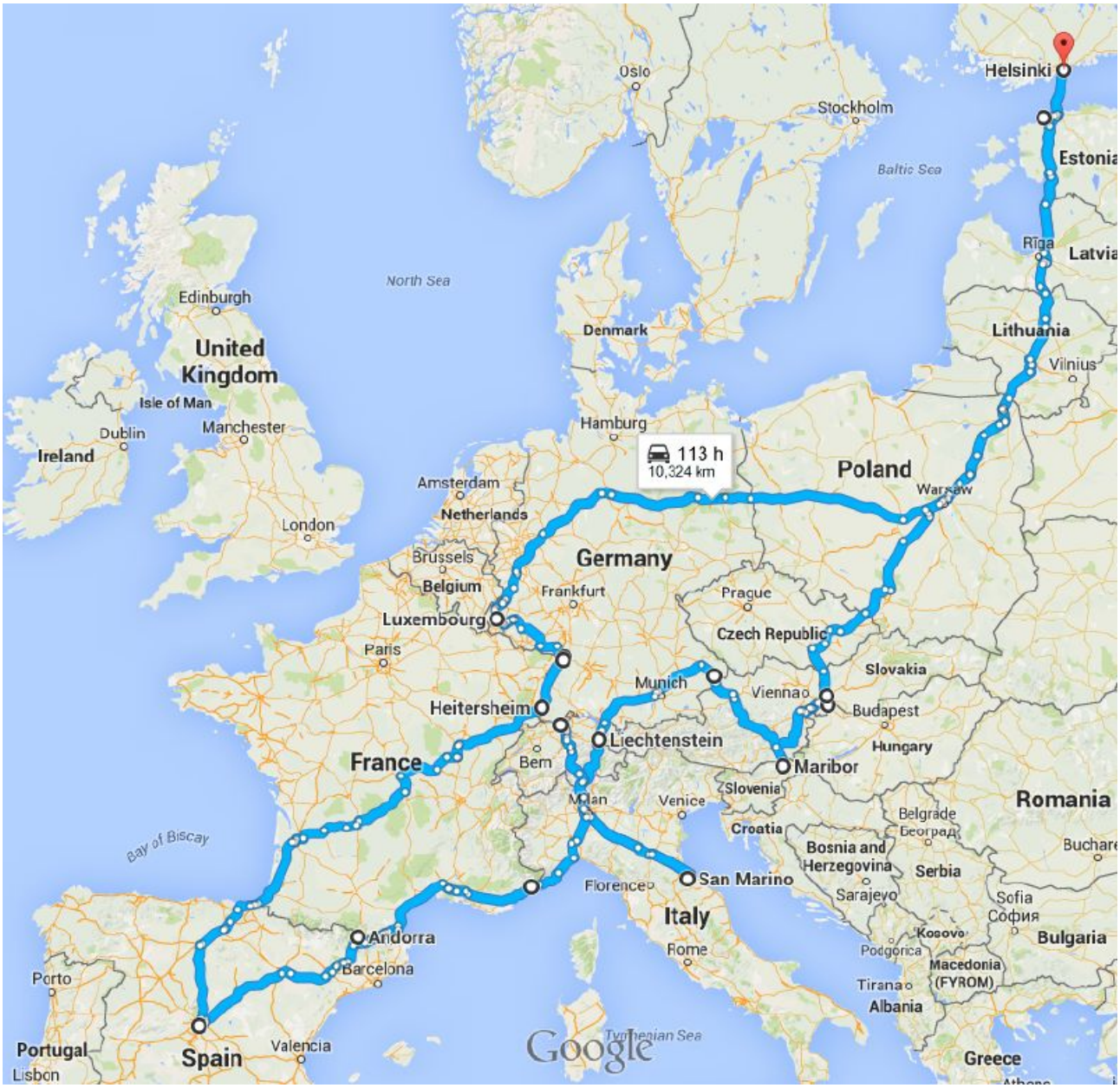
Viimeinen ajopäivä tällä rupeamalla valkeni puolipilvisenä ja miellyttävän viileänä verrattuna aiempiin helleaamuihin. Normaalien aamukuvioiden jälkeen suuntasimme kohti Tallinnaa ja siellä ensimmäiseksi tankkiin 77 litraa halpaa bensaa. Sitten satama-alueen pakolliset ostokset ja kello olikin sopivasti niin paljon, että suuntasin jonottamaan laiturille, josko laiva ottaisi sisälle. Vikingin Mariella imaisi nopeasti itsensä täyteen autoja ja ihmisiä. Ja ahdastahan siellä laivalla oli. Istumapaikkaa ei meinannut ensin löytyä mistään, mutta sitten bongasin yhden nurkan takaa musiikkibaarin, josta kuului F1-selostajien äänet monesta kaiuttimesta ja ja telkkareissa näkyi kohtaalkavan aika-ajon ennakkohehkutus. Siinähän merkittävä osa laivamatkasta sitten vierähti formuloita pällistellessä.

Rantauduttuani takaisin Suomen kamaralle manasin, että pitää ensin mennä kauppaan ostamaan safkaa himaan, tai tulee ankea ilta ja aamu. Ajoin hieman pidemmälle kuin lähikauppaan, että saisin E31:n matkamittarin pyörähtämään seuraavalle tuhannelle. Vihdoin saavuttuani kotipihalle oli loppulukema kuvan mukainen.



Perillä. V12 sammutettu. Tähän on tultu kolmessa viikossa.

Summa summarum:
10 527 kilometriä matkamittariin, bensaa paloi varmaan puolitoista kuutiometriä, aikaa kului 22 vuorokautta.
Kannattiko? Kyllä!



Google Maps ei kyennyt piirtämään tarkkaa reittiä, mutta tällainen se on pääpiirteissään.

Loppupohdinta

Onko moisessa ajamisessa mitään järkeä? Sen saa jokainen ratkaista itsekseen, mutta minulle tämä oli elämää suurempi kokemus, josta riittää kerrottavaa moneksi vuodeksi eteenpäin. Harva on ajanut Euroopassa huvikseen yli 10 000 kilometriä vain siksi, että sattuu omistamaan auton, joka on suunniteltu ajettavaksi kuljettajan ehdoilla, mutta minä olen yksi niistä onnellisista. Tuskin olisi edes tullut mieleen tehdä tätä retkeä millään nissanmicralla tai tojotacorolla, joista jälkimmäisestä minulla on liikaa tympeitä kokemuksia.
Onneksi BMW on tehnyt E31:n, jolla ajaminen on suuri nautinto, vaikka ajopäivän pituus ylittää työpäivän. Ei kramppeja, puutumisia tai muita vaivoja, joita tulee, kun auton ergonomia ei ole hyvä. E31:ssä ergonomia löytyy, kun osaa säätää ajoasennon kohdalleen moottoroidulla etupenkillä.

Pienenä harmina jäi vaivaamaan, että Saksa oli siellä ollessani turhan ruuhkainen tai sateinen, ettei päässyt kokeilemaan aivan kaikkea, mitä alumiinisen konepellin alta löytyy, kun venyttää kaikki tehot ja väännöt peliin riittävän pitkällä suoralla.
Samaten ne pari ongelmaa (lambda-anturi ja bensapumppu) aiheuttivat turhaa päänvaivaa vajaalle kolmelletuhannelle kilometrille ja bensapumppuvian takia jouduin jättämään Portugalin pois listalta.

Nyt jo mielessä siintää ajatus uusinnasta, kun tämä kokemus on takana. Monesta asiasta viisaampana seuraava reissu on helpompi suunnitella. Päiväetappien pituudet, lepopäivät ja mahdolliset paikkojen katselut osaa nyt suhteuttaa paremmin, kun on jonkinmoinen käsitys siitä, mitä päivässä pystyy ajamaan missäkin päin.
Autona toivottavasti on sama E31 tai vastaava ajonautinnollisuus.

Yksin vai jonkun kanssa? Siinä on taas jokaiselle pohdittavaa, jos aikoo vastaavanlaiselle reissulle. Omalta osaltani vastaus on helppo: yksin. Saa ajella juuri niin kuin itse haluaa ja mennä sinne, mikä tuntuu mieleiseltä. Samaten ajamiseen tulee keskityttyä paremmin, kun vieressä ei ole juttukaveria, joka vie osan huomiosta pois, varsinkin suurissa nopeuksissa. Matkalla tapaamani suomalaispariskunta oli taas päinvastaista mieltä, ei yksin jaksaisi.
Toisaalta vieressä oleva voi kuvata ajon aikana paremmin kuin kuski, jos haluaa hyviä kuvia liikkuvasta autosta. Tässä kertomuksessa on 74 valokuvaa niistä 364:sta, jotka otin matkalla, eli noin joka viides kuva. Epäonnistuneita kuvia on varmaan sata kappaletta, koska heittolaukaukset vauhdissa eivät aina suuntaudu kohteeseen.

Matkan hinta? Kallis. Tällaista reissua ei kannata lähteä tekemään millään minimibudjetilla, vaan pitää olla realisti menojen suhteen: tankillinen bensaa, majoitus ja syöminen per päivä maksavat helposti pari sataa euroa per päivä. Ja varakassassa pitää olla riittävästi katetta, jos tulee yllätyksiä, kuten minulle tuli. Itse säästelin menoja valitsemalla edullisia kolmen tähden hotelleja (paitsi Badenissa, jossa niitä ei ollut), koska majoitusvaatimus oli sänky, aamiainen, internet ja suihku ilman sen kummempia krumeluureja ja gloorioita.

Nyt vain odotellaan seuraavaa mahdollisuutta lähteä.

Kiitokset teille kaikille lukijoille, jotka olette jaksaneet kahlata tämän ajatuksenjuoksun läpi.

Helsingissä Unikeonpäivänä 27.07.2015
E31 ja Hannu Lehmussaari