

Matti Puputti

## **Moottoripyörämatka**

**19.7. – 15.8.2009**

Matti Puputti

<b>19.07.2009 (Sunnuntai)</b>
-------------------------------

<b>Koti - Helsinki (200 km)</b>
---------------------------------

Ihannekeli moottoripyörämatkailuun on pilvinen, noin 18 °C päivä. Silloin ilma on sopivan lämmin, eikä auringonpaiste kuumenna kuskia. Noin muistelin edellisessä ajoilta. Koko alkuvuoden olin [Pekingissä](#). Lähtöaamuna oli pilvistä ja 18...19 °C. Joten olin vakuuttunut päivän olevan ihanteellinen vuoden 2009 ajokauden avaamiseen.

Turusta lähtiessä lämpötila oli 18 °C. Taivas oli synkkä, kuin juuri sateen alla. Pian huomasin, ettei lämpötila ollut kovin miellyttävä ajamiseen. Kuuma ei tullut, mutta sormet alkoivat kohmettua. Ja pilvisellä säällä maisematkin olivat aika harmaat. Onneksi ilma alkoi kirkastua, ja jo Salon kohdilla oli jo 22 °C.

1-tien uusi osa Muurlasta Lohjalle oli avattu edellisenä talvena. Palasin Pekingistä Suomeen vain viikko sitten, enkä vielä ollut ajanut tuota väliä.

Ei siellä ollut mitään mielenkiintoista nähtävää. Eivätkä ne paljon mainostetut tunnelitkaan vaikutusta tehneet. Mutta kokemuksena se silti jäi hiukan positiivisen puolelle. Vanhaan tiehen verrattuna uusi tuntui nopealta ja helpolta ajaa. Matka ei ole lyhyempi, mutta sillä saa pidettyä tasaisemman nopeuden. Vanha tie kulki läpi kylien, ja sillä oli paljon nopeusrajoituksia. GPSr mittasi uuden tien yhtä pitkäksi kuin vanha oli ollut. Muun liikenteen tahtiin ajaen uusi tie on vain muutaman minuutin nopeampi. Eli todellisuudessa uusi tie vain tuntuu nopeammalta.

Tunnelien ulkopuolella pidin nopeutena vajaa 130 km/h. Kehä III:n kohdalla GPSr kertoi keskinopeuden olleen 119,5 km/h. Vielä Vuosaarella keskinopeusnäyttämä oli 109,7 km/h, matkamittarin näyttäessä 180 km.

Finnlines terminaali löytyi helposti. Vaihteeksi Suomessa näkyi tienviittoja joiden perusteella saattoi löytää perille. Sää oli muuttunut lähes pilvettömäksi, ja lämpötila noussut 24 °C:een. Kaunis kesäpäivä siis.

Huomenna yritän pysähtymättä Travemünden satamasta mahdollisimman pitkälle. Joten tankkasin valmiiksi jo Vuosaaren keskustassa.

Lipunkirjoitus meni ongelmitta, kun mukana oli etukäteen varatun matkan varausvahvistus. Lautta näkyi jäävän aika tyhjäksi, kyytiin oli tulossa muutama kymmenen autoa.

Moottoripyöriäkään ei ollut montaa. Puolen tusinaa, useimmat kahtapäällä. Ei ryhmiä.

- Yhdellä pariskunnalla oli Diversion 900. Olivat menossa Sveitsiin kahdeksi viikoksi. Viimekesänä tekivät ensimmäisen yhteisen mopomatkan Pariisiin. Olivat ajaneet jostakin pohjanmaalta, ja kertoivat aamun olleen aika vilpoinen.
- Helsinkiläinen mies tyttärensä kanssa, ajoi uutta Kawasakin matkapyörää. Kehui pyörää hyväksi matka- ja maantieajoon.
- Muiden kanssa en muista jutelleeni.

Laivayhtiön auto tuli luvattuun aikaan, ja ohjasi meidät kaikki jonossa laivaan. Mopoilijat tietenkin ensimmäisinä 😊

Laivalta löytyi liinoja pyörien kiinnittämiseen, ja kumijalkoja renkaiden taakse jarruiksi.

Matti Puputti

Henkilökunta puhui suomea, ja auttoi liinojen kiinnityksessä. Kansi on kiinni laivan liikkeessa, joten tavaroita voi jättää pyörän päälle.

Hytti on pieni, ja siihen oli tungettu kolme miestä. Saavuin ensimmäisenä, joten sain valita mieleiseni vuoteen.

Laivalla oli hyvin tilaa, etten sanoisi tyhjää. Sunnuntain lehdessä oli mainostettu viimehetken lippuja alle satasella. Minä olin ostanut lippuni jo [kesäkuussa](#). Jälkiviisaana olisi lipun ostoa kannattanut viivyttää viimehetkeen.

Ruokaliput kannattaa ostaa etukäteen. Laivalla niiden yhteishinta on melkein kymppin kalliimpi. Ja pitäähän laivalla kuitenkin syödä.

Itse asiassa ei siellä juuri muuta tekemistä olekaan.

Kolme tuntia laivan irtauduttua laiturista, ensimmäinen buffet ateria tarjottiin klo 18. Ruoka oli hyvää ja sitä oli riittävästi. Ei vedä vertoja Vikingin ruåtsinlaivojen buffetille, mutta parempi kuin [Naantali-Kapelskär -lautoilla](#). Alkoholijuomat pitää ostaa erikseen, niitä sai ravintolan viereisestä baarista. Punaviinipullot näyttivät olevan usean pariskunnan suosiossa.

Illalla meri oli tyyni ja taivas tyven.

Matti Puputti

<b>20.07.2009 (Maanantai)</b>
-------------------------------

<b>Travemünde - Hannover/Laatzen (248 km)</b>
---

Yöllä kolmen ja neljän välillä oli aaltoja. Hytti oli aivan laivan etuosassa, joten aaltojen iskut ja keinutus tuntuivat.

Muutoin sain nukuttua hyvin. Ilmanvaihtokin tuntui toimivan, vaikka hytissä nukkui kolme aikuista. Aamulla meri oli taas tyyni, eikä aalloista ollut tietoaakaan.

Hyteissä on Internet-yhteys, jonka käytöstä ei veloiteta erikseen. Mutta matkustajalla pitää olla oma Ethernet-kaapeli. Langatonta verkkoyhteyttä ei ollut tarjolla.

Mukanani oli Pekingistä ostettu kirja, Wu Chengenin "*Xiyouji*" (englanninkielinen nimi "*Monkey*"). Kirja oli mainiota luettavaa, muttei kannella istuminen kauaa maittanut. Tuulikin oli kylmä, vaikka aurinko paistoi.

Joku väitti nähneensä lautalla Marja-Liisa Kirvesniemen perheineen. Minua mokomat menneiden talvien hiihtosankarit eivät kiinnostaneet. Joten menin saunaan. Eihän lautalla muutakaan voinut.

Lautan sauna on ilmainen. Se on auki suurimman osan päivää. Saunan vaatelokeron lukko toimii 2€:n kolikolla. Mutta käytännössä kaikki säästivät rahan ja jättivät vaatekaapin lukitsematta. Saunassa on poreallas, ja käynti suoraan aurinkokannelle - ja sitä kautta kannen baariin. Syömisen lisäksi sauna on parasta ajanvietettä koko lautalla.

Suunnittelin ajavani moottoritietä A1 Hampuriin ja sieltä A7:ää etelään. Tänään yrittäisin mahdollisimman pitkälle, sillä jokainen ajettu kilometri on kilometri kohti Fillingsiä, jonne yritän huomisillaksi.

Moottoripyöräilijät keskustelivat matkasuunnitelmistaan. Kawasakilla ajelevat isä ja tytär palaisivat loppuviikolla Puolan Gdyniasta Helsinkiin. Diversion-pariskunta taas suunnitteli ajavansa Hampuriin ja sieltä A7:ää Lindauhin.

Kawasakimieheltä saimme vinkkejä majapaikoista. Hampurissa, vähän ennen Süderelbeä, olisi moottoritien varressa maantiehotelli. Seuraavat tietämäni matkalaiselle sopivat (lue: edulliset, helposti löydettävät ja illalla auki olevat) hotellit olivat Hannover/Laatzenin Etap ja Kasselin Etap.

Lautta oli satamassa muutaman minuutin etuajassa. Vaikka päivällä oli ollut sadekuuroja, nyt keli oli aurinkoinen.

Moottoripyörät joutuivat odottelemaan, että ensimmäiset autot ehtivät alta pois. Pääsin ajamaan laiturille klo 20:14.

Reitti satamasta kohti Hampuria oli helppo löytää. Tienviittoja oli paljon ja ne olivat helppolukuisia. Nyt alkoi jännitys, miten pitkälle illan aikana ehtisin ajaa.

Kun moottoritie avautui, nostin nopeuden 170 km/h:iin. Muut lautalta tulleet mopot taisivat kääntyä toisaalle. Ainakin ne jäivät kyydistä heti kättelyssä.

A1:llä pääsi ajamaan hiukan vapaammin. Edellisistä vuosista olin oppinut, että takalaukun kanssa ei ole mukava ajaa kovaa. Nyt olin pakannut tavarat sivu- ja tankkilaukkuihin, ja jätin takalaukun

Matti Puputti

kotiin. Sen huomasi. Pyörä käyttäytyi vakaasti 170 km/h:ssä, ja käyttäytyi vakaasti 190 km/h:ssä. Olinkin jo melkein unohtanut, kuinka mukava RT:llä oli ajaa reipasta matkavauhtia moottoritiellä.

Laitoin GPSr:n reitittämään Laatzenin Etap-hotellille. Sama paikka jossa olin **viime kesänä**. Aluksi GPSr arveli minun ehtivän sinne klo 22:20. Mutta vauhdin pysyessä alkoi arvioitu aika pudota. Hampurin kohdilla olin kirinyt tuloajaksi jo 22:08.

Juuri ennen Hampuria alkoi sade. Ajonopeus putosi heti reilusti. Edellisinä vuosina A1:llä oli tietöiden takia kovaa ruuhkaa Hampurin kohdilla. Nyt työt oli saatu valmiiksi, ja moottoritie veti hyvin. Mutta sateen yllyttyä piti pysähtyä laittamaan goret. Pysähdyksessä tuhraantui 10 minuuttia. Sitten taas eteenpäin. Suorilla nopeus nousi, mutta ainakin muutaman kilometrin ajelin reilusti alle 150 km/h.

Hampurin jälkeen sade lakkasi, ja myöhemmin tie kuivui. Ajelin taas hyvää vauhtia, 170...180 km/h. A7 jatkuu kolmekaistaistena noin viisikymmentä kilometriä Hampurista etelään. Soltaun kohdilla tie muuttuu kaksikaistaiseksi (per suunta). Tielle alkoi heti muodostua jonoja, ja jouduin taas hidastelemaan muita väistellessä.

Matka oli edennyt hyvää vauhtia, eivätkä sateen kastelemat vaatteet enää haitanneet. Mutta puoli kymmenen jälkeen alkoi ilta nopeasti pimetä.

Hannoverin kohdilla totesin ehtiväni Kasselin Etap-hotellille vasta klo 23 jälkeen. Joten päätin jäädä yöksi Laatzenin Etapiin.

Lopuksi vielä eksyin pikkuteillä kääntyillessä, ja taas tuli 10...15 min lisäkiertä. Hotellin pihaan kurvasin kaksikymmentä yli kymmenen. Ilman kaikkia ylimääräisiä pysähdyksiä olisin hyvin ehtinyt perille ennen kymmentä.

Pimeä laskeutui niin nopeasti, että hyvälläkin ajokelillä se olisi ehtinyt Göttingeniin ennen minua. Jos sade olisi alkanut jo satamaan saapuessa, olisi ollut järkevää yöpyä Hampurissa. Lautan myöhästyessä voisi paras vaihtoehto olla hotelli Lyypekissä.

Laatzenin Etap-hotellin vastaanotto oli sulkeutunut klo 22. Vastaanoton sulkeuduttua sisään voi kirjautua pääoven tuulikaapissa olevalla automaatilla. Automaatti toimii myös enklanniksi. Luottokorteista toimi ainakin Visa ja Masters.

Huoneen hinta ilman aamiaista oli 36€. Aamiainen olisi ollut 6€ lisää. Halusin yrittää aamulla liikkeelle mahdollisimman nopeasti, joten aamiainen sai jäädä.

Parkkipaikka on hotellin pihalla. Se ei ole vartioitu. Mutta Etap hotellit ovat niin syrjässä, ettei tänne vandaaleja eksy.

Hotellissa oli langaton Internet yhteys (WLAN), mutten saanut sitä toimimaan. Ehkä hotellin vastaanotosta olisi saanut käyttäjätunnuksen ja salasanan?

Matti Puputti

<b>21.07.2009 (Tiistai)</b>
<b>Hannover/Laatzten - Fillinges (1 104 km)</b>
<b>Solat: Col de Landoz-Neuve, Col du Mollendruz</b>

Pyörä liikahti hotellin edestä aamulla ennen seitsemää. Tänään oli tarkoitus ajaa Fillingsiin, Ranskaan, Geneven lähelle. [Viimevuotisen kokemuksen](#) pohjalta tiesin edessä olevan pitkän ajopäivän.

Aamu vaikutti lupaavalta. Aurinkoista ja harsopilveä, lämpötila 11,5 °C. Television sääennusteet lupailivat sadetta Kasselin eteläpuolelle.

Tihkusadekuurot alkoivat ennen Göttingeniä. Kasselin jälkeen sade oli jatkuvampaa. Hartz vuoristossa moottoritie mutkittelee rinteitä ylös ja alas, ja välillä pelotti riittääkö pito mutkissa märällä asfaltilla.

Sateen alettua nopeus laski lähelle 150:ntä kilometriä tunnissa. Lisäksi ruuhkissa piti hidastella, ja muutama isompi tietyömaakin matkalle sattui. Mutta pääsin ajamaan pysähtymättä, eli matka koko ajan taittui.

Kasselin jälkeen A7 jatkaa suoraan etelään, ja tietä A81 pääsee Stuttgartin ohi Mustien Metsien (Schwarzwald) itäpuolelle.

A7:ää ajoin [kesällä 2007](#), ja A81:tä Stuttgartista etelään [kevällä 2003](#). Mutta Würzburgin ja Stuttgartin välinen tie oli vielä katsomatta, joten sinne.

Sade ei ollut rankka, mutta tauoton. Lämpötila laski 10 °C:een - ja kävi hiukan allakin - eikä ajaminenkaan enää tuntunut niin hauskalta. A7/A5:n liittymässä pyörän hallinta kohmeisilla käsillä tuotti vaikeuksia loivissakin kaarteissa.

A5-tien liittymän jälkeen A7 osoittautui tylsäksi ajaa. Lisäksi tie on kaksikaistainen (per suunta). Sain hidastella hitaampien tukkiessa tietä. Aloin harmitella, etten ollut valinnut A5:ttä, eli läntisempää reittiä. Siellä tie olisi ollut parempi ajaa. Aloin harkita kääntyväni Fuldan jälkeen tielle A66, kohti Frankfurtia.

Fuldan kohdilla sade lakkasi, ja lämpötila nousi muutaman kilometrin matkalla 13 °C:een. Lisäksi sormet olivat liian kohmeiset GPSr:n uudelleen ohjelmointiin, joten päätin jatkaa kohti A81:tä.

Würzburgin jälkeen ajetaan hetki A3:a länteen, ennen kuin päästään A81:lle. A3:lla maisemat olivat melko mäkiset. Mutta A81 ei ollut mielenkiintoinen, ja maisemat olivat tylsiä. Kaksi kaistaa per suunta. Onneksi liikennettä oli harvakseltaan, joten sain ajella reilusti yli 150 km/h nopeuksia.

Taivas kirkastui, ja matkalainen sai kokea yhden etelänmatkan ihmeistä: lämpötila muuttui nopeasti matkan edetessä, ja joka kilometrin jälkeen ilma tuntui selvästi lämpöisemmältä. Stuttgartin kohdilla mittari näytti 25 °C.

Stuttgartissa moottoriteitä on jo niin runsaasti, että niissä voi eksyä. Tulipahan tehtyä kierros lentokentän kautta.

Matti Puputti


Siitä etelään A81 on maisemiltaan samanlainen kuin A7 samoilla korkeuksilla. Paljon peltoaukeita. Mustien Metsien kukkulat jäivät sen verran kauemmas, etteivät hallitse länsipuolen maisemaa. Ajoin Mustien Metsien läpi Freiburgiin. Tiellä (B31) oli paljon raskasta liikennettä ja vain harvoja ohituspaikkoja. Eli jonoja syntyi.

Freiburgin keskusta on kaunis, ja sinne olisi voinut pysähtyä lounaalle. Mutta kaupunki oli minulle vieras, enkä halunnut käyttää aikaa ravintoloiden etsimiseen. Joten jatkoin saman tien eteenpäin A5:lle.

Ranskan rajalla mittari oli noussut jo 34 °C:een.

Tähän saakka kaikki oli sujunut ongelmitta. Ongelmat alkoivat heti Ranskan puolelle saavuttua. Lagrange kylän kohdalla, moottoritiellä A36 on tietulli. Päädyin jonoon, jossa piti maksaa luottokortilla. Merkeistä huolimatta automaatti ei huolinut korttiani. Jouduin peruuttamaan, eikä se ollut helppoa. Takana oli hölmöjä ranskalaisia henkilöautoilla, ja jono kasvoi koko ajan.

Lopulta pääsin rännistä ulos, ja yritin toista jonoa. Merkeissä selvästi kerrottiin jonossa olevan henkilökassan. Ei ollut, oli pelkkä automaatti. Ja perääni tuli iso rekka, eli pois ei enää pääsisi edes peruuttamalla. Pitkän kiroamisen ja automaatin potkimisen jälkeen korttini yhtäkkiä kelpasi. Lienevät patonkipaskiaiset kytänneet jossakin monitorien takana, ja todenneet lopulta tarpeeksi kiusanneensa ulkomaalaista.

Tietulliautomaateilla kaikki ohjeet olivat vain patonkinkielellä. Ei ensimmäistäkään enklanninkielistä tekstiä missään. Myös kuvamerkit olivat sekavia. Kiinalaiset kirjoitusmerkit olivat helpompia ymmärtää 

Montbéliardin kohdilla käännyn etelään, Le Doubs -joen laaksoon, Juralle. Ajelin reilut kuusikymmentä kilometriä Morteau'hön, matalia kukkuloita ja mielenkiinnottomia pikkuteitä. Morteau'n jälkeen tie kulki Doubs -joen uurtamaan kanjoniin, joka oli hieno. Doubs näyttäisi kovertaneen syvän uoman myös Morteau'stä itään, Ranskan ja Sveitsin rajalle. Pitää joku kerta käydä katsastamassa se.

Lopulta tultiin päivän ensimmäiselle passolle. Pohjoisesta passolle nouseva tie lähtee Mouthe kylästä, idempänä Doubs joeksi levenevän pikkupuron varrelta. Nousussa tien päällyste oli rikki, ja muutoinkin tie oli huonokuntoinen. Reitti kulkee pääosin metsässä.

Passolla (**Col de Landoz-Neuve**, 1 260 m) ei ollut mitään mielenkiintoista. Näkyi olleen maatalo ja lehmiä laitumella.

Tiellä oli paljon henkilöautoliikennettä. Taisivat olla Sveitsin puolella töissä käyviä palaamassa illaksi kotiin.

Sveitsin raja on muutama kilometri passon jälkeen. Ainakin tänään se oli miehittämätön. Siellä sain vihdoon riisuttua haalarien alla aamusta asti olleet goret. Juralla lämpötilat eivät enää nousseet yhtä korkealle kuin alhaalla laaksossa, mutta tukalan kuumilta varusteet silti tuntuivat.

Sveitsin puolella tie laskee Jouxjärvelle (Lac de Joux). Järven itärannalta nouseaan seuraavalle passolle. Tie oli edellistä paremmassa kunnossa.

**Col du Mollendruz** (1 184 m), keskellä metsää, ei mitenkään mielenkiintoinen. Passolla oli paljon autoja ja traktoreita. Kartan väitteistä huolimatta maisemia siellä ei ollut.

Passon etelärinteeltä on kaunis näköala Genevejärven itäosaan. Tie jatkoi tasangon yli Genevejärven rantaan.

Matti Puputti

Koskei minulla ollut Sveitsin moottoritietarraa, jouduin ajelemaan pienempiä teitä. Lausannesta Geneveen kulkeva maantie numero 1 myötäilee järven pohjoisrantaa. Tie kulkee läpi kylien keskustojen, ja nopeusrajoitukset ovat sen mukaiset. Perroy'sta Fillingesiin on 55 km, ja minulta kului siihen 1 h 20 min.

Fillingesiin saavuin vähän ennen kahdeksaa, takana yhteensä 1 104 kilometriä ajoa.

Päivä oli onnistunut:

- Ajoin pitkät pätkät isoja teitä. 635 km Laatzenista Bad Dürreheimiin (A7, A3, A81), 75 km läpi Mustien Metsien (B31), 35 km Freiburgista Ranskan rajalle (A5), ja vielä 80 km Montbéliardiin (A36). Kahden tankkauksen lisäksi ensimmäinen pidempi tauko - 10 minuuttia - oli Landoz-Neuve passolla, vajaa 11 tuntia Laatzenista lähdön jälkeen. Silti päivä ei tuntunut liian pitkältä.
- Aamun sateiden jälkeen, sää lämpeni aurinkoisen kautta helteisen kuumaksi. Moottoritiellä ajonaikainen tuuletus piti kuskin viileänä, mutta Juralla tuli jo hiki. Gorevuoret riisumalla [ajovarusteet](#) sopivat hyvin myös kuumiin ajokeleihin.
- Perille Fillingesiin ehdin ennen iltakahdeksaa, eli sopivasti syömään.
- Päivän ainoat ongelmat liittyivät patonkimaahan. Sen takaperoiseen "kulttuuriin" ja avoimeen vihamielisyyteen kaikkia ja kaikkea ulkomaalaista kohtaan.

Matti Puputti

<b>22.07.2009 (Keskiviikko)</b>
<b>Fillinges (Tour de France) (122 km)</b>
<b>Solat: Col de Romme</b>

Eilen alkaneet Ranskan-vaikeudet jatkuivat aamulla.

Yritin käydä tankkaamassa. Mutta bensaa sai vain jos osasi puhua patonkia. Ensimmäisen huoltoaseman jonossa ranskalaiset kiilasivat törkeästi heti kun huomasivat ulkomaalaisen rekisteritunnuksen. Kun lopulta pääsin bensapumpulle, sen automaatti puhui ja kirjoitti ainoastaan patonkinkielellä. Useista yrityksistä huolimatta en onnistunut saamaan bensaa. Kiersin kolme eri asemaa, kaikissa myytiin vain patonkia puhuville asiakkaille. Toisin kuin Kiinassa, täällä ei enklanti ole vaihtoehtona edes automaatissa. Lopulta löysin aseman, jonka myyjä ei tajunnut kysyä mitään, joten huomasin minut ulkomaalaiseksi vasta kuin oli jo avannut pumpun. Mies väänsikin naamansa aikamoiseen irveeseen, kun maksamaan tullessa puhuin enklantia.

Ranskan ympäriajo (Tour de France) on jokavuotinen polkupyöräkilpailu. Ja joka vuosi paikkakunnat kilpailevat siitä, missä tuo reitti seuraavana vuonna kulkisi. Kilpailu tuo reitille sekä turisteja että mainetta. Varsinkin vuoristoreitit hyötyvän kilpailun tuomasta mainoksesta. Tänäkin kilpailijajaksolla ajaisivat Bourg-Saint-Mauricesta, Roselenden eteläpuolelta, Le Grand-Bornandiin, Colombiëren länsipuolelle, yhteensä 169,5 km. Reitillä kuljettaisiin ainakin viiden passon kautta. Lähimpänä Fillingesiä reitti käy Cluses'n kaupungissa.

Tutut suosittelivat katselupaikaksi Scionzier kaupungin kauppakeskuksen pihaa. Se on Cluses'n länsipuolella, juuri ennen kuin pyöräilijät nousevat Col de Rommelle. Kaikkien mielestä rinteellä tai passolla kilpailu olisi vielä näyttävämpää. Siellä pyöräilijät hikipäissään ja naama kivusta vääränä hitaasti polkevat rinnettä ylöspäin. Scionzier on laakson tasangolla, joten siellä pyöräilijät pyyhkäisivät ohitse sekunneissa. Mutta passoillakin on ongelmansa. Poliisi sulkee kilpareitin useampi tunti ennen kilpailijoiden saapumista. Joten katsojilla ei ole mahdollisuutta siirtyä minnekään. Ja kilpailun jälkeen, kaikkien rynnistäessä tielle samaan aikaan, alas pääsy voisi ruuhkissa viivästyä vielä pitkän tovin lisää.

Alhaalla laaksossa oli kuuma, 29 °C. Kello oli 10:45, ja kauppakeskuksen parkkipaikka jo melkein täysi katsojien autoista. Tie kuulemma suljettaisiin noin klo 13 ja avattaisiin taas noin klo 17. Koska rinteellä ja passolla saisin nähdä polkupyöräilijöiden kivuliasta puuskutusta, ja koska he joutuisivat ajamaan ohitseni hitaammin (lue: minulle jäisi enemmän aikaa viskoa heitä pienillä kivillä), päätin jatkaa ylös kohti Romme passoa.

Ruuhkissa seistessä oli tosi kuuma. Moottorin tyhjäkäynti lämmitti kuskia vielä lisää. Sitten alkoi tiikusade, joka laski lämpötiloja nopeasti. Mutta kuskin oloa se ei tietenkään parantanut.

Passolle vievälle tielle ei enää päästetty autoja. Minut sentään päästettiin, olinhan moottoripyörällä. Rinteellä tienvarret olivat täynnä turisteja, henkilöautoja ja matkailuautoja. Turistit grillasivat ruokiaan, ja polkupyöräilijät yrittivät yhä ylemmäs kohti passoa. Kuulemma harrastelijalta nousu vie tunnista kahteen. Ja aikamoinen nousuhan se olikin. Laaksossa aloitetaan 490 metristä, ja passo on 1 300 metrissä. Matkaa tulee yhdeksän kilometriä.

Matti Puputti

Pohjoinen rinne Romme passolle on hyvä ajaa. Muutama serpentiini, jyrkkää kallioseinämää ja maisemia alas Arve laaksoon (Vallée de l'Arve).

**Col de Romme** (1 300 m). Passon kohdalla on kylä, joka tänään oli täynnä turisteja.

Polkupyöräkilpailun välietappi sijaitsi aivan kylän pohjoisreunalla, jyrkimmän nousun tasaantuessa passon yli vievälle tasangolle.

Kylän reunalla liikennettä ohjannut mies kysyi jotain patonkinkielellä. Kun en vastannut mitään, hän vaihtoikin heti enklanniksi. Se oli positiivinen yllätys.

Mies kysyi haluanko parkkeerata, ja vei sitten tien varteen rakennetulle, mopoille varatulle parkkipaikalle. Parkki oli ilmainen. Niin taisivat olla myös autoille varatut paikat. Ja paljon siellä ajoneuvoja olikin, ei niitä kukaan olisi ehtinyt rahastamaan.

Käytännön järjestelyt yllättivät positiivisesti. Vähäiseen tilaan oli rakennettu paljon parkkipaikkoja, ja mopoilijoille oli varattu omat paikkansa.

Passolle tuli kolmisenkymmentä isoa matkamopoa - saattoi olla enemmänkin. Pääosa oli Ranskan rekisterissä, mutta joukossa oli monia muitakin Euroopan maita.

Kylän pelloille oli levitetty monenlaista festivaalitelttä. Olut maksoi 2€ (2 dl), plus 1€ pantti muovimukista. Kylän kaksi ravintolaa oli varattuja joillekin ryhmille, mutta grilliteltoista sai makkaraa patongilla. Jostain löysin lämmintä soppaa - 4,5€, ja kipun sai pitää. Kuittiin kirjoittivat 10€, en tiedä miksi.

Passolla oli paljon turisteja. Myös ulkomaalaisia. Niin paljon, että osa järjestäjistä suostui puhumaan enklantia. Hyvä niin, ruoan ja juoman tilaaminen oli paljon helpompaa.

Laaksossa alkanut tihkusade muuttui hissukseen oikeaksi sateeksi. Alkuiltapäivästä se oli välillä rankka, taivas oli todella synkkä, ja tuuli riepotti tienvarren mainoksia. Onneksi sade vähitellen rauhoittui, ja ennen kilpailijoiden saapumista lakkasi kokonaan.

Saavuini passolle puoli kahdentoista aikaan. Hiukan puolenpäivän jälkeen tie suljettiin moottoriajoneuvoilta. Sitten oli muutaman tunnin tauko, ja kaikki tuntui pysähtyvän.

Kylän asukkaat vieraineen sulkeutuivat terassipöydilleen syömään grillattuja ruokiaan, turistit harhailivat eksyneen näköisinä pitkin kylän raittia, innokkaimmat ihailijat konttasivat asfaltilla sankariensa nimiä siihen maalaten, ja poliisit seisoivat hölmön näköisinä tekemättä mitään hyödyllistä.

Lopulta ohi ajoi ensin poliisiauto, ja sen perässä jono mainostajien autoja. Ei mikään pieni jono, sillä ohiajo kesti tasan neljäkymmentä minuuttia. Autoista viskottiin sponsorien tuotteita kadun varren yleisölle. Karkkipusseja, lakkeja, pesuainenäytteitä, ja muuta sellaista.

Monelle ranskalaiselle päivän huippukohta näytti olleen, kun autoista heiteltiin mainospakkauksia leivänmurusina kerjäläisille. Näky oli aika surkuteltava. Kadun varressa köyhälistö parveili molemmat kädet ojossa, autossa istuvat näyttivät kyllästyneiltä ja viskoivat tuotteita suoraan ihmisten silmille tai jalkoihin. Pari kertaa näin autossa istuvan tähtäävän kovapakatun mainospakkauksen suoraan kadun varressa kädet ojossa odottavan otsaan.

Ei tuosta positiivista tuotemielikuvaa syntynyt. Kiinassakin on köyhiä, muttei siellä tällaista kohtelua olisi siedetty. Silti ranskalaiset olivat innoissaan, ja pitivät jotenkin hienona kun saivat kaivaa irtokarkkeja ojanpohjan mudasta.

Kulkueen jälkeen tuli vielä muutamia pakettiautoja, joista myytiin Tour de France -tuotteita.

Matti Puputti

Kilpailijoilta kului lähes tunti laakson vastakkaiselta puolelta alas Cluses'een ja ylös Rommelle. Heidän etenemistään pystyi seuraamaan katsomalla helikoptereita, jotka hyrräsivät kilpailijoiden päällä aivan mehiläisparven tavoin.

Lopulta kilpailijat alkoivat nousta Rommen pohjoisrinnettä. Ja helikopterit nousivat rinteen reunaa polkupyöräilijöiden tahtiin. Helikoptereiden noustessa rinteen reunan yli ylätasangon ylle, vaikutelma oli kuin katsoisi amerikkalaista toimintaelokuvaa.

Tänään kilpailijat olivat nousseet jo kolmelle passolle, joten ryhmä oli hajautunut useaksi joukoksi. Rommen kohdilla ensimmäisen ja viimeisen kilpailijan välillä eroa oli melkein puoli tuntia. Ensimmäisenä tuli kai neljän tai kuuden pyöräilijän ryhmä. Sitten useita yhden tai muutaman pyöräilijän ryhmiä. Jotkut ajoivat kovaa myös Rommen kylän kohdalla, jotkut näyttivät ottavan ylätasangolla hiukan rennommin. Kunkin pikkuryhmän edellä kulki auto tai mopo vilkut päällä tööttää huudattaen. Ja ryhmien perässä tuli autoja, varapyöriä katolla.

Lopuksi tuli "pääryhmä". Siinä oli enää alle puolet kilpailijoista, muiden kirittyä mäkiosuuksilla karkuun. Pääryhmän edellä kulkevasta autosta kuulutettiin patonkinkielellä jotain - ehkä että tässä on pääjoukko. Heti joukon perässä tuli poliisimoottoripyörä, ja sitten tie oli taas avoin muulle liikenteelle.

Heti tien avauduttua ensimmäiset autot alkoivat valua kohti pohjoisrinnettä, suuntaan josta kilpailijat olivat tulleet. Kylän pohjoispäässä oli iso monitori, jonka eteen kansaa ryntäsi katsomaan kisan loppuosaa. Kansa tukki tien, ja liikenne seisahtui. Etelään vievä tie ei vielä ollut auki, joten kylän raitti täyttyi saman tien paikallaan seisovasta autojonosta. Lopulta tungokseen saatiin sen verran tilaa, että yksittäiset ajoneuvot pääsivät soljumaan ihmismassan lävitse. Autoilla oli minuakin vaikeampaa päästä tungoksessa eteenpäin, joten ohittelin melkein koko jonon jo ennen jyrkemmän alamäen alkua.

Alempana rinteeseen jääneet kertyivät katselemaan kisan loppua televisioista - yleensä mutkien kohdilla, sillä siellä maa oli tasaisempaa. Jokaisessa mutkassa sai varoa sen takana keskellä tietä seisoskeleva, televisiota tuijottavia polkupyöräturisteja. Laaksossa tien suu oli ahdas, ja vaikka ajoneuvot ajoivat siitä pysähtymättä, syntyi saman tien useamman kilometrin pituinen jono. Vastaantulijoita ei ollut, joten mopoilijana ohitin koko jonon ajamalla vasenta kaistaa.

Rommen etelärinnettä en tänään nähnyt. Pohjoisrinteellä tie oli hyvässä kunnossa, paikoin uutta päällystettyä. Oikein hyvä passoreitti, kannattaa ajaa. Tie on paljon kapoisempi kuin Cluses'sta Col de la Colombiérille nouseva [Suuri Alppitie](#). Mutta Rommen reitti on kauniimpi ja mielenkiintoisempi. Le Reposoir'ssa Rommelta tuleva tie yhtyy Colombiérille nousevaan tiehen.

Matti Puputti

<b>23.07.2009 (Torstai)</b>
<b>Fillinges (<i>Mont Salève</i>) (110 km)</b>
<b>Solat: Col de la Croisette, Col des Pitons, Col des Convers</b>

Aamulla taivas oli pilvessä ja säätiedotteet lupasivat sadekuuroja. Sateen uhkaamana päätin jättää pyörän tänään talliin, ja lainata Maddalenan autoa. Tavoitteena oli käydä Mont Salèven lounaispäässä olevalla passolla.

Mont Salève on kukkula aivan Geneven kaupungin eteläpuolella. Sveitsin raja kulkee vuoren juurella, vuori on Ranskan puolella. Vuoren ylätasanko kulkee lounaaseen, eli samaan suuntaan kuin Jura Geneven pohjoispuolella. Vuorelta löytyy useita maisemapaikkoja.

Vuoren korkein kohta on sen lounaispäässä. Sieltä löytyy myös Pitons passo. Yllättäen **Col des Pitons** (1 340 m) ei ollutkaan tien korkeimmassa kohdassa. Ylätasangon tie kulkee pitkin vuoren paljasta huippua, ja korkeimmillaan nousee 1 347 metriin. Siitä pari sataa metriä lounaaseen ollaan jo syvällä metsän sisällä, ja Pitons passolla. Passo on vuoren yli etelästä pohjoiseen kulkevalla polulla. Tie jatkaa lounaaseen.

Kun lounaassa tullaan ulos metsästä, avautuu näköala etelään ja kaakkoon. Myös Annecy kaupunki ja Annecyjärvi (Lac d'Annecy) näkyvät. Matkan jälkeen karttoja lukiessa huomasin, että tuolla maisemapaikallakin on nimetty passo: **Col des Convers** (1 305 m).

Mont Salèven huipulla kulkeva maisematie kannattaa ajaa. Koillispäässä on pari suosittua piknikpaikkaa, joista avautuu panoraama Geneve kaupungin ja -järven länsiosan yli Juravuorille. Vuoren lounaispäässä tie mutkittelee alaspäin välillä metsässä ja välillä aukealla, maisemien antaessa etelään ja kaakkoon. Tie oli hyväkuntoinen, päällyste oli hyvää, tiessä on paljon mutkia ja ylätasangolla hyvä näkyvyys. Oikein mukava reitti ajaa.

Vuorelta laskeuduttuani jatkoin itään, kartassa maisematieksi merkittyä D27:ää, Chaumetiin. Reitti oli hyvä ajaa, maalaistietä ja aukeaa mutkatietä. Maisemia en juuri nähnyt, mutta mukava tie tuokin.

Tämänpäiväinen kierros jäi aika lyhyeksi. Olin takaisin Fillingenissä jo ennen aamukymmentä. Loppupäivän käytin auton ja mopon pesemiseen. Illalla kävimme Maddalenan toimistokaverin yllätys syntymäpäiväjuhilla. Vai voikohan naisen 40-vuotispäiväjuhla olla yllätys? Ainakin kaikilla siellä oli hauskaa.

Matti Puputti

<b>24.07.2009 (Perjantai)</b>
<b>Fillinges (Lounais-Jura) (348 km)</b>
<b>Solat: Col de Cuvéry, Col de Bérentin, Col de Bellerocche, Col de Colliard, Col de la Chéminee, Col de Cuvillat, Col de Pisseloup, Col du Cruchon, Col de la Berche, Col de la Rochette, Col de la Lèbe, Col de Ballon, Col du Nivollet, Col du Cendrier, Col de Montratier, Col du Berthiand</b>

Jura on poimuvuoristo. Kukulajonot kulkevat rinnakkain, keskenään samansuuntaisina. Lounais-Juralla suunta on pohjoiseen, Lyoniin vievän moottoritien (A40) pohjoispuolella vuoristo kääntyy koilliseen, ja aivan Juran itäpäässä jonot ovat kääntyneet itään.

Juran nimi tulee Keltin kielestä, ja on tarkoittanut metsää. Jura on siis "Metsävuoret", ja tuo nimi kuvastaa hyvin sen kukkuloita.

Juran lounaiskärjessä oli iso joukko minulle käymättömiä passoja. Lisäksi Maddalena kehui Génissiat'n padon olevan joltisenkin upea näköalakohte.

Koska aamulla oli aurinkoista, läksin tänään Juralle.

Génissiat on Bellegarde kaupungista etelään, Rhône joen laaksossa, Juran itäpuolella. Tuolla kohdin joki on kovertanut syvän kanjonin, ja sitä täyttämään ranskalaiset ovat rakentaneet padon ja voimalaitoksen.

Padon pohjoispuolella, kanjoniin muodostuneella järvellä ei näkynyt mitään erityistä toimintaa. Lienee liian pieni lammikko purjeveneille tai muulle huvitoiminnalle.

Paikka on silti käymisen arvoinen. Aamuauringossa kanjoni, pato ja järvi näyttivät kauniilta.

Seuraavaksi nousin Juralle. Rinteessä oli pientä lehtipuuta ja pensasta, mutta paikoin avautui näköaloja itäpuolen tasangolle. Tie on öljysoraa. Tielle oli ilmeisesti ajettu soraa joitakin viikkoja aiemmin. Irtokivet pelottivat jonkun verran. Puiden välistä pilkahtelevan aamuauringon välkkeessä pinnoitteen sora näytti irtonaiselta.

**Col de Cuvéry** (1 178m). Passolta löytyy pelkästään tienvarressa seisovat nimikyltit. Tällaisia passoja Ranskan kukkuloilla on paljon.

Saman kukkulajonon eteläkärjessä on tunnetumpi passo, Col de Grand Colombier.

Passon länsipuolella levitettiin uutta öljysoraa. Neljä kilometriä sain ajaa juuri levitetyllä soralla, 20...30 km/h. Ei mikään paras mahdollinen ajokokemus.

Seuraavaksi **Col de Bérentin** (1 144m). Täälläkään ei ollut mitään palveluja. Passo on metsän keskellä, joten ei ole maisemiakaan. Passon yli kulkeva tie oli hyväkuntoinen.

Päivä alkoi aurinkoisena, ja nyt se alkoi muuttua kuumaksi. Öljysorateilla tuo tarkoitti pinnan muuttumista liukkaaksi.

Matti Puputti

Ajelin jotain maaseututietä, kun yhtäkkiä jossakin mutkantapaisessa huomasin takarenkaan irtoavan tiestä. Nopeutta oli vain 60 km/h, eikä eturenkaan pito irronnut, joten sain pidettyä pyörän pystyssä. Silti se pelästytti jonkun verran. Olin kahdestaan pyöräni kanssa kaukana kaikkialta, keskellä harvaan asuttua maaseutua, tiellä jolla päivässä ajoi varmaan vain muutama ajoneuvo. Vahingon sattuessa avun saanti voisi olla vaikeaa.

**Col de Belleruche** (1 056 m) on tosi syrjässä. Kapea yksikaistainen metsätie, ei varmaan paljoa liikennöity. Passo on metsän sisällä, ei mitään asutusta lähellä. Pelkkä metsätiepasso.

Jatkoin tietä eteenpäin, alaspäin metsäiseltä kukkulalta. Kotona karttoja lukiessa huomasin ohittaneeni matkalla vielä yhden passon (**Col de Colliard**, 990 m). Siitä minulle ei jäänyt mitään muistikuvaa.

Tarkoitus oli ajaa alueen kaikki passot. Seuraavaksi siirryin laakson tapaista pitkin etelämmäksi, ja tulín hiukan isommalle tielle (D31). Se oli vaihteeksi leveämpi, oikein omat kaistansa molempiin suuntiin.

Tie kulki yli pienen passon, **Col de la Chéminee** (925 m). Passo on keskellä pitkää suoraa, eikä tietenkään mitään palveluja. Paikka näytti lähinnä pelkältä kumpareelta suoralla maantiellä.

Seuraava passoksi merkitty paikka oli **Col de Cuvillat** (1 073 m). Metsän keskellä, ei asutusta eikä palveluja. Tie oli kapea, päällyste oli ehjä mutta pinta tosi kuhmurainen.

Yllättäen tiellä tuli vastaan pari autoa. Olin jo alkanut kuvitella, ettei näillä kukkuloilla kulje autoja lainkaan. Ja tämä metsätie oli tavallistakin syrjäisempi.

Seuraavan passon nimeä olin naureskellut jo keväällä matkaa suunnitellessani. Pisseloup passo (**Col de Pisseloup**, 968 m) ylittää kukkulajonon, ja sen yli kulkee tie D57. Pitkästä aikaa passo joka oli selvästi kukkulan yli menevän tien korkein kohta.

Tie oli hyväkuntoinen, joskin (taas) hiukan kuhmurainen. Tie on myös raskaan liikenteen käytössä, eikä vaikuttanut mitenkään mielenkiintoiselta. Mutta tulipahan käytyä tämäkin passo, alueen kaikki passot kiertääkseni.

Totuuden nimessä on lisättävä, että Pisseloup oli yksi alueen kauneimmista passoista. Ja taisin jo mainita, ettei siellä(kään) ollut asutusta eikä palveluja.

Ja tuo nimi, "*pisseloup*" - sen suomennos lienee "*likainen susi*".

Seuraavat kaksi passoa olivat samaisella kukkulajonolla, etelämpänä.

**Col de Cruchon** (903 m). Metsässä. Ei mitään erityistä. Tie (D34) oli hiukan aiemmin ajettuja isompi, ja sillä oli hiukan enemmän liikennettä.

**Col de la Berche** (864 m), tiellä D8. Kuten numerosta voi päätellä, tie on äskeistä isompi, ja sillä oli liikennettä enemmän kuin aiemmin ajetuilla.

Tie oli hyväkuntoinen. Passo sijaitsi keskellä metsäistä kukkulaa.

**Col de la Rochette** (1 112 m) on samalla kukkulajonolla kuin Cuvillat ja Chéminee passot. Rochetten vieressä näkyi olevan hiihtokeskus. Passon yli kulkeva tie vaikutti pelkältä metsätieltä.

Matti Puputti

Nousun ollessa pidempi, tänne ajo oli mielenkiintoisempi kuin useimmilla aiemmilla tämän päivän passoista.

Kukkulajonon eteläisin passo on **Col de la Lèbe** (914 m). Taas vaihteeksi hiukan isompi tie, täällä oli myös raskasta liikennettä. Tie oli hyvässä kunnossa.

Sitten alueen viimeinen passo, **Col de Ballon** (929 m). Hyväkuntoinen tie. Paikka ei ollut mitenkään mielenkiintoinen, mutta tie oli hyvä ajaa.

Ballon passon jälkeen yritin alas laaksoon, ja eksyin jollekin kapoiselle metsäpolulle. Paikoin se oli tosi jyrkkä. Ja vaikka tie olikin päällystetty, sain tehdä töitä tosissani pitääkseni pyörän pystyssä. Ja silti vastaan tuli pari henkilöautoa, ja vielä yksi leveä kuorma-autokin. Miten ihmeessä ne mahtuivat kääntymään niissä serpentiineissä?

Hôpitaux laakso – tai pitemminkin rotko (Cluse des Hôpitaux) - kulkee läpi Juran eteläkärjen, Ambérieu'stä lännessä Belley'hyn kaakossa. Laakson pohjaa kulkee yksi alueen suuremmista teistä (D1504). Vaikka laakso on kapea, on sen pohja melko tasainen. Joten reitti on myös raskaan liikenteen käytössä. Laaksossa kulkee Albarine joki.

Ajoin Nivollet passolla (**Col de Nivollet**, 602 m). Vaihteeksi passon ympärillä on aukeaa. Passo ja sen tie olivat kohtuullisen hyviä ja passo oli mielenkiintoisempi kuin moni aiemmin päivällä ajamani metsäpasso.

**Col du Cendrier** (793 m). Jälleen kerran ollaan keskellä tiheäksi kasvanutta lehti/sekametsää, yksikaistaisella metsätiellä.

Passolla joku paikallinen teinityttö ajoi ohi skootterillaan. Varmaan hän ihmetteli ulkomaalaista, joka keskellä metsää yrittää valokuvata passon nimikylttiä 🤪  
Tyttö näkyi pudottelevan aika reipasta vauhtia matkallaan naapurikylän poikia katsomaan. Vetä kaikki mutkat kaasu pohjassa. Siis ihan kaikki mutkat.

**Col du Montratier** (500 m). Passoa ei ole merkitty tien varteen. Löysin paikan kartan ja luonnonmerkkien perusteella. Passo ei ollut mitenkään erikoinen. Tie sentään oli hyväkuntoinen.

Ajelin jotain peltoteitä keskellä maaseutua, tietämättäni vain pari kilometriä Ain joen (L'Ain) laakson itäpuolella. Vahinko, se laakso olisi varmaan kannattanut käydä katsomassa.

**Col du Berthiand** (780 m) on Juran yli kulkevan tien D979 korkein kohta. Tie kulkee Nantuajärven (Lac de Nantua) rannalta, La Cluse'in kaupungista, Juran länsipuolen tasangolle, Bourg-En-Bresse'in kaupunkiin.  
Tie näytti leveältä ja hyväkuntoiselta. Käsittääkseni se on suosittu moottoripyöräreitti, ja karttojen mukaan maisemareitti.

Passon kohdalla on iso kylä, ja varmaan sieltä löytyy myös ravintola ja hotelli.  
Mutten ehtinyt alkaa tutkia asiaa, enkä ottaa valokuvia. Sillä juuri passolle saapuessani taivas aukeni ja alkoi sade. Tähän asti päivä oli ollut hyvä, turhankin kuuma. Mutta nyt vettä tuli reippaasti.

Matti Puputti

Aamulla sää oli näyttänyt niin hyvältä, että jätin sadevarusteet Fillingsiin. Nyt matkaa sinne takaisin oli 90 kilometriä. Sade rankkeni, ja olo alkoi olla vähemmän hyvä.

Ajelin alas passolta. Laaksossa oli järvi (Lac de Nantua) ja se näytti kauniilta. Mutta minulla oli vettä jo muutenkin ihan tarpeeksi, joten jätin järven omiin oloihinsa.

Loppumatkan päräytin moottoritietä. Jo puolimatassa olin kastunut läpimäräksi. Ja vaikkei lukijaa kiinnostakaan, mainitsen kuitenkin märkien alusvaatteiden voivan ikävästi hiertää kuskin nivusia



Juran kukkulat eivät ole kovin korkeita, eikä Lounais-Jura tee poikkeusta. Suurin osa tänään ajamistani passoista nousee vain vajaaseen 1 000 metriin (merenpinnasta). Alueen kiertävä Rhône joki laskee 335 metristä (Génissiat tekojärvi) 210 metriin (etelässä) ja 195 metriin (lännessä, Lagnieu kaupungin kohdalla).

Alueen tiet ovat vähäliikenteisiä. Alue on rauhallista maaseutua ja tiet kapeita. Yleensä ne olivat hyviä ajaa, mutta monien pinta oli kuhmuraista.

Maisemia ei paljoa löytynyt. Melkein kaikki passot ovat sekametsän sisässä. Maisemia oli enemmän laaksoissa kuin passoilla. Varsinkin Génissiat pato ja Rhône joen rotko olivat näkemisen arvoisia.

Alueella näkyi kaksi turisteille merkittyä ajoreittiä, *La Route des Sapins* ja *La Route de Bugey*. En lähtenyt kiertämään kumpaakaan, joten en voi kommentoida niitä sen enempää. Reittien tienviitat olivat selvästi näkyvillä.

Matti Puputti

<b>25.07.2009 (Lauantai)</b>
------------------------------

<b>Fillinges - Camandona</b>
------------------------------

Tänään läksimme Maddalenen autolla Camandonaan, Italiaan, jossa kesäfestivaalit järjestetään tässä viikonvaihteessa.

Illalla festivaalialueella tapasin sveitsiläisen miehen, jonka firma kuvaa moottoripyörillä urheilutapahtumia.

Viime kesänä hän oli kertonut, kuinka heidän upouudet BMW GT pyöränsä tuottivat **ongelmia**. Pyörän vaihteistoa ja laturia ei ole suunniteltu nopeuksiin, joita he joutuvat käyttämään.

Nyt ongelma oli saatu korjattua. Stuttgartin läheltä löytyi mies, joka työstää yksittäisiin pyöriin uudet vaihteistot, asiakkaan tilauksen mukaisesti. Tekee niitä kuulemma kaikille suurille moottoripyörämerkeille.

Heidän GT:istään muutettiin vaihteet 1...4. Nyt voivat vaivatta kuvata maratonjuoksua. Pyörän nopeuden ollessa 17...18 km/h, uudella vaihteistolla moottori kiertää 2 000 kierrosta minuutissa. Silloin laturi antaa 35 A, joka on riittävästi heidän kameroilleen. Hintaa muutostyölle tuli 5 000€ per pyörä.

Kuulemma tuo Stuttgartilainen on ainoa koko maailmassa, joka tekee työn yksittäin tilattuna. Häntä käyttävät myös poliisit, paraatipyörien vaihteistojen rakentamiseen. Mies on 67 vuotias, eikä hänelle ole työn jatkajaa.

Siinäpä liikeidea jollekulle metallitöistä kiinnostuneelle. Asiakkaat olisivat keskimääräistä maksuvalmiimpia, ja markkina-alueena koko maailma.

Matti Puputti

<b>26.07.2009 (Sunnuntai)</b>
-------------------------------

<b>Camandona - Fillinges</b>
------------------------------

Tänään kesäfestivaalit jatkuivat **perinteisellä** vanhojen ajoneuvojen kokoontumisajolla. Tänä vuonna paikalla ei näyttänyt olevan yhtä hienoja pyöriä ja autoja kuin viime vuosina näkemäni.

Illalla ajoimme takaisin Fillingesiin, Ranskaan. Huomenna Maddalena menee töihin, ja minä pääsen päiväksi päristelemään pyörällä passoille.

Matti Puputti

<b>27.07.2009 (Maanantai)</b>
<b>Fillinges (<i>Juran eteläkärki</i>) (387 km)</b>
<b>Solat: Col d'Evires, Col du Clergeon, Col du Grand Colombier, Col du Chat, Mont du Chat, Col de l'Epine, Col de Couz, Col des Egaux, Col de la Cluse, Col du Granier, Tunnel du Pas de la Fosse</b>

[Viime perjantailta](#) jäi Lounais-Juralle vielä muutama passo käytäväksi. Tänään läksin poimimaan niistä tärkeimmän - Grand Colombier'in - ja samalla kiertämään hiukan etelämmäksi, Bourgetjärven (Lac du Bourget) länsipuolelle.

**Col du Clergeron** (979 m) on Bourgetjärven itäpuolisella kukkulalla. Itärinteen nousu oli hyvää pikkutietä, metsän keskellä. Kukkulan laella on tasainen ylänkö, joka on paljas mutta ilman mitään maisemia.

Ylängön länsireunalla alkaa taas lehtimetsää ja -pusikkoa, joten maisemia ei sieltäkään paljoa auennut. Jostain puiden välistä sentään vilahti Rhône joen laakso, ja sen vastapuolella Grand Colombiere.

Länsipuolen rinteellä oli pikkuauto pellolla. Ei se ollut mitenkään kolhuilla, olipahan vain lentänyt ojan yli pellolle, ilmeisesti edellisenä iltana. Jäljistä näkyi, että oli ollut ajamassa tietä ylöspäin, serpentiinimutkan jälkeen painanut kaasua reippaamman puoleisesti, yliohtautunut tien ja ojan yli, ja päätynyt pellolle.

Mitään raatoja tai suolenpätkiä ei näkynyt. Vain auto pellolla muistutti öljysoratien vaaroista.

Grand Colombierelle nousun aloitin Culoz kylästä, Colombieren kaakkoisnurkalta, 250 metristä. Se oli hyvä valinta, sillä tuolla puolen nousu on jyrkkää ja tiessä on paljon serpentiinejä.

Alkumatkasta tie on tosi mutkikasta. Kartalla tie onkin merkitty vaikeakulkuiseksi. Epäilemättä lukuisien neulansilmämutkiensa vuoksi. Lisäksi alkumatkasta rinne on paljas, joten siltä on avoimet maisemat Rhône joen laaksoon ja Bourgetjärvelle.

Metsä alkaa 800 metrin korkeudessa, ja samalla loppuvat maisemat. Metsässä tie on suorempi, ja sitä pääsee ajamaan kovempaa. Päälyste oli hyväkuntoinen.

Pari kilometriä ennen passoa metsä taas loppuu, ja passolla maisemia riittää.

**Col de Grand Colombier** (1 501 m).

Passolla on pari suurta parkkipaikkaa. Parin sadan metrin kävelymatkan päässä pohjois- ja eteläpuolilla on kukkulat, joilta 360 asteen panoraamat.

Passolla ei ole mitään rakennuksia tai palveluja. Mutta hyvällä säällä saa maisemia katsellen vietettyä tunnin tai enemmänkin. Minun päiväni oli vielä nuori, joten pysähdyin vain reiluksi tunniksi.

Grand Colombier passon länsirinteellä tie kulkee melkein pelkästään metsässä. Lisäksi tie on jyrkkä. Muutamalle kilometrille ilmoitettu jyrkkyys on 19 %.

Matti Puputti

Bourgetjärven länsirannan rinteellä tie D914 tarjoaa hyvät näköalat järvelle.

Järven itärannalla on alueen suurin kaupunki, Aix-Les-Bains. Samalla kohdalla, järven länsipuolella, on Chat passo (**Col du Chat**, 638 m). Passo on matala ja metsän sisällä. Ei mitenkään erikoinen. Onpahan vain reitti yli kukkulan, joka etelämpänä nousee Chat vuoreksi (Mont du Chat).

Tie Chat vuorelle nousee järven eteläkärjen kohdilta. Kartan mukaan nousussa olisi muutama serpentiini, ja niiden välissä pitkiä suorja. Todellisuudessa tie on täynnä pientä mutkaa. Tie on hiukan muhkurista, mutta muuten hyväkuntoista öljysoraa. Metsäisen tien näkyvyys mutkissa on vähän niin ja näin, joten sen hyvyys moporeittinä on makuasia.

Nousun alussa on muutama näköalapaikka. Sitten metsä peittää kaikki näköalat.

**Mont du Chat** (1 504 m). Huipulle on rakennettu parkkipaikka ja näköalatasanne. Sen edestä metsä on hakattu, ja panoraama avautuu ylitse järven eteläkärjen. Kauniina päivänä horisontista pilkisti myös Valkoinen Vuori.

Näköalatasanteen viereen on rakennettu ravintola. Ranskalaiseen tapaan se oli suljettu, vastoin oveen liimatun aikataulun ilmoittamaa.

Etelämpänä Chat vuori on matalampi, ja sen länsipuolella on Aiguebelettejärvi (Lac d'Aiguebelette). Kartoissa kukkulajonon tuota osaa kutsutaan nimellä Montagne de l'Epine. Sen läpi kulkee tunneli, jossa moottoritie A43.

Tunnelin kanssa samalla kohdalla on Epine passo (**Col de l'Epine**, 987 m).

Passo oli varmasti tunnelia mielenkiintoisempi ajoreitti. Kapoinen metsätie, joka jostakin syystä oli merkitty kaksikaistaiseksi (so. keskelle tietä oli vedetty katkoviiva). Tietä oli mukava ajaa, ja sen päällyste oli hyväkuntoinen. Maisemia vain ei ollut, tie kun kulki tiheään sekametsän sisässä.

Passon kohdalla on parkkipaikka ja näyttävä betoniristi.

Passolta kannattaa ajaa muutama sata metriä idemmäksi. Sieltä aukeaa panoraama Bourgetjärven eteläpuolen tasangolle.

Chartreusen massiivi (Massif de la Chartreuse, [kartta](#)) vuoristomassiivi, jonka pohjoispuolella on Chambéry, etelässä Grenoble ja lännessä Saint-Laurent-Du-Pont. Idässä massiivi rajoittuu Grésivaudan laaksoon (Vallée du Grésivaudan), jossa virtaa Isère joki. Chartreusen massiivi on Savoin Esialppien (Préalpes de Savoie) eteläisin massiivi. Läksin kokeilemaan sen pohjoisinta nurkkaa.

Tie N6 kulkee lounaaseen, Epine (idässä) ja Outheran (lännessä) vuorten välistä laaksoa. Tie on samantapainen kuin Fillingesin ja Annecyn välinen tie, ja **Col de Couz** (626 m) on samantapainen kuin Evires passo (aamun ensimmäinen passo, tiellä N203 Annecy'in). Tie laakson pohjalla on suora, ja sillä on paljon liikennettä. Myös raskasta liikennettä.

Laakson länsipuolella Outheran vuori (Mont Outheran) nousee jyrkkänä. En nähnyt pikkuteiden nousevan vuorijonolle, joten kiersin eteläkautta hieman isompaa tietä pitkin. "Isompi" on tässä ymmärrettävä suhteellisena, vaikka taisihan se olla oikein kaksikaistainen. Hyvä tie ylös, helppo ajaa.

**Col des Egaux** (958 m) on keskellä aukeaa. Passo on merkitty tien varteen, mutta muuta erityistä siinä ei ollut. Passon kohdalla taisi olla omakotitalo, ja lapsia pihalla leikkimässä.

Matti Puputti

Vuoren itäpuolelta löytyy pieni hiihtokeskus ja Cluse passo (**Col de la Cluse**, 1 169 m). Tie on hyvä ajaa, ja passolta on hienot vuoristomaisemat.

Tie jatkoi Entremont laaksoa (Vallée des Entremonts), Outheran ja Granier vuorten välistä, Chartreusen massiivin keskellä. Päivä oli kaunis, maalaistie mukava ajaa ja vuoret muotoilivat jyvät maisemat tien molemmille puolille.

Pohjoisessa tie vei Granier passolle (**Col du Granier**, 1 134 m). Yllättäen siellä olikin ravintola ja matkamuistomyymälä. Taisi olla useaan päivään ensimmäinen passo jolta löytyi palveluita. Mutta tietenkin ravintolassa tarjottiin ainoastaan patonkinkielisille. Yrityksistä huolimatta en saanut ostettua sen enempää jäätelöä kuin vesipulloakaan 🙄

Granierin pohjoisrinnettä on mukava lasketella mopolla.

Jossakin kohdin tien varressa vilahti joku passosta puhuva kyltti. Samalla tie kääntyi lyhyeen tunneliin, joka vei läpi vuorenrinteen.

Myöhemmin selvitin kartasta, että tuossakin kohdin on passo (**Tunel du Pas de la Fosse**, 858 m). Siinä vuorenharjanne on kapea, ja tunneli vei vuoren itärinteeltä sen länsirinteelle. En tiedä, kiertääkö siellä mikään tie harjanteen päältä.

Aamulla oli ollut kylmä, mittarin mukaan 8 °C. Vuorilla päivä oli lämmin, ja iltapäivällä alhaalla laaksoissa kuuma. Paluumatkalla Aix-Les-Bains kaupungissa, Bourgetjärven rannalla pyörän mittari näytti 34,5 °C. Oli siis kesä, ja päivän reitit sopivat siitä nauttimiseen.

Päivän parasta antia oli Grand Colombier passo, ja sille nousu.

Samalla matkalla tuli tutustuttua Bourgetjärven kukkuloihin, Chat ja Epine vuoriin sekä Chartreusen massiivin pohjoisosaan. Alueelta löytyi paljon hyviä ja hiljaisia maaseututeitä mopolla ajettaviksi.

Matti Puputti

<b>28.07.2009 (Tiistai)</b>
<b>Fillinges (<i>Bauges'n massiivi</i>) (326 km)</b>
<b>Solat: Col d'Evires, Crêt de Châtillon, Col de Leschaux, Col de la Cluse, Col de Plainpalais, Col des Prés, Col du Marocaz, Col de Tamié, Collet de Tamie, Col de la Forclaz, Col des Aravis</b>

Bauges'n massiivi (Massif des Bauges, [kartta](#)) on vuoristomassiivi, joka lännessä rajoittuu Bourgetjärveen (Lac du Bourget) ja Chambéry kaupunkiin, ja idässä Annecyjärveen (Lac d'Annecy) ja Albertvillen kaupunkiin. Bauges'n massiivi kuuluu Savoin Esialppeihin (Préalpes de Savoie).

Tänään päätin käydä tarkastamassa tuon massiivin maisemat.

Tie Annecy'iin (N203) oli viime päivinä tullut tutuksi. Aamulla päästelin sitä hiukan vauhdikkaammin, työmatkalaisia ohitellen. Myöhemmin kuulin, että tiellä on kameravalvonta, ja syksyn odottelin kotiin saapuvaa kirjettä. Onneksi sellaista ei (vielä?) ole tullut...

Tie D41 Bauges'n massiiville alkaa mutkaisena ja serpentiinein. Heti perään on jyrkkää nousua läpi metsän. Tien pinta oli paikoin rikki, joten sai varoa millä kohdin sitä ajoi. Lisäksi metsästä valuvan veden mukana tielle tuli neulasia, lehtiä, maata, soraa ja oksia. Tiellä oli metsänjätettä haitaksi asti. Jossain alkumatkasta näkyi tienvarressa pieni peuratarha. Taisi olla ilmainen eläintarha? Edempänä tie suoristui ja sitä oli taas helppo ajaa kovaa.

Huipulla näkyi sotilaita leikkimässä sotaa. Ainakin kolme joukkoa, vajaa kymmenen miestä kussakin. Tallustivat tien vartta täysissä retkivarusteissa. Minut nähtyään pari sotilasta syöksyi ojaan. Toverit kutsuivat heidät takaisin naama naurusta vääränä. Yhdessä ryhmässä näkyi ainakin yksi tyttö.

**Crêt de Châtillon** (1 699 m). Ylhäällä ei ole varsinaista passoa, vaan tie kulkee näköalanypylän vieritse.

Paikka on käymisen arvoinen. Metsäraja on hiukan huipun alapuolella, joten kirkkaana päivänä näköaloja avautuu kaikkiin suuntiin. Ylhäältä löytyy pari ravintolaa, turistimyymälää ja hotellia. Hotellin parkkipaikalla näkyi viisi mopoa, sveitsiläisissä rekistereissä.

Kuten tavallista, baarin tarjoilijatyttö puhui aluksi pelkkää patonkia. Mutta kun olin saanut jäätelön ostettua, alkoikin hän vastata kysymyksiini sujuvalla enklannilla.

Tytön käytös oli linjassa [viimekesäisen havaintoni](#) kanssa. Patonkinkieliset kyllä osaavat enklantia. Mutta niin kauan kuin raha on jollakin tavoin mukana kuviossa, pelkästä periaatteesta eivät suostu enklantia ymmärtämään. Mieluummin jättävät rahat turistille, kuin suostuvat tekemään kauppaa enklanniksi.

Tyttö kertoi kukkulalla olevan paljon patikointireittejä ja panoraamapaikkoja. Kertoi myös Annecyssä olevan varuskunnan, josta sotilaita tuodaan joskus tänne vuorelle harjoittelemaan.

Matti Puputti

Eteläpuolen lasku on samanlainen kuin toisen puolen nousu. Päällyste on paikoin rikki, ja tie on suora sekä nopea ajaa. Välillä tie kulkee vuorenrintettä pitkinä suorina, suorien päissä serpentiinit. Alhaalla on laakso, joka kulkee Bauges'n massiivin keskeltä Annecyjärven rannalle. Laakson reunan muodostavat Semnoz (Montagne du Semnoz) idässä ja Trélod lännessä. Ensimmäisen korkeimmalla kohdalla on äsken käymäni Châtillon. Jälkimmäinen muodostuu useammasta rinnakkaisesta ja peräkkäisestä vuorijonosta.

Semnozilta laskeva tie vei suoraan laakson keskellä olevalle passolle. **Col de Leschaux** (900 m) on laaksoa pitkin kulkeva pääväylä. Passo on keskellä samannimistä maalaiskylää.

Bauges'n massiivin poikki virtaa Chéran joki. Joen alkulähteet ovat massiivin itäreunan vuorilla. Massiivin keskellä jokiuomaan yhtyvät laaksot useammasta suunnasta. Siitä Chéran joki jatkaa länteen, ja laskee lopulta massiivin länsipuolen tasangolle.

Massiivin länsireunalla joen uoma on kovertunut laaksoksi. Tuo laakso oli rotkomaisen kapea ja kaunis. Sen pohjoispuolella nousee Semnoz, eteläpuolella Bange (Montagne de Bange).

Kanjonin läpi ajettuani kaarsin etelään, Revard vuorelle (Mont Revard). Revard on Bauges'n massiivin läntisin nurkka, ja rajoittuu Bourgetjärven (Lac du Bourget) itärannan tasankoon. Valitsemani reitti nousi isoa, nopeaa tietä Cluse passolle (**Col de la Cluse**, 1 184 m). Tuo passo ei vaikuttanut mitenkään merkittävältä. Itse asiassa sitä ei ole edes merkitty tienvarteen, eikä tietä ajaessa luonnonmerkeistäkään tahtonut passoa huomata.

Tien korkeimmalta kohdalta lähtee sivutie, jonka päästä löytyy parkkipaikka ja näköalatasanne. Paikan nimi on **Le Revard** (1 550 m), ja se on jonkinlainen lomakohde. Siellä näkyi paljon lomamökin näköisiä pikkutaloja, sekä muutama hotelli. Näköalatasanteelta löytyi ravintola ja matkamuistomyymälä. Kielitaitoa siellä ei ollut.

Näköala aukeaa länteen, yli Aix kaupungin (Aix-Les-Bains) ja Bourgetjärven. Vastarannalla nousee Chat vuori (Mont du Chat), jolta [eilen](#) ajamani Chat passo (Col du Chat) erottui selvästi.

Tie jatkoi vuorenrinteiltä etelään, laaksoon, joka koillisessa jatkuu Bauges'n massiivin keskelle Chéran joen kovertamaan uomaan. Laakson lounaiskärjessä on Plainpalais passo (**Col de Plainpalais**, 1 174 m).

Passolla oli sellainen erikoisuus, että sen nimikyltin eri puolilla nimi oli kirjoitettu eri tavoin. Yhdellä puolella nimi oli "Plainpalais", ja toisella "Plaimpalais". Jälkimmäinen on kuulemma vanhempaa patonkinkieltä.

Passon yli kulkee hyväkuntoinen maaseututie. Passon eteläpuolella on samanniminen pieni kylä. Itäpuolen maisemaa hallitsee Margeraz vuoren (Mont Margeraz) jyrkkä kalliorinne.

Seuraava passo oli Margeraz vuoren vastakkaisella puolen, ja jouduin ajamaan pitkän kierroksen sinne päästäkseni. Tie kävi kääntymässä Chéran joen varrella, ja palasi sitten Margerazin toista puolta takaisin lounaaseen. Kierrosta tuli reilut kolmekymmentä kilometriä, vaikka linnuntietä passojen väli on vajaat seitsemän.

Matkalla pyörä liukasteli soraisella tiellä.

Ensin Plainpalaisilta tullut tie, jota oli paikattu heittämällä lapiollinen öljysoraa suoraan tien pinnalle. Käytännössä se oli irtosoraa kovan pinnoitteen päällä. Mutkassa etupyörä osui keskelle sellaista sora-ökyä. Jostakin syystä pyörä pysyi pystyssä ja tiellä.

Matti Puputti

Sitten Margarezin toisella puolella, tielle oli joitakin viikkoja sitten levitetty uutta soraa. Pyörä liukasteli useampaan kertaan. Auringonpaisteessa irtosoraa ei tahtonut erottaa tien pinnassa, joten ajaminen alkoi tuntua vaaralliselta.

**Col des Prés** (1 142 m) on Margarezin eteläpuolella, laakson lounaisessa kulmassa. Vaikka tie oli irtosoran takia huono ajaa, passon kohdalla se oli hyvässä kunnossa.

Passon maisemaa hallitsevat laaksoa reunustavat vuorijonot. Passo itsessään on pelkkä läpiajopasso peltokumpareella.

Toisaalta, peltoaukeilla asustaa myös luonnonihmeitä. Kuten perhosia. Juuri passolta lähtiessäni sellainen istui käsivarrelleni, ja tarrasi siihen kiinni tuulen vastuksesta välittämättä. Siinä se istui hyvän tovin, kunnes ajoviima sen viskoi menemään.

Bauges'n massiivin lounaiskulmassa tie koukki vuorijonojen välistä, liikenne väheni (jos se mitenkään oli enää mahdollista) ja laaksot kapenivat.

Marocaz passolle (**Col de Marocaz** 958 m) vievä tie oli jo aika pieni ja hiljainen, vaikka kartassa se on merkitty maisemareitiksi. Ilman kartan merkintöjä olisi tie jäänyt kokonaan ajamatta, sillä se näytti pahaiselta polulta metsäkylän puunhakkuupaikalle. Mutta tie olikin koko matkan päällystetty ja kohtuullisen ajettava, kunhan varoi lehmänjätöksiä.

Passo on massiivin lounaisnurkassa, ja siltä laskeudutaan leveään, Albertvillestä lounaaseen kulkevaan Grésivaudan laaksoon (Vallée du Grésivaudan).

Passolle on rakennettu oikein pöytä ja penkit. Niillä on hyvä levähtää. Passo ja ympäröivät rinteet ovat kaikki metsän sisässä. Mutta passon kohdalla metsä raottaa näkymää pohjoisen vuorenrinteelle, etelän (Grésivaudan) laaksoon ja vastapäisille vuorille.

Grésivaudan laakso on tasainen ja leveä. Laakson pohjalla tie N6 on suora ja moottoritien tapainen. Kun on suuren osan päivää ajanut kakkosvaihteella vuoriston tuntemattomia pikkuteitä, N6 tuntui suorastaan vauhdikkaalta.

Juuri vähän ennen Albertvilleä on pohjoisella rinteellä Tamié passo (**Col de Tamié**, 907 m).

Passo ei ole kummoinen, mutta sille nousevalla tiellä on serpentiinejä, joilta maisemat yli Albertvillen. Taustalla häämöttää Valkoinen Vuori.

Nousussa ja passolla oli jonkun verran liikennettä, myös moottoripyöriä. Vaikea sanoa miksi, sillä eivät passo tai sille nousu niin erikoisia olleet.

Rinteeltä löytyi vielä toinenkin passo, **Collet du Tamié** (960 m). Se oli keskellä metsää, mutta passon jälkeen on näköalapaikka yli Albertvillen ja Valkoiselle Vuorelle.

Passoilla oli tienviittoja Tamié linnoitukselle (Forte de Tamié). Minä en siellä käynyt, joten en voi sitä mitenkään kommentoida.

Seuraavaksi Albertville, tuo motoristien armoitettu mekka.

Kaupungin keskustasta ei ole mitään hienoa sanottavaa. Liikennejärjestelyt eivät ole ihan sieltä parhaasta päästä. Paljon yksisuuntaisia katuja, joten oikean reitin löytäminen on hankalaa. Mutta tiet Albertvillen ympäristössä ovat upeita. Vuorenrinteillä on lukuisa määrä pieniä, mutkaisia ja hyväkuntoisia moporeittejä. Onneksi myös autoilijat tietävät sen, ja antavat hyvin tilaa takaa tuleville mopoille sekä kaupungissa että maanteilla.

Matti Puputti

Albertvillen jälkeen koukkasin vielä Bisanne vuoren (Mont Bisanne) rinteelle, sen lounaisnurkan Forclaz passolle (**Col de la Forclaz**, 870 m).

Tie ylös on hyvä ajaa. Sen varressa on paljon asutusta, joten sitä ei voi pudotella vapailla nopeuksilla. Passolla on maisemia ainoastaan vieressä nousevalle Bisanne vuoren rinteelle. Pohjoispuolella rinne on avoin, ja maisemat vastapuolen metsäistä rinnettä paremmat.

Päivän päätteeksi vielä Arly rotko (Gorges de l'Arly).

Rotko on mainio moottoripyöräilyreitti. Autolla sen kulkeminen on aika [tylsää](#).

Aluksi laakso on niin leveä, että tiessä on ohituskaista.

Muutamaksi kilometriksi väylä kapenee rotkoksi, tie käy tunneleissa, ja ohittaminen on hankalaa. Tuo on väylän paras mopo-osuus.

Sitten rotko taas levenee, mutkat loivenevat ja ohittaminen helpottuu.

Pari kilometriä ennen Flumet'n kylää laakso levenee reilusti, ja lopulta vasemmalle aukeaa Arrondine joen laakso (Val d'Arrondine) kohti Aravista ja sen passoa (**Col des Aravis**, 1 498 m).

Päivän tavoite tutustua Bauges'n massiiviin onnistui. Massiivilla on paljon hiljaisia teitä, pitkiä laaksoja ja vuoristomaisemia. Mitään kovin mahtavia passoja siellä ei ole, ja vuorten rinteet ovat vain hieman Juran vastaavia jyrkempiä.


Matti Puputti

<b>29.07.2009 (Keskiviikko)</b>
<b>Fillinges (Keräilyerät / Jura) (296 km)</b>
<b>Solat: Col de Menthrières, Col de la Croix de la Serra, Col de Richemond, Col de la Biche</b>

Tänään olivat vuorossa viimeiset väliin jääneet lounaisen Juran passot.

Ensimmäisenä **Col de Menthieres** (1 128 m).

Nousu alkaa Rhône joen mutkan tienoilta, Bellegarde kaupungin pohjoispuolelta. Sieltä avautuu laakso koilliseen. Laakson pohjalla virtaa Valserine joki.

Laakson etelärinteelle tie nousee Confort nimisestä pikkukaupungista. Tie on leveä ja kaksikaistainen. Mutta rinteessä on metsää, joka peittää näkyvyyden mutkissa. Silti tien pinnassa oli kuminjäljistä selvästi vain yksi ajoura, mutkissa aina sisäkurvin puolella. Ja tulihan se sieltä, mutkassa vastaan yksi farmari, juuri tuota ajouraa. Ajatteli varmaan että *“ei tässä eilenkään ketään vastaan tullut”*. Olin varautunut tuota paikallista romurallikuskia paremmin, ja sain viime hetkellä väistettyä yhteentörmäyksen .

Passolla ei ollut mitään erityistä. Aukea paikka, näkymä alas Valserine joen laaksoon ja peltomaisemaa.

Tie alas laaksoon ja sieltä Mijoux'n kaupunkiin on nopea, mutta paikoin kovin kuhmurainen. Laaksot näyttivät hienoilta.

Tie Mijouxista länteen, ylös kukkulalle ja sieltä kohti Saint-Glauden kaupunkia on nopea ja helppo ajaa.

Ennen Saint-Glaudea on Flumen rotko (Gorges du Flumen). Sen perällä on kauniiksi kehuttu vesiputous, muutama sata metriä tiestä. Tiheässä lehvästössä putous näkyy vasta sen juurelta. Talvella, kun puut ovat pudottaneet lehtensä ja vesi alkaa jäätyä, putous voi olla hienompi. Nyt se jäi lähinnä lehvästön sekaan piiloon.

Saint-Glaudesta lähtee laakso lounaaseen. Laakson reunaa kulkee tie D124. Tiellä on paljon suoraa, hiukan kuhmuroita, ja mutkia siellä täällä vuorenrinteessä. Maisemat antavat itäpuolen laaksoon ja vastapuolen kukkulan rinteelle. Oikein mukava tie ajaa. Liikennettä vähän, sai ajaa hiukan kovempaa.

**Col de la Croix** (1 049 m). Passo ei ole kummoinen, eikä siltä ole maisemia. Tie passolle oli passoa itseään mielenkiintoisempi.

Passon vieressä oli pieni peltokukkula. Siellä kävellessä minua pisti mehiläinen, kaulaan. Olin jo unohtanut miten paljon sellainen voi sattua. Mehiläisen piston kyllä tuntee. Ja se kipu tulee vasta hetkeä pistoksen jälkeen. Se tuntui kuin paha hammassärky, kipu oli suorastaan sietämätön. Parin minuutin kuluttua kipu alkoi hellittää, tavallisen hyttysenpiston tasolle. Ja parinkymmenen minuutin kuluttua kipu oli kokonaan ohi.

Mitä tästä opimme? Mehiläisen pisto sattuu aivan hirveästi. Onneksi ei pistänyt useampi mehiläinen samalla kertaa.

Matti Puputti

Seuraavaksi **Col de Richemond** (1 060 m), moottoritien A40 eteläpuolella. Tie ylös passolle kulki metsässä. Se olisi ollut muuten hyvä ajaa, mutta oli aivan liian kuhmurainen. Passokin on metsän sisällä, eikä mitenkään mainittava. Passolla on joku muistomerkki, ehkä sodassa kaatuneille?

Alueen laaksoissa on paljon maisemateitä. Niitä oli mukava ajella, vaikka olivatkin hiukan kuhmursia.

**Col de la Biche** (1 325 m). Tie ylös kulkee metsässä, ja on tosi kuhmurainen. Niin kuhmurainen, että sitä oli hankala ajaa. Myös passo on metsän sisällä. Jos tienpinta olisi tasainen, tämä olisi mukava paikka, mutta tällaisena en siellä käyntiä suosittele.

Kilometri passon jälkeen maisema muuttui, ja lähdettiin uuteen nousuun. Enää ei oltu metsässä. Ylätasangolla tultiin noin 1 313 metriin. Tasangolta oli maisemia itään. Toisin kuin äskeinen passo, tämä on oikein kaunis paikka. Horisontissa häämötti Valkoinen Vuori. Paikan nimi on **Crête d'Hergues**.

Laskeuduin itärintettä pitkin alas. Kartassa se on merkitty vaikeaksi tieksi. Mutta ei se mitenkään erityisen vaikea ollut. Olipahan vain pitkä lasku, 1 300 metristä 400 metriin. Rinteessä oli useita serpentiinejä, muttei yhtään erityisen hankalaa mutkaa. Kuuma päivä oli nostanut öljyn tienpintaan, mutkissa sai varoa liukkautta.

Fillingesissä 32 °C. Lämmintä on jatkunut jo monta päivää.

Pekingin kesän jälkeen tämä ei tuntunut kohtuuttoman kuumalta. Ainoastaan hitaasti ajaessa, moottorin kuumentuessa, täysissä ajovarusteissa olo on hieman hiostava.

Vasemman hartian jokin lihas särkee. Sama lihasvaiva oli jo [Pisa-matkalla](#), ja on vaivannut jokaisella matkalla sen jälkeen. Vaiva johtune ajoviimasta ja hartian jännittämisestä ajon aikana. Tänäpä se oli tosi kipeä, välillä häiritsevi ajamisen keskittymistä. Sattuu niin peevelisti, kuin neulalla pistäisi. Meinasin jättää ajopäivän kesken.

Eilen huomasin, että ajaessa minun on vaikea nähdä kauas. Tien varressa olevia tienviittoja sai tihrustella, ja liikkuessi niistä ei tahtonut saada mitään selvää. Minulla on silmälasit, joissa sekä lähi- että kaukovoimakkuudet. Mutta olen käyttänyt niitä ainoastaan lukiessa. Tänäpä päätin kokeilla ajamista lasien kanssa.

Ensimmäinen hyöty oli, että visiiri auki ajaessa hyttyset ei lennä silmiin. Mutta suuri yllätys oli huomata kuinka paljon tienvarsissa on kaikenlaista nähtävää. Kaikenlaista, mitä en edes muistanut siellä olevan. Kuten tienviittojen tekstit ja muu liikenne. Maisematkin näkyivät selvemmin. Ja löysinpä eräältä tutulta lähitieltä liikennevalot, joita en aiemmin ollut huomannut. Tästä eteenpäin käytän silmälasia aina ajaessa.

Matti Puputti

<b>30.07.2009 (Torstai)</b>
<b>Fillinges (Bernin Alpit) (316 km)</b>
<b>Solat: Col de Châtillon, Col des Gets, Col du Grand Taillet, Col de Tréchauffé, Pas de Morgins, Col de la Croix, Col de Moëlle, Les Agites</b>

Chablais'n massiivi (Massif du Chablais, [kartta](#)) rajoittuu pohjoisessa Genevejärveen (Lac Léman), idässä Rhône joen laaksoon, ja etelässä Giffren massiiviin (Massif du Giffre). Massiivin länsipuolella on tasanko, jolla Geneven kaupunki. Chablais'n massiivi on Savoin Esialppien (Préalpes de Savoie) pohjoisin massiivi.

[Viime kesänä](#) kiersin melkein kaikki tuon massiivin passot ja laaksot.

Bernin Alpit (Alpes bernoises, [kartta](#)) on vuoristomassiivi Sveitsin keski- ja länsiosissa. Etelässä ja lännessä massiivi rajoittuu Rhône jokeen, idässä Aare jokeen. Itäisimmässä nurkassa on Grimselpass.

Tänään läksin kiertämään aiemmin väliin jääneitä passoja Chablais'n massiivilla, ja jatkamaan siitä Sveitsin puolelle Bernin Alpeille.

Col du Reyret'lle olin yrittänyt jo kahdesti. [Viimekesänä](#) eksyin väärälle tielle ja syksyllä jätin yrityksen kesken. Tällä kertaa aloitin Bonneville kaupungista, passon eteläpuolelta.

Heti alkumatkasta tie on pahassa kunnossa. Mitä ylemmäs nousta, sitä enemmän päällyste on rikki ja tien pinnalla soraa. Lopulta, muutama serpentiini viimeisen talon jälkeen, kestopäällyste loppui kokonaan. Tieviittojen mukaan passolle olisi ollut vielä 1,6 km. Tien pinta oli nyrkin kokoista kiveä. Traktorilla sitä olisi voinut ajaa, ja ehkä nelivetoautollakin. Mutta minä en RT:lläni sellaiselle polulle lähde. Joten sai jäädä koko passo.

**Col des Gets** (1 170 m) oli minulle uusi passo.

Kaupunki on iso hiihtokeskus. Paljon hotelleja, ravintoloita ja matkamuistomyymälöitä. Tie yli passon on hyvä ja nopea ajaa, onhan se osa [Suurta Alppitietä](#). Tiellä on sopivasti mutkia vuorenrinteillä. Tien päällyste on paikoin kulunut, ja sillä on paljon muuta liikennettä. Myös raskaita ajoneuvoja, tukkimassa tietä kiireisemmiltä.

**Col du Grand Taillet** (1 035 m) on passo Aulps laakson (La Vallée d'Aulps) ja Abondance laakson (La Vallée d'Abondance) välissä, Corbier passon (Col du Corbier) pohjoispuolella. Lännen puolelta nouseva tie on samantapainen kuin [Corbier passolle](#). Tällä tiellä oli enemmän maisemia, ja kulki useamman kylän lävitse. Tie oli hyväkuntoinen.

Passo on pelkkä tienristeys, josta avautuu rinne Abondance laaksoon. Tuo itärinne on länsirinnettäkin mielenkiintoisempi ajettava. Toisin kuin Corbier passolla, täällä ei ole mitään hiihtokeskusta.

Passolta tie jatkoi ylös, etelän suuntaan. Ja sieltä vasta näköaloja aukenikin - sekä Aulps laaksoon etelään, että Genevejärvelle pohjoiseen. Parhaat näköalat järvelle saa tien korkeimpaan kohtaan rakennetulta näköalatasanteelta.

Matti Puputti

Tähän väliin kommentoin yhtä patonkimaan kummallisuuksista.

Ranskassa maanteiden lepopaikat rakennetaan paikkoihin joista ei ole minkäänlaista näkymää ympäristön maisemiin. Esimerkiksi laaksossa jossa olisi upeita vuortenrinteitä vaikka miten päin katsella, lepopaikka ja sen piknikpöytä sijoitetaan jonnekin tienmutkaan, metsän keskelle, paikkaan jossa ei voi aavistakaan ympärillä olevan mitään nähtävää.

Ja kun tie tulee metsästä, tienpiennar kavennetaan niin, ettei ole minkäänlaista paikkaa mihin ajoneuvon saisi pysäytettyä.

Mutta tällä, Grand Tillet passon eteläpuolisella kukkulalla, löytyy poikkeus. Näköalatasanne on rakennettu juuri sinne mistä avautuvat parhaimmat näköalat. Parkkipaikkakin löytyy näköalatasanteen viereltä, eivätkä sinne pysäköidyt autot tuki näköaloja.

Jälleen tulee todistettua, kuinka Ranskassa kaikki poikkeukset ovat positiivisia.

Tie jatkuu vielä kilometrin, ja päättyy toiselle passolle (**Col de Trechauffé** 1 241 m).

Passolla on ravintola. Yritin ostaa salaattilounaan. Talon nuori, kaunis, ja enklantia osaava tytär sen jo lupasi. Mutta ravintolan emäntä kiirehti keskeyttämään. Antoi tyttärelle läksytyksen (patonkinkielellä), jonka jälkeen tyttö ei enää enklantia puhunut. Tilattu salaattilounaskin jäi saamatta.

Ravintolan pihalta on hienot maisemat Aulps laaksoon, sekä ympäröiville vuorille. Varsin kaunis paikka siis.

Tie on umpikuja. Sieltä on palattava takaisin Grand Tillet passolle.

Morgins passon (**Pas de Morgins**, 1 382 m) yli Sveitsin puolelle, Morgins laaksoon (Val de Morgins).

Tarkoitus oli jatkaa Bernin Alpeille. Mutta Rhône laakson ylittäminen tuotti vaikeuksia.

Tietyöt sulkivat isomman tien (tie 201). Laaksossa on pienempiäkin teitä. Mutta niiden käyttäminen ei ollut ongelmatonta.

Laakson pohja on tasainen, se on pari kilometriä leveä ja hyvin viljava. Laakson pohja on täynnään pieniä, yksikaistaisia teitä, joilla ei ole tienviittoja. Teiden välisillä pelloilla kasvava heinä (maissi?) kasvaa yli kaksimetriseksi ja peittää kaikki maisemat. Joten olo on kuin labyrintissä ajaisi. Pilvisenä päivänä ei näy edes aurinko, ja suunnistamisesta tulee täysin mahdotonta.

Minulla oli GPSr, mutta silti tunsin oloni epämurkavaksi. Vain tuolla peltotasangolla eksyksissä ajanut voi tietää millaista se on.

Croix passolle (**Col de la Croix**, 1 778 m) vievä tie alkaa Bexin kaupungista. Tie ylös on hyvä ajaa. Tämä on Sveitsiä, tiet on siistitty sorasta. Liikennemerkkeillä varoitettiin tien muhkuraisuudesta, mutta tie oli tasaisempi kuin useimmat tiet Ranskassa.

Passolta on jonkinlaiset näköalat molempien nousujen vuoristoon. Passolta löytyy myös parakkikahvila.

Kilometri passolta pohjoiseen mainostettiin panoraamaravintolaa. Tie laski laaksoon, ja ravintolasta olisi varmaan ollut hyvät vuoristomaisemat.

Seuraavaksi ylös hyvin kapeaa pikkutietä. Välillä se näytti huonokuntoiselta, mutta parani sitten taas ajokelpoiseksi.

**Col de la Pierre du Moëlle** (1 700 m). Paikan kautta kulkeva pikkutie ei todellakaan ole mikään pääväylä. Enemmän se muistutti peltotietä reitillä kylän perimmäiselle metsätilkulle. Koko matka

Matti Puputti

kuljetaan aukeassa maastossa, joten näkyvyys on hyvä. Passolla sekä sinne vievän tien varrella oli paljon lehmiä.

Passolla on ravintola. Kelpuuttavat vain käteismaksun. Ravintolan edessä on parkkipaikka ja vuoristomaisemat.

Passolta pohjoiseen laskevalla tiellä on ajokieltomerkki, mutta jatkoin silti.

Keskellä rinnettä on muutama sata metriä sorapäällystettyä. Rinne ei ollut hirvittävän jyrkkä. Silti sora tuotti vaikeuksia, kun jarrut eivät tahtoneet pysäyttää pyörää ja tie teki jyrkkää mutkaa.

Reitti laskeutuu Hongrinjärven (Lac de l'Hongrin) laaksoon. Laakso on sotilasaluetta.

Järven etelärantaa seuraava tie on leveä ja nopea ajaa.

Laakson länsipää loppuu äkkijyrkkään rinteeseen, ja reilu kilometri alempana virtaa Rhône joki. Rinteen reunalla on **Les Agites** (1 538 m). Sen tärkein ominaisuus on Genevejärven itäpään yli aukeava panoraama.

Laakson länsipään nähtävyys on vanha kalliotunneli, johon tie rinteessä menee. Tunneli on yksikaistainen ja mutkittelee. Siihen ei mitenkään mahtuisi kahta henkilöautoa rinnakkain.

Isomman pakettiauton rinnalle ei taitaisi mahtua edes matkamoottoripyörä.

Tunnelin patonkinkielinen nimi on **Tunnel des Agites**. Siviili liikenteelle tunneli on auki klo 7 – 19, viikonvaihteisin ja kesäloma-aikaan. Rinnettä ylös (pohjoiseen) kulkeva liikenne saa ajaa tunneliin tunnin ensimmäisellä neljänneksellä (00 - 15 min), ja rinnettä alas (etelään) kulkeva liikenne tunnin kolmannella neljänneksellä (30 - 45 min). Tunnelin molemmista päistä löytyy grillipaikka odottavien iloksi ja ajankuluksi.

Matti Puputti

<b>31.07.2009 (Perjantai)</b>
<b>Fillinges (Keräilyerät / Annecystä itään) (242 km)</b>
<b>Solat: Col d'Evires, Col du Pre Vernet, Col des Contrebandiers, Col de Bluffy, Col de la Forclaz de Montmin, Col de l'Arpettaz, Col des Saisies, Col des Aravis</b>

Bornesin massiivi (Massif des Bornes, [kartta](#)) rajoittuu lännessä Annecyjärveen (Lac d'Annecy), etelässä Arly laaksoon (Val d'Arly) ja sen rotkoon (Gorges de l'Arly), ja idässä Chamonix'sta laskevan Arve joen laaksoon (Vallée de l'Arve). Massiivin eteläreunassa on Aravis vuorijono (**Chaîne des Aravis**). Bornesin massiivi on osa Savoin Esialppeja (Préalpes de Savoie).

Tänään läksin kiertämään lähialueen passoja tuolla vuoristomassiivilla.

Aloitin Veyrier vuorelta (Mount Veyrier), Annecyjärven pohjoispäässä. Yritin sinne [Viime kesänä](#), mutta löysin vain ajokieltomerkin. Myöhemmin opin, että merkin alla ollut teksti kertoi ajokiellon olevan voimassa ainoastaan talvisaikaan.

Tällä kertaa ajoin ajokieltomerkin ohi, ja löysin vuorelta kaksi merkittyä passoa.

**Col du Pre Vernet** (912 m) on pohjoisrinteellä, metsän sisässä. Passolta tie jatkoi vielä vajaan kilometrin alarinteelle. Tien päästä löytyy grillipaikan tapainen, ja useita kävelypolkuja vuoren metsiin.

Vuorenrinteellä tien päällysteessä oli isoja reikiä. Lisäksi tiellä oli paljon lehtiä ja muuta metsän jätettä.

Vuoren etelärinteeltä löytyi toinen passo, **Col des Contrebandiers** (1 074 m). Tämäkin tie päättyi umpikujaan. Kaikki vuoren tiet tuntuivat palvelevan ainoastaan patikoitsijoita. Teiltä tai passoilta ei auennut edes maisemia.

**Col de Forclaz** (1 157 m) oli kaunis, niin kuin [ennenkin](#). Upeat maisemat Annecyjärvelle. Vuorenrinteeltä läksi tandem-riippuliitäjiä, jotka järveä kohti leijaillessaan liisivät passon näköalaterassin ylitse.

**Col de l'Arpettaz** (1 581 m) on Aravis vuorijonon eteläpäässä, sen itärinteellä. Etelästä passolle nouseva tie tekee todella monta serpentiiniä. Valitettavasti ne ovat metsän sisässä, joten näkyvyys ja maisemat puuttuvat. Metsässä tie on kapea ja hidas ajaa. Vastaan tuli muutama auto ja useampi polkupyörä.

Metsäraja on reilusti ennen passoa. Passon maisemina ovat viereiset vuoristot. Passolta jatkuu soratie Araviksen itäreunaa pohjoiseen. Kartan mukaan sitä pitkin pääsisi Aravis passolle. Passolla on myös kahvila. Ja siellä tapahtui jotain todella poikkeuksellista. Kassaa hoitivat talon kaksi kouluikäistä lasta, ja onnistuin ostamaan heiltä jäätelön. Lapset osasivat puhua vain patonkia, mutta suostuivat ymmärtämään enklantia. Vanhemmat eivät vielä olleet ehtineet kouluttamaan heitä patonkimaan tavoille 😊

Matti Puputti

Itärinteen metsäraja on etelärinnettä alempana, joten mutkissa on parempi näkyvyys. Myös tien pinnoite on parempi. Pinta on öljysoraa, ja tien pinnalla oli jonkun verran irtosoraa. Maisemat olivat mainiot, Valkoinen Vuori näkyi selvästi.

Epähuomiossa eksyin Saisies passolle (**Col des Saisies**, 1 633 m). No, tulipahan ajeltua uusia - ja vanhojakin - teitä. Aika hyviä ajettavia nuo kaikki olivat, oltiinhan Albertvillen läheisyydessä.

Päivän viimeinen passo oli **Col des Avaris** (1 498 m).

Tie Flumetista Aravikselle alkoi jo olla tuttu. Viimeksi ajoin sen kolme päivää sitten. Mutta onhan se aika hieno tie ajaa. Varsinkin alhaalla laaksossa, Flumetista La Giettaziin.

Päivän parasta antia oli Col de l'Apettaz. Se oli oikea passo, jolta hienot maisemat. Upeita olivat myös tiet Apettazilta Saisiesiin.

Ja upea oli tietenkin tie Flumetista Aravikselle.

Matti Puputti

<b>01.08.2009 (Lauantai)</b>
------------------------------

<b>Fillinges (Valkoinen Vuori)</b>
------------------------------------

Valkoiselle Vuorelle pääsee kaapelihissillä. Ranskan puolelta hissi nousee Chamonix'stä. Hissin ylätasanne on Keskipäivän Neula -vuoren (Aiguille de Midi) huipulla, 3 842 metrin korkeudessa. Vuoren nimi tulee siitä, että keskipäivän aikaan aurinko paistaa sen neulamaisen huipun yläpuolelta Chamonix'n kaupunkiin. Kaapeli nousee yhteensä 2 807 metriä, kahdella vedolla. Ensimmäinen veto on 1 282 metriä, ja jälkimmäisellä noustaen peräti 1 525 metriä. Molempien keskimääräinen nousukulma on noin 61 astetta. Koska kaapeli ei ole täysin suoraksi jännitetty, on todellinen nousu välillä lähes pystysuoraa.

Jo viime kesänä suunnittelimme tuonne näköalavuorelle nousemista. Tänä kesänä se vihdoinkin onnistui.

Aamulla klo 6:40 hissin lipunmyynnissä oli pitkä jono. Tänne pitää tulla jo kuudelta, jotta vuorelle pääsisi ensimmäisten joukossa. Ensimmäinen hissi aloittaa nousun klo 6:30, viimeinen nousu on klo 17:30. Nousuun Chamonix'stä Keskipäivän Neulalle menee 20 minuuttia. Menopaluulippu maksaa 40€ per henkilö.

Olimme liikkeellä auringonnousun aikoihin. Ensimmäisen hissin noustessa koko laaksossa oli hämärä. Mutta jälkimmäisellä hissillä näimme, kuinka aurinko jo valaisi viereisiä vuortenhuippuja. Vain aamun ensimmäisellä hissillä nousevat saavat nähdä aamuauringon ensisäteet vuorten rinteillä.

Kaapelihissin korin seinillä on suuret ikkunat. Mutta koriin päästetään niin paljon ihmisiä, että vain osa pystyy näkemään ulos. Jos maisemat kiinnostavat, voi jäädä odottamaan seuraavaa hissiä, ja tunkeutua sinne aivan ensimmäisten joukossa. Ja toisaalta, jos hissin nousu pelottaa, voi mukaan mennä joukon keskivaiheilla, ja jäädä korin keskelle. Hissit kulkevat hyvin vakaasti. Maisemia on enemmän korin länsipuolella.

Ylhäällä hissi tuo rakennukseen, josta löytyy näköalatasanne ja muutama ravintola. Kolmen euron lisämaksulla pääsee nousemaan vuoren korkeimmalle kohdalle rakennetulle näköalatasanteella, josta 360 asteen panoraamanäköalat.

20 eurolla saa edestakaisen lipun kaapelihissiin, joka vie jäätikön yli Punte Helbronnerin'lle, Italian rajalle. Matkaa kertyy vajaa viisi kilometriä (4 807 m), joten se taitaa olla maailman pisin kaapelihissi.

Punte Helbronnerin on aivan Aosta laakson (Val d'Aosta) päässä. Tänään Italian puolella oli pilvistä, joten näimme vain pilvien yläpuolelle nousevien vuorten huippuja. Punte Helbronnerin'ltä pääsisi kaapelihissillä alas La Paludiin, lähelle Valkoisen Vuoren läpi kulkevan tunnelin eteläpäätä. Toisin sanoen, Valkoisen Vuoren voi jalkaisin ylittää etelästä pohjoiseen, kävelemällä vain muutaman askeleen kaapelihissiltä toiselle. Matkalla pääsee ihastelemaan vuoristoa ja sen jäätiköitä, ylhäältäpäin.

Matti Puputti

Nousimme vuoren huipulla aamulla seitsemän aikaan. Pakkanen oli kovaa, ja tuulikin tuiversi. Ilma lämpeni auringon noustessa korkeammalle, ja kymmeneen mennessä ulkona tarkeni kulkea ilman pipoa ja hanskoja.

Keskipäivän Neulalla kannattaa käydä sinne vievän kaapelihissin vuoksi. Missään muualla ei hissillä nousta yhtä paljoa kahden kerrosten välillä.

Ylhäällä Valkoisella Vuorella näkyy paljon hammasmaisia kalliopystejä. Koska huipun näköalatasanne on ympärillä olevia vuoria ylempänä, voi sieltä nähdä vilahduksia useimmista lähialueen vuorista. Kirkkaana päivänä lännessä näkyy koko Aravis vuorijono, pohjoisen horisontista voi arvata Juran kukkulat, ja itäpuolella näkyy kirkkaina Sveitsin puolella Bernin Alppien länsipää.

Pilvisenä tai tuulisena päivänä tuonne tuskin kannattaa mennä ollenkaan. Ja kirkkaanakin päivänä vuorella on vain kalliota ja lumikenttiä. Paikka sopii hyvin vuorikiipeilijöille. Tavallisille turisteille maisemakohteeksi sopii paremmin vaikkapa [Emosson](#), jossa maisemat ovat kauniita. Emosson-pato muuten juuri ja juuri erottui Keskipäivän Neulan näköalatasanteelta katsoessa, mitättömän pienenä länttinä vuorenrinteessä, alaviistossa koillisen suunnassa.

Puolen päivän aikaan, kun ajoimme Chamonix'stä Geneven suuntaan, oli Valkoisen Vuoren tunnelille vievällä tiellä ainakin kymmenen kilometrin pituinen jono. Kesälomakausi oli alkamassa, ja kaikki halusivat pois Ranskasta.

Kävimme vielä Combloux'ssa, Arly laakson (Val d'Arly) pohjoispäässä. Combloux on iso kylä, jossa paljon turistiravintoloita, joiden terasseilta näkyy Valkoinen Vuori. Vaikka vuorella lämpötila oli noussut tuskin kymmeneen asteeseen, alhaalla laaksossa oli kovaa hellettä.

Matti Puputti

<b>02.08.2009 (Sunnuntai)</b>
-------------------------------

<b>Fillinges</b>
------------------

Oli sunnuntai. Sade sekä Maddalena pakottivat pitämään vapaapäivän.

Matti Puputti

<b>03.08.2009 (Maanantai)</b>
<b>Fillinges (Keski-Jura) (444 km)</b>
<b>Solat: Col de la Fauchille, Col du Mont d'Orzeires, Col de Jougne, Col des Hôpitaux, Col du l'Aiguillon, Col des Etroits, Col des Roches, Col de la Tourne, Col de la Vue des Alpes, Col des Pontins, Col du Chasseral</b>

Aamuksi olin suunnitellut pyörän renkaiden vaihdon. Sen jälkeen lähtisin Keski-Juralla, Genevejärven (Lac Léman) ja Neuchâteljärven (Lac de Neuchâtel) pohjoispuolella. Maddalena ilmoitti siivoavansa töiden jälkeen, ja pyysi tulemaan kotiin vasta myöhemmin illalla. Ja sehän sopi minulle 😊

Takarengas oli aika vaihtaa. Suunnittelin sen vaihtoa jo ennen viime kesän matkaa. Nyt renkaalla oli ajettu jo reilut 20 tkm.

Pneus Claude tarjoaa kuulemma koko alueen edullisimmat renkaiden vaihdot. Se on Sveitsissä, Geneven lentokentältä pari kilometriä länteen. Iso liike tekee renkaanvaihtoja rekoista mopoihin. Maksuksi kelpaavat luottokortit ja eurotkin. Huoltopiste aukeaa aamulla klo 7.

Takarengas oli kulunut aivan tasaiseksi, eturengas oli vielä hyvässä kunnossa. Vaihdatin ne molemmat. Hintaa kahdelle Pilot Road 2 -renkaalle ja töille tuli yhteensä 505 CHF. Minä maksoin euroilla, 332,50€.

Palvelu toimi. Osasivat tuskin kahta sanaa enklantia, mutta sveitsiläisinä sentään yrittivät kommunikoida.

Työ tehtiin asiantuntevasti, ja huoltomies vielä kiillotti vanteetkin. Asiakas oli tyytyväinen lopputulokseen.

Uudet renkaat tietenkin tuntuivat hyviltä. Pyörä kallistui kaarteisiin aavistuksen verran paremmin kuin vanhoilla kumeilla.

Huoltotyön aikana aurinkokin oli noussut hiukan. Nyt oli uudet renkaat, kiiltävät vanteet ja lämmin keli. Siispä Juralle.

Reitti kulki Fauchille passon (**Col de la Faucille**, 1 320 m) kautta. Se on alueen parhaita passoja. Mukava ajaa, vaikka liikennettä tiellä onkin paljon. Passo on Genevestä pohjoiseen, Juran yli Saint-Glaude kaupunkiin vievällä reitillä.

Jouxjärvi (Lac de Joux) on Juran suurin järvi. Järveltä koilliseen vievällä tiellä on pieni passo, **Col du Mont d'Orzeires** (1 061 m). Tie on leveä ja hyväkuntoinen. Sillä on myös aika paljon liikennettä. Taustalla näkyy äsken ohitettu järvi.

Seuraavaksi takaisin Ranskan puolelle, Jougne pikkukaupunkiin. Sen kohdalla on passo (**Col de Jougne**, 1 008 m), ja heti perään toinen (**Col des Hôpitaux**, 1 046 m). Kumpikaan ei ole mitenkään erityisiä, ovatpahan vain kumpareita tiellä ja nimiä kartalla.

Matti Puputti

Juralla kulkee Ranskan ja Sveitsin raja. Ohittelin sitä niin moneen kertaan, että sekosin laskuissani. En aina tiennyt, kumman maan alueella milloinkin olin.

Yritin etsiä passo nimeltä **Col de l'Aiguilon** (1 293 m). Tie kulki metsässä, jossakin peräkylillä. Yksikaistainen, kuhmurainen ja huono ajaa. Ei sieltä mitään mielenkiintoista löytynyt.

Sitten yritin seuraavalle passolle. Tie kulki läpi peltomaiseman, ja lehmiä kulki sekä peltomaisemalla että tiellä. Tien päässä oli Sainte-Croix kaupunki, ja sen laidalla **Col des Etroits** (1 153 m).

Ei tämäkään passo niin erikoinen ollut, eivätkä maisemat juuri hämmästyttäneet. Passolla oli parkkipaikka ja bussipysäkki, eikä juuri mitään mielenkiintoisempaa.

Ilma oli edelleen kylmä, 10...12 °C. Taivaallekin oli ilmestynyt lisää tummia pilviä. Ensimmäistä kertaa tänä vuonna jouduin laittamaan mopon kahvanlämmittimet päälle. Ne sentään auttoivat hiukan.

Pysähdyin syömään johonkin kylään (La Brévine). Kylä oli kaunis, ja ravintolan palvelu ystävällistä. Tarjoilija-tyttö ei osannut sanaakaan enklantia, mutta saimme silti selvitettyä että voin maksaa luottokortilla. Tuollaista palvelua ei voisi koskaan saada Ranskassa.

Tilasin päivän menun. Alkupalaksi lämmintä soppaa, se teki jäätyneen kuskin taas onnelliseksi 😊

**Col des Roches** (919 m) on juuri ennen rajaa, Sveitsin puolella. Passon kohdalla on kapea rotko ja siihen rakennettu betonitunneli. Vieressä on samanniminen kylä. En ajanut passon pohjoista rinnettä. Etelän puolelta paikka ei vaikuttanut mitenkään mielenkiintoiselta.

Jatkoin etelään, kohti Neuchâteljärveä. Tie kulki jonkinlaista ylänköä, poikki tasaisen peltoalueen. Passo (**Col de la Tourne**, 1 179 m) on ylängön eteläreunalla, kohdassa josta tie alkaa laskea alas Neuchâtel laaksoon. Passolla on iso parkkipaikka ja hotelliravintola. Maisemia siellä ei ollut.

Seuraava passo taas on jonkinlainen suurempi passo. Se on hyvin merkitty kartoissa, ja sen parkkipaikat ovat suuret. **Col de la Vue-des-Alpes** (1 283 m). Passon yli kulkee leveä tie (tie 20), jolla on myös raskasta liikennettä. Passolta löytyy hotelliravintolaa, hiihtokeskusta, vesiliukumäkeä, laamoja, ...

Myös Neuchâteljärvi (429 metrissä) häämöttää horisontissa.

**Col des Pontins** (1 110 m) on pienen kumpareen päällä. Passolla oli parkkipaikka ja ravintola. Vaikka passo onkin aukealla, ei siellä ole juuri mitään nähtävää. Tie yli passon oli hyväkuntoinen, ja sillä oli jonkun verran liikennettä. Läpiajopasso.

Päivän korkein passo oli **Col du Chasseral** (1 502 m). Tie passolle on syrjäinen, yksikaistainen ja kohtuullisen kunnossa. Niin kapea, että rinteeseen on rakennettu ohituspaikkoja. Reitin varrella oli myös peltoaukeita, joilla lehmät tallustivat. Eivätkä ne lehmät siellä pellolla mahtuneet kulkemaan, vaan tulivat vielä tiellekin.

Passo on metsärajan yläpuolella, ja nousussa oli aika hienoja maisemia Juravuoristoon.

Matti Puputti

Passolta läksi tie vielä ylemmäs. Kaikki passon kautta ajaneet autot näkyivät ajavan sinne, joten minäkin läksin katsomaan.

Tie jatkoi vuoren rinnettä kilometrin verran, ja tuli sitten näköalapaikalle. Sieltä löytyi hotelliravintola ja 360 asteen panoraama yli Juran. Paikka olisi ollut hieno. Paitsi ei tänään, kun oli niin pilvistä.

Koska matkaa Fillingsiin oli reilusti (linnuntietä 120 km), päätin oikaista moottoriteitä pitkin. Minulla ei ollut Sveitsin moottoritietarraa. Tiesin että ilman tarraa ajavalle tulee kovat sakot, mutta laskin kiinnijäämisriskin olevan mitättömän pieni. GPSr:n arvion mukaan matkaan kului moottoriteitä vältellen yli kolme tuntia.

Jossakin kohdin GPSr yritti ohjata jonkun liittymän kautta pois moottoritieltä. Onneksi en mennyt, sillä liittymän jälkeen näin, että liittymässä tarkastettiin kaikkien moottoritietarrat.

Uudet renkaat tuntuivat mutkissa vanhoja tukevammilta ja varmemmilta. Mutkan ottaminen oli varmempaa, pyörää uskalsi kääntää enemmän ja kovemmassa vauhdissa. Saattoi se tietenkin johtua myös tarkistetuista rengaspaineista - olin viimeksi tarkistanut ne Suomessa.

Päivä oli pilvinen ja passot melko tylsiä.

Käydyistä paikoista parhaiten mieleen jäi Chasseral. Kirkkaana päivänä sieltä lienee upea näköala yli Jura vuoriston ja Neuchâteljärven. Pilvisenä päivänä sekään ei juuri kummoinen ollut. Passoista paras oli vanha ja tuttu Fauchille. Sen etelärinne on aika mainiota ajettavaa.

Matti Puputti

<b>04.08.2009 (Tiistai)</b>
<b>Fillinges (<i>Keräilyerät / Araviksesta pohjoiseen</i>) (157 km)</b>
<b>Solat: Col des Fleuries, Col du Collet, Col des Glières, Col des Annes, Col de la Colombière, Col de Romme</b>

Tänään läksin kiertämään viimeiset Bornesin massiivin ([kartta](#)) passoja, eli jatkoin [viime perjantain](#) kesken jäänyttä retkeä.

Glières ylänkö (La Plateau des Glières) on alueen kauneimpia paikkoja. Matkalla sinne löysin itselleni entuudestaan tuntemattoman passon, **Col des Fleuries** (920 m). Alhaalla, Bornesin massiivin pohjoispuolen tasangolla. Tie yli passon on maaseututie, pinta oli ok. Maisemana ovat pellot ja Bornesin massiivin pohjoisrinteet. Läpiajopasso.

Glièresille vievällä reitillä ovat aika hyvät maisemat. Thorens-Glières kylän kohdalla tie menee laaksoon, joka tunkeutuu massiivin sisään. Laaksossa virtaa Fillière joki. Pian tie alkaa nousta laakson jyrkkää reunaa ylöspäin. Nousussa näkyy vuoristopuroja. Maisemat ovat alas laaksoon sekä vastakkaiselle kalliorinteelle.

Reitin varrella ja varsinkin sen yläpäässä on metsää, ja tänä(kin) kesänä siellä tehtiin metsätöitä. Tämä selvisi, kun kesken nousun vastaan tuli valtavan kokoinen tukkirekka. Tukit olivat selvästi pidempiä kuin Suomessa. Ja tietenkin satuimme kohdakkain juuri serpentiinimutkassa. Minä ketterämpänä pääsin väistellen ohitse, henkilöauto olisi joutunut peruuttelemaan pidemmän pätkän.

Nousun yläpäässä on ensimmäinen passo, **Col du Collet** (1 390 m). Passo ei ole erityisen mieleenpainuva, sillä se on metsän sisässä. Kohta passon jälkeen aukeaa ylätasanko, jonka keskellä seuraava passo (**Col de Glières**, 1 440 m).

Ylätasanko on aika kaunis, ja sen eri laidoilta löytyy muutamakin turisteille tarkoitettu ravintola. Tavalliseen tapaan ulkomaalaisille turisteille ei tarjoilla, joten jätin ne väliin.

[Viimeksi](#) käännyin Glières passolta takaisin, sillä ylängöllä tie on hiekkapäälysteinen. Karttojen mukaan tie kuitenkin veisi vastapuolen rinteelle, ja sitä kautta olisi yhteys Eveaux rotkoon (Gorges des Eveaux). Joten läksin ajamaan läpi tuon ylängön.

Ei se ylängön tie niin paha ollut, olipahan vain hiekkapäälysteinen. Hiekka oli aika karkeaa, muttei soraa, joten kyllä siinä ajeli. Itse asiassa muistutti suomalaisia hiekkateitä, pehmeällä päälysteellä. Ja sieltähän se löytyi, ylängön toiselta reunalta: kestopäälystetty tie. Alas laaksoon tie jatkoi metsässä, jonka lävitse ei paljoa nähnyt maisemia. Muutama serpentiinikin siellä oli.

[Viime kesänä](#) en löytänyt tietä Annes passolle. Tällä kertaa läksin yrittämään Lachat vuoren (Mont Lachat de Châtillon) eteläpuolelta.

Le Grand-Bornand kylän keskustassa seisovan kirkon nurkilta [Suuri Alppitie](#) kääntyy nousuun kohti Colombière passoa. Samasta paikasta suoraan ajamalla pääsee Borne joen laaksoa länteen. Hiukan kylän jälkeen ovat ensimmäiset tienviitat Annes passolle.

Matti Puputti

Tie on koko matkan päällystettyä, mutta päällyste on paikoin rikki ja kuhmuraista. Tiellä on paljon henkilöautoliikennettä, passolla kävijöitä ja tienvarren asukkeja. Nousu on kokonaan aukealla, ja mutkissa on hyvä näkyvyys. Päällyste loppui vasta parikymmentä metriä ennen passoa.

**Col des Annes** (1 721 m). Passolla on useampi ravintola. Lisäksi löytyy navettoja pieneksi kyläksi asti. Yhtään asuttavaa taloa en nähnyt. Ihmiset tulevat tänne patikoimaan, reittejä riittää viereisille rinteille enemmän kuin tavallinen turisti tarvitsee. Passo on reilusti metsärajan yläpuolella, ja maisemia on laaksoon ja viereisille rinteille.

Annes on kaunis passo. Siksi siellä on paljon turisteja. Tie on käytännössä umpikuja - passon pohjoispuolella se jatkui maapäällysteisenä.

**Col de la Colombière** (1 618 m) on Suurella Alppitiellä. Passon kaikki parkkipaikat ja tien varsi olivat täynnä autoja. Taitavat kaikki ranskalaiset olla tänään patikoimassa vuorilla?

**Kaksi viikkoa sitten** ajoin Romme passon (**Col de Romme**, 1 300 m) pohjoisrinteen. Tänään ajoin passon molemmat rinteet.

Eteläpuolella tie on melkein koko matkan metsässä. Ei juuri maisemia, mitä nyt puiden välistä jotain vilahtelee. Tiellä on muutama mielenkiintoinen serpentiini. Polkupyöräkilpailua varten päällyste oli uusittu, ja sitä oli tosi hyvä ajaa.

Päivän parasta antia olivat Glières ylänkö nousuineen, sekä Annes passo. Molemmat olivat kauniita, ja siksi käymisen arvoisia.

Ajokokemuksena parhaasta päästä olivat Eveaux rotkon sekä Colombière passon kautta kulkevat tiet.

Matti Puputti

<b>05.08.2009 (Keskiviikko)</b>
<b>Fillinges - Grenoble (351 km)</b>
<b>Solat: Col d'Evires, Col de Leschaux, Col du Frêne, Col du Grand Cucheron, Col de Champlaurant, Col du Barrioz, Col des Ayes, Col du Coq, Col du Cucheron, Col de la Placette, Col de la Charmette</b>

Tähän asti oli ajopäivien järjestys ollut yksinkertainen. Arkipäivisin Maddalena oli töissä, ja päiväsaikaan minä sain mopoilla. Viikonvaihteisin piti istua autossa pelkääjänpaikalla. Monen päivän mankumisen jälkeen sain lopulta luvan lähteä useamman päivän moporeissulle.

Suunnitelmana oli tehdä kolmen päivän matka. Ensin ajaisin kohti Grenoblea, ja sieltä sitten hiukan itään ja kaakkoon.

Aamulla halusin ajaa Frêne passolle, Bauges'n massiivin (Massif des Bauges, [kartta](#)) eteläreunalle. Joten jouduin aloittamaan ajamalla koko tuon massiivin poikki. Tie massiiville (D912) nousee Annecyjärven (Lac d'Annecy) länsirannalta, Sévrier kylän kohdalta. Nousun alussa on pari maisemapaikkaa järvelle, mutta pääosa noususta kuljetaan metsän sisässä. Tie jatkaa nousuaan tasaisesti ensimmäiselle passolle asti. Tie kulkee Leschaux passon (**Col de Leschaux**, 900 m) yli. Kävin siellä [viime viikolla](#).

Leschaux laakson päättyessä Chéran jokeen, käännyin vahingossa väärälle tielle. Jouduin ajamaan takaisin samaa tietä jota [viime viikolla](#) ajoin kohti Prés passoa. Tällä kertaa tie ei ollutkaan hankala ajaa, irtosora ei haitannut ajoa. Liekö tie ollut paremmassa kunnossa, vai autoivatko uudet renkaat? Irtosora näyttäisi kuluvan tienpinnalta aika nopeasti, ja viikossa tie oli muuttunut lähes sorattomaksi.

**Col du Frêne** (950 m). Tie pohjoisesta passolle on tosi suora ja tylsä, nopea ajaa. Mutkia on vasta pari kilometriä ennen passoa.

Passolla on parkkipaikka, ei mitään palveluja. Maisemia on lähinnä passon molemmille rinteille, muttei niiden takia tänne kannata nousta. Sen sijaan käymisen arvoinen on eteläinen rinne. Siellä on useampi serpentiini, ja välillä aukeaa hienoja maisemia alas Grésivaudan laaksoon (Vallée du Grésivaudan), jossa virtaa Isère joki. Rinteessä näkyi paljon polkupyöräilijöitä, useimmat ajamassa yksikseen ja monet kesälomalaiset jopa "tavallisissa" vaatteissa tai uimahousuissa.

Isère joen itäpuolella alkaa Belledonnen massiivi (Chaîne de Belledonne, [kartta](#)). Vuoristomassiivin - tai paremminkin vuorijonon - itäpuolella on Glandon passo (Col du Glandon). Etelässä massiivi jatkuu Grenoblen korkeudelle. Pohjoisessa massiivi rajoittuu Arc joen laaksoon (Vallée de l'Arc). Belledonnen massiivi on osa Dauphinen Alppeja (Alpes du Dauphiné).

Minä kaarsin tuohon Arc laaksoon. Se on kapea, ja ainakin alkumatkasta vaikutti kauniilta. Mutta jo parin kilometrin jälkeen käänsin ylös Hurtières vuorijonolle (Chaîne des Hurtières), Belledonnen massiivin pohjoiskärkeen.

Matti Puputti

Vuorille nouseva tie kulki metsässä, ilman maisemia. Mutta sitä oli hyvä ajaa. GPSr oikutteli, eikä tahtonut saada yhteyttä satelliitteihin metsäkatteen alta.

Ensimmäinen passo Belledonnen massiivilla oli **Col de Grand Cucheron** (1 188 m). Passokin oli metsässä, eli mitään maisemia ei ollut. Palvelujen tointa hoitivat pieni parkkipaikka ja puiston penkki/pöytä. Penkillä istui pari polkupyöräilijää. Patikoitsijoita näkyi tulevan henkilöautoilla ja jatkavan kävelen metsäpoluille.

Maaseututeitä reilut viisi kilometriä myöhemmin on **Col du Champlaurant** (1 116 m). Nousu passolle on avomaastossa. Tie on pieni ja mutkikas, mutta hyväkuntoinen. Koska ollaan avomaastossa, passolta näkee hiukan viereisille vuorille. Mutta ei tämäkään mikään panoraamapaikka ole.

Passolle tuli pari polkupyöräilijää, joiden kanssa juttelin hetken. Ranskalainen pariskunta, mutta jostakin kumman syystä suostuivat puhumaan enklantia. Heillä oli kesälomaa, ja kertoivat ajavansa tänään 20 kilometrin lenkin, kotiseutunsa lähipassoilla. Kuulemma tosiharrastajat ajavat vuorilla 80 - 100 km päivässä. Ja urheilijat vielä enemmän.

Seuraava löytämäni passo Belledonnen massiivilla oli **Col du Barrioz** (1 038 m). Tie ylös kukkulalle on öljysoraa. Paikoin pinta oli kulunut aika paljon, mutta silti tie oli kohtuu hyvä ajaa. Pohjoinen nousu on metsässä. Paikoin pilkahti taakse jäänyt laakso ja pikkujärvi (Bassin Du Flumet), ja vastakkaiset vuoret. Koska tie kulkee metsässä ja jyrkällä rinteellä, näkyvyys mutkissa ei ole kovin hyvä.

Passolla näkyi pari taloa, joista toinen taisi olla ravintola. Ei mitään mielenkiintoista.

Jatkoin eteenpäin, ja tulin Ayes passolle (**Col des Ayes**, 944 m). Tällä kertaa nousussa ei ollut metsää, joten ajaessa oli hyvä näkyvyys. Tie oli äskeistä passoa paremmassa kunnossa, ja mutkat loivia. Passolla on pari omakotitaloa, ei mitään palveluja. Maisemana hämmäyttävät viereisen massiivin vuoret. Pelkkä läpiajopasso.

Sitten Grésivaudan laaksoon yli Chartreusen massiiville (Massif de la Chatreuse, [kartta](#)). Viime viikon maanantaina kävin [massiivin pohjoisosassa](#). Tänään ajaisin sen eteläpään passot.

Nousu oli aika mielenkiintoinen. Serpentiiniä kalliorinteellä. Tie oli hyväkuntoinen, ja sillä on melko paljon liikennettä. Tieltä näkyy maisemia välillä alas Grésivaudan laaksoon, välillä ylös vuorelle. Nousussa on vanha, mutkikas ja kapea kalliotunneli, joka loi oikein vanhan ajan teiden tuntua.

Coq passolla (**Col du Coq**, 1 434 m) on parkkipaikkoja, jotka tänään olivat täynnä patikoitsijoiden autoja. Ei mitään palveluja, ja näköalaakin aukeni vain viereiselle kalliokukkulalle. Passossa parasta oli nousu Grésivaudan laaksosta.

Itäpuolen rinne on aivan erilainen. Kapea metsätie, pinta kuhmurainen, ei minkäänlaisia maisemia. Jossakin keskellä metsätaivalta oli vielä joku metsätyömaa. Tie oli täynnä hakkuujätettä.

Chartreusen massiivin poikki kulkee tie D512, joka pohjoisempaan muuttuu tieksi D912 (ja kulkee [Granier passon](#) yli).

Massiivin keskivaiheilla tuo tie kulkee yli Cucheron passon (**Col du Cucheron**, 1 140 m). Tie on leveä, liikennettäkin jonkun verran. Mutkat ovat loivia. Passolta näkyy pohjoisen puolella jatkuva laakso.

Matti Puputti

Passolla on parkkipaikka ja hotelliravintola. Ravintolassa suostuttiin puhumaan enklantia, joten sain syödäkseni hyvän lämpimän lounaan.

Ravintolan baarista löytyi neljää eri ollutta, kaikki lähialueen panimosta. Maistoin ambree-olusta, ja se vaikutti hyvältä.

Hotellihuone olisi kustantanut 43€ per yö.

Isäntä puhui erinomaista enklantia ja palvelu oli ystävällistä. Suosittelen paikkaa täällä kävijöille.

Seuraavaksi kurvasin Guiers Vif -rotkon (Gorges du Guiers Vif) lävitse. Rotko vaikutti mielenkiintoiselta.

Jatkoin massiivin länsipuolelta etelään, Placette passolle (**Col de la Placette**, 588 m). Passo on ison maantien varressa, samannimisen kylän kohdalla. Passona se ei ollut mitenkään mielenkiintoinen. Ainoa nähtävyys on länsipuolen kalliomassiivi. Läpiajopasso. Mieleen muistui **Col du Marais**, mutta täällä on isompi tie.

Ténaison joen laakso vie syvälle massiivin sisälle, ja laakson päässä on **Col de la Charmette** (1 261 m).

Laaksossa kulkeva tie alkaa Grenoblesta. Tiellä on maisemia aina Pormarey kylään asti, jossa laakso kapenee. Siitä eteenpäin, viiden kilometrin matkan, kapea tie kulkee metsässä ja jyrkänteen kupeessa, eikä GPSr tahtonut löytää satelliitteja.

Passolta löytyy parkkipaikka. Pienen soratiepätkän päässä, metsän piilosta löytyy ravintola. Taisi siinä olla myös hotelli.

Passolta päällystetty tie jatkuu pohjoiseen. Tie lähtee varsin jyrkkään laskuun, eikä päällystekään ollut kummoisessa kunnossa. Ja kun maa sitten tasaantuu, niin tie onkin suljettu moottoriajoneuvoilta. Polkupyörällä tuo on yksi suosittuja reittejä läpi Chartreusen massiivin, mutta mopolla sinne ei ollut asiaa.

Tarkoitus oli kiertää Porte ja Vence passoille, mutta nyt jouduinkin ajamaan takaisin Grenobleen.

Kun läksin kokeilemaan tietä passolta pohjoiseen, pyörä jotenkin käyttäytyi oudosti. Aluksi luulin sen johtuvan vain huonokuntoisesta tiestä. Mutta Grenobleen päin palatessa pyörä kokoajan käyttäytyi huonommin ja huonommin.

Ohjaus änkesi voimakkaasti siihen suuntaan mihin oltiin kallellaan. Niin voimakkaasti, että piti voimakkaasti vasta-vastaohjata (kääntää vastakkaiseen suuntaan kuin normaalisti vastaohjauksessa). Pyörä tuntui ottavan yliherkästi ohjausta tien urista, se puolsi koko ajan. HD-mies olisi sanonut aurauskulmien olevan pahasti pielessä.

Katsoin eturenkaan, mutten huomannut siinä mitään vikaa. Joten jatkoin tietä alaspäin, ja ihmettelin, ettei se kai ennen tällä tavoin käyttäytynyt.

Vasta Grenoblessa, viisitoista kilometriä passolta, syy lopulta selvisi. Bussikuski tööttäsi torvea ja osoitti sormella mopon tyhjää takarengasta.

Olin aina pelännyt mopomatkoillani kahta asiaa. Ensinnäkin, että kaatuisin ja loukkaisin itseni jossakin syrjätiellä, kaukana kaikista ohikulkijoista, ja jäisin tuntemattomalle seudulle avuttomana yksin ojaan. Ja toiseksi, että jossakin syrjätiellä moposta puhkeaisi rengas, enkä saisi soittamalla apua paikallisesta huoltoliikkeestä.

Kuvittelin aina, ettei puhjenneella renkaalla voisi ajaa ollenkaan. Mutta tänään opin, että vyörengas pysyy hyvin muodossaan, vaikka ilmanpaine sen sisältä häviäisi.

Matti Puputti

Opetus: Pelko rikkinäisen renkaan kanssa yksin jäämisestä on turha. Senkun vain ajelee lähimpään kaupunkiin kaljalle.

Päätin kuitenkin ajaa huoltoasemalle, laitoin renkaaseen ilmaa ja totesin sen hiljakseen tyhjenevän. Puhki se oli.

Kello oli puoli seitsemän, olin vieraassa kaupungissa, ja matkaa Fillingsiin oli 150 km. Eli minun oli jäättävä yöksi Grenobleen. Rengas pitäisi paikkauttaa seuraavana päivänä.

Katsoin GPSr:stani lähimmän BMW huollon, ja valitsin hotellin sen läheltä. Kerrankin oli hyötyä, että olin tallettanut BMW huoltopisteiden koordinaatit GPS:eeni.

Huone maksoi 40€ yö, plus 6€ aamiainen. Pyörän sain lukittavaan autotalliin. Siellä löysin takarenkaasta rautalanganpätkän.

Rengas oli vaihdettu maanantaina, ja sillä oli ajeltu reilusti alle tuhat kilometriä. Yritin miettiä, missä se rautalanganpätkä olisi siihen mennyt, mutten keksinyt mitään ilmiselvää selitystä.

Todennäköisesti se iski jo ennen viimeistä passoa, ja passolla ollessa rengas ehti tyhjetä.

Hotellin henkilökunta ei juuri enklantia osannut, mutta sentään yrittivät. Rengashuolloista he eivät ymmärtäneet mitään. Mutta etsivät Internetistä pizzalähetin, joten sain iltapalaa. Yritin vielä lohduttautua parilla olusella. Hotellissa oli ainoastaan Heinekeniä. No, join sitten sitä, peräti neljä pullollista.

Hotelli on teollisuusalueella, ja sen vieressä on auto- sekä mopoliikkeitä. Hotellihuoneesta ei ole mitään maisemia, vuoret jäävät kaupunkirakenteiden taakse. Jos olisi halunnut tutustua kaupunkiin, olisi kannattanut ottaa hotelli jostakin keskikaupungilta.

Päivän parasta antia olivat:

- Col de Coq, itäpuolen nousu
- Col du Frêne, eteläpuolen lasku
- enklantia puhuvat ranskalaiset (tyttö ja aviomies polkupyörillä Col du Champlarent'lla, isäntä ravintolassa Col du Cucheronilla)

Matti Puputti

<b>06.08.2009 (Torstai)</b>
<b>Grenoble - Fillinges (498 km)</b>
<b>Solat: Col Luitel, Col de la Morte, Col de Malissol, Col de l'Holme, Col de Prés Salés, Col de l'Homme, Col de Parquetout, Col d'Ornon, Col des Sarennes, Col du Lautaret, Col du Galibier, Collet du Plan Nicolas, Col du Télégraphe</b>

Hotelli Belalp on todellinen perushotelli.

Aamiaiseksi sain palan patonkia, kaksi korppupalaa, vetistä appelsiinimehua, teetä ja marmeladeja. Kyllä niillä aamun sai käyntiin, mutta hienompiakin aamiaisia olen nähnyt. Huoneessa on wc, suihku ja tv. Ei ilmastointia.

Yöllä näin pari tosi outoa unta. Molemmissa minun piti ottaa muita ihmisiä hengiltä. Unohdin jo ensimmäisen, mutta toinen uni meni suurin piirtein seuraavasti:

Olin matkoillani joutunut johonkin metsän sisällä olevaan keskiaikaiseen kylään. Kylää kiusasivat mongolipariskunta sekä heidän palvelijansa seitsemän kääpiötä.

Kylän asukkaat olivat kypsiä noihin mongoleihin, ja halusivat heistä eroon. Kyläläiset päättivät tehdä yllätyshyökkäyksen pariskuntaa vastaan pudottamalla valtavan kiven heidän niskaansa kun he istuvat kylän tuvan pöydän ääressä.

Minä olin asiassa ulkopuolinen. Joten päätin piiloutua pöydän alle. Mutta se mongoli-mies huitoi saappaillaan ympäriinsä, ja osui minua olkapäähän. Minä siitä tietenkin pahastuin. Ja kun sen kiven työntäminen ullakolta alas tuvan lattialle tuotti kyläläisille vaikeuksia, päätin kavuta vintille heitä auttamaan.

Kiven työntämiseen meni aikaa, ja mongoli-mies läksi etsimään kyläläisiä. Ensin se kierteli ympäriinsä, mutta päätyi sitten nousemaan ullakon portaita. Sehän kohta löytäisi kyläläiset, ja heidän juonensa siinä paljastuisi. Joten minä tempaisin lähimmän miekalta näyttävän kapistuksen - taisin saada käteeni jonkun risun - ja iskin ukon kuoliaaksi siinä portailla.

Kun se ilkeä mongoli-isäntä oli saatu hengiltä, kylän väki lopetti verilöylyn siihen paikkaan ja järjesti saman tien juhlamessun. Joten minä jäin yksi tappamaan sitä eukkoa ja sen seitsemää kääpiötä.

Tässä vaiheessa olin jo löytänyt rautaisen miekan. Eukko istui tuvan pöydän ääressä kääpiöineen ja ihmetteli, että mitä täällä oikein tapahtuu ja missä se hänen miehensä taas kuppaa. Eikä se nainen tuntunut tajuavan tilannetta, vaikka minä yritän miekalla hakata siltä kurkkua auki. Siis sellainen keskivertoälykäs nainen.

Miekka oli suurin piirtein yhtä terävä ja tehokas kuin kattotiili, mutta jotenkin sain pistettyä eukon kurkkuun muutaman reiän. Jätin sen siihen korisemaan, kohtahan se kuitenkin kuolisi. Nyt oli jäljellä enää ne seitsemän kääpiötä.

Matti Puputti

Kääpiöt olivat sellaisia polven korkuisia, pyöreäpäisiä, värikkäästi pukeutuneita ja iloisesti virnisteleviä satuhahmoja. Ne kiipeilivät pöydille ja penkeille, ja taisivat hyppiä niskaanikin. Yritin huitoa niitä sillä miekallani, ja muutamalta sain iskettyä pään irti. Mutta suurempi osa oli vielä hengissä ja alkoivat suunnitella vastahyökkäystä.

Kuulin kun ne sanoivat toisilleen, että minä käytökselläni aloin osoittaa selviä pelon merkkejä. Ja pakko myöntää, etten tuntenut oloani täysin kotoisaksi vieraassa keskiaikaisessa tuvassa, kun tehtävänäni oli hakata miekalla hengiltä kaikki muut huoneessa olevat. Joten läksin etsimään avuksi muita kyläläisiä.

Messukuoron laulua kuului sieltä ja täältä, mutta ennen kyläläisten löytämistä sattui monenlaista kummellusta. Yhdessä vaiheessa löysin talon ulkonurkalla istuvan naispapin, jolta yritin kysyä neuvoa messupaikalle. Mutta hän osasi ainoastaan naama onnesta loistaen kertoa olevansa iloisesti raskaana.

Lopulta se messupaikka löytyi. Minä heti kiroilemaan kansalle että nyt te hölmösti teitte, sillä kääpiöt menevät ja hakevat apujoukkoja kuninkaalta. Kyläläiset pitivät pienen neuvonpidon, jonka lopputuloksena päättivät hyökätä minun kimppuuni. Aikoivat kai luovuttaa minut kuninkaalle ja väittää minun yksin olleen syyllinen koko verilöylyyn.

Mutta minä hyppäsin moponi selkään, ja ajoin metsän läpi vihellelleen kohti auringonlaskua.

Liekö illan neljä Heinekkeniä laittaneet pään noin sekaisin? Jatkossa pitää keskittyä pelkkään oikean olusen juontiin, ja jättää nuo synteettisen mauttomat korvikeaineet omaan arvoonsa hyllyyn seisomaan.

Puhelimella hain Internetistä paikallisen Euromaster liikkeen yhteystiedot. Lähin sijaitsi reilun kilometrin päässä hotellilta.

Huoltomies oli avulias, vaikkei enklantia osannutkaan.

Luulin, että puhjenneen renkaan tilalle vaihdettaisiin uusi. Mutta huoltomies rupesikin paikkaamaan rengasta. Aloitti hiomalla rautalanganpätkän pois. Sitten renkaan sisäpuolelle laitettiin liimaa. Kun liima oli kuivunut vartin verran, siihen läntättiin paikka. Ulkopuolelta paikkausta ei havaitse ollenkaan, joten rengashan oli kuin uusi (ja niinhän se olikin).

Työ kesti reilut puoli tuntia, irrottamisineen ja takaisinlaittoineen. Koko homma maksoi 22€

Laitan tähän vielä liikkeen yhteystiedot niitä joskus tarvitseville:

Euromaster, 39, Boulevard Paul Langevin, Fontaine, Grenoble  
puh. 04 76 26 32 45  
Auki arkisin klo 8:00 - 18:30, lauantaisin 8-12.

Huoltomiehellä oli itselläänkin RT. Hallin takaosassa, pressun alla oli kiiltävä, vuoden 1999 sininen 1100, mittarissa 121 tkm. Kertoi käyneensä Puolassa, Saksassa ja Tšekissä. Hän oli innoissaan, kun sai koeajaa minun uudemman mallista RT:täni.

Matti Puputti

Grenoble on suurten kalliomassiivien keskelle jäävällä tasangolla. Tasanko on kohtuullisen laaja, ja sen täyttämällä kaupunki on kasvanut suureksi.

Onhan se iso kaupunki, mutten huomannut mitään erityisen mielenkiintoista.

Joen pohjoispuolella, kukkulalla näkyi linnoitus. Mutta kello oli jo niin paljon, että kiire alkoi painaa. Joten kaupunki jäi käytännössä tutustumatta.

Belledonnen massiivi/vuorijonon (Chaîne de Belledonne, [kartta](#)) eteläpään rinnettä nousee leveä ja nopea tie. Kurvitkin olivat sopivan leveitä. Tie oli selvästi tarkoitettu ajettavaksi KOVAA. Se kulki metsässä, eikä muuta liikennettä juuri ollut. Ylhäällä 1 600 metrissä oli Chamrousse hiihtokeskus. Ei mitenkään mielenkiintoinen.

Luitel passo on alempana rinteessä, pienemmällä sivutiellä. Pikkutien varressa on suojärvi ja parkkipaikka. Muutama sata metriä myöhemmin löytyi tienvarresta passon nimikyltti, **Col Luitel** (1 262 m). Passolla ei juuri ole maisemia, taisi olla suon reunalla.

Etelään laskee kapea yksikaistainen tie. Öljysorapäällyste, paljon irtosoraa. ABS:t hakkasivat kun serpentiinien kohdilla yritin hidastaa.

Ainoa liikenteen tapainen oli vastaan tullut hälytysajoneuvo. Siinä meinasi tulla kiire saada pyörää tien sivuun, kun jarrut tai ohjaus eivät tien irtosoralta tahtoneet toimia ollenkaan 🤔

Tailleferin massiivi (Massif du Taillefer, [kartta](#)) on Belledonnen massiivin eteläpuolella. Idässä Tailleferin massiivi rajoittuu solaan jossa Ornon passo (Col d'Ornon). Etelässä massiivi päättyy laaksoon jossa Valbonnais kaupunki. Lännessä on Drac joki (Le Drac). Tailleferin massiivi kuuluu Dauphinen Alppeihin (Alpes du Dauphiné).

Jatkoin Tailleferin massiiville.

Taas kerran nousussa tie kulki metsässä, eli maisemia ei ollut ja mutkissa näkyvyyskin oli välillä niin ja näin. Silti nousu oli mielenkiintoinen. Se oli hyväkuntoinen ja kovaa ajettavaa mutkatietä vuorenrinteen reunalla.

Heti ylätasangon pohjoispäässä on passo (**Col de la Morte**, 1 368 m), hiihtokeskus ja joukko ravintoloita.

Edempänä tie laskeutuu Roizonne laaksoon (vallée de la Roizonne). Sen eteläpäässä tie kääntyy Malissol passolle (**Col de Malissol**, 1 153 m). Passon yli vievä tie on iso ja leveä ja nopea ajaa. Päällyste oli ihka uutta asfalttia, ei edes kulunut kuhmuroille (vielä).

Passolla on parkkipaikka, muttei muita palveluja. Maisemina näkyvät viereiset vuoret ja taakse jäänyt Roizonne laakso. Tie passolta länteen on merkitty 10 % kallistuksella.

Alempana laaksossa kulkee [Napoleonin Reitti](#) (La Route Napoléon), jota pääsee Grenoblesta Gapiin. Tie on kaksikaistainen (yksi per suunta) ja sen verran mutkikas ja mäkinen, että yksi ainoa rekka voi pilata autoilijan lomapäivän ajoaikataulun. Mopolla jonoista pääsee ohi, jos vain uskallusta riittää.

Sitten pienemmälle tielle.

Täällä etelämpänä luonto oli tyystin erilainen. Aivan auringon polttaman näköistä. Tien vierusta näytti hiekkakankaalta, ja pensaskasvustokin oli kitukasvuista.

Matti Puputti

**Col de l'Holme** (1 207 m) on maaseututiellä. Passolla ei ole minkäänlaisia palveluja. Onpahan vain reitillä seuraavan kylään.

Sautetjärven (Lac du Sautet) rannalla on Corps pikkukaupunki, josta lähtee tie Salette joen laaksoon. Alhaalla laaksossa tie jää puiden varjoon, mutta metsärajan yläpuolella näkyvyys paranee.

Matkalla ohitetaan pari läpiajopassoa (**Col de Pres Sales**, 1 554 m ja **Col de l'Homme** 1 650 m). Tien päässä on Ranskan toiseksi tärkein pyhiinvaelluskirkko, Sanctuaire de Notre Dame De la Salette.

Tie kannattaa ajaa. Se on hieno ja hyväkuntoinen. Ei metsää, paljon mutkia ja sopivasti myös suorita.

Pyhimyskirkossa ei ole mitään erityistä. Siellä on hotelli ja snackbar. Mutta työntekijät olivat ranskalaisia, joten en saanut mitään syötävää.

Päivä muuttui koko ajan lämpoisemmäksi. Pyhimyskirkon parkkipaikalla (1 780 m) lämpömittari näytti jopa 35 °C.

Seuraava uusi passo oli **Col de Parquetout** (1 382 m). Tie passolle vaikutti pieneltä oikopolulta maaseututeiden välissä. Sitä oli kuitenkin hyvä ajaa. Tie oli tosi syrjäinen, joten sillä ei ollut muuta liikennettä.

Passolla ei tietenkään mitään palveluja. Maisemaa avautui hiukan puiden välistä, mutta ei tämä(kään) mikään maisemapasso ollut.

Aivan vieressä, muutaman sadan metrin päässä on toinen samanniminen passo, toiseen laaksoon. Tällä kertaa korkeus on 1 398 m.

Alempana tullaan isompaan, pohjoiseen kohti Ornon passoa vievään laaksoon. Laakson tie on leveä, nopea ja tylsä. Se on myös suora, ainoastaan loivia kaarteita. Mielenkiintoa tarjosivat maisemat, kun ajetaan kahden jyrkkäreunaisen vuoristomassiivin väliseen leveään laaksoon. Tie nousi todella hissukseen, koko matkan tuntui kuin olisi ajanut tasaista laaksonpohjaa.

**Col d'Ornon** (1 371 m). Passolla on ravintola, mutta maisemia on ainoastaan viereisille rinteille. Passon pohjoispuoli on paljon parempi. Erityisesti loppua kohti laakso kapeni rotkoksi, jonka jyrkkään seinämään tie on koverrettu.

Pois lukien tuo lopun rotko-osuus, kokonaisuudessaan Ornon passon kautta kulkeva laakso ja sen tie olivat kuitenkin tylsiä.

Tie Le Bourg-D'Oisans'sta (720 m) ylös Huez'iin (1 840 m) on tunnettu erityisesti polkupyöräilijöiden keskuudessa. Siinä tie nousee kalliorinnettä, ja serpentiinejä on ihan mahdottomasti. Tie on leveä ja hyvä ajaa, ja sillä on pituutta reilut 13 kilometriä.

Ylhäällä oli iso hiihtokeskus. Ja lämpömittarini mukaan reilut 22 °C.

Kaupungista jatkui pieni, kapea ja huonokuntoisen näköinen tie. Näkyi vievän jonnekin viereiselle ylängölle. Joten sinne.

Tie kulkee paljaalla maalla, kukkulan rinnettä pitkin. Tie on päällystetty koko matkan, mutta paikoin päällyste on pahasti rikkoutunutta. Sinne tänne tiehen on rakennettu sadevesikouruja, ohjaamaan rinteeltä virtaavia vesiä. Tien kulkiessa kukkuloiden välitse läpi aika kituliasta maisemaa, välillä muistuvivat mieleen jotkut näkymät villinlännelokuvista.

Matti Puputti

Tien päässä on **Col du Sarenne** (1 999 m). Passolta löytyy ravintola. Maisemat ovat kuin Lapista, ja hienosti ne avautuvat varsinkin Ferrand laaksoon (Vallée du Ferrand), passolta koilliseen, johon tie laskee samaan tapaan kuin [Bonnette passolta](#) itään laskeva tie.

Päivän parasta antia tähän asti olivat Sarenne passo ja siltä itään laskeva tie. Ja koko tie passon ylitse. Nousussa oli nopeaa serpentiinitietä, ylängöllä oikea korpitaival, passolla mainiot maisemat, ja lopuksi vielä upea laaksoon laskeutuminen.

Ilta oli jo alkamassa, enkä vielä tiennyt minne jäädä yöksi. Mutta silti läksin jatkamaan Combe de Malaval -laaksoa kohti Lautaret passoa.

Ja tiehän oli taas upea. Varsinkin alkupäästä, kun kuljetaan kapeassa rotkossa. Tie on mutkainen ja nopea, välillä kulkee kylien keskustojen lävitse.

**Col du Lautaret** (2 058 m) on risteyspasso. Passolta lähtee kaksi tietä alas- ja yksi ylöspäin. Passolla on pari ravintolaa ja matkamuistomyymälää. Hotellikin taisi olla.

Tie Lautaretiltä ylöspäin nousee Galibier passolle. Nousu on hieno, ja matkan varrelta aukeaa laajaa panoraamaa. Matkaa Lautaretiltä Galibierille tulee hiukan vajaat kymmenen kilometriä. Nousussa kannattaa varoa, ettei eksy tunneliin. Tunnelin suun vierestä tie jatkaa ylemmäs, ja siellä se varsinainen passo on. Tunnelin molemmissa päissä on kivitalot, joissa ravintola ja matkamuistomyymälä. Näin illalla ne olivat jo kiinni.

**Col du Galibier** (2 645 m). Passolla ei ole mitään palveluja, pelkkä parkkipaikka. Maisemia riittää, sillä ollaan useiden naapurivuorten huippujen yläpuolella.

Monet minua paremmat kirjoittajat ovat julkaisseet kuvauksensa tästä passosta, joten en kommentoi sitä sen enempää.

Ilta alkoi laskeutua, eikä minulla edelleenkään ollut tiedossa yösijaa. Galibierille noustessa aurinko paistoi ikävästi silmiin, ja nyt alkoi tulla hämärä.

Pohjoisen puolella, alaspäin tullessa tie oli taas hiukan kuhmurainen. Kuten melkein kaikki tiet Ranskassa.

Tie laskeutui todella pitkään. Seitsemäntoista kilometriä passon jälkeen on hiihtokeskus Valloire, joka kesäisinkin on lomakeskuksena. Siellä näkyi asuvan myös omaa väestöä. Tie kulki läpi sen keskustan, mutta jostakin syystä en pysähtynyt sinne yöksi. Mielessä taisi pyöriä vain seuraava passo.

**Col du Télégraphe** (1 566 m). Galibieriltä pohjoiseen laskeva tie kulkee tämän passon ylitse.

Passo on tien mutkassa, eikä siinä parkkipaikan lisäksi ollut palveluja. Maisemia nähdäkseen pitää kävellä viereisille kukkuloille. Tämä oli taas sellainen läpiajopasso.

Loppumatkalla alaspäin vievällä tiellä riitti serpentiiniä ja hidasta mutkaa. Vaikka tuntui, että Galibieristä oli jo laskeuduttu alaspäin ainakin yhden passon verran, rinne vain jatkoi laskuaan. Alhaalla Maurienne laaksossa (Vallée de la Maurienne) ollaan reilussa 700 metrissä.

Alhaalla laaksossa oli jo myöhäinen ilta, ja pimeä alkoi tehdä tuloaan.

Tyhmyyksissäni jatkoin vielä laaksossakin eteenpäin, ennen kuin aloin etsiä hotellia. Seuraava suunnittelemani passo oli Col de la Croix de Fer, mutta GPSr arvioi minun olevan siellä aikaisintaan 21:20. Niin myöhään ja pimeällä oli turha lähteä vuorille nousemaan, joten tarvitsin hotellin laaksosta.

Matti Puputti

Valitsin GPSr:sta hotellin. GPSr ohjasi perille, mutta hotelli olikin jo pimeä.

Kello oli yhdeksän, aurinko oli laskenut ja hämärä alkoi muuttua pimeäksi. GPSr:n mukaan seuraava hotelli olisi kymmenen kilometrin päässä. Jollakin sivutiellä, joten oli epävarmaa, josko sekään olisi auki näin myöhään.

Joten tein päätöksen ajaa takaisin Fillingsiin. Koska oli myöhä ja pimeä alkamassa, päätin laittaa kunnolla ranttaliksi ja ajaa moottoritietä 🤔

Moottoritiellä oli pimeää, joten en voi kommentoida sen maisemia millään tavoin. Liikennettä oli aika vähän, välillä tie oli lähes tyhjä. Chambéryn kohdilla oli ruuhkaa, mutta GPSr ohjasi aina oikeaan suuntaan. Pimeys oli totaalista, enkä suurimman osan matkaa tiennyt lainkaan missä olin. Moottoritielle tullessa otin automaattista lipukkeen. Vähän ennen Chambéry'a se piti maksaa. Toinen maksupiste oli Annecyn jälkeen, juuri kun käännytään kohti Bonnevilleä.

Moottoritie oli helppoa ja nopeaa ajaa. GPSr oli välttämätön apu, kun ajettiin pimeässä, vierailta reiteillä. Tiet olivat hyväkuntoisia. Silti moottoritiellä pimeässä ajo tuntui vaarallisemmalta kuin päivällä ajamani reitit. Pimeässä ei ollut mitään mahdollisuuksia havaita tiellä olevaa estettä tai kiveä, tai tielle tulevaa eläintä.

Vaaroista huolimatta pääsin vahingoittumattomana perille ja Fillingsiin nukkumaan.

Päivä oli todella kuuma. Vielä myöhään illalla, Maurienne laaksossa Télégraphe passon jälkeen lämpötila oli reilusti yli 20 °C. Moottoritiellä laaksoissa tuntui lämpöiseltä, vaikka oli jo pilkkopimeää.

Päivän parasta antia olivat:

- Reitti yli Sarenne passon. Tie oli pieni ja huonokuntoinen, maisemat mitä parhaat.
- Galibier passo, nousuineen ja laskuineen.
- Tie Lautaret passolle, Combe de Malaval.
- La Route Napoléon, sekä sen sivutiet. Ne pikkutiet olivat mainioita, autioita ja maisemiltaan auringon polttamia.

Päivä parani koko ajan, ja loppupäivästä ajoin upeita reittejä. Mutta päivä päättyi antiklimaksiin, kun kolmipäiväiseksi suunniteltu matka jäi kesken.

Matti Puputti

<b>07.08.2009 (Perjantai)</b>
<b>Fillinges (<i>Cormet de Roselend</i>) (259 km)</b>
<b>Solat: Col des Aravis, Col des Saisies, Col du Joly, Col de Méraillet, Col du Pré</b>

Beaufortainin massiivi (Massif du Beaufortain, [kartta](#)) on vuoristomassiivi, joka etelässä rajoittuu Tarentaise laaksoon (Vallée de Tarentaise), luoteessa Arly laaksoon (Val d'Arly) ja koillisessa Montjoie laaksoon (Val Montjoie). Beaufortainin massiivi kuuluu Graian Alppeihin (Alpes Grées).

Tarentaise laakso kulkee Bourg-Saint-Mauriesta länteen, ja sieltä Albertvilleen. Laakson pohjalla virtaa Isère joki.

Arly laakso kulkee Megèvestä lounaaseen, kohti Albertvilleä. Siinä virtaa Arly joki (l'Arly).

Montjoie laakso on Valkoisen Vuoren länsireunalla. Joen nimi on Bont Nant (Le Bont Nant).

Laakson eteläpäässä on kaupunki Les Contamines-Montjoie, pohjoisessa Saint-Gervais-les-Bains.

Aamulla läksin ajamaan muutamaa illalla kesken jääneelle matkalle suunniteltua passoa.

Tärkeimpänä Joly passo, Beaufortainin massiivin itäreunalla.

Päivän ensimmäinen passo oli **Col de Aravis** (1 498 m). Tämä oli jo kolmas kerta tänä kesänä tällä passolla.

Aravis'n eteläpuolen alastulo on hankalampi kuin eilinen Télégraphen alastulo. Télégraphen sai ajaa alas aika vauhdikkaasti, serpentiini oli melko nopeita ja suoria oli paljon. Aravis'n alastulossa hitaat mutkat seuraavat toisiaan, ja nopeuden joutuu pitämään alhaisena. Aravis'n alastulo käy käsille.

Jyrkän laskusuuden jälkeen tullaan tasamaalle, Arrondine laaksoon (Val d'Arrondine). Tie laskee hiljakseen, ja tie on melkein suoraa. Kun suoruteen on jo tottunut, tullaan kallioseinään louhittuun osuuteen, jossa on metsää ja mutkaa. Pinta on kulunutta, paikattua ja halkeillutta. Kurveissa on hankala kallistella, sillä eturengas pomppii päällysteen koloissa. Télégraphen alastulon päällyste oli paremmassa kunnossa.

Aravis passolta etelään vievä tie päättyy Flumentin kylään, Arly laaksossa.

Flumentista jatkoin etelään, kohti Saisiesia, Beaufortainin massiiville. Tie on nopeaa, ja vähän ennen Saisiesiä se on todella nopeaa.

Saisies on talvilomakeskus, jossa paljon ravintoloita ja hotelleja. Siellä on samanniminen passo (**Col des Saisies**, 1 633 m).

Myös eteläpuolen lasku on nopeaa tietä. Pitkiä suoria, päissä serpentiinit.

Saisies'ltä laskettuani jatkoin Dorinet joen laaksoa itään. Koko matka on avomaastoa, ja laakson päässä aletaan nousta rinnettä ylös. Tie on kohtuullisessa kunnossa, näin syrjäiseksi tieksi.

Avomaastossa maisemia on koko matkan ajan.

**Col du Joly** (1 989 m). Passolle saapuessa maisemat tekevät sanattomaksi. Suoraan edessä aukeaa Valkoinen Vuori, takana laakso josta juuri tultiin. Panoraama on 360 astetta. Nimensä mukaisesti tämä on kaunis passo.

Matti Puputti

Päällystetty tie päättyy passolle. Eteenpäin pääsee soratietä, edessäpäin muutaman kilometrin päässä näkyi ravintola. Myös passolla on parkkipaikka ja ravintola. Passon kautta kulkee useita patikkareittejä. Niistä tunnetuin on Valkoisen Vuoren kiertävä Valkoisen Vuoren Kierros (Tour du Mont Blanc).

Joly passolla kannattaa käydä, maisemien vuoksi.

Jatkoin kohti Roselendiä. Nousu alkaa Beaufort kaupungista (800 m). Nousussa tie on nopea ja leveä, mutta hiukan pomppuinen. Tie kulkee metsässä, ja pohjoisrinteen puolella ollaan muutenkin varjossa. Nousu on melko reipasta, parhaimmillaan 10 %.

Nousun yläpäässä, Roselend tekojärven (Lac de Roselend) rannalla, on Méraillet passo (**Col de Méraillet** (1 605 m). Passolla on hotelliravintola.

Passolta lähtee pienempi tie kohti Roselendjärven patoa. Aurinkoisena päivänä kannattaa ajaa padolle, ja jatkaa sen yli seuraavalle kukkulalle.

Padon jälkeen rinteestä löytyy maisemaravintola, josta Méraillet passon hotelliravintolaa hienommat näköalat padolle, järvelle ja koko laaksoon.

Pari kilometriä panoraamaravintolan jälkeen, tien jo viettäessä alaspäin, tullaan Pré passolle (**Col du Pré**, 1 703 m). Tältä passolta ei ole yhtä hienot näköalat kuin edelliseltä panoraamaravintolalta. Mutta passo on suosittu piknikkohde. Paikka oli täynnä autoja ja lomailijoita. Passolta lähtee useita patikointireittejä metsiin ja vuorille. Passon kautta kulkeva tie on pieni mutta hyväkuntoinen.

Passon länsirinteellä tiessä on yli kymmenen serpentiiniä. Vaikka tie tuntui syrjäiseltä ja vähän liikutulta, vastaan tuli ryhmä motoristeja.

Paluumatkalla Saisies'ssa opin, että Ranskassa ravintoloiden keittiöt menevät kiinni klo 14. Minä olin siellä klo 15. Kiersin kaupungin kaikki ravintolat, mutten saanut mitään lämmintä syötävää.

Lopuksi ajoin Megèven kautta Arve laaksoon (Vallée de l'Arve). Tarkoitus oli kokeilla uutta reittiä. Mutta tie Megèveen (N212) olikin tosi tukkoinen. Varsinkin Megèven keskustassa. Lisäksi reitti oli tylsä ajaa. Vain viimeiset kilometrit, Combloux'sta Sallanchesiin oli kohtuullisen mielenkiintoista tietä.

Matti Puputti

<b>08.08.2009 (Lauantai)</b>
------------------------------

<b>Fillinges</b>
------------------

Taas tuli viikonvaihte, ja mopo piti jättää talliin.

Menimme Maddalenen kanssa Fillingesin maatalousmarkkinoille. Niissä oli jotain samanlaista ja jotain erilaista kuin Suomen vastaavilla markkinoilla.

Fillinges on aika pieni kylä. Markkinoiden ajaksi sen keskusta oli suljettu liikenteeltä, ja markkinaväki levittäytyi kirkon edustan puistoon. Ja niin levittäytyivät kaikki näyttelyn maatalouseläimetkin, kuten siat, lehmät ja laamat. Mikähän fiksaatio näillä ranskalaisilla oikein on noihin laamoihin?

Sveitsi juhlii itsenäisyyttään elokuun ensimmäisenä päivänä. Juhlat jatkuvat koko viikon, ja tänään oli tiedossa vuotuinen ilotulitusjuhla.

Geneven keskustassa, järven rannalla oli suuret festivaalit. Lukemattomia ruokakojuja, olutteltoja ja musiikkia.

Ilotulitus alkoi illalla kymmeneltä, ja jatkui 50 minuuttia. Yksi upeimpia koskaan näkemistäni ilotulitusnäytöksistä. Koko taivas oli tulossa, ja tärykalvot kirvelivät metelistä. Näytökseen liittyi myös musiikki, mutta laiturilla istuessa me emme sitä kuulleet. Kannattaa maksaa 80 CHF:a, jotta pääsee joen ylittävälle sillalle rakennettuun katsomoon.

Matti Puputti

<b>09.08.2009 (Sunnuntai)</b>
<b>Fillinges</b>
<b>Solat: Col de Perret</b>

Kävimme **Col de Plaine Joux**'lla (1 338 m), jossa järjestettiin kansanmusiikkifestivaalit.

Ranskalaista kansanmusiikkia. Kai elämässä voisi jotain pahempaakin tapahtua. En vain tiedä, mitä se olisi 😞

Matti Puputti

<b>10.08.2009 (Maanantai)</b>
<b>Fillinges (<i>Keräilyerät / Montreuxin ympäristö</i>) (363 km)</b>
<b>Solat: Col de Jaman, Col de Sonloup, Col de Chaude, Col des Planches, Col de la Forclaz, Col des Montents</b>

Tämänkesäisen matkan loppu alkoi lähestyä. Keskiviikkona aloittaisin paluumatkan kohti Suomea.

Tänään halusin käväistä Sveitsin puolella, katsastamassa passoja lähellä Montreux'n ja Martignyn kaupunkeja.

Sveitsin rajalle tullessa muistin passini jääneen Fillingesiin. Mutta rajavartija huitoi minut pysähtymättä eteenpäin, joten päätin jatkaa matkaa ilman turhia(?) papereita. Hetkeä myöhemmin muistin myös ajokortin jääneen Fillingesiin. Ja kun asiaa enemmän ajattelin, totesin pyöränkin paperien olevan siellä samassa paikassa. Mutta kun olin jo ylittänyt rajan, niin turha kai sitä nyt enää oli murehtia. Enpä osannut arvata, että reilut kymmenen kilometriä myöhemmin olisin niitä tarvinnut.

Päivän ensimmäinen kohde oli Tanayjärvi (Lac de Tanay) ja samanniminen passo. Ne ovat aivan Ranskan rajalla, lähellä Genevejärven etelärantaa.

Vuorenrinnettä nousee kapea mutta hyväkuntoinen tie. Tie kulkee metsässä, ja mutkissa on huono näkyvyys.

Henkilöauto ajoi edessäni tosi hitaasti, eikä mutkaisella tiellä nähnyt ohittaa. Yritin välillä jättää hiukan etäisyyttä, jotta sain kiihdytettyä sen sitten kiinni.

Yhden mutkan takana tuo auto oli pysähtynyt keskelle tietä. Ja samalla toinen auto tulee vastakkaiseen suuntaan. Ehdin juuri ja juuri jarruttamaan ja kääntämään pysäköidyn auton vasemmalle puolelle, keskelle tietä. Tie oli siinä kohdin vahvasti kallellaan vasemmalle. Pyörä pysähtyi, mutta oli niin kallellaan, että saman tien jatkoi vasemmalle kyljelleen.

Tilanteen aiheutti tien keskelle pysähtynyt auto. Olisin voinut vaatia kuljettajalta rahallista korvausta. Mutta minulla ei ollut mukani mitään papereita, joten en halunnut poliisia paikalle. Niinpä jouduin puremaan hammasta ja kärsimään seuraukset yksin. Oma etujarrun käyttö oli tietenkin osasy syy kaatumiseen. Pyörä menetti ohjauskykynsä, ja lopulta pysähtyi kuin seinään.

Vasemman etuvilkun kotelo naarmuuntui pahasti. Muuta vahinkoa ei pyörälle tullut. Mutta ajotunnelma oli pilalla.

Ja koko tiekin osoittautui hukkareissuksi. Se ei vienyt passolle. Eikä edes sille järvelle. Päälystetty tie loppui parkkipaikkaan, ja siitä jatkoi vain patikkapolku.

Löysin tienviitan Fernet passolle (Col de Fernet), mutta pian senkin reitin sulki ajokielto-merkki ja sorapäälyste.

Nyt kun matkan kaatamiset oli hoidettu alta pois, siirryin Montreux'n itäpuolen rinteille, ja nousin Jaman passolle (**Col de Jaman**, 1 512 m).

Matti Puputti

Viimeiset kilometrit ennen passoa tie nousee metsässä. Tie oli paremmassa kunnossa kuin ranskalaiset tiet. Kovaa sillä ei pystynyt ajamaan, sillä paikoin nousu on todella jyrkkä ja tie hyvin kapea. Tiellä näkyi muutama auto, niissä kaikissa oli nelipyöräveto.

Ylhäällä oli peltoja ja lehmiä, sekä kahvila. Passon jälkeen tie jatkuu sorapäällysteisenä, mutta sille ajo oli kielletty ajokieltomerkein. Eli käytännössä Jaman passo on umpikuja. Passolta näkyy edessä olevat vuoret sekä takana oleva Genevejärvi.

**Col de Sonloup** (1 149 m) on hieman pohjoisempana. Passolle menee äskeistä selvästi isompi tie.

Siinä missä Jaman passo on kaunis mutta syrjässä, Sonloup on kylien välisellä reitillä ilman kummempia maisemia. Toisin sanoen, pelkkä läpiajopasso.

**Col de Chaude** (1 621 m). Yritin tänne viime kesänä, mutta tiellä oli ajokieltomerkki. Myöhemmin selvitin, että se olikin voimassa vain lumikelillä, joten tänään tein uuden yrityksen.

Taas yksi syrjäinen passo. Tie kulkee useamman kilometrin metsässä. Viimeiset kolme kilometriä nouseaan kalliorinnettä.

Aamuisen sateen jälkeen päivä oli muuttunut poutaiseksi, ja ilma lämpeni koko ajan. Pilvet ja sumu alkoivat nousta vuorten rinteille ja peittää maisemia. Tie passolta eteenpäin on vain hiukan kottikärryä leveämpi. Lisäksi sillä oli ajokieltomerkki (taas!), jossa jotain kryptistä patonkinkielistä tekstiä. Koska kartan mukaan tie muuttuisi sorapäällysteiseksi, päätin kääntyä takaisin kohti Villeneuve'tä.

Matkaajan makutottumuksista riippuen Chaude passo mielenkiintoisempi voi olla noususta löytyvä Auberge de Sonchaux -ravintola. Ravintolaan menijöiden pitää kääntyä passolle vievältä tieltä sivuun, ja ajaa kaksi kilometriä metsän sisässä jyrkästi nousevaa ja kapeaa tietä, kunnes tullaan ravintolan pihalle. Sieltä aukeaa panoraama yli Montreux'n ja Genevejärven.

**Col des Planches** (1 411 m) on tiellä Sembrancher'sta (717 m) Martigny'iin (471 m). Eteläpuolella tie nousee jyrkkää kallioseinää. Serpentiinejä, nopea tie, hyvät näkymät alas laaksoon. Mutta ylhäällä, ennen passoa, tie menee metsään. Joten passolta ei ole mitään maisemia. Eikä siellä ollut oikein mitään muutakaan. Paitsi sumua. Pilvet muuttuivat koko ajan tiheämmiksi, ja välillä näkyvyyttä oli vain muutama kymmenen metriä.

Yritin vielä Lin passolle (Pas du Lin). Planches passolta lähtee tie pitkin vuoren ylänköä. Mutta parin kilometrin päästä tien päällyste loppui. Tien pinta oli kovaa maata, mutta edessä olisi ollut vielä yli sadan metrin nousu. Joten päätin kääntyä takaisin, ja laskeutua alas Martigny'in. Ilmeisesti Lin passolle pääsisi Vollèges'sta Levron'n kautta Arbarey'iin vievää tietä.

Planchesilta Martigny'in laskeva tie on etelän nousua jyrkempi. Paikoin aukeaa näköalaa yli Martignyn, pohjoiseen vievään Rhône joen laaksoon.

Forclaz passon (**Col de la Forclaz**, 1 527 m) nousussa on aina pari kojua myymässä suosittuja Valaisin aprikooseja. Ostin kilon, 9 CHF. Ja hyviä ne olivatkin.

Forclaz passolle noustessa alkoi sade. Sitä jatkui koko loppumatkan. Hyvät sadevarusteet autoivat.

Matti Puputti

<b>11.08.2009 (Tiistai)</b>
-----------------------------

<b>Fillinges (42 km)</b>
--------------------------

Aamulla suunnittelin vain käyntiä Samoëns'ssa ja Golèse passolla (Col de la Golèse). Iltapäivällä pesisin pyörän, ennen huomenna alkavaa kotimatkaa.

Yhtäkkiä GPSr sekosi, eikä enää löytänyt ainuttakaan satelliittia. Yritin resetoida laitetta, irrottaa patteria ja vaikka mitä. Mikään ei auttanut. Päätin jättää Samoëns'n väliin, ja keskittyä ongelman selvittelyyn.

Olin huolissani huomisesta. Saksan Lörrachissa pyörä lastattaisiin junaan klo 19:40. Lörrach on Baselin vieressä, joten sen löytäminen lienee helppoa. Mutta joutuisin ajelemaan pikkuteitä läpi Sveitsin. Ja olin suunnitellut käyväni vielä muutamalla passolla Juran itäpäässä. Niiden löytäminen ilman GPSr:ta ei olisi helppoa.

Myös puhelimessani on GPSr. Mutta sen käyttö ajon aikana on liian hankalaa. Käytän sitä vain paikallaan ollessa, ja silloinkin vain poikkeustilanteissa.

Loppupäivä meni GPSr-ongelmaa selvitellessä. Lopulta en löytänyt syytä vikaan, ja oletin koko laitteen hajonneen.

Matti Puputti

<b>12.08.2009 (Keskiviikko)</b>
<b>Fillinges - Lörrach (323 km)</b>
<b>Solat: Oberer Hauenstein</b>

Yöllä näin taas hassua unta:

Unessa minulla oli harrastus, että talutan peltistä leikkimopoa maantietä pitkin kaupungista toiseen. Maddalena ehdotti, että minun pitäisi perustaa harrastukselle oma kerho. Nimeksi kerholle hän ehdotti "*Iron-put-put*", jossa "put-put" tietenkin kuvaa ääntä jota kuljettaja päästää suustaan moottorin ääntä matkiessaan.

Yllättäen kerhosta tulikin suosittu. Tienvarret olivat täynnään polvet verillä konttaavia kerholaisia, taluttamassa leikkimopojaan paikasta toiseen. Sateista ja myrskyistä piittaamatta. Kerholaiset pitivät kokoontumisajoja, joihin toivat kiillotettuja peltipyöriään toistensa ihailtaviksi. Perustivatpa jotkut oikein kilpailevan kerhonkin, muovimopoja taluttaville.

Vaaksan tai parin mittaiset peltiset leikkimopot ovat aika pieniä. Niitä kun taluttaa tienvartta kontaten, ei aina näe mihin on menossa. Unen loppupuolella tulin johonkin isoon kaupunkiin, ja minun piti nousta kiviaidalle seisomaan nähdäkseni missä olin. Yllätyksekseni löysin itseni Turun aurasillan reunalta.

Mistähän näitä unien aiheita oikein tulee 😊

Moottoritietarran puuttuessa jouduin ajamaan Sveitsin moottoriteiden ulkopuolella. Muuten se ei olisi ollut ongelma, mutta tänään minulla ei ollut GPS:ta.

Minulla oli hämäriä muistikuvia ajasta, jolloin matkareitti valittiin kartasta lukemalla. Joten en ollut täysin avuton noiden värikkäästi viivoitettujen papereiden kanssa. Silti, tämänpäiväisen kokemuksen opettamana, pidän outoina niitä motoristeiksi itseään kutsuvia, joiden mielestä matkoille pitäisi lähteä pelkkien karttojen kanssa.

Aloitin ajamalla Genevejärven pohjoisrantaan Lausanneen. Reitti oli ennestään tuttu, joten se oli päivän helppo osuus.

Lausannesta eteenpäin tunsin ainoastaan moottoritien. Ongelmat alkoivat jo Lausannen keskustassa. Kaikki tienviitat Berniin näyttivät ohjaavan moottoritielle. Pääsin jotain pikkukatuja ohi Lausannen keskustasta. Sitten tein yhden väärän käännöksen, ja olin moottoritiellä. Takaisin pikkuteille päästyäni sain miettiä pääni puhki, ennen kuin paikoitin itseni taas kartalta.

Matti Puputti

Pian sain huomata, ettei Sveitsin pienempiä teitä ole suunniteltu matkantekoon, vaan ne ainoastaan yhdistävät pienempiä kyliä. Suurimman osan aikaa olin eksyksissä, ja suunnistin vuorten ja auringon mukaan.

Luulin olevani Bielissä, kun saavuinkin johonkin keskiaikaisen kaupungin keskusta. Kaupunki oli Aarberg. Sen katettu puusilta yli Aare joen on näkemisen arvoinen.

Yritin vielä löytää tien Weissensteinpassolle. Mutta eihän sellaista pikkutietä mihinkään ole merkitty. Joten päädyin harhailemaan jossakin asutuslähiössä, ja kyllästymään koko passojen etsimiseen.

Lopulta löysin itseni kartalta Langenbruck'istä. Taas yritin lähipassolle - Belchenflue Pass – mutta ilman menestystä. Jälleen kerran tie päättyi ajokieltomerkkiin. Kotona selvitin, että olin valinnut väärän tien, eikä se vienyt tuolle passolle.

Ennen Baselia oli vaikea löytää reittiä moottoriteiden ulkopuolelta. Vasta vähän ennen Baselia olivat ensimmäiset selvät tienviitat Saksaan ja Lörrahiin.

Saksan puolella asiat olivat vielä paremmin. Tienviittoja riitti enemmän kuin niitä ehtii jättää lukematta.

Lörrachin autozug-terminaalille saavuin klo 15:45, eli reilusti etuajassa.

Lörrach on Annemassee'n kokoinen kaupunki. Vanha keskusta ja kävelykatuja. Ei kovin kiinnostava, mutta kohtuullinen pysähdyspaikka.

Junaan tuli reilu puolitusinaa moottoripyöräkuntaa. Joukossa oli pari Sveitsissä asuvaa englantilaista, ja ainakin yksi italialainen.

Hyttiä paikka oli ns. jaettu miespaikka. Samaan hyttiin tuli neljä muuta miestä. Maksoimme konduktöörille 19€, ja saimme jaettua ryhmän kahteen eri hyttiin.

Minun hyttiini jäi se italialainen mopokuski. Hänellä oli BMW R-1100-R, ilman etukatetta. Mies oli Firenzestä, hänellä oli kaksi viikkoa aikaa, ja suunniteltiin kuulua kiertää Norjan vuoristoa sekä Moskova ja Puola. Yritin varovaisesti palauttaa häntä takaisin reaali maailmaan, ja neuvoin ajamaan suoraan Nordkappiin.

Italiaano puolestaan neuvoi hyviä italialaisia GPS koordinaatteja löytyvän ainakin osoitteesta

[www.poigps.com](http://www.poigps.com).

Matti Puputti

<b>13.08.2009 (Torstai)</b>
-----------------------------

<b>Hampuri - Travemünde (111 km)</b>
--------------------------------------

Junassa sai nukuttua kohtuullisesti, ja aamulla hyttiin tarjoiltiin aamiainen. Voileipä, marmeladia, hedelmä, appelsiinimehua, jogurttia ja teetä. Pieni mutta riittävä aamiainen.

Juna saapui Hampuriin, ja lopulta ajoneuvotkin ajettiin ulos junasta. Tällä kertaa mopot joutuivat odottamaan muita, ja pääsimme ulos juuri ennen aamukahdeksaa.

Läksimme italiaanon kanssa ostoksille lähimpään Louis liikkeeseen. Ostin uuden visiirin ja pinlockin kypärääni. Vanha visiiri oli hyvässä kunnossa, mutta jo useamman vuoden vanha. [Etsimääni](#) "Long Way Down" -DVD:tä ei kaupasta löytynyt. Olisi kuulemma ollut toisessa liikkeessä, mutta ilman GPSr:ta en lähtenyt sitä etsimään.

Louis oli todellinen FunShop. Heti sieltä lähdettyäni myös GPSr alkoi toimia 😊  
Olisi saanut toimia eilen, kun sille oli enemmän käyttöä.

Italialaisen kanssa ajoimme yhdessä Lyypekiin. Hänen pyörässään ei ollut etukatetta, joten 120 km/h oli maksiminopeus.

Lyypekistä hän jatkoi Puttgardenin ja Malmön kautta kohti Norjaa. Minä puolestani jäin odottamaan illalla Travemündeen saapuvaa lautta.

Lyypekin Louisilta ostin 30 litraisen tavarasäkin, ja sille räikkäliinat. Yhteishintaan 15€  
Kaupungin keskustassa ostin vielä pari DVD:tä kotiin tuliaisiksi.

Lyypekin keskustassa pysäköin PennyMarkt –kaupan eteen. Paikka oli paikallisten pultsarien suosiossa. He istuivat kadulla, kaupan oven vieressä, ohikulkijoiden kolikoita kerjäten ja kaupan kaljaa kitaten. Ja katselivat pyörääni sekä sen päällä olleita tavaroita. Myöhemmin, kun olin lähdössä, yksi heistä tuli kertomaan, että GPSr:ni on varmaan arvokas. Ja jatkoi, että Lyypekissä on paljon varkaita jotka sen voisivat varastaa, joten minun pitäisi olla varovainen. Olivat varmaan ehtineet jo kokeilla sen irrottamista, menestyksestä.

Lyhin tie Lyypekin keskustasta Travemündeen kulkee Trave joen tunnelin kautta. Tunneli on maksullinen. 1,20€ per ajoneuvo. Moottoritietä kiertämällä säästyisi tuokin maksu.

Travemünden keskusta muistuttaa Hankoa. Kaupungin rannassa on paljon ravintoloita, joiden terasseilla istuen voi katsella Trave jokea pitkin satamaan ja satamasta lipuvia laivoja.

Tie Finnlinesin terminaaliin on merkitty tienviitoin ja kyltein. Se löytyy helposti, ja on merkitty tienviitoissa nimellä "*Skandinavika*".

Terminaalissa on kahvila ja tullivapaa myymälä. Kahvilasta saa olusta ja pikkupurtavaa.

Satamassa moottoripyörät ohjattiin ohi autojonon, odottamaan lipunkirjoituskojun toiselle puolelle. Lipunkirjoitus avautui klo 20:15, ja ensimmäiseksi kirjoitettiin liput mopoilijoille.

Matti Puputti

Lauttaan tuli joukko mopoilijoita.

Yksi oli ostanut käytetyn Viragon jostakin Nürburgin likeltä, ajanut kaksi päivää Travemündeeseen, ja nyt viemässä pyörää Suomeen.

Kaksi miestä ja kaksi pyörää oli tullut lautalla Puolaan, sieltä Tšekin ja Kotkanpesän ja Strasbourgin kautta nyt palaamassa Suomeen.

Viisi tai kuusi pyöräkuntaa Goldwingejä. Kuulemma Unkarissa oli ollut Goldwing tapaaminen, josta he nyt olivat palaamassa. Ainakin yksi venäläinen ja yksi saksalainen pyörä. Goldwingiläiset erottuivat heti omaksi porukakseen, eikä heihin saanut kunnon keskusteluyhteyttä koko lauttamatkan aikana.

Lauttaan pääsimme klo 23, ja lautan ravintolassa illallistarjoilu alkoi klo 23:15.

Sauna oli lämmin klo 5:een, ja se olikin hyvä vaihtoehto pitkän ajopäivän jälkeen.

Matti Puputti

<b>14.08.2009 (Perjantai)</b>
-------------------------------

<b>Travemünde - Helsinki</b>
------------------------------

Sain koko hytin yksin itselleni. Taisi kaunis hymyni eilen lumota Travemündessä lippuja kirjoittaneen tytön 😊

Laivan ruokalipuista voisi kommentoida seuraavaa:

Menomatalla, kun lähtö oli päiväsaikaan (klo 15), ruokaliput kannatti ostaa etukäteen. Kaikki ateriat tuli syötyä, ja muutoin laivalle ei juuri tekemistä ollutkaan.

Paluumatalla lähtö oli yöllä, ja ensimmäinen illallinen tarjoiltiin iltayhdyntöistä jälkeen.

Käytännössä matkalainen oli jo joutunut syömään maissa, joten tuon aterian olisi voinut jättää maksamatta. Siksi myöhään lähtevälle lautalle ei välttämättä kannata ostaa ruokalippuja etukäteen. Lautalla voi ostaa ne ateriat, jotka siellä syö.

Lauttapäivänä ehdin myös pohdiskella eri matkustusmuotojen etuja ja haittoja:

Saksan autojuna – Autozug - on hyvä vaihtoehto, jos Saksan läpiajamiseen liittyy yöpyminen (ja niinhän siihen melkein aina liittyy). Matka etenee koko ajan, ja aamulla pääsee taas virkeänä ajoon.

Mielestäni Ruåtsin läpiajo on miellyttävämpi ja vähemmän tylsä kuin Saksan autobaanat. Saksan moottoritiet ovat niin tukossa, ettei vapaisiin nopeuksiin pääse miltei koskaan. Ja jos ei olla ruuhkassa, ovat ajonopeuksien erot valtavia.

Kun autobaanalla ajan kohtuullisen kovaa, hitaampia kaistanvaihtajia tulee vastaan jatkuvasti. Ja silti takaa tulee joku vielä kovempaa. Ruuhkat ja taakse alta aikayksikön ilmestyvät ohittelijat yhdessä tekevät ajosta koko ajan epämiellyttävää. Hetkeäkään ei ehdi nauttia varsinaisesta matkanteosta.

Sen sijaan Ruåtsin läpiajossa tie on tyhjä eikä varomaan joudu muuta kuin päliisejä – eikä nekään ole minua koskaan ylinopeudesta sakättäneet. Eikä se ainakaan minun ajonopeuksistani ole johtunut.

Paras silti on säästyä sekä Ruåtsin että Saksan läpiajolta. Molemmat tarkoittavat noin tuhannen kilometrin ja kokonaisen päivän ajoa. Sekä tasaiseksi kuluva takarengasta.

Ranskan teillä ajaessa kannattaa muistaa, että jokaisen kameravalvonnasta kertovan taulun jälkeen on aina yksi nopeusvalvontakamera. Kamera on muutama sata metriä kamerasta varoittavan taulun jälkeen. Huhujen mukaan osa kameroista osaa kuvata myös moottoripyöriä. Toisin sanoen: aina kun tien varressa on tutkavalvonnasta varoittava taulu, nopeus kannattaa laskea rajoitusten tuntumaan. Ja kun kamera on ohitettu, ajonopeus on jälleen enemmän tai vähemmän vapaa.

Matti Puputti

<b>15.08.2009 (Lauantai)</b>
------------------------------

<b>Helsinki - Koti (189 km)</b>
---------------------------------

Aamulla pääsimme lautasta klo 7:30. Taivas oli kirkas, ja lämpötila 8 astetta. Loppumatkan ajoin kotiin Suomen arktisessa ilmastossa. Matka oli ollut onnistunut, mutta sitä ei kylmältä aamusäältä aina jaksanut muistaa.

Matkan tavoitteisiin kuului ajaa pikkupassoja Ranskan Alpeilla ja Juralla. Viime kesän [matkalla](#) kävin yhteensä 50:llä passolla. Luulin sitä ennätystä vaikeaksi rikkoa. Mutta tänä kesänä ajoinkin yhteensä 110 eri passoa, joista 94:llä en ollut käynyt aiemmin.

Passon kriteerinä pidin, että sen on oltava selvästi merkittynä tienvarteen ja/tai karttaan. Suuri osa ajamistani passoista oli aika vähäisillä pikkukukkuloilla. Toisaalta, joihinkin ilmiselviin soliin ei passoa ollut merkitty ollenkaan.

Matkan parhaita resursseja oli kartta, jonka tulostin ennen lähtöä. Yksi A4, johon oli merkitty passot joilla en vielä ollut käynyt. Sen perusteella oli hyvä päättää, mille alueelle minäkin päivänä ajaisi ja mitä passoja siellä kiertäisi. Paperilta tuon tiedon lukeminen oli paljon helpompaa kuin GPSr:n näytöltä.

Seuraavaa matkaa varten kannattaa tulostaa samanlainen kartta. Ehkä hiukan isommalla resoluutiolla. Mutta A4 on hyvä koko.

Tein listaa joistakin tavaroista, joita seuraavalle matkalle pitäisi muistaa ottaa mukaan:

- Saapasrasvaa, vettä hylkivää, ajohansikkaille
- Tulosta kartta, johon on merkitty passot joilla ei ole käyty
- Sveitsin rahaa käteisenä
- Sveitsin moottoritietarra, Autoliitosta

Kaksi viikkoa myöhemmin sain viestin autojunassa [tapaamaltani](#) Italiaanolta. Hän oli onnistunut ajamaan avopyörällään Nordkappiin, ja takaisin Italiaan.