LIIKENNE

Liikenteessä on edelleen huolestuttavan paljon autoilijoita, jotka eivät tiedosta renkaiden huonoa kuntoa. **KAMPANJAPÄÄLLIKKÖ RISTO KESKIRUOKANEN, AUTONRENGASLIITTO**

JARMO PALOKALLIO

Vanha rengas ei ole pidoltaan uuden veroinen, vaikka urissa on riittävästi syvyyttä.

Kesärenkaiden kunto parantunut

Rengasratsioissa tarkastettujen kesärenkaiden kunto oli tänä syksynä odotettua parempi. Parannettavaa silti riittää. Useampi kuin joka kymmenes kuski ajaa heikkokuntoisilla renkailla.

Edellisten vuosien rengasratsioissa on löytynyt aina vaan enemmän autoilijoita, jotka ovat ajaneet renkaat sakkorajoille ja sen ylikin. Syyksi on arveltu taantuman pitkittymistä.

Siksi tämän syksyn rengasratsioista odotettiin entistä heikompia tuloksia. Toisin kävi.

”Ennakkoarviot kesärenkaiden syyskunnon romahtamisesta ovat osoittautumassa vääriksi. Renkaiden kunto oli viimevuotista parempi”, kertoo kampanjapäällikkö **Risto Keskiruokanen** Autonrengasliitosta.

Joka kymmenes rengas heikko

Ennakkotiedot perustuvat syyskuun alun rengasratsioissa syynättyjen autojen renkaisiin. Ratsioissa tutkituista autoista 13 sadasta liikkui huonoilla renkailla. Viime syksynä heikkorenkaisten autojen osuus oli 15 prosenttia.

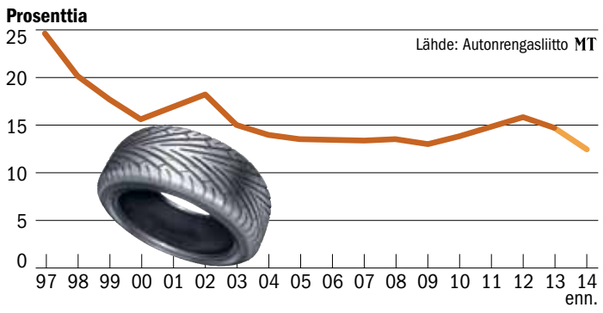
Kokonaisuutena renkaiden kunto on vuosien saatossa kohentunut. Vielä 1990-luvun lopulla lähes neljännes autoista ajoi heikkokuntoisilla renkailla.

Sen jälkeen renkaat paranivat tasaisesti, kunnes pitkittynyt taantuma alkoi pidentää renkaiden vaihtoväliä ja heikentää niiden kuntoa. Nyt käsillä näyttäisi taas olevan käänne parempaa.

”Useimmat autoilijat pitävät huolta renkaistaan vaikeinakin aikoina. Toisaalta liikenteessä on edelleen huolestuttavan paljon autoilijoita, jotka eivät tiedosta renkaidensa huonoa kuntoa”, sanoo Keskiruokanen.

Vaikka renkaiden kunto oli tänä syksynä aavistuksen aiempaa parempi, edessä on pitkä tie. Suomessa on käytössä noin 3,4 miljoonaa henkilö- ja pakettiautoa. Niistä heikkokuntoisilla renkailla liikkuu lähes puolisen miljoonaa ajoneuvoa.

Huonorenkaisten autojen osuus 1997–2014



» Autoilijoiden pitäisi muistaa, että edes turvasuosituksen mukainen urasyvyys ei aina takaa turvallista rengasta.«

RISTO KESKIRUOKANEN

Lakirajalla ajetaan riskillä

Huonokuntoiseksi luokitellaan rengas, jonka urasyvyys on 2 millimetriä tai vähemmän. Laki edellyttää kesärenkailta vähintään 1,6 millin urasyvyyttä, mutta silloin ajetaan jo riskillä.

Keskiruokasen mukaan turvasuositus sadekelillä on vähintään neljä milliä.

Urasyvyys vaikuttaa ratkaisevasti vesiliirtoon ja jarrutusmatkoihin märällä tienpinnalla.

”Turvasuosituksien mukaiset renkaat löytyvät noin kahdesta autosta kolmesta. Autoilijoiden pitäisi muistaa, että edes turvasuosituksen mukainen urasyvyys ei aina takaa turvallista rengasta. Tämä koskee etenkin talvirenkaita.”

Jos auton käyttö on vähäistä ja renkaat ovat vanhat, myös kesärenkaat saattavat menettää pitonsa, vaikka kulutuspintaa on jäljellä reilusti. Samoin yllätyksiä aiheuttavat kesäkäyttöön otetut talvirenkaat.

Vuoden ympäri talvirenkailla ajavien osuus on painunut muutamaan prosenttiin. Se on myönteistä, sillä nastojen nyppiminen ei tee loppuun ajetusta talvirenkaasta kelvollista kesärengasta, eikä kitkarengaskaan ole parhaimmillaan kesäkeleillä.

Ilmanpaineen tarkistus unohtuu

Myös ilmanpaineella on suuri vaikutus lopputulokseen. Autoilijat kiinnittävät ilmanpaineisiin valitettavan vähän huomiota, vaikka sillä on suuri vaikutus myös myös kulutukseen.

Suurelle osalla kuljettajista riittää, että ilmanpaineet tarkastetaan keväällä, kun renkaat vaihdetaan. Osa autoilijoista ei tee sitä edes silloin.

Vain neljännes autoilijoista kertoo tarkastavansa ilmanpaineet kuukausittain.

Siihen nähden ilmanpaineet olivat kohtuullisen hyvin kohdallaan. Samalla akselilla liian suuria ilmanpaineen eroja löytyi toissa vuonna harvemmasta kuin joka kymmenennestä ajoneuvosta.

Kun kaikki renkaisiin liittyvät ongelmat lasketaan yhteen, puutteita löytyi tuolloin joka neljännestä ajoneuvosta.

Neuvontaratsioita vuodesta 1997

Autonrengasliitto, Liikenneturva ja poliisi ovat järjestäneet neuvontahenkisiä rengasratsioita vuodesta 1997 lähtien.

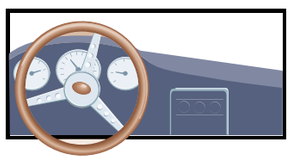
Tämän syksyn rengasratsioissa tutkitaan 12 000 henkilö- ja pakettiauton renkaat. Ratsioita järjestetään 60–70 paikkakunnalla.

Kattavat tiedot paikkakuntien osalta julkaistaan syyskuun loppupuolella.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI

T-Ford hankittiin tiettömään taloon



Se oli T-Ford, tehty Detroitissa 1920-luvun puolivälissä eli T-mallin viimeisinä vuosina. Samoina vuosina kuin minut Suomen Pohjanmaalla.

Eihän kotiini, syrjäkylän maalaistaloon, auton ostoa 1930-luvulla suunniteltu, kun ei ollut sellaista tietäkään. Oli kyllä rovastin kumipyöräisiä hevoskärryjä katsellessa sanottu, että sellaisilla olisi mukava viedä maitoja meijeriin, kun oli yli peninkulman matka ja pääosa kivistä kärrytietä.

Vaan uuden kyläkoulun maalareilla oli T-Ford. Seurasimme auton menoa, veivikäynnistystä ja römeää ääntä kylätiellä ja kuulimme että maalarit halusivat myydä komeuden.

Autosatuni alkoi siitä. Isättömänä orpopoikana aloin sinnikkäästi vaatia sedältäni, että ostetaan se auto. Sen pyöristä saa hevoskärryjä. Totta kai pyynnöissä oli taka-ajatuksena että saisi ennen romuttamista olla vähän auton kyydissä ja tutkia ihmevehjettä.

Apua ylhäältä

Taivutteluni tuntui aluksi toivottomalta, mutta yllättäen sain apua ”ylhäältä”. Maalarit kertoivat, että auto oli Raudaskylän Kristillisen kansanopiston johtajan Juho Kytömäen entinen.

Kytömäki oli tunnettu herännäisjohtaja ja kulki puhujamatkoilla kotipitäjässänikin. Setänikin kuului heränneisiin, Wilhelmi Malmivaaran oppilaisiin ja puhuikin seuroissa, vaikka ei paljon muuten.

”Onhan tuo menevä peli”, setäni sanoi houkuteltuani hänet koeajolle.

Kaiken arkisen harmauden keskellä arvaan hänen ajatelleen, millaista olisi vaikka vain kerran elämässä ajaa kesäaamuna kirkkoon omalla autolla, vieläpä Kytömäen entisellä.

Autokaupallamme naureskeltiin naapureissa, kun ei ollut tietä eikä kuljettajaa. Ensimmäisenä syksynä autolla ajettiinkin vain joitakin kierroksia kotipihalla.

Seuraavana, viimeisenä rauhankesänä, virisi ajatus kokeilla, vetäisikö ”Viiksi-Heikki” sileällä kedolla yksisiipistä hevosauraa. Eihän siitä mitään tullut vaikka pyöriin sidottiin kettinkiä.

Sen verran vakoa saatiin vedettyä, että auto jäi käännettäessä siihen kiinni. Jouduimme vedättämään sen irti parihevosilla.

Sillä tavalla autoa pellolta kotiin tuodessa minäkin pääsin auton rattiin. Se jäi ainoaksi ajokokemukseksi T-Fordista.

Sitten tuli välirauhan kesä. Polttoainetta ei enää saanut kuin erikoisluvalla puimakoneen moottoreihin.

Osille käyttöä

Kirkkoreissu Fordilla jäi tekemättä. Sen akselit irrotettiin ja niistä tehtiin kahdet hevoskärryt.

Maitokärryihin tuli jopa jousetkin. Olihan se aivan toista kuin kolurattailla ajo.

Vuosien mittaan auton muillekin osille löytyi hakijoita. Auton romuttamisen jälkeen kirkonkylän seppä takoi ja karaisi puskureista jousiäkeen teriä.

VEIKKO HEILALA
Siikajoki, Tuomioja

VEIKKO HEILALA

T-Fordin puupinnainen takaratas on kiinnitetty muistoksi aitan päätyyn.

■ 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.

AIMO VAINIO

Opel Vivaron keula on selvästi sukua merkin henkilöautoille. Uuden mallin akseliväli on sama kuin vanhassa, mutta pituus on kasvanut 21,6 senttiä.

OPEL VIVARO

Vanhat kalusteet käyvät uuteen malliin

Opel Vivaron uudessa versiossa tavaratilan kiinnikkeet ja tuet ovat samalla paikalla kuin vanhassa mallissa. Niinpä kalusteet voi vaihtaa suoraan vanhasta uuteen.

Kaksiturboisen 1,6- litraisen dieselmoottorin tehot ovat 88 ja 103 kW (120 ja 140 hv).

Yhdistetyksi kulutukseksi valmistaja ilmoittaa alimmillaan 5,9 litraa sadalla kilometrillä.

Hiilidioksidipäästöt ovat 155–164 grammaa kilometriä kohden, moottorin tehosta riippuen.

Koriksi voi valita lyhyen, pitkän tai 1+8 hengen pikkubussin.

Hinta alkaen 30 141 euroa.

Tonniluokan Vivaro kasvoi pari vaaksaa

Isompi ja parempi, vertaa Opel uutta Vivaro pakettiautoa edelliseen malliin.

Koon kasvu on helppo todeta. Lyhyempi korimalli on 21,6 senttiä pidempi kuin entinen. Akseliväli on sama kuin ennen ja lisämitasta tasan kymmenen senttiä on käytetty tavaratilan pidentämiseen. Apukuskin penkin alle ulottuvan luukun ansiosta sisään mahtuu 4,15 metriä pitkiä lautoja.

Paremmuus on mielipidekysymys. Ainakin Vivaro antoi koeajossa odotuksia enemmän. Ajotuntuma oli kuin henkilöautosta, pakuksi sen paljasti pysty istuma-asento ja hyvä näkymä ulos. Pakettiautojen työkalumaisen kolkko tunnelma on ohjaamossa vaihdettu henkilöautomaisen mukavaan.

Henkilöautomaisuuden huono puoli on epätarkka kytkin. Kytkimen liike on pitkä, polkimen vaste kevyt ja tuntuma hetkeen, jolloin se alkaa ottaa kiinni, on heikko. Henkilöautossa sellainen ominaisuus voi olla hyvä, mutta peruuttaessa lastattua pakettiautoa ahtaaseen paikkaan kaipaa jämäkkää ja tarkkaa kytkintä.

Opel Vivaron lyhyen korimallin tavaratila on kasvanut kymmenellä sentillä ja on nyt 2,5 metriä pitkä. Seinäpaneelit puuttuivat vielä koeajoautosta.

Koeajoauton moottori oli 1,6 litrainen turbodiesel. Sen suorituskyky oli tavaratila tyhjänä riittävä.

Vääntökokeilussa kiihdytys isolla vaihteella hitaasta nopeudesta onnistui erinomaisesti.

Voimaa oli käytössä heti, kun kaasua painoi ja auto alkoi välittömästi kiihtyä.

Huoltoväli pidempi

Kahdella ahtimella varustettu moottori veti tasaisesti, turbojen toiminta ei aiheuttanut nykimistä tai katkoja.

Koeajaisin auton silti myös kuorman kanssa. 1,6 litrainen moottori tuntuu pieneltä, mutta ainakin kulutuspäästöt jäävät valmistajan mukaan alhaisiksi.

Varusteita Vivarossa on kuin keskiluokan henkilöautossa. Näppärä varuste on apukuskin aurinkolippaan laitettu peili. Lipan alas kääntämällä kuski näkee sivupeiliä laajemmalti mitä auton sivulla tapahtuu.

Työkäyttöä hyödyttää keskipenkin selkänojasta ilmestyvä toimistopöytä.

Toimiston tunnelmaa laimentaa, että kännykälle ei löydy luonnollista laskupaikkaa käden ulottuvilta.

Kovin mainoslause on huoltovälin pidentyminen. Jos edellisellä mallilla ajoi viidessä vuodessa satatuhatta kilometriä, piti se käyttää viisi kertaa huollossa. Uusi malli pitää samassa ajassa huoltaa kahdesti.

AIMO VAINIO

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Hallitus kiristää ajoneuvoveroa

Hallitus esittää ajoneuvoveron kiristämistä. Keskimäärin korotus on noin 60 euroa vuodessa, mutta se jakautuu auton päästöjen mukaan.

Veronkorotusta hallitus perustelee rahantarpeella. Vähäpäästöisiä autoja suosii veron porrastus. Pienimmillä päästöillä vero nousee vain 12 euroa.

Suuripäästöiset autot maksavat 69 euroa lisää vuodessa. Käytännössä verotuottojen maksimointi kohdistaa veroa keskipäästöisiin autoihin. Laki on tarkoitettu voimaan ensi vuoden alusta.

Turvavyöt unohtuvat

Poliisi on huolestunut turvavyön käytön unohtumisesta. Syyskuun puolivälissä tehdyn valvontaiskun aikana poliisi puuttui lähes 3 000 ilman turvavöitä matkustaneen matkantekoon.

Lapsia ilman turvavöitä matkusti 96 kappaletta.

”Lasten matkustaminen ilman turvavyötä on huolestuttava ilmiö, josta nimenomaisesti aikuiset ovat vastuussa”, poliisiylitarkastaja **Risto Lammi** Poliisihallituksesta sanoo.

Kypärää käyttää alle puolet pyöräilijöistä.

Pyöräilykypärä pakolliseksi?

Liikenneturva haluaa pyöräilykypärän pakolliseksi. Järjestö esittää uuteen tieliikennelakiin pykälää, joka selkeästi määrittelee, että pyöräilijän on käytettävä kypärää. Pykälän tehostamista sanktioin Liikenneturva ei pidä ajankohtaisena. Liikenneturvan mukaan pyöräilykypärän käyttö on lisääntynyt, mutta siinä on edelleen suurta vaihtelua. Eniten kypärää käytetään pääkaupunkiseudulla ja useimmin kypärä laitetaan lapsen päähän. Koko maassa kypärää käyttää alle puolet pyöräilijöistä.