

Renkaat paranevat, paljon työtä jäljellä

rengas

ratsia

Kesärengastutkimus 1997 – 2021 | Autonrengasliitto Ry



Kesärengastutkimus 2021

Tutkimustiivistelmä: Huono rengas tulee vastaan yhä harvemmin, mutta silti liian usein ————— 2

Rengasratsia: läpileikkaus suomalaisten renkaista ————— 4

Autojen määrä on kasvanut, renkaiden kunto parantunut ————— 6

Riskiryhmä ei tunne renkaitaan ————— 8

Miehet ja naiset ajavat yhtä hyvillä renkailla ————— 10

Kulunutta kesärengasta heikompi sateella on vain talvirengas ————— 12

Huonot renkaat ovat usein kuolonkolarissa mukana ————— 13



tutkimustiivistelmä

Huono rengas tulee vastaan yhä harvemmin, mutta silti liian usein

Vuodesta 1997 järjestetyn Rengasratsia-turvallisuuskampanjan aikana suomalaisten autojen renkaiden kunto on parantunut jokaisella mittarilla selvästi. Silti huonokuntoisilla renkailla ajaa edelleen liian moni ja vieläpä tietämättään, jolloin myöskään omien renkaiden puutteita ei osata kompensoida ajotavan muutoksella.

Suomalaisten autojen renkaiden kunto on pitkällä aikavälillä parantunut merkittävästi. Havainto käy ilmi vuodesta 1997 järjestetyissä Rengasratsia-turvallisuuskampanjan tutkimuksissa. Kun Autionrengasliitto, Liikenneturva ja poliisi järjestivät yhteisesti ensimmäisen Rengasratsian vuonna 1997, huonokuntoisilla renkailla ajoi 24,4 prosenttia kuljettajista. Vuoden 2021 otannassa huonokuntoisilla renkailla ajoi enää 8,5 prosenttia autoilijoista.

”Olemme kehityksestä todella iloisia. Uskomme, että vuosien asiallinen valistustyö on saavuttanut autoilijat ja samalla haluamme antaa suomalaiskuljettajille myös kiitosta siitä, että rengasturvallisuus otetaan tosissaan”, Autonrengasliiton puheenjohtaja Jarmo Nuora sanoo.

Liian moni ajaa huonoilla renkailla

Myönteisestä kehityksestä huolimatta rengasturvallisuudessa on edelleen myös paljon parannettavaa. Rengasratsian 2021 aikaan Suomeen oli rekisteröitynä 4 203 894 henkilö- ja pakettiautoa. Vaikka huonokuntoisia renkaita havaittiin vain mainitulla 8,5 prosentilla, numeroiksi muutettuna tämä merkitsee 357 331 ajoneuvoa.

”Määrä on edelleen liian suuri. Havaintojemme mukaan renkaiden huono

kunto kulkee käsi kädessä ajoneuvon ja usein myös ajotavan muiden puutteiden kanssa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta suuri kysymys on, miten kykenemme tavoittamaan tämän kuljettajaryhmän aiempaa paremmin”, Nuora sanoo.

Rengasratsiassa huonokuntoiseksi on luokiteltu rengas, jonka urasyvyys on 0–2 mm. Lain mukaan kesärenkaan urasyvyyden on oltava 1,6 mm, mutta rengastien perusteella jo alle 4 mm turvarajalla ajaminen vaatii määrällä kelillä erityistä varovaisuutta.

Oulun läänissä renkaista pidetään hyvää huolta

Vuoden 2021 Rengasratsia järjestettiin 19 eri paikkakunnalla viikolla 37 eli 13.–17. syyskuuta. Alueellisesti tulokset on vedetty yhteen viiden eri alueen mukaan: Etelä-, Itä- ja Länsi-Suomi, Lappi ja Oulun lääni.

Hyväkuntoisten renkaiden osuus oli suurin Oulun läänissä, missä hyväkuntoisilla renkailla ajoi 79,6 prosenttia autoilijoista. Myös huonokuntoisten renkaiden havainnot Oulun läänissä olivat alle keskiarvon, eli 5,8 prosenttia. Vähiten hyväkuntoisia renkaita (72,9%) oli Etelä-Suomessa ja eniten huonokuntoisia renkaita (9,6%) Länsi-Suomessa.

”Oulun alueella kuljettavat vaikuttavat tunnollisilta. Yleisesti ottaen voi-

daan kuitenkin sanoa, että alueelliset erot eivät olleet kovin merkittäviä, sillä erot olivat muutaman prosentin luokkaa.”

Hyvä rengaskunto tunnetaan ratin takana

Rengasratsian tutkimuspisteillä renkaita on tutkittu yleiskunto ja mitattu urasyvyys sekä rengaspaineet. Varsinaisen tutkimuksen ohessa kuljettajilta on kysytty arviota siitä, missä kunnossa oman auton renkaat ovat.

Rengasturvallisuuden näkökulmasta on huolestuttavaa, miten vastaukset jakaantuvat. Hyväkuntoisilla renkailla ajaneista peräti 87,4 prosenttia arvioi renkaidensa kunnan oikein. Sitä vastoin huonokuntoisilla renkailla ajavista renkaidensa kunnan osasi arvioida oikein vain 38,8 prosenttia kuljettajista.

”Havainto on huolestuttava siksi, että mitä huonommassa kunnossa renkaat ovat, sitä enemmän niiden puutteita pitäisi etenkin määrällä kelillä kompensoida muulla ajotavalla. Tämä ei ole mahdollista, ellei renkaidensa puutteista edes tiedä.”

YHTEYSTIEDOT

Autonrengasliitto
Jarmo Nuora, Kampanjapäällikkö
040 557 5690
jarmo.nuora@rengasnuora.fi

Poliisi
Heikki Kallio, Poliisitarkastaja
029 548 1556
heikki.kallio@poliisi.fi

Liikenneturva
Pasi Pohjonen, Tutkimuspäällikkö
020 7282326
pasi.pohjonen@liikenneturva.fi



Rengasratsia: läpileikkaus suomalaisten renkaista

Vuodesta 1997 järjestetyn Rengasratsia-turvallisuuskampanjan aikana suomalaisten autojen renkaiden kunto on parantunut jokaisella mittarilla selvästi. Silti huonokuntoisilla renkailla ajaa edelleen liian moni ja vieläpä tietämättään, jolloin myöskään omien renkaiden puutteita ei osata kompensoida ajotavan muutoksella.

Vuoden 2021 Rengasratsian tarkastuspisteille ajoi yhteensä 4244 autoa. Määrä on selvästi esimerkiksi ratsiahistorian huippuvuotta 2005 pienempi, jolloin Rengasratsiassa tarkastettiin peräti 14 921 auton renkaat.

Vaikka puhtaasti autojen määrällä mitattuna tarkastusmäärä on laskenut, tien päällä tarkastuspisteillä tapahtuva otanta on pysynyt edustavana. Absoluuttisen rengastiedon sijaan Rengasratsia luo selvän yleiskuvan siitä, millä tavalla suomalaiset teillä liikkuvat.

Autojen ikä näkyy tutkimusaineistossa

Eurooppalaisittain Suomessa ajetaan melko iäkkäillä autoilla. Suomalaisen auton keskimääräinen ikä on 12,6 vuotta, ja romutukseen autot poistuvat teiltämme keskimäärin vasta 22 vuoden iässä. Rengasratsiat noudattelevat hyvin yleistä tietoa suomalaisen autokan-

nan demografiasta: ylivoimaisesti suurin osa eli 42,2 tarkastetuista autoista oli iältään yli 12-vuotiaita.

Tämä merkitsee sitä, että auton alla on ehditty ajaa loppuun jo useampikin rengassarja. Yleisenä havaintona voidaan sanoa, että suomalaiset pitävät autoistaan hyvän huolen. Vaikka ajoneuvot ikääntyvät, renkaiden merkitys turvavarusteena ja halpana henkivakuutuksena on alettu ymmärtää yhä paremmin. Kun Rengasratsian alkaessa vuonna 1997 tarkastetuista autoista

joka neljäs (24,4 %) ajoi huonokuntoisilla kesärenkailla, vuoden 2021 tarkastuksessa sakkorajan tuntumassa olevilla renkailla ajoi harvempi kuin joka kymmenes autoilija.

Uskomme, että vuosien tinkimätön ja näkyvä valistustyö renkaiden turvallisuusvaikutuksesta on näytellyt myönteisessä kehityksessä suurta roolia. Samalla haluamme kiittää suomalaisia autoilijoita siitä, että tärkeät opit on myös sisäistetty hyvin. Liikenteestä tehdään turvallista vain yhdessä.

Rengasratsia 1997 – 2021

Autorenkassliitto, Liikenneturva ja poliisi ovat järjestäneet liikenneturvallisuukskampanja Rengasratsian vuodesta 1997 lähtien pois lukien vuodet 2011, 2013, 2015, 2017 ja 2020, jolloin kampanjat toteutettiin tiedotuspainotteisesti ilman laajamittaisia rengasratsioita.

Vuoden 2021 Rengasratsia järjestettiin 13.–17.9. Tuolloin 19 eri paikkakunnalla tutkittiin 4244 auton renkaat.

Kampanjaviikon aikana pyritään saamaan edustava otos henkilö- ja pakettiautoja liikennevirrasta poliisin ohjauksella.

Tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista, mutta käytännössä kaikki autoilijat siihen suostuvat. Ratsian ohessa poliisi tekee myös muuta liikennevalvontaa.

Renkaiden kuntoluokitus

Rengasratsiassa renkaat luokitellaan urasyvyyden mukaan seuraavasti:

- Huono, 0-2 mm
- Tyydyttävä, 3-4 mm
- Hyvä 5-8+ mm

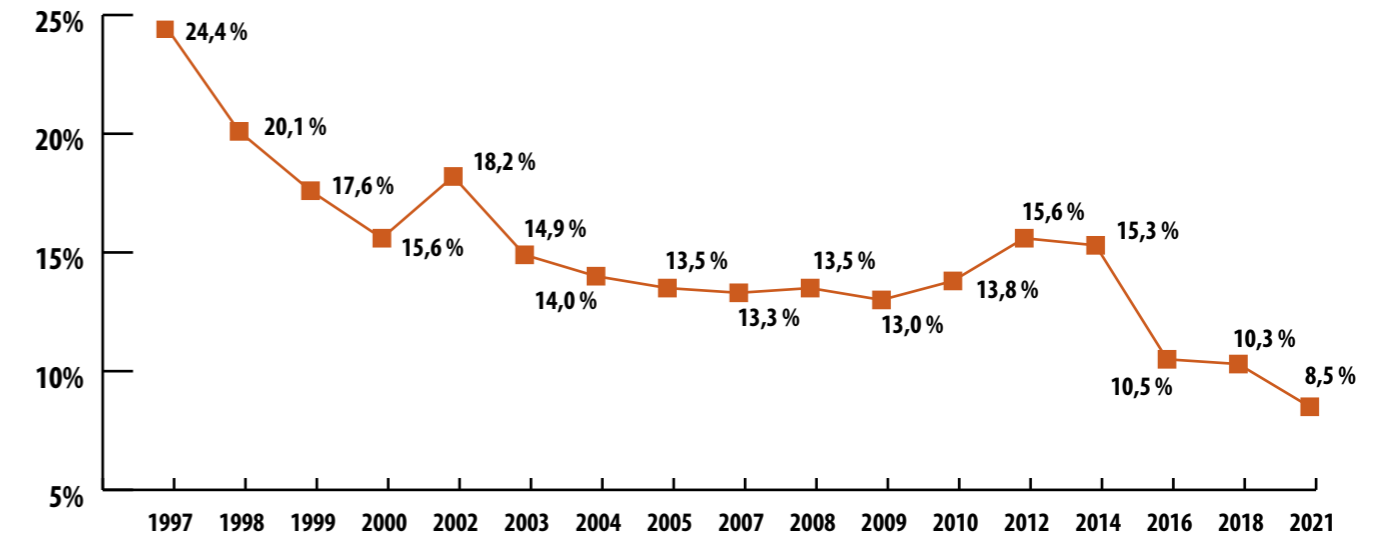
Ajoneuvon renkaat luokitellaan huonokuntoiseksi yhden millin mittaushetken vuoksi silloin, kun sen huonokuntoisimman renkaan urat ovat alle 2,5 mm.

Lisäksi renkaat on jaoteltu yleisen 4 mm turvasyvyyden mukaan:

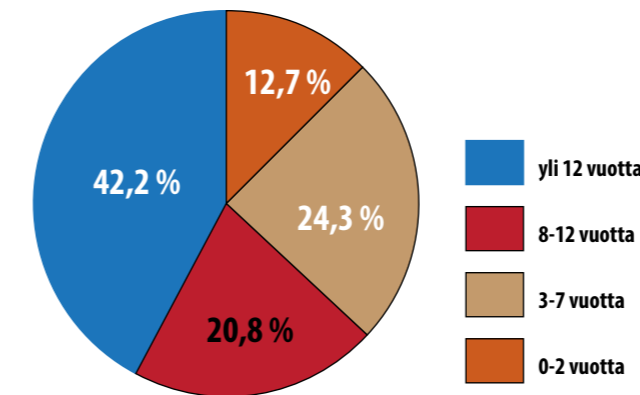
- Huono 0-4 mm
- Turvasuosituksen mukainen 5-8+ mm

Kesärenkaiden kuntokehitys ja tutkimusmäärät Rengasratsioissa

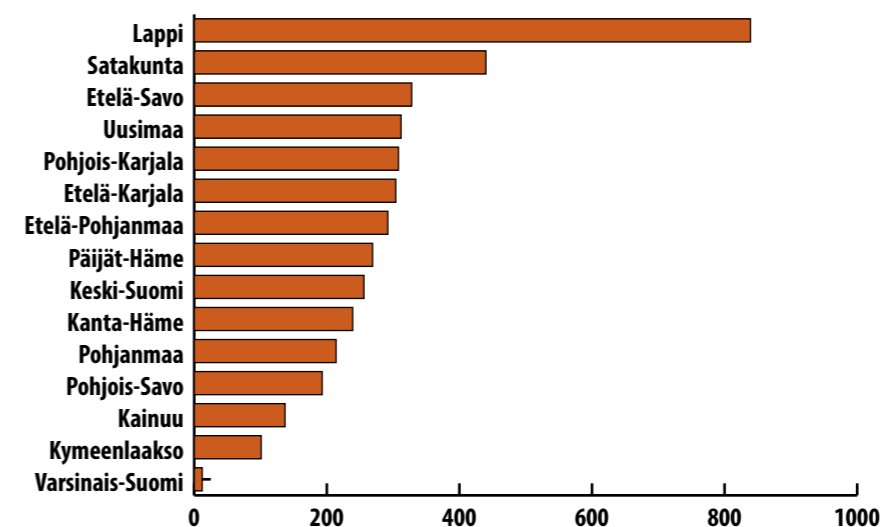
Kesärenkaiden kuntokehitys Rengasratsioissa 1997 – 2021



Tarkastettujen autojen ikäjakauma Rengasratsiassa 2021



Tarkastetut autot maakunnittain Rengasratsiassa 2021



Tarkastettujen autojen määrä 1997 – 2021

1997	11 348
1998	12 140
1999	12 282
2000	13 663
2002	13 020
2003	14 286
2004	13 521
2005	14 921
2007	13 191
2008	14 052
2009	13 056
2010	11 865
2012	11 760
2014	8 844
2016	8 748
2018	5 948
2021	4 244
Yhteensä	196 889



Autojen määrä on kasvanut, renkaiden kunto parantunut

Suomalaiset pitävät jatkuvasti renkaistaan yhä parempaa huolta. Kun aloitimme Rengasratsiat vuonna 1997, Suomessa oli rekisteröitynä noin 2,17 miljoonaa autoa. Viime vuoteen tultaessa ajoneuvojen määrä oli kaksinkertaistunut noin 4,2 miljoonaan henkilöautoon.

Tutkimuksemme aikana elintaso on suuressa mittakaavassa Suomessa nousut: yhä useammalla on ollut varaa hankkia auto, ja monessa perheessä etenkin kasvukeskusten ulkopuolella käytetään kahta tai useampaakin autoa. Samalla huonokuntoisten renkaiden osuus on laskenut mainitusta neljänneksestä alle kymmeneen prosenttiin. Toisin sanoen kasvava kiinnostus autoiluun on näkynyt myös kasvavana kiinnostuksena renkaista huolehtimiseen.

4 mm turvasuositus tunnetaan nykyisin hyvin

Kun olemme tehneet suomalaisille autoilijoille kuluttajatutkimuksia, lähes puolet vastaajista on ilmoittanut ajavansa "renkaansa loppuun". Tällä tarkoitetaan sitä, että renkaalla ajetaan niin kauan, että kesärenkaan pääurat saavuttavat lain edellyttämän 1,6 mm syvyyden. Sen jälkeen rengas on laiton, ja poliisi voi kirjoittaa siitä liikennevirhemaksun tai sakon tapauksen vakavuudesta riippuen. Halu kuluttaa renkaat loppuun on ymmärrettävä, sillä moni ajattelee tämän olevan materiaalihokkuuden, ympäristön ja myös oman talouden kan-

nalta perusteltua. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tilanne ei kuitenkaan ole näin yksiuotteinen. Kun uraa on jäljellä 1,6 mm, rengas on kylläkin vielä nipin napin laillinen, mutta sen turvallisuusominaisuudet ovat alkaneet heiketä tuhansia kilometrejä aikaisemmin.

Rengastesteissä on havaittu, että renkaan pääurien vedenjohtamisominaisuudet heikkenevät merkittävästi urasyvyyden saavuttaessa 4 mm. Tätä on pidetty pitkään niin sanottuna turvarajana: sitä paremmat urat poistavat vettä tehokkaasti auton ja tienpinnan välistä, mutta sitä matalammilla urilla on märällä sadekeleillä noudatettava äärimäisen suurta varovaisuutta.

Sadekeleillä renkaihin tarvitaan kunnon urat

Hyvä esimerkki on syksyllä tyypillinen sadekeleli. Vielä kelvöllisillä, 4 mm syvillä urilla auto pysähtyy vetisellä asfaltilla 80 km/h nopeudesta 27,9 metrin matkalla, mutta lähes sakkorajalla olevilla 2 mm urilla samasta vauhdista jarrutusmatka kasvaa 37,7 metriin.

Varovaisuutta ja nopeuden sovittamista vallitseviin olosuhteisiin tarvitaan tosin myös uusilla renkailla ajattaessa, mutta mitä heikommassa kunnossa renkaat ovat, sitä helpommin ja sitä pienemmistä virheistä syntyy kohtalokkaita vaaratilanteita.

Myös turvasuosituksen osalta turvallisuuteen liittyvät viestit näyttävät tavoitaneen kuljettajat kiittävästi. Kun rengasratsian alkutaipaleella vuonna 1997 turvasuosituksen mukaiset renkaat oli vain 54,5 prosentilla, viime vuonna osuus oli koko Rengasratsian mittaushistorian paras.

Turvasuosituksen mukaiset renkaat löytyivät jo kolmella autolla neljästä (75,5%). Samalla ajanjaksolla kesärenkaiden keskimääräinen urasyvyys oli kasvanut 4,56 millimetristä 5,11 millimetriin.

Talvirenkaat loistavat nyt pois- saolollaan

Vastaavasti syyskuun oloihin täysin värirenkaiden eli talvirenkaiden osuus oli pudonnut vuoden 2007 noin 9,7 prosentista 3,1 prosenttiin. Tieturvallisuuden näkökulmasta erityisesti talvirenkaiden havaintomäärän radikaali muutos on ilahduttava asia.

Rengastestien perusteella kulunutkin kesärenkas toimii lämpimän ajan kohteissa olosuhteissa pito-ominaisuuksiltaan hyväkuntoista nastatonta talvirengasta eli niin sanottua kitkarengasta paremmin. Renkaat on valittava vuodenajan mukaan.

Paine-erot ovat tasoittuneet vuosien saatossa

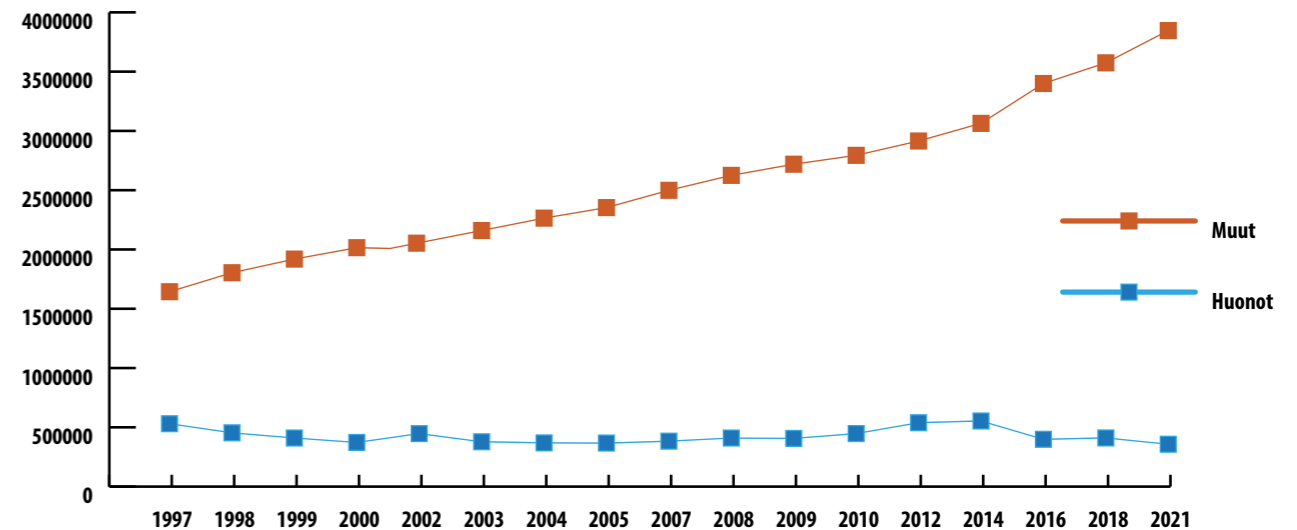
Talvirenkaiden ohessa vuodesta 2007 lähtien Rengasratsiassa on myös raportoitu rengaspaineista suurten painerojen osuus. Myös paine-eroissa suunta on oikea. Vuonna 2007 suuret paine-erot havaittiin yhtä suurella osuudella autoista kuin vuonna 2021 (5,8%), mutta yleisellä tasolla vuosien 2009 – 2014 noin 8,9 ja 10 prosentin välillä liikkuneista osuuksista on tultu reippaasti alapäin.

Ympäristön ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta havainto on ilahduttava. Suuret paine-erot kuluttavat renkaita epätasaisesti ja lyhentävät rengassarjan käyttöikää sekä tekevät auton ajokäytöksestä epävakautta; perusteita paine-eroille ei ole.

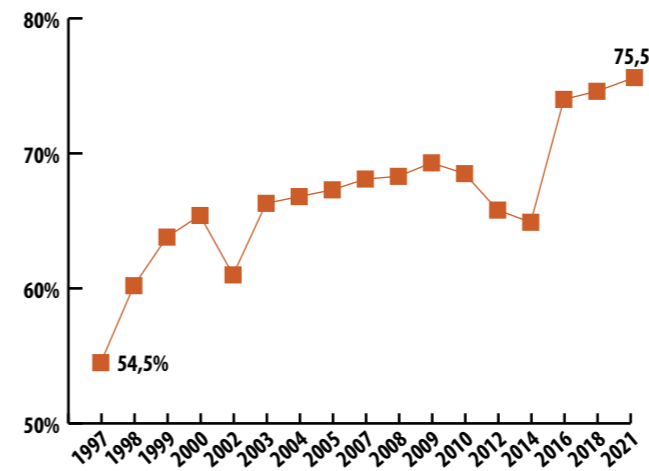
Paine-eroja tarkasteltaessa esiin nousee myös autokannan tekninen kehitys. Ratsiahavaintojen perusteella joka viidennellä autolla oli rengaspaineanturit, jotka omalta osaltaan auttavat kuljettajaa havaitsemaan muuttuneet rengaspaineet. Pääsääntöisesti anturit löytyvät kahden nuorimman eli 0–7-vuotiaiden autojen ikäryhmistä.

Kesärenkaiden kuntokehitys ja tutkimusmäärät Rengasratsioissa

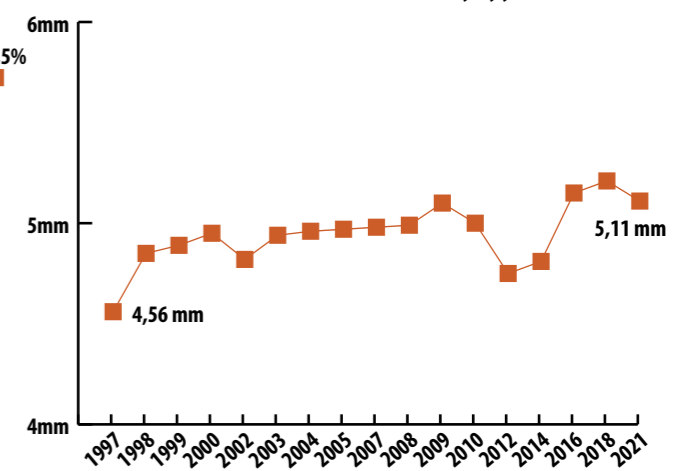
Autokannan ja huonokuntoisten renkaiden määrien kehitys 1997 – 2021



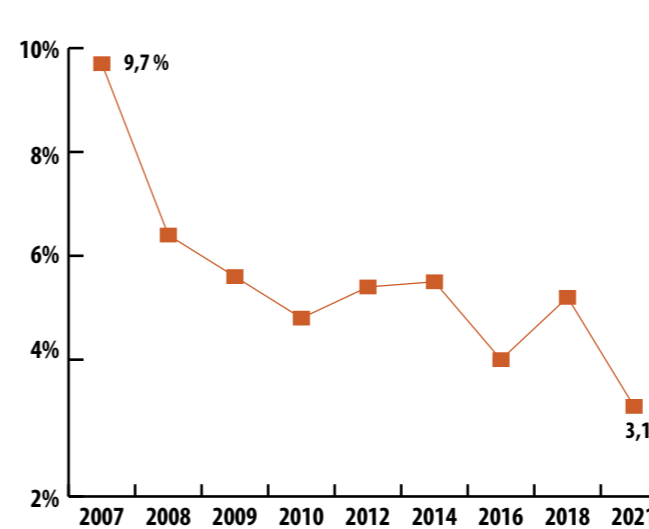
Turvasuosituksen mukaiset renkaat 1997 – 2021



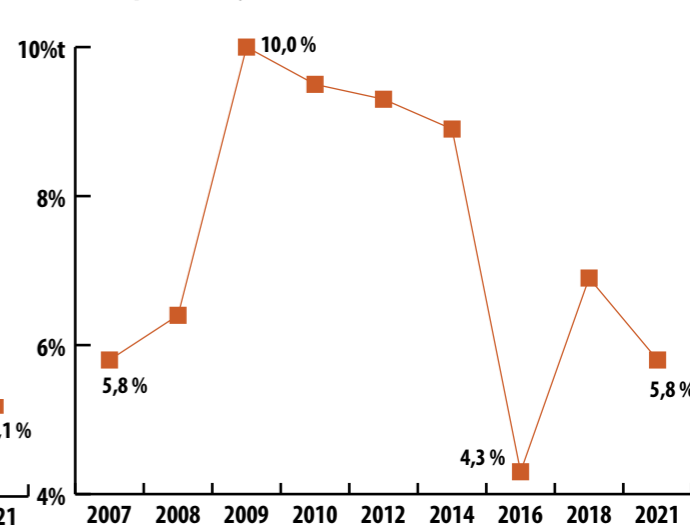
Kesärenkaiden keskimääräinen urasyvyys 1997 – 2021



Talvirenkaiden osuus mittauksissa 2007 – 2021



Suurten paine-erojen osuus 2007 – 2021



Riskiryhmä ei tunne renkaitaan

Vaikka rengaskehitys ratsiavuosien aikana on pääosin ollut myönteistä, suuri huolenaihe nousee esiin vastaajien omien renkaiden tuntemuksessa. Viimeisimmässä Rengasratsiassa vain hieman yli puolet autoilijoista osasi arvioida renkaidensa kunnan oikein.

Lain edellyttämä 1,6 mm urasyvyys on ehdoton sakkoraja, jolloin kuitenkin renkaan märkäpito-ominaisuudet ovat jo heikentyneet merkittävästi. Ajotapaa ja nopeutta sovittamalla puutteita on

mahdollista paikata. Se kuitenkin edellyttää, että kuljettajan on tiedettävä, missä kunnossa auton renkaat ovat.

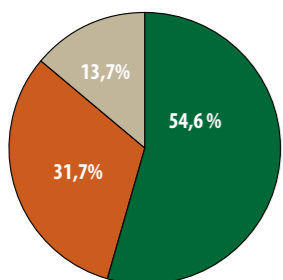
Huonot renkaat, huono rengastuntemus

Havainnot olivat murheellisia erityisesti ryhmässä, jonka renkaiden kunnossa olisi muutenkin petrattavaa: huonorenkaisilla autoilla ajavista renkaidensa huonon kunnan osasi tunnistaa vain 38,8 prosenttia vastaajista. Toisin sanoen kuusi kymmenestä huonoilla renkailla ajavasta kuljettajasta ei tunnista tilannetta itse. Tämä merkitsee sitä, että he eivät myöskään voi kompensoida renkaidensa puutteita ajotavalla.

Kun renkaat olivat hyväkuntoiset, osumatarkkuus parani. Voi olla, että uuden auton hankinta tai edelliset rengaskaupat olivat tuoreina mielessä, sillä tästä ryhmästä peräti 87,4 prosenttia osasi arvioida renkaidensa kunnan oikein.

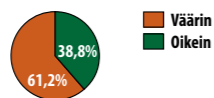
Kuljettajien arviot renkaiden kunnosta

Kaikkien kuljettajien arviot renkaiden kunnosta

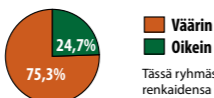


Väärin Oikein EOS

Huonoilla renkailla ajavat 2021

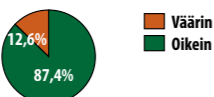


Tyydyttävillä renkailla ajavat 2021



Tässä ryhmässä 64 % arvioi renkaidensa kunnan huonomaksi kuin se todellisuudessa oli.

Hyvillä renkailla ajavat 2021



Miehet ja naiset ajavat yhtä hyvillä renkailla



Rengasratsiassa tuloksia on analysoitu myös kuljettajan sukupuolen mukaan. Pienet erot on kaivamalla kaivettava esiin. Miesten osuus on hyväkuntoisilla renkailla ajavien ryhmässä aavistuksen naisia suurempi, mutta vastaavasti huonokuntoisilla renkailla ajavien ryhmässä naisten osuus on hienokseltaan miehiä pienempi.

Johtopäätöksenä ei ole liioiteltua sanoa, että Suomessa naiset ja miehet ajavat aivan yhtä hyvä- tai huonokuntoisilla renkailla. Jos eroja haluaa löytää, niitä on helpommin löydettävissä ajoneuvokategorioista.

Koko ajoneuvokannassa kehitys on ollut myönteistä. Erityisen hyväkuntoisilla renkailla ajavat pakettiautot, joista hyväkuntoiset renkaat oli 82 prosentilla (henkilöautoissa 74,5) ja huonokuntoiset renkaat oli vain 5,7 prosentilla (henkilöautot 8,9).

Mitä uudempi auto, sitä paremmat renkaat

Suurimmaksi osaksi pakettiautot ovat ammattiajossa. Hyvän rengaskunnon taustalla näkyvät esimerkiksi kunnossapitoa edistävät leasing-rahoitukset sekä kasvanut ymmärrys siitä, että työnteki-

jät tarvitsevat hyvät ja turvalliset työvälineet, jollainen monelle juuri autokin on.

Ajoneuvojen ikä korreloi vahvasti huonon rengaskunnon kanssa. Mitä vanhempi auto, sitä useammin renkaiden kunto on huono. Kääntäen on kuitenkin todettava, että myös rengaskunnonaltaan heikoimmassa eli yli 12-vuotiaiden autojen ryhmässä yhdeksällä autolla kymmenestä renkaat ovat tyydyttävät tai hyvät.

Hieman ei-yllätyksellisesti tilanne on paras 0-2-vuotiaiden autojen ikäryhmästä, josta huonorenkaisia autoja oli vain 3,5 prosenttia. Tilanne on siinä mielessä luonnollinen, että harva ehtii ajaa kahdessa vuodessa renkaitaan loppuun.

Osaltaan jopa yllättävän suurta 3,5 prosentin osuutta voi selittää uusissa autoissa yleistyneet sähkö- ja hybridiautot, joiden tehokkaan ja vääntöriikkaan voimalinjan on havaittu kuluttavan renkaasta aavistuksen polttomootoriautoja nopeammin.

Näkemyksen puolesta puhuu se, että vertailuvuonna 2018 vastaavassa ryhmässä huonokuntoisten renkaiden osuus oli vain 2,4 prosenttia. Tulevien vuosien Rengasratsiat näyttänevät kehityksen valossa, onko oletettava oikea.

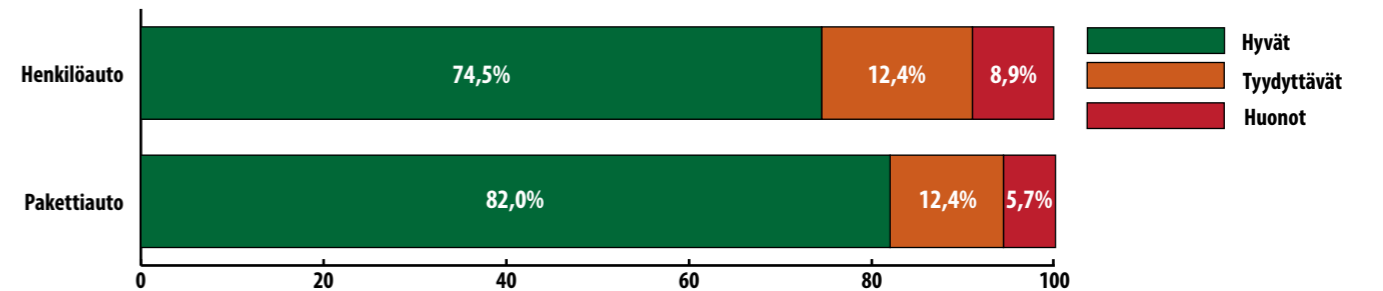
Oulun läänissä pidetään renkaista huolta

Alueellisesti tutkimuspaikkakunnilta hyväkuntoisia renkaita havaittiin Oulussa, missä hyväkuntoisilla renkailla mittauspisteelle ajoi 79,6 prosenttia autoilijoista. Heikoimmin menestyi Etelä-Suomi, missä hyväkuntoiset renkaat oli 72,9 prosentilla kuljettajista.

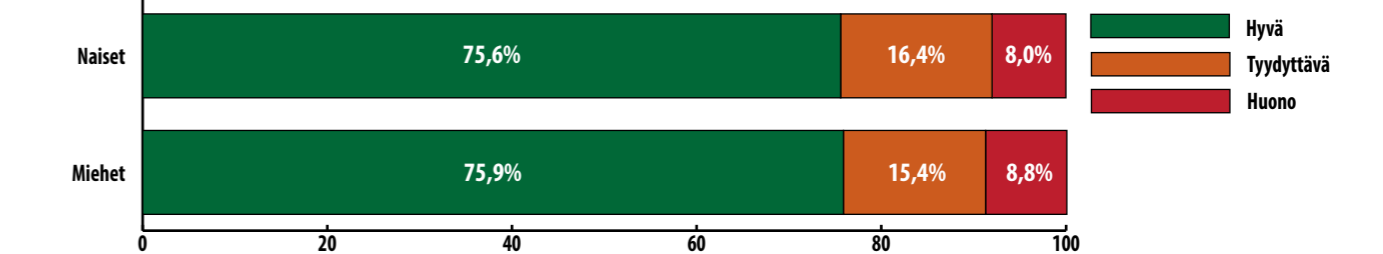
On kuitenkin huomattava, että erot ovat sen verran pieniä, ettei alueellisten erojen korostaminen niiden perusteella ainakaan ilman lisätutkimusta ole mielekästä.

Autotyypin, kuljettajan sukupuolen, auton iän ja maantieteen vaikutukset

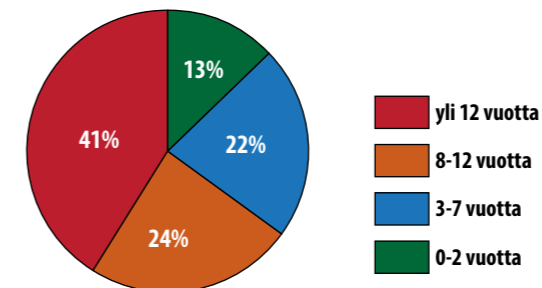
Rengaskunto eri henkilö- ja pakettiautoissa



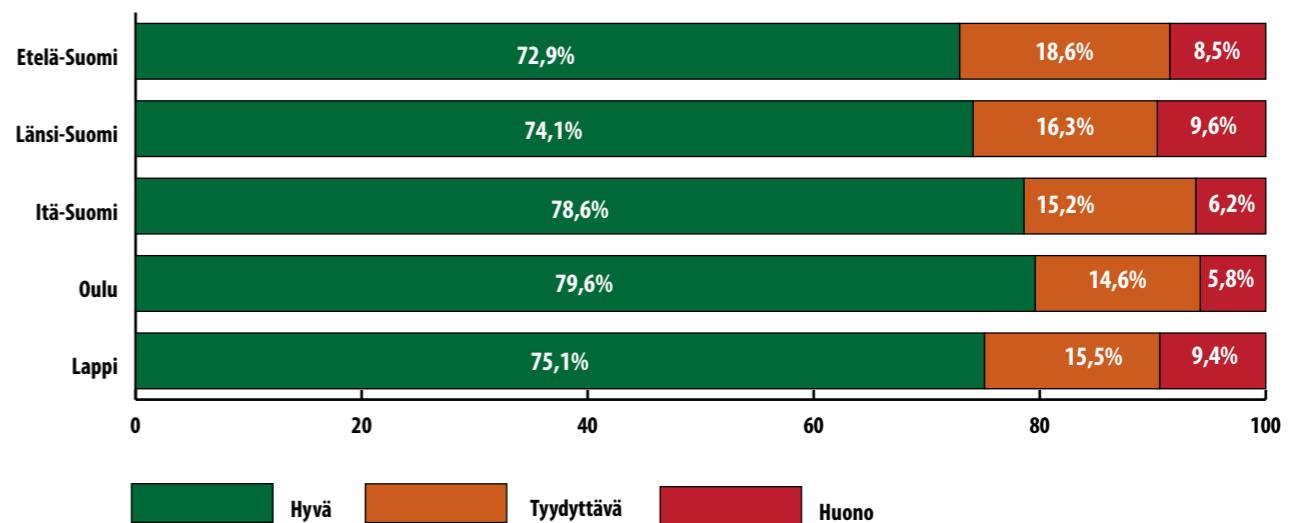
Rengaskunto nais- ja mieskuljettajilla



Huonorenkaiden autojen osuus eri ikäisissä autoissa



Renkaiden kunto lääneittäin



Kulunutta kesärenngasta heikompi sateella on vain talvirengas

Vuonna 2016 autoilun erikoislehti Tekniikan Maailma teki sadekelitestin, jossa lehti testasi eri rengastyypin toimintaa sadekelillä. Testin huomiot olivat selvät: loppuun ajetuilla renkailla sekä väärän vuodenajan renkailla jarrutusmatkat, vesiliirron vaara ja onnettomuusriski kasvavat huomattavasti.

Arvostetun Tekniikan Maailma -lehden sadekelitestin keskeisimpiin huomioihin kuului se, että vesiliirto voi yllättää alhaisillakin nopeuksilla. Kuluneilla kesärenkailla vesiliirtoon voi hyvin joutua kaupunkien pääväylillä ajettavassa 70 km/h nopeudessa.

Samalla myös jarrutusmatkat pitelevät. Kuluneilla kesärenkailla vauhtia on jäljellä vielä 45 km/h samassa kohdassa, jossa auto olisi jo pysähtynyt uusilla kesärenkailla.

Talvirenkaita ei kesällä pidä käyttää

Testattaessa vastaavalla tavalla nastatonta talvirengasta eli tuttavallisemmin "kitkarengasta", tulokset olivat selvät. Pohjoisiin olosuhteisiin tarkoitettu nastaton talvirengas ei pärjää sadekelillä edes huonokun-

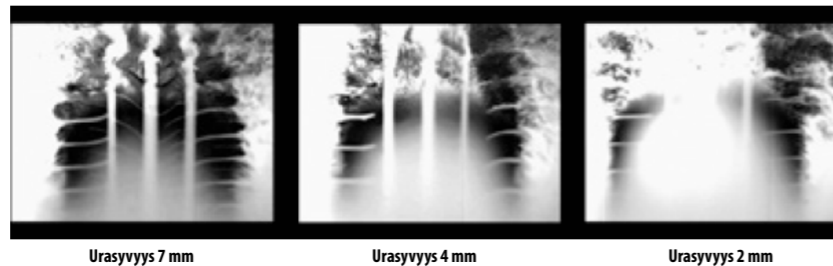
toiselle kesärenkaalle. Testi tukee sano-
maa siitä, että renkaiden on oltava hyvä-
väkuntoiset, ne on valittava aina kelin ja
vuodenajan mukaan. Nykyisen tieliiken-
nelain myötä kuljettajan vastuu oikeas-
ta rengastuksesta on kasvanut entises-
tään.

"Talvirenkaissa on pyritty mahdolli-
simman hyvään jää- ja lumipitoon, mikä

on rengastekniikan lainalaisuuksien pa-
kottamana väistämättä pois märän ke-
lin pidosta. Lainsäätäjien olisikin syytä
vakavasti harkita myös nastattomien
talvirenkaiden käyttökieltoa kesällä",
testin Tekniikan Maailman kanssa to-
teuttaneen Test World Oy:n Jukka Antila
totesi loppupäätelmänä.

Pitävätkö sinun tassusi myös märällä?

Urasyvyyden vaikutus veden poistumiseen renkaan alta



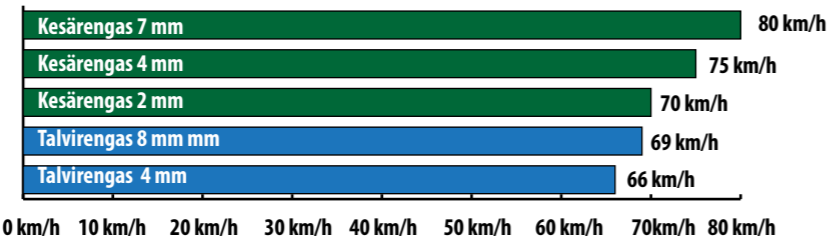
Urasyvyyys 7 mm

Urasyvyyys 4 mm

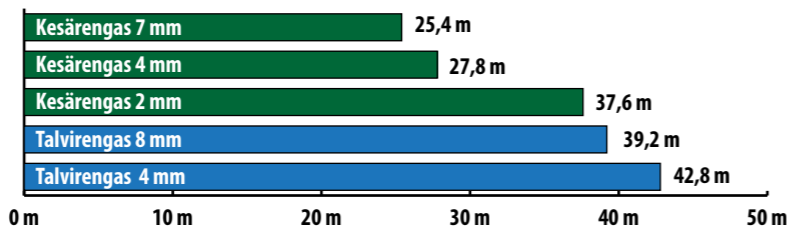
Urasyvyyys 2 mm

Renngas pitää auton tiessä. Mitä vähemmän urat kuljettavat vettä renkaan alta pois, sitä vähemmän renkaalla, ja näin ollen myös autolla, on kosketuspintaa tiehen. Suurnopeuskuvat osoittavat, miten hyvin tai huonosti erilaiset urasyvytydet johtavat vettä renkaan alta pois 80 km/h nopeudessa, kun lasilevyllä on 6–7 mm nestettä. Mitä isompi tassu on, sitä paremmin se pitää!

Eri rengastyypin vesiliirtonopeudet suoralla tiellä 6 mm vedensyvyydellä



Eri rengastyypin jarrutusmatkat märällä 80 km/h -nopeudesta 5 km/h -nopeuteen



Huonot renkaat ovat usein kuolonkolarissa mukana

Renkaiden kunnosta, riittävästä urasyvyydestä ja oikeasta, vuodenaikaan sopivasta rengastuksesta huolehtimiselle on yksi ja tärkeä syy. Renkaat ovat turvaväiden ohessa auton tärkein yksittäinen turvavaruste. Hyvät renkaat auttavat pitämään auton tiessä.

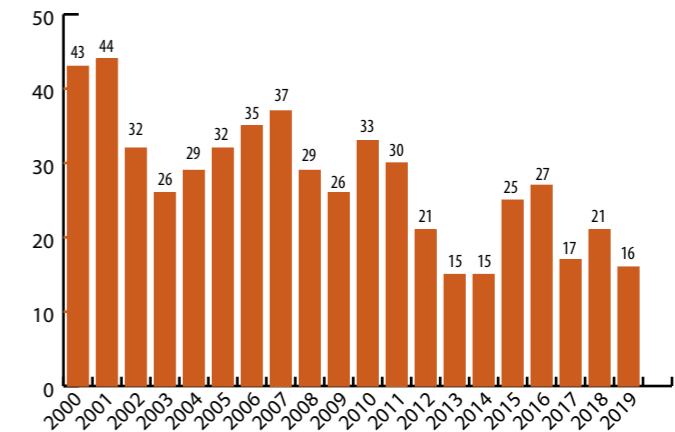
Valitettavasti kaikki eivät kuitenkaan huolehdi renkaistaan, ja se näkyy myös onnettomuuksissa. Onnettomuuksien syytä tutkivan ja tilastoivan Onnettomuusinstituutin mukaan erilaiset renkaisiin liittyvät puutteet, kuten kuluneisuus ja ajokeliin sopimattomuus, ovat myötävaikuttaneet vuosittain keskimäärin 27 kuolemaan johtaneen onnettomuuden syntyyn.

Tämä merkitsee karkeasti sanottuna sitä, että puutteelliset renkaat ovat mukana joka seitsemännessä kuolemankolarissa. Usein puutteet renkaissa ja auton muissa turvavarusteissa kulkevat käsi kädessä riskialttiin ajotavan kanssa – ei tietenkään aina. Renkaista onnettomuuksien syinä on huomattava myös se, että joskus huonot renkaat vain sattuvat olemaan ikään kuin matkassa mukana, vaikka onnettomuuden primääri syy olisi jokin aivan muu, tai jopa huonorenkaisen auton kuljettajasta täysin

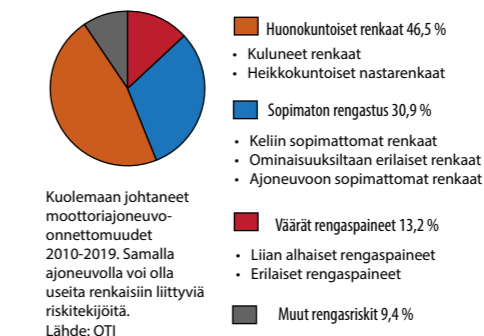
Syyt onnettomuuksien taustalla

Renkaiden osuus kuolemankolareissa 2000 – 2019

Tutkijalautakuntien tutkimat tieliikenneonnettomuudet 2000–2019. Henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamat kuolonkolarit, joissa aiheuttajalla todettu jokin rengasriski. Mukana myös kevyen liikenteen onnettomuudet (Lähde: OTI)



Rengasriskien jakauma



Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet 2010-2019. Samalla ajoneuvolla voi olla useita renkaisiin liittyviä riskitekijöitä. Lähde: OTI

Ajoneuvotekniset riskitekijät

Ajoneuvoteknisistä riskitekijöistä yleisin on renkaat, joiden osuus on

49,9 %

seuraavaksi yleisimpiä ovat viat ajoneuvojärjestelmässä, jonka jälkehen tulevat kiihtyvyys, jarrutettavuus, veto ja välitys, ohjattavuus, jousitus sekä muut riskit.

riippumaton. Onnettomuusinstituutin mukaan samalla kuitenkin joissakin kolareissa nimenomaan renkaiden puutteet ovat olleet hyvinkin merkittävä riskitekijä.

Rengasriskit vähentyneet 20 vuodessa selvästi

Renkaiden vaikutus onnettomuuksiin laski vuoden 2000 tasosta (43 kappaletta) noin kolmasosaan (16

kappaletta) vuoteen 2019 tultaessa. Taustalla vaikuttaa todennäköisesti ahkera valistustyö rengasturvallisuuden merkityksestä, jonka autoilijat ovat sisäistäneet hyvin.

Samalla myönteisen kehityksen keskellä on huomattava, että teillämme tapahtuu edelleen vuosittain liian suuri määrä sellaisia kuolemaan johtavia onnettomuuksia, joissa ainakin yksi riskitekijä olisi poistettavissa helposti, eli vaihtamalla autoon turvalliset renkaat.

Autonrengasliitto Ry on toteuttanut vuodesta 1997 lähtien lähes joka syksy yhdessä Poliisin ja Liikenneturvan kanssa Rengasratsia-liikenneturvallisuuskampanjan. Rengastietouden jakamisen ohessa kampanjan aikana on kerätty kattava aineisto suomalaisten autoilijoiden renkaiden kunnosta. Tämä Kesärenkastutkimus 2021 -raportti on täydennetty viimeisillä, vuoden 2021 Rengasratsian yhteydessä kerätyillä tutkimustuloksilla. Voimme olla iloisia siitä, että koko 25 vuoden tutkimusjakson ajan suomalaiskuljettajien renkaiden yleiskunto on parantunut selvästi ja vuodenajan mukainen oikea rengastus yleistynyt. Samalla valistustyötä riittää edelleen: yli 350 000 autoa ajaa teilläämme huonokuntoisilla renkailla, mutta suurin osa niiden kuljettajista ei tunnista renkaidensa puutteita itse.



Poliisi | Liikenneturva | Autonrengasliitto

