motor-
føreren

MOTORFØRERNES
AVHOLDSFORBUND

Nr 4 · august/september 2007 · kr 39,-

Tema:
Blalb alb albalbab-
lablablablablala

Blalbalb:
Blalb alb albalba-
blablablablablala

Blab albalb:
Blalb alb albalbab-
lablablablablala

4
2007

Returadresse:
MOTORFØRERENN
Postboks 80 Alnabru
0614 Oslo

B-PostAbonnement

innhold

motor føreren

UTGIVER Motorførernes Avholdsforbund

REDAKTØR Hans-Erik Hansen

MEDARBEIDERE I DENNE UTGAVEN
Bjarne Eikefjord
Knut Arild Lotterud
Veslemøy Sandvik

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

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

DESIGN OG GRAFISK PROD. Allegro Tønsberg
TRYKK Senter Grafisk AS

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

ISSN 0027-2213

Fagpressen OPPLAGSKONTROLLERT

MAs FORBUNDSKONTOR Direktør: Terje Tørring

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo

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

Telefon: 22956969
Telefaks: 22956968

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

MA:UNGDOM

DAGLIG LEDER Henning Andreassen

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo
Telefon: 22956969
Telefax: 22956968

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

HJEMMESIDE www.ma-ungdom.no

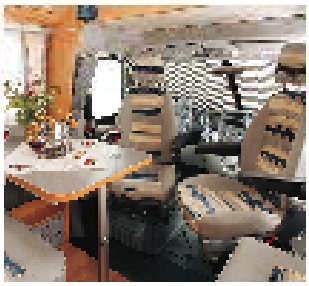
MA-hjørnet/leder 5
Tema – Alkolåskampanjen 2007 6–7
Tema: Elbilens historie 8–9
Ford Mondeo 10–11
Saab 9-3 12–13
Volvo V70 14–15
Audi A5 16–17
Citroën C-Crosser 18–19
Renault Twingo 20
Bilnytt 22–23
Caravan: Østersjøkysten 24–26
Bilnavigasjon 28
Trafikk 29
Bilsport: Le Mans 30–32
Trafikk/Organisasjon 34–37
MA-ungdom 38–39
Organisasjon/Kryssord 40–41

I neste nummer:

- Ny Folke(stasjons)vogn og andre lanseringer
- Elbil og strøm
- Forberedelser til mørketiden
- Rundkjøring – en labyrint

Nå viser vi våre nye 2008-modeller

Bobiler fra **ADRIA** for best tenkbare komfort! Bredt modellprogram med smarte planløsninger fra markedslederen i Norden. Bobilene er veldig velutstyrte og finnes i ulike størrelser for alle tenkelige behov. Besøk oss på NorVet Caravan & PMRO så forstår du hvorfor du ser flere og flere **ADRIATIK** på veien!



Caravans og bobiler i monter

C01-03

NorVet

Nå er vi størst i Norden

– flere og flere ADRIATIK på veien

www.adria.nu

ALTA Motorhome Institute [illegible] • ARENDAL Bobil og Caravan Sør AS, [illegible] • BERGEN Fellingsbro Bobiler, [illegible] • BODØ Camperland AS, [illegible] • BØE Bærhaug Caravan AS, [illegible] • EIDSVOLL Ringstad Caravan AS, [illegible] • FINSE Caravan Vest [illegible] • HAUGESUND BABAS AS [illegible] • KRISTIANSAND Bil og Caravansenter, [illegible] • MANDAL Hoff og [illegible] • OSLO/NESODDEN Barcamp AS, [illegible] • PORSGRUNN Bobil Caravan [illegible] • RANDESUND Bobil Trailer AS, [illegible] • SANDEFJ Hagen Caravan AS, [illegible] • SOTTUNGA Sørflaat Caravan [illegible] • STAVANGER Caravansenter AS, [illegible] • TRONDHEIM Trøndersk Bobil & Caravan AS, [illegible] • TRONDHEIM Caravan AS, [illegible] • ÅLESUND Skorpen og Myren, [illegible]

MA-hjørnet

Samfunnsdugnad

Klimadebatten har nå lenge dominert i media. FNs klimapanel har talt og sier at klimaendringene er menneskeskapte, og forårsaket i stor grad av økende CO2-utslipp. MA har kommet med uttalelser om at hvis denne utviklingen skal bremses og snus, må det skje en reduksjon av utslippene av klimagasser. Vi bilister og veitransporten for øvrig står for 19 % av CO2-utslippene. Dette må vi som brukere av norske veier, ta ansvar for ved å redusere utslippene, og vise vilje til å gjennomføre tiltak i denne sammenheng. De største norske bil- og transportorganisasjonene mobiliseres nå i en kampanje for å se hva den enkelte organisasjon kan bidra med og hva organisasjonene kan gjøre i fellesskap. Denne kampanjen vil få navnet "Klimaveien". Mye kan gjøres innenfor de rammer vi har i dag. Det gjelder hvordan bilistene kjører, valg av transportmiddel, tilpassing av kjøretøy, typer av veier som bygges og trafikkavviklingen.

MA ønsker å bidra til at all transport skal skje på en mest mulig miljøvennlig måte. Dette vil vi gjøre blant annet gjennom kunnskapsbygging og holdningsendring. Motorføreren har i de siste numrene fokusert på dette gjennom flere artikler, og vil fortsette med dette.

MAs kampanje i sommer, "Aksjon møteplass", hvor bl.a. klima var tema, viste vilje hos bilistene til å være med. Vi intervjuet ca. 1000 billister. Over 70 % sa de var villige til å endre sine reisevaner, ved bl.a. å bruke mer kollektiv transport og endre sin fritidskjøring. Over 80 % ville bytte til mer miljøvennlig bil, bruke alternativt brennstoff og lære å kjøre mer økonomisk.

Dette er også en utfordring til MAs medlemmer om å være med og bidra på frivillig basis. MAs medlemmer og andre bilbrukere oppfordres til å ta disse temaene alvorlig, og opptre på en måte som gagner miljøet.

Terje Tørring
Direktør

leder

Assosiasjoner

I serien av artikler om alternative energikilder for biler, har vi i denne utgaven av Motorføreren begynt å kikke på den elektriske bilen. I elbilens historie finner vi blant annet at den var populær og holdt tritt med bensinbilene godt inn på 1900-tallet. Deretter økte behovet for større aksjonsradius og elbilen tapte i konkurransen. Vi fikk bedre veier og det kom flere biler, som kjørte stadig lengre turer. Med "vi" mener jeg hele den industrialiserte verden. Det siste århundret har vi bygd stadig flere nye veier, broer og tunneler. I 1900 fantes 28 500 km offentlig vei i Norge. I 2000 hadde det økt til 90 000 km. Tenk på hvilken standardøkning som samtidig hadde skjedd fra den gang vi omtrent bare hadde grusveier! Så sent som i 1940 forteller statistikken at bare 4 % av veilengden hadde fast dekke. Det har vært en utrolig utvikling og kravene har vært rask utbygging, mye utbygging og til lavest mulig kostnader.

Veier er en langsiktig investering. Men ikke evigvarende. De broene vi bygger i dag vil for eksempel neppe stå i to tusen år uten oppgradering, slik som romernes viadukter. Dette er ikke på tross av, men kanskje nettopp på grunn av vår raske teknologi og materialbruk. Vi ser slitasjene mange steder. Så lenge det dreier seg om en vei på den faste landjorden, blir det kanskje ikke verre konsekvenser enn at vi får irriterende hull og ujevnheter. Verre er det når vi på en dramatisk måte opplever at tidens tann tærer i det skjulte og fører til at for eksempel en bro kollapser.

Det dreier seg i et større perspektiv om at vi i generasjoner med velstand og utbygning har pådratt oss et enormt vedlikeholdsbehov. Et behov vi kan komme til å neglisjere stygt. Min erfaring er at det alltid er mye morsommere å kjøpe nytt (altså her: anlegge nye veier) enn å reparere det gamle du allerede har. Det vil kunne danne seg et økende etterslep på veisektoren, i likhet med det vi ser med offentlige bygninger som skoler, sykehus, kirker, biblioteker, museer… Når vi - av ulike årsaker - ikke er særlig villige til å betale nok skatt til felleskassen for å holde tritt med det uunngåelige forfallet av alt vi har skaffet oss, kommer vi til å møte litt av noen utfordringer etter hvert.

Men foreløpig representerer ikke tunnelene og broene noen risiko i trafikken, statistisk sett. Fortsatt er det farten, manglende bruk av sikkerhetsbelte og fyllekjøring som står for skader og død langs veiene.

Kjør trygt. God tur.

Hans-Erik Hansen
Redaktør

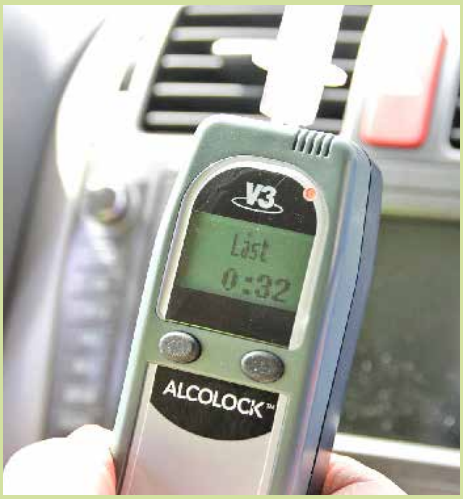
Alkolåskampanjen 2007:

Synlig og nyttig

Av H-E Hansen

MAs alkolåskampanje i sommer har vært en suksess. Turneen med alkolåsbilen har skapt stor interesse og vært et nyttig middel i arbeidet med å gi stadig flere informasjon om hvordan dette viktige sikkerhetsutstyret virker.

Den omfattende alkolåskampanjen ble satt i gang fra MA-kontoret av Brita H. Eriksen, Terje Tørring og Bjarne Eikefjord.



Bilen med alkolås begynte turneen i Trøndelag. Etter at MA-avdelingene her hadde fått anledning til å bruke den i sitt informasjonsarbeid, gikk turen til Møre og Romsdals avdelinger. Og fra midt i august sto Rogaland først på resten av den omfattende reiseplanen.

Dermed har mange MA-medlemmer fått muligheten til å gjøre seg kjent med hvordan alkolåsen virker, og formidle denne informasjonen videre til et bredere publikum og media.

Virkemiddel

Målet med kampanjen har vært å demonstrere alkolåsbilen i praksis. Den vanlige bilist får prøve alkolåsen, og akseptere den som et virkemiddel for økt trafikksikkerhet. Samtidig skal lokale, regionale og sentrale politikere, transportselskaper og brukere av transporttjenester få anledning til å prøve systemet.

Alkolåsen er montert inn i en Toyota Auris. Utvendig har den fått en dekor som gjør det tydelig hvilket budskap det informeres om og hvem som står bak. Reiseruten har vært delt i to. Første del begynte i Nord-Trøndelag i juni og gikk sørover til Hordaland. Fra midt i august til sist i september sto Rogaland, Agderfylkene, Telemark, Hedmark, Oppland, Østfold, Akershus og Oslo for tur.

Enkel operasjon

Presentasjonen har foregått på sentrale steder, der forbipasserende har fått muligheten til å

prøve hvordan alkolåsen virker når man har satt seg i førersetet: For ordens skyld kan man jo først prøve å starte bilen uten å ha blåst. Da er bilen helt død. For å komme av sted er man nødt til å blåse i den lille alkolåsen på størrelse med en mobiltelefon som er festet med en ledning til midtkonsollen. Du begynner med å sette et rent munnstykke på alkolåsen og deretter blåse jevnt og passe hardt noen få sekunder. Utstyret gir fra seg et lydsignal som bekrefter at bilen lar seg starte når man ikke har drukket. En OK-melding vises også på skjermen på alkolåsen. Deretter er det bare å starte bilen på vanlig måte.

For å demonstrere hva for høy promille gjør, er en dose alkoholholdig munnspray nok til at utstyret gir fra seg den nedslående lydmeldingen om at bilen ikke lar seg starte. Også nå ledsaget av en meldingen i displayet på alkolåsen. Samtidig begynner en klokke å telle ned den tiden bilen er sperre for oppstart. Denne tiden kan stilles inn på utstyret. Under alkolåsdemonstrasjonene var den satt til bare ett minutt for at ikke ventetiden for alle interesserte som ville prøve, skulle bli lang. For når sperren er på etter at sjåføren har blåst i alkolåsen med promille, er bilen virkelig ikke til å få i gang. Men etter sperretiden – og når virkningen av munnsprayen raskt gir seg under demonstrasjonene – kan man igjen få bekreftet at bilen på ny lar seg starte for en promillefri tur.

Tilbakemelding

MA-medlemmene som sto for demonstrasjonene melder at de aller fleste som prøvde alkolåsen, var positive. Uttrykk som "bare positive kommentarer" og "interessante samtaler" går igjen, og dette oppfattes som en god måte å få gitt informasjon om en flaggsak for MA.

MA-innsatsen har også skapt interesse i media, slik målsetningen har vært. De fleste steder har kampanjen resultert i pressedekning. Dette har vært en betydelig mobilisering av MAs lokale avdelinger.

- Avdelingene har vist stor vilje til å få gjennomført kampanjen, sier MAs Brita H. Eriksen, som har koordinert opplegget.

En sikkerhet

I mange land diskuteres det et allment påbud om alkolås i alle biler. I Europa har svenskene kommet lengst på dette området. MA ønsker at kjøretøyforskriftene endres til etter hvert å kreve alkolås innmontert i alle nye biler på linje med annet sikkerhetsutstyr som bilbelter og kollisjonsputer. Alkolås kan sikre alle mennesker i trafikken frihet fra risikoen for å møte fyllekjørere.

MA mener det er klokt å starte innføringen av alkolås med yrkestrafikken i første omgang, men dette er selvsagt ikke nok til å stanse alle de som kjører med promille i blodet.
Innen 2012 bør vi ha vedtak om alkolås i alle nye norske biler. Internasjonalt pågår mye forsknings- og utviklingsarbeid for bedre og rimeligere alkolåser. De kommer i forskjellige versjoner. Det finnes allerede elektroniske bilnøkler utstyrt med blåserør som avslører om sjåføren har drukket. Snart kommer også alkolåser som registrerer alkoholinnholdet i kroppen ved hjelp av et fingertrykk.

Elbilens historie:

Pionérteknologi med

Av H-E Hansen

Elektriske biler er i skuddet. Av miljøhensyn og i jakten på energikilder som kan ta over når oljeforekomstene begynner å ta slutt, skjer det en rivende utvikling i tilbudet av elektriske biler. Men elbiler er ikke noe nytt. Tvert imot var bilhistoriens første doninger basert på strøm.

I dag forbinder vi ordet bil nesten utelukkende med kjøretøy er med forbrenningsmotor – hovedsakelig bensin eller diesel. Men elektriske doninger var først ute og holdt lenge stand som det mest populære, takket være fordelene som elektromotoren har. Men samtidig hadde elbilene sine begrensninger, som gjorde at den tapte for bensin- og dieselbilene.

Tidlig 1800-tall

Historien til den elektriske bilen begynte allerede før midten av 1800-tallet. Tidlig på 1830-tallet bygde amerikaneren Thomas Davenport en miniatyrjernbane. Et par år senere konstruerte skotten Robert Davidson et elektrisk lokomotiv. I det hele tatt var det stor aktivitet på denne fronten i mange land, der den nederlandske professor Stratingh designet et elektrisk kjøretøy i 1935. Skotske Robert Anderson som i perioden 1832 til 1839 konstruerte sin første elektriske "kjerre", mens Davenport og Davidson fortsatte å bygge mer praktisk brukelige, elektriske kjøretøyer utover i 1840-årene.

Det ble brukt batterier som ikke kunne lades. Dette var en stor begrensning for bruken av kjøretøyene. Franskmannen Gaston Plante utviklet imidlertid et oppladbart batteri i 1865, og landsmannen Camille Faure forbedret det i 1881. Dette gjorde at elektriske kjøretøyer virkelig fikk et oppsving.

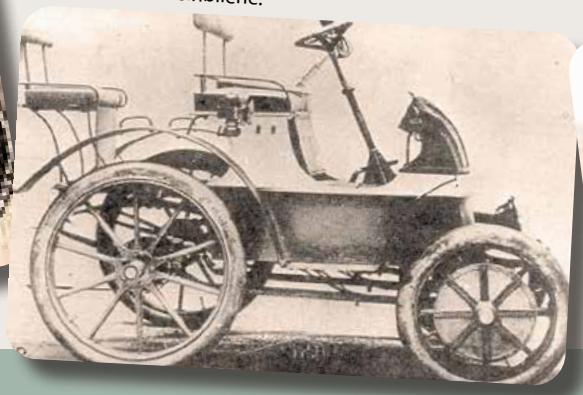
Det var først nå, i 1885, at forbrenningsmotoren, den såkalte Otto-motoren, ble utviklet til en såpass lett versjon at den egnet seg til bruk i bilen til Karl Benz. Dette anses jo ofte som fødselen til det vi i dag tradisjonelt oppfatter som bilen.

I store bilnasjoner som Frankrike og Storbritannia, samt noe senere frem mot århundreskiftet også USA, var det betydelig produksjon av elektriske biler. Og andre land var også med. Blant annet var det den elektriske bilen "La Jamais Contente" fra Belgia, som i 1899 satte verdensrekord i hastighet med 105 km/t.

Mange fordeler

Rundt 1900 ble det produsert forskjellige typer biler, der kreftene kom fra elektriske motorer, forbrenningsmotorer for petroleum eller dampmaskiner. De konkurrerte på like fot. Dampbilene tapte blant annet på at de behøvde lang tid til oppvarming for å komme i gang. Elbilene var rundt århundreskiftet på topp og solgte mer enn noen andre typer. De hadde

Den enkle oppbyggingen av elbiler har holdt seg siden tidlig 1900-tall; her med batteriene foran og elektromotoren bak.



Selve designet på de tidlige elbilene skilte seg ikke mye fra bensinbilene.

Fartsvidunder anno 1800 med verdensrekord og elmotor.

renessanse?

fordeler i forhold til bensinbilene ved å ha mindre vibrasjoner, støy og ubehagelige avgasser enn bensinbilene. På elektriske biler hadde man også god kontroll over kreftene og bedre dreiemoment, og samtidig unngikk man også den vanskelige og usynkroniserte giringen på bensinbiler. Mekanisk sett var de ganske enkle og elektromotorer gir også bedre energieffektivitet, og de kan også generere elektrisitet når den brukes til å bremse kjøretøyet. Sjåførene på elbilene slapp også det harde arbeidet med å starte motoren med håndsveiv, slik kollegene på petroleumsbilene måtte hver eneste gang.

Norgeshistorie

Elektriske biler var også i Norge noen av de første som rullet rundt på veiene. Det sies av den første biltesten som sto på trykk, var en omtale av en elbil i Teknisk Ukeblad i 1899. Og den første brannbilen i Oslo gikk på strøm. Bensinmangel under 1. verdenskrig gjorde at elbiler var populære også som vare- og lastebiler i Norge som i verden for øvrig.

I 1921 var det registrert 128 elektriske lastebiler og 31 elektriske personbiler bare i Oslo. I Bergen var det 7 personbiler og 7 laste- og varebiler og i Trondheim var tallet henholdsvis 2 og 4. Det ble også produsert elbiler i Norge rundt 1920 da Staværn Bilfabrikk A/S produserte lastebiler. Så våre dagers Think og Kewet er ikke de første norskproduserte elbilene.

Et hovedproblem

Et av elbilens store problemer var – og er fortsatt - evnen til å bringe med seg energi, med andre ord batterikapasiteten. Selv om man tidlig oppnådde ganske gode resultater både med hensyn til fart og rekkevidde, viste bensin og senere også diesel seg som en energikilde det var lettere å forholde seg til. Tanken kunne romme mye mer, tilgangen på oljeprodukter ble stadig mye lettere etter hvert som oljeutvinningen og raffineringen skjøt fart. Transporten av oljeprodukter var relativt enkel og distribusjonsapparatet ble raskt bygd ut med bensinstasjoner over alt. Forsyning av energi til elektriske biler klarte ikke å holde tritt. Ettersom veisystemene ble bygd ut økte folks krav til aksjonsradius og fart. Dette favoriserte bensinbilene. Etter som den elektriske selvstarteren ble tatt i bruk i stadig flere biler fra 1913, var heller ikke håndsveiven noe ankepunkt lenger.

Og elektriske biler var dyre. Henry Fords store suksess med T-Ford må nok ta noe av skylden. Hans masseproduserte biler ble uhyre populære, ikke minst på grunn av prisen som lå langt under det de elektriske bilene kostet.

Nytt liv

Utover på 1920-tallet ble elektriske biler så å si fullstendig borte. Siden da var det bare enkelte få og små tilfeller der den dukket opp, så som under bensinmangelen under 2. verdenskrig. Så å si all videreutvikling skjedde med hensyn til forbrenningsmotorene. Fra 1940-tallet har den eksplosjonsaktige utviklingen av bilismen vært oljefyrt.

Miljøbevissthet på 60-tallet og oljekrisen i 1973, var en vekker for noen. Men elbilene som nå dukket opp kunne ikke skilte med ytelser som var særlig bedre enn sine forgjengere for et halvt århundre siden. Personbilene som siden har sett dagens lys har i hovedsak vært små særegenheter, der liten vekt har vært avgjørende for å bøte på liten effekt og svake ytelser.

Men der elbiler har tapt i størrelse, fart og rekkevidde, har myndighetene i mange land forsøkt å gjøre dem økonomisk attraktive ved å redusere avgiftene eller gi privilegier i bomringer, på parkeringsplasser eller i kollektivfelter.

Selv om du har ladestasjoner mange steder, har det vist seg vanskelig å få en rekkevidde som er tilfredsstillende. Men batteriteknologien tar stormskritt fremover. Og det arbeides også med å utvikle brenselceller, som går på hydrogen, og blir bilens eget elektrisitetsverk.

Biler med elektrisk drift er i sterk utvikling, som i Gems Volt med brenselcelle som produserer strøm.

Norske Think er et eksempel på de elektriske småbilene som har bratt teknologien tilbake i et større antall igjen.

Fin dame med godt øye til en fin bil! Annonse for Detroit Electric anno 1912.

I tiden da elbilen var nesten helt borte fantes unntak; en Nissan fra 1947.

Ford Mondeo:

Full satsning

Mondeo er en viktig modell for Ford. Derfor spares det ikke på konfekten når en helt ny utgave lanseres. Her får vi både sedanen, kombikupeen og stasjonsvognen servert samtidig på ett brett. Hvilken meny!

Av H-E Hansen

Ford Mondeo kom for første gang i 1994. Den dukket opp i en ny og sterkt forbedret versjon i 2001, og nå i 2007 var tiden moden for en ny generasjon. Men bilen hadde bokstavelig talt premiere i fjor. En god stund før vanlig dødelig får tilgang til bilen nå utover høsten 2007, hadde den vist seg på lerretet i James Bond-filmen Casino Royale.

Godt grunnlag

Mondeo er bygd på samme plattform som Ford-modellene S-Max og Galaxy, men også med Volvo S80, V70 og XC70 og Land Rover Freelander. Dermed skulle grunnlaget være veldig godt og Ford har virkelig utnyttet dette til å synes i det endelige resultatet.

DetreMondeo-versjoneneharsammedesign i fronten, men skiller seg naturlig nok bakover mot hekken. De får derfor hvert sitt særpreg. Mondeo er i sin nye utgave blitt den første bilen som er fullstendig skapt i Fords nye formspråk "kinetic" – "energi i bevegelse"– som vi har sett komme etter hvert på Ford-modellene i det siste. Designet er tiltalende og tydeligere enn forrige modell. Ford har ønsket å gi den nye Mondeoen langt mer trendy preg enn den utgående modellen, og det emosjonelle skal komme sterkere opp

Tre versjoner på ett brett. Fra venstre: Stasjonsvognen, sedanen og kombikupeen. De har med hver sin bakende, som dekker forskjellige behov og gir dem ulike særpreg.

Motorvalgene spenner over et bredt register av krefter.

ved siden av det fornuftige. Det er også snakk om en opplevelse av komfort og kvalitet som er på topp.

Tilvekst

Denne tredje generasjonen av Mondeo-modellen er større enn forgjengerne. Stasjonsvognen måler 483 cm i lengden (3 cm økning) og 189 cm i bredden (7,5 cm mer) og 151 cm i høyden. Vekten ligger på rundt 1550 kg avhengig av karosserivarianten og motor. Bagasjerommet er på rundt 550 liter og øker til mellom 1448 og 1733 liter når baksetene slås ned. Fart og akselerasjon er det nok av, i varierende grad avhengig av motorvalget.

Plassforholdene i kupeen er gode for sjåfør og passasjerer. Avhengig av hvilke krav du stiller til bruken og velger enten en sedan, kombikupé eller stasjonsvogn, vil du få bagasjeplass som få av konkurrentene kan måle seg med.

Mondeo viser at det er mange gjennomtenkte detaljer både med hensyn til behag og nytte. Et nytt tankfyllingsrør uten lokk er for eksempel konstruert slik at det blir umulig å fylle feil drivstoff av diesel eller bensin. Og Mondeo har et innemiljø som er godkjent for de allergiske av det tyske instituttet TÜV.

Rike variasjoner

Motorene i Mondeo blir på bensinsiden en 1,6-liter med enten 110 eller 125 hk, en 2,3-liter som med 161 hk og med en femsylindrede 2,5-liter med turbo med 220 hk.

Dieselmotorene er en 1,8-liter i to utgaver med enten 100 eller 125 hk, samt en 2,0-liter med enten 130 eller 140 hk. De fleste dieselmotorene får partikkelfilter som standard og en egen Flexifuel-modell for E85 bioetanol kommer i begynnelsen av 2008.

Motorene kan settes sammen med enten en sekstrinns automatisk eller manuell girkasse. Vårt første møte med Mondeo viste at den oppfører seg eksemplarisk på veien. Når vi presser på i svingene byr den på tillitsvekkende veigrep. Den byr ikke på overraskelser og har presis styring.

Stort spenn

Fra salgsstart er hele modellspekteret på plass, fra firedørs sedan og femdørs kombikupé til femdørs stasjonsvogn som tilbys med et bredt spekter av motorer. Dette gir mange alternativer når også valgmulighetene mellom utstyrsvariantene Ambiente, Trend og toppnivåene Ghia og Ghia X (luksusutførelse med trepreg), samt Titanium og Titanium X (med metall/tekno-preg) tas med i betraktningen. Derfor har Ford forhåpninger om å nå et stort publikum med priser som begynner helt nede på 259 500 kroner og går opp til 540 500 kroner pluss ekstrautstyr.

For 259.500 får du en femdørs Mondeo i grunnutstyr Ambiente med en 1.6-liters bensinmotor på 110 HK. Volumselgeren blir en stasjonsvogn med en 2-liters Duratorq TDCi turbodieselmotor på 130 HK. Den er utstyrt med partikkelfilter og 6-trinns girkasse. Som modellvariant Trend starter prisen på 314.000 kroner med denne motoren, mens man må legge til 16.000 kr. på toppmodellene Titanium og Ghia. En 6-trinns automatgirkasse øker prisen med 32.000 kroner.

De fleste dieselmotorene har partikkelfilter som standard. Unntaket er en 100-hesters TDCi-motor. Likevel velger Ford i Norge å ta den inn som et alternativ i familiebilklassen med startpris på 269.500 i femdørsvariant. Flaggskipet blir Ford Mondeo Titanium X med 2.5-liters bensin turbomotor på 220 HK til 540.500 kroner.

Av de første 1500 bestillingene på bilen viser det seg, ifølge Ford, at 72 % har valgt stasjonsvogn. 99,5 % har valgt diesel, herav utgjør 130-hesteren på 2,0 liter så mye som 73 %. Godt over halvparten har bestilt 6-trinns manuell girkasse. Av utstyrsvariantene har hele 72 % bestilt de øverste modellene Ford Mondeo Ghia og Ford Mondeo Titanium, mens 28 % har valgt Trend.

Den nye Ford Monedo er bygd på en plattform som danner basis for mange velrenommerte modeller fra Ford-konsern

Administrerende direktør Thormod Skofsrud i Ford Motor Norge har store forhåpninger for salget av den nye Mondeo.

Aktiv og passiv sikkerhet er godt tatt vare på. Under skallet finner vi en avansert konstruksjon.

Det "kinetiske" designet er nå kommet for fullt på nye Mondeo.

Interiøret kan velges i forskjellige utgaver, der toppversjonene er Ghia (som her) og Titanium.

Bestillingene som har kommet hittil viser også for Ford hvilken type bil nordmenn foretrekker for tiden: Stasjonsvogn med dieselmotor.

Saab 9-3:

En *viktig* modell

Midtsommer. Den svenske Västkusten. Blafrende blågult i frisk bris… Altså de perfekte forholdene da Saab nylig presenterte sin nye utgave av 9-3-modellen. Og lanseringen skjedde i hele bredden av versjoner, fra Sport Sedan og stasjonsvognen SportCombi til Cabriolet.

Av H-E Hansen

- Vi introduserer vesentlige forandringer på tre nøkkelområder; design, ytelser og kjøreegenskaper, sier Jan Åke Jonsson, administrerende direktør for Saab Automobile. - Resultatet er en markert styrking av utseendet og kjøreappellen til vår viktigste modellserie. Den står for omtrent to tredeler av det globale salget.

Saab er en ganske liten bilprodusent. Men relativt små volumer til tross, uttrykker Jonsson stor optimisme under lanseringen av den nye 9-3 som faller sammen med Saabs 60-årsjubileum. Aldri tidligere har fabrikken i Trollhättan solgt flere biler enn i fjor: 133 000 biler.

Markant ytre

Designet på den nye Saaben byr ikke på noen revolusjoner. Det svenske merket er jo kjent for å være meget tro mot sitt særpregete utseende. 9-3 har imidlertid gjennomgått endring og fått en mer markant stil. Det opplyses for eksempel at så mye som 70 % av karosseriplatene og karosseridelene er helt nye på sedanen.

Karosseriet på 9-3 er helt nytt fra A-pilaren og fremover; ny front der de typiske Saab-lyktene og grillen har gjennomgått en fornyelse og med nye dører og nye detaljer på hekken i lyktene og støtfangerne. Det nye utseendet har også en annen Saab-signatur: "Clamshell-panseret". Panseret har en glidende U-formet linje, en gjentagelse av formen fra frontruten.

Gummilistene er fjernet fra støtfangere og dører, og skal bidrar til et renere og mer helhetlig totalinntrykk. Andre utvendige forbedringer Saab ber oss legge merke til er for eksempel flate viskerblader som gir redusert vindstøy, samt nye lettmetallfelger. Også to nye farger er tilgjengelig, blant annet Snow Silver. Du kan velge mellom utstyrsversjonene Linear, Vector og Aero.

Motor og drivverk

En ny "tri-fuel"-motorserie introduseres for 9-3, bestående av motorer for diesel-, bensin- og bioetanol (BioPower). Nå kommer en ny utgave den 1,9-liters dieselmotoren med fire sylindre, som har fått et totrinns turbosystem, der en liten turbo virker på lave turtall og gjør motoren seig og sterk, mens en større turbo settes i drift ved høyere fart og turtall og gir optimale ytelser også her. 1,9-literen yter 180 hk (132 kW) og med maks dreiemoment på 400 Nm. Forbruket ved blandet kjøring er beregnet til 0,59 liter/mil for Sport Sedan. Videre tilbys også en oppgradert 2,8-liters V6 bensinmotor med turbo som har fått kreftene økt til 280 hk (206 kW) takket være at turbotrykk er satt opp fra 0,5 til 0,8 bar. 9-3 BioPower 2,0 t-motoren kommer også i ny og forbedret utgave. Motoren kombinerer turbolading med bruk av E85. Den nye versjonen har 14 % mer krefter enn forgjengeren med en økning fra 175 til 200 hk og 13 %

Velkommen til cockpiten! Saabs kunnskaper fra fly gir ypperlig førermiljø.

økt dreiemoment fra 265 til 300 265 Nm. I Sport Sedan gir dette en akselerasjon fra 0 til 100 km/t på 7,9 sekunder, sammenlignet med 8,5 sekunder på bensin ifølge Saabs beregninger. Man kan velge mellom sekstrinns manuell eller automatisk girkasse.

Når du setter deg inn i en Saab, er det med en følelse av gjenkjennelse i et gjennomarbeidet interiør som skal fungere både for sjåføren og passasjerene. Slik er det

Denne generasjonen av 9-3 er mer markant i uttrykket Men Saab er tro mot sitt velkjente grunndesign.

også med kjøreegenskapene og komforten. Og motorer med nok krefter er det som alltid, der toppfarten med den "minste" motoren ligger på 200 km/t, og akselerasjonen med den største fra stillestående til 100 km/t er 6,7 sekunder.
Saab 9-3 er i handelen fra begynnelsen av sep-

Saab er mester på turbomotorer, og kan tilby totrinns turbosystem.

Kabriolet-cruising i kystidyll. "Noen ganger er det helt allright…".

tember. Prisene starter på 296 900 kroner for Sport Sedan 1,8 i. 9-3 SportCombi koster fra 316.300 kroner, Saab 9-3 Sport Sedan 1,8 t BioPower er priset til kr 326.200 kroner.

Ny firehjulsdrift

Snart kan Saab tilby sin aller første bil med firehjulstrekk! Dette er viktig i kampen om mange av dagens bilkjøpere og skjer når den nye 9-3 kommer med det avanserte firehjulstrekk-systemet Saab XWD – "cross wheel drive". Saab sier at man ikke tidligere har funnet noe system som tilfredsstilte kravene man stiller.

Det valgte systemet er utviklet av Haldex i samarbeid med Saab. Det har en nyskapende teknologi i styringen av hjulspinn og bruk av en elektronisk kontrollert differensialsperre. Opptil 100 % av motorens dreiemoment kan sendes til for- eller bakhjulene når som helst dette er nødvendig. Ved kjøring på motorvei, da trekkevne eller maksimalt veigrep ikke er et hovedtema, overføres bare mellom 5 og 10 % av motorens dreiemoment til bakhjulene.

Det er verd å merke seg ekstrautstyret eLSD, som er en elektronisk kontrollert differensialsperre som på glatt vei bruker data fra fartssensorer ved bakhjulene og kan overføre opptil 40 % av dreiemomentet mellom akslene og til det enkelte hjulet som har best veigrep. Saab XWD blir tilgjengelig fra begynnelsen av 2008 på Aero-versjonene til 9-3 Sport Sedan og SportCombi, i kombinasjon med V6-turbomotoren.

Nå kommer Saab også med firehjulsdrift! Et første møte med XWD var overbevisende.

60-årsjubileum

Frem til sommeren 1947 var Saab bare kjent som flyprodusent. Men så kom Svenska Aeroplan Aktiebolaget AB med en bil; modellen Saab 92.

Med sitt strømlinjeformede karosseri og nyskapende teknologi var denne første Saaben noe helt spesielt. Årsaken var nok at den ble skapt av flyingeniører, som ikke var bundet av tidens vanlige oppfatninger om bildesign.

Siden har mer enn fire millioner biler rullet ut av fabrikken i Trollhättan. Det svenske merket er kanskje ikke stort i antall biler, men har fått et stort navn over hele verden. Kvalitet og skandinavisk stil har stått i høysetet. Saab har også vært i fremste rekke for å utvikle sikkerhet og førerergonomi, der røttene fra flykonstruksjon har hatt betydning og fortsatt kan ses. Det svenske merket har også vært langt fremme i utviklingen av bedre motorytelser ved hjelp av turbolading. Miljøvennlighet er også et satsningsområde, og er nå å finne i BioPower-teknologi med motorer for bruk av bioetanol.

Saab har gjennomgått en rivende utvikling fra 92-modellen og totaksmotorer til nye 9-3.

Volvo V70:

Selve Herregårdsvognen

Av H-E Hansen

Volvo V70 er en stor stasjonsvogn, som for tiden bærer arven fra tidligere tiders Herregårdsvogner videre. Nå kommer den i en helt ny utgave, den tredje generasjonen av modellen. Ambisjonene har vært å gi den mer luksus enn forgjengeren, at den skal være mer sporty og ha mer plass for både passasjerene og bagasjen.

V70 er bygd på den samme plattformen som sedanflaggskipet S80, som ble lansert i fjor. Herregårdsvognen ser også lik ut i fronten. Bakenden har blitt langt mer skulpturert rundt bakluken enn forrige V70. Utstyr, interiør og systemer er for øvrig også mye likt det du får på S80. Den nye bilen er med sin lengde på 483 cm en stor stasjonsvogn. Den er romsligere enn sin forgjenger og har vokst med 10 cm i lengden og fått et bagasjerom som har økt med 90 liter til 575 l.

Passiv sikkerhet

V70-modellen har i prinsipp også de samme sikkerhetssystemene som S80. Karosseristrukturen skal absorbere energi på en effektiv måte, og for å optimere for eksempel sidekolli-sjonsbeskyttelsen er hele sidestrukturen både sterkere og lettere ved hjelp av høystrekkfast stål i forskjellige kvaliteter. Og seneste gene-rasjon av sidekollisjonsputer har to separate kamre.

Baksetet kan deles i tre i forholdet 40/20/40 og man kan få integrerte barneseter med stillbar høyde på begge yttersetene. Dette er noe helt nytt. Puten kan stilles i to forskjellige høyder og gi barn av forskjellig lengde mulighet til å sitte tilstrekkelig høyt for å se ut gjennom vinduene og samtidig bli beskyttet så effektivt som mulig. At barn sitter komfortabelt skaper en harmonisk atmosfære i bilen, og bidrar til å gi en bedre forutsetning for avslappet kjøring, mener Volvo.

Aktiv sikkerhet

Den beste måten å beskytte de kjørende på, er å unngå ulykker, sier Volvo, og har utviklet kjøre- og støttefunksjoner som virker på en intelligent måte for å hjelpe føreren i vanskelige situasjoner, men ikke ved å ta over kjøringen eller ansvaret.

Her finnes blant annet kollisjonsvarslere med bremsestøtte for å unngå å kjøre inn i bilen foran. Kraftig oppbremsing signaliseres til trafikanter bak ved at bremselyset først blinker. Når hastigheten senkes til under 30 km/t, aktiveres også varselblinkerne. For å hjelpe føreren å holde avstand til bilen foran, tilbys en adaptiv cruisekontroll som automatisk tilpasser bilens hastighet, slik at avstanden ikke blir for liten. Komfortabelt og betryggende

Fronten er gjenkjennelig fra Volvo S80. Det er ellers også mange andre likhetspunkter.

Et stilrent indre, og det finnes en mengde systemer for komfort og sikkerhet.

Bagasjerommet byr på 575 liter før baksetene slås ned, og her finnes nyttige systemer for å sikre lasten.

når trafikken er ujevn. V70 har også varsling av biler i dødvinkelen i sidespeilene og her finnes bevegelige lyskastere som følger veiens svinger. Og Personal Car Communicator (PCC), som er "nøkkelen"/fjernkontrollen, kan mer enn å aktivere lås og alarm. Med et knappetrykk kan bileieren få informasjon om bilen er låst eller ikke, og om alarmen er utløst. PCC gir også opplysning om noen gjemmer seg i bilen, registrert av en meget følsom hjerteslagssensor.

Kraft og moment

Drivlinjen på V70 er oppgradert når det gjelder motorer og turboteknikk. For første gang tilbys V70 med en sekssylindret motor. Det er den kompakte 3,2-liters rekkemotoren med 238 hk og 320 Nm dreiemoment, som også leveres i en nyutviklet turboutførelse på 3,0 liter, 285 hk og hele 400 Nm. Det vil også bli tilbudt en femsylindret bensinmotor med lettrykksturbo og en effekt på 200 hk. Dreiemomentet er 300 Nm.

På dieselsiden kan man velge en femsylindret turbomotor som finnes i to versjoner; den ene med 185 hk og et dreiemoment på 400 Nm, mens den andre byr på 163 hk og 340 Nm. Modellen vil snart også leveres med en firesylindret FlexiFuel-motor for E85 bioetanol som yter 145 hk. De fem- og sekssylindrete motorene kan kombineres med en sekstrinns automatisk Geartronic girkasse, som også gjør det mulig å gire manuelt. T6-versjonen av V70 utstyres med firehjulsdrift.

På skinner

V70 har kjøreegenskaper på linje med komforten og størrelsen. Det går som på skinner i svinger så vel som i høy hastighet på motorvei. Under kjøring kan du til enhver tid selv velge karakteristikken du ønsker for fjæring/hjuloppheng: Comfort gir rolige og harmoniske karosseribevegelser, Sport gir mer kontrollert og raskere styrerespons og høyere grad av veikontakt, mens Advanced gir minimale støtdemperbevegelser og maksimal kontakt mellom dekk og veibane. Det er ganske påfallende hvor godt du kjenner forskjellene. Fartsavhengig servostyring leveres som ekstrautstyr. Volvo V70 leveres i tre utstyrsnivåer; Kinetic, Momentum og Summum.

Prisene starter på 440 900 kroner, mens toppmodellene 3.2 og T6 AWD koster henholdsvis 709.900 og 910.900 kroner.

Tredje generasjonen av V70 har blitt mer markert i hekken i forhold til forgjengeren..

Volvo 80 år:

Ruller videre

I 1926 sendte en svensk bilfabrikk sine første modeller ut på veien. De kalte den "jeg ruller", eller som det heter på latin: Volvo. Av 80-årsjubilantens mange kjente merker, har begrepet Herregårdsvogn blitt uløselig knyttet til merkets stasjonsvogner.

Den 14. april 1927 blir fabrikkporten på Hisingen åpnet og ut ruller den aller første serieproduserte Volvo-bilen. Modellnavnet er ÖV4 som betyr Öppen Vagn 4 sylindre. Senere kom den i en PV-variant, en Person Vagn. Men Volvo var foreløpig en liten bilprodusent, og første året ble det solgt bare 297 eksemplarer. Ti år senere var årsproduksjonen ikke kommet opp i mer enn 1815 biler.

Nye markeder

Etter 2. verdenskrig begynner volumene å ta seg opp. I 1947 ble PV444 solgt i et antall på 2531 til en pris av 8000 kroner. Modellen ble en suksess, og dannet etter noen år grunnlaget for en stasjonsvognutgave. Det var denne modellen som i 1953 skulle komme i en stasjonsvognutgave. Den fikk betegnelsen PV 445 Duett. Den var "to biler i en", som kombinerte flersidig bruk i arbeid og fritid.

Selv om dette så langt fra var den første stasjonsvognen i bilhistorien, gjorde den et sterkt inntrykk på markedet. Siden har få bilmerker blitt mer assosieret med stasjonsvogner enn Volvo. Og hos oss nordmenn har Volvos stasjonsvogner blitt uløselig knyttet til begrepet Herregårdsvogn.

Mange millioner

P220 Amazon kom i stasjonsvognutgave i 1962 og befestet den svenske herregårdsvognens posisjon. I 1967 kom Herregårdsvognen 145, og mange vil kjenne igjen betegner som 145 fra 1970, 245 og 265 fra 80-tallet og 740 og 850 fra 90-tallet. I det siste har Volvos modellbetegnelse vært V for stasjonsvognene, slik som V50 og V70.

Andelen av Herregårdsvogner har vokst i løpet av de siste tiårene. Nå utgjør stasjonsvognene i forskjellige utgave et årlig volum på ca. 120.000 biler av Volvos totalproduksjonen på ca en halv million. Det har blitt produsert 15 millioner Volvoer siden starten, og rundt fem millioner av den har vært "Herregårdsvogner".

ÖV4 i 1927. I dag bygges like mange Volvo-biler på tre timer som hele produksjonen var det første året.

Amazon fra 1960-tallet er blitt rene ikonet og en av det svenske bilmerket s mange populære stasjonsvogner.

Audi A5:

Ny coupé fra Audi

Av H-E Hansen

Når artikkelen skal skrives og bildene fra turen finnes frem etter noen uker, er det nesten ikke til å tro. Sol og varme. En avslappende fotostopp på fiskebrygga i Stavern. De herlige veiene som slynger seg langs kysten og ga A5'en spillerom til å vise hva den duger til. For det har ikke gått i glemmeboken hvordan bilen virkelig kunne få vist hva den er god for av uanstrengt, kraftfull dynamikk, full kontroll og evnen til å gi deg en opplevelse utenom det vanlige. Den bringer tankene tilbake til Audis GT-modell fra 80-tallet, og er absolutt en bil i GT-forkortelsens virkelige betydning; Grand Tourismo. A5 har to dører og fire seter.

Ubeskjedent

Gleden begynner egentlig før du setter deg inn i A5. Dette har rett og slett blitt en bil med ualminnelig tiltalende linjer fra den aggressive Audi-fronten, via de flytende linjene over taket til et markert bakparti. Selv om du ikke skulle bry deg særlig mye om hva naboen mener, er dette en bil du antakelig kunne tenke deg å bli sett i.

- Dette er den vakreste bilen jeg noen gang har designet, sier designsjef Walter de Silva ubeskjedent.

Men designet har en liten pris. Under det veldreide taket blir det en smule redusert hodeplass i baksetet.

Nye Audi A5 er preget av komfort, stil og et høyt utstyrsnivå. Automatisk klimaanlegg, og CD-spiller med separat skjerm, skibag integrert i baksetet, automatisk åpning av bagasjerommet, elektromekanisk parkeringsbrems og en helt ny avansert bilnøkkel er blant standardutstyret. En mikrobrikke i en ny type nøkkel lagrer vital informasjon om bilen til enhver tid. Denne informasjonen kan leses av senere, f. eks. i forbindelse med service. Samtidig med at bilen er bygd på samme plattform som den neste A4-modellen, er interiøret også en smak av hva som forventes også i andre modeller som kommer.

Kraftpakker

Det nyeste innen Audis motorteknologi er tatt i bruk på både bensin- og dieselalternativene med direkteinnsprøyting. Den kraftigste FSI bensinmotoren i den nye Audi A5 er

På Østlandet vil nok sommeren 2007 bli husket for alt regnet. Men dagen som var satt av til en prøvetur i Vestfold med Audis helt nye coupemodell A5 var strålende. På flere måter…

Topputgaven S5 er noe helt for seg selv, selv om det ikke er mange ytre forskjeller fra "vanlig" A5.

Det finnes motoralternativer for enhver smak.

en 3.2-liter som yter 265 Hk og har et dreiemoment på 330 Nm. Til høsten kan Audi A5 også leveres med en 1.8 TFSI-motor som yter 170 Hk med direkte bensininnsprøyting som skal gi god motorkraft med moderat forbruk av drivstoff.

Audi A5 kan også leveres med to ulike dieselmotorer; en 3,0-liters TDI-motor med 240 hk og 500 Nm og et forbruk på 0,72 liter/mil, samt en, 2.7 TDI-motor som yter 190 hk og et forbruk på 0,67 liter/mil. Med denne motoren får A5 en akselerasjon fra 0 til 100 km/t på 7,6 sekunder. A5 kan også leveres med firehjulsdrift.

A5 er en fornøyelse å kjøre. Du opplever robuste ytelser i en dynamisk og kraftfull bil. Den responderer kvikt på en presis styring og giringen er presis. Korte overheng foran og en frontaksling som er trukket frem, gjør at det meste av motorblokken og girkassen sitter bak akslingen. Dette bidrar til en god vektfordeling og bedrete kjøreegenskaper.

Prisen vil starte på 685.900 kroner for en A5 3,0 TDI, mens de som velger den mindre 1,8-litersmotoren som kommer senere, kan forvente en pris som begynner på rundt 400.000 kroner.

Sportsutgave

Samtidig med introduksjonen av Audi A5 vises også S-utgaven av Audis nye coupé: Audi S5. S-utgaven kommer i salg samtidig som Audi A5. S5 er utstyrt med en åttesylindret 4,2 liters V8 FSI-motor som yter hele 354 Hk og har et dreiemoment på 440 Nm. Audi S5 akselererer fra 0 – 100 km/t på 5,1 sekunder. S5 har en sekstrinns manuell girkasse og har quattro permanent firehjulstrekk som standard. Det er en minneverdig opplevelse å kjøre A5. Når du setter deg over i sportsutgaven av modellen – kalt S5 – opplever du nytelser av de sjeldne der den tar svingene som en racer. Og det er like morsomt å prøve turtallet opp mot 8000 som å utnytte dreiemomentet og kjøre i kosefart i toppgiret.

Det er ikke veldig mye som skiller A5 og S5 ytre sett. Men ser du godt etter finnes de diskrete signalene som forteller at den skiller seg ut: S5-emblemet, blankpolerte eksosrør, sidespeil i sølvfarge som skiller seg fra bilens lakkfarge og under frontlyktene finnes LED-lys i en L-form. Innvendig er også sportspreget mer påtakelig enn hos A5 i så vel seter og ratt, som i mindre detaljer. S5 vil ha en startpris på 1.150.000 kroner.

Det innbys til en kjøreopplevelse…

Coupémodellen har to dører og fire seter.

Citroën C-Crosser:

Mot tøffere terreng

Av H-E Hansen

C-Crosser er Citroëns første SUV noensinne. Vi forbinder jo normalt Citroën som mester på å duve florlett over veien. Nå kommer en høyreist og firehjulsdreven bil med dieselkrefter som skal ha en helt annen og robust fremtoning for bruk til hverdags og til fritids-aktiviteter.

Dette er likevel ikke første gang en bil fra det franske merket er skapt for større utfordringer enn den slagne landevei. Eventyrene til André Citroën er viktige deler av historien om Citroën-bilene, blant annet krysningen av den ugjestmilde Sahara med beltebil i 1922.

Samarbeidsprosjekt

Citroën C-Crosser er et resultat av samarbeidet mellom de to franske merkene Citroën og Peugeot, som sammen utgjør selskapet PSA Citroën Peugeot, og det japanske Mitsubishi Motors. Bilen er utviklet på en felles plattform. Mitsubishis utgave er Outlander, mens Peugeot har sin 4007. Selve produksjonen av alle de tre modellene finner sted hos Mitsubishi i Japan. Under skallet er altså alt i realiteten lik. Karosseriene skiller seg heller ikke fra hverandre i veldig stor grad, men de enkelte merkene har gjort grep som likevel gir dem sine spesielle særtrekk. Det er ikke noen tvil om at det er en Citroën vi har med å gjøre i tilfellet C-Crosser. Frontendomineresavdevelkjente,forkrommede doble vinklene samt den strømlinjede formen på hovedlyktene. Det hele fremstår som veldreid og komfortabelt.

Mange og mye

C-Crosser er 4,64 m lang, 1,81 m bred og 1,67 m høy (1,71 inkludert takskinnene). Modellen har et dynamisk og robust uttrykk med rene linjer, og med kraftige hjulbuer og kromdetaljer på begge sider av nummerskiltet, rundt tåkelysene, rundt vinduene og nederst ved dørene.

Du sitter høyt og godt i en tiltalende kupé, der det i utgangspunktet er god plass til fem personer. Bagasjekapasitet er 510 liter, som kan økes til 1686 liter når baksetene legges ned. Og her er det lett å laste inn. Bakluken er todelt. Nedre bakluke tåler 200 kg og kan brukes til å sitte på. Den er også ypperlig under innlasting, som "lasteplan" du kan skyve bagasjen inn på. Tallet på oppbevaringsrom rundt i bilen skal visstnok være 22. Praktisk!

C-Crosser har også mulighet for en tredje seterad, slik at syv kan være på tur samtidig. De to bakerste setene som egner seg best for dem

Kupéen byr på lys, plass og velbehag for fem, og i tillegg kan to få plass på en tredje rad.

Det store bagasjerommet er utstyrt med delt dør og smarte lasteløsninger.

Tohjulsdrift, firehjulsdrift med stadig fordeling dit kreftene trengs eller låst firehjulsdrift. Velg selv.

av minste størrelse, kan ligge nedslått under gulvet i bagasjerommet.

To og fire

Motoren som tilbys er en 2,2-liters HDI-diesel. Den oppgis å ha 160 hk og et dreiemoment på hele 380Nm, og leveres med partikkelfilter. Den er koblet til en sekstrinn manuell girkasse og fungerer utmerket. Drivstofforbruket er 0,72 l/mil ved blandet kjøring. Toppfarten er 200 km/t, mens den akselererer 0-100 km/t på 9,9 sekunder. Kjøreegenskapene virker absolutt tillitsvekkende og kraftfulle.

Systemet for firehjulsdrift kontrolleres ved hjelp av en bryter på midtkonsollen. Du har moduset 2 WD med bare forhjulsdrift for økonomisk kjøring i byen og på tørr og fin vei, moduset 4 WD gir firehjulsdrift når du møter vanskeligere kjøreforhold. Med firehjulsdrift blir kraften fordelt automatisk mellom for- og bakaksel. En elektronisk kontrollenhet sender deler av momentet til bakhjulene og sørger for det beste veigrepet. Og C-Crosser byr også på innstillingen LOCK, altså sperre, slik at full firehjulsdrift kan virke ved ekstreme kjøreforhold. Ellers bys det på ESP stabilitetssystem og antispinnsystem.

C-Crosser er introdusert på det norske markedet i august. To utstyrsnivåer er tilgjengelig, Pack og Exclusive. Listen over ekstrautstyr er omfattende og omfatter blant annet navigasjon, ryggekamera og oppgradert lydanlegg. Prisen for C-Crosser starter på 469.900 kroner.

C-Crosseren tok oss til mange idyller blant de høye Pyreneene.

C-Crosser har tydelig Citroën-identitet og bilen gjør at merket mener å det mest komplette modellspekteret i sin historie.

En topp tur

Vår første prøvetur med Citroën C-Crosser skjer i grenseland. Nei, ikke i grenselandet for hvor en slik bil kan ta seg frem i vanskelige forhold, men i fjellkjeden som skiller Citroëns hjemland fra Spania: Pyreneene.

Det er i grunnen ikke ofte man kommer til Pyreneene. Alpene kjører du kanskje over en og annen gang på biltur, men skal du dra den lange veien til Spania og Portugal, skjer det som oftest med fly. Da kan du i beste fall kikke ned på denne smale og snorrette fjellrekken, som ligger som et perlehalsbånd over nakken til den iberiske halvøy. Pyreneene er 430 km lang fra verdenshav til verdenshav mellom Middelhavet og Atlanteren. Navnet kommer av den greske gudinnen Pyrene, som ifølge mytologien flyktet opp i fjellene.

Vi befinner oss et stykke vest for midten. Vår vei går fra byen Pau på det sydlige lavlandet i Frankrike. Herfra kan du se veggen av evighvite snøfjell som reiser seg mot høyder godt over 3000 meter mot over havet bare noen mil unna.

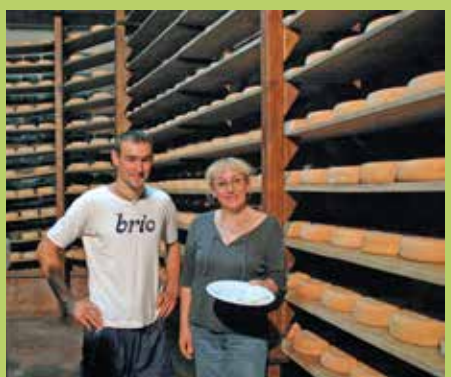
Veien frem mot foten av fjellene går gjennom bølgende landskaper og vi kommer forbi Lourdes, stedet med kilden som er et av den katolske kirkens fremste pilgrimsmål. Herfra begynner veien å sno seg inn gjennom stadig smalere dalsøkk. Det bærer oppover. Frodig skog følger oss mye lenger mot høyden enn til der skoggrensen hjemme er å finne.

Men etter hvert må skogen også her gi tapt. Herfra brer gresskledde enger seg ut mellom klipper og fjell. En kort, idyllisk rast hos noe lokalt krøtter går raskt over til en snaturopplevelse av sitrende spenning: Ikke mindre enn et snes ørner med vingespenn på et par meter begynner å sirkle over oss. Tett som et kråketing!

For oss bilister er det fascinerende hvor høyt vi kan komme mot fjelltoppene på veiene som krysser fjellkjeden. Og forresten er det ikke bare de motoriserte som ynder å klatre opp til passene. Vi treffer mange syklister som følger Tour de France-syklistenes morderiske rute over passet Col du Tourmalet på 2115 moh, der vår Citroën glir opp uten å bli svett. På veien kommer vi forbi hyggelige småsteder og små ysterier som lager geitosten chèvre, vi kommer forbi skianlegg og hoteller. Hadde vi fortsatt noen timer videre inn i Spania, ville vi ha nådd Zaragoza. En avstikker mot vest ville ha brakt oss og C-Crosseren til Pamplona. Men vi er bare på dagstur. Dessverre.

Men C-Crosseren ble ikke svett opp mot passet.

På et av de små ysteriene tilbys smaksprøve av vellagret chèvre.



En liten rast kan gi uventete naturopplevelser.

Renault Twingo:

Erfaren nykomling

Twingo er en liten, tredørs bil for fire personer. Første generasjonen av bilen er solgt i et antall på rundt 2,5 millioner og blitt oppgradert i 1998, 2000 og 2004. Bilen som nå presenteres er en helt ny generasjon, som er gjennomgripende forandret.

Av H-E Hansen

Twingo er en tredørs bil for fire personer. De vitale målene for nykommeren: 360 cm lang, 165 cm bred, 147 cm høy, og 1055 kg tung, samt et bagasjerom på 230 liter som kan utvides til hele 959 når du legger ned baksetene. Hvis du også legger ned passasjersetet foran, er det en lastelengde på 2 meter.

Mer internasjonal

Den skal være praktisk, brukervennlig og morsom å kjøre, og til en rimelig pris. Den nye utgaven har fått et helt nytt utseende, som skal tekke et mer internasjonalt publikum. Modellen er mer romslig og ikke minst mer praktisk enn forgjengeren.

Farger, interiør og utstyr tilbys på "à la carte"'-basis, slik at det finnes et utall av kombinasjonsmuligheter.

Friske farger og design inngår som det du kan velge på nye Twingo.

Økonomisk

Twingo blir utstyrt med tre forskjellige utgaver av en 1,2-liters bensinmotor, med henholdsvis 60, 75 og 100 hk. Den siste er en turboutgave som blir å finne i en mer sporty GT-utgave av modellen. Dieselmotoren på 1,5 liter gir 65 hk. Alle motorene har lavt drivstofforbruk og et utslipp som ligger godt under den nederste avgiftsgrensen som er knyttet til 140 gram CO_2 pr kilometer. Toppfarten ligger mellom 154 og 172 km/t for de ulike motoralternativene, mens akselerasjonen 0-100 km/t ligger mellom 13,6 og 15 sekunder.

Den lille bilen er kvikk å kjøre, og den oppfører seg overbevisende stabilt og lettkjørt så vel i bytrafikk, som på svingete vei og i høy hastighet på motorveien.

Storsatsning

Nye Twingo er en del av Renault-sjef Carlos Ghosns ambisiøse plan om at det franske merket innen utgangen av 2009 skal lansere hele 26 nye modeller.

Renault har i en årrekke hatt Volvo Personbiler Norge som importør hit til lands. Fra neste årsskifte overtar imidlertid Renault selv håndteringen av salget i Norge som i hele Norden.

Det norske markedet for småbiler har hittil vært ganske lite. Derfor har tilbudet av slike biler variert. Det kan imidlertid virke som om salget i dette segmentet beveger seg oppover igjen. Navnet Twingo sies å inneholde en kombinasjon av begrepene "Twist", "Swing" og "Tango". Det blir spennende å se hvordan modellen blander seg inn i dansen når den kommer på det norske markedet.

Den nye Twingo blir produsert i Slovenia. Når bilen kommer til Norge i januar neste år, antas det at prisen vil begynne på rundt 160.000 kroner.

Den lille bilen byr på et funksjonelt og tiltalende indre.

Motorvalgene står mellom bensin- og en dieselvariant med lave forbruk.

I praktisk bruk kan Twingo sluke nesten en kubikkmeter bagasje gjennom bakdøren.

VI fikk bestemme alt.

Helt nye Volvo V70 er helt ny både innvendig og utvendig, og utstyrt med noe av det siste og beste av teknologi innen aktiv og passiv sikkerhet.

I tillegg får du mer luksus, mer sporty kjøreegenskaper og bedre plass til passasjerer og bagasje – for å nevne noe. Volvo V70 er konstruert for å ta vare på deg og dine – og alle rundt deg. Det er en bil for dem som tenker VI i stedet for JEG.

VEIL PRIS FRA KR 447 750,-*

Helt nye Volvo V70. Veldig VI

*VEIL. PRIS LEVERT OSLO INKL. FRAKT, LEVERINGS- OG ADM.KOSTNADER. BILEN PÅ BILDET KAN AVVIKE FRA ANNONSERT MODELL GJ.SN. FORBRUK 6,5 – 11,3 L/100 KM. CO_2-UTSLIPP 172 G – 270 G/KM. WWW.VOLVOV70.NO

Volvo. for life

VOLVO

Fiat:

Stor satsning

Fiat er et lite merke i det norske markedet, men nå skal det satses stort.

Nå skal Europas raskest voksende bilmerke erobre nye kunder i Norge.

Middelet skal først og fremst være nye modeller med attraktivt design og innovative tekniske løsninger.

På ettersommeren vil hele fire nye modeller bli lanseret samtidig: En ny utgave av småbilen Panda, kompant-SUVen Sedici, den femdørs familiebilen Bravo og Fiat Scudo, en mellomstor vare- og flerbruksbil. Og mer kommer. Mot slutten kommer for eksempel også "500", som er en oppfølger til den lille sjarmøren som hadde sin storhetstid på 60-tallet.

– Fortsatt er det skepsis til Fiat i Norge, men situasjonen er helt annerledes på Kontinentet, sies det hos den norske importøren Auto Import Nor AS. Det opplyses at Fiat Group Automobiles Spa. har ambisiøse planer for Norge og har tilrettelagt modeller med konkurransedyktige priser for nordisk klima. I tillegg ønsker man å øke antall forhandlere i Motor Gruppen, som eier Auto Import Nor AS. Det foreligger en langsiktig plan for Fiat/Alfa Romeo-agenturet.

– De siste årene har vi jobbet for å bygge et skikkelig fundament som skal gi vekst, sier daglig leder Erik Eidem.

Volkswagen:

Ny robust modell

Den nye kompakt-SUVen Tiguan er en av Volkswagens store nyheter som vil bli vist for første gang i høst.

Frem til den internasjonale bilutstillingen i Frankfurt, som finner sted i midten av september, er modellen bare vist på bilder. Det Volkswagwen sier at vi kan vente oss er en sportslig og robust SUV som har Touareg-modellen til storebror.

BMW:

1-serien også i coupéutgave

Den 2+2-seters BMW 1-seriemodellen, som kom i tre- og femdørs utgaver i våres, dukker nå opp i enda en versjon.

Kompakt og dynamisk er ordene produsenten selv bruker om nykommeren. I forhold til 5-dørsutgaven har imidlertid coupéen økt lengden med 13 cm til 4,36 meter, noe som gjør at bagasjerommet er vokst med 20 liter til 370.

En rekke motorer tilbys: En dieselmotor på 2 liter med 177 hk og en 2-liters dieselmotor med variabel Twin Turbo med 204 hk gjør sin debut i denne bilen. Videre får man en ekstra sterk 3-liters rekkesekser med Twin Turbo, samt en 3-litersmotor med direkte bensininnsprøytning som yter 306 hk og gir akselerasjon 0–100 km/h på 5,3 sekunder og toppfart på 250 km/t. Her blir det en god blanding av kjøreegenskaper og ytelse. Og BMW er jo som kjent et av de få merkene som fortsatt holder på bakhjulsdriften.

Bentley:

Tidenes sterkeste

Når Continental GT Speed nå får en motor på 600 hk, blir det den sterkeste serieproduserte Bentley som noen gang er produsert.

Bentley sier at dette skal utvide den todørs GT-coupeutgavens appell på verdensbasis. Og det er ganske riktig noen fantastiske ytelser doningen har i tillegg til at den oser av luksus og status. Den sies å ha hentet designinspirasjon fra 20-tallets Speed-modell. W12-motoren på 6 liter har i tillegg til alle hestene et dreiemoment på 750 Nm, og gir den 2350 kg tunge bilen en akselerasjon 0-100 km/t på 4,3 sekunder. Dette blir den første serieproduserte bilen fra merket som får en toppfart på over 200 miles/timen, altså over 320 km/t. Nyt synet. Ikke spør om prisen.

Skoda:

Ny Fabia stasjonsvogn

Skoda Fabia stasjonsvogn kommer i ny utgave til høsten. Som så mange andre nye bilmodeller, vil den bli vist på den store bilutstillingen i Frankfurt i september. Men også det norske publikummet vil kunne oppleve en utstillings-presentasjon. Nye Fabia stasjonsvogn kommer til Norge under den store BIL 07-messen på Lillestrøm i november.

Det er ikke mye bilprodusenter slipper av bilder eller informasjon når det er planlagt en verdenslansering. I stasjonsvognens tilfelle er det sendt et bilde som antyder linjene og informasjon om at den er 30 cm lengre enn 5-dørs Fabia-sedan. Motorprogrammet er stort sett det samme som i standardutgaven av Skoda Fabia. Det betyr at Skoda Fabia stasjonsvogn byr på seks motoralternativer i spennet fra 70 til 105 hk. Mer får vi vite senere…

Mini:

StasjonsvognenClubman

Mini utvider nå sitt modellprogram med et nytt konsept: En Mini stasjonsvogn. Allerede gjennom sin spesielle form skal den vekke oppsikt, lover produsenten. Nye funksjoner og nye utstyrsdetaljer loves også.

De 24 cm karosseriet har vokst i forhold til en standard Mini er brukt til bedre plass for fører og passasjerer. Bagasjerommet betegnes også som "sjenerøst" og det skal være praktisk og fleksibelt innlastning gjennom en delbar bakdør. Mini Clubman er en moderne oppfølger av de tre klassikerne Morris Mini Traveller, Austin Mini Countryman og Mini Clubman Estate fra 1960-tallet. Men Minien er altså ikke fullt så mini lenger. Mini Clubman blir tilgjengelig med motorer som yter 110, 120 og 175 hk med sekstrinns girkasse.

Subaru:

Ny Impreza for Petter og enhver

Petter Solberg skal få ny bil. Foreløpig foreligger bare den bare som en konseptbil som er et stykke unna realisering.

Den heter imidlertid det samme - Impreza – og har foreløpig ekstrabetegnelsen WRC Consept. Den vil ha de samme ytre linjene som gateversjonen av modellen vi alle etter hvert kan kjøpe. Dette vil bli den tredje generasjon Impreza. Det mest slående trekket i forhold til den nåværende Impreza, er at bilen får en rundere form som en femdørs kombikupé. Motorene som kommer på bilen blir en 1,5 liters og en 2-liters motor. Som vanlig for Subaru blir det snakk om firehjulsdrift.

Mazda:

Ny Mazda6 under opprulling

Mazda Motor Corporation lanserer den helt nye Mazda6 i høst. Dagens Mazda6 var den første av Mazdas nye modellrekke som ble utviklet på bakgrunn av merkets nye designfilosofi, kjent som Zoom-Zoom.

Nye Mazda6 går nå videre og fremstår med et helt nytt design og vil tilby kjent Mazda kvalitet og svært gode kjøreegenskaper.

Den helt nye Mazda6 tar et steg videre hva gjelder kvalitet, miljø og sikkerhet, opplyser produsenten. Den kommer i handelen i Europa på nyåret.

Østersjøkysten

Tysklands "riviera"

Timmendorferstrand på den tyske Østersjøkysten er et besøk verd! Her nord for Lübeck finnes for mange nordmenn selve inngangsporten til Tyskland, enten man kommer med ferge til Kiel eller via Puttgarten fra Danmark. Milelange, velholdte sandstrender med kurvstoler fra Neustadt i nord til Travemünde i sørøst, og en ikke aller verst badetemperatur har gjennom årtier vært tyskeres reisemål i ferie og fritid. Ikke langt unna ligger en liten by ikke alle kjenner så godt til, men som er desto mer spennende.

Av Bjarne Eikefjord

Den tyske østersjøkysten har mye historie å by på. I tillegg er det ikke langt mellom verneområder. Det er lett å komme dit. Fra Sverige går det ferger både til Sassnitz og til Rostock. Og fra Danmark til Rostock. Rett utenfor kysten ligger den danske øya Bornholm som også er verdt et feriebesøk. Og enda lenger øst ligger Peenemünde, hvor de første ballistiske rakettene dro sine røkspor mot himmelen fra 1942 og utover, og startet en ny æra både innen krigføring og reiser i verdensrommet. Men det er en annen historie.

Ukjent perle

Vår ferd bringer oss i første omgang til Plön, som ligger en drøy halvtimes kjøring fra Kiel. Dette er et sted du vanligvis vil kjøre forbi, men absolutt et sted du burde stanse. For på høyden i Plön ligger et mektig palass, et slott som for noen dager i mai 1945 var den siste hovedstaden i det tyske Dritte Reich. I dag er det en restaurert kulturperle som i turistsesongen er åpen for besøkende. Nedenfor slottet ligger selve byen, bygget av leilendingene til godsherren og etter tidligere tiders beskyttelsesbehov under borgens kanoner og murer. Der holdt håndverkere, kjøpmenn, arbeidsfolk og fotsoldatene til. Strengt hierarkistisk innordnet i tråd med vasallsystemet og adelsættenes privilegier i føydalsamfunnet som hersket over Europa i hundrevis av år.

En eventyrstad

Hele byen Plön er egentlig en eventyrstad med

En av de mange veitene i byen Plön.

På den nybygde motorveien mellom Lübeck og Rostock er det ikke langt mellom rasteplasser, bygget over samme mal som denne: Bensinstasjon, matservering, parkeringsplass og avslapningssted.

Langs den gamle, og ikke lenger brukte, kanalen gjennom Rostock har småbåtfolket funnet sitt "fristed". Der ligger båthushyttene tett i tett, bundet sammen med småbroer og gangstier langs kanalbredden.

Langs Timmendorfers strandvei ligger badehotellene tett i tett. Men prisene er ikke av de mest turistvennlige, selv om beliggenheten er praktfull.

sine mursteinsbygninger, smale veiter og smug, samt et torg hvor gammel og ny tid møtes. På sørsiden ligger Plöensee med småsteder, båthavner og campingmuligheter. Ytterligere en halvtimes kjøring fra Plön ligger Timmendorferstrand, gjennom mer enn hundre år Tysklands svar på den franske Riviera, selv om vannet og klimaet er noe kjøligere ved Østersjøkysten enn ved Middelhavet. Langs strandveien ligger badehotellene tett i tett, og rett over veien ønsker flotte sandstrender og de karakteristiske tyske kurvstolene solhungrige nordboere velkommen til ferie.

Hansastad 1

I sørenden av Timmendorfer Strand ligger den tidligere Hansestaden, Lübeck, som i mange år hadde tett kontakt med Norge, spesielt Bergen. Lübeck-marsipan er verdenskjent. Det samme er den gamle byporten som var ett av byggverkene som fikk små skader under teppebombeangrepene i den annen verdenskrig som etterlot mesteparten av bykjernen i ruiner. Sårene fra dette synes fortsatt. Restaureringsprogrammet for de store kirkene har pågått i nærmere 60 år, og ser ikke ut til å ta slutt. Resten av bysentrum er gjenoppbygd i en blanding av nytt og gammelt.

Lübeck er på mange måter fortsatt en grenseby mellom den delen av Tyskland som er i vekst, og den delen i øst hvor tiden fortsatt ser ut til å gå langsommere. En mer enn hundre meter bred gate skjærer fortsatt som sår gjennom landskapet fra Østersjøen i nord til Østerrike i sør, og markerer hvor jernteppet i fire tiår delte Europa. Grensegaten markerer fortsatt et skille mellom det dynamiske vest og søvnige øst.

Hansastad 2

Fra Lübeck går nybygget motorvei nordøstover til Rostock. Den er godt utbygget med både rasteplasser, bensinstasjoner og tavernaer, men ligger noe inn i landet. Ute langs kystveien ligger det både badeplasser med tilhørende hoteller og andre overnattingsmuligheter, og veien er minst like spennende som motorveien gjennom åkerlandet innenfor.

Rostock er også en tidligere sentral by i Hansaveldet og i dag en livlig havneby. Byen ble nærmest tilintetgjort av den allierte bombeoffensiven i 2. verdenskrig. Etter jernteppets fall er det satset stort for å gjenoppbygge og restaurere historiske bygninger som kirker, konserthus og andre klassiske bygninger i Rostock.

En annen del av fasaderekken mot det gamle bytorvet i Rostock som etter gjenforeningen av de to Tyskland også er malt i de opprinnelige fargkombinasjonene.

Slottsborgen i Plön hvorfra storadmiral Dönnitz noen stakkede dager i mai 1945 fungerte som tysk statsoverhode før kapitulasjonens teppefall.

Bysentrum og omliggende drabantbyer er i det hele tatt en blanding av Stalinblokker (6 etasjers boligblokker) og nyrestaurerte bygninger. Men bysentrum er pietetsfullt restaurert med de gamle fasadene som er så særpreget for denne delen av Tyskland. Her ligger et vell av småbutikker, kjøpesentre og ikke minst små og store kafeer. Over det hele ramler trikken med jevne mellomrom. For i det tidligere Øst-Europa var – og er – trikketransport en viktig del av det offentligekommunikasjonstilbudet.Langskanalen som nærmest deler byen i to, har småbåteierne funnet sitt "fristed". Der har de bygget brygger, småhus, småbroer og gangveier som basis for en sjøorientert livsstil som har vært ett av Rostocks kjennemerker for århundrer.

Ufullendt gigant

Videre nordøstover fra Rostock ligger Stralsund og Sassnitz som har direkte fergerute til Trälleborg i Sverige og den danske øya Bornholm. Ut mot kysten ligger Vorpommeren Nasjonalpark hvor både natur og dyreliv er totalfredet. Her finnes også en rekke campingplasser og overnattingssteder til forholdsvis rimelige priser. Langs kysten videre østover er det også gode bademuligheter. Ved kysten av Stralsund ligger også det gigantiske byggverket som skulle bli folketyskernes feriested under naziregimet; kilometerlange ferieblokker som skulle gi "folk flest" et sommersted. Det ble aldri fullført, og det lille som kunne brukes, ble brukt av den politiske eliten og deres familier før krigsslutten satte en stopper for hele prosjektet.

Det gamle rådhuset i Rostock er totalrestaurert og framstår i fordums prakt ved siden av byporten.

Fasadene mot torvet i Rostock er gjenskapt fra gamle bilder og har gitt byen tilbake sitt særpreg. Også kirkene som den i bakgrunnen er gjenoppbygget og fremstår som historiske bygninger som er vel verdt et besøk.

Timmendorfer Strand var i jernteppetiden Vest Tysklands bade- og fritids-riviera. De karakteristiske strandkurvstolene gav god ly mot kalde nordavinder.

Campingvogner

Maksimal comfort, raffinert, ligger godt på veien, total sikkerhet, som hjemme.

2 Renault halv-integrerte

Alufiber og aluminium utvendig, seng i 79 cm høyde, springmadrass og justerbare sengerammer, enormt stort baderom.

3 Fiat halv-integrerte

Dobbel sun-roof, gasskasse nedsenket og på skinner, 180 l kjøleskap, dobbelt gulv, laminert gulvoverflate, 125 l vanntank.

6 Fiat alkove-modeller

Alkove i glassfiber "monocoque", bygget i en enkel del, rikelig med plass, "soft-touch" bekledning, 2 vindu, oppvarmet ved blåsevarme.

FRIHET PÅ SITT BESTE

Din neste bobil blir sikkert en Home-Car. Du har valget mellom 5 halv-integrerte og 6 alkove-modeller, alle moderne og gjennomtenkte, bygget på de beste chassis.Du vil blant annet finne :

- Ekstremt god isolasjon, 50mm tykt tak i Alufiber, side skirts i aluminium
- 100Ah batteri
- 180L kjøleskap , med « vinkjeller » som holder 13°C til enhver tid og fryseboks
- Garasje-modeller med høydejusterbar garasje
- Lysbrytere "kom og gå"-system, TV-antenne kontakt
- Romslig baderom med separat dusj
- Oppvarmet mens man kjører – Truma Secu-Motion
- Fiat Ducato med det nye chassiset - konstruert for bobiler
  - med dobbelt gulv, hvor lett tilgjengelig teknisk installasjon er beskyttet
- Eksklusiv inngangsdør med vindu
- Laminert gulv i 6mm tykkelse, slitesterkt, tåler kjemiske produkte, UV-stråler, etc.

Frihet på sitt beste med Home-Car

Forhandlere:
ALTA: Autocom AS, Altavåen 289, Tlf. 78 45 00 00
ANDENES: Fritidspesialisten, avd. Andenes, tlf. 76 14 20 95.
ARENDAL: Bobil og Caravan Sør AS, Rykene, tlf. 37 09 34 02.
BERGEN: Caravan & Fritid AS tl. 55 10 70 88
KLØFTA: Fritidspesialisten, tlf. 63 94 40 00.
KOLVEREID: Fritidssentret AS, avd. Kolvereid, Tlf. 90 82 93 63
KRISTIANSUND: Kristiansund Bil og Caravan AS, tlf. 71 57 21 50.
MOSJØEN: Fritidssenteret AS, tlf. 75 18 86 10.
TANA: Snefrid og Erik Pettersen, Polmak, tlf. 78 92 89 80.
TROMSØ: Bobil & Caravan AS tlf. 77 68 90 91
TRONDHEIM: Tinnen Bil AS, tl. 73 84 82 20.
VERDAL: BTB Sentrat v/Arne H Johansen, tlf. 74 07 89 60.

Importør: Cabby Norge v/John Bergh – 72 58 20 10 / 96 50 20 20 / john.bergh@cabby.se
www.home-car.nl

HOME-CAR
Frihet på sitt beste

Bilnavigasjon:

For et *verktøy!*

Ferietur med bil betyr nye byer, veier og landskaper å orientere seg gjennom. Slikt kan bety stress for kartleseren i høyre bil-sete. Uenighet om veivalget og kartforståelsen kan bringe selv ektepar til skilsmissens rand. Med GPS-basert bilnavigasjon burde nå disse problemene være løst. Og vi sier med en gang: "Fy flate for et verktøy"!

Av Bjarne Eikefjord

Når det hagler på med nye gater, veier og avkjørsler er bilnavigasjonen til uvurderlig hjelp.

Veikart er ferskvare. I tillegg er de lette å glemme. Dermed har det gjennom årenes løp hopet seg opp en anselig mengde kart fra ulike deler av Europa i familiens hyller og skuffer. Kartlesing i fremmede land og byer er heller ikke alltid det enkleste. Før årets ferietur anskaffet vi oss derfor en GPS-bilnavigasjon av den bærbare typen for å prøve ut påstanden om at kartene kunne ligge igjen hjemme. I det store utvalget av merker og modeller var det en MIO som denne gangen ble festet til dashbordet for å ta oss gjennom Europas villnis av veier.

Kartvalg

Bilnavigasjon har på få år blitt veldig vanlig. Og utviklingen med hensyn til anvendelighet og finesser tar stadig store sted fremover. Det aller viktigste når du skal ut på turen er at kartene som ligger i boksen dekker landene du skal til og har fått med seg nye veier, endrede kjøreretninger, avkjørsler og mye annet rart som skjer underveis. I "vår navigator" var Vest-Europa-kartene installert i internminnet, mens kartene over Øst-Europa lå på en minnebrikke som ble satt inn når vi behøvde det.

Ut på tur

Så tastet vi bare inn adressen og følger navigatorens anvisninger. Det er også mulig å ruteplanlegge via diverse mellomstasjoner frem til det endelige målet. Det er viktig at man stiller inn veivalget mot bestemmelsesstedet ut fra riktig parameter; du kan velge mellom raskeste, korteste eller mest naturskjønne vei. "Mannen i boksen", det vil si den elektroniske stemmen, gir oss i god tid nøyaktig beskjed om veivalget før veikryss og avkjørsler. Han snakker norsk, selv langt hjemmefra!, og gav oss nøyaktig beskjed på klingende norsk om hva vi skulle gjøre. I tillegg vises veikryss og steder vi passerer på den lille skjermen på navigatoren. Her finnes også veienes fartsgrenser, selv om vi merket at veimyndighetene flere steder hadde forandret fartsgrensen uten å melde endringer til kartet. Så vær obs.

Mange funksjoner

Vi satte også stor pris på displayet som i tillegg til kartet viste distanse til destinasjon, hastighet, severdigheter og andre opplysninger. I tillegg til selve navigasjonen, hadde vår MIO C520T andre funksjoner, som bluetooth hands-free for mobiltelefon, bildevisning på skjermen og MP3-spiller.

Bortsett fra små utfordringer med å bli vant til utstyret i starten, viste navigatoren seg å være et fantastisk verktøy. Og skulle vi kjøre feil – ved ikke å være påpasselige med å følge anvisningene fra GPSen - så fanger den opp feilen og omberegner lynraskt en alternativ vei tilbake til riktig sted. Ikke minst ved bykjøring viste navigatoren sin store fordel.

Du slipper å bla i papirkartene. Med begge hendene på rattet er det bare å følge "stemmen i boksen", som leder deg på riktig vei.

Når du skal på spasertur kan du også bruke den bærbare hjelperen.

Statens vegvesen:

Gode inspeksjonsrutiner på norske bruer

Etter at en motorvegbro kollapset i Minneapolis i USA melder Statens vegvesen på sine nettsider at det har det kommet flere spørsmål om hvorvidt det samme kan skje i Norge. Statens Vegvesen sier: De mer enn 16 700 bruene i Norge inspiseres og kontrolleres jevnlig etter faste kriterier.

Brokollapsen i USA har gjort mange skeptiske og aktualisert spørsmålet om hvordan det står til med norske broer.
- Ingen kan garantere at slike brokollapser ikke kan skje i Norge, men sannsynligheten er svært liten. Statens vegvesen kjenner heller ikke til liknende tilfeller i Norge, sier Børre Stensvold i Statens Vegvesen.

Lang erfaring

Statens vegvesen viser til sin lange erfaring med forvalting av broer, og har system, rutiner og kompetanse som er bygget opp over lang tid. Dette er basert på egen kunnskap og anbefalinger fra blant annet OECD. I Statens vegvesen er bromiljøet samlet, noe som gir en helhetlig kompetanse på feltet og etaten samarbeider godt med bransjen.

Inspiserer bruer jevnlig

I dag blir bruer i Norge utformet spesielt for å sikre enkel tilkomst for inspeksjon og vedlikehold. For å få dette til er det viktig med krav til utforming i regelverk og kontroll og godkjenning av alle planer for nybygging og ombygging av bruer.

Statens vegvesen Vegdirektoratet har en egen kontroll- og godkjenningsordning for alle riksveibroer i Norge. De fem regionene i Statens vegvesen er ansvarlig for å kontrollere og godkjenne fylkesveibroene i landet.

Generelt tilsyn inngår i funksjonsavtalene, og Statens vegvesen foretar inspeksjon etter regelverket med faste intervaller og etter behov. Gjennom løpende kurs og opplæring oppdateres kompetansen kontinuerlig.

Egen mappe

Hver bro har sin egen arkivmappe hos Statens vegvesen, som inneholder dokumentasjon fra prosjektering, bygging og vedlikehold. Alle data fra inspeksjonene legges inn i det databaserte broforvaltingssystemet BRUTUS. BRUTUS inneholder alle detaljer om bruer på riks- og fylkesvegnettet i Norge for å holde oversikten over tilstand, vedlikeholdsbehov og prioritering av vedlikeholdsmidler til de rundt 16 700 broene på riks- og fylkesveger.

Store tall i USA

I USA finnes nesten 600 000 broer og 75 871 av dem er definert som "strukturelt mangelfulle" av Bureau of Transportation i en rapport som forelå i 2006.

Hvis man ser for eksempel på årene 1951-72, som var en epoke med stor byggeaktivitet, ble det bygd å er så mange 233 532 nye broer, og nå 35 år senere er allerede 27 666 av dem (snaut 12 %) definert som strukturelt mangelfulle En bro regnes for å være strukturelt mangelfull i en bred definisjon hvis den ikke er godkjent for tunge lastebiler, hvis den trenger øyeblikkelige reparasjoner eller hvis den er stengt. De amerikanske myndighetene har foretatt beregninger som viser brooppgraderinger vil kunne ha en prislapp på mer enn svimlende 1 billion kroner! Hvordan står det til i Norge?

Store medieoppslag forsterker inntrykket av at noe er alvorlig galt.

Le Mans:

Gjennom dag og natt,

Av H-E Hansen

Klokken er tre om natten. I det fjerne høres brølet av en racerbil. Øyeblikket etter flerrer lysene gjennom mørket. I over 300 km/t er bilen forbi. Så følger flere konkurrenter. Runde etter runde i kamp om plasseringer. Løpet har pågått i et halvt døgn, men er bare halvkjørt. Vi er på 24-timersløpet på Le Mans!

Dette er en av motorsportens absolutte klassikere, kanskje den største av dem alle. En dag og en natt, gjennom mørke, sol og regn kjemper et felt av racerbiler gjennom 24-timersløpet på Le Mans. Dette er en utrolig utfordring som setter biler og førere på prøve. Tre førere bytter på å kjøre et løp som på ett døgn tilsvarer omtrent samme tid og distanse som en hel Formel 1-sesong!

Lange tradisjoner

Egentlig er navnet på den 13,7 km lange banen Circuit de la Sarthe. Den ligger et stykke utenfor byen Le Mans i det sentrale Frankrike. Her er den lagt til stedets landeveier, som er åpne for vanlig trafikk ellers i året.

Det første løpet ble arrangert i 1923, og i tillegg til årene under 2. verdenskrig har løpet, som går midtsommers, bare blitt avlyst et par ganger. Årets utgave var den 75. gangen i rekken. Løpet ble innstiftet for å vise at biler – og spesielt de franske bilene – kunne tåle store belastninger. Det første året gjennomførte vinneren ca 2200 km med en gjennomsnittsfart på 92 km/t og ble vunnet av André Lagache og René Leonard i en Chenard-Walcker, altså franskmenn i en fransk bil. Men allerede året etter begynte epoken med de klassiske Bentley Boys; en gruppe gentlemennsførere, som satte sitt preg på løpet med det britiske luksusmerket.

Seiersrekker

Senere har Le Mans tidvis vært dominert av enkelte merker; Jaguar på 50-tallet, Ferrari tidlig på 60-tallet, Ford (med den legendariske GT40) frem mot 1970 og deretter Porsche, som har vunnet hele 16 ganger. Nå er vi inne i Audis tidsalder. Det tyske merket bestemte seg for å satse på 24-timersløpet fra 1999, og allerede i 2000 ble det seier. Med unntak av 2003, hadde Audi gjort rent bord med sin modell R8 til og med 2005. I 2003 var nemlig Bentley tilbake og markerte 70-årsjubileet for løpet med en seier (det skal nevnes at Bentley og Audi har samme eier; Volkswagen-gruppen).

I 2006 søkte Audi en ny utfordring: Å vinne med den beinharde konkurransen med en dieselbil. I konkurranse med et helt felt av bensinracere klarte tyskerne også dette med modellen R10 TDI i fjor. Den store spenningen

Dunlop-broen er at av de mange landemerkene langs banen.

Mekanikerne arbeidet iherdig og raskt de 34 gangene vinnerbilen var i depotet.

sol og regn

Etter et døgns harde påkjenninger krysser vinneren målstreken foran et felt der frafallet har vært stort.

foran årets løp var at Peugeot nå også stilte en bil med dieselmotor. Skulle Audi endelig rives ned fra pidestallen? Det skulle bli et av de mest spennende løpene noen gang.

Oppbygging

I dagene frem mot løpet foregår trening og kvalifisering. Nå viste de to Peugeot-bilene seg som farlige motstandere til de tre Audiene som stilte opp: Peugeoten til førerne Lamy/Sarrazin/Bourdais hadde beste kvalifiseringstid foran Audien der danske Tom Kristensen kjørte sammen med Capello og McNish. Deretter fulgte den andre Peugeoten foran de to andre Audiene. Alt lå an til et spennende døgn med kamp om seier i toppklassen. Resten av feltet omfattet 50 andre biler i ulike klasser.

Le Mans-start er et begrep i bilsporten. I tidligere tider startet førerne med å løpe fra den ene siden av banen, kastet seg ned i bilene som sto skrått oppstilt på den andre siden, startet motoren og satte av sted i et farlig kaos. Sikkerhetsbelter var det ikke snakk om.

I dag er det en rullende start av feltet. Kristensen stakk av sted i ledelsen foran resten av Audi- og Peugeot-bilene. Dansken er historiens mestvinnende Le Mans-fører med syv triumfer så langt. Nå lå det an til en åttende ved målgang klokken 1500 på søndag.

Folkefest

Det som skjer ute på banen er bare en del av den unike opplevelsen på Le Mans. Dette er en folkefest. Årets løp satte rekord med et tilskuertall på over 250 000. Her rykker horder inn på enorme campingplasser. Her finnes forlystelser og restauranter. Det blir en særegen, atmosfære. Og hele tiden er det yrende livet akkompagnert av motorbrølene fra racerbilene, som kjemper om ørsmå marginer i uforminsket fart ute på banen.

Etter hvert som kvelden og natten kommer, blir det en fascinerende stemning av lys og lyd. Det er noe helt spesielt å gå langs banen i den mørke sommernatten og stå ved kjente landemerker som Mulsanne-langsiden eller Indianapolis-svingen, der frontlyktene på racerne flerrer forbi som lyn. Det er nesten ikke til å tro! Dette er magiske timer for en bilsportentusiast. Utpå natten tynnes det ut av tilskuere på tribuner og langs banen. Selv de ivrigste publikummerne tar seg nok et par timers blund før det gryr av dag.

Tøffe tak

Meget skiftende værforhold med mange kraftige regnskurer, gjorde forholdene ekstra utfordrende for førerne. Duellen mellom Audi

Peugeot var en verdig motstander i kampen om seieren, men måtte til depotet med problemer mot slutten.

Kjendisene dukker opp på Le Mans; Tom Kristensen i samtale med sangeren Seal.

Nei, ikke en oppstilling til en klassisk Le Mans-start, bare en presentasjon for publikum.

Le Mans er et tradisjonsrikt billøp og en folkefest, som samler et av sportsverdenens største publikum.

og Peugeot var på ingen måte avgjort, på tross av at Audi så ut til å ha et overtak. Og selv et seiersvant team som Audi, fikk oppleve at motorsport alltid byr på overraskelser. Av Audis tre biler kjørte den ene av banen etter bare to timer, men Kristensen & co holdt stand utover kvelden.

Audien til Kristensen lå først også da solen sto opp. Mer enn 16 timer var tilbakelagt og klokken hadde passert 7.30 da det skjedde: Et av bakhjulene løsnet og det var uunngåelig at bilen kjørte av banen og ble skadet. Danskens seiersdrøm gikk i knas og samtidig var det bare en eneste Audi igjen, som holdt ledelsen i kampen mot de to Peugeotene. Marginen var riktignok en drøy håndfull runder, men ikke mer enn at tekniske problemer og et langt depotstopp ville være nok til å tape. I tillegg sier reglene at bilen er nødt til å være i gang og krysse mållinjen søndag klokken 1500. Det var derfor bare 29 av de 54 startende som kom på resultatlisten.

Langt, fort, sterkt

I den siste fasen av løpet opplevde imidlertid Peugeot tekniske problemer. Først den ene, som måtte bryte, så den andre, som imidlertid holdt det gående etter et par depotbesøk og klarte å komme til mål "bare" 10 runder etter vinnerbilen.

Førerlaget i vinnerbilen besto av Frank Biela, Marco Werner og Emanuele Pirro. Dette var den samme trioen som vant i fjorårets Le Mans, og i den samme bilen.

Noen fakta om veien mot seieren: Vinner-Audien tilbakela 369 runder og en total distanse på 5029 km (omtrent som Norge på langs tre ganger) med en gjennomsnittsfart på 236 km/t. Bilen stoppet i depotet 34 ganger med en total stoppetid på bare 27 minutter, og bare tre av disse var utenom de planlagte stoppene for bensinfylling, dekkskift og førerbytte. Gjennomsnittlig ble det stoppet for hver 12. runde. Dieselforbruket var 4,2 liter/mil. Motoren på 5,5 liter oppgis å ha rundt 650 hk og 110 Nm dreiemoment. Toppfarten er ca 340 km/t.

Nå har Audi sikret seg syv seire på åtte år, og bare Porsche (16) og Ferrari (9) har vunnet flere ganger. De tre førerne er meget erfarne med en gjennomsnittsalder på 43 år, og både Biela og Pirro har nå fem triumfer herfra. Werner tok sin tredje strake seier.

Bentley Boys satte sitt preg på 20-tallet. Det fine museet ved banen viser gammel og nytt.

Jacky Ickx vant i sin tid seks ganger og er fortsatt å påtreffe for ivrige autografjegere.

24-timersløpet dreier seg ikke bare om biler og race. Dette er en folkefest.

En kvart million tilskuere kommer til Le Mans. For mange er det en campingtur.

Etter 24 timers ekstreme påkjenninger er det målgang kl 1500 på søndag.

Mennesket i trafikken

VERV STØTTEMEDLEMMER TIL MA NÅ!

Ingen ønsker å møte fyllekjørere i trafikken. MA har helt siden starten for nesten 80 år siden arbeidet for å sikre alle trafikanter

Frihet Fra Fyllekjørere

Trafikkøkningen med flere biler og større krav til menneskene bak rattet, gjør dette viktigere enn noensinne. Likevel ser vi at ruspåvirket kjøring på norske veier øker. MA ber derfor om din hjelp til å sikre alle mennesker i trafikken frihet fra å møte fyllekjørere. Det kan du gjøre ved å verve støttemedlemmer til MA. Du vil også få en vervepremie for innsatsen.

MA inviterer deg derfor til å støtte mange av våre prosjekter, som har fokus på Mennesket i trafikken:

- Refleksklubben – tilbyr flotte reflekser til hele familien (se www.refleksklubben.no)
- Aksjon møteplass – fokus på sjåføren, rusbruk, trøtthet, fartsgrenser, sikkerhet
- Alkolås – kampanje for alkolås i alle nye biler i framtiden
- Trafikkløp og Miniløp – konkurranser som tester bilistenes trafikkferdigheter og kunnskap
- Barn på veien – fokus på sikker skolevei og trygg ferdsel for de aller minste i trafikken

- For hvert medlem du verver, får du en premie. Se oversikt nedenfor.
- Informasjon om MA finner du i Medlemshåndbok 2007 og på www.ma-norge.no.

Kontingenten for et støttemedlemskap er kr 100,- for resten av 2007.
Et støttemedlemskap støtter opp om alle prosjektene, og er et viktig bidrag til at prosjektene skal kunne drives godt videre.
Har du spørsmål om støttemedlemsskap eller andre medlemsskapsformer, kontakt MA-kontoret.

Jeg ønsker å støtte MAs arbeid for å sikre alle frihet fra fyllekjørere i trafikken. Når jeg har betalt kontingenten på kr 250,-, mottar jeg en velkomstpakke med:

- Kartbok for Norden
- 8 doble postkort
- Motorføreren i ett år

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr.: ..... Poststed: .....

Fødselsdato: ..... Telefon: .....

E-post: .....

For verver
Jeg har vervet ovennevnte som støttemedlem til MA.

Navn og medlemsnummer: .....

Jeg ønsker følgende vervepremie:

- ☐ Førstehjelpspute
- ☐ Refleksvest i str. S, M, L el. XL (sett ring rundt ønsket str.)
- ☐ Lommebok i skinn
- ☐ Belte, sort
- ☐ Belte, rød-brunt
- ☐ MAs jubileumsbok "Underveis"-historien om Motorførernes Avholdsforbund 1928 - 2003

Fyll ut kupongen og send den til:
Motorførernes Avholdsforbund, Postboks 80, Alnabru, 0614 Oslo, eller pr. Faks: 22 95 69 68.

Bilsportforbundet 75 år

En del bilsportstjernet var med på feiringen. Bak f.v.: Eivind Opland, Holm Jacob Matheson, Børre Skiaker, Roger Moen, Gunnar Kittilsen, Egil Stenshagen, Kjell Gudim, Monty Karlan og Bjørn Skogstad.
Foran f.v.: Stian Sørlie, Tommy Rustad, Thomas Schie og Henning Solberg.

Norges Bilsportforbund har i disse dager 75-årsjubileum. Jubileet markeres blant annet ved at boken "Norsk bilsport i 75 år" blir utgitt.

Av H-E Hansen

MA er en av organisasjonene som står bak forbundet, som står bak all motorsport med kjøretøyer med fire hjul og ratt, her til lands.

Bred basis

Det var i mai 1932 at Nevnden for Automobilsport i Norge ble stiftet. Frem til da hadde Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA) vært alene om å arrangere billøp i Norge, det første så tidlig som i 1912. Men i 1932 inviterte man med seg Norsk Motorklubb (NMK) og Norges Automobil-Forbund (NAF) med i det som fra 1984 har hatt navnet Norges Bilsportforbund. Etter hvert kom også Motorførernes Avholdsforbund (MA) og American Car Club of Norway (AMCAR) med som medlemmer av NBF.

Talentene bak Solberg

Norges Bilsportforbund og bilsporten har hatt en enorm utvikling de siste årene. Den såkalte Petter Solberg-effekten har gjort at rekrutteringen har vært sterkt økende.

På arrangementsiden toppet det seg i forbundets 75-årige historie da man i jubileumsåret kunne arrangere VM-runden Rally Norway i vinter. Nå skal ettervekstn av nye talenter bak Petter Solberg sikres.

-Vi vil bruke 1,5 millioner kroner av egne midler på talentutvikling de kommende tre årene. I tillegg vil vi skaffe til veie ytterligere midler, så jeg kan garantere spennende år for norsk bilsport også i frem-tiden, slår NBFs president Roar Forgaard fast.

Historiebok

Jubileet blir også feiret med boken "75 år med norsk bilsport", skrevet av Geir Svardal. Boken er et sveip gjennom trekvart århundre med norsk bilsport, representert ved at 53 fremtredende utøvere blir portrettert.

Boka er bygget opp med portretter av 53 sentrale bilsportsutøvere fra Greta Molander til Stian Sørlie. Fra Eugen Bjørnstad som herjet rundt på Grand Prix-banene på 30-tallet som landets første bilsportkjendis til Trond Schea og Martin Schanche herjet rally- og racerbanene. Vi får også møte aktive førere som Tommy Rustad, Thomas Schie, Henning og Petter Solberg. Boken er gjennomillustrert med hele 400 spennende bilder.

Forfatteren av jubiléumsboken Geir Svardal.

Vant bil i MA-lotteriet

I langt over 50 år har MA hatt sitt lotteri. Hovedgevinsten har vært biler. Nylig hadde Camilla Dahlsrud et vinnerlodd, som ga henne en Opel i årets lotteri.

Bilen – en Opel Vectra 1,6-liter GTS femdørs kombikupe - ble nylig overrakt den heldige vinneren hos Opel-forhandleren AS Chrico Bil på Ensjø i Oslo av salgs- og markedsansvarlig Leif Pettersen.

Overskuddet fra lotteriet gir et godt bidra til MAs arbeid. Og fortsatt er det mulig å vinne en bil i årets lotteri. I tillegg til biler er det mulig å vinne mye annet, for eksempel en reise til en verdi av 30 000 kroner. Lodd kan bestilles fra MAs kontor, og salget vil foregå til utgangen av september. Fra 1. oktober begynner neste års lotteri.

Lotterivinner Camilla Dahlsrud fikk sin Opel Vectra overrakt fra Leif Pettersen i AS Chrico Bil.

Alkolåskampanje i USA

Innen ti år skal det finnes et avansert, passivt alkolåssystem i 220 millioner biler i USA. Visjonen om å stanse fyllekjøring er ikke lenger en drøm – med dagens teknologiutvikling og forskning er det en reell mulighet, sier Susan Ferguson, tidligere trafikksikkerhetsforsker hos Insurance Institute for Highway Safety.

Av Bjarne Eikefjord

Susan Ferguson sier at USAs billister aldri vil akseptere dagens alkolås, hvor man må blåse for å starte bilen. Den eneste veien frem mot å få satt alkolåser i alle biler, er å finne frem til et system som er usynlig for den edrue føreren, men som effektivt stanser fyllekjørere. Derfor satses det nå på utvikling av passive sensorsystemer. Ett av disse ble presentert på symposiet i Denver, Colorado i fjor høst. Kort fortalt var det en videreutvikling av den berømte "løgndetektoren", som alle seere av amerikanske krimserier kjenner så godt. Kort fortalt består den av en spektrograf som måler alkoholkonsentrasjonen i fingersvetten, og blokkerer starter om den overstiger grenseverdiene.

Hvert år dør 13000 amerikanere på grunn av fyllekjøring. 1,4 millioner arresteres for promillekjøring. MADD (Mothers Against Drunk Driving), verdens største frivillige organisasjon mot fyllekjøring, starter nå en kampanje for å stanse fyllekjøringen påamerikanske veier en gang for alle. Flere storevirksomheter støtter opp om kampanjen, blant annet Alliance of Automobile Manufacturers og National Highway Traffic Safety Administation (tilsvarende vårt Statens Vegvesen).

- Om vi ikke stanser fulle folk fra å kjøre bil, kan vi stanse bilene fra å kunne bli kjørt av fulle folk", sa Glynn Birch, daglig leder i MADD da han lanserte kampanjen for å eliminere fyllekjøring i november 2006. Kampanjens hovedelement er kravet om innføring av alkolås, aktive eller passive, i alle amerikanske biler som skal frakte mennesker.

Også i USA reises nå kravet om å sikre alle trafikanter frihet fra fyllekjørere

- Svært gledelig er det også at færre bruker triks som ikke virker. Dette er i tråd med det vi vil oppnå, sier Kjersti Danielsen Nordgård.

Mer informasjon finnes på Statens vegvesens nettsider: www.vegvesen.no/stoppogsov

Alkolås er også et hett tema i USA i kampen mot fyllekjøring.

Trafikkfarlig reklame skal bort

Det er en sammenheng mellom ulovlig reklame og trafikkulykker. Reklamen langs veier og gater hindrer sikt eller fri ferdsel for gående og syklende, eller tar oppmerksomheten til bilistene vekk fra veien og trafikkmiljøet. Derfor oppfordrer Statens vegvesen eierne av ulovlige reklameskilt som er plassert slik, om å fjerne disse.

Foto: Statens vegvesen/wwww.vegvesen.no

Statens vegvesen har som mål å fremme trafikksikkerheten og opplyser at lovverket setter forbud mot trafikkreklame langs offentlig vei. Det skal søkes om tillatelse for reklame som er rettet mot trafikantene eller som er synlig for dem.

- Reklamen kan være trafikkfarlig dersom den hindrer sikt i kryss, kurver eller avkjørsler, om den skjuler barn eller tar trafikantenes oppmerksomhet vekk fra veien eller trafikkmiljøet.

Dersom reklamen er satt opp slik at den er trafikkfarlig eller ikke er i samsvar med lovverket, må den fjernes straks. Et av tiltakene i vårt trafikksikkerhetsarbeid er nettopp å fjerne risikofaktorer i trafikkmiljøet, sier Bjørn Andersen ved Veg- og trafikkavdelinga ved Regionvegkontoret hos Statens vegvesen. Andersen sier videre på Statens vegvesens nettsider at vegvesenet har stor forståelse for at de som driver handelsvirksomhet har behov for å reklame for varene eller tjenestene sine. Han viser imidlertid til at flere lover - Vegloven, Plan- og bygningsloven, Naturvernloven og politivedtektene i den enkelte kommune og politidistrikt - har klare regelverk når det gjelder reklame langs offentlig vei.

Nedgang i antallet trafikkdrepte

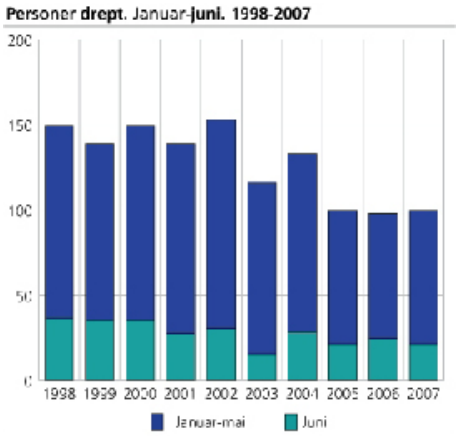
116 personer har mistet livet i trafikken i løpet av de første syv måneder 2007. I samme periode 2006 omkom 127 personer i veitrafikkulykker. Trygg Trafikk melder at det foreløpige tallet for trafikkdrepte i juli 2007 er 17. I 2006 omkomne 29 i julitrafikken.

Tallene i juli fordeler seg med fem bilførere, to bilpassasjerer, syv motorsyklister, en mopedist, en syklist og en i kategorien andre (snøscooter). Av til sammen syv drepte bilførere/-passasjerer omkom fem i kollisjon med annet motorkjøretøy og to i utforkjøring. Av de 17 som omkom i trafikken i juli var 12 menn og fem kvinner.

Veitrafikkulykker 1. halvår

Statistisk sentralbyrås samlete tall for trafikkulykkene 1. halvår 2007 (januar-juni) viser at til sammen 99 personer mistet livet på norske veier. Dette er én mer enn i samme periode i fjor, men 28 færre enn gjennomsnittet for de siste ti årene.

Tallene viser at til sammen 5 584 personer ble skadet 1. halvår. Dette er en økning fra 4 987 i fjor. Gjennomsnittet for tiårsperioden 1998-2007 er 5 281 skadde personer i årets seks første måneder. Statistikken omfatter bare ulykker som er meldt til politiet, så mindre alvorlige ulykker og skader er underrepresentert i skadetallene.



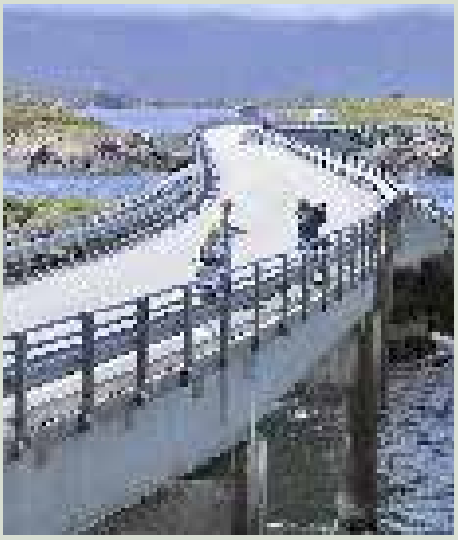
Norske underverker:

Atlanterhavsveien nummer 2

I en tid der verdens syv underverker er i heftig debattert, har Norges syv underverker blitt kåret av NRK Reiseradioens lyttere. På andreplass kom Atlanterhavsveien i Møre og Romsdal. Ved siden av veien på Vestlandet var det flere "samferdselsundere" på listen.

Øverst på listen over våre underverker er Trondheims middelalderkatedral Nidarosdomen, de andre er: Atlanterhavsveien, Telemarkskanalen, Flåmsbanen, Ishavskatedralen i Tromsø, Trollstigen, Flåmsbanen og oljeplattformen Troll

At Atlanterhavsveien, som ble åpnet mellom Hustadhalvøya i Eide kommune (Vevang) og Averøya i Averøy kommune (Utheim) i 1989, er et stykke vei som blir lagt merke til og vekker oppsikt, kommer ikke overraskende. Veien i havet er tidligere kåret til Århundrets byggverk, samtidig som internasjonale media ved flere anledninger har trukket fram Atlanterhavsveien som en helt unik opplevelse. Atlanterhavsveien er også forsatt aktuell som en av våre framtidige nasjonale turistveier.



Atlanterhavsveien er unik.
Foto: Statens vegvesen/www.vegvesen.no

"Stopp og sov"

Statens Vegvesen satte midtsommers ut et nytt kampanjeskilt i forbindelse med kampanjen "Stopp og sov". 166 skilt er satt opp langs veier over hele landet.

Undersøkelser viser at opp mot 30 prosent av møte- og utforkjøringsulykkene skyldes at folk sovner bak rattet. I 2005 kunne ulykkesanalysegruppen i Statens vegvesen dokumentere at 11 % av dødsulykkene skyltes at bilføreren hadde sovnet. Målet med kampanjen er at antall søvnulykker skal halveres.

En av fire gjør allerede det riktige og stopper og sover når de er trøtte bak rattet. Like mange bytter sjåfør underveis. Samtidig går troen på triks som ikke virker ned, viser en spørreundersøkelse i forbindelse med kampanjen.

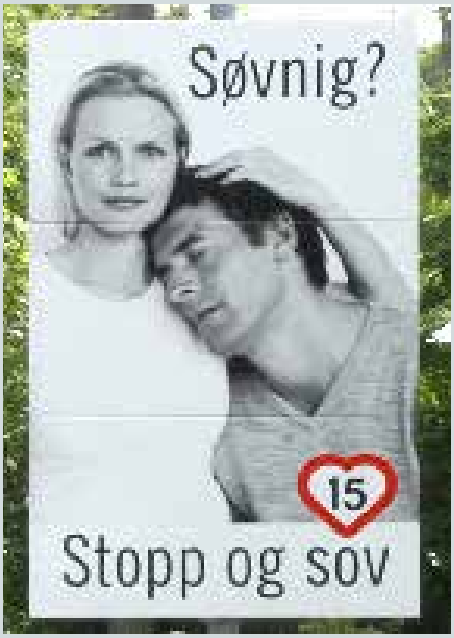
Mange knep

Søvnige bilister prøver mange knep for å holde seg våkne bak rattet. De holder hodet ut av vinduet, kjører fortere, drikke kaffe, spise søtsaker, spiller høy musikk eller bruker andre triks, som ikke virker fordi man fort blir like trøtt igjen. En 15 minutters lur er nok til at kroppen henter seg inn igjen slik at du kan kjøre videre en stund til før neste hvil.

"Stopp og sov"-kampanjen startet i 2004 og vil fortsette til og med 2008. TNS Gallup har de tre siste årene intervjuet 1500 i etterkant av kampanjen.

- I undersøkelsen for 2006 svarte én av fire at de har stoppet og tatt en blund når de har blitt trøtte bak rattet. Det er seks prosent mer enn året før, og ti prosent mer enn for to år siden, sier rådgiver Kjersti Danielsen Nordgård i Statens vegvesen.

Undersøkelsen viser også at andelen som bytter sjåfør når de er trøtte har økt med fem prosent fra 2005 til 2006.



- Svært gledelig er det også at færre bruker triks som ikke virker. Dette er i tråd med det vi vil oppnå, sier Kjersti Danielsen Nordgård.

Mer informasjon finnes på Statens vegvesens nettsider: www.vegvesen.no/stoppogsov

Promille på sykkel

3 av 10 nordmenn mener det er helt greit å sykle etter å ha drukket to-tre glass vin eller et par halvlitere øl. 1 av 10 synes også det er ok å drikke opptil fem halvlitere øl eller en flaske vin før de setter seg på sykkelen.

Tre halvlitere øl vil gi en kvinne en promille på 1,5, mens en mann på 80 kilo vil få en promille på 0,8. Alkohol påvirker balansen, reaksjonsevnen og evnen til å bedømme potensielt farlige situasjoner. Allerede etter 0,2 i promille begynner risikoen for ulykker å øke. Ved 1,0 i promille er risikoen for ulykker mer enn tidoblet. I følge Trygg Trafikk trenger 9000 syklister legebehandling hvert år på grunn av sykkelskader. To av tre sykkelulykker er såkalte eneulykker, der kun syklisten er involvert.

Selv om det ikke er noen bestemt promillegrense for sykling i Norge, kan man straffes for utrygg sykling. Årsaken til mange nordmenns liberale holdning kan være at det er liten fare for sanksjoner og at man tror at det ikke er så farlig å sykle i påvirket tilstand.

Undersøkelsen, som ble gjennomført av TNS Gallup for If Skadeforsikring, viser at folk under 45 år er mest liberale til promillekjøring med sykkel.

KICK'07

Etter at vi gjorde oss ferdige med Bø-kongressen på søndag var det wakeboard og sommerland som gjaldt. Noen valgte to dager i sommerland, resten fikk med seg begge deler. Uansett hadde alle to flotte dager med mye vann, men heldigvis lite regn! På kveldene ble det kortspilling, fotball, film og mye god mat Noen klarte også å holde seg våkne (nesten) to netter på rad - go Grimstad!!Ungdommenoppførtesegeksemplariskog vi i MA-Ungdom er veldig fornøyde med turen. Forhåpentligvis klarer vi å arrangere sommertur neste år også - med enda flere deltakere.

Veslemøy

Hvor går vi?

LEDER

Kongressen er over, sommeren er på hell, og vi står klare til å sette i gang med høstens utfordringer. En liten oppsummering viser at sommerens stands har vært viktige arenaer for å møte nye og gamle medlemmer. Og vi må fortsette utover høsten med flere verveaksjoner hvis vi skal klare å bli større enn fjoråret. Vi har som mål å vokse i antall medlemmer og aktiviteter, og det kan vi klare blant annet ved hjelp av dere som er aktive i klubber.

Jeg har tatt på meg oppgaven med å lede MA-Ungdom i første del av kongressperioden. Forbundsledervervet er for meg veldig interessant og jeg har tro på at vi skal klare å drive organisasjonen videre til det bedre. Men vi har for tida trang økonomi, og det er mulig vi må finne alternative inntektskilder for å sikre driften for videre.

Etter kongressen er et nytt forbundsstyre klare for nye utfordringer. En endring ble gjort i våres forbundslover også. Nå skal vi klare oss med et varamedlem i forbundsstyret istedenfor tre som det har vært tidligere. Det nye styret er:

Per Igland, leder. Solbjørg Akselvoll, nestleder. Irene Vassbakke, styremedlem. Morten Hermansen, styremedlem. Christopher Mørch Husby, styremedlem. Hans Jakob Vassbakke, styremedlem. Lars Gjelsnes Hauger, vara.

På styremøtene våre møter også Brit Mortensen fra MA sitt styre. En grundigere presentasjon av styret med bilder vil foreligge i neste nummer av Motorføreren.

To av MA-Ungdoms mest aktive klubber stilte sterkt på kongressen, henholdsvis Vigrestad og Notodden. Så en stor takk til begge klubber som bidro med viktige innspill på årets kongress. Vi takker også Eli Marie Farstad Johnsen og Andreas Veggeland med innsatsen i forrige kongressperiode.

Hilsen Per Igland
forbundsleder

Vierlitur 17.03.07

Av Monica Bakken, leder MA-Ungdom Notodden.

Medlemmene i MA-Ungdom Notodden jublet da de fikk beskjed om at de skulle få støtte fra Frifond til å arrangere aketur til Vierli i Rauland igjen. Lørdag 17.03.07 kl 8 stod bussen samt en privatbil klar til å frakte 21 forventningsfulle ungdommer (fra 11 – 38 år) opp til fjellet. Været var så bra som det kunne bli, sol fra så å si skyfri himmel. Det blåste en del, men litt måtte vi tåle.

Selv om aldersforskjellen er stor på papiret ble alle like gamle i bakken. Kappløp eller ikke kappløp, alle raste nedover de tre ulike løypene i stor fart. Noen lagde også en egen skogsløype (ikke like lovlig). Noen mindre skader ble det i år også, men ikke noe alvorlig. Etter fire timer i bakken dro vi ned i kafeteriaen for å få i oss noe mat. Men det er noen som ikke klarer å sitte stille lenge. Rett etter siste matbit hadde sklidd ned bar det rett ut igjen. Denne gangen ned på en stor luftmadrass og hoppeslott. Mer trenger vel ikke sies når en gjeng tenåringer inntar barnelekene.

Dette var en super tur, og vi må avslutte med å si TUSEN TAKK TIL FRIFOND OG MA-UNGDOM!

Frifond 2007

Endelig har Frifond-midlene ankommet, og vi venter nå i spenning på gode søknader fra klubber slik at vi kan gi pengene videre Søknadspapirer og informasjon er sendt ut til alle klubber som har sendt inn årsrapport de siste årene. Jeg vil nok en gang oppfordre de klubber som ikke har sendt inn årsmelding for 2006 om å gjøre det, slik at dere kan søke om Frifond-midler. I en periode hvor vi har det veldig stramt økonomisk er det utrolig hyggelig å likevel kunne bidra med noen kroner til det viktige barne- og ungdomsarbeidet MA-Ungdom klubber driver lokalt. Lurer du/dere på noe angående frifond er det bare å ta kontakt!

En klubb som har dratt nytte av midler fra Frifond er MA-Ungdom Notodden, som hadde de en flott tur til Rauland i mars. Kanskje det blir ny tur til vinteren??

Veslemøy

Regnfull suksess

Skjærgårds Music & Mission Festival

Allerede første natta på Risøya var det mange festivaldeltakere som våknet opp flytende og søkk våte på en luftmadrass i et oversvømt telt… Det regnet mer eller mindre konstant under hele festivalen, men det hindret ikke oss i å drive vervekampanje og å spre det viktige budskap om at rus og trafikk slettes ikke hører sammen. Selv om de aller fleste man møter er veldig enige i dette, er det få som vet hvor stort problemet er med ruspåvirket kjøring i Norge. Vi fikk derfor bekreftet hvor viktig det er å snakke med og informere ungdommen om dette, og vi fikk mange positive tilbakemeldinger på at vi driver et veldig viktig arbeid. Og da festivalen var over på søndag, kunne vi glede oss over 65 nye medlemmer Vi fikk også nytt navn til maskoten vår; den heter nå Martin og er oppkalt etter ett av våre nye medlemmer!

Jeg vil ønske alle nye medlemmer velkommen til MA-Ungdom og jeg håper dere får glede av medlemskapet. Jeg vil også rette en stor takk til Morten, Ingeborg og Elise som alle gjorde en kjempejobb på standen!

Veslemøy

MA-landsmøte 2008

MAs landsmøter holdes hvert annet år. Det har allerede gått over et år siden landsmøtet på Lillehammer, og tiden går fort mot landsmøtet 2008.

Møtet vil finne sted i Molde i dagene 5. til 7. juni og for mange som skal delta, kan det allerede nå være på tide å merke av tiden på kalenderen.

Landsmøtet er lagt til det særpregete og iøynefallende Rica Seilet Hotel, som ligger i sjøkanten i Molde sentrum. Som vanlig vil programmet inneholde de faste punktene med interessante landsmøteforhandlinger, samt sosialt samvær i form av festligheter, og som vanlig en utflukt.

Landsmøtet i Molde Rica Seilet Hotel.

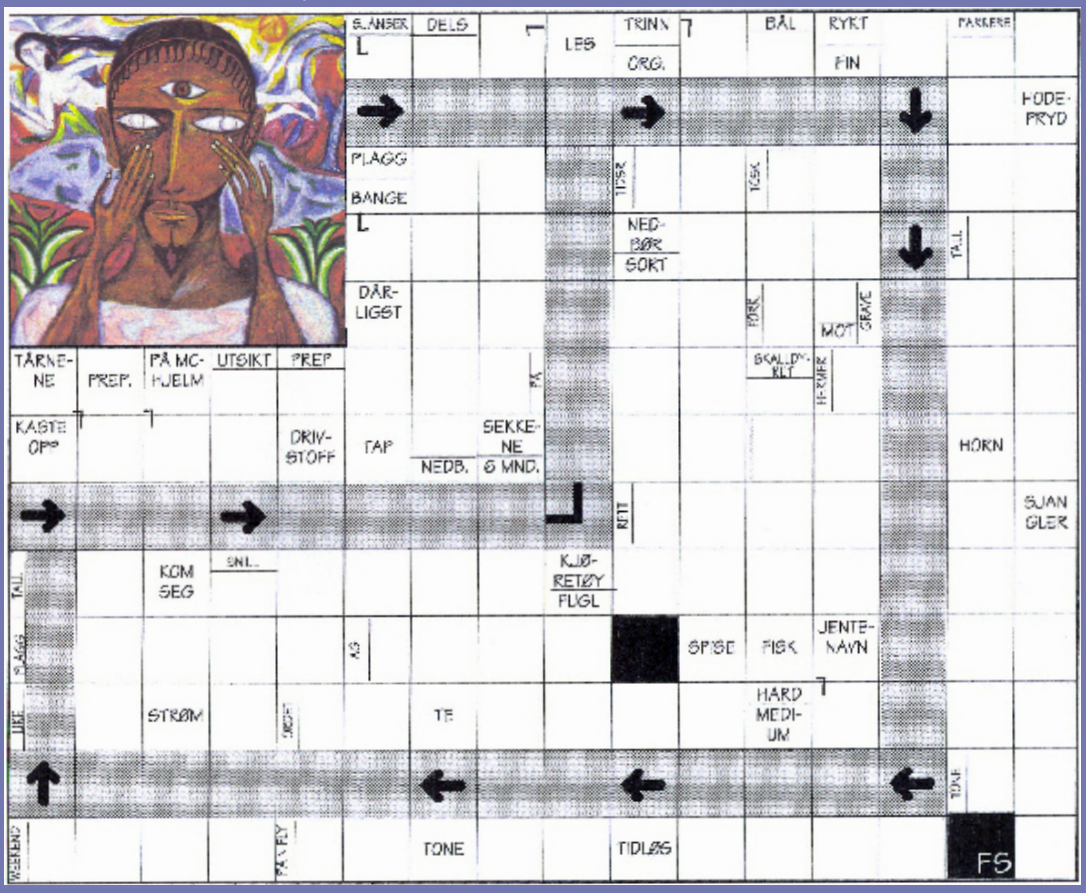
MA-kalender 2008

MA følger opp suksessen fra i fjor og har nå utgitt en kalender for 2008. Overskuddet fra salget av kalenderen, som omfatter forskjellige billedmotiver for hver måned, vil gå til MA-prosjekter for trafikksikkerhet, som setter fokus på "Mennesket i trafikken".

Kalenderen har allerede blitt tilbudt en del MA-medlemmer og andre kjøpere ved at de blir kontaktet pr telefon. Dette salget vil fortsette senere i høst. Prisen er 349 kroner.

MA-kryssord 4-2007

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



Vinnere av MA-kryssord nr. 2–2007:

Åge Nordbø, Drammen
Haakon Almestad, Volda
Arve Sundby, Biri

Vi gratulerer!

Og her er løsningen:

Navn: Adresse:

Løsningen sendes Motorføreren, Pb. 80 Alnabru, 0614 Oslo

Frist: 30. september 2007

Trafikkløp på Sandane 17. juni!

Søndag 17. juni møtte 10 kjørere til trafikkløp på Sandane. Kjørerene kom fra forskjellige avdelinger i Nordfjord og noen fra Sunnmøre.

Været var fint, noe som postmannskapet var takknemlige for. Det var start fra Sandane kirke. Der hadde også flinke damer møtt opp for å ordne til salg av kaker og kaffe. Pokaler ble det også til de som var så heldig å nå dem, og ellers andre premier til alle som kjørte.
Vi var ikke så mange kjørere i år, men håpet er at vi skal få flere deltakere neste år.

Kast Masken:

Ny gruppe ut på veien

Fra venstre: Andres S. Vik Andersdatter, Ane Silje Martinussen, Mia Kristine Sørensen og Jan Fredrik Grøndal Henriksen.

En ny gruppe Kast Masken-skuespillere har satt seg i turnebussen og lagt ut på sin sesong. Dette er den 13. sesongen en såkalt Impuls-gruppe skal reise land og strand rundt for å bevisstgjøre ungdom om rusproblematikk.

MAs Kast Maske-prosjekt skal gjøre ungdom bevisste om egne valg og holdninger til viktige temaer som rusmidler, utdanning, yrkesvalg, selvtillit, fritidsinteresser, hobby og trafikk. Dette skjer med teaterforestillinger og undervisningsopplegg på ungdomsskoler. Kast Masken omfatter også foreldremøter og dagskonferanser. Tiltakene varierer fra distrikt til distrikt. Nytt av året er det at man henvender seg til 9. klasse, mens det tidligere var 10. klasser som fikk besøk.

Kast Masken-gruppen består for sesongen 2007-2008 av Andres S. Vik Andersdatter (20 år) fra Kristiansund, Ane Silje Martinussen (23 år) fra Nesodden, Mia Kristine Sørensen (22 år) fra Vannøya og Jan Fredrik Grøndal Henriksen (22 år) fra Asker. Etter en seks ukers inn-studerings- og undervisningsperiode fra begynnelsen av august begynner skolebesøkene.

Leder for Kast Masken, Stig E. Sandstad sier om årets gruppe:
– Jeg er veldig stolt over å ha plukket ut fire ungdommer som er så motiverte, engasjerte og interesserte i å få til et flott år, både i forhold til det de skal gjøre, men også sosialt.

Mer info om Kast Masken: www.kastmasken.no

Nulltoleranse alkohol langs veiene

AKERSHUS

Ås kommune
Tlf. 64 96 20 00 - Fax. 64 96 20 09

BUSKERUD

Drammen kommune
Tlf. 03 008 - Fax. 32 04 66 61

FINNMARK

Hasvik kommune
Tlf. 78 45 27 00 - Fax. 78 45 27 01

HEDMARK

Ringsaker kommune
Tlf. 62 33 50 00 - Fax. 62 33 53 01

HORDALAND

Eidfjord kommune
Tlf. 53 67 35 00 - Fax. 53 67 35 75

MØRE og ROMSDAL

Midsund kommune
Oppvekstetaten
Tlf. 71 27 05 00 - Fax. 71 27 05 01

Nesset kommune
Oppvekst- og kulturetaten
Tlf. 71 23 11 00- Fax. 71 23 11 01

Sunndal kommune
Tlf. 71 69 90 00 - Fax. 71 69 90 01

NORDLAND

Gildeskål kommune
Tlf. 75 76 06 00- Fax. 75 75 75 11

Rana kommune
Tlf. 75 14 50 00- Fax. 75 14 50 01

Vefsn kommune
Tlf. 75 10 10 00- Fax. 75 10 10 01

NORD-TRØNDELAG

Grong kommune
Tlf. 74 31 21 00- Fax. 74 31 21 01

Vikna kommune
Tlf. 74 39 33 00 - Fax. 74 39 08 88

OPPLAND

Vågå kommune
Tlf. 61 29 36 00 - Fax. 61 23 20 01

Østre Toten kommune
Tlf. 61 14 15 00 - Fax. 61 14 16 99

ROGALAND

Tysvær kommune
Tlf. 52 75 70 00 - Fax. 52 75 72 01

SOGN og FJORDANE

Årdal kommune
Tlf. 57 66 50 00 - Fax. 57 66 50 15

ØSTFOLD

Fredrikstad kommune
Tlf. 69 30 60 00- Fax. 69 30 60 04

Trafikksikkerhetsutvalg
5296 TROMØY
Tlf. 77 78 80 00

Taxi Magnar Bjerkreim
4387 BJERKREIM
Tlf. 51 45 01 55

Sauherad kommune
3812 MOGEBYVIKEN
Tlf. 35 95 70 00
Fax. 35 95 70 01

SPAREKASSEN
Torvet 8
4801 ARENDAL
Tlf. 37 00 49 00

Son Kro AS
Øvg 31, 1555 SON
Tlf. 64 95 70 08
Fax. 64 98 36 61

Liskifer AS
7004 TRONDHEIM
Tlf. 74 33 85 25

Klepp kommune
4358 KLEPPE
Tlf. 51 42 98 00
Fax. 51 42 97 62

Ørland kommune
7129 BRØRØYTAD
7160 BJUGN
Tlf. 72 51 40 00

Sør-Varanger kommune
Natur og Oppvekst
Rådhusplassen 3
9900 KIRKENES
Tlf. 78 97 74 00

Regnskapstjeneste A.S
Kvartsveien 4
7652 HEMNE
Tlf. 72 58 06 80

Orkdal Trafikkskole
Bilstøy
7301 ORKANGER
Tlf. 72 48 73 25

Skodje Auto AS
6260 SKODJE
Tlf. 70 27 59 75

Fred.Olsen & Co.
Fred Olsens g 2
0152 OSLO
Tlf. 22 34 10 00

Voss Olje
Øvrevoll. 62, 5700 VOSS
Tlf. 56 51 34 50

Element og Spesialtransport AS
Industriv 1
3930 HOKSUND
Tlf. 32 75 08 00

Nesodden kommune
Verdensveien 59
1450 NESODDTANGEN
Tlf. 66 96 43 00

Vegårshei kommune
4985 VEGÅRSHEI
Tlf. 37 17 02 00

Jahr Bilservice
Jarv, 3340 ÅMOT
Tlf. 32 78 56 00
Fax. 32 78 41 72

Siljerviy kommune
Natur- og Undervisningsavdelen
5165 BJØRNØYR
Tlf. 77 77 55 00

A. Hansen Sjåførskole AS
Vestvolle 8 b
2019 SKEDSMOKORSET
Tlf. 64 83 62 62

Storbilskolen Fredrikstad
Brogt 17
1608 FREDRIKSTAD
Tlf. 69 31 03 53

Bilglass PÅ TORSHOV
Gandstorv. 35 B
0477 OSLO
Tlf. 22 15 98 00

Romnes Autoskade
Åge N. Gundersen
Harald Markusson v 31
0978 OSLO
Tlf. 22 10 99 00

TOLLPOST GLOBE
Øjan Vest
6300 ÅNDALSNES
Tlf. 09 300

Hamar kommune
Vangsv 51, 2317 HAMAR
Tlf. 62 51 02 00

Dytesjord Data Assistanse A/S
3581 BEILO
Tlf. 32 09 54 60

Røros Aut. Trafikkskole
Bystøyret
Bil Mulkow 10
7374 RØROS
Tlf. 72 41 12 64

Transportbedriftenes Landsforening
avd Trøndelag
7001 TRONDHEIM
Tlf. 73 88 39 20

Nordland fylkeskommune
Trafikksikkerhetsutvalget
www.nfk.no/trafikk

Vest-Agder fylkeskommune
4614 KRISTIANSAND
Tlf. 38 07 45 00

Aasenud Møbler A/S
Rolfjelsv 9
1738 BORGENHAUGEN
Tlf. 69 16 66 60

Norsk Kjøretøykontroll AS
3704 SKIEN
Tlf. 35 52 26 60

"Prøvetile"? - Husk at ved og ta drosje er det ikke med på å øke trafikksikkerheten i vårt fylke!
Taxi Hedmark
2317 HAMAR ..... Tlf. 62 54 72 00

Ålesund kommune
Kirkeg/Miljøtenesten 11
6003 ÅLESUND
Tlf. 70 16 20 00

Autovrakmottak AS
Bruhaugen 10
4580 LYNGDAL
Tlf. 38 34 50 50

Juel Johansen Bilruter ANS
Rådstov. 16
1653 ROLVSØY
Tlf. 69 33 51 39

Nettbuss Trøndelag AS
Dalsv. 129
7018 TRONDHEIM
Tlf. 72 57 19 00

Jæsjøen Regnskapsservice AS
Trondheimsv. 66
2051 JESSHEIM
Tlf. 63 92 65 00

Volda kommune
Øksnesv 2
6100 VOLDA
Tlf. 70 05 87 00

Advokat Øyvind Riise
Torgal 2, 6413 MOLDE
Tlf. 71 25 02 50

Din lokale teststasjon

Bjarne Rødseth A/S
6416 MOLDE ..... Tlf. 71 25 94 00

Brødrene Bakkes Bilverksted A/S
2420 TRYSIL ..... Tlf. 62 45 13 90

Førde Bilservice AS
Flovt 6, 6800 FØRDE ..... Tlf. 57 83 07 00

Steinkjer Bil A/S
7725 STEINKJER ..... Tlf. 74 17 08 50

Tau Auto AS
4120 TAU ..... Tlf. 51 74 65 90

VIKING REGNINGSTJENESTE
DIRIGERE DIREKTE TIL VIKEN 06000 www.vikingregning.no

HEDMARK
Koppang ..... Tlf. 62 46 28 00
Nord-Odal ..... Tlf. 62 97 32 18 / 908 46 076

VEST-AGDER
Lyngdal ..... Tlf. 38 33 08 00

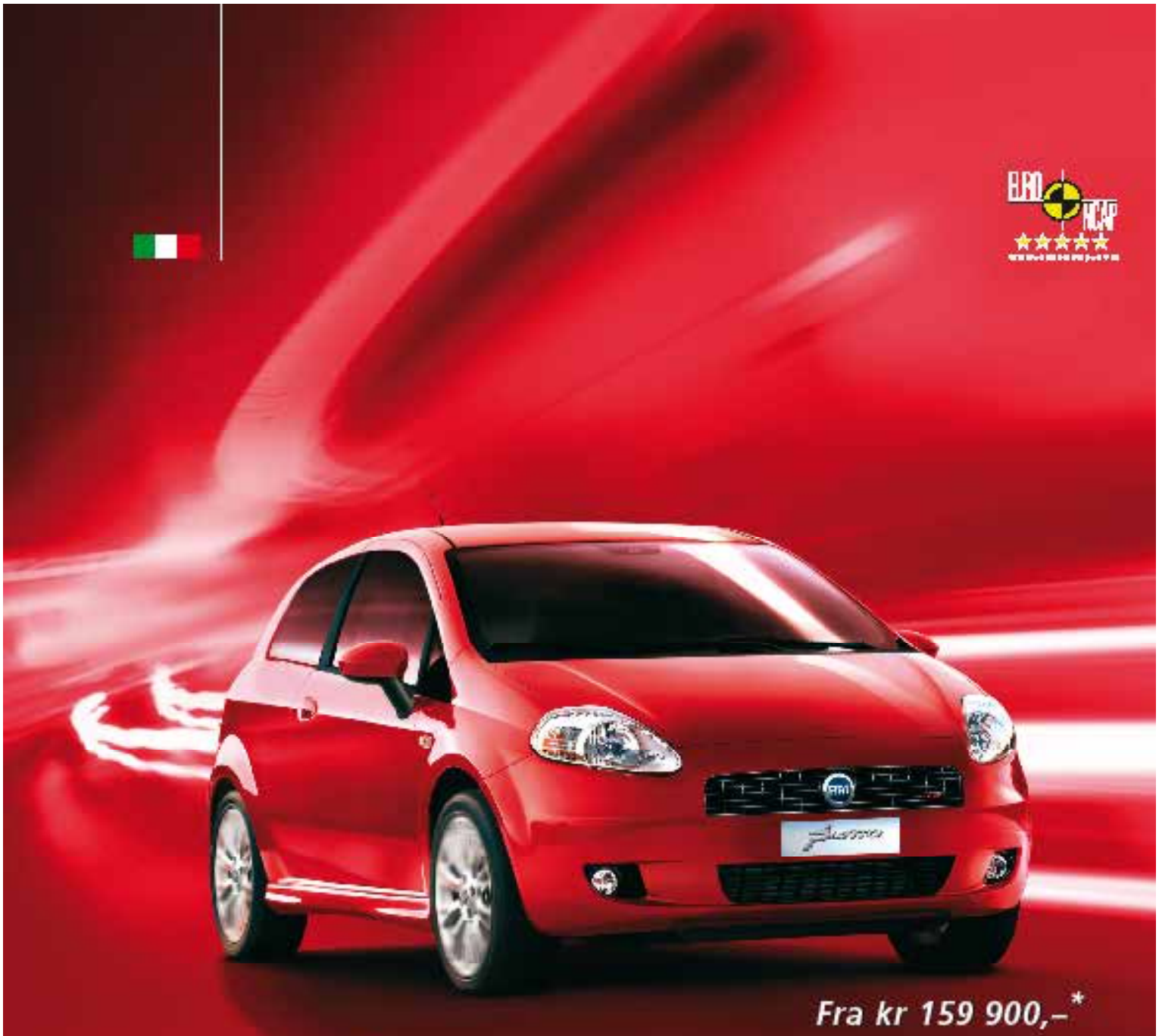
VESTFOLD
Sande ..... Tlf. 957 80 000

NAF
NAFs juridiske konsulenter
Konsultasjon og utvidet juridisk bistand inngår i medlemskapet.
RING FOR INFORMASJON

MØRE og ROMSDAL
Advokat Knut-Asbjørn Solevåg
Kongensg 2, 6002 ÅLESUND
advokat@solevag.no ..... Tlf. 70 10 93 90

SØR-TRØNDELAG
Advokat Ola Fossvoll
Orkedalsv 31, 7300 ORKANGER
E-post: ola@fossvoll.no ..... Tlf. 72 47 99 80

Statens vegvesen
Hugs bilbelte



Med sitt distinkte, sportslige design og kvalitet i hver minste detalj har den kompakte bilen tatt Europa med storm. Kom og opplev hvorfor Grande Punto har satt en ny standard i sin klasse.

Imponerende 275 liter bagasjeplass. Suverent overblikk. Markedsleder på innvendig plass. Høyeste utmerkelse innen sikkerhet. To bensinversjoner: 65 hk 1,2 liter og en ny 77 hk 1,4 liter med variabelt virvelforbrenningskammer. Nå med ny sprek 1,3 liter MultiJet diesel med 75 hk.

FIAT

**Levert Drammen bilhavn. Kun årsavgift kommer i tillegg.*
Forbruk ved blandet kjøring (diesel): 4,7 l/100 km. CO_2-utslipp: 119 g/km.

www.fiatpunto.no

FORHANDLERE: Bergen Motor Forum AS, tlf. 55 52 60 00 Bodø Nyco AS, tlf. 75 50 70 00 Bodø Haraldsen Auto AS, tlf. 61 11 00 22 Fredrikstad Autocenter AS, tlf. 69 35 50 50 Frisia Autocenter AS, tlf. 57 72 53 11 Bergen i Dalen AS og Mobaddin AS, tlf. 51 47 70 16 Hengsvand Hangø AS, tlf. 52 70 00 00 Ullsteinen Motor Forum AS Ullsteinen, tlf. 63 00 56 00 Moss Motorcar Moss AS, tlf. 69 25 35 55 Oslo Motorforum AS Oslo-Øst, tlf. 23 05 36 00 Haraldsen Bodø Auto AS, tlf. 51 69 55 80 Sandefjord Autosalg AS, tlf. 47 [illegible] Tønsberg Motorsalg Auto AS, tlf. 33 06 86 00 Romsø Motor Forum AS Stavanger, tlf. 51 82 78 70 Trondheim Trondheim Auto AS, tlf. 73 75 75 00 Vestfoldbilen Sandefjord Auto AS, tlf. 64 95 31 40.

www.subaru.no

OUTBACK BLACK LIMITED

CROSSOVER MED LAVT FORBRUK OG GRØNN PROFIL

Ønskekombinasjonen: permanent firehjulsdrift og automatgir!

Outback er eneste store stasjonsvogn i sin klasse som har fått redusert avgift og pris i 2007

Inklusive i prisen:

- *Permanent firehjulsdrift*
- *Automatgir*
- *Høy bakkeklaring*
- *Nivåregulering bak*
- *Stabilitetskontroll*
- *Antispinn*
- *Bi-Xenon*
- *Lyktespylere*
- *Momo skinnratt*
- *Paddleskift - gir på ratt*
- *Stort soltak*
- *Cruisekontroll*
- *2 sone klimaanlegg*
- *Kjørecomputer*
- *6 kollisjonsputer*
- *Aktive hodestøtter foran*

Outback og Legacy gir deg også mulighet til å skifte gir med fingertuppene.

Outback Black Limited

2.5 liter - veil. pris fra kr. 449.900,-*

Du kan også velge en Legacy Black Limited. En herlig stasjonsvogn med 165 hk. Den har permanent firehjulsdrift, automatgir og nesten samme utstyrsomfang som Outback Black Limited.

Legacy Black Limited fra kr. 399.900,-*

Vi tilbyr Subaru Finansiering og Subaru Finansiering

Think. Feel. Drive.

SUBARU

*Leasing- og lånekalkulasjon, basert på kr. 5.000,- (inkludert andre utstyr, bonus) med kasjonsgrad kasseavr i tillegg. Vilkår forbehold om prisjustering og utgåtte.