



On kuljettajia ja kuljettajia. Tuli Rosk'nRollilta kirje toukokuussa: Jäteauto ei mahdu kääntymään roska-astioittenne kohdalla. Ne tulee siirtää 400 m edemmäksi paikalle, jolla automme mahtuu kääntymään. Kiva patikoida 800 m päivässä roskapussien kanssa paikalle, jossa Rosk'nRollin uusi rattitaituri saa käännettyä. Semminkin kun kääntyminen on ennen aina onnistunut vanhalla paikalla.

- Kuljettajamme on kokenut ja taitava. On CE-ajokortti, vastattiin kun ihmettelin. Auto on sama kuin ennen.

Kuulkaa, sanoin, seuraavan kerran kun autonne tulee meille, antakaa minun kääntää jäteautonne. Minulla on CE-kortti. Sen jälkeen nuorelta jätekuskilta kääntyminen vanhalla paikalla onnistui.

Tämä tuli mieleen tammikuun viimeisenä,

kun Rehnin imuriauto, 3-akselinen mutta selvästi isompi ja pitemmällä akselivälillä kuin Rosk'nRollin, kääntyi roska-astioiden kohdalla ja peruutti pihaan. Ero oli vain siinä, että mökkitie oli aurausten jälkeen tuskin imuriauton levyinen ja kääntymispaikka puolta kapeampi. Hankiin oli puskettava, että mahtui kääntymään.

Ei Rehnin mies, n. 60-vuotias pitkän linjan kuljettaja,

Berndt Nordström

, puhunut halaistua sanaa kääntämisvaikeuksista roska-astioiden kohdalla. On näetsen eroa kuljetajissa ja kuljettajissa.

On renkaita ja renkaita.

Ennen oli Etelä-Suomessakin talvi ja hanki. Taksimiehet oppivat ajamaan kitkarenkailla. Kyyti oli pehmeää ja kitkat kulutettiin loppuun kesällä. Sitten seurasi monta "lumetonta" talvea perä

jälkeen. Taksit jatkoivat kitkoilla. Samalla vanhat väistyivä, kuljettajiksi tuli uusi nuori polvi.

Tänä talvena, kun on taas yli -20 pakkasia ja lunta ja hankea ja jäätäkin, kitkat ovat kadonneet taksien alta ja tilalle on tullut leveät nastoitettut "läskit". "Ne on kyllä turvallisimmat, kun on oikea kunnan talvi", alle kolmekymppinen nuori taksikuski opetti ammattilaisen äänellä.

Kunpa tietäisit, miten paljon järeämpiä nastat oli ennen, ajattelin, ja miten paljon kapeampia entiset "hakkapeliitat" kuin nyt. Ne leikkasivat lumen ja loskan läpi kuin sirkkeli ja nastat pistivät maahan saakka. Nyt ylileveät "läskit" ui lumen ja loskan päälle liirtoon eikä nyky-kevytnastoilla ole kuin vakuuttava ulkonäkö – jos sitäkään. Oikea kuski pärjää kitkoilla paljon paremmin tänään, mutta "huutokuskit" on tietty erikseen.

On ympärivuotisia renkaita ja on talvi- ja kesärenkaita.

Siinä missä suomalaiset "kaikkietävät huutokuskit" kiivailevat kitkoista ja nastarenkaista, isossa maailmassa on kehitetty renkaita, joilla ajetaan ympäri vuoden. Samoilla renkailla talven lumissa, jäällä ja polanteilla, ja kesäkuumalla paahdetaan menemään pitkälle toistasataa tuntikaupalla Euroopan läpi moottoriteillä. Ja ne kestävät sen – eivät sula alta kitkarenkaiden lailla kuin pyyhekumit!

Ympärivuotisia eli all-season renkaita on kehitetty Keski-Euroopassa ja alppimaissa jo vuodesta 2007. Niillä on jo pitkä ja vahva kehityshistoria takanaan. Vain - suomalainen ei hevin usko! Eikä ihan heti edes kokeile.

Me kokeilemme.

Auto, tekniikka ja kuljetus kokeilee nyt neljää voittajarengasta saksalaisen Auto Bildt lehden 30 eri valmistajan all-season renkaan vertailutestistä.

Toistaiseksi kokemukset ovat ylittäneet parhaimmatkin odotukset. Edessä on varmasti aika, jolloin samoilla renkailla ajetaan vuoden ympäri kaikissa keleissä Pohjolassakin.

Silloin suomalaiset automiehet ja huutokuskit vieläkin kinaavat nasta- ja kesärenkaiden välttämättömyydestä, renkaanvaihtoista, tuplavannesarjojen ja rengashotellien välttämättömyydestä.

Onneksi on kuskeja ja kuskeja, ja renkaita ja renkaita. Ja jatkuvaa kehitystä!