

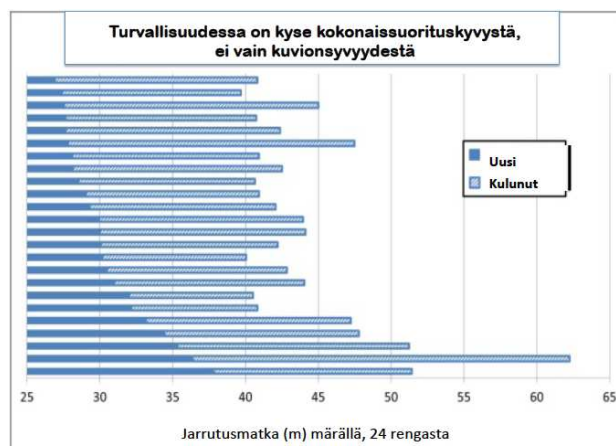
Totuus kuluneista renkaista

Michelinin tuoteajattelun perustana on tuoda markkinoille kestäviä ja luotettavia laaturenkaita tavallisen kuluttajan saataville. Autoilija voi siksi luottaa Michelin-renkaidensa turvalliseen suoritussykyyn aina lakisääteiseen 1,6 millimetrin minimiurasyvyteen saakka.

Michelin tutkii ja kehittää jatkuvasti uusia rengasmateriaaleja ja -rakenteita ja testaa niitä laboratoriotesteissä ja koeradoilla, kilparadoilla ja MM-ralleissa. Kokeiden ja testien perusteella kerättyä tietoa ja tuloksia analysoidaan ja niitä sovelletaan myös siviilirenkaiden tuotekehitykseen. Se tarkoittaa, että sarjavalmistuksessakin käytetään rengasteknologian korkealaatuisimpia ja kestävästä kehityksestä edistävimpiä ratkaisuja. Siksi Michelin voi tarjota autoilijoille renkaita, joiden ominaisuudet ja suoritussyky kestävät kulutuspinnan loppuun asti turvallisina ja tehokkaina. Tästä hyötyvät sekä kukkaro että luonto.

Niin rengasvalmistajat itse kuin autonvalmistajat, testilaitokset ja kuluttajaorganisaatiot keskittyvät rengasteissään vertailemaan uusien renkaiden suoritussykyä. Todellisuudessa kuitenkin renkaan kuluminen alkaa ensimmäisestä ajokilometristä, ja mitä enemmän se kuluu, sitä enemmän sen ominaisuudet muuttuvat. Liikenteessä olevien autojen renkaat ovatkin keskimäärin puoliksi kuluneita. Vastaako niiden suoritussyky silloin uusien renkaiden testituloksia? Kuka testaa puoliksi kuluneita renkaita?

Kaikkien renkaiden suoritussyky muuttuu niiden kuluessa – ajan myötä esimerkiksi jarrutussyky määrällä tiellä heikkenee. Rengasteissa uusien renkaiden suoritussykyssä on eroja – mutta Michelinin testiradoilla Ladoux'ssa on osoitettu, että erot ovat vielä suurempia, kun vertaillaan kuluneita renkaita. Tosiasiassa erot ovat suurimmillaan vertailtaessa renkaita, joiden pinta on kulunut lähelle lain sallimaa pienintä kuvionsyvyyttä. Michelinin vertailutesteissä saatiin melko yllättäviä tuloksia: joidenkin lähes loppuun kuluneiden renkaiden jarrutussyky määrällä onkin lähes yhtä hyvä kuin toisten, uusina testattujen renkaiden. Pelkästään kulutuspinnan syvyys ei siis olekaan luotettava indikaattori arvioitaessa eri renkaiden jarrutussykyä määrällä tiellä.



Michelinin testitulokset vahvistavat uusia, riippumattomien tutkimusten tuloksia, joiden mukaan ei pystytä osoittamaan suoraa yhteyttä onnettomuustilastojen ja renkaiden kuvionsyvyuden välillä. Tätä on Suomessa tutkinut myös VTT Turvallinen Liikenne 2025 -projektinsa osana. VTT:n tutkimusraportissa¹ todetaan, ettei tehdyn tutkimuksen perusteella voitu osoittaa kiistatonta näyttöä onnettomuusriskin eroista verrattaessa renkaita, joiden kuvionsyvyys on 1.6–3.4 mm renkaisiin, joiden kuvionsyvyys on vähintään 3,5 mm.

¹ VTT, Turvallinen Liikenne 2025: Effect of tyre tread depth on accident involvement during summer in Finland (Riikka Rajamäki, 2011)

Michelin on johtava rengasvalmistaja, joka on omistautunut ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuden parantamiseen kestävästä kehityksen periaatetta kunnioittaen. Michelin valmistaa ja myy renkaita kaiken tyyppisiin ajoneuvoihin ja tarjoaa innovatiivisia liiketoiminnan tukipalveluita sekä digitaalisia sovelluksia matkailuun. Lisäksi Michelin julkaisee matkaoppaita, hotelli- ja ravintolaoppaita sekä kaupunki- ja tiekarttoja. Yhtymän pääkonttori sijaitsee Clermont-Ferrandissa Ranskassa ja sillä on paikallinen organisaatio 170 maassa; henkilöstön määrä on 112 300. Michelinillä on 68 tehdasta 17 maassa sekä tuotekehityksestä ja tutkimuksesta vastaava teknologiakeskus, jonka yksiköt sijaitsevat Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa. (www.michelin.com, www.michelin.fi)

Tutkimus- ja tuotekehitystoiminnassa työskentelee Michelinillä vahva 6 000 hengen asiantuntijakaarti rengasteknologian jatkuvan parantamisen hyväksi. Sen ansiosta on mahdollista käyttää uusimpia materiaaleja ja edelleen parantaa renkaan pitoa loppuun kulumisen rajalle saakka. Michelin haluaa edistää kaikkien renkaanostajien tietoisuutta asiasta, ja korostaa, että kuluttajien tulisi vaatia tietoa eri renkaiden suorituskyvystä sekä uusina että kuluneina ostopäätöksensä tueksi.

Kun kuluttajille suositellaan yksiselitteisesti renkaanvaihtoa kulutuspinnan ollessa 3–4 mm kesärenkaassa, jää korkealaatuisten premium-renkaiden koko potentiaali osin käyttämättä ja kuluttaja ostaa turhan aikaisin uudet renkaat. Tämä merkitsee, että kuluttaja ostaa keskimäärin yhden uuden renkaan joka vuosi - tarpeettomasti. Paitsi rahallisesti, myös ekologisesti kannattaisi kesärenkaiden koko suorituskyky potentiaali hyödyntää lähemmäs pintakuvion lakisääteistä 1,6 millimetrin syvyyttä.

Euroopan-laajuisesti turhan aikainen renkaiden vaihtaminen uusiin johtaa siihen, että joka vuosi myydään noin 128 miljoonaa ”ylimääräistä” rengasta - samalla ympäristöön joutuu yhdeksän miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä turhaan. Uusi rengas kuluttaa nimittäin polttoainetta enemmän kuin kulunut rengas, jonka vierintävastus on pienempi. Ernst and Young -konsultointiyhtiö on laskenut, että ympäristön kuormittamisen lisäksi turhan aikainen renkaiden vaihtaminen kuormittaa myös kuluttajien kukkaroa yhteensä kuudella miljardilla eurolla - pelkästään Euroopassa.

Monien tuotteiden, esimerkiksi kodinkoneiden yhteydessä puhutaan ”suunnitelmallisesta vanhenemisesta” - siitä, että tuotteiden ei ole tarkoituskaan kestää, koska mitä nopeammin ne kuluvat käyttökelvottomiksi, sitä enemmän saadaan myydyksi uusia. Michelin ei allekirjoita tätä ajattelutapaa. Päinvastoin, Michelinin tuotantofilosofian mukaan kuluttajan tulee saada täysi vastine rahoilleen ja voida luottaa renkaidensa turvalliseen suorituskykyyn ja pitkään käyttöikään. Samanlaiseen vastuullisuuteen pitäisi rengasteollisuuden sitoutua laajasti, jotta kuluttajat saisivat suorituskykynsä säilyttäviä renkaita kestävän kehityksen hengessä.

Totuus kuluneista renkaista – pintakuvion syvyys ei ratkaise suorituskykyä

Jarrutus kuivalla tienpinnalla

Liikenneturvallisuuden tärkeänä osatekijänä ajatellaan yleensä nimenomaan hätäjarrutusta märällä tienpinnalla. Syystäkin, sillä jarrutusmatka kasvaa merkittävästi märällä tiellä. Mutta hätäjarrutuksia joudutaan tekemään myös kuivilla teillä, jopa useammin kuin märillä. Kesärenkaskauden aikana Suomessa on sadepäiviä, eli päiviä, joiden aikana sataa vähintään yhden millimetrin verran, noin puolet koko kesärenkaskauden ajasta. Keski- ja Etelä-Euroopassa sadepäiviä on paljon vähemmän: esimerkiksi Lontoossa sadepäiviä on vuodessa 106,5, eli kadut ovat kuivia 71 prosenttia ajasta. Etelä-Ranskassa kuivaa on peräti 85 prosenttia vuodesta². Voidaan siis perustellusti sanoa, että jarrutusmatkan merkitys turvallisuuden kannalta on yhtä suuri kuivalla ja märällä tiellä.

Autoilijan kannalta on rauhoittavaa tietää, että jos hänen renkaissaan ei ole muita vaurioita tai väärät rengaspaineet, ovat hänen kuluneet renkaansa kuivalla kelillä jopa turvallisemmat kuin vasta alle laitetut uudet renkaat. Kilparadoilta tuttua on, että kuivalla radalla ajoon laitetaan alle sileät renkaat, ”slicksit”. Sama pätee tavallaan siviiliautoihinkin: renkaan pito kuivalla tienpinnalla paranee kun kuvionsyvyys pienenee. Kuluneen renkaan jarrutusmatka kuivalla tiellä on lyhyempi kuin renkaan ollessa uusi.

² Tiedot perustuvat Suomen ja Ison-Britannian meteorologisiin tilastoihin 30 vuoden jaksolta. Suomen luvut perustuvat mittauksiin Helsingissä, Tampereella, Oulussa ja Inarissa; Ison-Britanniassa mittaukset on tehty Lontoossa ja Ranskassa Etelä-Ranskan Marseillessa. Sadepäivä tarkoittaa päivää, jonka aikana sataa vähintään 1 millimetrin verran.

Michelin on johtava rengasvalmistaja, joka on omistautunut ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuden parantamiseen kestävän kehityksen periaatetta kunnioittaen. Michelin valmistaa ja myy renkaita kaiken tyyppisiin ajoneuvoihin ja tarjoaa innovatiivisia liiketoiminnan tukipalveluita sekä digitaalisia sovelluksia matkailuun. Lisäksi Michelin julkaisee matkaoppaita, hotelli- ja ravintolaoppaita sekä kaupunki- ja tiekarttoja. Yhtymän pääkonttori sijaitsee Clermont-Ferrandissa Ranskassa ja sillä on paikallinen organisaatio 170 maassa; henkilöstön määrä on 112 300. Michelinillä on 68 tehdasta 17 maassa sekä tuotekehityksestä ja tutkimuksesta vastaava teknologiakeskus, jonka yksiköt sijaitsevat Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa. (www.michelin.com, www.michelin.fi)

Polttoaineen kulutus

Toinen kiinnostava tieto on, että kulunut rengas alentaa polttoaineen kulutusta. Pintakuvion urasyvyyden vähetessä renkaan vierintävastus pienenee, mikä vaikuttaa polttoaineen kulutukseen. Lähelle minimiurasyvyyttä kuluneen renkaan vierintävastus on 80 prosenttia siitä, mitä se oli uudessa renkaassa. Tämän näkökohta puoltaa renkaan ajamista loppuun, sillä polttoainekustannukset alenevat sitä enemmän mitä lähemmäs lain vaatimaa minimiurasyvyyttä mennään.

Positiivinen asia on myös, että kuluneen renkaan melutaso on pienempi sekä auton sisällä että ulkopuolella.

Michelin suosittelee, että autoilijat harkitsisivat tarkkaan kannattaako renkaat vaihtaa uusiin merkittävästi ennen lakisääteistä minimiurasyvyyttä. Aikainen vaihto merkitsee suorituskyky potentiaalin käyttämättä jättämistä silloin, kun renkaan jarrutusteho kuivalla tienpinnalla ja sen polttoainetehokkuus ovat parhaimmillaan.

Jarrutus määrällä tienpinnalla

Michelinin vertailutesteissä on osoitettu, että hyvälaatuiset kuluneet renkaat ovat määrällä tienpinnalla yhtä hyvät kuin halparenkaat uusina.

Renkaan suorituskykyyn vaikuttavat monet tekijät: rungon rakenne, materiaalien laatu, kumiseokset, pintakuvion muoto ja leikkaus sekä urat. Kaikki nämä tekijät vaikuttavat renkaan suorituskykyyn koko sen eliniän ajan. Kaikkien uusien renkaiden suorituskyky ei ole yhtä hyvä – ja kuluneissa renkaissa erot ovat vielä merkittävämpiä renkaan laadusta riippuen.

EU-rengasmerkintä: jarrutus määrällä tienpinnalla

EU-rengasmerkintä tarkoittaa uusissa renkaissa nykyisin pakollista etikettiä, joka kertoo renkaan suorituskyvystä energiatehokkuuden, jarrutustehon ja rengasmelun suhteen. Jarrutustehoa mitataan merkintää varten nimenomaan määrällä alustalla: mitä lyhyempi jarrutusmatka uudella renkaalla on, sitä paremman luokituksen se saa. Käytännössä kaikki Euroopassa myytävät uudet renkaat täyttävät vähimmäiskriteerit. Michelinin vertailutesteissä ilmeni kuitenkin, että osa renkaista menettää kuluessaan nopeasti jarrutustehoaan ja jäävät jopa alle vähimmäiskriteerin.

Michelinin vertailutestit osoittavat, että lakisääteiseen 1,6 millimetrin minimiurasyvyyteen kulunut premium-rengas on määrällä tienpinnalla jarrutettaessa yhtä hyvä kuin vasta asennettu uusi, halvempi ja heikkolaatuinen rengas.

Lehdistön yhteyshenkilö, Michelin Nordic, Tukholma: Lotta Wrangle, puh.: +46 72 250 07 40,
S-posti: lotta.wrangle@michelin.com

Michelin on johtava rengasvalmistaja, joka on omistautunut ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuden parantamiseen kestävästä kehityksen periaatetta kunnioittaen. Michelin valmistaa ja myy renkaita kaiken tyyppisiin ajoneuvoihin ja tarjoaa innovatiivisia liiketoiminnan tukipalveluita sekä digitaalisia sovelluksia matkailuun. Lisäksi Michelin julkaisee matkaoppaita, hotelli- ja ravintolaoppaita sekä kaupunki- ja tiekarttoja. Yhtymän pääkonttori sijaitsee Clermont-Ferrandissa Ranskassa ja sillä on paikallinen organisaatio 170 maassa; henkilöstön määrä on 112 300. Michelinillä on 68 tehdasta 17 maassa sekä tuotekehityksestä ja tutkimuksesta vastaava teknologiakeskus, jonka yksiköt sijaitsevat Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa. (www.michelin.com, www.michelin.fi)

