



Miljoonien moottoripyörrien maassa

TEKSTI: HELI JAAKKOLA
KUVAT: HELI JA JOUNI JAAKKOLA,
ALAN CHIEN & HOAN VULINH
VIETNAM MOTORBIKETOURS

Mutkaisia vuoristoteitä, loputtomia riisipelloja ja mahtavia maisemia miljoonien moottoripyörrien maassa. Ajokauden 2017 aloitus Vietnamissa oli kaikkea muuta kuin tavanomainen.

Aurinkoinen aamupäivä maailskuun lopulla Vietnamin pääkaupungissa Hanoissa. Viisi Hondaa kaartoi kapealta pikkukadulta ja katosi yksi kerrallaan suuremman kadun vilinä. Aamuruuhka oli jo ohi, mutta kadut olivat silti täpötäynnä erilaisia kulkupelejä. Hanoi kaupunkialueella asuu yhdeksän miljoonaa ihmistä, joilla on arviolta viisi miljoonaa moottoripyörää. Ainoa tapa selvittää Hanoiin kaotetussa liikenteessä on ajaa kuten muutkin – pujotella sujuvasti muun liikenteen mukana ja väistellä vastaan tulevia ajoneuvoja ja jalankulkijoita. Olimme lähteneet liikkeelle Hanoiin lounaislaidalta ja siten pääsimme melko nopeasti pois kaupungin ruuhkasta. Eteen avautui Punaisenjoen tasanko ja sen vihreät riisipellot. Ei lainkaan hullumpi tapa aloittaa uusi ajokausi.

Moottoripyöräretkelle Vietnamin maaseudulle

Lehtijuttu vanhalla Minskillä tehdystä moottoripyöräretkestä Pohjois-Vietnamiin muistui mieleen, kun suunnittelimme talvilomamatkaamme. Kiertomatkan päätteeksi voisi tehdä lyhyen ajelun, mutta onnistuisiko se aikataulumme puitteissa? Alan

Ja tästä vasemmalle Hanoiin liikenteen sekaan.

Chien Vietnam Motorbike Toursilta vastasi nopeasti ja järjesti meille parin päivän retken toiveidemme mukaan. Vanhan venäläisen pyörän sijasta ajelisimme uudella japanilaisella Hondalla.

Alan oli luvannut lainata meille ajovarusteet, mutta niitä oli hyllyssä kovin vähän. Ehkä se johtui siitä, että suurin osa VMT:n 60 vuokrapyörästä oli matkalla jossain päin Vietnamia. Olimme ottaneet Suomesta mukaamme vain ajofarkut. Kovin paljon vaatetta ei tarvittu, sillä ilma oli miellyttävän lämmin, +27 astetta.

Kuljettajille kyynär- ja polvisuojat puseron alle sekä hanskat, kyytiläiselle ei niitäkään. Varaston nurkasta löytyi jo valmiiksi kuraiset lenkkarit Jounille. Hyllystä kypärät päähän ja menoksi. Pyörät odottivat jo valmiina pihalla. Jouni sai Honda CRF 250:n ja oppaamme Hoan ajaisi pienemmällä Honda XR 150:llä. Kassimme sidottiin Jounin pyörän tarakalle. Parin päivän retkellä ei ajettaisi maastossa ja siten kyytiläinenkin voisi tulla mukaan. Istuisin aluksi Hoanin takana, kunnes pääsisimme ulos kaupungista.





Omalle retkelleen suuntaavat kaksi miestä olivat myöskin valmiina lähtöön. Australialainen David ja amerikkalainen Jerry olivat tuoneet kaikki mahdolliset ajovarusteet mukanaan kotoa. Hyvä niin, sillä heillä oli edessään vajaa pari viikkoa haastavilla vuoristoteillä Pohjois-Vietnamin rajaseudulla. Miljoonien paikallisten motoristien varusteet taas rajoittuvat suun ja nenän peittävään hengityssuojukseen, mahdolliseen kypäaraan ja sateella sadeviitta tai sateenvarjoon. Vietnamsissa on nykyisin kypäräpakko, mutta vain harva

Tauko riisipellon laidalla.

Tyypillinen vietnamilainen perhekulkuneuvo.



näkyi kypärää käyttävän. Torilla myytäviä halpoja kypäriä sanotaan peltilippiksiksi, koska ne ovat pelkkää ohutta peltiä. Suojavarusteiksi niistä ei ole.



Viiden miljoonan moottoripyörän Hanoi

Vietnamsissa arvioidaan olevan lähes 40 miljoonaa rekisteröityä moottoripyörää. Ihmisten ja tavaroiden kuljetus hoituu niin kaupungeissa kuin maaseudullakin pääsääntöisesti moottoripyörillä. Hondan Vietnamin tehtaalta valmistuu huimat miljoona skootteria vuodessa! Ho Chi Minh Cityn sekä Hanoiin kunnianhimoinen tavoite on rakentaa kaupunkiin metro ja siten saada moottoripyörät pois kaduilta jo vuoteen 2025 mennessä. Helpommin sanottu kuin tehty, myöntävät suunnitelman laatijatkin.

Vietnamsissa näkee mitä ihmeellisimpiä kuormia, joita on lastattu moottoripyörän päälle – eläimiä, säkkejä, rakennustarvikkeita, huonekaluja; mitä vain. Virallisesti skootterilla saa kuljettaa kolme (aikuista) ihmistä, hätätapauksessa neljä. Viiden hengen perhe on tavallinen näky skootterin satulassa; kerran näin seitsemänkin. Pikkuinen poika seisoj vakavana isän

Sosialistisia propagandajulisteita on kaikkialla.



Tie mutkitteli mukavasti Mustajokea seuraillen.

edessä pidellen kiinni peleistä. Isän takana satulassa istui äiti, jonka molemmilla polvilla oli lapsi. Tarakalla oli suuri laatikko. Erään skootterin kuljettaja pujotteli liikenteen seassa pikkulapsi vasemmalla käsivarrellaan. Vanhempi mies sitoi leveää parisänkyä patjoineen skootterin tarakalle. Yhdellä oli kyydissään jääkaappi, toisella mopo poikittain, kolmannella leveä ikkuna. Suuria kananmunakennoja, hedelmäpuu pitkine juurineen, pitkiä bamburuokoja, suuri kuorma tiiliä, valtaisa määrä keltaisia krysanteemeja sidottuna suureksi vuoreksi kuljettajan ympärille. Ubermoottoripyörätaksi vei kiireistä liikemiestä salkkuineen lentokentän suuntaan. Töihin kiirehtivän pariskunnan vaimo istui sivutain takapenkillä kapeassa hameessaan ja korkokengissään. Samalla hän selasi kännykkäänsä – ja samaa näytti tekevän kuljettajakin. Facebookin tarkistaminen ajon aikana näytti olevan normijuttu.

Hoan ja Jouni keskittyivät ajamiseen skoottereiden, taksien ja kuorma-autojen sekamelskassa, mutta ei käynyt kyytiläisenkään aika pitkäksi Hanoiin liikennettä seurattessa. Liikenne virtasi tasaisesti eteenpäin kuin joki, vaikka bussi pysähtyikin keskelle monikaistaista tietä jättämään matkustajia pois. Virtaa ei pysäyttänyt

jalankulkiijat, u-käännöstä tekevä mopo tai tielle levinnyt pahvilaatikkokasa. Valtava moottoripyörien armeija ei pysähtynyt edes punaisiin valoihin.

Liikenne tuntui aluksi sekavalta, sillä täällä on aivan omanlaisensa liikennesäännöt. Isommalla ja edellä ajavalla on aina etuoikeus. Samaa kaistaa vastaan tulevaa kuorma-autoa on syytä väistää, jos mielihii pysyä hengissä. Ajoneuvoissa ei juurikaan ole peilejä, eikä vilkkuja käytetä, sillä kuljettajat ilmoittavat aikeensa valojen vilkuttelulla sekä tööttäämällä. Turvaväli on tuntematon käsite. Ohitettaessa ei jätetä yhtään turhaa tilaa. Mopot onnistuvat tunkemaan itsensä uskomattoman pieniin väleihin ja tarvittaessa liikenne levittäytyy myös jalkakäytävälle.

Kaupungista pois päin vievä valtatie oli kolmikaistainen. Vasen kaista oli suurille ajoneuvoille, keskikaista henkilöautoille ja oikea kaista kaksipyöräisille kulkuneuvoille – ainakin periaatteessa. Hoan osoitti tiessä olevia liittumerkintöjä. Numerot sekä

piirroskuva kahdesta moposta ja ihmisistä kuvasi kahden mopon kolaria ja sen uhrien lukumäärää. Liikenneonnettomuuksia näkee suhteellisen harvoin, mutta ne ovat silti yksi yleisimmistä kuolinsyistä Vietnamissa.

Jokitasangolta kukkuloille

Ajelimme aluksi Punaisenjoen tuntumassa, jossa on suuria riisiviljelyksiä. Kasvava riisi oli muuttanut pellot kirkkaan rairuohonvihreiksi. Edellämme ajavat David ja Jerry oppaineen kurvasivat mutaiselle pikkupolulle, joka kulki riisipeltoja kiertävän ojan pientareella. ”Liian paljon mutaa ja kuoppia,” sanoi Hoan ja valitsi meille peltojen halki kulkevan sementillä päällystetyn pikkutien. Vastaantulevien moottoripyörien kuormat näyttivät olevan täällä maalla vieläkin suurempia. Mopojen päällä kulkivat niin ihmiset kuin eläimetkin kaiken muun mahdollisen tavaran ohella.

Pikkutie vei meidät Mustanjoen rantaan. Mutkainen tie seuraili jokea ja vähi-



(Ylh. vas.) Hmong-kansan vaatteet on kudottu hampusta ja värjätty indigolla.

(Ylh. oik.) Toripäivä pohjoisvietnamlaisessa kylässä.

(Vas.) Tästä kojusta valitaan lisukkeet nuudelikeittoon.

tellen maisema muuttui mäkisemmäksi. Kylien välillä kasvoi tiheää bambumetsää. Tien varrella oli tasaiseen tahtiin propagandajulisteita, joissa sosialistinen ihanneyhteiskunta esiintyi parhaimmillaan. Kylissä liehuivat Vietnamin punaiset tähtiliput sekä sirppi- ja vasara -liput. Lapset heiluttivat meille innokkaasti, joskus aikuisetkin. Miksi ihmeessä? Eikö täällä nyt näe moottoripyöriä kyllästymiseen asti? Kyllä vaan, mutta harvemmin näin suuria pyöriä, selitti Hoan. Uuden Vietnamin valmistetun skootterin saa reilusti alle tuhannella dollarilla, kun taas allamme ollut japanilainen Honda 250 maksaa 12 000 dollaria.

Ulkomailta tuoduista pyöristä pitää maksaa sadan prosentin vero!

Näköalapaikalta avautui kaunis maisema Hòa Bìnhin patojärvelle. Mustajoessa on Vietnamin suurin vesivoimala, joka tuottaa 27% maan sähköstä. Aikamme mutkiteltuamme pienillä teillä poikkesimme syömään tien varressa sijaitsevaan paikalliseen ruokapaikkaan. Eteemme tuotiin runsaat annokset nuudelikeittoa, paistettua sianlihaa, kanaa, riisiä ja vihanneksia. Kuppilan nurkassa loistivat kirkaat jouluvalot. Värikkäiden vilkkuvalojen lisäksi Buddhan alttarille oli tuotu olutta ja hedelmiä, savukkeita ja suitsukkeita. Käynnillä takapihan reikäväessassa pääsin samalla kurkistamaan keittiön puolelle. Keittiössä hääri pariskunta patojen ja

pannujen ääressä, nuori tyttö istui nurkassa kyykyssä pesemässä astioita vesihanalla. Vessan vieressä olevasta aitauksesta kuului äänekkäs sian röhkinä.

Mutkateitä solien kautta Mái Châun laaksoon

Ruokatauon jälkeen kyytiläinen siirtyi Jounin taakse, sillä edessä oli jyrkempi nousu. Jounin Honda oli suurempi ja siten tehokkaampi kuin Hoanin, mutta sitä ei ollut tarkoitettu kahdelle. Satula oli kapea ja lyhyt ja siksi matkustaja istui osittain metallisen tarakan päällä. Jalkatpit olivat aivan liian ylhäällä, jonka vuoksi takana joutui istumaan polvet pahasti koukussa. Ei mikään ihanteellisin asento kuoppaisella matkatiellä! Takapuoli puutui hyvin äkkiä tunnottomaksi ja jaloista alkoi vetää suonta. Kyytiläinen odotti kuumeisesti seuraavaa taukoa, jolloin voisi siirtyä takaisin Hoanin Hondan mukavalle satulalle.

Omaan Super Tenereemme verrattuna Honda tuntui tehottomalta pikkumopolta. Toisaalta kovin suuria tehoja ei tarvittu, sillä mutkaisella tiellä ajettiin hitaasti kuoppien, liukkaan mudan ja irtosoran vuoksi. Kevyttä pyörää oli helppo käsitellä ja sen saisi myös tarpeen tullen nostettua pystyyn, toisin kuin painavan Teneren. Tämä oli mukavan leppoisaa matkantekoa, jossa kuljettajakin ehti katsella ympärilleen. Ajelimme kauniissa maisemissa, maaseudun rauhallisilla mutkateillä, ja juuri se oli hienoa tässä retkessä.

Oppaamme Hoan Vulinh on dzao-kansaan kuuluva 29-vuotias nuorimies. Hän on toiminut moottoripyöräretkien oppaana nelisen vuotta. Huomaavainen Hoan ajatteli aina ensin asiakkaiden turvallisuutta ja mukavuutta. Huonommilla tieosuuksilla hän osasi etsiä oikeat ajolinjat. Tiellä oli aika ajoin sateen tuomaa soraa ja mutaa, rinteeltä pudonneita kiviä, suuria reikiä ja öljyläikkä. Mutkissa, kylien kohdalla ja



Takana Mái Châun laakso.



ohitettaessa painettiin tööttiä useampaankin kertaan. Tällä retkellä ei ollut tarkoitus ajaa maastossa, rypeä mutapoluilla tai kaasutella jokien poikki. Mutta aika ajoin Hoan poikkesei sementtitieltä kapeille poluille, jotka mutkitellen kuljivat peltojen viertä kylästä kylään. Näin hän piti huolta, että ajelimme koko ajan erilaisilla teillä ja vaihtelevissa maisemissa. Ja mikäs sen mukavampaa!

Yö kotimajoituksessa

Päivän ajo alkoi olla lopuillaan. Majaipaikkamme oli Mai Châun laaksossa vihreiden riisipeltojen keskellä sijaitsevassa Pom Coongin kylässä. Kapea tie kulki vihreän riisitasangon keskellä. Kylän talot oli rakennettu pylväiden päälle. Ajoimme pyörämme majatalomme alla olevaan oleskelu- ja varastotilaan. Kylä oli rauhallinen ja viihtyisä, vaikka miltei jokainen talo näytti olevan tavalla tai toisella mukana matkailubisneksessä.

Kengät pois ja portaita pitkin avovintille, jossa nukkuisimme seuraavan yön. Suuret ikkunaluukut olivat auki ja niistä avautui näkymä vihreille riisipelloille. Talon emäntä oli levittänyt lattialle patjoja.

Majaipaikkamme Pom Coongin kylässä.



Toriostokset kotiin kätevästi moottoripyörällä. Huomaa possukuskin pyörän lämpökahvat.

David ja Jerry nukkuisivat vintin toisessa päädyssä; meidän petipaikkamme oli huomaavaisesti laitettu hieman erilleen värikkäiden verhojen taakse. Heitimme ajokampeet roikkumaan tukipylväisiin kiinnitetyille naruille ja marssimme suihkuun. Matkailijoita varten taloon oli rakennettu siistit pesu- ja vessatilat. Ja tietenkin talosta löytyi myös langaton netti.

Keittiössä oli jo käynnissä iltaruoan valmistelut. Juuri höyhennetty kana odotti paistamista koivet pystyssä. Isäntä paloitteli porsaanlihaa grillivartaita varten; nuori tyttö pyöritteli kevätkääryleitä. Lämmin tuuli puhalsi viereiseltä riisipelloilta. Kasukat sirittivät kovaäänisesti. Isäntä nosti pöytään pullon kotitekoista riisiviinaa, ja Hoan kaatoi pieniin kuppeihin tervetuli-aismaljat. Pian kannettiin terassin pöytiin suurten banaaninlehtien päälle katettu runsas illallinen.

Laaksoa ympäröivillä kukkuloilla salamo. Aika ajoin välähti kirkkaampi salama, joka valaisi koko laakson. Ukkonen jyrisi kumeasti. Sade ropisi hiljaa ruokokattoa vasten, kun vetäydyimme vintille yöpuulle. Ohuista bamburimoista tehty lattia ritisi ja

ratisi tuulen puhaltaessa talon läpi. Unta ei tarvinnut kovin kauaa odotella.

Aamusta päivä alkaa

Oli vielä pimeää, kun kukko alkoi kiekua. Kuuden aikaan keittiöstä alkoi kuulua kilinää ja kolinaa. Kylän naiset olivat jo töissä riisipellolla. Mies kynti vesipuhvelilla uutta peltoa. Terassin pöydille katettiin lätyjä, munakasta, hedelmiä ja leipää. Emäntä kaatoi kuppeihin teetä ja kahvia, joita molempia kasvatettiin lähisillä kukkuloilla. Aamiaisen jälkeen Hoan satoi Jounin pyörän tarakalle edellisiltana ostamani paksun päiväpeiton. Korkeammalla ja pehmeämmällä alustalla oli paljon mukavampi istua.

Aamu oli sateisen yön jälkeen kostea ja sumuinen. Kapea tie kulki kukkulan reunaan tiheässä bambumetsässä. Pysähdyimme ottamaan kuvan vesiputouksesta, joka syöksyi alas läheiseltä rinteeltä. Yöllinen sade oli tuonut tielle märkää mutaa. Oli suuria vesilätäköitä, soraa ja kiviäkin. Sitten poikkesimme kuraiselle aukiolle, jossa olevien avokatosten alla oli syömäpuikkotehdas. Nuori poika käytti sirkkeliä, joka sahasi paksut bambut palasiksi. Nainen syötti halkaistut palaset yksi kerrallaan leikkuriin, jonka toisesta





päästä tuli ulos syömäpuikkoja. Aika ajoon puikot kerättiin yhteen ja sidottiin suuriksi nipiiksi. Meteli oli kova, erilaiset koneet ja terät kolisivat ja surisivat, palasia ja purua lenteli ympäriinsä. Kenelläkään ei ollut minkäänlaisia suoja.

Paikallisella torilla

Aviopari pakkasi ostamiaan pikkuposuja moottoripyöränsä taakse ja sivuille kiinnitettyihin punottuihin koreihin. Possujen kuoro kiljui henkensä edestä. Lopuksi mies ripusti pyörän sarviin jaloistaan yhteen sidotun kanaparin. Lihakauppias oli asetellut lihankappaleet ja sisälmykset keoiksi myyntitiskille, jonka yläpuolella pyöri laiskasti kanansulista tehty tuuletin. Torilla myytiin myös käärmeen- ja koiranlihaa. Vihannesten myyjät olivat levittäneet myytävänsä maahan pääkadun

Kylästä toiseen paikallistietä pitkin.

varteen. Ohiajava suuri kuormuri työnsi paksun mustan savupilven suoraan vihreään salaattikekoon.

Suurin osa Vietnamin 53 vähemmistökansasta asuu täällä pohjoisessa. Perinteet elävät vahvoina. Kukin kansa puhuu omaa kieltään ja suurin osa naisista käyttää kansallispukua. Pohjoisen kylien sunnuntaitorit ovat värikäs näky. Kansallispukuiset nuoret tytöt ottivat selfiet. Kenties jo tänään jotakin heistä kositaan tai ihastuksen kohde ”kidnapataan”, kuten täälläpäin on edelleen tapana. Torin laidalla myytiin sikoja, kanoja, koiria, kissoja sekä suuria vesipuhveleita. Miehet kiertelivät pohtivan näköisinä puhveleita. Hankintaa kannattaakin miettiä, sillä puhveli maksaa 2000 dollaria. Nuoripari valitsi itselleen lemmikkiä tarjolla olevista koiranpennuista.

Toriravintolasta sai ostaa eurolla kupilisen *pho*-keittoa. Tulikumassa liemessä oli reilu annos riisinuudeleita mausteenaan mintun- ja korianterinlehtiä sekä limettä. Viereiseltä tiskiltä valitsimme lisukkeet keiton sekaan – tarjolla oli paistettua kanaa ja possua, makkaroita ja erilaisia sisäelimiä. Syömäpuikkojen avulla pyöritellen liukkaat nuudelit siirtyivät lusikkaan ja sitten suuhun. Vieressämme istuneet van-

hemmat miehet seurasivat huvittuneena kömpelöä syömistämme.

Pitkä mies herättää huomiota lyhytkasvuisten vietnamilaisten joukossa. Nuori tyttö tuli ujosti kysymään Jounilta, voisiko tämä tulla kuvaan hänen kanssaan. Sen jälkeen toinenkin tyttö uskaltautui kysymään samaa, eikä kuvaamisesta ollut tulla loppua. Kännyköiden salamavalot räpsyivät. Tytöt näyttivät voitonmerkkiä ja hymyilivät tyytyväisinä. Jounin hymy oli vähintään yhtä leveä. Oppaamme nauroi Jounin kuvan olevan pian tuhansien tyttöjen facebook-sivulla.

Sadetta ja paistetta

”Hanoissa sataa,” sanoi kännykkäänsä näpräävä Hoan. Alan oli lähettänyt säätietoja ja ehdottanut pidempää paluureittiä Hồ Chí Minhin valtatieen kautta. Yhden-toista jälkeen sadepilvi saavutti meidätkin. Seuraavassa kylässä Hoan pysähtyi torin laitaan ja osti meille sadeasut viereisestä kojusta. Asu maksoi euron ja laatu oli sen mukainen. Takki ja housut olivat ohutta muovia ja mitoitettu vietnamilaisille käyttäjille. Lahkeet ulottuivat puolisääreen ja hihatkin olivat lyhyet. Hoanin oli ilmiselvästi vaikea pitää ilmeensä vakavana.

Hiljainen sade ei suuremmin haitannut, mutta lounastauon aikana alkoi sataa kunnolla. Meidän oli kuitenkin pakko lähteä liikkeelle, jotta ehtisimme Hanoiin ennen ruuhka-aikaa. Hoan ajoi hitaasti, sillä mutainen tie oli veden peitossa. Väistimme syvää lätäkköä ja samassa vastaan tullut kuorma-auto loiskautti päällemme ryöpyn kuravettä. Kukkuloiden välissä puhalsi kova vastatuuli ja nopeutemme laski ajoittain alle neljäänkymppiin. ”Tällä menolla me ei olla ikinä Hanoissa,” puuskahti Jouni. Vesi kerääntyi sadetakin huppuihin, josta se seuraavassa töyssyssä valahti puseron alle selkään. Onneksi sadevesi oli lämmintä.

Tunnin ajon jälkeen tauko huoltoasemalla; tankkaus ja käynti reikävessassa. Kyytiläinen oli yltä päältä kurassa tiestä roiskuvan ravan vuoksi. Avokypärän vuoksi myös naama oli saanut uuden värisävyn. Vesi purskui lenkkareista. Jos tämän olisi tiennyt, mukaan olisi pakattu Stormin sadeasu. Lähestyimme Hanoiin etelästä ns. Hồ Chí Minhin valtatieä. Vietnamin sodan aikana tätä reittiä pitkin oli kuljetettu joukkoja, aseita ja tarvikkeita pohjoisesta maan eteläosiin Vietkong-sisseille. Pääkaupunkiin johtavalla tiellä oli enemmän liikennettä, joka oli meidän kannaltamme huono juttu. Sade piiskasi ylhäältä; sivuilta sekä alhaalta roiskui kuravesi. Vähän väliä oli pakko pyyhkäistä kädellä paksummat kurat pois visiiristä. Kurjan sään vuoksi emme pysähtyneet sodan muistomerkillä

Vietnamin sosialistinen tasavalta (*Việt Nam*) on väestöltään maailman 14. suurin maa. Suomen kokoisessa maassa (330 000 km²) asuu yli 95 miljoonaa ihmistä. Pääkaupunki on **Hanoi**, suurin kaupunki **Ho Chi Minh City** (*Saigon*). Väestöstä 86 % vietnamilaisia; sen lisäksi 53 vähemmistökansaa. Asukkaista 73 % uskonnottomia tai perinteisten uskontojen harjoittajia, 12 % buddhalaisia, 8 % kristittyjä. Vietnamin on marxilais-leninistinen yksipuoluejärjestelmä. Maassa on vuodesta 1986 lähtien harjoitettu sosialistista markkinataloutta, mutta vähittäiskauppa ja pienyrityminen on vapaata. Vietnamin talouskasvu on yksi maailman suurimpia. Maan tärkein vientituote on öljy. Se on myös maailman suurin pippurin ja cashew-pähkinän tuottaja sekä maailman toiseksi suurin riisinviejä.



Rüispeltojen halki.



Ensi kerralla omat goretexit mukaan.

ja maisemakin peittyi harmaan sadeverhon taan.

Hanoin laitamalla suoritettiin kuormanvaihto-operaatio. Kassi siirtyi Jounin tarakalle ja kyytiläinen Hoanin taakse. Olimme tulossa kaupunkiin juuri ruuhka-aikaan ja se tietäisi pujottelua tupaten täynnä olevilla ajoväylillä. Yhtäkkiä sade loppui ja aurinko pilkahti esiin. Samassa tie alkoi höyrytä lämpötilan noustessa. Liikenne oli ruuhkasta huolimatta suhteellisen sujuvaa. Tunti Hanoin ruuhkassa ja iltapäivän päättyessä olimme perillä. Sadevaatteet menivät suoraan roskeen; samoin kyytiläisen hajoamispisteessä olevat kuran kyllästämät lenkkarit.

Sateesta huolimatta kahden päivän moottoripyöräretki oli kerrassaan hieno päätös Vietnamin-matkallemme. Olimme ajaneet 440 kilometrin lenkin mukavilla teillä vaihtelevissa ja kauniissa maisemissa. Kiitimme Alania ja hyvästelimme Hoanin, joka suuntaisi seuraavana aamuna ryhmän kanssa vuoristoon lähelle Kiinan rajaa. Me taas lähtisimme Bangkokin kautta kohti Turkua, jossa Forecan mukaan satoi räntää. Kotimaisia ajokelejä saisi odotella vielä hetken aikaa.

Vietnamissa on mahdollista vuokrata niin skoottereita, uusia offroad-pyöriä kuin vanhoja venäläisiä Uraleitakin. Kadun varresta halvan mopon vuokraaminen on kuitenkin aina riski, sillä monesti ne ovat huonokuntoisia ja pahimmassa tapauksessa laittomia. Onnettomuuden sattuessa olet omillasi – toisin kuin jos olisit vuokrannut kunnollisen moottoripyörän virallisesta yrityksestä. Suuria ja tehokkaita moottoripyöriä ei Vietnamissa juuri näe, eikä niistä olisi paljoakaan iloa ruuhkaisilla ja huonokuntoisilla teillä. Nopeusrajoitukset ovat alhaisia – kaupunkialueella 25-40 km/h ja maantiellä 60 km/h.

Järjestetyillä ajeluretkillä on aina mukana opas - suuremmilla ryhmillä myös mekaanikko - ja hintaan sisältyy jokseenkin kaikki. Vakuutus on pakollinen, samoin moottoripyöräkortti, vaikka se ei sinällään kelpaakaan Vietnamissa (ei myöskään kansainvälinen ajokortti). Ensimmäiseksi ajelukohteeksi Vietnam ei kuitenkaan sovi, eivätkä yritykset edes vuokraa moottoripyöriä kokemattomille kuljettajille. Ajeluretkiä on mahdollista tehdä ympäri vuoden. Sää vaihtelee hyvin paljon maan eri osissa riippuen vuodenaikasta sekä korkeuseroista. Ainakin pidemmälle moottoripyöräretkelle on hyvä ottaa omat varusteet mukaan (myös sadevaatteet), sillä niitä on saatavilla rajoitetusti.

Vietnam Motorbike Tours

Jokainen retki suunnitellaan osallistujien mieltymysten ja ajotaitojen mukaan. Hinta määräytyy ajajien määrän, moottoripyörän sekä ajankohdan mukaan.



Alan Chien, Vietnam Motorbike Tours

<https://vietnammotorbiketour.asia/>
24/7/365 Hotline/WhatsApp/Viber: + 84 985333066, Puh. +84 945918688

Skype: ctripvietnam

Sposti: sales@offroadindochina.com

Off-road pyörät: KTM 450 SX-F, Honda CRF 250 L, Honda XR150 L, Honda XR125, Katupyörät: Honda Fortune 125, Skootterit: Honda Air Blade 125 Automatic

Cuong's Motorbike Adventure

Cuongin retket ja niiden ajankohdat löytyvät netistä; myös yksilöllisiä retkiä ajoittain tarjolla. Cuongin hintataso on korkeampi kuin VT:n. Puh: +84 918 763 515; +84 918 763 515 Sposti: info@cuongs-motorbike-adventure.com cuongs-motorbike-adventure.com Pyörät: Ural 650 M67 sivuvaunulla ja ilman, Honda CRF 250 L, Honda XR150 L, Honda WH125 ja Honda Future 125.