

Nastarenkaat kuluttavat asfalttitiet ja -kadut urille nopeasti. Siitä koituu monenlaisia ylimääräisiä kustannuksia yhteiskunnalle. Tiheät pintakorjaukset maksavat paljon. Korjaukset hankaloittavat liikenteen kulkua. Kulumaurat vaarantavat liikenneturvallisuutta ja aiheuttavat kalliita onnettomuuksia. Nastarenkaiden irrottaman asfalttipölyn on todettu ihmisille syöpää aiheuttavaksi terveysvaaraksi.

Näistä syistä nastarenkaiden käyttö on Saksan lisäksi kielletty monessakin Euroopan maassa. Paikallisia kieltoja kaupunkikeskustoissa ja nimetyillä kaduilla on jo naapurimaissammekin.

Helsinki on ensimmäisenä Suomessa rojhennut esittää nastarengaskieltoa. Suomelle tyypillisesti virkamiestyöryhmä yrittää keksiä ”pyörää uudestaan” vaikka valmiita malleja on kopioitaviksi ja parannettaviksikin läheltä ja kaukaa. On esitetty veroluontoisen laskun lähettämistä nastarenkailla ajaville autoilijoille. On esitetty korotettuja pysäköintimaksuja nasta-autoilijoille. Homma näyttäisi etenevän yhtä lapsellisena kuin todistelut nastarenkaiden paremmuudesta ja välttämättömyydestä talviliikenteessä. Suurimpina idiootteina esiintyvät jälleen pilkunnussija-insinöörit ja eräät rengastestaajat.

MALLIA 1960-LUVUN**SIRKUKSESTA**

50 vuotta

sitten nousi tehokkain jarrutustapa kiivaaksi keskustelun aiheeksi. Olin Viikkosanomat -lehden moottoritoimittajana ottanut mallia kilpa-autoilusta. Kunnon polkaisu, että jarrut menevät lukkoon, salamana jarrujalan millin kevyys ja siitä ”varvastuntumalla hakemaan tehokkainta hidastuvuutta.

Siitä nousi mellakka. Insinöörijärjestöt hyökkäsivät kimppuun todistellen lepokitkoilla ja kitkakertoimilla sun muilla, kuinka Bremer oli täysin pielessä ja että tehokkain jarrutus saavutetaan juuri karvaa ennen kuin pyörät menevät lukkoon. Ei auttanut ihmettely, että mistä kuljettaja tietää, mikä on ”juuri karvaa ennen kuin pyörät menevät lukkoon”. Syntyi erilaisia koulukuntia. Liikenneturvallisuusviranomaiset vanhoivat milloin ”pumppausjarrituksen”, milloin ”höyhenjarrituksen”, milloin ”kytkin pohjaan jarrituksen” nimeen.

Nastarenkaiden paremmuutta, välttämättömyyttäkin on pitkään todisteltu 1960-luvun jarrutusirvailun ”insinöörیتieteellä”.

VTT:n ja autolehtien ”insinöörیتestaajat” todistelevat kuinka vetisellä jääpinnalla nastarenkaat pysäyttävät auton kitkarenkaita lyhyemmällä jarrutusmatkalla. Se saa jopa liikenneministeriön kansliapäällikön suosittelemaan nastarenkaita ”meidän vaikeilla talvikeleillä”.

(Tiedä pitääkö itkeä vai nauraa: raskas liikenne ”monsterirekkoja” myöten ajavat meillä vain 1,6 mm:n urasyvyyksillä ja paripyörien kakkospyörissä jopa täysin sileillä eli henkilöautojen kesärenkaitakin huonommilla renkailla!) Julkinen keskustelu on

juuttunut 1960-luvun jarrutuspeleilyn tasolle.

Nastarenkaiden paremmuutta yhdessä erikoisolosuhteessa pitää jo osata panna oikeaan arvoonsa talviliikenteessä. Kitkarenkaiden valtavan kehityksen seurauksena ero on tänään käytännössä merkityksetön. Jo 1960-luvulla todettiin, että täysin kuvioton, sileä raspattu rengas oli jääratakilpailuissa ylivoimainen talvirenkaiisiin verrattuina. Siitä lähtien kumiseos- ja pintakuvion ”saippaus” eli lammellointitekniikka ovat vieneet kitkarenkaan ominaisuudet jättiharppauksin eteenpäin.

Monessa tilanteessa kitkarengas voittaa nastarenkaan selvästi. Kitkarengas on kumiseoksensa joustavuuden ansiosta lumessa selkeästi parempi kuin nastarengas. Kitkarenkaiden ohjattavuus paljaalle asfaltilla on parempi kuin nastarenkaiden. Paljaalla pinnalla maksimiin nastoitettu rengas luistaa täysjarrutuksessa nastojen varassa pitemmälle kuin kitkarengas. Jo yhden talven jälkeen, varsinkin Etelä-Suomen paljailla teillä,

nastarenkaiden suorituskyky on heikentynyt huomattavasti. Nastarenkailla kuten kitkoillakin renkaat ajetaan pääsääntöisesti loppuun. Kuluminen virheineen ja kumin kuivuminen tekevät puheet nastarenkaiden paremmuudesta täysin turhiksi. Kitkarenkaat tarjoavat kaikissa olosuhteissa pehmeämmän ja vakaamman kyydin kuin nastarenkaat.

Se paljon puhuttu jääpintakelikin esiintyy tieliikenteessä hyvin harvoin. Silloin on nastoilla ajavalla kieli keskellä suuta aivan samoin kuin kitkoilla ajavallakin. Silloin ratkaisee kuljettajan arviokyky, ei se onko alla nastat vai kitkat.

Vain ajotaidostaan epävarmat autoilijat pitävät vielä nastarenkaita parempina, "varmuuden vuoksi". Todellisuudessa ei ole enää mitään järkevää syytä valita nastarenkaat. Joka ei kitkarenkailla pärjää vähintään yhtä hyvin, palauttakoot ajokorttinsa poliisille.

[Aiheesta lisää tästä linkistä.](#)