LIIKENNE

KARI SALONEN

Kuvassa näkyvä nelinumeroinen koodi kertoo, että talvirengas on valmistettu viikolla 23 vuonna 2008.

Vanha talvirengas voi yllättää

Kelvolliselta näyttävä talvirengas voi yllättää autoilijan, sillä renkaan ominaisuudet vanhenevat.

Talvirenkaat kannattaa tarkistaa huolella ennen kuin vaihtaa ne auton alle. Urien puolesta lähes ajamattomalta vaikuttava talvirengas saattaa olla vanhentunut kelvottomaksi.

Renkaan iän näkee renkaaseen painetusta DOT-numerokoodista. Tuon neljän numeron sarjan viimeiset numerot kertovat valmistusvuoden. Esimerkiksi luku 1001 tarkoittaa, että rengas on valmistettu vuoden 2001 keväällä, viikolla 10.

Rengasvalmistajien mukaan aktiivisessa ajossa ollutta, yli kuusi vuotta vanhaa rengasta ei kannata enää käyttää. Ajamaton, varastossa seisotettu rengaskin on tullut tiensä päähän, jos se on yli kymmenen vuotta vanha.

Vaikka rengas olisi vielä muuten priimakunnossa, sen kumiseos on jo kovettunut, mikä vaikuttaa pitoon. Vanhojen nastarenkaiden pitoon vaikuttaa myös nastojen kuluminen ja irtoaminen.

Renkaiden heikko kunto on mukana noin 30 kuolonkolarissa joka vuosi.

Monen tekijän summa

Uuden talvirenkaan valinnassa apuna ovat autolehtien julkaisemat rengastestit. Testivoittajia ostamalla renkaiden hankinnasta selviää vähällä vaivalla.

Tuotekehityspäällikkö **Juha Pirhonen** Nokian Renkailta kannustaa tutustumaan testeihin tarkemmin. Tuloksista selviää esimerkiksi renkaan jääpito, eteneminen lumessa, ajomukavuus ja polttoainetalous.

Renkaiden valinnassa pitäisi ottaa omien mieltymysten lisäksi huomioon, ketkä autoa käyttävät ja onko heidän ajotaidoissaan suuria eroja.

”Monen perheenjäsenen käytössä oleviin autoihin renkaat kannattaa hankkia vähemmän kokeneen mukaan, jotta auton hallinta olisi kaikille turvallista”, Pirhonen toteaa.

Ominaisuuksilla isot erot

Yksi vääntö käydään kitka- ja nastarenkaiden välillä. Nastoja syytetään asfaltin kuluttamisesta ja katupölystä. Toisaalta niitä voi puolustaa ajoturvallisuudella. Toisaalta myös nastarenkaiden välillä on melkoisia eroja.

Tekniikan Maailman talvirengastestissä 50 kilometrin tuntivauhdista jäällä tehdyssä jarrutuksessa parhaan ja heikoimman nastarenkaan ero jarrutusmatkassa oli 18 metriä.

Heikoimpaan kitkarenkaaseen ero venyi 24 metriin. Se tarkoittaa kuutta auton mittaa.

Vanhoilla ja kuluneilla talvirenkailla ero kasvaisi vielä suuremmaksi. Se lisää peräänajon riskiä.

Kitkoilla suurempi riski

Teknologian tutkimuskeskus VTT:n mukaan talvikelillä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa alla on ollut useammin kitkat kuin nastat. Tuloksessa on otettu huomioon renkaiden suhteelliset osuudet.

Selvin ero nastojen eduksi syntyy jäisillä teillä ajettaessa. Nastarenkaita käyttämällä olisi vältetty suurin osa onnettomuuksista.

Kitkoja käyttävät etenkin kokeneet kuljettajat. Niitä suositaan myös kaupungeissa melu- ja pölyhaittojen vähentämiseksi.

Osa kitkarenkaiden onnettomuusherkkyydessä selittyy niiden huonolla kunnolla. Niissä on vähemmän kulutuspintaa kuin nastarenkaissa. Ilmeisesti osa kitkarenkaiden käyttäjistä ajaa niillä ympäri vuoden.

He eivät välitä siitä, että kesäkäyttö heikentää kitkarenkaan ominaisuuksia.

Oma sivujuonensa ovat netistä tilatut kitkarenkaat, jotka saattavat olla suunniteltu Keski-Euroopan olosuhteisiin. Niitä on vajaa viidennes kitkarenkaista.

Tien ylläpitäjän kannalta molempia rengastyyppejä tarvitaan. Nastarenkaat karhentavat jäistä tienpintaa, mikä parantaa kitkarenkaiden pitoa. Jos nastat kiellettäisiin, hiekoitusta tai suolausta pitäisi lisätä.

Myös kulutus vaihtelee

Uusien renkaiden hankinta saattaa olla perusteltu myös auton kulutuksen pienentämiseksi. Uusien renkaidenkin vierintävastukset eroavat toisistaan.

Nastarenkailla kulutusero kevyesti ja raskaasti rullaavan rengassarjan välillä on jopa 0,6 litraa 100 kilometrillä.

Talvirenkaan 40 000 kilometrin elinkaaren aikana ero on rahaksi muutettuna 360 euroa. Laadukkailla kitkarenkailla säästöä kertyy vielä enemmän. Polttoainekustannusten putoaminen pehmentää ajan kanssa kalliimpaa hankintahintaa.

Kesärenkaat kovilla

Ennen talvirenkaiden vaihtoa monen auton alla on kesällä loppuun ajettu rengaskerta. Se lisää kolaririskiä, kun kelit vaihtelevat sateen ja pakkasen välillä.

Poliisi, Liikenneturva ja Autonrengasliitto varoittavat autoilijoita ajamasta renkaita loppuun, sillä syksyllä niiltä tarvitaan parasta pitoa.

Kuluneilla kesärenkailla vesiliirtoherkkyys kasvaa ja jarrutusmatkat märällä pitenevät merkittävästi. Lain mukaan renkaassa pitää olla 1,6 millimetriä kulutuspintaa. Sellaisella renkaalla ajavan pitäisi ajaa jopa 30 kilometriä tunnissa hitaammin kuin hyvillä renkailla.

Sama pätee vanhoihin talvirenkaisiin, josta on nastat poistettu. Niiden ominaisuudet ovat luokattoman heikot.

JARMO PALOKALLIO

Talvirenkaat kovettuvat kuudessa vuodessa pilalle.

SÄÄNNÖT

Nastat tarpeen mukaan

Talvirenkaita on käytettävä joulukuun alusta helmikuun loppuun.
Nastarenkaiden käyttöaika on marraskuun alusta pääsiäisen tienoille.
Nastarenkaita saa käyttää muulloinkin, mikäli keli sitä vaatii.

JARMO PALOKALLIO

Passat etenee mökkiteillä korotetun maavaran ja nelivedon turvin.

Maastoversio Passatista

MUNCHEN, SAKSA (MT)
Volkswagen tarjoaa myös Passatista nelivetoista versiota, joka pärjää maastossakin perus-Passatia paremmin. Nelivedon lisäksi Alltrackin käyttökelpoisuutta heikoissa olosuhteissa on parannettu korotetulla maavaralla ja suojapaneeleilla.

Kaukaa katsottuna Passatin Alltrack erottuu muista Passateista puskurin alaosan alumiinilistoista, pyöräkoteista ja alumiinihelmoista. Kattokaiteet ja peilikotelot ovat hopeanväriset.

Maavara on kasvanut kolmisen senttiä, 17,4 senttiin. Osa korotuksesta tulee korkeammasta rengasprofiilista.

Kasvaneesta maavarasta on hyötyä lumisilla metsäteillä, joille aura-auto ei ole vielä ehtinyt. Varsinaiseen maastoajoon Passat ei ole oikea valinta.

Maailmalla Passatin moottorikirjoon kuuluu kolme dieseliä ja yksi bensakone. Suomeen autoa tuodaan vain dieseleillä varustettuna.

Nelivetoa ohjaa viidennen sukupolven Haldex-järjestelmä, jonka sähköinen monilevykytkin reagoi pyörien luistoon aiempaa rivakammin.

Vaihteistot vaihtelevat moottorin tehon mukaan. Liikkeelle lähdetään käsivaihteistolla, ja tehokkaimmassa tuplaturbodieselissä on 7-portainen DSG-automaatti.

Offroad-asetus auttaa vaikeissa paikoissa.

Lisäkorkeudesta huolimatta auto ei juuri heijaille kovillakaan nopeuksilla. Peltoteilläkin auto pärjää mainiosti.

Ohjaustuntumaa voi säädellä mukavan ja sporttisen välillä. Sporttiasento lisää ohjauksen tarkkuutta, jonka lisäksi se vaikuttaa myös siihen, miten herkästi auto reagoi kaasuun.

Kelirikko-osuuksilla käyttöön voi ottaa vakiovarusteisiin kuuluvan offroad-asetuksen. Pakettiin kuuluu alamäkihidastin.

Alltrack kiinnostanee, etenkin niitä, jotka liikkuvat peräkärryn kanssa. Nelivedon vetokyky on 2 200 kiloa. Se on selvästi enemmän, mihin tavalliset farmariautot pystyvät.

Alltrackin lähtöhinta Suomessa on 47 580 euroa.

JARMO PALOKALLIO

Rekisteröinti muuttuu sähköiseksi

Autojen ja muiden ajoneuvojen, kuten moottoripyörien, mopojen ja traktorien, rekisteröinti muuttuu marraskuussa sähköiseksi. Paperista rekisteröintitodistusta ei enää anneta, eikä sitä liioin tarvitse säilyttää autossa.

Autokaupassa sähköinen varmenne korvaa paperit. Ajoneuvon omistajanvaihdoksen voi tehdä vakuutusyhtiöiden verkkopalveluissa samalla kun ajoneuvolle ostaa vakuutuksen.

Trafi.fi-sivuilla omistajanvaihdoksen voi tehdä sähköisesti, jos ajoneuvolle on ostettu vakuutus etukäteen.

”Uudistus mahdollistaa paperittoman ja sähköisen rekisteröinnin. Sillä haetaan kustannussäästöjä ja edistetään asiakaslähtöisyyttä”, kertoo Trafin osastopäällikkö **Toni Pallaspuro**.

”Uudistus antaa asiakkaalle mahdollisuuden tehdä liikennevakuutuksen ja rekisteröinnin yhdellä kertaa ajasta ja paikasta riippumatta, vaikka kotoa käsin”, toteaa Liikennevakuutuskeskuksen **Lauri Linna**.

Sähköinen rekisteröinti ei poista mahdollisuutta henkilökohtaiseen asiointiin. Rekisteröinnin voi hoitaa myös tuttuun tapaan rekisteröintejä vastaanottavassa vakuutusyhtiössä, katsastustoimipaikalla tai vaikka autoliikkeessä. Ajoneuvon sähköisen varmenteen eli rekisteröintitodistuksen korvaavan turvakoodin ansiosta omistajanvaihdon rekisteröinnin yhteydessä ei tarvitse enää esittää mitään asiakirjoja.

Käytännössä myyjä hakee Trafin sähköisen asioinnin kautta ajoneuvolle varmenteen, jonka hän luovuttaa ostajalle. Tämän jälkeen ostaja rekisteröi ajoneuvon sähköisessä palvelussa varmenteen avulla.

”Ilmoittaja vastaa ilmoituksensa sisällöstä. Epäselvissä tilanteissa voivat myyjä ja ostaja tarvittaessa kirjallisella kauppakirjalla osoittaa luovutuksen yksityiskohdat kuten luovutuspäivämäärän”, Pallaspuro kertoo.

Ajoneuvon rekisteröintitapahtumien yhteydessä luovutaan rekisteröintitodistusten tulostamisesta, mutta määräaikaiskatsastuksesta asiakkaalle annetaan rekisteröintitodistuksen tekninen osa vielä ensi vuoden ajan.

”Ajoneuvon omistaja voi halutessaan tarkastaa oman ajoneuvonsa ajantasaiset tekniset tiedot Trafin sähköisistä palveluista. Omien tietojen tarkastamien on maksutonta”, Pallaspuro selvittää.

Vuoden 2017 alusta alkaen lopetetaan kaikkien ajoneuvojen osalta myös teknisen osan antaminen katsastuksessa.

JARMO PALOKALLIO

Audin A4 Avant tarjoaa ajamisen riemua

RANSKA (MT)
Audi A4 Avant pursuaa uutta älytekniikkaa. Tekniikasta huolimatta – tai sen ansiosta – auto on mitä mukavin ajettava.

A4:n muotoilu miellyttää silmää. Tarkkakatseisen huomio kiinnittyy kyljen pitkään, terävään pokkaukseen. Se on osoitus Audin osaamisesta, sillä pelti ei ihan helpolla tuollaiseen muotoon taivu.

Moottoririntaman uutuuksiin kuuluu 2,0-litrainen TFSI-bensiiniturbo. Se liikuttaa autoa kevyesti.

Muotoilun onnistumisesta kertoo ennätysmatala ilmanvastuskerroin. Painon pudotukseen yhdistettynä se pitää kulutusta aisoissa – ainakin paperilla.

Koeajossa kahden hengen kuormalla nelivetoisen auton kulutus pysytteli kymmenessä litrassa. 2,0 litran dieselkoneella ajotietokone näytti 6,7 litraa sadalla, joka sekin on selvästi virallista EU-kulutusta enemmän.

Tarkoin harkittu

Audin ohjaamo on mietitty tarkkaan. Materiaalit ovat laadukkaita ja hallintapainikkeiden sijoittelua on harkittu. Pienenä kauneusvirheenä voi pitää sitä, että vakionopeudensäätimellä on oma viiksi.

Toisaalta vakionopeussäädin on toiminnoiltaan edistyksellinen. Euroopan hyvin koodatuilla teillä se osaa ennakoida risteykset, mutkat ja mäet.

Kaistavahdin ja vakionopeussäätimen yhteistyöllä A4 ajaa moottoritiellä lähes itsekseen, kunhan kuljettajan kädet ovat ohjauspyörällä. Auto ohjaa, kiihdyttää, jarruttaa ja ennakoi liikennettä tarpeen mukaan.

A4:n alusta ja jousitus toimivat hyvin yhteen. Tekniikan avulla kuski voi valita itselleen parhaiten sopivan ajotilan. Auto suorastaan pureutuu vuoristotien mutkiin.

Valitettavan moni mukavuutta lisäävä varuste vaatii Audin ostajalta rastia lisävarustelistaan. Varteenotettavia lisävarusteita on esimerkiksi sivuikkunoihin asennettava erityisvaimennus. Tuolla parinsadan euron lisävarusteella varustettu auto on todella hiljainen.

Noin 3 000 euron navigointipaketti levittää ilmakuvaa hyödyntävän karttapohjan virtuaalimittaristoon kuljettajan eteen. Takapenkin lämmittimet maksavat noin 400 euroa.

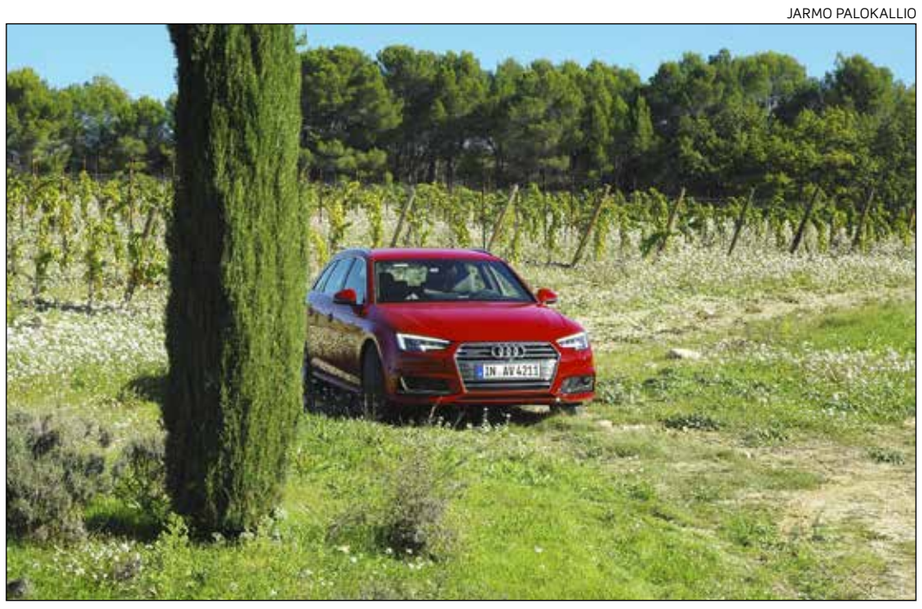
JARMO PALOKALLIO

OMINAISUUDET

Avant TSFI

Moottori 1,984 l
Teho 140 kW
Vääntö 320 Nm
Tavaratila 505 l
Kulutus 5,6 l/100 km
EU-päästöt 119 g/km
Hinta 42 931 e

JARMO PALOKALLIO



Audi A4 on harvinaisen mukava ajettava auto. Nelivedolla pärjää heikoimmillakin teillä, ja ilmanvastus on ennätysalhainen.

Käytetyt autot käyvät kaupaksi

Käytettyjen autojen kauppa on jatkunut vilkkaana. Vaihtoautovarastojen sulaminen vauhdittaa myös uusien autojen kauppaa.

”Varastoissa on nyt tilaa, mikä tukee uusien autojen kauppaa”, sanoo toimitusjohtaja **Pekka Rissa** Autoalan Keskusliitto.

Tyhjät hallit mahdollistavat kohtuulliset hyvitykset vaihtoautoista. Uusien autojen kauppaa vauhdittavat myös romutuspalkkion jatkuminen sekä tulossa olevat autoveron alennukset.

Käytettyjen autojen myyntihinnat ovat laskeneet tänä vuonna. Nyt lasku on päättynyt. Syksyllä käytetyistä autoista on maksettu enemmän kuin kesällä.

Syyskuussa käytettyjen autojen hinnat jäivät enää aavistuksen viimevuotisista.

Autokaupan varastossa käytetyt autot seisoivat keskimäärin 72 päivää. Keskimääräinen myyntiaika lyheni syyskuussa viidellä päivällä.

Keskimääräistä myyntiaikaa pidentävät varastoihin jämähtäneet autot. Yli kolme kuukautta ostajaa odottaneiden autojen osuus oli reilu neljännes.

Keskiarvoa paremmin tilannetta kuvaa autosuman keskimmäisen auton myyntiaika. Se lyheni yhdeksällä päivällä reiluun kuukauteen.

JARMO PALOKALLIO