LIIKENNE

Etanolin avulla auton päästöjä voi laskea merkittävästi vähällä vaivalla. **JIRI RÄSÄNEN**

Tavallisen auton voi muuttaa edullisella etanolilla käyväksi

Etanolin halpuus on houkuttanut satoja autoilijoita säätämään autonsa sille sopivaksi. Maahantuojien suhtautuminen muutoksiin on nuivaa. Säästön vastapainoksi moottorin takuu voi raueta.

LAURI SALMINEN

Jiri Räsänen muutti bensa-Golfinsa etanolille kolme vuotta sitten. Se oli hänelle ensisijaisesti ekologinen ratkaisu.

Etanolibensiinin hintaero perusbensiiniin on revennyt yli 60 senttiin litralta. Ilman muutostöitä RE85-bensiini käy vain flexifuel -autoihin, joita on liikenteessä joitakin tuhansia. Niiden lisäksi etanolia on alettu tankata myös muihin autoihin.

St1:n energiajohtaja **Jari Suominen** kertoo RE85-etanolibensiinin kulutuksen kaksinkertaistuneen kevään aikana. Sen jakelu on laajentunut noin 50 asemalle ympäri maan.

Autoja säädetään etanolin käyttöön

Hintatietoiset kuluttajat ovat tehneet tilanteesta omat johtopäätöksensä. Nohevimmat autoilijat ovat säätäneet vanhat bensa-autonsa etanolille sopivaksi.

”Sinällään kyse on yksinkertaisesta asiasta. Emme ole sitä kuitenkaan lähteneet autoilijoille suositteleman, jos autoja ei ole suunniteltu etanolibensalle.”

Suomisen mukaan St1 kartoittaa parhaillaan etanoliin siirtymisen mahdollisia riskejä VTT:n kanssa. Tavoitteena on saada pöytään faktaa.

”Amerikoissa tätä on tehty vuosikausia, mutta täkäläiset autokauppiaat eivät ole asiasta kiinnostuneita. Heitä kiinnostaa vain uusien autojen myynti.”

Maahantuojat nuivana

Maahantuojien suhtautuminen asiaan on pääsääntöisesti nuivaa. Ne eivät halua, että etanolia käytetään autoissa, joille sitä ei ole suunniteltu.

”Emme voi vastata, että kaikki auton osat kestävät sitä. Siksi etanolivirityksen jälkeen takuu raukeaa”, sanoo tiedottaja **Kalle Kalaja** Toyota Auto Finlandilta.

Samoilla linjoilla on esimerkiksi Škodaa tuova Helkama-auto.

Maan Auton toimitusjohtaja **Vesa Tikka** kertoo, että Peugeotin takuuta etanolimuunnos ei poista automaattisesti. Muunnostöistä johtuvia vikoja takuu ei kuitenkaan kata.

Hän arvelee, että kunnolla tehtynä muutostyöt maksavat tuhansia euroja.

Muunnos helppo toteuttaa

Auton muunto etanolille on autojen kanssa räplänneille helppoa. Sitä on toteutettu bensan paineen nostolla ja sytytyksen ennakkoa lisäämällä. Bensaletkut on myös syytä vaihtaa etanolia kestäviin.

Bensaletkujen kestävyydestä on lähinnä arvailuja. Niiden vaihtoa puoltaa mahdollisesta syöpymisestä seuraava tulipalon riski.

Etanolin ongelmana on heikko kylmäkäynnistyvyys. Kylmäkäyntirikastusta pitää siksi nostaa jopa monikymmenkertaiseksi. Se onnistuu esimerkiksi huijaamalla lämpötila-anturia säätövastuksella.

Tarjontaa markkinarakoon

Koska kyseessä on selvä markkinarako, tarjolla on myös palveluita, joissa auto muutetaan etanolilla toimivaksi käyttäjän puolesta. Sytytystä ja polttoaineen syöttömäärää ohjaavan paketin asennusta myydään noin 400 eurolla.

FlexFuel Finlandin asennuspalvelua pyörittävä **Stig Lindell** kertoo vaihtaneensa noin 100 autoa etanolille reilun parin vuoden aikana.

”Nyt asiakkaita on jonossa. Ilmeisesti jatkossa kuukaudessa tulee yhtä paljon asennuksia kuin tähän asti yhteensä.”

Lindellin mukaan kaikki asennukset ovat toimineet hyvin. ”Ei alkoholi moottoria riko. Vain suoraruiskutuskoneisiin muutos ei sovi.”

Omatoimisille harrastajille muutospaketteja löytyy netistä reilulla 100 eurolla.

JARMO PALOKALLIO

Etanoliviritys tuo bensamoottoriin lisää muutaman liittimen ja ohjausyksikön.

Ekologisesti etanolilla

Sosiaalityöntekijä **Jiri Räsänen** siirtyi etanoliin kolme vuotta sitten. Hänen päätöksensä perustui haluun vähentää päästöjä.

”Olin ollut kiinnostunut bensiiniauton muuttamisesta sähköautoksi. Sitten tarjolle tuli etanoli, mihin siirtyminen tuntui minusta järkevältä.”

Etanolin avulla auton päästöjä voi laskea merkittävästi vähällä vaivalla, kertoo Räsänen.

Räsänen tilasi tarvittavan paketin Virosta ja asennutti sen ammattikoululla.

”Jälkikäteen totesin asennuksen niin helpoksi, että olisin osannut itsekin tarvittavat johtoliitokset tehdä.”

”Etukäteen mietin, miten tankki, letkut, tiivisteet ja moottori kestävät etanolia. Siitä ei oikein löytynyt tutkittua tietoa.”

”Ymmärrän, että auton maahantuojat haluavat pelata suosituksissaan varman päälle. Päätin silti kokeilla asiaa.”

Auto on toiminut hyvin, mutta kireällä pakkasella moottori kaipaa esilämmitystä. Muuten raja tulee vastaan -15 asteessa.

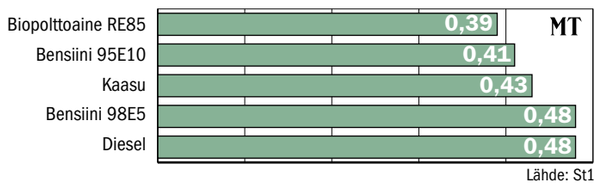
Aluksi etanolin käytöstä jäi Räsäselle vain hyvä mieli. Nyt siitä syntyy myös taloudellista säästöä.

Räsäsen blogista löytyy myös muiden käyttäjien kokemuksia etanoliin siirtymisestä: *re85-muunnos.wikidot.com/*

JARMO PALOKALLIO

VW Passatin kustannukset, euroa/kilometri

Ajomatka 20 000 km vuodessa



Lähde: St1

FAKTAT

Etanolia tankkiin

Etanolilla ajaminen maksaa noin euron litralta. Se myös vähentää hiilidioksidipäästöjä. Sellaisenaan RE85 -bensiini sopii flexifuel-autoihin. Niitä on muutamia tuhansia.

Kylmäkäynnistyvyys on tavallista heikompi. Polttoaineen kulutusta etanoli kasvattaa.

Yleisimmin bensa-autojen käyttämä 95E10 sisältää korkeintaan 10 prosenttia etanolia. Se käy useimpiin uusiin autoihin. EU:n tavoitteena on nostaa biopolttoaineiden osuus 25 prosenttiin 2030 mennessä.

MINUN AUTONI

Markku Paakkisen BX vaati huoltoa Äyräpään suunnalla.

Citroen BX sai hiilet Venäjältä

Nykyinen autoni on matalalla kulkeva BMW, jolla ei ole asiaa pellolle ja tai Venäjälle. Kaiholla muistelen Citroen BX:ää, jolla ajelin 1990-luvulla. Sillä oli asiaa pellolle ja Venäjälle.

Yksi BX:n lukuisista erikoisuuksista oli kaasunestejousitus, johon liittyi mahdollisuus säätää maavaraa. Ylimmällä tasolla ajelin kuulun Konnunsuon auraamattomia peltoteitä vielä tammikuussa. Menoa vain paransi se, että rengassarja oli kapea. Se leikkautui hyvin lumeen.

Venäjällä piti päästä Äyräpäänjärven lintuparatiisiin Muolaaseen. Tielle oli ajettu lukuisia Kamaz-kuormia hiekkaa, mutta sitä ei ollut tasattu. Vain Citroen BX pääsi eteenpäin.

Jos auto juuttui hiekkaan, niin ei muuta kun hiekkaa tamppaamaan maavaran alimmalla portaalla ja sitten vivusta takaisin korkeimmalle tasolle. Kyllä lähti.

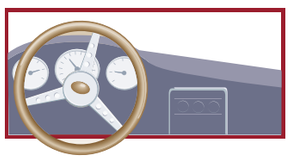
Vähän ennen määränpäätä alkoi laturin valo näyttää punaista. Auto sammui sopivasti määränpään pihaan, mutta miten saada BX vielä käyntiin?

Ei hätää. Toyota Hi-Ace:sta tuli kaksi venäläismiestä, jotka kysyivät, mikä hätänä. Kun selvisi, että laturin hiilet olivat loppu, ratkaisu löytyi nopeasti.

Miehet avasivat pihalla 30 vuotta maanneen ruosteisen aggregaatin ja irrottivat sieltä hiilet, joka muistuttivat kooltaan villisian hampaita.

BX:n laturista irrotettiin hiilisilta, mitattiin hiilet ja alettiin työpajasta löytyneellä smirgelillä hioa aggregaatin hiiliä samankokoisiksi. Sitten venäläismiehet kysyivät paikan emännältä, että onko täällä kolvia. Tietenkin oli, ja uudet hiilet palvelivat autoa kai sen elämän loppuun saakka.

Tämän episodin jälkeen tunnen syvää kunnioitusta niitä venäläisiä automiehiä kohtaan, jotka nuotiotulen loisteessa, paukkupakkasessa tekevät mäntäremonttia tien päällä.



BX:stä irtoili ja katkeili kaikenlaista, ratista alkaen. Kerran kuvattiin pitkin sänkipeltoa ajaen kurkia, kun vaihteensiirtäjä katkesi. Päästiin Parikkalaan autonasentajan luokse. Hän oli maaseppä aikansa tasalla ja sanoi, uudessa mallissa oli vaihteensiirtäjä kestävämpää tekoa.

Sitten hän kysyi, ajatteko Lappeenrantaan mieluummin ykkösellä ja kakkosella vai kolmosella ja nelosella. Valitsin jälkimmäisen vaihtoehdon, seppä käänsi rasvamontussa oikean linjan päälle ja hyvin päästiin perille.

MARKKU PAAKKINEN
Lappeenranta

MT:n ”Minun autoni” -palstalla esitellään autoja, jotka ovat jääneet mieleen. Lukijat voivat lähettää napakoita autotarinoitaan (mielellään kuvan kanssa) osoitteeseen: Maaseudun Tulevaisuus / ”Minun autoni”, Pl 440, 00101 Helsinki tai sähköpostilla *jarmo.palokallio@maaseuduntulevaisuus.fi* Julkaistuista kirjoituksista maksamme 100 euron palkkion.

Tiestön hoidon rahat eivät riitä

Hallitus myöntää, etteivät rahat riitä nykyisen tie- ja rataverkoston ylläpitoon. Siksi rahoitus painottuu pääväyliin. Alemman tieverkoston kunto saa vastaavasti joustaa.

Tuore liikennepoliittinen selonteko varmistaa keskeisten väylien kunnon. Investointeja kohdistetaan etenkin pääradoille.

Selonteko antaa ymmärtää, että vähäliikenteisimmät radat olisi viisainta lakkauttaa. Maakunnat kuitenkin vastustavat sitä. Siksi ne pidetään juuri ja juuri liikennöitävässä kunnossa.

Myös vähäliikenteinen tieverkko uhkaa rapautua. Se on kuitenkin elintärkeä metsä- ja energiateollisuudelle sekä maataloudelle.

”Alempiasteisten väylien kunto ja päivittäinen liikennöitävyys ovat raakapuukuljetusten perusedellytys, joten myös liikenneverkon peruskorjaukseen ja kunnossapitoon tarvitaan riittävä rahoitus”, vaatii Metsäteollisuus ry:n toimitusjohtaja **Timo Jaatinen**.

Harvaan asutulle maaseudulle hallitus toivoo nykyistä tehokkaampaa ja joustavampaa joukkoliikennettä. Sitä tavoitellaan yhdistämällä joukkoliikenteeseen koululaiskuljetukset, sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset sekä Kelan korvaamat kuljetukset.

MT

Kesärenkaat alle

Kesärenkaisiin pitää siirtyä viimeistään tänään, muistuttaa liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Nastarenkaita saa tosin käyttää myöhemminkin, mikäli keli sitä vaatii.

”Renkaiden kunto on syytä tarkistaa vaihdon yhteydessä ja myös silloin, kun kesäauto otetaan käyttöön”, sanoo ryhmäpäällikkö **Otto Lahti**.

Rengaspaine saa poiketa auton tai renkaan valmistajan suosituksesta enintään 20 prosenttia. Väärät rengaspaineet heikentävät ajoneuvon ajo-ominaisuuksia ja lisäävät polttoaineen kulutusta.

Vesiliirron vaara on sitä suurempi, mitä pienempi on renkaan kulutuspinnan urasyvyys. Vesiliirron välttämiseksi renkaiden kulutuspinnan syvyyden on hyvä olla vähintään 4 millimetriä.

Laki antaa mahdollisuuden ajaa renkailla, joiden urasyvyys on huvennut 1,6 milliin.

”Lain määrittelemät rajat ovat minimi, jolla välttyy sakoilta, mutta jos renkaissa on jäljellä vain minimin verran kulutuspintaa, niiden pito on huomattavan heikko.”

MT

Kuvan renkaan urasyvyys on riittävä.

Opel Insignia pysyy haastajana

Opel Insignia sai muutama vuosi sitten lentävän lähdön, kun uutuus valittiin vuoden autoksi Euroopassa. Suomessa Insignia on pysytellyt kyttäysasemissa, mitä myyntiin tulee.

Insignian kovin valtti on muotoilussa. Auto erottuu edelleen katukuvassa edukseen. Myös malli ja moottorivalikoima on laaja. Jopa niin laaja, että ostaja joutuu hetken arpomaan itselleen sopivaa.

JARMO PALOKALLIO

Diesel-Insignian kulutus on auton raskaudesta huolimatta kokoluokan pienimpiä.

Sisätilat vaikuttavat laadukkailta. Etenkin kuskin valtakunta on viimeisen päälle rakennettu. Hallintalaitteet toimivat hyvin, säätövarat riittävät ja istuinmukavuus on luokan kärkeä.

Pienenä miinuksena farmariversiossa on näyttävän muotoilun tuoma tunnelimainen näkymä taakse. Parkkitutkat ovat tarpeen ahtaissa paikoissa.

Takatilat ovat riittävät, mutta eivät mitenkään hulppeat. Takaluukku on raskas ja puskuri tulee pitkälle, mikä vaikeuttaa lastausta.

Moottorivalikoima on poikkeuksellisen laaja. Tarjolla on sekä urheilulliseen ajoon sopivia tehomyllyjä että varsinaisia bensanpihistäjiä.

Pihi diesel

Maaseudun Tulevaisuus testasi Insignian kaksilitraisella ecoflex-dieselkoneella. Se osoittautui nimensä veroiseksi.

Perheajo rankoissa talviolosuhteissa piti raskaan auton kulutuksen 5,1 litrassa sadalla kilometrillä. Se on toistaiseksi kyseisen luokan pienin mitattu kulutuslukema testilenkeillä.

Esimerkiksi suunnilleen samoissa olosuhteissa ajettu vastaava Toyota Avensis kulutti lähes litran enemmän. Mikä oli hyvä tulos sekin.

Syys- ja talvikeleillä Insignian älykäs xenonvalopaketti pääsee oikeuksiinsa.

Opel on panostanut Insignian laatuun rajusti. Saksalaisen DEKRAn katsastusraporttien mukaan se on yksi vähävikaisimmista autoista. Tulevina vuosina selviää, miten se sijoittuu suomalaisiin vikatilastoihin.

Järkevän autoilijan valinnaisvaruste on 159 euron vararengas.

JARMO PALOKALLIO

FAKTAT

Sports Tourer Pro 2,0 CDTI

Moottori 1,959 l
Teho 96 kW
Omamassa 1733 kg
Tavaratila 540 l
Kulutus 4,5 l/100 km
CO2-päästöt 119 g/km
Hinta alk. 29 573 e