

motor *føreren*



Nr. 2 - 2026

Bak NRK-suksess:

Brit sjarmerer tv-seerne ut på veien

SIDE 16

Intervjuet: Liv Marie Bendheim
– **Vi må snakke til følelsene**

SIDE 20

Nasjonal tiltaksplan:
Antall drepte og skadde skal halveres

SIDE 4

Motorsenteret Heidal AS

Ysterivegen 5
2676 HEIDAL
Tlf. 61 23 34 00



Trondheimsvegen 266
2070 RÅHOLT
Tlf. 995 31 911

Helgeland Bilberging AS

Ytterøra 21
8656 MOSJØEN
Tlf. 913 11 663



Tlf. 47 63 83 65
Egil Hålands vei 14B
3055 KROKSTADELVA

AKTIVA

Sjøgata 5
9300 FINNSNES
Tlf. 77 84 10 80

SOS Biloppretting AS

Myrvangveien 6
2040 KLØFTA
Tlf. 63 98 04 90

Powertech AS

Gråterudveien 5
3036 DRAMMEN
Tlf. 995 76 937

Stein Hesthagen Transport AS

Ødegårdstoppen 9
2390 MOELV
Tlf. 906 71 095

Asplund Transport AS

Eidsbotnvegen 49
7603 LEVANGER
Tlf. 950 33 472



www.bryn-brynseng.no - Telefon: 22 65 54 45
Østensjøveien 39A | 0667 OSLO

Karasjok Bilberging AS

Finandsveien
9731 KARASJOK
Tlf. 78 46 63 11

**Nyhus Transport AS**

Roaveien 6
3534 SOKNA
Tlf. 414 56 705

Fineide Transport AS

Nordsjøvegen 27
8642 FINNEIDFJORD
Tlf. 75 19 51 45



post@saferoad.no

0 60 80

saferoad.no

Bilpleiesenteret AS

Gigstads Vei 11
3511 HØNEFOSS
Tlf. 32 12 67 80

MAFO AS

Øverbysvegen 926
2656 FOLLEBU
Tlf. 404 02 119

Maskin & Asfalt AS

Gamle Ravei 222
3270 LARVIK
Tlf. 959 44 850

Tuven Billakking AS

Semsvegen 37
3676 NOTODDEN
Tlf. 35 01 17 30



Anders Woie - 90768447



Slagenveien 32
3117 TØNSBERG
Tlf. 33 38 00 00

Hammerfest Taxihus AS

Storgata 2
9600 HAMMERFEST
Tlf. 78 41 12 34

Sole AS

Soleveien 115
3359 EGGEDAL
Tlf. 32 71 17 00

Ola Flateland transport AS

Ytre Lauvrak 330
4830 HYNNEKLEIV
Tlf. 957 32 118

**Kapro AS**

Fitnodatgeaidnu 66
9730 KARASJOK
Tlf. 78 46 61 11

Servicehallen Dombås AS

Gudbrandsdalsvegen 2569
2660 DOMBÅS
Tlf. 61 24 20 00

Ronny Tangeland Transport

Folkestadhøgda 1
1592 VALER I ØSTFOLD
Tlf. 928 99 105

Ballangen Sjøfarm AS

Fornes-E6 92
8540 BALLANGEN
Tlf. 76 92 78 89

Brødrene Stigen AS

SKOSENTREPRENØR

Lykkjaveien 4, 1960 Løken
Tlf. 99107435/99460711

Proline Norge AS

Caspar Storms vei 14
0664 OSLO
Tlf. 815 00 898

Lyseng Billakking

Norderhovsveien 23
3512 HØNEFOSS
Tlf. 919 12 220



Skibåsen 1
4636 KRISTIANSAND S
Tlf. 24 03 47 30

Langøen Bilverksted

Bjørumsvn 16
4820 FROLAND
Tlf. 37 03 70 30



Hovlandsvegen 18, 5443 BØMLO
Tlf. 53 42 44 00
napier.no

El Ringen AS

Torsbyveien 1
3370 VIKERSUND
Tlf. 918 07 918

Telemark Dekksenter AS

Moen 17
3946 PORSGRUNN
Tlf. 35 93 35 50



Autorisert regnskapsfører/selskap
Dyrmyrgata 4
3611 KONGSBERG
Tlf. 926 30 300

**Fjeld Tømmertransport AS**

Østmolveien 13
1970 HEMNES
Tlf. 928 55 953

Sjekk Punkt

- Ditt lokale bilverksted

Bø Bil og Karoseri AS

Rotebergvegen 11
3802 BØ I TELEMARK
Tlf. 35 95 23 30



Telefon heile døgnet:
57 68 14 77

Kjell Granli | Hans Magne Kvåle
Hege Urnes | Ingar Husum
Stedjevegen 37
6856 Sogndal



NORGE

Biosirk Norge AS
Smiuhagan 25
2323 INGERBERG
Tlf. 917 71 400



Olav Ingstadsvei 12
1351 RUD
Tlf. 67 17 19 30

Kåre Ekrene Trafikkskole AS

Ludolf Eides gate 6
5525 HAUGESUND
Tlf. 52 71 75 66

Velkommen til Norges beste Bobil forhandler

www.solabobil.no

SOLA BOBIL

06000



www.vikingredning.no

Norefjell Hytteservice

Skinnestoppen 9
3535 KRØDEREN
Tlf. 901 47 300



- Over 100 års erfaring med transport
- Tilstede i hele Norge og Sverige
- Besøk oss på: www.litra.no





Innhold nr 2-2026

- 3** MA-hjørnet
- 4** Nasjonal tiltaksplan
- 6** Våre bidrag de neste årene
- 8** Selvkjørende biler snart tillatt
- 10** Til hjelp eller en distraksjon?
- 12** Slik unngår du turist-fellene
- 16** Brit med suksess på NRK
- 18** Krasj-tester fremtidens biler
- 20** Intervjuet: Liv Marie Bendheim
- 24** Bilomtale: BMW iX3
- 30** Landsmøtene - et tilbakeblikk
- 32** MA-medlem
- 38** Ung i trafikken
- 42** Kryssord

MA-hjørnet



Anders Skavdal Havdal
generalsekretær

Stø kurs mot 2030

En ny nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei (2026-2029) er nå lagt frem. Den peker ut kursen for arbeidet de neste årene og markerer samtidig noe mer.

Dette er den siste tiltaksplanen før etappemålet i 2030 skal være nådd. Målet sier at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i trafikken.

Det betyr at vi ikke lenger har tid til å prøve og feile. De neste årene må tiltakene virke.

For oss i MA - Rusfri Trafikk er ikke planen bare et styringsdokument. Den er en forpliktelse.

Gjennom planen har vi fått konkrete oppgaver vi skal gjennomføre i årene frem mot 2029. Dette omfatter jevnlig kampanjer, mer fysiske prosjekter, politisk arbeid og sjøpromille.

Vi er stolte av å være en del av planen. Det er en anerkjennelse av arbeidet som er lagt ned over tid, og et tydelig signal om at vi er en brikke man kan regne med i det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet.

Vi vet at ruspåvirket kjøring fortsatt er en av de største risikofaktorene i trafikken. Vi vet at holdninger til rus er i endring. Og vi vet at usikkerhet rundt for eksempel dagen derpå-promille og påvirkning fra andre rusmidler fortsatt er stor.

Samtidig har vi fått nyttig lærdom de siste årene gjennom eksisterende prosjekter. Vi ser hva som virker. Tiltak som møter mennesker der de er. Kunnskap og problemstillinger som oppleves relevant og som man kan relatere til.

De neste årene vil derfor være avgjørende. Ikke bare for oss, men for hele trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Skal vi nå målene for 2030, må innsatsen forsterkes der risikoen er størst. Og vi må tørre å stille krav også til oss selv.

Den nye tiltaksplanen gir oss noen tydelige retningslinjer, men nå er det opp til oss å levere.

I denne utgaven av Motorføreren kan du lese mer om dette arbeidet, samt se hvilke punkter vi og Ung i Trafikken har forpliktet oss til.

Anders

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

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

MEDLEMSSERVICE/ABONNEMENT
Tlf. 22 47 42 00

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

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



**RUSFRI
TRAFIKK**



Ung i trafikken

**motor
føreren**

Slik skal Norge halvere antall drepte og hardt skadde i trafikken



Illustrasjonsbilde

Tallene er brutale: I 2024 ble 665 mennesker drept eller hardt skadd på norske veier. Innen 2030 skal dette tallet være redusert til maksimalt 350, med høyst 50 omkomne.

Av Jøran Ledal

For å lukke dette kritiske gapet er Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2026–2029 lansert – et tverrfaglig krafttak med 200 konkrete tiltak som spenner fra sosialmedisin til datarevolusjon.

Et forpliktende og tverrfaglig krafttak

Nasjonal tiltaksplan er langt mer enn en politisk ønskeliste; den er et operativt og forpliktende styringsrammeverk. Bakgrunnen for det massive dokumentet er et presserende behov for å rekalkibrere det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet.

Til tross for en stadig tryggere bilpark, kreves det en reduksjon i alvorlige ulykker på nær 50 prosent for å nå 2030-målet.

Planen er resultatet av et massivt, nasjonalt samarbeid ledet av Statens vegvesen. Det unike er bredden i aktørbildet:

Politiet, Helse- og omsorgsdepartementet, Utdanningsdirektoratet, samtlige fylkeskommuner og organisasjoner som Trygg Trafikk har vært likeverdige partnere. Inkluderingen av helse- og utdanningssektoren signaliserer en dypere erkjennelse: Trafikksikkerhet er også et spørsmål om folkehelse, kognisjon og læring, ikke bare asfalt og rekkverk.

Planens forpliktende natur ligger i de administrative avtalene. Hver aktør har forpliktet seg til å gjennomføre sine tiltak.

For fylkeskommunene betyr dette at tiltakene vedtas politisk og innarbeides i budsjetter, slik Nordland fylkesting allerede har gjort.

For statlige etater fungerer planen som et styringsdokument de måles på. Mer

inngrepene, som nye aldersgrenser, fungerer som en formell "bestilling" på lov- og forskriftsarbeid som skal gjennomføres i perioden.

Fra infrastruktur til menneske

De 200 tiltakene er strategisk fordelt på 14 innsatsområder, men den røde tråden er et skjerpet fokus på trafikantenes adferd.

Kampen mot farten vil merkes for den jevne bilist. Planen varsler en massiv utrulling av streknings-ATK på 69 nye veistrekninger.

Samtidig endres selve filosofien bak fotobokser: Fra å være reaktivt plassert på ulykkesutsatte steder, åpnes det nå for preventiv utplassering der analyser viser systematisk råkjøring – før den første alvorlige ulykken skjer. I tillegg utredes

Drepte og hardt skadde (2024): 665

Mål (2030): Maksimalt 350

Drepte (2025): 107

Mål (2030): Maksimalt 50

Tallenes tale – gapet mot 2030-målet

Planen er verktøyet som skal lukke det kritiske gapet mellom dagens ulykkestall og de vedtatte målene for 2030.

Drepte (2025): 107 >> Mål (2030): Maksimalt 50

Drepte og hardt skadde (2024): 665 >> Mål (2030): Maksimalt 350

Kilde: Statens vegvesen

Kommunikasjonskollaps: Myndighetene krevde i sin tid at bilenes eCall-systemer skulle bruke 2G-nettet. Når teleoperatørene nå slukker dette nettet, mister inntil 700 000 biler sin automatiske nødansvarfunksjon over natten.



Planens mest kontroversielle forslag

Flere av tiltakene har skapt intens debatt, da de griper direkte inn i etablerte rettigheter og vaner.

Lett MC (A1): Det er foreslått å heve aldersgrensen for å føre lett motorsykkel fra 16 til 18 år, på grunn av den høye ulykkesrisikoen for gruppen.

Elsparkesykkel: Et nasjonalt forbud mot bruk på fortau utredes. I tillegg er det foreslått å heve aldersgrensen fra 12 til 16 år.

eCall-krisen: Når 2G-nettet slukkes, kan opptil 700 000 biler miste det lovpålagte automatiske nødansvarssystemet eCall, som i dag redder liv ved å varsle automatisk ved alvorlige ulykker.

det å senke standardfartsgrensen i tettbygde strøk fra 50 til 30 km/t.

Et paradigmeskifte i rus- og helsepolitikk er blant planens mest nyskapende grep.

En pilotstudie skal prøve ut alkohol som et medisinsk og juridisk alternativ til tap av førerrett for personer med alkoholavhengighet. Filosofien er at inndragning av lappen kan føre til sosial isolasjon og forverre et rusproblem. Ved å tilby alkohol kombinert med helseoppfølging, flyttes fokuset fra ren straff til rehabilitering.

Samtidig rettes innsatsen mot eldre bilførere, ikke bare med repetisjon av trafikkregler, men med et sterkt fokus på kognitiv helse. Oppfriskningskurset "Bilfører 65+" skal inneholde moduler om

tidlige tegn på demens, for å fremme "frivillig selvregulering" – at eldre selv forstår når det er på tide å parkere bilen for godt.

Utfordrer etablerte vaner

Forslaget om å heve aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år er begrunnet med 16-åringers underutviklede impuls kontroll. Et forbud mot elsparkesykler på fortau og heving av aldersgrensen til 16 år er en direkte konsekvens av en dobling i antall skadde på få år.

Kunnskap som fundament

For å sikre langsiktig endring, institusjonaliseres trafiksikkerhet i skolen. Det innføres en obligatorisk "trafiksikkerhetsdag" på ungdomsskolen og VGS, og det satses på å videreutvikle selve

lærerutdanningene for å gi fremtidens lærere bedre kompetanse i trafikkfag.

Samtidig må selve kunnskapsgrunnlaget forbedres. Mange ulykker, spesielt med syklist og elsparkesyklister, registreres kun hos legevakten, ikke hos politiet. Dette skaper store mørketall. Et kritisk tiltak er derfor å smelte sammen data fra helsevesenet og politiet for å få et reelt bilde av ulykkesituasjonen.

Ironisk nok står planen overfor en absurd teknologisk krise. Når 2G-nettet slukkes, vil det lovpålagte nødansvarssystemet eCall slutte å fungere i opptil 700 000 biler. At bilparken nå ribbes for et livreddende system, fremstår som planens største og mest dysfunksjonelle blindsoner.

Slik jobber vi for et tryggere Norge



Både MA - Rusfri trafikk og Ung i trafikken skal spille en viktig rolle i det nasjonale arbeidet med å redusere antall alvorlige ulykker i trafikken. – Vi har valgt å fokusere på fire tiltak som ingen andre jobber med, sier generalsekretær Anders Havdal. Flineboksene (innfelt) bidrar til å redusere kjøring med dagen derpå-promille.

Mens den nasjonale planen staker ut den overordnede kursen, er det den praktiske innsatsen fra frivillige organisasjoner som skaper reell endring.

Av Nils Erik Gyland og Jøran Ledal

MA – Rusfri Trafikk og Ung i Trafikken har fått gjennomslag for til sammen 12 konkrete og forpliktende tiltak i planen, og blir dermed sentrale aktører i kampen for Nullvisjonen.

Med en dystre statistikk som viser at rus var involvert i 29 prosent av dødsulykkene i 2024, er MAs innsats mer kritisk enn noensinne. Organisasjonens fire tiltak er strategisk valgt for å møte utfordringene med nye og målrettede verktøy.

Dagen derpå-promille

Et sentralt fokus er dagen derpå-promille, et undervurdert problem. MA vil gjennomføre årlige kampanjer i sosiale medier knyttet til høytider som påske, sommer og jul. Samtidig arbeides det med utplassering av stasjonære promilletestingsmaskiner på utvalgte hoteller,

slik at flere kan ta et informert valg før de kjører. Kunnskapen om trafikksikre legemidler skal også styrkes.

Dette vil skje gjennom målrettet informasjon med brosjyrer og filmer på TV-skjermer på offentlige legekontorer, der pasientene er mest mottakelige for budskapet.

Det kanskje viktigste gjennomslaget er en nasjonal pilotstudie for alkohol.

Dette representerer et paradigmeskifte – fra rent straffefokus til rehabilitering og helsehjelp. I stedet for automatisk tap av førerrett, som for mange med alkoholavhengighet fører til sosial isolasjon og tap av jobb, kan alkohol i kombinasjon med et helsefaglig opplegg gi en vei tilbake.

Prosjektet, som MA - Rusfri Trafikk har

vært en primær pådriver for, har blitt mer realistisk takket være et nytt EU-direktiv. I tillegg fortsetter det langsiktige arbeidet med å kartlegge holdninger til cannabis og bilkjøring i Norge og Sverige.

Kunnskapen herfra er avgjørende for å kunne utvikle treffsikre tiltak over tid.

– Tiltro til kunnskapen vår

Generalsekretær Anders Havdal understreker at det å være en del av planen er en seier i seg selv.

– Først og fremst er det svært viktig å være en del av Nasjonal tiltaksplan. Det betyr at vi har reell påvirkningskraft på trafikksikkerhetsarbeidet, samtidig som det vitner om at politikerne har tiltro til at vi kan bidra med vår kunnskap, sier han.

Våre 12 forpliktelser i Nasjonal tiltaksplan

MA – Rusfri Trafikk (4 tiltak):

Gjennomføre årlige kampanjer mot dagen derpå-promille.

Øke kunnskapen om trafikkarfarlige legemidler på legekontorer.

Gjennomføre en pilotstudie for alkohol som alternativ til tap av førerrett.

Fortsette holdningsundersøkelsen om cannabis og bilkjøring.

Ung i Trafikken (8 tiltak):

Utvikle e-læringskurs og kampanjer om fart og uoppmerksomhet.

Videreføre det holdningskapende prosjektet DeathTrip.

Kontinuerlig oppdatere e-læringskurset om rus i trafikken.

Påvirke rusen til trygge valg gjennom #EDRUSJÅFØR.

Gjennomføre undervisning med VR-briller (Trafo).

Gi opplæring i trygg elsparkesykkelbruk gjennom El-Egant.

Påvirke til trygg ferdsel på mikromobilitet.

Videreføre og skape nye holdningskampanjer.



Ung i trafikken har gjentatte ganger vist at ungdom kan engasjeres til å tenke på trafiksikkerhet. For eksempel gjennom bruk av moderne VR-teknologi og tankevekkende kampanjer. I Nasjonal tiltaksplan får de ansvar for hele åtte ulike tiltak.

– Vi har valgt å fokusere på fire tiltak som ingen andre jobber med, samtidig som de er gjennomførbare. Nå er det bare å sette i gang arbeidet de neste fire årene.

Åtte veier til en tryggere ungdomstid

For en liten organisasjon er det en enorm prestasjon å få inn hele åtte av planens totalt 200 tiltak. Det viser at ungdom har reell innflytelse på eget sikkerhetsarbeid. Målet er å styrke holdninger, kunnskap og ferdigheter gjennom tiltak som er praktiske, engasjerende og morsomme.

Satsingen er bred. Den inkluderer utvikling av digitale e-læringskurs om fart, rus og uoppmerksomhet, støttet av nasjonale kampanjer i sosiale medier. Samtidig videreføres anerkjente konsepter som

den holdningskapende vandrestillingen DeathTrip - On the road, som viser de brutale konsekvensene av risikabel atferd, og rusreaksjonen #EDRUSJÅFØR, som påvirker rusen til å ta trygge valg i en sårbar tid.

En del av strategien er praktisk læring. Gjennom undervisningsopplegget Trafo-Ung i trafikken brukes VR-briller for å la elever i ungdomsskolen, videregående og selv i Kriminalomsorgen oppleve risiko i trygge omgivelser.

Et annet konkret tiltak er El-Egant, som gir teoretisk og praktisk opplæring i regelverk og trygg ferdsel på elsparkesykkel. I tillegg vil de påvirke ungdom til trygg ferdsel på all mikromobilitet gjennom digitale kampanjer og fysiske arrangementer med testing av promillebriller.

– Vi er stolte over å ha mange tiltak som retter seg direkte mot ungdom over flere år. Å få gode holdninger på riktig kurs tar lang tid, og å være med i tiltaksplanen betyr at vi har en stor sjanse til å påvirke unge til å ta de riktige og trygge valgene, gjennom en rekke aktiviteter, sier prosjekt- og kampanjeansvarlig Lea Tvervåg.

Den samlede innsatsen fra begge organisasjonene er et direkte og nødvendig bidrag til Nullvisjonen. For som Ung i Trafikken selv formulerer det: "Vi har ingen å miste."

En liten revolusjon på fire hjul:

Selvkjørende biler kan s



«Under oppsyn» betyr at bilen kjører, men mennesket må passe på.

Midt i kjørefeltet står en budbil. Uten å nøle legger bilen seg over i motsatt kjørefelt, passerer hindringen og glir mykt tilbake. Sjåføren rører verken ratt eller pedaler.

Av Jøran Ledal

Teslas avanserte selvkjøringsteknologi er ikke lenger science fiction. Den er nå godkjent i Europa, og alt tyder på at den kan være på norske veier allerede til sommeren.

Hva er FSD «Under Oppsyn»?

I årevis har selvkjørende biler vært et løfte for fremtiden. Nå har fremtiden fått en konkret form i Teslas «Full Self-Driving (Supervised)», eller «Under oppsyn» på norsk. Først og fremst er det viktig å presisere hva det ikke er: Dette er ikke en bil du kan sove i. Systemet er klassifisert som «nivå 2», hvilket betyr at du som sjåfør er fullt og helt juridisk ansvarlig til enhver tid. Et kamera under bakspeilet følger med på at du har øynene på veien og er klar til å gripe inn. Men når det er sagt, er systemet i stand til å håndtere de aller fleste trafikksituasjoner selv – fra å svinge i kompliserte

kryss og gjennomføre forbikjøringer på landeveien, til å navigere i tett bytrafikk.

Gjennombruddet i Europa

Nederland ble nylig det første landet i Europa som ga teknologien en formell typegodkjenning, og dermed åpnet døren for resten av kontinentet. For å demonstrere systemet inviterte Tesla europeiske journalister til Amsterdam. Konklusjonen fra Tek.no, som var eneste norske medium til stede, var klar etter kort tid: «Dette fungerer overraskende, nærmest sjokkerende, godt.»

I løpet av en fem til seks timer lang testrunde på nederlandske motorveier, landeveier og i bygatene, måtte sjåføren kun gripe inn tre ganger. Den totale tiden med hendene på rattet ble anslått til under 45 sekunder. Bilen imponerte med å takle komplekse situasjoner med en slående menneskelig eleganse, som

da den ga plass til en moped som snek seg frem i køen.

Kjørestilen beskrives som mer komfortabel enn for sjåfører flest. Den akselererer og bremses konsekvent mykt, svinger forutsigbart, og til glede for andre trafikanter: Den blinker både inn og ut av rundkjøringer. Det er imidlertid verdt å merke seg at testen ble gjennomført på en «solfyllt vårdag med gode forhold», og at resultatet kunne vært annerledes i mørketid med snødrev og sprutregn.

Ikke feilfritt – ennå

Selv om systemet er imponerende, har det fortsatt sine svakheter. Under testen måtte journalisten blant annet trække på gassen da bilen ikke oppfattet et grønt lys, og gripe i rattet da den nølte med et filskifte. Systemet er også svært konservativt når det gjelder fartsgrenser,

nart bli tillatt i Norge



Illustrasjonen viser hvordan Teslas kamerasystem tolker et komplekst bymiljø. Systemet viker elegant for en mopedist (gul boks) ved å legge seg lenger til høyre, en slående menneskelig oppførsel som Tek.no beskrev som «sjokkerende god».

noe som tidvis kan irritere medtrafikanter. Sjåføren kan imidlertid justere dette ved enten å sette en prosentvis overskridelse på skjermen eller aktivere «Contextual Max Speed», som lar bilen vurdere trafikkflyten selv.

Det største forbedringspotensialet ligger likevel i den nye FSD-parkeringsfunksjonen. Under testen brukte bilen fem-seks forsøk på en enkel vinkelrett parkering før teamet ga opp og heller aktiverte den eksisterende «Autopark»-funksjonen, som fungerte mye bedre. Tesla er klare over problemet og sier en forbedring er rett rundt hjørnet.

Intelligens foran sensorer

I motsetning til mange konkurrenter, baserer Tesla seg utelukkende på kameraser – ikke radar eller avanserte lasersensorer (lidar). Filosofien er enkel, forklarer Aaron Born, Teslas prosjektleder for

EU-godkjenningen: «Du og jeg kom oss hit i dag ved å kjøre bil med synet vårt alene. Hvis mennesker kan gjøre det, bør et tilstrekkelig intelligent system også kunne klare det.» Han utdyper at utfordringen ofte ikke er sensorene, men tolkningen av dataene. «Problemet er heller hvordan systemet bruker denne informasjonen. Derfor mener vi at nøkkelen ligger i intelligens.»

Denne tilnærmingen skiller seg fra for eksempel Fords BlueCruise, som er avhengig av høyoppløste kart og kun fungerer på forhåndsgodkjente veistrekninger. Teslas system er i teorien designet for å fungere overalt, begrenset kun av lovverket.

Blikket mot Norge

Så, når kan vi forvente å se denne teknologien på norske veier? Norske myndigheter har så langt vært beskre-

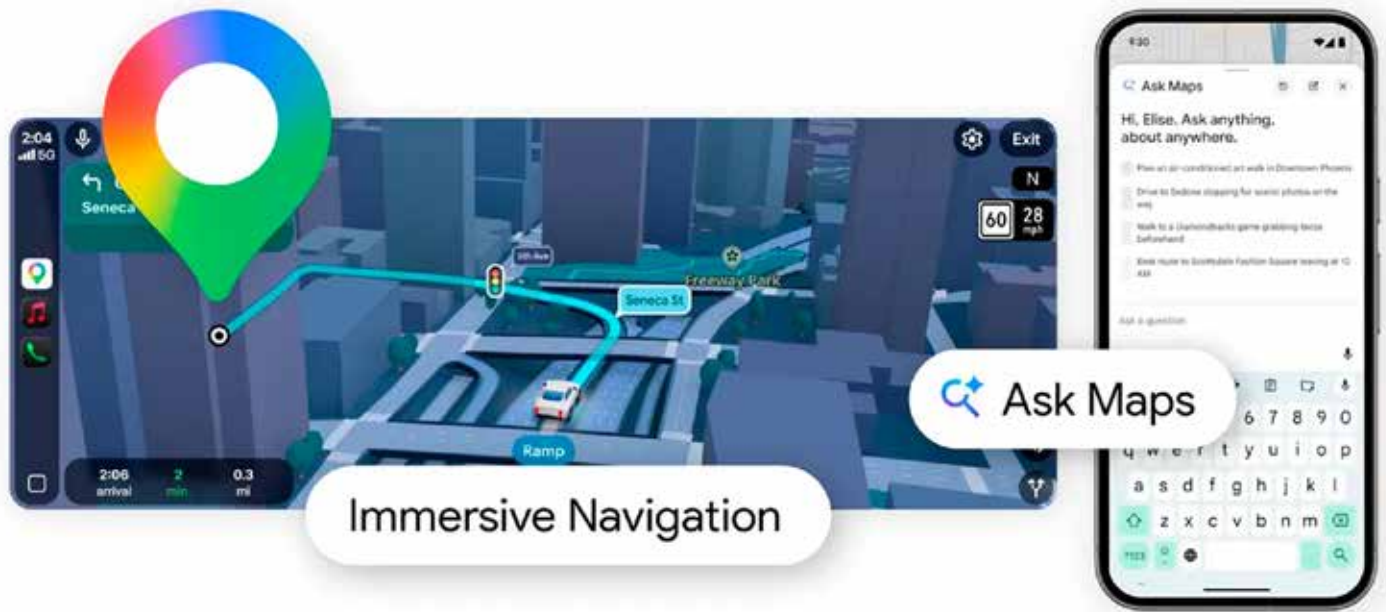
vet som restriktive, men veien videre er nå tett koblet til prosessene i Brussel. Gjennom EØS-avtalen følger Norge EUs tekniske regelverk, og det er her den reelle avgjørelsen vil falle.

Det forventes at EUs tekniske komité behandler saken i løpet av juni eller juli 2026. Med et positivt vedtak derfra, vil Norge etter all sannsynlighet tilpasse seg raskt. Statens vegvesen opererer med en saksbehandlingstid på inntil 5 uker for å implementere en slik felleseuropeisk godkjenning i norske registre. Dermed er målet for en utrulling i Norge satt til sommeren 2026, forutsatt at de byråkratiske prosessene går som planlagt.

Selv om Elon Musk ofte har blitt latterliggjort for sine optimistiske tidslinjer, er det vanskelig å ikke kalle dette «en liten revolusjon».

Google Maps i 3D:

Navigasjonshjelp eller dis



Googles nye 3D-kart lover en revolusjon innen navigasjon, med fotorealistiske bygninger og landemerker som skal gjøre kjøreturen enklere. Teknologien har et enormt potensial for å redusere usikkerhet, men eksperter advarer: Alle de visuelle detaljene kan ha en høy pris og utgjøre en ny og farlig distraksjonsfelle.

Av Jøran Ledal

Google Maps har rullet ut sin største oppdatering på over et tiår: "Immersive Navigation". Borte er de flate, enkle strekene. Nå tegner systemet opp en dynamisk 3D-modell av ruten din, komplett med teksturerte bygninger, broer, tunneler og landemerker.

Ifølge Google er målet å redusere den kognitive belastningen på sjåføren. Ved å skape en digital tvilling av virkeligheten på skjermen, skal man slippe den krevende mentale øvelsen med å oversette et flatt kart til veien foran seg. I komplekse kryss og avkjøringer skal teknologien i teorien fjerne gjetting og øke tryggheten.

Selv norske myndigheter anerkjenner at navigasjonssystemer gir "massive trygghetsgevinster" ved å forhindre at sjåførere kjører seg vill, noe som reduse-

rer farlige bråstopp og risikable snuooperasjoner.

En spesiell fordel for eldre sjåførere

Den nye teknologien kan være spesielt verdifull for eldre bilister. Forskning fra blant annet amerikanske trafikksikkerhetsmyndigheter (NHTSA) viser at eldre sjåførere har en objektivt bedre og mer stabil kjøring når de bruker elektronisk navigasjon med stemmeveiledning, sammenlignet med tradisjonelle papirkart. Forutsetningen er imidlertid at systemet er programmert på forhånd, da selve inntastingen på skjerm er en stor utfordring for de eldste brukerne. Det reduserer tiden de må se bort fra veien. I tillegg viser studier at eldre i større grad bruker fysiske landemerker for å orientere seg. Ved å vise nøyaktige 3D-modeller av bygninger og broer, kan

kartet gjøre det langt enklere å kjenne igjen omgivelsene. Medaljens bakside er at den samme gruppen er mer sårbar for visuell støy, og kan oppleve et detaljert grensesnitt som overveldende.

Hjernens kritiske tidsbuffer

Til tross for de gode intensjonene, advarer forskere mot den økte informasjonsmengden. Kjøring er en visuell oppgave, og hjernens kapasitet er begrenset. Svenske forskere ved VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har utviklet en algoritme som måler førerens oppmerksomhet. Konklusjonen er krystallklar.

– Problemet er at hjernen vår opererer med en streng mental tidsbuffer. Fjerner du blikket fra veien i mer enn to sekunder, er du i praksis å anse som kritisk distraheret, advarer de svenske trafikksik-

straksjonsfelle?



Skjermene har en sentral posisjon i alle nye biler. Forskning viser både fordeler og ulemper med bilnavigasjon. Slik ser interiøret ut i en Volvo XC60.

kerhetsforskerne. Den økte visuelle tettheten i et 3D-kart, med sine animasjoner og detaljer, tvinger frem hyppigere og lengre blikk på skjermen. Hvert blikk tapper den livsviktige bufferen.

Et norsk skjermeparadoks

En undersøkelse fra Trygg Trafikk og Fremtind bekrefter at skjermbruk allerede er en stor utfordring på norske veier. Tallene viser en utbredt og risikabel atferd.

– Våre undersøkelser avdekker en bekymringsfull normalisering av farlig atferd. Hele 71 prosent av norske bilister forteller at de må ta blikket fra veien for å betjene skjermen, og over en tredjedel taster inn reisemål mens de kjører, har Trygg Trafikk uttalt.

Dette skaper et juridisk paradoks. Mens bruk av håndholdt mobil straffes hardt, finnes det ingen spesifikke forbud mot å betjene bilens integrerte skjerm. Likevel er ekspertene klare: Forårsaker uoppmerksomhet på grunn av skjermbruk en ulykke, vil det regnes som et alvorlig brudd på vegtrafikklovens aktsomhetskrav.

Ansvar for sikker bruk hviler på sjåføren. Ekspertene anbefaler en streng

protokoll for å minimere risiko:

Planlegg før du kjører: All tasting av adresser og rutevalg skal skje mens bilen står helt stille.

Vurder å skru av 3D: Opplever du detaljene og animasjonene som forstyrrende, kan du deaktivere "Vis 3D-bygninger" i appens innstillinger. Et enklere kart krever mindre mental prosessering.

Stol på stemmen: Den tryggeste skjermen er den du ikke ser på. Bruk stemmestyring aktivt og la de auditive instruksjonene guide deg. Dette holder blikket ditt på veien.

Rydd opp i varsler: Sørg for at ikke SMS-varsler eller andre pop-ups legger seg over kritisk kjørefeltinformasjon når du trenger det som mest.

Den nye 3D-teknologien har potensial til å gjøre navigasjon enklere, men bare hvis den brukes med disiplin og bevissthet. Inntil videre er den beste strategien å la øynene overvåke trafikken og ørene lytte til ruteveiledningen.

Smartere og tryggere

En detaljert 3D-skjerm er ikke alltid den tryggeste løsningen.

Heldigvis har Google bygget inn spesifikke funksjoner som lar deg redusere den visuelle støyen og fjerne farlige forstyrrelser. Noen minutter på å sette opp dette før du kjører kan utgjøre en stor forskjell.

«Navigering med et øyekast»

For deg som bruker mobilen i en holder, finnes funksjonen «Glanceable Directions». Ved å slå på denne (under Innstillinger > Navigasjon), viser Google Maps kun den mest essensielle informasjonen – som neste sving og ankomsttid – direkte på telefonens låseskjerm. Dette erstatter det komplekse 3D-kartet med et minimalistisk og kontrastfylt design. Målet er å tilrettelegge for lynraske blikk som lar øynene dine returnere til veien umiddelbart, godt innenfor den kritiske tosekundersgrensen.

Ta kontroll over varsler

Et av de mest kritiske problemene med moderne systemer som Android Auto og Apple CarPlay er at varsler kan blokkere livsviktig informasjon. En SMS eller et varsel om ny ankomsttid kan legge seg rett over pilene som viser hvilket kjørefelt du skal velge. Dette kan tvinge deg til å trykke på skjermen i et uoversiktlig kryss. Gå inn i telefonens systeminnstillinger for varsler og deaktiver "bannere" eller "pop-ups" for andre apper mens du kjører. En ryddig skjerm uten uventede forstyrrelser er en tryggere skjerm.

Slik kan du unngå køene på de no



Atlantehavsvegen utenfor Kristiansund. Ingeniør-verket er kalt «vegen i havet», og er kjent som verdens vakreste bilreise. Mye trafikk langs veien i høysesongen. Foto: Harald Christian Eiken, Statens vegvesen.

Uroligheter i verden, en svak krone og et trygt hjemland. Alt peker mot at bilferie i Norge blir en vinner også sommeren 2026. Vi har spurt ekspertene hvor du bør legge turen for de beste opplevelsene – uten å stange i kø.

Av Jøran Ledal

Norge har 18 Nasjonale turistveger som snor seg gjennom noe av det vakreste og mest dramatiske landskapet vi har å by på. Hvert år tiltrekker disse strekningene seg hundretusenvise av besøkende, både norske og utenlandske.

Trine Kanter Zerwekh, seniorrådgiver for reiseliv og profilering i Statens vegvesen, merker godt at Norge er et ettertraktet reisemål om dagen.

– Mange utlendinger trekker mot Norge, da vi har mange spennende

veier i flott natur, og mange er blitt obs på at vi også har flott arkitektur langs turistveiene. Norge anses også som et trygt ferieland i en urolig tid, vi har et behagelig klima og gunstige valutakurser, forklarer hun.

Dette betyr imidlertid at du slett ikke er alene om du legger turen til de mest kjente destinasjonene i juli.

Unngå turistmagnetene i fellesferien

Lofoten, Geiranger-Trollstigen og Atlanterhavsvegen, sammen med utkikk-

spunkt som Stegastein, er blant de mest besøkte strekningene. Vil du unngå den verste trengselen, har Zerwekh en klar oppfordring til leserne av Motorføreren:

– Besøk gjerne disse stedene utenom høysesongen, da det ofte er trangt om plassen. Vi anbefaler heller å oppsøke noen av de andre, litt mindre besøkte turistveiene, som også har mye flott å tilby i sommer.

Som alternativer trekker hun frem Gaularfjellet, som hun beskriver som en

Norske turistveiene i sommer

Nye stoppesteder langs veien

Selv om Statens vegvesen ikke rekker å klippe snoren for noen helt nye anlegg før årets sommersesong, er det flere ferske attraksjoner og rasteplasser som åpnet i 2025, og som mange nordmenn ennå ikke har rukket å oppleve:

Hardangervidda: Ørteren og Vardestopp (nye rasteplasser) og Måbø bru (ny rasteplass med gjenbruk av stein).

Lofoten: Hauklandstranda besøkssenter (kafé og parkering).

Varanger: Hamningberg (rasteplass med toalett).

Ryfylke: Juvo (rasteplass og utsiktspunkt).

Vegvesenet melder at de har mye på gang, noen åpner til høsten, og flere nye store prosjekter er under oppstart for å stå klare i 2027.



Steilneset i Vardø, Louise Bourgeois' kunstverk til minne om de 91 som ble drept for trolldomsvirksomhet. Foto: Jarle Wæhler, Statens vegvesen



NY STOPP: Tåke og trolsk stemning på Juvo rasteplass i Ryfylke. Rasteplassen med utsiktspunkt ligger i tilknytning til et stykke historisk vei som er bygget ved Kvelven tunnel langs fjellsiden i Brattlandsdalen. Foto: Frid-Jorunn Stabell, Statens vegvesen

«skjult perle». Ønsker du en kortere tur lett tilgjengelig fra Østlandet, er Rondane et glimrende valg. Er du i sørvest, byr Ryfylke på en svært variert strekning med spennende arkitektur.

– Og kjører du i nord, er Andøya eksotisk. Havøysund har også god plass til flere besøkende, og denne veien er et veldig godt alternativ til Nordkapp, tipser seniorrådgiveren.

Kjør trygt – og ta deg god tid

For Motorførerens lesere er sikkerhet på

veien alltid i høysetet. Kjøring på smale, svingete vestlands- og nordnorske veier krever en annen årvåkenhet enn på strake europaveier. Møtende bobiler, turister som bråstopper for å ta bilder, og uoversiktlige svinger krever tålmodighet.

– Husk å beregne god tid når du kjører på norske veier. Det er ofte smalt og svingete og mye møtende trafikk. Trafikken går gjerne sakte, samtidig som det er mye å oppleve underveis, minner Zerwekh om.



Trine Kanter Zerwekh er seniorrådgiver for reiseliv og profilering i Statens vegvesen.

Hun kommer også med en liten påminnelse til de mange som ferierer med bobil, campingvogn eller «campervan» i sommer:

– Vi oppfordrer disse til å benytte tilrettelagte camping- eller bobiloppstillingsplasser. Rasteplassene langs veien er beregnet på korte stopp og hvile, ikke på overnatting.

Du finner mer info om Nasjonale turistveger på nasjoaleturistveger.no.



Eventyrlig utsikt mot Rondane og Atnsjøen fra Sohlbergplassen utsiktsplass på Nasjonal turistveg Rondane. Foto: Frid-Jorunn Stabell

Finn smarte rutekombinasjoner

Har du satt av en uke eller to til bilferie, anbefaler Trine Kanter Zerwekh å koble sammen flere Nasjonale turistveger til en lengre rundreise.



Selvika, Nasjonal turistveg Havøysund. Foto: Harald Christian Eiken, Statens vegvesen

Her er hennes beste turforslag for sommeren:

I nord: Andøya og Senja er en nydelig kombinasjon om sommeren. Da går det sommerferge mellom Andenes og Gryllefjord som binder de to veiene sammen.

På Vestlandet: Kombiner gjerne Sognefjellet med enten Gaularfjellet eller Aurlandsfjellet. Et annet flott alternativ er Sognefjellet kombinert med Valdresflye.

Møre og Romsdal: Geiranger-Trollstigen henger naturlig sammen med Atlanterhavsvegen, eller som et alternativ; Gamle Strynefjellsvegen, men styr gjerne utenom juli og begynnelsen av august.

I sørvest: En kjøretur gjennom Ryfylke lar seg veldig fint kombinere med Nasjonal turistveg Jæren.



Torghatten ruver som en spesiell attraksjon langs Helgelandskysten. Hit kommer turister fra hele verden for å oppleve det spektakulære hullet i fjellet. Nytt servicebygg, parkeringsplass, turstier og sherpa-trapper ved Torghatten.
Foto: Frid-Jorunn Stabell



Vakker foss i Helgedalselvi like nedenfor Turtagrø. Nasjonal turistveg Sognefjellet.
Foto: Jarle Wæhler / Statens vegvesen

5 kjappe tips før avreise

- 1. For elbilisten:** Norge er stort sett godt utbygd for elbil, men sjekk lademulighetene i forkant. Ekspertens råd: «Lad når du kan, ikke når du må.» Og sørg for å ha nok strøm før fjelloverganger.
- 2. For campingturisten:** Sett deg inn i Campingvettreglene, 10 nyttige regler.
- 3. Last ned trafikk-appen:** Bruk appen «Vegvesen trafikk». Her kan du sjekke kjøreforhold på webkameraer, få status på fjelloverganger, finne rasteplasser og se værutsatte og stengte veier m.m.
- 4. Book i tide:** Det kan fort bli fullt på populære overnattingssteder. Planlegg reisen og book overnatting i god tid.
- 5. Dagstur eller langtur?** Starter du fra Østlandet, er Valdresflye og Rondane perfekte for en lang dagstur. Skal du derimot kjøre Helgelandskysten, må du beregne minst en uke for å få med deg alt.



Populær attraksjon, den store utsiktsplattformen ved Trollstigen byr på enestående utsikt og lett og trygg tilgjengelighet. Foto: Roger Ellingsen / Statens vegvesen



Utsikten, Nasjonal turistveg Gaularfjellet. Foto: Trine Kanter Zerwekh/Statens vegvesen

Med en smittende entusiasme og ufiltrert glede har programleder Brit Polden (45) blitt den nye, sjarmerende reiselederen for hele Norge. I NRK-suksessen «Nasjonale turistveger» inspirerer hun tusenvis til å velge bilferie i eget land.



Sjarmerer tv-seerne ut på biltur

Av Jøran Ledal

– Responsen har vært helt enorm. Det er fryktelig mange som sier at nå skal de på Norgesferie. Det er jo den beste tilbakemeldingen vi kan få, sier Brit Polden.

Sammen med fotograf og idéhaver Tor Sivertstøl utgjør hun et team på kun to personer. Serien som er bygget rundt Norges nasjonale turistveier, har blitt en seersuksess. Mye takket være Brits entusiastiske og ekte formidlingsevne i kombinasjon med de fantastiske bildene som er fanget gjennom kameralinsene til Sivertstøl.

Helt uten manus

– Mine barn sa det best: 'Det er så artig mamma, for du er akkurat lik som du er til vanlig'. Jeg har ikke noe manus, og reaksjonene du ser er ikke faket. Gleden kommer rett fra hjertet, forteller hun.

Veien til programlederjobben var alt annet enn planlagt. Som barn drømte hun om å bli programleder i «Midt i smørøyet», men fikk høre hjemme at «det der er en annen verden» for ei jente fra Raudsand på Nordmøre. Drømmen ble lagt på is, men skjebnen ville det annerledes.

I 2019, under et frilansoppdrag, møtte hun fotograf Tor Sivertstøl. Han ble imponert over hvor naturlig hun var foran kamera. Da Brit fortalte en historie om hvordan hun som 15-åring i 1995 hadde sneket seg inn på en audition for TV Romsdal, kom sjokket:

– Tor bare så på meg og sa: 'Vet du hvem som filmet deg under den auditionen? Det var jeg!'. Da skjønte vi at ringen var sluttet. Det var nok meningen at vi skulle finne hverandre, ler Brit.

Nesten 30 år senere ringte Tor. Ideen hadde han båret på i nesten 20 år, helt siden han var med på innspillingen av NRK-suksessen «Der ingen skulle tru at nokon kunne bu». Nå hadde han funnet den rette programlederen.

Bilferie for mange i sommer

Med økt uro i verden, er det ventet at mange velger norsk sommerferie. Brit, som selv har elsket å kjøre bil siden hun tok lappen, mener nøkkelen til en vellykket tur ligger i én enkel ting: Tid.

– Jeg husker fortsatt den enorme frihetsfølelsen fra min første kjøretur. Med bil kan du kjøre når du vil, stoppe når du vil og ta de avstikkerne du vil. Det gir en unik nærhet til opplevelsene. Mitt viktigste råd er derfor å ha tid til å utforske underveis, sier hun.



Det er god stemning i bilen når Brit og fotograf Tor tråler norske veier på jakt etter perler som skal friste NRKs seere ut på biltur. – Og mellom slagene hører vi på Pink Floyd, avslører Brit. Alle bilder: Tor Sivertstøl

Hun oppfordrer alle til å svinge av hovedveien og droppe den slaviske planen.

– Bruk gjerne kart for å utforske, men ikke tegn en rød strek som du følger til punkt og prikke. Ha friheten til å stoppe og gå litt bort fra veien, for det er ofte der magien ligger. Planlegg heller kortere dagsetapper. Skal du kjøre en lang strekning som Helgelandskysten, er det bedre å planlegge for ti mil enn førti på én dag. Da har du tid, sier hun.

Hotell, telt eller hengekøye?

Selv om friheten er nøkkelen til en vellykket bilferie, innrømmer Brit at litt planlegging er nødvendig, spesielt på de lengre strekningene.

– På en lang rute som Helgelandskysten må du ha en viss plan for overnatting.

Trikset er å legge inn kortere dagsetapper. Kanskje holder det å kjøre ti mil en dag? Da har du tid til avstikkere og kommer likevel frem til neste stopp i god tid, forklarer hun.

For den ultimate friheten, er det likevel teltlivet som gjelder.

– Det er flott å bo i telt, fastslår programlederen. Hun forteller om en 14-dagers familietur i Lofoten, og beskriver det som en verdifull måte å gi barna en skikkelig «jording i naturen». Og skulle det komme en regnskur, er det bare en bonus. – Finnes det noe koseligere enn lyden av regn på teltduken? Jeg synes det er perfekt, helt fantastisk.

For den som vil reise enda lettere, byr også hengekøya på det Brit kaller «uante muligheter» for å komme tett på naturen.

Brits beste biltur-råd

1. Bruk Nasjonale Turistveger som en skattekasse

Start planleggingen på nettsiden til Nasjonale Turistveger. Les deg opp på de ulike strekningene og finn et område som frister. Dette gir deg et fantastisk utgangspunkt, en slags meny av opplevelser du kan velge fra.

2. Sett av nok tid

Dette er det viktigste rådet: Ikke ha en stram timeplan. Planlegg heller kortere dagsetapper. I stedet for å kjøre 40 mil, prøv med 10. Da har du hele dagen til å stoppe, utforske og være impulsiv uten å stresse. Den unike nærheten til opplevelsene får du først når du senker tempoet.

3. Utforsk avstikkerne

Ikke følg den røde streken på kartet slavisk. Det er ofte på de små, uventede veiene at magien ligger. La nysgjerrigheten lede deg. Noen av de beste minnene skapes helt tilfeldig, bare fordi du våget å svinge av og se hva som befant seg rundt neste sving.

4. Oppdag dine egne attraksjoner

Vi ser oss ofte blinde på at noe må være en kjent og merket attraksjon. Mitt råd er å finne dine egne perler. Øv deg på å se det store i det små. Det som er hverdagslig og normalt for de lokale, kan være en eksotisk og uforglemmelig opplevelse for deg.

Hun understreker også at man må lære seg å se det eksotiske i det nære. Det som er hverdagslig for oss, kan være en stor opplevelse for besøkende – enten de er fra Kina eller en annen norsk landsdel. Og en ting er hun krystallklar på:

Anbefaler nord

– Jeg anbefaler virkelig veiene i Nord-Norge. Turene i Varanger, Lofoten og Havøysund har gjort et utrolig sterkt inntrykk.

Brit og Tor er snart ferdige med sesong to, som blant annet tar for seg Gaularfjellet, Andøya og Hardanger. Det er ventet at den blir vist på NRK tidlig i 2027. I mellomtiden ligger sesong 1 klar på nrk.no – full av opplevelser og bilder for den som ønsker inspirasjon og ideer til sommerens bilferie.

Gigantiske skumputer gjør bilene tryggere:



Se for deg en knallhard kollisjon i 130 km/t. Bilen foran smadres i fillebiter, men testføreren bak rattet kjenner knapt et rykk, og testbilen til flerfoldige millioner kroner har ikke fått en eneste liten ripe i lakken. Hemmeligheten? Den "knuste" bilen er egentlig bare en gigantisk, rullende pute.

Av Jøran Ledal

Moderne biler har blitt rullende datamaskiner. Systemer for automatisk nødbremse (AEB) og filskiftevarsling har allerede reddet utallige liv, og i fremtiden skal bilene klare seg helt uten sjåfør. Men denne teknologiske revolusjonen har gitt bilprodusentene et massivt og kostbart problem: Hvordan i all verden tester man disse systemene trygt?

For å vite at en bil faktisk bremses for en plutselig hindring i motorveihastighet, må den settes i situasjoner der kollisjon er et svært sannsynlig utfall. Å bruke ekte biler av stål og glass som blink for disse testene er selvsagt uaktuelt. Det er livsfarlig for testførerne, og det ville knust testprototyper fulle av uerstattelig og uferdig sensorteknologi. Selv det å subbe borti et annet kjøretøy i lav fart kan bety uker med nedetid for å reparere og kalibrere hyperfølsomme kameraer og radarer.

Løsningen er like genial som den er

fascinerende: En avansert kombinasjon av gigantiske skumputer og robotiserte rullebrett.

Lego for krasjtestere

Møt Soft Car 360, utviklet av selskapene AB Dynamics og Dynamic Research Inc. For det blotte øye – og viktigst av alt, for bilens sensorer – ser den nøyaktig ut som en vanlig kombikupé. Men under det fotorealistiske vinylskinnen skjuler det seg et skjelett av lette, formstabile skumpaneler.

Når den autonome teknologien i en testbil feiler, og den uunngåelige kollisjonen er et faktum, skjer det noe magisk. I stedet for et destruktivt smell av bøyd stål, pulveriseres Soft Car 360 til lette, ufarlige biter. Bilen som testes, kjører tvers gjennom skyen av skumplast uten å ta skade. Og best av alt: Akkurat som et flatpakket IKEA-møbel, kan testbanens personell plukke opp delene og bygge opp igjen den ødelagte "bilen"

på under åtte minutter. Umiddelbart klar for et nytt krasj.

Det usynlige rullebrettet

En pute er vel og bra, men biler står sjelden stille på motorveien. For å gjøre testmålet mobilt, plasseres skumbilen oppå et ekstremt lavbygd, autonomt "skateboard" kalt en GST-plattform (Guided Soft Target). Denne plattformen opererer i et lukket trådløst nettverk og kan forhåndsprogrammeres til å utføre alt fra aggressive filskifter til bråbremsing med millimeterpresisjon.

Men hva skjer hvis testbilen bommer på bremsen og kjører over selve plattformen? Dagens elbiler har livsfarlige batteripakker i gulvet som ikke tåler å skrape over metall i høy fart. Ingeniørene har løst dette med en mekanisk genistrek: I det øyeblikket testbilens tunge hjul ruller over plattformen, trekkes plattformens egne hjul automatisk og momentant inn i selve aluminiumschas-

Slik krasjtester vi fremtidens biler

siset. Høyden reduseres umiddelbart til skarve 10 centimeter over asfalten, noe som lar testbilen rulle trygt over i opptil 130 km/t.

Å lure en datamaskin

Å bygge en pute som tåler juling er bare halve jobben. Den største utfordringen ligger faktisk i å lure testbilens hjerne til å tro at puten er av metall. Moderne biler bruker en kombinasjon av kameraer, radar og laser (Lidar) for å lese trafikkbildet.

For å lure radaren, som vanligvis ikke ser skumplast i det hele tatt, er Soft Car utstyrt med spesielle radarreflekterende materialer skjult inni støtfangere og dører. Men nå som bilkameraer i økende grad bruker kunstig intelligens for å kjenne igjen ekte biler, har industrien måttet ta det et skritt videre. Det nyeste tilskuddet på Soft Car 360 er et "glødende falskt bakparti" – et aktivt, oppladbart baklyssystem bygget av bøyelige LED-striper som overlever å bli påkjørt i 100 km/t. Når det virtuelle førerassistentsystemet ser de røde bremselysene lyse opp, reagerer bilen lenge før radaren forstår at avstanden minker.

Sykler med "mikro-Doppler"

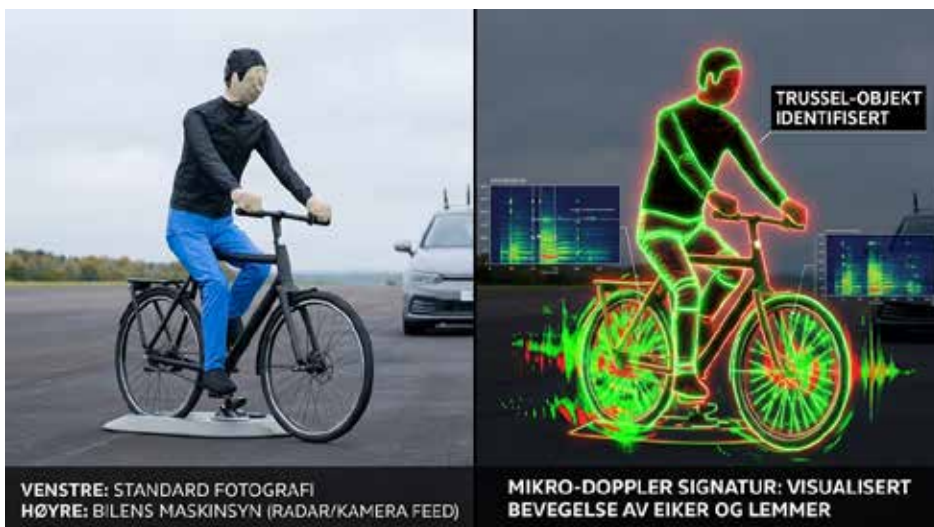
De myke trafikantene er de vanskeligste å redde. Det er et bekmørkt faktum at syklistdødsfall er en av få ulykkesstatistikker som ikke går jevnt nedover i Europa. Derfor må testbilene lære seg å se krystallklar forskjell på et tre, et skilt og et menneske.

Tidligere testdukker var ofte stive plastfigurer som ble trukket over asfalten på en line. For bilens nevrale nettverk så dette uorganisk ut, litt som når Fred Flintstone "kjører" bil med bena slepende i asfalten (et fenomen ingeniørene faktisk kaller "Flintstone-effekten"). For å fikse dette har den nye dummyen Soft Pedestrian 360 fått leddet artikulasjon i knær, hofter og skuldre. Bevegelsene er matematisk synkronisert med fremdriften, slik at maskinsynet oppfatter en faktisk gående person.

Robot-syklisten er kanskje det mest finurlige. Radaren i en bil ser nemlig ikke primært på selve sykkelrammen. Den gjenkjenner den unike, mikroskopiske frekvensendringen (Doppler-effekten) som skapes når eikene på et sykkelhjul spinner rundt. For å simulere dette tro-



DET USYNLIGE SKATEBOARDET: Under skumpanelene skjuler den selvkjørende GST-plattformen seg. I det kollisjonen inntreffer, trekkes robotens hjul lynraskt inn i understellet. Plattformen senkes samtidig til 10 centimeters høyde, slik at testbilen trygt kan rulle over i full motorveifart.



VENSTRE: STANDARD FOTOGRAFI
HØYRE: BILENS MASKINSYN (RADAR/KAMERA FEED)

MIKRO-DOPPLER SIGNATUR: VISUALISERT BEVEGELSE AV EIKER OG LEMMER

I MASKINENS SIKTE: Til venstre ruller robot-syklisten; til høyre ser vi bilens "radar-virkelighet". For å gjenkjennes ordentlig, har testmålet roterende nyloneiker som skaper en spesifikk "mikro-Doppler"-effekt. Dette lurer testbilens radar til å tro at den ser et tråkkelige menneske.

verdige, har testmålet fullt roterende hjul med slitesterke nyloneiker som reflekterer radarbølger perfekt tilbake til bilen.

Resultatet? Biler som redder liv

Dette ekstreme og bisarre krasjtest-sirkuset har en enorm, beviselig effekt på virkeligheten. Forskning fra det amerikanske bilforbundet AAA testet nylig gamle AEB-systemer (2017-modeller) mot helt nye 2024-modeller i hastigheter opp til nesten 60 km/t. Mens den gamle generasjonen bare avverget 51 prosent av frontkollisjonene, klarte de nye modellene bragden å unngå kolli-

sjon i utrolige 100 prosent av tilfellene.

Så neste gang du leser om selvkjørende biler og avansert sikkerhet, send en varm tanke til de gigantiske putene som får juling hver eneste dag på testbaner verden over. De er utvilsomt moderne ingeniørkunstens mest usynlige helt.

Danser for en tryggere trafikk

Navn: Liv Marie Bendheim **Interesser:** Dans, kultur, natur og familie

Alder: 40 år **Kjøretøy:** Polestar 4, Tesla model x

Stilling: Daglig leder NAF, avd Romerike **Aktuell:** Leder for nyopprettede MA – Rusfri

Bosted: Fetsund **Trafikk Akershus**

For Liv Marie Bendheim (40) handler trygg trafikk om mer enn regler og statistikk. Det handler om psykologi, kulturbygging og en god dose kreativitet. Med en fortid som norgesmester i dans, tar hun med seg en utradisjonell tilnærming inn i rollen som ny leder for MA – Rusfri Trafikk Akershus.

Av Jøran Ledal

To til tre ganger i uken henger Liv Marie Bendheim opp ned. Bokstavelig talt. Etter et avbrekk på 15 år har hun gjenoppdaget sin store lidenskap: dansen. Nå er det pole fitness som gjelder, en krevende kunstform som kulminerer i deltakelse i NM i PoleArt senere i år. Veien dit har vært lang. Som ungdom vant hun NM i både freestyle og cheerleading, og deltok i EM og VM. En bachelorgrad i dans og pedagogikk pekte mot en karrierevei, men operasjoner i føttene tvang frem en omskolering.

– Plutselig kunne jeg begynne å danse igjen uten å belaste føttene, fordi jeg danser i en stang, forklarer hun.

For utenforstående kan koblingen mellom dans og trafiksikkerhet virke fjern. For Liv Marie er den krystallklar. Det var da hun jobbet med Ung i trafikken-prosjektet «KastMasken» – som formidlet alvorlige temaer gjennom teater, sang og dans – at hun forsto kraften i formidling som berører.

Fra forebygging til bygging

– Det gjorde inntrykk å se hvordan budskapet gikk rett i følelsene til publikum. Når vi snakker til følelsene, lytter folk på en helt annen måte. Det var da jeg virkelig forsto hvor stor kraft det ligger i å jobbe kreativt med trafiksikkerhet, forteller hun.

Denne erfaringen har formet hennes kjernetanke om at forebygging ikke bare handler om å forhindre det negative, men vel så mye om å bygge opp det positive. Hun liker å snu perspektivet.

– Jeg liker å tenke på forebygging som bygging. Hva er det vi ønsker å bygge opp? Det synes jeg er et mye mer interessant spørsmål enn hva vi ønsker å forhindre, utdyper hun.

Tydlig filosofi

Gjennom roller i NAF Romerike og ikke minst Ung i Trafikken, har hun utviklet en tydelig filosofi som setter menneskelig atferd i sentrum. Spesielt møtet med



ungdom har vært formende.

– Ungdom gjennomskuer alt. Hvis du ikke er ekte, lytter de ikke. De har en imponerende radar for pekefinger og en moraliserende tone, sier Liv Marie. Hun mener vi ofte glemmer at ungdomshjernen er biologisk programmert for å ta risiko, og at det ikke handler om dumskap, men evolusjon.

Hjernen blir vant

– Å følge trafikkregler gir ofte lite aktivisering i hjernens belønningssystem. Dagens unge får i tillegg hyppige signaler fra mobil, gaming og sosiale medier som trigger denne responsen. Det gjør

at hjernen blir vant til et høyt tempo, forteller hun.

Ikke strengere regler

Hun mener at løsningen er sammensatt, og tror ikke at strengere regler alene er svaret:

– Regler er viktige, men folk tar valg i møte med hverdagen. Skal vi få flere til å ta gode valg i trafikken, og redusere risiko i krevende situasjoner, tror jeg vi må gjøre det enklere for folk å være mest mulig trafiksikre. Det kan for eksempel være flere praktiske tiltak der folk får øve på god atferd, eller trafikkomgivelser som er så intuitive at vi nærmest gjør

det hensiktsmessige av oss selv, både for oss selv og andre, sier hun.

– For skal vi endre vaner, må vi øve over tid, og de gode valgene bør også være de letteste.

Samtidig mener jeg det er viktig å fortsette å jobbe bredt med trafiksikkerhet, slik vi gjør i Norge i dag. Det er ikke uten grunn at vi er et av verdens tryggeste land. Uansett hvilken målgruppe vi arbeider med, tror jeg vi kommer mye lengre hvis vi tør å være litt lekne i forebyggingen.

Bygger en landsby

Det som engasjerer henne sterkest, er



Lidenskap for dans: To til tre ganger i uken henger Liv Marie bokstavelig talt opp ned, og satser nå for fullt på pole fitness. FOTO: Asle Fagerstrøm



Liv Marie ute på jobb for Ung i trafikken i 2021. Blant annet for å overtale daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide til å støtte aktiviteter overfor unge.

menneskene bak tallene. Hver ulykke rammer en familie, en vennegjeng, et lokalsamfunn. Derfor har hun blitt en sterk tilhenger av det hun kaller «landsbytankegangen».

– Hvis vi klarer å bygge en god kultur der vi bryr oss om hverandre, blir det også lettere å ta gode valg. Ikke fordi noen sier vi må, men fordi vi kjenner at det gagnar fellesskapet vi er en del av, forklarer hun.

Kollektiv motivasjon

Hun understreker at vi i trafikken er helt avhengige av hverandre. Hvert lille valg påvirker andre. Derfor er det den kollektive motivasjonen som må styrkes.

– Det handler om at vi vil hverandre vel, og at vi har et felles ansvar for å komme trygt frem. Når den kulturen sitter, blir en rusfri og trygg trafikk et naturlig valg, ikke et påbud.

En ny start i Akershus

Nå skal denne filosofien omsettes til praktisk handling i den nystartede Akershus-avdelingen. Hvorfor hun påtok seg oppgaven? Svaret er like enkelt som det er talende for hennes syn på frivillighet.

– Jeg ble spurt, sier hun, og minner om at det ofte er den beste måten å få med seg folk på. Hennes lederfilosofi er å bygge videre på dette prinsippet. – Jeg tror på å la medlemmer og frivillige jobbe med oppgaver de har lyst til å gjøre, og være raus med å gi autonomi. Slik får man med de mest motiverte.

Hva håper du den nye avdelingen kan få til det første året?

– Det jeg håper mest på, er at vi klarer å bygge en sterk «vi-følelse». At folk kjenner at dette er et sted hvor man både kan bidra og høre til, og hvor vi heier

på hverandre. Akkurat nå er vi bare tre stykker, alle med små barn og full kalender. Derfor er det helt avgjørende å få med flere på laget for å gjøre avdelingen robust og bærekraftig.

Hva bør stå øverst på agendaen for dere?

– Når mye blir digitalisert, tror jeg det blir ekstra verdifullt med mennesker som møter folk ansikt til ansikt. Vi som organisasjon kan være de som kjenner nærmiljøet og kan sette i gang aktiviteter der folk bor, på lokalmiljøets premisser. Vi skal være synlige gjennom nærhet og relevante gjennom samarbeid. Vår styrke er å gjøre rusfri trafikk konkret og nært.

Fra holdning til handling

Selv om holdningsskapende arbeid er viktig, er Liv Marie tydelig på at det sjelden er nok alene til å endre atferd.



På hjemmebane: Til daglig er Liv Marie leder for NAF avdeling Romerike.



Leken: – Vi kommer mye lengre hvis vi tør å være litt lekne i forebyggingen, sier 40-åringen.

– Det er ofte et stort gap mellom hva vi mennesker sier, og hva vi faktisk gjør, sier hun. Derfor heier hun litt ekstra på kontrolltiltak og praktiske grep, som MA-Rusfri Trafikks utplassering av promillemålere for å forebygge dagen derpåkjøring.

Smarte metoder

Hun er også opptatt av å bruke smarte metoder i utviklingen av nye tiltak. I stedet for å lage ferdige løsninger og så teste dem, vil hun snu prosessen på hodet.

– Vi må hente innsikt i målgruppen først, og involvere dem så tidlig som mulig. Det er smart å lage små prototyper, teste dem raskt og be om ærlige tilbakemeldinger. Da får vi bedre løsninger, og et budskap som faktisk treffer dem det gjelder.

Spurt om hvilket budskap hun vil sende



til unge trafikanter i Akershus, ler hun først selvironisk og peker på sin egen filosofi.

– Det spørsmålet burde jeg vel egentlig involvert de unge i selv! Men hvis jeg må svare, så blir det dette: Du er et forbilde enten du vil eller ikke. Ta vare på hverandre.

Brenner for menneskene: For den ferske lederen i MA – Rusfri Trafikk Akershus handler trygg trafikk om mye mer enn bare regler og statistikk.

BILOMTALE

BMW iX3 (NEUE KLASSE)

Motor: To elektriske, 4x4

Effekt: 469 hk / 645 Nm

0-100 km/t: 4,9 sek

Toppfart: 210 km/t

Forbruk: 15,9 kWt per 100 km

Rekkevidde: Opptil 805 km

Bagasjerom: 520 l (+ 58 l frunk)

Lengde x bredde x høyde: 478 x 189 x 163 cm

Vekt: 2 360 kg

Hengervekt: 2 000 kg

Pris: Fra 736 900 kroner



Det klassiske instrumentpanelet og iDrive-hjulet er fjernet og erstattet av en ny, åttekantet berørings skjerm, samt «BMW Panoramic Vision» som projiserer kjøreinformasjon i underkant av hele frontruten.



Bagasjerommet i BMW iX3 rommer 520 liter, men kan utvides til hele 1750 liter når de 40/20/40-delte baksetene felles ned.

Motorføreren har trålet nasjonale og internasjonale tester og vurderinger av BMWs nye iX3. Konklusjonen er klar: Bilen setter en ny standard for rekkevidde og lading, men tvinger samtidig kundene til å akseptere et kontroversielt, knappefattig interiør. Her er styrkene og svakhetene du bør kjenne til.

Av Jøran Ledal

Når BMW lanserer den helt nye iX3, er det ikke bare en ny modell, men en total omveltning. Den er bygget på en dedikert elbilplattform kalt "Neue Klasse", resultatet av en investering på 10 milliarder euro for å redefinere selskapets teknologiske fundament. For det kresne norske markedet, der vinterrekkevidde, ladehastighet og praktiske løsninger er avgjørende, representerer bilen et teknologisk kvantesprang. Men lever den opp til forventningene på alle områder?

En ny standard for rekkevidde

Det viktigste først: rekkevidde. Den offisielle WLTP-rekkevidden for iX3 50 xDrive er oppgitt til formidable 805 kilometer. Selv om dette er et tall målt under ideelle forhold, er data fra vintertesting i Nord-Sverige svært oppløftende. I temperaturer mellom 0 og -3 grader, med motorveikjøring, leverte bilen en reell rekkevidde på rundt 620 kilometer. Forbruket ble målt til imponerende lave

18,0 kWh/100 km, noe som vitner om en ekstremt effektiv drivlinje. Norske kjøpere må belage seg på et rekkeviddetap på 20-30 % om vinteren, men med et gigantisk batteri på 108,7 kWh betyr det likevel at turer som Oslo-Trondheim kan gjennomføres uten ladestopp. Bilsens avanserte, proaktive varmpumpe og system for automatisk forvarming av batteriet før lading sikrer optimal ytelse, selv i streng kulde.

Revolusjonerende lading

Ladeangsten ser ut til å bli et fremmedord med Neue Klasse. Takket være en 800-volts arkitektur kan iX3 ta imot en ladeeffekt på opptil 400 kW. I praksis betyr det at du kan lade fra 10 til 80 % på kun 21 minutter. Enda mer imponerende er at en 10-minutters ladestopp kan gi hele 372 kilometer ny rekkevidde.

For en norsk familie er de praktiske egenskapene like viktige:

Bagasjerom: 520 liter bak, som øker til 1750 liter med setene nedfelt.

Frunk: Et etterlengtet bagasjerom foran på 58 liter, perfekt for ladekabler.

Hengerfeste: Bilen kan trekke henger på opptil 2000 kg.

Taklast: Godkjent for 75 kg, nok til en stor skiboks.

Den dedikerte elbilplattformen gir et helt flatt gulv i baksetet, en fordel som ifølge testere gir en romfølelse på linje med den større BMW X5. Kjøreegenskapene på glatt føre er sikret av xDrive firehjulstrekk og den nye superprosessen "Heart of Joy", som styrer antispinn og stabilitetskontroll ti ganger raskere enn før. Dette gir en sømløs overgang mellom regenerering og fysiske bremses, noe som er kritisk på glatt føre.

Ifølge BMW håndteres faktisk opptil 98 prosent av all normal nedbremsing kun

BMW iX3 (NEUE KLASSE)



Den nye Norges-favoritten?

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

med regenerering, noe som også reduserer bremseslitasje.

Kontroversielt interiør

Til tross for de tekniske triumfene, kommer iX3 med noen designvalg som skaper debatt. BMW har fjernet både det tradisjonelle iDrive-hjulet i midt-konsollen og alle fysiske knapper for klimaanlegget. Absolutt alt må styres via den store berøringsskjermen eller med stemmekommandoer. For norske sjåførere som ofte kjører med votter, kan dette oppleves som et ergonomisk tilbakeskritt og en potensiell distraksjon. Flere internasjonale tester kaller avgjørelsen "absurd". Kritikken rammer også mangelen på fysiske hendler bak rattet for å justere regenerering, en funksjon som nå krever trykk på skjermen.

Kritikken stopper ikke ved skjermene. I motsetning til flere konkurrenter, og BMWs egen iX, leveres ikke den nye iX3

med luftfjæring – selv ikke som ekstrautstyr. Den ruller på tradisjonelle stålfjærer med adaptive dempere. Selv om BMW er kjent for gode understell, påpeker testere at man går glipp av den "flyvende teppe"-følelsen mange forventer i denne prisklassen. Det advares også mot potensielle programvarefeil det første produksjonsåret, en vanlig risiko med en helt ny digital plattform.

Instrumentpanelet borte

Det tradisjonelle instrumentpanelet er også borte, erstattet av "Panoramic Vision" – en smal skjermstripe nederst på frontruten. Selv om dette gir god oversikt, vil overgangen være stor for mange. Standardrattet har en uvanlig firkantet form ("squirle"), som flere anmeldere finner unaturlig i bruk. Heldigvis kan et mer tradisjonelt M Sport-ratt velges som ekstrautstyr.

Konklusjon

Den nye BMW iX3 posisjonerer seg som en teknisk leder i sin klasse. Den overgår sin argeste rival, Audi Q6 e-tron, på både rekkevidde og ladehastighet. Selv om den er dyrere enn bestselgeren Tesla Model Y, forsvaret den merprisen med overlegen byggekvalitet, bedre støydemping og en mer avansert ladeplattform, og plasserer seg ifølge analytikere i "et nivå over". Med en startpris anslått til rundt 730 000 - 750 000 kroner, tilbyr den en pakke som er skreddersydd for norske langdistanse- og familiebehov. Likevel er det umulig å ignorere kompromissene i førermiljøet. Valget står til syvende og sist mellom å omfavne en bil med fremtidens ytelser, eller å holde fast ved tradisjonell og velprøvd brukervennlighet.

<p>Sulland Otta AS Skansen 4A 2670 OTTA Tlf. 61 23 62 60</p>	<p>Wik Tømmer & Transport AS Skoevegen 16 3825 LUNDE Tlf. 906 52 064</p>	<p>Nulltoleranse for all rus langs våre veier</p>			
<p>Nils Ivar Braathen AS Horgenvæien 37 3303 HOKKSUND Tlf. 913 94 618</p>	<p>Søgne Elektriske AS Linnegrøvan 24 4640 SØGNE Tlf. 38 05 30 30</p>			 <p>Sør-Varanger kommune sor-varanger.kommune.no</p>	 <p>Halden kommune halden.kommune.no</p>
<p>Trio Betong AS Drammensveien 269 3420 LIERSKOGEN Tlf. 917 78 621</p>	<p>igland GARASJEN Reddalsveien 47 4886 GRIMSTAD Tlf. 37 25 70 70</p>			 <p>Hamar kommune hamar.kommune.no</p>	 <p>Verdal kommune verdal.kommune.no</p>
<p>Norspray AS Tomroseveien 4 4315 SANDNES Tlf. 51 22 07 00 51 59 18 88</p>	<p>Byggmester Svein Jacobsen AS Skoggata 3A 3189 HORTEN Tlf. 932 15 600</p>			 <p>Bjerkreim kommune bjerkreim.kommune.no</p>	 <p>Tokke kommune tokke.kommune.no</p>
	<p>Xpress Vei og Følgebiltjenester AS Gamle Postveien 12 4520 LINDESNES Tlf. 970 02 100</p>			 <p>Trondheimsveien 102, 0565 OSLO Tlf. 909 90 090</p>	
	<p>Svalinn AS Nye Vakåsvei 64 1395 HVALSTAD Tlf. 66 77 50 00</p>			 <p>SANDTANGEN KIIL-SANDTANGEN AS Kjølebrøndsv. 1191 3766 SANNIDAL Tlf. 35 98 47 60</p>	
<p>Gamle Helgeroa Marina AS Nordgata 12 3295 HELGEROA Tlf. 33 18 84 14</p>	 <p>Høgskolen i Molde PB 2110, 6402 MOLDE Tlf. 71 21 40 00 • himolde.no</p>			<p>Gumpens Auto Grenland AS Melkevegen 10, 3919 Porsgrunn. Tlf. 24 03 55 00. E-post: gumpen.grenland@gumpen.no. grenland.volkswagen.no</p>	
	<p>Nr 1 Trafikkskole Porsgrunn AS Jernbanegata 7, 3916 PORSGRUNN Tlf. 952 98 810</p>			 <p>VIKING REDNINGSTJENESTE Nyland Maskin AS Gamlevegen 1, 6826 BYRKJELO Tlf. 957 06 000</p>	
<p>Osebakken Motorservice AS Kollskjeggvegen 1 3917 PORSGRUNN Tlf. 35 55 88 66</p>	 <p>GJØVIK VULK DEKKSENTER AS Telefon: 61 17 19 15 - 61 17 48 92 www.fagdek.no, e-post: gjovikvulk@fagdek.no Mattisrudsvingen 9, Gjøvik Næringscenter 2827 HUNNDALEN</p>	<p>Team Verksted AS avd Alta Kleggveien 5 9514 ALTA Tlf. 78 43 96 00</p>			
<p>Fjellheim Drift og Service AS Knottveien 346 7777 NORD-STATLAND Tlf. 915 83 272</p>	<p>Møller Bil Orkdal Tiltaksveien 1, 7300 ORKANGER Tlf. 72 47 11 00</p>	 <p>BYGGMESTER MODALEN AS Indre Årsnes, Hæstadveien 5 4770 HØVAG Tlf. 950 82 025</p>			
 <p>BYGGMAKKER EIKER Prestebråtan 11 3300 HOKKSUND Tlf. 32 25 25 70</p>	 <p>GRIMSTAD planter Grimstad Planteskole AS Rosholt 4885 GRIMSTAD Tlf. 37 25 25 50</p>	 <p>LØNSEN SJØFØRSKOLE Vestvollv 30 B 2019 SKEDSMOKORSET Tlf. 64 83 62 62</p>	 <p>TK Trafikkskole Kvitsøygata 1 5537 HAUGESUND Tlf. 971 02 242</p>		

Denne Rolls Roycen lages i bare 100 eksemplarer

Rolls-Royce har avduket Project Nightingale, en ekstrem Coachbuild-modell som kun skal bygges i 100 eksemplarer. Bilten henter inspirasjon fra merkets eksperimentelle 1920-tallsmodeller og Art Deco-perioden. Til tross for en lengde på nesten 5,8 meter, er den en ren toseters, åpen roadster.

Det mest revolusjonerende er drivlinjen. Project Nightingale er helelektrisk, noe



som gir en nesten helt stille kjøreopplevelse og nye designmuligheter uten behov for tradisjonell kjøling eller eksos. Modellen tilbys kun til spesielt inviterte kunder, og hver bil bygges for hånd i samarbeid med eieren over flere år. De

første bilene er planlagt levert fra 2028, og markerer starten på en ny satsing kalt «Coachbuild Collection».

<p>Eiksenteret Måselv Industriveien 37 9325 BARDUFLOSS Tlf. 77 83 40 50</p>	<p>Eidsvoll Trafikkskole AS Lars Tønsagers v 2 2080 EIDSVOLL Tlf. 63 96 47 20</p>	<p>Darren Saines Hagedesign Sandsvegen 2 2067 JESSHEIM Tlf. 907 77 324</p>	<p>Rydje Renhold Hedmark/Oppland as Kirkeveien 58 2409 ELVERUM Tlf. 916 92 424/48206850</p>
<p>Platech AS Raveien 310 3184 BORRE Tlf. 33 02 03 00</p>	<p>Refsland Transport AS Marknesringen 9 4052 RØYNEBERG Tlf. 918 30 961</p>	<p>Trøndermøbler AS Kjøpmannsgata 36 7500 STJØRDAL Tlf. 479 85 500</p>	<p>ACCEPT SERVICEPARTNER Kjellstad Næringspark St. Hallvalds vei 3, 3414 LIERSTRANDA Tlf. 32 22 60 60</p>
<p>Lantz Auto AS Verksveien 13 4735 EVJE Tlf. 37 93 03 01</p>	<p>Nonslid Bilservice AS Skjoldavikvegen 178 5574 SKJOLD Tlf. 52 76 21 00</p>	<p>VB Lofoten Vann og Varme AS Idrettsgata 33, 8370 LEKNES Tlf. 76 08 05 50</p>	<p>Kongsberg Containertransport AS Skrubbmoen 17 3619 SKOLLENBORG Tlf. 464 70 000</p>
<p>Hokksund Camping AS Stryken 73 3303 HOKKSUND Tlf. 32 75 42 42 Mobil 928 30 553</p>	<p>Byggmester Ole Granstøl Hødneboveien 197 4990 SØNDELED Tlf. 954 63 884</p>	<p>BilXtra KREKKES AUTOREP. AS REP AV ALLE BILMERKER 2653 Vestre Gausdal Tlf. 414 49 309 www.krekke.no jon.harsid@krekke.no</p>	<p>Olav Martin Sørli AS Oscar Omdals terrasse 21 4656 HAMRESANDEN Tlf. 481 68 200</p>
<p>Elpunkt AS Fruktveien 9 4635 KRISTIANSAND S Tlf. 38 69 95 00</p>	<p>OMNIA BILOMBYGGING Midtunlia 17 5224 NESTTUN Tlf. 920 48 420</p>	<p>Johansen Maskin og Tjenester Bruflo 44 3660 Rjukan Tlf. 915 43 958</p>	<p>Julius Grøtjorden, Tur og Taxi Borgegrendvegen 272 3630 RØDBERG Tlf. 900 20 725</p>
<p>Høyanger Bil A/S Einar Ramslis g 29 5900 HØYANGER Tlf. 57 71 32 77</p>	<p>Øst-Riv AS Eternitveien 10 3470 SLEMMESTAD Tlf. 66 79 68 00</p>	<p>Vidaråsen Landsby Landsbyveien 34 3158 ANDEBU Tlf. 33 44 41 00</p>	<p>Marinelektronikk AS Osholmen 15 6006 ÅLESUND Tlf. 400 04 095</p>
<p>RIF Siving Trond Amundsen Rådgivende ingeniør i byggeteknikk www.sivingamundsen.no</p>	<p>FIRDA BILLAG Ditt sikreste val</p>	<p>ROMNES ALLE DELER TELLER Sørsvannsveien 10 4848 ARENDAL Tlf. 37 00 10 00</p>	
<p>ALL-regnskapservice AS Strandgata 3 1724 SARPSBORG Tlf. 69 14 84 25</p>	<p>Storehagen 4 6800 FØRDE Tlf. 57 72 50 00</p>		

FORLENG BILENS LEVETID

Beskytt den med en lønnsom
rustbeskyttelse



Du finner våre
antirustverksteder
over hele Norge

Finn nærmeste
antirustverksted og
bestill time i dag!

FLUIDFILM.NO



*Vi jobber for
trafikk sikkerhet.
Vi er stolt leverandør
av Dräger alkoholås.*

Dräger

alkolås | alkoltestere



kgk.no



Service Partner

Dräger
pebe

Webasto
Glix

MANN
FILTER

CTEK
RAM
MOUNTS

LIQUI
MOLY
MKN

Kamag TOOLS
Kamag

te
RECARO

HELLA
VARTA

MIRHL

KGK

Vinterens skjulte regning:

Slik redder du bilens verdi



Slik ser en kjemisk dekontaminering av lakken ut. Den dype lilla fargen er en aktiv kjemisk reaksjon som oppstår når en metallpartikkelfjerner løser opp fastbrente jernpartikler fra bremsestøv og piggdekkslitasje. Disse partiklene, kjent som "flyverust", sitter fast i klarlakken og lar seg ikke fjerne med vanlig såpe.

Våren er her, men vinteren har etterlatt en tikkende, kjemisk bombe under bilen din.

Av Jøran Ledal

Hundretusenvís av tonn med veisalt har skapt et hyper-aggressivt miljø som nå spiser seg inn i din nest største investering. Å overse den årlige vårklargjøringen er ikke bare et estetisk problem – det er en av de dyreste økonomiske feilene en bileier kan gjøre.

Brutale konsekvenser

De økonomiske konsekvensene av saltets herjinger er brutale og veldokumenterte. Internasjonal markedsforskning viser at selv kosmetisk overflaterust, som små flekker eller bobler i lakken, kan redusere bilens annenhåndsverdi med 10-15 %. Slike skader signaliserer umiddelbart eierforsømmelse til enhver potensiell kjøper. Langt mer alvorlig er strukturell rust i understellet, som kan barbere av 20 % eller mer av verdien. For en bil med en markedsverdi på 400 000 kroner, kan en vinter uten vedlikehold bety et direkte verditap på opptil 80 000 kroner.

Årsaken er den kjemiske krigføringen på veiene. Salt blandet med vann og slaps skaper en saltlake som slynges opp og legger seg som en klam hinne overalt. Denne laken fungerer som en høyeffektiv elektrolytt som akselererer rustprosessen formidabelt. En vanlig feil er å tro at en varm garasje beskytter bilen. Tvert imot, forskning viser at når en is- og saltdekket bil tiner i varmen, eksploderer korrosjonshastigheten. Dette "garasjeparadokset" skaper et perfekt inkubasjonsmiljø for rust.

Ikke nok med maskinvask

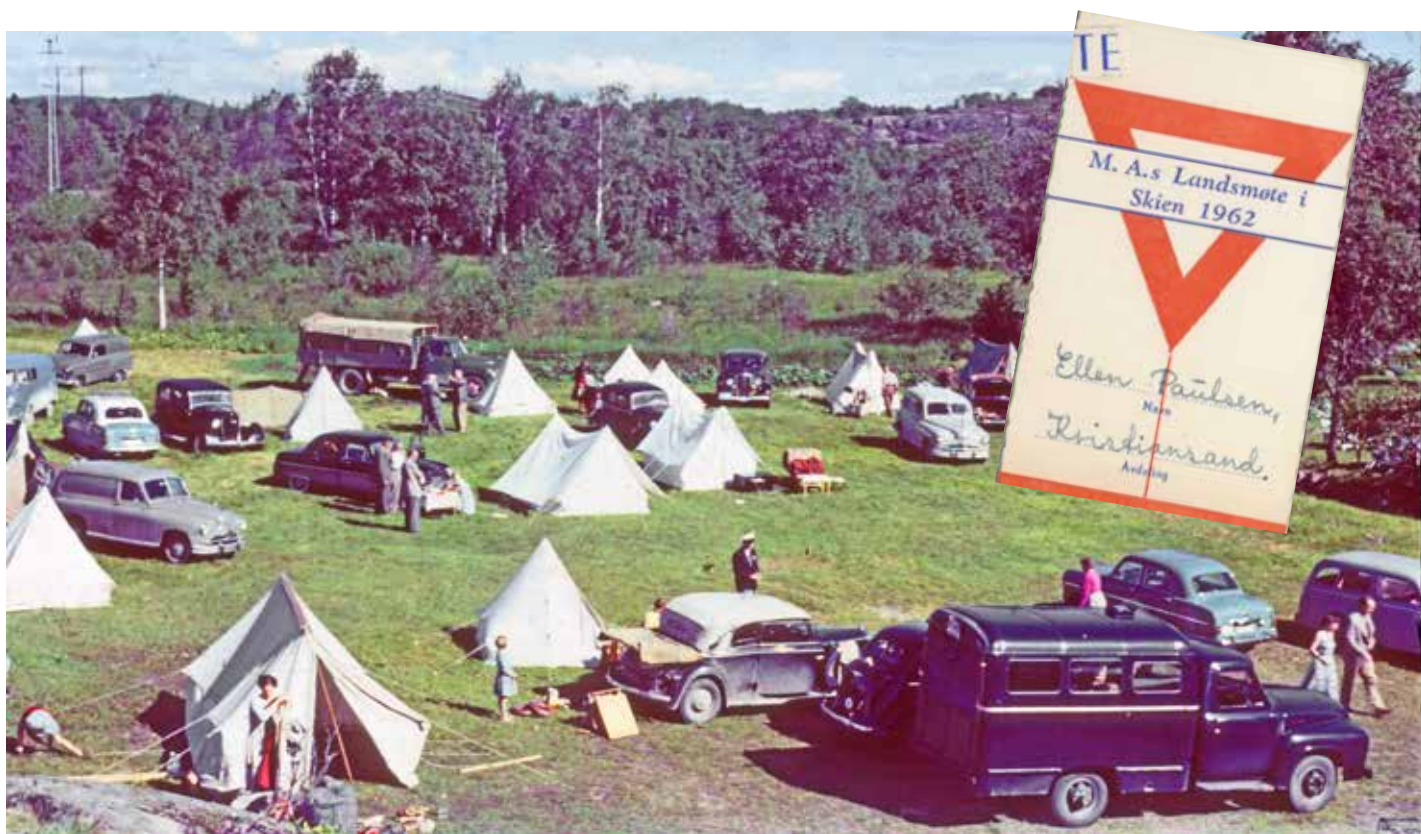
En standard maskinvask er dessverre ikke nok til å nøytralisere denne trusselen. Våren krever en grundig, kjemisk dekontaminering. Det absolutt viktigste tiltaket er en grundig underspyling med høytrykk for å fjerne salt fra understell, bremses, hjuloppheng og kanaler. Deretter må du angripe lakken. Start med en tjærefjerner (kaldavfetting) for å løse

opp fastbrent asfalt. Fortsett med en metallpartikkelfjerner for å fjerne "flyverust" – de små, oransje prikkene som er fastbrente jernpartikler fra piggdekk og bremses. Denne prosessen er synlig ved at kjemikaliet "blør" lilla når det reagerer med metallet.

Avslutt med en teknisk sjekk. Inspiser bremseskivene for gravrust, et vanlig problem, spesielt på elbiler som bremses mye regenerativt. Kontroller at sommerdekkene har mer enn de lovpålagte 1,6 mm mønsterdybde; 3-4 mm anbefales for å unngå vannplaning. Sjekk også nivået på motorolje og kjølevæske, som har hatt en ekstra tøff jobb gjennom vinterkulden. En grundig vårklargjøring er ikke en utgift, men den smarteste investeringen du gjør for biløkonomien. Du stopper verditapet og sikrer din egen trygghet på veien.

Sommerens store begivenhet: Land

I forkant av årets landsmøte i Stjørdal har vi i Motorføreren vært så heldige å få et dypdykk i minnealbumet til *Olav Breen*. Han ble tidlig på 70-tallet «giftet inn» i en av organisasjonens mest aktive familier, og her deler han sine betraktninger om en tid da landsmøtene var sommerens absolutte høydepunkt for både store og små.



Teltleiren på landsmøtet i Stavern i 1956 en solskinnsdag. Overnattingen foregikk både i telt av ymse kvalitet og på planet til lastebiler. Bilparken var jo helt annerledes. På bildet ser vi også mange kjøretøyer fra 1930-tallet. Men været skiftet fort på dette landsmøtet. Da himmelens sluser åpnet seg, fikk camping-gjestene plass på loftet til folkehøgskolen.

Av Olav Breen

Jeg hadde egentlig ikke noe forhold til MA før jeg ble kjent med min kone, Ellen, i 1971. Min egen bakgrunn var preget av en far som var teoretiker og definitivt ingen bilmann.

Jeg husker han kjøpte sin første bil i 1959 – en Moskvitch 1955-modell – etter en kort prøvetur en regnfull søndag, og det før han i det hele tatt hadde tatt sertifikatet.

Denne russiskproduserte bilen, som i bunn og grunn var en Opel Kadett fra 30-tallet, var preget av datidens handelsbalanse og kjøpetillatelse. Den danset fritt på veier med vaskebrett og kokte så snart den så en bakke.

Det var i denne verdenen jeg vokste opp, med tålmodige ventetider på ferjeleier i Hardanger.

Kontrasten var derfor stor da jeg møtte familien Paulsen. Her var bilen og organisasjonslivet i MA selve navet i tilværelsen.

Landsmøtet som familieinstitusjon

Helt siden begynnelsen av 1950-tallet pakket familien Paulsen bilen annethvert år og satte kursen mot MAs landsmøte. Familiefaren Erling var i mange år en selvfølgelig delegat, og som barn av sin tid ble møtene viktige familierangementer som samlet flere hundre personer.

Mens delegatene satt i forhandlinger, var det et velsmurt maskineri av tilbud til resten av familien. Det var billøp for hele familien, guidede rundturer, sosiale sammenkomster og egne turer for damene.

Økonomien spilte en stor rolle; det skulle være et tilbud for alle. Derfor ble møtene gjerne lagt til folkehøgskoler med rimelige internatrom eller store teltleirer.

Vennskap og "plan B" i regnvær

Teltleirene var sosiale smeltedigler der man fikk venner for livet – og noen fant til og med sin fremtidige ektefelle der. Man husker gjerne at været alltid var bra i «gamle dager», som da sommeren kom

Landsmøtene i MA – et tilbakeblikk



Artikkelforfatteren Olav Breen ulastelig antrukket med dress, slips og kamera på brystet. Bildet er tatt av Sverre Dalland i 1969 i nærheten av Grimstad.



Erling Paulsen var i en årrekke med i landsstyret for MA – og leder av Vest-Agder-avdelingen av MA som den gangen var foreningens største.

til Nord-Norge idet familien passerte Mo i Rana på vei til Bodø.

Men det fantes unntak.

Under landsmøtet i Stavern i 1956 formelig bøttet det ned. Familien Paulsen hadde, som de fleste andre, et hvitt spisstelt uten bunn, og alt ble vått. Løsningen ble å åpne loftet på Stavern folkehøyskole, der teltdelegatene fikk overnatte resten av helgen.

Erling Paulsen – en bauta i sør

Min svigerfar, Erling Paulsen, var en sentral skikkelse i MA. I hans formannstid var Vest-Agder-avdelingen organisasjonens største lokallag. Han var ikke bare



Landsmøteprogrammet:

Lordag 29/6 kl. 1000 Landsmøteløpet med start fra Hedmarkstoppene.
kl. 1600 Vardes Generalforsamling.
kl. 1800 Landsmøtets åpning på Hamar torg.
Overlevering av landsmøteflagget.
Formannen i hovedkomiteén Kristofer Kleppe ønsker velkommen.
Musikk av Hamar Ungdomskorps.
Prolog av Erling Hernes.
Musikk.

Mandag



Ellen foran familiens enkle hustelt i Stavanger i 1964. Teltleiren var et samlingspunkt for mange av delegatene og deres familier – og de gikk gjerne på besøk til hverandre når de ikke var på møtene. Her ble det knyttet mange vennskap som gjerne varte livet ut. Gjensynsgleden var alltid stor på de neste landsmøtene.



Familien Paulsen foran teltet på vei til landsmøtet i Bodø. Fra venstre Thorvald, moren Ruth og Ellen. På den tiden var så vel teltene – som campingplassene – svært enkle. Man hadde helt andre krav til komfort på den tiden

delegat, men en drivkraft som sammen med styret arrangerte fylkestreff, billøp og drift av både campingplass på Løngerak i Setesdal og spisested i svømmehallen i Kristiansand – alt på dugnad.

Når jeg ser tilbake på disse årene, slår det meg hvor mye av samfunnsutviklingen som speiles i MAs historie. Fra de store avisoppslagene om lokale billøp til det tette samholdet i teltleirene, har landsmøtene vært mer enn bare organisasjonsarbeid; de har vært selve rammen rundt familielivet for generasjoner av motorførere.



Teltleiren på landsmøtet i Ålesund 1956. På denne tiden hadde familien en Opel Olympia varebil uten sidevinduer. Foran teltet henger selvsagt klesvasken til tork. Familien hadde godt innarbeidede rutiner når de skulle sette opp teltet og lage mat. Alt hadde sin faste plass.



Treffkalender for 2026

Klar for nye opplevelser på veien? Her er årets treff i regi av campingklubben. Vi byr på alt fra historiske opplevelser og landsmøte til kjekke dager med krabbefiske og hesteskasting. Sett av datoene!

PINSETREFFET

22. – 25. mai, Evjetun

Evjetun er et leirsted ved bredden av Otra – et sted for fellesskap, læring og opplevelser. Historien strekker seg tilbake til 1950-tallet, da visjonen om et fast leirsted for Norsk Luthersk Misjons-samband ble til virkelighet.

I dag er Evjetun et levende sted med leirskole, leirer, utleie og camping. Stedet drives fortsatt med den samme visjonen som i 1950-årene – å gi mennesker et sted for fellesskap, ro, natur og opplevelser.

Program

Fre: Innkjøring (12:00), Vafler (17:00).

Lør: Grilling (16:00), Årsmøte (19:00).

Søn: Hesteko (15:00), Middag/lotteri (19:00).

Man: Hjemreise.

Pris: Oppstilling m/strøm kr 390/døgn. Hytte kr 1000/døgn. Egenandel kr 200/pers.

Påmelding: Innen 4. mai til Alf Seim (952 09 501 / inhsei@online.no)

LANDSMØTE

MA - RUSFRI TRAFIKK

5. – 6. juni, Stjørdal

MA - Rusfri Trafikk har fått reservert 10 plasser for bobiler utenfor hotellet, som campingklubben kan benytte.

Merk at det ikke er tilgang til strøm her. Program og påmelding: Se eget skjema for landsmøtet i Motorføreren.

SENSOMMERTREFFET

30. juli – 2. august, Frænabu

Årets treff går til Frænabu kurs- og misjonssenter ved Hostadvatnet. Fredag drar vi til Håholmen – et autentisk klippefiskevær. Her skal vi innom Saga Siglar Hall (Ragnar Thorseth) og spise Håholmens fiskesuppe til lunsj.

Program

Tor: Innkjøring (12:00), Vafler (17:00).

Fre: Tur til Håholmen (10:30-15:30), Samling inne på senteret (19:00).

Lør: Hesteko (14:00), Grilling (16:00), Lotteri (19:00).

Pris: Oppstilling m/strøm kr 300/døgn. Egenandel kr 500/pers (inkl. tur).

Påmelding: Innen 13. juli til Alf Seim (952 09 501 / inhsei@online.no)

KRABBETREFFET

14. – 16. aug, Eigerøy

Sjømat på menyen! For noen starter treffet torsdag med oppsett av telt, teiner og makrellfiske. Fredag (19:00) og lørdag (17:00) samles vi rundt krabbebordet med reker, laks og krabbe. Husk gevinst til lørdagens lotteri.

Kostnadene for innkjøp av mat blir delt på antall deltakere, i snitt 150 - 200 kroner pr pers.

Program

Fre: Kl. 17:00: Velkommen, kaffe og nystekte lapper. Kl. 19:00: Samling rundt krabbebordet.

Lør: Kl. 17:00: Samling med god sjømat. Klubblotteri – husk å ta med gevinster.

Søn: Avslutning / nedrigging av telt (alle hjelper til) / hjemreise.

Pris: Kr 300/døgn for bil. Mat fordeles på deltakerne (ca. 150-200,- pr. pers).

Påmelding: Innen 7. aug. til Gunleiv Engedal (976 98 993 / tonejengedal@gmail.com)

Årsmøte og besøk ved Flineboksen



Medlemmene i Nordmøre og Romsdal møttes til årsmøte.



Tidligere styreleder i MA - Rusfri Trafikk, Kjell Einar Årslund, tok en nærmere kikk på Flineboksen i Scandic Alexandra.

10. mars samlet MA – Rusfri Trafikk avdeling Nordmøre og Romsdal medlemmer til årsmøte på Molde fjordstuer.

I den forbindelse fikk lokalavdelingen besøk av kommunikasjonsrådgiver Nils Erik Gyland fra administrasjonen. Han holdt et innlegg om status i organisasjonen, aktuelle prosjekter og veien videre i 2026 for MA – Rusfri Trafikk.

Her var han innom oppdaterte tall om trafiksikkerhet og rus i trafikken, samt gikk gjennom de viktigste prosjekter for fremtiden, deriblant Flineboksene.

I den anledning tok deltakerne på årsmøtet turen til Scandic Alexandra i Molde etter møtet. Der fikk de se nærmere på Flineboksen som står utplassert. For flere av medlemmene var dette første gang de fikk se promillemåleren i bruk.

Besøket ga en god anledning til å vise hvordan maskinen fungerer i praksis og hvordan tiltaket bidrar til å gjøre promillemåling tilgjengelig for publikum. Flineboksen er ett av flere tiltak MA – Rusfri Trafikk arbeider med for å øke bevisstheten rundt ruskjøring og dagen derpå-promille.



Vinneren av årets påskekonkurransen ble:

Kim-Rune

Du har blitt kontaktet og fått tilsendt din Dignita AM-7000 promillemåler i posten.



RUSFRI TRAFIKK

Leiebil i sommerferien

Som medlem i MA – Rusfri Trafikk kan du nyte godt av gode tilbud på leiebil i Norge. Bestill sommerbilen med inntil 15 % rabatt.

God tur!

Slik får du rabatten:

- Oppgi rabattkode ved bestilling: T026883
- Vis medlemskortet ditt, førerkort og betalingskort ved utlevering av bil
- Bestill her: www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler/leiebil/



Gode avtaler for et godt syn

Brilleland har gleden av å tilby MAs medlemmer følgende:

- ✓ Synsprøve kr. 490,- (ord kr. 740,-)
- ✓ 20 % rabatt på komplett brille med styrke (herunder også solglass)
- ✓ 10 % på solbriller
- ✓ 10 % på kontantkjøp av kontaktlinser. Gjelder ved kjøp av minimum 6 mnd. forbruk



Hos Brilleland møter du autoriserte optikere og dyktige salgsmedarbeidere som kan hjelpe deg!

Bestill time på 67 81 50 70, eller www.brilleland.no/bestill-time/

Rabattene kan ikke kombineres med andre kampanjer eller rabatter. Rabattene gjelder ikke smartbriller.



Chili
mobil

Chilimobil

Fast rabatt på mobilabonnement for MA - Rusfri Trafikk sine medlemmer


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

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



Rabatt på båtreiser *til Danmark*

10%
RABATT

 Medlemsrabatt på transport og cruise

Med Fjord Line får du som MA-medlem 10% rabatt på transport og cruise mellom Norge og Danmark. Om bord tilbyr vi et stort utvalg av deilig mat og drikke, masse gode taxfree-tilbud og fantastisk underholdning hvor hver dag har sitt eget tema. Du får alt fra humor, show og magi til spennende konkurranser og forrykende livemusikk. Vi har daglige avganger fra Bergen, Stavanger, Kristiansand og Hirtshals. Velg deg et cruise hvor du blir om bord hele reisen eller tar en dag i land, eller velg deg en transportreise til Danmark.

Opplev den deilige danske hyggen hele året!

fjordline.com



Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Rabatt hos AutoMester-verksteder i hele Norge



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

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

Vi har dyktige fagfolk med høy kompetanse og gunstige priser.

Prøv oss!

AutoMester[®]

ENKELT FOR DEG – BRA FOR BILEN

Våre verksteder utfører:

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

Våre karosseriverksteder utfører:

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



Rabatt på mobilabonnement.

Kinobilletter til rabattert pris.



Fire kostnadsfrie assistanser pr år. Ingen egenandel.



Rabatt på utvalgte pakkeløsninger hos Wright trafikkskole.



Rabatt på leiebil.



Rabatt på synsundersøkelse, briller og solbriller med styrke (komplett brille)



Rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøy-kontroll og deler.



Rabatt på internasjonalt førerkort.



Rabatt på flyplassparkering på Gardermoen.



1 time gratis juridisk veiledning.



Rabatt på hotellovernattinger.



Rabatt på hotellovernattinger.



Gratis prøveperiode på lyd- og e-bøker.



Rabatt på båtreiser.



Rabatt på medlemskap hos Actic og fri innmelding.



Rabatt på synsprøve, komplett brille med styrke, solbriller og kontaktlinser



Rabatt på leiebil

Kinobilletter til kun kr 100,-



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

Reservasjoner og samtykker på Min side

Vi anbefaler at du registrerer e-postadressen din og godtar å få henvendelser på sms. Vi sender aldri ut spam-meldinger og tar kun kontakt når det gjelder viktig informasjon.



Skattefrie gaver

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

Gaver skal ifølge loven gå til MAs prosjekter og satsning på trafikksikkerhetsarbeid.

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



Bilen ble sluppet fra 30 meters høyde, noe som simulerer et sammenstøt i 60 km/t.



Sannhetsvitnet Henrik forteller sin sterke historie i auditoriet.

Etter at brannvesenet har kappet fronten og strukket ut bilen igjen, kan ambulansespersonellet trygt hente ut den fastklemt «pasienten».

Bildropp, bråstopp og en sterk historie om ruskjøring

Alle 10.-klassingene ved Tangvall ungdomsskole i Søgne fikk en fullspekket dag med trafikksikkerhet på timeplanen.

Av Lea Tvervåg

Rundt 100 elever samlet seg i auditoriet på skolen, spente og ivrige etter hva dagen ville bringe. Både Nullvisjonen Agder, politiet, ambulansetjenesten, brannvesenet og et sannhetsvitne deltok.

Nullvisjonen Agder startet seansen med å snakke om trafikkenes mange farer, og om hvordan man skal oppføre seg i trafikken. To representanter fra politiet delte en sterk, selvopplevd historie: En ruskjører hadde kjørt på den ene politibetjenten og venninnen hennes. Venninnen mistet livet, mens politibetjenten overlevde.

Etter en kort pause var det klart for Ung i trafikken innlegg. Vi snakket om rusmidler som alkohol, cannabis og kokain, og viste flere holdningskampanjer mot ruskjøring fra «DeathTrip» – et prosjekt laget av ungdom. Budskapet var klokkeklart: Ruskjøring er et valg.

Veien gikk deretter videre ut i skolegården, hvor brannve-

senet, politiet og ambulansetjenesten hadde gjort klart til bildropp. Etter at brannvesenet hadde kappet av fronten på bilen og brukt lastebilkraft for å strekke den tilbake til tilnærmet opprinnelig form, kunne ambulansespersonellet endelig frigjøre den fastklemt «pasienten».

Etter lunsj delte sannhetsvitnet Henrik sin historie. Han hadde sittet på med en ruskjører – sin egen kompis, Lasse. De skulle kjøre hjem fra fest etter å ha drukket alkohol. Turen endte med at Henrik ble lam fra brystet og ned.

Dagen ble avsluttet med fire aktivitetsstasjoner for elevene:

- ✓ Bråstopp: En bilsimulator som demonstrerer effekten av bilbelte ved å bråstoppe i 6–7 km/t.
- ✓ Veltepetter: En bil som spinner rundt og havner på taket.
- ✓ Førstehjelp.
- ✓ Promillebriller: Praktisk aktivitet i regi av Ung i trafikken.



Hva blir bremselengden?



Ung i trafikken
lanserer ny
bremsekalkulator

E-læringskurset «Fart i trafikken» lanseres nå med en splitter ny kalkulator for bremselengde med innebygd reaksjonstest.



Slik ser den nye bremse- og stopplengde-kalkulatoren ut.

På kun 15 minutter gir kurset deg innsikt i hvorfor vi har fartsgrenser, lover og regler, strategier for å holde fartsgrensen, samt hvordan man kan stå imot sosialt press.

Fart er den enkeltfaktoren som medvirker aller mest til alvorlige trafikkulykker. Ofte skyldes ulykkene bare at man har kjørt litt over fartsgrensen, eller at farten har vært for høy etter forholdene.

Hjelp av designere

En undersøkelse fra Frende Forsikring viser at to av tre mener det er greit å kjøre for fort. Men visste du at fartsgrensene er satt for at du skal ha en reell sjanse til å overleve dersom en ulykke først er ute?

Derfor ønsket vi å lage et kort og engasjerende kurs, som ligger gratis tilgjengelig for alle på nettsidene våre.

Søker man på nettet etter «bremselengdekalkulator», er resultatene ofte enten altfor enkle eller unødvendig avanserte. Vi så et behov for en mer underholdende og interaktiv løsning.

Ved hjelp av designere og kodere fra Kult Byrå har vi gleden av å lansere en bremse- og stopplengdekalkulator som er spesielt utviklet for ungdom – selv om den naturligvis er like relevant for alle andre i trafikken.

I kalkulatoren vår kan du velge mellom bil, elsparkesykkel og motorsykkel. Du kan også justere for om været er tørt, vått eller glatt, og velge hvilken type dekk du kjører med. Er du usikker på din egen reaksjonstid? Da kan du teste den i samme kalkulator ved å bremse så raskt du klarer når ulike hindringer dukker opp!



Smarte folk kan ta dumme valg!



Lan og Johannes på temadag for russeren ved Sande videregående skole.

«Smarte folk kan ta dumme valg» er et av hovedbudskapene vi har med oss når vi reiser rundt på temadager for landets avgangselever.

Av Johannes Sundby Aukan

Så langt dette skoleåret har vi vært på 14 skolebesøk og holdt innlegg om trafiksikkerhet for i overkant av 2000 avgangselever til sammen. Hovedfokuset vårt har vært på ruskjøring. Vi opplever et stort engasjement og et genuint ønske om slike temadager fra avgangsstyrene, noe som virkelig varmer hjertene våre!

I presentasjonen vår legger vi vekt på å få frem de mulige konsekvensene av spesielt ruskjøring. Gjennom visning av tidligere DeathTrip-bidrag, quiz og testing av promillebriller, ønsker vi at elevene skal sitte igjen med økt kunnskap om temaet. Målet er at de skal ta gode valg i avgangstiden – og selvfølgelig ellers i livet.

Her er våre beste tips til avgangselevne:

Kjenn din egen reaksjon: Noen blir ekstra fjasete på fest, mens andre blir mer glad i fart og spenning. Alkohol og fart

kan virke gøy der og da, men det kan få store konsekvenser. Lær å kjenne deg selv, og tenk deg om en ekstra gang.

Innkjenn hvor mye du tåler: Alle har forskjellig toleranse. Når alkoholen går inn, går ofte vettet ut. Her gjelder det å vende oppmerksomheten innover og tenke på hva morgendagens versjon av deg selv vil sette pris på!

Pass på hverandre: Dette sier seg nesten selv, men det er verdt å nevne at «tough love» også er kjærighet. Noen ganger må man sette ned foten for dem man bryr seg om. Ikke la vennene dine ta dumme valg.

Planlegg veien hjem: Lite gjennomtenkte valg oppstår ofte når ting skjer spontant. Unngå å havne i en slik situasjon ved å planlegge veien hjem allerede før du drar på fest!



Alle #edrusjåfør-merkene er sendt ut!

Pål Dailey er årets #edrusjåfør-kunstner, og vi elsker designet han har laget!

Av Johannes Sundby Aukan

Det er vi tydeligvis ikke alene om. Samtlige merker er nå bestilt av bevisste avgangselver som ønsker å bidra til å spre det gode budskapet. Tusen takk!

De siste dagene har vi pakket hundrevis av konvolutter. Totalt er over 14 000 merker på vei ut for å pryde mobiler, russe-dresser og biler rundt om i landet.

En viktig påminnelse til oss selv neste gang: Vi må trykke opp enda flere! Dessverre strakk ikke årets opplag til for alle som ønsket seg merker.

Vi gleder oss stort til å se merkene i sin fulle prakt på årets russekjøretøy og dresser!



Lan og kunstneren Pål Dailey viser stolt frem viser stolt frem alle strykemerkenes som er klare til utsending.

Årets kampanje i tall:

5 235 strykemerker bestilt
7 741 klistremerker til mobil bestilt
1 178 store klistremerker til kjøretøy bestilt
262 000 visninger på TikTok
35 410 visninger på Instagram

Tidligere deltaker blir ny DeathTrip-formidler

Ung i trafikken har ansatt 27 år gamle Johannes Sundby Aukan fra Trondheim.

Johannes har en bachelor i medieproduksjon fra Volda, og har erfaring fra blant annet NRK og Yr.no. I tillegg har han jobbet som ungdomsarbeider med fokus på skating og mental helse.

– Jeg gleder meg til å kombinere bakgrunnen min med DeathTrip-prosjektet. Å få jobbe med formidling til ungdom er for meg veldig meningsfullt. Jeg ser frem til å reise rundt i hele landet og spre det viktige budskapet, og samtidig engasjere ungdommen til selv å bidra med gode holdninger, forteller Johannes.

Johannes har også en personlig tilknytning til prosjektet. Som elev deltok han nemlig selv i DeathTrip-konkurransen.

– Jeg husker det som en artig prosess. Det var gøy å kombinere skole med noe som føltes som et samfunnsoppdrag. Den gangen var det mye fokus på førerkort og bil, så det var riktig tidspunkt for oss å jobbe med et slikt prosjekt, forteller han.

Til slutt legger han til:


– Ellers er jeg en aktiv type, med brettssport som min store lidenskap.

Vi har kjempetro på Johannes, og gleder oss til å se alt han kommer til å bidra med!



Johannes Sundby Aukan.

MA-kryssord 2-2026



SVERIGE	2413 ...	I SALAT	▼	TESLA	APP	EGENSKAP HOS MANGE SATEL- LITTER							
VERDIFULL, VEKTIG													
LA TI													
UISE													
UDELTE			▼	TALL									
BERG- STADEN													
MA-2 2026													
RA →													
BETE ↓													
STED FOR POTTE- PLANTER	BRA	RIM OG SNØ	NATRIUM	FUGL	URAN	DALTE	ELTE	RI			SVOVEL	ØSTERRIKE	
BIBELSK BROR					ÅR					SPANDABEL		UTLEND- INGS DIREK- TORATET	
PERIODISK					VARMT AVKOK					VEKST PÅ STEIN			
FISK		▼	ATLET								▲	PLATE- PRATER	
KONGE	KLESSTILEN						STRAET		TIL, OM		LINDGRE IN-FIGUR		
REDSK.	ENERGI- ENHET				REPLIKK I DEBATT	GRYPE			... DEAN (BAKLENGS)			NORGE	
MANE		▼	FRED		DYRKE				KILO		LYD FRA SAU		
HERREN			TRE LIKE	TRÅKK	ROALD DAHL-BOK			ROMERTALL TUSEN	STOKK		STORT VANN	SKLI	
STRENGE- INSTR.					ISBRE			ANJA ESKILSEN					LITAUEN
LUXEMBURG													
HUMRE		▶		KALIUM			▶						EXIT

Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 5-2025:

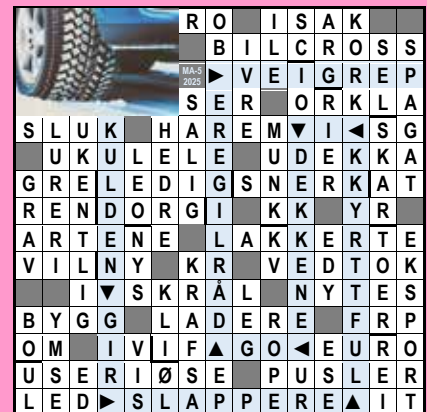
Send løsningen til: ma@marusfritrafikk.no
eller MA – Rusfri Trafikk, PB 752 Sentrum, 0152 Oslo

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

Øystein Folden, Tingvoll * Arvid Koksæter, Rindal *

Torunn Bjørgo Tangvald, Ås

Vi gratulerer! Og her er løsningen:



Navn:

Adresse:

Frist: 20. juni 2026

Nytt Nokian-dekk kan gjøre slutt på piggdekkavgiften

Høsten 2026 lanserer Nokian Tyres et vinterdekk som kan endre spillereglene for norske bilister.

Det nye flaggskipet, Hakkapeliitta 01, er verdens første dekk med pigger som automatisk trekker seg tilbake på bar asfalt og kun aktiveres når temperaturen synker og det er fare for is.

Teknologien, som er styrt av et spesielt gummilag og ikke elektronikk, gir en unik kombinasjon av sikkerhet og miljøhensyn.

Interne tester viser hele 10 % bedre isgrep enn dagens testvinner, Hakkapeliitta 10. Samtidig reduseres veislitasjen, som er årsaken til svevestøv, med formidable 30 %. Denne reduksjonen utfordrer selve grunnlaget for den omstridte piggdekkavgiften i byer som Oslo, Bergen og Trondheim.



REVOLUSJON FOR VINTERDEKK: Nokian Hakkapeliitta 01 har pigger som automatisk aktiveres ved kulde og is, og trekker seg tilbake på bar asfalt. Teknologien gir økt sikkerhet, mindre veislitasje og lavere støy.

Dekket er også 1 desibel stillere, en stor fordel for komforten i elbiler.

For å tåle vekten og det høye dreiemomentet fra moderne elbiler, er dekkside-ene i tillegg forsterket med aramid-fiber – det samme materialet som brukes i

skuddsikre vester.

Før den offisielle lanseringen har dekkkjeden Vianor startet en kampanje for å rekruttere vanlige, norske bilister som skal få teste dekket gratis gjennom en hel vintersesong.

Nå kan du bestille internasjonalt førerkort på nett hos oss



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

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



RUSFRI TRAFIKK



Tips gjerne en bekjent om vår nettbutikk!

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

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



Hvordan vet jeg om resultatet **stemmer**?

Kan jeg **kjøre** i morgen tidlig?

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

