LIIKENNE

Kuljetusväline ei ole hevoselle peikko

Hevosten kuljettamiseen pätee muutama yksinkertainen sääntö: opettaminen kuljetukseen, asianmukainen kalusto sekä rauhallinen ajotapa.

MARJA SEPPÄLÄ

Hevoselle on opetettava autoon lastaaminen ja sieltä pois lähteminen. Muuten kuljetuksesta voi syntyä ongelmia, Jussi Rämö sanoo.

Fanny Aalto ja Ninan Hänninen valmistautuvat purkamaan poneja trailerista. Ponit on irroitettava etupäästä ennen kuin takapuomi avataan.

KOUVOLA

Hevonen ei luonnostaan halua mennä synkkään ”luolaan”, jota myös kuljetusvälineeksi kutsutaan. Se pitää opettaa siihen. Jotkut hevoset oppivat paremmin, toiset huonommin.

”Jos hevonen juoksee ravi-illan viimeisessä lähdössä jossain kaukana, ei ole mukavaa, jos se on hankala lastaustilanteessa”, sanoo Kouvolassa tallia pitävä ravivalmentaja **Jussi Rämö**.

”Olisi aika paljon aikaisemmin kotona, jos lastaaminen sujuisi kuin vettä vaan”, Rämö pohtii.

Saman tien hän sanoo, että hevoset ovat kyllä aina oppineet menemään kyytiin, oli väline sitten traileri, hevosauto tai kuorma-auto.

”Ravihevoset on jollain konstilla saatava raveihin ja sieltä pois, niitä lastataan jatkuvasti. Ratsuhevosia ei välttämättä niin paljon kuljeteta”, Rämö toteaa.

Hevosauto traileria kätevämpi

Rämön mukaan kahden hevosen kuljetukseen rakennettu auto on perävaunua eli traileria kätevämpi hevosten kuljetukseen. Sitä saa ajaa normaalilla B-ajokortilla.

”Auto on hevoselle mukavampi matkustaa, ja ihmisen on helpompi lastata hevonen yksin. Hevonen vain käännetään ja sidotaan paikalleen, ja väliseinä tai luukku laitetaan kiinni”, Rämö kertoo.

Trailerissa ihmisen pitäisi olla samaan aikaan kahdessa paikassa, sillä sen takapuomi on aina laitettava ensin kiinni, ennen kuin itse hevonen sidotaan etupuomiin.

Trailerista purettaessa hevosen on vastaavasti oltava aina irti etupuomista, ennen kuin takapuomi aukaistaan.

Polttoainekuluiltaan auto ja traileri ovat suurin piirtein samanlaiset. Ne vievät10–12 litraa sadalla.

”Jos perässä on yhtään isompi vaunu, sen vetämiseksi tarvitaan ajokorttiin pikku-E”, Rämö muistuttaa.

Kaukana ovat ne ajat, jolloin teillä liikkui vanhoista busseista muunnettuja tai muuten itse rakennettuja hevoskuljetuksia. Nykyisin kuljetuskalusto on varsin hyväkuntoista, ja poliisi valvoo sitä säännöllisesti.

Kuljettaja on tärkein lenkki

Rämöllä on valmennuksessa viitisentoista hevosta, joista suurin osa on nuoria. Niiden kanssa ei kilpailumatkoja tule kovin paljon.

”Kesäaikaan kuskataan hevosia laitumille. Minulla on kaksi tallia, ja hevoset liikkuvat jonkin verran niiden välillä”, Rämö kertoo.

Hän saa periaatteessa kuljetettua kerralla neljä hevosta, sillä BE-kortilla hevosauton perään saa kytkettyä myös trailerin.

”Harvemmin sitä tarvitaan. Joskus käydään yhdessä jonkun kaverin kanssa raveissa ja jaetaan siten kustannuksia. Suotta sinne peräkkäin ajaa.”

Tärkein yksittäinen tekijä hevoskuljetuksessa on kuljettajan käyttäytyminen. Erityisesti jarrutuksissa on muistettava, ettei hevonen tuiskahda kumoon.

Kun hevosia on kuljetettu vapaana, on huomattu, että ne luonnostaan hakevat haaraasennon ja kääntävät takapuolen menosuuntaan.

”Kuljettajan on otettava huomioon matkan mutkat ja nopeus. On ajettava niin, että hevosen on mukava matkustaa”, Rämö painottaa.

SATU PITKÄNEN

MUISTILISTA

Huolellinen hevoskuljetus

Kuljetusauton kantavuus tai trailerin massa. Useimpiin autoihin saa lastata kaksi isoakin hevosta. Mikäli trailerin kokonaismassa ylittää vetoauton oma-*massan tai yhdistelmän kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, sen kuljettamiseen tarvitaan BE-ajokortti.

Ammattikuljettajilta vaaditaan toimintaan koulutus ja lupa. Omaa harrastehevosta saa kuljettaa ilman lupaa. Kun itse kuljetukseen ei liity tulonhankkimista, voidaan myös kuljettaa jonkun toisen hevosia.

Vanerirakenteisten trailereiden lastaussillan ja pohjan on oltava kunnossa, jotta onnettomuuksilta vältytään.

Kuljetustila on meluinen paikka. Vanutuppojen laittaminen hevosen korviin saattaa olla hyvä idea.

Hevosen tunnisteasiakirja eli hevospassi pitää aina olla mukana kuljetuksessa.

Kamera on oiva apuväline. Hevosen esimerkiksi hypättyä etupuomin päälle apuun päästään heti.

Astra tähtää kärkijoukkoon

Uuteen Astraan kohdistuvat kovat odotukset. Opel odottaa sen nousevan kymmenen myydyimmän auton joukkoon.

Astralla on pitkä historia. Jos Kadettit lasketaan mukaan, takana on 80 vuoden taival ja 24 miljoonan auton myynti. Suomessakin Astra on vanhoilla ansioilla yksi yleisimmistä autoista.

Nyt esiteltävä uutuus on aakkosissa ehtinyt K-kirjaimeen eli yhdenteentoista sukupolveen asti. Uutuus tuo lisää tilaa, taloudellisuutta ja varustelua.

Astran varustelu panee kilpailijat koville, on hierovaa etupenkkiä ja älykkäitä matriisivaloja.

Perusvarustukseen kuuluvat multimedia 7-tuumaisella kosketusnäytöllä, bluetooth, ilmastointi, nahkaverhoiltu, lämmitettävä ohjauspyörä, sähkökäyttöiset ikkunannostimet ja vakionopeudensäädin.

Astra loistaa valoillaan. Tehokkaat matriisivalot antavat tielle enemmän valoa häikäisemättä vastaantulijoita. Ne mukautuvat salamannopeasti liikennetilanteeseen ja tien muotoihin.

Historiaa toistuu siinä, että 50 vuoden tauon jälkeen Astra on saatavissa litraisella moottorilla. Tekniikka on edistynyt niin paljon, että 40 hevosvoiman sijaan uudessa ahdetussa voimanlähteessä niitä on 105.

K-Astran tuonti Suomeen alkaa kolmella bensiini- ja kahdella dieselmoottorilla. Perusmoottorina on litrainen bensakone, jolla varustettuna lähtöhinta painuu 21 264 euroon. Tonnin lisähinnalla irtoaa 1,4 litran bensakone.

Astra esitellään Suomessa tulevana viikonloppuna.

JARMO PALOKALLIO

OMINAISUUDET

Pieni bensaturbo

Moottori 1,0 l
Teho 77 kW
Vääntö 170 Nm
EU-kulutus 4,3 l/100 km
CO2-päästöt 96 g/km
Hinta 21 264 e

JARMO PALOKALLIO

Sulavamuotoinen Astra on jopa 200 kiloa edeltäjäänsä kevyempi.

Suvereenit testivoittajat

Tule koeajamaan uudet, luokkansa suvereenit testivoittajat, uusi Tucson ja uusi i20 sekä menestyksekäs uusi perheauto i30. Ja tämä oli vasta esimakua, koeajolta voit odottaa vielä paljon enemmän. Haluamme ylittää odotuksesi. Käynnistä muutos osoitteessa hyundai.fi

Auto Bild ”Uudella i20:llä korealaiset saavuttivat sen, mistä monet ovat haaveilleet: voiton VW Polosta”
AutoBild 5/2015

i20-mallisto alk. 15 990 €

0 % Korko Hyundai-mallistoon 0 %. Ei muita kuluja!
Rahoitusesimerkki: auton hinta 18 990 + tk 600 = 19 590 €, vaihtoauto/käsiraha 9 590 €, sopimusaika maks. 36 kk, korko 0 %, kk-erä 277,80 €. KSL:n mukainen todellinen vuosikorko 0 %, KSL:n mukaiset todelliset luottokustannukset yhteensä 0 €. KSL:n mukainen todellinen luottohinta 19 590 €. Rahoitettava osuus maks. 15 000 €. Rahoitustarjous koskee uusia asiakastilauksia ja edellyttää hyväksytyn rahoituspäätöksen. Ei voi yhdistää muihin etuihin. Kuvien autot erikoisvarustein.

HYUNDAI | NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

Uusi suvereeni Tucson alk. 27 590 €
Tucson 1,6 6MT Classic autoveroton hinta 20 536,38 + arvioitu autovero 6 453,62 = 26 990 + tk 600 = 27 590 €. CO_2 147 g/km, kulutus 6,3 l/100 km.

Uusi voittoisa i20 alk. 15 990 €
i20 5d 1,2 5MT Classic autoveroton hinta 12 703,97 + arvioitu autovero 2 686,03 = 15 390 + tk 600 = 15 990 €. CO_2 112 g/km, kulutus 4,8 l/100 km

Uusi menestyksekäs i30 alk. 19 590 €
i30 5d 1,4 6MT ISG Classic autoveroton hinta 15 103,71 + arvioitu autovero 3 886,32 = 18 990 + tk 600 = 19 590 €. CO_2 129 g/km, kulutus 5,6 l/100km.