



1969-70 luvun 15 tuuman rengas vasemmalla ja 2010- luvun 15-tuumainen läski oikealla. Päättelee itse, kumpi leikkaa tehokkaammin tiellä lumi-, nuoska- ja loskakerroksen läpi, ja kummassa nastan päällä on enemmän painoa painua jääpintaan.

NAKS! Inhottava kipakka isku tuulilasiin havahdutti. Tuttu ääni. Silmä etsi automaattisesti jälkeä sadepisaroiden peittämästä tuulilasista. Se tuli ohituksen jälkeen eteen kääntyneestä isosta SUV:sta.

Jälki löytyi helposti. Näkökentästä pikkuisen vasemmalla. Ilmakuplaa muistuttava iskeytymä. Jo toinen tänä talvena. Lähtekö siitä halkeama? Olisi toinen tuulilasin vaihto kolmessa vuodessa.

Lumesta, jäädästä ei tietoaakaan luonnossa enää pariin viikkoon. Saaterin kädettömät "keskitasoa paremmat" autoilijat, ressuakat jotka eivät osaa luopua nastoitetuista talvirenkaista!

Vaikea on luopua nastoista, kun sekä liikenneministeriön virkamiehet kirjoituspöytänsä takaa ja VTT tutkimusrahojen kiimassa vakuuttavat keskitasoa paremmille kädettömille, että nastarenkaat ovat turvallisinta valintaa talvikeleille. Ja Autoliitto ja TM säästävät. Sokeina kitkarenkaiden paremmuudelle valtaosalla talvikeleistä. Tuijottavat nastarenkaiden paremmuuteen O-asteen jääkelillä. Niilläkin pärjää kitkoilla kun ei ole ihan kädetön.

Omalla autolla on tullut ajettua pelkästään kitkarenkailla vuodesta 1982. Pohjoisessa yhtä lailla kuin etelärannikolla. 36 vuotta. Kaiken aikaa uusia autoja testaamalla myös nastarenkailla.

Ikinä ei kitkoilla vaikeuksia. Puhumattakaan miten paljon ne ovat tuona aikoina kehittyneet.

Vaimo uskoi vain nastarenkasiin kunnes 2015 ei päässyt nastoilla mökkipihalta päätielle. Vaihtoi kitkarenkasiin ja on sen jälkeen kiitellyt valintaansa. Erityisesti jouduttuaan kevään tullen takaisin koville, täristäville kesärenkaille.

Oulussa ja Rovaniemellä tulee ajettua myös takseilla. Kaikilla on talvella nastarenkaat. Usko nastojen paremmuuteen on perinteen ja kirjoituspöytäviranomaisen ja TM:n voimalla iskostunut selkäyttimeen niin tiukasti, että kitkarenkailla ei uskalla edes kokeilla.

“Kelpaa etelässä kumirenkailla, kun ei ole kunnolla talveakaan. Toista on meillä. Talvi on pitkä ja armoton, lunta ja jäät ja polannetta on puoli vuotta“, kuuluu vakiovastaus. Turha yrittää pohjoisen autoilijalle, että kitkoille pahin on O-kelin kosteankiiltävä jää, jota on 10 kertaa enemmän etelässä kuin pohjoisessa.

Sokea ennakkoluulo ja tietämättömyys tulevat yhteiskunnalle kalliiksi.



Liikenneturvallisuudesta vastaavilla miehillä ei ole munaa puuttua nasta- ja talvirengasongelmiin, typerään “muotiin“. Ministeri Anne Bernerillä on ollut ennakkoluulottomuutta ja rohkeutta uusiin asioihin. Toivoisi hänen puuttuvan samalla tavalla todellisiin talvirengasongelmiin. (Kuva: Sakari Piippo) Nastarenkaat kuluttavat asfalttiteitä ja -katuja miljoonien edestä. Se on todistettu. Ne kuluttavat säälimättä myös soratiepintoja. Kaikkien teiden pintoja. Korjauslasku kaikille veronmaksajille on kova.

Samalla me tuottavat asvalttipölyä, bitumipölyä, katupölyä myrkyllisiä mikrohiukkasia, jotka kulkeutuvat ihmisten ja eläinten keuhkoihin ja verenkiertoon. Seuraukset ovat lapsille ja allergikoille hengenvaaralliset, terveyttä tuhoavia myös aikuisille. Terveyslasku on kaikille veronmaksajille kova.

Nastarenkaiden terveyttä vaarantavasta myrkyllisestä katupölystä on mediassa hälytetty näkyvästi jo vuodesta 2012. Suomessa vain mikään ei ole muuttunut. Koska ilman nastoja kädettömät keskivertoa paremmat autoilijat eivät pärjää. Erityisesti Pohjois-Suomessa.

Norjassa nastarenkailla on määrätty käyttömaksu. Oslossa, Trondheimissä ja Bergenissä

keskusta-alueille nastarenkailla kokonaispainoltaan alle 3,5 tonnin autolla ajava joutuu pulittamaan 35 Norjan kruunua päivästä, 450 kuukaudesta ja 1400 (145 euroa) koko talvikaudesta (1.11. – 28.4.). Yli 3,5 tonnin autoilta velotetaan kaksinkertainen määrä kruunuja., euroissa 290 koko kaudesta.

Nastoja tarvitaan oikeastaan vain yhteen: raskaisiin kuljetuksiin pahimpiin olosuhteisiin. Esimerkiksi puu- ja elintarvikekuljetuksiin. Reunanastoitus voi tietyin poikkeuksin olla paikallaan.

Nastaton läski, nykymuodin mukainen leveäpintainen talvirengas, on pahinta mitä auto- ja rengasteollisuus ovat keksineet talviketeille. Vielä suuremmaksi ihmetykseksi jää liikenneturvallisuudesta vastaavien hyväkkäiden, poliisin ja liikenneministeriön ja Trafín ja autokoulujen ja TM:n ja muiden nk. "asiantuntijoiden" äänettömyys asiassa.

Paljon puhutaan vesiliirrosta. Siitä kun rengas ei enää leikkaa tienpintaa peittävän vesikerroksen läpi, vaan "ui" sen päälle, minkä jälkeen pyörät menettävät ohjautuvuutensa. Lumi- ja nuoska- ja loskaliirrosta ei puhuta, vaikka sitä tapahtuu sitä helpommin, mitä leveämpi kulutuspinna renkaalla on.

Rengasvalmistajat kehuvat nastojen lukumäärillä. Mitä leveämpi kulutuspinna, mitä enemmän nastoja, sitä vähemmän auton painoa yksittäisen nastan päällä, sitä enemmän nastat kannattavat toisiaan kuin piikkimatto fakiiria. Sitä vähemmän tehoa nastoilla jääpintaa vasten.

Miksi? Sen ymmärtää uimakandidaattikin, kun vähän miettii.

Mitä kapeampi kulutuspinna, sitä suurempi on auton paino/sm

2

tien pintaa vasten. Sitä tehokkaammin rengas leikkaa pintaa peittävän lumi-, nuoska-, loskamaton läpi ja tapaa tukevan pinnan, jolla ohjautuvuus säilyy. Sitä enemmän painovoima painaa nastaa jäähän.

Todisteeksi riittänee, kun katsoo rallikilpailijoiden renkaita: hyvin kapeita kulutuspinnoja vaikka niitä komentaa 500-800 hevosvoimaa.

Niin oli myös ennen, 1950-70 luvuilla. Vanteet olivat 10-15 tuumaa ja renkaat 135-155. Sen jälkeen kulutuspinnat alkoivat levitä ja renkaat madaltua. Oli muodikasta, makean näköistä, kun oli iso vanne, 16-19 tuumaa, ja renkaat 265- 285, matalat ja leveät läskit.

Sitä vain jää ihmettelemään, että muodin takia pitää kärsiä kesälläkin mataprofiilisten renkaiden jyristävästä ja rytkyttävästä, epämukavasta menosta. Mukavuuseron huomaa selvimmin, kun vaihtaa kitkarenkaista kesärenkaisiin.