LIIKENNE

Nastarenkaita saa käyttää aina, kun sää tai keli sitä edellyttää. **ASIANTUNTIJA JUSSI POHJONEN, TRAFI**

Kesärenkaiden vaihto vauhdissa

Kesärenkaiden vaihto on etelässä kiivaimmillaan. Nastarenkaat pitää vaihtaa pois pääsiäisen jälkeen, ellei keli muuhun pakota.

MARKKU VUORIKARI

Kesärengaskausi on käynnistynyt Etelä-Suomessa. Caj Grönlund asensi kesärenkaita vanteille perjantaina Kirkkonummella.

Talvirenkaita on pakko käyttää joulukuun alusta helmikuun loppuun. Vaikka nastarenkaat on lain mukaan vaihdettava kesärenkaisiin viimeistään pääsiäistä seuraavana maanantaina, määräys ei ole ehdoton. Nastoja saa käyttää pidempään, jos keli sitä vaatii.

”Kesärenkaiden vaihdossa ei kannata kiirehtiä. Nastarenkaita saa käyttää aina, kun sää tai keli sitä edellyttää”, muistuttaa asiantuntija **Jussi Pohjonen** Liikenteen turvallisuusvirasto Trafista.

Pohjosen mukaan oikeaa, koko maata koskevaa ajankohtaa renkaiden vaihdolle ei voi antaa. Lakiinkin kirjattu renkaiden vaihtoaika vaihtelee vuosittain pääsiäisen mukaan.

”Suomi on niin suuri maa, että jossain päin voi olla vielä ihan täydet talvirengaskelit. Siksi yhtä ainoaa oikeaa päivää renkaiden vaihtoon ei pysty sanomaan.”

Urasyvyys helppo mitata

Kesärengaskauteen siirtyminen kiihdyttää rengaskauppaa. Vanhoja kesärenkaita ajetaan syksyllä loppuun ja uusia ostetaan keväällä.

Renkaiden vaihto alkaa asennettavien renkaiden tarkistuksella. Hyvä rengas lisää ajomukavuutta, vähentää polttoaineen kulutusta ja lyhentää jarrutusmatkaa.

Renkaiden kunto selviää jo silmämääräisellä tarkastuksella. Laki vaatii kesärenkaisiin vähintään 1,6 millin urasyvyyttä, mutta suositus on neljä millimetriä tai enemmän.

Mittatikun puuttuessa riittävän urasyvyyden voi tarkistaa esimerkiksi kahden euron kolikon sileällä reunaosalla.

Renkaan vaihto vaatii huolellisuutta

Pohjonen muistuttaa omatoimisia renkaan vaihtajia työturvallisuudesta. On tärkeää, että ennen renkaiden vaihtoa auton käsijarru ja vaihde kytketään päälle.

On myös suositeltavaa, ettei renkaiden vaihdossa luoteta pelkkään tunkkiin, vaan auton alle laitetaan jokin lujatekoinen esine varmistamaan, ettei auto putoa vaihtajan päälle kesken renkaiden vaihdon.

Auton mukana tullutta tunkkia ei ole suunniteltu jatkuvaan käyttöön. Riittävän järeitä tunkkeja saa varaosaliikkeistä kohtuuhinnalla.

Uusien autojen osalta tunkin käytössä pitää olla erityisen tarkka. Joissakin autoissa omatoiminen renkaanvaihto ei onnistu, koska kynnyskotelot eivät kestä nostoa. Ellei auto ole tuttu, renkaanvaihtajan kannattaa perehtyä ohjekirjaan, jossa kerrotaan, miten ja mihin tunkki on mahdollista asettaa.

Varsinainen vaihtotyö alkaa pyöräpulttien löysäyksellä. Työ käy helpommin, kun auto on vielä tukevasti maassa. Silloin pulteja ei tarvitse vääntää voimalla, mikä aiheuttaa vaaratilanteen, etenkin heiveröistä tunkkia käytettäessä.

Pulttien kiristys kannattaa tarkistaa

Uusien renkaiden pultit kiristetään ensimmäisen kerran, kun rengas on ilmassa. Maahan laskun jälkeen pultit kiristetään toiseen kertaan. Varminta on käyttää momenttiavainta, jolla päästään varmimmin oikeaan kireyteen.

Normaalilla rengasavaimella renkaat on varminta kiristää niin tiukkaan kun jaksaa. Etenkin alumiinivanteisien renkaiden pulttien kireys kannattaa tarkistaa vielä muutaman kymmenen tai sadan kilometrin ajon jälkeen.

Renkaiden vaihtoon kuuluu vanhojen renkaiden peseminen. Renkaat voi myös merkitä, mikäli niitä haluaa kierrättää. Turvallisinta on asentaa parhaat renkaat taakse.

JARMO PALOKALLIO

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Romutukset lisääntyivät

Viime vuonna kirjoitettiin 62 869 romutustodistusta. Edellisvuodesta romutettujen autojen määrä lisääntyi parilla prosentilla. Valtaosa, 57 873 romutustodistusta, kirjoitettiin henkilöautoista. Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä oli viime vuonna 20,4 vuotta.

Autoliitto auttaa pääsiäisenä

Autoliiton Operaatio Pajunkissa turvaa jälleen pääsiäispyhien liikennettä. Autoliiton vapaaehtoiset tiepalvelumiesten tehostettu päivystys kestää kiirastorstaista pääsiäismaanantaihin. Tiepalvelumiesten mukaan etenkin rengaspulmat ovat yleistyneet teiden heikentyessä. Kuopat voivat vioittaa myös auton alustaa.

Broman Group palkittiin

Broman Group on valittu Vuoden Perheyritykseksi. Auton varaosia myyvää Motonetiä pyörittävän yrityksen juuret ulottuvat vuoteen 1965, jolloin kauppaneuvos **Väinö H. Broman** perusti sen Joensuuhun. ”Olemme luoneet henkilökuntamme kanssa yrityksen, joka kasvaa ja kehittyy voimakkaasti”, kertoo toimitusjohtaja **Harri Broman**.

Auton voi ostaa verkosta

Daciaa, Hyundaita, Isuzua, Renaultia, Ssangyongia ja Suzukia maahantuova Bassadone Automotive Nordic Oy alkaa myydä uusia autoja verkossa. Autoverkkokauppa.comissa myös vaihtoautosta maksettava hyvityshinta määritellään netissä autoa näkemättä. Ostajan ilmoittamat tiedot tarkistetaan uuden auton luovutuksen yhteydessä.

Finnair hankkii nettiyhteyden

Finnair on päättänyt hankkia langattoman nettiyhteyden valtaosaan koneistaan. Investoinnin arvo on noin 30 miljoonaa euroa. Ensimmäiset langattomat yhteydet alkavat toimia syksyllä ja asennukset saadaan päätökseen vuonna 2018.

JARMO PALOKALLIO

Civicin kiilamainen muotoilu erottuu massasta.

TEKNISET TIEDOT

Tourer 1,6 Comfort

Moottori 1,597 l
Teho 88 kW
Tavaratila 624–1 116 l
EU-kulutus 3,8 l/100 km
CO2-päästöt 99 g/km
Hinta 25 440 e

Takaovi aukeaa salakahvasta.

Civic Tourer nousee ykköseksi tavaratilalla

Honda Civicin farmariversio on sekä ulkoa että sisältä hyvin sutjakka. Auton tavaratila on silti luokkansa suurin.

Civic-kuskin työtila on hyvin kompakti. Tiivistys menee jopa tiukan puolelle, jos ykkösvaihde on silmässä. Silloin esimerkiksi penkinlämmittimien päälle laitto vaatii sorminäppäryyttä. Muuten kaikki on kivasti hollilla.

Edellisen sukupolven tapaan auton etuosa on erittäin siro ja virtaviivainen. Muodot miellyttävät myös naisia.

Muotoilun ehdoilla edennyt suunnittelu kostautuu heikkona näkyvyytenä takaviistoon. Business-mallin peruutuskamera tulee siis tarpeeseen.

Pitkälle eteen kurkottava A-pilari vaatii kuskilta huolellisuutta risteyksissä.

Takaovien kahvat ovat piilotettu sivuikkunoiden yhteyteen. Ensimmäisellä kerralla ovea joutuu vilkaisemaan pariin kertaan ennen kahvan löytymistä. Kaukaa ratkaisu näyttää hyvältä.

Varsinainen myyntivaltti löytyy tavaratilasta. Täyteen ahtamalla se vetää 624 litraa. Ruuma on siltä osin luokkansa ykkönen ja kaiken lisäksi se on helppokäyttöinen.

Tavaratilan käyttökelpoisuutta parantaa iso luukku ja matalahko lastauskynnys. Välipohjan käsittely hoituu käden käänteessä. Jopa suojapeitteelle on mietitty oma lokero.

Myös takaistuimet ovat monitoimiset. Niiden istuinosat taittuvat penkin selkänojaa vasten, mikä mahdollistaa korkeiden esineiden kuljetuksen ja lastauksen suoraan sivusta.

Jättimäisen tavaratilan kääntöpuolena on takapenkin matkustajien jalkatilojen lievä ahtaus.

Konehuoneen puolelle tarjolla on 1,6 litran turbodiesel tai 1,8 litran bensiinikone.

Koeajossa 1,6 litran diesel osoittautui varsin pirteäksi. Rauhallisessa talviajossa polttoainetta kului 6,5 litraa sadalla kilometrillä eli lähes tuplamäärä viralliseen kulutukseen verrattuna.

Tourerin vakiovarustus kattaa kattokiskot, monitoiminäytön, automaatti-ilmastoinnin ja vakionopeussäätimen.

JARMO PALOKALLIO

TEKNISET TIEDOT

DIG-T 115 MT

Moottori 1,197 l
Teho 85 kW
Tavaratila 385–1385 l
EU-kulutus 5,0 l/100 km
CO2-päästöt 117 g/km
Hinta alkaen 20 990 e

Sisätilat ovat toimivat.

JARMO PALOKALLIO

Pulsarin muotoilu on modernia ja konstailematonta.

Nissan toivoo Pulsarista syömähammasta

Nissanin myynti on viime vuosina levännyt Qashqain varassa. Uusi Pulsar täyttää aukon, joka Nissanilla on ollut perinteisten perheautojen luokassa.

Almeran myynnin lopettamisen jälkeen Nissanilta ei ole ollut tarjolla keskikokoista perheautoa niille ostajille, joita Qashqain tapainen katumaasturi ei kiinnosta. Pulsarilla Nissan iskee takaisin tuohon tiukasti kilpailtuun luokkaan.

Nissanin muotoiluosasto on saanut välillä varsin vapaat kädet. On syntynyt Note ja Juke, joita osa ostajista on pitänyt kummallisen näköisenä. Pulsar palaa tuoltakin osin ruotuun, sen turhia konstailematon muotoilu uppoaa massaan.

> Takapenkillä tilaa on ruhtinaallisesti.

Jatko on kiinni, miten muihin merkkeihin ja malleihin tottuneet ostajat auton löytävät.

Jos kaikki menee hyvin, Pulsar nappaa ostajia etenkin Kia Ceediltä, Hyundai i30:ltä ja Toyota Aurisilta.

Pulsarissa itsessään ei ole mitään vikaa. Ensikosketus siihen on positiivinen. Muotoilu on nykyaikaista mutta ei silmille hyppivää. Auto vaikuttaa mukavalta ajettavalta ja tilavalta.

Tilaa riittää

Kuljettajan ympärille on rakennettu selkeästi hallittava kokonaisuus. Materiaalit vaikuttavat laadukkailta, mutta muovisilta eli halvoilta. Ensivaikutelmasta parasta on penkki.

Auton varustelu on kilpailukykyinen. Mukava lisä on kuolleen kulman varoitin. Kaistavahti ei piippaillut talvikelillä liian herkästi.

Takapenkillä tilaa on ruhtinaallisesti.

Ohjaus on kevyt kaupungissa. Matka-ajossa keskialueelle kaipaisi lisää tuntoa.

Auton bensamoottori on hyvin pirteä. Ohituksiin kannattaa silti lähteä jollain kutosta pienemmällä vaihteella.

Polttoainetta kului talvisessa matka-ajossa 6,7 litraa sadalla kilometrillä. Kaupunkiajossa kulutus nousi yli 7 litran sadalla kilometrillä.

JARMO PALOKALLIO