motor-føreren

MOTORFØRERNES AVHOLDSFORBUND

Nr 2 • april/mai 2008 • kr 39,-

Tema:
Sommerdekk med lav rullemotstand

Bilnytt:
Norske Think ut i den store verden

Organisasjon:
Alkolåskampanjen sommeren 2008

2
2008

Abonnér på lodd i 3 måneder:

Få 5 lodd for kr 0,-*

+ flott velkomstgave – verdi totalt kr 450,-

REISE LOTTERIET

Det er totalt 119 spennende reiser og mer enn 56.000 andre reiserelaterte gevinster i lotteriet.

Vinn drømmereisen...

...til Australia og New Zealand...
Verdi kr 100.000

...Hawaii...
Verdi kr 100.000

...Sør Afrika...
Verdi kr 60.000

...eller til Miami, Dubai, New York, Malta eller Paris!

Bli abonnent i Reiselotteriet – lotteriet med flest sjanser til å vinne drømmereisen!
Som abonnent vil du motta 5 lodd å kr 50,- pr stk hver måned i 3 måneder. Ønsker du å avslutte abonnementet etter 3 måneder gir du oss bare beskjed om det.

Gå ikke glipp av muligheten til å vinne – det kan være din tur neste måned!

* Porto- og ekspedisjonsgebyr på kr 20,- kommer i tillegg på hver forsendelse.

Tilbudet er gyldig til 30.05.08

Din velkomstgave!

Bestill abonnement og motta en flott gave!

Som ny abonnent kan du velge mellom en stilig kaffetrakter med 2 porselenskopper, en hemmelig gave eller en praktisk citysekk!

(Velkomstgaven vil bli sendt til deg separat når du har betalt din tredje abonnementssending).

Bestill nå!

Send SMS med «lodd» til 2030 eller ring Lotteritelefonen: 93 42 92 81!

Reiselotteriet arrangeres av Flyktninghjelpen. Overskuddet går til vårt arbeid blant mennesker på flukt fra krig og konflikter.

Vite mer?
Flyktninghjelpen: www.nrc.no
Reiselotteriet: www.reiselotteriet.no

MF0208

☑ **JA TAKK!** Jeg ønsker å bli abonnent i Reiselotteriet. Min første sending koster kr 0,-*, deretter vil jeg motta 5 lodd (kr 250,- pr sending*) hver måned.

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr./sted: .....

Tlf: .....

E-post: .....

Jeg ønsker å få tilsendt følgende velkomstgave (Sett kryss ved ønsket gave):

☐ Kaffetrakter med 2 kopper ☐ Citysekk ☐ Hemmelig gave

(Du mottar premien etter tredje abonnementssending).

Det er ingen bindingstid etter 3 måneder. Ønsker du å stoppe ditt abonnement så kontakter du oss på Lotteritelefonen eller på e-post: kundeservice@artisti.no. * Porto- og ekspedisjonsgebyr på kr 20,- kommer i tillegg på hver forsendelse.

Flyktninghjelpens
Reiselotteri
Svarsending 3070
0092 OSLO

innhold

motor føreren

UTGIVER Motorførernes Avholdsforbund

REDAKTØR Hans-Erik Hansen

MEDARBEIDERE I DENNE UTGAVEN
Bjarne Eikefjord
Knut Arild Lotterud
Veslemøy Sandvik

ADRESSER OG TELEFONER
Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo
Telefaks: 22 95 69 68
E-post: motorfoereren@ma-norge.no
Telefon, red. dir.: 22 95 69 62
Mobil/-svarer, red. 92 43 01 16

ANNONSER
Allegro Tønsberg
Telefon: 99 00 24 85
E-post: silje@allegro.no

DESIGN OG GRAFISK PROD. Allegro Tønsberg
TRYKK Senter Grafisk AS

DISTR.GJ.SN.OPPLAG 2. HALVÅR 2004
12.464. Av denne utgaven trykkes 12.500 eks.

ISSN 0027-2213

Fagpressen OPPLAGSKONTROLLERT

MAs FORBUNDSKONTOR Direktør: Terje Tørring

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo

KONTORTID, MANDAG–FREDAG
15.9.–14.5.: 08.00–15.45
15.5.–14.9.: 08.00–15.00

Telefon: 22956969
Telefaks: 22956968

E-post: ma@ma-norge.no
Internettportal: www.ma-norge.no

MA:UNGDOM

DAGLIG LEDER Veslemøy Sandvik

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo
Telefon: 22956969
Telefax: 22956968

E-POST ma-ungdom@ma-norge.no

HJEMMESIDE www.ma-ungdom.no

FORSIDEBILDE Thinks stand på bilutstillingen i Geneve, 2008

MA-hjørnet/leder 5
Organisasjon: MAs forbundsleder 6–7
Organisasjon: Alkolåskampanjen 2008 8–9
Norske Think ut i verden 10–11
Tema: Sommerdekk med lav rullemotstand 12–13
Citroën C5 14–15
Ford Focus 16–17
Audi A3 cabriolet 18
Volkswagen Golf Avant 4MOTION 19
Bilnytt: Genevè-utstillingen 20–25
Bilsalget Norge 26
Sikrere norsk bilpark 27
Motorsport: Formel 1 28–29
Motorsport: STCC og rally-VM 30
Trafikk og rus-konferansen 2008 32–33
Ferietips om bilforsikring utenlands 34
Organisasjon 36–37
MA-ungdom 38–39
Kryssord/Organisasjon 40–42

I neste nummer:

- Referater fra landsmøtet i Molde
- Sommer – ferietid i båt og bil
- Ren bil inn- og utvendig

Returadresse:
MOTORFØREREN
Postboks 80 Alnabru
0614 Oslo

B-PostAbonnement

SVENSK MESTER – OG DERMED OGSÅ NORDISK MESTER!

Nå har det hendt igjen. Cabby har vunnet den svenske testen i Husvagn & Camping, nr. 12 – 2007. Cabby 620+F3 ble testet mot Kabe Royal 560XL og Polar 5600. Cabby vant en soleklar seier og tagerte toppnoteringen på 77 poeng. Ingen har noensinne fått bedre poeng i deres test, utenom Cabby 51 F3, som fikk 77 poeng i 2005. Og nu var vi ikke bare bedre, men betydelig bedre enn konkurrentene.

Dette er det klare beviset på at vi satser riktig. Med antisladdsystemet ATC, AL-KO chassiet, de nyutviklede herlige sengene, den nyskapende designen, kjøkkenløsningen med soft-close skuffer og alle de andre praktiske og finurlige løsningene.

Les hele testen på www.cabby.se eller besøk din forhandler og se seierherren med dine egne øyne.

Vognen på bildet er standardutstyrt – en standard langt utover det vanlige. Fullastet med finesser som andre kaller ekstrautstyr.
Og til en pris som tåles å sammenlignes. Les mer om nye Cabby og finn nærmeste forhandler på vår hjemmeside: www.cabby.se.

CABBY

Her finner du vår forhandler nær deg:
[illegible]

MA-hjørnet

Trafikk og rus

Trafikk og rus var tema for en stor konferanse som nylig ble avholdt på Soria Moria i Oslo, med over 200 deltakere og MA som medarrangør. Her ble det holdt mange spennende foredrag og det var en total enighet om at alkohol og annen rus er en av de viktigste årsakene til det antallet drepte og skadde i trafikken som vi har i Norge.

I 2007 ble det drept 231 personer i trafikken, og vi vet at det i løpet av et år blir skadet ca. 40.000 i veitrafikksammenheng. Et av virkemidlene det var enighet om ville føre til færre skadde og drepte, er alkolås innmontert i alle kjøretøy. Det vil skje når tilfredsstillende teknologi er der. Det kom også tydelig frem at vi fortsatt har mange kunnskapshull som må fylles.

Geir Riise, en av MAs veteraner på feltet, holdt et engasjert foredrag om "Rusforebyggende arbeid i et trafikksikkerhetsperspektiv." Han var opptatt av å vise hvordan ting henger sammen for å bedre trafikksikkerheten i forhold til rusmidler. Blant de viktige tiltakene han trakk frem var at totalforbruket av alkohol må reduseres, debutalderen for bruk av rus må økes, vi må aktivt bruke alkoholfrie soner, alkolås må innføres når teknologien er på plass, det må arbeides for en absolutt nullgrense og norske leger må mobiliseres til å spørre om alkohol- og andre rusvaner i konsultasjonene.

For MA var dette en meget positiv konferanse. Den bekreftet at det vi har stått for i 80 år har vært viktig. Vi opplever at endelig er trafikksikkerhetsmiljøet enig om at det må tas tak i det komplekse og store problemet med trafikk og rus. Vi fikk bekreftet at MA fortsatt har mye å gjøre ennå, og at vi er en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er å håpe at landsmøtet i Molde gir sentralstyret og administrasjonen de fullmakter de ber om, for at MA fortsatt skal være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. MA skal etter landsmøtet stå frem med en tydelig profil for fremtiden, og med stort engasjement for rusfri trafikk og rusfri livsstil.

Terje Tørring
Direktør

leder

Med alle sanser…

Historie er interessant og lærerikt. Og i forbindelse med MAs 80-årsjubileum er det naturlig å skue litt tilbake. I en tid da vi nordmenn svever på en sky av rikdom og selvbevissthet om vår egen tid, er det ikke minst interessant å se tilbake og oppdage at det finnes lite nytt under solen, på godt og vondt.

Jeg har tilgang til flere hyllemetere av innbundne årganger av Motorføreren, som i år er inne i sin 69. årgang. Disse gir en nærmest uuttømmelig kilde til å se hva som har vært aktuelle temaer i MA og den generelle samfunnsdebatten omkring trafikksikkerhet. Og bilkjøring. For eksempel i det første nummeret etter 2. verdenskrig – i nr 1/1945 av Motorførerens 6. årgang – der man selvsagt på første side åpner med å feire at landet var fritt. På neste side åpner også formannen Jacob Mørck med freden i maidagene, og han går raskt over til hva dette betyr for trafikken:

"I vår organisasjon er det en spesiell fred vi må huske på: Freden på landevegen. Den må vi nå for alvor gå inn for å skape. Vårt mål, en alkoholfri og human trafikk krever mye arbeid om det skal nås. En ny generasjon kommer etter hvert ut på vegen i bil. Denne generasjonen må vi hjelpe til å få den rette innstillingen. La oss håpe at vi får gehør for våre krav og at dermed forutsetningen for en tryggere trafikk skapes. Vi MA-ere må være lysende eksempler. Vi kjører med alle sanser uhemmet. Skam derfor for den som skyldig lager skade."

På noen korte linjer fanget formannen i 1945 opp hovedpunkter som fortsatt står i fokus. MAs parole er fortsatt en human holdning med "Mennesket i trafikken", fortsatt må det arbeides for å skape de rette holdningene blant ungdom på veien. Men også andre må være seg bevisst å ha full konsentrasjon når man sitter bak rattet, og ikke la den være hemmet av alkohol eller andre rusmidler, som fortsatt er medvirkende til en altfor stor andel av dødsulykkene. Og som oftest er det den enkelte – ikke veien eller bilen – som bør vite at han på et øyeblikk kan gjøre seg skyldig i en ubotelig ulykke.

Fortsatt nyter Norge freden fra våren 1945 når landet går inn i den lyse årstiden, men krigen for å vinne over ulykkene på veien pågår fortsatt.

God vår!

Hans-Erik Hansen
Redaktør

Langsiktighet og nye

MAs landsmøte i Molde 6. - 7. juni nærmer seg. Det er to år siden forrige landsmøte da Svein Iversen ble valgt til forbundsleder i 2 år. I et år da MA feirer sin 80 år, gjør Iversen det klart at han som alltid tenker langsiktig når han setter seg noe fore: Han har gitt valgkomiteen beskjed om at han stiller for en ny periode som MA-leder, dersom landsmøtet skulle ønske det.

Av H-E Hansen

- Jeg forventer at vi bruker jubileet til å markere MA som en fremtidsrettet og aktiv organisasjon. En organisasjon som med basis i en rusfri livsstil vil arbeide for en sikker og rusfri trafikk. Her er oppgavene mange og store, sier Iversen, som har ledet et aktivt Sentralstyre med mange arbeidsoppgaver denne perioden.

Ny profil, varige verdier

En av de viktige temaene for landsmøtet er Sentralstyrets foreslag om en ny profilering av MA.
- Vi ønsker å kunne kommunisere med dagens mennesker på et språk og med begreper som er gjengs i tida. "Livsstil" et slikt begrep. Mange mennesker ønsker seg en positiv livsstil i dag, særlig gjelder det mat, helse og mosjon. MA ønsker å appellere til mennesker som bevisst velger en rusfri livsstil. I denne gruppen er det våre potensielle medlemmer og støttespillere befinner seg, mener forbundslederen.
- Begrepet avhold er i dag dessverre et negativt ladet ord, som mange også oppfatter moralistisk. Det åpner ikke, men sperrer for kommunikasjon. Vi må som en fremtidsrettet organisasjon våge å vurdere vår begrepsbruk, uten at det betyr at vi har tenkt å endre vår grunnleggende identitet. En rusfri livsstil betyr i praksis avhold fra alle typer rusmidler, både alkohol og andre rusfremkallende stoffer og medikamenter. Rusfri livsstil er altså en livsholdning og er ikke begrenset til trafikken som en rusfri sone, det er det viktig for meg å presisere.

Medlemmene som ble valgt til sentralstyret i Lillehammer: (fra venstre) Odd-Harald Bjørnøy, Skogn. Arvid Kommandantvold, Per Igland jr., (bak), Anna Marie Skogli Vatnamo, Svein Iversen, Brit T. Fjell og Helge Fjell. Kåre Simenstad og Signe O. Haug var ikke til stede da bildet ble tatt.

Velkjent MA

Vil en mer bevisst profilering kunne ha en konsekvens at selve navnet på organisasjonen foreslås endret?
- Det har vært viktig for Sentralstyret å beholde forkortelsen MA – som et merkevarenavn. Vi vet at dette faktisk er godt kjent i befolkningen. En navnejustering har vært vurdert. Vi har derfor hatt ute til høring en rekke navneforslag, bl.a. har Motorførernes Ansvar vært vurdert. Resultatet av høringsprosessen er at Sentralstyret innstiller på å beholde eksisterende navn som det formelle navnet. I markedsføringen ønsker vi som sagt å profilere organisasjonen under merkevarenavnet MA – med undertittel "rusfri trafikk og livsstil". Så hvis noen spør meg hva jeg representerer vil mitt svar være: "Jeg representer MA, en organisasjon som ut fra en rusfri livsstil arbeider for sikker og rusfri trafikk." Og så vil det naturlige oppfølgningsspørsmålet fra meg bli: "Kan du tenke deg å bli medlem eller støttemedlem i MA?"

Viktige saker

Hvilke andre saker regner Iversen med vil prege landsmøtet?

Svein Iversen har hatt en sentral rolle i MAs arbeid i mange år, også før han overtok som fobrundsleder.

e grep

- Jeg håper at vi får en god debatt på det politiske programmet. Det er to landsmøter siden vi sist hadde en reell debatt om hva MA skal mene om forskjellige aktuelle trafikkpolitiske saker. Det er derfor på høy tid at vi fornyer programmet vårt. Sentralstyret fremmer et program som er mye kortere enn det gamle. Det er spisset mye mer inn på "Mennesket i trafikken".
- Jeg regner også med at landsmøtet vil mene noe om hvordan alkolåssaken skal drives videre. Det var som kjent MA som for alvor lanserte alkolås i Norge for første gang i 2003. Det er derfor viktig å fastslå at MA sitt store mål er et lovpåbud slik at alkolås kan monteres i alle kjøretøyer så snart teknologien gjør det økonomisk og praktisk gjennomførbart. Som et delmål krever MA alkolås montert i alle busser og tunge kjøretøyer, det kan skje allerede nå gjennom konsesjonsbetingelser. MA ønsker å være en aktiv pådriver i denne saken. Det er derfor svært viktig det arbeidet som skjer rundt om i avdelingene med å spre kunnskap om alkolås inn i stadig nye miljøer.

Finnes det noen grenser for MAs engasjement innen området rus og trafikk?
- Et godt spørsmål, som jeg har tenkt en god del på i det siste. MA skal ha sitt store engasjement rettet mot rus og trafikk. Men vi må også følge med og ha et engasjement innenfor trafikksikkerhetsområdet generelt. Et slikt eksempel er å vår holdning til nullvisjonen.

Hensynsfullt og aktpågivende

Svein Iversen utdyper holdningen til en visjon om null drepte og skadde i trafikken:
- Veitrafikken har en svært viktig bestemmelse i Veitrafikklovens § 3: "Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom slik at det ikke oppstår fare eller voldes skade…" Hva mente lovmakerne da denne paragrafen kom i 1965? Kanskje et første forsøk på en nullvisjon i en tid da trafikkulykkene økte kraftig. De krevde at trafikkantene skulle ha en adferd i trafikken slik at det ikke oppsto fare. Og en lov er til for å etterleve. Hvorfor er denne paragrafen i praksis langt på vei en sovende lovbestemmelse og erstattet av en kanskje mer uforpliktende nullvisjon?
- Vi ser dette illustrert i forslag til Norsk transportplan 2010-2019. Det er vist til hvilke tiltak som må settes inn for å halvere antall drepte og varig skadde i trafikken i planperioden. Det vil utgjøre en reduksjon på ca 1200 drepte og varig skadde pr. år. Vi får altså vite hva som må til, men myndighetene velger likevel å avveie trafikksikkerhet mot hensynet til fremkommelighet og effektiv transport og har valgt 800 som måltall. Ville noen våget samme tenkning når det gjelder flytrafikk? Her sies det at sikkerhet går foran alt annet. Hva er holdningen og årsaken til at vi aksepterer svært høye ulykkestall i veitrafikken – selv om mange tiltak heldigvis har redusert ulykkesomfanget siden toppen engang på 70-tallet? I dag sliter vi med å komme videre ned. Det er alvorlig og det handler om mer enn rus i trafikken. Her forventer jeg at MA engasjerer seg, fortsetter den målbevisste forbundslederen.

MAs bidrag

Hva kan MA bidra til, etter din mening?
- Vi mangler en grundig samfunnsdebatt om det etiske grunnlaget for veitrafikken. Hvor skal grensen gå mellom det personlige ansvaret og bruk av teknologiske løsninger for å bøte på mangelfulle holdninger hos bilførere. Det kan for eksempel handle om alkolås for promilledømte eller som et generelt preventivt virkemiddel, automatiske fartstilpassere for dem som kjører for fort, oppmerksomhetsvekkere for de trøtte og ferdsskrivere for å gjøre at politiet kan avlese hele din kjøreadferd, for å nevne noe. MA kan stimulere til en debatt om hva slags frihet vi ønsker oss i trafikken og hvilke tiltak vi er villig til å bruke for å oppnå målene. Mange opp-lever at bilen gir frihet til fart og moro.

Hva blir resultatet for dem som er så uheldige å møte slike førere?
- MA har snakket mye om frihet fra å møte fyllekjørere. Frihet fra ulykker, død og lemlestelse. Denne debatten vil også gå på de forholdsvis milde reaksjonene det er for å bryte trafikkreglene. I det hele tatt trengs det å reise en rekke slike grunnleggende spørsmål. Det må også være en av MAs oppgaver. MA må kjempe for at sikkerhet skal være prioritet nr. 1 i all trafikkplanlegging. Da vil også vår kamp for en rusfri trafikk bli enda mer legitim.

- Jeg forventer at vi bruker jubileet til å markere MA som en fremtidsrettet og aktiv organisasjon.

Alkolåskampanjen 2008:

Ny landsomfattende turné

Av H-E Hansen

Allerede i mai setter MA i gang årets alkolåskampanje – en omfattende turné med en bil utstyrt med alkolås. Frem til slutten av september vil nordmenn i store deler av landet få anledning til å oppleve hvordan en alkolås virker. Lokale MA-avdelinger skal stå for arrangementer, der alle kan få anledning til å teste hvordan systemet virker.

Hele veien er lokale MA-avdelinger oppfordret til å delta for å skape interesse for kampanjen blant den vanlige bilist, presse og næringslivet. Dette skal være en inspirerende stafett, der alkolåsbilen går fra avdeling til avdeling gjennom landet.

Stor oppgave

MA-medlemmene som sto for demonstrasjonene sommeren 2007 meldte om stor interesse og positiv respons, og dette er en godt synlig måte å få gitt informasjon om en av MAs flaggsaker. Etter den vellykkete kampanjen i fjor settes det i gang en ny sommersatsning allerede i mai. Målet er å demonstrere alkolåsbilen i praksis. Her skal den vanlige bilist få prøve alkolåsen; sette seg inn i bilen, blåse i apparatet og se hvordan det virker både uten og med alkohol i pusten. Ja, for ved hjelp av en munnrense-spray er det mulig på en enkel måte å fingere promille, som blir borte igjen på sekunder!

Ved praktisk demonstrasjon og informasjonsmateriell ønsker MA å vise hvor enkel en alkolås er, og dermed skape aksept for dette som et virkemiddel for økt trafikksikkerhet i kampen mot fyllekjøring. Samtidig skal lokale, regionale og sentrale politikere, transportselskaper og brukere av transporttjenester få anledning til å prøve systemet. Media i forskjellige deler av landet er selvsagt også en målgruppe. Totalt sett er dette et ledd i arbeidet med å sørge for at alkolås etter hvert

MAs alkolåsbil i sommer blir en ny volvo V70 med Alcoguard.

Alkolåskampanjen i fjor sommer skapte står interresse både i MA-avdelingene, hos publikum og i media.

Alcoguard er integrert i bilen, og skal være både brukervennlig og pålitelig. Selve enheten man blåser i er på Volvo Alcoguard en liten, trådløs enhet på størrelse med en mobiltelefon.

kan bli innført i Norge.
– Alkolås er det eneste som effektivt kan fjerne fyllekjørere fra veiene, sier prosjektleder Bjarne Eikefjord i MA. MA mener det er klokt å starte innføringen av alkolås med yrkestrafikken i første omgang. Etter hvert bør det innføres krav om alkolås i alle nye biler.

Alkolåsbilen

I år har MA fått låne en ny Volvo V70 fra importøren. Det som er spesielt med akkurat Volvo, er at merket er det første som har kunnet tilby en alkolås som del av det ekstrautstyret man kan velge som standard. Volvos system kalles Alcoguard.

Volvo Alcoguard er en alkolås som virker på vanlig måte ved at bilen ikke vil starte hvis sjåføren har drukket alkohol og apparatet registrerer promille når man blåser i det. Når bilføreren har blåst i apparatet analyseres pusten og resultatet overføres ved hjelp av et radio-signal til bilens elektroniske kontrollsystem. Resultatet av testen markeres med tre farger: Grønn (mindre enn 0,1 promille), gul (0,1-0,2 promille) og rød (over 0,2 promille). Ved rød markering hindrer elektronikken at motoren kan startes.

Integrert

Alcoguard er integrert i bilen og baserer seg på en avansert brenselcelleteknologi, som skal være både brukervennlig og pålitelig. Selve enheten man blåser i er på Volvo Alcoguard en liten, trådløs enhet på størrelse med en mobiltelefon. Siden den er trådløs, er det mulig for bilføreren å ta den med seg fra bilen. På kalde dager, der det normalt ville tatt noen ekstra sekunder før apparatet er varmet opp, kan man ta med enheten inn i husvarmen for å ha den klar.
- Vi har siktet mot å lage en løsning som er så lett og enkel som mulig i bruk. Utstyret bør kreve så lite ekstra arbeid som mulig for sjåføren. Jo mer brukervennlig det er, jo flere vil ta det i bruk, sier David Nilsson, teknisk prosjektsjef for Alcoguard.

I tillegg til Alcoguard vil alkolåsbilen være utstyrt med flere av Volvos systemer som skal hjelpe bilføreren til å kjøre sikkert, så som varsling av biler i blindsonen og adaptiv cruise-kontroll. Og motoren vil være av en type som går på bioetanol E85, samt på bensin der biodrivstoff ikke er tilgjengelig. Den har blitt utstyrt med en alkolås og fått en dekor som ikke kan levne tvil om hva turneen land og strand dreier seg om.

Lang reiserute

Turneen starter i begynnelsen av mai. Da skal den gå til det nordlige Østlandet og videre til Vestlandet; Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Og alkolåsbilen skal selvsagt være med under landsmøtet i Molde 6.-7. juni! Deretter går ferden opp gjennom Vestlandet, Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark, helt til det nordligste nord, der den snur i Kirkenes i august. Herfra er det foreløpig tenkt at den skal til Hordaland, Rogaland, Aust- og Vest-Agder, Telemark, Vestfold og Østfold før avslutningen i september.

Fortsatt gjenstår det å fastsette detaljene i reiseruten, som vil kunne bli endret underveis. Det skal imidlertid være mulig å følge med i alkolåskampanjen på MAs nettsider www.ma-norge.no.

Utviklingen av den nye Alcoguard drar nytte av rimeligere og bedre teknologi. Utstyret har blitt mer nøyaktig og kompakt.

Alcoguard bruker brenselcelleteknologi. Når bilføreren har blåst i den håndholdte enheten, analyseres pusten og resultatet overføres til bilens elektroniske kontrollsystem.

Resultatet av testen markeres med tre farger: Grønn (mindre enn 0,1 promille), gul (0,1-0,2 promille) og rød (over 0,2 promille). Ved rød markering hindrer elektronikken at motoren kan startes.

TH!NK:

Norsk bil og arkitektur i Genève

Det er sjelden vi nordmenn kan besøke en stor internasjonal bilutstilling og kjenne en nasjonal stolthet. Men da elbilen Think ble Europalansert i Genève i våres, ga det en følelse av at bilprodusenten fra Aurskog endelig plasserte Norge i det gode selskap.

Av H-E Hansen

At den imponerende Think-standen var designet av Snøhetta, bidro også til opplevelsen. Opera-arkitektene sto bak den 1100 m^2 store utendørsstanden, som tiltrakk seg stor oppmerksomhet. Med store, rene bobler som biler kjører inni, ville Think for alvor sette miljø på dagsorden blant verdens bilgiganter.

En ren stand

Snøhettas Think-stand var et stort utendørs område rett utenfor dørene til den store messehallen. Standen besto av kloder i ulike størrelser. En halvkule dannet et VIP-område. En TH!NK city-bil kjørte inne i en boble lagd av gjennomsiktig PVC, sju meter i diameter. Sfærene i taket var faktiske værballonger. Gulvdekket består av resirkulerte bildekk.

- Vi har hatt stor glede av å samarbeide med Snøhetta i forkant av bilutstillingen. Dette blir vår første store introduksjon i Europa og vi ønsker å vise hvem vi er gjennom vår stand på messen. Snøhetta har virkelig klart å fange essensen i merket TH!NK. Vi gleder oss til å vise verden hva vi står for, sa Katinka von der Lippe, designsjef i Think.

Think startet sitt samarbeid med Snøhetta sommeren 2007. Sammen har de arbeidet med å designe et klart uttrykk for TH!NK. Resultatet har blitt en boble, som både representerer det rene, det holistiske og kloden. Boblen går igjen i standen, i den nye TH!NK-filmen og i alt materiellet på standen i Genève.

- Det er inspirerende å finne samarbeidspartnere som tenker likt som oss. Snøhetta er innovative, visjonære og engasjerte. Boblen er en treffende måte å vise vår tanke om null utslipp på, fortsatte von der Lippe.
- Vi er et selskap som tenker annerledes. Vi jobber med design for fremtiden, derfor er Think en perfekt samarbeidspartner for oss. Det har vært både morsomt og lærerikt å få sette vårt preg på Thinks store Europalansering, sa Kjetil Thorsen, daglig leder i Snøhetta.

Stor Europalansering

De over 700.000 besøkende fra hele verden som kom til Genève-utstillingen fikk muligheten til både å se Thinks biler og å prøvekjøre TH!NK city-modellen.

Think har eksistert i 17 år og 1200 av bilene ruller på norske veier. Den nye TH!NK city er femte generasjon av de elektriske bilene som settes sammen i Aurskog. Modellen har det siste året vært under endelig utvikling med design, teknikk og batterier, og serieproduksjonen ble startet i høst. I løpet av

våren leveres de første bilene for det norske markedet og det tas sikte på å starte salget internasjonalt senere i år. Først i Danmark og Sverige i løpet av året, deretter å satse i Storbritannia, Tyskland, Italia og Nederland i 2009. Da forventes det at den eksisterende produksjonskapasiteten på 10 000 biler i året nås.

TH!NK city er produsert av 95 % resirkulerbare materialer. Den kan komme opp i 100 km/t og har nå fått en aksjonsradius på opptil 180 km før batteriene må lades. Fra å være en toseter, vil den snart også bli tilbudt med fire seter! Ved siden av de forbedrete ytelsene er dette et viktig steg i retning av å utvide bruksområdene og å vinne mye markeder.

Veien videre

Think benyttet Genève-utstillingen til å vise hvordan man ser for seg også neste steg i utviklingen. Konseptbilen TH!NK Ox skal bli den første femseters elektriske bilen, basert på mange av design- og miljøløsningene som finnes i TH!NK city. Men man finner her et iøynefallende ytre og indre, bygd på en ny, fleksibel plattform som kan danne basis for både en flerbruksbil og en coupé-versjon. Batteriene blir sentralt plassert i separate rom i gulvet. Og det såkalte TH!NK "connectivity" er en pakke for interaktiv kontroll av batteriene og kjøre- og energiopimalisering, samt underholdning.

- Markedet er endelig klart for elektriske kjøretøyer, og vi har en bil og et konsept som møter kravene til en moderne bil – i dag og for fremtiden, sier Think-direktør Jan-Olaf Willums.

Rullemotstand:

Dekkvalg gir klimaf

Av Bjarne Eikefjord

Reduksjon av drivstofforbruk og begrensning av CO_2-utslippet står i sentrum som aldri før. Mens for eksempel Klimavei-kampanjen poengterer hvor viktig det er med riktig lufttrykk i dekkene for at hjulene skal rulle lett på veien, setter en rekke dekkprodusenter inn store ressurser for å skape dekktyper med spesielt lav rullemotstand.

Vi ble med Michelin for å se hva som ligger i utviklingen og hvordan slike dekk oppfører seg. Det er ikke snaut hva de helt nyintroduserte Energy Saver-dekkene kan by på: En reduksjon av utslippene av CO_2 med 4 g/km og de har ett års ekstra levetid, påstår fabrikken. Og man har god erfaring å bygge på, for dette er fjerde generasjon av "grønne" dekk som er å få i et komplett spekter av dimensjoner.

Redusert motstand

Utslippsreduksjonen kommer av at redusert rullemotstand krever mindre kraft og dermed mindre drivstoff for å drive bilen fremover. Såpass mye faktisk at Michelin påstår at etter 45 000 km vil drivstoffbesparelsen tilsvare kostnadene til ett av de fire dekkene.

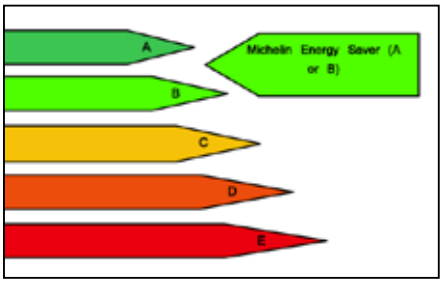
Hva er det så som gjøres for å redusere rullemotstanden på et dekk? Ifølge Michelin er en viktig faktor dekkets evne til å redusere varmgangen når dekket presses sammen mot underlaget i såkalte bølgebevegelser. Denne varmgangen drar en god del av kraften som kommer fra motoren. Redusert varmgang vil derfor redusere drivstofforbruket og dermed CO_2-utslippene.

Michelin har redusert totalvekten på dekket med 10 % - eller 800 g – i forhold til et normaldekk. Mindre masse gir mindre varmgang over lengre tid. Deretter har Michelin utviklet en ny gummiblanding som i hovedsak inneholder silica. Den ørlille tilsetningen av svart karbonfarge som fortsatt finnes, har bare en hensikt: At dekket skal være svart og ikke gulbrunt. Dekkekspertene legger også vekt på ny teknologi og nye måter å legge både belte og tråder inni dekket på. Alt sammen for å redusere rullemotstand og bedre veigrepet, men uten altså å redusere kjørelengden.

Varierte behov

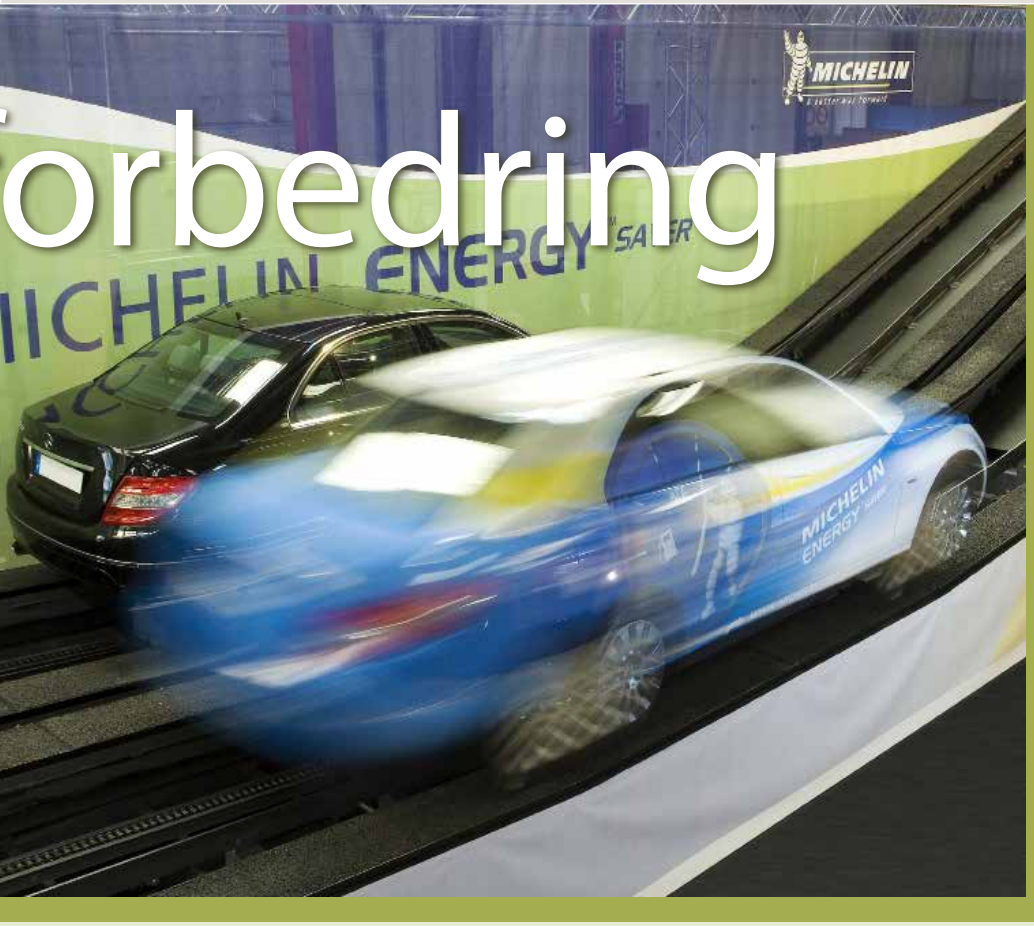
1 – 4 – 1 er det nye slagordet til Michelin: Bedre drivstofføkonomi sparer kostnadene til 1 dekk av de fire i et sett, CO_2-utslippene reduseres med 4 g/km og gir 1 års ekstra kjørelengde. Besparelsen i CO_2-utslipp betyr en god del for hver enkelt av bilistene i forhold til miljøavgifter, men for bilindustrien og bilprodusentene har den stor betydning for å oppnå de strenge EU-kravene til at gjennomsnittet utslipp for nye biler skal være 120 g/km i 2012.

De reduserte verdiene for dekk med lav rullemotstand er oppnådd gjennom å utvikle dekk med hele 20 % lavere rullemotstand i forhold til et utvalg dekk fra de fem ledende dekkprodusentene i verden, ifølge en test av det



Michelin har ned Energy Saver kommet til 5. generasjons videreutvikling av "grønne" dekk ved lav rullemotstand. Michelin til orde for at forbrukerne skal få en tydelig og presis veiledning om forskjellig rullemotstand når de skal kjøpe nye dekk. Dekkindustrien i Europa har fulgt med på et prosjekt for å innføre en indeks for energieffektiviteten til forskjellige dekk. Konsekvensen kan bli at enkelte dekk kommer under en lovlig grense.

orbedring



tyske instituttet TÜV. Sammen med redusert rullemotstand skal også veigrepet være bedre uten at kjørelengden er redusert, hevdes det. Bedringen av veigrepet er omtrent i sin helhet hentet ut i form av bedre våtegenskaper.

Totalregnskap

Det er interessant at dekkfabrikker som Michelin nå faktisk setter opp et totalmiljøregnskap for et dekk gjennom dets levetid. Selv om naturvernere antagelig vil være skeptisk til å kalle et bildekk "miljøvennlig", viser miljøregnskapet for Michelin Energy Saver at fabrikasjonen utgjør ca 11,7 % av totalen, distribusjonen under 1 %, bruken hele 86 %, innsamlingen av brukte dekk mindre enn 1 %, og forskjellig etterbruk eller gjenvinning 2 % av den totale miljøbelastningen et dekk medfører. Det skal derfor ikke store utslippsreduksjonene til før selv en liten forbedring slår ut i miljøregnskapet.

Energimerking

Forskjellige dekk har ulik rullemotstand. Det kan variere med opptil 50 % hvis man setter forskjellige dekk på den samme bilen. Siden det er så store forskjeller tar Michelin til orde for at forbrukerne skal kunne få en tydelig og presis veiledning om dette når de skal kjøpe nye dekk. Dekkindustrien i Europa har fulgt med på et prosjekt der man ser på muligheten for å innføre en indeks for energieffektiviteten til forskjellige dekk.

Merkingen vil nok ikke komme før i 2011 med en skala som strekker seg fra de beste med A-klasse til under et nivå, som ennå ikke er fastsatt, der dekkene ikke er lovlig å selge i Europa.

Michelin viser til en tysk undersøkelse blant dekkundene. De er de først og fremst opptatt av at dekkene skal gi optimal sikkerhet under alle kjøreforhold. Levetiden er også viktig, og 72 % av de spurte mente at dekkene deres ble for fort slitt. Den tredje forventningen kundene har dreier seg om drivstofforbruk. Ikke uventet svarte 58 % at de var tilhengere av teknologiske løsninger som bedret drivstoffeffektiviteten.

Avveining mellom forskjellige dekkegenskaper er alltid vanskelig. Men reduksjon av drivstofforbruk og forlengelse av levetiden til dekkene har imidlertid bare en hensikt, hvis det ikke går på bekostning av sikker-heten, mener Michelin.

I praksis

Det vi er opptatt av i vårt første møte med Energy Saver-dekk er hvordan brukerne flest merker forskjellene i kjøreegenskaper. Og for første gang arrangerte dekkfabrikanten test av egne dekk mot andre dekk i toppsjiktet og lot pressefolkene være "testsjåfører".

Her fikk vi se hvordan bremselengdene varierer på våt asfalt og hvordan de nye dekkene kunne vise til kortere bremselengder. Redusert bremselengde dreier seg for øvrig ikke bare om stopplengden, men om retardasjonen ned til den hastighet hvor et treff mot for eksempel en fotgjenger ikke vil få dødelig utgang. Den 10 % reduserte totalbremselengden vi registrerte kan være vesentlig for å begrense hvor alvorlig utgang ulykken får. Kurvekjøring på våt vei ga overbevisende grep. Så langt det er mulig å vurdere ut fra disse kjøretestene virker det som om Michelin har tatt et godt et steg videre med sitt nye Energy Saver-dekk.

Varmgang i dekket der det presses mot veien skaper motstand. Og husk; det er viktig å ha riktig lufttrykk i dekkene for å få mest effektiv kjøring, uansett hvilken type dekk du kjører med.

Citröen C5:

C'est magnifique

Ford Focus feirer sitt tiårsjubileum i 2008 med en ny modell. Et nytt utvendig design og oppgradert interiør, nytt utstyr og nye teknologier ønsker Ford å føre sin bestselger i mellomklassen videre.

Av H-E Hansen

Citroën C5 ble introdusert som modell i 2001. Nå kommer den i en helt ny generasjon, videreutviklet fra ytterst til innerst. Dermed stiller den med fornyet kraft i konkurransen om kundene.

Eleganse

Den nye C5 er så absolutt en bil man legger merke til med et mer markant og skulpturert ytre som skiller seg godt ut i forhold til forgjengeren. Sedanutgaven av den nye C5 har høy midje og markerte hjulbuer, samt langt overheng både foran og bak. Det man umiddelbart legger merke til bakfra er en konkav bakrute. Denne spesielle formen har modellen til felles med sin storebror C6. Innenfor rammene av en lengde på 4,78 m, en bredde på 1,86 m og en høyde på 1,45 m har det blitt en iøynefallende ny modell som plasserer seg i det øvre sjiktet for biler i M2-segmentet. Akselavstanden er 2,82 meter.

Stasjonsutgaven C5 Tourer har samme front som sedanutgaven. Den tilbyr meget god plass, dynamiske kjøreegenskaper og mange praktiske detaljer som er til glede ved daglig bruk. Stasjonsvognen er fem centimeter lengre, tre cm høyere og med samme bredde.

Delt løsning

Du sitter godt i C5, enten du er baksetepassasjer eller sitter bak rattet. Sittekomforten er tilpasset den enkeltes behov. Du kan velge mellom to forskjellige setetyper; komfortseter og en mer sportslig type seter. Versjonene med elektrisk seteregulering har også en nyhet for dette segmentet, nemlig muligheten for å regulere vinkelen på den øvre delen av stolryggen. Slik blir sittestillingen så ergonomisk riktig som mulig med god støtte for den øvre

delen av overkroppen. I tillegg kan førersetet utstyres med en massasjefunksjon for ryggen.

Ved utformingen av kupeen er inspirasjonen for en stor del hentet fra flyindustrien, opplyser Citroën: Dashbordet skal gi føreren en cockpit-følelse og mulighet for full konsentrasjon om kjøringen. C5 har Citroëns spesielle rattet som har fast midtparti. Det føles kanskje litt uvant i begynnelsen, men kan så absolutt ha sin hensikt. C5 er utstyrt med nyeste generasjon kontrollfunksjoner og kjøre-assistanse, blant annet AFIL-systemet som varsler føreren med vibrering i setet dersom han er uoppmerksom og kjører over sidemarkeringene i kjørefeltet. For maksimal sikt om natten gir svingbare bi-Xenon hovedlykter deg hjelp langs krokete veier.

Ellers finnes en lang liste over utstyret C5 har for både sikkerhet og komfort. Aktiv og passiv sikkerhet tas blant annet vare på av ABS og ESP, som er standard, og modellen kan ha opp til ni kollisjonsputer. Videre finnes utstyr som automatisk, elektrisk parkeringsbrems, parkeringsassistanse, navigasjon og handsfri-telefonsystem, for å nevne bare noe.

Bilen tilbys med de tre utstyrsnivåene Attraction, Dynamique og Exslusive.

To hjuloppheng

I kupeen finner man materialer og former som gir en følelse av god kvalitet, og det praktiske er også tatt vare på. Det er lagt ned stor innsats for at den nye C5 skal gi god akustisk komfort, med andre ord at det ikke støyer. Citroën C5 har fått en konstruksjon som absorberer mye av støy og vibrasjoner.

Understellet spiller en rolle her, ved siden av at det også bidrar til overbevisende kjøreegenskaper. Det er mulig å velge mellom to ulike typer fjæringer: En hydraulisk og en mekanisk. Den hydrauliske - Hydractive III + som er det samme på Citroëns toppmodell C6 – føyer seg inn i den lange og gode tradisjonen av silkemyke hjuloppheng, som er ett av Citroëns varemerker. Ved siden av dette tilbys nå C5 med en nyutviklet mekanisk fjæring. Denne valgmuligheten skal invitere nye kundegrupper til det franske merket; de som føler seg uvant med hydraulikken i understellet. Også denne gir god komfort, men tilbyr en mer direkte kontakt med underlaget.

Sedan og Tourer

Ved introduksjonen på det norske markedet leveres den nye C5 med én bensinmotor og fire HDi dieselmotorer koblet til manuelle eller automatiske girkasser. Bensinvarianten er en 2.0i 16V på 143 hk, mens dieselmotorene spenner fra en 1.6 HDi med 110 hk til en 2.2 HDi med hele 173 hk. Alle med partikkelfiler, selvsagt.

Før lanseringen er den nye C5 testkjørt mer enn fem millioner kilometer for å sikre bilens pålitelighet. Vår første smak av sedanen ga en helstøpt følelse av at dette har lykkes; en god kjøreopplevelse. Modellen produseres i Rennes i Frankrike, og den blir introdusert på det norske markedet i mai. Prisene starter på 288 900 kroner for sedanen og 299 900 kroner for stasjonsvognen.

Skjerpet Focus

Av Bjarne Eikefjord

Ford Focus feirer sitt tiårsjubileum i 2008 med en ny modell. Med et nytt utvendig design og oppgradert interiør, nytt utstyr og ny teknologi ønsker Ford å føre sin bestselger i mellomklassen videre.

Siden introduksjonen i 1998 har Focus vært populær og er for eksempel den første – og hittil eneste – bilen som har oppnådd å bli kåret til "Car of the Year" både i Europa og i Nord-Amerika.

Modellen har nå passert totalt 5 millioner produserte eksemplarer i Europa, og Ford har ikke tenkt å legge lista lavere for salget av den nye Focus som har kommet til Norge.

Ford akter å ta opp konkurransen med VW og Toyota om salgsvinnerne her til lands. Da er det diesel og stasjonsvogn som teller. Hele 90 % av salget forventes å være diesel-motor og stasjonsvogn. Men den kommer i hele bredden av modellspekteret, som 3- og 5-dørs kombikupé, som 4-dørs sedan, 5-dørs stasjonsvogn, Focus Coupé-Cabriolet og den sportslige Ford Focus ST.

Designerspråk

Focus har fått et nytt design som er i tråd med "kinetic design" som stadig flere av Ford-modellene skal reflektere. "Kinetic", eller "energi i bevegelse", er basis for design-tenkningen, men for oss vanlige dødelige er det ikke de store endringene å se i forholdet mellom den "gamle" fjorårs-utgaven og den nye Focus.

- Vi ønsket å forsikre oss om at den nye modellen fortsatt var gjenkjennelig som en Focus, men også identifiserbar som en del av den nye Ford-generasjonen, sier Martin Smith, Fords europeiske design-direktør.

Fornuftig og romslig

I prinsippet er og blir Focus en fornuftig og rommslig familiebil som også skal ha plass til bagasjen. Nytt av året er uttak for 220V i baksetet, noe som burde kunne holde ustyrlige barn opptatt med DVD etc. under lange bilturer.

Sikkerheten er godt ivaretatt med hele 6 kollisjonsputer som standard. Må man virkelig skrubbe, er det et nytt nødbremslys som varsler om at nå går det varmt for seg ved bremseskivene. ESP kommer som standard.

En fiks detalj er også et nytt påfyllingssystem som skal sikre at man ikke kan fylle feil drivstoff. Ford Easyfuel drivstoffpåfylling uten tanklokk er nå standard på nye Focus og bidrar til å hindre fylling av feil drivstoff, et dyrt og meget irriterende, unødvendig problem eiere av dagens biler kan oppleve. Bensin på en dieselmotor blir som regel en heftig, og ikke minst kostbar opplevelse. Diesel på en bensinmotor går gjerne bedre, men krever likevel full rensing av hele innsprøytnings-systemet, med mye heft, plunder og utgifter.

Skreddersøm

En rekke ulike varianter gjør at kundene nærmest kan skreddersy bilen etter egne behov, enten det gjelder antall dører, bagasjerom, motorutvalg og drivstofftype. Men plattformen er felles. Det samme gjelder den tekniske kvaliteten som enkelte andre bilprodusener kanskje kunne lære litt av.

Ford tenker også miljø. Den nye Focus kan tilbys med fleksifuel-mulighet. Med motorserien ECOnetic vektlegger Ford lavere forbruk og utslipp av CO_2. Utslippet for den mest vanlige motoren på 109 hk er redusert til 115 g/km CO_2 med partikkelfilter som standard. Den minste dieselmotoren på 90 hk har ikke partikkelfilter, og vil derfor bli straffet av det nye avgiftspåslaget på årsavgiften. Forbruket er redusert til 0,43 l/mil, og det må sies å være meget bra. Bilene utstyres også med såkalte "grønne" dekk, om skal gi lavere rullemotstand, og spoilere for lavere luftmotstand. Til sammen bidrar dette til lavere forbruk – og lavere utslipp av klimagasser. Spørsmålet er likevel hvorfor ikke ECOnetic kommer på alle bilene som skal leveres, men bare som ekstratilbud for utvalgte.

Til sin rett

Førermiljøet er godt tilpasset med justeringsmuligheter som gjør at de fleste bør kunne finne seg til rette. Det som finnes av brytere og hendler er der de skal være, med symboler som gjør dem lette å identifisere selv uten en omfangsrik håndbok. Motorkraften bringes ut til hjulene via en girkasse med 6 trinn. Som vanlig fra Ford er den millimeterpresis og "fast i fisken". Styringen er meget presis og med en respons som aldri etterlot tvil om hvor i veibanen hjulene befinner seg. Understell, hjuloppheng og støtdempere er nydelig satt opp og gir en kjøreglede og kjøresikkerhet i toppklasse.

Det var nettopp langs svingete veier vi fikk vårt første møte med Focus, og her kom den virkelig til sin rett. Motorstyrke, trekkraft, girutveksling og styringsgeometri arbeidet helt nydelig sammen. Fjæringen var fast og kontant, uten å overlevere alle ujevnhetene direkte til ryggraden. Med andre ord: Her har konkurrentene fått noe å bryne seg på, dersom bare den norske importøren får tilstrekkelig antall biler levert i 2008.
Og prisene? De starter allerede på 215 000 kroner.

Audi A3 Cabriolet:

Våryr glede

Av H-E Hansen

Nå er tiden kommet for vår og sommer, sol og varme. For mange bilentusiaster betyr det at livet skal by på en helt spesiell form for uteliv: Kjøreturer i bil uten tak. For disse kommer en av årets nyheter fra Audi. Nå er den nye A3 Cabriolet på veien.

A3-modellen ble lansert som en iøynefallende nyhet blant kompakte biler for 12 år siden. Siden har Audi A3 Sportback gitt modellen en større spennvidde, og nå kommer den altså i en ny kabrioletutgave.

Stort marked

Den kompakte A3-kabrioleter har plass for fire personer. Foran kan sjåføren og sidekameraten breie seg i det innbydende designete interiøret, mens eventuelle passasjerer i baksetene naturlig nok må klare seg med langt mindre plass. Men så er det jo heller sjelden at en entusiastbil av denne typen skal brukes for de lange landeveiscruisene med full besetning. Nei, her er det snakk om å trykke på knappen som på ni sekunder slår ned stofftaket bakover, der det fortsatt er et ganske romslig bagasjerom på 260 liter, som kan utvides til hele 674 liter hvis bakseteryggene slås ned.

Fra å være en fullverdig lukket bil med isolasjon mot både vær og støy, foldes taket vekk og åpner for den fulle opplevelsen av en kabriolet, der du kan legge av gårde på kjøreeventyret mot horisonten med fartsvinden lekende i håret. Men det er ikke snakk om stiv kuling, for kupeen er godt vernet av frontruten og en vindskjerm bak forsetene, som gjør det lunt i de gode setene.

Ut på veien

Utseendet skal vi ikke si mer om enn at bildene taler sitt klare språk om en iøynefallende bil, som ser ut til å omfavne veien. Og slik føles også kjøreegenskapene ved det første møtet; sportslige og komfortable. Karosseriet byr på nye konstruksjoner av ultrakraftig stål, som gir maksimal stivhet og kollisjonsbeskyttelse.

Audi A3 Cabriolet blir levert med fire motoralternativer: En 1,9-liters TDI-dieselmotor med 105 hk, en 2,0-liters TDI-dieselmotor med 140 hk, en 1,8-liters TFSI-bensinmotor med 160hk og en 2,0 TFSI-bensinmotor med hele 200hk. Samtlige motorer har turbolading og direkte innsprøyting, og tilbys i første omgang med sekstrinns manuell giring.

Av motoralternativene er det 1.9 TDI som har det laveste forbruket, med kun 0,51 liter/mil. De raskeste sprinteregenskapene får Audi A3 Cabriolet med de mektige kreftene fra 2.0 TFSI-motoren, som kan gi en akselerasjon 0-100 km/t på 7,3 sekunder.

Audi A3 Cabriolet har allerede kommet til Norge, og prisen begynner på 324 900 kroner når den er utstyrt med en 1,9-liters dieselmotor. Versjonen med 2,0-litersdiesel ligger på 359 000 kroner, og med 1,8-bensinmotoren 375 000 kroner. Når kabrioleten er utstyrt med den største 2,0-liters bensinmotoren med 200 hk, må du punge ut med 459 000 kroner.

Førerplassen gir komfort og en følelse av oversikt og kontroll når du legger ut på landeveiscruise.

Du kan slå taket opp og ned på sekunder, til og med når du kjører saktere enn 30 km/t.

Kalesjen slås ned bak på en slik måte at bagasjeromsplassen ikke varierer om den er oppe eller nede.

Golf Stasjonsvogn 4MOTION:

For utvidet bruk

Da vi for en tid tilbake gjorde vårt første bekjentskap med den nye modellen av stasjonsvognen Golf Variant, ble vi begeistret. Nå introduseres den også i en versjon med permanent firehjulsdrift. Da blir den også som skapt for norske forhold.

Praktisk med andre ord. Systemet er Volkswagens 4MOTION, nå også på en bil som grunnleggende sett skal være praktisk med en kombinasjon av et kompakt ytre og et romslig indre. Det er en sportslig bil med stor nytteverdi. Bilen gir et overraskende romslig inntrykk når du setter deg inn i førersetet og bakseteplassen står heller ikke noe tilbake for hva en fullvoksen kan ønske seg. Et bagasjerom på 505 liter kan økes til hele 1500 liter med baksetene slått ned.

Firehjulsdrift

Med forhold som varierer fra tørre sommerveier til ekstreme snø- og isforhold er det mange som ser seg tjent med firehjulsdrift i Norge. Dette er vel en av grunnene til at SUV-markedet er tilsynelatende umettelig. Men hvorfor kjøpe en tung og stor bil myntet på turer ut i vidåtta, når du egentlig er ute etter en normalt stor familiebil som kan tilby ekstra fremkommelighet når det kniper en vinterdag?

Da kan en Golf stasjonsvogn med 4MOTION være løsningen. Bilen er utstyrt med et Haldex2-system med permanent firehjulsdrift. Under vanlig kjøring på tørt underlag vil bilen likevel bare benytte forhjulene til fremdriften. Bakhjulene ruller fritt som på en vanlig tohjulsdrevet modell. Men med det samme et av forhjulene mister litt grep, kobler også bakhjulene inn. I ekstreme situasjoner kan inntil 100 % av kraften overføres til bakhjulene. Det hele skjer umiddelbart og automatisk, og på en slik måte at det oppleves som bilen kjører med permanent firehjulsdrift. Men hvis du likevel nå og da må ut på en kronglet vei til hytta? Da kan du få Golf Variant 4MOTION i en spesiell utgave som er et par ekstra 2 centimeterne hevet, som kan bety mye.

En diesel

Mens Golf stasjonsvogn i den vanlige forhjulsdrevne varianten har et vidt spekter av motorer å velge mellom, er det en eneste som tilbys på 4MOTION-versjonen; en 105 hk TDI-dieselmotor. Dette er en robust motor som tilbyr et kraftig skyv i store deler av turtallsregisteret. Den yter sine maksimalt 250 Nm dreiemoment allerede ved 1900 omdreininger. Akselerasjonen, om det nå skulle være den du er interessert i med denne bilen, er 0-100 km/t på 12,2 sekunder. Toppfarten oppgis til 180 km/t. CO_2 utslipp er på 137 g/km og partikkelfilter er standard.

I tohjulsdrevet versjon leveres 1,9 l 105 hk motoren i kombinasjon med en femtrinns manuell girkasse. Med 4MOTION byttes denne også med en 6-trinns girkasse. Denne gir noe tettere steg mellom hvert girtrinn og en litt høyere utveksling på høygir. Dette gjør at du kan kjøre på et lavere turtall som gir lavere dieselforbruk.

Prisen for en Golf Variant 4MOTION begynner på 298 000 kroner, og for et tillegg på 3900 kroner får du det forhøyete understellet. Det eneste skåret i gleden må være at importøren bare har fått 150 stykker for salg i år.

Inne i Golf-stasjonsvognen tilbys mye plass og fleksibilitet, der bagasjerommet kan utvides til 1500 liters kapasitet.

TDI og 4MOTION er en kombinasjon som borger for fremmelighet.

Et stilrent interiør kan fås i to utstyrsvariasjoner; basis er Trendline og Comfortline det 9000 kr mer på nivået.

Genève-utstillingen:

Vårslipp og grønn s

Den internasjonale bilutstillingen i Genève er det årvisse vårslippet av bilnyheter i vår verdensdel. Den såkalte "Autosalongen" i Sveits er så langt fra av de største av Europas bilutstillinger, men den samler likevel nærmere trekvart million publikummere, som setter pris på den intime atmosfæren og de mange nyhetene.

Av H-E Hansen

Årets utstilling her var den 78. i rekken siden den første utstillingen i 1905, og den ble behørig dekket av nesten 10 000 pressefolk!

Alt og alle

Verdenslanseringer og Europa-premierer sto i kø. Prangende avdukninger av nye bilmodeller på imponerende utstillingsområder skulle overgå hverandre i kamp om oppmerksomheten.

Nyhetene kom i stort antall, fra vanlige hverdagsbiler til de mest iøynefallende sportsbilene, samt konseptbiler og særegenheter vi aldri vil få se på veien. "Alle" var her med "alt". Fra rent håndarbeid av hyperkostbare statussymboler for entusiastene, til masseprodukter til en

tsning

lavere pris og med bruksverdi til de forskjelligste gjøremål. Fra de villeste drømmer til hverdagslig virkelighet. Og ved siden av alle bilene og utstyret kan man her treffe bransjefolk og kjendiser. Her påtreffes alt fra Mr. Morgan, som står bak bilmerket av samme navn, til generaldirektører for bilproduserende milliardkonserner og motorsportlegender av for eksempel Jackie Stewarts kaliber.

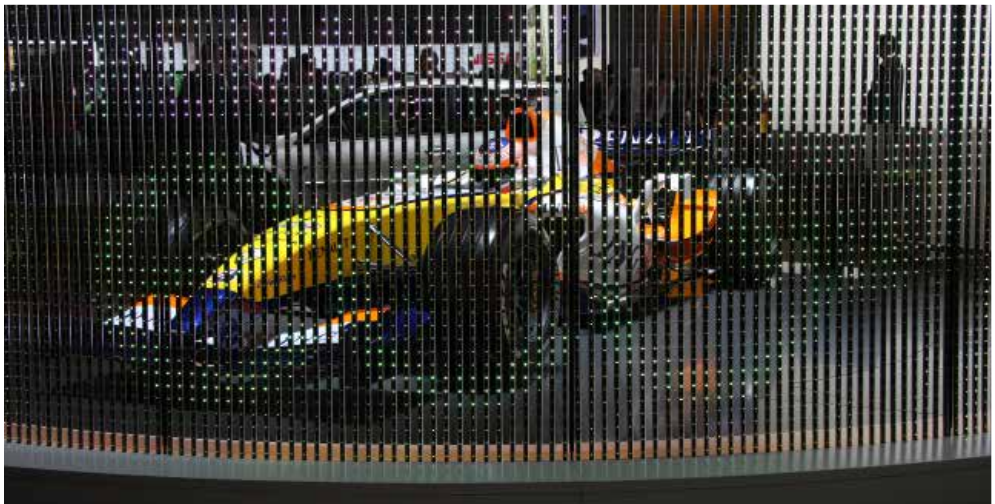
Virkelighet

De siste par årene har CO_2 og klimafokuseringen blitt stadig mer påfallende. Slik føyde årets Genève-utstilling seg godt inn i trenden, der det tilbys løsninger som skal møte forventningene om stigende drivstoffpriser og strengere krav til CO_2-utslipp. Nå er det ikke bare en og annen fremmelig bilprodusent som roper etter oppmerksomhet ved å vise til lave avgassutslipp eller oppfinnsomme nye løsninger.

Men selv om alle de store, masseproduserende bilprodusentene flagger en grønn linje, er det i bunn og grunn ikke noen radikale endringer av det største utvalget av biler. Fortsatt er det de mellomstore familiebilene som dominerer, og de store SUV'ene tilbys selvsagt over alt så lenge kundene etterspør dem.

Visjoner

Plussiden i miljøsammenheng er at det legges store ressurser i arbeidet med den tradisjonelle teknologien for bensin- og dieselmotorer, for å knipe ned på forbruket. Og selv om de fleste virkelig revolusjonerende nyvinningene fortsatt er å finne på utviklingsstadiet, er det ingenting å si på mange bilprodusenters vilje til å vise at de vil beholde klimaet slik vi kjenner det. Det er snakk om brenselcellebiler, biodrivstoffbiler og elbiler. Elmotorens overlegne effektivitet i forhold til forbrenningsmotorer gjør at de sikkert vil vinne større og større plass i markedet, enten i plugg inn-hybrider eller i elbiler. Av de rene elbilene fikk "vår" egen Think stor oppmerksomhet her i Genève.



Volkswagen:

Scirocco vender tilbake

34 år etter at den ble lansert for første gang dukker folkesportsbil Scirocco opp igjen. Modellen var for mange en kultbil på 1970- og 1980-tallet.

Når den nå vender tilbake omtaler Volkswagen-fabrikken den som en rimelig sportsbil til hverdagsbruk. Den lave og brede fireseteren bærer bud om hvordan fremtidens Volkswagen-design kommer til å være. Scirocco har en lengde omtrent som Golf, men er betydelig lavere: Bare 1,4 meter. Bredden er imidlertid omtrent som en Passat. Både foran og bak sitter passasjerene i sportsseter, og de to setene bak kan slås ned og dermed øke bagasjeplassen. Motorprogrammet ved lanseringen byr på tre bensinmotorer og en dieselmotor. Det strekker seg fra 122 til 200 hk, og for første gang leverer Volkswagen en bil med tverrstilt DSG-automatgirkasse.

Mitsubishi:

Muligens til Europa

I front for Mitsubishis miljøengasjement står elbilen i-EV. Bybilen skal vise Mitsubishis satsning og tilnærmelser til miljøproblematikken og grønn teknologi.

i-EV er bygget på plattformen til mikrobilen "i". Planene om en elektrisk "i" ble kunngjort i oktober 2006, og i-EV skal etter planen masseproduseres og komme i handelen i Japan i 2010. Eksport til Europa er under vurdering.

i-EV drives av et kraftig lithium-ion batteri. Kjørelengden på en oppladning i testbilen i 2007 var 160 km, og batteriene kan lades til 80 % på bare 30 minutt ved bruk av trefasesystemet Quick Charger. Kraftig dreiemoment, mindre støy og mindre vibrasjon er noe av elbilens fordeler.

Toyota: Intelligent bybil

Toyota avduker produksjonsutgaven av sin nye iQ på bilutstillingen i Genève. iQ er en avansert bybil som byr på nok plass for tre voksne og ett barn selv om den er mindre enn tre meter lang.

Toyota-ingeniørene satte seg fore å skape mer plass for passasjerene i en liten og kompakt bil. De har benyttet seks innovative nye løsninger for å få til dette i nye iQ, blant annet: En nyutviklet differensial og drivstofftank under gulvet gjør det mulig å bygge iQ med korte overheng, mindre klimaanlegg uten at det skal gå ut over ytelsen, asymmetrisk dashbord med "skyv framover"-struktur gir tilstrekkelig plass for forsetepassasjeren også når setet er i fremre posisjon og slanke seter frigjør plass, slik at baksetepassasjerene får plass til knærne og kan sitte komfortabelt. Romsligheten skal ikke gå på bekostning av sikkerheten. Toyota forventer at iQ skal oppnå 5 stjerner i Euro NCAP. iQ skal settes i produksjon sent i år.

Alfa Romeo: 8C Spider uten tak

Selve stjernen blant alle de italienske blikkfangene på hele standen til Alfa var selvsagt den nye Alfa 8C Spider. I likehet med den lukkete Alfa 8C Competizione vil den bare bli produsert i 500 eksemplarer.

Nye Alfa 8C Spider kombinerer to kjerneverdier for merket: Teknologi og lidenskap. Her møter man noe av det ypperste i kombinasjonen av design og kjøreglede.

Modellen er utstyrt med en ny 90 graders V8-motor på 4,7 liter som yter 450 hk ved 7000 omdr/min. Bilen er utstyrt med siste generasjon av Alfa Romeo VDC-stabilitetssystem. Understellet er i stål for å sikre høy chassis-stivhet, mens karosseri er karbonfiber, som sikrer lavest mulig vekt. Alfa 8C Spider vil som 8C Competizione kunne skreddersys etter kundens ønske både inn- og utvendig. Selv de anatomiske setene i karbon fiber vil kunne bestilles etter målsøm.

Saab:

Prisbelønte fremtidsvyer

Saabs nyeste konseptbil, 9-X BioHybrid, viser hvordan det svenske merket ser for seg fremtidsmulighetene både når det gjelder utseendet og teknologien. Dette er så vellykket at den kompakte bilen ble utnevnt til "Beste konsept" i Genève.

Saab 9-X BioHybrid demonstrerer potensialet for et hybridsystem, der krefter fra en 1,4 liters-BioPower turbomotor på 200 hk (147 kW) får et tilskudd fra en elektromotor. Dette viser neste generasjon av GMs hybridsystem. Beregnede CO_2-utslipp ved kombinert kjøring ligger på 105 g/km når bilen går på E85.

Bilen undersøker potensialet for aktiv aerodynamikk, det vil si at man reduserer luftmotstanden i høy fart ved at takspoileren automatisk forlenger taklinjen og en diffuser forlenges under bakre støtfanger. Av andre spesialiteter har Saabs hybridkonseptbil et bagasjerom med både høyfriksjons gummi som holder gjenstander på plass, og et gulv som et lastesystem på skinner, som går automatisk opp og ned når bakdøren åpnes eller lukkes.

Kia:

Trillingsjeler

Med sin nye konseptbil Soul vil Kia vise en ny og morsom side av hvordan merket tenker om fremtidens modeller. Bilen blir presentert i tre versjoner, og det er mye som tyder på at de kommer i produksjon snart.

Kias europeiske designavdeling fant ut at en eneste utgave av bilen ikke ville være tilstrekkelig for å få uttrykt alt man ønsket med hensyn på en frisk, ny modelltankegang. Derfor ble resultatet tre versjoner som skal vise "en verden av muligheter for de ungdommelige. De heter henholdsvis Diva, Burner og Searcher, og tar sikte på forskjellige designuttrykk med hensyn på forskjellige kundegrupper.

Diva har for eksempel blitt skapt med elementer av gull, glitter sort og hvitt i interiøret for å tekkes den stilbevisste kvinne som anser bilen for å være en del av hennes samlete fremtoning.

Burner er gitt et "slem gutt"-image med blant annet sin helt sorte og matte lakk som har blank tatoveringsdekor. Searcher skal på sin side fange Østens kultur og sjelefred, med avdempete farger og myke materialer innenfor et eksteriør med lys grågrønn lakk.

Volvo:

Helt ny XC60

Volvo kom til Geneve med sin helt nye modell XC60 er en "crossover", som skal kombinere komfort med sportslige veiegenskaper.

Volvos nye modell går inn i et raskt økende segment. For å gjøre seg bemerket her ønsker Volvo å tilby en blanding av to bilstiler: Under byr bilen på velkjente XC-egenskaper som robust karosseri og høy bakkeklaring, mens den oventil skal være en sporty coupè.

Ellers er XC60 den første bilen som har "City Safety" som standardutstyr; det vil si et system som kan hjelpe føreren med å unngå eller redusere skadene ved å kjøre inn i noen bakfra. Hvis føreren er i ferd med å kjøre inn i bilen foran og ikke reagerer i tide, bremser bilen selv. - I denne bilen har vi samlet all vår kunnskap om sikkerhet, både når det gjelder å unngå ulykker og beskytte de kjørende i en kollisjon," sier Fredrik Arp.

XC60 blir lansert med tre motoralternativer: T6 med 285 hk og to varianter av D5 turbodiesel, med henholdsvis 185 og 163 hk. Firehjulsdrift (AWD) er standard.

Volkswagen:

Golf blir hybrid

Volkswagen Golf kommer som hybridbil. En studie med både diesel- og elektromotor ble vist i Genève.

Hybrid-Golfen viser hvordan energiforbruket kan reduseres når en moderne dieselmotor og en elektromotor kombineres, knyttet sammen med en syvtrinns DSG-automatgirkasse. Bilen kan enten kjøre på dieselmotoren alene, kombinere diesel- og elektromotor eller kjøres kun ved bruk av elektromotoren. Drivstofforbruket er på bare 0,34 liter/mil.

TDI-motoren er en tresylindret 1,2-liters motor som yter 75 Hk og et maksimalt dreiemoment på 180 Nm. Elektromotoren bidrar med ytterligere 27 Hk og 140 Nm dreiemoment. Under bruk av dieselmotoren lades det 45 kilo tunge nikkel metall-hydridbatteriet (NiMH) og er dermed alltid klart til innsats. For mest mulig miljøgunstig kjøring i bytrafikk har bilen en automatisk start/stopp-løsning som slår av TDI-motoren når bilen står stille og som automatisk starter den igjen når føreren ønsker å kjøre videre.

Ford:

Duket for Fiesta

Fords nye globale småbil skal fortsatt hete Fiesta. Den var det store trekkplasteret på Fords stand i Genève.

Fords nye småbil er basert på konseptbilen Verve. Ryktene har svirret om hva Fords nye småbil skal hete, og nå er navnet gitt: Den skal fortsatt hete Fiesta. Gjennom mer enn 30 år har det hittil blitt produsert 12 millioner biler med denne betegnelsen, og den forventes å forbli en meget viktig modell for merket.

Ifølge Ford er det mye ved Fiestaen; den innvarsler blant annet en helt ny produktfilosofi fra Ford. På basis av konseptbiler presentert i både Europa, Kina og USA, skal en rekke karosserivarianter settes i produksjon i perioden 2008 til 2010 for salg i hele verden. Den europeiske versjonen med 3- og 5-dørs karosseri lanseres høsten 2008 med fem drivlinjer; fra 68 hk Duratorq TDCi dieselmotor til en ny 1.6-liters Duratec Ti-VCT bensinmotor som gir 115 hk.

Morgan:

Tradisjon og fremtid

Morgan viste sin konseptbil LifeCar i Genève. Bilen har som mål å vise hva det erkebritiske market med håndlagde biler kan by på av fremtidsrettet teknologi med nullutslipp.

LifeCar kan nok relateres til "liv", men det er også direkte ledet ut av den mer tekniske betegnelsen Lightweight Fuel Efficient Car, altså en lettvekts, drivstoffeffektiv bil. Som vanlig er Morganen i seg selv en skulptur av retro-design, og under panseret sitter en brenselcelle som fores med hydrogen og skaper strøm. Strømmen driver en liten elektrisk motor i hvert hjul. Utslippet er bare damp og vann, og rekkevidden er oppgitt til 40 mil. De lydløse ytelsene antydes å være en toppfart på noe over 130 km/t, og en akselerasjon på 0-100 km/t på snaue 7 sekunder. Den har en rekkevidde på rundt 400 kilometer. Og kanskje blir den en del av en renere fremtid?

Subaru:

Klar med unik dieselmotor

Så kom Subarus dieselmotor. Merket som hittil bare har kunnet tilby bensindrevne biler tar med dette et langt steg fremover.

Og det er ikke en hvilken som helst dieselmotor vi snakker om. Det dreier seg om verdens første boxer-dieselmotor! Som kjent er boxermotorer et av Subarus kjennemerker. Den egenutviklete 2-litersmotoren som yter 150 hk og 350 Nm.

Salget av det japanske merket har lidd her til lands etter at avgiftene begynte å favorisere dieselbiler fra 2007. Nå får Subaru et viktig våpen i markedskampen. Subarus nye dieselmotor kommer i en rekke modeller. Først ut er Legacy og Outback, deretter står Forester for tur.

Mercedes:

Effektive tiltak

Mercedes sin nye grønne satsning er BlueEFFICIENCY, og i Genève startet merket introduksjonen av modeller med disse egenskapene.

BlueEFFICIENCY skal ifølge Mercedes gi en kombinasjon av merkets typiske verdier når det gjelder sikkerhet og komfort, og drivstoffeffektivitet og miljøhensyn.

- For å oppnå dette setter vi i verk en lang rekke drivstofføkonomiserende tiltak, som vil bli tilbudt på en rekke modeller fra A- til S-klasse, sier Dr Thomas Weber i Daimler AG-styret.

Besparelsen skal være opptil 12 % oppnås ved både aerodynamisk finjustering, nytt elektronisk styresystem, nye lettvektskonstruksjoner og dekk med lav rullemotstand, for å nevne noe.

Bilsalget 2007:

Toppår med stort antall

Av H-E Hansen

Det ble solgt 129 195 nye personbiler i Norge i 2007. Dette er det høyeste antall på over 20 år. Ikke siden 1986 er det registrert så mange nye personbiler som i 2007, melder OFV (Opplysningsrådet for Veitrafikken). Fjoråret ble et meget godt år for bilbransjen. I 2006 var totaltallet 109 164, så resultatet for 2007 var hele 20 031 biler høyere (+ 18,3 %).

Av H-E Hansen

Vi må 10 år tilbake i tid for å finne et antall i nærheten av 2007-resultatet. I 1997 ble det registrert 127 733 nye personbiler i Norge. Men i alle årene 2000-2003 lå antallet nye personbiler så lavt som ca 90 000 biler. Sammenligner vi med gjennomsnittet for de siste 10 årene er derfor fjorårets resultat så mye som 23,0 % høyere.

Brukt, næring og diesel

Totalt ble det i 2007 registrert 33 356 bruktimporterte personbiler. Det var nesten like mange som i toppåret 2002 da bruktimporten endte på 33 502 personbiler. I 2006 var antallet 32 990. Akkumulert for hele året ble næringsandelen 33,8 %. I 2006 var andelen 39,1 %. Den akkumulerte andelen dieseldrevne nye personbiler ble 74,3 % i 2007. Det er en markant økning fra 2006 da diesel-andelen var 48,3 %.

I 2007 hadde 22,5 % av alle nyregistrerte personbiler drift på alle fire hjul. Det er det nest høyeste andelen som noen gang er registrert. Bare i det spesielle året 2006 ble det registrert flere nye personbiler med firehjulsdrift (30,6 %). Men bilsalget er ikke bare knyttet til personbiler. Totalt ble det nemlig solgt 182 202 biler her i landet i fjor, hvorav 53 007 var varebiler, lastebiler og busser. Mens de aller fleste var varebiler, ble det i fjor også solgt 6261 lastebiler (471 flere enn i 2006) og 1138 i 2007 (295 flere enn året før).

CO_2-utslippet ned

Etter et år med sterkt fokus på klimagassutslipp og ikke minst en avgiftomlegging, som favoriserte dieselbiler, har CO_2-utslippet gått ned. For hele 2007 ble det gjennomsnittlige CO_2-utslippet for nye personbiler 159 g/km. Det er en klar nedgang fra året før da gjennomsnittet endte på 177 g/km. Dieselbilenes gjennomsnitt ble 158 g/km, ned fra 173 g/km i 2006. Bensinbilene endte med et gjennomsnitt på 161 g/km, ned fra 181 g/km i 2006.

Mestselgende

I Norge er det to merker som konkurrerer om å være det mestselgende; Volkswagen og Toyota. Med hver sin markedsandel på 15-16 % selger de to merkene til sammen omtrent hver tredje bil her i landet. De kniver hardt om å være størst, og mens Volkswagen fikk førsteplass over flest biler på totalstatistikken, toppet Toyota listen over flest solgte personbiler. De neste bilmerkene på statistikken selger under halvparten så mange biler som de to vinnerne. En håndfull merker ligger på 5-6 % markedsandel.

Personbiler

Topp 10 Bilmerker 2007

Bilmerke	Ant	%
TOTALT	129 195	100
1 Toyota	20 683	16,0
2 Volkswagen	19 689	15,2
3 Ford	8 774	6,8
4 Volvo	8 562	6,6
5 Peugeot	7 493	5,8
6 Opel	6 815	5,3
7 Audi	6 472	5,0
8 Skoda	5 868	4,5
9 Honda	5 136	4,0
10 BMW	4 941	3,8

Biler totalt

Topp 10 Bilmerker 2007

Bilmerke	Ant	%
TOTALT	182 202	100
1 Volkswagen	29 244	16,1
2 Toyota	27 944	15,3
3 Ford	13 859	7,6
4 Peugeot	11 181	6,1
5 Volvo	10 447	5,7
6 Opel	9 976	5,5
7 Mercedes Benz	8 268	4,5
8 Nissan	6 488	3,6
9 Audi	6 472	3,6
10 Mitsubishi	5 971	3,3

Tall fra OFV.

Bilkjøpene:

Sikrere biler i Norge

Nordmenn kjører stadig sikrere biler. 95 % av de 100 mest solgte bilmodellene i fjor hadde fire eller fem stjerner i kollisjonstestene til instituttet EuroNCAP, mens 87 % av bilene hadde antiskrens-utstyr som standard. Det er Statens vegvesen som melder om denne positive utviklingen etter en gjennomgang av nybilkjøpene her til lands.

- Dette er en gledelig utvikling. Bilene som ruller på norske veier blir stadig sikrere. I trafikksikkerhetsarbeidet arbeider vi på alle fronter. Mens vi arbeider med veiene og andre sikkerhetstiltak i trafikken, er det viktig at trafikantene gjør sitt ved å være bevisste på bilers sikkerhetsegenskaper, sier Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen.

Klar anbefaling

I 2007 ble det solgt over 129 000 nye personbiler i Norge. De 100 mest solgte bil-modellene sto for 96 prosent av dette salget. Vegvesenet har analysert sikkerhetsutstyr og kollisjonstester på disse.

- Vi har en klar anbefaling til de som skal kjøpe bil. Nytten av antiskrenssystem er så stor at vi fraråder å kjøpe biler uten dette systemet. Vi mener også at biler må ha fire eller fem stjerner i EuroNCAPs kollisjonstester. Sikre biler berger liv, sier Amundsen.

I 87 % av de 100 mest solgte bil-modellene i 2007 var antiskrenssystemer tilgjengelig som standardutstyr, noe som er en økning på 15 % i forhold til 2006. I bare 3 % av bilmodellene var ikke slikt utstyr tilgjengelig.

- Antiskrenssystem reduserer ulykkesrisikoen med ca. 20 % på alle typer vegunderlag. På våte eller snø- og isdekte veier reduseres risikoen med om lag 50 %, sier Amundsen.

Mange stjerner

Av de 100 mest solgte bilmodellene i fjor hadde 83 modeller fire eller fem stjerner i de uavhengige kollisjonstestene EuroNCAP. Det utgjør 95 %, en økning på 12 % i forhold til 2006-tallene.

Det er en klar utvikling i retning av høyere sikkerhetsstandard på nye biler. I 2000 ble det ikke solgt nye biler i Norge med en oppnådd score på fem stjerner, mens andelen med fire stjerner var 35 %. Utviklingen er klar. I 2007 hadde 59 % av de solgte bilene fem stjerner og 36 % hadde fire, sier Finn Harald Amundsen.

Mer informasjon om sikkerhet og bil finner du på Statens vegvesens nettside: www.vegvesen.no/sikkerbil.

Finn Harald Amundsen kan melde om en gledelig utvikling når det gjelder sikkerheten til den norske nybilparken.

Formel 1:

I gang igjen!

Av H-E Hansen

Fjorårssesongen i Formel 1 var sjeldent dramatisk. Hvert enkelt løp bød på spenning, og selve mesterskapet ble ikke avgjort før i aller siste konkurranse. 2008 ser ut til kunne bli av samme kaliber. Regjerende verdensmester Kimi Räikkönen og Ferrari kan få sin fulle hyre med å forsvare tittelen.

Da sesongen åpnet i Australia i mars hadde teamene lagt bak seg vintermåneder med intens testing og utvikling. Det er hundredels sekunder på runden som skiller i kampen om seier eller tap, og lite skal til for å forrykke hierarkiet, der Ferrari og McLaren-Mercedes var øverst i fjor.

De første løpene

Vinnere av sesongens tre første løp var Lewis Hamilton (McLaren-Mercedes) i Australia, Räikkönen (Ferrari) i Malaysia og Felipe Massa (Ferrari) i Bahrain. Etter tre løp ledet Räikkönen med 19 poeng foran Nick Heidfeld (BMW) med 16 poeng, Hamilton med 14 poeng og Robert Kubica (BMW Sauber) også med 14 poeng. På dette tidlige stadiet i mesterskapet var det overraskende at det var BMW Sauber som hadde lagt seg først i VM-sammendraget for konstruktører, riktignok tett fulgt av fjorårsvinneren Ferrari. Og det er selvsagt altfor tidlig å si noe om utfallet i et mesterskap som strekker seg over totalt 18 løp frem til avslutningen i Brasil i begynnelsen av november. Vi kan imidlertid se konturene av en spennende sesong som kan by på overraskelser.

Nye regler

De siste årene har Formel 1 gjennomgått en god del regelendringer. For et utrenet øye ser nok bilene ganske like ut nå som for tre-fire - for ikke å si ti, år siden. Gradvis er det imidlertid gjort endringer som både skal gjøre konkurransen mer spennende og jevnere. Det er også gjort innskrenkninger i hvor mye ressurser som kan legges ned i en sport der de største teamene har budsjetter på flere milliarder kroner.

I 2008 innføres tre viktige regelendringer i Formel 1: Bortfall av antispinnsystemer, nytt reglement for girkasser og krav til standardisert datahjerne i bilen.

Ingen hjelp lenger

Formel 1 har i mange år hatt systemer som gjør at racerførerne har hatt antispinnsystemer til å hjelpe seg. Avansert elektronikk – såkalt "traction control" som har hindret hjulspinn - har gjort at de råsterke og hyperraske bilene har vært lettere å håndtere spesielt i svingene. Fra i år er det slutt på dette. Nå stilles det igjen større krav til førernes talent og evne til fintføling. Det har vært mye diskusjon om hvordan man kan kontrollere at produsentene ikke lurer inn dataprogrammer som likevel skaper en eller annen form for ureglementert hjelp til førerne. En formel 1-bil

Ferrari-teamet vant VM i fjor og stiller med kort i år også; raske biler og dyktige sjåfører.

Den regjerende verdensmesteren, finnen Kimi Räikkönen, sikter inn mot en ny tittel.

Rødt i rødt. Räikkönen og Massa er teamkamerater og harde konkurrenter i Ferrari.

Alonso ble verdensmester to år på rad med Renault. Etter et år hos McLaren er han nå tilbake.

I år er Alonso tilbake hos Renault, men i sesongåpningen har ikke teamet vist noen toppform.

Terminliste resten av 2008-sesongen:

11. mai	Tyrkia
25. mai	Monaco
8. juni	Canada
22. juni	Frankrike
6. juli	England
20 juli	Tyskland
3. august	Ungarn
24. august	Europa (Spania)
7. sept.	Belgia
14. sept.	Italia
28. sept.	Singapore
12. oktober	Japan
19. oktober	Kina
2. november	Brasil

BMW har jobbet hardt med å nærme seg den lille, eksklusive gruppen av absolutte toppteam.

er så avansert og med så mye elektronikk, at det hittil har vært nesten umulig å følge med for dommerne.

For å tette eventuelle smutthull kreves det nå at alle Formel 1-biler har en standardisert, godkjent elektronisk kontrollenhet (ECU). Denne skal også bare bruke programvare som er godkjent av det internasjonale bilsportforbundet FIA. FIA kan dermed kontrollere hva som foregår. Med standardprogrammer blir det heller ikke mulig å snike inn eventuelle programmer for automatisk start i løpet. Så nå kan vi komme til å oppleve mer spenning både når løpet settes i gang og under veis rett og slett fordi feil som førerne gjør vil få større konsekvenser.

Enkelte av Formel 1- førerne har hevdet at det blir farligere å kjøre uten elektronisk hjelp, spesielt på våt og glatt bane. Svaret fra presidenten i FIA er at løsningen for førerne må være å tilpasse kjøringen etter forholdene. Her vil mot og evner igjen spille en rolle.

En girkasse og samme dekk

En annen ny regel i 2008 er at en girkasse nå må brukes i fire løpshelger etter hverandre før det er lov å bytte den. Det er likevel tillatt å bytte girutvekslinger før hvert løp i forhold til den baneprofilen det skal kjøres på. Uregelmentert bytte av girkasse straffes med at føreren blir flyttet ned fem plasser ved starten i det aktuelle løpet. Dersom en fører ikke fullfører et løp, kan han starte med ny girkasse i neste løp uten å bli straffet.

Også når det gjelder reservedeler til bilene er det nå strengere begrensninger, og hvert enkelt team kan bare ha med seg to biler til hvert løp. Muligheten for å ha en reservebil i bakhånd er altså en saga blott, og gjør at konkurrentene er ille ute hvis de vraker en bil under treningen. På sikkerhetssiden er det foretatt justeringer som gjør at cockpiten skal være bedre beskyttet.

Også på dekksiden er det begrenset utvalg. Bridgestone er valgt som eneleverandør til Formel 1 i sesongene 2008-2010, og antallet dekk og bruk av myke eller harde dekk blir nøye overvåket i forhold til et strengt reglement.

Polakken Kubica har kjørt sin BMW inn til imponerende plasseringer. Blir det seier snart?

Finske Kovalainen har gjort et godt og omvendte teambyttet kan det se ut til; fra Renault til McLaren.

Brasilianeren Massa spiller ikke noen statistrolle, men vinner stadig løp for det italienske merket.

Mc-Laren-Mercedes har også i år en bil som ikke står tilbake for noen av konkurrentene.

Lewis Hamilton tapte VM med minimal margin i sin debutsesong i fjor, og er sulter på å ta revansj.

STCC:

Toppklassen i Skandinavia

Åpningsløpet på Ring Knudstorp ga ikke topplassering verken til Rustad (foran) eller Schie, som her ses bak.

Tommy Rustad her tidligere kjørt STCC i mange sesonger og ble mester i 2000.

Thomas Schie har kjørt alt fra store Formel-biler til rally, og vil vise at han behersker også STCC.

STCC, Swedish Touring Car Championship, er toppklassen i skandinavisk motorsport. Klassen har base i Sverige og de fleste førerne er svenske. To nordmenn stiller imidlertid opp.

Totalt omfatter serien 11 løp spredt over de forskjellige banene i Sverige, og ett løp på Vålerbanen i Norge midt i september.

Grønn racing

Volvo i Norge og Sverige har gått sammen i en satsning der norske Tommy Rustad skal være førsteører i et nytt offisielt fabrikksteam. Bilen er Volvos nyeste modell Volvo C30, som går på miljødrivstoffet E85.

- Våre kommende tre år i STCC, med en helt ny, etanoldrevet Volvo C30 er vår hittil største satsing i motorsport. Det er grunnen til at vi valgte Tommy, sier Alexander Murdzevski Schedvin, motorsportsjef i Volvo.

Ikke standard

Og langsiktig satsning er nødvendig. Her kan man ikke forvente å vinne fra første stund, en klasse med hard konkurranse med erfarne førere bak rattet av Alfa Romeo 156, Audi A4, BMW 320, Honda Accord, Mercedes C200, Peugeot 308 og Seat Leon. Dette er en klasse med tilsynelatende standardbiler, men der det under et gjenkjennelig karosseri finnes en rendyrket racerbil med 2-litersmotor på snaut 300 hk.

I en Chevrolet Lacetti finner vi den andre nordmannen, Thomas Schie. Etter noen år som sukserssrik rallyfører er han nå tilbake for å vise sine evner på asfaltbaner.

Rally-VM:

Loeb fosser videre frem

Det er utrolig hvordan Sébastien Loeb fortsetter å dominere rally-VM. Verdensmesteren fra de siste, strake fire årene fortsetter triumfmarsjen også i år.

Loeb og Citroën har klar kurs mot et femte VM på rad.

Mens Petter Solberg har fortsatt litt å tenke på for å få full uttelling.

Med sin Citroën C4 WRC vant franskmannen tre av sesongens fire første løp. Den eneste glippen fant sted i vinterrallyet i Sverige, der trollmannen bak rattet igjen viser at han fortsatt har litt igjen før han er den totalt perfekte racerføreren. Finske Mikko Hirvonen, som har tatt over som Fords førsteører etter landsmannen Grönholm, er den eneste som ser ut til å kunne holde en viss kontakt i poengsammendraget!

Og nordmennene? Petter Solberg har et par poengplasseringer og ser frem til at alt virkelig skal klaffe, for det viser seg stadig på hver enkelt fartsetappe at han kan henge med i sin Subaru. Henning Solberg har ennå ikke tatt så mange mesterskapspoeng, men har også vist at han og hans Ford Focus WRC kan være blant de beste; som for eksempel da han dominerte siste dag i Sverige med fem strake etappeseiere! Sverige var for øvrig også stedet der 18-åringen Andreas Mikkelsen kjørte sin Ford Focus WRC til femteplass, og ble tidenes yngste til å ta poeng i rally-VM!

Bli med!

Motorførernes Avholdsforbund - MA

MA har i 80 år arbeidet for sikkerhet i trafikken med spesielt fokus på alkoholfri og rusfri trafikk. Organisasjonen har oppnådd anerkjennelse for sitt engasjement og viktige resultater ved blant annet å være en pådriver for lavere promillegrenser. I dag er også kampen mot narkotika og farlige medikamenter i trafikken viktig. MA har fokus på mennesket i trafikken!

MAs arbeid

MA arbeider for å gi deg og alle andre trafikanter frihet fra risikoen det er å møte bilførere påvirket av alkohol, rusgifter eller medikamenter. Som medlem av MA støtter du det arbeidet MA driver lokalt og sentralt for å redusere rusmiddelproblemene og bedre trafikksikkerheten. Du hjelper MA med å øve et sterkest mulig press på myndighetene til å ta disse problemene på alvor.

MA arbeider bredt innen trafikksikkerhet, og er en bilorganisasjon som arbeider med alt fra medlemsfordeler til vårt eget NM i bilsport; de såkalte Trafikkløpene. Vi arrangerer også kampanjer for tryggere trafikk på flere områder, så som sikrere skoleveier og bruk av refleks. Og ungdommene har selvsagt sin egen organisasjon MA Ungdom.

Medlemskap og fordeler

Medlemskapet i MA gir deg i tillegg mange medlemsfordeler. Slår bilen seg vrang, kan du gjøre bruk av MAs autohjelp i samarbeid med Viking Redningstjeneste. Vi har tekniske og juridiske konsulenter, reisetjeneste og rabattavtaler med forskjellige selskaper.

Gjør du bruk av alle medlemsfordelene som gode forsikringer, rabatt på drivstoff, rabatt på overnattinger og bilredning uten ekstra kostnader, kan du spare mye gjennom året. Når du melder deg inn som fullt medlem får du MAs kartbok over Norden. Hver annen måned får du medlemsbladet Motorføreren med artikler om alt fra biler og reiser til trafikksikkerhet og arbeidet for rusfri trafikk.

Verv et medlem / Bli medlem

Med flere medlemmer vil MA stå sterkere i sitt viktige arbeid. Meld deg inn, så får du samtidig med deg medlemsfordelene.

Dersom du allerede er medlem av MA, har du antakelig flere i din omgangskrets som deler ditt engasjement for det viktige trafikksikkerhetsarbeidet MA driver. Verv en av disse da vel, og gjør MA sterkere og mer slagkraftig! Som belønning for innsatsen vil MA sende deg en vervepremie.

Om medlemskapet

MA-medlemskap finnes i forskjellige former:

- Ordinært medlemskap inkl. Autohjelp og kartbok	660 kr
- Ordinært medlemskap uten Autohjelp og kartbok	495 kr
- Eldre medlemmer/funksjonshemmede medlemmer, Ungdomsmedlemskap (fra 26 – 29 år), inkl. Autohjelp og kartbok	495 kr
- Eldre medlemmer/funksjonshemmede medlemmer, Ungdomsmedlemskap (fra 26 – 29 år), uten Autohjelp og kartbok	330 kr
- Familiemedlemmer (ektefelle/samboer)	200 kr
- MA-støttemedlem	250 kr
- MA-Ungdom Plussmedlemskap	400 kr
- MA-Ungdom Basismedlemskap	100 kr

Mennesket i trafikken

Jeg ønsker å bli medlem i MA/MA-Ungdom og støtter dermed opp om MAs formål.

For verver
Jeg har vervet ovennevnte som medlem til MA/MA-Ungdom.

Navn og medlemsnummer:

……..…….....

Navn: …….

Adresse: ……

Postnr.: …… Poststed: ……...

Fødselsdato: …….. Telefon:…….....

E-post: ……...……...

Verv en venn nå!

Bidra til at MA blir sterkere og mer slagkraftig! Medlemskapet i MA gir deg økonomiske fordeler, blant annet på forsikring i SpareBank1, som gjør at medlemskontingenten raskt kan være inntjent. Som belønning for din innsats for verving av nye medlemmer, kan MA tilby en av følgende flotte vervepremier (gjelder ikke verving til MA-støttemedlem og MA-Ungdom basismedlemsskap):

• Trillebag • Kikkert • Kakesett

Jeg ønsker følgende vervepremie:

☐ Trillebag ☐ Kikkert ☐ Kakesett

Fyll ut kupongen og send den til:
Motorførernes Avholdsforbund, Postboks 80, Alnabru, 0614 Oslo, eller pr. Faks: 22 95 69 68. www.ma-norge.no

Nasjonal konferanse:

Viktig konferanse om trafikk og rus

- Det er sjelden jeg blir invitert til politiske diskusjoner der det virkelig står noe på spill! Men dette er en slik konferanse, sa justisminister Knut Storberget i sitt åpningsforedrag på den store, nasjonale konferansen "Trafikk og rus" i april. Formålet med konferansen var å sette fokus på rus – og spesielt andre rusmidler enn alkohol - i trafikken. Dette ble et viktig samlingssted for dem som arbeider med slike problemstillinger.

Av H-E Hansen

Konferansen på Soria Moria Hotell og Konferansesenter i Holmenkollen samlet rundt 200 deltakere. Disse kom fra offentlig og privat sektor, samt ulike organisasjoner, som arbeider med trafikksikkerhet og skadeforebyggende arbeid. Konferansen ble arrangert av Trygg Trafikk i samarbeid med blant annet MA.

På dagsordenen

- Trafikksikkerhetsarbeidet knyttet til rus drives med tyngde innen både offentlig og privat sektor. Dette omfatter et bredt register av innsats som spenner fra informasjon og opplæring til ny lovgining og utvikling av ny teknologi, sa Hans Sjøvold, styreformann i Trygg Trafikk, Sjøvold ønsket at konferansen kan bidra til at problemstillingen trafikk og rus settes på den politiske dagsordenen i større grad, og at man tenker på hvordan man kan sikre en nødvendig fremdrift videre. Og konferansen skulle sette et fokus på rus i bred forstand; både kjøring under påvirkning av alkohol og narkotika og medikamenter.

Forebyggende tiltak

Justisminister Storberget tok for seg et bredt perspektiv av temaer fra alkoholpolitikk til strafferettreaksjoner.

- Folk oppfatter nok den norske holdningen til promille og ruskjøring som streng, og har en oppfatning om at kjøring i ruspåvirket tilstand er farlig.

Arbeidet mot ruskjøring har i Norge foregått med en lang rekke tiltak over tid. Storberget mente at det i mindre grad er enkelte kampanjer, men de samlete tiltakene som gir effekt. Forebyggende arbeid spiller en avgjørende rolle.

- Det er en sammenheng mellom totalforbruk av alkohol og kjøring i rus. Klarer vi å få dempet totalforbruket vil vi få redusert skadene av ruspåvirkning, sa Storberget.

Han mener det er viktig å fortsette den restriktive alkoholpolitikken Norge har lagt seg på:

- Jeg er redd for at vi ellers kan rive ned det store, grunnleggende i forebyggingen, som er hvilket samfunn vi omgir oss med.

- Selv om andelen som kjører i ruspåvirket tilstand tross alt er liten, er den likevel altfor

Den nye veidirektøren Terje Moe Gustavsen har sterke synspunkter.

UP-sjef Humlegård hadde spennene analyser av rusføreres adferd.

Direktør Kari Sandberg i Trygg Trafikk har grunn til å være fornøyd med konferansen.

høy. Mine kolleger fra utlandet spør hvordan vi har kommet såpass langt. Men fortsatt er det et stort potensial til å gjøre noe. Jeg håper at Stortinget, regjeringen og politikerne blir utfordret på en forebyggingsdebatt.
Storberget gikk videre inn på flere elementer i problemstillingen han mener man må se nærmere på: Kontroll og straff.
- Også når det gjelder den typen lovbrudd vi snakker om her må vi tørre å tenke alternative reaksjoner i forhold til dem som blir tatt. Og husk; jeg er ingen rusliberaler! Men kanskje man kan ha andre reaksjoner enn dagens straffereaksjoner, som nærmest på autopilot har vært fengselstraff. Kanskje kan man se på for eksempel utvidelse av promilleprogrammer. Og vi har brukt inndragning altfor lite, selv om vi har hjemmel til det. Erstatning og økonomisk kompensasjon i forhold til å ha forvoldt skade bør også brukes mer, sa Knut Storberget.

Best i Europa

Selv om bilkjøring i ruspåvirket tilstand er et stort problem, satte UP-sjef Odd Reidar Humlegård Norge inn i et internasjonalt perspektiv:

- Bildet av oss nordmenn som vikinger og drukkenbolter må vi legge av oss. Vi er faktisk best i Europa til å skille mellom alkohol og bilkjøring. Det er stor sosial fordømmelse forbundet med dette. De fleste blir faktisk tatt på basis av tips.

UP har flere forskningsprosjekter på basis av omfattende statistikk, og Humlegård presenterte blant annet en studie av 603 personer, som i januar 2007 ble anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand. Det viste seg at det var en stor sammenheng med at disse sjåførene også hadde politianmeldte saker i registrene i forbindelse med vold (38 %), vinningsforbrytelser (45 %), andre typer trafikkforseelser (63 %) eller narkotikabruk eller -besittelse (63 %).
- Det er altså ikke noe tilfeldig utvalg av nordmenn vi snakker om når det gjelder dem som blir anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand.

Forskjellige innfallsvinkler

Listen over foredragsholdere omfattet blant andre forsker Asbjørg Christophersen, Fagdivisjon Rettstoksikologi og rusmiddelforskning i Nasjonalt Folkehelseinstitutt, forskningsleder Rune Elvik, TØI, avdelingsdirektør og prosjektleder Per Trygve Normann, Nasjonalt folkehelseinstitutt, konserndirektør Kjerstin Fyllingen i TrygVesta AS, forsker Terje Assum fra TØI, forskningsleder Rune Elvik fra TØI og politi-inspektør Roar S. Larsen fra Utrykningspolitiet, som på ulik måte belyste problemstillinger innenfor hovedtemaene kunnskapsstatus, hva som skjer på dette feltet i Europa og Norge, utfordringer i arbeidet med å forebygge rusrelaterte trafikkulykker og veien videre med nullvisjonen i sikte. Professor dr. med Inggard Lereim, som er kjent som antidopingekspert, brakte inn spennende nye perspektiver fra kampen mot ulovlige medikamenter i idretten. Den nye vegdirektøren Terje Moe Gustavsen pekte blant annet på hvordan Nasjonal Transportplan 2010-2019 setter mål på veien mot nullvisjonen. MAs Geir Riise holdt et foredrag der han blant annet med sine erfaringer som lege så på hva som skal til i forebyggende arbeid for å skape varige endringer i forbruket av alkohol og rusmidler.

Geir Riise tok blant annet for seg forebyggende arbeid og holdningsendringer.

MAs styreleder Svein Iversen (t.h.) og MA-direktør Terje Tørring (t.v.) ser frem til å møte justisministeren snart igjen på Landsmøtet i Molde.

Ferietips:

Når nasjonaliteter braker sammen

Så smalt det! Bilisten bak var ikke oppmerksom da køen saknet farten. Han kjørte inn i bilen foran. Som var deg. På ferie i fremmed land. Hvordan skal du takle saken der og da?

Skaden behøver kanskje ikke være så stor og hvem som hadde ansvaret er også klart, men hva gjør du når den skadevoldende bilen er fra Nederland eller Litauen? Og du eller den andre føreren ikke har noen felles språk å kommunisere på? Det blir et problem, som faktisk også kan oppstå i forhold til utenlandske bilturister eller gjestearbeidere på norske veier.

Europeisk skademelding

Men selv om det skulle dukke opp skademeldingsskjemaer som er på begripelig utenlandsk språk i forhold til skjemaet du selv ha i bilen, er det viktig å være klar over at første side har samme utforming i alle land i Europa. De fleste bilister vil derved kjenne igjen førstesiden uansett hvilket europeisk land de kommer fra. Derfor skal det være mulig å finne frem og å sammenligne skjemaet du har med den andre bilistens skjema.

Grønt kort

Kjøretøy registrert i de europeiske landene, Midt-Østen og Nord-Afrika er omfattet av ordningen med Grønt kort. Grønt Kort er et bevis på at bilen har gyldig ansvarsforsikring i det landet bilen er registrert. Når du er påført skade av utenlandsregistrert bil betyr samarbeidet med Grønt kort at du vil få oppgjøret av Trafikkforsikringsforeningen eller en annen samarbeidspartner i ordningen. Disse er bemyndiget til å behandle og gjøre opp skade på vegne av det utenlandske forsikringsselskapet. For kjøretøy fra de 25 EU-landene, Island, Sveits og Kroatia er det avtale om at sjåføren ikke trenger å ha Grønt kort med seg.

Når du er på tur i utlandet

Selv om du kan kjøre bilen din i store deler av Europa uten Grønt kort, anbefaler vi at du tar med et slikt. Det viser seg at de fleste trafikkskadesituasjoner løser seg lettere når du kan framvise Grønt kort. Du får tilsendt Grønt kort kostnadsfritt ved henvendelse til forsikringsselskapet ditt før utenlandsturen starter. Hvis du blir ansvarlig for skade i utlandet er kortet en bekreftelse til skadelidte og hans forsikringsselskap på at du har gyldig ansvarsforsikring i Norge.

Gode råd

Når uhellet er ute vil en god jobb på skadestedet være avgjørende for å kunne fordele skyld og få til raskt oppgjør. Språkproblemene gjør det ekstra viktig med annen dokumentasjon. Her er en liste over viktige punkter:

- Melding til politi og ambulanse dersom det er skadede personer
- Foreta sikring av skadestedet med varseltrekant og blinklys. Ta styringen på skadestedet og be om hjelp fra andre trafikanter dersom det er nødvendig. Husk at refleksvesten skal på før du går ut av bilen!
- Registrer mulige vitner før de forsvinner. Noter navn, adresse, telefonnummer osv
- Merk av kjøretøyets plassering i veibanen før eventuell flytting
- Mål veibredde, bredde på kjørebanen, avstand fra den enkelte bil til faste punkter som skilter, fotgjengerfelt, hushjørne osv
- Ta bilder av skadene og hele situasjonen. Få med de faste punktene og bilenes plassering i forhold til disse.
- Skademeldingen er vesentlig! Opplysningene på forsiden legges alltid til grunn for skyldspørsmålet. Husk at det finnes en grundig veiledning på ditt norske skademeldingsskjema
- Forsiden fylles ut av partene i fellesskap, dateres og signeres. Noter løpenummeret på motpartens Grønne kort. Få med bilnummer og nasjonalitet.
- Underskriftene viser kun at dere har fylt ut førstesiden i fellesskap, og har ingen betydning ved vurdering av skyldspørsmålet. Kryss ikke av for punkter du er uenig i. Hvis du er uenig i motpartens avkryssing må du vise dette med kommentar i kommentarfeltet. Summer begge parters avkryssing i pkt 12, slik at det ikke blir mulig å legge til noe senere.
- Lag en enkel skisse av skadestedet på skademeldingen. Vis hvor bilene kom fra og hvor kollisjonen skjedde. Skriv på avstander til faste punkter. Vis plassering av skilter og marker eventuelle bremsespor.
- Fyll ut din forklaring på baksiden av din del av skademeldingen
- Send inn skademeldingen så raskt som mulig

MA:

Gjentar krav om 0-grense for narko-sjåfører

Foto: Utrykningspolitiet

MA setter igjen fokus på et tema organisasjonen allerede i mange år har vært opptatt av: 0-grense for narkosjåfører. Bilførere som kjører under påvirkning av narkotika eller andre typer medikamenter har vært et økende problem, og de representerer ved siden av fyllekjørere et stort rusproblem og trafikkfare på veiene.

– Det er ulovlig å bruke narkotika, men i praksis er det lov å kjøre bil i lett narkorus. Det er helt urimelig, sier prosjektleder Bjarne Eikefjord i MA. Politiet har foreløpig ikke hatt gode nok måleapparater til å kunne påvise at sjåfører er ruset på narkotika. Men ny teknologi er på vei.

Ny teknologi

MA ønsker at politiet skal kunne stanse hvem som helst og foreta stikkprøver for å påvise misbruk av både av alkohol og narkotika i forbindelse med bilkjøring.

– Det er ingen grunn til at det skal være vanskeligere å teste for narkotika enn for alkohol, mener Eikefjord.

Nå kommer det snart nye og enkle måleapparater, såkalte narkometere, som kan avsløre om sjåføren har brukt narkotika. Utryknings-politiet samarbeider med flere EU-land om utprøving av flere slike apparater. Utprøving har foregått i en årrekke for å finne frem til en teknologi som gjør dem egnet til kontroll på samme måte som i forbindelse med å påvise at bilførere er påvirket av alkohol.

Akkurat slik måleapparater for promille har blitt videreutviklet, blir narkometeret stadig bedre.

Lovverket må endres

MA mener lovverket må endres før narkometerne blir tatt i bruk.

– 0-grense for narkotikabruk bak rattet er en forutsetning for at de nye måleapparatene skal kunne brukes, sier Eikefjord.

Han begrunner det med at måleapparatene bare gir svar på om sjåføren er påvirket av sterke medisiner eller narkotiske stoffer. De viser ikke hvor høy konsentrasjonen er av de forskjellige stoffene.

– Vi trenger et absolutt forbud mot å sette seg bak rattet hvis man har brukt narkotika eller medisiner med varseltrekant. Det er et forbud som er lett å forholde seg til og lett å håndheve for politiet, understreker Eikefjord.

Forskjellig rettspraksis

I dag er det ulik rettspraksis for bilførere som er påvirket av narkotika. Det betyr at sjåfører med nøyaktig samme narkotikaverdier i blodet, får ulik behandling i rettsapparatet.

– Det finnes ikke en felles grenseverdi. Det én sjåfør blir dømt for i ett rettsdistrikt, kan en annen sjåfør bli frikjent for i et annet. Vi mener at folk skal dømmes etter Vegtrafikkloven så sant det er spor av narkotiske stoffer i blodet, sier Eikefjord. Hvert år tar politiet rundt 4500 sjåfører som kjører med narkotika i blodet. MA mener politikerne må sørge for at politiet får bedre mulighet til å kontrollere bilistene.

– Politiet må få lov til å foreta rutine-kontroller for å avsløre dem som kjører påvirket av medisiner og narkotika, på samme måte som politiet kan gjennomføre promille-kontroller. Politiet må kunne foreta alle typer tilfeldige tester, det er et viktig allmenn-preventivt prinsipp.

Eikefjord tar til orde for en strengere praksis i forholdet til bilførere som er påvirket av medisiner og narkotika.

Aksjon Møteplass 2008

Siste dag i mai arrangerer MA sin årvisse Aksjon Møteplass. I år er temaene rus og medikamentbruk, trøtthet i trafikken, samt klima og miljø.

Av Brita H. Eriksen og H-E Hansen

Som vanlig er det de lokale MA-avdelingene som entusiastisk stiller opp med stands og kommer i dialog med publikum på rasteplasser, bensinstasjoner eller butikksentra. I det hele tatt der det er en møteplass i lokalmiljøet, der aksjonen blir lagt merke til. MA vil bli gjort godt synlig på aksjons-stedene denne dagen med MA-parasoller og MA-representanter kledd i MAs egne refleksvester.

Viktige hovedtemaer

Hovedtemaene for Aksjon Møteplass er i år rus og medikamentbruk, trøtthet i trafikken, samt klima og miljø, som det både vil bli informert om og arrangert spørreundersøkelser om. I forbindelse med årets aksjon er det blant annet utarbeidet en ny informasjonsbrosjyre, "Fakta om trafikkskader og miljøspørsmål", som har som formål å gi tillitsvalgte og publikum bakgrunnsstoff i forbindelse med dialog på aksjonsdager.

Den fire siders folderen inneholder oversikt over omfanget av trafikkulykker, fakta om konsekvenser på individ- og samfunnsplan og informasjon om rusbruk og trøtthet i trafikken. MAs miljøprofil blir også presentert i den informative folderen.

Kontaktpersoner for aksjonen er:
Brita H. Eriksen (forbundskontoret),
tlf. 22 95 69 51,
e-post: brita.eriksen@ma-norge.no
Ivar Lad (leder i prosjektgruppa Hedmark/Oppland), tlf. 61 16 91 86,
e-post: ivar.lad@sam.hio.no

TRAFIKKULYKKER

Trafikkulykker utgjør en stor belastning på enkeltpersoner, familier og deres nettverk. I Norge ble det i perioden 1960-2007 drept 18 174 personer, mens 516 470 personer ble hardt eller lettere skadet. Personer i alderen 15-34 år er sterkt overrepresentert blant skadde og drepte.

Ett menneske drept eller skadet på veien er ett for mye. Likevel må vi glede oss over at antallet drepte og hardt skadde siden 1970 er redusert med 70 %. Samfunnsregnskapet omregnet til 2004-kroner viser at et dødsfall i trafikken berøver fellesskapet for 23,3 millioner kroner og en alvorlig skadet person 6,3 millioner kroner. WHO har beregnet at trafikkulykker verden over dreper 1,2 millioner mennesker i året; det er 3000 hver dag.

RUSBRUK I TRAFIKKEN

Rusbruk er en av de viktigste årsakene til alvorlige trafikkulykker. Nordiske studier fra 1990–tallet viser at mellom 21 og 39 % av bilførerne var alkoholpåvirket. Nyere studier fra 2001-2002 viser at andre rusgifter øker kraftig og er nå på nivå med alkohol. Menn i aldersgruppen 20-35 år er overrepresentert med ca. 85 %. Disse har i snitt tre ulike rusmidler i blodet. Dybdeanalyser utført av Statens vegvesen over dødsulykker i 2005 viste at rus var medvirkende årsak i 25 % av ulykkene.

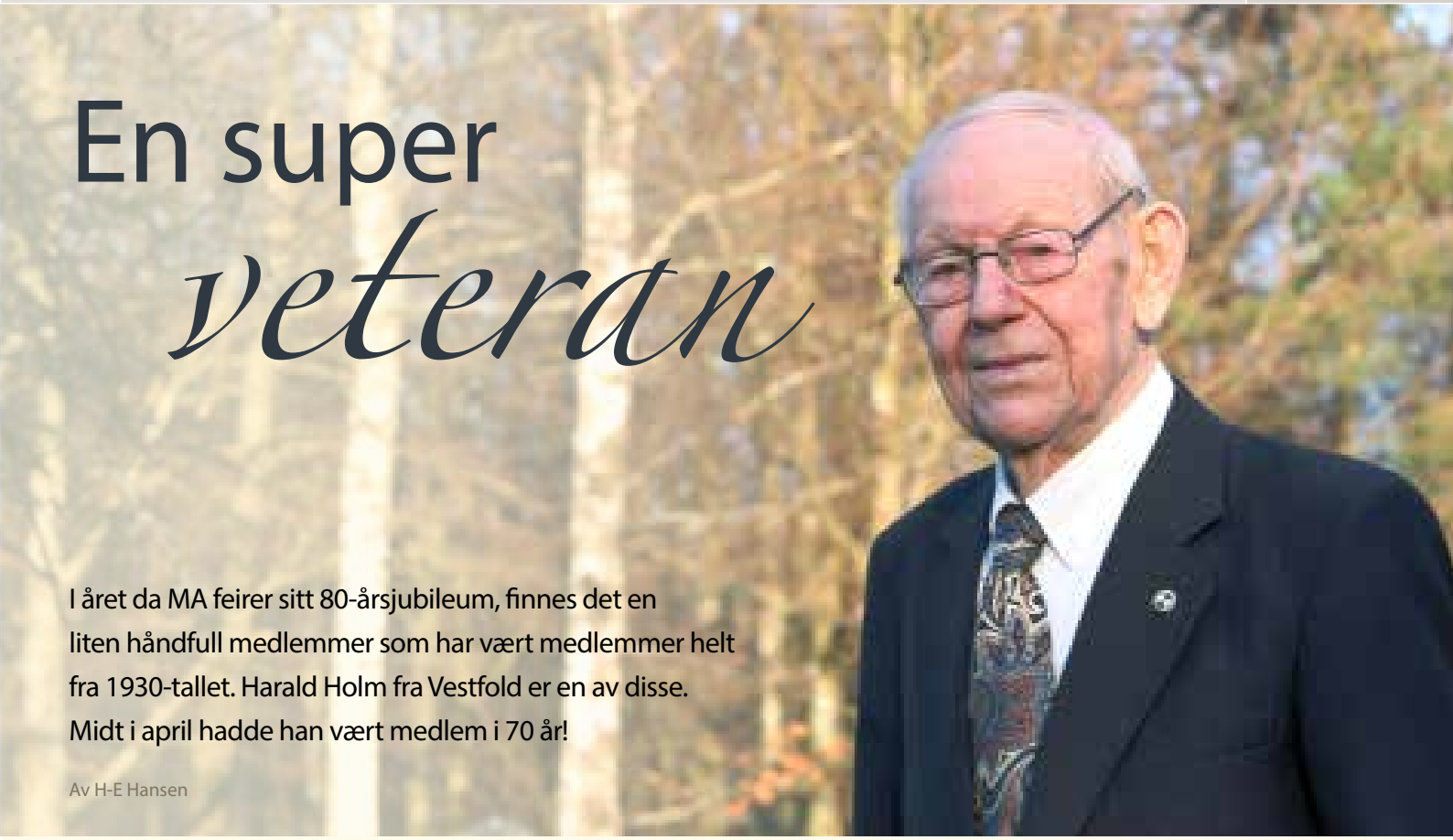
Trøtthet er en sterkt medvirkende årsak til alvorlige trafikkulykker, særlig møteulykker hvor et kjøretøy kommer over i motsatt kjørefelt. Hver tredje møte- og utforkjøringsulykke om sommeren skyldes trøtthet. Dette utgjør ca. 20 % av de som dør i trafikken.

MAs MILJØPROFIL

MA er opptatt av de utfordringer som klimatrusselen utgjør for nålevende og fremtidige generasjoner. Den siste tiden har vist oss at nå må alle gjøre sitt for å bremse på utviklingen og helst bidra til å reversere den over tid. Som bilorganisasjon føler vi et særlig ansvar for at våre medlemmer og venner av MA i sin hverdag yter sitt til en oppbremsing av utslipp fra våre kjøretøyer.

Vi vet at veitrafikken står for 22 % av CO_2-utslippene. Selv om det er knyttet utslipp til selve produksjonsprosessen av biler, så er det utslipp fra drivstoff som utgjør det meste i løpet av bilens levetid. Å satse på en miljøvennlig bil vil derfor være et bra bidrag. Andre bidrag kan være: Å kjøre økonomisk, reise mer kollektivt, bruke sykkelen oftere, gå til butikken eller spare på flyreiser til Syden.

En super *veteran*



I året da MA feirer sitt 80-årsjubileum, finnes det en liten håndfull medlemmer som har vært medlemmer helt fra 1930-tallet. Harald Holm fra Vestfold er en av disse. Midt i april hadde han vært medlem i 70 år!

Av H-E Hansen

- Da jeg hørte om MA falt det seg helt naturlig å bli medlem, kunne han fortelle på vårmøtet til MAs Vestfoldavdelinger, der et halvt hundre medlemmer var samlet på Stokke bygdetun til hyggelig samvær.

Lastebil og gårdsbruk

Harald Holm kjøpte sin første bil i 1937. Det var en lastebil, en ½-tonns Chevrolet lastebil. Året etter fikk han altså høre om MA, og 14. april 1938 meldte han seg inn. Men han hadde allerede vært aktiv i DNT, der han som 17-åring hadde vært formann i den lokale avdelingen i Østre Kvelde i Lågendalen.

I 1938 kjøpte han en større 3-tonns GMC lastebil.

- Det var den største i Lågendalen på den tiden, forteller han.
- Bilforsikringen kostet 60 kroner, minnes Holm. Men det var jo ganske mye penger på den tiden.
- Jeg kjøpte og solgte ved. Vi hadde sandtak på gården, så jeg kjørte også sand og for øvrig alt mulig annet av diverse last som skulle transporteres. Men det var ikke kran på bilen, så jeg måtte bruke håndkraft. Det ble ofte tunge tak.

Da tyskerne kom til Larvik i store mengder i 1940, ble Holm beordret til å kjøre invasjonssoldater og en kanon via Skien til Notodden. Men slikt ville han ikke ha noe å gjøre med, så han kvittet seg med bilen. Siden ble han bonde, og har hatt personbiler siden. Den første personbilen var en 1928 Chevrolet. Siden har det blitt 8 - 10 biler, og han minnes spesielt ett bilkjøp da det fortsatt var restriksjoner på å få kjøpe bil.

- Da jeg søkte om biltillatelse i 1954 ville ikke bilselgerne engang snakke med meg, selv om jeg gjerne ville se på biler for å orientere meg. Så en morgen sto i avisen at jeg hadde fått tillatelse. Da dukket det opp syv stykker av dem på tunet samme dag!

Meget aktiv

Holm har vært ordfører i Hedrum kommune. Og han har vært et aktivt medlem og tillitsmann i MA, som kasserer i Larvik og i Vestfold distriktslag i mange år.

- Jeg synes det har vært så viktig å stimulere avholdsarbeidet, sier han. Og denne inspirasjonen er nok medvirkende til at datteren Kristin også har vært aktiv i MA, blant annet som formann i Larvik.

Selv om Holm har gitt gården videre i slekten, bor han og fruen fortsatt på Holm i Østre Kvelde.

- Nå bor det fire generasjoner på gården, og der jeg bor har jeg full oversikt over det som skjer! Og han mangler så visst ikke gjøremål. Han er ivrig frimerkesamler. Og han liker å lage mat. Det sies også at Holm har blitt en kløpper på data og e-post. Det har han hatt behov for i arbeidet med slektsgranskning.
- Hodet er klart og beina er brukelige, sier han. Utpå høsten blir han 90!

De aktive avdelingene i Vestfold inviterer til medlemsmøter flere sanger i året.

Lederne i Vestfoldavdelingene i MA-direktøren hedret Holm

Oppmøtet på vårsamlingen i Stokke var stort og jubileumskaken var populær.

TRIAL WEEKEND!

Årets store MA-Ungdom happening nærmer seg! I år er det Lista Trialklubb som arrangerer Trial Weekend, og de lover at det blir full fart og mye moro. HOLD AV 30. APRIL-3.MAI!!!

Vil du vite mer om Trial Weekend er det bare å ta kontakt på tlf. 22956959 eller e-post ma-ungdom@ma-norge.no

LYST PÅ EI KUL KLOKKE???

Alt du trenger å gjøre er å verve en venn! Husk at det koster KUN 20 kroner å bli medlem, og den du verver får ei tøff T-skjorte i velkomstgave.

Så fort deg å finne noen som har lyst til å bli medlem av MA-Ungdom, gå inn på www.ma-ungdom.no og registrer nytt medlem. Husk å få med ditt navn og medlemsnummer så vi vet hvem som har vervet!

Lykke til!

Hei alle sammen

LEDER

Det er vår med sol og varmere dager. Det kribler i oss for å komme i gang med aktiviteter som hører til i den lyse årstiden. For MA-Ungdom vil det blant annet si trialweekend og festivaler.

I år blir det ikke sommerleir, men det blir det i 2009. Da blir det også kongress. Vi i styret har allerede begynt å tenke på disse to arrangementene. Alle gode forslag om tid, sted og innhold sender dere til Veslemøy. Det er nemlig et samarbeid mellom dere rundt i klubbene og oss i forbundsstyret som skal bringe MA-Ungdom videre fremover.

MA-Ungdom sliter med økonomi og medlemstall. Vi må jobbe hardt med å skaffe flere medlemmer; en viktig oppgave for dere rundt omkring i landet. Der det er klubber, bør alle være medlemmer. Der det ikke er aktive klubber, bør dere prøve å få liv i arbeidet igjen. Og der det ikke er noe ungdomsaktivitet, så vil vi håpe at det kan dannes nye klubber. Vi hjelper dere gjerne.

Det MA-Ungdom står for, er så viktig: Rusfri livsstil, trygg trafikk, positive holdninger til verden omkring. Vi har – og tar – ansvar for oss selv sammen med venner og kjente.

Forbundsstyret er i arbeid og Veslemøy holder orden på kontoret. Det er nok å gjøre, men vi har tid til dere også. Vi kommer gjerne på besøk. Bare ta kontakt med Veslemøy eller meg. Ja, hvem er jeg? Da Per Igland gikk ut av styret, ble jeg bedt om å fungere som leder fram til neste kongress. Jeg heter Brit Fjell og bor på Sotra. Jeg er nestleder i "MA-voksen", så kontakten holdes oppe.

Jeg ønsker alle en fin vår og sommer. Vær klar i hva du står for og vis hvem du er!

Glad hilsen fra Brit

Death Trip:

INTERNFINALE I LØRENSKOG

Plakat og folder med et enkelt og lettoppfattelig budskap.

Av Bjarne Eikefjord

5. mars var det internfinale for årets Death Trip-deltakere ved Lørenskog Videregående skole. Juryen fikk en vanskelig oppgave, for elevene hadde vært både kreative og dyktige.

Arbeidsgruppene ved Lørenskog videregående skole hadde valgt ulike innfallsvinkler til utfordringen om å lage det beste oppsettet i forhold til forebyggende arbeide overfor ungdom, alkohol og trafikk. Fra en enkelt og velformet folder til filmatisering. Det manglet i hvert fall ikke på kreativitet og dyktighet, konstaterte den interne juryen som fikk nok å gjøre.

Disse jentene hadde laget tablå og en film.

Denne gruppa hadde valgt en intellektuell tilnærming hvor fornuft og rasjonalitet hos den enkelte ble utfordret.

Hektisk forberedelse med å få opp tablå og teknikk.

Billedtablå og plakat med historiefortelling rundt trafikkulykker.

Handling og konsekvenser var tema for billedcollage og film i denne gruppa.

Ingen kan skru klokka tilbake når katastrofen er skjedd, var hovedbudskapet til denne gruppa, som også brakte klar melding på T-skjorte.

Vellykket årsmøte i Lillesand og Birkenes MA

Hele 32 MA-entusiaster var samlet til årsmøte på MA-senteret i Lillesand fredag 1. februar.

Av Helge Birkedal

Lillesand og Birkenes MA hadde et svært aktivt år i 2007: 67 saker ble behandlet og vi har ved flere anledninger fremmet forslag overfor kommuner og Statens Vegvesen, som kan gjøre trafikksikkerheten bedre, sikrere og mer "komfortabel". Avdelingen har arrangert flere trafikkløp, som har tiltrukket seg sjåfører også utenfor distriktet. Vi står også for olabilløpet under den store markedsdagen på Birkeland.

Torleif Kvifte ble gjenvalgt til leder. Med seg i styret får han Nils O. Birkeland, Åge Mathiassen, Johan Helling og Helge Birkedal. Til å ha ansvaret for den viktige oppgaven med trafikkløpene ble Bjarne Eikeland og Åge Mathiassen valgt. Det ble utdelt flere utmerkelser under årsmøtet. For medlemskap i 20 år; Olav N. Birkeland og Einar Uldal, medlemskap i 30 år; Nils O. Birkeland, og Liv Flå, medlemskap i 40 år; Helge Birkedal.

På årsmøtet fremførte pastor Rolf Eklund tankevekkende ord for dagen. Det var også besøk av lensmann Ole Gustav Henriksen. Han tok på fargerik måte for seg noe av utviklingen i lensmannsetaten fra starten på 1200-tallet og frem til i dag. Lensmannen avsluttet med dagens situasjon og utfordringer, ikke minst hva de mange omlegginger i etaten betyr.

Skattefrie gaver

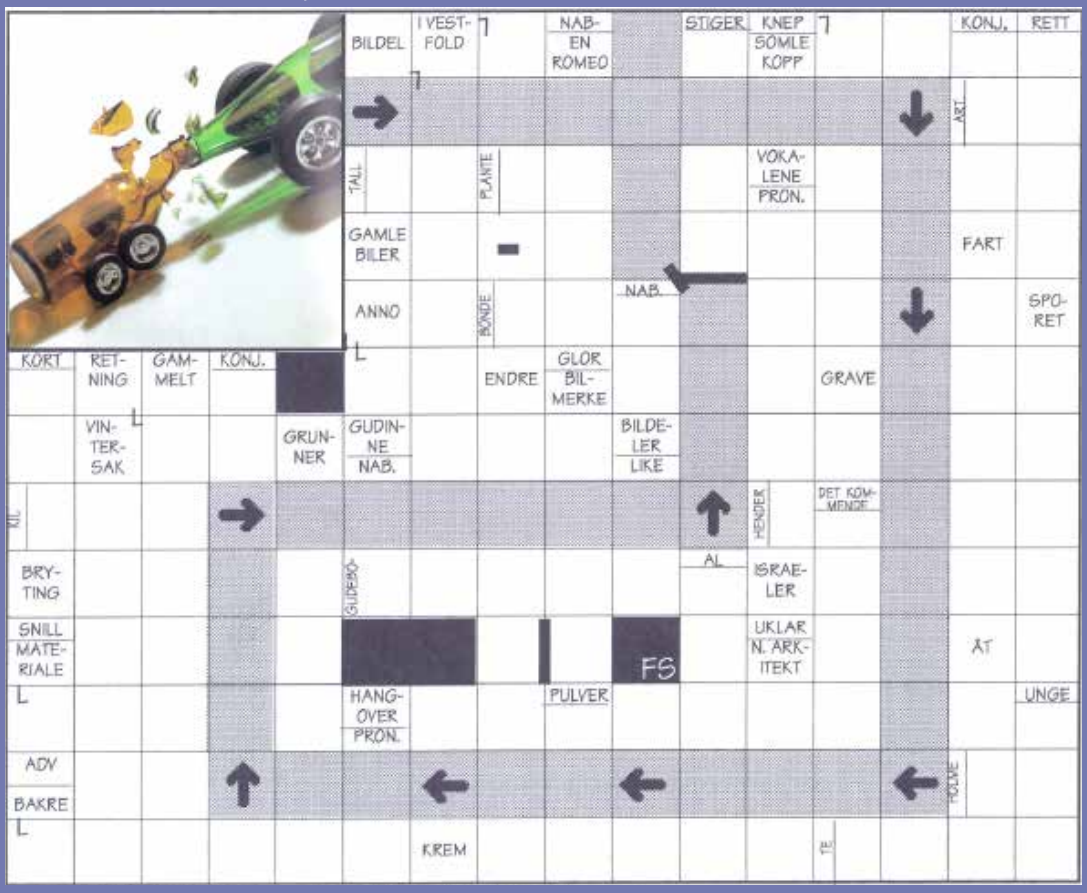
MA er godkjent som en organisasjon som kan motta gaver, der giveren har rett til skattefradrag for gaven. Dermed gis en fordel til dem som ønsker å bidra med støtte til MA.

Forutsetningen er at gavebeløpet må være på minst 500 kroner for at giver kan få skattefradrag. Den øvre grense for fradrag er 12 000 kroner. For eventuelt overskytende beløp gis ikke skattefradrag. Gaver skal ifølge loven gå til MAs prosjekter og satsning på trafikksikkerhetsarbeid.

For at giveren skal kunne trekke fra på skatten, må MA ha navn og adresse, samt giverens fødselsnummer (11 siffer) dersom det er en person, eller giverens organisasjonsnummer dersom det er et foretak.

Henvendelser og spørsmål om skattefrie gaver kan rettes til: Ole E. Veimodet, telefon 22 95 69 57 eller e-postadressen ma@ma-norge.no.

MA-kryssord 2-2008



Vi trekker ut tre vinnere med riktige løsninger, som hver får tilsendt 4 lodd i MAs landslotteri.

Vinnere av MA-kryssord nr. 6–2007:

Olav Småbrekke, Tørvikbygd
Randi Unstad, Sarpsborg
Jan Veiby, Horten

Vi gratulerer!

Og her er løsningen:

Navn: Adresse:

Løsningen sendes Motorføreren, Pb. 80 Alnabru, 0614 Oslo

Frist: 30. juni 2008

Årsmøte i Ytre Namdal

Så mange som halvparten av alle medlemmene i Ytre Namdal avdeling deltok på årsmøtet 1. mars. Møtet var preget av mye godt humør hos deltakerne, men også av konkrete drøftinger omkring det som hadde skjedd i avdelinga og det som skal skje i året som er begynt!

Av Odd-Harald Bjørnøy

Styremedlemmene på bildet (fra venstre): Ole Olsen, Odd Eidshaug, Andor Finnestrand, Knut Lænn og varamedlem Kjellaug Eidshaug. Styremedlem Inger Sørаunet og varamedlem Sigrun Sæther var ikke tilstede da bildet ble tatt. Foto: Odd-Harald Bjørnøy.

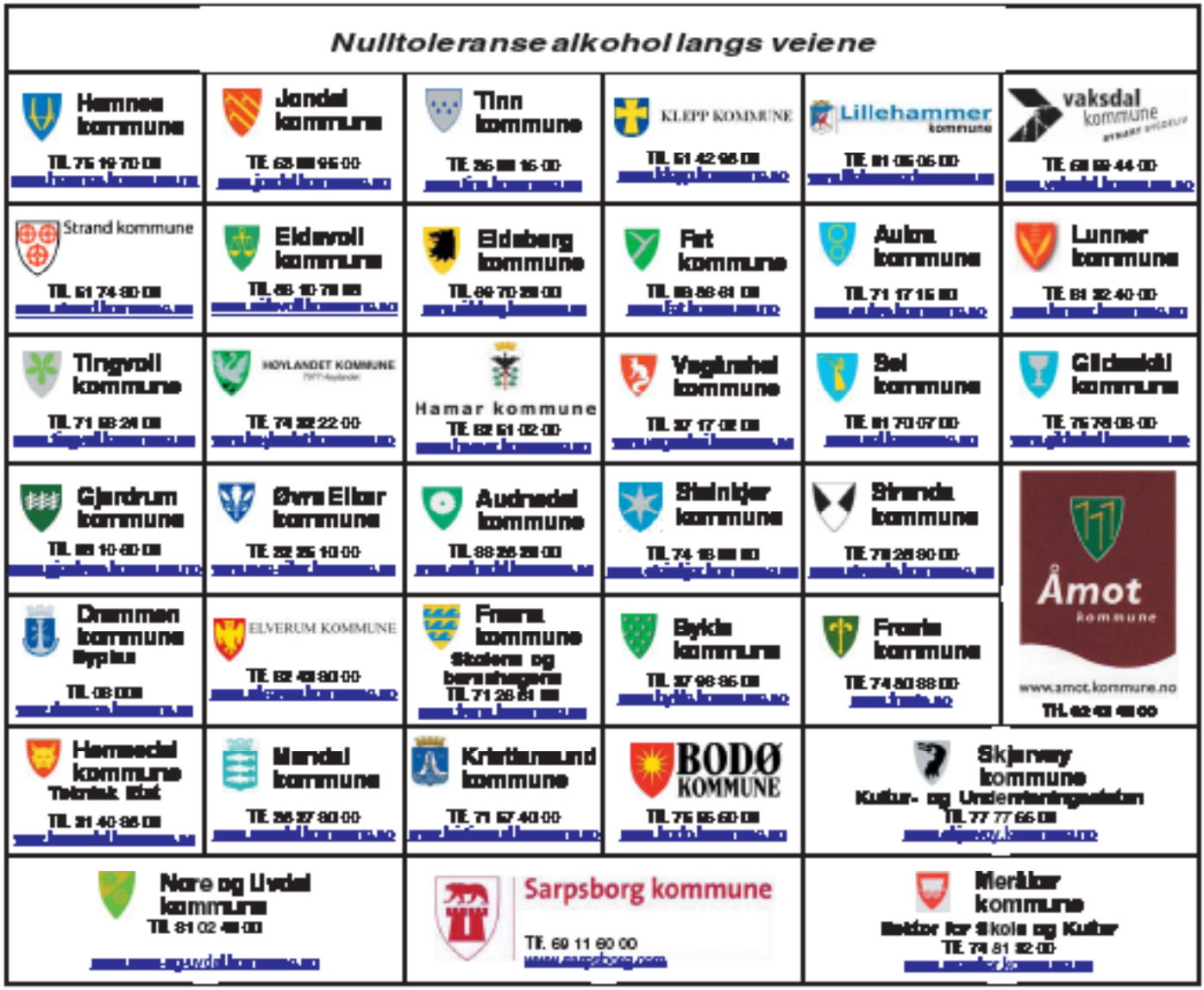
Trygve B. Holm ønsket avløsning som leder for en aktiv avdeling, som i året som gikk deltok i bl.a. Kulturkveld, "Stortrafikkontroll", Fylkesfinalen i mesterskapet i presisjonssykling for skolebarn og var den nordligste avdelingen som demonstrerte alkolåsbilen i 2007. Knut Lænn tok over som leder og hadde ambisjoner for avdelingen både i forhold til å gjøre MA mer synlig lokalt og for hva som kunne gjøres. I en avdeling, der halvparten av medlemmene stiller opp på årsmøtet, skulle noe av forutsetningene for å få til mye bra være tilstede!

Lokalavisen i Trysil

Motorføreren er så visst ikke det eneste bladet MA har å vise til. MA i Trysil er et godt eksempel på en av de aktive avdelingene som utgir sin egen, lokale publikasjon.

Bladet er inne i sin 16 årgang! I våres kom det første nummeret av de fire utgivelsene som er planlagt i 2008. Det har et omfang på hele 16 sider med stoff som spenner fra en omfangsrik artikkel om trafikksikkerhet til årsmøtereferat og konkurranser. Det er litt av en jobb som gjøres. Til og med annonser har redaktør Aud Ingrid Pedersen klart å skaffe.

- Bladet sendes ut til medlemmene i Trysil, samt noen andre i Hedmark som har oppdaget det, kan hun fortelle.



Liberale holdninger til promillekjøring

Nesten én av ti nordmenn synes bilkjøring med lav, men ulovlig promille, kan godtas. Det viser en spørreundersøkelse Av-og-til (tidligere Alkokutt) har fått gjennomført.

En av åtte menn (12,9 %) synes promillekjøring er greit, mens én av 16 kvinner (6,4 %) er enig i at dette er akseptabelt. Dobbelt så mange menn (13 %) enn kvinner (6 %) synes promillekjøring er greit.

Fare for liberalisering

13 % av de spurte i Oslo synes bilkjøring med lav, men ulovlig promille er greit. Folk på Vestlandet ligger i motsatt ende. Her synes 8 % at slik bilkjøring er akseptabelt. 17 % av befolkningen 15-24 år synes det er akseptabelt å kjøre med lav, men ulovlig promille.

- Det alvorlige med at så mange kan godta lav promillekjøring er faren for å liberalisere holdningene til promillekjøring. Da kan vi fort komme i en situasjon hvor vi tester grensene for 0,2 promille. Mange vil nok undervurdere sin egen tåleevne i forhold til alkohol, sier daglig leder Trine Stensen Lunde i Av-og-til.

Holdninger til promillekjøring

Noen hovedtall fra spørreundersøkelsen gjennomført for Av-og-til av selskapet Synovate, viser at en andel av befolkningen tilsvarende 362 000 nordmenn (nesten 10 % av befolkningen) oppgir at bilkjøring med lav, men ulovlig promille kan godtas helt eller godtas under tvil.

Øvrig hovedkonklusjoner:

- 78 000 (2 % av hele befolkningen) mener at man kan godta bilkjøring med lav, men ulovlig promille.
- Menn er mer liberale i sine holdninger til dette enn kvinner.
- Det er mest toleranse for promillekjøring i aldersgruppen 15-24 år.
- Befolkningen i Oslo har mer liberale holdninger til kjøring i alkoholpåvirket tilstand enn landet ellers.
- Det er ingen store forskjeller på utdannelsesnivå eller på hjemmeboende barn i husstanden.

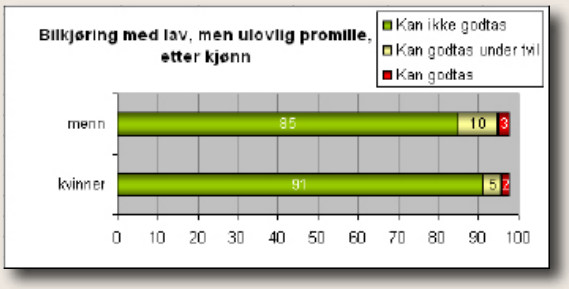
Endret navn og profil

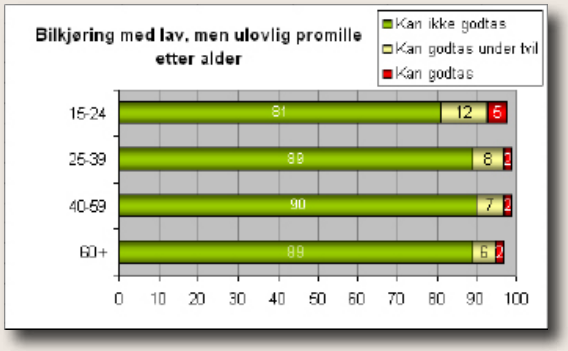
Av-og-til ble fra høsten 2007 navnet på det tidligere AlkoKutt. Etter 20 års levetid skifter kampanjen navn og profil. Av-og-til-kampanjen tar opp arven med å arbeide for alkoholfrie soner.

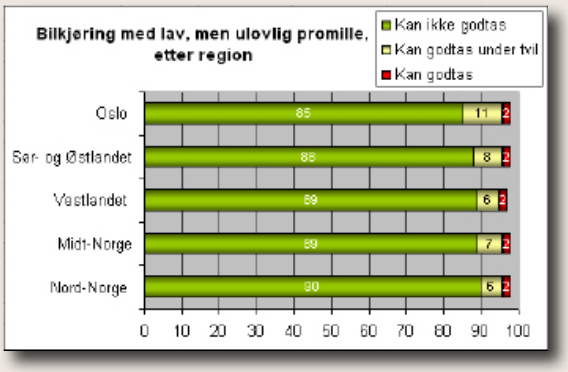
– Dette er et uttrykk som passer bedre i tiden vi nå lever i, slik AlkoKutt gjorde det i sin tid, sier daglig leder Trine Stensen Lunde.

Identiteten til en kampanje eller organisasjon henger mye sammen med navnet. Den bør fungere intuitivt og gi en klar assosiasjon til hva formålet er. AlkoKutt henvendte seg til normalkonsumenten og promoterte alkoholfrie soner, ikke avhold. Navnet AlkoKutt ble likevel ofte oppfattet litt i strengeste laget, det ble en slags knute på tråden i kommunikasjonen med folk, opplyses det fra kampanjen.

- Ved å fornye navnet og renovere profilen har vi modernisert kampanjen slik at den gir et godt utgangspunkt for å bevisstgjøre befolkningen på at noen situasjoner bør være alkoholfrie. Av og til passer det ikke å drikke alkohol, understreker Stensen Lunde.







Nye Nokian Hakka Z – kjølig ytelse

Behold roen, selv i ekstreme situasjoner.
Nokian Hakka Z kombinerer fremragende vågrep, eksakt styrerespons og sikker nedbremsing i høye hastigheter. En rekke tekniske innovasjoner, bl.a. ved bruk av nanoteknologi, gir også eksepsjonell lav rullemotstand og betydelig redusert støynivå. Nye Nokian Hakka Z er sterkere og mer holdbart enn noen gang, og leveres med den unike Hakka-garantien.

Trust the Natives.

www.nokiantyres.com
Importør: Nokian Dekk AS telefon 64847710

MA Campingklubb:

Treff i mai og august

MA Campingklubb inviterer til flere treff denne sesongen. Allerede midt i mai finner pinsetreff et og årsmøtet sted.

Pinsetreff
9. – 12. mai er Sandnes Camping i Mandal samlingsstedet for pinsetreffet. Campingplassen ligger ca 3 km. nord for Mandal sentrum på østsiden av Mandalselva ved riksvei 455. Påmelding skjer ved henvendelse til Svein Skaregrøm tlf. 37 04 17 63 eller 952 12 460, eller til Gunleiv Engedal tlf. 51 67 40 05/ mobil 957 66 720.

Pris for bobil og camping-vogn: 150,- inkl. strøm. Dersom noen ønsker å bestille en av de få hyttene som kan leies, må det skje direkte til campingplassen på tlf. 38 26 51 51. Mer informasjon finnes på campingplassens nettsider: www.sandnescamping.com

Augusttreff
I august legges det opp til et campingtreff 8. – 10. august på Bakkaåno camping i Sokndal. Bakkaåno Camping ligger i Sokndal kommune, omtrent 4 km fra sentrum av Hauge i Dalane, og 6,5 km fra Sogndalsstrand langs flat vei.

En spesiell attraksjon er Strandaspelet i Sogndalsstrand lørdag kl. 23.00. Billetter bestilles av den enkelte når disse legges ut for salg.Sespeletsinternetsidewww.strandaspelet.no. Påmelding til Gunleiv Engedal tlf. 51 67 40 05 eller 957 66 720. Campingplassens internettside er www.bakkaanocamping.no

TOLLPOST GLOBE
Kloppen LAMELLTRE as
Eidsvoll Auto
interoptik
Yamaha Motor Scandinavia AB
The Chimney Pot Oslo AS
Nettbuss Trøndelag AS
Annas TRAFIKKSKOLE
Saharias Nesheim a.s
BygdePosten
Klæbu Sparebank
Tele Trading A/S
AVIS BILUTLEIE
Autosalg A/S
Redningsselskapet
ANONYM STØTTE
NFI
Hedmark Transportarbeiderforening
Senkrum Bygg AS
Moss Taxi AS
Nordland fylkeskommune trafikksikkerhetsutvalget
ågen TRAFIKKSKOLE
HL Lunde Autoverksted
Inderøy Taxi
Din lokale teststasjon
Bjarne Rødseth A/S
6416 MOLDE
Tlf. 71 25 94 00
Førde Bilservice AS
6800 FØRDE
Tlf. 57 83 07 00 - Fax. 57 83 07 01
Jølster Bil AS
6841 SKEI I JØLSTER
Tlf. 57 72 68 90 - Fax. 57 72 70 77
Mariendal Bil og Landbruksverksted
2360 RUDSHØGDA
Tlf. 62 36 41 35 - Fax. 62 36 42 30
Tau Auto AS
4120 TAU
Tlf. 51 74 65 90 - Fax. 51 74 63 58
Fast Buss
HORDALAND FYLKESKOMMUNE
Transportbedriftenes Landsforening
avd Trøndelag
Taxi Hedmark