Auto talveks korda

Jaak Talva

Ka autode puhul kehtib hea eesti vanasõna, et vankrit rauta talvel ja rege suvel, kinnitab osaühingu Autosõit instruktor **Indrek Madar**. Sest ainult talvekorras autoga ja talvise sõidu võtteid kasutades saab meie lumistel ja libedatel teedel ohutult liigelda. Seda on Indrek Madar õige mees kinnitama, sest enne ekstreem- ja talvist sõitu õpetama asudes töötas ta üle kümne aasta liikluspolitseis ja puutus iga päev kokku liikluse pahupoolega. Vaatamata ilmade ja liiklusolude halvenemisele püsib mõnel mehel ikkagi soov oma sõidukist peaaegu viimane välja võtta. Liikluseeskirja see punkt, mis lubab liigelda sõiduoludele ja oma võimetele vastava kiirusega, lihtsalt ununeb. Juba praegu, mil ilmad veel lihtsalt sügisesed, on aga aeg hakata nii autot kui ka iseennast talveks ette valmistama.

Talverehvid alla

Meie muutuvaid ilmaolusid arvestades on juba 15. oktoobrist alates lubatud kasutada talverehve – nii lamell- kui ka naastrehve. Aastakümnete jooksul on täheldatud, et just sel ajal võib hommikuti teedel olla nii musta jää kui ka tavalise jäitega kaetud teelõike.

Lamellrehvid on tavalise suverehviga võrreldes valmistatud pehmemast kummisegust ja rehvi lamellidest koosnev eriline muster nagu imeks rehvi vastu teepinda.

Naastrehvid on meile kõigile tuntud ka naelrehvide või -kummide nime all. Kuigi nad tekitavad lamellrehvidega võrreldes rohkem müra, purustavad naastud siiski rehvi alla jäävat jääd ja haakuvad paremini ka kinnisõidetud lumega. Indrek Madara arvates on lamellrehvid paslikud rohkem linnasõitu harrastavale juhile, pikkadel linnadevahelistel sõitudel peab ta kindlamaks naastrehve. Tõsi – naastrehvid kulutavad lamellrehvidest enam teepinda ja teedemehed soovitavad seetõttu just rohkem lamelle. Lumisel teel on mõlema rehvitüübi pidavus sama. Meil talvesõiduks lubatud universaalrehve tähisega MS, M&S ja M+S peab Madar laiatarbekaubaks. Universaalset rehvi pole olemas ja nii pole need mugavad suvel ega kindlusta täit ohutust ka talvel. Talverehve võib kasutada alates 15. oktoobrist, kohustuslik on nendega sõitmine aga **1. detsembrist kuni 1. märtsini**. Samas lisab Madar, et liiklusõnnetuste analüüsi põhjal peaksid talverehvid olema kohustuslikud märtsi lõpuni, sest meie muutlikud ilmad kipuvad liiklusohtlikke olukordi pakkuma isegi märtsikuu teisel poolel.

Mida vanem auto, seda rohkem hoolt

Lisaks rehvide vahetamisele tuleks enne talvekülmade tulekut üle kontrollida kogu auto. Külmaga autot käivitades ja ka sõites võivad suvised pisivead endast kurjalt märku anda. Kindlasti vajab kontrollimist akuvedeliku tihedus ja aku üldine valmisolek suvisest palju suuremateks koormusteks. Kontrollimist vajab ka kõrgepingejuhtmestik ja sealsete ülelöökide võimalus.

Ka õlid on vaja vahetada vedelamate vastu. Üldiselt on nii, et mida vanem auto, seda suuremat ja põhjalikumat kontrollimist see enne talvist sõiduhooaega vajab. Isegi aknapesuvedelik oleks otstarbekas vahetada külmakindlama vastu. Madaral endal on olnud juhuseid, kus 20 külmakraadini ettenähtud klaasipuhastusvedelik on 10–12 külmakraadi juures esiklaasi puhastamise asemel selle katnud valge sültja massiga.

Ja veel – tingimata tuleb lasta stendis üle kontrollida esitulede seade. Valesti reguleeritud esituledega võib autoomanikul endal isegi parem sõita olla, kuid tema valestireguleeritud tuled pimestavad tavaliselt vastutulijaid ja tekitavad nii täiendavaid ohuolukordi. Üldreeglina tuleks kõikide tulede olukorda kontrollida enne iga pikemat sõitu ja ka rehvide rõhku tuleks aeg-ajalt kontrollida, sest erineva rõhu all olevad rehvid käituvad ekstreemolukorras erinevalt. Täiendada tuleks ka auto varustust. Igal juhil peaks talvise sõidu ajal pagasiruumis olema korralik puksiirtross ja labidas. Mõni ettevaatlikum hoiab seal koguni kotikest peenema graniitkillustikuga.

Sõiduoskust saab lihvida

Aga ka kõige paremini talvesõiduks ettevalmistatud masin võib kraavi minna, kui selle roolis on kogemusteta või oma oskusi lihtsalt ülehindav juht. Sõites ei mõelda üldjuhul enda ega teiste liiklejate füüsilisele ja vaimsele seisundile ning juhi oskustest täiesti sõltumatult kehtivatele füüsikaseadustele. Gaasi- või piduripedaali põhja vajutamine ei nõua erilisi oskusi ega teadmisi, samas aga ei mõelda, kuidas sõiduk käitub sel puhul vihmamärjal või koguni jäisel teel. Kõige ettearvamatumaks võib kujuneda aga pidurdamine jää või kinnisõidetud lumega osaliselt kaetud teel. Nüüd, sügisel võib vihmamärjal teel saatuslikuks saada ka liiga suur kiirus – rattad ei suuda nende alla sattuvat vett kõrvale tõrjuda, veerepinna ja teekatte vahele tekib veepadi ning auto läheb juhitamatusse vesiliugu. Indrek Madara sõnul tuleb iga auto puhul arvestada selle omapära ja auto teelhoidmiseks ka vastavalt käituda. Esiveoline auto võib kurvis otse minna liiga suure kiiruse või järsu pidurdamise tõttu, rooli liigselt välja keerates või kurvis liiga järsult gaasi vajutades. Tagaveoline sõidab otse (esiosa libiseb) samadel tingimustel, tagaosa liigub küljele, kui sõltumata vedava silla asukohast kurvis liiga järsult gaasipedaalile vajutada. Kui auto esiosa juba libiseb, siis liigne esirataste väljakeeramine teeb olukorra ainult hullemaks. Madara sõnul esirattaid välja keerata ei tohi. Selle asemel tuleks sidur alla vajutada ja oodata rataste teega haakumise taastumist. Haardumise taastumisel tuleks sidur sujuvalt vabastada ja juhtida sõiduk vajalikus suunas. Kui sõiduki rattad on blokeerunud, pole ta juhitav ja just seetõttu ei tohigi esirattaid liigselt välja pöörata. Kui auto läheb külglibisemisese, tuleb nii esi- kui ka tagasillaveolisel autol sidur alla vajutada ja pöörata rooli kohe libisemise suunas. Sidurit alla vajutades mõjuvad kõigile ratastele ühesugused jõud ja auto muutub taas juhitavaks.

Automaatkäigukastiga autode juhid sidurit alla vajutada ei saa ja neil jääb üle ainult gaas alla lasta ning tasakesti vastu pöörata. Mõelda tuleb kindlasti ka sõidumaneerile. Järsud kiirendused ja äkkpidurdused on libedal teel lausa lubamatud. Kui suvel tuli hoolikalt jälgida pikivahet, siis vihmasajus ja talvelibedaga peab see suvisest mitu korda pikem olema. Kui rääkida minimaalsest pikivahest linnas, siis Madara sõnul peaks see olema meetrites vähemalt pool sõidukiirusest kilomeetrites (näiteks 50 km tunnikiirusega sõites

vähemalt 25 meetrit). Kuna silmaga on pikivahet raske hinnata, soovitab Madar kasutada järgmist nippi – kui teie ees liikuv sõiduk möödub mingist kindlast objektist (olgu see siis tänavavalgustuspost või majanurk), siis hakake lugema: kakskümmend üks ja kakskümmend kaks. Kui nüüd jõuate ise sama objektini, on möödunud kaks sekundit ja teie sõidukitel on õige pikivahe. Kui jõuate valitud objektini varem, peaks pikivahet suurendama.

Linnast väljas, suuremate sõidukiiruste korral peaks minimaalne pikivahe olema poole suurem ja siis peab autode vahe meetrites võrduma autode liikumiskiirusele kilomeetrites. Ajaliselt peaks see olema vähemalt neli sekundit. Teadmiseks veel seda, et kuival asfaldil sõites on kiirusega 50 kilomeetrit tunnis liikuva auto pidurdusteekond umbes 28 meetrit. 60-kilomeetrilise tunnikiiruse puhul on see 36 meetrit.

Madara sõnul tuleks auto teelhoidmist talveoludes õppida vastaval platsil. Kahjuks on selliseid platse ka talveoludes napivõitu, kuid seal saadud kogemused kuluvad maanteesõidul lausa marjaks ära. Siiski kavandab osaühing Autosõit tuleval suvel avada Tartu lähistel sellise õppeplatsi, kus talvesõitu saab spetsiaalkattega teelõigul ka suvekuumuses harjutada.

Kõike talvesõidusse puutuvat ühes ajakirjaartiklis ära ei räägi, tõdes Madar. Suur tähtsus on õigel isteasendil, rooli hoidmisel, turvavööde asendil ja veel paljul-paljul muul. Ja veel – **ka jalakäijatel tuleks talveks valmistuda ja muretseda nii enda kui ka laste üleriietele helkurid. Ainult nii on nad talvepimedas juhile märgatavad.**