

Normaalissa henkilöautossa yhden pyörän kuljettaminen onnistuu helposti esimerkiksi irrottamalla pyörästä molemmat renkaat ja kaatamalla takaistuimien selkänojat. Näin pakkaamalla lähes kaikkiin autoihin mahtuu kaksikin pyörää.

Se on kuitenkin työlästä, ja ajon jälkeen mahdollisesti likaisen ja märän pyörän pakkaaminen autoon ei ole herkkua.

Jos autossa matkustaa enemmän kuin kaksi ihmistä, ei pyörille ole tilaa. Turvallinen pyörän kuljettaminen vaatisi sitä paitsi asiallisen kiinnityksen tai sidonnan, jotta pyörät eivät kolhiinnu, riko auton sisustaa tai muutu kolaritilanteessa vaaralliseksi.

Esimerkiksi Škoda Roomsteriin on tarjolla kätevä teline kahdelle pyörälle, jota käyttäessä tosin takaistuimet täytyy poistaa.

Kilpapyöräilijöille ja aktiiviharrastajille polkupyörän kuljettaminen autolla on tuttua puuhaa. Me testasimme kolmea tapaa kuljettaa pyörää auton katolla tai perässä.

AIMO NIEMI

HANNU HÄYHÄ, kuvat
JYRI AJOMAA, OLLI LAITINEN ja
PEKKA RANTANEN, avustus

Ei pyörää tietenkään tarvitse saada auton sisälle; ulkopuolisiakin telineitä on runsaasti tarjolla.

Katolle tai taakse

Pyörän kuljettamiseen auton ulkopuolella on pääasiallisesti kaksi tapaa: pyörien nostaminen katolle tai

kiinnittäminen auton perään poikittain. Vaihtoehtoja näihinkin tapoihin on useita. Joka tapauksessa katolle sijoitettava teline vaatii avukseen kattotelineet ja perään asennettava useimmiten vetokoukun.

Katolle pyörä voidaan nostaa kokonaisuena tai etupyörä irrotettuna. Ensin mainitussa tapauksessa pyörä kiinnitetään rungostaan ja jälkimmäisessä etuhaarakasta etuakselin paikalta. Auton katolle voi teoriassa nostaa riviin neljäkin pyörää, mutta keskimmaisten pyörien paikalleen nostaminen on silloin vaivalloista.

Auton perään pyörä useimmiten kiinnitetään vetokoukkuun kytkettävään telineeseen. Niiden tyyppi ja laatu vaihtelevat muutaman kymppin heppoisista saksitelineistä useamman satasen maksaviin järeämpiin telineisiin.

Saksitelineissä pyörä roikkuu

rungostaan, eikä niissä yleensä ole rekisterikilven paikkaa eikä valoja. Tieliikenteessä rekisterikilven ja valojen pitää kuitenkin lain mukaan näkyä. Järeämissä telineissä on kiskot renkaita varten, ja pyörä kiinnitetään niihin rungosta sekä renkaista. Mikä tärkeintä, niissä on myös perävaunupistokkeen yhdistetyt valot ja paikka rekisterikilvellen.

Auton taakse kiinnitettäväksi myydään myös erilaisia takaluukun väliin kiristettäviä irtotelineitä, jotka eivät vaadi vetokoukkuja. Luukua avattaessa pyörät nousevat mukana, eivätkä näin häiritse takaluukun käyttöä. Myös paremmissa ja järeämissä vetokoukkuun kiinnitettävissä telineissä on kippisysteemi, jolloin pyörien kallistaminen mahdollistaa takaluukun avaamisen pyörien ollessa kiinni.

Pyörät pyöräilemättä

- **Thule** ProRide 591
- **Mont** Blanc Towquick
- **Opel** Adam FlexFix



Autonvalmistajilla on lisävarusteena saatavia monenlaisia tarvikkeita pyörien kuljettamiseen. Yleensä ne ovat tässä artikkelissa esiteltyjen telineiden kaltaisia katolle tai koukkuun kiinnittyviä tuotteita. Esimerkiksi Toyotalla joidenkin hybridien yhteydessä on mahdollisuus asentaa vetokoukku, jossa vetopaino on vain muutamia satoja kiloja. Tämän tarkoitus on nimenomaan mahdollistaa vetokoukkuun asennettavan pyörätelineen käyttö.

Pyörät kyytiin

Pyörien nostaminen ja kiinnittäminen telineisiin tapahtuu eri telineissä erilailla. Katolle pyörän nostamisen opetteluun menee muutama kerta, mutta tekniikka on loppujen lopuksi yllättävän helppoa.

Pyörä nostetaan etuhaarukasta



↑ **VETOKOUKKUUN** kiinnittävät telineet lukittuvat vetokuulaan puristamalla. Teline on tukevasti kiinni, mutta kaikissa telineissä on syytä noudattaa valmistajan ilmoittamia pyörän maksimipainoja.

➔ **AUTON** katolle pyörää nostettaessa oikea tekniikka on tärkeintä. Farmarien katolle pyörät nousevat helposti, mutta tila-autojen ja katumaasturien katolle nostaminen on jo hankalampaa. Pysäköintihallien ja katosten mataluus on syytä muistaa.



perille



LATAA SHORTCUT
PUHELIMEESI,
OTA KUVA JUTUN
SIVUSTA JA KATSO
LISÄMATERIAALIT

ja esimerkiksi takahaarukan juuresta ilmaan ja kallistetaan katolle niin, että renkaat osuvat niille tarkoitetuille paikoille. Tämän jälkeen pyörä käännetään suoraan ja kiinnitetään rungon viistoputkesta telineeseen.

Tämä vaihe on erityisen helppo Thulen telineessä, sillä kiristys tapahtuu telineen alaosaan olevasta ruuvista. Lopuksi molemmat renkaat kiristetään kiinni telineeseen pikakiristimillä.

Auton perässä kuljetettavista malleista kokeilimme yksinkertaisimpiin kuuluvaa vetokoukkuun kiinnitettävää Mont Blancin saksimallista telinettä. Tämäntyyppisissä ratkaisuissa telineen jänneväli on yleensä vakio, eli kovin pienien tai rungoltaan erikoisempien pyörien kuljettaminen voi olla ongelma, sillä periaatteessa pyörät roikkuvat vaakaputkesta. Silloin kun pyörän koko sopii hyvin telineeseen, on kiinnittäminen nopeaa.

Ensin pyörä nostetaan roikkuamaan rungosta telineen haarukan kumien päälle ja pyörä kiinnitetään telineeseen rungon ympäri tulevilla tarranauhoilla. Lopuksi pyörän kiinnitys varmistetaan renkaisiin tulevilla kuormaliinoilla. Järeämissä vetokoukkutelineissä pyörä kiinnitetään rungosta ja renkaista.

Perässä pyörät likaantuvat helposti. Etenkin soratiellä auto nostaa perään runsaasti hienoa hiek-

kapölyä, joka tarttuu etenkin pyörän voimansiirtoon. Usein pyöräilyn joutuu aloittamaan pyörän pesulla. Lisäksi kannattaa katsoa, kuinka telineeseen kiinnitetty pyörä ja auton pakoputki sijoittuvat, sillä kuuma pakokaasu saat- taan rikkoa renkaan ja vanteen osu- essaan liian lähelle.

Merkittävä kulutuslisä

Pyörien kuljettaminen auton korin ulkopuolella lisää merkittävästi auton polttoaineenkulutusta. Vaikka auton ilmanvastuskerroin olisi pieni, on auton, telineen ja pyörien muodostaman kokonaisuuden ilmanvastuskerroin jotain aivan muuta. Myös ilmanvastukseen vaikuttava otsapinta-ala suurenee pyörien ja telineen myötä.

Teimme mielenkiinnon vuoksi suuntaa antavia kulutusmittauksia molemmilla telineillä. Käytännön järjestelyjen takia mittaukset tehtiin eri autoilla. Lukemat tietysti muuttuvat aina pyörien, auton ja kuljetustelineen mukaan. Tuloksemme ovat suurusluokaltaan samansuuntaisia kuin innokkaiden pyöräilijöiden havaitsemat muutokset keskilukuluksessa pidemmillä matkoilla.

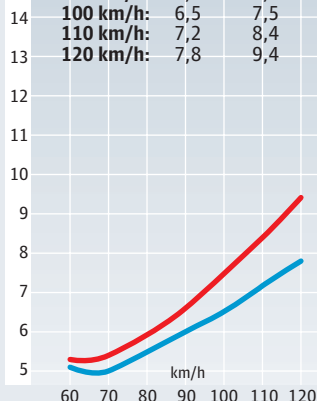
Tasaisten nopeuksien kulutukset näkyvät seuraavan sivun grafiikassa. Katolle lastattavat pyörät nostavat kulutusta jo 60 km/h -nopeudessa yli litran 100 kilometrillä. Moottoritienopeudessa kulutus nousee peräti neljään litraan.

KULUTUS l/100 km, tasanopeus

AUDI A4 Avant
2,0 TFSI Quattro

2 polkupyörää
perässä

60 km/h:	5,1	5,3
70 km/h:	5,0	5,4
80 km/h:	5,5	5,9
90 km/h:	6,0	6,6
100 km/h:	6,5	7,5
110 km/h:	7,2	8,4
120 km/h:	7,8	9,4

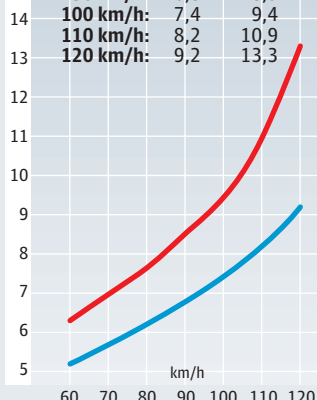


KULUTUS l/100 km, tasanopeus

ŠKODA Yeti
1,2 TSI

2 polkupyörää
katolla

60 km/h:	5,2	6,3
70 km/h:	5,7	7,0
80 km/h:	6,2	7,6
90 km/h:	6,8	8,5
100 km/h:	7,4	9,4
110 km/h:	8,2	10,9
120 km/h:	9,2	13,3



Pyörä auton perässä kuljetettaessa vastaavat lukemat jäävät 0,2 litran ja reilun 1,5 litran tuntumaan. Katolla kuljetettaessa pyörän lukumäärä näkyy suoraan kulutuksen kasvussa, mutta perässä vaihtus ei ole läheskään yhtä selvä.

■ MOLEMMISSA kuljetustavoissa on puolensa. Vetokoukkukiinnitys tukee se, että lyhyen ihmisen voi olla vaikeaa nostaa pyörä vähänkään korkeamman auton katolle. Vaikutus polttoaineenkulutukseenkin näyttäisi olevan pienempi. Toisaalta katolla pyörät pysyvät yleensä puhtaina, ellei kesäkelillä ilmassa ole paljon hyytysiä. Tätä ongelmaa varten on olemassa myös pieniä ohjaustangon päälle tulevia suojahappuja. **TM**

Katso video
TMnet.fi



Opel Adam ja FlexFix

■ YKSI pisimmälle pyöräkuljetusratkaisunsa miettinyt autonvalmistaja on Opel, jonka FlexFix-järjestelmään voi asentaa kuljetuspaikan kahdelle pyörälle. Teline kulkee aina auton mukana, ja se taitellaan esiin tarpeen tullen.

Useampiin malleihin tarjolla olevaan FlexFix-kuljetusjärjestelmään saa kiinnitettyä erilaisten tavaroiden ja urheiluvälineiden kuljetukseen soveltuvia kiinnikkeitä. Kun teline ei tarvita, se taittuu näppärästi piiloon puskurin sisään. Ulospäin sen erottaa vain rekisterikilven ympärillä olevasta pienestä raosta. Kun autossa on FlexFix, ei vetokoukun asentaminen enää ole mahdollista.

Kokeilumme perusteella FlexFix on aavistuksen kankea ja raskas vetää esiin. Se myös likaantuu ajossa,

sillä teline ei ole suljetussa kotelossa. Telineen käyttö vaatii käytännössä työhanskat. Käyttö on kuitenkin sen verran helppoa, että kuljetustelineen esiin vetäminen ja kokoaminen vievät enimmilläänkin vain pari minuuttia, kunhan menetit on harjoiteltu.

Pyörä kiinnitettävä telineeseen riittävän tukevasti. Päätukena on yksi moneen suuntaan kääntyvä ja liikkuva tuki, joka kiristyy ja lukittuu runkoon sekä haluttuun asentoon yhtä ruuvi-pyörää kiertämällä. Lisäksi renkaat varmistetaan tukevilla muovihihnoilla, jotka kiristetään lumilautasteistä tutuilla räikkäkiristimillä.

Opel Adamissa FlexFix-telinees-



⬆️ **REKISTERIKILPI** on kiinnitetty telineeseen, joten se säilyy aina näkyvässä. Telineen takavalot käännetään esiin, jolloin ne korvaavat pyörän peittämät auton omat valot. Teline kippaa, joten luukun käyttö on mahdollista myös pyörän ollessa siinä kiinni.

sä on järkeä, sillä vetokoukun asentaminen ei pikkuautoon ole välttämättä mielekästä, koska vetomassat jäävät pieneksi. Näin ollen integroitu teline on suurin piirtein samassa hintaluokassa irrotettavan koukun ja erillisen telineen kanssa. Adamiin FlexFix maksaa 725 euroa ja lisäksi nikkeet toiselle pyörälle 224 euroa.

THULE PRORIDE 591

Hintaluokka:
129,00 €



MONT BLANC TOWQUICK

Hintaluokka:
79,90 €

