



Vaihdoin kesärenkaat alle kolme päivää ennen sallittua, 27.2.2020. Vaihdoin protestina Etelä-Suomen lumettomalle "talvelle". Kulunut Etelä-Suomen "talvi", jossa ajaa yli puolet Suomen autoista ja väestöstä, on nastarenkailla rikkonut teitä ja katuja miljoonan tai kahden edestä, ja syytänyt ihmisten keuhkoihin asfalttipölyä tonnikaupalla. Kitkarenkailla ajavilta se on jatkuvilla plussakeleillä ja karkealla asvaltilla kuluttanut renkaita kahden tai kolmen talven edestä. Suomen talvirengasmääräykset ovat olleet vuosikymmeniä... sanonko mistä: pers--stä!

OLEN

ajanut nastattomilla talvet läpi vuodesta 1982. Ensin vanhoilla jäärata-kilpärenkailla, joista piikit oli vedetty pois. Niiden kumiaines oli kivikovaa, kuin puutapeilla olisi ajanut. Silloin Etelä-Suomessakin oli kunnan talvia. Pärjättiin. Olivathan paljon parempia kuin opiskelijavuosina rahapulan takia talvet läpi ajatut sileät Michelin X "Silestonet" 0,4-0,5 ilmanpaineilla liukuesteinä teräsvyöstä sivuille törröttävät rautalanganpätkät.

1980-luvun puolivälistä alkoi tulla kunnollisia kitkarenkaita eikä talvikelit enää aiheuttaneet hankaluuksia. Ei vaikka pääkaupunkiseudulla ja Salpausselän eteläpuolella on Suomessa eniten 0-kelejä ja vetisiä jääpintoja teillä eli kaikkein pahimpia juuri kitkarenkaille.

PAKKANEN

ja lumi ovat kitkarenkaiden ystäviä. Mitä enemmän pakkasta ja lunta, sitä parempia kitkarenkaat ovat nastarenkaksiin verrattuina.

Kitkarenkaiden, kuten myös nastarenkaiden, pahin vihollinen on plussakelit, karkea asfaltti ja 90 km/t ylittävät ajonopeudet. Pehmeä, joustava, hienojakoinen kumipinta kuluu tavallista nopeammin karkealla ja lämmitessään.

2010-luvulla kitkarenkaiden pito ja kulutuskestävyys ovat parantuneet huomasti. Samoin ”erikoistuminen” erilaisiin talvioloihin: pohjoismaisiin, keskieurooppalaisiin, alppimaiden talviin.

Continental

on hieman yllättäen johtanut kitkarengasteknologian kehitystä viimeksi kuluneina vuosina. Keski-Eurooppaan on tullut myös nk. all-season eli ympärivuotiset renkaat yhdistämään sekä talvi- että kesäkäytön lakimääräyksiä.

Michelin

on tänä keväänä vienyt kitkarenkaan taas tärkeän askeleen eteenpäin uudella X-Ice Snow kitkarenkaallaan. Sen tuotekehittelyssä on keskitytty pito-ominaisuuksien säilymiseen vähimmäisurasyvyyteen saakka. Lisäksi Michelin väittää antaneensa renkaalle 12 000 km kulutuskestävyyttä lisää. Rengas tulee myyntiin tulevana syksynä, jolloin kestävyysväitettä päästään todentamaan. Kuluneennakin renkaan pito on jo todistettu ensiesittelyssä alan toimittajille.

NASTARENGAS ON AIVOKASVAIN

On ainoastaan yksi keli talven sadoista, jolla nastarengas voittaa kitkarenkaan: nk. 0-kelin jäällä, jolla vielä ohut vesikelmu jään päällä. Silloin nastat pääsevät oikeuksiinsa – jos pääsevät...! Määräykset ovat vuosien varrella keventäneet ja lyhentäneet ja pienentäneet nastojen pistovoimaa niin, ettei niistä nykyisissä ylileveissä kulutuspinnoissa ole juuri enempää kuin muisto jäljellä. Kitkarenkaat ovat jokapäiväisissä olosuhteissa ajaneet nastarenkaiden ohi.

Kävi Oulussa tänä talvena sellainenkin, että nastarenkaisiinsa kuin pässi uskonut taksimies jäi kiinni jäiselle veden peittämälle pihalle neljän ulkopuolisen työntöavun varaan siinä, mistä lähdimme Ladillac Samaralla seitsemän talvea vanhoilla kitkarenkailla vaivattomasti isolle tielle.

Mitä pohjoisempaan menet Suomessa, sitä tiukemmin istuu varsinkin taksimiesten ja muiden ammatikseen ajavien aivoissa käsitys, ettei ilman nastoja pärjää. Se on kasvanut niin tiukasti aivoihin, ettei uskalleta edes kokeilla mitään muuta.

”TAKSILAKISEKOILU” UUSISTA RENGASMÄÄRÄYKSISTÄ

1.6.2020 tulevat uudet talvirengasmääräykset ovat, jos mahdollista, entistäkin enemmän pers--stä! Niiden kanssa kilpaile holtittomuudessa vain uudistettu taksilaki.

Uusien määräysten mukaan talven läpi saa aja kesärenkailla. Talvirenkaita pitää käyttää, jos "keli ja sää sitä edellyttävät." Lain vaatimus on kuin veteen piirretty viiva. Missään ei ole määritelty raja, milloin sää on sellainen, että pitää käyttää talvirenkaita. Ei edes, "kun tiellä tai sen reunassa on jäätä tai loskaa tai lunta tai huurua" kuten Ruotsissa ja Saksassa.

Suomessa lain tekijä – liikenneministeriö, Traficom, Väylävirasto ja viime kädessä säätäjä eduskunta – luottaa suomalaisen autoilijan järkeen.

Että sitä järkeä ei ole, osoittaa jo suhtautuminen talvirengasvalintaan, sokea usko nastarenkaisiin, yllälevien talvirenkaiden valintaan, talvikeleillä usein arvaamattomien raskaiden SUV-autojen myynnin kasvuun ilmastonmuutoksen keskellä, jne. Ja Jussi Poliisikon kentällä ratkaisisi tapaus tapaukselta, edellyttääkö keli talvirenkaita vai ei? Unohtakaa koko juttu!

Missä täysin sekoileva, epäonnistunut taksilaki edellä, sitä perässä Tieliikennelain uudet rengasmääräykset. Samasta lähteestähän ovat lähtöisin. Ensi kevät kertoo, kuinka monta ihmishenkeä sillä taas uhrattiin kelvottoman liikenneministeriömme alttarilla.