



## **Rallirenkaat (oikealla) vastaavat talviteiden vaatimukseen. Talvirengas (vasemmalla) vastaa myyntikilpailun vaatimukseen.**

1960-luvulla Nokian talvirenkaat olivat valovuoden edellä muita lumisilla ja jäisillä talviteillä. "Lentävät suomalaiset" pitivät "imukuppi-Hakkapeliitoilla" Monte Carlon rallin alppiteillä pilkkanaan muun Euroopan rallihirmuja "Mud and Track" -renkaillaan. Ja kun Suomessa kysyttiin, miksi Nokian kumitehdas ei menen alppimaihin valloittamaan rengasmarkkinoita, Nokian johtaja Pekka Unkila kuittasi 70-luvullakin, että "miksi sinne mentäisiin". Hallitseva asema Pohjoismaissa riitti. Nokian Hakkapeliitta talvirenkailla oli ykkösasema vielä 2000-luvun alussa. Sen jälkeen suurten rengasvalmistajien kulutuspintakuvioja kumitekologiaosaaminen on askel askeleelta kaventanut Hakkapeliitan johtoasemaa.

## **Talvirenkaissa**

sitä ei enää ole. Continental on valloittanut ykkössijan kitkarenkaissa ja Michelin nastarenkaissa. Huipulla ovat myös Bridgestone, Hankook, Goodyear, Sumitomo ja Pirelli. Kilpailu on armotonta. Nokian on yksi monien joukossa.

## **Kesärenkaissa**

kilpailu on vielä kovempaa ja vähäkatteista. Isojen haastajiksi on ilmestynyt lauma pienempiä enemmän tai vähemmän nimekkäitä – Maxxis, Nexen, Kumho, Falken, Vredestrein, Firestone, Nankang, Kleber, Toyo, jne. - joiden renkaat täyttävät kovatkin laatuvaatimukset.

## **Allseason**

ympäri vuotiseen käyttöön tarkoitettujen renkaiden muodostavat nykyään kolmannen pääluokan. Niiden suosio kasvaa nopeasti Manner-Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa. Euroopassa ne lähtivät rajuun kehitykseen vuonna 2007. 14 vuoden kehityskaari on nostanut parhaiden allseason-renkaiden suorituskyvyn jopa erikoistalvi- ja erikoiskesärenkaiden ohi! Tämän todistaa mm. Auto Bildt lehden loppuarvostelu peräti 32 eri rengasvalmistajan allseason renkaiden vertailutestistä vuodelle 2021 (Auto Bildt All Season Tyre Test 2020).

Tästä ei Pohjoismaissa puhuta, kuiskitaan vain. Allseason- renkaiden läpimurto voisi poistaa erikoistalvi- ja erikoiskesärenkaiden tarpeen, rengasvaihdot kahdesti vuodessa, rengashotellien tarpeen – kymmenien tuhansien eurojen liikevaihdon automyynti-, huolto- ja korjaamoaloilta ja rengasliikkeiltä.

Nokian on vähin äänin ollut mukana pitkään Manner-Euroopassa allseason-renkaiden myyntikilpailussa Weatherproof-renkaillaan menestyen suurissa vertailutesteissä jopa mitalisijoille. Tammikuussa Nokian toi markkinoille entistä paremman, uuden allseason-renkaansa, Seasonproofin.

### **Nyt Nokianin johdossa mietitään mitä tehdään seuraavaksi.**

Venäjällä on Nokian rengastehdas. Nokian talvirenkailla on hyvä asema sekavissa oloissa, joissa kilpailu on arvaamatonta.

USA:n Daytonassa on Nokian rengastehdas ja allseason-renkailla on valta-asema markkinoilla. Löisikö uusi Seasonproof läpi, pitäisikö keskittyä siihen. Tavoitteena miljoonan renkaanvuosituotanto ylittäisi kannattavuusrajan. Rahkeita olisi neljään miljoonaan renkaaseen vuodessa.

Suomen Ivalossa on Nokian talvitestikeskus ja Espanjan Santa Cruz Zarzassa Nokian ihka uusi kesätestikeskus. Ja Suomessa Nokialla on rengastehdas ja testikeskus. Talvi-, kesä- ja allseason- renkaita on mahdollista testata ja kehittää vuoden kaikissa ilmasto- ja ajo-olosuhteissa.

### **Talvi- vai ympärivuotisista allseason-renkaista Nokian uusi kansainvälinen voittajarengas?**

Vähiten kilpailua on edelleen talvirenkaissa – Nokian kannalta kotiooloissa ja perinteisessä, omimmassa osaamisessa. Talvirenkaissa kehitys on taantunut.

Muoti, rengasmuoti, on vienyt mukanaan talvirenkaiden kehityksen. Autoilijaenemmistö tykkää, kun alla on hienot aluvanteet ja niillä leveät, komeat renkaat – mitä tuhdimmat, sitä parempi.

Muoti kuitenkin maksaa paitsi rahassa myös pidon, suorituskyvyn ja turvallisuuden menetyksenä.

Mitä leveämpi kulutuspinna, sitä pienempi on auton paino/cm

<sup>2</sup>

kulutuspinalla, sitä kevyempi paino talvitien pintaan, polanteeseen, jäähän. Sitä huonommin rengas painuu tiellä lumi- ja loskakerroksen läpi.

Talvirenkaiden pito on huonontunut dramaattisesti leveän ”läskimuodin” myötä. 20 vuotta sitten talvirenkaat olivat paljon kapeampia kuin nykyään. Niillä pito oli ihan eri luokkaa kuin tänään.

Rallirenkaiden päinvastainen kehitys todistaa läskirenkaan muotivillityksen lumeen. Rallirenkaan pitää leikata sirkkelin tavoin loska- ja nuoskakerroksen läpi talvitien kovaan pintaan. Ja tarttua siihen painolla, jonka auto antaa keskitetysti pieneen määrään neliösenttejä kulutuspinalla. Se antaa parhaan, turvallisimman menon talviteillä.

Jos talvirengas kapenisi nykyisestä ”läskimuodista”, ei vain pito paranisi vaan myös vierintävastus talviteillä pienenesi, ja polttoainekulutus ja päästöt pienenisivät. Ilmastonmuutos hymyilisi.

Kiistatta myös kulumisrasitus kasvaisi nykyistä kapeammalla talvirenkaalla. Se erottaisi voittajan muista. Sitä varten Nokian hallussa on testiradat Ivalon pakkasessa ja Zarzan helteissä, ja huipputason kumi- ja rengastechnologia. Talvirenkaissa on nyt paljon kehittämisen varaa!