



Uusi määräys talvirenkaista jättää paljon tulkinnan varaan.

Renkaiden pitoa pohdittaessa mietitään yleensä renkaiden pintakuviota tai kumiseosta. Kuitenkin lähtökohtana on renkaan ja tien välinen pinta-ala. Henkilö- ja pakettiautolla se on runsaan kämmenen kokoinen ala. Kun tämä kerrotaan neljällä, jää auton suuri massa kuitenkin erittäin pienen alan varaan. Tällä alalla on hallittava pito niin suoraan ajettaessa kuin myös mutkissa ja erikoistilanteissa.

Oman haasteensa muodostaa sitten pito lumessa. Kesärenkaissa on siirrytty entistä leveämpiin profiileihin, jotka antavat hyvää sivuttaispitoa kaarteissa. Kuitenkin talvella pinnan pureutuminen lumeen ja jäähän toimii paremmin hieman kapeammilla renkailla kun auton massa jakautuu pienemmälle pinta-alalle.

Kuorma- ja linja-autojen renkaiden kosketuspinta on puolet A4-arkin alasta. Näitä ”tassuja” on sitten kuusi kaksiakselisessa autossa. Kuitenkin ohjattavuus on vain kahden kosketuspinnan varassa. Tästä syystä eteen asennetaan parhaat renkaat. Lakikin edellyttää eteen pinnoittamattomat, uudet renkaat. Kierrossa eturenkaat sitten siirtyvät urituksen tai pinnoituksen kautta muille akseleille.

Laki edellyttää henkilö- ja pakettiautoissa profiilisyvyudeksi 3 mm talvirenkaissa. Rengasta pidetään tällöin usein liian kuluneena. Kesärenkaissa profiilisyvyys pitää olla vähintään 1,6 mm. Tällaisella renkaalla ei kuitenkaan talvikeleissä tee mitään.

Uusia määräyksiä

Uuden tieliikennelain mukana henkilö- ja pakettiautojen rengasmääräyksiä muutettiin niin, että varsinainen talvirengaspakko poistettiin. Nyt voi kelin niin salliessa käyttää kesärenkaita, mikä on erittäin tulkinnan varaista. Tuleva talvi näyttää miten käy. Viime vuoden tyylinen lumeton ja jäätön tavi on vielä ok. Entä sitten, kun takatalvi yllättää. Jääkö auto suosiolla kotiin?

Raskaassa kalustossa vastaavasti mitat ovat 5 mm vetävillä akseleilla ja vähintään 3 mm muilla akseleilla. Raskaassa kalustossa on lisäksi oltava talvirengashyväksyntä kelin niin edellyttäessä vetävillä akseleilla.

Nastarengaskeskustelua on käyty puolesta ja vastaan jo pitkään. Teiden kulumista on koetettu rajoittaa pienemmällä nastojen määrällä ja pistovoimalla. Kuitenkin jokaisena keväänä on havaittavissa selvät kulumaurat vilkasliikenteisillä teillä. Ensimmäiset vakavat keskustelut on myös käynnistetty nastarenkaiden käytön kieltämisestä Helsingissä muutamilla kaduilla.

Raskaan kaluston käytössä nastoitettu rengas on harvinaisuus. Vaativassa liikenteessä ja hankaliin olosuhteisiin otetaan nastoitettut renkaat usein eteen ohjattavuuden takia. Tällaista käyttöä on muun muassa maidonkeräysautot ja erilaiset hälytys- ja pelastusajoneuvot erityisesti maaseudulla.

Uraisyvyys Ajonopeus	Uusi kesärenkas 8 mm	Turvasuositus 4 mm	Loppuunajettu 1,6 mm
5 km/h	100 %	100 %	100 %
75 km/h	74 %	58 %	16 %
125 km/h	47 %	11 %	6 %

Renkaan kosketuspinta tiehen kolmen millin vesipatjalla eri ajonopeuksilla ja urasyvyyksillä.

Paineet ja pinnoitukset Pinnoitettu rengas on ollut aikanaan yleinen sekä henkilöautoissa että raskaassa kalustossa. Kevyiden renkaiden pinnoittaminen on nykyään varsin harvinaista. Vuosittain pinnoitettuja kevyitä renkaita myydään alle 9 000 kappaletta. Tässä varmasti suurin tekijä on edullisten tuontirenkaiden vaikutus. Raskaan kaluston renkaissa sen sijaan renkaiden pinnoitus on erittäin yleistä. Tilaston mukaan pinnoitettuja kuorma-auton renkaita on myyty vuosittain arviolta noin 150 000 kpl. Vastaavasti uusien myynti on ollut karvan pienempi. Pinnoitettujen volyymiin vaikuttaa varmasti myös se, että pinnoitus voidaan tehdä hyvään runkoon useamman kerran.

Rengaspainevalvonta on erityisen tärkeä renkaan kestävyys kannalta. Myös oikea ilmanpaine varmistaa valmistajan suunnitteleman maksimaalisen pidon. Uusissa henkilöautoissa rengaspaineen valvonta onkin vakiona.

Vajaalla paineella ajettaessa polttoaineen kulutus on tehtyjen selvitysten mukaan 3-6 prosenttia korkeampi ja renkaan elinkaari lyhenee 25-50 prosenttia. Raskaan kaluston rengaspainevalvonta olisi vieläkin tärkeämpi, koska erityisesti paripyörien kohdalla tyhjenevää rengasta on vaikea havaita. Erilaisia valvontajärjestelmiä on toki saatavissa. Näistä esimerkkinä voidaan todeta Volvon järjestelmä, jossa tieto lähetetään valvontayksikköön. Nokian on kehittänyt rengaspainetta ja lämpötilaa valvovan älyrenkaan tässä vaiheessa vain traktorikäyttöön.

Teksti | Matti Aarnio, kuvat | Liikenneturva ja Autorengasliitto

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)