LIIKENNE

Hyvä tapa vähentää parkkipaikkakolhujen riskiä on pysäköidä auto hieman kauemmas kaupan tai ostoskeskuksen sisäänkäynneistä. **LAATUPÄÄLLIKKÖ SOLJA VARKE-LIPPONEN, IF**

Peräkärryn kuorma kasvaa helposti liian suureksi

Kevytperäkärryihin lastataan liian suuria kuormia. Suurempien kärryjen käytössä vastaan tulee ajokortin riittävyys.

AUTOLIITTO

Maksimipainoinen tiilikuorma ei peitä edes lavan pohjaa täysin.

Kevytperäkärryt ovat taas ilmestyneet liikenteeseen. Peräkärryn käytön rajoitukset saattavat yllättää tottumattoman kuskin. Kevytperäkärryjä ajetaan yksinkertaisesti liian suurilla kuormilla.

”Vaunun kyydissä kulkevat kätevästi niin pihalaatat, multasäkit kuin lautakuormat kaupasta kotiin tai mökille. Harva autoilija ajattelee tavaroita lastatessaan suurimpia sallittuja kuormapainoja, saati sitä, kuinka helposti ne ylittyvät”, toteaa koulutuspäällikkö **Teppo Vesalainen** Autoliitosta.

Kärry lastataan täyteen

Kevytperävaunuilla kuljetetaan usein niin paljon tavaraa kuin kyytiin mahtuu.

Kuorman suurin sallittu paino tulee kuitenkin yllättävän nopeasti vastaan.

Jarruttoman kevytperävaunun suurin sallittu paino kuorman kanssa on 750 kiloa. Kuormaan vaikuttaa myös auton rekisteritodistuksesta löytyvä maininta suurimmasta sallitusta jarruttoman perävaunun painosta. Se jää useimmilla henkilöautoilla alle 750 kilon.

Rautakaupan noutopihalla kuorman laillisuutta mietitään harvoin. Mukaan lähtee siksi valtavia ylikuormia.

”Perävaunulla saa laillisesti kuljettaa melko pienen määrän tavaraa. Monilla tuotteilla ei saa edes vaunun pohjaa kokonaan peittoon.”

Ylikuorma on turvallisuusriski, sillä esimerkiksi väistössä heilahtava kärry saattaa suistaa koko yhdistelmän tieltä.

Ylikuorma voi käydä myös kukkaron päälle, sillä vetoauto voi vahingoittua liian painavalla kuormalla. Kytkimen hajoamisesta tulee kallis lasku.

Esimerkiksi 1,6 litran dieselmoottorilla varustetulla Škoda Octavilla jarruttoman perävaunun maksimipaino on 660 kiloa. Jos perävaunu painaa 260 kiloa, siihen saa lastata 400 kilon kuorman.

Autoliiton testissä kuormaan mahtui laillisesti vain 105 tiiltä. Neljä metriä pitkiä lautoja kärry kantoi 36 kappaletta.

Kortti tyhjästä kärrystä

Jarrullisten perävaunujen kantavuus on suurempi. Niiden käyttöä rajoittaa auton vetokyky sekä ajokortin sallima ajoneuvoyhdistelmän kokonaispaino. Tavallisella henkilöautokortilla se on 3 500 kiloa.

Matka saattaa pysähtyä sakkoihin ja jopa ajokortin menettämiseen tyhjälläkin peräkärryllä, jos sen kantavuus on liian suuri ajokorttiin nähden.

Keväällä huomiota herätti tyhjällä peräkärryllä ajosta Salossa tapahtunut ajokortin menetys.

Koska kärryn kantavuus oli 2 500 kiloa ja auto painoi yli 1 000 kiloa, yhdistelmän kokonaispaino ylitti 3 500 kiloa.

Kärryn käyttö olisi vaatinut ajokorttiin B:n lisäksi niin sanotun pikku e:n. Seurauksena oli sakot ja kuukauden ajokielto.

Sidonta tärkeää

Kuorman kanssa ajon turvallisuus edellyttää kuorman hyvää sidontaa. Kaikki irtotavara on kiinnitettävä ja pölyävä tavara peitettävä. Vähänkin raskaammat tavarat kannattaa sitoa liinoilla, joissa on kiristimet. Liinojen on kestettävä pituussuunnassa lastin painon verran ja sivusuunnassa puolet siitä.

”Kuorma on sidottava, vaikka sen suojaisi kuomulla. Irralliset tavarat tulevat ohuesta kuomusta läpi äkkijarrutuksessa.”

Peräkärryn kuorma ei saa sivusuunnassa ulottua perävaunun laitojen yli. Kuorma saa ylittää takalaidan kahdella metrillä, mutta jo metrin ylitys on merkittävä punaisella lipulla.

Edestä lasti saa tulla metrin verran peräkärryn etureunan yli.

Vesalaisen mukaan peräkärry kuormataan niin, että painopiste säilyy mahdollisimman alhaalla ja keskellä. Painavimmat tavarat laitetaan akselin päälle.

Liian takapainoinen kuorma aiheuttaa vetoaisaan nostetta, mikä voi johtaa heilahdusliikkeeseen ja yhdistelmän hallinnan menetykseen. Takaylitystä ei siksi kannata käyttää, ainakaan ilman kuorman tasapainotusta.

JARMO PALOKALLIO

Sidontaliinojen pitää kestää pituussuunnassa lastin paino ja sivusuunnassa puolet siitä.

Tyhjiä kuormalavoja voi käyttää apuna peräkärryn lastauksessa ja kuormansidonnan apuna. Jarruttoman kevytperävaunun suurin sallittu paino kuorman kanssa on 750 kiloa.

» Perävaunulla saa laillisesti kuljettaa melko pienen määrän tavaraa. Monilla tuotteilla ei saa edes vaunun pohjaa kokonaan peittoon.

TEPPO VESALAINEN

PYKÄLÄT

Sääntöjä riittää

B-ajokortilla saa ajaa korkeintaan 3 500 kilon kokonaispainoista ajoneuvoa. Sen perään saa kuitenkin liittää jarruttoman perävaunun, jonka kokonaismassa on 750 kiloa, joten kortilla on mahdollista ajaa yhdistelmää, jonka kokonaismassa on 4 250 kiloa.

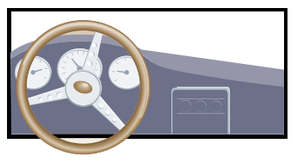
B(96)-kortti tarvitaan, jos perävaunun rekisteröintitodistukseen merkitty suurin sallittu kokonaismassa on yli 750 kiloa ja vetoauton ja perävaunun suurimpien sallittujen kokonaismassojen summa on yli 3500 kiloa, mutta enintään 4250 kiloa.

BE-kortilla saa ajaa yhdistelmää, jossa on B-luokan vetoauto ja perävaunun rekisteröintitodistukseen merkitty suurin sallittu kokonaismassa on enintään 3 500 kiloa.

C1E-kortti tarvitaan B-luokan ajoneuvolle, jos peräkärryn rekisteröintitodistukseen merkitty suurin sallittu kokonaismassa nousee yli 3500 kilon. Silloin vetoauton ja perävaunun rekisteröintitodistuksiin merkittyjen suurimpien sallittujen kokonaismassojen summa saa olla enintään 12 000 kiloa.

Octavian vuosi kului ihanasti

MINUN AUTONI



Elettiin vuotta 1963. Päätin lähteä Helsinkiin katsomaan, löytyisikö sieltä vaihtoautoa Pösölleni. Otin naapurin isännän asiantuntijaksi mukaani.

Heti ensimmäisessä autoliikkeessä silmiini osui Škoda Octavia, jolla lähdimme koeajolle. Se tuntui miellyttävältä jo pienen ajon jälkeen.

Siitä syntyi kauppa. Löin välirahat pöytään ja lähdimme takaisin Ypäjälle.

Ensimmäinen vuosi meni ihanasti ja ihmettelin, kuinka niin hyvä auto oli joutunut myyntiin. Toisena vuotena ilmeni, että auto oli ollut liikkeen esittelyauto, jota oli viritelty sieltä ja täältä. Siihen oli asetettu muun muassa lisälämmitin.

Auto rupesi kuluttamaan liikaa voiteluöljyä. Korjaamolla selvisi, että venttiilit oli asennettu väärin. Lupasivat vian korjaantuvan säädöllä.

Jonkin ajan päästä vika uusi. Taas ihmeteltiin, kuka oli säätänyt venttiilit ihan väärin. Seuraavaksi auto lakkasi starttaamasta. Selvisi, että autoon oli vaihdettu Volgan startti, josta oli kehä kulunut.

Murheet jatkuivat. Silloin tyttöystäväni, nykyinen vaimoni, koeajoi Octaviaa, jonka rattivaihteet aina välillä jumittivat päälle.

Välinivelet piti käydä mittauttamassa autoliikkeessä, jotta sai vaihteet toimimaan.

Pian suuntana oli taas Helsinki. Siellä Octavia vaihtui Ford Cortinaan.

RAUNO KANTEE
Ypäjä

Rauno Kanteen vaimo poseerasi Octavian vieressä 60-luvulla.

■ 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.

Onnettomuuksien määrä kasvussa

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan vakavien liikenneonnettomuuksien määrä on kääntynyt kasvuun. Osa turmista selittyy vanhalla autokannalla.

Huhtikuun loppuun mennessä liikenteessä kuoli 81 henkilöä.

Moottoriliikenteessä henkensä menetti 64 ihmistä. Suurin osa onnettomuuksista sattui henkilöautoille.

Onnettomuustilastoa synkensivät alle 25-vuotiaat kuljettajat. Nuorten kuljettajien osuus kaikista onnettomuuksista oli lähes neljännes, joten aiempien vuosien hyvä kehitys vaikuttaa toistaiseksi kääntyneen.

Kevyessä liikenteessä sattui alkuvuonna 17 onnettomuutta, joissa kuoli neljä pyöräilijää ja 13 kävelijää.

Uhreista yli puolet oli iäkkäitä, yli 64-vuotiaita.

Alkuvuonna sattui keskimääräistä enemmän suistumisonnettomuuksia, joita oli lähes kolmannes kaikista moottoriliikenteen onnettomuuksista.

”Suistumiset tapahtuvat tyypillisesti alemmalla tieverkolla. Alkuvuonna erikoista oli tämäntyyppisten onnettomuuksien lisääntyminen valta- ja kantateillä”, kertoo yhteyspäällikkö **Tapio Koisaari** Liikennevakuutuskeskuksesta.

Tilannetta selittää osittain vanha autokanta, sillä ajonvakautusjärjestelmä on vähentänyt uudempien autojen tieltä suistumisia.

Suomen henkilöautokannasta puolet on vähintään kymmenisen vuotta vanhoja.

Alkuvuonna peräti 90 prosenttia onnettomuuden aiheuttaneista henkilöautoista kuului tähän kannan vanhempaan puoliskoon.

JARMO PALOKALLIO

» Suistumiset sattuvat tyypillisesti alemmalla tieverkolla.

TAPIO KOISAARI

Škoda Superb tarjoaa ruhtinaalliset tilat

ITALIA (MT)
Škoda Superbia tilavampaa autoa saa hakea. Tilaa riittää myös takapenkille, jossa pitkäkoipinenkaan matkustaja ei tunne oloaan ahtaaksi. Takapenkin jalkatilojen osalta auto onkin ylivoimainen hintaluokassaan.

Nyky-Superbit ovat ehtineet kolmanteen sukupolveen. Automallin juuret juontavat kuitenkin paljon kauemmaksi, 1930-luvulle. Silloin esitelty ensimmäinen Superb oli varsinainen loistoauto.

Nykyiset Superbit edustavat Škodan malliston huippua. Ne ovat perineet varhaiselta edeltäjältään ainakin tilavuutensa.

Superbin rakenteessa on samaa kuin uudessa, Vuoden autoksi valitussa Passatissa. Myös moottorit ovat samoja, joita hyrrää Volkswageneiden nokalla.

Alusta mukautuu

Malliuudistus on tuonut Superbiin mukautettavan alustan. Kuljettaja voi valita tai muokata kojelaudalta itselleen ja ajotilanteeseen sopivan ajoohjelman. Järjestelmä säätää iskunvaimennusta ja ohjauksen tuntumaa. Sen lisäksi moottorin ja vaihteiston herkkyys kaasupolkimeen vaihtelevat.

Italialaiset, suurelta osin korjausta odottavat asfalttitiet tarjosivat Superbille haasteen. Mukavalla comfort-asetuksella matkanteko muuttui heijaavaksi, sportilla töyssyt iskivät inhottavasti läpi. Parhaaseen lopputulokseen pääsi perusasetuksella.

Nykytrendin mukaisesti auto on edeltäjäänsä kevyempi. Äänieristyksen ohentaminen kuitenkin kostautuu. Rengasmelu tunki Superbin sisälle, kun pinta muuttui vähänkin karkeammaksi. Suomessa talvirenkailla tilanne ei ainakaan parane.

Muotoilultaan auto on onnistunut. Se on nykymaun mukaisesti voimakkaan maskuliininen. Auton koon huomioiden Superbin linjat ovat tyylikkään sulavia.

Uutuuteen on saatavissa kolmialueinen ilmastointi, mikä nostaa omalta osaltaan matkustusmukavuutta.

Malliston huippumallien varustelistalta löytyy myös liikkuvassa autossa toimiva nopea internet-yhteys. Siihen liittyvän sovelluksen avulla takamatkustaja pääsee käsiksi auton info-järjestelmään.

Skodan simply clever -ajattelusta kertovat tavaratilan koukut ja tukiratkaisut. Tarjolla on myös ladattava taskulamppu ja oven paneelista ulosvedettävä sateenvarjo. Suomessauusi Superb lanseerataan syksyllä.

JARMO PALOKALLIO

OMINAISUUDET

TSI 220 hv

Moottori 1,984
Teho 162 kW
Oma massa 1 505 kg
Tavaratila 625 l
Kulutus 6,2 l/100 km
CO2-päästöt 142 g7100 km
Hinta vahvistamatta

Superbin sulavat linjat kätkevät auton kokoa.

JARMO PALOKALLIO

Vaihteisto on tuttu VW:sta.

Superbin ovipaneelista löytyy kätevä sateenvarjo.

Autoja kolhitaan parkkipaikoilla

Parkkipaikka on yksi autoilijan vaaranpaikoista. Kolhujen maksaminen jää useimmiten syyttömälle osapuolelle, sillä syylliset livistävät paikalta.

Tyypillisesti parkkipaikalla autoihin tulee kolhuja ja naarmuja.

Niitä syntyy, kun parkkiruudut ovat ahtaita ja autojen ovia avataan reippaasti.

Eniten autoja kolhitaan eteläsuomalaisilla parkkipaikoilla. Uudellamaalla noin 14 prosenttia autonomistajista on saanut autoonsa kolhuja parkkipaikalla.

Tavaksi on tullut, että kolhun aiheuttaja häipyy paikalta vähin äänin.

Ifin tekemän tutkimuksen mukaan alle kolmasosa autojen kolhimiseen syyllistyneistä saadaan selville.

Kalliit kolhut

Vakuutusyhtiöille kolhut tulevat kalliiksi. Kaskovakuutuksesta korvausta hakeneista vastaajista lähes kolmannes oli hakenut korvausta juuri parkkipaikkakolhujen vuoksi.

”Parkkipaikkakolhut ovat yleisiä myös vahinkotilastojemme perusteella. Kun autoja on pienellä alueella paljon, riski kolhuille kasvaa huomattavasti ja vahinkoja tapahtuu”, kertoo Ifin laatupäällikkö **Solja Varke-Lipponen**.

”On harmillista, että toisen aiheuttamat vahingot päätyvät uhrin maksettavaksi.”

”Hyvä tapa vähentää parkkipaikkakolhujen riskiä on pysäköidä auto hieman kauemmas kaupan tai ostoskeskuksen sisäänkäynneistä, jotka ovat yleensä ruuhkaisia.”

Jätä viesti

Jos sattuu itse kolhaisemaan autoa, perinteinen tapa jättää lappu auton ikkunaan yhteystietojen kera toimii ja viestii kolhitun ajoneuvon omistajalle tapahtuneesta mokasta.

JARMO PALOKALLIO