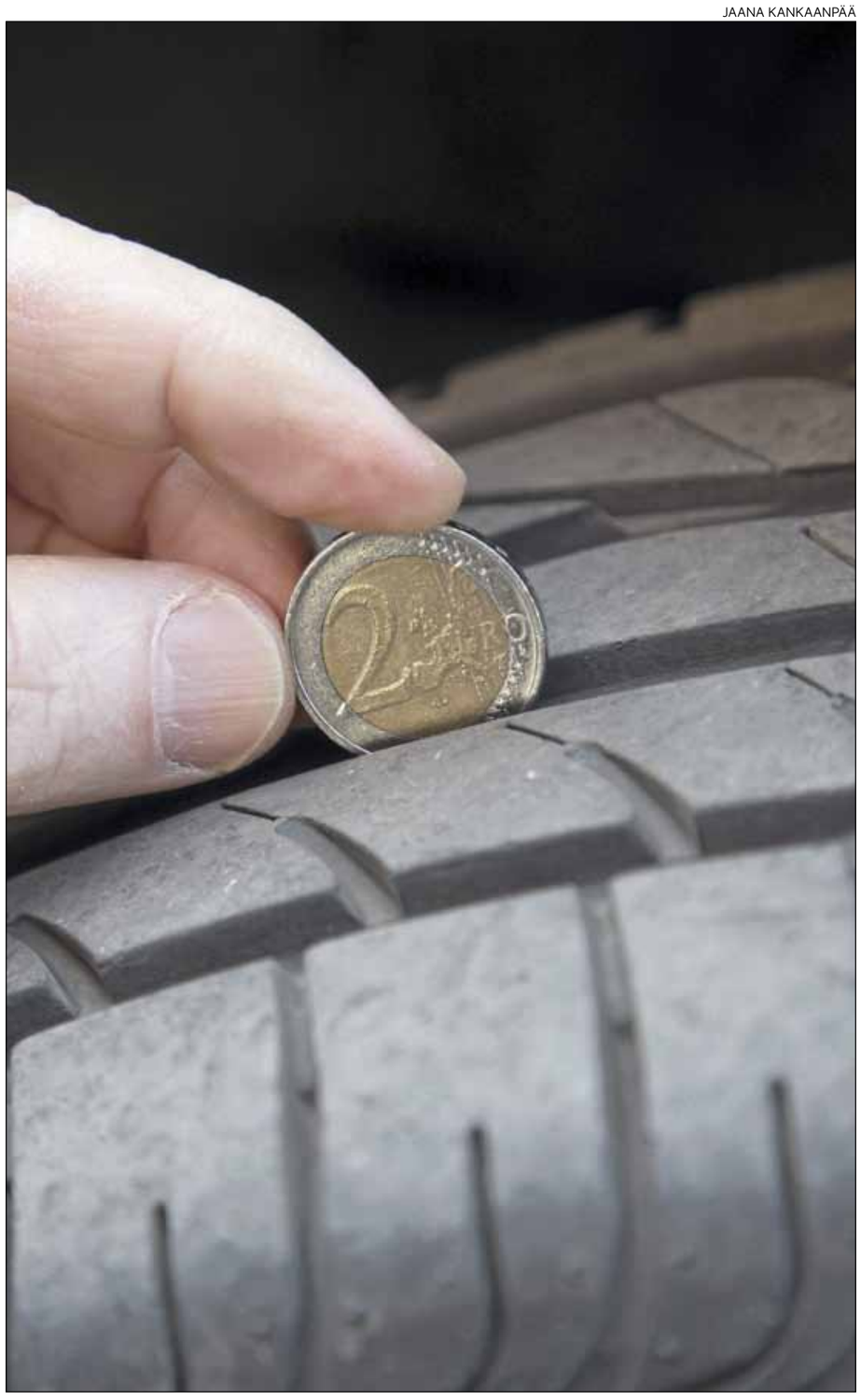
LIIKENNE

Vaikka autonrenkaiden vaihtaminen ei ole mitään rakettitiedettä, on monelle autoilijalle mukavampaa ja helpompaa jättää puuha ammattilaisen hoiviin. **MYYNTIEDUSTAJA MIKKO KAITERA, VIANOR**

Heikot kesärenkaat altistavat onnettomuuksille

Kesärenkaiden vaihto on parhaillaan kiivaimmillaan. Sakkorajoille ajettuja kesäkumeja auton alle ei kannata laittaa, sillä ne kasvattavat onnettomuusriskiä.

JAANA KANKAANPÄÄ



Kolikkotesti kertoo, onko kesärenkaissa kulutuspintaa jäljellä. Jos kolikon reunus peittyy, uran syvyys ylittää suositellut neljä milliä.

Sitkeästi huhtikuulle jatkuneet yöpakkaset ovat pidentäneet kesärenkaisiin siirtymistä tänä keväänä. Vaikka paljailla tienpinnoilla ropisevat nastarenkaat aiheuttavat jonkin verran ympäristöhaittoja, ne ovat taanneet turvallisen matkanteon oikullisilla kevätkeleillä.

Virallisesti kesärenkaat olisi pitänyt vaihtaa auton alle jo viime maanantaina. Sään oikeuttelusta johtuen kiivain kesärenkaiden vaihtokausi on käynnissä vasta nyt.

Viivyttely on ollut perusteltua, sillä teiden varsilla on on ollut runsaasti lunta, jonka sulamisvedet jäätyvät herkästi varjopaikoissa ja yöpakkasilla. Lisäksi taivaalta on roiskinut räntää ja lunta pienellä varoitusajalla. Myös poliisi kertoo suhtautuvansa ymmärtäväisesti renkaiden myöhäiseen vaihtoon.

”Koska kelit vaihtelevat, autoilijalle on jätetty runsaasti harkintavaltaa oikea-aikaiseen renkaanvaihtoon. Liikenneturvallisuus on tärkein tekijä, kun tehdään päätöstä kesärenkaisiin vaihdosta”, sanoo komisario **Dennis Pasterstein**.

Vaihtopakko koskee nastarenkaita. Nastattomien talvirenkaiden käytölle ei ole rajoituksia, mutta niitäkään ei suositella ympärivuotiseen käyttöön. Kesärenkaat toimivat märällä tiellä selvästi talvirenkaita paremmin.

Renkaiden kunto parantunut

Autonrengasliiton mukaan suomalaiset ajavat aiempaa paremmilla renkailla. Vaikka taantuma on hidastanut renkaiden kunnon paranemista, pitkällä aikavälillä tilanne näyttää silti hyvältä.

Huonojen renkaiden osuus on puolittunut reilussa kymmenessä vuodessa, 90-luvun lopulla huonoilla renkailla ajoi lähes joka neljäs auto.

Laittomilla kesärenkailla ajavien osuus on laskenut vastaavasti yhdeksästä prosentista alle kolmeen prosenttiin. Teillämme kurvailee siis edelleen satojatuhansia huonoilla kesärenkailla varustettuja henkilö- ja pakettiautoja.

Riskiä lisää, että huonoimmilla renkailla kaahailevat nuoret kuskit, joilla on vanhimmat autot. Tuoreimpien tilastojen mukaan joka neljännen nuoren kuskin autossa oli heikot renkaat.

Kulutuspinnan syvyys ratkaisee

Asiantuntijat suosittelevat, että kesärenkaiden urasyvyys olisi vähintään 4 milliä. Lakiraja on puolta pienempi. Sakkorajalle ajetut renkaat ovat riski ääritilanteissa.

Kulutuspinnan lisäksi autoilijoiden kannattaisi kiinnittää nykyistä enemmän huomiota rengaspaineisiin. Monet tarkistavat renkaiden paineen vain niiden asentamisen yhteydessä. Jotkut tyytyvät siinäkin silmävaraiseen arviointiin tai arvioivat riittävän paineen potkaisemalla rengasta.

Rengasratsioissa vain joka kolmas kuljettaja kertoo seuraavansa ilmanpaineita kuukauden välein. Suuri osa kuskeista luottaa siihen, että ilmanpaineet tarkastetaan keväällä, kun renkaat lyödään alle.

Ratsioissa tarkastetuissa autoissa joka kymmenennessä on ollut ilmanpaineissa merkittävää heittoa. Väärällä ilmanpaineella ajaminen lisää polttoaineen kulutusta ja aiheuttaa vaaratilanteita.

Polttoaineen kulutuksen lisäys rasittaa väärällä ilmanpaineella ajavan autoilijan taloutta, samoin renkaiden turha kuluminen.

Keskivertoautoilija säästää oikeilla ilmanpaineilla vähintään 130 euroa vuodessa. Sillä on merkitystä myös kansantaloudelle. Väärillä ilmanpaineilla ajamisesta seuraa lähes 100 miljoonan euron menetykset.

Keli lisää rengasriskiä

Renkaat ovat edelleen merkittävin auton ajo-ominaisuuksiin liittyvä riski liikenneonnettomuuksissa. Renkaiden huono kunto iskee vastaan heikoilla keleillä. Suurin osa renkaista johtuvista onnettomuuksista sattuu, kun tien pinta on märkä, jäinen tai sohjoinen.

Toisaalta hyvätkään renkaat eivät auta, jos nopeutta on liikaa. Tilannenopeus pitää siksi aina sopeuttaa olosuhteisiin.

Heikoilla kesärenkailla vaarana on vesiliirto. Siinä missä uusi kesärengas toimii ongelmitta kaarteessa lähes 100 kilometrin tuntinopeudella, loppuun ajettu rengas menettää otteensa märästä tienpinnasta jo alle 70 kilometrin tuntinopeudessa.

Jälki on sen mukaista. Tutkijoiden mukaan renkaat ovat olleet riskitekijänä joka seitsemännessä henkilö- tai pakettiauton aiheuttamassa kuolonkolarissa.

Lähes puolet rengasonnettomuuksista liittyy renkaiden kuntoon, renkaat on ajettu loppuun, eikä tarvittavaa pitoa enää löydy. Sen lisäksi onnettomuusautoissa on voitu käyttää sopimattomia rengastuksia ja 14 prosenttia rengasriskeistä menee ilmanpaineiden piikkiin.

JARMO PALOKALLIO

Renkaita ei viitsitä vaihtaa

Suurin osa autoilijoista vaihtaa kesärenkaat itse. Toisaalta entistä useampi autoilija ei enää viitsi tai osaa renkaita vaihtaa. Myös uusien autojen nostorajoitukset vaikeuttavat renkaiden vaihtoa.

Omatoiminen renkaiden vaihto on tuoreen tutkimuksen mukaan jäämässä harvojen huviksi. Entistä harvempi kaupunkilainen viitsii liata käsiään renkaiden vaihdon kanssa. Jo nyt yli puolet autoilijoista on valmiita maksamaan paketista, joka kattaa huoltojen lisäksi myös renkaat.

”Vaikka autonrenkaiden vaihtaminen ei ole mitään rakettitiedettä, on monelle autoilijalle mukavampaa ja helpompaa jättää puuha ammattilaisen hoiviin”, kertoo Vianorin myyntiedustaja **Mikko Kaitera**.

”Itse asiassa harvalla enää on kotona oikeanlaisia työkaluja. Koska monessa autossa on nykyään vararenkaan tilalla paikkaustarvikkeet, ei ihmisillä ole enää tunkkeja, joilla renkaita vaihdetaan.”

Kaiteran mukaan tyypillinen virhe renkaiden vaihdossa on vanteiden pulttien kiristäminen liian tiukalle. Rengasrikon sattuessa pulttien aukaisu on vaikeata.

MT

VINKKI

Säilytä oikein

Talvirenkaat voi pilata väärällä säilytyksellä.
Suurin virhe on jättää renkaat pesemättä talven jälkeen ja jättää ne sitten lojumaan lämpimään paikkaan. Silloin maantiesuola imeytyy alumiinivanteisiin ja ruoste iskee peltivanteisiin.
Renkaiden pyörimissuunta kannattaa merkitä ellei merkintää ole renkaassa valmiiksi.
Parhaiten renkaat säilyvät kyljellään viileässä ja pimeässä paikassa.

MINUN AUTONI

Outi Välisalo päätyi äitinsä kanssa kesällä 1969 avo-Renaultiin ennen ajokortin saantia.

Avoautoon ennen ajokorttia

Oli vuosi 1969. Olin silloin 18-vuotias ja kuljin työmatkani Haukiputaalta Ouluun linja-autolla.

Kerran töistä tultuani isäni kertoi, että lehdessä oli myytävänä erikoinen avoauto Renault Floride S, siisti vähän ajettu ja ollut yhdellä omistajalla. Auto kiinnosti, vaikka minulla ei ollut ajokorttiakaan.

Niinpä sitten nousimme äitini kanssa linja-autoon ja matkustimme Ouluun. Vähän meitä ”tyttöjä” jännitti. Äitini harrasti nahkavaatteiden ompelemista. Olimme pukeutuneet samantyyppisiin nahkahamosiin, tietysti mini-sellaisiin muodin mukaan.

Meitä nauratti avatessamme autoliikkeen ovea; kaksi naista ostamassa autoa, eikä kummallakaan ole korttia, eikä mitään tietoa autoista. Löysimme Renaultin heti, oikea kaunotar muiden tavallisten anglioitten ja valianttien keskellä.

Innokas myyjä kertoi autosta mittariluvun ja esitteli rekisteriotetta. Yritimme äitini kanssa pitää ilmeemme peruslukemilla ja aloitimme auton tutkimisen isäni neuvojen mukaan. Äitini potki renkaita ja minä kyselin kulutuksesta, nostatin myyjällä konepellin ylös ja tutkailin moottoritilaa.

Kysymyksiä en enää osannut tehdä, kun edellisetkin kysymykset ja vastaukset menivät jo päässäni sekaisin.

Myyjä oli hyvin asiallinen ja enempiä ihmettelemättä hän kysyi, haluaisimmeko koeajaa autoa. Siinä taisi meillä jo nauru revetä, kun jouduimme kertomaan, että meillä kummallakaan ei ole ajokorttia.

Myyjä lupasi toimia kuskina ja viedä meidät autolla kotiimme. Sielä isä tinkasi hinnasta viisisataa pois ja sopi kaupat ilman koeajoa. Oli siinä automyyjällä hetken aikaa ihmettelemistä erikoisista autonostajista ja nopeista kaupoista.

Parin päivän päästä velipoikani, joka omisti ajokortin, lähti minulle kuskiksi hakemaan poikaystävääni töistä. Istuimme autossa velipoikani ja minä Toppilan tehtaan portilla.

Poikaystäväni käveli työpäivän päätyttyä tehtaan portista ulos ja ihmetteli hienoa autoa tunnistamatta meitä.

Yllätys oli melkoinen tarjotessani hänelle kyytiä ja kertoessani hänelle omistavani auton. Menee sitä nuorenmiehen pää vähemmästäkin pyörälle!

Siitä alkoi meidän molempien autokoulunkäynti, mitä seurasi monta ihanaa automatkaa kesäisessä Suomessa, ja siitä alkoi pian avioliittomme, joka on kestänyt jo 45 vuotta.

Harmillista, että jouduimme vaihtamaan automme isompaan perheen kasvaessa nopeasti neljällä lapsella. Renault Floridea, autojen kaunotarta, on ikävä vieläkin.

OUTI VÄLITALO
Oravasaari

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Autoja myydään 105 000 kappaletta

Autoala odottaa myyvänsä uusia henkilöautoja 105 000 ja pakettiautoja 11 000 kappaletta. ”Alkuvuoden perusteella henkilöautokauppa on elpymässä ja ennuste voi ylittyä”, kertoo Autoalan ennusteryhmän puheenjohtaja **Tero Kallio.** Tammi–maaliskuussa ensirekisteröitiin 27 640 henkilöautoa ja 2 550 pakettiautoa.

Linja-autoja palaa viikottain

Suomessa palaa linja-auto keskimäärin joka viides päivä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on painottanut bussiyrittäjien vastuuta paloturvallisuuden parantamisessa. Ennakoiva huolto, moottoritilojen automaattiset sammutusjärjestelmät sekä henkilökunnan alkusammutus- ja evakuointitaidot ovat keskeisiä palojen estämisessä.

Škoda kiristää kisaa uudella Rapidilla ja Octavialla

Škoda kiristää pienten perheautojen luokan kisaa uudella Rapidilla ja entistä kookkaammalla Octavialla. Tavallaan Rapid korvaa Octavian vanhan paikan ja entistä kookkaampi Octavia houkuttelee ostajia luokkaa suurempaan tottuneista kuskeista.

Octavia on hyvän tilasuunnittelun ansiosta tuntunut tähänkin asti varsinaista kokoaan kookkaammalta autolta. Nyt tilavaikutelma saa lisää katetta, kun autoa on kasvatettu yhdeksän senttiä.

Uudistus tuntuu etenkin takana, missä jalkatila kilpailee seuraavan kokoluokan autojen kanssa. Myös leveyttä ja korkeutta on tullut lisää.

Tavaratila on luokkansa suurin, kuten asiaan kuuluu. 590 litran käyttökelpoisuutta lisää selkeä muoto ja se, että kuorman sidontaa on mietitty kunnolla.

Vaikka auto on tilava, kuskin penkin mitoitus on täpärällä. Pitkäkoipinen kuski pärjää sillä nippanappa.

Kasvusta huolimatta auto on selvästi aiempaa kevyempi. Se näkyy päästöissä ja kulutuksessa ja tietenkin sitä kautta hinnassa.

JARMO PALOKALLIO

Kasvanut Octavia tavoittelee luokkaa suurempien autojen ostajia.

Tekniikkaa tuutin täydeltä

Octavian saa täyteen tekniikkaa, jos rahaa riittää ja omistaja niin haluaa. Auto seuraa kuljettajan virettä, tunnistaa liikennemerkkejä ja siinä on automaattijarrut ja -valot.

Octavia osaa parkkeerata itsensä ja kaistavahti pitää sen ajossa automaattisesti kaistojen välissä. Tavallisessa matka-ajossa kyseinen ominaisuus saattaa tosin ärsyttää, sillä ajolinjaa itsestään korjaava auto tuntuu levottomalta ja uraherkältä.

Ajoasetuksen voi vaihtaa nappia painamalla tilanteeseen sopivaksi. Ekoasennossa meno on matka-ajoon sopivaa. Nopeissa tilanteissa kierroksien saanti kestää, joten aktiivisessa ajossa kuskin valinta on sporttiasento.

Ajoasetusten vaihto ekosta sportiin ei lisännyt kulutusta ainakaan ajotietokoneen mukaan juurikaan, kun ajotapa pysyi samana. Se puoltaa herkemmin kuskin toiveisiin reagoivan sporttiasennon käyttöä.

Noin 1 500 kilometrin koeajolenkillä 1,6 litran dieselkoneella varustettu Octavia kulutti 4,8 litraa sadalla kilometrillä. Sen alle ei ole kovin moni MT:n koeajama auto päässyt tavallisessa perhekäytössä.

Rapid vaihtoehtona

Rapid astuu kokonsa puolesta Octavian vanhoihin saappaisiin. Auto pärjää silti hyvin kilpailussa saman luokan muihin merkkeihin verrattuna. Se on kaikin puolin varteenotettava valinta perheen käyttöautoksi.

Hallintalaitteet ovat selkeät ja ohjaustuntuma mukava. Lievää taipumusta pitkittäisurien mukana huiteluun autolla kuitenkin on. Se johtunee leveistä renkaista.

Kuski ei huomaa tiloissa suurta eroa Octaviaan. Takana eron huomaa lähinnä kapeudessa ja korkeudessa.

Tavaratilaa viistoperäisestä Rapidista löytyy 550 litraa. Luukku aukeaa katon yläreunasta, mikä lisää tilan käytettävyyttä. Erona farmariautoon on nostokynnys.

JARMO PALOKALLIO

Uusi Rapid astuu Octavian vanhoihin saappaisiin.

OMINAISUUDET

Octavia 1,6 TDI

Moottori 1,598 l
Teho 77 kW
Omamassa 1305 kg
Tavaratila 590 l
Kulutus 3,9 l/100 km
CO2-päästöt 99 g/km
Hinta 28 068 e

Rapid 1,4 TSI DSG

Moottori 1,390 l
Teho 90 kW
Omamassa 1230 kg
Tavaratila 550 l
Kulutus 5,4 l/100 km
CO2-päästöt 125 g/km

TILAA PAALIVERKOT NYT!
Tama Marathon™ 4.2 km
MAAILMAN PISIN PYÖRÖPAALIVERKKO
• Rullan pituus 4200 m, vähemmän rullanvaihtoja
• Erittäin kestävä ja kevyt
• Toimintavarma myös vaativissa olosuhteissa
• Edge to Edge -teknologia
• Sopii kaikkiin paalaimiin
Tama®
www.tama-finland.fi
Taman tuotteita myy paikalliset meijerit sekä
RAISIO agro
Katso asiakkuusvastaavat: www.raisioagro.com