

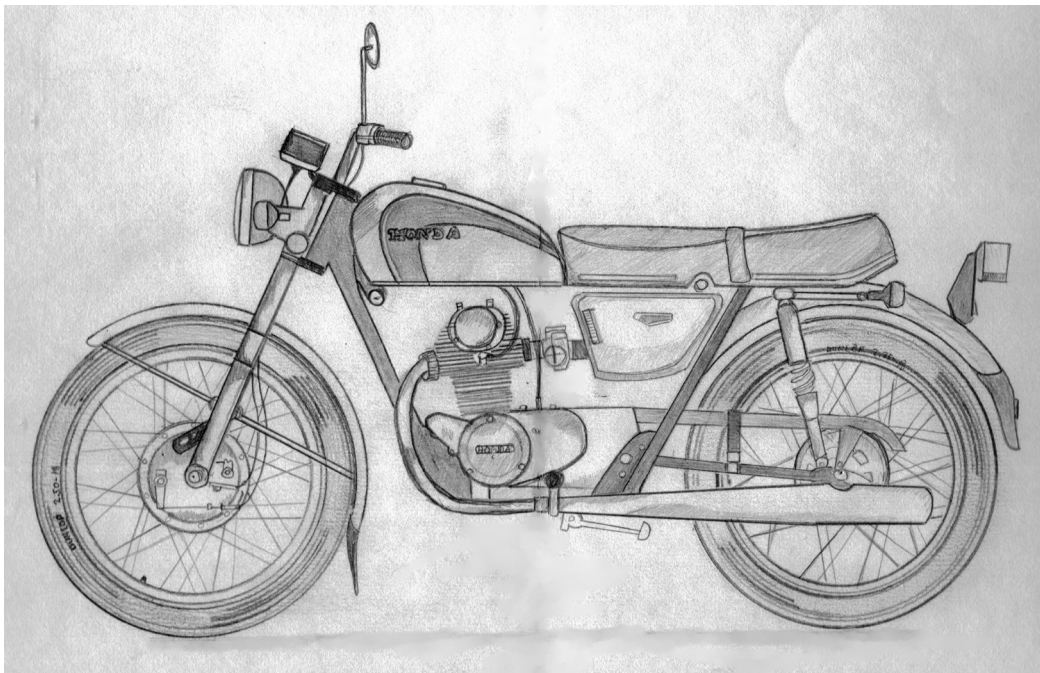
MOOTTORIPYÖRÄMATKOJA 1976-2026



MOOTTORIPYÖRÄ- PÄIVÄKIRJA

TIMO LEHTONEN – ARJA VAISMAA-LEHTONEN

MOOTTORIPYÖRÄPÄIVÄKIRJA



Nuoruuden unelmana oli Honda CB 125. Purin moottoripyöräkuumettani piirtämällä niitä. Tämä piirros on tehty 14-vuotiaana vuonna 1971.

© 2026 Lehtonen, Timo; Vaismaa-Lehtonen, Arja

MOOTTORIPYÖRÄPÄIVÄKIRJA

Teksti: Timo Lehtonen ja Arja Vaismaa-Lehtonen

Taitto, kuvitus ja valokuvat: Timo Lehtonen

Kansi: Timo Lehtonen

Kustantaja: BoD · Books on Demand, Mannerheimintie
12 B, 00100 Helsinki, bod@bod.fi

Kirjapaino: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273,
22763 Hampuri, Saksa

ISBN: 978-952-80-7578-3

TERVETULOA MUKAAN SEIKKAILUUN!

Ensimmäiset ajokilometrit moottoripyörällä ovat säilyneet kirkkaana mielessäni – liikkeelle lähtö, voima ja vääntö, kiihtyvyys ja vauhti. Bensan, öljyn ja pakokaasun huumavuus ja kesäisen maaseudun tuoksut. Vieläpä moottorin ääni ja vapauden tunne, kun maantie alkaa vilistä jalkojen alla muuttuen saraksi suoria ja mutkia.

Noista ensimmäisistä ajoretkistä on kulunut yli viisikymmentä vuotta. Tuona aikana on tapahtunut paljon, tai oikeastaan ei mitään. Moottoripyörissä on edelleen moottori, satula ja ohjaustanko. Polttoaineena käytetään tavallisesti bensiiniä. Vaihteita vaihdetaan vasemmalla jalalla ja takajarrua käytetään oikealla. Kytkinkahva on vasemmalla, etujarrukahva ja kaasus ovat oikealla.

Olen ymmärtänyt olevani osa moottoripyöräilyn pitkää, myyttistä jatkumoa. Yksi niistä motoristeista, jotka eivät osaa sanoa tarkasti, miksi ajautui tai joutui moottoripyörien pariin. Tämä laji on kokonaisvaltainen, eikä sen vetovoimaa voi selittää yhdellä lauseella. Ehkä tämä kirja avaa intohimoani edes jollain tavalla, onhan se eräänlainen motoristin kasvutarina – 15-vuotiaasta mopopojasta 70-vuotiaaksi skootteripapaksi.

Suurimmat seikkailumme Arjan kanssa teimme 1980-luvun alkupuoliskolla. Eurooppa oli siihen aikaan jakautunut voimakkaasti kahtia, Itä- ja Länsi-Eurooppaan. Meitä kiinnosti enemmän itäpuoli, koska siellä elämänmuoto muistutti lapsuutemme Suomea. Siellä elettiin menneessä ajassa – autot olivat kaksitahtisia, ruoka oli yksinkertaista ja viini halpaa. Elämänrytmi tuntui verkkaisemmalta ja ihmiset antoivat aikaa toisilleen. Hintataso oli opiskelijabudjetille sopiva. Meidän MZ- ja CZ-moottoripyörämme olivat itäpyöriä, ja sopivat hyvin Itä-Saksan, Tsekkoslovakian, Unkarin ja Jugoslavian maanteille.

Rakkaustarinamme sinetöitiin häämatkalla Lofoteille. Seuraavina vuosina syntyivät ihanat poikamme Leo-Matti, Oliver ja Ilkka. Saimme nauttia mukavasta perhe-elämästä ja tehdä merkityksellistä työtä. Onneksi saimme asua omakotitalossa, jonka kyljessä oli iso autotalli. Se toimi lähinnä isän ja poikien moottoripajana, jonne alkoi kertyä kaikenlaisia kaksipyöräisiä. Niillä tehtiin matkoja ympäri Suomen.

Pojat kasvoivat ja itsenäistyivät. 2000-luvun alkuvuosina pääsimme taas pikkuhiljaa harrastamaan moottoripyöräilyä Arjan kanssa. Myös Ilkka oli usein matkassamme omalla pyörällään. Ajokkeinamme toimivat pitkän aikaa vaatimattomat itäpyörät. Nyt oli aika kokeilla jotain muuta. Arja innostui Kawasaki ER- ja KLE 500 -malleista ja Honda Transalpista. Minä valitsin muutamaksi vuodeksi ajokikseni BMW R850R:n. Sillä tein vuonna 2011 pitkän loma- ja työmatkan Euroopan ympäri. Tuo matka on tämän kirjan ydintarina, jolle on annettu eniten palstatilaa. Se toimii jonkinlaisena eletyn elämän välitilinpäätöksenä, varttuneen motoristin reflektiona.

Kirjan sivuille on tallennettu matkakertomuksia vuosien takaa. Ne ovat mielestäni arvokkaita matkamoottoripyöräilyn ajankuvia ja dokumentaatioita 1980-luvulta. Vuosituhannen vaihduttua kertomukset jatkuvat. Saamme Ilkan mukaan matkaamme tarinassa *Kolmella Mitsillä Ruotsissa*. Kirjan loppuhui-pentuma on kuvaus *Nordkapp Classic Raid III:sta* – kerromme siinä, kuinka ajoimme Arjan kanssa 120 Vespa-harrastajan kanssa Berliinistä Nordkappiin.

Mikä minulle on kaikkein tärkeintä *Moottoripyöräpäiväkirjassani*? Vastaus on yksinkertainen: se että matkakumppaninani on ollut näinä vuosikymmeninä vaimoni Arja. Se, että olemme saaneet yhdessä kokea nämä matkat ja niiden pohjalta olen voinut kirjoittaa tämän kirjan. Välttelen kliseistä sanahelinää ja totean yksinkertaisesti: hän on ollut paras mahdollinen reissukaverini. Siksi on todella helppo omistaa tämä kirja juuri hänelle – ja sanoa kiitos näistä yhteisistä rakkaista kilometreistä ja muistoista.

Helsingissä 11.3.2026

Timo Lehtonen

SISÄLTÖ

ENSIN OLI PELKO, JA SITTEEN OLI EDESSÄ LÄHTÖ

1. LÄHTÖ

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa I: Zen ja moottoripyörän kunnossapito

2. VIHDOIN EUROOPASSA, MOOTTORITIE ON KUITENKIN LIIAN KUUMA

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa II: Motorradwerk Zschopau ja MZ-brändin synty

3. MOOTTORIPYÖRÄTARINOITA

4. YLI VUORTEN JA LAAKSOJEN EVAN MAJATALOON

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa III: Lihapiirakka kahdella nakilla

5. RAUTAESIRIPUN TAAKSE

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa IV: Mitä tarkoittaa borkölt ja onko aamulla otettava?

6. TIE KUTSUU JATKAMAAN

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa V: Läheisten kuolema

7. KAPTEENI YLLÄTTÄÄ

8. DOLOMIITIT NÖYRYYTTÄVÄT KULKIJAA

9. ITALIA, RANSKA, ESPANJA – DOLOMIITEILTA PYRENEILLE

10. PYRENEIDEN VUORISTOSSA

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa VI: Rakkaus

11. LOPULTA PERILLÄ

Matkakertomuksia 1/6:

Etsikkomatalla Nordkappiin – pohjoisen niemen taikaa (1980)

Matkakertomus 2/6:

Ensimmäistä kertaa prätkällä Euroopassa (1981)

Matkakertomuksia 3/6:

Kihlajaismatka Italiaan – rakkautta, ystävyyttä ja konehuolia (1983)

Matkakertomuksia 4/6:

Häämatkalla satujen saarille (1983)

Matkakertomuksia 5/6:

Kolmella Mitsillä Ruotsissa (2009)

Matkakertomuksia 6/6:

Vespoilla Berliinistä Nordkappiin (2025)



Tämä matka on ollut hyvä. Se ei ole vienyt minua vain paikasta toiseen, vaan lähemmäs itseäni. Tie on opettanut luottamaan, sietämään epävarmuutta ja jatkamaan, vaikka horisontti välillä katoaisi. En usko, että koskaan unohdan tätä elämää tien päällä. Se on ollut enemmän kuin harrastus – se on ollut tapa olla olemassa.

On ollut kylmää ja sadetta. Joskus pyörä on hajonnut keskelle ei mitään. Mutta muisti on armollinen. Se säilyttää hetket, jolloin aurinko on lämmittänyt selkää, moottori on vastannut kuuliaisesti kaasun ja maailma on avartunut kilometrien myötä. Ne ovat nuoruuden päiviä, elämisen juhlaa, aikaa, jolloin kaikki on vielä mahdollista.

Ehkä jonain päivänä, elämän ehtopuolella, ajatus palaa vielä lämpimänä. Silloin me – moottoripyörä ja minä – emme ehkä enää kulje yhdessä, sillä olemme nähneet ja kokeneet tarpeeksi. Toivon, että osaamme silloin luopua rauhassa ja kiitollisina siitä, mitä oli, ja onnellisina siitä, että saimme olla matkalla.

(Kirjoitettu ensimmäisen Nordkapp-matkan jälkeen, 24.8.1980)

ELÄMÄNPITUINEN KUUME

Edessä oli ensimmäinen road trip. Olin maalannut spraymaalilla vanhan Tunturi-pyöräni kullannväriseksi. Siinä oli korkea easyrider-tyylinen ohjaustanko, pitkä satula, kolme vaihdetta, eturumpujarru ja yli pään ulottuva sissy bar selkänoja. Ohjaustankoon oli poikittain sidottuna sadekamppeet. Tarkoituksena oli ajaa isäni kotitalolta tuttavien mökille Ähtärinjärven Raitaperälle. Kesä oli parhaimmillaan ja hiekkatie hyvässä kunnossa. Olin yksin tien päällä, täysin omilani – mielessä pieni jännitys sekä pelko eksymisestä.

Ennen puoltapäivää olin kuitenkin perillä. Isäntäväki tarjosi lounasta. Sain paljon kehuja siitä, että olin uskaltanut matkaan yksin polkupyörällä, vaikka sadettakin oli tiedossa. Illansuussa, sadekuurojen mentyä, lähdin paluumatkalle. Lähes kahden tunnin ja 20 kilometrin kruisailun jälkeen kotitalo näkyi laaksossa. Laskin vapaalla pihaan ja laitoin pyörän sivutuelle. 12-vuotias Captain Amerika oli tehnyt matkansa. Tunturi-Harrikka pääsi ansaitusti levolle.

Elin aikaista nuoruuttani vuosina, jolloin moottoripyörät tekivät paluuta maanteille. Autot olivat yleistyneet ja korvanneet ne hyöty- ja arkiajoneu-

voina 1960-luvulla. Jyväskylässä, kerrostalomme pihalle alkoi kuitenkin ilmestyä 60- ja 70-luvun vaihteessa mielenkiintoisia laitteita. Paikallinen autokauppias oli kunnostanut palaneen, nyt valkotankkisen Kawasaki A1 Samurain, jonka käynnistysyrityksiä seurassimme silmät tarkkana. Kosken Jussin tallin edessä oli myös vankka katsojajoukko, kun hän kiillotteli uutta valko-vihreätankkista Honda CB 350:tä. Muutaman vuoden päästä hän vahasi samanväristä Suzuki T 500:sta. Jussi sai suurta arvostusta keskuudessamme, kun hän eräänä päivänä laitteli pyöräänsä lähtökuntoon ja sanoi ajavansa illaksi Ouluun! Kaikki kulminoituu lopulta siihen, että kirjastosta löytyi Tekniikan Maailma numero 17/1969, jonka sivuilla oli Honda CB 750:n koeajo.



Viisitoistavuotiaana ostin kesään-sioilla ja isän avustuksella uuden Solifer 4 Speedin. Tietysti siihen piti asentaa korkeampi ohjaustanko ja suojarauta lampun ympärille.

Elämässä alkoi tapahtua paljon. Jukka osti Zündappin tilalle jalkatapillisen Solifer Exportin. Vuoden kuluttua oli vuorossa 125-kuutioinen Yamaha YAS1, ja minulla alla upouusi Solifer 4-speed. Sen kanssa tein ensimmäiset pitemmät ”prätäreissuni”, ensin mökille Ähtäriin (260 km) ja sitten syksyllä vielä mummon luo Jämsään (120 km). Olin silloin, vuonna 1972, varmasti ensimmäisiä mopoilijoita, jotka ajoivat kypärä päässä.

Meidän tulevien prätärepoikien huolenaiheeksi nousi tuleva ajokorttiuudistus, joka iskisi ikäpolveemme kaikkein pahiten. Mopokesän jälkeen emme voisi ajaa yli 125-kuutioisilla moottoripyörillä. Meitä vanhemmat kaverit olivat saaneet 16-vuotiaina kortin, jolla sai ajaa kaiken kokoisia pyöriä. Tämän seurauksena kuolema oli korjannut suuren joukon kokemattomia kuskeja, joilla ei ollut taitoja ja kypsyyttä ajaa sen ajan superpyörillä. Onnettomuuksien määrä oli räjähtänyt käsiin, ja viranomaiset halusivat saada tilanteen hallintaan.

Ajokorttiuudistuksen johdosta minun täytyi sopeutua tilanteeseen nopeasti. Menin Kuvan Moottoripalveluun Matin juttusille. Hän kertoi, että varastossa olisi vielä vanhalla hinnalla 125-kuutioisia Yamaha AS3:ia. Koska olin ahkeroinut kaikki viikonloput ja lomani isäni kaupassa, oli neuvotteluasemani kotona varsin hyvä. Jos maksaisin itse puolet Yamahan hinnasta ja korottaisin oppikoulun viimeisen luokan arvosanoja numerolla, saisin hankkia AS3:n talliin. Sopimus syntyi, ja pääsin kiillottamaan Jammun punavalkoista tankkia 15-vuotiaana, viisi kuukautta ennen ajokortti-ikää.

Tietysti minun teki mieli päästä ajamaan, vaikka oli talvi. Kotitalomme lähellä oli Tuomiojärvi. Minulle heräsi ajatus mahdollisuudesta treenata ajamista jäällä. Kyselin asiaa äidiltä, ja hän kehotti kääntymään Eeron puoleen. Eero Myllymäki oli naapurissa asuva rikoskomissaario. Menin hänen juttusilleen, ja aikansa asiaa pohdittuaan Eero tokaisi:



– Kyllä sinä varmaan tuolla jäällä saat ajella, mutta älä lähde liikkeelle heti autotallilta, vaan työnnä pyörä tuonne järven rantaan ja potkaise siellä käyntiin.

Keväiset ajopäivät aurinkoisella järven jäällä olivat unelmien täyttymys. Välillä hanki kantoj varsinkin hyvin pyörää ja ajajaa. Silloin pystyi ajamaan pitkiäkin reissuja. Kun hanki alkoi pettää, siirryin lumisille poluille ja moottorikelkkaurille. Siihen aikaan jäällä ajeltiin paljon. Tapasin usein kavereita, jotka olivat kunnostaneet vanhoja Jawoja enduropyöriksi. Heidän perässään en kesärenkaisella katupyörällä pysynyt. Jäiden sulettua alkoi piinaava odotus. Heinäkuussa sain vihdoinkin ajoharjoitteluluvan, ja elämäni seikkailu alkoi toden teolla.

Meidän perheessä on ollut seuraavat moottoripyörät:

- Solifer 4-Speed -72
- Yamaha 125 AS3 -7
- MZ TS 250 -76
- MZ TS 250 -76 + sivuvaunu
- MZ TS 250/1 -78
- MZ TS 125 -75
- Suzuki DR 600 -85
- MZ ETZ 150 -93
- MZ RT 125 -02
- BMW Funrodo 650 -96
- MZ ETZ 301 Kanuni -98
- Kawasaki ER 500 -96
- BMW R850R -96
- Kawasaki KLE 500 -98
- Honda Transalp 600 -96
- MZ ETZ 301 Kanuni -96
- MZ Baghira 660 -98
- MZ ETZ 301 Kanuni -96
- MZ ETZ 251 -93
- Piaggio Beverly 350 2011
- Vespa GTS 300 2019
- Vespa GTV 350 2011

Pikkusisko Tiina (5v) ja upea Yamaha AS3 kuvattuna Kortepohjassa autotallimme edessä alkukesällä 1973. Tiina pääsi itse moottoripyörän sarviin elokuussa 1983 (MZ TS 125).

KUKA IHMEEN CAPTAIN FINLAND

Alkumatkan Suomesta Espanjaan ajan yksin. Se on yksinäistä puuhaa, ja keskustelukumppanit ovat harvassa. Koen matkapäivien aikana paljon mielenkiintoisia asioita, mutta minulla ei ole ketään, jonka kanssa jakaisin kokemuksiani. Sitten matkaani ilmestyy Captain Finland. Kuten varmaan arvaatte, hän on alter egoni, pääni sisällä asuva höpöttelijä. Kapteenista kasvaa reissun edetessä läheinen matkakumppani, joka haastaa ja kyseenalaistaa toimintaani. Hänen kanssaan syntyy väkisin konflikteja ja jännitteitä, joita pystyy lieventämään ainoastaan hersyvä huumori ja orastava ystävyys. Ilman Kapteenia tästä matkakertomuksesta olisi tullut liian hallittu, jopa tylsä ja ”turvallinen”.

Erilaiset asenteemme elämää ja moottoripyöräilyä kohtaan rikastavat dialogia ja matkantekoa. Vuoropuhelumme haastaa, mutta opettaa myös kykyä yhteiseen ajatteluun. Karhu osoittautuu empaattiseksi kuuntelijaksi ja keskustelun herättäjäksi. Ilman häntä, uskon vakaasti, tarina jäisi köyhäksi ja vailla emotionaalista kerrosta.

Matkamotoristina koen olevani kokenut, teknisesti taitava, analyttinen, järkevä ja ennakoiva. Kapteeni puolestaan osoittautuu impulsiiviseksi, tunteelliseksi, välillä uhkarohkeaksi ja hieman idealistiseksi. Hän on kuin nuorempi versio minusta – haaveilija ja romantikko. Hän on täynnä uhoa ja hurmosta, ja juuri se lopulta kostautuu: hänen matkansa on vähälä päättyä ennen kuin se on kunnolla alkanutkaan.

Minä ajan BMW:llä. Se on vakaa ja teknisesti luotettava pitkän matkan kulkija, jossa on riittävästi tehoa

ja suorituskykyä. Se on varttuneen miehen väritön ja mauton moottoripyörä. Captain Finland saa monen sattumuksen kautta ajokikseen vanhan 125-kuutioisen MZ:n. Se on kuin sen kuski: varsin oikukas, temperamenttinen, mutta silti sitkeä ja maalaisjärjellä korjattava. Kertomuksen moottoripyörät ovat toisensa vastapareja, kuten ovat kuskitkin. Tämä tuo mielestäni tarinaan voimaa ja energiaa. Matkalla ollaan yhdessä, mutta erilaisuutemme ja elämänasenteemme synnyttävät mielenkiintoista vuoropuhelua – henkien taistoa.

Kertomus *Bokseribemarilla Euroopan ympäri* perustuu tositapahtumiin. Minä todellakin ajoin tuon matkan, ja kaikki, mistä kerroin, on oikeasti tapahtunut. Olen itekin yllätynyt, että Kapteeni tunki matkaani jo sen alkuvaiheessa. Hän pakotti ottamaan itsensä mukaan tekstiin, raivasi itselleen keskeisen roolin tarinassa ja oli lopulta varsin tyytyväinen matkaansa. Minun täytyy myöntää, että nautin itekin hänen seurastaan. Matkasta tuli ainutlaatuinen ja jännittävä.

Kun istuin koneen ääreen kirjoittamaan, en voinut etukäteen tietää, mitä tulisi tapahtumaan. Milä päällä Kapteeni heräisi? Mitä ongelmia matkan teossa tulisi vastaan? Ja mistä löytäisimme itsemme illalla? Kun lopulta pääsimme perille Espanjaan ja Baskimaahan, Kapteeni halusi jatkaa seikkailuaan.

Onneksi kotimatkalle Suomeen sain takapenkille matkaseurakseni Arjan. Hänen kanssaan matkanteko muuttui paljon helpommaksi. Suoraan sanottuna paluu Suomeen sujui ihanan huolettomasti.



BOKSERIBEMARILLA EUROOPAN YMPÄRI

23.4. - 10.6.2011

– ENSIN OLI PELKO

8 500 KM

Olinko todellakin lähdössä ajamaan yksin moottoripyörällä Euroopan ympäri? Mieli vaihtuu monta kertaa päivässä. Välillä olen matkasta kovasti innostunut, välillä tunnen epätoivoista tuskaa. Hiihdän maaliskuussa Lievestuoreen kuivatun Lipeälammen ympäri. Tänä talvena lunta on ollut paljon, ja hiihtämään pääsi jo marraskuussa. Latureitillä ei ole paljon mäkiä, silti rinnassa tuntuu ahdistusta.

Minulla on sydämen sähköjärjestelmässä häiriö – vasen kammio ei lähde heti hiihtolenkin alussa käyntiin, vaan viipyilee. Jokaisen urheilusuorituksen aikana koen pienimuotoisen ”sydänkohtauksen”. Toinen kammio yrittää käydä ylikierroksilla ja hoitaa molempien työt. Eihän siitä tahdo mitään tulla; on pysähdyttävä usein odottamaan, että laiskuri pääsisi mukaan rytmiin. Olen kuullut lääkäreiden kutsuvan tätä vaivaa sydämen haarakatkokseksi.

Lumi on keltaista, koska valotkin ovat. On outo tunne hiihtää keltaisella ladulla ja pimeässä, keskellä hiljaista iltametsää. Ajatukseni eivät vielä ehdi ulottua Unkaria kauemmaksi. Millaista siellä on? Ketä tapaisin ja miten asuisin? Mikä reitti olisi paras? Yksin en lähde ajamaan Via Balticaa pitkin, eikä vaimo varmaan päästäisikään. Puolassa liikenne on lähes kaoottista – tiet ovat kaksikaistaisia, mutta käytännössä kaistojen keskellä on kolmas kaista. Tätä ajaa aina ohittava auto suuntaan tai toiseen. Jos Via Balticalla sattuu jotain, niin ainakaan kasko ei ole siellä voimassa. Varastetusta pyörästä ei saisi mitään korvausta. Taidan silti olla pelkuri, mutta en tunnusta; parempi mennä lautalla Saksaan ja satamasta suorinta tietä Unkariin.

Mutta sulaako lumi ennen lähtöäni? Huhtikuun lopulla meidän kotikatu voi olla vielä jäässä, tai sitten tulee takatalvi. Miten saan silloin moottoripyörän Helsinkiin?

Syksyllä ostin käytetyn Bemarkin. Se on Mitsiin verrattuna järkäle, oikea juna. Jo 70000 kilometriä mittarissa, mutta kyllä se kestää. En enää voi perääntyä ja unohtaa koko matkaani. Olen puhunut siitä koko kevään kaikille, jotka tunnen. On pakko lähteä. Blogissani olen hehkuttanut suunnitelmaani, sadat ovat sen jo lukeneet.

– Let the world change you and you can change the world!

Olen katsonut moneen kertaan Moottoripyöräpäiväkirja-elokuvan ja lukenut kirjan. Myös Easy Rider-elokuva on syöpynyt alitajuntaan. Tämä on minun matkani ja tällaista ei voi tehdä kuin kerran elämässään. On heittäydüttävä seikkailuun.

Ladulla ei ole ketään. Kukaan ei hiihda takanani eikä kilvoittele edessäni. Kotimatalla autossa kuuntelen Rick Wakemania: Journey to the Centre of the Earth. Huima matka tuokin!

Koko kevät menee valmistellessa matkaa. Valmennan kahta tiimiä Tiimiakatemiassa, Madetta ja Manifantia. Treenejä on kaksi kertaa viikossa ja ne kestävät neljä tuntia. Istun siis 16 tuntia viikossa dialogiym-

pyrässä ja yritän pitää ajatukseni kasassa. Kirjoitan muistikirjaani englanniksi, että oppisin kieltä paremmin. Kielitestissä taitoni arvioitiin B2 -tasoiseksi. Testin teki tuttu mies, joka oli asiakas lähikaupassani. Hänellä oli erittäin positiivinen asenne, ja se vaikutti arviointiin. Välillä uskoin ja toivoin oppivani englantia paremmin. Ulkomaisten vieraiden kanssa totuus tulee kuitenkin esiin: etsin sanoja, lauseeni loppuvat kesken ja nolottaa.

Ammattikorkean hallinnon kanssa teen töitä lujasti. Matkaan lähteminen ei ole itsestään selvyyttä. Opettajavaihtoon kannustetaan, sillä ulkomailla työskentely katsotaan tärkeäksi ja kansainvälisyys on yksi mittari, jolla arvioidaan oppilaitoksen toimintaa. Opettajat eivät kuitenkaan ole kovinkaan innostuneita lähtemään matkaan. Minä olen innokas. Vaihdoni olisi pitkä ja työskentelisin kahdessa eri oppilaitoksessa matkani aikana – Debrecenin ja Mondragonin yliopistojen Tiimiakatemiassa. Mutta aion lähteä matkaan moottoripyörällä. Kaikki muut opettajat ovat aikaisemmin käyttäneet lentokonetta.

Lähtöluvan saaminen kestää kauan. Teen suunnitelmia ja Erasmus-tukihakemuksia. Poikkeuksellisen kulkuvälineen käyttäminen aiheuttaa hallinnolle harmaita hiuksia. Miten ajopäivät – ovatko ne työaikaa vai vapaa-aikaa? Mistä päivistä maksetaan päivärahaa, tuleeko kulkuneuvon käytöstä kilometrikorvausta? Teen Excel-taulukkoja, päiväohjelmia, lasken viime vuoden ylityötunteja ja laadin Travel-matkustushjelmaan matkasuunnitelmia. Maaliskuun lopulla saan vihdoinkin luvan lähteä. Lupa hämmentää ja arveluttaa. Onko siis lähdettävä? Enää ei ole mitään oikeaa syytä olla lähtemättä!

Bemarkini oli Keljonkankaalla Keski-Suomen Konepyöräseuran vuokraamassa isossa tallissa. Ajoin sen sinne viime vuoden lokakuussa, kuukauden viimeisenä sunnuntaina. Synkkä päivä. Yritin sinä aamuna käynnistää vaimoni Kawasakia, joka oli seissyt ulkona käyttämättömänä koko syksyn. Se ei lähtenyt millään käyntiin. Akku meni tyhjäksi, joten kytin kaapeleilla auton akun avuksi.



Moottoripyöräpäiväkirja vie lukijan Euroopan halki kahden hyvin erilaisen motoristin matkassa. Toisella on allaan luotettava ja voimakas BMW, toisella sitkeä ja sielukas itäsaksalainen MZ, joka vaatii jatkuvaa säätöä, ymmärrystä ja toisinaan myös armoa.

Vuoristoteiden sateen liukastamat serpentiinit, yli 2 200 metriin nousevat solat ja tunnelien pimeys koettelevat niin kalustoa kuin miehiäkin. Kun vauhti karkaa käsistä, kaatuminen salpaa hengityksen. Mutta tie ei kysy harmittaako - se kysyy, nousetko ylös ja jatkat matkaasi.

Seikkailu ei tapahdu vain asfaltilla. Se tapahtuu myös miesten mielissä. Kilometrien karttuessa keskustelut syvenevät. Ystävykset puhuvat kuolemasta, epäonnistumisista, rakkaudesta ja siitä, miksi moottoripyörä on enemmän kuin kulkuväline - se on kompassi, joka osoittaa kohti pelkoja ja vapautta.

Kirja sisältää päiväkirjat seitsemältä pitkältä moottoripyörämatkalta. Tarinoissa ajetaan yksin ja yhdessä Unkariin, Italiaan ja Espanjaan. Välillä poiketaan Itä-Saksaan, Tsekkoslovakiaan ja Jugoslaviaan - maihin, joita ei enää ole. Nordkappissa käydään kahdesti. Matkojen välissä on 45 vuotta elettyä elämää.

Moottoripyöräpäiväkirja on tarina rohkeudesta lähteä, sitkeydestä jatkaa ja ystävyyydestä, joka kestää ajamisen hiljaisuuden. Kun viimeiset kilometrit jäävät taakse, nousee vielä yksi kysymys: kuinka pitkälle olet valmis ajamaan löytääksesi itsesi?

"Jos aiot kokea kotiinpaluun riemun, on sinun ensin lähdettävä ja tehtävä matkasi."