LIIKENNE

Pohjoismaihin sopimattomia kitkarenkaita löytyy keskimääräistä tehokkaampien autojen alta. **TUTKIMUSPROFESSORI JUHA LUOMA, VTT**

Kova talvi rassaa autoa

Talvella teiden varsilla näkyy ojaan tupsahtaneita ja muuten vaan hyytyneitä autoja. Matka taittuu turvallisesti, jos auto on kunnossa ja kuljettaja valppaana.

JARMO PALOKALLIO

Auto kannattaa puhdistaa huolella lumesta ennen ajoon lähtöä.

Talviajon riskit yllättävät joka vuosi suuren osan autoilijoista. Talvi rasittaa autoa ja vaatii valppautta ja ennakoivaa ajotapaa kuskilta.

Usein matka katkeaa heti alkuunsa, kun auto ei suostu käynnistymään. Akun lisäksi myös renkaiden kunto on tärkeä. Niiden pitoa koetellaan jäisillä ja huonosti auratuilla sivuteillä.

”Nuorena poikana luulin, että kaikki renkaat ovat mustia ja pyöreitä, kunnes opin, että niissä on valtavasti eroja. Kahdella uudellakin renkaalla voi olla jarrutusmatkassa kymmenien metrien ero”, muistuttaa ajoturvallisuuskouluttaja **Arto Grönroos** Continental Rengas Oy:ltä.

Suuri Bemari väärillä renkailla

VTT on huolestunut siitä, että autoihin on asennettu Keski-Eurooppaan tarkoitettuja kitkarenkaita. Ne eivät sovi Suomen talveen.

Arvion mukaan noin joka kuudennessa kitkarenkaita käyttävässä autossa on vääränlaiset renkaat alla. Keski-Eurooppalaisia renkaita on ostettu nettikaupoista ja niitä on kulkeutunut maahan tuontiautojen mukana. Yleisesti niitä löytyy Audeista ja Bemareista, jotka ovat tavanomaisia tehokkaampia.

”Keskieurooppalaiset renkaat ovat tiettyjen automerkkien ongelma. Niiden osuus on niin suuri, että sillä voi olla merkitystä liikenneturvallisuuteen”, sanoo tutkimusprofessori **Juha Luoma**.

Asiantuntevat rengasliikkeet eivät niitä myy.

Pakkasilla kannattaa kiinnittää renkaan sopivuuden ja kunnon lisäksi huomiota ilmanpaineeseen. Erittäin kovilla pakkasilla suosituksiin voi lisätä noin 0,4 baria ilmaa.

Oikeat ilmanpaineet takaavat, että rengas toimii tarkoituksenmukaisesti ja kuluttaa vähemmän polttoainetta.

Nastojen suosio pitää

Ylivoimainen enemmistö suomalaisista ajaa nastarenkailla. Kitkarenkaat ovat alla noin yhdessä henkilöautossa kymmenestä.

Asiantuntijoiden mukaan kitka- ja nastarenkaat pitävät lähes yhtä hyvin tavanomaisella pakkassäällä. Märällä jääpinnalla nastarenkaat ovat selkeästi parempi vaihtoehto.

Kun lämpötila laskee oikein alas eli kolmenkympin kylmemmälle puolelle, tiessä on yleensä polannetta. Silloin jää on niin kovaa, että edes nastat eivät siihen pure, joten vain varovaisuus auttaa.

Käyttämätön akku hyytyy

Pakkanen haastaa auton sähköjärjestelmän. Jos auto seisoo pihalla pitkiä aikoja ajamattomana, akun virta ei välttämättä riitä sen käynnistämiseen.

Lyhyet ajomatkat pakkasella ovat turmiollisia akulle, joka ei ehdi latautua niiden aikana. Akkua rasittavat myös talvella käytettävät istuin- ja lasinlämmittimet.

”Jos akun varaustila on alhainen, se jäätyy kovissa pakkasissa. Talvisin akun varauksen ylläpitäminen on hyvin tärkeää”, korostaa kuopiolaisen Autotalo Laakkosen huoltopäällikkö **Seppo Keränen**.

Kaapelista apuvirtaa

Pakkasessa hyytynyttä autoa voi yrittää käynnistää toisen auton akulla. Autoliiton turvapalvelupäällikkö **Jonne Luomala** muistuttaa, että ennen apukäynnistystä kannattaa tutustua autojen käsikirjoihin.

Virheellisesti tehty apukäynnistäminen saattaa aiheuttaa vahinkoa auton tekniikalle. Etenkin uusissa autoissa on niin paljon herkkää sähkötekniikkaa, että kaapelien asennuksessa on pakko olla tarkkana.

Myös jarrujen jäätyminen on mahdollista auton seisomisen aikana. Näin voi tapahtua silloin, kun lämpötila sahaa vuoroin miinuksen ja plussan puolella.

Pitkille matkoille kannattaa varata lämmintä vaatetta mukaan. Ne pitävät lämpimänä, jos auto sammuu tielle.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI

Heino Pasasen Anglia päätyi lopulta halkoliiteriksi.

Anglia päätyi halkoliiteriksi

Eletään vuotta 1970, on juuri muutettu nykyiselle asuinpaikalle ja navetan remontti on edessä.

Kaverini Erkki lupautui tulemaan minulle aputimpuriksi. Aloin kysellä rakennustarvikkeiden liikutteluun sopivaa pakettiautoa, mutta niitä ei siihen aikaan vain ollut kovin paljoa tarjolla.

Lopulta Erkki päästi minut pälkähästä sanoen kerran ”Ka miultahan sinä saat pakettiauton, jos vaan hinnasta sovitaan”.

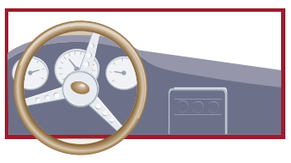
Mikäpä olisi ollut sen parempi kuin ryhtyä tutun kanssa kaupantekoon ja eihän siinä kauaa tarvinnu tinkiäkkään kun minusta tuli Ford Anglia pakettiauton omistaja.

Auto oli vuoden 1966 mallia ja siinä olla ajettuna jotain satatuhatta kilometriä. Anglialla ajelin kaikki rakennustarvikeajot, oli se aika näppärä vehje tavarankuljetukseen.

Aikanaan saatiin navettakin valmiiksi ja perhettä alkoi tulla lisää. Kerran täytyi keskimmäistä poikaa käyttää keskussairaalassa, tuolla Joensuussa. Pois tullessa poliisi pysäytti meidät, sanoen että tässä nyt on sakon paikka, kun tämä 2-vuotias poika istui etupenkillä äitinsä sylissä.

No siinä sitten vähän aikaa juteltiin ja selviteltiin että pakkoraossa tässä ollaan, poikaa piti käyttää sairaalassa ja kun ei tässä autossa ole kuin 2 penkkiä, niin poikaa on pakko pitää sylissä etupenkillä.

”No kyllä minä tässä tapauksessa jätän sen sakon sitten kirjoittamatta”, sanoi poliisi ja kyllähän se minullekin passasi, paiskattiin asiasta vielä kättä.



Ajelin Fordilla vielä muutamia vuosia, vaikka joka kerta katsastaissa oli varmaa että piti uusia ainakin raidetangon päät.

Sattuipa kerran, ettei autosta etsimälläkään löytynyt muuta vikaa kuin että äänimerkki soi inssin mielestä liian hiljaa, hylkäyshän siitä tuli. Minulla oli onneksi kotona ylimääräinen äänitorvi ja laitoin sen entisen lisäksi, niin sitten jo kelpasi leimalle.

Muutamia vuosia ajettuani vein Anglian kesämökille halkoliiteriksi ja siinä virassa se palvelikin monia vuosia.

HEINO PASANEN
Polvijärvi

Uusi auto tuoksuu myrkylle

Uuden auton tuoksua ei kannata haikailla. Ecology Centerin mukaan tuoksu on peräisin sisustusmateriaalien myrkyistä.

Jatkossa autot tuoksuvat entistä vähemmän, sillä myrkkyjen käyttö on vähenemässä. Silti auton sisäilmassa voi olla satoja myrkyllisiä kemikaaleja.

Ecology Centerin selvityksen mukaan parhaiten myrkyistä eroon ovat päässeet Honda Civic ja Toyota Prius. Niiden sisäilma on siis puhtaita uutena.

Peräpäätä pitivät Mitsubishi Outlander ja Kia Soul.

Myrkyllisten sisustusmateriaalien lisäksi palovaarallisen pvc-muovin käyttö on vähentynyt. Lähes viidennes autoista on päässyt siitä eroon kokonaan.

MT

Pajero hakee paikkaansa veromuutosten puristuksessa

Mitsubishi Pajeroa myytiin aikanaan uskomattomia määriä Suomessa. Myynti hyytyi, kun maastureiden verohelpotus poistui.

Pajeron kulta-aikana maasturimyynti perustui verohelpotukseen, jolla turvattiin maastokelpoisten ajoneuvojen saanti puolustuskäyttöön kriisitilanteessa. Sen poistumisen jälkeen aitojen nelivetoisten maastureiden myynti romahti. Viime vuonna rekisteriin kirjattiin enää parikymmentä uutta Pajeroa.

Nyt Pajero yrittää uutta tulemista. Peruspaketti on pysynyt silti muuttumattomana, korkea ja kulmikas Pajero ei huku katumaastureiden joukkoon.

Vähintään entisellään ovat myös maasto-ominaisuudet. Perille pääsyä olosuhteista riippumatta avittavat akselien lukot, neliveto ja alennusvaihteisto.

Maaseudun Tulevaisuus ajoi Pajeroa tuhnuisilla talvikeleillä, joten käytössä oli neliveto. Se piti kulutuksen 10 litran pinnassa. Kesäkeleillä ja takavedolla kulutus on selvästi pienempi.

Nelivedolla Pajero oli turvallisen oloinen heikollakin kelillä. Viskokytkin säätää voimaa eteen ja taakse 33:67:n suhteessa. Moderni tekniikka puuttuu peliin luiston uhatessa.

Pajero selviää ääriolosuhteista

Hitaalla nelivedolla ja lukolla voima jakaantuu tasan eteen ja taakse. Etenemiskykyä riittää, auto pysyy pystyssä vielä hurjassa 45 asteen kulmassa ja sen kahluusyvyys on 70 senttiä. Perävaunun vetokyky on 3300 kiloa.

Ominaisuudet ovat niin kovat, ettei niitä tee mieli kokeilla aivan äärirajoille asti.

Kuski istuu Pajerossa korkealla. Ajoasento on pysty, mutta sen saa kohtuullisen mukavaksi penkin säätöjä venkslaamalla. Auton kovaan hintaan verrattuna penkit ovat kuitenkin vaatimattomat.

Rahalle vastetta toisi myös kojelautaan integroitu navigaattori. Nyt kaikki lisätoiminnat, joita on rutkasti, on tungettu radion pieneen näyttöön.

Kylmän koneen murinat tunkevat välillä sisälle asti. Se kuuluu maasturin luonteeseen.

Pajeron ostajalla pitää kiirettä, sillä huhtikuun alussa veroudistus iskee siihen ikävästi.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

Pajero on perinteitä kunnioittava maastoauto.

Aidon maasto-auton tunnistaa vaihdelaatikosta.

FAKTAT

Pajero 3,2 Invite

Moottori 3,2 l
Teho 147 kW
Omamassa 2385 kg
Kulutus 8,5 l/100 km
CO2-päästöt 224 g/km
Istuinpaikkoja 7
Hinta 58 990 e

JARMO PALOKALLIO

TM valitsi vuoden 2012 talviautoksi uuden B Mersun.

B Mersu vuoden 2012 talviautoksi

Tekniikan Maailma valitsi uuden B Mersun vuoden 2012 talviautoksi.

Auto sai kiitosta etenkin talviajosta maantiellä sekä valoistaan.

Tänä vuonna kaikkiin testiin huolituilta autoilta edellytettiin ajonvakautusta. Se kavensi autojen eroja.

Talviauton ominaisuuksia kuuluu olennaisena osana hyvä lämmityslaite. Se B Mersussa on vain keskinkertainen.

Ylivoimaisesti nopein lämpiäjä oli Peugeot 508. Opel Zafira ja Nissan Micra lämpisivät vastaavasti hitaasti.

Vaikka TM:n testaajat kehuvat B Mersun talviajo-ominaisuuksia, Maaseudun Tulevaisuuden koeajossa auto osoittautui varsin tuuliherkäksi.

MT

Maaseudun Tulevaisuuden työpaikat.
Lehdessämme julkaistut työpaikka- ja koulutusilmoitukset löydät myös osoitteesta **mt.uranus.fi**. Samassa osoitteessa jatkuvasti yli 2000 muutakin työpaikka- ja koulutusilmoitusta.

uranus.fi &
MAASEUDUN TULEVAISUUS