# motor føreren

Nr. 4 - 2026



## Jan Erik om livet etter tv-suksessene:
## – Verdens snilleste diktator

SIDE 12

## Ny dødssommer for MC-førerne
## Malte sirkler skal redde liv

SIDE 6

**Elpunkt AS**
Fruktveien 9
4635 KRISTIANSAND S
Tlf. 38 69 95 00

**Lyngen Safari AS**
Forsveien 5
9064 SVENSBY
Tlf. 917 09 936

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

**Kapro AS**
Fitnodatgeaidnu 66
9730 KÁRASJOK
Tlf. 78 46 61 11

**AKTIVA**
Sjøgata 5
9300 FINNSNES
Tlf. 77 84 10 80

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

**Skiptvet Mur og Betong AS**
Askimveien 492
1816 SKIPTVET
Tlf. 970 07 546

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

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

**Bryn og Brynseng Trafikkskole** – et valg for livet
www.bryn-brynseng.no - Telefon: 22 65 54 45
Østensjøveien 39A | 0667 OSLO

**Granitor Electro AS**
Gråterudveien 5
3036 DRAMMEN
Tlf. 995 76 937

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

**Norspray AS**
Torneroseveien 4
4315 SANDNES
Tlf. 51 22 07 00

**MAFO AS**
Øverbygdsvegen 926
2656 FOLLEBU
Tlf. 404 02 119

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

**igland GARASJEN**
Reddalsveien 47
4886 GRIMSTAD
Tlf. 37 25 70 70

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

**Rs Bilservice AS**
Sørbyveien 603
3178 VÅLE
Tlf. 33 06 02 13

**AS Elektro**
Skeivegen 49
6650 SURNADAL
Tlf. 71 66 23 52

**Byens Trafikkskole**
Storgata 106 • 3262 LARVIK
Tlf. 33 19 24 48

**Wik Tømmer & Transport AS**
Skoevegen 16
3825 LUNDE
Tlf. 906 52 064

**Fagerthun Trafikkskole AS**
Kirkegata 34
8516 NARVIK
Tlf. 476 69 900

**Byggpartner Hammerfest AS**
Johan Alexandersens vei 2
9600 HAMMERFEST
Tlf. 980 44 445

**Sole AS**
Soleveien 115
3359 EGGEDAL
Tlf. 32 71 17 00

**Brattli Bygg**
Anders Woie - 90768447

**Østlandske Asfalt AS**
Kulandslia 14
1479 KURLAND
Tlf. 480 08 751

**Nordlys Transport AS**
Åsegardveien 2
9402 HARSTAD
Tlf. 948 69 774

**Rørleggerhjelpen AS**
Raveien 584
3239 SANDEFJORD
Tlf. 922 47 411

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

**SAFEROAD**
post@saferoad.no
0 60 80
saferoad.no

**Øst-Riv AS**
Eternitveien 10
3470 SLEMMESTAD
Tlf. 66 79 68 00

**Byggmester Ole Granstøl**
Hødnebøveien 197
4990 SØNDELED
Tlf. 954 63 884

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

**Ap Transport AS**
Somakroken 6
4312 SANDNES
Tlf. 930 91 873

**ACCEPT SERVICEPARTNER**
Kjellstad Næringspark
St. Hallvards vei 3, 3414 LIERSTRANDA
Tlf. 32 22 60 60

**Flisa Taxi DA**
Negardssvingen 8
2270 FLISA
Tlf. 62 95 00 99
Mobil 959 50 130

**El Ringen AS**
Torsbyveien 1
3370 VIKERSUND
Tlf. 918 07 918

**Fjellheim Drift og Service AS**
Knottveien 346
7777 NORD-STATLAND
Tlf. 915 83 272

**Osebakken Motorservice AS**
Kollskjeggvegen 1
3917 PORSGRUNN
Tlf. 35 55 88 66

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

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

**SOLSTEIN**
Bleikmyrvegen 45
4276 VEDAVÅGEN
Tlf. 52 04 40 40




**NTM TRAILER & TIPP AS**
Olav Ingstadsvei 12
1351 RUD
Tlf. 67 17 19 30

**WESTERN Bilgummi as**
Ringeriksveien22A, 3414 LIERSTRANDA
Tlf. 32 22 74 00

**Origo Leilighetshotell AS**
Hauges gate 2
3015 DRAMMEN
Tlf. 482 98 078

**06000**
**VIKING**
www.vikingredning.no

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

**Moller Bil Jessheim**
Vilbergvegen 122
2060 GARDERMOEN
Tlf. 24 03 46 00




## Innhold nr 4-2026


**3** MA-hjørnet
**4** 83 trafikkdøde så langt i år
**6** Malte sirkler skal redde liv
**8** De som gransker døden
**10** Kan du stole på førerstøtten?
**12** Portrettet: Jan Erik Larssen
**18** Kjedelig er fornuftig
**20** Høstmørket lurer bil og fører
**22** Våre nye leserkonkurranser
**26** Hender som aldri blir slitne
**28** Kina tar sikkerhet på alvor
**30** Bilomtale: Skoda Peaq
**34** MA-medlem
**38** Ung i trafikken
**42** Kryssord


# MA-hjørnet




**Anders Skavdal Havdal**
*generalsekretær*


## Nye forventninger til trafikksikkerheten

Norge har fått en ny samferdselsminister. Kamzy Gunaratnam overtok posten 11. september, og med det også ansvaret for et område som berører oss alle hver eneste dag.

Fra MA – Rusfri Trafikks ståsted er forventningen tydelig: Trafikksikkerheten må fortsatt stå høyt på dagsordenen, og ambisjonene må følges opp med konkrete tiltak.

Nullvisjonen ligger fast, men en visjon alene gjør ikke norske veier tryggere. Skal vi komme nærmere målet om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken, krever det langsiktig innsats og tydelige prioriteringer, også når andre samferdselssaker konkurrerer om oppmerksomheten.

For oss er det særlig viktig at kampen mot ruspåvirket kjøring ikke nedprioriteres. Vi forventer at den nye samferdselsministeren bidrar til å styrke det forebyggende arbeidet, sørger for at kontroll og håndheving fortsatt prioriteres og legger til rette for at vi får bedre kunnskap om omfanget og utviklingen av rus i trafikken.

Vi trenger kunnskap for å vite hvor utfordringene er størst, men vi trenger også handling. Politikontroller, holdningsskapende arbeid, forskning og målrettede trafikksikkerhetstiltak må spille sammen.

Den nye samferdselsministeren får derfor både en viktig og krevende oppgave. Fra vår side håper vi hun vil være en tydelig pådriver for trafikksikkerheten og at rusfri trafikk får en naturlig plass i dette arbeidet.

Samtidig går vi inn i en årstid med mørke, regn, glatte veier og dårligere sikt. Da er det viktig å huske på at trafikksikkerhet ikke bare skapes på Stortinget. Den skapes også gjennom valgene hver enkelt av oss gjør når vi ferdes i trafikken.

Vi ønsker den nye samferdselsministeren lykke til med oppgaven og ser frem til et fortsatt sterkt arbeid for tryggere og rusfrie veier.





UTGIVER
MA – Rusfri Trafikk
v/ generalsekretær Anders Skavdal Havdal

REDAKTØR
Jøran Ledal
Kontakt: +47 932 45 009 // ledal@me.com

ANNONSER
Faktureringsservice Sør AS:
+47 32 24 44 33 // faktserv@faktserv.no

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

MEDLEMSSERVICE/ABONNEMENT
Tlf. 22 47 42 00

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

KONTORTID
mandag-fredag: 09.00–14.30

UNG I TRAFIKKEN
v/ daglig leder Stig Eid Sandstad
Telefon: +47 909 64 646
Epost: post@ungitrafikken.no
Hjemmeside: www.ungitrafikken.no


RUSFRI TRAFIKK

Ung i trafikken

motor føreren

# 83 døde på norske veier i årets åtte første måneder




Flere har omkommet i trafikken enn på samme tid i fjor. Samtidig viser foreløpige tall en nedgang i antall hardt skadde i første halvår. MA – Rusfri Trafikk mener utviklingen understreker behovet for et vedvarende trafikksikkerhetsarbeid.

*Av Nils Erik Gyland*

Ved utgangen av august hadde 83 personer mistet livet i veitrafikken i Norge. Det er ni flere enn i samme periode i 2025, en økning på rundt 12 prosent. Tallene fra Statens vegvesen er foreløpige og kan bli justert.

– Bak hvert tall finnes et menneske, en familie og et lokalsamfunn som rammes. Når flere mister livet, er det en alvorlig påminnelse om hvorfor trafikksikkerhet må prioriteres hver eneste dag, sier generalsekretær Anders Havdal i MA – Rusfri Trafikk.

Nær halvparten av årets omkomne mistet livet i sommermånedene juni, juli og august. Motorsyklistene er en særlig utsatt gruppe. Ved utgangen av august var 19 motorsyklister omkommet.

Akershus hadde flest omkomne med 17, etterfulgt av Innlandet med 11 og Vestland med ni.

**Verre enn hele 2021**

Et tilbakeblikk på statistikken fra det siste tiåret setter årets 83 dødsfall i et alvorlig perspektiv. Allerede ved utgangen av august har trafikken i 2026 krevd flere menneskeliv enn i hele 2021 samlet, da totalt 80 personer mistet livet i løpet av tolv måneder.

Ulykkesåret startet unormalt hardt allerede på vinterføret. I januar omkom 11 personer, noe som er en dobling fra samme måned i fjor, og det høyeste januartallet på ti år. Deretter kom den store ulykkesbølgen. Bare i juli alene mistet 19 mennesker livet. Vi må fire år tilbake for å finne en like dyster sommermåned på norske veier.

**Færre registrert hardt skadd**

For hardt skadde går statistikken foreløpig bare til og med juli. I årets syv første måneder er det registrert 291 hardt skadde, mot 376 i samme periode i 2025 og 312 i 2024. Det er 85 færre enn i fjor, en nedgang på omtrent 23 prosent.

# 1 av 8 stoler på egen hoderegning før de kjører

## 12 prosent oppgir at de av og til drikker alkohol før de skal kjøre, og regner seg frem til når de tror de er under promillegrensen. MA – Rusfri Trafikk advarer mot farlig feilberegning.

En fersk Ipsos-undersøkelse gjennomført for Gjensidige viser at én av åtte nordmenn tar en stor risiko før de setter seg bak rattet. Av de 3 600 spurte bilistene svarer 12 prosent at de noen ganger drikker alkohol før kjøring, og velger å stole på egen matematikk for å avgjøre når promillen er lav nok.

– Dette er oppsiktsvekkende fordi det er helt umulig å vite hvilken promille man har kun ut fra inntak og tid. To personer som drikker nøyaktig like mange enheter kan ha svært forskjellig promille, og må dermed vente et ulikt antall timer for å bli edru, sier kommunikasjonsrådgiver Nils Erik Gyland i MA – Rusfri Trafikk.

**Livsfarlig matematikk**

Gyland mener altfor mange overvurderer sin egen evne til å kjenne etter om kroppen er kjørbar.

– Dette er en farlig måte å tenke på, og du skal ikke basere trafikksikkerheten på egen hoderegning. Derfor er rådet vårt ukomplisert: Skal du drikke alkohol, lar du bilen stå. Er du i tvil, så er det ingen tvil, understreker han.

Kommunikasjonssjef Bjarne Aani Rysstad i Gjensidige er også urolig over funnene fra undersøkelsen. Han minner om at marginene i trafikken er små, og at rusen svekker sjåføren lenge før man selv opplever seg som beruset.

– Det er bekymringsfullt at så mange stoler på egne beregninger når konsekvensene kan bli så alvorlige. Alkohol påvirker dømmekraft, reaksjonsevne og oppmerksomhet. Det finnes ingen enkel regneregel som forteller deg om du er skikket til å kjøre, sier Rysstad.

**STATISTIKK: STATENS VEGVESEN | 2017-2026**

### Dødstall i veitrafikken måned for måned

| Måned | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 6 | 6 | 7 | 8 | 6 | 2 | 5 | 4 | 4 | 11 |
| Februar | 5 | 8 | 2 | 9 | 4 | 2 | 5 | 3 | 5 | 4 |
| Mars | 7 | 2 | 7 | 7 | 4 | 6 | 3 | 13 | 4 | 6 |
| April | 5 | 8 | 13 | 6 | 2 | 7 | 9 | 8 | 5 | 6 |
| Mai | 12 | 9 | 10 | 7 | 8 | 19 | 13 | 9 | 10 | 15 |
| Juni | 10 | 12 | 11 | 9 | 7 | 18 | 11 | 14 | 18 | 9 |
| Juli | 10 | 10 | 6 | 9 | 9 | 11 | 12 | 9 | 16 | 19 |
| August | 12 | 7 | 9 | 9 | 13 | 18 | 15 | 9 | 12 | 13 |
| September | 5 | 17 | 10 | 2 | 13 | 6 | 18 | 4 | 10 | - |
| Oktober | 10 | 9 | 11 | 10 | 5 | 6 | 12 | 5 | 9 | - |
| November | 11 | 14 | 8 | 7 | 4 | 13 | 5 | 5 | 4 | - |
| Desember | 13 | 6 | 14 | 10 | 5 | 8 | 2 | 4 | 9 | - |
| **Jan-aug (hittil)** | **67** | **62** | **65** | **64** | **53** | **83** | **73** | **69** | **74** | **83** |
| Totalt hele året | 106 | 108 | 108 | 93 | 80 | 116 | 110 | 87 | 106 | 83* |

** Tall per 31. august 2026 er foreløpige. Kilde: Statens vegvesen / MA – Rusfri Trafikk*

Vestland hadde flest hardt skadde til og med juli, med 39. Deretter fulgte Innlandet med 38, Vestland med 39 og Rogaland med 32. Også disse tallene er foreløpige.

– Færre hardt skadde er en positiv utvikling. Samtidig kan alvorlige trafikkskader få konsekvenser som varer resten av livet. Arbeidet vårt handler både om å hindre dødsfall og om å hindre at mennesker får livene sine varig endret, sier Havdal.

**Rus er en dokumentert risikofaktor**

Ruspåvirkning er en gjenganger i alvorlige trafikkulykker. Statens vegvesens dybdeanalyse av dødsulykkene de seneste årene viser at alkohol, medisiner eller andre rusmidler er en medvirkende faktor i rundt en fjerdedel av dødsulykkene i Norge.

– Ruskjøring utsetter både føreren, passasjerene og andre trafikanter for fare. Det er akkurat dette som gjør det så frustrerende. Valget én person tar, kan få enorme konsekvenser for andre mennesker som bare har gjort alt riktig, sier Havdal.

Organisasjonen mener forebygging av ruskjøring må være en sentral del av arbeidet for å redusere antallet drepte og hardt skadde.

– Vi trenger synlige politikontroller og en reell risiko for å bli oppdaget. Samtidig må vi arbeide for at flere velger bort kjøringen før en farlig situasjon oppstår. Det krever kunnskap og tydelige holdninger.

NYE TILTAK ETTER NY MC-SKREKKSOMMER:



*PÅ EGEN SIDE: Motorsyklister holder seg trygt på egen side av veibanen i svingen. Slik skal ellipsene korrigere sporvalget og redde liv.*

# Malte ellipser skal redde liv

Nesten halvparten av alle dødsulykker på tung motorsykkel skjer i sving. Nå prøver veimyndighetene ut et enkelt grep fra Østerrike for å korrigere sporvalget før ulykken inntreffer.

*Av Jøran Ledal*

På riksvei 22 langs Øyeren i Lillestrøm kommune har asfalten fått ny dekor. I flere krevende venstresvinger er det malt store, hvite ellipser i kjørebanen, plassert 30 til 50 centimeter til høyre for midtlinjen. Dette er ikke tilfeldig veipynt, men et målrettet forsøk fra Statens vegvesen på å gi motorsyklister en visuell føring som kan redde liv.

Metoden bygger på en enkel psykologisk mekanisme. Motorsyklister har en naturlig vegring mot å kjøre over veimerking, og trekker instinktivt bort fra maling i asfalten. Ved å legge ellipsene like innenfor midtstripen, presses førerens hjulspor lenger ut mot høyre i svingen. Gevinsten handler om fysikk og overheng: Når en motorsykkel legges ned i en venstresving, kan førerens overkropp og hode helle dypt inn i motgående kjørefelt, selv om hjulene holder seg i eget felt. Den lille sideveis forskyvningen trekker hele ekvipasjen tilbake i trygg sone og reduserer drastisk faren for en fatal kollisjon med møtende biler.

**Dyster statistikk og 2026-alvoret**

Bakgrunnen for pilotprosjektet er dypt alvorlig. Statens vegvesens dybdeanalyser slår fast at hele 43 prosent av alle dødsulykker på tung motorsykkel utelukkende er utforkjøringer i sving. Mens bilistene nyter godt av stadig sikrere kjøretøy og fallende ulykkestall, har utviklingen for tohjulinger stagnert på et urovekkende nivå.

Tallene fra de siste årene understreker krisen: I 2024 omkom 20 personer på motorsykkel i Norge, før tallet steg til 24 omkomne på MC i 2025, det høyeste tallet på ti år. Også 2026-sesongen bekrefter at den negative trenden biter seg fast, med 19 registrerte dødsfall per 31. august.

«Over flere år har vi sett at MC-ulykker er en av de ulykkestypene vi ikke lykkes å skape reduksjon i. Som motorsyklist er du veldig ubeskyttet og sårbar om ulykken først er ute,» uttalte fungerende avdelingsdirektør for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Hilde Therese Halås, da etaten nylig la frem sin ferske gjennomgang av ulykkestallene.

Trygg Trafikk deler det samme alvoret. I en advarsel i forkant av årets motorsykkelsesong peker fagsjef for trafikksikkerhet i Trygg Trafikk, Bård Morten Johansen, på at utviklingen har gått i gal retning:



*FORBILDET FRA TYSKLAND: Veiarbeidere påfører livreddende ellipser med sjablonger i Panoramastrasse. Dette er modellen for tiltakene som nå testes ut i Norge.*

*Foto: RWTH Aachen / DVR*



*Teknisk kontroll av malingens veigrep (SRT-verdi) med pendelmåler på våt veibane, slik NMCU krever for å hindre at ellipsene blir glatte.*

# Maling eller fysisk sikring?

Mens Statens vegvesen maler ellipser som et rimelig strakstiltak, pågår en prinsipiell debatt om ressursene skal brukes på visuelle varsler eller fysisk sikring som hindrer livstruende skader når uhellet er ute.

Debatten om MC-sikkerhet i svinger handler i økende grad om to ulike tilnærminger. Den ene er visuell og forebyggende, der maling i veibanen skal hjelpe føreren med sporvalg og fart. Den andre er fysisk og skadereduserende, der stål monteres for å fange opp en motorsyklist som allerede har veltet.

Forskjellen i både funksjon og kostnad er betydelig. Et oppmerkingstiltak er et rimelig inngrep som skal forhindre at utforkjøringen i det hele tatt skjer. Montering av underskinner på autovernet representerer en langt større investering i fysisk infrastruktur. Disse skinnene forhindrer ikke velt, men skal hindre at en ulykke får fatale konsekvenser.

Nettopp den fysiske sikringen var tema i en tilsynsrapport fra Vegtilsynet i oktober 2025. Tilsynet påpekte at Statens vegvesen i liten grad benytter MC-vennlige underskinner på riksveinettet, og viste til at mangel på godkjente løsninger for standardrekkverk er en vesentlig årsak. Slike skinner monteres lavt for å hindre at en veltet fører sklir under rekkverket og treffer de ubeskyttede stålstolpene.

Blant motorsyklister og i fagmiljøene er det bekymring for at rimelige, visuelle strakstiltak kan føre til at de mer kostbare investeringene i fysisk sikring skyves ut i tid. Valget mellom maling og metall handler derfor om politisk og økonomisk prioritering av de mest utsatte veistrekningene.

«De siste årene har vi dessverre sett en økning i omkomne motorsyklister. De fleste andre trafikantgrupper har hatt en betydelig nedgang over tid. Den samme utviklingen ser vi ikke blant motorsyklistene. Snarere tvert imot.»

**80 prosent færre ulykker i Østerrike**

Inspirasjonen til det norske forsøket er hentet fra Østerrike. Der ledet forsker Martin Winkelbauer ved trafikksikkerhetsinstituttet KfV i Tirol en omfattende studie på ulykkesbelastede fjellveier. Resultatene vakte internasjonal oppsikt: I svingene som fikk den nye oppmerkingen, stupte antallet motorsykkelulykker med rundt 80 prosent.

Målingene fra Østerrike viste at merkingen ikke ga noen markant fartsreduksjon, men derimot en avgjørende forbedring i sporvalget, der førerne holdt seg konsekvent lenger unna den farlige midtlinjen. Da tidligere samferdselsminister Jon-Ivar Nygård besøkte teststrekningen langs Øyeren, understreket han overfor VG hvorfor slike løsninger nå testes ut:

«Dette er et av flere lavterskeltiltak for å snu de urovekkende ulykkestallene for motorsykkel.»

Prosjektet på riksvei 22 følges nå med stor interesse fra forskningsmiljøer som Nord universitet, der avanserte øyesporingsbriller brukes til å kartlegge hvordan førere responderer på veioppmerking. Erfaringene vil avgjøre om malingsgrepet skal rulles ut i flere ulykkesutsatte kurver over hele landet.

## Krav om friksjon og riktig fokus

To tekniske forbehold må avklares før malte ellipser godkjennes for norske veier: veigrepet på våt asfalt og faren for at føreren ser på feil sted.

Til tross for positive erfaringer fra utlandet, gjenstår det tekniske forbehold før metoden kan friskmeldes for norske forhold. Den fremste bekymringen er knyttet til friksjon, ettersom veimaling erfaringsmessig blir glatt på våt asfalt. Slitasje fra piggdekk, brøyting og tungtrafikk gjennom en lang vinter kan forvandle de visuelle hjelpemidlene til glatte felter i regnvær, noe som utgjør en betydelig risiko for tohjulinger.

Norsk Motorcykkel Union har derfor stilt seg positive til forsøket, men understreker at sikkerheten må komme først. Organisasjonen har uttrykt en klar forventning om at Statens vegvesen garanterer og jevnlig kontrollmåler malingens veigrep, også kjent som SRT-verdi. Uten systematisk oppfølging kan et godt tenkt sikkerhetstiltak få utilsiktede konsekvenser for førerne det skal verne.

Det andre forbeholdet gjelder førerens psykologi. En grunnregel i kjøreteknikk er at man styrer dit man ser. Fagmiljøer frykter at oppmerkingen kan trekke førerens blikk ned mot asfalten rett foran forhjulet, en form for målfiksering som bryter med prinsippet om å løfte blikket gjennom svingen. For å avklare om faren er reell, brukes avanserte metoder som øyesporingsbriller for å dokumentere hvordan blikket faktisk beveger seg gjennom kurvene.

# De som gransker døden for å redde liv




Bak hver dødsulykke ligger en tragedie. Men i vrakrestene og bremsesporene finnes også kunnskap som kan hindre at det samme skjer igjen.

*Av Jøran Ledal*

Dybdeanalyser fra Statens vegvesen viser at en velkjent trio går igjen som de hyppigste medvirkende årsakene i dødsulykker: for høy fart, ruspåvirkning og uoppmerksomhet. Disse faktorene danner et mønster som granskerne kjenner igjen. På et ulykkessted har politiet ansvaret for å etterforske om noe straffbart har skjedd, men de jobber side om side med Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG).

Gruppens oppdrag er fundamentalt annerledes enn politiets. De skal ikke finne en syndebukk. De skal finne svar. Arbeidet er et nitid puslespill, og brikkene hentes fra tre steder: veien, kjøretøyet og mennesket. De analyserer bremsespor for å beregne fart. De vurderer veiens beskaffenhet, siktforhold og skilting. Vraket er en teknisk loggbok. Dekkenes mønsterdybde, bilens deformasjoner og eventuelle tekniske feil blir grundig dokumentert. Til slutt granskes føreren, ikke for å dømme, men for å forstå. De kartlegger omstendigheter som uoppmerksomhet, tretthet, akutt sykdom eller ruspåvirkning. Sammen gir disse brikkene et bilde som brukes til å bygge sikrere veier og hindre at det samme skjer igjen.

**Førerens ansvar**

Ulykkesrapportene viser at menneskelige handlinger nesten alltid er den utløsende årsaken. For høy fart etter forholdene er en gjenganger og medvirker i over en tredjedel av dødsulykkene, og det trenger ikke bety ekstrem råkjøring. En lovlig 80-sone på en våt høstkveld kan være mer enn nok. Kombineres farten med uoppmerksomhet eller rus, blir risikoen mangedoblet. To sekunders blikk på en mobiltelefon i 80 km/t betyr drygt 44 meter i blinde.

Den siste barrieren er ofte bilbeltet, men for mange svikter det her også. Rundt én av fire omkomne i personbil hadde ikke brukt bilbelte. Statens vegvesen anslår at et betydelig antall liv kunne vært spart hvert år dersom alle hadde vært sikret – i 2024 alene kunne 16 personer ha overlevd dersom de hadde brukt belte eller hjelm. Det er en enkel handling som utgjør en fundamental forskjell når uhellet først er ute.

Moderne biler er utstyrt med avanserte hjelpesystemer som filholdere og nødbrems, men teknologien er en medhjelper, ikke en erstatning for en våken

# Ekspertene på ulykkesstedet

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har ett lovfestet formål: å forstå hvorfor en dødsulykke skjedde, slik at den neste kan forhindres. Mandatet handler utelukkende om læring, aldri om straffeforfølgelse eller skylddeling. For å verne de involverte er personopplysningene underlagt streng taushetsplikt, men pårørende og berørte parter kan søke om innsyn i analysene. Sluttrapportene er tilgjengelige på nett.

**Fem operative områder**

Gruppen er organisert som én nasjonal enhet under Statens vegvesen, med ulykkesundersøkere i døgnkontinuerlig beredskap fordelt på fem operative områder over hele landet. Når Vegtrafikksentralen varsler om en ulykke, rykker de ut parallelt med nødetatene for å sikre de ferske sporene før vær og opprydding fjerner dem. Oppdraget er fast: De rykker ut til samtlige dødsulykker på norske veier, i tillegg til enkelte ulykker med spesielt stor skadegrad.

Arbeidet på ulykkesstedet er et tverrfaglig samarbeid der spesialistene har strengt definerte roller. Veiingeniørene måler friksjon i asfalten, spordybder, siktlinjer og hvordan autovernet deformeres i sammenstøtet. Samtidig går kjøretøyteknikerne løs på vraket. I tillegg til å vurdere dekk, bremser og kollisjonsputer, kobler de seg til bilens elektroniske styreenheter og hendelsesdata (EDR) for å lese av fart, rattutslag og bremsebruk sekunder før smellet. Vrakene forsegles ofte og fraktes til Vegvesenets kontrollhaller for full teknisk demontering.

**Obduksjoner gir svar**

Førerens tilstand og atferd vurderes ut fra prinsipper om menneskelig svikt av egne trafikkpsykologer. Samtidig har ulykkesgruppen faste avtaler med fire leger og rettsmedisinere. Obduksjonsfunnene gir granskerne helt nødvendige svar på akutt sykdom bak rattet, nøyaktige rusanalyser og hvilke fysiske krefter i kupeen som påførte de dødelige skadene.

Arbeidet må ikke forveksles med det Statens havarikommisjon (SHK) gjør. Mens ulykkesanalysegruppen gir den totale oversikten ved å granske *alle* dødsulykker på vei, er Havarikommisjonen et uavhengig organ som plukker ut enkelte ulykker for dype systemgranskinger. Slik utfyller de to miljøene hverandre for å sikre at erfaringene fra tragediene faktisk redder liv.




sjåfør. Granskere ser en tendens til at overdreven tillit til bilens systemer kan føre til at vi aksepterer høyere risiko. En tung elbil med firehjulstrekk kan gi en falsk trygghet på glatt føre. Den akselererer raskt, men når man må bremse eller svinge, gjelder de samme fysiske lovene. Den høye vekten kan tvert imot forverre utfallet i en kollisjon.

**Veikontakten avgjørende**

Uansett teknologi er kontakten med veien avgjørende. Fire dekk med en kontaktflate på størrelse med en håndflate krever riktig mønsterdybde og lufttrykk. Selve vedlikeholdsansvaret ligger hos bileieren, men føreren har en streng lovpålagt plikt til å forsikre seg om at for eksempel dekkene er i forsvarlig stand før kjøringen starter.

Selv den mest aktsomme sjåfør kan gjøre en feil. Nullvisjonen i trafikksikkerhetsarbeidet bygger på at veisystemet skal kunne tilgi slike menneskelige glipper. Midtrekkverk, brede veiskuldre og ettergivende stolper er infrastruktur som redder liv når en fører mister kontrollen på glatta eller blir distrahert.

**Medisinske funn**

UAGs analyser plasserer derimot rus i en helt annen kategori. Ruspåvirkning er ikke en hendelig feil, men en bevisst systembryter som krever en helt annen form for forebygging. For å kartlegge dette nøyaktig har analysegruppen faste avtaler med rettsmedisinere og patologer, og de medisinske funnene tegner et alvorlig bilde.

I 20 til 25 prosent av alle dødsulykker i Norge avdekkes det ruspåvirkning. Ser man utelukkende på eneulykker, der en bil kjører av veien uten at andre kjøretøy er involvert, stiger andelen til opp mot 40 prosent. Det handler ikke lenger bare om alkohol. Ulovlige rusmidler og sløvende legemidler utgjør et massivt problem.

En ruset sjåfør river ned sikkerhetsmarginene veien er bygget med. Reaksjonstiden øker, risikoforståelsen fordamper, og evnen til å ta korrigerende valg forsvinner helt. Der et moderne rekkverk kan fange opp og redde en edru sjåfør, kjører den rusede føreren altfor ofte av veien uten overhodet å forsøke å bremse.




Et irriterende pip varsler om en fartsgrense som ikke finnes, mens rattet napper mot grøftekanten. EUs påbudte førerassistenter skulle heve trafikksikkerheten, men upresise sensorer og digital piping skaper frustrasjon og svekker tilliten bak rattet.

*Av Jøran Ledal*

Du kjører i 80 km/t på en våt landevei. Plutselig blinker instrumentpanelet med et 30-skilt, akkompagnert av en serie skarpe pipelyder. Sekunder senere napper filholderen i rattet fordi den mistolker veiskulderen på en smal norsk fylkesvei uten midtstripe. Systemene gjør formelt det myndighetene har pålagt dem, men problemet er at informasjonen ikke stemmer med virkeligheten. Dette er hverdagen for stadig flere bilister etter at EUs skjerpede sikkerhetskrav (GSR II) og intelligent fartstilpasning (ISA) ble obligatorisk for alle nye personbiler fra juli 2024, og innlemmet i den norske bilforskriften fra 1. februar 2025.

Fartsvarsleren opererer ikke alene. Den utgjør en del av et helt orkester av masende assistenter av filholdere, kollisjonsvarslere og oppmerksomhetskameraer. Når varslene oppleves som unøyaktige, oppstår en konstant støy som risikerer å motvirke hele sikkerhetsformålet.

**Lyden vi hater: 14 mot 70 prosent**

Forskningen viser tydelig hvorfor raseriet koker blant nybileiere. En omfattende studie fra det amerikanske trafikksikkerhetsinstituttet IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) avdekket et markant skille mellom lys og lyd: Over 70 prosent av bilistene aksepterer og beholder varslene aktive så lenge de opptrer som visuelle symboler i displayet. Men straks systemet gir fra seg akustisk piping ved fartsoverskridelse, stuper bruksraten: Da er det bare 14 prosent som lar funksjonen forbli påslått.

Likevel er det nettopp lyd- eller haptisk varsling – altså varsler som gir fysisk tilbakemelding som vibrasjoner i rattet eller setet – EU-regelverket krever ved hver eneste kjøretur.

Resultatet er at sjåfører rutinemessig bruker de første minuttene bak rattet på å kjempe seg gjennom skjermmenyer for å slå av sikkerhetsutstyret.

**Feiler når det regner: AAA-sjokket**

Mange av dagens sensorer og kameraer er utviklet og finjustert på brede, tørre motorveier i Mellom-Europa. I møte med ekte nordisk vær og krevende veier faller påliteligheten dramatisk.

Da den amerikanske bilorganisasjonen AAA (American Automobile Association) testet førerassistenter i simulert, moderat til kraftig regnvær, var funnene oppsiktsvekkende: Biler med automatisk nødbrems (AEB) kolliderte med et stillestående testkjøretøy i hele 33 prosent av tilfellene i 56 km/t. Samtidig sviktet filholderne i 69 prosent av tilfellene og lot bilen drive ut av kjørefeltet. Når høstregnet, saltspruten og snøslapset legger seg over norske veier, mister kameraene og radarsensorene sikten – og feilvarslene mangedobles.

**Feil ved hvert fjerde fartsskifte**

Det best dokumenterte problemet knytter seg likevel til fartsvarsleren. En studie fra britiske Thatcham Research avdekket et alvorlig gap i EUs typegodkjenning. Et av kravene er at systemet skal vise riktig fartsgrense over minst 90 prosent av samlet kjøredistanse. Men da forskerne testet bilene på faktiske fartsgrenseskifter over mer enn tre uker og 4500 miles, falt nøyaktigheten markant.

En populær modell som MG ZS oppnådde 91,3 prosent nøyaktighet

## FAKTA: Slik svikter assistentene i uavhengige tester

Flere omfattende uavhengige studier og feltforsøk dokumenterer at moderne førerassistenter har store feilmarginer i møte med krevende værforhold og skiftende veimiljøer:

**1. Regnvær og dårlig sikt (AAA, USA):** Den amerikanske bilorganisasjonen American Automobile Association testet førerassistenter i simulert regnvær. Resultat: Biler med automatisk nødbrems (AEB) kolliderte med et stillestående kjøretøy i hele *33 prosent* av testene ved en fart på 56 km/t. Filholderassistenten (LKA) sviktet og tillot bilen å drive ut av kjørefeltet i *69 prosent* av tilfellene.

**2. Fartsgrenseskifter (Thatcham Research, UK):** Britiske krasjtest-eksperter testet biler over 4500 miles på variert veinett. Mens testbilen MG ZS oppfylte EUs krav om minst 90 prosent nøyaktighet målt over samlet distanse (91,3 %), traff den bare i *74,3 prosent* av de faktiske hendelsene der fartsgrensen endret seg. Bilen bommet på mer enn hvert fjerde fartsskifte (25,7 prosent feilrate).

**3. Piping dreper aksepten (IIHS, USA):** Insurance Institute for Highway Safety viser at over *70 prosent* av bilistene beholder visuelle fartsvarsler i displayet aktive. Men straks bilen gir fra seg akustisk piping ved overskridelse, stuper andelen som beholder funksjonen til kun *14 prosent*. I nyere biler med mer presis kalibrering har derimot aksepten for filholdere økt til *87 prosent*.

**4. Falsk trygghet og svikt (Virginia Tech):** Ved gransking av 235 kritiske trafikksituasjoner der delvis automatiserte systemer var i bruk, ble systemene overvurdert eller misbrukt av føreren i *57 prosent* av hendelsene. I *13 prosent* av de kritiske hendelsene grep ikke bilens sikkerhetssystem inn overhodet.

**5. Norske forhold (Statens vegvesen / SINTEF):** Feltforsøk i Norge viste at kamerasystemene leste fartsgrenseskilt på avkjøringsramper som om de gjaldt hovedveien, slet med parallelle veier med avvikende fartsgrenser og leste reklameplakater som skilt (f.eks. «Boller kr 10» som 10-sone).

**6. Speedometerets innebygde margin (UN ECE R39):** FN/ECE-forskriften forbyr speedometeret å underrapportere faktisk hastighet. Produsentene legger derfor ofte inn en viss positiv sikkerhetsmargin. Fordi ISA-regelverket benytter speedometerets viste hastighet i varslingslogikken, kan varslingen i enkelte tilfeller utløses selv om bilens reelle hastighet fortsatt ligger under fartsgrensen.

# Kan du stole på de nye førerassistentene?

målt over distanse, men traff bare i 74,3 prosent av de faktiske hendelsene der fartsgrensen endret seg. Bilen viste feil fartsgrense i mer enn hvert fjerde tilfelle (25,7 prosent). Slike feil kan blant annet skyldes upresise kartdata og problemer med kameratolkningen.

Også her i landet har utfordringene vært åpenbare. Norske feltforsøk i regi av Statens vegvesen, senere analysert av SINTEF, viste lignende problemer. Testbilene leste blant annet fartsgrenseskilt på avkjøringsramper som om de gjaldt hovedveien, fikk problemer med parallelle veier med andre fartsgrenser og tolket reklameskilt som trafikkskilt. En plakat med teksten «Boller kr 10» ble av enkelte biler lest som en fartsgrense på 10 km/t.

### Ulv, ulv-effekten og farlig overtro

Når et varslingssystem stadig gir falske alarmer, oppstår det forskere kaller en «ulv-ulv-effekt»: Tilliten svekkes, og føreren blir tilbøyelig til å overse eller slå av varslene. Thatcham Research understreker at upålitelige systemer frustrerer og distraherer sjåføren, og motiverer til å koble ut sikkerhetsfunksjonene for hver eneste tur.

Samtidig avdekker forskningen en annen og like stor fare: falsk trygghet. En studie fra Virginia Tech undersøkte 235 kritiske trafikksituasjoner der delvis automatiserte systemer var i bruk. I hele 57 prosent av hendelsene misbrukte føreren teknologien – typisk ved å ta hendene av rattet, se på mobilen eller stole blindt på at bilen ordnet opp. I 13 prosent av disse kritiske hendelsene reagerte ikke bilens sikkerhetssystem i det hele tatt for å avverge faren.

### Fra enkle knapper til skjermmenyer

Forskjellene mellom bilprodusentenes løsninger er enorme. Enkelte merker, som nyere modeller fra Hyundai og Kia, lar føreren dempe den akustiske varslingen med et enkelt langt trykk på muteknappen på rattet, mens blant annet Volvo EX30 lar føreren legge fartsvarslingen på en programmerbar rattknapp. Hos andre produsenter må føreren bla seg dypt inn i digitale oppsettsmenyer på berøringsskjermen under kjøring – en handling som i 80 km/t innebærer at bilen ruller titalls meter uten at sjåføren har blikket festet på veibanen.

Ettersom regelverket krever at ISA og de øvrige påbudte assistentene automatisk går tilbake til normal drift ved hver oppstart, har brukervennligheten i betjeningen blitt et avgjørende vurderingspunkt ved kjøp av ny bil.

Den gode nyheten er at teknologien modnes. Tall fra IIHS (2024) viser at nesten ni av ti førere (87 prosent) beholder filholderne påskrudd i nyere biler der følsomheten er bedre kalibrert, mens automatisk nødbrems har en bruksrate på hele 96 prosent. Inntil teknologien er like finslepen i snøføre og på norske fylkesveier, gjelder likevel den gylne regelen bak rattet: Lær deg snarveiene for å dempe unødig støy, men stol aldri blindt på at elektronikken ser det du ser.



*HEMNINGSLØS BILGLEDE: I over et tiår var Jan Erik Larssen landets fremste formidler av uforfalsket kjøreglede og motorfeber på TV-skjermen. Her i sitt rette element bak rattet i en åpen cabriolet. Foto: Bjørnar Fjeldvær*

Han lærte en hel nasjon å fryde seg over turtall. Og han fløy F-16 og grillet loff i eksosrøret på en Nissan Skyline. Men bak latteren og det lune smilet finnes både alvor og et tøft konkurranseinstinkt. Da TV2 sendte siste episode av bilprogrammet Broom, valgte Jan Erik Larssen (56) familien fremfor kjendissirkuset.

*Av Jøran Ledal*

Energien er der fremdeles. Selv over videoskjermen fra Lier er det den samme gnisten i øynene og den samme smittende latteren som gjorde Jan Erik Larssen til et nasjonalt TV-fenomen. I over et tiår var han selve symbolet på hemningsløs bilglede gjennom TV-seriene «Autofil» og «Broom». Selv om det er mange år siden han forlot den ukentlige lineære skjermen, har ikke motoren stilnet. Den har bare funnet et nytt gir og en tyngre kjørebane.

De siste seks årene har han bygget opp «Livet på veien», en podkast og web-TV-serie for transportbransjen, finansiert av Volvo Trucks. Prosjektet har vokst til å bli en uventet kjempe. Det er blitt den største kommunikasjonsplattformen i tungtransport-Norge. Konseptet er like enkelt som det er virkningsfullt: Å vise transportnæringen slik den faktisk fungerer i hverdagen, fri for stereotype oppfatninger.

– De gangene vi leser om lastebiler i media, handler det gjerne om en utenlandsk sjåfør som blir tatt med promille eller dårlige bremser i en kontroll, påpeker Larssen. – Men hverdagen til de tusenvis av sjåførene som frakter melk, tømmer og medisiner over fjellovergangene våre i snøstorm, er en helt annen. Vi vil løfte frem menneskene bak rattet og vise respekten dette yrket fortjener.

**Når det er han eller meg**

I offentligheten er Larssen kjent som den joviale, lune og alltid positive gledesspredereren. Hans største styrke er å vinne folks tillit i løpet av ti sekunder. Likevel finnes det en annen, langt mer hardtslående side bak det brede smilet. Når han føler seg urettferdig utfordret eller motarbeidet, våkner et kompromissløst kampinstinkt.

Han husker spesielt godt en dramatisk maktkamp i NRK under oppstarten av «Autofil». En prosjektleder i underholdningsavdelingen forsøkte å kuppe kon-

**Navn:** Jan Erik Larssen

**Født**: 27. september 1970 (fyller 56 år i høst)

**Bosted:** Lier

**Familie:** Gift med Anne Cathrine, datteren Frida (29) og sønnen Oscar (24)

**Karriere:** Programleder for Go' elg (NRK), Autofil (NRK) og Broom (TV 2). Sanger i Oslo Gospel Choir i 11 år. Fast andaktsholder i Morgenandakten på NRK P1

**Kjøretøy:** BMW iX1 (hans første elbil), Audi A3 Quattro Cabriolet, samt flere biler, motorsykler og båter

**Aktuell:** Leder sjette sesong av «Livet på veien» for Volvo Trucks, konferansierjobber og programledelse av store eventer og begivenheter

# Mannen som aldri parkerte

septet og heve seg over Larssens visjon foran hele redaksjonen.

Larssen lot seg ikke pelle på nesen. Han fortsatte møtet, overbeviste resten av ledelsen, og gikk deretter rett inn på prosjektlederens kontor, lukket døren og leverte et knallhardt ultimatum: Enten rygger du unna nå, eller så sørger jeg personlig for at du mister prosjektet.

– Hvis du pusher meg så langt at det kommer til et punkt der det er deg eller meg, dæven, da skal du få motstand altså! Jeg viker ikke en tomme. Det er som et jagerflypilot-instinkt. En del av ADHD-motoren min er at jeg reagerer lynraskt og hyperfokusert under press. Jeg kjemper til krampa tar meg.

**Verdens snilleste diktator**

I perioden «Autofil» herjet som verst, nådde populariteten historiske høyder med over 600 000 ukentlige seere på sene tirsdagskvelder, og et eget blad med 82 000 abonnenter. Arven fra glansdagene lever sitt eget liv på nye plattformer. Da en gjeng femtenåringer nylig stoppet ham, var det fordi de hadde sett et gammelt klipp på TikTok og plutselig sto ansikt til ansikt med mannen som faktisk stappet en hel loff i eksospotta på en Skyline.

Bak den enorme seersuksessen lå en kompromissløs holdning til hvordan fjernsyn skulle lages. Han krevde fast lønn og fullstendig kontroll over innholdet, enten oppdragsgiveren het NRK eller TV 2. En tidligere kollega beskrev ham treffende: Jan Erik er en diktator. Men han er verdens snilleste diktator.

Den samme bakkekontakten preger forholdet hans til penger og biler. Etter tiår med TV-suksess og utallige oppdrag, kunne han fint ha fylt gårdstunet med kostbare prestisjemerker. Likevel har det aldri falt ham inn å kjøpe en bil for å imponere naboen.

– Jeg har hatt mulighet til å kjøpe både Porsche og Ferrari hvis jeg ville, men det er noe i meg som holder kraftig igjen. Du vil aldri se meg komme rullende i en Ferrari eller en Maserati for å vise meg frem. Det byr meg imot. Jeg vil heller ha fire moderate, morsomme biler som jeg har et oppriktig og personlig forhold til, understreker han.

**Smellen og den nye åpenheten**

Bak det ustoppelige energinivået fantes det likevel en grense. I 2009 sa kroppen brutalt stopp. Et massivt panikkangstanfall på stuegulvet ble i all hast fryktet å være et hjerteinfarkt. Smellen tvang frem en fullstendig reevaluering av tilværelsen. Mannen som tidligere hadde betraktet psykiske plager som en personlig svakhet, innså at tempoet måtte legges om.

Opplevelsen ledet ham inn i et dypt engasjement for mental helse. I 2015 ble han tildelt Mental Helses Åpenhetspris for sitt mot til å snakke åpent om menns sårbarhet. Da han i en alder av femti år fikk påvist ADHD, falt mange brikker på plass. Diagnosen ga et forklarende svar på den intense indre motoren, og gjorde det enklere å porsjonere kreftene med omhu.

I hverdagen henter han også styrke fra sin personlige tro. Gjennom flere år har han vært en fast stemme i Morgenandakten på NRK P1, der lytterne møter en mer ettertenksom og lavmælt Larssen. Hver morgen innledes i stillhet og bønn før hverdagens hjul settes i bevegelse.

**Journalisten som tok feil**

Med en prestefar og et gjennomført ryddig image har omgivelsene ofte trukket sine egne slutninger om Larssens livsførsel. Han ler godt når han forteller om en researcher fra TV 2 som ringte for å hanke ham inn til en debatt om rus i trafikken. Stemmen i røret la engasjert ut om sendingen og tok det som en selvfølge at bilprofilen levde i totalavhold.

– Da jeg omsider slapp til, måtte jeg si: Dette er en kjempefin sak, men du har glemt å spørre om jeg faktisk er totalavholdsmann. Det er jeg nemlig ikke, humrer Larssen. Responsen i den andre enden var lamslått vantro: «Jo, det er du vel!» Jan Erik forklarte rolig at han gjerne nyter både litt øl, litt whisky og et glass vin. TV 2 måtte kaste seg rundt og finne en annen profilert avholdsmann i stedet.

Historien belyser et viktig poeng som Larssen mener var helt avgjørende for MAs egen utvikling. Det er tungt å rekruttere yngre krefter med krav om totalavhold dersom folk setter pris på et glass vin i sosiale lag. Men man behøver ikke være avholdsmann for å forstå at bilkjøring og rusmidler aldri hører sammen. Overgangen fra Motorførernes

»»



*BAK KULISSENE: TV-produksjonene krevde full kontroll og beinhard disiplin i felten. Larssen beskrives av tidligere kolleger som en perfeksjonist med et brennende engasjement for hver eneste scene. Foto: Bjørnar Fjeldvær*

Avholdsforbund til MA – Rusfri Trafikk var derfor et helt nødvendig grep for å samle bredden av norske bilister om nulltoleranse på veien.

**Mobilskjermer og dyre hestekrefter**

Når Larssen møter ferske sjåfører i dag – enten det er gjennom yrkesskolene, transportnæringen eller Fords ungdomskurs «Driving Skills for Life» – er han nøye med å nyansere bildet. Rus i trafikken er fortsatt en høyst reell og farlig trussel, men blant dem som sikter seg inn mot yrkessjåførfaget, merker han en tydelig holdning mot rus og bilkjøring.

– Man må dele det litt inn, understreker han. – Mange av de unge jeg møter i transportbransjen skal inn i familiebedrifter der sjefen kanskje er faren eller en nær venn av familien. For dem handler rusfrihet om hele levebrødet. Å bli tatt i promillekontroll og måtte ringe sjefen for å fortelle at lappen og jobben er røket, er så ubeskrivelig skammelig at holdningene der er krystallklare. På bygda her ser jeg også hvordan ungdommene ordner opp med edru-sjåfører i helgene for en hundrelapp så folk kommer seg trygt hjem.

Men ved siden av rusutfordringene ser han en annen, lumsk fare som rammer unge førere med ferskt førerkort: overmot, overvurdering av egne evner og en innestengt trang til å tøye grenser.

Dagens unge er bemerkelsesverdig veloppdragne og skikkelige på de fleste arenaer i livet, men trangen til å utagere må likevel ut et sted. Mange bor hjemme til de er godt oppe i tjueårene, har fast jobb på yrkesfag og 28 000 kroner utbetalt i måneden uten studielån. Da



*LEGENDE PÅ SKJERMEN: Stuntet der Jan Erik grillet loff i det glødende eksosrøret på en Nissan Skyline, gikk viralt lenge før sosiale medier fantes – og deles fortsatt flittig av nye generasjoner på nettet. Foto: Skjermdump fra YouTube / NRK*

tar de seg råd til et billån på tolv tusen kroner i måneden for å realisere en rå bensinbil eller en kraftig motorsykkel. I kveldsmørket flyttes spenningssøkingen ut på landeveien.

– De mangler erfaringen som kreves når marginene krymper, overvurderer egne evner og forstår rett og slett ikke hvor katastrofalt feil det kan gå før det er for sent, påpeker Larssen med stort alvor.

**Ingen prikker på førerkortet**

Når han vurderer det generelle trusselbildet langs norske veier i dag, er det imidlertid en helt annen fare som skremmer ham aller mest: uoppmerksomhet bak rattet.

– Jeg er nesten mer redd for at den som kommer imot meg rundt svingen sitter med nesa i telefonen enn at vedkommende er rusa. Det er like livsfarlig, sier han uten nøling. Bøtesatsene på over ti tusen kroner for ulovlig mobilbruk i fart har han derfor full forståelse for: – Det svir, og det må svi. Det er det eneste som virker preventivt. Det holder ikke med milde formaninger når konsekvensene av å ta blikket fra veien er så fatale.

Selv har han aldri hatt sansen for moralske pekefingre. Løsningen handler om å gå foran med et urokkelig forbilde.

– Da vi startet med «Autofil» og «Broom», raste Trygg Trafikk ved hver eneste premiere og mente vi oppfordret til villmannskjøring. Men det var jo ikke det vi gjorde. Folk burde heller se på realitetene: Jeg har levd hele mitt voksne liv i bil, kjørt superbilene med mest krefter i verden og fartet land og strand rundt. Jeg har fått to fartsbøter

i hele mitt liv – den ene da jeg trillet for fort i Drøbaktunnelen, den andre på vei hjem gjennom Østerdalen. Og jeg har aldri hatt en eneste prikk i førerkortet mitt, poengterer han.

– Mitt budskap har alltid vært: Vil du kjøre fort, gjør det på lukket bane! Der kan du leie deg inn og kjøre fra deg. Men på offentlig vei kjører du vettugt. Jeg kunne ikke tenke meg noe mer fryktelig enn å ødelegge et annet menneskes liv i trafikken fordi jeg kjørte uvettig. Det hadde jeg rett og slett ikke klart å leve med.



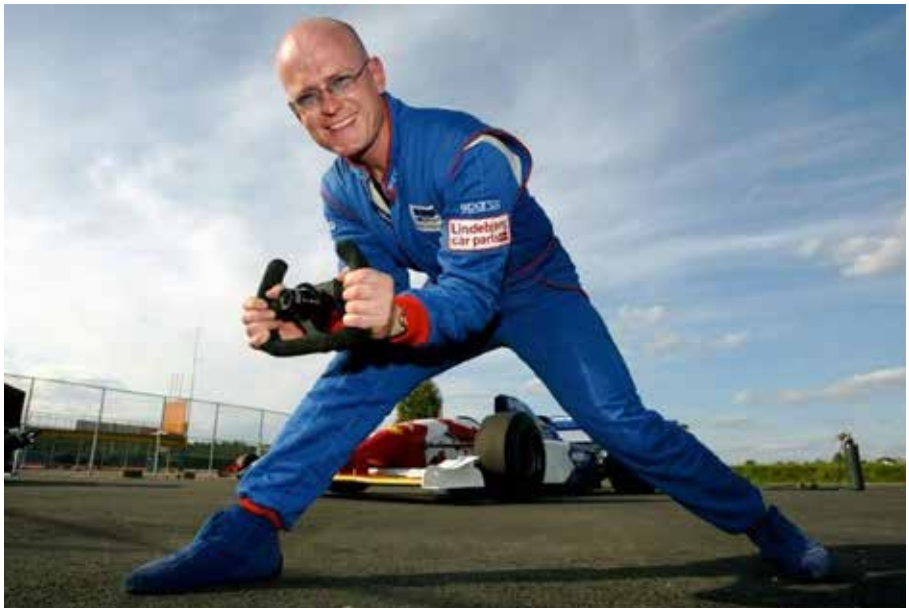
*I ALL SLAGS VÆR: Med vrengt paraply og bredt glis på testbanen foran en Chevrolet Camaro cabriolet. Verken ruskevær eller stramme tidsfrister la noen gang en demper på humøret under opptakene til «Broom». Foto: TV 2 / Broom*

**Fra bensinbrøl til watt**

Selv bilparken hans i Lier gjenspeiler en markant modning. Mannen som i en årrekke sverget til bensinmotorer med store slagvolum og høylytte eksosanlegg, har tatt steget fullt ut inn i den elektriske tidsalderen. Lenge avfeide han tanken på å dra på langtur med elbil på grunn av ladekøer. I dag står en helelektrisk BMW iX1 parkert på tunet.

– Man må være ærlig nok til å innrømme når utviklingen innhenter fordommene, konstaterer han. Elbilene har tatt enorme sprang, og han trekker ivrig frem nyheter som den elektriske Renault 5 og prisgunstige familiebiler som Changan Deepal S05. Likevel har han beholdt sin knallrøde Audi A3 cabriolet for solfylte sommerdager. I år gikk han dessuten til anskaffelse av en splitter ny, ensylindret Honda GB350S motorsykkel, bygget etter klassiske syttitallslinjer, men utstyrt med moderne ABS og antispinnsystemer.

Når han først valgte en elektrisk bil til dagligkjøringen, stilte han imidlertid ufravikelige krav til førerplassen. Larssen vil ha fysiske knapper, klassiske hendler og en håndfast opplevelse som minner om tradisjonelle biler, ikke en steril dataskjerm på hjul. Like kresen er han i møte med moderne interiørtrender.



*RACING-FEBER: Klar for start med rattet i nevene. Jan Erik Larssen har alltid vært opptatt av den fysiske og sanselige opplevelsen av rå hestekrefter, motorlyd og ekte mekanikk på banen. Foto: TV 2 / Broom*

– I dag prøver bilprodusentene å lure kundene med såkalt vegansk skinn. Det er jo ingenting annet enn nøyaktig samme materiale som gulvbelegget på Maxbo, smeller han med karakteristisk glød. – Jeg nekter å betale over en halv million kroner for en bil som lukter vinyl og gulvbelegg når den har stått i solsteiken. Det skal lukte ekte skinn, det skal lukte død ku som har stått i sola! Å skryte av at setene er laget av resirkulerte brusflasker ville jeg holdt klokelig kjeft om hvis det var min fabrikk.

**Tomme bilhaller og lite action**

Kunne han lagd «Autofil» med bare elbiler i dag? Svaret er et kontant nei.

– Overhodet ikke. Vi lagde de programmene i et tidsvindu som nå er lukket for alltid, slår han fast.

Hovedproblemet er at mangfoldet og lekenheten har forsvunnet. Da produksjonen var på topp, kunne én enkelt importør levere stoff til en hel sesong.

– Audi alene bygde bilbutikker som var finere enn kulturhus i hver eneste by, og de var stappfulle av modeller. Du hadde bensin, diesel, manuell, automat, kabrioleter og råe sportsbiler. I dag kan du gå inn hos den samme importøren og finne to stusselige SUV-er som ser helt like ut. Det er flere selgere enn biler i lokalet, sukker han oppgitt, før latteren tar overhånd:

– Nå er den store nyheten at Tesla kommer med nye baklykter. Jeg har akkurat laget en reportasje på det. Fy fader altså, det blir liksom ikke helt det samme!

Kontrasten til den elektriske hverdagen blir særlig tydelig når han leder store arrangementer som Ålesund Motorshow. Der har han i en årrekke startet opp brølende, kraftige bensinmotorer, til stor begeistring blant de yngste tilskuerne.

– Mange barn som har vokst opp i

baksetet på en Tesla eller en ID.4 tror oppriktig at biler bare lager en svak, summende lyd. Når en blodtrimmet V12-motor med effektanlegg plutselig brøler til og rister i betonggulvet, får ungene hakeslepp og ren panikk. De holder seg for ørene og forstår ingenting. Den sanselige opplevelsen av motorlyd er i ferd med å bli en historisk kulturarv, smiler han.

**To steiner på matta**

Men uansett hvor mye bilverdenen preges av software, ladekøer og likeformede karosserier: Når Jan Erik Larssen setter seg bak rattet i sitt eget kjøretøy, er ingenting overlatt til tilfeldighetene. Her gjelder et regime som grenser mot det pedantiske.

Før hjulene settes i bevegelse, må kupéen være plettfri.

– Jeg kan overhodet ikke legge ut på tur hvis det ligger to små steiner på gulvmatta på passasjersiden. Interiøret, rattet og vinduene må være fullstendig strøkne, ellers slapper jeg ikke av bak rattet. Det estetiske og ryddige rundt meg må være på plass, forklarer han.

Dette regimet har også satt spor i familien. Noe av det første barna lærte da de var små, var teknikken for å gå inn i en bil: sette seg inn med baken først og sparke skosålene taktfast sammen utenfor døråpningen for å banke av all grus.

– Da sønnen vår Oscar var fem år gammel, midt under den mest intense «Autofil»-perioden, ble han spurt av en besøkende journalist om hva pappa egentlig arbeidet med. Oscar svarte helt alvorlig at pappa jobbet med å vaske og støvsuge biler. Journalisten lurte på om pappa ikke var på TV lenger, men Oscar insisterte på at TV-jobbingen var for lengst forbi. Han satt på kjøkkenbenken hver morgen og så meg stå ute på gårdsplassen og håndvaske, støvsuge og gnikke på testbilene før opptak, ler han hjertelig.

**Veien hjem**

Etter mer enn tre tiår i offentlighetens søkelys fremstår Jan Erik Larssen som en mann som har funnet fullstendig ro med sin posisjon. Han behøver ikke lenger hyle om kapp med brennende dekkrøyk for å bevise sin relevans. Blikket er rettet mot hverdagens virkelighet, yrkesstoltheten langs landeveien – og mot det som venter hjemme på tunet i Lier.

For selv da «Autofil»-hysteriet kokte som verst på 2000-tallet og alle ville ha en bit av ham, var grensene krystallklare. Da NRK krevde at han måtte skaffe seg en manager for å håndtere det enorme



*ETTERTANKE OG TRO: Hjemme i Lier starter Jan Erik Larssen gjerne dagen med et tent lys, stillhet og bønn. I flere år har han vært en fast andaktsholder i Morgenandakten på NRK P1, der han deler personlige refleksjoner om livet, sårbarhet og tro. Foto: Ståle Lervik*

trykket fra kommersielle aktører, fant han en løsning som var like uvanlig som den var effektiv.

– Jeg hadde mer enn nok med TV-produksjonen og orket ikke noe mas på si. Så da ansatte jeg like godt kona mi, Anne Cathrine. Hun var ansatt i mange år utelukkende for å si nei, ler han.



*LEK OG TURTALL: Mariusgenser og gnistrende eksosrør. Jan Erik Larssen slo først gjennom som villstyrlig programleder i NRKs «Go' elg» på 90-tallet, før han tok med seg den samme smittende formidlingsgleden over i biluniverset. Foto: NRK / Arkiv*

Avslagene falt ikke i like god jord overalt.

– Innimellom traff jeg ledere fra eventbransjen som nesten var oppgitte: «Der er du! Du er jo vanskeligere å få tak i enn Kongen. Er du klar over hvor mye penger du har gått glipp av fordi jeg ikke har fått tak i deg?» Men da tenkte jeg bare i mitt stille sinn: «Åh, jeg er så utrolig glad for at du ikke fikk tak i meg!»

Prioriteringen var beinhard. Han ledet barnekoret i kirken hver eneste mandag, stilte opp på helgeturer og nektet konsekvent å ta helgeoppdrag så lenge barna var små. Gjentatte tilbud om kjendis-reality ble kontant avfeid.

– Hvis det ikke handlet om bilkjøring eller musikk, var det helt uaktuelt. Å være kjent bare for å være kjent synes jeg er kleint. Jeg har aldri hatt noen drøm om å bli kjendis. For meg handlet det om å være familiefar og leve et normalt liv, understreker han.

Dermed er sirkelen foreløpig sluttet for mannen som i flere tiår har satt farge på det norske biluniverset. Bak all entusiasmen for motorlyd, blanke karosserier og renskårne linjer, ligger det en erkjennelse av hva som virkelig betyr noe: Respekten for menneskene bak rattet, ansvaret for hverandre langs landeveien – og gleden ved å vende trygt hjem til dem man er glad i.

# FLUID FILM *STOPPER* RUST!




**FLUID FILM SPRAY**

Multifunksjonell ruststopper og elektrospray.

OGSÅ I SVART!



**FLUID FILM NAS**

Tyktflytende olje. Meget godt egnet til antirustbehandling.

OGSÅ I SVART!



**FLUID FILM AR**

Mykt fett som brukes i industrien og på understell.

OGSÅ I SVART!

FLUID FILM




**FLUID FILM-PAKKEN**

Alt du trenger for å utføre antirustbehandlingen selv.

**Ta vare på det du har – Finn din butikk på fluidfilm.no**

OVER 370 BUTIKKER!



**Færder Elektro AS**
Torødveien 100
3135 TORØD
Tlf. 458 37 008

**Eidsvoll Trafikkskole AS**
Lars Tønsagers v 2
2080 EIDSVOLL
Tlf. 63 96 47 20

BilXtra
KREKKES AUTOREP. AS
REP AV ALLE BILMERKER
2653 Vestre Gausdal
Tlf. 414 49 309
www.krekke.no jon.harald@krekke.no

Edward Johnsen
MØREMAT ETAB.1890
Alt i fisk, fiskemat og lakseprodukter
Averøy, Norway / www.edwardjohnsen.no

**Eiksenteret Målselv**
Industriveien 37
9325 BARDUFOSS
Tlf. 77 83 40 50

**Rørlegger Haugen AS**
Blåbærsvingen 5
3360 GEITHUS
Tlf. 906 52 269

Clean Service AS
Tollbugata 105
3041 DRAMMEN
Tlf. 982 63 849

REGNSKAPSTEAM
HALLINGDAL AS
Autorisert regnskapsførerselskap

REMA 1000
**FLEKKEFJORD**
Tlf. 38 32 47 00

**Trio Betong AS**
Drammensveien 269
3420 LIERSKOGEN
Tlf. 917 78 621

Velkommen til Norges beste Bobil forhandler
**www.solabobil.no**
**SOLA BOBIL**

ABC KJØRESKOLE AS
Romdalsgata 3
6413 MOLDE
Tlf. 71 25 30 15

**Mesterbygg Dombås AS**
Skåtådalen 4
2660 DOMBÅS
Tlf. 905 19 506

**Bravida Norge AS avd Romerike**
Balder allè 2
2060 GARDERMOEN
Tlf. 63 92 87 90

BYGGMESTER MODALEN A/S
Indre Årsnes
Hæstadveien 5, 4770 HØVÅG
Tlf. 950 82 025

BODØ BILSKADESENTER
Speiderveien 2 | 8008 BODØ | Tlf. 75 50 02 60

**Dunamis Technology AS**
Torget 2
1767 HALDEN
Tlf. 69 68 49 00

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

Høgskolen i Molde
**avd for vernepleierutdanninga**
himolde.no

Eidra
Dr. Hansteins gate 9, 3044 DRAMMEN
Tlf. 951 59 331

**Bjørkebakken AS**
Bjørkebakkvegen 53
2881 AUST-TORPA
Tlf. 950 35 774

**Agn Rør AS**
Bårdslistugguvegen 162
2653 VESTRE GAUSDAL
Tlf. 957 87 998

LUNDVOLL MASKINSTASJON AS

**Jevnaker Elektriske Forretning A/S**
Storg. 21
3520 JEVNAKER
Tlf. 61 31 11 99

# Det kjedelige bilvalget er o



*VERKSTEDSJOKK ELLER TRYGGHET: BMW X5 og Toyota RAV4 Hybrid symboliserer valget mellom luksus og enkelhet. Et kritisk valg for lommeboken når bruktbil skal kjøpes.*

Den "kjedeligste" bilen på markedet er ofte den som gir størst økonomisk frihet. Omfattende undersøkelser viser hvordan et nøkternt bilvalg kan spare norske husholdninger for titusenvis av kroner i året.

*Av Jøran Ledal*

På den ene siden står en fem år gammel tysk luksus-SUV med luftfjæring, blanke lister og tung prestisje. På den andre: en to år fersk, nøkternt utstyrt japansk familiebil. Begge koster nøyaktig det samme. Hjertet dras mot skinnseter og hestekrefter, mens fornuften peker mot gjenstående nybilgaranti og forutsigbare verkstedregninger. Valget avgjør mer enn hva naboen ser i oppkjørselen, det setter rammen for familiens økonomiske handlingsrom.

Bruktbilkjøp er ikke risikofritt. Hvert år mottar Forbrukerrådet over 5 000 henvendelser og klager fra fortvilte kjøpere, og konfliktene handler nesten alltid om uventede mekaniske og elektroniske sammenbrudd. Siviløkonom Hallgeir Kvadsheim er blant økonomene som trekker frem et nøkternt bilvalg som en av husholdningens mest effektive sparebøsser. Forskjellen mellom et problemfritt bilhold og et uforutsigbart pengesluk utgjør ofte titusenvis av kroner.

**Den reelle prisen for bilhold**

Innkjøpssummen er bare startskuddet. Den reelle totalkostnaden rommer hele bildet: verditap, drivstoff eller strøm, forsikring, rentekostnader og løpende vedlikehold. Tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) for 2026 viser at en ny personbil til 550 000 kroner koster mellom 162 000 kroner (elbil) og 184 000 kroner (bensinbil) årlig ved en kjørelengde på 20 000 kilometer. Verditapet utgjør den desidert største kostnaden de første tre årene.

Idet nybilgarantien løper ut og telleverket passerer 80 000 kilometer, skifter risikobildet totalt karakter. Nå er det ikke lenger det jevne, forutsigbare verditapet som truer familiebudsjettet. Faren er den ene, lammende verkstedfakturaen. Et havari på en moderne automatgirkasse eller svikt i avanserte styreenheter kan fort koste fra 40 000 til godt over 80 000 kroner på merkeverksted. En slik regning spiser opp flere års besparelser.

**Kvalitetsrapportene avslører vinnerne**

Omfattende internasjonale kvalitetsmålinger gir et slående bilde. Amerikanske Consumer Reports, som analyserer data fra over 330 000 biler, konkluderer med at tradisjonelle, selvladende hybrider er markedets mest feilfrie drivlinje, med 26 prosent færre feil enn konvensjonelle bensinbiler. Til sammenligning har rene elbiler 79 prosent flere problemer, mens avanserte ladbare hybrider (PHEV) topper problemstatistikken med hele 146 prosent flere feil.

# fte det smarteste

## KRONER OG ØRE: HVA KOSTER STATUSEN?

Estimert totalkostnad over 3 år (45 000 km) for bruktbil til 400 000 kr

| KOSTNADSPOST | BMW X5 xDrive<br>Luksus-SUV m/ luftfjæring | TOYOTA RAV4<br>Fornuftig familie-hybrid |
|---|---|---|
| **Verditap (3 år / 45 000 km)**<br>Bratte fall på eldre luksusbiler | 150 000 kr | 90 000 kr |
| **Drivstofforbruk**<br>BMW: 1,05 l/mil · RAV4: 0,58 l/mil | 104 000 kr | 57 400 kr |
| **Forsikring (Full kasko, 3 år)**<br>Høy risikoklasse og dyre deler | 54 000 kr | 25 500 kr |
| **Ordinær service og slitedeler**<br>Bremser, 21" vs 18" dekk, inspeksjon | 48 000 kr | 21 000 kr |
| **Uforutsette feil og havari**<br>Luftfjæring, sensorer, automatkasse | 55 000 kr | 8 000 kr |
| **TOTALT OVER 3 ÅR:** | **411 000 kr** | **201 900 kr** |

**BESPARELSE: CA. 209 000 KRONER**

Tilsvarer ca. 5 800 kr spart HVER ENESTE MÅNED

*Kilde: Beregninger basert på tall fra OFV, Consumer Reports, TÜV og verksteder.* Grafikk: Motorføreren

Tyske TÜV, som årlig gjennomfører nærmere ti millioner periodiske kjøretøykontroller, bekrefter det samme mønsteret. Modeller bygget på velprøvd mekanikk, som Toyota RAV4, Suzuki Vitara og Honda Jazz, har en strykprosent helt nede mot 5 prosent ved sin første hovedkontroll. Gjennomsnittlig strykprosent på tvers av alle aldersklasser ligger på mellom 20 og 25 prosent. Tunge biler proppfulle av fersk elektronikk sliter ofte med defekt understell og slitne bremser.

**Ingeniørkunst for lommeboken**

At de mest anonyme bilene holder lenger, er ingen tilfeldighet. Forklaringen er en nøktern tradisjon hos produsenter som Toyota og Suzuki: De perfeksjonerer eksisterende komponenter i stedet for å kaste seg over uprøvd teknologi. De velger tradisjonelle stålfjærer framfor sårbar luftfjæring og beholder fysiske brytere for basisfunksjoner. Resultatet er færre feilkilder og rimeligere deler når noe først må skiftes.

Et fornuftig bilvalg handler ikke om mangel på bilinteresse, men om å definere hva ekte luksus er i en travel hverdag. For de fleste betyr vissheten om at bilen starter hver eneste vintermorgen, og at sparekontoen forblir uberørt av verkstedsjokk, uendelig mye mer enn en blank logo på panseret. Den anonyme stasjonsvognen vekker neppe beundrende blikk, men den gir familien frihet til å bruke pengene på det som virkelig betyr noe.



## Sjekklisten mot verkstedsjokk

Før du signerer kjøpekontrakten for en bruktbil, bør du sjekke disse fem punktene. De kan spare deg for titusenvis av kroner i uforutsette verkstedregninger og gi deg et tryggere bilhold.

**1. Velg enkel og velprøvd teknikk**

En bil uten unødvendig komplisert utstyr har færre feilkilder. Se etter modeller med tradisjonelle stålfjærer fremfor kostbar luftfjæring. Fysiske knapper for kjernefunksjoner er også et pluss, da du unngår dyre skjermbytter og programvarefeil.

**2. Grav i servicehistorikken**

Ikke nøy deg med stempler i serviceheftet, men krev å få se verkstedfakturaer. Dokumenterte oljeskift på både motor og girkasse til rett tid er bilens viktigste livsforsikring og et tegn på en eier som har tatt vare på bilen.

**3. Sjekk dekk og felger**

Store og prangende felger på 20 til 22 tommer betyr ofte svindyre dekk. Se etter biler med standard dekkdimensjoner. Det kan mer enn halvere utgiften den dagen dekkene uunngåelig må byttes.

**4. Sats på en solid drivlinje**

Noen motorer og girkasser er rett og slett mer skuddsikre enn andre. Gjør research på modellen du vurderer. Forbrukerundersøkelser viser ofte at enklere løsninger, som tradisjonelle bensinmotorer eller selvladende hybrider, har færre kostbare feil.

**5. Krev en uavhengig tilstandsrapport**

En NAF-test eller en grundig sjekk på et nøytralt verksted er en billig forsikring. Den avslører begynnende slitasje i hjuloppheng, rust på bremser og skjulte lekkasjer før du skriver under kontrakten.

# Når høstmørket lurer både bil og fører



*MØRKLAGT HEKK: Mange bilister stoler blindt på at lysautomatikken ordner opp i skumring og regnvær. Resultatet er tusenvis av biler som er nærmest usynlige bakfra på mørke høstveier.*

Biler som deler glattføredata og lykter som projiserer advarsler på asfalten, er på full fart inn i trafikken. Men samtidig som ny teknologi forsøker å redde oss fra høstfellen, kjører tusenvis av bilister rundt med slukkede baklys og falsk trygghet.

*Av Jøran Ledal*

Mange setter lysbryteren i «Auto» og tenker ikke mer over saken. Det er en alvorlig feilvurdering i nordisk høstvær. Lyssensorene er ofte kalibrert for kontinentale forhold og reagerer for sent på skumring, tåkedis eller sjøsprøyt. Kombinert med et europeisk regelverk som tillater avslåtte baklys på dagtid, blir resultatet tusenvis av biler som er usynlige bakfra i tett høstregn.

– Automatikken gjør dessverre mange sjåfører passive, fastslo seniorrådgiver Øyvind Årbogen i NAF i et intervju med NRK under høstens utekontroller. Han minner om at Vegtrafikkloven § 3 er krystallklar: Det er føreren som har det fulle ansvaret for at bilen er synlig. Feil lysbruk eller dårlig sikt straffes med 4 100 kroner i forenklet forelegg.

**Biler som deler glattføredata**

Samtidig ruller bilprodusentene ut ny teknologi for å motvirke høstfarene. Gjennom systemet Connected Safety deler biler fra blant annet Volvo og Polestar sanntidsdata om veigrep med Statens vegvesen. Registrerer en bil hjulspinn på glatt høstasfalt eller vått løv, varsles biler bak umiddelbart via skyen. De mest avanserte lyktene, som Mercedes Digital Light og Audis Digital Matrix, bruker over 1,3 millioner mikrospeil per lykt til å projisere et lysende snøfnugg direkte ned på asfalten for å advare om glatt føre. Porsche har også tatt i bruk akustiske mikrofoner i hjulhusene som lytter til vannspruten og varsler om vannplaning før hjulene slipper taket.

**Fysikkens grenser på våt vei**

Ingen elektronikk kan likevel oppheve naturlovene på våt asfalt.

– Å spare penger ved å «kjøre ut» myke, piggfrie vinterdekk på våt høstasfalt er en livsfarlig misforståelse. Den myke

# Slik klargjør du bilen for høsten

**Lys og sikt**

*Gjør selv:* Vask lykteglassene jevnlig for maksimal effekt. Sjekk at alle pærer virker, og bytt vindusviskere så snart de lager striper. Vask frontruten grundig på innsiden for å fjerne trafikkfilm som skaper farlig motlys i mørket. Fyll på frostsikker spylervæske.

*Verksted:* Overlat bytte av Xenon- og LED-pærer samt lyshøydejustering til fagfolk. Reparer steinsprut i frontruten umiddelbart før den sprekker.

**Dekk og veigrep**

*Gjør selv:* Sjekk mønsterdybden. Statens vegvesen og Trygg Trafikk anbefaler minimum 3 millimeter på vått høstføre. Kontroller lufttrykket minst én gang i måneden.

*Verksted:* Bruk fagfolk til avbalansering og hjulstillingskontroll hvis dekkene slites ujevnt.

## Høstmørket kan koste deg dyrt

Feil lysbruk, som tåkelys sammen med nærlys eller mørklagt hekk, gir et forenklet forelegg på 4 100 kroner.

Kjøring med dårlig utsyn grunnet is eller dugg på rutene straffes med samme beløp. I grove tilfeller kan politiet beslaglegge førerkortet.

Slitte dekk med mønsterdybde under lovens minstekrav på 1,6 millimeter kan medføre gebyr og umiddelbart bruksforbud for bilen.




*LYSER OPP FARENE: Ny lykteteknologi kan projisere advarsler som snøfnugg og veilinjer direkte ned på asfalten, men fysikkens lover på glatt føre gjelder likevel.*

gummiblandingen mangler dreneringsevnen mot store vannmasser i sporene, og dekket slipper veigrepet brått, advarer fagsjef Bård Morten Johansen i Trygg Trafikk, i en fersk advarsel til landets bilister.

Uavhengige dekktester fra Tekniikan Maailma viser at et dekk slitt til 3 mm vannplaner ved 61 km/t, mot 83 km/t for et nytt dekk. Forskning fra Transportøkonomisk institutt (TØI) bekrefter at ulykkesrisikoen stiger bratt under tre millimeter mønsterdybde. Slitte dekk ned mot lovkravet på 1,6 millimeter kan forlenge bremselengden fra 100 km/t med opptil 50 meter.

**Mørkesynet og den optiske fellen**

Marginene krymper også for førerens eget syn. En 40-åring trenger markant mer lys for å oppfatte kontraster enn en 20-åring. For en 70-åring oppdages en fotgjenger uten refleks først på 50 meters hold, mot 100 meter for en ung fører. I en måling utført av Ipsos for Trygg Trafikk oppgir hele 2,8 millioner norske bilførere at de har opplevd skremmende nestenulykker med fotgjengere i høstmørket.

Mange forsøker å kompensere ved å slå på tåkelysene sammen med nærlyset, men generalsekretær Hans Torvald Haugo i Norges Optikerforbund advarte nylig mot den optiske fellen:

– Det sterke lyset på asfalten rett foran panseret får pupillene til å trekke seg sammen. Dermed saboterer du ditt eget mørkesyn og mister evnen til å se hindringer lenger fremme i veibanen, forklarte Haugo. Rådet før høstturen er enkelt: Vri lysbryteren manuelt til fast nærlys, vask ruten innvendig mot blendende trafikkfilm, og sørg for at dekkene har minst tre millimeter mønsterdybde.




# Nå skal de gamle minnene

Husker du de sirlig broderte bilputene fra 70-tallet, eller har du fotoalbumet fullt av minner fra landeveien? Nå lanserer Motorføreren to nye konkurranser for å samle medlemmenes egne historier.

Administrasjonen i MA – Rusfri Trafikk ønsker å skape mer liv og aktivitet i spaltene. Ideen kom opprinnelig fra Mona i administrasjonen, som er nysgjerrig på hva leserne har liggende av historiske skatter og nye prosjekter. Målet er å etablere en fast spalte bygget på medlemmenes egne bidrag. Terskelen for å delta er satt  lavt. Det kreves verken profesjonelt kamerautstyr eller ferske korssting for å hevde seg i trekningen.

**Klassikeren i baksetet**

Den første konkurransen retter seg mot en velkjent detalj fra den norske bilhistorien. På 60- og 70-tallet var baksetene ofte prydet av broderte bilputer med bilmerker, registreringsnummer eller humoristiske motiver. Nå ønsker redaksjonen å hente denne tradisjonen fram. Kommunikasjonsrådgiver Nils Erik Gyland oppfordrer medlemmene til å lete på loft og i skap.

– Forhåpentligvis er det mange nostalgikere blant leserne våre som husker godt tilbake til de velkjente bilputene. Kanskje er det også noen som fortsatt broderer, og da hadde det vært morsomt å se hvilke bidrag vi kan få inn, forteller Nils.

Det stilles ingen strenge krav til at puten må være nyprodusert. Man kan like gjerne sende inn et bilde av en gammel og slitt original dersom man har bevart en slik fra barndommens bilturer.

**Et liv bak rattet**

Samtidig vet administrasjonen at mange av medlemmene sitter på unike bildearkiver fra et langt liv i trafikken og organisasjonen. Den andre konkurransen er derfor viet fotografiet. Det kan være et




# e frem i lyset igjen

støvete blinkskudd fra et billøp i gamle dager, et bilde fra et historisk landsmøte i MA, eller rett og slett et spesielt bilminne som betyr noe helt spesielt for fotografen.

– Ønsket vårt er en lavterskel konkurranse for å skape engasjement for leserne våre. Både de som sender inn egne bidrag og andre lesere kan få glede av dette. Vi håper at dette skal bli en fast spalte, sier Nils.

**Lave skuldre**

Redaksjonen understreker at det ikke handler om å vinne en fototeknisk kåring. Det viktigste kriteriet er at innsenderen selv synes bildet er morsomt å dele med resten av Motorførerens lesere.

– Lista er svært lav. Alle bidrag ønskes hjertelig velkomne, enten man har brodert noe nytt selv, eller bare har et bilde av sin gamle bilpute, understreker kommunikasjonsrådgiveren.

Vinnerne av begge konkurransene blir trukket ut og får bildene sine på trykk i neste utgave av magasinet. I tillegg vanker det en overraskelse i posten til de som stikker av med seieren. Siden det er lov å delta med flere bidrag, er det ingenting i veien for å prøve lykken flere ganger.



*Kommunikasjonsrådgiver Nils Erik Gyland oppfordrer leserne til å delta i de nye konkurransene.*









# Stunt med amerikanske biler

Nylig var vår avdeling MA - Rusfri Trafikk Indre Østfold på besøk hos Høytomt Auto i Askim. Selskapet driver stort med import og salg av eldre og svært spesielle amerikanske biler. MA-gjengen på 16 personer fikk en fin og interessant omvisning i bedriftens nye store lokaler.

– Vi hadde et hyggelig samvær med servering av pizza og brus, kake og kaffe. Slike aktiviteter og samlingspunkter er viktige for avdelingen. Både for å ivareta eksisterende medlemmer, men også for å verve flere.  Dagen ga oss fem nye ikke-medlemmer, uttaler lokalforeningen


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

**Råde Elektro AS**
Åkebergmosen 4
1640 RÅDE
Tlf. 69 28 02 72

**Hegna.rep**
Nensethveien 733
3960 STATHELLE
Tlf. 992 30 017

**Jans Bilberging**
Grandev. 21
6783 STRYN
Tlf. 970 82 373

RENNESØY BILSENTER AS
Mosterøyveien 92 | 4156 MOSTERØY | Tlf. 478 21 212

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




Thor R Nilsen as
Skjerkøyveien 54
3962 STATHELLE
Tlf. 35 96 87 50

JOTRON
Performance for Life
Ringdalskogen 8 | 3270 LARVIK | Tlf. 33 13 97 00

Støyten TRAFIKKSKOLESENTER
Bloms gate 5 | 3510 HØNEFOSS | Tlf. 404 51 723

**JENSEN & SCHEELE BIL AS**
Vestgårdveien 1 · Telefon 69 21 35 00
www.jensen-scheele.no

# Motorføreren beklager feil om prøveskilter

I vår artikkel «Nye regler stanser misbruk av prøveskilt» på side 13 i utgave 3-2026, kom vi i skade for å publisere flere feil om Statens vegvesens prøveskiltordning.

I saken skrev vi at ordningen med fysiske prøveskilt er historie, og at man nå utelukkende bestiller skilt på nett for deretter å skrive dem ut selv som et PDF-dokument. Vi skrev også at prisen er 310 kroner, og at muligheten til å låne skilt fra en bilforhandler er fjernet. Dette medfører ikke riktighet.

Dette er det korrekte regelverket:

Strengt ulovlig å skrive ut selv: Dagsprøvekjennemerker kan ikke skrives ut hjemme. Det er utelukkende prøveskilt på plastfolie utstedt av Statens vegvesen som er gyldige i trafikken.

Fysiske skilt (klistremerker) gjelder fortsatt: Dagens ordning består fremdeles av røde klistremerker. Den helt nye ordningen med "digitale prøveskilt", hvor kjøretillatelsen knyttes usynlig til bilens ordinære skilt, er per 2026 fremdeles under utvikling hos Statens vegvesen.

Slik bestiller du: Dagsprøvekjennemerker kan fortsatt kjøpes ved fysisk oppmøte på trafikkstasjon. De kan også bestilles på nett for utsendelse i posten, eller for henting på trafikkstasjon. Nettbestilling forutsetter at kjøretøyet tidligere har vært registrert i Norge.

Riktig pris: Prisen for et dagsprøvekjennemerke er i dag 340 kroner for ett døgn (ikke 310 kroner).

Forhandlerskilt er fortsatt lov: Bilforhandlere og verksteder kan fremdeles få tildelt såkalte årsprøvekjennemerker. Dette er fysiske metallskilt. Slike kjennemerker kan benyttes av virksomheten selv, eller lånes ut til kunder innenfor et begrenset tidsrom.

Redaksjonen beklager dette.






*PRESISJON PÅ SAMLEBÅNDET: BMW Group tar i bruk Figure 03-roboten, en humanoid montør som med kameraer og sensorer sikrer feilfri montering på millimeteren. INNFELT: På 50-, 60- og 70-tallet var bilmontering på samlebåndet et resultat av menneskelig håndverk. Nå preges fabrikkene av en ny type presisjon. Foto: BMW Group PressClub / hotrod.com*

# Biler bygget av hender som aldri blir slitne

En ny type montører inntar bilfabrikkene. De blir aldri slitne og har ekstrem presisjon, men spørsmålet er om de humanoide robotene faktisk bygger en tryggere bil.

Bildet av en bilfabrikk er ikke lenger bare preget av store, gule sveiseroboter i bur. Nå inntar menneskelignende maskiner samlebåndet. Hos BMW i South Carolina har humanoide roboter fra Figure AI allerede hjulpet til med å bygge over 30 000 biler i en vellykket pilot. Nå oppgraderer de til Figure 03, en robot med myke komponenter, trådløs lading og hender utstyrt med kameraer og følsomme sensorer. Den jobber side om side med mennesker. Samtidig forbereder Hyundai, som eier av Boston Dynamics, seg på å rulle ut Atlas-roboten i stor skala i sine fabrikker fra 2028.

**Sveisen som aldri svikter**

Kollisjonssikkerheten i en moderne bil er en vitenskap. Karosseriets evne til å absorbere energi avhenger av tusenvis av punktsveiser og laserskjøter. I årevis har tunge industriroboter utført selve sveisingen, men nå tar humanoide maskiner over den kritiske matingen av metallet. Der en menneskelig montør kan bli sliten og posisjonere en plate en millimeter feil i jiggen, gjør robotene dette med feilfri nøyaktighet time etter time. Det samme gjelder montering av bremserør, hjuloppheng og kollisjonsputesensorer. Roboter med finfølende kameraer i fingertuppene kjenner umiddelbart om en skrue har feil gjenger eller om en pakning ikke sitter perfekt.

**Programvaren er den nye utfordringen**

Et perfekt sammenskrudd karosseri er likevel ingen garanti for en feilfri bil. De fleste store tilbakekallingene de siste årene skyldes ikke fysiske monteringsfeil, men snarere svakheter i programvare. Feil i førerassistentsystemer, svikt i komponenter fra underleverandører eller kompliserte sensorproblemer er nå de vanligste årsakene til at biler må tilbake til verkstedet.

Verken norske eller europeiske veimyndigheter inspiserer fysiske roboter på samlebåndet. Kontrollen skjer på et overordnet nivå gjennom den utstedende europeiske typegodkjenningsmyndigheten (for eksempel tyske KBA), som gjennomfører systemrevisjoner (Conformity of Production) for å sikre at bilprodusenten har et vanntett kvalitetssystem.

**Fabrikken må dokumentere**

Statens vegvesens oppgave er deretter å lene seg på denne godkjenningen og verifisere bilens samsvarssertifikat (CoC) ved import. Før en ny bilmodell godkjennes for salg i Norge, må fabrikken dokumentere at de kan bygge den likt og trygt hver gang. Det er utelukkende produsentens juridiske ansvar å garantere at hver bil som ruller av samlebåndet er identisk med den typegodkjente modellen. Statens vegvesens oppgave er i hovedsak å lene seg på bilens samsvarssertifikat (CoC) ved registrering, som fungerer som fabrikkens egenerklæring på at disse kravene er oppfylt.

Tilbakemeldingene fra verkstedene bekrefter likevel at robotiseringen har en målbar effekt. Karosseriene er rettere og har jevnere klaringer enn noensinne, noe som gir et solid utgangspunkt for sikkerheten. Samtidig gjør den ekstreme presisjonen at skadereparasjoner blir mer krevende og kostbare. Robotene løser ett sett med problemer, men skaper nye utfordringer for ettermarkedet.

# Samlet kreftene for en tryggere veihverdag

Da trafikksikkerhetsdagen inntok Bergen, var vår avdeling i Hordaland selvsagt på plass. Med alkolåsbil og promillebriller fikk både store og små kjenne på hvorfor rus og trafikk er en livsfarlig kombinasjon.



*UTFORDRING: Med promillebrillene på nesen fikk selv uniformerte fagfolk kjenne på hvor krevende selv enkle oppgaver blir i påvirket tilstand.*



*PÅ USIKKER GRUNN: Å ta seg frem på åpen plass krever full konsentrasjon når promillebrillene forvrenger synet. MA - Rusfri Trafikks profilerte alkolåsbil var et naturlig samlingspunkt under trafikksikkerhetsdagen i Bergen.*

Det var godt med folk og mange gode samtaler gjennom dagen da arrangementet gikk av stabelen 22. august. Alkolåsbilen stod godt synlig foran avdelingens teltplass, og promillebrillene ble flittig brukt.

Deltakerne ble blant annet utfordret til å gå en runde rundt bilen med brillene på. For mange ble det en kraftig vekker da de fikk høre at man i en slik tilstand fortsatt kan ha lov til å føre småbåt. Også barna fikk prøve seg med brillene, blant annet i ringspill. Det ble raskt en populær aktivitet og etter hvert kø.

**Frigjøring og Veltepetter**

Flere andre aktører innen trafikksikkerhet og beredskap var også til stede. Brannvesenet og ambulansetjenesten demonstrerte frigjøring av en person fra bil, mens Røde Kors hadde førstehjelp på sin stand. Statens vegvesen stilte med Veltepetter, der publikum fikk kjenne på utfordringen med å komme seg ut av en bil som har havnet på taket.

Politiet hadde med laser, slik at barna kunne få målt farten mens de løp. Det var også sykkelverksted og sykkelløype for de minste. Bymiljøetaten var på plass, mens parkeringssakene fikk noen timers pause, og Skyss informerte om viktigheten av oppmerksomhet ved kryssing av bybanesporene.

Alt i alt ble det en vellykket dag som understreker viktigheten av det forebyggende arbeidet organisasjonen legger ned.





*TIL HØYRE: Brannvesenet og ambulansetjenesten samlet et stort publikum da de demonstrerte hvordan forulykkede frigjøres fra et kollisjonsvrak.*

*TIL VENSTRE: Ringspillet ble en kjempesuksess blant de yngste. Med promillebriller på nesen kreves det både tålmodighet og flaks for å treffe blink.*




*BETONGVEGGENS FASIT: Kinesiske elbiler som Aion og NIO leverer nå toppresultater i Euro NCAPs tøffeste kollisjonstester. Den forsterkede kupeen og stive A-stolpen forblir intakt i møte med barrieren.*

# Nå har Kina kuppet stjernene i Euro NCAP

For 20 år siden ble bilene krøllet sammen som trekkspill i kollisjonstester. Nå dominerer kinesiske merker Euro NCAP og presser europeiske bilbyggere på defensiven.

*Av Jøran Ledal*

Det var en gang europeiske bilprodusenter lo av kollisjonstestene til nykommere fra øst. Modeller fra merker som Landwind og Brilliance ble på 2000-tallet brettet sammen som pappesker i møte med den tunge betongveggen hos Euro NCAP. Resultatene var katastrofale for passasjerene, og bilene ble raskt stemplet som dødsfeller på fire hjul.

I dag har latteren stilnet fullstendig i Stuttgart, Wolfsburg og Paris. De siste rapportene fra Euro NCAP viser et dramatisk troneskifte. Da testorganet rullet ut sine aller strengeste testprotokoller høsten 2026, var det ukjente kinesiske merker som Aion og Leapmotor som hentet hjem fem stjerner med standardutstyr.

**Et knallhardt oppgjør med fortiden**

Vendepunktet kom ikke over natten. Gjennom den statlige strategien «Made in China 2025» tok industrien et knallhardt oppgjør med sin egen historie som leverandør av billige kopier. Kinesiske myndigheter og bilprodusenter innså tidlig at veien inn i det europeiske markedet var stengt så lenge de var forbundet med dårlig kvalitet. Det gamle stempelet måtte vaskes bort, og sikkerhet ble utpekt som det ultimate våpenet.

Det kanskje viktigste grepet var da Geely kjøpte svenske Volvo i 2010. Oppkjøpet ga kineserne direkte tilgang til et halvt århundre med svensk sikkerhetsforskning, biomekaniske kollisjonsdata og tung ingeniørkunst. Denne kunnskapen ble raskt standardisert på tvers av den nasjonale bilindustrien, og danner i dag ryggraden i store deler av Kinas bileksport.

**Sikkerhet som salgsvåpen**

Rent konkret handlet skiftet om å bygge biler som var overdimensjonerte for kollisjoner. Mens europeiske produsenter ofte krevde ekstra betalt for sikkerhetspakker, integrerte de kinesiske merkene avanserte LiDAR-sensorer, radarer og ekstremt høyfast stål som standardut-



## Rullende overvåkning og «pling-fest»

Kinesiske biler scorer fem stjerner for fysisk kollisjonssikkerhet, men ekspertene roper varsku om medaljens digitale bakside. Bilene er proppet med kameraer og sensorer, og mye av informasjonen sendes kontinuerlig ut av landet.

Tor Indstøy, ansvarlig for risikostyring i Telenor ASA, kjøpte en Nio ES8 utelukkende for å kartlegge datatrafikken. Funnene vekket oppsikt i sikkerhetsmiljøet.

– Den skravler døgnet rundt, non stop skravling, selv om bilen er slått av og parkert. Den har et aktivt sosialt, digitalt liv, fastslo han overfor Teknisk Ukeblad.

Norske sikkerhetsmyndigheter (NSM) og Forsvaret advarer mot nettopp dette. Kinas nasjonale etterretningslovgivning pålegger alle kinesiske selskaper å bistå statens etterretningsarbeid. Advokat og sikkerhetsekspert Charlotte Hafstad understreker risikoen: Det betyr at GPS-bevegelser, mikrofonopptak fra kupeen og kameradata i ytterste konsekvens kan kreves utlevert til det kinesiske sikkerhetsdepartementet (MSS).

I tillegg til sikkerhetsrisikoen, kjemper mange førere med ekstrem «varslingstretthet». Systemene piper så aggressivt for minimale avvik at mange velger å skru dem av før kjøreturen i det hele tatt har startet.

styr. Batteripakkene ble i tillegg forsterket og støpt inn som en bærende del av bilens fysiske struktur.

Budskapet fra bilgigantene i øst er ikke lenger til å ta feil av. Produsenter som BYD, NIO og Xpeng bruker nå bevisst testresultatene fra Euro NCAP for å bygge tillit. Deres uttalte filosofi er at de ikke bare kan matche europeiske krav, de må overgå dem for å fjerne forbrukernes dype skepsis. Samtidig har det kinesiske testinstituttet C-NCAP strammet kraftig inn sine egne protokoller. Dette tvinger produsentene til å bygge rullende festninger allerede før bilene forlater hjemmemarkedet.

**Beviset i betongveggen**

Når testorganet Euro NCAP publiserer sine resultater, finnes det ingen steder å gjemme seg. Tallenes tale fra de strengeste protokollene høsten 2026 er entydig. Mens den europeiske storselgeren Cupra Raval måtte ta til takke med fire stjerner i standardutførelse, smalt ukjente kinesiske merker som Aion og Leapmotor rett inn på fem stjerner.

Kinesiske produsenter har for lengst sluttet å kopiere. De ber nå aktivt om innsyn i fremtidige testkrav lenge før bilene forlater fabrikken, slik at rammeverk og programvare er ferdig optimalisert for europeiske forhold.

– Dagens resultater viser at kinesiske bilprodusenter jobber hardt for å møte europeiske standarder, fastslår Michiel van Ratingen, generalsekretær i Euro NCAP.

Uavhengige laboratorier som franske UTAC, som samarbeider tett med Euro NCAP, bekrefter det samme. I Euro NCAPs krevende sidetester – både mot bevegelig barriere og stolpe – utsettes bilene for massive påkjenninger. Kinesiske biler leverer her plettfrie resultater, og den fysiske sikkerheten er i absolutt toppklasse.



*DIGITAL UTPOST: Sensorhuset over frontruten rommer både LiDAR og høyoppløselige kameraer som kontinuerlig skanner veimiljøet rundt kjøretøyet.*



*SKREKK-STARTEN: For 20 år siden brettet de første kinesiske importbilene seg sammen som trekkspill i møte med betongveggen. I dag har latteren stilnet.*

## Hvordan vurderes sikkerheten i biler?

• Fysiske knapper: Fra 2026 straffes biler som gjemmer basisfunksjoner i skjermmenyer. Fysiske knapper eller hendler kreves for blinklys, vindusviskere, nødblink, varselhorn og eCall for å oppnå fem stjerner.

• Skjerpet førerovervåking (DMS): Kamera- og sensorsystemer må avdekke distraksjon og mikrosøvn mer presist. Samtidig stilles det strengere krav til å redusere unødige feilalarmer som skaper varslingstretthet.

• Sikring av barn i bil (CPD): Obligatorisk radar og sensorikk i kupeen som detekterer hjerteslag og pust dersom barn eller kjæledyr forlates i en parkert bil.

• Nedsenking i vann: Biler testes for evnen til å holde sidevinduer og dørlåser operative under vann i minst to minutter, slik at passasjerer kan evakuere ved utforkjøring i sjø eller vann.

• Myke trafikanter (VRU): Automatisk nødbrems (AEB) testes i betydelig mer krevende scenarier, inkludert kryssende syklister i mørke og fotgjengere bak bilen ved rygging.

## SKODA PEAQ 90X (AWD)

**Motor:** To elektriske, 4x4

**Effekt:** 299 hk (220 kW) / 545 Nm

**Batteripakke:** 91 kWt brutto (86 kWt netto)

**0–100 km/t:** 6,7 sek

**Toppfart:** 180 km/t

**Forbruk:** 17,2 kWt per 100 km

**Rekkevidde:** 601–613 km (WLTP) (vinter: ca. 470 km)

**Hurtiglading:** Inntil 200 kW (10–80 % på 28 min)

**Bagasjerom:** 935 l (5-seter) / 299–890 l (7-seter: 7 seter oppe / 3. rad nedfelt) (+ 37 l frunk)

**Lengde x bredde x høyde:** 487 x 190 x 171 cm (akselavstand: 297 cm)

**Vekt:** Ca. 2 360 kg

**Hengervekt:** 2 000 kg

**Taklast:** 80 kg

**Pris:** Fra ca. 710 000 kroner for 90X AWD (Peaq RWD fra ca. 670 000 kr, topputgave ca. 800 000 kr)



*HVERDAGSKJEMPE: Skodas nye el-SUV, Peaq, tilbyr gigantisk bagasjerom og smarte fysiske knapper for et tryggere førermiljø. Foto: skoda.at*



*PLASS TIL SJU: Møt Skoda Peaq, den nye elektriske SUV-kjempen som rommer sju personer, all bagasje og har lang rekkevidde. Foto: meinauto.de*

# Skodas nye flaggskip sluker over 900 liter bagasje og drar to tonn på hengerfestet. Samtidig tar produsenten et viktig grep for å holde sjåførens øyne på veien, uansett årstid og føre.

*Av Jøran Ledal*

Skoda lanserer nå sin største bil noensinne med modellen Peaq. Vi snakker om en massiv elektrisk familie-SUV som strekker seg nesten 4,9 meter i lengden, der en akselavstand på snaue tre meter sørger for at selv voksne passasjerer finner seg godt til rette helt bakerst i tredje seterad.

Dette er en bil skreddersydd for deg som pakker tungt til sommerferien eller sjonglerer barnevogner og fritidsutstyr i en hektisk hverdag. Velger du den dedikerte femseteren, kan du boltre deg i formidable 935 liter bagasjeplass. Går du for syvseteren og feller ned den bakerste raden, har du fortsatt voksne 890 liter til rådighet.

For å gi deg det mest presise bildet av hva denne bilen duger til, bygger denne vurderingen på en massiv gjennomgang av testkjøringene til ledende nasjonale og internasjonale motorjournalister. Det er deres samlede erfaringer fra veien som utgjør grunnlaget for dommen vi feller her.

### Et tryggere førermiljø

Vi har lenge sett hvordan digre berøringsskjermer spiser opp moderne bilinteriører og stjeler farlig mye oppmerksomhet fra trafikken. Heldigvis tar tsjekkerne nå et fornuftig skritt tilbake. Den nye infotainment-skjermen på drøye 13 tommer får nemlig selskap av ekte, fysiske hurtigknapper for både klimastyring og volum. For deg bak rattet betyr dette at du slipper å fomle i blinde på en glatt skjerm når høstregnet pisker mot ruten eller den lave vintersolen blender deg. Du kan rett og slett holde blikket stivt festet på asfalten der det hører hjemme, godt hjulpet av at Skoda også har beholdt de tradisjonelle, taktile knappene på selve rattet.

### Testet for alle årstider

Norske veier krever sitt gjennom alle årets tolv måneder, og testprogrammet til Peaq vitner om en bil som er bygget for å tåle juling. For å luke ut barnesykdommer har ingeniørene pisket testbilene over halvannen million kilometer på tvers av tre kontinenter. Først ble bilen pint gjennom tolv måneder i ekstrem ørkenvarme i Arizona, der lakk, plastkomponenter og kjølesystemer fikk kjørt seg i den stekende solen. Deretter bar det rett nord for polarsirkelen. Her handlet alt om å sikre at varmestyring og kjørestabilitet leverer varene selv når gradestokken kryper ned mot nådeløse 40 minusgrader.

### Debatten om firehjulstrekk

Går du for topputgaven som bærer navnet 90x, får du to elmotorer og trekk på alle fire hjul. Kjøreopplevelsen beskrives av det internasjonale pressekorpset som bunnsolid og befriende forutsigbar. Det adaptive understellet svelger unna ujevnheter med stor overbevisning, og det strammer seg opp akkurat nok til at den digre bilen ikke legger seg over i svingene når du presser den litt på tørre sommerveier.

Spørsmålet du likevel bør stille deg,

## SKODA PEAQ 90X (AWD)




# En hverdagskjempe som er perfekt for de store familiene

er om du faktisk trenger firehjulstrekk. Britiske Top Gear er blant dem som slår et slag for den bakhjulsdrevne utgaven, rett og slett fordi den ruller lettere og gir deg mer rekkevidde for pengene. For deg som sjelden trekker tungt opp islagte hyttebakker, kan bakhjulstrekk fort vise seg å være det desidert smarteste og mest økonomiske valget.

**Rekkevidde i praksis**

I buken på Peaq finner vi Skodas største batteripakke på 86 kilowattimer netto kapasitet. Papirtallene fra WLTP-syklusen lover over 600 kilometer, men det er gammelt nytt at laboratorietester sjelden speiler norsk virkelighet. De samlede testdataene peker mot en reell sommerrekkevidde på rundt 490 kilometer ved blandet kjøring. Når frosten biter fra seg, trer den standardmonterte varmepumpen støttende til for å holde forbruket i sjakk. Da kan du forvente en høyst akseptabel vinter-rekkevidde på om lag 470 kilometer. Skal du på langtur, tar bilen imot opptil 199 kilowatt på hurtigladeren. Det betyr at du kan fylle batteriet fra 10 til 80 prosent på en drøy kaffepause underveis.

**Svake bremser og trange luker**

Ingen biler er feilfrie, og Peaq har et par irriterende skjønnhetsfeil du bør være klar over. Bilen er utstyrt med et elektronisk «brake-by-wire»-system i stedet for en konvensjonell mekanisk bremsepedal. Her påpeker blant andre Top Gear at systemet sliter med overgangen – den såkalte blendingen – mellom den regenerative motorbremsen og de fysiske bremsene. Resultatet er en bremseføelse som kan oppleves litt ujevn og kunstig.

Et annet irritasjonsmoment er de nye, innfelte dørhåndtakene. Joda, de pynter kanskje marginalt på aerodynamikken i motorveifart, men i hverdagen fremstår de som et unødvendig og fikst steg bort fra Skodas tradisjonelt robuste dørhåndtak. Du skal også være forberedt på at de røslige ytre målene krever sin sjåfør når du skal buksere kjempen inn i trange norske parkeringshus.

**Et bunnsolid kompromiss**

Prislappen på firehjulstrekkeren Peaq 90x starter på 669 900 kroner. Begynner du å krysse av for det utstyret en moderne familie faktisk forventer å ha, kryper sluttsummen raskt opp mot 800 000 kroner. Selv med denne prislappen underbyr Skoda flere av sine argeste rivaler. Bilen fremstår vesentlig mer påkostet og solid enn de rimeligere alternativene fra for eksempel Peugeot, selv om den naturligvis mangler den siste, raffinerte luksusfølelsen du finner hos de tyske premiummerkene.

For den jevne norske familien representerer Peaq likevel et tvers igjennom fornuftig og trygt bilvalg. Den er strippet for unødvendig jåleri, men leverer til gjengjeld uovertruffen plass, solid komfort og et befriende fokus på at du som sjåfør skal ha oppmerksomheten rettet mot veien.

TAXI 03550
ROMERIKE

**Marinelektronikk AS**
Osholmen 15
6006 ÅLESUND
Tlf. 400 04 095

**Kulelagerhuset AS**
Teglverksveien 9 B
3413 LIER
Tlf. 32 24 41 80

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

**Bjerkreim kommune**
bjerkreim.kommune.no

**Løten kommune**
loten.kommune.no

**Lesja kommune**
lesja.kommune.no

**Hurdal kommune**
hurdal.kommune.no

**Nulltoleranse for all rus langs våre veier**

**Vardø kommune**
vardo.kommune.no

**Hamar kommune**
hamar.kommune.no

BIOSIRK
NORGE
Biosirk Norge AS
Smiuhagan 25
2323 INGEBERG
Tlf. 917 71 400

RESTAURANT
Halling-stuene
GEILO
Tlf. 32 09 12 30/50

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

**Telemark**
FYLKESKOMMUNE
Torggata 18, 3717 SKIEN
**Tlf. 35 91 70 00**
**telemarkfylke.no**

# FLUID FILM *STOPPER* RUST!




**FLUID FILM SPRAY**
Multifunksjonell ruststopper og elektrospray.




**FLUID FILM NAS**
Tyktflytende olje. Meget godt egnet til antirustbehandling.




**FLUID FILM AR**
Mykt fett som brukes i industrien og på understell.




**FLUID FILM-PAKKEN**
Alt du trenger for å utføre antirustbehandlingen selv.

**Ta vare på det du har – Finn din butikk på fluidfilm.no**

OVER 370 BUTIKKER!

**Trøndermøbler AS**
Kjøpmannsgata 36
7500 STJØRDAL
Tlf. 479 85 500

**Udneseth Transport AS**
Strandgata 81
2283 ÅSNES FINNSKOG
Tlf. 905 95 278

**Nils Ivar Braathen AS**
Horgenveien 37
3303 HOKKSUND
Tlf. 913 94 618

**Fatland Sandefjord AS**
Klinestadmoen 13
3241 SANDEFJORD
Tlf. 33 48 52 00

HEDER 1987
BERGS BEGRAVELSESBYRÅ
Storgata 51 | 8006 BODØ | Tlf. 75 50 66 50

FOLLO TAXI Ring 06485

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

**AS Ringerikes Blad**
Kvernberggata 5
3510 HØNEFOSS
Tlf. 32 17 95 00

AUTOTEAM.no TRAFIKKSKOLE
Brogata 10D
2000 LILLESTRØM
Tlf. 63 81 81 01

**Kongsberg Containertransport AS**
Skrubbmoen 17
3619 SKOLLENBORG
Tlf. 464 70 000

**Randsfjord Tømmer AS**
Martegutua 17
2770 JAREN
Tlf. 952 03 633

**Langøen Bilverksted**
Bjørumsvn 16
4820 FROLAND
Tlf. 37 03 70 30

**Hokksund Camping AS**
Stryken 73
3303 HOKKSUND
Tlf. 32 75 42 42

BETE-ASFALT AS
Alt innen asfaltering
olejs@bete.no • 479 35 650

AUT. MASKINENTREPRENØR Olav Martin Sørlie
Oscar Omdals terrasse 21
4656 HAMRESANDEN
Tlf. 481 68 200

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

**Lantz Auto AS**
Verksveien 13
4735 EVJE
Tlf. 37 93 03 01

Forus Storbilskole
- EN DEL AV TK TRAFIKKSKOLE
Larsamyrå 10, 4313 SANDNES
Tlf. 970 80 153

Vidaråsen Landsby
Landsbyveien 34
3158 ANDEBU
Tlf. 33 44 41 00

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

**Mostad Bil AS**
Gjerstadveien 143
4993 SUNDEBRU
Tlf. 37 15 71 13

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

ØNSEN SJÅFØRSKOLE
Vestvollv 30 B, 2019 SKEDSMOKORSET
Tlf. 64 83 62 62

JIB SERVICE AS
TLF 47 63 39 85
Egil Hålands vei 14B
3055 KROKSTADELVA

**Refsland Transport AS**
Marknesringen 9
4052 RØYNEBERG
Tlf. 918 30 961

TØMRA BILVERKSTED AS
47 93 30 60
Selbuvegen 695, 7584 SELBUSTRAND

veng BILDELER
Lørenfaret 1 B, 0580 OSLO
Tlf. 23 18 08 80

**Borrie Transport AS**
Sarpsborgveien 2
1640 RÅDE
Tlf. 915 53 268

**Norsk Elkontroll AS**
Rundtom 11
3055 KROKSTADELVA
Tlf. 400 87 700

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

ADOLFSEN
MASKIN OG TRANSPORT AS
Solliveien 22, 9303 SILSAND
Tlf. 474 14 226

**Elon Vikersund Brødr Løver AS**
Vikersundgata 26
3370 VIKERSUND
Tlf. 32 78 33 70

**Funder Renovasjon AS**
Fjellsveien 123B
3035 DRAMMEN
Tlf. 32 81 36 61

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

GRÜNERLØKKA FLYTTEBYRÅ
WWW.FLYTTEBYRAET.NO

Sjekk Punkt
- Ditt lokale bilverksted
**Bø Bil og Karosseri AS**
Rotebergvegen 11
3802 BØ I TELEMARK
Tlf. 35 95 23 30

FIRDA BILLAG
Ditt nærmeste valg
Storehagen 4
6800 FØRDE
Tlf. 57 72 50 00

Mekonomen Bilverksted
**Rana Bilservice AS**
Søderlundmyra 32
8622 MO I RANA
Tlf. 75 15 33 66
Mobil 990 46 075

Vasland Maskin AS
Byremo Industriområdet
Solfjellveien 22
4529 BYREMO
Tlf. 917 13 701

Anleggsgartner
**Bjørn-T. Bjerknes**
Mob. 918 67 504
Meieriveien 7 | 3023 DRAMMEN

Aulie
Godt til alle
NYBAKTE LOMPER OG LEFSER!
www.aulie.no

GRIMSTAD® planter
**Grimstad Planteskole AS**
Rosholt
4885 GRIMSTAD
Tlf. 37 25 25 50

FROST EIENDOM
Hornebergvegen 7A
7038 TRONDHEIM
Tlf. 73 96 97 00

OMNIA BILOMBYGGING
Midtunlia 17
5224 NESTTUN
Tlf. 920 48 420

AGDER BOLIG AS
- vi bygger ditt neste hjem -
Veverigata 12
4514 MANDAL
Tlf. 907 39 455

**Brødrene Henriksen Transport AS**
Lyngbakkvegen 40
3736 SKIEN
Tlf. 411 33 300

Speed MOTORCENTER
Skolmar 30, 3232 SANDEFJORD
Tlf. 33 48 70 00

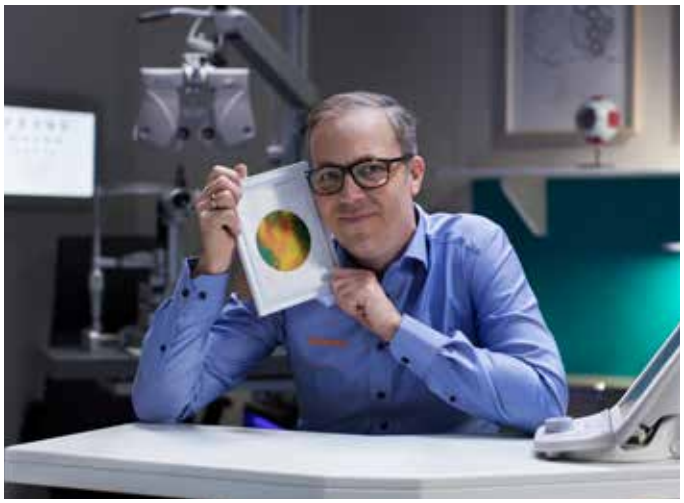
# Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:




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

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

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



**Medlemsfordeler:**

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

interoptik

DET FINNES OPTIKERE. **OG DET FINNES INTEROPTIKERE.**




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

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



**10% RABATT**

# Rabatt på båtreiser *til Danmark*

**Medlemsrabatt på transport og cruise**

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

**Opplev den deilige danske hyggen hele året!**

fjordline.com

# Dine medlemsfordeler i MA - Rusfri Trafikk:

## Rabatt hos AutoMester-verksteder i hele Norge



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

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

Vi har dyktige fagfolk med høy kompetanse og gunstige priser.

Prøv oss!

AutoMester®
ENKELT FOR DEG – BRA FOR BILEN

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

**Våre karosseriverksteder utfører:**
- *Utbedring av alle type skader*
- *Lakkering*
- *Ruteskift/reparasjon*
- *Air condition*
- *Hjulstilling*
- *Rustbehandling etter skade*

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

Chili mobil — ***Rabatt på mobilabonnement.***

VIKING — ***Fire kostnadsfrie assistanser pr år. Ingen egenandel.***

AVIS Rent a Car — ***Rabatt på leiebil.***

AutoMester ENKELT FOR DEG – BRA FOR BILEN — ***Rabatt på reparasjoner, periodisk kjøretøy-kontroll og deler.***

FLIGHT PARK GARDERMOEN — ***Rabatt på flyplassparkering på Gardermoen.***

THON HOTELS — ***Rabatt på hotellovernattinger.***

BookBeat — ***Gratis prøveperiode på lyd- og e-bøker.***

ACTIC — ***Rabatt på medlemskap hos Actic og fri innmelding.***

Hertz — ***Rabatt på leiebil***

VIKING — ***Rabatt på kontroll-tjenestene hos Viking Kontroll***



***Kinobilletter til rabattert pris.***



***Rabatt på utvalgte pakkeløsninger hos Wright trafikkskole.***

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



***Rabatt på internasjonalt førerkort.***



***1 time gratis juridisk veiledning.***

CLASSIC NORWAY HOTELS — ***Rabatt på hotellovernattinger.***

fjordline.com — ***Rabatt på båtreiser.***

brilleland — ***Rabatt på synsprøve, komplett brille med styrke, solbriller og kontaktlinser***



***Kjøp godkjent promille-måler til lav pris i vår nettbutikk***

---

### Kinobilletter til kun kr 100,-



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

### Reservasjoner og samtykker på Min side

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



### Skattefrie gaver

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

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

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




## Ung i trafikken lanserer «PiratTaxi»:

# – Smarte folk kan ta dumme valg

Hva skjer når ungdom får et trygt rom til å snakke ærlig om fest, alkohol, venner, gruppepress og valgene de tar på vei hjem fra byen?

Dette er utgangspunktet for videoserien «PiratTaxi». Gjennom usminkede samtaler med ungdom rettes søkelyset mot rus, ruskjøring og hvordan venner kan hjelpe hverandre med å ta gode valg i trafikken.

**Ærlige samtaler på vei til og fra byen**

I serien følger vi tre vennegjenger på kjøreturer til og fra byen. Bilen blir et naturlig og skjermet samtalerom hvor ungdommene kan senke skuldrene og snakke om temaer de kanskje ikke alltid tar opp ellers.

Samtalene spenner vidt. De handler om alkoholvaner, vennskap, gruppepress og hvordan man griper inn når en venn er i ferd med å ta et dårlig valg. De snakker også om hvordan de kommer seg trygt hjem, hva førerkortet betyr for frihet og selvstendighet, og hva det faktisk koster å miste det.

– Ungdom vet ofte hva som er riktig, men vi vet også at de vanskeligste valgene sjelden tas alene. De tas sammen med venner, på vei til en fest eller på vei hjem, sier Lea Tvervåg i Ung i trafikken.

Med «PiratTaxi» var målet å skape et trygt rom hvor ungdom kan snakke ærlig om de tingene de står i. Når de får tid og rom til å reflektere, setter de selv ord på hvor viktig det er å ta vare på hverandre. Ambisjonen er å komme tettere på deres egne erfaringer og holdninger, fremfor å fortelle dem hva de skal mene eller gjøre.

**Tre vennegjenger, tre forskjellige historier**

Gjennom episodene møter vi ungdom med ulike perspektiver på trafikk, alkohol og førerkort.

Laurent og Jonas fra Arendal er kolleger. De snakker om hverdagsliv, selvtillit knyttet til alkohol og hvordan egne valg direkte påvirker sikkerheten i trafikken.

Moriah og Lilli er bestevenninner. Deres samtale kretser blant annet om vennskap, ubehaget ved å sitte på med en rusa sjåfør, og det å tørre å passe på hverandre.

Jonathan, Philip og Sebastian fra Kolbotn har en annen erfaring felles. De har alle mistet førerkortet av ulike årsaker. I sin episode deler de åpent om hva som skjedde, og hvilke konsekvenser det har fått for livene deres.

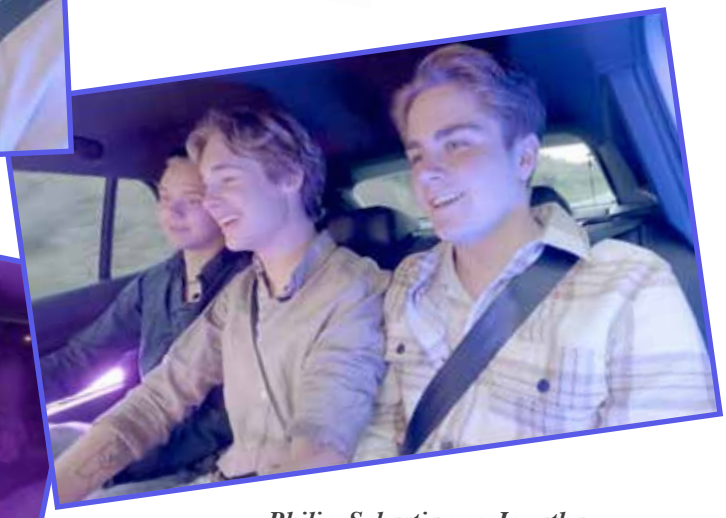
For denne gjengen handler førerkortet om langt mer enn

# Ung i trafikken

*Jonas og Laurent.*



*Scan QR for å se episodene.*



*Philip, Sebastian og Jonathan.*



*Lilli og Moriah.*

selve kjøreturen. Å miste lappen har påvirket både personlig frihet, jobbmuligheter og planene de hadde for fremtiden.

**– Jeg trodde ikke det kunne skje meg**

En av historiene som gjør sterkest inntrykk, er Sebastians møte med hvor raskt alt kan endre seg.

Bare to måneder etter at han fikk førerkortet, kjørte han av veien på en strekning han hadde kjørt mange ganger før. Det var sent på kvelden og veien var glatt. Plutselig mistet bilen veigrepet.

– Krasj er bare noe du ser på film og i avisen. Det skjer ikke meg, forteller han i dag.

Bilen traff et tre. Bildøren ble klemt fast, og Sebastian kom seg ikke ut. Han husker at han tok seg til hodet og oppdaget blod der, og på brystet og armen.

Han ble fraktet til akuttmottaket med skader, men kom fra ulykken uten varige mén. Hendelsen beskriver han i dag som en kraftig vekker. For Sebastian ble ulykken en solid påminnelse om at ingen er verdensmestere bak rattet. Selv på en vei man kjenner ut og inn, kan forholdene endre seg på et øyeblikk.

**Vil skape refleksjon, ikke moralisere**

«PiratTaxi» er laget med et tydelig ønske om å snakke med ungdom, ikke til ungdom.

Kampanjen forsøker derfor ikke å gi en fasit på alle situasjoner. I stedet får ungdommene selv sette ord på dilemmaene de møter og hvordan de mener venner kan bidra til at flere kommer seg trygt hjem.

Smarte mennesker kan nemlig også ta dumme valg. Press fra venner, alkohol, spontane beslutninger og ønsket om å passe inn kan gjøre det vanskeligere å gjøre det man egentlig vet er riktig.

I slike situasjoner kan en venn som tør å si ifra, være den avgjørende forskjellen på en helt vanlig kveld, og en kveld som får alvorlige konsekvenser.

**Husk landsmøtet!**

Vi minner om Ung i trafikkens landsmøte 2026.

Dette gjennomføres onsdag 21. oktober kl. 18.30 (digitalt-teams)

Alle medlemmer i Ung i trafikken kan delta.

Vil du delta, så send en epost til stig@ungitrafikken.no

# *El-egant:* Tilbyr undervisning om bruk av elsparkesykkel




*Prosjekt- og kampanjeansvarlig Lea Tvervåg innleder teori om elsparkesykkel.*



*En del av undervisningen består av en løype med forskjellige hinder.*

## Vi lanserer et gratis undervisningsopplegg på elsparkesykkel for 8. klasser over hele landet. Konseptet er testet ut og evaluert av både ungdom og lærere over to år.

*Av Lea Tvervåg*

Undervisningen, som har fått navnet El-egant, kombinerer teori om trafikksikkerhet i klasserommet med en praktisk løype i skolegården. Skoler over hele landet kan nå melde sin interesse og be om å få opplegget på besøk.

**Behovet for opplæring**

Vi heier på riktig bruk av elsparkesykkel. Det kan være miljøvennlig, effektivt og er definitivt sosialt blant ungdom. Kjøretøyet erstatter på mange måter den vanlige sykkelen, og det er like populært å leie i byer som å eie på bygda.

Utfordringen er at mange 11- og 12-åringer som får sin første elsparkesykkel, har liten eller ingen opplæring. De mangler kunnskap om hvilken rolle de har i trafikken, hvordan de skal opptre, og hvordan de best kan lese trafikkbildet.

Det finnes i dag mange og strenge regler for elsparkesykkel, men disse vet de yngste lite om. Dessverre forstår mange heller ikke alvoret av å bruke et motorisert kjøretøy i trafikken. Derfor var det viktig for Ung i trafikken å bidra med et opplæringstilbud, slik at ikke flere ungdommer skader seg, eller i verste fall mister livet.

**Lekeplass for tiendeklassinger**

Før den nasjonale lanseringen ble opplegget testet grundig ut på flere skoler i både 2024 og 2026. Veien frem til det ferdige konseptet krevde noen viktige justeringer.

Våren 2024 lånte vi inn elsparkesykler fra Voi og testet et konsept i fem 10.-klasser på Mølledammen ungdomsskole. Undervisningen tok én time og foregikk ute i skolegården med fem ulike poster:

1. Hinderløype 2. Toppfartløype med bråbrems 3. Promille-brille-løype 4. Puslespill 5. Quiz

Evalueringen viste at opplegget var for omfattende for to ansatte å gjennomføre alene. Vi opplevde også at 10. trinn rett og slett var litt for gamle, og at mange hadde hatt elsparkesykkel for lenge. Mange følte seg som verdensmestere, eller var for kule til å ta øvelsene seriøst. Det ble vanskelig å nå gjennom, og opplegget fikk noen uønskede lekeplass-tendenser.

**Full klaff på åttende trinn**

Erfaringene førte til at vi endret målgruppen. Våren 2026 stilte vi med egne elsparkesykler, og testet et kraftig forbedret undervisningsopplegg for fire 8.-klasser på Tæruddalen og Borgeim ungdomsskole.

Kombinasjonen ble strammet inn til følgende oppskrift:

Teoridel i klasserommet kombinert med løype i skolegården.

Denne gangen var evalueringen en helt annen. Elevene viste et enormt engasjement for temaet. De var nysgjerrige, stilte mange spørsmål, og selv "verdensmesterne" innrømmet at de lærte noe nytt. Samtidig var det en trygg arena der de ferskeste turte å prøve en elsparkesykkel for aller første gang.

Etter noen få, siste justeringer landet vi på den formen undervisningen har i dag – klar til å gjøre landets skolegårder og veier litt tryggere.



*Prosjekt- og kampanjeansvarlig Lea Tvervåg holdt et innlegg om ruskjøring.*




*Fra venstre: Representanter fra Trygg Trafikk, Ung i trafikken, Trygg Trafikk, NTF, Statens vegvesen, OFV og KNA.*

# Fart i Samferdselsteltet på Arendalsuka

I år som i fjor ble Ung i trafikken invitert til å holde innlegg på seminaret «Fart, fakta og følelser» under Arendalsuka. Her fikk 100 lokale ungdommer konkrete tips til hvordan de kan bli gode forbilder for hverandre i trafikken.

*Av Lea Tvervåg*

Samferdselsteltet fyltes raskt opp da Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) inviterte til debatt og faglig påfyll. Fra scenen viste vi frem DeathTrip-videoer laget av ungdom, og delte råd om hvordan man unngår ruskjøring – enten man er fører, passasjer eller venn.

Budskapet til elevene var en sterk oppfordring om å ta vare på hverandre og tenke over verdien av sitt eget liv.

– Jeg vil ikke bære konsekvensene av den risikoen du velger å ta i trafikken, var den tydelige beskjeden fra scenen.

Deltakerne fikk også nyttig påfyll om hvordan de kan ta ansvar for fart og mobilbruk, og hvorfor det er så avgjørende å være et godt forbilde bak rattet.

**Frokost og førerkort**

Sammen med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, KNA og Norges Trafikkskoleforbund (NTF) sørget vi for en innholdsrik morgen. Mellom servering av god frokost og faglige drypp om trafikksikkerhet og oppkjøring, fikk elevene delta i engasjerende quizer og konkurranser.

Til slutt stakk en heldig vinner av med hovedpremien: et gavekort på fem kjøretimer fra NTF.

# La ungdommens budskap få plass på veggen




Trenger trafikkskolen din å oppfriske seg? Nå kan dere bestille årets DeathTrip-plakater helt gratis.

Hvert år kjemper over tusen medieelever fra hele landet om å lage den beste kampanjen mot rus i trafikken. Gjennom prosjektet DeathTrip bruker ungdommen sitt eget språk og sine egne uttrykk for å advare mot ruskjøring.

Nå kan disse budskapene flyttes ut av klasserommet. Plakatene egner seg godt på veggen hos trafikkskoler, i undervisningsrom eller på venterommet. Her kan de starte de viktige samtalene om holdninger og trafikk blant fremtidens sjåfører.

**Bestill gratis i dag**

Vil du ha årets DeathTrip-plakater til din lokale trafikkskole? De trykkes i stort A2-format og sendes ut helt gratis fra høsten 2026.

*Skann QR-koden for å bestille.*

# MA-kryssord 4-2026




MANGE MENNESKER SOM VIL KJØPE IS
TRØNDER-GRUPPE
DRØFTENDE SAMTALE
PRONOMEN
FANTASI
STRØM
REKKE FRAM TIL
MYK TRAFIKANT
KOS DEG
BEKK
DRIVSTOFF-BEHOL-DEREN
IDOL
SKAM !
TESLA
DISTANSEN FØR LADING
TEN-...
TALL
ELV
ROMAN
GRESK X
DESIBEL
TERA-
TERNING-KAST
SKAPER-VERKET
GAMP
FISKEEGG
VED LAV SOL
BLAD
URAN
VEIMØTE
KULYD
KINN
OKSYGEN
OPPHOLD
TRYKK
GNÅL
STORVILT
EKSTASE
SINNE
PAPEGØYE
AVKOK
SMART
JON TU
ADVERB
SLAG
I SOLLYS
HAUG
ENTALL
TRÅKLE
LEKER
SINT
DANS
ENER
MA-4 2026
TIDSEPOKE
TINN
PRONOMEN
KÅT
MIA EIKE
LØFTE
NR 1
SVULM !
SVERIGE
TOPPKORT
SMÅHVAL
STJERNE PÅ TYSK
100 m²
LEGE
GLANE
BIB. NAVN
ATSJO !
VETO
VESEN
BYRÅ
SPANIA →
PLUKK UT VED Å ELLE
KURVE
PLATE-PRATER
GODT
ORK
SPIST
LIKEDAN
HALES
BEILE
GRAM
INT. ORG.
DIKT
SKRELL
SKRATTE
BOKSTAV FOR STOFF SOM TILSET-TES I MATEN
ENIG !

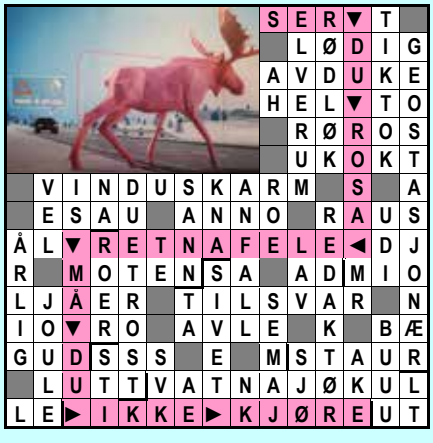
## Løsning og vinnere MA-kryssord nr. 2–2026:

Send løsningen til: **ma@marusfritrafikk.no**
eller **MA – Rusfri Trafikk, Dronningens gate 6, 0152 Oslo**

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

**Lillian Pedersen,** Bønes * **Mary Ingunn Solsvik,** Molde *
**Frank Jacobsen,** Vang i Valdres

Vi gratulerer! Og her er løsningen:



| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | S | E | R | ▼ | T | | | |
| | | | | | | | | L | Ø | D | I | G | | |
| | | | | | | | A | V | D | U | K | E | | |
| | | | | | | | H | E | L | ▼ | T | O | | |
| | | | | | | | | R | Ø | R | O | S | | |
| | | | | | | | | U | K | O | K | T | | |
| | V | I | N | D | U | S | K | A | R | M | | S | | A |
| | E | S | A | U | | A | N | N | O | | R | A | U | S |
| Å | L | ▼ | R | E | T | N | A | F | E | L | E | ◀ | D | J |
| R | | M | O | T | E | N | S | A | | A | D | M | I | O |
| L | J | Å | E | R | | T | I | L | S | V | A | R | | N |
| I | O | ▼ | R | O | | A | V | L | E | | K | | B | Æ |
| G | U | D | S | S | S | | E | | M | S | T | A | U | R |
| | L | U | T | T | V | A | T | N | A | J | Ø | K | U | L |
| L | E | ▶ | I | K | K | E | ▶ | K | J | Ø | R | E | U | T |

Navn:

Adresse:

**Frist: 15. november 2026**

# Pretzel-fellen: Feilen du for all del må unngå

Det er sol, langtur og god stemning. Seteryggen lenes godt bakover, og føttene finner veien opp i frontruten. Men bak plastdekselet på dashbordet venter en eksplosiv kruttladning – og den tar null hensyn til yogastillingen din.

Det føles avslappende og behagelig, men ifølge akuttmedisinere finnes det knapt noen posisjon i en moderne bil som er mer risikofylt.

En kollisjonspute blåses ikke opp som en myk badeball. Den utløses av en pyroteknisk ladning i over 300 kilometer i timen – på bare 30 millisekunder (0,03 sekunder). Det er vesentlig raskere enn et menneskelig øyeblink.

Dersom føttene dine hviler på dashbordet idet uhellet er ute, blir knærne slynget bakover mot deg med enorm kraft. Det er her uttrykket «pretzel-fellen» kommer fra: Kroppen tvinges inn i en unaturlig, vridd knute, akkurat som saltkringlen. Knærne smadres rett inn i ansiktet, noe som ofte resulterer i knuste kneskåler, brukne kjevebein og alvorlige hodeskader.



Bilens passive sikkerhetssystemer er konstruert for én sittestilling: At du sitter oppreist med føttene i dørken og bilbeltet stramt over hoftekammen.

Når ryggen lenes bakover og beina heises opp, settes beltet sjakk matt. I en bråstopp risikerer du såkalt «submarining» – at bekkenet sklir fremover og under hoftebeltet. Beltet skjærer da inn i de myke organene i mageregionen og kan gi livstruende indre blødninger.

Både i Norge og internasjonalt har ulykker der passasjerer har sittet med beina på dashbordet ført til livsvarige funksjonshemninger – selv i kollisjoner der sjåføren spaserte uskadd ut av bilen.

Så neste gang noen i passasjersetet strekker på tærne og sikter mot frontruten, er redaksjonens råd krystallklart: Dashbordet er oppbevaringsplassen for en eksplosiv kruttladning, aldri en fotskammel.




Returadresse: MOTORFØREREN, Pb 752 Sentrum, 0106 Oslo

KLIMANØYTRAL DISTRIBUSJON
Levert av Posten
NORGE P.P.
posten

# Tips gjerne en bekjent om vår nettbutikk!

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

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




RUSFRI TRAFIKK