

Liirtorenkaalla menee liian lujaa...

Hyvää tarkoittava kertauskurssi nuorille ja muille kovavauhtisille

Nuoret liikkuvat aina vain enemmän mootoriajokeilla ja entistä vähemmän jalan ja polkupyörällä. Tästä kehityksestä voi hyvällä syyllä olla huolissaan. Vanhempien ja ystävien kannattaa kantaa huolta nuorten liikkumisvälineistä ja tietysti heidän asenteistaan. Asenteisiinkin voi vaikuttaa, mutta ainakin kannattaa tarkastaa minkälaisia renkaita ajokin alta löytyy. Turvavyön käyttöä onkin sitten jo vaikeampi kontrolloida.



Ajopeli liikkuu "ilmojen varassa"

Renkasiin pumpataan ilmaa niin paljon kuin on tarpeen. Mitä enemmän kuormaa sitä enemmän ilmaa. Ilman määrä mitataan painemittarilla. Oikeat rengaspaineet löytyvät käyttöohjekirjasta, usein myös polttoaineen täyttöpaikan kannesta. Liian pienet tai suuret rengaspaineet aiheuttavat renkaan epätasaisen kulumisen. Alhaiset paineet kuluttavat renkaita reunoilta, suuret paineet renkaiden keskiosaa. Väärillä paineilla renkaat kulumat nopeammin, ajominaisuudet heikkenevät ja renkaat joutuvat aikaisemmin vaihtoon. Lyhytikäiset renkaat ovat epätaloudellisia.

Millä nopeudella mutkaan?

Auton tiellä pysymisestä huolehtii kitka. Jos tulet mutkaan liian suurella nopeudella, pito ei riitä ja auto lähtee käsistä. Jos lähdet liikkeelle pyörät savuten tai jarrutat lukituilla pyörillä, menetät sivupidon ja kulutat rajusti renkaita. Kaarteissa kulutat aina eturenkaiden reunoja ja kiihdytysjutimisessa ja lukkojarrutuksissa renkaita muuten epätasaisesti. ABS ja luistonesto ehkäisevät epä-

tasaista kulumista ja parantavat ajoneuvon hallintaa. Mutkan ajonopeus määräytyy tiestä, mutkan muodosta kelistä ja renkaista.

Tunnista liirto ajoissa

Vesiliirto syntyy uusillakin renkailla melko alhaisilla nopeuksilla, jopa alle 80 km/h:ssa, kun on riittävästi vettä tiellä. Loppuun kuluneilla renkailla, joissa renkaiden urasyvyys on pari milliä, vesiliirtoon saatetaan joutua jo 60 km/h nopeuksilla. Vesitateissa ajetaan kuitenkin yleensä samoilla nopeuksilla kuin kuivalla tiellä, valitettavasti jopa ylinopeuksilla. Liirtoa pitää oikein harjoitella, mutta ei tiellä.

Sohjoliirto syntyy uusillakin renkailla vielä helpommin kuin vesiliirto, tottakai. Muutaman sentin sohjo nostaa renkaan irti tien pinnasta jo alhaisilla taajamanopeuksilla. Sohjoliirron oppii tunnistamaan heti ensimmäisten räntäsaateiden aikaan.

Liirtorengas ei kosketa tietä

Vesiliirrossa renkaat menettävät kokonaan otteen tiehen. Sohjo ja lumi eivät juuri poistu renkaan alta alhaisillakaan nopeuksilla. Renkaiden pito tietysti hävi-

ää kokonaan, eturenkaat eivät tottele ohjausta kunnolla eikä autolla voi jarruttaa tehokkaasti. Liirtoon joutuu sitä todennäköisemmin, mitä enemmän on vauhtia, mitä enemmän on väliainetta ja mitä enemmän renkaat ovat kuluneet sekä mitä leveämmät renkaat ovat.

Pidä liirrossa eturenkaat "kulkusuunnassa"

Liirrossa et voi paljonkaan ohjata tai jarruttaa. Ohjauspyörän kääntäminen on kevyttä. Sitä ei kuitenkaan pidä tehdä. Jos käännät rattia, etupyörät ovat vinossa kulkusuuntaan nähden. Ja jos silloin jomman kumman tai molempien etupyörien pito tiehen palautuu, auto lähtee siihen suuntaan, mihin suuntaan etupyörät oli käännetty. Pidon palaaminen on äkäinen. Kuljettaja ei ehdi tehdä mitään virheen korjaamiseksi. Auto menee joko tieltä pois tai vastaan-tulijoiden kaistalle riippuen, missä asennossa etupyörät olivat pidon palautumishetkellä.

Uusi renkaat ajoissa - kuluneilla harkiten

Loppuun kuluneissa renkaissa pitää olla kulutus-pintaa vielä vähintään 1,6

mm. Eräiden tutkimusten perusteella on selvinnyt, että onnettomuusriski 2-3 mm syvillä rengasurilla oli 20% pienempi kuin alle 2 mm:n urilla sekä, että 3-5 mm:n urilla oli 10% pienempi riski kuin 2-3 mm:n urilla. Vakavimmissa onnettomuuksissa nuorten autoissa on ollut huomattavan usein puutteita renkaissa. On ollut liian alhaiset rengaspaineet, loppuun kuluneet renkaat, renkaat ominaisuuksiltaan erilaisia, nastarenkaat heikkokuntoisia ja erityisesti renkaat keliin sopimattomia. Yleisin puute nuorten aiheuttajien autoissa oli keliin sopimattomat renkaat.

Liirron voit toki välttää

Edellä olevasta selviääkin, miten on hyvä ajaa vetisissä, sohjoisissa ja lumisissa olosuhteissa. Nopeutta pitää laskea uusillakin renkailla. Vettä, sohjoa ja lunta voi olla suomalaisilla teillä varsinkin kulumisurissa useita millijä, joten ajamalla korkeintaan kasikymppiä, kuluneemmillä vielä hitaammin, liirron voi välttää.

Älä hätäänny liirrossa

Jos jostakin syystä on joutunut liirtoon eli huomaa, että pito on kadonnut, ei saa hätäännyä eikä ainakaan kääntää rattia eikä jarruttaa voimakkaasti. Jalka pois kaasulta ja kytkin pohjaan. Jarrua voi pumpata. Kytkimen käytöllä estetään moottorin sammuminen siinä vaiheessa, kun pito palautuu.



Turvallisuusinsinööri
Matti Koivurova