

Renkaankierrätys

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti

2 • 2011



Tehokasta renkaankierrätystä Euroopassa • Tanatie sai uuden pinnan • Kestävät kiekot
• Rengasratsia-kampanja 2011 • Varmista turvallinen ajo • Joulupukki pulassa

Voimamiehen puhetta



Tehdään Goljatista granulaattia.

Kahden miehen korkuiset, hirviömäiset työkonerenkaat painavat tuhansia kiloja, maksavat 25.000 euroa kappale ja kestävät raskaan kaivosdumpperin alla vain puoli vuotta. Tämän jälkeen matka jatkuu **lavetilla kierrätykseen**. Arvokas järkäle saa uuden muodon Kuusakosken käsittelyssä. Osa terminaaliin tulevasta massasta rouhitetaan hienojakoiseksi **rengasrakeeksi, granulaatiksi**, osa leikataan rengasrouheeksi ja osa työstetään muulla tavalla. Grammaakaan ei heitetä hukkaan.

Suomessa miltei 100%

Käytännössä lähes kaikki ajokelvottomat renkaat kerätään meillä vuosittain kierrätykseen ja uusiokäyttöön. Käyttökohteita on useita ja uusia etsitään aktiivisesti. **Uusiokäyttöaste maassamme on maailman korkeimpia.** Yhteensä yli **viisisataakuusikymmentätuhatta tonnia** arvokasta mustaa raaka-ainetta on jo saatu Suomen Rengaskierrätyksen kautta takaisin järkevään käyttöön – säästämään rahaa ja korvaamaan uusiutumattomia luonnonvaroja.



SUOMEN
RENGASKIERRÄTYS

www.rengaskierratys.com



Vuosi vierähtänyt ja pito parantunut

Tulin reilu vuosi sitten vetämään Suomen Rengaskierrätystä. Oppikuukaudet ovat panneet kalenterin kovalle, kulutuspintaa on hävinnyt niin kengistä kuin renkaistakin. Alan ymmärrystä olen saanut sekä käytännössä että teoriassa. Uskoin, että kahdeksantoista vuoden kokemus metallin kierrätyksessä olisi lyömätön etu. Vaan uudet kuviot ovat yllättäneet päivittäin.

Kuluva vuosi on ollut renkaiden kierrätyksessä erittäin hyvä. Olemme viimevuotista keräyskertymää edellä noin 20 prosenttia. Se enteilee kii-reistä loppuvuotta. Myös renkaiden hyötykäyttöä kehitetään vauhdilla. Työn alla on mm. tärinävaimennusta, maasuodattamoa ja useita erilaisia pinnoitteita. Niistä kuullaan pikapuoliin.

Valtakunnallinen vastuullisen toimiajan kampanjamme näkyy lisääntyneinä yhteistyösopimuksina. Koneiden ja laitteiden maahantuojille annettu lisätieto tuottajavastuusta on selkeyttänyt pelisääntöjä: kun laite tuodaan maahan, kuuluvat sen mukana tulevat renkaat tuottaja-vastuun piiriin.

Tuottajayhteisönä meillä on velvollisuus tiedottaa toiminnastamme sekä kuluttajiille että kierrätyksessä mukana oleville toimijoille. Kuluttajalle kerromme kuinka vaivatonta renkaiden kierrätys on ja kuinka käytöstä poistetut renkaat siirtyvät hyötykäyttöön. Toimialalle tiedotuksemme kärki on lainsäädännössä ja tuottajavastuussa. Uudistamme nettisivustomme loppuvuoden aikana. Sivuilla on palauteosio kommentteja varten. Anna palautetta!

Talvirenkaiden vaihto aika on pian ovella. Anna tehtävä ammattilaiselle ja vaihdata ajoissa, niin välttyt ruuhkilta. Rengastohtori kertoo samalla sinulle kulutuspinnan kunnon. Muistathan, että talvella minimisuositus on 5 mm ja kesällä 4 mm. Mikäli ollaan näissä lukemissa, kannattaa turvallisuuden varmistamiseksi tehdä kaupat uusista renkaista saman tien.

Turvallisia kilometrejä kaikille

Risto Tuominen
toimitusjohtaja

2/2011

3 Pääkirjoitus

4 Tehokasta renkaankierrätystä Euroopassa

6 Tietä jättäiselle

Tanatie on kaatopaikajyriä varten tehty ajoväylä. Nimi tulee Tana Oy:n valmistamien Tana-jyrien mukaan.

8 Yrittäjä Savonlinnasta

Savonlinnalaisen PK-Renkaan rengashotellissa on säilytyksessä ja hoidossa yli tuhat rengassarjaa.

9 Rengasratsia 2011

10 Turvaa tärkeimpäsi

12 Kestävät kiekot

14 EU-standardisoitu uusiorengas

15 Lauri Larmelan kolumni

Renkaankierrätys

Julkaisija Suomen Rengaskierrätys Oy
Päätoimittaja Risto Tuominen
Tuotanto Markkinointiviestintä Dialogi Oy
Luova johtaja Anneli Myller
Toimituspäällikkö Markku Merikoski
Art Director Jonna Hoffrén
Valokuvaaja Antti Vettenranta
Avustajat Kirsi Haapamatti, Aki Roukala, Jouko Lahti, Vesa Vainio, Juho Paavola
Paino Forssa Print

SUOMEN RENGASKIERRÄTYS

palaute@rengaskierratys.com
www.rengaskierratys.com

Käytettyjen renkaiden keräyskertymä EU-maissa vuonna 2010

Tehokasta renkaankierrätystä Euroopassa. Käytettyjen ajoneuvorenkaiden kierrätys ja uusiokäyttö on Euroopassa huippuluokkaa verrattuna mihin tahansa jätteen käsittelyyn. Neljäsatoista maassa toimii tuottajavastuulakiin perustuva rengastuottajien ja -liikkeiden organisoima käytettyjen renkaiden keräys- ja hyötykäyttöjärjestelmä. Erityisesti näiden organisaatioiden tehokkaan toiminnan ansiosta EU-maiden, Norjan ja Sveitsin yhteinen kierrätysaste oli vuonna 2010 peräti 96%. Keskeisin rengaskumista saatava jatkokäyttömaterialiaali on rouhe ja jauhe. Niitä käytetään muun muassa urheilupaikkojen pohjamateriaalina. Euroopassa kierrätysrenkaista puolet hyötykäytetään materiaalina, kuten erilaisina päällysteinä ja rouheina teollisuuden raaka-aineiksi, toinen puoli käytetään energiana. Suomen erityispiirteenä on, että käytännössä kaikki kerätty rengasma- sa hyödynnetään materiaalina korvaamaan uusiutumattomia luonnonvaroja, energiakäyttö meillä on vähäistä.

Belgia	82 000	■ = EU-maat, Norja, Sveitsi ■ = muut maat
Bulgaria	20 000	
Espanja	292 000	
Hollanti	65 000	
Irlanti	35 000	
Iso-Britannia	465 000	
Italia	426 000	
Itävalta	60 000	
Kreikka	49 000	
Kypros	8 000	
Latvia	10 000	
Liettua	11 000	
Malta	1 000	
Norja	51 000	
Puola	239 000	
Portugali	92 000	
Ranska	381 000	
Romania	33 000	
Ruotsi	79 000	
Saksa	614 000	
Slovakia	23 000	
Slovenia	11 000	
Suomi	41 000	
Sveitsi	50 000	
Tanska	38 000	
Tšekki	57 000	
Unkari	30 000	
Viro	10 000	

Yhteensä 30 273 000

Lähde ETRMA (European tyre & rubber manufacturers' association)



Voit viedä käytetyt renkaasi veloituksetta mihin tahansa renkaita myyvään liikkeeseen, joka hoitaa ne kierrätysketjussa eteenpäin. Renkaita ei saa viedä kaatopaikalle.

Renkaiden osuus onnettomuuksissa

Onnettomuustutkijalautakuntien tutkimien tieliikenneonnettomuuksien yhteenveto kertoo, että henkilö- ja pakettiautot aiheuttivat vuosina 2000–2008 yhteensä 2 094 kuolonkolaria. Näistä 307 tapausta liittyy renkaisiin. Näissä onnettomuuksissa kuoli 371 ihmistä ja 119 vammautui vaikeasti.

Lähde: Autonrengasliitto



Suomen Rengaskierrätys Oy on uusiutunut yritysilmestään. Vanha, perustamisesta asti käytössä ollut logo on saanut väistyä. Tilalle on tullut edelleen vihreälle uskollinen mutta kevyempi ja luettavampi versio. Symbolinen merkki osoittaa kierrätyksen kulkusuunnan – mustasta vihreäksi. Sama värimaailma, keveys ja helppolukuisuus näkyy kaikessa infomateriaalissa mm. tässä uudessa Renkaankierrätys-lehdessä.

Logon ovat suunnitelleet Seppo Saari-
nen ja Jouko Stenfors.

1.12.2011

Talvirengaspakko
astuu voimaan
1. joulukuuta ja jatkuu
helmikuun loppuun.



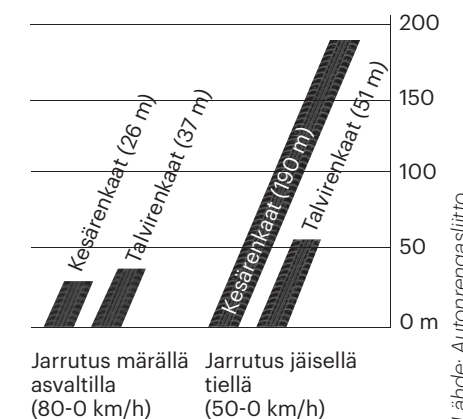
Kitka- vai nastarenkaat?

Jäisellä tiellä nastarenkaat antavat paremman hallinnan. Kitkarenkaat ovat parhaimmillaan kuivalla lumella.



Nastarenkaita saa alkaa käyttää 1. marraskuuta alkaen tai silloin kun sää tai kelit sitä edellyttävät. Nastarenkaiden viimeinen käyttöpäivä ensi keväänä on toisen pääsiäispäivän jälkeinen maanantai eli 16.4.2012.

Renkaat kelin mukaan



Milloin renkaat ovat kuluneet vaihtokuntoon?

Laki vaatii henkilö- ja pakettiautojen kesärenkailta vähintään 1,6 millin urasyvyyttä, mutta turvasuositus sadekelillä on vähintään 4 mm. Talvirenkaiden minimiurasyvyys on 3 mm, mutta vaativilla talvikeleillä suositellaan vähintään 5 mm urasyvyyttä.



Suomen Rengaskierrätys Oy vastaa tuottajayhteisönä renkaiden kierrätyksestä kanssamme sopimuksen tehneiden renkaiden tuottajien puolesta valtakunnallisesti, tasapuolisesti ja kustannustehokkaasti.”

Tietä jättiläiselle

Rengasrouheesta tehtiin kestävä tie kaatopaikkajyrälle.

TEKSTI KIRSI HAAPAMATTI • KUVA AKI ROUKALA

On sitä jyrää jonkun kerran tuolta irti kaivettu, kaatopaikkajyrän kuljettaja **Kari Kontio** muistelee aikoja ennen tanatietä. – Tai no, en minä jäänyt koskaan kiinni, mutta muut, mies virnuilee korkealta jyrän ohjaamosta.

Lähes puolensataa tonnia painava kaatopaikkajyrä tarvitsee kestäviä siirtymävyliä sadan hehtaarin laajuisella työmaa-alueellaan. Tiemateriaalina aikaisemmin käytetty rakennusjäte ei pärjännyt oikein hyvin tässä tehtävässä. Siksi Oulun Jätehuollon Ruskon jätekeskuksessa jyrän siirtymäreitit, ”tanatiet”, on päällystetty suurijakoisella rengasrouheella. Puolen metrin rouhekerros on pitänyt jyrän eli tanan tiellä nyt vuoden päivät, eikä tietä ole tarvinnut korjailla. Korjaamiselta on säästynyt paljon jyräkin – aikaisemmin sen piikit kuluivat nopeammin ja jumittunut ajoneuvo sai kalliita kolhuja.

– Selkäkin säästyy nyt, kun tanatiellä ei ole rakennusjätteen kiviä, kuljettaja Kontio lisää. Kaatopaikkajyrässä ei ole jousia, joten kuljettaja tuntee heti jokaisen kolhun. Kuskit eivät tykänneet ikävästä tärinästä, jonka nyt siis kumitie hyvin vaimentaa.

OULUN JÄTEHUOLLON työnjohtajana Ruskon kaatopaikalla on **Pekka Jaara**. Hän oli yhdessä Kuusakoski Oy:n aluejohtaja **Janne Huovisen** kanssa suunnittelemassa tanatietä. Kumpikaan miehistä ei kuitenkaan ota kunniaa rengasrouhetien ideasta, sillä Jaara muistelee, että kumirouhetta alettiin kokeilla jo yli kymmenen vuotta sitten.

– Sitten, syystä tai toisesta, ryhdyttiin käyttämään rakennusjätettä. Se ei osoittautunut kovin hyväksi valinnaksi. Olisiko rengasrouheen saatavuudessa ollut jotain ongelmia, en osaa sanoa, Jaara juttelee.

Nyt saatavuusongelmia ei ollut, sillä Huovisen mukaan 300-millistä rouhetta oli Kuusakoskella heti ”hyllyssä”. Rouhetta ajettiin tiehen tuhat tonnia.

– Samankokoista rouhetta käytetään moneen muuhun kohteeseen, esimerkiksi maanrakennuskäyttöön, Janne Huovinen kertoo.

KUUSAKOSKEN HUOVINEN ja Jaara kaatopaikkakollegoineen laskeskelivat tanatien tekoon tarvittavan kumimäärän, ja niin tie rakentui. Puolitoista vuotta käytössä ollut tanatie on parantanut kaatopaikkajyrän toimintavarmuutta, kun koneen kunto ei ole ainakaan kulkualustasta kiinni. Sateestakaan tie ei pehmenee. Tanatietä kiemurtelee kaatopaikka-alueella kaikkiaan kilometrin verran. Tanatietä pitkin jyrä ajetaan myös huoltohalliin.

– Ei tällaisella jyrällä voi ajaa yhtään esimerkiksi asfalttia pitkin. Se murskaa sen heti, pintapaine on niin kova ja piikit jyrivät. Hiekkatiehen jyrä painuu. Sehän se kaatopaikkajyrän idea onkin: se jyrää jätetasoja ja tiivistää penkkoja, Pekka Jaara kertoo.

Tanatien käyttöönotto on vain yksi esimerkki Oulun seudun jätehuollon ja Kuusakosken yhteistyöstä.

Jyrän noustessa kaatopaikan harjanteelle ja kadotessa sen taa, paketoit Kuusakosken paalain poltettavaa jätettä muovisiin suurpaaleihin. Valtavat keot valkoisia pyöröpaaleja odottavat ensi vuotta. Silloin avataan kaupungin uusi jätteenpolttolaitos ja se alkaa vastaanottaa jätettä.

Kätevä muovikääre säilöo poltettavan jätteen siihen asti turvalisesti. Vielä edellispäivänä sama Kuusakosken paalainkone pyörytteli paketteihin autonrenkaita.

Mikä tanatie?

Tana Oy on vaajakoskelainen yritys, joka valmistaa muun muassa kaatopaikkajyriä. Tana-jyrät siirtyvät kaatopaikoilla pitkin ”tanateiksi” ristittyjä reittejä. Siirtymäreitit ovat saaneet nimensä niillä kulkevista kulkuneuvoista. Tana-kaatopaikkajyrät painavat 26–52 tonnia. ●

Kaatopaikkajyrä painaa 45 000 kiloa, joten sen kulkua ei mikään tahansa tie kestä. Tana-jyrän piikit pureutuvat säälimättä jätekerrokseen, mutta rengasrouhetie ei niistä hätkähä.

Renkaisuun keskittynyt

Siistiä. Siinä ensivaikutelma, kun kaartaa PK-Renkaan pihalle Savonlinnassa. Ovesta aukeaa avara ja viihtyisä palvelutila. Mitä teille saisi olla -kysymyksen jälkeen asiakas huomaa nauttivansa tuoretta kahvia mukista.

– Siisteys ja kierrätys ovat liikkeemme ykkösasia. Yhtään rengasta ei loju ulkona.

Näin toteaa toimitusjohtajan tehtävät keväällä vastaanottanut **Timo Kärkkäinen**. Yritys on keskittynyt vain renkaisuun. Muita auton huoltotöitä Kärkkäinen ei näe järkeväksi tehdä. Renkaissa palveluskaala onkin todella laaja.

– Aina on asiakkaalle löytynyt sopiva ratkaisu. Ketään ei ole tarvinnut lähettää pois!

Palvelu on sana, jonka nimiin Kärkkäinen vannoo. Palvelualttius, nopea ja tehokas palvelutapahtuma sekä hyvä varastovalikoima ovat heidän vahvuuksiaan. Ajan hermolla on oltava joka hetki. – Pitää tuntea markkinat ja tietää, mitä myy, Kärkkäinen sanoo.

Rengashotelli on kasvattanut suosiotaan ja PK-Renkaan tiloissa on säilytyksessä yli 1 000 rengassarjaa. Renkaiden asianmukainen hoito ja säilytyksen helppous lisäävät kysyntää. Renkaita kun ei saa säilyttää missä tahansa.

Myynnistä noin 60 prosenttia on pienkaluston renkaita, loppu jakaantuu raskaalle kalustolle ja maataloudelle.

Perheyriksenä jatkavassa PK-Renkaassa on tapahtunut sukupolvenvaihdos. Vuonna 1976 Kiteellä yrityksensä perustanut **Pentti Kärkkäinen** jatkaa hallituksen puheenjohtajana ja siirsi päivittäisen vetovastuun pojalleen Timolle.

– Monessa osassa toteutettu muutos tapahtui hallitusti, toteaa Timo Kärkkäinen tyytyväisenä.

33-vuotiaalla Timolla oli nuorempa aivan muita ajatuksia. Hän opiskeli kokiksi ja baarimestariksi. Isän tarjoama vuoden koeaika käänsi kuitenkin pään, ja nyt hänellä on rengasalan töistä 10 vuoden kokemus.

– Järki tuli päähän. On hyvä jatkaa perheen rengasfirmaa terveellä pohjalla.

Konserniin kuuluu myös jätealan yritys Imupalvelu Luukkainen Ky, joka työllistää kahdeksan kuljetusauton myötä yksitoista henkilöä. ●

TEKSTI JA KUVA VESA VAINIO

”Hyvä palvelu on meidän valttimme.”

Toimitusjohtaja
Timo Kärkkäinen

Lentävä lähtö Rengasratsialle

Jokasyksyinen Rengasratsia toteutettiin syksyllä 2011 tiedotuspainotteisesti. Kesärenkaiden kuntoa syynättiin tällä kertaa vain viidessä maaseutukunnassa.

TEKSTI JOUKO LAHTI ● KUVAT AUTONRENGASLIITTO

Autonrengasliitto, Liikenneturva ja poliisi ovat kampanjoineet paremman rengasturvallisuuden puolesta jo syksystä 1997 lähtien. Kampanjakonsepti perustuu yhteistyöhön, paikalliseen tekemiseen ja ei-kaupallisuuteen.

Vuosien saatossa rengasratsioissa on jaettu rengastietoa ja kerätty mittaustuloksia lähes 160 000 henkilö- ja pakettiauton renkaista. Autonrengasliiton kesärenkastutkimuksen mukaan huonorenkaisten autojen osuus on lähes puolittunut seurannan alkuajoista.

– Renkaat ovat pitäneet pintansa yllättävän hyvin taantumassakin, joskin kuntokehityksessä on huomattavia alueellisia eroja, kampanjapäällikkö **Risto Keskiruokanen** selvittää.

Aiemmin autoilijoilla oli tapana ajaa kesärenkaansa loppuun syksyisin, vaikka juuri silloin pitoa tarvitaan eniten. Kuivalla kelillä pärjää parin millin urasyvyyksillä, mutta turvasuositus sadekelillä on vähintään neljä millimetriä.

– Autoilijat tuntuvat arvostavan jokasyksyistä muistutustamme ”Ratsaa renkaasi ajoissa”. Kampanjateemalla tähdätään siihen, että kukin tarkkailisi renkaiden urasyvyys- ja ilmanpaineita itse pitkin ajokautta.

Kampanjoinnista huolimatta joka kahdeksas kuljettaja ajaa syksyisin tietämättään huonokuntoisilla renkailla. Ja

renkaiden luonnollisesta kiertokulusta johtuen riskikulttuurin vaihtuvat seuraavaksi syksyksi. Valistusta tarvitaan siis jatkossakin.

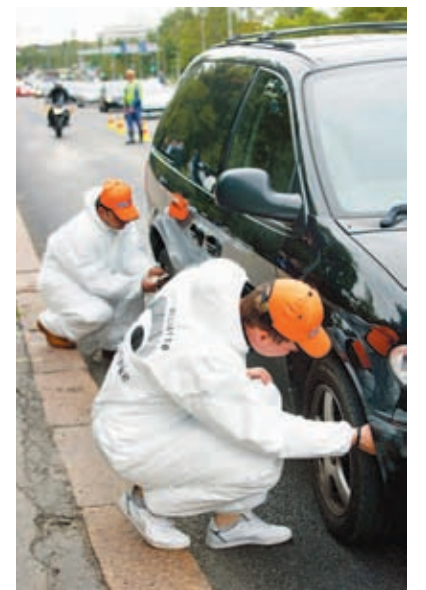
– Nostaisin omien renkaiden kuntotuntemuksen lisäämisen keskeiseksi tulevaksi haasteeksi. Turvasuosituksen alittavilla renkailla ajotapa pitäisi aina sovittaa vallitsevan kelin mukaiseksi, Keskiruokanen tähdentää.

Yhteenvedo syksyn 2011 tuloksista

- kampanja käyntiin aiempaa laajemmalla ennakkojulkisuudella
- tietoisuus Ylen tv-kanavilla toivat lisänäkyvyyttä (15 x 30 sek.)
- rengasratsioissa tarkastettiin 2 255 rengassarjaa 12 eri paikkakunnalla
- rengasturvallisuus seurantapaikkakunnilla on kehittynyt myönteiseen suuntaan
- puutteita urasyvyyksissä 15,8%, ilmanpaineissa 6,6%, rengastyypissä 6%
- jokin renkaisuun liittyvä puute todettiin joka neljännellä autoilijalla (25,5%) ●



Poliisi suorittaa rengasratsioissa normaalia liikennevalvontaa ja ohjaa autoilijoita renkaiden lähempään kuntotarkastukseen. Autonrengasliiton asiantuntijat tarkastivat tänä syksynä renkaiden urasyvyys- ja ilmanpaineet lähes 2 300 autosta.



TURVAA TÄRKEIMPÄSI

Sopivilla rengaspaineilla vältetään onnettomuuksia. Älä siis unohda pieneltä tuntuvaa asiaa: rengaspaineiden tarkistusta. Oikeat rengaspaineet pelastavat henkiä.

TEKSTI KIRSI HAAPAMATTI • KUVA 123RF



Tarkasta rengaspaineet pari kertaa kuussa. Jos lasti on kallis, niin useamminkin.

Tärkein peruste huolehtia auton oikeista rengaspaineista on oma ja läheisten turvallisuus. Vajaapaineisilla renkailla auton ohjattavuus ääritilanteissa, esimerkiksi väistäessä, heikentyy huomattavasti. Auto ei silloin käyttäydy loogisesti, vaan se saattaa yli- tai aliohjautua. Myös jarrutusmatka pitenee.

Taloudellinen kuljettaja tarkkailee säännöllisesti renkaitaan. Liian alhaiset rengaspaineet lyhentävät renkaan käyttöikää siten, että niiden vierintävastus kasvaa, ja rengas kuluu nopeammin lämmönkehityksen kasvaessa. Samalla kuluu enemmän polttoainetta.

Kuormitukseen nähden liian suuret rengaspaineet eivät juuri heikennä ajo-ominaisuuksia, mutta ne kyllä huonontavat mukavuutta: kivet ja kuopat tuntuvat ikävästi.

Paljonko ilmaa on sopivasti?

Vanha muistisääntö sanoo, että henkilöauton renkaisiin laitetaan parin barin paine. Yleisin määrä on 2,5 baria. Oikea luku on kuitenkin aina syytä tarkistaa auton käyttöohjekirjasta. Monessa automallissa rengaspaine on mainittu myös bensatakin korkin vieressä tai tarrana ovenpielessä. Käyttöohjeessa mainitaan myös, paljonko painetta kannattaa laittaa suuremmalla kuormalla ajettaessa. Jos lomareissulle lähdetessä auton katolle lastataan sukсібoksi ja kyytiin hyppää viisihenkinen perhe, ovat rengaspaineet asetettava maksimikuormalle. Usein se on noin puoli baria kevyttä kuormaa enemmän. Perävaunujen käyttöohjeissa on niin ikään mainittuna valmistajan suosittelemat rengaspaineet.

Ilmanpaineet voi tarkistaa melkein kaikilla huoltoasemilla. Aina asemien painelaitteet eivät ole kunnossa, ja ne saattavat näyttää vääriä lukemia. Rengasliikkeissä on kalibroidut laadukkaat laitteet. Myös kotiin voi hankkia oman laitteen, jonka tarkkuutta voi seurata tarkistuttamalla renkaat välillä alan liikkeessä.

Mistä tiedän, että rengaspaineet ovat väärät?

Normaalijaoissa, ellei jouduta ääritilanteisiin, vajaapaineiset renkaat toimivat taloudellisia seikkoja lukuun ottamatta melko moitteetta. Jos saman akselin eri renkaissa on selvä paine-ero, se voi tuntua ohjauksen puoltamisena. Useimmiten kuljettaja ei tunne vääriä ilmanpaineita mitenkään. Eikä niitä useimmiten näy päältä päinkään. Sen vuoksi renkaiden paineet on hyvä tarkistaa keran tai pari kertaa kuussa, sillä ilmanpaine laskee renkaissa luonnostaan pikkuhiljaa. Myös ulkolämpötilan vaihtelut vaikuttavat. Rengaspaineet pitäisi aina tarkistaa kylmästä renkaasta.

Tarkista ilmanpaineet...

- 1 Kolmen viikon välein, vaikka tankatessa.
- 2 Jos autoon lastataan normaalia enemmän ihmisiä tai tavaraa.
- 3 Jos vedät autolla vaunua tai peräkärryä.
- 4 Kausirenkaita vaihdettaessa. Talvi-renkaisiin laitetaan noin 0,2 baria enemmän ilmaa kuin kesärenkaisiin.

Myytti renkaiden kulumisesta

Autoilijoiden keskuudessa elää sitkeästi luulo, jonka mukaan liian suuri rengaspaine kuluttaa rengasta keskeltä. Näin olikin aikaisemmin, kun renkaat olivat ristikudosrenkaita. Nykyisille teräsvyörenkaille ei liika ilmanpaine aiheuta teknistä kulumista. Vetorengas kuluu aina hieman keskipinta edellä, sillä ohjaaminen, kiihdyttäminen ja jarruttaminen kuluttavat rengasta keskeltä. Renkaiden kulumista voi tasoittaa vaihtamalla takarenkaat eteen ja eturenkaat taakse 8 000 ajokilometrin jälkeen. Samalla on sovittava renkaiden ilmanpaineet etu- ja takarenkaisiin sopiviksi. Kulumiseron ollessa eri akselien välillä noin 3 millimetriä, on järkevää vaihtaa vapaasti pyörivien ja vetorenkaiden paikkoja, jotta akselien toimivuus pysyisi samalla tasolla.

Juttua varten on haastateltu teknisen asiakaspalvelun päällikkö Matti Morria Nokian Renkaat Oy:stä ja vähittäiskaupan johtaja Juha Mustakangasta Vianor Oy:stä. ●

Rengasala ammatiksi

Rengasliikkeiden tuleville ja nykyisille ammattilaisille räätelöity ammattitutkinto on tervetullut uutuuksena koulutustarjonnassa.

TEKSTI KIRSI HAAPAMATTI
● KUVA 123RF



Miten kahdeksantoistatuumainen matalaprofilirengas otetaan pois vanteelta? Mikä on tärkeintä nelipyöräsuuntauksessa? Muun muassa näitä asioita autoasennusalan koulutuslinjoilla opetetaan. Autoalan opiskelija voi monessa oppilaitoksessa valita myös renkaisiin liittyviä sivuainekokonaisuuksia. Rengaslikeyritysten, opiskelijoiden ja myös oppilaitosten suunnalta on silti kuultu viestiä, että erityinen rengasalan ammattitutkinto olisi tarpeellinen. Autorengasliitto alkoi muokata viestiä käytäntöön. Uusi ammattitutkintolinja käynnistyy oppilaitoksissa vuoden 2012 aikana.

MIKSI TARVITAAN tällainen uusi tutkinto, Autorengasliiton koulutusasiantuntija ja Länsirannikon koulutus Oy Winnovan oppisopimuskoordinaattori **Mikko Huhtala**?

– Jokainen autoalan perustutkintoa suorittava opiskelee myös rengasalaa. Winnovassa voi valinnaisina opintoina opiskella lisäksi 10 opintoviikon kokonaisuuden rengasasennuksesta sekä saman verran vanne- ja rengasmyynnistä. Ammattitutkintoa tarvitaan kuitenkin erityisesti niille jo alalla oleville, jotka syventävät osaamistaan ja jotka haluavat ammattitutkinnolla osoittaa osaamisensa.

ONKO RENGASALAN ammattitutkinto tarkoitettu nuorille vai aikuisopiskelijoille?

– Sekä että. Tutkinto suoritetaan näyttötutkintona, ja opiskelijan valmiustason mukaan näyttöjä voi antaa hyvin piankin opintojen aloittamisesta. Tutkintoon valmistuminen vie yhdestä kolmeen vuotta.

MILLÄ PERUSTEIN uuden tutkinnon opetusisällöt on valittu?

– Autorengasliitto on tehnyt opetussisältöjen eteen taustatyötä jo kymmenen

vuoden ajan. Olemme tutkineet alan tarpeita ja jatkuvasti kartoittaneet tilannetta. Osatutkinto rengasalalle on saatu jo aikaisemmin. Nyt tarve on kokonaiselle tutkinnolle. Yhteistyössä on mukana oppilaitoksia ja yrityksiä. Opetussisällöt ovat koko alan yhteinen ponnistus.

MISSÄ OPPILAITOKSISSA rengasalan ammattitutkinnon voi suorittaa?

– Opetushallitus tekee lopullisen päätöksen rengasalan ammattitutkinnon sisällöllisistä perusteista vuodenvaihteen tienoilla. Sen jälkeen varmistetaan mukaan lähtevät oppilaitokset. Halukkaita on kartoitettu kautta Suomen jo pitkään, ja kiinnostuneita oppilaitoksia on paljon. Käyttöön otetaan kummikoulujärjestelmä, ja alan yhteistyöyritykset listataan.

LAURI KIVILOMPOLO, 19, on valmistunut ajoneuvoasentajaksi Oulun seudun ammattiopiston Haukiputaan yksiköstä. Kivilompolo osallistui ammattitaidon SM-kilpailuun Taitajaan tänä vuonna ja nappasi ajoneuvoasentajien kultamitalin. Kisassa oli paljon renkaisiin liittyviä tehtäviä.

– Kilpailussa oli ihan perus renkaanvaihtoa, nelipyöräsuuntausta ja bonustehtävänä matalaprofilikumin asennus ja poistaminen. Kyllä tehtävät tarkkuutta ja taitoa vaativat. Työskentelen itse nyt ajoneuvoasentajana, ja tuntuu, että rengasosaamiseni on ihan hyvällä tasolla, kun työssäkin oppii. Uskon silti, että rengasliikkeiden työntekijöille ja rengaserikoismiehiksi haluaville olisi hyötyä omasta opintolinjasta. ●

WINNOVA
LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY

KESTÄVÄT KIEKOT

Ässä Rengas Oy:n vanhaan navettaan perustetussa tehtaassa vanha kumi saa uuden elämän. Kuluttaja puolestaan nappaa kestävät kiekot edulliseen hintaan.

TEKSTI JA KUVA JUHO PAAVOLA

Ennen oli ennen, mutta nyt on nyt. Niin on asian laita myös uusiorenkaissa.

– Ihmisillä on edelleen ennakkoluuloja. Moni uskoo, että uusiorengasta ei saa tasapainotettua ja että sen pinta irtoaa helposti, kertoo Lammilla toimivan Ässä Rengas Oy:n toimitusjohtaja **Petri Honkala**.

Uusiorengas tarkoittaa autonrengasta, joka on saanut uuden elämän. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kertaalleen kulutetusta renkaasta hiotaan kulutuspinta pois. Sen jälkeen vanha runko saa uuden kumin, joka kuviodaan ja vulkanoidaan.

– Me emme puhu pinnoituksesta. Se on vanha sana, jolla on huono kaiku. Oikea termi on uusiorengas, Honkala painottaa.

Nauruun yhtyy myös Ässä Renkaan

tuotantopäällikkö **Heikki Vallinen**. Molemmille miehille renkaan kehitys pinnoittamisesta moderniin uusiorenkaaseen on tuttu. Honkalan isä **Reijo** ja Vallisen setä **Risto Vallinen** perustivat Ässä Renkaan jo vuonna 1978.

Vallinen on työskennellyt tehtaalla aina siitä asti. Honkala otti toimitusjohtajan tehtävät haltuunsa vuosi sitten. Tehtaan talousasioista huolehtii Honkalan sisar **Maria**.

– Tehtaamme tärkein voimavara on ammattitaitoinen henkilöstö, Honkala sanoo.

TEHDASHALLIN PUOLELTA kuuluu tasaista kolinaa ja pihinää, kun koneet vääntävät renkaita uuteen uskoon. Tällä hetkellä Suomessa tuotetaan noin 70 000–80 000 uusiorengasta vuodessa, joista Ässä Rengas

valmistaa noin 40 000 rengasta.

– Markkina kasvaa rytisten. Parhaimmillaan kasvuprosentti on ollut noin 20 prosenttia vuositasolla, Honkala kertoo.

Valtaosa uusiorenkasiin käytettävistä renkaista saapuu Lammille Suomen Rengaskierrätys Oy:n auktorisoitujen kerääjien kautta. Silti suuri osa pakettiautojen renkaista joudutaan ostamaan huonon saatavuuden takia Hollannista ja Englannista. Mikä tärkeintä, uusiorenkaaksi ei kelpaa mikä tahansa loppuun kulunut rengas.

– Renkaan rungon on oltava ehjä, eikä siinä saa olla esimerkiksi naulanreikiä, Vallinen kertoo.

Jokainen rengas kelpaa uusiorenkaaksi kerran. Kun toinenkin elämä auton alla on eletty, renkaat jatkavat kulkuaan kierätyksen eri muodoissa. Ässärenkaan toi-

minnassa tärkeintä on, että EU:n standardien mukaisesti E-hyväksyttävien renkaiden laatu pysyy tasaisena.

– Uusiorengas käy läpi kaikki samat testit kuin uusikin rengas eli painot, nopeusluokitukset ja kulutuskestävyydet. Se kestää aivan yhtä hyvin kuin uusikin, Vallinen summaa.

UUSIORENKAIDEN MARKKINAN kasvulle on kolme syytä. Näistä ensimmäinen on huoli maapallon tulevaisuudesta.

– Ympäristötietoisuus ei vain katoa minnekään, Honkala kiteyttää.

Verrattuna uuteen renkaaseen uusiorengas tarvitsee noin 70 prosenttia vähemmän öljyä, ja sen pintaan käytettävä raakakumiseos on PAH-vapaa tuote eli myrkytön.

– Suuri säästö tulee tietenkin siitä, että vanhalle rungolle tehdään kertaalleen uusi rengas. Olemme myös omassa toiminnassamme yrittäneet säästää ympäristöä, ja vaihdoimme hiljattain käyttövoimamme polttoöljystä nestekaasuun, Honkala jatkaa.

Toinen merkittävä syy uusiorenkaan kysynnälle on renkaan hinta. Kuluttaja saa rengassarjan maksamalla hieman yli puolet siitä, mitä uudet merkkirenkaat kustantaisivat. – Joskus meidät yritetään kategorisoida samaan halparenkaiden kanssa. Asia ei kuitenkaan ole niin: on merkkirenkaita, halparenkaita ja sitten ovat erikseen uusiorenkaat, Honkala sanoo.

Tärkein kilpailukeino on parantunut laatu. Kun Honkalan isä ja Vallisen setä perustivat yrityksen, yleisesti puhuttiin vielä pinnoitustoiminnasta. Nykypäivänä vain

raskaiden ajoneuvojen renkaita pelkästään pinnoitetaan.

Euroopan unioniin liittymisen myötä henkilöautojen uusiorengasbisneksessä alkoivat standardien myötä puhaltua uudet tuulet. Moni nyrkkipaja meni nurin, mutta jäljelle jääneiden laatu on noussut kohisten.

– Annamme renkaillemme kolmen vuoden käyttötakuu. Mielestäni se kertoo aika hyvin niiden laadusta. Emme antaisi sitä, jos siihen täytyisi turvautua usein, Honkala sanoo.

Laatu syntyy ammattitaidosta. Vaikka suuren osan työstä tekevät italialaisvalmisteiset koneet, on perusasetukset ensin pitänyt itse suunnitella, etsiä ja kokeilla vanhassa navetassa.

– Tämä on puhtaasti suomalaista käsityötä, Vallinen sanoo tyytyväisenä. ●



Petri Honkala (vas.) ja Heikki Vallinen ovat ylpeitä suomalaisesta käsityöstä. Moderni uusiorengas kestää yhtä kauan kuin uusikin.

Näin valmistuu uusiorengas

Suomessa tuotetaan tänä vuonna 70 000–80 000 uusiorengasta. Kertaalleen kulutuspinnoiltaan loppuun ajetut, mutta muuten rakenteeltaan hyväkuntoiset renkaat käsitellään EU-standardien mukaisessa prosessissa. Kyse ei ole pelkästä pinnoittamisesta vaan sarjasta toimenpiteitä, jonka tuloksena on laadukas uusiorengas.

TEKSTI JA KUVAT JUHO PAAVOLA



Rengas karhennetaan

2. Karhennuskone hioo vanhan kulutuspinnoiltaan pois. Vain renkaan runko jää jäljelle.



Päällystys

3. Ekstruuderiksi kutsuttu laite päällystää rengasrungon kumiseoksella. Kone on ohjelmoitu eri rengasmallien eli aihoiden mukaan, jotta uudelleen päällystetty rengas saa juuri oikean profiilin.



Esitasapainotus

5. Melko uusi työvaihe on parantanut renkaiden laatua. Jos rengas heittää, tietokonenäyttö kertoo kohdan, johon lisätään hieman kumia.



Vulkanointi

6. Rengas täytetään 13 kilolla ilmaa ja sitä paistetaan muovilla noin 165 asteen lämpötilassa. Se vulkanoituu, eli vanha ja liisäetty kumi seostuvat saumattomasti yhteen. Samalla rengas kuivoidaan.



Renkaat saapuvat tehtaalle

1. Jokainen rengas tarkastetaan vaurioiden varalta käsin. Vain ehjät renkaat kelpaavat tuotantoon.



Sivunauhan kiinnitys

4. Renkaaseen liitetään sivunauha, jotta renkaaseen kyetään myöhemmässä vaiheessa painamaan merkki- ja tekniset tiedot.



Lopputarkastus

7. Rengas tutkitaan käsin. Ylimääräiset kuminpalaset leikataan leikkurilla pois. Rengas on valmis lähtemään asiakkaalle. ●

Joulupukki pulassa

Renkaiden vaihtaminen sesongin mukaan on pohjoismaalainen erikoisuus. Toki Saksassa ja alppi- maissakin käytetään erillisiä talvirenkaita, mutta Manner-Euroopassa rengasruletti ei ole samantyyppistä pakkopullaa kuin meillä täällä Suomessa.

Nykyään yhä useampi suomalainen säilyttää renkaansa jossakin muualla kuin omissa nurkissaan. Rengashoitelitoiminta on siirtänyt myös renkaanvaihdot pois parkkipaikoilta. Näkeehän noita vaihdan renkaat itse -miehiä vieläkin, mutta kyllä kevät- ja syyskymmenen tunkin varressa on kymmenessä vuodessa selvästi vähentynyt.

Kehitystä on tervehdittävä ilolla, sillä nykyautojen tunkkeja ei ole tarkoitettu säännöllisesti toistuvaan auton nosteluun. Autojen käyttöohjekirjoissa on tästä selvät maininnat, mutta vain harva meistä viitsii ikinä avata koko kirjaa.

Köykäisesti kertakäyttöstandardilla rakennettu tunkki voi olla rankassa käytössä hengenvaarallinen kapis-tus. Minulla on asiasta omakohtaista kokemusta.

Syksyllä 2000 Tuulilasi sai kutsun ajamaan uutta Peugeot 206 CC -mallia. Koska joulukuuhämmötti jo horisontissa, päätimme pistää ranttaliksi oikein kunnolla. Vuokrasin hienon joulupukkipuvun pautoineen päivi-neen ja pakkasin sen mukaan reissulle. Resepti oli selvä: joulupukki koeajaisi Peugeotin, ja kuvat pistettäisiin myös lehden kanteen!

Lensimme valokuvaaja Petri Mularin kanssa Nizzaan. Perillä sää ei näyttänyt lupaavalta: harmaa taivas, ja sadetta enteilevä tuuli. Nyt tuli kiire.

Tunkeudu in lentokentän vessaan Lauri Larmelana ja tul in ulos joulupukkina. Kyllä siinä riitti ranskalaisilla ihmettelemistä! Olimme jo etukäteen toivoneet punaista koeajoautoa, ja sellaisen joulupukki myös sai.

Lähdimme cruisaamaan pitkin Välimeren rantaa. Jos-sain vaiheessa eteen putkahti houkutteleva hiekkaranta. Petri alkoi komentaa pukkia välittömästi:

– Auto tonne vesirajaan, tulee hyvät kuvat!

– En aja, jää kiinni hiekkaan!

Hetken väittelyn jälkeen annoin periksi ja suunnistin keula edellä hiekalle. Etuvetoinen autohan lähtee peruuttamalla aina paremmin irti – eikä niin.

Peugeot sutaisi tyhjää kahden metrin ajon jälkeen, ja upposi öljypohjaa myöten hiekkaan. Kirosin ras-kaasti ja riisuin pukkipuvun samantien. Hetken tuumailun jälkeen kek-sin, että voisimme yrittää nostaa auton ylös kuopasta sen omalla tunkilla.

Homma tuntui toimivan: tunkkasimme vasemman kyljen ylös ja tunkimme renkaan kaivaman kuopan täyteen kiviä. Sitten toiselle puolelle ja veivi pyörimään. Peugeot nousi muutaman sentin verran, mutta sit-ten veivi meni vastakierteistä läpi ja auto imahti takaisin kuoppaansa.

Veivi oli rautaa ja vastakappale muovia. Kova työ sai veivin kuume-nemaan, jolloin muovi alkoi sulaa. Näin vaarallisia nämä tunkit siis ovat!

PS.

Hiekasta päästi in lopulta irti hinausauton avulla ja läpimärkinä.



KUVA ANTTI VETTERANTA



LB8 1



Kuusakosken jäljiltä  maailma on vihreämpi.

Kuusakosken rengaskierrätyksen vastaanottopisteet

● TERMINAALIT ● PALVELUPISTEET

● **Espoo - Ekopark**

Ämmässuonkuja 1
02820 Espoo
Puh. 020 781 781

● **Heinola**

Kuusakoskentie 5
18100 Heinola
Puh. 020 781 781

● **Imatra**

Pilarikuusenkatu 5
55610 Imatra
Puh. 020 781 7540

● **Kalajoki**

Satamatie 422
85180 Rahja
Puh. 020 781 7590

● **Pori**

Mäntyluoto
28880 Pori
Puh. 020 781 7660

● **Espoo**

Lasihytti 4
02780 Espoo
Puh. 020 781 781

● **Heinolan tehtaat**

Kuusakoskentie 5
18100 Heinola
Puh. 020 781 781

● **Helsinki - Kivikko**

Kivikonlaita 5, PL 205
00940 Helsinki
Puh. 020 781 781

● **Iisalmi**

Parkatinkuja 8
74120 Iisalmi
Puh. 020 781 7530

● **Joensuu**

Lylykoskentie 35
80130 Joensuu
Puh. 020 781 7550

● **Jyväskylä**

Ruokomäentie 50
40530 Jyväskylä
Puh. 020 781 7560

● **Kajaani**

Nuaskatu 6
87400 Kajaani
Puh. 020 781 7580

● **Karjaa**

Keräystie 20
10300 Karjaa
Puh. 020 781 7600

● **Kotka**

Jämskäntie 9
48310 Kotka
Puh. 020 781 7622

● **Kuopio**

Romulantie 75
71490 Airaksela
Puh. 020 781 7500

● **Lahti**

Sapelikatu 8
15160 Lahti
Puh. 020 781 7699

● **Laihia**

Jarrumiehentie 46
66400 Laihia
Puh. 020 781 7690

● **Lapua**

Kalliotie 1
62100 Lapua
Puh. 020 781 7718

● **Oulu**

Ruskonniityntie 4
90630 Oulu
Puh. 020 781 7640

● **Pori**

Mäntyluoto
28880 Pori
Puh. 020 781 7660

● **Rauma**

Hitsaajantie 10
26820 Rauma
Puh. 020 781 7680

● **Tampere**

Lastikankatu 10
33730 Tampere
Puh. 020 781 7700

● **Turku**

Ravurinkatu 32
20380 Turku
Puh. 020 781 7720

● **Vantaa**

Hanskalliontie 3
01760 Vantaa
Puh. 020 781 781



SUOMEN
RENGASKIERRÄTYS

www.rengaskierratys.com

Suomen Rengaskierrätys Oy ● Iso Roobertinkatu 1 A 9, 00120 Helsinki ● Puh 09 6126 880 ● Fax 09 6126 8810