

motor føreren



Nr. 1 - 2026

Rekkevidden testet i sprengkulde

SIDE 12

Intervjuet: Bård Hoksrud (Frp) – Jeg tar rus i trafikken på alvor

SIDE 20

Når kjendiser tas for fyllekjøring

SIDE 6

Disse bilene slipper unna moms

SIDE 10



**Norefjell
Hyttetjeneste**
Skinnestoppen 9
3535 KRØDEREN
Tlf. 901 47 300

Agder Bolig AS
Veverigata 12
4514 MANDAL
Tlf. 907 39 455

KC-Transport AS
Åttevei 37
8063 VÆRØY
Tlf. 932 07 298

Stein Hesthagen Transport AS
Ødegårdstoppen 9
2390 MOELV
Tlf. 906 71 095

**Elto
Regnskap AS**
Storebotn 72C
5309 KLEPPSTØ
Tlf. 56 15 61 68

**Kalleberg
Transport**
Langeland
4560 VANSE
Tlf. 913 23 400

**Servicehallen
Dombås AS**
Gudbrandsdalsvegen 2569
2660 DOMBÅS
Tlf. 61 24 20 00

Think Trafikk AS
Kolbotnveien 5
1410 KOLBOTN
Tlf. 66 80 84 84
Mobil 911 01 666

**NORVALD
JØRGENSEN**
Lysnesveien 89
9372 GIBOSTAD
Tlf. 476 38 000



**XPRESS
TRAFIKKSKOLE**
Slagenveien 32
3117 TØNSBERG
Tlf. 33 38 00 00

**Glassmester1
Arendal**
Strømsbuveien 61
4836 ARENDAL
Tlf. 37 02 41 88

**Vinstra
Karosseri AS**
Lomovegen 2, Lomoen
2640 VINSTRA
Tlf. 61 21 60 60

Xpress Vei og Følgeltjenester AS
Gamle Postveien 12
4520 LINDESNES
Tlf. 970 02 100

**Sverre Haugli
Bilforretning AS**
Storgata 26
3510 HØNEFOSS
Tlf. 32 14 03 00

**Motorsenteret
Heidal AS**
Ysterivegen 5
2676 HEIDAL
Tlf. 61 23 34 00

Mesna auto AS
Storgata 84
2390 MOELV
Tlf. 62 36 71 49

MAFO AS
Øverbygdsgaten 926
2656 FOLLEBU
Tlf. 404 02 119

Vestfold Avløpsrensing AS
Undrumsdalveien 512
3176 UNDRUMSDAL
Tlf. 957 23 334

**Asplund
Transport AS**
Eidsbotnvegen 49
7603 LEVANGER
Tlf. 950 33 472

**Nyhus
Transport AS**
Roaveien 6
3534 SOKNA
Tlf. 414 56 705

**REMA 1000
LIERSTRANDA**
Tlf. 32 84 94 90

**IRBY
ELEKTRO**
Loe bruk 14
3300 HOKKSUND
Tlf. 915 49 789

Midt i Veien Transportservice AS
Tyrhjellveien 92
1960 LØKEN
Tlf. 456 70 390

**RAHOLT
TRAFIKKSKOLE**
Trondheimsvegen 266
2070 RAHOLT
Tlf. 995 31 911

**Helgeland
Bilberging AS**
Ytterøra 21
8656 MOSJØEN
Tlf. 913 11 663

**Tuven
Billakking AS**
Semsvegen 37
3676 NOTODDEN
Tlf. 35 01 17 30

**Karasjok
Bilberging AS**
Finansveien
9731 KARASJOK
Tlf. 78 46 63 11

**Svein Svendsen
TRAFIKKSKOLE**
Trondheimsveien 102, 0565 OSLO
Tlf. 909 90 090

NAPIER
Hovlandsvegen 18
5443 BØMLO
Tlf. 53 42 44 00

**AKTIV
VEIET ALZ ENTREPRENØR**
Dråpen 6
3036 DRAMMEN
Tlf. 32 85 50 40

**Kåre Ekrene
Trafikkskole AS**
Ludolf Eides gate 6
5525 HAUGESUND
Tlf. 52 71 75 66

**GUMPEN
MOTOR**
Skibåsen 1
4636 KRISTIANSAND S
Tlf. 24 03 47 30

Betongpumperen AS
Kasinvegen 45
3676 NOTODDEN
Tlf. 962 09 930

Jans Bilberging
Grandeve 21
6783 STRYN
Tlf. 970 82 373

**Telemark
Dekksenter AS**
Moen 17
3946 PORSGRUNN
Tlf. 35 93 35 50

**Ola Flateland
transport AS**
Ytre Lauvrak 330
4830 HYNNEKLEIV
Tlf. 957 32 118

**SOS
Biloppretting AS**
Myrvangveien 6
2040 KLØFTA
Tlf. 63 98 04 90

GILDSET TRANSPORT
7288 SOKNEDAL
Tlf. 917 47 410

**Ramlo
Sandtak AS**
Industriv 63
7080 HEIMDAL
Tlf. 962 25 300

**Byggmester
Svein Jacobsen AS**
Skoggata 3A
3189 HORTEN
Tlf. 932 15 600

**Nonslid
Bilservice AS**
Skjoldavikvegen 178
5574 SKJOLD
Tlf. 52 76 21 00

**Fineide
Transport AS**
Nordsjøvegen 27
8642 FINNEIDFJORD
Tlf. 75 19 51 45

Fjeld Tømmertransport AS
Østmoveien 13
1970 HEMNES
Tlf. 928 55 953

**Ronny Tangeland
Transport**
Folkestadhøgda 1
1592 VÅLER I ØSTFOLD
Tlf. 928 99 105

Bilpleiesenteret AS
Gigstads Vei 11
3511 HØNEFOSS
Tlf. 32 12 67 80

**Lyseng
Billakking**
Norderhovsveien 23
3512 HØNEFOSS
Tlf. 919 12 220

**T.I. Larsen
Rørlegger AS**
Svingen 18
4628 KRISTIANSAND S
Tlf. 908 37 611

**TAXI 03550
ROMERIKE**

06000

VIKING

www.vikingredning.no



**Bjorliheimen
Fjellhotell**
2669 Bjorli

Tlf. +47 907 70 319 e-post: post@bjorliheimen.no

**HØNSEN
SJÅFØRSKOLE**

Vestvollv 30 B
2019 SKEDSMOKORSET
Tlf. 64 83 62 62



Innhold nr 1-2026

- 3** MA-hjørnet
- 4** Færre tatt for ruskjøring
- 6** Når kjendisene fyllekjører
- 8** Vasken enda viktigere nå
- 10** Rush av biler uten moms
- 12** Rekkevidde i sprengkulde
- 14** Faststoffbatterier i fremtiden?
- 16** Husker du Ford Granada?
- 18** Camping med solceller
- 20** Intervjuet: Bård Hoksrud
- 24** Testen: Toyota bZ4X AWD
- 29** Nå blinker bremselysene
- 30** Landsmøtet 2026
- 32** MA-medlem
- 38** Ung i Trafikken
- 42** Kryssord

MA-hjørnet

Hvorfor bør mediene skrive om fyllekjøring?

Ruskjøring er fortsatt en av de største risikofaktorene i trafikken. Likevel er temaet ofte fraværende i mediene. Dette kan gi inntrykk av at problemet er på vei til å forsvinne eller ikke like relevant lenger. Det stemmer ikke. I 2025 ble over 10 000 personer anmeldt for ruspåvirket kjøring og årlig er ca 25 prosent av dødsulykkene i trafikken knyttet til rus. I 2024 var det så mye som 29 prosent.

Med jevne mellomrom dukker det opp saker om kjente personer som har kjørt i ruspåvirket tilstand. Detaljene om hvem, hvor og hva er ikke det viktige. Poenget er påminnelsen. Ruskjøring skjer fortsatt. Også blant mennesker med ansvar, ressurser og valg.

Det vi snakker om, oppleves som relevant. Det vi slutter å snakke om, glir lettere over i glemmeboka. Når ruskjøring ikke omtales, svekkes også bevisstheten om hva det faktisk innebærer. Ikke bare straff, men risiko for eget og andres liv.

Noen mener at medieomtale bidrar til uthenging, eller at gjentakelse svekker budskapet. Erfaringen viser det motsatte. Omtale fungerer som en påminnelse om hva som ikke er akseptabelt. Den bidrar til å holde terskelen høy. Den minner oss på at valgene som tas før man setter seg bak rattet, har betydning.

I mediebildet konkurrerer trafiksikkerhet med krig, økonomi, politiske konflikter og Trumps seneste uttalelser. Det er forståelig, men ruskjøringen er der fortsatt. Konsekvensene uteblir ikke selv om temaet havner nedover på nyhetslisten.

I MA - Rusfri Trafikk jobber vi for å holde ruskjøring på dagsordenen. Samtidig vet vi at de færreste går rundt og tenker på dette til daglig. Det er heller ikke realistisk, da kun bekymring ikke forebygger noe som helst.

Men så lenge mennesker kjører i ruspåvirket tilstand, må temaet fortsatt ha en plass. Ikke fordi det er sensasjonelt, men nettopp fordi det dessverre er ganske vanlig.

Vi håper du liker årets første utgave av Motorføreren. Her kan du blant annet lese om de rusanmeldte trafikantene i 2025, landsmøtet i juni, rushet av momsfrie biler, mimresak om Ford Granada og mange andre artikler.

God lesning!

Anders



Anders Skavdal Havdal
generalsekretær

UTGIVER
MA – Rusfri Trafikk
v/ generalsekretær Anders Skavdal Havdal
REDAKTØR
Jøran Ledal
Kontakt: +47 932 45 009 // ledal@me.com
ANNONSER
Faktureringservice Sør AS:
+47 32 24 44 33 // faktserv@faktserv.no

ADRESSER OG EPOST
Besøksadresse: Dronningens gate 6, 0152 Oslo
Postadresse: Pb 752, Sentrum, 0106 Oslo
Telefon: +47 22 47 42 00
E-post: ma@marusfritrafikk.no
Hjemmeside: www.marusfritrafikk.no

MEDLEMSSERVICE/ABONNEMENT
Tlf. 22 47 42 00

TRYKK
Merkur Grafisk AS, Pb 25, 0901 Oslo
ISSN 0027-2213 (trykt utg.)
ISSN 2535-4639 (online)



RUSFRI
TRAFIKK

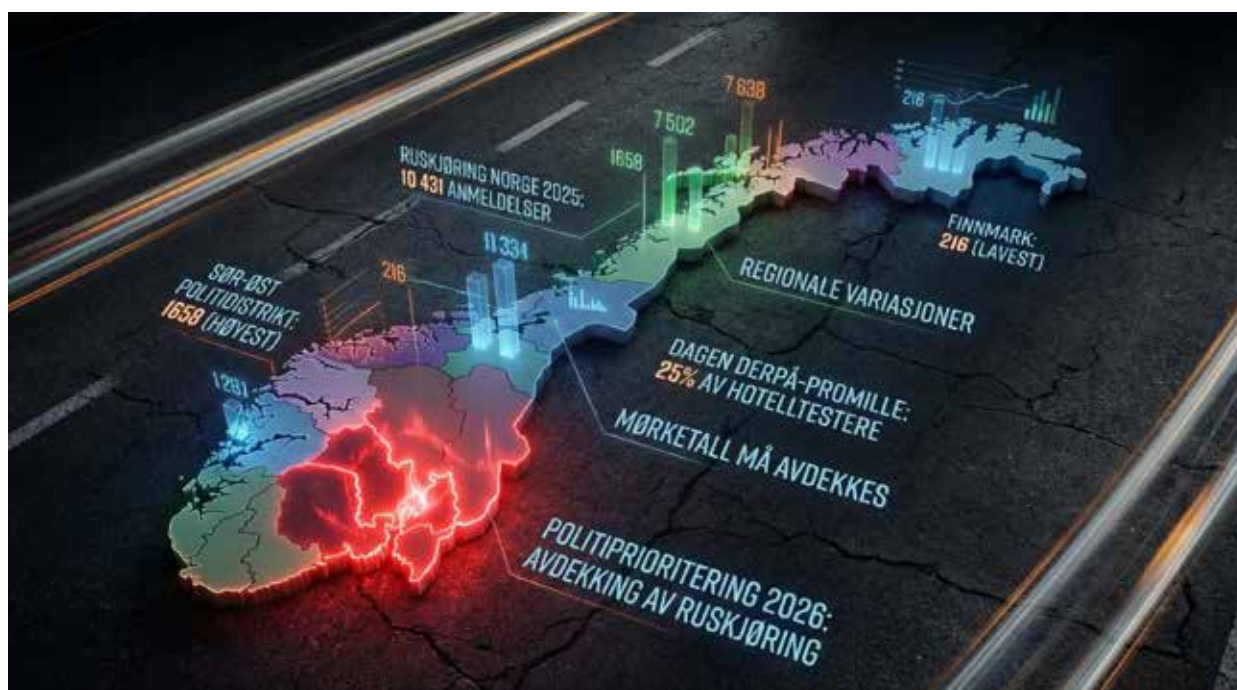


Ung i trafikken

KONTORTID
mandag-fredag: 09.00–14.30
UNG I TRAFIKKEN
v/ daglig leder Stig Eid Sandstad
Telefon: +47 909 64 646
Epost: post@ungitrafikken.no
Hjemmeside: www.ungitrafikken.no

motor
føreren

Færre tatt for ruskjøring i 2025



Nye tall fra Utrykningspolitiet (UP) viser at totalt 10 431 trafikanter ble anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2025. Dette er en reduksjon på fire prosent sammenlignet med 2024, da det ble registrert 10 861 anmeldelser.

Av Nils Erik Gyland

Utviklingen varierer mellom politidistriktene, med både mindre økninger og reduksjoner.

– Det er ikke grunnlag for å konkludere med at nedgangen skyldes mindre ruspåvirket kjøring, eller at politiet har gjort en dårligere jobb med å avdekke slike forhold. Variasjonene kan forklares av flere faktorer som påvirker politiets kontrollaktivitet og reaksjoner, sier assisterende UP-sjef Roar Skjelbred Larsen i en kommentar.

Regionale forskjeller

Tallene viser store variasjoner mellom politidistriktene. Sør-Øst politidistrikt topper statistikken med 1 658 anmeldelser, mens Finnmark ligger lavest med 216 anmeldelser.

– Tallene er nokså stabile som fjoråret, men likevel er det ubehagelig å tenke på at minst 10 431 personer kjørte ruspåvirket i fjor. Det er egentlig et tydelig signal til oss om at vi må intensivere arbeidet for å få disse tallene ned, samtidig som en større del av mørketal-

lene må avdekkes, sier Anders Havdal, generalsekretær i MA – Rusfri Trafikk.

MA – Rusfri Trafikk jobber med flere konkrete tiltak for å redusere ruskjøring, deriblant økt tilgjengelighet av promilletesting, samarbeid med kriminalomsorgen og informasjonskampanjer rettet mot risikogrupper. De siste årene har de satt inn støtet spesielt mot dagen derpå-promille.

– Vi er helt avhengige av et synlig politi på veiene, men for oss som organisasjon er det viktig å gjøre så mye som mulig i forkant av kjøringen. Vi ser for eksempel at en stor andel av ruskjøringen skyldes restpromille fra gårsdagen. Dette er antakelig personer som ikke vet at de har promille, men som utgjør en stor fare for seg selv og andre, sier Havdal.

Gratis promilletesting

I dag har organisasjonen utplassert stasjonære og gratis promillemålere på en rekke hoteller over hele landet, såkalte Fline-bokser. Tallene fra disse er klare.

– Av rundt 30 000 gjennomførte tester

på hotellene, hadde om lag 25 prosent av dem som oppga at de skulle kjøre bil og som testet seg på morgenen i helg, fortsatt promille. Det sier noe om hvor lett det er å feilberegne egen form.

Hovedprioriteringer for politiet

– Politiet er tilfreds med at det i 2025 er avdekket godt over 10 000 kjøring i ruspåvirket tilstand. Hver avdekket ruspåvirket sjåfør er viktig for å forebygge alvorlige trafikkulykker med drepte og hardt skadde, påpeker Larsen, og legger til:

– Avdekking og stansing av ruspåvirket kjøring vil derfor fortsatt være en av hovedprioriteringene når politiet gjennomfører trafikkkontroller i 2026. En viktig oppfordring til samtlige sjåfører er å kjøre rusfri.

I 2025 mistet 111 personer livet i trafikken. Den nyeste ulykkesanalyserapporten fra Statens vegvesen viser at 29 prosent av dødsulykkene i 2024 hadde rus som medvirkende faktor.



...men i nabolandene blinker varsellampene

I Finland eksploderer blandingsrusen, danske menn dominerer statistikken fullstendig, og svenskene har valgt en helt annen straffemetode enn oss. Om vi løfter blikket fra norske veier og ser til våre naboer, vil vi se at utfordringene er like, men at trendene og løsningene varierer.

Av Jøran Ledal

Finland: Blandingsrus og el-sparkesykler

Mens vi i Norge ser en nedgang på 4 prosent, går alarmen hos våre finske naboer. Statistikk fra det finske politiet for perioden januar til august 2025 viser en økning i ruspåvirket kjøring på nesten 5 prosent sammenlignet med samme periode året før. Enda mer urovekkende er detaljene bak tallene: Førere som er påvirket av både alkohol og narkotika har økt med hele 19 prosent i samme periode.

Data fra Oslo universitetssykehus (OUS) viser at blandingsrus er en betydelig utfordring også i Norge, der det i snitt påvises 1,7 rusmidler per prøve. Den eksplosive økningen i Finland fungerer likevel som en kraftig advarsel om at utviklingen raskt kan gå fra vondt til verre.

Men det er ikke bare i bilene det koker. Finsk politi har gjennomført storaksjoner mot el-sparkesykler i helgene, og resultatet er nedslående: Hver sjuende fører (15 prosent) blåste rødt. Det forteller om en kultur der terskelen for å kjøre ruset

på to hjul er farlig lav, et «blindsonesproblem» i trafikkikkerheten som også er relevant for norske forhold.

Danmark: Myten om julebordet

Når tror du det er størst sjanse for å møte en fyllekjører? Julaften? Nyttårsaften? Tallene fra Danmark knuser myten om at julebordsesongen er den farligste tiden på året. Statistikk fra Danmarks Statistik viser nemlig krystallklart at det er juli som er høysesongen. Sol, sommerferie og lyse netter ser ut til å senke hemningene mer enn juleakevitten, med et snitt på 1 500 saker i denne måneden.

Dansk statistikk knuser også alle illusjoner om likestilling i ruskjøring: Hele 9 av 10 som siktes for promillekjøring er menn. Denne massive overrepresentasjonen er universell i Norden, og det er et tall som bør være en vekker for alle som jobber med holdningskampanjer – budskapet treffer tydeligvis ikke «mannen i gata» godt nok.

Sverige: En annen vei til målet

Sverige representerer en annen kriminalpolitisk filosofi, men står likevel overfor dystre realiteter. Svenske ulykkestall viser at hele 4 av 10 sjåførere som omkommer i trafikken har rus i blodet – en dyster påminnelse om hvorfor kontrolltiltak er livsviktige.

For å motvirke denne utviklingen har svenskene valgt en strategi som får norsk «lappløshet» til å virke gammel-dags. I stedet for å automatisk frata folk muligheten til å kjøre bil i årevis, tilbyr de såkalt «villkorat körkort». Dette betyr at man får beholde førerkortet dersom man installerer alkoholås i bilen og går til jevnlig legekontroller.

Over 16 000 svensker har benyttet seg av denne ordningen de siste tiårene. Studier viser at tilbakefallet reduseres med hele 75 prosent mens låsen er montert. Dette er en modell norske myndigheter bør studere nøyer for å vurdere hvordan man kan få folk tilbake i samfunnet uten å gå på bekostning av trafikkikkerheten.

tatt for fyllekjøring

(VG Nett) OL-vinner [redacted] ble tatt for fyllekjøring forrige mandag.

Nettavisen Kjendis.

Fyllekjøring

TV-kjendis dømt for fyllekjøring

[redacted] dømt for fyllekjøring: Vil ha alkohol i bilen etter fylledom

(VG Nett) Skuespiller [redacted] har bedt om alkohol i bilen og skal begynne med terapi etter at han ble dømt for fyllekjøring fredag.

Når en profilert politiker eller idrettshelt blir tatt for ruskjøring, får saken umiddelbart bred plass i mediene. For den det gjelder er det en personlig krise og en karriere som settes på spill. For trafikksikkerheten kan oppmerksomheten paradoksalt nok være en viktig påminnelse om alvor.

Av Jøran Ledal

Når forbildene svikter – o

– Jeg har gjort en stor feil. Jeg har gjort noe jeg angre dypt på.

Slik innledet Sandra Borch da nyheten sprakk. Den tidligere statsråden hadde blitt stanset av politiet to ganger, mistenkt for å ha kjørt bil i ruspåvirket tilstand. Ifølge Borch selv ble promillen målt til henholdsvis 1,56 og 0,64. I en epost til avisen Nordlys la hun kortene på bordet.

– Jeg forstår at dette er en sak som vekker reaksjoner. Det har jeg full forståelse for. Jeg skal ta min straff, sa Borch, og understreket alvoret i situasjonen med å si at hun var «utrolig lei seg» for det som hadde skjedd.

Borch-saken føyer seg inn i rekken av saker hvor profilerte personer må stå skolerett for brudd på veitrafikkloven. De siste årene har vi sett både nasjonale idrettshelter, folkekjære TV-profiler og politikere havne i samme situasjon. Fellesnevneren er at fallet blir offentlig, detaljert dekket, og at beklagelsen kommer raskt.

Men midt i strømmen av overskrifter

og kommentarfelt, ligger det en viktig trafikksikkerhetsmessig dimensjon. Hva gjør det med oss vanlige bilister når vi ser at selv de mest vellykkede og profilerte blant oss tar livsfarlige valg bak rattet?

Det offentlige skriftemålet

Når en offentlig person blir tatt, følger ofte en uforbeholden tilståelse. Det er en øvelse i ydmykhet som kringkastes til hele befolkningen. Borchs uttalelse om at hun angre dypt og tar konsekvensene, er gjenkjennelig fra tidligere saker.

Det er lett å tenke at medieomtalen først og fremst fungerer som en offentlig gapestokk. Men for organisasjoner som jobber for rusfri trafikk, representerer disse sakene også en mulighet. De løfter et alvorlig samfunnsproblem ut av politiets tørre statistikker og inn i folks bevissthet på en måte få holdningskampanjer klarer

Nils Erik Gyland, kommunikasjonsrådgiver i MA – Rusfri Trafikk, mener medieomtalen tjener en hensikt utover det rent nyhetsmessige.

– I utgangspunktet er det positivt at mediene skriver om pågripelser og dommer relatert til ruskjøring, sier Gyland.

Han peker på at ruspåvirket kjøring er et betydelig samfunnsproblem som hver dag utsetter uskyldige trafikanter for risiko.

– Åpenhet rundt konsekvensene bidrar til å synliggjøre denne risikoen. Når en profilert person blir tatt, minner det oss alle om at loven er lik for alle, og at konsekvensene av ett dårlig valg kan bli enorme.

Selv om det for den enkelte kjendis oppleves som en tilleggsstraff å få saken sin brettet ut i offentligheten, er signaleffekten viktig. Det viser at ruskjøring ikke er noe som kan feies under teppet, uavhengig av hvem du er eller hvilken posisjon du har.

Bryter lydmuren

Hvert år anmeldes over 10 000 førere for ruspåvirket kjøring i Norge. De aller fleste sakene forblir notiser i lokalavisen, om de nevnes i det hele tatt. Slik er det

Sandra Borch

Tatt for promillekjøring to ganger: – Jeg har gjort noe jeg angrrer dypt på



Sandra Borch reagerte i tillegg i kveld i forbindelse med hendelsen da hun er tatt for å ha kjørt med promille to ganger. Foto: Torgny Røhde Olsen

Av Magnus Skovsrud, Øystein Borch-Meyerstøl og Kåre Mæland

Sandra Borch (37) erkjenner å ha blitt tatt for å ha kjørt i alkoholpåvirket tilstand to ganger.

Fire abonnenter

Oppblåst: 16.01.26 22:30
Publisert: 16.01.26 16:23

Kopier

Nordlys: Sandra Borch tatt for promillekjøring to ganger

Den profilerte Senterparti-politikeren har blitt tatt to ganger for fyllekjøring.



Sandra Borch under et intervju med VG i april 2014. Foto: Janne Møller Hansen /VG

Martin L. Lund, Øystein Borch-Meyerstøl, Kåre Mæland og Kåre Mæland

g hele Norge ser på

ikke når gjerningspersonen er et kjent ansikt.

– Når saken handler om kjente personer, har de lettere for å bryte gjennom konkurransen om mediedekning, forklarer Gyland.

Han mener disse sakene fungerer som en vekker fordi de bryter med forventningene våre. Vi liker kanskje å tro at ruskjøring er noe som tilhører en bestemt gruppe, ofte dem som har problemer på andre områder i livet. Når en vellykket politiker eller idrettsstjerne blir tatt, knuses den myten effektivt.

– Slike saker minner folk på at ruskjøring kan ramme alle. Det viser at hvem som helst kan gjøre en feilvurdering med katastrofale følger, hvis man ikke har gode nok sperrer. Forhåpentligvis kan det påvirke holdninger når både de juridiske og sosiale konsekvensene blir løftet frem så tydelig, sier Gyland.

Praten rundt middagsbordet

Det store spørsmålet for trafikksikkerheten er om medieoppslagene faktisk

hindrer andre i å sette seg bak rattet med promille. Virker sakene preventivt for oss som leser dem?

– Det er vanskelig å si om enkeltsakene har en direkte preventiv effekt her og nå, innrømmer Gyland.

Han tror likevel at verdien ligger i samtalene som oppstår i kjølvannet av nyhetene. Når en stor nyhetssak dominerer mediebildet, blir den et naturlig samtaleemne.

– Ved at sakene er i mediebildet, øker sjansen for at problematikken blir diskutert på jobb eller rundt middagsbordet. Det gjør kanskje at folk er litt mer bevisste neste gang de er i en situasjon som ellers kunne ført til ruskjøring, sier han.

Enklere å snakke om

Når temaet løftes fra en politinotis til lunsjpraten, skapes det en bevisstgjøring. Det blir enklere å ta opp temaet med venner, eller selv tenke seg om to ganger, når man har friskt i minne hvordan det gikk med en profilert person som gjorde samme feil.

Kan det bli for mye av det gode? Finnes det en fare for at hvis vi stadig leser om kjendiser som kjører i påvirket tilstand, så tenker vi at «alle gjør det», og at terskelen for å gjøre det selv senkes?

Gyland tror ikke det

– Det finnes alltid en risiko for at gjentatt omtale kan bidra til en form for normalisering. Vi tror imidlertid ikke det er tilfelle med ruskjøring blant profilerte personer, rett og slett fordi de – sammenlignet med andre saker – er relativt sjeldne.

Han understreker også at medienes vinkling er avgjørende for hvordan sakene oppfattes av publikum. Så lenge fokuset holdes på alvoret i handlingen, og ikke bare på personlige tragedier eller skandalepregede detaljer, har omtalen en viktig misjon.

– Det er viktig at mediene ikke mister hovedpoenget. Dette handler ikke om kjendiser, men om farlig atferd i trafikken som kunne kostet liv, avslutter Nils E. Gyland i MA – Rusfri Trafikk.

Kanskje ikke så fristende – men ekstra viktig nå



Mange slurver med bilvasken på vinteren. Men det bør de absolutt ikke gjøre.

Av Knut Skogstad

Enten du liker det eller ikke: Vinteren kommer hvert år. Og den kan by på store påkjenninger for bilen din.

En ting er kulde, snø og is. Det i seg selv byr på utfordringer. Men det verste er saltingen av veiene. Bare på riksveiene blir det anslått at mengden salt ligger på rundt 100.000 tonn per vinter. Hovedveier over store deler av landet blir regelmessig saltet gjennom vinteren. Det er bra for framkommeligheten, mindre bra for bilene.

Vaskehaller

For saltet kan gjøre store skader og også føre til rust. Her gjelder det å unngå at saltet får sitte på og tære på bilen gjennom hele vinteren. Selv om det ofte er lite fristende, er det derfor ekstra viktig å være nøye med bilvasken på vinteren.

Ettersom det kan være vanskelig å vaske bilen ute når det er kaldt, velger de fleste å oppsøke en vaskehall. Enten

for å vaske bilen selv der, eller benytte maskinvask.

Gjøre jobben selv

– Uansett er det ekstra viktig å bruke avfetting når man vasker om vinteren. Skitten sitter ekstra godt når veiene saltes, og skal man få det løs, er det god avfetting som gjelder, sier Brooms redaksjonssjef Vegard Møller Johnsen.

Han anbefaler i utgangspunktet at man vasker bilen selv, hvis det er mulig. Da får man best resultat.

– Likevel er maskinvask det enkleste og mest lettvinne for de fleste. Da er det viktig å velge et program som spylar bilen godt, gjerne med underspyling, sier han.

Et viktig punkt som mange glemmer, er tørking av bilen etter vask. På vinteren fryser vannet fort til is. Det kan gi problemer med dørlåser og lister som fryser fast. Har du vasket i maskin, blir bilen blåst tørr. Vasker du selv, bør du

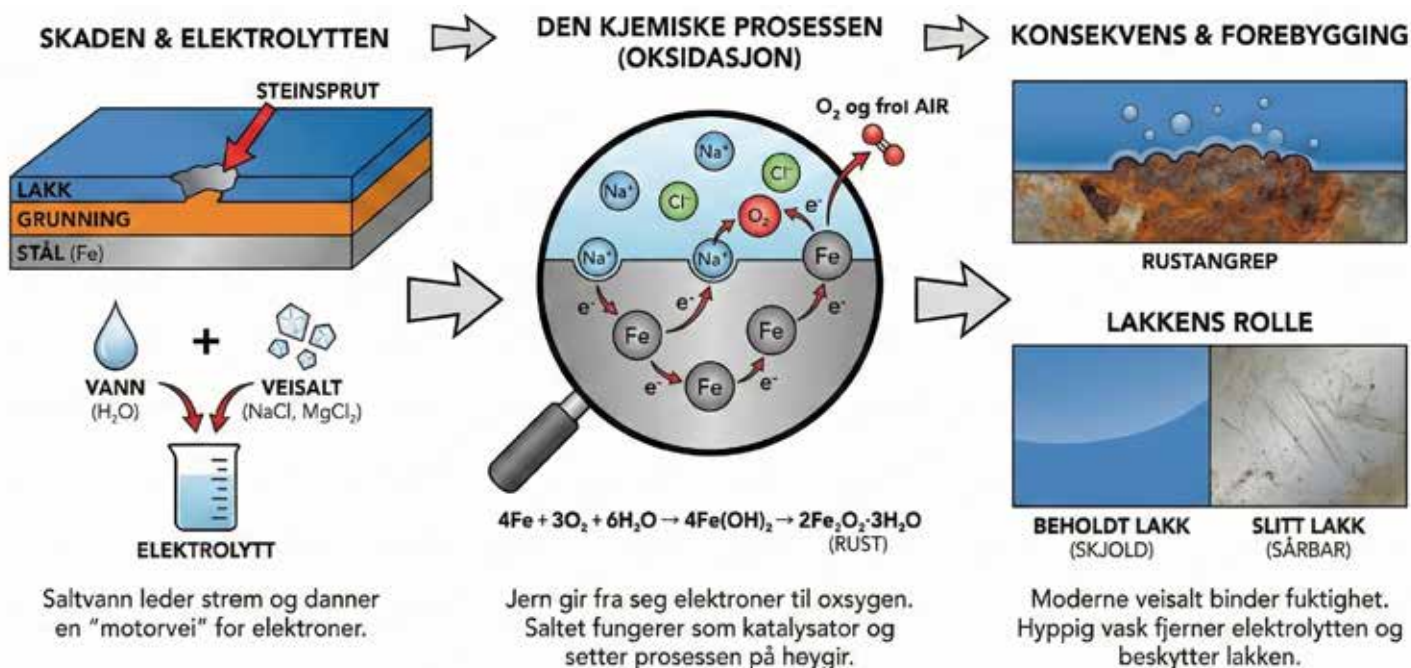
tørke over med et pusseskinn eller et stort mikrofiberhåndkle. Eller bruke en blåsetørker. Det begynner å bli mange slike på markedet, som ikke koster all verden.

Det aller beste er om du har tilgang til en varm garasje eller parkeringshus, der bilen kan stå i noen timer etter vask. Kanskje kan dette kombineres med en handleturn? Da gjør du bilen din en god tjeneste.

Store prisforskjeller

Hvis du velger å gjøre jobben selv, er det greit å ha et forhold til hva de ulike produktene koster. Her er det nemlig store prisforskjeller. Som med mye annet, er også bilpleie generelt dyrt på bensinstasjonene.

De beste kjøpene gjør du gjerne hos dem som selger bilrekvisita og bildeler, eller i butikker som har svært bredt vareutvalg. Mange kjøper også på nett, her er det ofte gunstige priser.



Slik «spiser» veisaltet opp bilen din

Vi elsker veisalt for tryggheten det gir på glatte vinterveier, men for bilen din er det en ren gift. Her er den kjemiske forklaringen på hvorfor saltlake er så ødeleggende – og hvorfor moderne veisalt er verre enn før.

For å forstå hvorfor bilen rustet, må vi se på kjemien. Rust er en elektrokjemisk prosess kalt oksidasjon. Kort forklart ønsker jernet i stålet å gi fra seg elektroner til oksygenet i luften for å returnere til sin naturlige tilstand (jernmalm/ jernoksid).

For at denne elektronvandringen skal skje, trengs det en væske som leder strøm. Rent vann leder faktisk strøm ganske dårlig. Men, når du blander inn veisalt (natriumklorid), skjer det noe drastisk: Saltet løses opp i ioner (Na⁺ og Cl⁻) og vannet blir til en elektrolytt med svært høy ledningsevne.

Katalysatoren

Saltvannet fungerer som en motorvei for elektronene. Det får oksidasjonsprosessen til å gå på høygir. Det som vanligvis ville tatt år, kan skje på uker i en norsk saltlake. Har du en liten steinsprutskade i lakken som blottlegger metallet, fungerer saltlaken som en katalysator som raskt graver seg inn under lakken og skaper de fryktede «rust-rosene».

Tidligere brukte man mest vanlig bordsalt (NaCl). I dag, spesielt på hovedveier, brukes ofte magnesiumklorid eller

kalsiumklorid. Disse saltene er effektive ved lavere temperaturer, men de har en lei bivirkning: De er hygroskopiske.

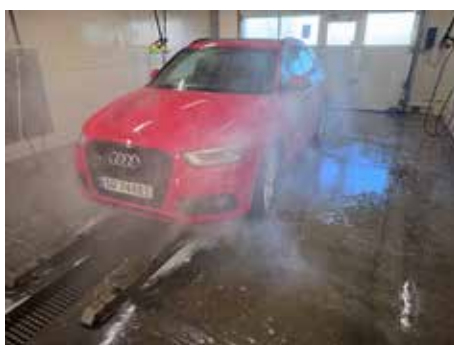
Det betyr at de tiltrekker seg og binder fuktighet fra luften. Mens vanlig saltvann tørker opp når bilen står i garasjen, vil magnesiumklorid holde fuktigheten inntil karosseriet selv om bilen ser tørr ut. Bilen din står rett og slett i et konstant, fuktig saltbad – selv innendørs.

Lakken er skjoldet

Lakken er bilens førstelinjeforsvar. Salt i seg selv etser ikke sunn lakk umiddelbart, men det legger seg som en hinne som binder slipende partikler (sand og asfaltstøv) til overflaten. Når du eller vaskemaskinen gnikker på dette, slipes klarlakken ned over tid. Tynnere lakk betyr dårligere beskyttelse mot steinsprut, og dermed fri bane for saltet inn til stålet.

Derfor er rådet i hovedsaken så viktig: Hyppig vask fjerner elektrolytten (saltet) og bryter strømkretsen som skaper rust.

Kvaliteten kan også variere mye. Det er sjelden smart å kjøpe det aller billigste. Samtidig som produktene i andre enden av skalaen gjerne er tilpasset dem som har bilpleie som en lidenskap og som er villige til å betale deretter.



Det frister kanskje ikke veldig å vaske bilen på vinteren, men det er nå det er ekstra viktig.

Pris under 300.000 kr: Rush av biler som slipper moms



Det er ikke lenger bare små og enkle biler til under 300.000 kroner.

Av Bjørn Eirik Loftås

Fra nyttår ble de fleste nye biler på det norske markedet dyrere, men ikke alle. Finner du en elbil som koster under 300.000 kroner, kan du fortsatt slippe å betale en eneste krone i merverdiavgift.

Og utvalget i billigsegmentet øker raskt.

Minner om 2023

Situasjonen er ganske lik den vi så i 2023. Da ble det innført moms på kjøpsbeløpet som oversteg 500.000 kroner. Resultatet ble at en rekke importører og forhandlerne satte søkelys på å levere mest mulig elbil for denne summen.

Det samme ser vi nå, denne gangen til 300.000 kroner. Tidligere var biler i denne prisklassen stort sett små og enkle bybiler med lav motoreffekt og kort

rekkevidde. Nå kan du finne biler med plass til hele familien og rekkevidde på bortimot 500 kilometer.

Tre som har stupt i pris

Et godt eksempel på utviklingen er crossoveren Kia Niro EV. Bilen fikk en facelift i 2022, og kostet den gang fra 399.900 kroner. Nå får du en bedre utstyrt utgave med større batteripakke, 100.000 kroner billigere.

Bilen byr blant annet på varme i ratt og seter, ryggekamera, navigasjon og delskinn interiøret. Samlet bagasjeplass er 495 liter, og rekkevidden er 460 kilometer.

Et annet eksempel er Renault Megane E-Tech. Den er riktignok noe mindre og

har lavere motoreffekt, men byr på inntil 475 kilometer rekkevidde. Prisen er den samme, fra 299.900 kroner. Da den kom på markedet i 2022, kostet den 359.900 kroner.

Synes du det blir for dyrt, bør du ta en titt på Honda e:Ny1. Den kom på markedet i 2023 og kostet den gang fra 399.900 kroner. Etter en rekke priskutt koster den nå fra 259.900 kroner. Den plasserer seg mellom de to andre i størrelse, og har rekkevidde på 412 kilometer.

Utvalget vokser raskt

Totalt har vi funnet rundt 15 elbiler på markedet til under 300.000 kroner. Da vi gjorde samme øvelse i 2024, fant vi fem.

Pass på: Slik unngår du «moms-smellen»

Når momsgrensen i 2026 er 300 000 kroner, blir utstyrslisten og den endelige fakturaen avgjørende. Mange rimelige elbiler balanserer helt på grensen. Her er fallgruvene som kan gjøre bilen dyrere:

1. Levering og frakt: Annonserte priser er ofte en «fra-pris» uten klargjøring. Frakt og levering koster typisk 10 000–20 000 kroner. Siden dette regnes som en del av bilens pris, kan det alene sende en bil til 290 000 kroner over grensen, slik at du må betale moms på beløpet over 300 000 kr.

2. Fabrikkmontert utstyr: Alt utstyr montert før registrering inngår i momsgrunnlaget. Metallic lakk (ca. 10 000

kr), vinterhjul (ca. 25 000 kr) og hengerfeste kan fort dytte totalprisen opp. Husk at moms beregnes av hver krone over fribeløpet.

3. Vektavgift: Selv om du slipper moms, må alle betale vektavgift. I 2026 er denne ca. 12,71 kr per kilo for egenvekt over 500 kg. For en bil på 1600 kg betyr det rundt 14 000 kr i engangsavgift.

Tips: Er du nær grensen? Kjøp vinterhjul som en separat transaksjon etter at bilen er levert. Da unngår du at hjulene dytter bilprisen over fribeløpet, og du sparer moms på den delen av kjøpet.



	Honda e:Ny1	Kia Niro EV	Renault Megane
Fra-pris:	259.900	299.900	299.900
Størrelse (LxBxH):	438 x 186 x 158 cm	442 x 182 x 157 cm	421 x 178 x 150 cm
Bagasjerom:	361 liter	475 + 20 liter	440 liter
Hengervekt:	Nei	750 kilo	900 kilo
Motoreffekt:	204 hk	204 hk	204 hk
Rekkevidde (WLTP):	412 km	460 km	475 km
Garanti:	5 år / 100.000 km	7 år / 150.000 km	5 år / 100.000 km

Og framover er det ventet mange flere.

Volkswagen er for eksempel snart klare med ID. Polo og ID. Cross, som innvendig er like store som siste generasjon Golf. Startprisen for disse to modellene er ventet å ligge på rundt 250.000 kroner når de dukker opp til sommeren.

Skoda kommer samtidig med Epiq, som bygger på samme lest som de to VW-modellene, til omtrent samme pris. Renault kommer med Twingo, som sannsynligvis blir en av Norges aller billigste.

I tillegg er det ventet flere rimelige kinesiske biler til Norge. Det er også en kinesisk bil som er aller billigst for øyeblikket. Det er en kompakt bybil som heter Dongfeng Nammi Box, og koster

fra 199.900 kroner. Det har den gjort siden den kom på markedet i 2025.

Hvorfor betale mer?

Med det utvalget vi nå ser og det utstyret som ofte kommer inkludert i prisen, dekker de momsfrie bilene stadig flere behov. Men fortsatt er det slik at man som regel må inngå enkelte kompromiser.

Du er for eksempel ingen modeller med firehjulsdraft til under 300.000 kroner. Men kan finne enkelte til 350.000 kroner, blant annet søstermodellene Toyota Urban Cruiser og Suzuki e-Vitara.

Det kan også være andre begrensninger, som lavere motorytelse, tregere lading på hurtigladdere og lav eller ingen

hengervekt.

Head up-display, varme i baksetene, de mest avanserte førerstøttesystemene og 360-graders kamera, er også utstyr man sjelden finner på de rimeligste bilene.

Er dette utstyr du ikke behøver, kan vi trygt slå fast at du aldri har fått mer elbil for pengene i budsjettklassen, enn akkurat nå.



Så mye synker rekkevi

Resultatene fra tester i to år med svært ulike temperatur gir et interessant innblikk. Dette er viktig kunnskap for alle med elbil.

Av Knut Skogstad

Alle som har kjørt elbil på vinteren har fått erfare det: Når temperaturen kryper godt under null, synker også rekkevidden raskt. Og selv om veldig mye har endret seg med elbilene de siste årene, er dette fortsatt en høyst aktuell problemstilling. Det gjør også at det er viktig å være bevisst på rekkeviddetapet, særlig hvis du skal ut på langtur i mange minusgrader.

Hvor kaldt det er, har mye å si. Det får vi igjen bekreftet i årets store rekkeviddetest i regi av NAF og Motor. Hvert år tester de et stort antall nye biler på sommer og vinterstid. Årets vintertest gikk av stabelen den siste uken i januar. Og da var det skikkelig vinterforhold.

De 24 bilene la ut fra Oslo sentrum i rundt 8 minusgrader. De som kom lengst, opplevde under 30 minus i Folldal. Bilene ble kjørt til de begynte å miste motorkraften.

Poenget med testen er ikke å se hvilke biler som kommer lengst. Det kommer i hovedsak an på hvor store batterier de er utstyrt med. Nei, her er man først og fremst ute etter å finne ut hvor langt bilene går i forhold til de offisielle rekkeviddetallene sine. Og der ga januar-kulden solide utslag.

Fra 18 til 38 prosent

Når alle tallene er oppsummert, viser de at årets deltagere i gjennomsnitt gikk 38 prosent kortere enn offisiell rekkevidde.

De beste bilene (lille Hyundai Inster og familie-SUVen MG6S) hadde et avvik på 29 prosent. I andre enden: Store og dyre Lucid Aid som gikk 46 prosent kortere.

Hvor mye minusgradene har å si, ser vi tydelig når vi sammenligner denne rekkeviddetesten med fjorårets. Den gikk i nøyaktig samme rute, men i ganske mye mildere vær. I 2025 varierte nemlig temperaturen mellom pluss åtte og minus seks grader. Altså en solid forskjell fra i år.

Da endte gjennomsnittlig avvik på «bare» 18 prosent. Bilene gikk altså betydelig lengre enn de gjorde året før. Så mye har temperaturen å si.

Kinesiske biler gjør det bra

Alle elbiler går kortere i kulden. Men antallet kuldegrader har også mye å si for det totale forbruket. Når det virkelig blir kaldt, må du regne med at elbilen går rundt halvparten av det den gjør på sommeren.



dden i sprengkulde

Det hører med til saken at det er vanskelig å se noen klare tendenser mellom bilene som går lengst og kortest. Tidligere har vi sett at biler med relativt små batteripakker i noen tilfeller har mindre avvik enn biler med større. Det stemmer til dels også i år.

Tidligere har Tesla vært litt i en særstilling i disse testene. Slik er det ikke lenger. I år hadde Tesla Model Y høyere avvik enn gjennomsnittet, med 40 prosent.

De siste årene har vi sett at de kinesiske elbilprodusentene har tatt store steg på teknologi. Derfor er det også interessant å merke seg at nye MG6S er på delt førsteplass, med sine 29 prosent. Dette er en svært prisgunstig familie-SUV med 4x4. Flere andre kinesiske biler gjør det også bra.

Store og høyreiste biler sliter generelt litt mer i kulda. Dette gjelder både store SUV-er og flerbruksbiler. Med store frontpartier er det mye masse som skal skyves gjennom den kalde luften. En stor kupé som skal oppvarmes, trekker også mye strøm. Det er verdt å tenke på hvis du bor et sted i landet med ekstra kalde vintre.

Du kan gjøre noe ...

En annen faktor er at gjennomsnittsfarten i denne testen ikke er veldig høy. Motorveihastigheter på vinteren er noe som virkelig trekker mye strøm. Da er det ikke sjelden du må regne med halvering av rekkevidden, kanskje også mer.

Er det så noe du kan gjøre for å motvirke rekkeviddetapet? Ja, det er det heldigvis. Noe av det mest effektive er å forvarme bilen før du kjører av gårde.

Det vil si at du lar den stå tilkoblet lader mens den varmer seg opp. Da får du varmet opp kupéen, uten å trekke strøm fra batteriet. Å varme opp en iskald bil trekker mye strøm, derfor kan også forbruket være svært høyt i starten, uten forvarming.

Ute på tur er det lurt å bruke sete- og rattvarme (hvis bilen har det) og heller senke temperaturen litt. Og så er altså hastighet en svært viktig faktor her, det gjelder særlig på motorvei. Forskjellen mellom å kjøre i 90 eller 110 km/t kan være betydelig. Det er bare å holde et øye med forbruksmåleren i bilen, så ser du raskt hvor mye dette utgjør.

Er faststoffbatterier løsningen? Eller bare en fjern utopi?



Tenk deg en elbil som lader like raskt som du fyller bensin, som ikke mister rekkevidde når gradestokken kryper ned mot -20°C , og som i teorien kan kjøre over 1000 kilometer på én lading. Det høres ut som en utopi, og for mange er det nettopp det det er – i hvert fall foreløpig.

Av Jøran Ledal

I elbilens barndom snakket vi om rekkeviddeangst. I dag snakker vi mer om ladekø og redusert vintertytelse. Men bak lukkede laboratedører hos giganter som Toyota og Volkswagen, og i det internasjonalt ledende forskningsmiljøet i Trondheim hos NTNU og SINTEF, jobbes det med løsningen på «alt»: faststoffbatteriet (solid-state battery). Men samtidig som markedsavdelingene roper om "gjennombrudd", maner ekspertene til edruelighet.

Hvorfor alt oppstusset?

For å forstå hvorfor teknologien kalles «den hellige gral», må vi se på hva som er inni dagens batterier. Dagens litium-ion-batterier fungerer litt som en våt sandwich. Mellom de to polene (anoden og katoden) flyter en væske – en elektrolytt – som frakter litiumioner frem og tilbake når du lader eller kjører.

Problemet er at denne væsken er brennbar, temperaturfølsom og setter fysiske grenser for hvor mye energi man kan pakke på liten plass. Faststoffbatterier kaster ut væsken og erstatter den med

et fast materiale, ofte keramikk, sulfider eller polymerer. Dette fjerner i teorien farene for batteribrann og åpner for en betydelig høyere energitetthet – ofte anslått til 20–50 % høyere enn dagens beste batterier i de første generasjonene.

Fullt batteri på fem minutter?

Det største sjokket i batteriverdenen kom ved inngangen til 2026. Det finske selskapet Donut Lab, et spin off-selskap fra Verge Motorcycles, hevdet å ha knekket koden for masseproduksjon av hel-faststoffbatterier. Deres spesifikasjoner er nesten for gode til å være sanne: fullading på fem minutter, 100 000 ladesykluser og full ytelse ned til -30°C .

Men her er det all grunn til skepsis. Sentrale bransjeaktører, som Yang Hongxin fra SVOLT Energy, har gått hardt ut og kalt denne parameter-miksen for «selvmotsigende». Per februar 2026 finnes det ingen offentlig, uavhengig test som bekrefter at hele denne spesifikasjonspakken faktisk kan leveres samtidig i én og samme batteripakke – og slett ikke

utenfor laboratoriet.

Samtidig er det viktig å skille mellom én enkelt aktørs kanskje overivrige markedsføring og den brede, vitenskapelige fremgangen i resten av bransjen. At en startup møter skepsis betyr ikke at teknologien er en bløff; store aktører som Samsung SDI og QuantumScape har allerede demonstrert fungerende prototyper som beviser at faststoffprinsippet fungerer, selv om de er mer edruelige når det gjelder tidslinjen for masseproduksjon.

Norske vinterveier: Den store testen

For oss i Norge er kuldeegenskapene det mest interessante. I streng kulde kan rekkeviddetapet for dagens elbiler ofte være 10–40 % (noen ganger mer), avhengig av bil, fart, varmebehov og termisk styring. Faststoffbatterier har potensialet til å gi bedre kuldeegenskaper, men lavtemperaturløst og grenseflater er ifølge ekspertene fortsatt en av de største tekniske utfordringene som må løses før teknologien er vinterklar.

Kinesiske Dongfeng har allerede gjen-



nomført kuldetester av prototyper med lovende resultater, og Nio har vist at deres semi-faststoffpakker (en hybridløsning mellom gammel og ny teknologi) kan oppnå over 1000 km rekkevidde i spesifikke testløp. Det er imidlertid viktig å understreke at slike resultater ofte stammer fra kontrollerte forsøk under optimale forhold. Det gjenstår å se hvordan nyvinningene presterer i en norsk vinterhverdag med normal motorveifart og full varme i kupeen. Selv om selve batterikjemien tåler kulde, er det også usikkert om ladeinfrastrukturen vår er klar for å levere de enorme mengdene strøm som kreves for å «fylle tanken» på fem minutter.

Hindringene: Pris og «dendritter»

Hvorfor kjører vi ikke alle med dette i dag? Den største tekniske fienden heter «dendritter». Dette er mikroskopiske litium-nåler som kan vokse gjennom den faste elektrolytten og føre til kortslutning.

Her spiller det norske forskningsmiljøet en nøkkelrolle som strekker seg langt

utover Norges grenser. SINTEF koordinerer blant annet det omfattende EU-prosjektet HYDRA, som jobber med neste generasjons litium-ion- og faststoffteknologi. Gjennom FME BATTERY leder NTNU et konsortium med internasjonale partnere som Imperial College London og RWTH Aachen. De er eksperter på det som skjer på nanonivå – nøyaktig der de problematiske dendrittene oppstår. Ved hjelp av avansert modellering og spesialiserte «tørr-rom» i verdensklasse, bidrar de til å løse de fundamentale utfordringene som i dag hindrer masseproduksjon.

Det andre hinderet er lommeboken. Å produsere faststoffbatterier krever i dag ekstremt kostbare produksjonslinjer. Estimater for 2026 antyder en kostnad på 400–800 dollar per kWh, mot rundt 115 dollar for dagens batterier. For en vanlig familiebil vil dette bety et prispåslag på flere hundre tusen kroner.

Tidslinjen har vært gjenstand for mange brutte løfter. Her er status i februar 2026:

NØYAKTIG ARBEID: Norske forskningsmiljøer, som hos NTNU og SINTEF i Trondheim, spiller en nøkkelrolle i utviklingen av neste generasjons batteriteknologi. Her håndteres en prototype på et faststoffbatteri med stor presisjon for å løse fundamentale utfordringer på mikroskopisk nivå før teknologien er klar for masseproduksjon.
BILDER: Adobe Stock

Motorsyklar: Finske Verge Motorcycles var først ute med å love levering i første kvartal 2026. Imidlertid viser ferske undersøkelser at leveringstidene nå er skjøvet til april eller slutten av året, delvis på grunn av ventetid på typegodkjenning og komponenter. Dette illustrerer utfordringene med å bringe teknologien fra lab til vei.

Biler: Kinesiske merker som IM Motors og Nio tilbyr allerede "semi-faststoff" – en slags overgangsteknologi. For vestlige merker som Toyota og Nissan, er målet for serieproduksjon fortsatt satt til 2027–2028.

Testing: Stellantis (Dodge) og Mercedes-Benz ruller i år ut store testflåter for å se hvordan batteriene tåler hverdagsbruk over tid. Dette er kritiske år; hvis disse bilene begynner å feile på veien, vil masseproduksjonen bli ytterligere utsatt.

Bør du vente med å kjøpe ny bil?

Mange frykter at dagens elbiler vil lide av et massivt verditap når «superbatteriene» kommer. Men flere forbrukerorganisasjoner maner til ro. Dagens litium-ion- og LFP-batterier har vist seg å være langt mer holdbare enn man først antok, og mange biler beholder 90 % kapasitet selv etter mange år.

Faststoffbatterier vil i lang tid fremover være et nisjeprodukt for de med spesielle behov og dype lommer. For de fleste norske bilister vil dagens teknologi være det mest fornuftige valget økonomisk sett i flere år til.

Hva betyr dette for deg?

Faststoffrevolusjonen er i gang, men den er ikke en «over natten»-hendelse. Vi ser nå de første sprekken i de mest optimistiske tidslinjene, og prisen vil være en barriere i lang tid.

Likevel: Potensialet for en bil som ikke bryr seg om norsk vinter og som lader på ti minutter er reelt. Vi har gått fra å spørre om det skjer, til hvor dyrt det blir i starten. Som elbilist kan du glede deg over at fremtiden ser lys ut, men du trenger ikke å sette bilkjøpet på pause i påvente av et mirakel som kanskje først blir allemannseie i 2030.



Granada er fra tiden Ford kunne yppe seg mot premiummerkene, med sine toppmodeller. Bilen var en storselger her hjemme i flere år.

Granada var en stor suksess i mange år. Og den klarte noe Ford virkelig har slitt med siden, nemlig å utfordre de tyske premiummerkene.

Da Ford yppet seg mo

Av Frank Williksen

Tilbake på 1970-tallet var det særlig ett merke mange drømte om å utfordre: Mercedes. De hadde en unik posisjon blant bilkjøperne. Mercedes var rett og slett kongen på haugen blant bilmerkene. Og de kunne ta seg betalt deretter.

Av utfordrerne var det særlig to som etter hvert skulle lykkes: Audi og BMW. Mange vil nok også mene at Volvo er der nå. Men Ford? Nå er de langt unna, men med Granada på 70- og 80-tallet yppet de seg faktisk ganske bra.

Det hører med til saken at Granada var en storselger og at modellutvalget var bredt. Alt fra ganske ribbede budsjettutgaver med små motorer, til toppmodeller med V6-motor, massevis av utstyr og eksklusivt interiør. Granada hadde mye av det samme som langt dyrere premiummodeller, bare til en lavere pris.

Luksus uten snobbe-stempel

Granada debuterte i 1972. I 1978 kom generasjonen som bare kalles MK2, som

ga modellen et skikkelig løft. Den som ville ha den helt optimale Granadaen, valgte den gangen toppmodellen Ghia.

Vi som testet biler den gangen, mente at denne modellen var «et smart valg for dem som ønsker seg en luksusfølelse uten noe medfølgende snobbestempel.» Dette hang godt på greip, for Granada kunne by på nesten samme nivå av komfort og plass som Mercedes-Benz 123-serie og BMW 5-serie – bare til en langt lavere pris.

Hva var det så som skapte den luksusfølelsen som avgjorde Ghia-valget for mange? Her er noen av de viktigste detaljene:

- ✓ Ekstra omfattende støyisolering
- ✓ Tykke velurseter, med trekk som ofte ble kalt «bestestuestoff»
- ✓ Dørpaneler med treimitasjon og betydelig tykkere tepper på gulvet

- ✓ Takluke, sentrallås og elektriske vindusheiser foran
- ✓ Elektrisk justering av førersetet
- ✓ Varme i forsetene, lys i bagasjerom
- ✓ Imponerende kjørecomputer.

Trivelig bil på veien

Noe av det som imponerte meg mest i 1983, var den gode plassen Granada bød på: «Fyrstelig beinplass både i for- og bakseter, og meget god bredde innvendig. Det siste gjør at selv tre voksne kan oppleve lange turer som komfortable. Det samme kan ikke sies om alle femsetere ...» skrev jeg blant annet, men la til at alt slett ikke var bare fryd og gammen:

«Bilen er meget lav innvendig. Denne sjåfør måler snaue 1,80 på strømpelesten. Da hører det ikke hjemme noe sted at man skal sitte med sveisen opp i taktrekket i en bil som både pris- og utstyrmessig plasserer seg i prestisje-



De dyre utgavene av Granada hadde svært påkostede interiører, her følte du ikke at du satt i et folkelig bilmerke.

et premiummerkene

klassen. Det elektriske soltaket er heller ingen unnskyldning – takhøyden er ganske enkelt for snau,» fastslo jeg i testen.

Gode kjøreegenskaper har vært et varemerke for Ford så lenge jeg har skrevet om biler – og sikkert lenge før det også. Noe av det Granada var kjent for, var de uavhengige opphengene bak, som ga et solid bidrag til kjørekomforten. På dette punktet skrev jeg i tillegg i Vi Menn nr. 8 i 1983 følgende:

«Flere års stadige forandringer og forbedringer gjør Granada til en trivelig bil på veien. Utmerket retningss stabilitet og veigrep, fjæring som tar opp mindre ujevnheter effektivt, en servostyring som ikke er kraftigere enn at du har føling med hva forhjulene bedriver, og meget gode bremses – jo da, sluttsummen blir bra. Noe følsom for sidevind er bilen.»

Ikke noe for økonomi-løp

Granada-konseptet var tradisjonelt i den forstand at motoren satt foran, drivhju-

lene bak. Kreftene ble formidlet enten via en nydelig 5-trinns manuell girkasse – eller en 3-trinns automat.

Dro du på skikkelig, kjøpte du Granada med 2,8 liters V6-motor med bensininsprøytning. 150 hestekrefter høres kanskje puslete ut i dag. Men den gangen var det imponerende, selv om akselerasjonen strengt tatt var skuffende: 12,5 sekunder fra 0-100 var ikke akkurat lynraskt.

Motoren kompenserte heller ikke for dette ved å være nøysom med bensinen, tvert imot.

Ghia 2,8i med automatgir var oppgitt til forbruk på 0,93 l/mil ved konstant 90 km/t, 1,16 ved 120 km/t og 1,59 l/mil ved bykjøring. Ved blandet kjøring kom jeg aldri under 1,3 l/mil. Det var ikke så imponerende.

«Økonomiløp kan man vanskelig vinne med kombinasjonen høy vekt, automatgir og 6-sylindret motor – men noe

mindre enn 1,3 synes vi bilen burde klart seg med,» skrev jeg.

Dobbelt så dyr

Granada 2,8i Ghia med 150 hk kostet fra cirka 180.000 kroner i 1983, og det var før tillegg for automatgir og metallic lakk. Dette var nokså nøyaktig det dobbelte av hva man måtte ut med for grunnmodellen 2,0 med 4-sylindret motor med 101 hk – der startet prisen på ca. 95.000 kroner. Dette forteller også mye om hvor bredt bilen favnet – og hvor ulike kundegrupper den kunne appellere til.

Nå har Granada blitt et samlingsobjekt. Om det er noen igjen som bruksbiler, er nok antallet høyst begrenset. Men prisene er likevel ikke avskrekkende. Kommer man over et pent behandlet eksemplar, er det fortsatt mulig å sikre seg en klassiker til en hyggelig penge.

Er campingvogna klar for

Base Station fra Honda er bare en prototype, men likevel være på vei mot produksjon. Magasinet *Car and Driver* har meldt at tilhengeren sannsynligvis vil koste mellom 200 000 og 400 000 kroner når den en gang kommer i salg.



Glem durende aggregater og jakten på nærmeste stikkontakt. Med solceller på taket og en rullende batteribank i front, er den norske campingferien i ferd med å forvandles til en lydløs og selvforsynt drøm. Vi har sett på hva som rører seg i kulissene hos de store produsentene – og hvordan regelverket forsøker å holde tritt.

Av Jøran Ledal

Det er noe eget med den norske sommeren. Lyden av måker, lukten av saltvann og nyslått gress, og synet av en hvit campingvogn som bukker seg langs en smal vestlandsvei. Men i takt med at elbilandelen i nybilsalget nærmer seg 100 prosent, har et nytt spørsmål sneket seg inn mellom grillpølsene og campingstolene: Hvordan i alle dager skal vi få med oss feriehuset uten å bruke halvparten av tida på ladekø?

Svaret er det gule og varme objektet på himmelen. Sola er svaret vi alle lengter etter, og den er i ferd med å bli mer enn bare en kilde til D-vitamin. Solenergi er i ferd med å bli en viktig støttespiller for fremtidens elbil-camping.

Den stille revolusjonen på taket

Tradisjonelt har solceller på camping-

vogna vært synonymt med tunge, glassbelagte rammer som ble montert som et litt klumpete etterpåklokskap. Slik er det ikke lenger. Dagens teknologi leverer tynne, fleksible paneler som limer seg direkte til takets krumning, noe som minimerer luftmotstanden, og kan være en kritisk faktor når hver eneste kilowattime teller for elbilens rekkevidde.

I norske sommerforhold, hvor vi har dagslys nesten døgnet rundt, er potensialet stort. Likevel er det viktig med en realitetssjekk: Solceller på taket gir først og fremst strøm til livet på campen – lys, lading, kjøleboks og småapparater – ikke gratis kilometer i lange drag. Selv i gråvær kan moderne paneler gi nyttig påfyll, men produksjonen faller ofte til 10–25 prosent av merkeeffekten når skyene er tunge. Hvorvidt du kan være

helt selvforsynt, avhenger derfor sterkt av panelarealet, batteribanken og om du har et strømgjerrig kompressorkjøleskap.

Honda viser vei med modulær frihet

Under den store bilmessen i Japan nylig, presenterte Honda sin nye filosofi for fremtidens mobilitet: «Thin, Light, and Wise». For oss som elsker camping, er deres Base Station Prototype spesielt interessant. Dette er en lett, modulær campinghenger designet for å være et personlig energisenter på hjul.

Konseptet fokuserer på uavhengighet. Hele taket er dekket av solceller som mater en innebygd batteribank med tilhørende inverter. Systemet styres enkelt via en app eller en innvendig skjerm. Poenget med en slik løsning er ikke

for solcellerevolusjonen?



SOL, SOMMER OG LYDLØS FRIHET

nødvendigvis at hengeren skal drive seg selv fremover, men at den gjør deg langt mindre avhengig av landstrøm og aggregater når du har funnet drømmeplasen. Ved å ta hånd om sitt eget energibehov, sørger vogna for at trekkbilens batteri kan spares til det det er best til: Å få dere frem til neste destinasjon.

Bilen som din personlige kraftstasjon

Mange av dagens moderne elbiler kommer nå med V2L-teknologi (Vehicle-to-Load). Det betyr i praksis at bilen din er utstyrt med vanlige stikkontakter som kan levere 230 volt. Mange modeller ligger i dag mellom 2,4 og 3,6 kW, noe som er mer enn nok til å drive de fleste husholdningsapparater.

Kombinerer du dette med solceller på vogna, skaper du et robust økosystem. Vogna høster energi fra sola til det daglige forbruket, mens bilen fungerer som den store energireserven for de tynge løftene, som kaffetrakteren eller en induksjonsplate. Dette åpner for ekte fri-camping. Du kan parkere ved et krystallklart skogsvann milevis unna nærmeste strømstolpe, og likevel ha kald drikk og nyladede duppedinger.

Midnattssol og kjølig effektivitet

Solceller har en egenskap mange ikke er klar over: De trives faktisk svært godt i

kjølig vær. Overskuddsvarme reduserer nemlig panelenes evne til å lede strøm, noe som gjør den norske fjellheimen til en ideell arena for solenergi.

I Nord-Norge, under midnattssola, vil panelene produsere strøm 24 timer i døgnet. Selv om sola står lavt, vil den konstante tilførselen sørge for at batteriene får et jevnt påfyll. Skulle vestlandsregnet sette inn, blir lagringskapasiteten avgjørende. Ved å lagre overskuddet i moderne litiumbatterier (LiFePO₄), har du en buffer som gjør at du ikke trenger å få "rekkeviddeangst" for kjøleskapet med det første.

Hva er lov på B-førerkortet?

Vekt har lenge vært elbil-camperens største hodepine. Tunge batterier i både bil og vogn gjør at man raskt nærmer seg grensen på 3500 kilo. For campingvogn-folket er løsningen ofte den velkjente B96-koden eller klasse BE, som tillater en samlet totalvekt på inntil 4250 kg for bil og tilhenger sammen. Dette er en etablert og god ordning som mange elbilister allerede benytter seg av.

Når det gjelder selve campingbilen (bobilen), skjer det spennende ting i EU. Det jobbes med endringer i førerkortdirektivet som kan åpne for at klasse B generelt skal gjelde opptil 4250 kg for kjøretøy med alternativt drivstoff,

nettopp fordi batteriene veier så mye. I Norge finnes det allerede visse unntak for varebiler, men for den gjengse bobilist er dette ennå et bevegelig mål. Inntil de nye reglene er formelt innført som en generell ordning i Norge, må man fortsatt forholde seg til dagens vektklasser og de kravene som stilles til førerkortet ditt.

Er fremtiden her nå?

Vi er fortsatt i en tidlig fase, og de mest integrerte solcelleløsningene er foreløpig kostbare. Men utviklingen går fort. For den ivrige camperen betyr dette at man bør tenke langsiktig ved neste oppgradering.

Å satse på solcellekapasitet og gode batterier handler om mer enn bare å spare noen kroner på strømmen på campingplassen. Det handler om friheten til å velge den bort, om stillheten ved et vann i skogen, og om gleden ved å vite at sommerferien drives av de samme solstrålene som varmer deg i hytteveggen.

Fremtiden er her, og den er i ferd med å bli både tynnere, lettere og mye smartere. Men best av alt: Den er helt, helt stille.

Kampen for bedre veier og rusfri trafikk

Navn: Bård Hoksrud **Sivilstatus:** Gift med Ingunn, to voksne barn

Alder: 52 år **Kjøretøy:** Hyundai Kona

Stilling: Stortingsrepresentant (Frp) **Aktuell:** Ny leder av Stortingets Transport- og

Bosted: Bamble kommunikasjonskomite

Få politikere har tilbakelagt like mange kilometer – både på norske landeveier og i Stortingets vandrehaller – som Bård Hoksrud. FrP-veteranen er tilbake i føreriset for transportpolitikken, og selv om han er kjent for sitt gode humør og kjærlighet for frihet på fire hjul, blir han alvorlig når temaet dreier over på rus i trafikken.

Av Jøran Ledal

Han har vært landbruksminister, eldrepolitisk talsmann og helsepolitisk talsmann. Men for mange er det samferdsel som er Bård. Nå er 52-åringen fra Bamble tilbake der han kanskje trives aller best: Som leder av Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget.

Verden forandrer seg, folk kommer og går, men Bård består. Og engasjementet for veien, det har ikke rustet.

Hoksrud har alltid vært kjent som en politiker med lav terskel for å ta tak i enkeltmenneskers hverdagsproblemer, enten det gjelder helsekøer eller hullete veier. Denne "ombudsmanns-rollen" har blitt hans varemerke. Han topper ofte statistikken over antall spørsmål stilt til statsråder. For Hoksrud er ingen sak for liten hvis den betyr noe for en velger i

Telemark eller en frustrert bilist.

Veien tilbake på dagsorden

Hoksrud legger ikke skjul på ambisjonene for de neste fire årene. Han mener samferdsel har havnet i skyggen under dagens regjering, og at vi nå ser konsekvensene av dette i form av økende ulykkestall og et enormt vedlikeholds- etterslep.

– Jeg håper jo at vi skal få satt samferdsel, infrastruktur og vei ordentlig på dagsorden igjen. Jeg føler at det har blitt litt borte i trontaledebatter og dokumenter fra regjeringen. Jeg merker også at folk kanskje ikke er så opptatt av det lenger, kanskje fordi vi fikk et stort løft da vi satt i regjering. Men nå er vi i ferd med å stagnere.

Han peker på et paradoks: Mens dødsulykkene gikk nedover i mange år, snudde trenden brått i fjor. Det bekymrer komitélederen dypt.

– Vi har jo en nullvisjon som alle er enige om, men den er veldig vanskelig å klare å oppfylle. Jeg er bekymret nå, for rus – og annen type rus enn bare alkohol – begynner å bli en ganske stor andel av ulykkesbildet.

De tre viktigste grepene

Når vi ber ham konkretisere hva som faktisk må til for å snu trenden og redde liv, lener han seg frem. Han har tenkt gjennom dette. Hvis han fikk bestemme, er det tre pilarer som gjelder for å oppfylle nullvisjonen om at systemet skal tåle menneskelige feil:



– Det første og aller viktigste handler om holdninger. Vi må få de gode holdningene inn i ryggmargen hos hver og en av oss, slik at vi tenker over konsekvensene før vi handler, sier Hoksrud.

– Det andre er kontroller, men de må være riktige. Det er viktig med kontroller rettet spesifikt mot rus. Ofte henger fart og rus sammen.

– Det tredje grepet er å utbedre ulykkesutsatte strekninger. Vi vet hvor det smeller.

Han trekker frem konkrete eksempler som "Riksvei 3-modellen" og "Valdres-modellen", samt utbedringer over Haukeli, som bevis på at målrettet opprustning av dårlige strekninger gir direkte utslag på ulykkesstatistikken.

– Det er mulig å gjøre ting med forholdsvis lite midler. Man kunne ganske raskt gjort en stor forskjell hvis viljen var der.

Kampen om ressursene

Når Statens vegvesen eller andre fagmiljøer legger frem tiltakspakker for trafiksikkerhet, er Hoksrud ofte raskt ute med å etterlyse balanse. Han mener ansvaret i for stor grad skyves over på bilisten alene, mens statens ansvar for veistandarden blir tonet ned.

– Statens vegvesen kom med 140 eller 150 forslag til hvordan man skulle bedre trafiksikkerheten. Men det er veldig lite om sitt eget ansvar, og veldig mye om alle andres ansvar. De glemmer litt at vi kan gjøre enormt mye for å redusere an-

tall ulykker ved å faktisk utbedre veinettet vårt.

– Mener du at de ikke er flinke nok til å tydeliggjøre behovet overfor dere politikere?

– De er kanskje litt opptatt av å bli oppfattet som politisk korrekte, i stedet for å tørre å være ærlige på at «det er dette vi må gjøre». Vi må tørre å si at vi må bruke mer penger på å ruste opp veinettet, vedlikeholde det, og ta de ulykkesutsatte strekningene.

Inntektskilde eller sikkerhet?

Det er en vanlig oppfatning at Hoksrud protesterer hver gang det foreslås flere kontroller langs veien. Han rister på hodet når han blir konfrontert med påstanden.





TEKNOLOGIOPTIMIST: Bård Hoksrud trives godt bak rattet i sin elektriske Hyundai Kona. Han kjører opp mot 45 000 kilometer i året og priser sikkerhetssystemene som hjelper ham å holde farten og øke tryggheten.

– Vi er jo ikke imot at det skal være kontroller, men vi mener at man bør se hva man er ute etter. Hva slags kontroller er det man driver med?

Han fyrer av en bredside mot dagens bøtenivå, som han mener har mistet bakkekontakten med trafiksikkerheten.

– Jeg mener de høye fartsbøtene vi ser nå, har blitt en ren inntektskilde for staten. Til og med politiet sier jo at dette ikke har den effekten man ønsker. Det er veldig synd, for dette burde handle om et rent trafiksikkerhetsperspektiv. Vi klarer uansett ikke å kontrollere oss ut av dette. Vi må skape sunne holdninger og gi folk kunnskap.

Når det gjelder synlighet, har Hoksrud en klar mening om hvordan politiet bør operere for å virke forebyggende.

– Jeg liker at politibilene er fullt ut dekorerte. Det skaper synlighet og har en preventiv effekt. Folk senker farten og blir mer bevisste når de ser en politibil. Skjulte kontroller og sivilbiler bidrar kanskje til mer penger i statskassa, men det gir ikke den samme holdningsendringen der og da.

Nulltoleranse og medisiner

Mens han er liberal på teknologi, er han krystallklar når det kommer til rus. For Hoksrud handler begrepet "rusfri trafikk" om mer enn bare promillekjøring etter en fuktig bytur.

– For meg betyr rusfri trafikk at man holder seg unna rusmidler, uavhengig av om det er alkohol, narkotika eller medisiner. Vi ser at medisiner er en utfordring. Folk kjører på sterke medisiner merket med varsel trekant som man egentlig ikke bør kjøre med.

Han mener informasjonsarbeidet her er kritisk.

– Det handler om dialog med legen. Det er ikke sikkert alle tenker over konsekvensene når de har fått tunge medisiner. Man glemmer det kanskje, eller tar en sjanse.

Hoksrud har tidligere vært skeptisk til generelle påbud om alkohol i alle private biler, men tonen er nyansert.

– Jeg var nok mer positiv til alkohol i yrkestransport enn jeg var til den generelle alkoholsaken for alle biler. Men jeg ser absolutt verdien av det som et straffetiltak. De som blir dømt for ruskjøring kan dømmes til å bruke alkohol for å få lov til å kjøre igjen. Det handler om tryggheten og sikkerheten til andre.

Han forteller også engasjert om et besøk hos Hyundai Norge, hvor han fikk prøve en simulator som gjenskaper følelsen av å kjøre i ruspåvirket tilstand.

– Det var en spesiell opplevelse. Jeg havnet ut av veien og kjørte inn i en bil. Det gjorde inntrykk. Jeg mener flere burde fått den sjansen – å kjenne på at dette er noe du overhodet ikke mestrer, før du setter deg bak rattet på ordentlig.

Har tatt nøkkelen fra folk

Engasjementet stikker dypere enn bare politiske vedtak. På spørsmål om han selv noen gang har måttet gripe inn i trafikken, kommer svaret kontant.

– Jeg har sett ting, og jeg har tatt tak i noen. Jeg har ikke anmeldt noen til politiet, men jeg har vært med på å ta nøkkelen fra folk, bekrefter han.

– Hvis man ser noen som man åpenbart



SAMLER: Bård har en av Norges største samlinger av OL-pins, med et spesielt hjerte for Lillehammer-lekene i 1994.

skjønner ikke burde kjøre den bilen, så har vi et ansvar hver og en av oss. Da bør man gi beskjed om at dette er uakseptabelt.

Mannen bak rattet

Når Bård Hoksrud ikke sitter i komité-møter eller debatterer på TV, finner du ham ofte bak rattet. Han kjører mellom 35 000 og 45 000 kilometer i året.

– Jeg er egentlig veldig glad i å kjøre bil. Det er litt sånn avslapping. Enten sitter jeg i telefonen og prater med folk via handsfree, eller så hører jeg på rolig musikk.

– Hva irriterer deg mest i trafikken?

– Jeg er ikke glad i kø. Helst stillestående, det er verst. Da kan jeg bli litt stressa.

Han beskriver seg selv som en rolig sjåfør, men han blir provosert av inkonsekvente fartsgrenser som undergraver respekten for skiltingen. Han trekker frem et eksempel fra Telemark:

– Hjemme i Bamble kjører jeg på gamle E18. Der er det 70-sone på en vei med god standard og lite trafikk. Så kjører jeg ned mot Fossing på en vei som er mange ganger verre, og der er det 80! Hvis du holder 80 der, da er du ikke på veien lenger. Da mister folk respekten for reglene.

Teknologi som passer på

Hoksrud er en selverklært teknologioptimist. Han kjører selv elbil – en Hyundai Kona – og priser de nye sikkerhetssystemene og førerassistansen som hjelper sjåføren i hverdagen.

– Jeg prøver som sagt å holde fartsgren-



LIDENSKAPELIG SUPPORTER: Ekte kjærlighet rustet ikke, selv i motgang. Hoksrud reiser jevnlig over til Liverpool for å følge favorittlaget, uavhengig av formkurven.

sen, og derfor er jeg veldig glad for at jeg har sånn som piper. Som passer litt på meg, det er jeg veldig glad for.

Han peker på at overgangen til elbil byr på nye utfordringer for sansene, noe som gjør teknologien ekstra viktig.

– Man skal vel konsentrere seg om kjøringen, men elbil er skummelt med det at du ikke har noe lyd og turtall. Den akselererer ganske bra når du trykker på gasspedalen. Da er det greit å ha teknologi som sier ifra og hjelper deg å holde farten.

Den "sære" samleren

De fleste kjenner politikeren Bård. Færre kjenner samleren Bård. Når dressjakken henges bort, er det ikke bare Liverpool FC som gjelder (selv om han trofast reiser over for å se dem spille, uansett formkurve).

– På hobbyfronten driver jeg med noe

så sært som OL-pins fra Lillehammer. Og OL fra 1952. Jeg har vel en av de største samlingene i Norge, innrømmer han og ler hjertelig.

Han har vært gift med Ingunn siden videregående – en bragd i en bransje med mye reising og uregelmessig arbeidstid.

– Hun er tålmodig, slår han fast.

Sammen har de to voksne barn, Ine Elisabeth og Nils Martin.

Tåler motbør fra MA - Rusfri Trafikk

Selv om FrP og organisasjoner som MA – Rusfri Trafikk tradisjonelt kan ha stått på hver sin side i debatter om avgifter og restriksjoner, ønsker Hoksrud organisasjonen velkommen. Han er ikke redd for uenighet.

– Jeg synes det er bra å ha organisasjoner som tør å utfordre oss. De må regne med at de får litt motbør på noen ting,

mens andre ting er vi ganske enige om.

Han understreker at han ikke er fastlåst i gamle prinsipper hvis virkeligheten viser noe annet.

– Jeg er sånn at hvis jeg tar feil, så har jeg ikke noe problem med å innrømme det. Ny kunnskap og fakta gjør at du av og til må revurdere standpunkter. Selv om vi er uenige om noe, er det bra, for det gir oss alle perspektivene.

Han avslutter med en anerkjennelse av jobben som gjøres:

– Jeg synes organisasjoner som jobber med trafikkikkerhet er viktige aktører som bidrar med viktig kunnskap. Jeg er veldig opptatt av å lytte.

REMA 1000 FLEKKEFJORD Tlf. 38 32 47 00	Finn Løken AS PB 71 1431 AS Tlf. 64 94 29 65	 Trapperingen www.trapperingen.no	 KREKKES AUTORER AS REP AV ALLE BILMERKER 2653 Vestre Gausdal Tlf. 414 49 309 www.krekke.no jon.harald@krekke.no
Trøndermøbler AS Kjøpmannsgata 36 7500 STJØRDAL Tlf. 479 85 500	Umas AS Kometvegen 4 7652 VERDAL Tlf. 901 07 650	Julius Grøtjorden Tur og Taxi Borgegrendvegen 272 3630 RØDBERG Tlf. 900 20 725	 REGNSKAPSTEAM HALLINGDAL AS Autorisert regnskapsførerselskap
Lastebilsenteret AS Moen Industriområde 38 3622 SVENE Tlf. 32 70 05 19	 Asbjørn Næss Transport AS Holmfossveien 12 3282 KVELDE Tlf. 33 15 65 00	Trosby Båt & Motor Runar Røllander Valleveien 607 3967 STATHELLE Tlf. 480 15 166	Frekhaug Fysioterapisenter AS Havnevegen 15 5918 FREKHAUG Tlf. 56 97 88 88

TOYOTA BZ4X AWD EXECUTIVE

Motor: To elektriske, 4x4

Effekt: 343 hk / 338 Nm

0-100 km/t: 5,1 sek

Toppfart: 160 km/t

Forbruk: 15,5 kWh per 100 km

Rekkevidde: 515 km

Bagasjerom: 450 l

Lengde x bredde x høyde:

469 x 186 x 165 cm

Vekt: 2 015 kg

Hengervekt: 1 500 kg

Pris: Fra 416 000 kroner



Vi har testet 2026-utgaven av bZ4X og kan skrive under på at Toyota har fått orden i sysakene.

Av Vegard Møller Johnsen
og Bjørn Eirik Loftås

Til tross for at den fikk mye kritikk for rekkevidde og ladefart – som ikke var i nærheten av hva Toyota lovet – har bZ4X solgt i bøtter og spann i Norge. Siden lanseringen i 2022 har det blitt registrert nesten 19 000 eksemplarer av den elektriske SUV-en her til lands.

Toyota tok tak i problemene raskt, og fra 2026-modellen har de gitt bilen en kraftig oppgradering. Nå har de første eksemplarene kommet til landet, og vi har tatt med oss nye bZ4X på vintertest.

Dette får du

Modellen er en mellomstor familie-SUV, og plasserer seg dermed midt i det mest populære bilsegmentet i Norge. Utvendig ser du fortsatt godt at det er en bZ4X, men fronten og lyssignaturen er ny. Fra siden er den største nyheten at det som tidligere var matt plast, nå har blitt blanksvart. Utseendet på speilhusene er også finjustert, uten at særlig mange vil legge merke til det.

Bak er det små endringer, men det er blant annet nytt design på den vesle spoileren.

De viktigste endringene handler om rekkevidde og hurtiglading. Forbedringen skyldes først og fremst en større batteripakke, som nå er på 73,1 kWh.

Dermed blir rekkevidden opptil 516 kilometer for utgaven med firehjulsdrift (AWD). Dette forutsetter 18-tommers

felger, slik de fleste nordmenn velger. I tillegg til mer krefter, skal den fornyede eAxe-motoren være 23 % mer effektiv.

Samtidig er hengervekten for utgaven med firehjulsdrift doblet fra 750 til 1500 kilo.

Minst like viktig for norske kunder er muligheten for forvarming av batteriet. Det gjør at vi kan forvente betydelig bedre ladeeffekt på kalde vinterdager. Maksimal effekt er fortsatt relativt beskjedne 150 kW, men 10-80 % skal nå være mulig på 28 minutter med den største batteripakken.

Innvendig har bilen fått en rekke nyheter. En større skjerm med et enklere operativsystem, samt redesignede digitale instrumenter, er det man legger merke til umiddelbart.

Vi må også nevne støydempingen. Det er benyttet akustisk glass på vinduene foran, mer skum nederst i dørene og bedre isolasjon i bagasjerommet og hjulbuene.

Kjøreegenskaper

Kontrasten til den utgående modellen er enorm. Med 343 hestekrefter snakker vi nå om en svært sprek familiebil. Demperne foran er finjustert, og bilen føles mer leken ved at mer av kreftene sendes til bakhjulene på vei ut av svingene. Dette bryr bidrar til at bilen føles mindre understyrt.

Stort sett handler denne bilen likevel om komfort, og her leverer den. bZ4X føles bunnsolid og trygg. De hardeste humpene kan gi noen slag i understellet, men stort sett flyter den veldig fint.

Kjøreegenskapene var gode fra før, men de har nå blitt ytterligere spisset. Styringen er lett og behagelig i de fleste situasjoner. På snø og is oppleves bilen som svært trygg. Den imponerer med fremkommeligheten i bratte bakker, og har ikke den litt uforutsigbare regenereringseffekten som enkelte elbiler kan ha på glatt føre. Det er rett og slett en bil som lar deg senke skuldrene på tur.

En annen erfaring som overrasket oss, er hvor godt støyisolert bilen har blitt. Her får man assosiasjoner til premium-biler. God støydemping er noe man raskt lærer seg å sette pris på, særlig på vinterføre med slaps, våt vei og biler med piggdekk i nærheten.

Plass og praktiske løsninger

bZ4X plasserer seg i det såkalte D-segmentet. Bilen er 4,69 meter lang, 1,86 meter bred og 1,60 meter høy.

Vi synes Toyota stort sett har vært flinke til å utnytte disse målene. Plassen foran og i baksetet er god. Bagasjerommet er derimot ikke størst i klassen med sine 450 liter; her kan flere av konkurrentene tilby mer.

Bilen har heller ikke «frunk» (bagasjerom

TOYOTA BZ4X AWD EXECUTIVE

Endelig er bestselgeren der den skulle vært fra starten



NY FACELIFT: bZ4X har fått sin første store oppgradering med nyheter både utvendig og innvendig.

foran), men du kan ha last på taket (75 kg) og trekke henger opp til 1500 kg med AWD-utgaven. Velger du utgaven med forhjulsdrift (FWD), er kapasiteten fortsatt begrenset til 750 kg.

I baksetet er det god plass til at to voksne kan sitte komfortabelt. Sittestillingen er god, og gulvet er tilnærmet helt flatt. Du har også egne luftdyser, varme i setene og to USB-C-porter for lading.

Forbruk og lading

Executive-utgaven vi tester har en oppgitt rekkevidde på 506 kilometer. Basert på vår erfaring i 5-7 minusgrader, virker rundt 300-330 kilometer å være realistisk på vinterstid. Det er et stykke bak sommer-tallene, men ikke uvanlig i denne klassen.

Oppgitt forbruk er 14,5 kWt per 100 km. Vi endte på 21,1 kWt i testløypa, som inkluderte både motorvei og bykjøring. Her startet vi uten å forvarme batteriet.

Da vi kjørte samme runde senere med forvarmet batteri, sank forbruket til 19,5 kWt. Under en langtur på 300 kilometer endte forbruket på 20,1 kWt.

Når det gjelder hurtiglading, er det viktig å planlegge. Legger du inn ladestoppet i bilens navigasjon slik at den forvarmer batteriet, får du god effekt. Vi testet i 10 minusgrader; etter 50 minutters forvarming spratt effekten opp i over 100 kW på sju minutter og toppet seg på 145 kW. Det er absolutt godkjent under slike forhold. 10-80 % på under 30 minutter virker dermed ikke urealistisk, forutsatt at man bruker forvarmingen.

Sikkerhet

Toyota bZ4X er godt oppdatert på sikkerhetssiden og har fått full pott med 5 av 5 stjerner hos Euro NCAP.

Bilen er utstyrt med tredje generasjon Toyota Safety Sense. Dette inkluderer blant annet kollisjonsvern med au-

tobrems, automatisk låsing av dører hvis en syklist kommer bakfra, og nødstoppassistanse hvis sjåføren slutter å respondere. I Norge er disse systemene standardutstyr.

Konklusjon

bZ4X fikk en trang fødsel, men Toyota har tatt problemene på alvor. Etter noen kriseløsninger på den første versjonen, viser de nå hva de virkelig kan. Nye bZ4X er svar på tiltale.

Samtidig har prisen blitt betydelig høyere, og den er fortsatt ikke best i klassen på hverken rekkevidde eller ladehastighet. Spørsmålet er om Toyota-kundene bryr seg nevneverdig om det. Salget av den første utgaven tilsier i alle fall at lojaliteten til merket er sterk.

Fjellheim Drift og Service AS Knottveien 346 7777 NORD-STATLAND Tlf. 915 83 272	Darren Saines Hagedesign Sandsvegen 2 2067 JESSHEIM Tlf. 907 77 324	Voss Transportservice AS Dalsmoen 13 5709 VOSS Tlf. 56 53 30 00	 Vidaråsen Landsby ET GAMMELT LILLE SHOP I 118 ANDEBU Landsbyveien 34 3158 ANDEBU Tlf. 33 44 41 00
Jæren Antirust AS Nesevegen 293 4352 KLEPPE Tlf. 913 15 197	Bilberging Innlandet AS Rudsvegen 18 2360 RUDSHØGDA Tlf. 02816	Brødrene Henriksen Transport AS Lyngbakkvegen 40 3736 SKIEN Tlf. 411 33 300	Norheimsund Servicesenter AS Hardangerfjordvegen 63 5600 NORHEIMSUND Tlf. 907 84 005
Aarum Towing Service AS Isebakkeveien 55 1788 HALDEN Tlf. 469 24 250	Finnsnes Taxisentral BA Sjøgata 31 9300 FINNSNES Tlf. 77 84 22 60	 Brogata 10D, 2000 LILLESTRØM Tlf. 63 81 81 01	Morten Juliussen Krantransport AS Brekkerødv 1 1782 HALDEN Tlf. 922 16 554
Gamle Helgeroa Marina AS Nordgata 12 3295 HELGEROA Tlf. 33 18 84 14	Heum Skogservice Lyngrothveien 1 4820 FROLAND Tlf. 412 62 779	 TØMRA BILVERKSTED AS 47 93 30 60 Selbuvegen 695, 7584 SELBUSTRAND	 Åsblieveien 58 Arendal autostrada.com 37 00 03 00 
 Rana Bilservice AS Søderlundmyra 32 8622 MO I RANA Tlf. 75 15 33 66 Mobil 990 46 075	 Elveveien 15 3262 LARVIK Tlf. 33 19 24 48 byens.no	 Grimstad Planteskole AS Rosholt 4885 GRIMSTAD Tlf. 37 25 25 50	 Åsane Trafikkskole Arnatveitvegen 137 5262 ARNATVEIT Tlf. 55 19 92 00
last / buss / henger Vi vet hva kjøretøyet betyr for deg! Finn et av våre verksted nær deg på www.teamverksted.no 			

Vi jobber for
trafikksikkerhet.
Vi er stolt leverandør
av Dräger alkolås.

Dräger

alkolås | alkotestere



kgk.no



Service Partner

Dräger
pebe

Webasto
Calix

MANN
FILTER

CTEK
RAM
POWERS

LIQUI
MOLY
MEXX

Kamag TOOLS
Hilti

te
RECARO

HELLA
VARTA

MARLE

KGK

FORLENG BILENS LEVETID

Beskytt den med en lønnsom
rustbeskyttelse



*Du finner våre
antirustverksteder
over hele Norge*

*Finn nærmeste
antirustverksted og
bestill time i dag!*

FLUIDFILM.NO



Advokatfirmaet
Halvorsen & Co

**Vi står på
din side når
ulykken inntreffer**

Pasientskade
Trafikkskade
Yrkesskade

Advokatfirmaet Halvorsen & Co | Lillestrøm | Ski | Tlf. 64 84 00 20 | post@halvorsenco.no | halvorsenco.no

Kapro AS Fitnodatgeaidnu 66 9730 KARASJOK Tlf. 78 46 61 11	Hammerfest Taxibus AS Storgata 2 9600 HAMMERFEST Tlf. 78 41 12 34	Nulltoleranse for all rus langs våre veier	
Proline Norge AS Caspar Storms vei 14 0664 OSLO Tlf. 815 00 898	Nordicgsa AS Flyspeditørens Senter 2060 GARDERMOEN Tlf. 63 93 06 90	 Austrheim kommune austrheim.kommune.no	 Halden kommune halden.kommune.no
Hallingsag AS Nordbygdvegen 713 3570 AL Tlf. 970 78 501	Ballangen Sjøfarm AS Fornes-E6 92 8540 BALLANGEN Tlf. 76 92 78 89	 Hamar kommune hamar.kommune.no	 Oppdal kommune oppdal.kommune.no
Fagerthun Trafikkskole AS Kirkegata 34 8516 NARVIK Tlf. 476 69 900	Bil og Mekaniske Vigra Kyrkjevegen 429 6040 VIGRA Tlf. 70 18 36 35	 Bjerkreim kommune bjerkreim.kommune.no	 Tokke kommune tokke.kommune.no
Rue Transport AS Opsalvegen 147 3690 HJARTDAL Tlf. 913 82 288	Nils Ivar Braathen AS Horgenveien 37 3303 HOKKSUND Tlf. 913 94 618	AS Elektro Skeivegen 49 6650 SURNADAL Tlf. 71 66 23 52	 Brattli Bygg Anders Woie - 90768447
 Rakkestadv 1 1814 ASKIM Tlf. 69 83 80 10	Platech AS Raveien 310 3184 BORRE Tlf. 33 02 03 00	 Forus Storbilskole - EN DEL AV TK TRAFIKKSKOLE Larsamyra 10, 4313 SANDNES Tlf. 970 80 153	 Oscar Omdals terrasse 21 4656 HAMRESANDEN Tlf. 481 68 200
Trio Betong AS Drammensveien 269 3420 LIERSKOEN Tlf. 917 78 621	ADOLFSEN MASKIN OG TRANSPORT AS Solliveien 22 9303 SILSAND Tlf. 474 14 226	Osebakken Motorservice AS Kollskjeggvegen 1 3917 PORSGRUNN Tlf. 35 55 88 66	 ALGRØY ELEKTRO AS Tlf. 56 33 62 40
 Øvre Flatås v 6 7079 FLATÅSEN Tlf. 72 59 60 90	Søgne Elektriske AS Linnegrovane 24 4640 SØGNE Tlf. 38 05 30 30	 Bryn og Brynseng Trafikkskole www.bryn-brynseng.no - Telefon: 22 65 54 45	 Nyland Maskin AS Gamlevegen 1, 6826 BYRKJELO Tlf. 957 06 000
Johansen Maskin og Tjenester Bruflot 44 3660 RJUKAN Tlf. 915 43 958	Mostad Bil AS Gjerstadveien 143 4993 SUNDEBRU Tlf. 37 15 71 13	Svalinn AS Nye Vakåsvei 64 1395 HVALSTAD Tlf. 66 77 50 00	Rydje Renhold Hedmark/Oppland as Kirkeveien 58 2409 ELVERUM Tlf. 916 92 424/482 06 850
Refsland Transport AS Marknesringen 9 4052 RØYNEBERG Tlf. 918 30 961	 1 Trafikkskole Porsgrunn AS Jernbanegata 7, 3916 PORSGRUNN Tlf. 952 98 810	Velkommen til Norges beste Bobil forhandler www.solabobil.no SOLA BOBIL	
Sjekk Punkt - Ditt lokale bilverksted Bø Bil og Karosseri AS Rotebergvegen 11 3802 BØ I TELEMARK Tlf. 35 95 23 30	 Sogn gravferdshjelp Telefon heile døgnet: 57 68 14 77 Kjell Grønli Hans Magne Kvåle Hege Urnes Ingar Husum Stedjevegen 37 6856 Sogndal	 BIOSIRK NORGE Biosirk Norge AS Smihagan 25 2323 INGEBERG Tlf. 917 71 400	 BETE-ASFALT AS Alt innen asfaltering olejs@bete.no • 479 35 650
		 NTM TRAILER & TIPP AS Olav Ingstadsvei 12 1351 RUD Tlf. 67 17 19 30	 ROGALAND TEATER Teaterveien 1 4005 STAVANGER Tlf. 51 91 90 90

Har du sett det blinkende lyset ennå?



Det kan se ut som en teknisk feil eller et rullende diskotek. Men når bilen foran deg plutselig hamrer løs med bremselysene i et intenst blinkeregner, er det ikke et forsøk på å starte festen – det er bilens måte å rope «våk opp!» på. Les mer om nødbremsesignalet som nå har blitt standard på norske veier.

Av Jøran Ledal

Har du opplevd det ennå? Du ligger på E6, trafikken flyter fint, helt til bilen foran plutselig må kaste ankeret. Men i stedet for det vante, røde lyset, eksploderer bakenden av bilen i et lynraskt strobelys. Hvis du ikke var våken før, er du det garantert nå.

Dette fenomenet kalles ESS – Emergency Stop Signal – og selv om det har sneket seg under radaren hos mange, er det en av de viktigste sikkerhetsoppraderingene på moderne biler de siste årene.

Hva i alle dager er det som blinker?

Siden 7. juli 2024 har dette vært obligatorisk for alle nyregistrerte person- og varebiler i Norge, som følge av EUs sikkerhetsforordning GSR2. Men systemet er strengt regulert for at det ikke skal forvirre i hverdagen.

For at «diskoteket» skal starte, må to kriterier være oppfylt: Du må kjøre i over 50 km/t, og du må bremse hardt. Rent teknisk snakker vi om en oppbremsing på minst 6 m/s², eller at ABS-systemet trer inn for fullt. Til vanlig bremses vi sjelden mer enn 2–3 m/s² i trafikken.

En oppbremsing på 6 m/s² regnes som svært kraftig. Det er det punktet der passasjerene kastes fremover i beltene, og løse gjenstander i baksetet garantert flyr fremover.

Med andre ord: Det blinker ikke når du triller rolig inn mot et lyskryss, det blinker når det er alvor. Når bilen har stanset helt opp, går blinkingen automatisk over til vanlige nødblinsklys for å markere at man står stille.

Vitenskapen bak «Eye-draw»

Hvorfor er dette så effektivt? Svaret ligger i evolusjonen vår. Menneskeøyet er programmert til å reagere lynraskt på bevegelse og pulserende lys i det perifere synsfeltet. Forskere kaller dette for «eye-draw»-effekten.

I en tid der vi stadig distraheres av store berøringsskjermer, podkaster eller kaffekopper, fungerer det pulserende lyset som en visuell ørefik. Det tvinger hjernen til å omprioritere oppmerksomheten umiddelbart. Studier viser at et blinkende bremselys kan trekke blikket tilbake til veien i opptil 70 prosent av tilfellene der føreren er distraheret.

For alle som brenner for trafiksikkerhet, er det tallenes tale som virkelig imponerer. Ved å bruke ESS reduseres reaksjonstiden til føreren bak med i gjennomsnitt 0,2 sekunder.

Det høres kanskje ikke mye ut, men i 80 km/t tilsvarer disse to tiendedelene over fire meter i kortere bremselengde. Det er ofte hele forskjellen mellom en kontrollert stans og en alvorlig påkjørsel bakfra. Påkjørsler bakfra er en av de vanligste ulykkestypene på norske veier, og ESS er en digital livvakt som jobber for å utrydde disse helt.

Kan jeg ettermontere dette?

Hvis du har en eldre bil, har du kanskje sett annonser for små moduler som får bremselysene til å blinke. Her bør du holde fingrene av fatet. Regelverket er nemlig krystallklart: Bremselys skal i utgangspunktet lyse konstant. ESS er et typegodkjent system som er integrert i bilens elektronikk. Ettermontering av «blinkemoduler» på eldre biler er som regel ikke tillatt og vil føre til mangelapp på EU-kontrollen.

Landsmøtet 2026: Trondheim og Stjørdal – rammen



Historisk sus i vinternatten: De opplyste ruinene av Steinvikholmen festning speiler seg i Trondheimsfjorden, og minner oss om erkebiskop Olav Engelbrektssons dramatiske dager.

Velkommen til årets landsmøte på Stjørdal. Kommunen har lang erfaring som vertskap for større arrangementer som EM og VM i rallycross, NM i friidrett, store konferanser og musikkfestivaler. Scandic Hell, som er årets landsmøte-hotell, har vært vertskap for de fleste av disse arrangementene.

Når MA – Rusfri Trafikk samles til landsmøte i 2026, er det Trøndelag og Trondheims avdelingene sammen som er vertskap. Med kort vei til både Stjørdal sentrum og Trondheim gir det deltakerne gode muligheter til å kombinere møteprogrammet med opplevelser innen historie, kultur og byliv i Trøndelag.

Stjørdal ligger sentralt plassert med Værnes lufthavn, jernbane og E6 i umiddelbar nærhet. Samtidig er Trondheim bare en kort tog/busstur unna, noe som gjør det enkelt å utforske regionen både før og etter landsmøtet.

Steinvikholmen er ruinene av en av Norges viktigste festninger fra 1500-tallet. Borgen ble reist av erkebiskop Olav Engelbrektsson og spilte en sentral rolle under reformasjonen. I dag ligger ruinene stemningsfullt til i Trondheimsfjorden og gir et sterkt innblikk i maktkamp, politikk og kirkehistorie.

Helleristningene i Stjørdal tar oss enda lenger tilbake i tid – flere tusen år før bronsealderens begynnelse. Motivene viser blant annet dyr, mennesker og symboler, og gir et sjeldent innblikk i tro, ritualer og hverdagsliv hos våre aller tidligste forfedre.

Værnes kirke er en av Norges eldste bevarte steinkirker, bygget rundt år 1100. Kirken har vært et viktig religiøst og kulturelt samlingspunkt i nærmere 900 år, og arkitekturen bærer tydelige spor av middelalderens byggeskikk og kirkekunst.

Til slutt møter du **Kimen kulturhus og kirke**, et moderne bygg som rommer både kirke, bibliotek og kulturscene. Kimen symboliserer hvordan Stjørdal viderefører sin rike historie inn i vår egen tid – som et levende sentrum for fellesskap, kunst og refleksjon.

menne rundt møtet



Trondheim i all sin fargeprakt: De ikoniske bryggerekkene speiler seg i Nidelva.
FOTO: Louis Droege

Trondheim ble grunnlagt i år 997 og har gjennom mer enn tusen år vært et viktig sentrum for handel, kirkeliv og politisk makt. Byens historie er fortsatt tydelig i bybildet, særlig langs Nidelva, på Bakklandet og i Erkebispegården, som regnes som Nordens best bevarte middelalderanlegg.

Samtidig er Trondheim i dag en av Nordens største studentbyer. Med NTNU og flere andre utdanningsinstitusjoner preges byen av et stort studentmiljø som bidrar til et aktivt kulturliv, mange møteplasser og liv i sentrum store deler av året.

Nidarosdomen er Trondheims mest kjente landemerke og et av Norges viktigste historiske byggverk. Katedralen er reist over Olav den helliges grav og har i århundrer vært et sentralt pilegrimsmål og nasjonalt symbol. Byen tilbyr mye, enten man er spesielt historieinteressert eller bare ønsker å se et av landets mest betydningsfulle monumenter.

Gråkallbanen var i en lengre periode den eneste trikkelinjen i Norge utenfor Oslo. Veterantrikken gir et innblikk i byens samferdselshistorie og viser hvordan tidligere løsninger fortsatt er en del av dagens byliv.

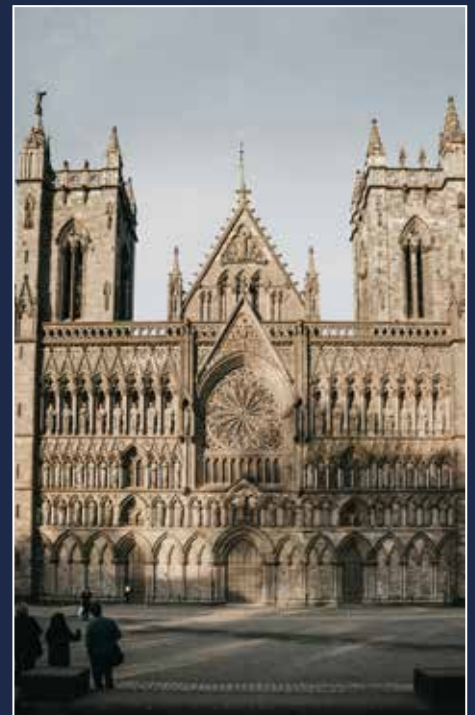
Turen går gjennom både boligområder og grøntområder og gir et rolig alternativ til mer tradisjonell byvandring.

På Lade ligger Ringve Museum, Norges nasjonale museum for musikk og musikkinstrumenter. Her kombineres internasjonale samlinger med formidling av norsk musikkhistorie, omgitt av en historisk park som gir rom for roligere opplevelser.

Trondheim og Trøndelag er kjent for en sterk matkultur, basert på lokale råvarer og et bredt spekter av spisesteder, fra anerkjente restauranter til uformelle kafeer.

Naturen ligger tett på byen, med marka, fjorden, turstier og sykkelmuligheter i kort avstand fra sentrum. Samtidig byr byen på et aktivt idretts- og arrangementsliv, med tilbud innen blant annet fotball, håndball, ski, løp og studentidrett i mange former. Festivaler, konserter og kulturelle arrangementer preger byen gjennom store deler av året.

Med dette vil avdelingene MA rusfri Trafikk Trøndelag og Trondheim få ønske både delegater og følge, hjertelig velkommen til Midt-Norge på Landsmøte 2026.



Den storslåtte vestfronten av Nidarosdomen badet i et gyllent lys. Med sine utallige skulpturer og det praktfulle rosevinduet står katedralen som et evig symbol på norsk historie og håndverkskunst. FOTO: Thomas Claeys



Kimen kulturhus – Stjørdals moderne hjerte: Et arkitektonisk signalbygg som forener kirke, bibliotek og kulturscene under ett tak, og symboliserer byens levende fellesskap og kreativitet.

FOTO: Laffen Jensen

Påmelding til landsmøte i MA – Rusfri Trafikk, Scandic Hell, Stjørdal 4. - 6. juni 2026



Navn: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postadresse: _____

Mobil: _____

E-post: _____

Delegaten(e) skal representere følgende avdeling på forhandlingene: _____

Hotellpakke	Dobbeltrum (pris pr rom)	Enkeltrum (pris pr rom)	Sum
Hotellpakke torsdag - lørdag (inkl frokost)	3500	2900	_____
Hotellpakke fredag - lørdag (inkl frokost)	1750	1450	_____
Pris dagpakke inkl lunsj og pauseservering (kr 790 pr person, gjelder alle delegater)			_____
Landsmøtefest fredag (kr 730 pr dag pr person)			_____
Middag torsdag (kr 350 pr person)			_____
Delegatavgift til forhandlingene (delegater) kr 350.			_____

Måltider for ikke-boende gjester

Frokost, kr 325,- pr. person.	_____
Lunsj, kr 425	_____

Turer ikke-delegater fredag:

☐ Ja, jeg/vi vil delta på busstur til Trondheim (Nidarosdomen, Ringve museum og tur med veterantrikken) inkl lunsj kr 850
Antall personer: _____

Tur fredag og middag torsdag betales til vipps-nummer: 955820.

Opplysninger til hotellet

Handicaprom: _____

Spesielle behov (allergier, rullestol m.m): _____

Totalt å betale: _____

Påmeldingsskjema sendes til: mona@marusfritrafikk.no eller
MA - Rusfri Trafikk, Postboks 752 Sentrum, 0106 Oslo

Påmeldingsfrist 12. april
Henvendelser vedr Landsmøtet: mona.kristengard@marusfritrafikk.no

Faktura sendes fortløpende ved påmelding.
På turen for ikke-delegater tas det forbehold om nok påmeldte.



Godt oppmøte og sosialt fellesskap i peisestua da MA Rusfri Trafikk Nordmøre og Romsdal inviterte til nyttårsfest sammen med lokale avdelinger av IOGT og Edru Livsstil.

Nyttårsfest med latter, trekkspill – og et lite trafikk sikkerhetskupp

Det ble nylig både god stemning og fullt hus i peisestua på Molde folkehøgskole, da MA Rusfri Trafikk Nordmøre og Romsdal inviterte til nyttårsfest sammen med lokale avdelinger av IOGT og Edru Livsstil. Arrangementet er blitt en tradisjon i regionen, der organisasjonene bytter på å ha ansvaret fra år til år.

Med folkehøgskolen som vertskap for både lokale, mat og servering, lå alt til rette for en kveld som handlet mer om fellesskap enn formalia. Rundt 50 deltakere fikk servert middag, kaffe og kake – og et program som traff akkurat der det skulle.

Lokal trubadur

Hovedtrekkplasteret var den lokale trubaduren Odd Arne Halås, som kombinerte trekkspill, sang og skråblikk på lokal-

miljøet med en timing som gjorde jobben for lattermusklene. I tillegg bidro Kristin Marie Sørheim – lokalpolitiker med samferdsel som fagfelt og bakgrunn som veterinær – med historier om både folk og fe.

Kveldens lille «bonusspor» hadde også en klar trafikk sikkerhetsvri: Halås kjenner nemlig godt til ungdomsorganisasjonen Ung i Trafikken gjennom arbeidet sitt som festivalsjef for Tydalsfestivalen, en sommerfestival for ungdom med lange tradisjoner. Der samarbeider festivalen og Ung i Trafikken om informasjon og promilletesting før hjemreisen.

Slik ble nyttårsfesten ikke bare en sosial samling, men også en påminnelse om hvordan rusfri kultur og trafikk sikkerhet ofte går hånd i hånd.

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Rabatt hos AutoMester-verksteder i hele Norge



Som medlem i MA-Rusfri Trafikk får du hele 10 % rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøykontroll (PKK/EU-kontroll), andre verkstedtjenester, samt på deler fra AutoMester sine dele-leverandører.

Som bileier har du rett til å velge fritt mellom verksteder når bilen din trenger service eller reparasjon – også i garantitiden. Frittstående verksteder gir deg like god kvalitet på service og deler.

Vi har dyktige fagfolk med høy kompetanse og gunstige priser.

Prøv oss!

AutoMester®

ENKELT FOR DEG – BRA FOR BILEN

Våre verksteder utfører:

- Service og reparasjon på alle bilmerker - også el-/hybridbil
- Air condition service og reparasjon
- Hjulstilling
- Ruteskift/reparasjon
- Oljeskift og filter
- EU-kontroll

Våre karosseriverksteder utfører:

- Utbedring av alle type skader
- Lakkering
- Ruteskift/reparasjon
- Air condition
- Hjulstilling
- Rustbehandling etter skade



Chilimobil

Fast rabatt på mobilabonnement for
MA - Rusfri Trafikk sine medlemmer

*Velg mellom et bredt utvalg
– som passer enten du
trenger lite eller mye data!*

*I tillegg kan fordelene
benyttes av deg – og flere
i familien din. Sjekk ut det
gode tilbudet fra Chilimobil
og spar penger hver måned!*

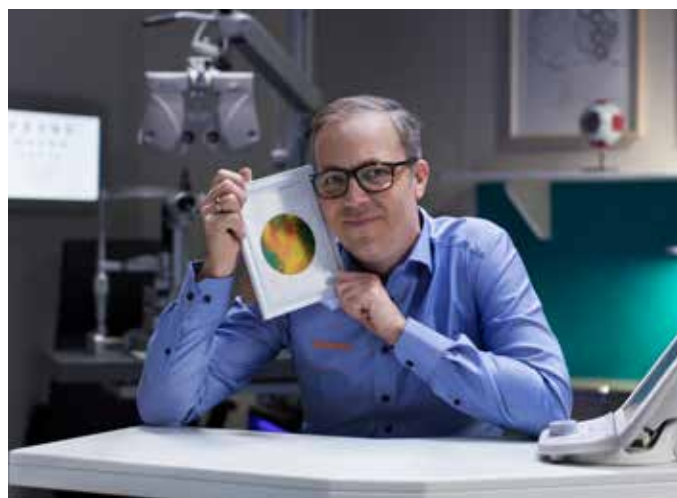
Hos Interoptik strekker vi oss langt for å ta vare på din øyehelse

En utvidet synsundersøkelse gir oss det beste grunnlaget
for å ta vare på synet ditt gjennom hele livet.

Vi har stort utvalg briller, kontaktlinser og solbriller. Våre
brillestylistler finner brillene som kler og passer deg best.
Velkommen til oss!

Medlemsfordeler:

1. Synsundersøkelse til kr. 640, -
2. Rabatt databriller 20%
3. Rabatt privatbriller 15% på komplett brille
4. Rabatt solbriller med styrke 15% på komplett brille



interoptik

DET FINNES OPTIKERE. OG DET FINNES INTEROPTIKERE.

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Få rabatt på flyplassparkering

Få rabatt på parkering hos Flight Park når du skal fly fra Oslo Lufthavn Gardermoen. Enkel og praktisk avlevering og henting av bilen!



10 % rabatt på gjeldende parkeringspriser hos Flight Park ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Husk medlemskort til betaling etter reisen!

Rabatt gjelder kun ved bestilling on-line på www.flightpark.no, ikke ved telefonbestilling.



Nå kan du bestille internasjonalt
førererkort på nett
hos oss



Klikk deg inn på vår nettside under **internasjonalt førererkort** og bestill fra sofaen!

PS! Som medlem får du **rabatt** på både foto og førerkort.



RUSFRI TRAFIKK



Rabatt på mobilabonnement.



Kinobilletter til rabattert pris.



Fire kostnadsfrie assistanser pr år. Ingen egenandel.



Rabatt på utvalgte pakkeløsninger hos Wright trafikksskole.



Rabatt på leiebil.



Rabatt på synsundersøkelse, databrille, privatbrille og solbrille med styrke.



Rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøy-kontroll og deler.



Rabatt på synsprøve og komplett brille.



Rabatt på flyplassparkering på Gardermoen.



Rabatt på internasjonalt førerkort.



Rabatt på hotellovernattinger.



1 time gratis juridisk veiledning.



Gratis prøveperiode på lyd- og e-bøker.



Rabatt på hotellovernattinger.



Rabatt på medlemskap hos Actic og fri innmelding.



Rabatt på båtreiser.



Rabatt på leiebil

Kinobilletter til kun kr 100,-



Som medlem i MA – Rusfri Trafikk eller Ung i Trafikken får du svært god pris på kinobilletter. Perfekt når du vil glede en du er glad i!



Kalender for 2026

MA-kalenderen for 2026 er nå til salgs for kr 449,- + porto kr 49,-. Totalt kr 498,-.

Bestillingen kan gjøres til MA - Rusfri Trafikk på telefon 22 47 42 00 eller epost til ma@marusfritrafikk.no.

Tusen takk for støtten!

Skattefrie gaver

Du kan få skattefradrag for gaver mellom kr 500 og 25.000. Beløp over dette gir ikke fradrag.

Gaver skal ifølge loven gå til MA – Rusfri Trafikks prosjekter og satsning på trafikksikkerhetsarbeid.

For skattefradrag må vi registrere navn, adresse og fødselsnummer (11 siffer) for privatpersoner, eller organisasjonsnummer for bedrifter



Bilde 1: Vinnerkampanjen pryder fasaden ved Oslo City. Bilde 2: Budskapet til de reisende på Nationaltheatret T-banestasjon.

Ungdomskampanje preget Oslos storskjermer i julen

Av Lan La

Elever fra Elvebakken videregående skole vant DeathTrip 2025 med en kampanje som belyser de brutale konsekvensene av ruskjøring. Gjennom julen preget budskapet deres Oslos bybilde og sosiale medier, og nådde ut til over en halv million mennesker.

Vinnerkampanjen av DeathTrip 2025, «Du glemmer kanskje gårdsdagen, men den forlater deg aldri», er en kampanje som både berører og engasjerer. Den minner oss om at valgene vi tar i kveld kan få konsekvenser som varer livet ut. Gjennom et sterkt visuelt uttrykk og et tydelig budskap, viser kampanjen hvordan minner kan falme, mens konsekvensene av alvorlige trafikkulykker aldri forsvinner. Målgruppen er unge mennesker, og formålet er å skape refleksjon rundt egne valg i trafikken, særlig i forbindelse med fest og alkoholbruk.

Bakgrunn for kampanjen

Kampanjen er laget av Solveig, Leone, Sanne og Rakel fra Elvebakken videregående skole. Gjennom kampanjen belyses de alvorlige konsekvensene av ruskjøring, og hvordan en enkelt kveld kan endre livet til både offer, pårørende og sjåfør for alltid.

Budskapet ble vist digitalt i Oslo i perioden 22.–28. desember på storskjermer ved blant annet Oslo City, Aker Brygge Senter, Nationaltheatret og Gardermoen. I tillegg spres kampanjen i sosiale medier på plattformer som Snapchat, TikTok og YouTube – kanaler der unge allerede befinner seg til daglig.

Resultater og rekkevidde:

TV: Ca. 500 000 antas å ha sett kampanjen i løpet av julen.

Utendørs: 405 000 visninger på 22 digitale skjermer i Oslo (JCDecaux) i uke 52.

Spotify: Over 134 000 avspillinger av radioreklame.

Snapchat: Over 9 000 visninger via lokal annonsering i Oslo.

Web: Kampanjens landingsside hadde 1 396 besøkende.



Nytt og gratis e-kurs til deg som skal ta lappen



Av Lea Tvervåg

Uppmerksomhet i trafikken handler om mye mer enn bare mobilbruk. I vårt splitter nye e-læringskurs får du et innblikk i hva som stjeler oppmerksomheten vår, strategier for å holde fokus og en god oversikt over lover og regler knyttet til dette – alt på kun 15 minutter.

En tredjedel av dødsulykker i trafikken skyldes uoppmerksomhet. Vi ønsket derfor å lage et kort og enkelt kurs som er gratis og tilgjengelig for alle på nettsidene våre. Kurset passer spesielt godt for elever på trafikkskoler, i valgfag trafikk og for alle som skal ta lappen.

Dyrt å bruke mobilen

Kurset «Uppmerksomhet i trafikken» tar også for seg mobilbruk. Mobilen er en reell felle, og boten for bruk av håndholdt mobil har nå økt til 10 750 kroner. Mobilbruk i trafikken kan tilsvare en promille på 0,8, og de færreste ville satt seg bak rattet etter å ha drukket en flaske vin.

Vi har fått hjelp av AVIA produksjon til å lage en enkel animasjonsfilm som viser hva som er lov å gjøre bak rattet, og hvordan mobilen stjeler fokuset vårt. Kurset tar mellom 15–20 minutter og består av tekst, videoer, interaktive oppgaver og en sluttquiz.

Det enkle er ofte det beste

Vi ser verdien av korte og konkrete kurs som ikke tar for lang tid eller går for dypt ned i detaljene. I de nye kursene våre lærer du det viktigste, og vi håper og tror at informasjonen dermed blir enklere å huske.

I løpet av halvåret vil vi også lansere kurset «Fart i trafikken». Alle kursene våre er tilgjengelige på nettsiden vår hele døgnet, og hvem som helst kan ta dem helt gratis på ungitrafikken.no/kurs.

Skann QR-koden her og ta kurset.





Henrik vant 25.000 tilbake på førerkort

Av Isak Nesse

For Henrik betyr førerkortet frihet til å komme seg på jobb uten å være avhengig av andre. Som vinner av førerkortpremien fikk han i tillegg 25.000 kroner rett inn på konto.

Hvert år deler vi ut en førerkortpremie på opptil 30.000 kroner til ett heldig medlem som har tatt førerkort samme år og sendt inn kvittering fra trafikkskolen.

I 2025 var det Henrik som ble den heldige vinneren av førerkortpremien. For Henrik betyr førerkortet først og fremst frihet.

– Det er en frihet til å kunne forflytte seg selv og ikke være avhengig av andre. Jobben ligger 25 minutter unna, og det å kunne kjøre selv gjør hverdagen mye enklere, sier Henrik.

Henrik er fortsatt ny på veien, og husker godt den aller første turen alene.



– Den første turen alene var uvant. Å sitte bak rattet uten noen ved siden av føltes nesten ulovlig, men samtidig veldig kjekt.

Vil du vinne førerkortpremien i 2025?

Meld deg inn i Ung i trafikken, ta førerkortet og send inn kvittering fra trafikkskolen. Neste år kan det være du som får tilbake opptil 30.000 kroner!



50 år med Ung i Trafikken – et blick mot fremtiden

Av Isak Nesse

Fra en liten ungdomsgruppe i Tønsberg til en nasjonal premissleverandør for trafiksikkerhet: Ung i Trafikken har i 50 år kjempet for de unges trygghet på veiene.

Lørdag 10. januar markerte Ung i Trafikken sitt 50-årsjubileum. Feiringen var ikke bare en markering av organisasjonens alder, men også en hyllest til en historie som strekker seg tilbake til 1976. Det var da Motorførernes Avholdsforbund (MA – Rusfri Trafikk) startet sitt aller første ungdomsarbeid i Tønsberg.

Det som begynte som én lokal ungdomsgruppe, vokste raskt til et landsdekkende engasjement. Pågangsmotet og aktivitetsnivået blant medlemmene gjorde det etter hvert tydelig at ungdomsarbeidet trengte en egen, selvstendig organisasjon. Under navnet MA – Ungdom bygget organisasjonen sterke tradisjoner og verdier, før landsmøtet i 2018 vedtok dagens navn: Ung i Trafikken. Dette navnet reflekterer tydelig hvem organisasjonen er, og hva den jobber for i dag. MA – Rusfri Trafikk er fremdeles vår moderorganisasjon.

Helt siden starten har Ung i Trafikken vært en modig stemme i trafiksikkerhetspolitikken. Organisasjonen var tidlig ute med å kjempe for påbud om hjelm for mopedister og motorsyklister, innføring av øvelseskjøring for 16-åringer, og etableringen av BMX i Norge. I nyere tid har arbeidet med promillegrense for elsparkesykler vært en sentral sak.

Ung i Trafikken er partipolitisk uavhengig og livssynsneutral, med ett felles mål: En tryggere, mer inkluderende og rusfri trafikk for alle. Jubileet markerer ikke et punktum, men startskuddet for et aktivt jubileumsår fylt med markeringer og initiativer som skal løfte de unges stemme i trafikken videre inn i fremtiden.

MA-kryssord 1-2026

						KNUKKET	SKARP	OM TOLL	OKSYGEN	RUNDT	FOTTØY → FIL- FORMAT	ENG. SE	STORMAKT	UTLØP
						DEL			VOKALEN					
						NØTT								
										▶				▼
						NABOER		BILORGA- NISASJON				SELSKAPS- FORM		
								JAPANSK KAMPSPORT				FIN- MEKANIKER		
TURUTSTYR	STOFF	HARMONI	PREP.	AVIS	PUSLINGER				KALIUM		SVEVENDE FENOMEN		STOFF	
PENN									NEDERLAND		GUDBRANDS- DALSK JEG			
PUB			MAGE- OMRÅDE				MIDLER- TIDIG							
			PERIODE				ENERGI- ENHET							
ID EST		▶		▶							MILLILITER			▼
											ARKTISK			
... FUGELLI				BETRAKTE			NUMMER TI		MA-1 2026	ENG. STI				
KAFFEKJEL							OFFENTLIG ETAT			KELVIN				
LAND			HELGEN	KULTUR- FORANKRET					HOVEDGATE		LORDEN		ØSTERRIKE	
				KRUKKE									ITALIA	
ILDSTED				TUT			IGJEN			BASE				
							UNGS AU			EDELGASS				
SIVBAT		▲	TO LIKE		FE			SØKE- DINGS					GRESS- STILK	▼
FJÆRA							LEGGER STEIN					TINN		
							UNION					MÅNE		
NYE SPIRER ETTER SLÅTTE	NUMMER EN		OVER- VEKT					ARTIST SYNNE ...			INDIVIDUELT TILR.LAGT OPPLÆRING			
	DESSERT							APPARAT			ALV			
FNIS				TONEN MI		IKKE INNEFOR								SPANIA
				KAMMER- TONEN		FLUOR								
BJELKE		▲						◀		SVERIGE		◀		◀

Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 4–2025:

Send løsningen til: ma@marusfritrafikk.no
eller **MA – Rusfri Trafikk, PB 752 Sentrum, 0152 Oslo**

OBS! Vi selger ikke MA-lodd for tiden grunnet utfordringer med distribusjon. Gevinst til tre vinnere av kryssord blir derfor en komplett sikkerhetspakke fra vår nettbutikk. Der får du refleksvest, isskrape, nødhammer og varmeteppe til bilen.

Oskar Feed, Ølensvåg * Liv Marie Lersch, Sellebakk *

Ellen Cloetta, Varteig

Vi gratulerer! Og her er løsningen:

										I	D	E	K	M
										U	T	B	R	E
										N	I	V	A	S
										N	N	I	V	E
										N	R	P	E	N
S	K	O	▼	F	F	O	T	S	V	I	R	D	◀	
T	R	I	O	Y	R	A	I	L	I	T	T			
B	R	Y	G	G	E	M	Å	K	E	M	A	L		
B	Ø	A	▼	S	M	E	R	T	E	A	I			
M	I	N	T	K	O	N	F	E	K	T	K	S		
O	M	V	E	I	E	R	R	Ø	Y	A	A	S		
M	E	R	L	N	L	A	G	E	S	F	O			
G	N	I	R	▶	E	L	E	K	T	R	I	S	K	F
Å	▶	G	Å	R	▶	V	E	K	K	▶	F	R	A	▲

Navn:

Adresse:

Frist: 31. mars 2026



Hvorfor antirust-behandle bilen?

- Forlenger bilens levetid
- Unngår verkstedbesøk
- Sparer penger
- Ivaretar sikkerheten
- Lettere salg med bedre salgspris
- Sparer miljøet

Priser fra
kr 4500,-

Hvordan stopper vi rust?

Vi løfter opp bilen, demonterer hjul og deksler før vi rengjør og eventuelt tørker vått understell. Så sprøytes alle aktuelle hulrom og flater på understelet. Avslutningsvis sprøyter vi dører, panser og bakluke innvendig.

Utføres mens du venter

Lang erfaring, avansert utstyr og løsemiddelfritt anti-rustmiddel er årsaken til at vi kan gjøre behandling på 3 eller 1,5 timer avhengig av behandlingstype.

Høyraffinert lanolin uten sauelukt

Vi sprøyter med en miljøvennlig lanolinolje som ikke tørker, kryper langt, fortrenger fuktighet og hindrer oksygentilgang. Siden enhver rustprosess er avhengig av oksygen og fuktighet, forstår vi hvorfor lanolinolja er så effektiv mot rust. Markedets beste og mest omfattende antirustgaranti kommer som en naturlig konsekvens av markedets beste antirustbehandling.

Kontaktinfo til ditt lokale antirustverksted rundt Oslofjorden

Funderud Antirust

Tlf. 69 89 89 89
1880 Eidsberg



Vestfold Antirust

Tlf. 33 33 25 99
3184 Borre



Oslo Antirust

Tlf. 22 22 42 02
0975 Oslo



Buskerud Antirust

Tlf. 94 42 05 67
3048 Drammen





Tips gjerne en bekjent om vår nettbutikk!

Som medlem hos oss har du tilgang til kjøp av **godkjente promillemålere** til svært gode priser.

Les mer på:
www.butikk-marusfritrafikk.no
eller scan QR-koden her



Hvordan vet jeg om resultatet **stemmer**?

Kan jeg **kjøre** i morgen tidlig?

Hvor høy **promille** får jeg av to glass vin?



RUSFRI TRAFIKK

