



## **15 tuuman renkaita molemmat. Paras talvirengas on mahdollisimman kapea.**

On taas aika valita talvirenkaat. Ja aika kuunnella roskapuheita niistä. Suomi Jyväskylästä pohjoiseen tankkaa vanhaa kaavaa ”pohjoisen kovista talvikeleistä, jotka vaativat nastarenkaita”. Erityisesti taksit, pikkubussien kuljettajat ja henkilöautoilijat suurena massana kieltäytyvät näkemästä muuta, ”kun näin on ollut aina”. Aika ja kehitys ovat ajaneet ohi. Puhu sitten vielä muka ”ammattitaidosta”.

### **Ensimmäinen virhe**

on oletamus, että ”pohjoisessa on pahimmat talvikelit”. Väärin. Etelässä ovat! Pahin on jääkeli 0-asteen tuntumassa, tavallisesti kostean tai vesikelmun peittämänä. Tällainen on jokapäiväinen Etelä-Suomessa ja rannikoilla, ei ”pohjoisessa”. Kun pakkasen kiristyy, jääkin muuttuu nahkean pitäväksi. Sitä on pohjoisessa.

0-asteen jäinen pinta on talven sadasta ajokelistä ainoa, jolloin nastoista voi olla hyötyä. Kaikilla muilla talvikeleillä nykyaikainen kitkarengas voittaa nastarenkaan sekä ajettavuudessa että pidossa.

### **Kitkarengas voittaa**

0-asteisillakin ajokeleillä ajettavuudessa, pehmeudessa, mukavuudessa. Ja suorituskyvyssäkin heti, jos on plussakelejä tai vähänkin pakkasta tai lumipintaa.

Tuttavani, 80-vuotias kotirouva, joka jo kieltäytyy ajamasta autolla yöllä ja hämärällä, oli ikänsä luottanut vain nastarenkaisiin. Kunnes havahtui näkemään naapurinsa ajavan kitkarenkailla kevyesti lumipeitteisen ylämäen yli siinä missä oma auto ei pärjännyt nastarenkailla. Vaihdettuaan kitkarenkaisiin hän ei unohda kiittää neuvosta.

Itsekin vaihdoin alle kitkarenkat jo vuonna 1982. Ei ole sen jälkeen nastarenkaita omassa autossa ollut. Eikä ongelmia talviajossa.

Rahalla ei osteta ajotaitoa. Alkeellistakaan. Kalliit isot SUVit, Bemarit, Volvot, Porschet, Mersut ja viiden nollan autot (neljä nokalla ja viides ratin takana) esiintyvät järjestään muodin mukaisilla ylileveillä laskeilla (= renkaat) ja tukevalla nastoituksella. Kuivalla ne repivät asfalttipölyä pilvinä ilmaan, luistelevat mutkissa ja jarrutuksissa ohjauskyvyn menettäneinä nahkoineen nastoillaan, ja ovat hiukankin vaativammilla talvikeleillä tien tukkoina. Helpoilla keleillä loistavat kyllä –ylinopeuksilla yleensä.

### **Talvirenkaan pitää olla mahdollisimman**

#### **kapea,**

että se leikkaa lumikerroksen läpi kovaan tienpintaan, jotta ohjautuvuus ja jarrutusteho säilyisivät. Katsokaa rallirenkaita jollette usko: kulutuspinnan leveys kahdeksan sentin luokkaa, vaikka päällä 800 hevosvoimaa! Muotiin tulleet leveät renkaat ja kulutuspinnat ovat myrkkyä talvikeleillä. Leveä kulutuspinta ei leikkaa lumen ja loskakerroksen läpi, vaan jää ”uimaan” sen päällä vesiliirron tapaan.

### **Kitkarenkaan valtti on kumiseoksen pehmeys,**

jousto- ja mukautumiskyky kovimmallakin pakkasella. Lumella ja muhkuraisella talvitiepinnalla renkaan kulutuspinnan pitää joustaa, elää. ”Luonnonkumiseos-rengas” säilyttää pehmeytensä, joustavuutensa kovallakin pakkasella siinä missä pakkasen kiristyessä ”keinokumiseos- rengas” kovettuu tunnottomaksi korpuksi.

Pohjoismainen kitkarengas on ”luonnonkumiseosta” siinä missä keskieurooppalainen kitkarengas ja nastat kiinni pitävä nastarengas (jotka on tehty kestävämpään pitkää ajoa suurilla nopeuksilla kuivilla moottoriteillä) on tehty ”keinokumiseoksesta” - yksinkertaistetusti sanottuna.

## **NASTARENGAS, TAPPAJARENGAS**

Ruotsista kantautuu hurjia tietoja Suomeen. Ruotsin tie- ja liikennetutkimusinstituutti VTI raportoi nastarenkaiden kuluttavan noin 100 000 tonnia (!) asfalttia vuodessa. Suomeen suhteutettuna arvioidaan nastojen kuluttavan ainakin 50 000 tonnia asfalttipintaa vuodessa. Se merkitsee satoja kuorma-autokuormallista, miehiä ja työkoneita paikkaamaan nastarenkaiden jälkiä joka vuosi. Mitä kesällä paikataan, jyrsitään talvella pois. Ja kansa maksaa.

Suomessakin on puhuttu asfalttipölyn myrkyllisyydestä ja haitoista ihmisille – varoen ja vähin äänin, sillä median ei parane haastaa mahtavia rakennusliikkeiden mainos ja -ilmoituseuroja.

### **Nastarenkaat tappavat enemmän kuin pelastavat!**

Nyt Ruotsissa sanotaan ruminkin sana niin kuin se on. Sanojen takana on Ruotsin arvostetuimpiin kuuluva tutkimuslaitos: yksityisen teknisen yliopiston, Chalmersin, ympäristöanalyysin laitos. Sen tutkijat arvioivat, että nastarenkaat pelastavat Ruotsissa 60-770 elinvuotta kun samalla menetetään 570-2200 elinvuotta mittauksella, joka lähtee jo tuotantovaiheesta. Ja vielä paljon kielteisemmäksi menee tulos nastojen rakenneaineen koboltin kohdalla, jos laskenta aloitetaan Afrikan kobolttikaivosten työläisistä.

- Muut maksavat kalliisti siitä, että harvat korjaavat voitot, toteaa ympäristöjärjestelmien ja riskienhallinnan professor

**Sverker Molander**

**Chalmersin**

teknisen talouden ja organisaation laitoksesta.

### **Tuulilasituhot nousevat liki miljoonaan euroon vuodessa**

nastarenkaista irtoilevien nastojen rikkomina. Vuosi vuodelta nastamääräyksiä on tiukennettu, nastojen kokoa ja painoa pienennetty, Seurauksena nastojen teho on heikkenemistään heikentynyt ja pysyminen renkaassa huonontunut. On aivan tavallista, että nastarenkailla aloitetaan ajo paljailla teillä paljon ennen talven tuloa ja jatketaan pitkään kesäkeleihin saakka. Kuluneista nastarenkaista nastoja sinkoilee sitten sarjatulena takana ajaviin autoihin.

### **Nastarenkaat tuottavat peräänajoja**

kymmenien tuhansien eurojen edestä vuosittain johtuen jarrutusmatkojen epäsuhteesta jonoajossa. Jonoajossa autojen välimatkat tuppaaivat muodostumaan samanmittaisiksi. Jonossa hätäjarrutuksessa nastarenkaiden lyhyempi jarrutusmatka vesi-jääpinnalla kostautuu kitkarenkailla ajaville äkkiä peräänajona edellä ajavaan. Saman lajin talvirenkaat autoissa toimisivat ääritilanteissa keskenään turvallisemmalla tavalla.

**Tahot jotka eivät ymmärrä, eivät tohdi kieltää  
nastarenkaita.**

Autoliitto on sellainen. Liikenneturva on sellainen. Trafi ja Liikennevirasto, pian Väylävirasto, ovat sellaisia. Liikenneministeriö LVM, asiatiedon kaatopaikka, on sellainen. Poliisista ei ole puhujaksi missään.

Ja sellaiseksi taitavat jäädä niin kauan kuin rengasteollisuus haluaa kaupata nastarenkaita ja kun VTT ja Tuulilasi ja Tekniikan Maailma mittaavat hiuskarvan näennäisetuja nastarenkaille ominaisuuksissa, joilla on toisarvoinen merkitys jokapäiväisessä liikenteessä.

Ja kansa maksaa. Kalliisti. On aika panna nastarenkaat maksulle kuten Norjassa. Ja kieltää kokonaan isoissa kaupungeissa!