

motor *føreren*



Nr. 3 - 2023

MAs generalsekretær går av:
– **Bli pensjonist og eventyrer**

SIDE 30

Levanger først ute:
Kommunene med alkoholås

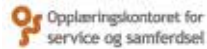
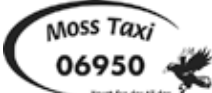
SIDE 6

Få ekspertens beste tips:
Camping med elbil

SIDE 8

Motor Forum

Follo

Teglveien 16
1400 SKI
Tlf. 64 97 69 69**Råde
Gråveservice AS**Mosseveien 112
1580 RYGGE
Tlf. 69 28 05 50**K. Halstensen AS**PB 103
5399 BEKKJARVIK
Tlf. 55 08 40 00**TAXI** 03550
ROMERIKE**Mekonomen
Bilverksted****Bremsnes
Bilverksted AS**
6530 AVERØY
Tlf. 71 51 11 90**JAG**
*er som du.*Schweigaardsgate 14
0134 OSLO
Tlf. 962 09 666Gneisveien 12
2020 SKEDSMOKORSET
Tlf. 22 25 75 03**Bertel O. Steen**avd. Molde
ammelseierlia 4
6422 MOLDE
Tlf. 71 24 93 00**Kristiansen as**
BETONGPUMPING - SKIENRødmyrsvingen 94, 3735 SKIEN
Tlf. 901 85 868**karma**Bevisst på møte
Kongegata 22
3256 LARVIK
Tlf. 33 13 16 20**AS Elektro**Skeivegen 49
6650 SURNADAL
Tlf. 71 66 23 52**Norspray AS**Maskinveien 10
4033 STAVANGER
Tlf. 51 22 07 00Telefon: 96 51 20 00
Storemyrsletta 1 - 4790 Lillesand
E-post: hilde@bendiks-transport.no**Peter Løvaas
Transport AS**Silurveien 74
4656 HAMRESANDEN
Tlf. 952 10 500Støget 74
4760 BIRKELAND
Tlf. 37 27 61 08**Nonslid
Bilservice AS**Skjoldavikvegen 178
5574 SKJOLD
Tlf. 52 76 21 00**Eidsvoll Trafikkskole A/S**Lars Tønsagers v 2, 2080 EIDSVOLL
Tlf. 63 96 47 20**Polartrans**Nordre gate 10
8622 MO I RANA
Tlf. 977 89 869**MECA Drammen**
Ingvald Ludvigsgate 21
3027 DRAMMEN
Tlf. 32 89 57 20DSE skaper veng omkring gjennom
skreddersydde tilak.
denenhet.no**El Tavle
Grenland AS**Nedre Solveien 13
3914 PORSGRUNN
Tlf. 35 93 02 20**KONGSBERG BANDASJE**
HELSEARTIKLERKirkegata 9 A, 3616 KONGSBERG
Tlf. 32 73 63 75**Sole AS**3359 EGGEDAL
Tlf. 32 71 17 00**Sola Bobil AS**Vestre Svanholmen 15
Forus
4313 SANDNES
Tlf. 51 69 02 00**Jans Bilbergning**Grandev. 21
6783 STRYN
Tlf. 970 82 373**Norefjell
Hyttetjeneste**Skinnestoppen 9
3535 KRØDEREN
Tlf. 901 47 300**Lena & Centrum Trafikkskole AS**Vallevegen
2850 LENA
Tlf. 61 16 14 501405 LANGHUS
Tlf. 986 80 474
922 84 969**Lastebilcenteret AS**Moen Industriområde 38
3622 SVENE
Tlf. 32 70 05 19**Refsland
Transport AS**Marknesvingen 9
4052 RØYNEBERG
Tlf. 918 30 961**HØNSEN
SJÅFØRSKOLE**Vestvollv 30 B, 2019 SKEDSMOKORSET
Tlf. 64 83 62 62**Utne
Transport AS**Statsmin Torps v 49
1722 SARPSBORG
Tlf. 69 13 72 30**Hurum Mølle**Kirkebygdveien 29
3490 KLOKKARSTUA
Tlf. 32 79 80 06Halbrendesøyra 9
6800 FØRDE
Tlf. 57 83 08 00**MAFO AS**Øverbygdsvegen 926
2656 FOLLEBU
Tlf. 404 02 119**Active Services AS**Sagaveien 66C
1555 SON
Tlf. 930 04 146**Mostad Bil AS**Gjerstadveien 143
4993 SUNDEBRU
Tlf. 37 15 71 13**Grünerløkka
Flyttebyrå AS**Thereses gate 46
0168 OSLO
Tlf. 934 19 841
www.flyttebyraet.no**Møre og Romsdal
fylkeskommune**Samferdselsavd.
Fylkeshuset, 6404 MOLDE
Tlf. 71 28 00 00**Bilbransjens
Opplæringskontor AS**Midtunheia 22
5224 NESTTUN
Tlf. 905 39 593**Webasto Thermo &
Comfort Norway**Industrivegen 3, 2072 DAL
Tlf. 61 16 20 00

06000



www.vikingredning.no



Innhold nr 3-2023

- 3** MA-hjørnet
- 4** Spor av kokain øker
- 5** Flere rusanmeldte
- 6** Levanger med alkoholaser
- 8** Campingferie med elbil
- 11** Nå kan tollerne rusteste
- 12** Mange stryker på EU-kontroll
- 14** Bilen som passer på deg
- 16** Advarer mot bensintype
- 18** Så mange frykter rus på sjøen
- 20** Årets største bilutstilling
- 22** Passat feirer 50 år
- 26** Test: Jeep Avenger
- 30** Intervjuet: Generalsekretæren
- 34** MA-medlem
- 38** Ung i Trafikken
- 42** Kryssord

MA-hjørnet

Til lands og til vanns

Endelig sommer! Akkurat nå holder varmegradene seg i sør, men som vi vet, været skifter fort, og plutselig er det stikk motsatt. Uansett, når sola skinner må man passe på å komme seg ut på tur, det være seg i nord eller sør, til lands eller til vanns.

I fjor omkom 118 personer totalt i trafikken, og særlig sommeren bidro dessverre stygt til statistikken med 48 drepte i månedene juni, juli og august.

Dybdeanalysene av fjorårets dødsulykker foreligger ikke ennå, dermed vet vi ikke hvor stor andel av disse som skyldtes kjøring i ruspåvirket tilstand. Det vi vet, er at omkomne i alderen 45 år eller eldre utgjør nesten hele økningen i antall trafikkdrepte fra 2021 til 2022, og at hver tredje trafikkdrepte i 2022 var 65 år eller eldre. Det var også en betydelig økning i omkomne på sykkel; både motorsykkel, elsykkel og el-sparkesykkel, samt vanlig sykkel.

Vi ønsker ingen gjentagelse av 2022, og henstillingen til deg som er ute på veien er å være våken og oppmerksom bak rattet, husk å sjekke sidespeil og dødvinkel, ta hyppige pauser hvis du er på langtur, og meld i fra dersom du observerer ureglementert kjøreatferd.

Båtsesongen er også i gang for fullt. I perioden 2017 – 2022 har 64 personer omkommet i rusulykker med fritidsbåt, det er 37 % av totalen. I bladet kan du lese om Kantar-undersøkelsen vi gjorde i mai om båtpromille, og om hvorfor Strand båtforening i Bærum har valgt å melde seg ut av Kongelig Norsk Båtforbund. Alle som skal nyte sjølivets gleder i sommer burde kunne føle seg trygge på at båtførere de møter, er edru og utviser godt sjøvett. Jeg kan love at MA – Rusfri Trafikk kommer til å arbeide videre for å få senket promillegrensen fra 0,8 til 0,2. Dersom Nullvisjonen skal være et reelt mål også for fritidsbåter, bør det være et av de første tiltakene som iverksettes.

Til slutt vil jeg takke for meg i denne spalten, og for en spennende, utfordrende og innholdsrik tid som generalsekretær! En ny epoke i livet ligger foran meg, og jeg håper den blir like givende som årene i MA har vært.

Med vårt nye slagord «Hjelp oss å gjøre veien 100% rusfri» ønsker jeg deg og dine en riktig god sommer!



**Elisabeth Fjellvang
Kristoffersen**
generalsekretær

Elisabeth

UTGIVER
MA – Rusfri Trafikk
v/ generalsekretær Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
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
Mercur 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**

Dobbelt så mange blodprøver med spor av kokain



I en fersk rapport fra Oslo Universitetssykehus kommer det frem at kokain blir påvist i blodprøver fra stadig flere bilførere. Antallet har doblet seg fra 2021. Den økende trenden gjelder også de fleste andre rusmidler.

Av Nils Erik Gyland

Kokain ble i 2022 påvist i 681 (8%) av blodprøvene fra førere mistenkt for ruspåvirket kjøring. For prøvene som ga utslag på både kokain og omdannelsesproduktet benzoylecgonin, viser statistikken 1413 (16%) tilfeller. MA – Rusfri Trafikk mener tallene er skremmende.

– Kokain er et sentralstimulerende stoff som gir kraftig og hurtig rus. Ved inntak av dette kan man få høyere tilbøyelighet til å ta risiko og sjanser. Det er spesielt farlig i trafikken, sier generalsekretær, Elisabeth Fjellvang Kristoffersen.

De siste ti årene har forekomsten av kokain blant bilførere vært i stadig vekst. I 2013 ble kokain kun påvist i et fåtall av norske politidistrikt. Siden 2018 har andelen ligget jevnt på fire prosent før den i fjor økte til åtte prosent. Nå påvises stoffet i samtlige distrikt.

– Årsaken til at tallene har økt kan bety at flere kjører mens de er påvirket av kokain. Det bekymrer oss selvfølgelig. Samtidig vet vi at politiet i økende grad

har tatt i bruk WipeAlyser spytttester under kontroll. Denne testen indikerer bruk av andre stoffer enn alkohol, og kan være en forklaring på økt antall blodprøver til analyse, sier Kristoffersen.

Økt kokainbruk i befolkningen

Tallene fra universitetssykehuset kommer samtidig som samfunnsdebatten den siste tiden har handlet om økt kokainbruk blant nordmenn generelt. Kristoffersen ønsker ikke å trekke paralleller til den øvrige bruken i samfunnet, men sier det kan tyde på en uheldig utvikling.

– Det er oppsiktsvekkende at økningen på dette rusmiddelet er såpass kraftig. Ifølge Kripas' beslagsstatistikk ble det i 2022 beslaglagt 117 kg kokain. I 2023 er dette tallet mangedoblet. Det er også påfallende at disse tallene kommer nærmest samtidig som debatten har gått om økt bruk i befolkningen.

Øvrige rusmidler

I 2022 ble det foretatt rusmiddelanalyser

av 10 255 saker der bilføreren var mistenkt for ruspåvirket kjøring. Dette er en økning på 14 prosent fra 2021, og det høyeste årlige antall analyser noensinne. I den totale statistikken er det fortsatt alkohol som hyppigst forekommer i blodprøver fra mistenkte påvirkede bilførere. Deretter kommer THC (virkestoffet i cannabis) og amfetaminer med henholdsvis 42 prosent og 32 prosent av blodprøvene der det ble utført utvidet analyse av andre rusmidler enn alkohol.

– Det er ingen tvil om at det er svært mange bilførere på norske veier hver dag som utgjør en fare for omgivelsene. Derfor ber vi alle om å ha lav terskel for å melde ifra der de ser mistenkelig kjøring. Det kan redde liv, sier Kristoffersen.

En tidligere undersøkelse peker på at førere som har vært involvert i trafikkulykker og testet positivt for THC, ofte har høy frekvens av andre stoffer i blodet. Disse utgjør en stor trafikkfare.



... og fremdeles øker antall anmeldte ruskjørere

Tall fra Utrykningspolitiet (UP) viser at 2980 bilførere har blitt anmeldt for ruspåvirket kjøring i første kvartal 2023. Det tilsvarer 33 personer hver dag.

Sammenlignet med samme periode i fjor, er det en oppgang på 192 anmeldelser.

Øst politidistrikt topper statistikken for inneværende år med 483 anmeldelser, etterfulgt av Sør-Øst. Størst økning fra fjoråret finner vi i Oslo politidistrikt som gikk fra 307 anmeldelser i fjor til 383 i år. Finnmark politidistrikt har færrest med 71 anmeldelser. Det er én mer enn i 2022.

En uhyggelig utvikling

MA -Rusfri Trafikk mener det aldri har vært viktigere å intensivere arbeidet mot ruskjøring.

– Vi har lagt bak oss et år med høye døds- og ruskjøringstall. Nå er det viktig at alle bretter opp ermene for å snu fjorårets utvikling. Vi er avhengig av synlig politi på veiene, samtidig som alle i samfunnet må ta ansvar. For vår del må vi jobbe holdningsskapende og gi myndighetspersoner verktøyene til å ta de rette beslutningene. Det arbeidet blir

bare viktigere og viktigere, sier generalsekretær, Elisabeth Fjellvang Kristoffersen.

Flere unge ruskjørere

Selv om utviklingen på landsbasis viser økning, er det likevel én ting som bekymrer Kristoffersen mer enn noe annet med årets tall.

– De mellom 25-44 år er verst når det kommer til ruspåvirket kjøring. Denne gangen ser vi imidlertid at de i alderen 18-24 år, og de under 18, har hatt en urovekkende økning. For sistnevnte er det nesten en dobling i anmeldelser fra 18 i fjor til 31 i år. I aldersgruppen 18-24 har det gått fra 606 anmeldelser til 678 i år, sier hun.

Mørketall og flere spytttester

Sjef for UP, Knut Smedsrud sier politiet gjør sin del av arbeidet, men ber alle tenke gjennom egne valg, før de setter seg bak rattet.

– Økningen skyldes hovedsakelig at det

ble gjennomført flere ruskontroller etter at restriksjonene under pandemien ble opphevet. Det er også tatt i bruk flere spytttestere de siste årene. Vi oppfordrer alle til å kjøre rusfritt og være opplagte når de kjører bil, sier han.

Det er vanskelig å fastslå hvor mange som faktisk kjører ruspåvirket fordi en stor andel aldri blir tatt. Veikantundersøkelser anslår imidlertid at det daglig skjer 140 000 kjøreturer i ruspåvirket tilstand.

– Det eneste vi vet med sikkerhet er at 2980 personer har kjørt ruspåvirket hittil i år. Det er 2980 for mange. Rus er den enkeltfaktoren, sammen med fart, som øker risikoen for trafikkulykker mest. Mye er gjort med små grep. Legg vekk alle forstyrrelser og selvfølgelig være helt sikker på at du er kjørbar før du setter deg bak rattet, avslutter Kristoffersen.

Levanger kommune tidlig ut med alkolås:

– Vi har nulltoleranse for kjøring i ruspåvirket tilstand

Flere norske kommuner har innført alkolås for å øke trafikksikkerheten. Levanger i Trøndelag var en av de første som tok grep.

Alkolåsen er et trafikksikkerhetstiltak som skal forhindre kjøring med promille. I 2019 ble det innført påbud om alkolås i alle kjøretøy som brukes til passasjertransport; i første omgang busser og minibusser. Samtidig ble det satt et krav om at kjøretøy registrert før 1. januar 2019 må få alkolås ettermontert innen utgangen av 2023. Alternativet er å ta kjøretøyet ut av drift.

MA – Rusfri Trafikk og flere andre organisasjoner oppfordret samtidig norske kommuner og fylkeskommuner til å innføre alkolås.

– Forebyggende tiltak

I Levanger kommune vedtok Arbeidsmiljøutvalget høsten 2020 at alkolås skulle tas i bruk i alle nye kommunale kjøretøy, og fra 2022 ble det installert alkolås i alle nye kommunale tjenestebiler.

AKAN-utvalget i Levanger kommune har ansvar for å gå igjennom retningslinjer for AKAN, og foreslå forebyggende tiltak overfor ansatte i kommunen.

– Montering av alkolås var et av tiltakene som ble foreslått, og etter en intern runde med både tillitsvalgte og strategisk ledelse ble det vedtatt i arbeidsmiljøutvalget at dette tiltaket skulle iverksettes, forteller Sølvi Melvold, HMS-ansvarlig i Levanger kommune.

– Levanger kommune er en trafikksikker kommune, og installering av alkolås

i kommunale biler er et forebyggende tiltak for å hindre at du skader deg selv eller andre når du ferdes i trafikken, legger hun til.

Blitt fast kriterium

AKAN-utvalget består av HMS-rådgiver, hovedverneombud og bedriftshelse-tjeneste, og det var de som først tok initiativ til å få alkolås på plass. AKAN utarbeidet forslag til rutiner for bruken, og deretter ble initiativet forankret i øverste administrative ledelse og til slutt vedtatt i arbeidsmiljøutvalget.

– Det var viktig å lage en rutine som beskrev alle forhold med bruk av alkolås. Vi forsøkte å innhente rutiner fra andre kommuner, fra Trygg trafikk og Statens vegvesen, samt fra AKAN sentralt, men det var manglende rutiner, eller de var mangelfulle, forteller Melvold.

Den første alkolåsen ble installert i lastebil ved teknisk drift i 2021. Deretter ble det en gradvis innføring, og nå skal alle nye kommunale tjenestebiler leveres med en ferdig installert alkolås.

– Hittil er det nye kommunale tjenestebiler som har dette på plass, og i våre innkjøpsrutiner er dette et fast kriterium ved nyanskaffelser av biler, sier HMS-eksperten i Levanger kommune.

Anbefaler å involvere de ansatte

I Trøndelag-kommunen er det utarbeidet egne, tydelige rutiner om bruk av



OPPTATT AV TRAFIKKSIKKERHET:

Sølvi Melvold er HMS-ansvarlig i Levanger kommune. (Foto: Privat)

alkolås som innebærer en prosedyre med krav til montering, krav til bruk av biler som har alkolås installert, rutiner ved positivt resultat, resultatregistrering og hygienetiltak.

Mevolds inntrykk er at implementeringen har gått veldig bra.

– Jeg har ikke fått noen tilbakemeldinger på at det har vært problemer med alkolåsene, og responsen har generelt vært positiv. I starten registrerte vi noe misnøye om tidsheft og usikkerhet ved bruk av egne munnstykker og hygiene-tiltak i covid-perioden, men dette har gått seg til, sier hun.

– De ansatte har lært at de bare må



SIKKERHETSTILTAK: Maskinkjører Ole Ivar Alstad viser alkolåsen som er montert inne i lastebilen. Lastebilen starter ikke før det er blåst i munnstykket - og indikatoren lyser grønt. Foto: Levanger kommune

tørke av alkometrene med en klut hvis disse skal tørkes av. Alkometrene må heller ikke vaskes med håndsprit for da gir de utslag, forteller Melvold.

Som arbeidsgiver ønsker Levanger kommune å vise at den tar rus i trafikken på alvor.

– Frem til nå har vi avdekket ett tilfelle av ruspåvirkning der en ansatt blåste rødt. Vedkommende er nå under tett oppfølging, sier hun.

– Ved å innføre alkolås i våre kjøretøy har vi synliggjort at vi er en arbeidsgiver som har nulltoleranse for å kjøre i ruspåvirket tilstand. Det som er utfordrende med alkolåsen, er at alkometrene kun reagerer på alkohol og ikke andre rus-

midler, sier Melvold.

Hva slags anbefalinger og tips har dere til andre kommuner og bedrifter som vurderer å innføre alkolås i kjøretøyene?

– Bruk god tid på involvering av de ansatte, og lag gode rutiner som gjøres kjent i organisasjonen. Vi har lagt inn rutinen som en del av vårt AKAN-reglement, og ansatte skal gjøres kjent med denne rutinen og det er nedfelt i vernerundeskjema og i lokale HMS/IA planer ute på alle avdelinger.



Dette er alkolås

- En alkolås er en teknisk anordning som primært kobles til bilens tennings-system, og som har til hensikt å forhindre fyllekjøring.
- En alkolås består av et håndsett og en elektronikkboks. På håndsettet sitter munnstykket som føreren må blåse i. Der- som føreren ikke avlegger pusteprøve, eller alkolåsen måler promille over promillegrensa, får man ikke startet bilen.
- Hensikten med alkolås er å redusere risikoen for at bilførere kan kjøre under påvirkning av alkohol.

Elbilferie med campingvogn? Det er ikke noe å bekymre seg for...



Skyhøyt elbilsalg i Norge gjør at mange nå drar på elektrisk sommerferie. Vi har møtt en av camperne som har testet ut ferieformen i praksis, gjennom flere år.

Av Frank Williksen

Kan du fortsette å dra på ferie med campingvogn, selv om du har gått over til elbil? Det er en aktuell problemstilling for mange nå. Ståle Frydenlund, seniorrådgiver og testansvarlig i Norsk elbilforening, er krystallklar:

– Du behøver ikke å tvile – det fungerer helt utmerket, fastslår Frydenlund.

Han har selv rundt 10.000 kilometer med elbil og campingvogn bak seg de tre siste årene, og vet hva han snakker om.

– Det startet med at vi ville sjekke om dette var en farbar ferieform for familien. Etter å ha feriert på denne måten de siste tre årene, kan jeg slå fast at svaret er et klart og rungende ja. Elbilen er helt overlegen til å trekke tilhenger, med all

sin uanstrengte kraft og null behov for å tenke giring og turtall, sier han, etter å ha brukt blant andre Tesla Model X, Polestar 2 og Kia EV6 som trekkvogner.

På lista over testede modeller står også Audi e-tron 55, Mercedes-Benz EQC og BYD Tang.

Positivt overrasket

– Erfaringen etter disse årene er at det faktisk er veldig behagelig å trekke vogn, i alle fall om du ikke på død og liv skal kjøre veldig langt hver dag. For at det skal være stressfritt vil jeg anbefale maksimalt 40-60 mil på dagen.

– Selv har vi valgt å legge oss mellom 20 og 40 mil, også fordi det er smart å ankomme ønsket campingplass tidlig på

ettermiddagen. Da er vanligvis ikke plassen helt fylt opp ennå, og det er mye dag igjen til lek, bading og kos. Samtidig blir alt triveligere om man lar være å stresse og virkelig gjør det til en tur, sier Ståle Frydenlund.

– Det har vist seg at dette er en veldig familievennlig ferieform, og det hadde jeg ikke trodd på forhånd. Utgangspunktet var jo rent faglig – å sjekke hvordan elbilene klarte denne jobben. Og så endte vi opp med å få en god dose entusiasme for camping med på kjøpet!

– **Blir ikke lading og ladekøer fort en utfordring?**

– Lading er selvsagt en viktig faktor. Når du kommer med campingvogn, er

CAMPING MED ELBIL

det ekstra deilig om du slipper å koble fra vogna før du kan lade. Men må du, så må du. Og campingvogna er et flott pauserom under ladestopp, til en kopp kaffe, litt brettspill eller hva som måtte passe.

– I det hele tatt er det viktig å bruke pausene til noe hyggelig. Noen steder er det så idéelt at ungene for eksempel kan bade mens bilen lades. Slik kan ladepausene fort bli kvalitetstid. Du følger ladeforløpet i appen, og som regel vil ungene bade lenger enn det tar for bilen å lade

– I fjor var første gang vi gjennomførte campingvognferien uten å behøve å koble fra vogna en eneste gang. Dette viser også at infrastrukturen blir stadig bedre, og det finnes nå 6.300 hurtigladere her i landet, så det hjelper jo! Like viktig som økning i antall, er at flere stasjoner tilbyr høyere ladehastighet og dessuten parallellparkering som fjerner behov for å koble vogna av.

– Her spiller dessuten bilen en viktig rolle. Kia EV6 var imponerende her – på det beste ladet vi batteriet fra 4 til 80 prosent på 20 minutter på Lonity-stasjonen i Jølster, sier Ståle Frydenlund videre.

Lite ladekøer

– Kia, samt Hyundai og en god håndfull andre, har dessuten den store fordel at de også kan dele strøm og brukes som batteribank. I praksis betyr det at man med denne som trekkvogn kan campe uavhengig av campingplasser ved å koble til bilen som strømkilde til campingvogna. Forutsetningen er selvsagt at det er lov å stå der man står. Vi testet dette, og det fungerte helt supert.

– **Men bruker du ikke da opp strøm du ellers trenger til kjøring?**

– Vi fant ut at en overnatting på 1.200 meters høyde, på Aurlandsfjellet, med noen få plussgrader på natta, ga et forbruk på 13 kWt. Da var det nesten for varmt i vogna, og når du har 73 kWt å rutte med, er jo ikke det så ille.

De fryktede ladekøene det er skrevet



– Kombinasjonen elbil-campingvogn fungerer utmerket, og er en flott familieferie, sier Ståle Frydenlund i Norsk elbilforening.



På ferietur med bil i Norge - med eller uten campingvogn - vil man aldri mangle gode utsiktspunkter.

så mye om, har han sett lite til på sine ferieturer til fjell og fjorder.

Model X var først

– Ja, min erfaring er i alle fall at dette langt fra er noe vanlig problem, selv om det har vært en og annen kø, fastslår han.

I løpet av de siste årene har Frydenlund med samboer og barn gjort unna de fleste kjente fjelloverganger i Sør-Norge, fra Haukelifjell i sør og opp til Dovre i nord. Problematisk har det slett ikke vært.

– Nei, vi har fartet omkring i strøk der ingen for noen få år siden hadde trodd at det skulle gå an å kjøre med elbil og campingvogn. Men det går an å gjøre altså, så til de grader. Og det har vært hyggelig å se stadig flere andre som prøver seg med elbil som trekkvogn.

– Det er en voldsom utvikling som har skjedd siden de tidlige elbilmodellene som ikke kunne slepe noe som helst. Tesla Model X var den første elbilen som kunne trekke god vekt med 2.250 kilo, da den kom i 2016.



CAMPING MED ELBIL



Med mindre du trekker en veldig liten vogn er det en fordel å oppgradere førerkortet til minimum B96 (4.250 kg) som ikke krever førerprøve.

– Hvorfor var det slik?

– Det ser ut til at grunnen til at for eksempel Nissan Leaf og e-Golf ikke kunne trekke tilhenger, var at disse modellene hadde passiv kjøling av batteripakkene - og altså ingen aktiv væskebasert temperaturstyring eller vifter. I lange stigninger med tilhenger ville batteripakken fått det tøft. Dette problemet har ikke brorparten av moderne elbiler med god tilhengervekt, forteller han.

Med Model X og Kia EV6 veide campingvogna kjøreklar 1.600 kg, med Polestar 2 veide den 1.500 kg.

– Jeg har alltid vært nøye med å veie, slik at jeg vet at ekvipasjen er innenfor tillatt såkalt togvekt. Dette er et godt råd også for andre, for å unngå ubehagelige overraskelser. Ikke minst er det viktig å tenke på lastfordelingen, slik at vogna ligger fint etter bilen, sier han.

Nysgjerrighet – ikke skepsis

– Men er ikke rekkeviddeangsten veldig nær når du kjører lange og bratte stigninger, og ser rekkevidden smuldre opp?

– Det er klart noen kan føle litt på dette der og da, men det er ingen norsk fjellovergang du ikke klarer med dagens

elbiler. Og så må man huske at man skal jo nedover igjen også. Da regenererer man mye strøm, og «får igjen» mye av det tapte, sier Frydenlund.

– Møter du mye skepsis fra fossile campingturister?

– Nei, jeg har pratet med mange, og hadde ventet meg mye mer motstand og skepsis. Det jeg har møtt, har mest vært ren nysgjerrighet, sier han.

– Hvor viktig er planleggingen før campingvogn-ferie med elbilen?

– Ikke så fryktelig viktig lenger, i og med at ladeinfrastrukturen er blitt så mye bedre. Men det er klart det lønner seg å forberede seg litt, særlig om du skal kjøre i grigrendte strøk med få lademuligheter. Ellers spør det hvor komfortabelt du vil ha det. Med det siste tenker jeg for eksempel på å finne ladestasjoner som kan brukes uten å koble fra vogna. Og når du skal lade: Ikke «trøkk» batteriet breddfullt, ta heller flere og kortere ladestopp enn få og lange. Det er mye mer effektivt, sier han.

Opptre skikkelig

– Hvor mye øker strømforbruket med campingvogn?

– Med den kjøringen vi har hatt, ender vi



Ståle har sett lite til de fryktede ladekøene som det er skrevet så mye om.



Tesla Model X var først ute med å klare tyngre tilhengere.

omtrent på doblet forbruk – eller halvert rekkevidde, om du vil. Da snakker vi om mye kjøring oppover og nedover, og et snitt av dette. Kjører du bare på flate veier, anslår jeg merforbruket til ca. 60 – 70 prosent, sier Ståle Frydenlund, som avslutter med et par gode tips til elbileiere som vil prøve seg med campingvogn:

– Vil du lade på campingplass, så spør alltid først – og respekter det svaret du får. Tyvlading er helt uaktuelt, og du må selvsagt betale for ladingen. I de tilfellene jeg har fått tommelen opp, har jeg som regel betalt for vognstrøm ganger to.

– Ved fricamping: Sjekk alltid at det er lov å stå der. Allemannsretten er styrende.

– Og selvsagt: Med mindre du trekker en veldig liten vogn er det en fordel å oppgradere førerkortet til minimum B96 (4.250 kg) som ikke krever førerprøve. For å kunne trekke så tungt jeg ønsker, valgte jeg å ta BE i 2019. Det betyr maks vogntogvekt på 7.500 kg, og gjør at du kun trenger å forholde deg til hvor mye bilen faktisk kan trekke.



Har fått utvidet fullmakt:

Tollerne får nå anledning til å avsløre mer enn smugling. Nå kan de også rusteste ved mistanke om promille.

Her fra grensestasjonen på Magnor. FOTO: TV2

Nå kan tollerne promilleteste deg

Frem til i dag har det kun vært politiet som har kunnet foreta rustesting av motorførere. Nå er det også Tolletaten sin tur til å fjerne farlige trafikanter fra veiene.

Av Nils Erik Gyland

Endringen i vegtrafikkloven er nå et faktum. MA - Rusfri Trafikk har arbeidet for dette i flere år, og jubler over lovendringen.

– Vi er svært glade for dette vedtaket, sier generalsekretær Elisabeth Fjellvang Kristoffersen. – Vi har stått på for dette i lang tid, og det viser at regjeringen tar Nullvisjonen på alvor. Alkohol er enkeltfaktoren som øker risikoen for trafikkulykker mest. At tollerne kan bidra til å hindre dette, er et stort steg fremover.

Lovsaken er nå ferdigbehandlet i Stortinget. Dermed etableres det ny hjemmel i § 22 c i vegtrafikkloven. Rustesting kan imidlertid kun gjennomføres i forbindelse med Tolletatens ordinære kontroll-

virksomhet. De kan derfor ikke gjennomføre egne kontroller kun rettet mot ruskjøring, da dette er politiets jobb, ifølge politikerne.

– Det er to positive sider ved dette. For det første vil det ha en forebyggende effekt å vite at tolletaten har mulighet til å ta rustester. Vi vet at oppdagelsesfare er et sterkt virkemiddel. For det andre vil det selvfølgelig også stanse flere farlige trafikanter på vei inn i Norge, fortsetter Kristoffersen.

Ser til nabolandet

I Sverige har Tullverket hatt denne muligheten siden 2008, og tall viser at de stopper rundt 300 førere i måneden.

– Dette er et viktig tiltak for å stanse mulige promillekjørere på vei inn i Norge, uten at man må vente til politi ankommer stedet. Det har lenge tydet på at det vil komme en lovendring som tillater dette, men vi har ikke kunnet juble før nå. Dette er en stor og viktig dag for trafiksikkerheten, avslutter Kristoffersen.



Halvparten stryker på EU-kontroll

– og i mange tilfeller er det ganske unødvendig

Du kan spare både tid og penger på å forberede bilen, før du leverer den inn til EU-kontroll.

Av Benny Christensen

Periodisk kjøretøykontroll (PKK), eller bare EU-kontroll, på folkemunne, er noe mange bileiere gruer seg litt til. Ikke helt uten grunn.

For i 2022 fikk 657.000 biler «ikke godkjent»-stempel i EU-kontrollen. Det betyr at 48 prosent – altså nesten halvparten – av alle lette kjøretøy under 3.500 kilo, fikk én eller flere mangler. Det viser tall fra Statens vegvesen.

Mangler er ofte synonymt med verkstedbesøk og tilhørende utgifter.

Bilene i Oslo var i best teknisk stand. Her ble 42,6 prosent ikke godkjent i første forsøk. Agder er fylket med høyest strykprosent: 56,8 prosent.

Handler om slitedeler

I landet sett under ett, er det spesielt tre kategorier feil som peker seg ut. 45 prosent av bilene ble ikke godkjent fordi de hadde feil innenfor én av tre katego-

rier. – Og en god del hadde feil innenfor flere av kategoriene, opplyser sjefingeniør Leif Magne Halvorsen i Statens vegvesen.

1) 26 prosent av manglene er knyttet til bilens bremsesystem. – Eksempler på slike feil er betydelig slitasje på bremseklosser og bremseskiver, rust på bremseskiver eller bremserør, eller for svak bremseeffekt, sier Halvorsen.

2) 26 prosent av bilene hadde feil på lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr. – Innenfor denne kategorien er det flest feil på lys. 24 prosent av bilene ble ikke godkjent grunnet feil på kjørellys, parklys, baklys eller markeringslys. Eksempler på feil, er lyspære som ikke virker, skadet lykt, feil innstilling og lykter som har feil funksjon eller er montert i strid med kravene, sier Halvorsen.

3) 21 prosent av bilene hadde feil på aksler, hjul, dekk og hjuloppheng.

Dette handler altså om feil på det vi kan kalle slitedeler. Deler som enten er i bevegelse eller har begrenset levetid. Før eller senere må de byttes ut. Men det er dumt å bruke EU-kontrollen til å finne ut akkurat det, både med hensyn til tidsbruk og kostnader.

Hvis det allikevel nærmer seg tid for en service på bilen, er det lurt å gjøre dette før EU-kontrollen. La det gjerne ikke gå altfor mye tid mellom. Da har et verksted gått gjennom de viktigste punktene, og bør ha funnet mangler som eventuelt vil bli avdekket i kontrollen.

Sjekk selv

Du kan også sjekke mye av dette selv. Feil på lys er det ikke vanskelig å oppdage. Det samme gjelder dekk. Dekk som er under lovlig mønsterdybde, gir mangel på EU-kontrollen. Derfor bør du sjekke alle fire dekkene nøye. Husk at dekk kan være skjevslitte, du må se på



EU-kontrollen har blitt betydelig utvidet de siste årene. Her er det mange punkter som skal gjennomgå.

Feil på bremses er en gjenganger i EU-kontrollene. Her er også terskelen naturlig nok lav for å gi mangel.

Innleder sommeren med oppmerksomhetsaksjon

Statens vegvesen lanserer nå en ny nasjonal kampanje for å få norske bilister til å ta et aktivt grep om egen oppmerksomhet i trafikken.

Uppmerksomhet utgjør en stor risiko i trafikken. I 1 av 3 dødsulykker er uoppmerksomhet en medvirkende faktor.

En ny undersøkelse fra Statens vegvesen viser at over 7 av 10 sjåfører mener de sjelden eller aldri er uoppmerksomme, mens enda flere (84%) opplever at andre sjåfører er uoppmerksomme.

– Mange tror de har kontroll, selv om de driver med andre ting mens de kjører. Derimot har vi lettere for å se uoppmerksomhet hos andre. De irriterer oss og gjør oss utrygge. Men vi kan nok alle være den uoppmerksomme sjåføren vi ikke ønsker å møte i trafikken, sier Rita Helen Aarvold i Statens vegvesen.

både ytterside, innerside og midten av dekket.

Bremses krever litt mer kunnskap. Men er du i tvil her, er det mye bedre å få sjekket hos et verksted, og eventuelt utbedre feil før kontrollen.

Bruksforbud

Alle personbiler må gjennom en EU-kontroll senest fire år etter dato for førstegangsregistrering, og deretter senest hvert andre år. I Norge er det fem års nybilgaranti på alle biler. Det gjør at mange også følger serviceintervaller de fem første årene. Så kan det ha en tendens til å skli ut.

Da øker også risikoen for å få mangler på EU-kontrollen. Det beste du kan gjøre for å ta vare på bilen, er å gi den jevnlig vedlikehold. Det er bedre å avdekke feil og slitasje i en tidlig fase, enn å la det utvikle seg og bli et mye større problem.

Hvis du glemmer eller dropper EU-kontrollen, vil det føre til at bilen får bruksforbud. Det betyr at det er ulovlig å kjøre bilen, og den kan bli avskiltet på stedet i en eventuell kontroll.

Bilforsikringen gjelder selv om bilen ikke er EU-godkjent – med ett viktig forbehold. Hvis det er årsakssammenheng mellom en påvist mangel og uhellet, kan det føre til redusert erstatning eller avslag fra forsikringsselskapet.

TA VARE PÅ DET DU HAR



FLUID FILM NAS
Svært anvendelig lanolinbasert olje som hverken størkner eller fordampes. Oljen er tykk som ketchup, men likevel er den svært penetrerende.

Stopper rust!

“Har prøvd mange ulike produkter som hevder de stopper rust uten at disse har innfridd. Fluid film må sies å stille i en klasse for seg selv. Kan på det sterkeste anbefale NAS-oljen til alle som ønsker å bevare bilene sine.”



RETTEDAL BILKONTROLL
BILKONTROLL.NO



Slik ser det ut inne i nye Volvo EX90. Her er det kameraer som overvåker føreren, også sensorer i rattet som skal oppdage om noe er unormalt.

Det er nå en gang slik at sjåfører gjør feil. Da hjelper det ikke kun å bygge sikre biler...

Av Knut Skogstad

De siste 20-25 årene har det skjedd en rivende utvikling rundt bil og sikkerhet. Det startet med søkelys på å lage biler som tålte kollisjoner og sammenstøt best mulig. Selve konstruksjonene ble mer solide. Det ble lagt inn deformasjonssoner, samtidig som selve kupéen ble bedre beskyttet. Her var stålbjelker i sidene, foran og bak på bilene viktig.

Førerstøtte og sikkerhetssystemer har også vært gjennom en rivende utvikling. Lenge var sikkerhetsbelter det viktigste her. Så kom kollisjonsputer, blokkeringsfrie bremses og antispinnsystemer. Og særlig det siste tiåret har det kommet til en rekke elektroniske hjelpemidler.

De har ett hovedformål: Å hindre at ulykker skjer.

Volvo har lange tradisjoner på sik-

kerhetsfronten. De var en av de første bilprodusentene som virkelig fokuserte på området. Siden har mange kommet etter. Dermed har Volvo også fått jobbe hardt for å holde på posisjonen sin. I 2010 gikk de ut med en mildt sagt ambisiøs visjon: At ingen skulle dø i deres biler fra 2020.

– Mennesker gjør feil

Med det la Volvo virkelig hodet på blokka. De visste nok også selv at det var ganske urealistisk å sette en tidsfrist på denne måten. Men det ble forklart med at det var viktig å ha et mål å jobbe mot.

Da Volvo i fjor høst viste fram sin nye elbil EX90 for aller første gang i Stockholm, var et av hovedbudskapene at dette skal bli den sikreste bilen de noen

gang har laget. Indirekte også at den skal bli den sikreste bilen på markedet.

Hvordan skal de få til det? Jo, ved å ta sikkerhet et skritt videre. Nå skal Volvo også overvåke føreren.

– Du vet: Mennesker gjør feil, uansett hvor gode sjåfører de er. Det er naturligvis viktig å bygge så sikre biler som overhodet mulig. Men menneskelige feil og uoppmerksomhet får vi ikke kompensert fullt ut for, så en av Volvos sikkerhetseksperter under presentasjonen av bilen.

Bilen kan gripe inn

Det Volvo kaller «driver understanding»-system er et sensorisk sanntidssystem utviklet fra ett enkelt prinsipp: Hvis bilen kan forstå når sjåføren er i en tilstand

Til nå har vi fått en rekke systemer som skal hjelpe føreren å unngå ulykker. Nå jobber flere bilprodusenter med å ta dette lenger – med systemer som overvåker føreren og kan gripe inn hvis det trengs.



Bilen følger med på deg – for å stanse ulykker



Legg merke til «klumpen» over frontruten. Her sitter det en såkalt lidar, som overvåker omgivelsene rundt bilen.



Volvo EX90 er for ny til å ha blitt krasjtestet av EuroNCAP ennå. Men det vil overraske stort hvis den ikke følger opp resultatet forgjengeren XC90 fikk: Toppscore og fem stjerner. Foto: EuroNCAP.

der det er uforsvarlig å kjøre bil, kan den gripe inn for å unngå ulykker.

Ved hjelp av to kameraer og sensorer i rattet, kan systemet plukke opp de første signalene om at sjåføren er i en tilstand der hun eller han ikke bør kjøre bil.

Deretter vil systemet starte med å nøyere observere personens blikkmønster og hodebevegelser. Ved å ta tiden på hvor lenge sjåføren ser på veien foran seg, gitt naturlige pauser og variasjoner, vil det fange opp dersom sjåførens øyne, og dermed også oppmerksomhet – er rettet mot andre ting enn bilkjøring.

Hvis sjåføren ser for lite på veien, kan det tyde på at man er distraheret, eksempelvis av en mobiltelefon. Algoritmene analyserer så dataene for å kunne opp-

dage og forstå sjåførens atferdsmønster over tid. Rattet kan merke hvis sjåføren tar hendene vekk og ikke styrer bilen. Rattet kan også registrere hvor stabil rattføringen til sjåføren er.

Ved å samordne signalene, vil bilen så gripe inn dersom det virker nødvendig. Dette går på alt fra enkle advarsler – til at bilen bremses ned av seg selv, stanser – og advarer andre biler ved å sette på nødblinken.


Uheldig overvåkning?

Volvo har kommet langt på dette området, men er langt fra alene. Særlig innføringen av selvkjørende teknologi, har gjort at mange jobber med systemer som skal holde et nærmere øye med føreren. Skrekken her er at sjåføren skal sovne, være ruset eller på andre måter

ikke være i stand til å ta over, hvis farlige situasjoner oppstår.

BMW var for eksempel tidlig ute, med et lite kamera montert inne i instrumentpanelet i SUV-en X5. Hvis kameraet registrerer at sjåføren ikke er våken (eller fokusert), vil systemet bryte inn med én gang.

Ikke overraskende har det fra enkelte hold blitt advart om at kameraer inne i bilen også betyr overvåkning av sjåføren og hva vedkommende foretar seg. Bilprodusentene har svart på det med å anføre at ingen ting av dette blir lagret – eller kan misbrukes på noen måte. Men akkurat den debatten er neppe over med det aller første...



BILINTERESSERT: Hilberg Ove Johansen er daglig leder i AMCAR Norge. (Foto: AMCAR)

Advarer mot ny bensinkvalitet

Flere aktører er skeptiske til den nye bensinkvaliteten, og mener E10-drivstoff kan skade både bilen og båten din.

Av Silje Bjørnstad

Denne våren er det blitt innført en ny bensinstandard, 95 oktan E10, som betyr at bensinen nå kan inneholde inntil 10 prosent bioetanol (biodrivstoff).

“Den nye kvaliteten heter bilbensin 95 E10, og vil bli det nye hovedproduktet for bensin. Det vil si at det er denne bensinen som vil være tilgjengelig på alle energistasjoner i Norge,” meldte Drivkraft Norge i en pressemelding i mars måned.

– Fornybart drivstoff

Hittil er det bensinkvaliteten E5 som har vært hovedproduktet for bensin i Norge. Selv om dette nå endres til E10, vil alternativer fremdeles være tilgjengelig på mange av landets energistasjoner. Så langt har 16 europeiske land, deriblant Sverige, Danmark og Finland, allerede innført E10 som sitt bensinhovedprodukt.

“Med økte krav og forventninger til mer fornybart i drivstoffet, er det naturlig at drivstoffselskapene i Norge også går i gang med å øke andelen bioetanol i bensin”, skriver Drivkraft Norge på sine nettsider.

Videre forklarer bransjeforeningen at økt innblanding av etanol i bensinen er

en av flere måter å gjøre drivstoffet mer fornybart på, og at økt bruk av biodrivstoff er med på å redusere klimagassutslipp fra den norske veitrafikken.

Tusenvis blir berørte

Selv om Drivkraft Norge trekker frem ulike fordeler med økt bruk av biodrivstoff, er flere aktører innen bil- og båtindustrien skeptiske til etanolbensin, og mener det kan ha enormt skadepotensiale.

Foreningen AMCAR Norge har flere ganger uttalt i media at de frykter drivstoffet kan føre til alvorlige hendelser både på veien og på sjøen i årene som kommer. Ifølge beregninger fra AMCAR viser tall at over 550.000 entusiastkjøretøy og fritidsbåter ikke tåler den nye bensinkvaliteten. Selv om bensinen blir mer miljøvennlig, blir den samtidig tøffere for motoren.

– Det blir en hovedutfordring for alle som ikke kan eller bør benytte 95 oktan E10, og problemene oppstår over tid, særlig hvis kjøretøyet eller båten brukes lite eller sjeldent. AMCAR er ikke mot innføring av 95 E10, men forutsetningen er at det også er mulig å kjøpe etanolfri 98-bensin til biler og båter som blir ødelagt av etanolinnblanding i drivstoffet,

sier Hilberg Ove Johansen, daglig leder i AMCAR.

Ifølge Johansen er det dokumentert flere negative egenskaper med etanol som kan skape problemer.

– Hovedproblemet er at etanolholdig bensin over tid ødelegger komponenter i lagrings- og leveringssystemet for drivstoff. Det kan igjen føre til driftsstans, dyre reparasjoner og i verste fall både ulykker langs vei eller brann om bord i et motorrom. I tillegg vil et ødelagt drivstoffsystem i mange motorhistoriske og bevaringsverdige kjøretøy ikke la seg reparere igjen med originale deler - for det finnes ikke, sier han.

– Vi bilentusiaster er generelt veldig nøye med å behandle kjøretøy og motor på en god måte. Problemet nå er at riktig drivstoff for mange entusiastkjøretøy blir stadig mindre tilgjengelig. Her mener vi tilbyderne av drivstoff burde pålegges en viss dekning av 98 oktan E0, slik at det ble mulig å få tak i uten å kjøre lange veier.

AMCAR er også i tvil om den nye drivstoff-varianten er så bærekraftig som det blir påstått. Sjefen i foreningen mener det blir feil å bruke ordet “bære-

kraft" når det kommer til å blande inn 5 prosent etanol i 98 oktan bensin.

– Per i dag legger vi ned jordbruksarealer i Europa på størrelse med Irland for å produsere biodrivstoff. Mange stiller spørsmål ved den faktiske klimaeffekten med å blande inn 5 prosent etanol i en drivstoffkvalitet som utgjør 3 prosent av salget. Legger man til at eldre bensinmotorer øker forbruket sitt ved å benytte bensin tilsatt sprit – så tyder mye på at en innblanding av 5 prosent bioetanol i 98 oktan bare er tull, og at man får høyere klimagassutslipp, sier Hilberg Ove Johansen.

Opptatt av å informere

Norges Bilbransjeforbund (NBF) forteller til Motorføreren at de er positive til økt bruk av biodrivstoff, og mener dette er ett av flere virkemidler i det grønne skiftet.

– Det er i dag allerede minst 16 land i Europa som i dag selger 95 oktan E10 og vi er ikke gjennom våre internasjonale forbindelser blitt gjort kjent med at dette har medført større problemer rent teknisk, sier Knut M. Breivik, Avdelingsleder Drift og utvikling i NBF.

– Vi gjør oppmerksom på at NBF heller ikke besitter tyngre teknisk kompetanse, legger han til.

Breivik forklarer at NBF er opptatt av at deres medlemmer, bilforhandlere og verksteder, kan bidra til å gi korrekt informasjon til bileierne om hvilke bilmodeller som uten problemer kan benytte E10.

– Vi erkjenner at overgang til E10 kan skape noe usikkerhet blant bileierne, og at det faktisk vil være enkelte stasjoner som ikke lenger vil føre kvaliteten 95 oktan E5, og at man da i så fall må over på 98 oktan, hvilket er både uhensiktsmessig og fordyrende.

Tore Lillemork, Teknisk direktør i Bilimportørenes Landsforening (BIL), forteller at de har hatt et møte med Drivkraft Norge om blant annet E10.

– Men BIL har ikke vært mye involvert i denne saken, da det er energiselskaperne selv som har bestemt dette, påpeker han.

– Det er ingen biltekniske fordeler med E10, kun et lite klimatiltak, som gjør at den ikke-fossile andelen i bensin øker fra 5 til 10 prosent, sier Lillemork, som ellers henviser til Drivkraft Norge sin oversikt over bilene som kan, eller ikke kan, bruke den nye bensintypen.

– En sikkerhetsrisiko

I likhet med AMCAR er også Norboat, båtbransjeforbundet i Norge, bekymret

for konsekvensene knyttet til innføring av E10 bensin. De forklarer at økt etanolinnblanding medfører store utfordringer knyttet til lagring av bensin, som igjen kan resultere i fremdriftshavari og motorstopp på båter. Etanolinnblandingen gjør at bensinen blir hygroskopisk, hvilket betyr at bensinen tiltrekker seg fuktighet og vann. Desto lenger tid bensinen lagres, desto mer fuktighet og vann blir bundet i bensinen, og allerede etter noen ukers lagring vil vanninnholdet i bensinen ha økt.



FRYKTER PROBLEMER: Thomas Nicolai Bjønness i Norboat er bekymret for konsekvensene knyttet til innføring av E10-bensin. (Foto: Norboat)

– Vann i bensinen kan bli en hyppig årsak til motorstopp dersom båtfolk fyller den nye E10 bensinen, ettersom båter har et annet forbruksmønster enn for eksempel en bil. En båt som kun brukes noen timer av gangen, og kanskje bare i helgene, og en tank som derved ikke fylles med fersk bensin hyppig, vil med E10 på tanken risikere motorstopp neste gang båten skal brukes, sier Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig i Norboat.

– Normalt sett ville vi aldri frarådet båtbrukere å ta i bruk det som presenteres som det mest miljøvennlige alternativet, men her er det to faktorer som spiller inn. For det første er det delte meninger blant eksperter hvor mye mer miljøvennlig E10 faktisk er. For det andre ser vi som nevnt, en sikkerhetsrisiko ved at den nye bensinen tåler lagringen dårligere, hvilket kan medføre uønskede situasjoner med motorstopp, utdyper Bjønness.

– Ikke uproblematisk

På Facebook skriver båtforhandleren Sandefjord Maritim at de har fått ekstremt mange henvendelser den siste tiden med spørsmål om E10-drivstoff. De melder følgende i et innlegg som er delt på deres Facebook-side:

“Frem til nå har de fleste kjørt med 95 blyfri på båten sin, da det ikke har vært annet å tilby på marinaene. Denne har



MER MILJØVENNLIG: Ifølge Drivkraft Norge vil E10 som normalbensin ta et nytt skritt i mer miljøvennlig retning.

hatt 5 prosent ethanol i seg. Og det har vi kjørt med i mange år nå. Og nei, 5 prosent ethanol har ikke vært uproblematisk, det har ødelagt mange forgassere, og div fuel system.”

Noen av ulempene med bruk av etanol i drivstoff som trekkes frem i Facebook-innlegget er at det trekker til seg fuktighet og kan gi en god del kondens i tankene, samt lage et meget sterkt belegg i forgasser, og tette dyser og kanaler. Videre hevdes det at slanger blir myke og tørker ut av etanol, og slanger eller motorer som ikke tåler dette kan potensielt være en tikkende brannbombe.

Kan du fylle E10 på tanken?

Ifølge Drivkraft Norge kan stort sett alle bensinbiler kjøre på E10. Har du en bensinbil fra 2011 eller nyere, er bilen godkjent for E10. Hvis du er usikker på om du kan fylle E10 på bensinbilen din, kan du sjekke oversikten laget av bilprodusentenes europeiske bransjeforening (ACEA).

De av bensinbilene som ikke er godkjent til å fylle E10, er typisk eldre biler, eller noen av de første modellene med turboinnsprøyting. Skal din bil ha et spesielt oktantal, skal du også fortsette å følge produsentens anbefaling for både oktan- og bioinnblanding.

Når det gjelder motorsykler og mopedder fra etter 2018 vil det stå i instruksjonshåndboken hvilke bensinprodukter de er godkjent for. For andre motoriserte kjøretøy og verktøy/apparater som bruker bensin, så finnes det ingen samordnet liste for om du kan bruke E10 eller ikke, slik som det gjør med personbiler. Dersom du er i tvil om drivstoffet er kompatibelt med ditt bruk, kan du se i brukermanualen, eller kontakte importør, produsent eller forhandler, lyder tipset fra Drivstoff Norge.

Det samme rådet gjelder for motorbåter; sjekk motoren- og drivstoffsystemets instruksjonsbok og dersom du er usikker, bør du ta kontakt med din båtforhandler, -produsent, -importør eller serviceverksted.

Så mange frykter ruskjøring

- Én av fem frykter ruskjøring på sjøen • Tre av fire vet ikke hva promillegrensen er • Sju av ti ønsker senket grense



– Jeg har fortsatt til gode å høre et godt argument for dagens promillegrense, sier Rune Larsen, leder for Strand båtforening.

Promillegrensen til sjøs er et årlig diskusjonstema, men det ser ikke ut til at en lovendring kommer med det første.

Likevel tyder mye på at nordmenn ønsker forandring. Det kommer frem i en fersk undersøkelse gjort av Kantar, på vegne av MA - Rusfri Trafikk.

Hører ikke sammen

– Folk flest mener at båt og drikking ikke hører sammen, og de ønsker samme promillegrense for båtførere som bilførere. Dette burde være en øyeåpner for politikerne som vegrer seg for å ta i temaet, sier generalsekretær i MA - Rusfri Trafikk, Elisabeth Fjellvang Kristoffersen.

Undersøkelsen viser nemlig at sju av ti nordmenn mener promillegrensen til sjøs bør være den samme som for bil, 0,2 promille. Samtidig oppgir hele tre av fire at de ikke vet hva promillegrensen er. 32 prosent tror den er 0,2, mens 34 prosent tror den er 0,5. Ni prosent oppgir at de ikke vet eller at det ikke finnes promillegrense til sjøs.

Undersøkelsen viser også at over én av fem frykter ruspåvirkede båtførere mest når de er på sjøen.

Hurtiggående fritidsbåter

– Én av fem hører kanskje ikke så mye ut, men dette representerer likevel et stort antall enkeltindivider. Dagens fritidsbåter er hurtiggående, og har et stort skadepotensial, samtidig som havet kan være et krevende element. Det er åpenbart at det ikke er forenlig med å være beruset, sier Kristoffersen.

Organisasjonen arbeider for at ingen skal dø, eller bli skadet, som følge av ruspåvirket kjøring, hverken til lands eller til vanns. Den har i mange år forsøkt å heve debatten rundt dagens promillegrense, men opplever at politikerne vegrer seg for å ta tak i temaet.

Nå har imidlertid en annen aktør kommet på banen. Strand båtforening i Bærum valgte nemlig å trekke seg ut av Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) i fjor, blant annet på grunn av deres holdning til promillegrensen.

– Vi har lenge følt at vi er en talsperson for lavere promillegrense. Det startet med at vi ønsket å sette den ned til 0,5, men vi har lært at det egentlig ikke har noen betydning om man snakker om 0,2 eller 0,5. Endring er for mange uaktuelt. Da båtforbundet stod fast ved 0,8, mente vi det var riktig å melde oss ut av KNBF, som en av flere årsaker. Det var

på sjøen



– Vi mente det var riktig å melde oss ut av KNBF, sier Rune Larsen, leder for Strand båttforening.

en sammensatt helhet, sier Rune Larsen. Norge har forpliktet seg til Nullvisjonen, som gjelder både i veitrafikken og på sjøen. Den skal sørge for at trafikksikkerhetsarbeidet beveger seg i riktig retning frem mot 2050. Larsen mener derfor det er merkelig at det ikke gjøres en helhetlig vurdering rundt promillegrensen til sjøs.

"Kosen på sjøen"

– Jeg har fortsatt til gode å høre noen gode argumenter for å beholde dagens lovverk. Det snakkes mye om "kosen på sjøen", men vi mener at hygge ikke må være synonymt med alkohol. Med 0,8 i promille er man ikke skjerpet, slik man skal være på sjøen, fortsetter han.

Larsen påpeker også at båttrafikken har tatt seg merkbart opp de siste årene og blomstret under pandemien.

Omkomne på sjøen

- Siden 2017 har 168 personer (fordelt på 154 ulykker) omkommet i ulykker med fritidsfartøy. I nesten 40 % av tilfellene var rus involvert. Over 60% hadde ikke flytevest.
- Til sammenligning omkom 34 personer i fritidsbåt i 2022. Da var 47 % ruspåvirket.
- Siden 2018 har over 77% av de omkomne til sjøs vært knyttet til fritidsfartøy
- I 2022 var det tallet 83%

Hvordan virker 0,8 promille?

- Rusen kan oppfattes som positiv
- Mer ukritisk
- Mer risikovillig
- Dårligere koordinasjonsevne
- Tenker saktere
- Konkluderer oftere feil
- Oppmerksomhet og konsentrasjon er svekket

– Det er selvfølgelig svært gledelig å se at folk bruker sjøen, men det stiller desto høyere krav til sikkerhet for alle rundt. Enten det blir en lovendring i fremtiden eller ikke, er det uansett viktig å ha en åpen diskusjon om temaet.

Forbilder

Kristoffersen sier promillegrensen til sjøs er en lang og tungvint kamp å kjempe, men påpeker at undersøkelser som denne – og aktører som Strand båttforening, bekrefter viktigheten av å fortsette arbeidet.

– Vi vet i hvert fall at sju av ti nordmenn (i vår undersøkelse) ønsker lavere grense, men så er det opp til politikerne om de vil lytte til det eller ikke. Det er også svært gledelig å se aktører som Strand båttforening ta et aktivt standpunkt. De deler ut lakrisbåter, flagger med «Ekte kapteiner drikker kaffe, ikke cava»,

sammen med organisasjonen Av-og-til, og står for mottoet «Klar i hodet, klar for sjøen». Det er helt essensielt med slike aktører hvis vi skal få til endring, sier hun.

Har dere begge troen på at det kan bli endringer i fremtiden?

– Jeg tror 0,2 eller 0,5 er oppnåelig, og at båtfolket etter hvert vil slutte seg til det. Ingen ønsker ulykker på sjøen, like lite som man ønsker det på veien, sier Larsen.

Kristoffersen utfyller med en siste kommentar.

– Din rett til å ta noen øl, kan aldri veie tyngre enn andres rett til et trygt båtliv.



Hongqi er ett av mange merker som hadde premiere på en elbil. Denne får rekkevidde på opptil 1.000 kilometer.



Audi a la Kina. Det kinesiske markedet elsker store og romslige biler – helst med forlenget akselavstand. Disse to bilene fra Audi tilbys ikke på det europeiske markedet: Til venstre elbilen Q5 e-tron og til høyre den største bilen Audi har å by på: Sjuseters SUV-en Q6.



Journalist Vegard Møller Johnsen har vært på en helt unik bilutstilling i Shanghai. Det ga både han og mange i europeisk bilindustri noe å tenke på ...

Årets største bilutstilling ble rene åpenbaringen.

Av Vegard Møller Johnsen

Jeg har vært på veldig mange bilutstillinger de siste 12 årene. Men det jeg opplevde i Shanghai i år, er likevel noe helt unikt. Jeg ankom et messeområde som ikke ligner noe jeg har sett før. Fire enorme, avlange haller – lagt i en slags stjerneformasjon. Det hele minner om et romskip fra Star Wars. Totalt er det 360.000 kvadratmeter med messegulv å vise fram bilnyheter på! Det er så stort at det er vanskelig å sette i perspektiv. Men vi kan jo prøve: Det tilsvarer omtrent 60 fotballbaner. Tenk litt på det ...

70 elbil-premierer

På messen var det 100 premierer. Hundre! Det ligner ikke noe jeg har vært med på noe annet sted. 70 av disse var elbiler – med andre ord mye som er interessant for norske kjøpere.

En annen ting som er interessant:

I Europa og USA er det vanskelig å få med mange bilprodusenter på bilutstillinger. Oppslutningen er fallende – og flere store og tradisjonelle bilutstillinger står i fare for å bli borte. I Shanghai, derimot, er det ikke bare breddfullt av kinesiske bilmerker – også europeiske, japanske og amerikanske produsenter er med.

Ekstremt konkurransedyktige

Men det er én ting som overskygger alt jeg har nevnt så langt. For da jeg dro hjem fra Kina, satt jeg og grunnet på følgende: Hva er det som skjer her nå? Kinesisk bilindustri har på oppsiktsvekkende kort tid gått fra å være noe vi humret litt av – til å bli ekstremt konkurransedyktige.

Vi har jo fått noen smakebiter på hva de har å tilby til Norge de siste par-tre årene. Nio, Xpeng, Polestar, MG og Hongqi – for å nevne noen. Men alle disse er bare starten. Har du for eksempel hørt om Roewe (SAIC Motor kjøpte opp britiske Rover og kalte det «nesten» det samme), Rising, Li, Aito, Changang og Neta? Ikke det – bare vent, det vil du gjøre.

For nå lager nesten alle de kinesiske bilprodusentene biler som ser bra ut, som er helt på høyden teknologisk – og som har noe å slå i bordet med på innovasjon.

Elbilens vekst er blitt en skikkelig døråpner for Kina. Drivlinjen til disse bilene er mye mindre kompliserte å lage, enn de tradisjonelle fossilbilene. Til gjengjeld kan man fokusere mye mer på annen



Aldri hørt om iCar? Ikke så rart. Men de viste fram to steintøffe nyheter i Shanghai. Blant annet denne lekre coupéen.

Maktdemonstrasjon fra Kina

– dette skremmer konkurrentene

teknologi – rundt for eksempel infotainment-systemer og trådløse oppdateringer. Sånt er de gode på i Kina.

I tillegg ser vi at svært mange merker har egne fabrikker i Kina. Lotus, Polestar, Volvo, Tesla, Audi og BMW er bare noen eksempler. Det er også flere som har eierinteresser i kinesiske merker – som Daimler. De har eierskap i BAIC Group.

Ankepunkter?

Mens det i enda større grad er kinesiske merker som kjøper opp tradisjonelle europeiske merkevarer. Bare se på GM, Lotus og Volvo – for å nevne noen produsenter nordmenn har et nært forhold til.

Kina er verdens største marked for bil. Men etter en eksplosiv økonomisk vekst,

har salget nå begynt å stabilisere seg. Det gjør at kinesisk bilindustri flytter siktet ut av landet – mot både Europa og USA.

Er det ingen ankepunkter? Joda, de er der. Og flere av dem synes jeg er tungtveiende. For det første har vi Kinas posisjon i verdensbildet, akkurat nå. De har en litt diffus rolle i krigen mellom Russland og Ukraina – og nære bånd til Russlands president Vladimir Putin.

De har også et regime som inkluderer streng sensur, og setter begrensninger for folks privatliv og valgmuligheter.

Flere er også skeptiske til overvåkingen som kan skje gjennom bilens tekniske duppeditter, alt fra lytting og filming til å samle inn informasjon om vaner, interesser, hvor du er og hva du gjør.

Det er ingen tvil om at dette vil påvirke både mulighetene for å selge biler i andre land – og kundens potensielle skepsis i de markedene bilene faktisk lanseres.

Likevel ville jeg, hvis jeg var toppsjef i et europeisk bilmerke nå, sovet dårlig.

De tradisjonelle produsentene har all grunn til å være bekymret. Vi ser jo også hvordan merkeloyaliteten som stod sterkt lenge, har blitt redusert med elbilens inntog. Det er gode nyheter for Kina.

Kombinert med den produktutviklingen vi fikk se i Shanghai, kan det europeiske markedet se ganske annerledes ut om noen år.

Passat feirer 50 år

...men i Norge er den borte



Passat har vært en uhyre viktig bil for Volkswagen, helt siden debuten i 1973. I Norge var det slutt bare ett år før jubileet.

Av Frank Williksen

Det er ikke ofte en bilmodell kan feire 50-års jubileum, men det kan Volkswagen Passat gjøre i år. Det var nemlig i 1973 denne familie bilen i det såkalte D-segmentet, så dagens lys. Nå har samlet produksjon av denne suksessmodellen passert 30 millioner biler, med god margin.

I fem tiår har Passat vært en bestselger globalt for Volkswagen, som en av konsernets aller viktigste modeller gjennom tidene. Her har den selskap med den legendariske Bobla og Golf, som kom i 1974, og som fortsatt selges i store antall.

I denne suksesshistorien er Norge nå blitt et unntak. Her på berget stoppet salget av Passat i 2022, og selv Golf har fått lave salgstall. Før elbilsatsingen for alvor skjøt fart, var begge disse modellene blant landets mest solgte bilmodeller over lang tid.

For Passat har det først og fremst vært den rommelige og praktiske stasjonsvognen, som har vært en bauta i modell-

programmet – veldig populær både som familiebil og som firmabil.

Traff blink

Passat var en av Volkswagens viktigste modellanseringer i historien. Bilen kom i den avgjørende fasen av et totalt teknologiskifte fra et konsept med luftkjølt hekkmotor og bakhjulsdrift – til væskekjølt motor foran og forhjulsdrift. Altså det stikk motsatte av hva Volkswagen inntil da hadde vært kjent for.

Usikkerheten og spenningen var stor – hvordan ville markedet reagere? Et svar som skapte mer tvil enn tro, fikk Volkswagen med lanseringen av den store familie bilen K70 i 1970. Denne bilen var utviklet og klar som NSU K70 da Volkswagen-gruppen overtok NSU i 1969. Modellen ble en fiasko, kundene vendte ryggen til den – selv med VW-emblemet i grillen.

Den lunkne mottakelsen K70 fikk, gjorde utviklingen av Passat enda viktigere for Volkswagens fremtid. Den nye modellen var helt annerledes enn K70 på de fleste

måter. Italienske Giugiaros design var lekkert og moderne – «Et svært velprosjonert og harmonisk karosseri, pent – uten å være prangende,» skrev jeg blant annet om den aller første Passatmodellen i Alle Menn.

Den nye bilen traff blink fra første dag, og i VW-konsernet er det bare Golf og Bobla – Type 1 – som har høyere salgstall. Gjennom femti år er det produsert i overkant av 600.000 nye Passat hvert år i gjennomsnitt!

Fra starten i 1973 kom VW Passat som sedan med to eller fire dører. Allerede året etter var den første stasjonsvognen – Variant – klar, og salgstallene skjøt ekstra fart.

Ikke så veldig stor

Selv om mål og vekt på datidens bilmodeller var svært så mye mer beskjedne enn for dagens biler, ble Passat helt fra starten regnet som en rommelig bil med god innvendig plass.

Om vi ser på noen nøkkeltall for den

første modellen, er det nesten vanskelig å forstå dette. Bilen var 4,19 meter lang, noe som er hele 70 centimeter kortere enn dagens Passat. Forskjellen i bredde er likevel nesten mest merkbar. Mens debutanten var 1,60 meter bred i 1970, er en Passat i dag hele 1,83 meter bred.

Egenvekten er nesten doblet fra 1973, da bilen veide rundt 850 kilo, til dagens Passat-modeller som veier fra ca. 1.500 kilo og oppover.

I månedene etter lanseringen testet jeg flere forskjellige Passat-modeller, og særlig toppmodellen TS, likte jeg godt. Ut over det lekre designet, fremhevet jeg blant annet «en motor som påkaller atskillige superlativer. Bremsesystem og girboks vel avpasset til ressursene. Nyheten med negativ sleperadius, og endelig: Et interiør som utmerker seg med god finish og hensiktsmessig utforming og utstyr,» skrev jeg blant annet.

Uhyre kvikk...

Bak rattet opplevde jeg Passat som en uvanlig lettmanøvrert bil, «noe av det desidert smidigste jeg i det hele tatt har beveget meg omkring med. Den tar en rask vikemanøver helt overbevisende, og den har akselerasjonsressurser langt utover det alminnelige.

Bilens gode kjøreegenskaper ofret jeg i det hele tatt atskillig oppmerksomhet til. Gode og stabile veiegenskaper har ellers kjennetegnet Passat hele tiden.

Første generasjon VW Passat TS hadde 1,5 liter 4-sylindret rekkemotor med 85 hk. Dette ga for sin tid en utmerket akselerasjon på 12,5 sekunder fra null til hundre, og toppfart 170 km/t. Dette gjorde bilen «kvikk og morsom å kjøre.»

Mens de seneste generasjonene av VW Passat har vært sett på som rommelige femsetere, så var min vurdering av baksetet i første generasjon noe mer forbedholden: «Tre personer sitter ikke så aller verst i baksetet, dog under forutsetning av flere faktorer: For det første bør ikke forsetene stå i aller bakerste stilling. Dernest bør de tre bak – eller i alle fall minst to av dem – ikke ha mål noe særlig utover gjennomsnittsnordmannen. Og endelig bør ikke turen være altfor lang.

Det må også sies at inn- og utstigning til baksetet kunne vært mer lettvinnt (2-dørs bil).»

Har blitt en klassiker

Første generasjon VW Passat – B1 – i TS-utgave var ekstra påkostet på flere måter, blant annet kom denne modellen med noe så uvanlig på den tiden som aluminiumsfelger! Toppmodellen hadde ellers doble halogenlykter med lyktespyleranlegg, lærtrukket ratt, omdrei-



Eldre og nyere modell. Overgangen til elektriske biler har gjort at Passat er blitt borte fra det norske markedet, det ble med 49 år. Men den lever fortsatt videre i mange land.



Året var 1973 og Volkswagen var i gang med å tenke nytt. Passat var egentlig en ganske dristig modell da den kom på markedet. Innad i VW var lettelsen stor da den umiddelbart ble en stor suksess.

ningsteller og konsoll med ur, voltmeter og oljetrykkmåler. Verdt å nevne var dessuten avansert utstyr som bremseskraftregulator.

Et viktig skritt i positiv retning var i tillegg lange serviceintervaller, oljeskift bare hver 7.500 kilometer eller en gang i året. Også her har det skjedd noe, selv om et så langt intervall vakte oppsikt den gangen...

Sikkerhetsmessig var bilene for femti år siden temmelig primitive, sammenlignet med dagens modeller. VW Passat 1973 hadde riktig nok fått støtabsorberende front og hekk, støtettergivende rattstamme og trepunkts sikkerhetssele av snelletype, men ellers var det smått stell. Når «god polstring» og «god sikt fra førerretet» listes opp som sikkerhets-

faktorer, har man jo ikke så veldig mye å slå i bordet med...

I dag har første generasjon Passat for lengst blitt en klassiker. Som «hverdagsbiler» flest levde mange harde liv og endte hos høgger'n, enten det var rust som tok dem, eller bilene rett og slett var utslitte. Derfor forsvant de aller fleste eksemplarene på slutten av 80-tallet og utover på 90-tallet.

Men noen er igjen og blir som regel godt tatt vare på av entusiastiske eiere. Prisene er på vei opp, men fortsatt kan du sikre deg en fin bil til rundt 50.000 kroner. Det er neppe noen dårlig investering.

VIKING
Nyland Maskin AS
Gamlevegen 1
6826 BYRKJELO
Tlf. 957 06 000

Moller Bil
Molde AS
Verftsg. 3
6416 MOLDE
Tlf. 24 03 38 50

ØST-TEK
ØSTLANDSKE BYGGTEKNIKK
Kallerudlia 3
2816 GJØVIK
Tlf. 61 18 49 47

Fjellheim
Brønnboring AS
Lausgardsvengen 40
2860 HOV
Tlf. 61 12 23 26

Ekra Gartneri og
Hagesenter AS
Melhusvegen 82
7083 LEINSTRAND
Tlf. 72 59 42 20

05210
skientaxi.no

Viking
Stårheim
Stårheim Bilverksted AS
6777 STÅRHEIM
Tlf. 57 86 37 30

Aulie
NYBAKTE LOMPER
OG LEFSER!
www.aulie.no

Norsk
Gjenvinning AS
Lysaker torg 35
1366 LYSAKER
Tlf. 09 700

REMA 1000
LIERSTRANDA
Tlf. 32 84 94 90

Bil-Spesialisten AS
Bakkane 4
6220 STRAUMGJERDE
Tlf. 908 56 801

exacta
Autorisert regnskapsførerselskap
Dyrmyrgata 4
3611 KONGSBERG
Tlf. 926 30 300

NorthSea
Terminal AS
Tangenvegen 40
3950 BREVIK
Tlf. 35 57 37 50

AN Bygg!
Ringtrostveien 11
2032 MAURA
Tlf. 63 99 77 90

IP Huse AS
Mek. Verksted
6487 HARØY
Tlf. 71 27 57 00

BODØ
BILPLEIE AS
Påls Vei 3
8008 BODØ
Tlf. 75 50 87 44

Rustad
Transport AS
Storfjellveien 16
8530 BJERKVIK
Tlf. 76 96 38 80

Asbjørn Næss
Transport AS
Holmfossveien 12
3282 KVELDE
Tlf. 33 15 65 00

Høgskolen i Molde
avd for vernepleierutdanninga
PB 2110, 6402 MOLDE
Tlf. 71 21 40 00

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

Gamle Helgeroa Marina AS
Nordgata 12
3295 HELGEROA
Tlf. 33 18 84 14

BYGG
MED OSS
Serviceveien 10
1940 BJØRKELANGEN
Tlf. 900 90 046

BIOSIRK
NORGE
Biosirk Norge AS
Smihagan 25
2323 INGBERG
Tlf. 917 71 400

Sogn
gravferdshjelp
Telefon heile døgnet:
57 68 14 77
Kjell Grenli | Hans Magne Kvåle
Hege Urnes | Ingar Husum
Parkvegen 3, 6856 Sogndal

IOS
Vi tilbyr
• Mekanisk vedlikehold
• Automasjon
• Hydraulikk
• Konsulent tjenester
90 61 47 90
ios@open.protektordinios.no

abacus
Abacus IT AS
Sletta Næringspark
Breivikbråteveien 9, 1555 SON
Tlf. 400 01 850
Totalleverandør av IT-tjenester
- vi gir din virksomhet merverdi!

Nulltoleranse for all rus langs våre veier



Notodden kommune
notodden.kommune.no



Våler kommune
valer-of.kommune.no



Tydal kommune
tydal.kommune.no



Gjerdrum kommune
gjerdrum.kommune.no



Fyresdal kommune
fyresdal.kommune.no



Oppdal kommune
oppdal.kommune.no



Ål kommune
aal.kommune.no



Sykkylven kommune
sykkylven.kommune.no



Lillestrøm kommune
lillestrom.kommune.no



Sel kommune
sel.kommune.no



Nesodden kommune
nesodden.kommune.no

**PEDER
HAAKESTAD AS**
LARVIK - TLF. 33 16 38 38
Utleie av stillaser, lifter, minigravere og
diverse utstyr for bygg og anlegg.
www.haakestad.no

**Norges
Trafikkskoleforbund**
Leif Tronstads plass 6
1337 SANDVIKA
Tlf. 22 62 60 80

TERJE PETERSEN
TAK- OG BLIKKENSLAGERVERKSTED AS
Smedstadgrenda, 2133 GARDVIK
Tlf. 62 97 42 82

Brødrene Stigen AS
SKOSENTREPRENØR

Lykkjaveien 4, 1960 Løken
Tlf. 99107435/99460711

Skade og Lakk AS

Smørbøttav 7, 1617 FREDRIKSTAD
Tlf. 69 39 64 40

Ronny Tangeland Transport

Folkestadhøgda 1
1592 VALER I ØSTFOLD
Tlf. 928 99 105

Sjekk ✓ Punkt
BILVERKSTED

Bø Bil og Karosseri AS

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

Adolfsen maskin og transport AS

Solliveien 22
9303 SILSAND
Tlf. 474 14 226

VIKørsta

Brattli Bygg
Anders Woie - 90768447

**Trosby Båt og Motor
Trosby Motorverksted**

Valleveien 603
3960 STATHELLE
Tlf. 35 96 39 20

**GRENLAND
HAVN**

Strømtangvegen 39
3950 BREVIK
Tlf. 35 93 10 00

Forspranget ligger i teknikken

Audi quattro®

Gumpens Auto Øst AS
4636 KRISTIANSAND S
Tlf. 24 03 47 50 www.audi.no

Multiconsult

avd Tromsø
Kvaløyvegen 156
9013 TROMSØ
Tlf. 77 60 69 40

HALVORSEN & CO OG HELLAND INGEBRIGTSEN SLÅR SEG SAMMEN!

Vi ønsker å skape det største, mest erfarne og ledende
fagmiljø til fordel for skadelidte i hele landet.

**Vi tar
nye
steg**

• Trafikkskade • Yrkesskade • Pasientskade •

Kostnadsfri vurdering av din skadesak.

Vi ser frem til å høre fra deg.

BILTEST



Foran er det mer enn god nok plass. Infotainmentskjermen på 10,25 tommer er standard på alle utstyrsnivåer.



Bagasjerommet svelger unna 355 liter. Hengerfeste er ikke tilgjengelig.



Jeep er endelig klar for å rulle ut sin første elbil på norske veier. Nye Avenger byr på barskt design og rekkevidde på inntil 400 kilometer.

FAKTA: JEEP AVENGER

Motor: Elektrisk

Effekt: 156 hk / 260 Nm

0-100 km/t: 9 sekunder

Toppfart: 150 km/t

Batteri: 54 kWt

Rekkevidde: 400 kilometer

Forbruk: 15,6 -15,7 kWt

Hurtiglading: 100 kW

Ombordlader: 11 / 22 kW

Lengde x bredde x høyde: 408 x 177 x 152 cm

Bagasjerom: 355 / 1.250 liter

Hengervekt: Ikke mulig

Taklast: 50 kg

Vekt: 1.536 kg

Pris: Fra 339.900 kroner

Amerikanske Jeep har ikke hatt mange storselgere her hjemme, men det kan endre seg nå. Avenger er deres aller første elbil – med rekkevidde på inntil 400 kilometer og en startpris på 339.900 kroner. Mange nordmenn har allerede kjøpt bilen usett. De har god grunn til å glede seg.

Av Mats Brustad

Jeep er gjerne synonymt med firehjulsdrift og solide terrengegenskaper. Det er også vektlagt på nye Avenger, selv om bilen foreløpig kun leveres med drift på forhjulene.

Klasseledende bakkeklaring, og ulike offroad-kjøreprogram, skiller denne fra de nærmeste konkurrentene.

Dessuten leverer Jeep et barskt design. Avenger er en bil som skiller seg tydelig ut på veien. Du blir rett og slett glad når du ser bilen – og den skuffer ikke i virkeligheten. Alle som har bestilt kan bare å glede seg til å se bilen stå utenfor garasjeporten.

Kjøreegenskaper

På veien oppleves bilen nesten overraskende komfortabel. Avenger flyter fint over ujevnheter, og takler også skarpere humper og dumper godt.

Styrefølelsen er fint balansert. Dessuten er støynivået på et behagelig nivå inne i kupéen.

Spesielt sportslig er den ikke – men det har strengt tatt ikke vært noe mål for Jeep heller. 156 hestekrefter holder helt greit til det daglige. 0-100 km/t gjøres unna på 9 sekunder.

Du må forresten velge kjøreprogrammet «Sport» for å få tilgang på alle kreftene. Kjører du bilen i «Normal», er effekten begrenset til 109 hestekrefter.

Rekkevidde/lading

Jeep Avenger deler plattform med konsernslektningene Opel Mokka-e, Peugeot e-2008 og Citroën ë-C4. Nå er både motor og batteripakke oppdatert, noe Avenger nyter godt av.

For eksempel er effekten på elmotoren økt fra 136 til 156 hestekrefter. Samtidig

jobber hele drivlinjen mer effektivt, noe som gir positive utslag på forbrukstallene.

Oppgitt forbruk er 15,6 -15,7kWt/100 kilometer. Med variert kjøring underveis i lanseringen i fjellheimen rundt Malaga, havner vi på ganske nøyaktig 16 kWt/100 kilometer som er et pent tall. Men vi må legge til at det skjer i hyggelige temperaturer på rundt 27 grader.

Batteripakken er forresten på 54 kWt, som bidrar til en rekkevidde på inntil 400 kilometer.

Plass / praktiske løsninger

Med lengde på 4,08 meter er Avenger en kompakt crossover.

Bak rattet sitter du relativt høyt, med god oversikt over veien.

Vi har sansen for sittestillingen og liker setene godt. Faktisk kan du også få



Denne skal mangedoble salget i Norge

massasje som ekstraustyr.

Jeep er opptatt av at interiøret skal oppleves funksjonelt. Det har de lykket med. Blant annet ved hjelp av fysiske knapper for klimaanlegget – som fungerer veldig bra.

Hvis vi skal sette fingeren på noe, er det i overkant mye hardplast på innsiden. Men så kan du heller ikke forvente full premiumfølelse i en bil til under 400.000 kroner.

Over i baksetet merker du tydelig at dette er en kompakt bil. Det er rett og slett snaut med bein plass for voksne.

Sikkerhet

Bagasjerommet tar unna 355 liter, eller 1.250 liter, dersom du legger ned baksetene. Det er absolutt godkjent. Tilhengerfeste er ikke mulig, men du kan frakte 50 kilo taklast.

Jeep Avenger er ennå ikke testet av Euro NCAP. Men det vil overraske oss om bilen ikke får full pott og fem stjerner når den blir testet. Bilen bygger tross alt på en velkjent og gjennomarbeidet plattform, utviklet av bilgiganten Stellantis.

For øvrig leveres bilen med en rekke sikkerhets- og assistentsystemer som standard, slik som automatisk nødbrake, filholderassistent og automatisk motorbrake.

Sistnevnte er genial i terrenget, når du skal kjøre ned en bratt bakke. Aktiverer du hill descent, sørger bilen for å opprettholde akkurat den hastigheten du velger, uten at du trenger å gjøre noen ting. Det er bare å lene seg tilbake, og la teknikken ta seg av resten.

Konklusjon

Vi kan allerede slå fast at Avenger vil

sørge for tidens salgsår for Jeep i Norge. Målet til den norske importøren er å selge 1.000 eksemplarer allerede i år.

Selv om Jeep kommer relativt sent til elbil-festen, synes vi de gjør det på en god måte.

Her får du mye bil for pengene. Det inkluderer rekkevidde på inntil 400 kilometer, god komfort og ikke minst et design som virkelig skiller seg ut på veien.

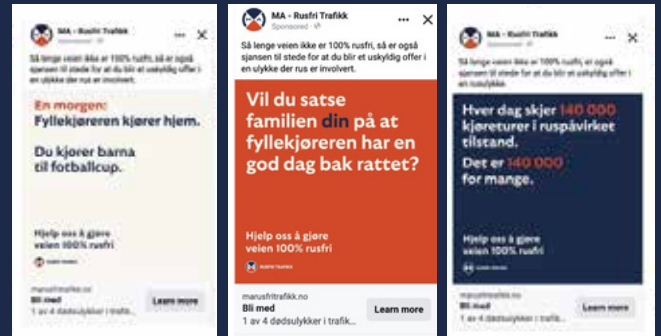
Den som ønsker seg firehjulsdrift, får ikke ønsket oppfylt i denne omgang. Men den gode nyheten er at det kommer! Allerede neste år ventes det en ny versjon av bilen med drift på alle hjul...

Bli en **Veivokter!**

Gjennom våren har vi arbeidet med et helt nytt konsept for å få enda flere med på laget for en rusfri trafikk. Vi kaller det å bli en **Veivokter**

Som en del av dette har vi lansert en reklame-kampanje som går på diverse digitale flater

Vi har gjort endringer i både budskap og visuelt uttrykk - og for det trente øyet, kan man også skimte små endringer i logoen.



RUSFRI TRAFIKK

Snart kan du som er medlem ta i bruk **Min side!**

Der vil du kunne:

Se ditt medlemskort og medlemskap

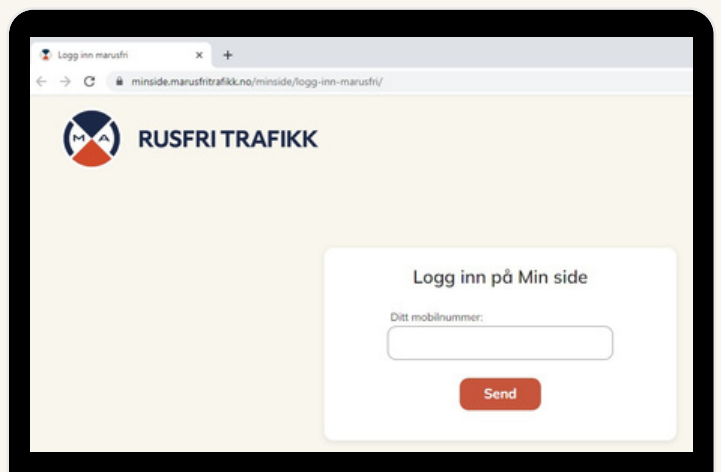
Endre betalingsmåte

Melde deg inn som giver

Se personinformasjon som er lagret på deg

Legge inn/endre din egen personinformasjon og samtykker

Alle medlemmer vil få tilsendt en SMS når tjenesten er klar til bruk





Tid for miljøvennlig ANTIRUSTBEHANDLING

Lanolinoljen Fluid Film

Vi har enerett på Fluid Film i våre områder



Dagens biler ruster mer enn noen gang. Det har aldri vært viktigere å gi bilene en ekstra beskyttelse. Vi tilbyr gode behandlinger til fornuftige priser. Og husk - nye biler ruster også.

Fluid Film lanolinolje virker på en helt unik måte.

- Miljøvennlig
- Slitesterk
- Drypper lite
- Kryper godt
- Effektivt på alle biler
- Overlegen hvis bilen har begynt å ruste
- Gunstig for elektriske/elektroniske komponenter



FLUID FILM - LANOLINOLJE

Vi sprøyter olje under meget høyt trykk inn i kanaler, dører, koffertlokk og andre hulrom.

I tillegg blir hele bilens underside, skjerm og skjermbuer dekket av olje. Spesialoljen er en penetrerende, seig olje som kryper inn i sprekker, skjøter og opp rette vegger. Der etablerte systemer sprekker opp og løsner fordi det er rust under, vil oljen krype inn og stanse et etablert rustangrep.

Velg produktet som i en årrekke har vist sin gode virkning og som kan dokumentere resultater.

Det er Fluid Film som blir valgt til bruk på miniubåter i Nordsjøen pga sine saltvannsbestandige og korrosjonshemmende virkning.

Det er testet og anbefalt av den amerikanske marinen, og valgt av de store maskinprodusentene i USA m.fl.

Standardbehandling

Fra kr.

3.700,-

Hovedbehandling

Fra kr.

5.700,-

MARKEDETS BESTE ANTIRUSTGARANTIER

Bilene må ikke være rustfrie, men de må passere vår rustkontroll. Garantien er betinget av at man følger vårt antirustprogram. Se våre hjemmesider for ytterligere informasjon om garantier og priser.



Les mer på våre hjemmesider.

Buskerud Antirust AS

Øvre Eikervei 83A, 3048 Drammen. Tlf 944 20 567 www.buskerudantirust.no

Funderud Antirust AS

Stasjonsveien 335, 1880 Eidsberg. Tlf 69 89 89 89 www.antirust.no

Oslo Antirust AS

Østre Aker vei 205, 0975 Oslo. Tlf 22 22 42 02 www.osloantirust.no

Vestfold Antirust

Hortensveien 273, 3157 Barkåker, Tønsberg. Tlf 33 33 25 99 www.vestfoldantirust.no

Navn: Elisabeth Fjellvang Kristoffersen **Yrke:** Generalsekretær (avtroppende)
Alder: 64 år **På fritiden:** Litteratur, natur, golf, kunst og kultur og reiser
Bosted: Moss **Aktuell:** Blir pensjonist etter ti år i MA - Rusfri Trafikk

Gir fra seg roret for å bli «eventyrer»

Etter ti år som MAs stemme og ansikt utad, sier nå generalsekretær Elisabeth Fjellvang Kristoffersen takk for følget. Til høsten tar hun fatt på en helt ny fase i livet – som pensjonist og «eventyrer».

Av Jøran Ledal

– Jeg har mange interesser å bruke tiden på: Være ute i naturen og på fjellet, reise, lese bøker, golf, musikk og kultur, hus og hytte. Det er mer enn nok til å gjøre dagene meningsfylte, så jeg er ikke bekymret for at tilværelsen skal bli kjedelig. Veien blir til mens jeg går, og jeg pleier å si at nå skal jeg bli eventyrer; hele dagen og hele verden ligger jo for mine føtter, smiler Elisabeth (64) når hun blir spurt om hvilke planer hun har for pensjonisttilværelsen.

Lot seg overtale

Egentlig startet hun i MA som prosjekt- og markedskoordinator høsten 2013, men da organisasjonen etter bare et halvt års tid ønsket henne som konstituert generalsekretær, lot hun seg overtale:

– Jeg ble spurt om jeg kunne tenke meg å være konstituert generalsekretær i forbindelse med restrukturering og naturlig avgang internt i administrasjonen. Jeg syntes det hørtes spennende ut å få være med å påvirke i en slik prosess, så jeg takket ja.

Ansettelsen ble gjort permanent fra

landsmøtet i 2016, og i løpet av disse årene har hun satt sitt preg på organisasjonen på en rekke områder. Ikke minst har hun vært en pådriver for å gjøre det enda tydeligere at MA først og fremst skal bruke kreftene til å oppnå en rusfri og sikker trafikk. På landsmøtet i 2016 ble det flertall for forslaget om å endre organisasjonens navn til MA – Rusfri Trafikk. Landsmøtedelegatene bestemte samtidig at det skulle være mindre fokus på avholdssak og livsstil, og desto mer oppmerksomhet rundt trafikksikkerhet og kamp mot fyllekjøring og rus på veiene.

Et tydeligere MA

– Det er viktig å være tydelig på hva som er vårt samfunnsoppdrag. Altså å arbeide for en rusfri trafikk, og å sikre at ressursene våre blir brukt på best mulig måte, mener hun.

Det er ikke bare strategien og formålet som er blitt klarere i løpet av disse årene. Økonomien er solid, og MA – Rusfri Trafikk er en stemme å regne med i offentligheten. Selv om det er mye som gjenstår før veiene våre er helt rusfrie, har MA – Rusfri Trafikk fått gjennomslag

på flere områder: Påbud om alkohol for kjøretøy som brukes til persontransport, obduksjon av alle trafikkdrepte og utvidet adgang for Tolletaten til å utføre promillekontroller. Organisasjonen har også bidratt sterkt til å stanse alle politiske forsøk på å legge ned Utrykningspolitiet (UP).

Sammenlignet med mange andre, er MA en liten organisasjon med fem fast ansatte pr. dags dato, men avtroppende generalsekretær sier at organisasjonen er godt rustet til videre arbeid, både når det gjelder fagkunnskap, infrastruktur og samhandling med lokalavdelingene.

– Det er en god lagånd og samhandling i organisasjonen, og det er jeg veldig glad for, sier Elisabeth.

Tidlige erfaringer

– Vi har lyktes med en del, men fremdeles er det tiltak som må på plass før vi når målet om en rusfri trafikk. Men jeg tror at fundamentet er til stede for at ny generalsekretær skal kunne fortsette innsatsen. Strategien fremover er lagt. Det handler om å jobbe videre med den og etter hvert bringe inn nye saker







Elisabeth gleder seg til å bli pensjonist, men kommer også til å savne kollegaene ved MAs sekretariat. Fra venstre: Mona Kristengård (administrasjonskoordinator), Nils Erik Gyland (kommunikasjonsrådgiver), Elisabeth, Ole Veimodet (økonomisjef) og Kristin Hegna (prosjekt- og markedsansvarlig).

og prosjekter. Det er mye å sette seg inn i når det gjelder rus i trafikken, og påvirkningsarbeid kan være en tålmodighetsprøve. Man må tenke langsiktig, være trygg i det faglige og ikke gi opp.

Det siste lærte hun muligens da hun som ung jente flyttet til Sortland for å gå på økonomisk gymnas. Skolen hadde nemlig en tradisjon for å gi ansvaret for kafeteria-driften til en av førsteårs-elevene på økonomilinjens, og ettersom Elisabeth hadde rukket å lære litt bokføring i ungdomsskolen, våget hun å rekke hånden i været da rektor spurte etter en frivillig.

– Sortland var et ganske stort gymnas med elever fra hele Vesterålen, og jeg innså etter hvert at det fulgte en god del arbeid og forpliktelser med vervet. Kassen skulle gjøres opp hver dag, pengene skulle settes inn i banken, fakturaer skulle betales, momsoppgaver skulle

leveres, og det måtte føres månedlig regnskap over virksomheten. Elevkafeteriaen hadde i tillegg én ansatt som sto for maten, og dermed fulgte det med både lønn, skattetrekk og arbeidsgiveravgift. Det ble med andre ord et år med høy aktivitet og mye ansvar for en 16-åring, men jeg lærte samtidig masse på kort tid - ikke minst administrativt og økonomisk, sier 64-åringen, som har hatt lederjobber siden hun var 26. Før hun kom til MA var hun i ti år daglig leder for destinasjonsselskapet Visit Moss og aktiv i reiselivsutviklingen i Østfold.

Når hun setter seg på toget i hjembyen Moss om morgenen den 16. juni for å pendle til MA-sekretariatet i Oslo, blir det for aller siste gang som generalsekretær. Hun kommer ikke til å savne pendlingen, men innrømmer at føles litt vemodig å tenke på at en lang yrkeskarriere vil være over.



I sommer har 64-årige Elisabeth sin siste arbeidsdag som generalsekretær i MA - Rusfri Trafikk. Nå ønsker hun å bli pensjonist.



Elisabeth på hjul som åtteåring sammen med brødre og søskenbarn.

– Det har vært en spennende jobb, hvor jeg har lært mye og fått anledning til å påvirke et viktig samfunnsområde. Jeg har også hatt gleden av å jobbe med flinke, hyggelige kollegaer, og i tillegg blitt kjent med mange engasjerte MA-tillitsvalgte over hele landet. Men ti år er ganske lenge, nå tenker jeg det er sunt med nye krefter, og jeg har heller ikke noe ønske om å bli en slags sjuende mor i huset, sier Elisabeth, som opprinnelig kommer fra Bardu.

Mellom kanoner og tanks

Selv om hun har bodd mesteparten av livet alle andre steder enn i Nord-Norge, avslører det syngende tonefallet at hun er født og oppvokst mellom kanoner og tanks i Indre Troms. 12 år gammel flyttet hun sammen med mor, far og sine to brødre til Jessheim, men det skulle ikke gå mer enn drøye to år før familien vendte nesen nordover igjen. Denne gangen til Lødingen. Her bor fremdeles hennes 91 år gamle far, og Elisabeth drar gjerne nordover, både for å besøke han og for å nyte den nord-norske na-



Dette bildet ble tatt i Bardu for 63 år siden. Den ettårige piken hadde såvidt startet på livet.

turen. Hytta på Tjøme blir også hyppig besøkt, og i Oslo bor Thomas, hennes 25 år gamle sønn.

Eventyrer

I voksen alder har hun høstet erfaring med å bo i store byer over hele verden; Frankfurt, Brussel og Hongkong.

– Eks-mannen min jobbet i Hydro, og det var naturlig at jeg flyttet med ham til ulike steder i verden. Jeg trives veldig godt hjemme i Norge, men det er også spennende og inspirerende å oppleve andre land og kulturer. Nå er Sør-Amerika det eneste kontinentet jeg ikke har besøkt. Jeg har ikke lagt detaljerte planer for pensjonisttilværelsen ennå, men jeg har i alle fall en drøm om også å få oppleve denne delen av verden, medgir hun.

Har du reiseliv både som utdanning, hobby og jobb store deler av livet, blir jo verden fort litt mindre. Behersker du i tillegg fire fremmedspråk – engelsk, tysk, fransk og spansk – er du godt hjulpet i møtet med nye mennesker.

– Jeg vurderte en stund om jeg også skulle lære meg russisk, men det ble plutselig litt mindre aktuelt for halvannet år siden. Om det ikke blir russisk, er det likevel mye annet man kan bruke tid på å lære seg..

Livet er åpenbart for kort til å bli en stillesittende, passiv pensjonist – selv etter ti års innsats som en hardtarbeidende, kunnskapssøkende og godt synlig generalsekretær.

Vi takker Elisabeth for innsatsen, engasjementet og samarbeidet – og ønsker lykke til med tilværelsen som pensjonist og eventyrer!



Elisabeth har mange ganger gjort MA - Rusfri Trafikk synlig i mediene. Her fra en NRK-reportasje om kontrollvirksomheten til UP.





Litt moro må også være tillatt i hverdagen. Bildet ble tatt i forbindelse med arrangementet Bilens Dag i Sarpsborg i 2017.



Som nordlending er Elisabeth naturlig nok glad i livet på sjøen. Og hun ser helst at båtførerne holder seg edru - for sikkerhetens skyld. Her fra en promillekontroll med sjøpolitiet.

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

 <p>Chili mobil</p>	<p>Rabatt på mobilabonnementet.</p>		<p>Kinobilletter til rabattert pris.</p>
	<p>Fire kostnadsfrie assistanser pr år. Ingen egenandel.</p>		<p>Rabatt på utvalgte pakkeløsninger hos Wright trafikksskole.</p>
	<p>Rabatt på leiebil.</p>		<p>Rabatt på synsundersøkelse, databrilleg, privatbrille og solbrille med styrke.</p>
	<p>Rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøykontroll og deler.</p>		<p>Rabatt på synsprøve og komplett brille.</p>
	<p>Rabatt på flyplassparkering på Gardermoen.</p>		<p>Rabatt på internasjonalt førerkort.</p>
	<p>Rabatt på hotellovernattinger.</p>		<p>1 time gratis juridisk veiledning.</p>
	<p>Gratis prøveperiode på lyd- og e-bøker.</p>		<p>Rabatt på hotellovernattinger.</p>
	<p>Rabatt på medlemskap hos Actic og fri innmelding.</p>		<p>Rabatt på sport- og turtøy på stormberg.no</p>

Kjøp MA-kalenderen 2023 og lodd i MAs landslotteri!



MA-kalenderen for 2023 er nå til salgs for kr 498,- fritt tilsendt.

Hovedgevinsten i MAs landslotteri er 100.000 kroner. I tillegg er det mange andre flotte gevinster, deriblant flere pengepremier.

Overskuddet fra lotteriet gir et stort bidrag til MAs prosjektarbeid for en rusfri trafikk og trafiksikkerhet generelt.

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

Pris per lodd i MAs landslotteri er kr 40,-.

Tusen takk for støtten!



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!

Støtt oss ved å kjøpe MAs aktivitetshefte



Heftet inneholder kryssord, sudoku og mange flere spennende aktiviteter for hele familien.

Du kan bestille ved å sende epost til ma@marusfritrafikk.no eller ringe oss på tlf. 22 47 42 00.

Pris kr 448,- fritt tilsendt.

Tusen takk for støtten!



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

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

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

Medlemsfordeler:

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



interoptik

DET FINNES OPTIKERE. OG DET FINNES INTEROPTIKERE.



Hjelp oss å gjøre veien **100 % rusfri!**

Etternavn/fornavn:

Gate/vei:

Postnr.:

Poststed:

Fødselsdato:

Mobil:

E-post:

Kryss av for medlemskategori (2023):

- 890,- Ordinært med veihjelp
- 590,- Ordinært
- 690,- Hønnør med veihjelp
- 390,- Hønnør
- 290,- Familiemedlem
- 190,- Veivokter / støttemedlem
- Jeg ønsker tilleggsdekning (pris kr 465,-)
- Jeg aksepterer vilkårene for medlemskap

Sted / dato

Underskrift



Alle fullt betalende medlemmer har tilgang til våre medlemsfordeler. Du kan også melde deg inn pr epost (ma@marusfritrafikk.no) eller på <https://blimedlem.marusfritrafikk.no/blimedlem/>
Sendes til: MA - Rusfri Trafikk, PB 752 Sentrum, 0106 Oslo

Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

Få rabatt på flyplassparkering

Ny medlemsfordel!

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



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

Rabatt gjelder kun ved bestilling online på www.flightpark.no, ikke ved telefonbestilling.



Hoteller og rorbuer i særklasse!

Classic Norway Hotels tilbyr MAs medlemmer rabatt på overnatting på sitt store utvalg av kvalitetshoteller i storslagne omgivelser.

Nyt utsøkt mat og utforsk nærområdet. Hos Classic Norway Hotels får du også flotte opplevelser rett utenfor hotelldøren!

CLASSIC
NORWAY
HOTELS

Les mer og bestill på www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler



Chilimobil

Fast rabatt på mobilabonnement for MA - Rusfri Trafikk sine medlemmer

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

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

Få 25 prosent rabatt på sport- og turtøy for hele familien!

Som MA-medlem får du nå rabatt* på turtøy, tur- og fritidssko, turutstyr, samt hunde- og katteprodukter fra Stormberg!

Her finnes et bredt utvalg av funksjonelt tøy for hele familien, tilpasset både små og store eventyr.

STORMBERG

* gjelder alle ordinære varer ved kjøp i nettbutikk (gjelder ikke outlet, lavpris eller tilbud)



Les mer om alle medlemsfordeler på MA – Rusfri Trafikk sine nettsider.



Ung i trafikken



Her er vinnerne av DeathTrip 2023!

12 finalister møtte opp på DeathTrip-finalen på Saga Kino i Oslo 11. mai for å presentere og forsvare sine bidrag i den landsdekkende konkurransen. Norges beste kampanje mot ruskjøring satt nemlig i salen.

Av Lea Cristine Tvervåg



"Barnslig" stakk av med tre premier

Drømtoptor videregående skole kunne glede seg over å vinne i alle de tre kategoriene DeathTrip har å by på. Hovedpremien for "Beste helhetlige kampanje", vinner av "Beste interaktive produkt" og "Folkets favoritt".

– Å herlighet, vi forventet ikke dette i det hele tatt!

Juryen har bestemt at formidlingen i denne kampanjen er ekstremt god. Det har vært bruk av bra retorikk, og kampanjen er å anse som helhetlig. Vi føler at det er et kult konsept og at den treffer målgruppen spot on.

Kampanjen spiller på at det å kjøre i ruset tilstand og tøffe seg bak rattet, kan sammenlignes med å være barnslig. Kampanjen inneholdt kortfilm, SoMe-videoer, dataspill, mobilspill, snapchat-filter, plakater, animerte plakater og memes. Den er laget av Adrian Antonsen, Nikolai Valvik, Theodor Koller og

Herman Myrheim.

Alle premiene til sammen gjør at gruppa drar hjem til Ski med hele 50.000 kroner i potten.

– Vi har brukt utrolig mye tid og energi i kampanjen vår, jobbet med den siden i fjor. Så man kan si for sikkert at det har lønnet seg.

Guttegruppen skal fordele pengene mellom seg. De tenker å spare litt, kjøpe nytt kamera og kanskje investere i et produksjonsselskap.

– Jeg kommer til å trenge pengene til studiet neste år, sier det siste medlemmet.

2. Plass



"Hvorfor i trafikken?"

Mailand videregående skole var ikke forberedt på å vinne andreplassen i kategorien "Beste helhetlige kampanje".

De valgte å lage kampanje med en utradisjonell vinkling, nemlig "Du er ikke full på jobb, så hvorfor i trafikken?"

– Vi ble sjokkert! Det var veldig uventet da vi så hvor gode finalistene og kampanjene deres var, sier gruppen bak kampanjen.

Juryen har bestemt av kampanjen har et fengende slagord. Det setter ruspåvirket kjøring i et nytt perspektiv, og kampanjen har et tydelig budskap.

Bidraget viser en kirurg, en jeger og en kontoransatt full på jobb og stiller spørsmålet: «Hvorfor i trafikken?». Kampanjen inneholder kino-reklame, SoMe-video, fire plakater og merch. Den er laget av Erlend Olsen Klæboe, Oliver Sæther og Sara Halen Bostrøm.

Premien for andreplass er 15.000 kroner, og gruppa skal bruke pengene på litt ulikt. Kamerautstyr og spill ligger høyt på ønskelisten hos to av medlemmene.

– Mat! sier det siste medlemmet i gruppa.



Ung i trafikken

En velfortjent takk til alle deltakere

Tusen takk til alle finalistene som møtte opp på finalen, og ikke minst til alle de fantastiske kampanjene og bidragene alle påmeldte har sendt inn til konkurransen i DeathTrip 2023. Vi setter stor pris på hver og en av dem. Energien og tiden dere har brukt på produktene deres er uerstattelig, og vi er utrolig takknemlige.

Se alle finalist-kampanjene og videointervju av vinnerne på ungitrafikken.no!



3. Plass



Populær Tiktoker ledet showet

Tiktoker Lars Henriksen, med over 200.000 følgere fikk lede finalen i rollen konferansier. Ungdommene er godt kjent med ham gjennom humoristiske, følsomme og relaterbare videoer, der han er seg selv hundre prosent.

Henriksen er kanskje aller mest kjent for "Hvor er Marte?"-sketsjene sine på TikTok: [@lars.henriksen1](https://www.tiktok.com/@lars.henriksen1).

"Drit i å kjør drita"

Byåsen videregående skole synes det var stas å vinne basert på en kampanje som dreier seg om det å si ifra, selv om man ikke drikker selv.

– Det er gøy å vinne, men det var skummelt å presentere.

Juryen har bestemt at denne kampanjen er en enkel kampanje som har en god oppfordring. Slagordet er fengende, og det er lett å huske. Den oppfordrer også de rundt som ikke drikker, til å ta ansvar.

Kampanjen inneholder kortfilm, SoMe-video, en plakat, en logo og merch. Den er laget av Lea Merkesnes Bergby, Thea Tranmæl Haraldsen og Synne Nausthaug Hassel.

Premien for tredje plass er 5.000 kroner.

Jentegruppen som er russ i år, gleder seg til å bruke pengene de siste dagene av feiringen.

– Vi er jo russ da, så 5.000 kroner kommer godt med!



Statssekretær åpnet finalen i Oslo

DeathTrip feiret 15-årsjubileum under finalen i år, som innebar en fullspekket sal og ekstra spesielle gjester i publikum. Statssekretær i Samferdselsdepartementet, Tom Kalsås, satte hele finalen i gang med sitt åpningsinnlegg om ungdom, rus og trafikk.

Han mener det er viktig at ungdom engasjerte seg i temaet, og takket de for at de skulle opptre som rollemodeller for resten av generasjonen.

- Null-visjonen om ingen hardt skadde og drepte i trafikken, er noe vi i regjeringen jobber for. Og Ung i Trafikken gjør en veldig viktig og omfattende jobb for visjonen med DeathTrip-prosjektet.

Representanter fra Actis, Samferdselsdepartementet, MA rusfri trafikk og flere støttespillere med Ung i trafikken var også til stede.

De kåret vinnerne

Henrik Alfheim fra reklamebyrået NXT (juryleder)
Mona Binde fra kommunikasjonsbyrået Siste Skrik.
Rita Hellen Aarvold fra Statens Vegvesen.
Karl Fredrik Johnsen fra Kirkeparken videregående skole.
Johannes Bærhaugen fra Horten videregående skole.



Ny sommerturne med DeathTrip – On the road

Av Lea Cristine Tvervåg

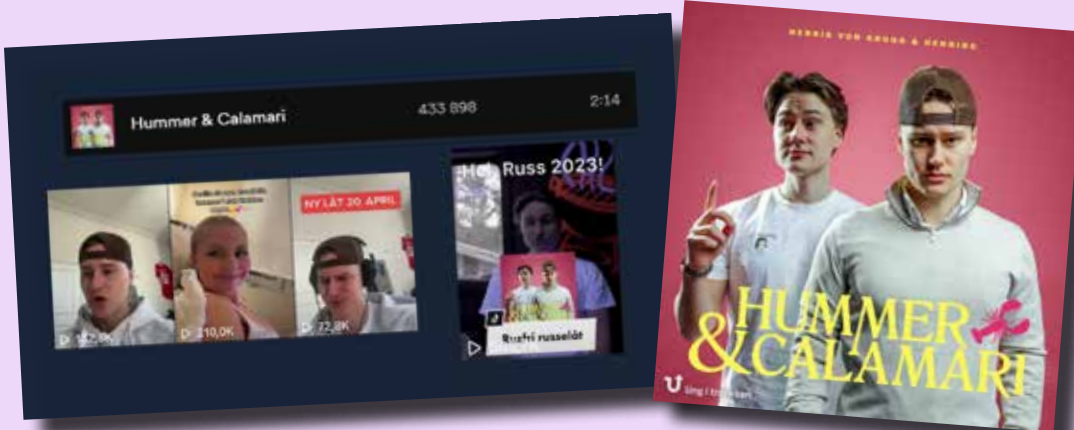
Ung i Trafikken planlegger nå ny sommerturne med utstillingen DeathTrip – On the road, og det ser ut som det blir en strålende varm sommer i år som i fjor. Denne sesongen får vi med oss to nye, unge ambassadører som skal påvirke ungdommen på kryss og tvers av Norge, til å ta gode valg i trafikken.

Turneplanen er fortsatt under arbeid, men vi kan stolt dele nyheten om at Ung i Trafikken starter turneen med promilletesting på Norges største metalfestival, nemlig Tons of Rock i Oslo! Festivalen har blant annet Guns n' Roses, Volbeat, Pantera og Kvelertak på lineupen. Det betyr en full camp med plass til rundt 3.000 som får muligheten til å promilletestes både frivillig og gratis av oss på hjemreisedagen.

Tradisjonen tro er det ønsket at vi skal utføre promilletesting både på Livestockfestivalen i Alvdal og på landsstevnet for Norges Bygdeungdomslag i Hvam. Vi takker begge festivalene for lojaliteten og troen på det vi jobber med, og vi gleder oss til å komme tilbake for å informere nye deltakere om ungdom, rus, trafikk og gleden av mikromobilitet og elsparkesykkel.

De som skal ut på reise i sommer er ungdommene Elise Fosheim Bjørndalen og Henrik Mittet Fossnes. Bjørndalen har tidligere jobbet for blant annet Disney World, og har god erfaring med å stå på stand og prate med mennesker i alle aldre, samt at hun er løsningsorientert og generelt ei blid jente. Fossnes har og erfaring med stand-arbeid og reisejobb,

Russelåt ble en suksess



Av Simen Murud Gundersen

20 april slapp Ung i Trafikken russelåta «Hummer & Calamari» sammen med Henrik Oven, kjent på TikTok som «Henning» eller «Von Grogg». Motorføreren tok en prat med Lea Cristine Tvervåg, som er prosjektleder hos Ung i Trafikken, om hvordan det hele har gått.

Hvordan har russen tatt imot låta?

– Russen har rullet til Hummer og Calamari, det er det ingen tvil om! Om vi legger sammen antall visninger på TikTok så har vi omtrent 800.000 visninger dersom vi legger sammen vårt innhold og Henriks innhold om låta, i tillegg har den over 430.000 avspillinger på Spotify. Det er ingen overdrivelse om vi sier at vi har nådd godt over 1.200.000 unge trafikanter.

Er det vanlig at organisasjoner som Ung i Trafikken lager russelåter?

– Haha, nei det er nok ikke det. Vi begynte å bli lei av at veldig mye av musikken som unge hører på handler stort sett om tre ting, og det er sex, vold og

misbruk av rusmidler. Vi ville lage en russelåt som var fri for dette, og som vi håper at påvirker ungdom til å ta gode valg i trafikken. Det kan være vanskelig å nå russen på en god måte. Målet vårt var å treffe russen der de er, og det er jo på rulling.

Hvem har dere lagd den sammen med?

– Vi har lagd låta sammen med Henrik Oven. Han er en influencer med mer enn 200.000 følgere på TikTok, og er nok mest kjent for karakterene sine «Henning» og «Henrik von Grogg» – begge figurerer i låta og i videoene som han har delt på TikTok. Henrik har skrevet låta sammen med Petter Katastrofe, som også er en kjent artist.

Hva er neste prosjekt ut for dere?

– Det gjenstår å se! I sommer skal DeathTrip, som vanlig, ut på turné. Så skal vi sette oss ned etter sommeren for å planlegge høsten. Dere får vente i spenning, og smøre dere med tålmodighet. Dette prosjektet har vært veldig artig å jobbe med, og det er jo derfor ekstra gøy at det har gått så bra som det har gjort.



Ung i trafikken

the road

da med Trygg Trafikk. Han er en sosial og en pratsom type, som klarer å holde flyten i den gode samtalen. Begge har stor interesse for sosiale medier, så følg med i kanalene våre for å bli med dem på reisen i sommer.

Vi er sikre på at begge vil gjøre en utmerket jobb sammen som Ung i Trafikkens ansikt utad, og til å bidra godt i arbeidet for en rusfri trafikk med null hard skadde og drepte i trafikken. God sommer!



Du bruker vel ikke mobilen i bilen?

Noe av det første vi lærer når vi begynner å kjøre bil, er at det viktigste er å følge med på veien. Likevel velger mange å bruke mobilen mens de kjører.

Av Simen Murud Gundersen

Alle har lyst på en tryggere trafikk, men trafikken blir bare tryggere dersom vi alle sørger for å ha hendene på rattet og blikket på veien. Trafikken er et samarbeid mellom alle trafikanter. I løpet av årets første måneder ble 2.303 førere bøtelagt for ulovlig mobilbruk bak rattet. Det er nesten en halvering fra 2022. Bra, men vi må fremdeles tenke oss om.

Det er mange som sier de følger med uansett, men oppmerksomheten vår er dårligere enn noen gang. I sin bok *Stolen Focus* skriver den britiske forfatteren Johann Hari at mennesker nå har et gjennomsnittlig oppmerksomhetsspenn på 65 sekunder. Hari skriver også at det tar oss 23 minutter fra vi ble avbrutt til vi når den samme graden av fokus igjen. Det betyr at du fra før



av ikke er så fokusert som du kan være, og om du da titter på mobilen i tillegg så utsetter du deg selv og andre for mye større fare enn nødvendig. I løpet av de 4 sekundene du fikler med skjerm kan bilen bevege seg lengden av en fotballbane - i 80 km/t. Disse sekunder kan fort bli skjebnesvangre. Ifølge Statens vegvesen har uoppmerksomhet vært en medvirkende årsak i hele 1 av 3 dødsulykker.

Gi deg selv en mobilfri pause. Vi har alle godt av en mobilfri pause. La bilen være stedet der den gode samtalen får flyte fritt, der du hører på favorittlåta di, eller der du puster ut og senker pulsen. Vi i Ung i Trafikken oppfordrer flere til å gjøre bilen til en mobilfri sone.

Ikke bare er uoppmerksomhet dødelig, det er også blitt veldig dyrt. Den 1. februar i år økte bøtesatsene for alle trafikklovbrudd med hele 30%. Økningen har

blant annet ført til at ulovlig

bruk av mobiltelefon bak rattet nå koster 9.700 kr, samtidig som det å følge trafikkreglene fremdeles er gratis.

Vi har ingen å miste.

MA-kryssord 3-2023

				GJØRE SØTERE	GRUSOMT	KLOKKE	KALIUM	STORFUGL	EUROPAVEL	ROVDYR I MÅR-FAMILIEN			
				KRONER			NR.28		OKSYGEN				
							GJENGEDE BOLTER		VARME-BEHANDLET				
				RADIUS		IKKE FRISKT							
				TYSKLAND		DE FRA KURDISTAN							
								▼	LØVTRE				
				BÆSJKLATT									
				PATRON-FYLL						POLITISK MAKT-EROBRING			
				KVINNE-NAVN									
				ELV	HA Å SI	MANNS-PERSON	SPLITT ELLER SPALTE I KLESPLAGG	DO	NABOER		TO LIKE		SPANIA
TIDLIGERE				▶					GARN	DAMPE			
FETT					MA-3 2023		UTVEKS-LINGSTRINN				▼	▼	YTRET
ENKJØNNET PLANTE							← PREP. KUNST						
BUSK					INDISK ELV					TJUKK			
					EKSOSFRITT KJØRETØY								
NR.27	KUNST-GJØDSEL-KONSERN	... LEONE	INNGANGS-PLATTING					REGNER MED	TO LIKE				SEKUND
								OMKRETS					SURROGAT-BOKSTAV
								◀	VOGNER			TING	
KJUN					SVERIGE	BILL POE		TIDSENHET		«FOT-FINGER»	REIP		
								BRUKE ØYNENE			TROND GRANLUND		
RØYSA			PARKE-RINGS-PLASS	▲				◀	HANE				FOSFOR
					URAN			50					UNIVERSITET
FLASKE MED SPRØYTE-DOSE									▲				UNN PIA

Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 1–2022:

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

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

Frank Jacobsen, Vang i Valdres * **Synnøve Stakland**, Skjoldastraumen *

Jan Velby, Horten

Vi gratulerer! Og her er løsningen:

Å	H	O	V	F	I	L	
L	U	T	R	E	N	D	E
S	A	G	N	A	D		
▶	B	R	A	MA-1 2022	Å	R	E
E	K	N	A	R	R		
K	U	N	E	H	D	A	B
K	T	B	Ø	T	T	Y	N
I	A	B	R	Y	L	Y	E
▲	K	K	E	D	R	E	M
	T	E	S	E	T	O	U
	R	A	U	T	B	O	T
P	Å	▶	S	N	Ø	D	E
			B	Y	E	N	M
			E	S	E	I	L
			K	R	Y	S	L



VW-bussen endelig tilbake

Navn:

Adresse:

Frist: 15. august 2023



DET FINNES INGEN KOPIER!



Basert
på lanolin
"ullfett"

Fluid Film-pakke med proff
trykkbegerpistol TB301

2695,-



Miljøvennlig

Løsemiddelfri

Fryser ikke

Lang levetid

Kryper opp til 15 cm

Trekker ikke til seg skitt

Eureka Chemical Company har utviklet en unik og avansert produksjonsprosess som ingen andre har klart å kopiere. Lanolin, som er et fast produkt, fikk de flytende uten å bruke løsemidler.

Fluid Film er ruststoppende, krypende og vannfortrengende i årevis og blir aldri en voks. Egenskapene har verden sett i mange tiår. Historien startet i 1943, men produktene er utviklet og serien har blitt større i løpet av disse årene.

Det er Fluid Film-antirustverksteder og forhandlere over store deler av landet. Se oversikt på FLUIDFILM.NO

Antirustbehandle bilen selv?

Med Fluid Film-pakken har du alt du trenger trenger. Pakken kjøper du på bilkontroll.no eller hos en av våre mange forhandlere.

Ha en sikker reise!

Dräger

alkolås | alkotestere

DRAGERNORGE.NO



POWERED
by **KGK**



Trøbbel på **veien**?

Ring MA Veihjelp på tlf 800 30 008

Vi har en av markedets beste bilredningsavtaler:

MA Veihjelp hos Viking!

Som MA-medlem med Veihjelp har du rett til **fire** kostnadsfrie assistanser i året.



*Er bilen kun ansvarsforsikret,
må du ha tilleggsdekning.*

*Les mer på våre hjemmesider:
[www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler/
bilredning-ma-veihjelp](http://www.marusfritrafikk.no/medlemsfordeler/bilredning-ma-veihjelp)*

VIKING