



Toyotan Turkin tehtaan johtaja Koji Kobayashi luovuttaa 26 kilometriä ajetun Corolla Sedanin päätoimittaja Lauri Larmelalle. Seikkailu kohti Suomea voi alkaa.

*Kapikulen raja-asema, Turkki. Jono seisoo.*

Miehet tupakoivat hermostuneina autojensa ympärillä. Päivä alkaa kääntyä jo illaksi, mutta Corollan lämpömittari näyttää sitkeästi 26 astetta. Julkeasti riisuutuva paikallinen nainen säpsäyttää meidät hereille – daami kuorii haameensa alta housut toisensa jälkeen, eikä väliä lainkaan kymmenien miesten tuijotuksesta. Normaalialia täälläpäin – ehkä.

*Lauri Larmela Kuvat Petri Mulari*

**K**un kello lyö seitsemän, jono alkaa elää. Lakko, vuoronvaihto tai kahvitauko taisi loppua. Pian olemme mukana kiilauskilpailussa: puomille mahtuu vain yksi auto kerrallaan, mutta suppiloon yritetään ainakin kolmesta suunnasta, epämääräisenä parvena. Jään lähdössä pahasti jälkeen – ainakin viisi autoa onnistuu luikertelemaan Corollan ohitse. Petri kannustaa räväkämpiin otteisiin.

– Meet vaan sekaan!

– Täähän on uusi auto, peilit hajoo ja varmaan muutakin.

– Anna mennä, tai me ei päästä ikinä Bulgariaan.

Ykköstä pesään ja vanhan Mersu-pakun kylkeä pitkin eteenpäin. Se sujahtaa eteemme, mutta savuttava Audin retale joutuu nöyrymään – en anna milliakään periksi ja pian olemme puomilla.

Pääsemme viehättävän naisviskaalin käsittelyyn. Daami katselee papereitamme kaikessa rauhassa, kun esimies puuttuu peliin:

– Oh my god, these guys are from Finland! They are OK, please let them through!

Joudumme maksamaan vielä jonkinlaisen terveysveron, peräti 14 euroa. Kahdeksan jälkeen olemme lopulta vapaita tunkeutumaan Bulgariaan.

Miten ihmeessä jouduimme Turkin ja Bulgarian rajalle? Vastaus: tietä pitkin, Istanbulin suunnasta tultiin. Mitä hemmettiä?

No, kuten varmaan tiedätte, Suomessa myytävät Toyota Corolla Wagonit ja Sedanit tehdään Turkissa Adapazarin kaupungissa, noin 150 kilometriä Istanbulista itään. Että kävitte siis tehtaalla? Kyllä, ja otimme sieltä Corollan kulkupeliksi. Suunnitelma oli harvinaisen selvä: Toyotan keula kohti pohjoista ja itäisen Euroopan läpi koti-Suomeen. Hullut!

Matkassa oli pitkään pari mutkaa. Kun USA:n kaikkivoipainen presidentti George W. Bush aloitti Irakin sodan viime maaliskuussa, reissumme joutui vaakalaudalle. Turkki on Irakin rajanaapuri, eikä Adapazarin tehdas halunnut vieraita luokseen sodan aikana. Kun sota saatiin jonkinlaiseen päätökseen, Toyota näytti vihreää valoa.

Lähtö oli epävarmaa loppuun asti, sillä autoon ei tahtonut millään löytyä sopivia rekisterikilpiä. Ratkaisu löytyi hirveän väännön jälkeen: Turkissa paikalliset siirtokilvet ja Bulgarian rajalta alkaen ihan oikeat Suomen kilvet.

**Hyvää kotimatkaa  
ja**

**Herran haltuun!**

**Istanbul, 9. kesäkuuta.** Lämpömittari lähestyy kolmea kymppiä jo ennen aamuyhdeksää. Onneksi istumme ilmastoidussa Toyota Previassa. Ylitämme Bosporin salmen mahtavaa siltaa pitkin. Eurooppa jää taakse, Asia alkaa.

Tehtaan pääoven viereisellä parkkipaikalla nököttää yksinäinen Corolla – meidän automme, selvä se! Tutustumme tehtaaseen, joka on erityisen ylpeä laadustaan: Adapazarin Corollat edustavat Toyotan parasta kokoonpano-osaamista. Lounastamme ja tapaamme tehtaan johtoa.

Kolmelta koittaa H-hetki. Ulos portista ja keula kohti Istanbulia. Yhteinen kotimatkamme alkaa hiukan nolosti: minä istun pelkääjän paikalla ja Petri komeasti takana. Meitä kuskaa tuntematon turkkilainen. Oudon järjestyksen takana on tehdas, jonka mielestä meidän ei ole viisasta ajaa turkkilaisilla siirtokilvillä varustettua autoa. Emme väitä vastaan.

Kuski tuntuu luottavan työnantajansa tuotteeseen. Tehtaan pihassa mittarissa oli 26 km, eli auto on iskemätön. Tästä huolimatta herra paahtaa moottoriellään tasaista sataaneljääkymppiä – sopivaa sisäänajoa, vai mitä? Mister ei tunnu puhuvan englantia, joten turvaudumme viittomakieleen: aja huoltikselle, haluamme ostaa vettä! Äijä ymmärtää huitomisen syyn, ja pian kaarramme BP:n pihaan.

Istanbulia kohti vievä moottoritie on erinomaisessa kunnossa, ja eikä aikaakaan, kun ylitämme taas Bosporin salmen – nyt idästä länteen. Istanbulin jälkeen liikenne hiipuu. Herra Turkki pitää tasaista vauhtia ja kuuntelee paikallista radiokanavaa – suomalaisen korvassa musiikki tuntuu laahaavan jollottavalta. Tutkimme karttaa ja laskemme kilometrejä rajalle.

Puoli kuudelta saavumme Kapikuleen. Auto pannaan parkkiin, ja Hassan häipyi paikalta salkku kourassaan. Pian hän tulee takaisin mukanaan pari uutta herraa, ja kohta seurue kasvaa vielä yhdellä miehellä. Porukka etsii Corollan konehuoneesta valmistusmeron, pulisee ja selvittää kovasti jotain asiaa, josta meillä ei ole aavistustakaan. Yksi mies häipyi, meidät käsketään kyytiin, ja turkkilainen rajateatteri alkaa.

Kuski ajaa Corollaa luukulta toiselle, mutta kukaan ei selitä meille, mistä on kyse. Käymme varmaan tullissa, rajavartiostossa ja ties missä. Passitkin tarkistetaan. Komedian huippu koittaa, kun ajamme samasta portista kahteen kertaan. Ensin ikään kuin ulos Turkista, ja välittömästi takaisin! Reilun tunnin vevaamisen jälkeen olemme jälleen matkalla Turkista ulos. Tässä vaiheessa yksi seurueen viskaaleista äitien puhumaan englantia:

- Now you can go!
- Thank you!

Uskollinen kuljettajamme poistaa pahviset siirtokilvet. Kätteleme jäähyväisiksi, ja kysyn kielimieheltä, missä voisimme ruuvata Suomen kilvet paikoilleen. Vastaus on tylyn selkeä: koska vaan, mutta ei Turkin puolella.

Pidämme Petrin kanssa pikapalaverin ja päädyimme suoraan toimintaan: Turkin portista ulos, auto parkkiin ei-kenenkään -maalle ja kilvet kiinni.

Ruuvaan kilpiä kaikessa rauhassa, ja Petri kuvaa. Bulgarianiset rajavartijat seuraavat kykkimistämme parinkymmenen metrin päästä. Tästä tulee vielä häkkiä, tuumin.

Kun kilvet ovat kiinni, päryttämme muina miehinä Bulgarian ensimmäiseen tarkastuspisteeseen. Ei mitään hässäkkää – valtava helputuksen huokaus, joka vaihtuu turhautumiseen, kun juutimme tuohon jo edellä mainittuun jonoon.

**Perusannos Bulgariaa: kaatopaikka, hökkelikylä ja purkuvalmiita kerrostaloja.**



**Pikapainajainen: menen ohi, jos pääsen.**



**Muistoja kultaisilta vuosilta: Trabant ja Merkkimies.**



**Lantakuorma: yksi hevosvoima riittää.**



**Mitalin toinen puoli: laventelipeltoa niin pitkälle kuin silmä siintää.**

**Jonosta ja terveystarpeesta** selvityämme on taas palaverin paikka. Listaamme tärkeimmät tarpeemme: bensaa, juomista ja majapaikka ennen pimeän tuloa eli noin tunnissa. Päätämme yrittää Harmanliihin tai ehkä Galabovoon.

Bensiiniä saamme yllättävän helposti, heti raja-alueen jälkeen. Kainis tyttö lorottaa Corollan uumeeniin 35 litraa, joka maksaa 45 bulgarian levaa eli 23 euroa. Litrahinta jää siis noin 60 senttiin – Suomeen verrattuna puoli-ilmaista, kirjaimelli-

sesti. Kaupan päälle saamme vielä tunteita Cokista.

Lähdemme tankki täynnä kohti tuntematonta. Harmanlii tulee vastaan puolesta tunnissa. Optimisteina ohitamme sen ja päätämme pyrkiä eteenpäin – valoakin tuntuu vielä riittävän. Pian toteamme, että teimme pahan virheen. Pimeys laskeutuu sähkinä ennen kuin olemme Galabovossa. Ajamme isoa päätietä, mutta valaistuksesta ei ole tietoaakaan. Pudotan vauhdin viiteenkymmppiin.

– Mehän sovittiin, ettei ajeta pimeässä!

– Niin.

Tunnelma on aavemainen. Matallemme pimeällä Bulgarian maaseudulla kohti pohjoista, autoja tulee vastaan harvakseltaan eikä missään näy valoja.

– Hei, mikä toi on? Joku eläin?

– Hepokatti.

Petri on varmaankin oikeassa: Corollan valoissa pönöttää kämmenten kokoinen jättiläishepokaatti, joka voisi hyvinkin olla hepokatti, vieläpä maantiellä poikittain.

Hetken kuluttua polveilevan peltomaisen keskellä alkaa näkyä himmeitä valopilkkuja: Galabovo. Hissuttellemme pieneen kaupunkiin, jossa on lähes yhtä pimeää kuin sitä ympäröivällä maaseudulla: ehkä joka kymmenes katuvalo palaa. Ihmisiä ja kotieläimiä sujahtelee kuoppaisen tien yli tämän tästä – kolmekymppiä lujempaa ei voi ajaa. Kaupunki on nopeasti nähty: ei hotelleja.

Taas pimeälle maantielle ja Radnevoa kohti. Se on yhtä pimeä. Ajamme keskusraitia eestaas, ja lopulta Petri kysyy paikallisilta nuorilta hotelleja. Vastaus: ei hotelleja!

Kello lähestyy yhtätoista, ja v-käyrä alkaa sojottaa yhä tiukemmin kohti Corollan kattoa. Pakko jatkaa Nova Zagoraan, jossa toivoton vaelluksemme lopulta päättyy. Ensin löytyy itävaltalainen ÖMV:n huoltoasema, ja sieltä saatujen neuvojen perusteella vaatimaton majatalo.

Tunnelma motellissa on painajainen: henkilökunta ryyppää ja ruokailee pihalla. Kukaan ei puhu englantia eikä saksaa muutamaa sa-

naa enempää. Huone kuitenkin löytyy, ja kun paikallinen Dimitri saa selville, että olemme Suomessa, saamme myös yhteisen puheenaiheen: Mika Häkkinen! Juttua ja viinaa olisi riittänyt varmaan koko yöksi, mutta tyydymme grillivartaisiin ja pariin kaljaan.

Seuraava aamu valkenee huikean kirkkaana – edellisyön pimeys on muisto vain. Häivymme motellista sähkökästi. Kamala mutta halpa paikka: ruoka ja vuoteet 24 euroa!

Katselemme Bulgariaa päivänvalossa kiinnostuneina: paljon viljeltyjä, neuvostoliittolaisia autoja, vähän liikennettä. Kyrilliset aakkoset ja summittainen viitoitus vaikeuttavat suunnittamista. Löydämme Veliko Tarnovoon vievän uran hetken harhailujen jälkeen. Viitat ohjaavat meidät pois ennalta valitulta reitiltä, joka seuraillee E85-tietä.

Kazanlakin rappioituneessa kaupungissa vastaan tulee ensin sika ja sitten Shellin huoltoasema. Tervehdimme sikaa ja tankkaamme Shellillä, joka tuntuu keitaalta purkuvalmiiden kerrostalojen keskellä. Kazanlakin jälkeen maasto alkaa kumpuilla. Lopulta kelaamme serpentiiniä ylöspäin kakkosvaihteella, armottomasti savuttavan rekan perässä ja pään kokoisia reikiä asfaltissa väistellen. Reitti tuntuu olevan raskaan liikenteen suosiossa.

Gabrovon jälkeen tie alkaa viettää loivasti alaspäin. Maisemat kaupunkien ulkopuolella jäävät mieleen kauniina: vehreää ja kumpuilevaa. Yhdeltä saavumme Veliko Tarnovon kaupunkiin.



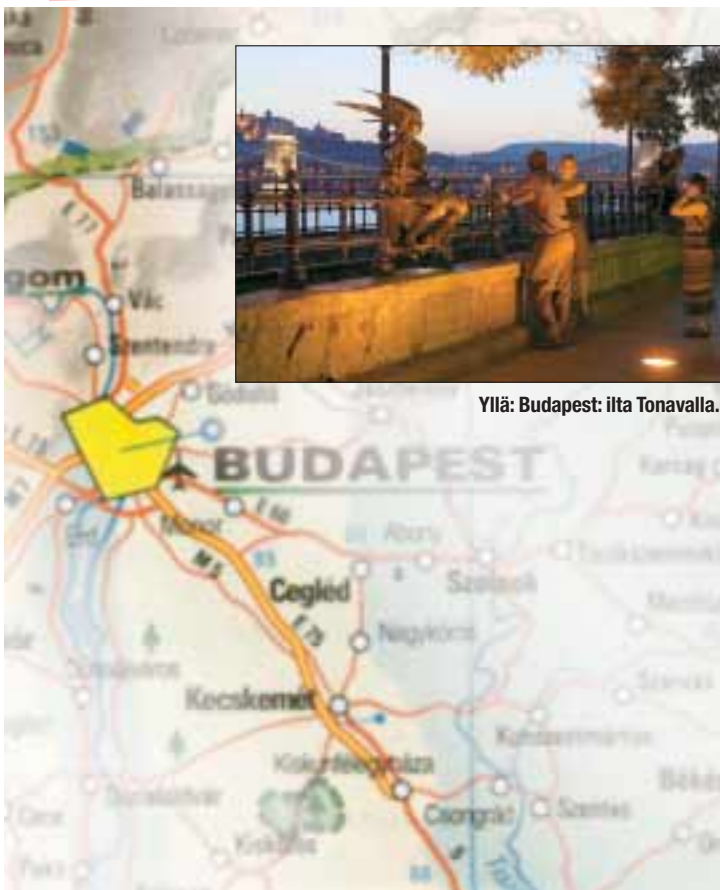
**Osta: nyt rinteitä ja kirjoja halvalla.**



**Oikea suunta: Bosporin yli Eurooppaan.**



**Bulgarian raja: Suomen kilvet kiinni.**



Yllä: Budapest: ilta Tonavalla.



Kauppa käy: tytöt myyvät, rekkamiehet ostavat.



Ratissa tarkkana: rekka rinnalle ja ohi.



Tien päällä: Romanian mustalaiset vaeltavat aina vaan.

Pysähdymme, koska opaskirja painottaa paikan historiallista merkitystä. Kukkulalla sijaitseva vanha kaupunki on viehättävä, mutta 35 asteen helle rajoittaa turismia. Pian vetäydymme varjoon ja nautimme lounaaksi piikkisikaa, eli puukepissä paistettua possua.

Veliko Tarnovon jälkeen maisema tasaantuu. Olemme jälleen E85-tiellä, jolla poliisivalvontaa tuntuu piisaavaan: Opel Astra -tutka-autoja on pensassa tajaan. Bjalan kaupunki jää reitin sivuun, ja samassa toteamme, että Romaniaan on vain viidenkymmenen kilometrin matka. Lähestymme Rusen raja-asemaa edellispäivän kauhukokemukset mielessämme. Homma sujuu kuitenkin ihan toiseen malliin.

Ensimmäisessä kontrollispisteessä Suomen passit noteerataan jälleen hyväksyvän rempseästi:

- Do you have Finlandia Vodka?
- No!
- Please, bring some next time!

Hohottemme vielä koppalakkimiehen heitolle, kun edessä on jo seuraava viskaali. Hän vartoi eräänlaista vesihautaa, jonka

läpi autot ohjataan. Kylvyllä koetaan estää tautien leviämistä, olemme. Herra puhuu hyvää englantia, ja kehottaa meitä maksamaan yhden euron. Näin toimimalla säästämme automme suihkulta, joka on vesiesteen olennainen osa. Maksamme huuli pyöreänä virallisen lahjuksen, ja ohjaamme Corollan kylpyyn.

**Seuraavaksi ylitämme Tonavan** pitkää siltää myöten. Ceausescun aikana valmistunut sosialismin voimannäyte vie meidät Romaniaan. Joki virtaa alla mahtavana. Romanian puolella on vastassa iso ja lähes tyhjä raja-asema. Vastaanotto on ystävällisen asiallinen. Vain ylimääräinen yhdeksän euron maksu muistuttaa, että olemme edelleen syvällä Itä-Euroopassa.

Romanian puolella maisema on yhtä heinä- ja peltovainiota. Kylät seuraavat toisiaan, eläimet toikkarivat liikenteen seassa, ja meno on muutenkin samanlaista kuin Bulga-

riassa. Suurin ero on autokalustossa: Ei Ladoja eikä Mosseja vaan pelkkää Daciaa joka välissä. Niin, Daciahan on 1970-luvulla valmistetun Renault 12:n romanialainen vastine. Tämän muinaisjäätteen valmistus jatkuu edelleen.

Bukarestiin on rajalta reilun 60 kilometrin matka. Emme aio poiketa sisään, vaan kiertää pääkaupungin. Kartan perusteella kiepaus näyttäisi onnistuvan kehätietä pitkin. Kaupungin laidalla paljastuu, että niin sanottu kehätie ei ole tavalista maantietä kummempi: täynnä risteyksiä, liikennevaloja ja mielettömiä kuoppia. Kokonaisuuden kruunaa kaaosmainen liikenne, joka etenee asfaltin reikiä kierrellen - vauhtia on 30-50 km/h.

Ryökiminen loppuu, kun kiihdytämme tomaatteja kaupittelevien mummojen ja Carrefour-hypermarketin välistä Pitestiin johtavalle moottoritiele. Tie on hyvä, ja sen

varren näkymät kertovat jotain olenaista tämän päivän Romaniaista.

Käännyimme moottoritietä uudelle huoltoasemalle vain huomataksemme, ettei se toimi. Myymälä ja pumput ovat paikoillaan, mutta viimeinen silaus ja henkilökunta puuttuvat. Pian tämän episodin jälkeen vastaamme kävelee viiden niittomiehen porukka - ihan pokkana pitkin moottoritien piennarta. Tien rakentamisen yhteydessä paikalliset polut on jyrätty, mutta viljelyspalstat ovat edelleen jäljellä, joten niille on käveltävä moottoritietä pitkin.

Lähellä Pitestiä Corollan mittariin kierähtää 1 000 km, ja sen kunniaksi kurvaamme taas toiveikkaina huoltikselle. Sisäänajorompissa on käynnissä kiivas ihmiskauppa: tyttöjen tie kulkee märältä asfaltilta suoraan rekan kabiiniin. Huoltoasema on kesken vain osittain: polttoainetta saa, mutta WC on "no function"!

Paratiisi: kalamiehen aamu vuorijärvellä.



Opaskirja varoitti Pitestin kaupungista: petrokemian teollisuutta ja saasteita. Peltojen keskellä savuaavaa jättikombinaattia ei voi olla huomaamatta. Sukellamme kaikesta huolimatta kaupunkiin, koska edellisillan kauhut ovat vielä tuoreena mielessämme: haluamme maja-

paikan ennen pimeää. Opas suosittelee muutamaa hotellia. Löydämme yhden, mutta se on täynnä.

Saamme ystävällisen opastuksen toiseen, josta löytyy kaksi huonetta. Otamme ne, vaikkei niissä olekaan ilmastointia. Hinta on kohdallaan: kymppi huone! Matkamiehet ovat valmiita lepoon saatuaan sopivasti ruokaa ja juomaa. Corollan säilytys ison kaupungin kadulla arveluttaa, mutta hotellin turvaupseeri vakuuttaa, että auto saa olla rauhassa.

40-asteisessa huoneessa ei paljon tullut nukkuttua, mutta valkoisin pöytäliinoin katetuilta pöydiltä nautittu aamiainen korjaa hieman tilannetta. Lähdemme eteenpäin tukevan munakkaan voimin. Tie on taas tavallista kaksikaistaista, ja suunta on ylöspäin, Karpaateille. Vauhtimme ei riitä kaikille rekoille, vaan ne paahtavat tylästi ohi. Tunnin ajon jälkeen tasanko on takana ja maisema muut-

tuu mukavan polveilevaksi.

Sibiun jälkeen alkavat alueet, joilla vielä sosialismin aikana asui paljon saksaa äidinkielenään puhuvia ihmisiä. Tämä yhtenäisenä säilynyt kansansirpale muutti näille seuduille jo keskiajalla. Viljavat tasangot tuntuvat jatkuvat loputtomiin. Kaupungit ovat siistimpiä ja vauraamman näköisiä kuin Bulgariassa ja Romanian alatasangolla. Myös liikenteessä toikkaroivia eläimiä on vähemmän. Keskipäivällä lämpö kohoaa jo normiksi muodostuneeseen 35 asteeseen.

Tiet ovat kohtalaisen hyvässä kunnossa. Ohittaa saa kuitenkin jatkuvasti, jos mieli pitää yllä jonkinlaista keskinopeutta. Corolla pelaa

kovasta paahteesta huolimatta kuin enkeli. Kun ilmastoinnin pitää täysillä, sisällä on mukavan viileää. Mitä nyt ikkunan karmiin nojaava käsivarsi vähän kärtsää.

Yhtäkkiä tiukka marssi katkeaa kuin leikaten: tien varressa makaa maasturi kyljellään ja miehiä pyörii ympärillä. Ulosajo taitaa olla tuore. Petri kuvaa ja jututtaa miehet, sitten häivymme liukkaasti. Jotain tällaista saattoi odottaa, sillä paikalliset ajavat lujaa ja miten sattuu.

Reitille osuu useita ruokapaikkoja, mutta hylkäämme ne yksi toisensa jälkeen. Jotkut ovat sotaisia, toiset taas täynnä. Meillä on kiire.

- Ei me voida jäädä pihvejä paistamaan. Illaksi tärytetään Budapestiin!

- Ai jaaha. Pitkä on taival, kovin pitkä.

Nälkä yltyy pahasta ankaraksi, mutta sottaissa Devan kaupungissa syliimme tipahtaa jättipotti.



Läheltä piti: Jeep lipesi muttei osunut.



Työmatka: pelto kutsuu kuokkijaansa.



Pitesti, Hotelli Carmen öljyt ok.



Ruse: sillan yli Romaniaan.



– Onko tuo Mäkkärin logo?

– Siltä näyttää. Sinne!

McDonalds ei ole kangastus, joten tunkeudumme sisään suupielet nykien. Olemme varmaan paikan ensimmäiset ulkomalaisasiakkaat vähään aikaan. Vuoropäällikkö syrjäyttää kassakoneita hakkaavan alaisensa hienovaraisesti, ja hoitelee meidät VIP-tyyliin. Merkittävä asiakaspalvelutapahtuma on ohi kolmessa minuutissa, ja vartin päästä paikalta poistuu kaksi terävästi röyhäilevää suomalaista. Budapest kutsuu.

Paahdamme kohti Unkaria päättäväisesti, mutta matka ei tunnu katkeavan millään. Samaan suuntaan on matkalla jos jonkinlaista ratinkääntäjää, joista hulluin lienee eräs pikkubussin kuljettaja. Mersussa on täysi poka päällä, ja lisätaakkana vielä peräkärri. Tästä huolimatta Romanian Reino roikkuu sitkeästi keskiviivalla, ja ohittelee henkilöautoja kuolemaa halveksuen. En uskalla yrittää tämän savuttavan yhdistelmän ohi – seurauksena olisi varmaan kosto ja kuitaus takaisin keulille.

Viimeinen isompi kaupunki Romanian puolella on Arad. Se jää mieleen pelloille asti ulottuvasta ratikkalinjasta. Unkariin pääsee monesta kohtaa. Emme noudata viittojen suosituksia pohjoisemmasta reitistä, vaan suuntaamme Nadlaciin. Ylitys käy sukkelaasti. Samalla siirrymme Turkin, Bulgarian, Romanian ja Suomen ajasta Keski-Euroopan aikaan.

**Matkaa Budaan** on vielä arviolta 250 kilometriä, joten ei auta kuin syöttää menemään. Maakon tomaattikaupungissa reitille osuu Shell, jossa tankkaamme.



Varoitus: väistä tai sattuu.



Yksinäinen odotus: missä on lypsäjä?



Muisto sosialismista: MIG huoltoasemalla.



Valvonta pelaa: poliisia ei tarvita, auto riittää.



Tien pää: reikä tuulilasissa.



Oho: Ferrari pikkukylässä Slovakian maaseudulla.



Mäkikoe: vuoren yli ja ukkospilveen rekkaruuhkassa.



Myyntikunnostus: valkoista maalia ruosteen päälle.



Puola: heinää EU:n rattaisiin.

Niinpä ohituksista voi vain haaveilla. Reitin korkein kohta osuu Banska Bystrican kaupungin kohdalle, jonka jälkeen tie lähtee laskeutumaan kohti Puolan rajaa ja Krakovaa. Alamäkihuristelun aikana piinaava helle räjähtää ukkoseksi.

Dolny Kubinin kaupungin jälkeen vuoret ovat takana, mutta maisema jatkuu edelleen metsäisen kumpuilevana. Tiet ovat mainiossa kunnossa, ja matka tuntuu taittuvan mallikkaasti. Raja tulee vastaan hiukan yllättäen. Rekkoja on jonossa satamäärin, mutta me sujahdamme Puolaan käden käänteessä. Korunat vaihtuvat zlotyiksi, mutta levat jäävät edelleen lompakkoon homehtumaan.

### Puolan puolella ajamiseen

tulee taas Romaniasta tuttu hektinen rytmi. Tiet ovat täynnä autoja, ja kaikilla tuntuu olevan mielettömän kiire. Jos ei nyt muualle, niin ainakin edessä olevan auton ohi. Kaosmainen kaahaus vaatii veronsa joka päivä – tästä todistavat tien varren sadat ristit ja madonnan kuvat.

Räpellämme kohti Krakovaa pikku-Fiatin ja Poloneesien pyöriessä jaloissa. Tie viettää alamäkeen. Kello alkaa lähestyä kuutta, ja näyttää siltä kuin kaikki krakovalaiset olisivat pakenemassa kaupungistaan Zakopanen suuntaan viikonlopuksi. Vastaan noruu yhtenäinen autojono, ehkä kolmenkympin vauhtia. Seitsemältä otamme Krakowan liepeillä bensiiniä. 30 litran loraus irtoaa 21 eurolla. On taktiikkapalaverin aika.

- Krakovaan vai eteenpäin?
- Krakovan ohi ja johonkin pikkukylään yöksi.

Krakovan kiertäminen ottaa aikansa, ja olemme ulosmenotielä vasta kahdeksan aikaan. Tie kohti Varsovaa kulkee kylästä kylään. Matka etenee tuskastuttavan hitaasti. Slomnikin kylässä silmiin osuu hotellin viitta. Hotelli löytyy rauhalliselta asuinalueelta. Saamme majatalon viimeisen huoneen. Budapestista on tultu reilut 500 kilometriä.

Ravintolan ”tyypillinen puolalainen illallinen” muistuttaa enemmän aamiaista. Suolaiset makkarat uppoavat oluen voimalla, ja pian on levon aika. Budapestin ilmastoituun hotelli-huoneeseen verrattuna Slomnikin kortteeri tuntuu lähinnä

Szegedin kaupungin jälkeen liikenne yltyy erittäin kiihkeäksi – kapea tie on kapasiteettinsa ääri rajoilla. Kiskun-Felegyhazan kohdalla tilanne vihdoinkin helpottaa, kun pääsemme ihka uudelle ja piikkisuoralle moottoritiele.

Ajamme Corollan budapestiläisen hotellin parkkihalliin hiukan ennen kahdeksaa. Mittarissa on 1 749 kilometriä eli tehtaalta on tultu 1 723 km. Omalääkäri määrää autolle ja miehille lepoa.

Keskiviikkoiltana tyssännyt matkanteko jatkuu perjantaiamuna. Luovimme ulos Budapestista pohjoiseen, Tonavan vartta seuraten. Ylitämme virran Esztergomissa. Slovakialainen rajamies ei ole uskoa korviaan, kun kerromme tulevamme Turkista. Mitäs kysyi!

**Vaihdamme vastarannan** pikkukaupungissa jälleen kerran rahaa. Slovakian valuutta on koruna. Unkarin forintit kääntyvät korunoiksi, mutta lompakkoon unohtuneet Bulgarian levat eivät. Slovakian puolella maasto on alkuun tasaista ja paikannimet myös unkariksi. Tiet ovat hyvässä kunnossa, ja kun liikennettäkään ei ole ruuhkaksi asti, ajo maistuu. Kylät ovat köyhän oloisia, ja niinpä olemme kuin puulla päähän lyötyjä äkätessämme tien varteen pysäköidyn Ferrarin. Punainen Testarossa näyttää tosi ufolta paikallisten Skodien välissä. Pienten harharetkien jälkeen olemme E77-tiellä, suuntana Zvolen, Banska Bystrica ja vuoret.

Tasamaa muuttuu nopeasti kumpuilevaksi. Samalla maissipellot vaihtuvat syvän vihreisiin

niittyihin ja komeisiin kuusimetsiin. Kahden aikaan nälkä on sitä luokkaa, että on pakko löytää suuhunpantavaa. Vähän ennen Zvolenia tien varresta osuu silmiin asiallisen näköinen ravitsemusliike. Luemme slovakinkielistä listaa antaumuksella, ja tilaamme mielestämme pari pihviä. Ne myös saamme, ja ahmimme lautaset tyhjiksi riipeään tahtiin. Lysti maksaa noin kymmenen euroa.

Zvolenin jälkeen kummut terävoityvät kukkuloiksi, ja pian Corollan alla vilistää mutkainen vuoristotie. Vauhti tippuu nopeasti kahteenkymmppiin, kun juutumme vuoren rinnettä kipuavan Liaz- ja Skoda-armadan jatkoksi. Sopivin vaihte tuntuu olevan kakkonen. Mutkat ovat niin jyrkkiä, että niissä näkee melkein omat perävalonsa.



Budapest: minne mentäisiin tänään?



Unkari: sukulaiskieli, eikä niin?



kombinaatin lämpökeskuksen pukuhuoneelta. Ikkunat ovat paksussa höyryssä ja painajaisia täydentää sopivasti keskiyön ilitulitus. Räiskyttelyn syy jää epäselväksi.

Aamiainen painuu mieleen ehkä retken karmeimpana: palaneet munakkaat ja marmeladia päälle! Maksamme 200 zlotyn eli 45 euron laskun ja suuntaamme kohti Varsovaa vielä ennen aamuyhdeksää. Lysti ei ollut edes kovin halpaa, joten emme muistelee Slomnikia ilolla.

Puola on toista maata. Puola ei ole maa vaan henkinen tila. Toistelen näitä ikuisia totuuksia ja väistelen rekkoja, traktoreita, hevosia, mummoja, vaareja, heinäpaaleja ja kaikkea muuta vastaan tulevaa ja ohi yrittävää. Muistelen vanhoja kokemuksiäni Puolasta ja totean Petrille, että mikään ei ole muuttunut: liikaa autoja ja ihan hulluja kuskeja. Ajaminen Puolassa on kerta kaikkiaan stressaavaa. Lupaamme, että päiväs-tä tulee pitkä ja veemäinen.

Etenemme Varsovan suuntaan niskat jäykkinä. Radomissa tulee mitta täyteen. Kartta syyniin, ja päätämme kiertää Varsovan alaoikealta. Ketunlenkki alkaa pienestä Grojecin kaupungista. Pienempiä kyliä ja kaupunkeja myötäilevä reitti on näköjään muidenkin suosiossa:

rekkoja riittää. Liikenne on kaikesta huolimatta vähemmän hektistä kuin Varsovan tiellä.

Ylitämme Valko-Venäjän Brestiin vievän päätien ja jatkamme omaa uraamme koillisen suuntaan. Lopulta Ostrow Mazowieckin kaupungissa on aika liittyä päätielle, ja suunnata kohti Bialystokia. Vatsa kurnii, mutta kun sopivaa ruokapaikkaa ei osu reitille, tyydymme perunalastuihin ja veteen. Jurruutamme ratti naksuista liukkaana rekkojen seassa kohti itää. Hiukan apaattinen tunnelma vaihtuu raikuvaan nauruun, kun bongaamme tienvarresta rai-vokkaasti tanssivan naisen. Kyseessä ei ole tanhuesitys, vaan selkeä myyntitapahtuma. Emme osta, mutta nauramme tanssivalle hutsulle pitkään.

Bialystokin kierto sujuu sutjakkaasti. Nyt suunta on selkeästi kohti pohjoista. Aprikoimme rajan mahdollisia rekkajonoja ja nautimme kesäillan kauneudesta. Aurinko on vielä korkealla ja maisemat aika suomalaisia: järviä ja kuusimetsää. Koti-ikävä alkaa vaivata. Yh-



Sponsorin puheenvuoro: EU maksaa.



Projekti: Riian ohitustietä kohennetaan.

Rappio: Neuvostoliitto loppui, koneet jäivät.



dessä sykäyksessä matkantekoon tulee uutta puhtia – tänään Liettuaan ja huomenna kotiin!

Nopeusmittarin neula kiertyy tyhjällä tiellä aina vaan enemmän oikealle. Havahdun hypnoottisesta kaahauksesta, kun Petri huomauttaa parkissa olevista rekoista. Samassa tajuamme, että kyseessä ei ole mikään satunnainen rekkaparkki, vaan Liettuaan pyrkivän rekkajonon pää. Letkaa jatkuu peräti 15 kilometrin ajan! Tie on leveä ja mainiossa kunnossa, joten jonon ohittaminen sujuu helposti. Tien varren taulu kertoo sponsorin: Euroopan Unioni.

Ennen rajaa on pakko ostaa Liettuan oma liikennevakuutus. Paikkaamme köyhän maan kassaa 15 eurolla ja piruilemme vastapainoksi massiivisesta jonosta.

- Se on vain normaalia.
- Miten niin normaalia, jututtamamme rekkakuski kertoi jonotta-neensa kaksi päivää!
- Ei, ei! Neljätoista tuntia riittää.

Jätämme vakuutusmyyjän pupi-semaan itsekseen, ja suuntaamme henkilöautojonoon, jolla on pituutta muutamia kymmeniä metrejä.

Aikaa kuluu tunnin verran, eli paljon pidempään kuin



3 200 km takana: öljyt edelleen ok.



**FIN**

**Helsinki: takana  
3 500 kilometriä.  
Tervetuloa, pitkä puhallus.**

maksetaan maltilliset 19 euroa.

Riiän lähellä tiestöä parannetaan rankalla kädellä. Sponsorina on täälläkin EU. Työt pyörivät sunnuntaista huolimatta täysillä. Emme jaksakaan keskittyä kartanlukuun. Herpaantumisen kustautuu: olemme matkalla Pietariin! U-käännös, ja pienen pinnistuksen jälkeen Viroa kohti vievä ura löytyy.

Virolainen rajavartija tutkii automme ja sen paperit erittäin huolellisesti, jopa Corollan valmistenumero syynätään. Näin vakavasti meitä ei otettu vastaan kertaakaan Turkista lähdön jälkeen. Virossa olemme jo kuin kotona. Pärnun jälkeen liikenne kiihtyy melkein puolalaistyypiseksi. Ajamme mukana sopivan kovaa, mutta pahimpia hörhöjä väistellen.

Aamulla laadittu ennuste osoittautuu tarkaksi. Päräytämme satamaan viideltä. Vilkaisu matkamittariin meinaa unohtua: matkaa tehtaalta on tehty Corollan oman mittarin mukaan 3 493 kilometriä. Lauttamatka Suomenlahden yli tuntuu pakkopullalta. Tunnelma on haikea – tähänkö tämä nyt loppuu!

Rannassa vastaanotto on perisuomalainen: alkometrin pilli suuhun ja puhallus. Selvitän pääsykokeen. Rajavartija ei kysy meiltä mitään. Pettymys on suuri. Olisimme niin kovasti halunneet vastata kysymykseen: mistäs on jätkät tulossa?

muilla rajoilla sitten painajaismaisen Turkki–Bulgaria -episodin.

**EU:n rahoilla rakennettu tie** jatkuu myös Liettuan puolella. Väylä on niin leveä ja ilta niin kaunis, että päätämme pyrkiä Kaunakseen asti. Aluksi emme tajua, että Liettua on Suomen ajassa. Kaunaksen liepeillä asia selviää: kello on yli yhdeksän, ja nyt olisi syytä löytää nopeasti majoipaikka. Ylitämme leveän Nemunasjoen ja sukellamme sisään sympaattisen tuntuiseen kaupunkiin. Löydämme vartissa hotellin, joka osoittautuu ehkä retken viehättävim-

mäksi. 700 kilometrin päivämatkan kulkenut Corolla saadaan vartioituun parkkiin ja ryytyneet miehet lepoon.

Sunnuntaiaamu valkenee harmaana ja koleana. Unkarin helle-tunnelmista ei ole tietoaakaan. Sekoilemme aikamme, kunnes pääsemme ulos kaupungista. Suunta on Panevezysiin ja sieltä edelleen kohti Latviaa. Tasaiset maisemat ovat niin tylsiä, että keskitymme lähinnä arvailemaan jäljellä olevien matkantuntien määrää. Lautta Helsinkiin lähtee kello 19.30. Siihen pitäisi ehtiä vaikka väkisin. Optimistinen

veikkaus: viideltä Tallinnassa.

Rajanylitys Latviaan sujuu helposti. Matka jatkuu ilman paikallista rahaa, sillä rajan pinnasta ei löytynyt valuutanvaihtopistettä. Tankkaus hoituu Bauskassa kuitenkin kätevästi luottokortilla. 31 litrasta

**Krakovan helmi: puoli kilometriä kerrostaloa. Katoavaa kansanperinnettä: Fiat 126 P.**



**15 kilometriä: normaali jono Liettuaan.**



**PL**



**Puolalainen vapaus: aja lujaa ja ohita mahdollisimman usein.**

TÜRKIYE

# Kasvuun laadusta tinkimättä

**Toyotan tehdas sijaitsee keskellä maalaismaisemaa, noin 150 kilometriä Istanbulista itään. Paikasta käytetään rinnakkain kahta nimeä: Sakaraya/Adapazari.**

**M**itä tällä paikalla oli ennen tehdasta? Johtaja Yüksel Cilingir vastaa empimättä:

– Perunapeltoa!

Kiertelemme tehdasta herra Cilingirin johdolla. Hän on vastuussa kokoonpanotyön laadusta, ja miehellä on pullat hyvin uunissa: Sakarayan tehdas on menestynyt erinomaisesti Toyotan sisäisissä laatumittauksissa. Mitä löytyy hyvän laadun takaa?

– Meillä ei ole painostava tunnelma. Kuka tahansa voi pysäyttää linjan, jos siltä tuntuu.

Cilingir on valmennettu nykyiseen työhönsä huolella. Hän asui kolme vuotta Japanissa, ja työskenteli tuon ajan Toyotan Takaakan tehtaalla. Reissu oli kaikin puolin onnistunut, sillä mukaan tarttui niin japanilainen vaimo kuin sujuva japanin kielen taitokin. Cilingir vie-railee edelleen säännöllisesti Toyotan kotisaarella.

– Nyt olemme suurien haasteiden edessä: nostamme tuotantomääriä jatkuvasti, mutta samalla meidän pitää huolehtia laadusta – se ei saa huonontua.

**Tehtaan rakentaminen** Sakarayaan alkoi vuonna 1990. Toyotan parina hankkeessa oli iso turkkilainen holding-yhtiö Sabanci. Corollan valmistus käynnistyi vuonna 1994. Vuonna 2000 omistus järjestettiin uudelleen: yhteisyrityksestä tuli Toyota Motor Manufacturing Turkey eli



Turkkilainen kokoonpanotyö on poikkeuksellisen laadukasta.

tehtaan omalla slangilla TMMT.

Tehtaan väki on silmiinpistävästi homogeenista – linjalla on pelkästään nuorehkoja miehiä. Myös hallinto on paikallisissa käsissä. Vain tehtaan johtaja on japanilainen. Koji Kobayashi kehuu estoita porukkaansa.

– Miehet tulevat meille töihin armeijan jälkeen vähän yli parikymppisinä. Heillä on takanaan teknisen alan perusopinnot, mikä on hyvä. Henkilökohtaisesti olen kyllä sitä mieltä, että myös armeija valmentaa sopivasti autotehtaan linjatyöhön, johtaja sanoo.

Tehtaalla työskentelee noin 2 000 ihmistä. Tuotantomäärää kasvetaan vähitellen. Viime vuonna linjalta rullasi ulos 39 000 Corollaa, joista valtaosa eli 33 000 meni vientiin. Tänä vuonna volyyymi nousee melkein kaksinkertaiseksi, 77 000 autoon.

Turkkilaisia Corollia viedään 26 maahan, joista 23 sijaitsee Euroopassa. Toyota on tällä hetkellä Turkin toiseksi suurin autonviejä. Ykköspaikalla on Renault, joka tekee Turkissa porrasperäistä Renault Clia ja vanhanmallista Mégane-farmaria.

**Kobayashi kertoo**, että ensi vuonna farmarin ja sedanin rinnalle tulee kolmaskin versio. Mikä Corolla se mahtaa olla – Verso 4x4?

– En kommentoi, mutta kyllä sinä fiksuna miehenä voit arvata, nauruskelee hyväntuulinen Iso Johtaja.

Toyotan lisäksi myös Fiat, Ford, Hyundai, Honda ja Renault valmistavat autoja Turkissa. Miksi näin?

– Turkilla on erillinen tullisopimus Euroopan Unionin kanssa, autot saadaan EU-maihin ilman tullia. Lisäksi täällä on hyvä alihankkijaverkko ja sopiva kustannustaso.

– Turkissa tehdyssä Corollassa puolet osista on paikallisia, 35 prosenttia tulee EU:n alueelta ja 15 prosenttia Japanista.

Herra Kobayashi ei ole uskoa korviaan, kun hän kuulee suunnitelmastamme.

– Mitä, aiotte ajaa Corollan Suomeen. No, hyvää matkaa vaan!

Tapaamisen lopuksi kysyn, kauanko Corollan matka Suomeen normaalisti kestää. Esikunta kehittää vastauksen minuutissa: laivakyydillä Corolla on Hangossa 18 päivässä. Päätämme panna reilusti paremmaksi. ☑

## Elämyksiä koko rahalla

Lähdimme Turkin retkelle hakemaan vaikeuksia, tai ainakin mieleenpainuvia elämyksiä. Hienoja muistoja tuli roppakaupalla, mutta vaikeuksilta säästyimme.

Jo etukäteen oli selvää, että Toyota Corolla on tällaiselle retkelle mitä mainioin kulkupeli. Se ei herätä missään liikaa huomiota, mutta toisaalta sen ratissa jaksaa painaa pitkää päivää. Halusimme allemme Sedanin, koska sen takaluokkuun saa tavarat piiloon. 1,6-litrainen moottori oli Toyotan valinta. Se osui oikeaan: tehoreservistä oli hyötyä vuorilla ja rekkajonojen ohituksissa. Onnistuneen varustepaketin täydensi vakiona oleva ilmastointi. Ilman viilennystä Balkanin aurinko olisi paahtanut meidät hourulaan parissa päivässä.

Ostimme Suomesta mukaan kunnan kartat joka maasta. Niiden avulla suunnistus sujui mallikkaasti muualla paitsi Bulgariassa. Kyrillisin aakkosin tekstatut kyltit ja epämääräinen viitoitus johtivat muutamaan ketunlenkkiin.

Teiden kunto vaihtelee valtavasti. Parhaat väylät löytyivät Turkista, Slovakiasta ja Liettuasta. Huonoimmassa kunnossa tiet ovat isojen kaupunkien liepeillä. Pimeällä ajamista kannattaa ehdottomasti välttää. Hulluinta liikenne on Puolassa, ja ehkä paikoitellen Romaniassa. GSM-puhelin toimii joka paikassa. Se tuo matkantekoon tiettyä turvallisuuden tunnetta.

Bensiiniä ei tarvinnut jäljittää kertaakaan: huoltoasemia oli reitillä runsaasti. Tämän todistaa sekin, että tulimme koko 3 500 kilometrin matkan Tallinnaan ilman varakanisteria. Koko retken keskikulutukseksi kirjattiin 7,1 l/100 km. Bensiinit maksettiin luottokortilla. Varalla oli tietysti aina myös käteistä. Bensiinin hinta vaihteli, mutta menovesi oli joka paikassa selvästi halvempaa kuin Suomessa. Edullisinta ysi-vitosta tanakkasimme Bulgariassa, 60 senttiä litra.

Emme varanneet yösoja etukäteen. Niinpä jouduimme väliillä nukkumaan aikamoisissa murjuissa. Sänky kuitenkin löytyi joka illaksi, vielä myöhäänkin. Hotelliasuminen ja ruokailu on halpaa, jos ei majoitu suurkaupunkeihin. Halvimpia maita ovat Bulgaria ja Romania.