

motor- førereren



Januar/februar 2010 • kr 39,-



Bilnytt:
Nye modeller og
fakta om bilkjøp

Reise:
I vesterveg på
sagatur til sagaøy

Organisasjon:
Bedre trafikkskilt
– tryggere trafikk

Trafikk:
Ulykkestall og
dybdeanalyse

DOBBELTNUMMER

6 2009

1 2010

AutoMester®



Ingen jobb for liten, ingen jobb for stor



AutoMester Bilskade
– alt av skader på din bil

AutoMester Mekanisk
– alt av service og
mekanisk arbeid



www.automester.no

innhold

motor føreren

UTGIVER MA

REDAKTØR Hans-Erik Hansen

MEDARBEIDERE I DENNE UTGAVEN

Bjarne Eikefjord
Knut Arild Lotterud
Signe O. Haug
Ole E. Veimodet

ADRESSER OG TELEFONER

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

ANNONSER

John Larssen
Telefon: 22 09 69 19/ 93499304
Fax: 22 09 69 39
E post: john@media-team

DESIGN OG GRAFISK PROD. Allegro Tønsberg v/ Jan B. Loa
TRYKK Senter Grafisk AS

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

ISSN 0027-2213



MAs FORBUNDSKONTOR Direktør: Terje Tørring

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo

KONTORTID, MANDAG-FREDAG

15.9.-14.5.: 08.00-15.45
15.5.-14.9.: 08.00-15.00

Telefon: 22956969
Telefaks: 22956968

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



DAGLIG LEDER Catharina Frostad

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo
Telefon: 22956969
Telefax: 22956968

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

HJEMMESIDE www.ma-ungdom.no

FORSIDEBILDE Toyota Land Cruiser ved Helgelandsmoen i
Buskerud, desember 2009

MA-hjørnet / Leder	5
Organisasjon: Landsmøtet 2010	6 - 7
Organisasjon: Plankonferanser	8 - 10
Trafikk: Egoisme i trafikken	11
Bilnytt: Toyota Land Cruiser	12 - 13
Bilnytt: Skoda Yeti	14 - 15
Bilnytt: Subaru Legacy og Outback	16 - 17
Bilnytt: Ford Transit og Connect	18 - 19
Bilhistorie: Citroen 90 år	20 - 21
Reise: Island	24 - 29
Reise: Rhindalen	32 - 34
Caravan: Nyheter	35
Organisasjon: Veisalting i Ofoten	36
Organisasjon: Olav Solheim hedret	37
Trafikk: Statoil biodiesel	38
Trafikk: Tips vinterkjøring	39
Tema: Bilbatteri	40 - 41
Organisasjon: Alkolås	42 - 45
Trafikk: Trafikkulykker 2009	46 - 47
Trafikk: Dybdeundersøkelse av ulykker	48 - 49
Tema: Klimakonferansen i København	50 - 51
Organisasjon: Alkokutt ved midnatt	52
Trafikk: Kondensfjerner skader	53
Organisasjon: TRASK – trafikkskilt	54
Trafikk: Varsel om EU-kontroll	55
Organisasjon: Death Trip	56
Organisasjon: Forsikring og ansvar	57
Organisasjon: Kast Masken	58 - 61
Organisasjon: MA-Ungdom	62 - 63
Organisasjon/Kryssord	64 - 67

I neste nummer:



- Forberedelser til Landsmøtet 2010
- Nybilprisene og avgifter
- På vei mot sommeren

Toyota - Norges mest kjøpte personbilmerke!



Nye Toyota Prius - Avgiftsvinner!

- Redusert avgift med kr 7 600,-
- Kåret til Årets Bil i Norge
- Pris fra kr 272 600,-*

NYE AVENSIS. NYE VERSO. NYE IQ. NYE URBAN CRUISER. NYE PRIUS. Nyhetene kom på rad og rekke i 2009. Da er det ikke rart at Toyota får mye oppmerksomhet, men det skal mer til enn bare nylanseringer og oppstyr for å være Norges mest kjøpte personbilmerke 9 av de siste 10 årene. Kvalitet og innovasjon er Toyotas høyeste mål, og "Kaizen", som betyr kontinuerlig forbedring av alt vi gjør, er vår metode. For selv om vi er best på kvalitet i dag, er det enda viktigere å se fremover mot morgendagen.

Toyota lanserer flere hybridmodeller

Et eksempel er nye Toyota Prius. Toyota har utviklet og solgt hybridbiler i mer enn 10 år, og vår tredje-generasjons fullhybrid Prius belønnes nå med avgiftslettelser på grunn av oppsiktsvekkende lavt forbruk og utslipp. Men det stopper ikke der. Toyota lanserer nok en hybridmodell senere i 2010. En av våre mest populære modeller, Auris vil også bli tilgjengelig som fullhybrid med ultralavt utslipp og forbruk.

Plug-in kommer

En Prius hybrid som kan lades fra en vanlig stikkontakt



www.prius.no

og kjøre kun på strøm over lengre distanser, var en av hovedattraksjonene på bilutstillingen i Frankfurt nå nylig. Prius Plug-in hybrider er allerede i bruk i flere europeiske byer på forsøksbasis, og kommer i år til Norge. Selv om det er noen år før denne teknologien blir tilgjengelig for alle, viser Prius Plug-in Toyotas forsprang også på dette området - og representerer enda et skritt på veien mot den optimale nullutslippsbilen.

Kjærlighet til kvalitet

Toyota er en måte å tenke på, hvor kvalitet i alle ledd er det viktigste. Vi vet at bilhold handler om langt mer enn selve bilen. Det handler om service, oppfølging, ta vare på kundene, vise respekt og legge forholdene til rette for et godt bilhold. Da er det godt å vite at Toyota-forhandlerne har vært i toppen av Kundetilfredshetsmålingen Norsk Kundebarometer i mer enn 10 år. Ta turen til oss, så skjønner du hva vi mener. For i 2010 skal vi overbevise enda flere med ustoppelig kvalitet i alle ledd.

Velkommen som fornøyd Toyota-kunde!

Today
Tomorrow
Toyota

* Veil pris lok. Dato: Nye Prius fra kr 272 600,-. Forbruk, blandet kjøring: 0,29 l/mil. Utslipp CO₂ 89 g/km. Prisen inkluderer frakt-, leverings- og registreringskostnader på kr 8 500,-. Bilen leveres med Toyota Eurocare inkludert i prisen. Vi har også gunstig tilbud på Toyota Finansiering og Forsikring fra Toyota Financial Services. Bildene kan avvike noe fra modellene. Beskrivelsen utstyr kan være tilknyttet. Avbildet modell er med ekstrastyrer. Importør: Toyota Norge AS, Boks 685, 2008 Drammen. Mer informasjon om trykktid.



MA- hjørnet

Visjon og mål

MAs visjon, rusfri trafikk og livsstil, skal vise hva organisasjonen strekker seg etter. Visjonen skal være gyldig i mange år, mulig å arbeide mot, og ambisiøs. Kanskje så ambisiøs at den ligger utenfor det som fullt ut kan bli oppnådd.

MA bør ha overordnede mål som kan utledes av visjonen. Da må det overordnede mål inneholde de to elementene i visjonen; ett overordnet mål som går på rusfri trafikk, og ett som går på rusfri livsstil.

En stor undersøkelse utført av Folkehelseinstituttet viser at rundt 1 av 100 bilførere utgjør trafikkfare på grunn av rus forårsaket av alkohol, narkotika og legemidler. Hvert år blir rundt 10 000 bilførere anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand. Dessverre finnes det store mørketall. Situasjonen er uholdbar.

Dette er virkeligheten MA skal jobbe i. MA har med styrke og stor rett hevdet at alle bør ha frihet fra ruspåvirkede bilførere. En konsekvens av dette er at MA må jobbe for at færrest mulige mennesker i Norge utsettes for risikoen for å møte en ruspåvirket sjåfør. Ett overordnet mål kan da for eksempel være: Innen 2015 skal Norge ha den laveste andel rusrelaterte trafikkuulykker i Europa.

Det er et faktum at andelen avholdsfolk går ned, men det betyr ikke at man skal oppgi arbeidet med å få flere til å prioritere en rusfri livsstil. MA må arbeide for å få økt antallet i befolkningen som lever rusfritt; å få de som drikker mye til å drikke mindre. Og de som har et lite forbruk, til å redusere ytterligere. Totalt vil dette føre til at antallet som drikker går ned, og derved øker antallet som lever rusfritt. Også dette er et langsiktig arbeid. Det overordnede målet for denne delen av visjonen kan da for eksempel være: I 2015 skal andelen av befolkningen som lever rusfritt, være økt med 2 prosentpoeng.

Dette er forslag som nå er sendt ut i organisasjonen til høring og senere skal bli drøftet på landsmøtet i juni. Velkommen med i debatten.

Terje Tørring
Direktør

leder



Handlekraften og de nære ting

Klimaproblematikken og den store klimakonferansen er borte fra overskriftene. Ikke før hadde kameraene blitt slått av fra pratet i København, så var mediebildet atter tilbake til normalen. De mer jordnære og dagsaktuelle sakene råder igjen grunnen. Det er - som vi tidligere har prøvd å antyde - ikke noen stor overraskelse.

Vi er tilbake til den banale virkeligheten:

- Klimakrise? Oppvarming? Kom ikke her. Vi har jo den kaldeste vinteren på lenge. Men sannheten er at sprengkulden i enkelte deler av landet fort tok over i medienes overskrifter. Og med vinterkulden oppsto det spesielle problemer. Plutselig kom det krisealarm fra Bergen, der konsentrasjonen av luftforurensning satte europarekord. Liv og helse sto på spill. Da opplevde vi en handlekraft som får verdensdemokratiets fallitt i København til å stå i grell kontrast. Den norske regjeringen gikk umiddelbart i krisemøte, og kommunemyndighetene i vestlandsbyen innførte over natten strenge begrensninger på bilbruken. Den skulle halveres!

Det ble trukket frem at dieslbiler i stor grad bidro til problemet, med forurensning av partikler og andre uhumskheter. De finnes i større grad i diesel enn i bensin.

Norske myndigheter har lagd et "klimavennlig" avgiftssystem for biler de siste årene. CO₂ er et avgjørende element i avgiftene. Man vil redusere utslippene av gassen for å redde verden på lengre sikt. Dieslbiler har, forenklet sagt, relativt mindre utslipp av CO₂ enn bensinbiler. Altså har myndighetene favorisert dieslbiler. Og folket har fulgt "oppfordringen" og handlet privatøkonomisk på lavere avgift og rimeligere drivstoff. Andelen dieslbiler har økt kraftig. Det er slik lærebøkene sier at avgifter skal brukes: For å styre samfunnsutviklingen.

Andre avgasser og forurensning har ikke gitt utslag i avgiftsregnestykket. Men hva skal man gjøre når pendelen har slått så langt ut på dieselsiden at det utgjør et uttalt problem? Andre engangsavgiftene enda en gang? Differensiere mellom bensin og diesel ved økte miljøavgifter på diesel? Det spør om ikke majoriteten som har latt seg lede til nye dieslbiler de siste årene vil føle seg snytt.

Så ikke forvent noen stabilitet i avgiftspolitikken over tid. Her er det ikke lang-siktig bærekraft i polarissmeltingens tidsperspektiv som styrer, men at skatte-kistene ganske riktig må fylles fra budsjettår til budsjettår. Ikke tro at for eksempel de miljøsnille skal være blant de heldig utvalgte i uoverskuelig tid. For eksempel bør man nok kjøpe elbil nå for å høste privilegiene! Når det blir mer enn et par tusen av dem på veien vil det bli klinket til med avgifter, og du kan bare glemme å parkere gratis eller få kjøre i kollektivfeltet.

Grunnreglene om økonomisk atferd gjør seg gjeldende: Vi mennesker foretrekker et gode nå heller enn i fremtiden, og vi vil helst ha mer fremfor mindre. Helt etter læreboken.

Hans-Erik Hansen
Redaktør

Landsmøtet nærmer seg



Av H-E Hansen

MAs landsmøte i juni er riktignok fortsatt noen måneder unna, men tiden går fort frem mot samlingen i juni. Det er fire måneder igjen til møtet i Haugesund.

I dagene 11. – 12. juni skal Haugesund være møteplass og Haugaland avdeling vertskap. Fredag 11. og lørdag 12. juni vil bli spennende dager med møter og sosialt samvær. Og siden landsmøteforhandlingene begynner allerede tidlig på fredag, legges det opp til ankomst og registrering allerede på ettermiddagen og kvelden 10. juni.

Indre kai

Landsmøtet finner sted på Rica Maritim Hotell. Det er et førsteklasses og fullservice hotell med idyllisk beliggenhet på "bryggen" ved Smedasundet i Haugesund.

Rica Maritim Hotell er et stort hotell med totalt 500 senger. Det danner en fin og funksjonell ramme rundt MAs store landsmøte. I tillegg til behagelige rom, finnes her de nødvendige konferansefasilitetene. Dette er en fin ramme om både de formelle landsmøteforhan-

dlingene og hyggelig samvær, som den store landsmøtefesten.

Ved Smedasundet ligger landsmøtehotellet bokstavelig talt ved byens hjerte. Her møter man et yrende liv langs den opplyste og brostensbelagte promenaden. Det er altså kort vei fra landsmøtelokalene til et perfekt sted å rusle en tur for å trekke inn den friske sjøluften. Du kan møte de lokale fiskerne tilby sine nykokte reker og krabber. Og her kan du se skipstrafikken eller se på småbåtlivet. Og på "landsiden" av hotellet finnes Haugesunds sentrum med travle gater og severdigheter.

Haugalandet

Haugesund inngår i det større geografiske Haugalandet. Dette omfatter kystbyen Haugesund og strekker seg fra øya Utsira i vest til Etne og Sauda i øst, og fra Karmøy i sør til Sveio i nord.

Selv om det er en region med gammel historie,

er Haugesund en ung by. Haugesund ble skilt ut fra Torvastad kommune og gitt status som ladested i 1854. I 1866 ble Haugesund så gitt status som kjøpstad i 1866, og vokste kraftig som følge av rike forekomster av sild i havområdene utenfor.

Haugesund har ekspandert som fiskeri- og som en av Norges største skipsfartsbyer. Industri har spilt en viktig rolle i regionen. Det norske oljeeventyret har også sterke røtter på Haugalandet, og på Kårstø har gass blitt tatt inn fra Nordsjøen i flere tiår. Haugesund har nå 34 000 innbyggere, og som regionsenter betjener byen 100 000 haugalendinger.

Opplevelser

Haugalandet kan by på et vidt spekter av naturopplevelser, alt ifra svaberg og lyngheier, til fjell, fjorder og fossefall. Haugalandet kan også friste med et mangfold av opplevelser og severdigheter.

Under et hektisk landsmøte er det dessverre ikke tid til å sette alt dette på programmet. Arrangørene har imidlertid lagt opp til at landsmøtedelegatene og ledsagerne skal få en





unik opplevelse. Og dersom noen skulle ønske å legge opp sin egen, utvidete oppdagelsesreise, er det bare å plusse på med en dag eller flere før eller etter landsmøtet.

Historietur

MA har tradisjon for å ha en interessant og hyggelig tur på landsmøtene sine. Det er så absolutt et høydepunkt på programmet. Den unge byen landsmøtet holdes i ligger i et av de områdene som har Norges eldste historie. Det er tema for landsmøteutflukten. Etter landsmøteforhandlingene på fredag, går turen på ettermiddagen til Avaldsnes på Karmøy, 13 kilometer utenfor byen.

I 3000 år satt det fyrster på Avaldsnes og kontrollerteskipstrafikken langs Nordvegen, som er betegnelsen på sundet mellom Karmøy og Haugesund. Det er disse fyrstene fra den skriftløse tiden som har gitt oss historien gjennom monumentale gravhauger, høyebautasteiner og rike funn så vel på sjøbunnen som i jorden. Det var her Harald Hårfagre etablerte Norges første kongesete etter slaget ved Hafersfjord i 870. Og skipsleden Nordvegen ga Norge navn.

Historiesenter

Her finnes en samling av severdigheter knyttet opp til denne lange og stolte historien, der MAs landsmøtedeltakere skal få et levende bilde av stedet.

På det moderne Nordvegen Historiesenter blir det omvisning i en moderne utstilling som tar deg inn i vikingtiden. I historiesenteret får du høre om de herskerne som satt og styrte Norskekysten fra Avaldsnes. Noen av dem kjenner vi fra kongesagaer, heltesagaer og gamle kvad. Andre kjenner vi fra arkeologien. Du får bli med inn i den magiske verda som folk en gang trodde var virkelig; seidmenn, skjoldmøyer, og norrøne guder.

Vikinggården

Nær historiesenteret ligger vikinggården på Avaldsnes i flotte naturomgivelser på Bukkøy. Her fokuseres det på at folk i vikingtida først og fremst var bønder og fiskere, håndverkere, handelsmenn og oppdagere. Der finnes også flere småbygninger, bl.a. gropehus og rundhus fra perioden før kristen tid. Alle bygninger er rekonstruksjoner fra vikingtiden (900-tallet).

Det finnes også en stor kai til å ta imot større båter.

Olavskirken

Det mest ruvendeminnesmerket på Avaldsnes er Olavskirken. Den ble reist av Håkon Håkonsson i ca. 1250. Hit går også omvisningen for MA. Her får vi også vår egne, lille konsert i kirken. Og selvsagt omfatter den store landsmøteutflukten en god middag i restauranten på historiesenteret.

Så vidt vites får MAs landsmøtetur en ekstra attraksjon på kjøpet på sin tur hit i juni. Da arrangeres nemlig en vikingfestival i området.

Det praktiske

Snart er tiden inne da avdelingene må begynne å forberede seg til landsmøtet ved å velge utsendinger. Snart vil også detaljene omkring landsmøtet og påmeldingsskjemaet være klart og bli sendt til MA-avdelingene. Skjemaet vil også bli lagt ut på MAs nettsider: www.ma-norge.no. I neste nummer av Motorføreren vil det også bli gitt mer informasjon om årets store MA-landsmøte.



Foto: Ørjan B. Iversen



Foto: Ørjan B. Iversen

Plankonferansene 2010

MA er godt inne i et nytt arbeidsår. Som vanlig ble det holdt plankonferanser rundt i hele landet i januar. Her var hovedtemaet MAs planer for 2010 sentralt og lokalt.

Av H-E Hansen

På plankonferansene møttes MA-avdelingene i alle deler av landet for å ta opp planene for året. Konferansene er et viktig redskap for MA sentralt og for arbeidet i

våre avdelinger. Det er viktig å få presentert og diskutert planene. Dermed kan temaer og tiltak aktualiseres, blant annet slik at avdelingene i sitt arbeid er orientert om sentrale planer for

aksjoner og kan gi tilbakemeldinger. Og i tillegg var det i år flere saker som skulle tas opp i forberedelsene frem mot Landsmøtet 2010.

I regionene

Plankonferansene ble holdt regionvis på åtte steder lørdag 30. januar. I Østfold, Oslo, Akershus, Hedmark og Oppland ble møtet holdt på Hamar. I Buskerud, Vestfold, Telemark fant det sted i Drammen. Konferansen for Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland fant sted i Moi. På Vestlandet gikk det et geografisk skille slik at deler av Rogaland var sammen med Hordaland i et møte på Fitjar. Sogn og Fjordane møttes på Skei i Jølster. I Møre og Romsdal var Vestnes møtsted for konferansen. Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag var samlet på Åsen. Nordland og Troms ble samlet på Evenskjer. For Finnmarks del vil plankonferansen finne sted litt lenger ut mot våren.

Plankonferansene hadde et omfattende program som tok en hel lørdag. Regionkontaktene ledet konferansene, mens det som vanlig var representanter fra styret og forbundskontoret som sto for presentasjonene av sakene i møtene. I presentasjonen ble de tiltak som berører avdelingene prioritert. Lis-

De årlige plankonferansene tar for seg et bredt knippe av temaer.





MAs styreleder Svein Iversen er en av dem som gir presentasjoner på plankonferansene.

ten over temaer i år omfattet MAs organisasjonsstruktur og MAs Prinsippprogram/politiske program, samt MAs kommunikasjonsstrategi, sentralstyrets handlingsplan for 2010, regionkontakter og verving.

Høringssaker

En viktig sak på plankonferansene var forslag til Prinsippprogram/Politisk program for MA. Det er sendt på høring i MA og Landsmøtet 2010 i Haugesund skal ta stilling det. Visjon og overordnet mål er den viktigste delen i dette, sammen med korte beskrivelser av hva man vil jobbe for på de enkelte områder.

MAs visjon skal vise hva organisasjonen strekker seg etter. Den vedtatte visjonen er nå "Rusfri trafikk og livsstil". I nåværende program heter det at: MA setter hensynet til det enkelte mennesket høyest i trafikken.

All trafikkplanlegging og alle trafikksikkerhetstiltak skal hjelpe det enkelte menneske til å opptre slik at skader og ulykker kan unngås. Rusfri livsstil gir rusfri og tryggere trafikk.

MA bør ha et overordnet mål som kan utledes av visjonen. Dette målet må følgelig inneholde to elementer, - ett overordnet mål som går på rusfri trafikk, og ett som går på rusfri livsstil. Overordnede mål kan da for eksempel være:

- For rusfri trafikk: Innen 2015 skal Norge ha den laveste andel rusrelaterte trafikkuulykker i Europa.

- For rusfri livsstil: I 2015 skal andelen av befolkningen som lever rusfritt, være økt med 2 prosentpoeng.

Spesielt fokus

Prinsippprogrammet skal videre si at MA i den kommandelandsmøteperioden skal ha spesielt fokus på følgende områder/tiltak: Alkolåsarbeid, ubeskyttede trafikanter og medlemsverving.

I medlemsarbeidet legges det vekt på at MA skal ha en organisasjonsstruktur som er tilpasset de lokale forhold og som gjør det mulig å nå de mål landsmøtet har vedtatt: En organisasjon med nærhet mellom de forskjellige ledd, nærhet mellom medlemmene, avdelingene og forbundet sentralt. MA skal gi medlemmene service og informasjon som er relevant for dem som trafikanter. Spesielt er det viktig med tilbud som bidrar til en sikrere trafikk. Gode medlemsavtaler som kan bidra til et lettere bilhold, skal utvikles.

Innen trafikksikkerhet har MA sluttet seg til null-visjonen om ingen drepte og livsvarig skadde i trafikken, og vil arbeide for å sikre alle mennesker i trafikken frihet fra risikoen for å møte medtrafikanter påvirket av alkohol, rusgifter og medikamenter.

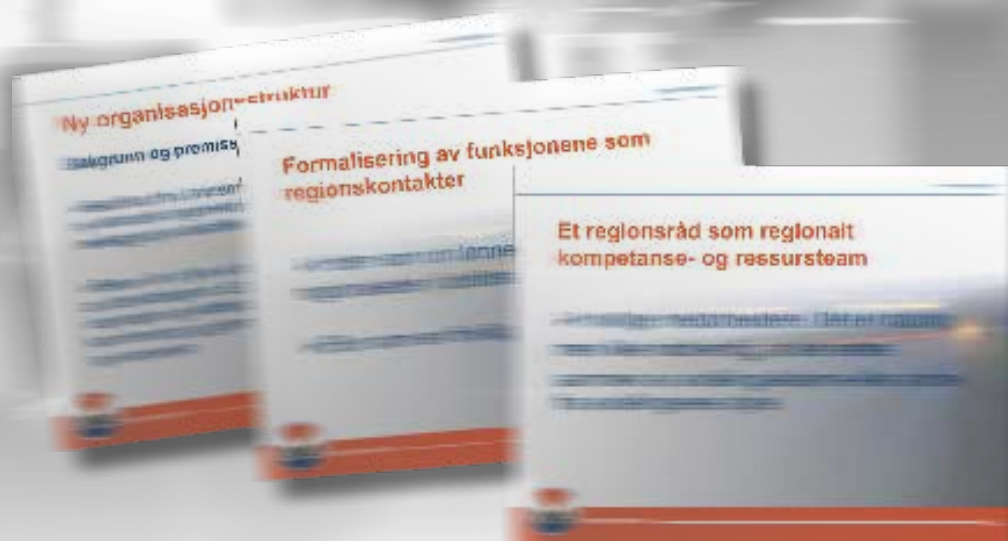
MA skal arbeide for at myndighetene sørger for at all trafikkplanlegging bidrar til at det enkelte menneske ikke skades og at ulykker unngås. Rusfri livsstil gir rusfri og

tryggere trafikk og alle trafikksikkerhetstiltak skal så langt råd er bidra til at rus i trafikken unngås.

MA ønsker effektiv og rettferdig overvåking og kontroll som er rettet mot høyrisikogrupperne i trafikken. Politi og påtalemyndighet må ha effektive verktøy og tilstrekkelige ressurser slik at ulykkesrisikoen reduseres.

I samferdselspolitikken sier utkastet til prinsippprogram at MA mener at mobilitet er et velferdsgode. Norge har en bosetting og infrastruktur som gjør bruk av privatbil nødvendig dersom velferdsgodene skal sikres også utenfor tettbygde strøk. MA skal arbeide for at hele Norges befolkning kan dra nytte av en infrastruktur som imøtekommer deres mobilitetsbehov. I dette inngår at MA skal arbeide for en rekke krav om et godt og helhetlig veinett som sikrer tilgjengelighet for alle, og som er utformet slik at menneskelige feil i trafikken ikke får fatale konsekvenser.





Miljøansvar

I prinsippprogrammet inngår videre at MA mener at økt vektlegging av miljø er nødvendig og ønskelig sett ut fra samfunnsansvaret den enkelte har. Norge har imidlertid en bosetting og infrastruktur som gjør bruk av privatbil nødvendig dersom velferdsgodene skal sikres også utenfor tettbygde strøk. Bruk av personbil må derfor aksepteres, men nøye vurderes og ta hensyn til de store miljømessige utfordringer bruken gir.

MA vil også arbeide for at både grunnskole og videregående skole gir en god opplæring i både trafikk og samfunnsansvar. Dette innebærer at samfunnsproblemer som kan knyttes til rus, gis en sentral plass i de offentlige skoleplaner slik at elever og studenter får en bevisst holdning til disse spørsmål. MA mener trafikkopplæring med sikte på førerkort må evalueres fortløpende for å sikre at den er best mulig.

Organisasjonsstruktur

MAs Landsmøte 2008 leverte en bestilling til Sentralstyret om å utrede ny alternativ organisering av organisasjonen, som følge av nedleggningen av distriktslagene.

Det har skjedd gjennom Utvalg for Strategi og Politikk (UFSP) som har levert

et forslag til Sentralstyret med anbefalinger om hva Sentralstyret bør legge fram for Landsmøtet 2010.

UFSP ser det som avgjørende viktig at MA kontinuerlig utvikler en dynamisk organisasjon som ikke stivner i gamle arbeidsformer, men konstruktivt og offensivt kan fremme vårt formål. Behandlingen av organisasjonsstruktur bør derfor henge nøye sammen med strategiske vurderinger om hva man vil, og hvordan man vil oppnå det. Blant annet har det siden distriktslagene ble lagt ned i 2004 vært meldt et behov og ønske om å få et nytt mellomledd mellom administrasjonen/Sentralstyret og avdelingene.

Det foreslås at det bør opprettes et mer formelt mellomledd i organisasjonen, mellom Sentralstyret/administrasjonen og avdelingene. Det naturlige vil være å kalle dette for et regionsledd. Dette anbefales ikke som et ledd med valgte representanter, altså ikke et formelt regionsstyre med demokratiske funksjoner i organisasjonen. Det skal fungere som et operativt mellomledd mellom sentralledet i organisasjonen og de lokale avdelingene. Hvordan dette skal være utformet gjøres det nærmere rede for i høringsutkastet om saken, som er sendt ut til MAs avdelinger.

Regionsinndeling

Ved vurdering av regionsinndelingen bør man ta utgangspunkt i lokale forhold og i størst mulig grad bygge videre på de uformelle strukturer som fungerer i dag, bl.a. i forbindelse med Plankonferansene. Antall avdelinger og omfang av arbeidet bør naturligvis tillegges vekt.

Basert på en helhetsvurdering i henhold til disse kriterier leverer UFSP denne skissen til regionsinndeling:

1. Region Øst (Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark, Oppland)
2. Region VeTeBu (Vestfold, Telemark, Buskerud)
3. Region Sør (Aust Agder, Vest Agder, Rogaland – søndre del)
4. Region Vest (Nordre del av Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane)
5. Region Midt-Norge (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag)
6. Region Nord-Norge (Nordland, Troms og Finnmark)

For den videre behandlingen er notater om sakene sendt fra Sentralstyret på høring i MA. Deretter siktes det mot å fremlegge saken til drøfting på Landsmøtet 2010.

Fire av ti nordmenn:

Egoismen øker bak rattet

Det har blitt mer egoisme blant bilførere de siste årene. Det mener fire av ti nordmenn. Ifølge en stor undersøkelse om bilkjøring opplever 42 % av oss at det er blitt mer egoisme blant bilførere de siste årene. Bare 1 % sier at det er blitt mindre egoisme, mens 46 % mener det ikke har vært noen endring.

Det er de eldste sjåførene som i størst grad opplever mer egoisme blant bilførere, men det er omtrent ingen, uansett alder, som opplever mindre egoisme på veiene. Tallene er bekymringsfulle og gir signaler om økt risiko for farlige situasjoner og flere skader - spesielt under den store ferieutfarten.

Farlig og kostbart

De fleste av oss irriteres av bilister som ikke bruker blinklys eller ligger for nært oppi bilen foran. Ifølge undersøkelse opplever for eksempel 79 % av oss det som irriterende at andre bilister ligger for nært oppi bilen foran.

- Det er svært forståelig at det er nettopp dette fenomenet som er et av de mest irriterende i trafikken. Folk opplever det som svært trafikkfarlig å ligge for tett opp til bilen foran. Ulykker som skjer grunnet nettopp dette kostet i fjor nær 900 millioner kroner i erstatningsutbetalinger, sier bilskadesjef Cecilie Frivold i If Skadeforsikring, som fikk undersøkelsen gjort i fjor av Perduco. Et representativt utvalg på 1900 nordmenn ble spurt om sine holdninger.

Egoisme irriterer

Det eneste som irriterer mer enn bilister som holder for kort avstand til forankjørende, er manglende bruk av blinklys. Her har 81 % svart at dette er irriterende.

- Altfor mange ulykker skjer fordi bilister slurver med elementære trafikkregler. Vi ser at det som irriterer oss mest, er når andres oppførsel i trafikken øker risikoen for ulykker

og skader, slik som når bilen bak oss holder for kort avstand, sier informasjonsdirektør Jack Frostad i forsikringsselskapet If. Også dårlige veier og køsnikning irriterer brorparten av oss (mer enn hver sjettede nordmann). Det samme gjør bilister som kjører enten over eller under fartsgrensen. Mens de over 50 år irriterer seg mer over "råkjørerne" enn "sneglekjørerne", er forholdet motsatt blant de under 30 år. Det er samtidig kvinner som reagerer mest på råkjøring, hvor seks av ti irriterer seg over dette, mot fire av ti menn.

Dette irriterer vi oss over: 1900 nordmenn ble spurt om i hvilken grad de opplever følgende situasjoner som irriterende når de kjører bil. Svaralternativene var i svært stor grad, i stor grad, i liten grad eller svært liten grad. Her er prosentandelene som svarte i svært stor grad og i stor grad:

	Alle	Kjønn		Alder				
		Kvinner	Menn	Under 30 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 og oppover
Bilister som ikke bruker blinklys	81 %	83 %	78 %	78 %	74 %	78 %	82 %	89 %
Bilister som holder for kort avstand til forankjørende	79 %	81 %	77 %	74 %	74 %	80 %	81 %	85 %
Dårlig veistandard	71 %	71 %	70 %	67 %	77 %	74 %	71 %	67 %
Bilister som sniker i køen	64 %	61 %	66 %	62 %	67 %	65 %	62 %	62 %
Bilister som kjører saktere enn fartsgrensen	61 %	57 %	65 %	69 %	70 %	68 %	53 %	44 %
Bilister som kjører for fort	50 %	58 %	41 %	47 %	47 %	43 %	50 %	63 %
Bilister som snakker i mobiltelefon uten head-set	50 %	54 %	45 %	43 %	38 %	45 %	57 %	64 %

Flere biler på veien

Opplevelsen av økende egoismekanhasammenheng med stadig flere biler og tettere trafikk. Bare de tre siste årene har Statens vegvesen registrert en trafikkøkning på åtte prosent. I samme periode har det kommet mer enn 250.000 flere biler på veiene, som tilsvarer en 115 mil lang bilkø eller avstanden fra Oslo til Bodø.

- Vi ser at folk opplever økt egoisme i områder med mer biler på veiene. Det er særlig folk på Østlandet som sier at det er blitt mer egoisme blant bilførere de siste årene. I Nord-Norge finner man lavest andel som sier det samme. Større trafikk tetthet gir mindre rom for å kunne gjøre feil i trafikken. Økt egoisme forsterker risikobildet ytterligere, sier Frostad.

Ifølge annenhver nordmann har dagens miljøutfordringer ingen konsekvenser for dem som bilførere. 15 % sier at de kjører mindre bil som konsekvens av dagens miljøutfordringer, kun 4 % vurderer mer miljøvennlig bil, mens ingen har tenkt å velge bort bilferie i sommer.

Land Cruiser:

Uten grenser

Av H-E Hansen

Toyota Land Cruiser kommer stadig med noe nytt. Gjennom 60 år har modellen gått gjennom en gradvis, men stor, utvikling. Fra å være myntet på bare de røffe oppgavene er målet å kombinere egenskaper i terrenget med komfort på veien. Nå kommer det hittil siste skudd på stammen: Land Cruiser 150.

Lang tjeneste

Toyota Land Cruiser var opprinnelig tenkt som et rent nyttekjøretøy da den så dagens lys på begynnelsen av 1950-tallet. Opp gjennom 60 år har bilen endret seg mye fra sitt utgangspunkt som en røff bil ment i første rekke for militær- og politibruk. Bilen har nådd stadig nye markeder og kommet i nye modeller.

Når det gjelder modellvarianter og betegnelser, er det i dag flere å forholde seg til. Den nye Land Cruiseren vi nå møter er en "lett" versjon, som ble introdusert for første gang i 1985. Senere har den kommet i et par nye generasjoner. Den forrige kom i 2002 under

modellbetegnelsen 120. Nå har den fått modellserienummer 150.

Ved siden av 150 finnes nå en noe større versjon med V8-motor som har serienummer 200. En enda større, "tung" variant finnes også i land der det er behov for de virkelig røffeste.

Nytt ytre

Den nye Land Cruiser 150 har fått en del nye elementer i sitt utseende. I fronten gir en kraftig støtfanger, en bred grill og de høyt plasserte hovedlys et solid inntrykk. På sidene legger man merke til de utbygde skjermene.

Det iøynefallende korte overhenget gir et sporty inntrykk og gjør at man kan angripe hindre med brattere vinkel. Bak finnes en ny spoiler og skjult vindusvisker på bakdøren. Det hele er preget av utseendet til storebroren Land Cruiser V8.

Modellen er blitt nærmere 10 centimeter bredere enn den utgående modellen og 4 cm lengre, mens akselavstanden er den samme. I høyden har den blitt 1 cm lavere. Dimensjonene er dermed 4,76 meters lengde, 1,88 m bredde, 1,85 m høyde og en akselavstand på 2,79 m. Vekten, avhengig av motoralternativ og utstyr, ligger rundt 2000 kg. Men så kan den også trekke en tilhenger på 3 tonn!

Innvendig

Under skallet er det mye som er videreført fra forgjengeren. Men rammen er videreutviklet og stivet opp.

Kupeen er romslig og robust med god plass i bilen, både til folk og last. Du kan få Land Cruiser med inntil syv seter i personbilutgaven.



Blant de fleksible mulighetene dette gir kan nevnes at andre seterad stilles hele 13,5 cm i lengderetningen, mens setene på tredje rad kan justeres individuelt og elektrisk. Normalt vil nok likevel de fleste ha dem liggende nedslått i gulvet. De settes opp og legges lett ned med et knappetrykk i bagasjerommet.

Selv med alle sju seter i bruk, er bagasjeplassen fortsatt god. Og lar du de ligge nede i gulvet, har du veldig mye plass. Land Cruiser kommer i tre utstyrsnivåer. Standard, VX og GX, der man kan velge og vrake i det som kan begjæres av utstyr og komfort oppover i gradene.

Firehjulsevner

Firehjulsdriften er selvsagt selve kjernen i denne bilen. Det gir en kraftfordeling som i utgangspunktet er 41 % foran og 59 % bak. Fordelingen kan variere mellom 53/47 og opp til 30/70. Dette varierer automatisk. Og når du treffer verre hindre, kan firehjulsdriften sperres slik at det fordeles 50/50, like mye krefter til for- og bakhjulene. Selv om det ikke er noen mekanisk sperre på for- eller bakakslingen, vil antispinnsystemet ta seg av å gi kreftene det det trengs for å finne grep. Dette antispinnsystemet, A-TRC, gjør virkelig jobben når man er i ulendt terreng.

Girkassen har fem trinn og fås i både manuell og automatisk versjon. Når du skal utnytte kraften med lave gir kobler du reduksjonsgiret inn ved å vri på en bryter. I bratte nedoverbakker er det også godt å ha det automatiske krabbesystemet, som gir optimal kontroll med lav fart, slik at du kan konsentrere deg om å styre riktig.

I terrenget

I vårt første møte med den nye Land Cruisere skulle vi hovedsakelig prøve den i terrenget. Et stort sandtak med tilliggende skog var utfordringen. I tillegg til krefter og firehjulsdrift var bakkeklaringen på 22 cm også en nyttig egenskap, for øvrig den samme som forrige modell. Evnen til å vade gjennom 70 cm dypt vann – som forgjengeren – var det imidlertid ikke behov for en knallkald midtvinterdag.

Vi har kjørt Land Cruisere før, flere ganger i ulendt terreng. Da har det likevel vært i



“virkeligheten”. I et avstengt område fikk vi nå muligheter til å se hvor langt man kan tøye grensene for fremkommelighet. Og det virker nesten ikke som om den kan finnes. Når det gjelder å legge bak seg brattheng og krenninger, er det nok sjåførens nerver som setter stopp før bilen møter sine grenser.

En bil av dette kaliberet må finne en passe miks av så motstridende egenskaper som terreng og vei. Selv om vi ikke fikk kjørt mye på landeveien denne gangen, er det ikke noen grunn til å tvile på et førsteinntrykk av at Land Cruisere svarer til forventningene.

To alternativer

Ny Land Cruiser er tilgjengelig i to motoralternativer:

En 3,0-liters firesylindret turbodiesel som yter 173 hk og har et dreiemoment på 410 Nm, samt en 4,0-liters V6 bensinmotor på 282 hk. CO₂ utslippet er redusert med 12 % med begge motorene.

Turbodieselen har et forbruk på 0,81 l/mil og et CO₂ utslipp på 214 g/km ved kombinert kjøring.

Toyota Land Cruiser har en pondus og muskler som tiltrekker seg avgifter. Derfor blir rundt 90 % av bilene solgt som varebil.

Prisene på Land Cruiser som varebil starter på 477 400 kroner. Som personbil kommer den rimeligste utgaven med fem seter på 731 100 kroner. En Land Cruiser V6 starter på 1 273 000 kroner.



Skoda Yeti

Setter tydelig spor



Av H-E Hansen

Yeti er betegnelsen på det vi nordmenn omtaler som "Den avskyelige snømannen". Legender i Himalaya beretter om en skapning som ferdes i uveisomme strøk. Få har sett den, og hittil er det aldri blitt funnet bevis for at den eksisterer. Nå er den likevel her i stort antall. Fra Tsjekkia har vi fått Yeti i Skodas versjon.

Det er bare å stryke "avskyelig" fra betegnelsen med en gang. Her må likheten med fjellenes snømann være at bilen kan sette sine fotefar også utenfor den asfalterte allfarveien. Skodas helt nye modell er en kompakt SUV. Det har blitt vellykket fra første stund. Og Yeti har ikke brukt lang tid på å bli populær i Norge.

Liten, men stor

Yeti er basert på den samme plattformen som Skoda Octavia og Volkswagen Golf. Dette er en kompakt flerbruksbil som kan tjene som familiebil. Den er ikke stor med sin lengde på 4,22 meter, bredde på 1,79 meter og høyde på 1,64 meter. Likevel er det gjort en god jobb med å skape mye og funksjonell plass innenfor disse yttergrensene.

Under den rause takhøyden har man en

luftig kupé som gir en god følelse av kvalitet. Femseteren byr på god plass også for dem i baksetet, som kan reguleres i lengderetningen. I baksetet og bagasjerommet har man full fleksibilitet takket være Skodas VarioFlex sete-løsning. Lastekapasiteten er på romslige 405 liter før man begynner å utvide dette med å legge ned setene.

To eller fire

I likhet med en rekke andre SUV-modeller kan Skoda Yeti leveres både som to- og firehjulstrekket. Dermed kan du velge om du vil ha en praktisk bil som ser ut som om den kan ta seg frem i terrenget eller en som faktisk gjør det. Når sant skal sies har vi ikke prøvd hvor langt den forhjulsdrevne varianten kan komme seg ut i røffe forhold, men 4WD-varianten har vi kjørt i

en terrengløype.

Dette er selvsagt ikke en bil som er myntet på offroad-kjøring. All den tid man her til lands er pålagt å holde seg til veier, er det kneikene på skogs- og hytteveiene som bør være målestokken. I så måte skulle det ikke finnes noe hinder Yeti ikke kan skritte forbi. Firehjulsdrift er også nyttig i vinterforhold, der selv en enkel lukeparkering i en normalt ubrøytet byggate kan få de fleste med tohjulsdrift til å bli stående.

Og om bilen kommer seg godt frem der firehjulsdrift trengs, er den også en fornøyelse å kjøre på landevei og motorvei. Komfortabel og tillitsvekkende. Skodas ambisjoner om å kombinere fremkommelighet med gode kjøreegenskaper synes å ha lyktes.

Firehjulsdrift

Biler med firehjulsdrift har en knapp for "off-road". Når man trykker på denne aktiveres funksjoner som skal være til hjelp i terrenget. Gassresponsen reguleres slik at den blir roligere. Systemet gir også assistanse i mot- og nedoverbakkene ved at turtallet blant annet reduseres til 2500 omdreininger i minuttet. Når du kjører bratt nedover en ulendt vei hjelpes du til både





å holde farten nede og å holde styringen ved at hjulene automatisk bremses hvert for seg. Du har grep, fremkommelighet og kontroll. Det føles trygt.

Motorkraften fordeles gjennom firehjulsdriftsystemet Haldex. Dette skjer automatisk. I utgangspunktet er det forhjulene som gir fremdrift, men så snart systemet oppdager at det behøves veigrep også bak, sendes den nødvendige andelen av kreftene hit.

Motorer

Yeti kommer med et knippe av turbo bensin- og dieselmotorer fra 105 til 170 hestekrefter.

Den minste er en 1,2-liters TSI bensinmotor, som finnes i den forhjulstrukne utgaven av Yeti. Motoren yter 105 hestekrefter og har et maksimalt dreiemoment på 175 newtonmeter. Den kan fås i kombinasjon med enten en sekstrinns manuell girkasse eller - som den eneste av motorene - den fine 7-trinns DSG automatgir-kassen. Forbruket ligger på 0,67 og 0,66 liter/mil med henholdsvis manuell eller automatisk gir-kass. CO₂-utslippene er respektive 159 og 155 g/km. Den andre bensinmotoren er en 1,8-liters TSI med 160 hk og 250 Nm. Her er utslippstallene 0,8 l/mil og 189 gram CO₂ pr km.

På dieselsiden er det en 2,0-liters TDI-motor som har blitt gitt forskjellige ytelser. Med sin laveste effekt på 110 hestekrefter er den å finne i både en forhjul- og en firehjulsdrift variant. Forbrukstallene blir henholdsvis 0,53 l/mil / 139 gram CO₂ og 0,60 l/mil / 157 gram CO₂. Med ytelser på 140 og 170 hk er motorene å finne i 4WD-utgaver av Yeti. Forbruket oppgis her til 0,59 l/mil / 154 gram CO₂ og 0,61 l/mil / 159 gram CO₂. Alle dieselmotorene har partikkelfilter.

Det er kanskje forbausende å se at store forskjelligere i ytelser som 110 og 170 hk får såpass like forbrukstall. Det kommer i mindre grad av at basismotoren er den samme. Enkelt sagt ligger forklaringen i at en relativt sterkere motor på mange måter kjører mer "lettere" og mer uanstrengt, og kan være mer effektive.

Utstyr

Yeti kommer i tre utstyrsversjoner: Active, Ambition og Experience. Med det grunnleggende Active som gir deg blant annet Blues radio/CD for MP3 med 4 høyttalere og takantenne, halvautomatisk klimaanlegg med pollenfilter, kollisjonsputer foran, bak og på sidene, hodestøtter foran optimert mot nakkeslengskader

(WOKS), el-vinduer foran og bak, andre generasjon fotgjengerbeskyttelse samt takrelling i sort og sølv – for å nevne noe.

Ved å gå ett hakk opp til utstyrsnivå Ambition, kan du i tillegg legge til helautomatisk klimaanlegg, bakkestartassistent og kjørecomputer.

Toppmodellen Experience lar deg dessuten supplere med Bi-Xenon med automatisk frontlyssystem (AFS), regnsensor, cruise-kontroll, automatisk avblendede speil, en mer avansert kjørecomputer og 17-tommers aluminiumsfelger. Ellers står panoramatak, navigasjon og lukeparkeringsystem på en mer omfattende liste over standardutstyr.

Priser

Prisene for Skoda Yeti begynner på 249 000 med 105 hk-bensinmotor og forhjulsdriфт med Active utstyrsnivå. Rimeligste versjon med firehjulsdrift koster fra 311 900 med den minste dieselmotoren. Med høyeste Experience-utstyrsnivå og med den sterkeste 170-hesteren, ligger prisen på 412 500 kroner. Yetien er en farlig konkurrent til populære modeller som Toyota Rav4, Toyota Urban Cruiser og Nissan Qashqai.



Subaru:

To stykker av samme alen

Av H-E Hansen

Subaru har kommet med to nye modeller. De veletablerte Legacy og Outback er her i nye utgaver. Større, videreutviklete og velegnete for nordmenn som svermer om diesel, firehjulsdrift og familiestørrelse på stasjonsvognene.

Modellenehargjennomgått modernisering og fremstår nå som nye i forhold til de modellene som har gått ut.

Femte generasjon

Dette er femte generasjon av Legacy siden den ble introdusert i 1989. Den forrige generasjonen kom i 2003 og gjennomgikk noen ansiktsløftninger frem til den nå har fått sin etterfølger.

I 1995 skapte Subaru en mer høyreist versjon av modellen. Større bakkeklaring skulle gi egenskaper til å klare seg under noe røffere forhold. Denne nye bilen fikk navnet Outback. Siden har Legacy og Outback vært parhester med ulike målgrupper.

Mye felles

Legacy og Outback har mye til felles. Kaster man et hastig blikk på Legacy stasjonsvogn og Outback, ser de ganske like ut. Men det synes at Outback har 5 cm høyere bakkeklaring, totalt

20 cm. I tillegg ses noen karosseridetaljer – som beskyttelsespanelene nederst – som gir den et mer robust utseende. Outback har også noe mer utstyr og koster litt mer. Og det er Outback flest nordmenn ser ut til å velge.

– Vi tror at Outback vil stå for ca 70 % av salget, sier informasjonssjef Stian Thrane i Subaru Norge.

Ellers er bilene 4,78 meter lange og har en akselavstand på 2,75 m. Bredden er 1,82 og 1,78 meter for henholdsvis Outback og Legacy, slik også noen andre mål og størrelser kan være litt forskjellige. Egenvekten ligger på rundt 1500 kg. I kupeen er den romslige plassen utnyttet bedre, slik at avstanden mellom forsetene er økt og benplassen bak er forbedret.

Vindusrutene i dørene har tidligere vært uten rammer hos Subaru. På de nye modellene er de imidlertid satt inn i rammer. Dette er visstnok gjort for at designerne skulle gjøre dørene bredere og lette atkomsten. Samtidig kan dette



være med på å redusere sus og støy.

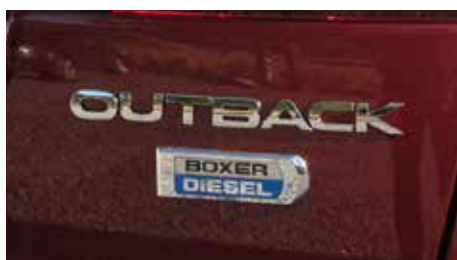
Bagasjerommet er på 526 liter, en betydelig økning fra forgjengerens 459. Og når de tre baksetene slås ned økes det opp til 1726 liter. Og under bagasjeromsgulvet finnes også et par ekstra, "skjulte" rom.

Interiør

Interiøret er også oppgradert. Funksjonelt og ryddig. Avhengig av utstyrsnivået kan man koste på seg økende grad av komfort og behag. Håndbrekket har blitt elektronisk styrt og befinner seg ved siden av rattet.

På utstyrsfronten skiller de to modellene seg også fra hverandre på noen få punkter. Classic gir deg standardutrustningen, som er mangfoldig innholdsrikt. Her får du for eksempel Hill Holder, 16-tommers aluminiumsfelger, Xenon-lamper på nærlys, 10-veis elektrisk





førersetejustering uten minne, regnsensor og Bluetooth med rattbetjening. På Outback gir Classic deg justerbar vinkling på bakseterygg

Ut over dette gir Premium utstyrsnivå nøkkelfritt låsesystem med startknapp, den elektriske førersetejusteringen får minne for to via fjernkontrollen, ryggekamera og skinninteriør. Samt soltak. Lydanlegget kan fås i flere varianter kombinert med navigasjonssystemet.

For Legacy kan du i tillegg få Premium Sport. Her får du i tillegg blant annet aluminiumsfelger på 18 tommer, sportsstøtdempere og en annen støtfanger foran.

Motorer

Legacy og Outback tilbys nå også med dieselmotor. Det høres kanskje selvsagt ut, men Subaru hadde faktisk ikke dieselmotorer på sitt personbilrepertoar før i 2007. Dette var en

hemsko, ikke minst i det norske marked som overveiende etterspør dieselbiler. Da den nye boxerdieselmotoren kom, var dette sammen med Subarus firehjulsdriфтen god kombinasjon.

Både i Legacy og Outback kan man få en 2-liters dieselmotor som yter 150 hk og har et maksimalt dreiemoment på 350 Nm. Den er satt sammen med en 6-trinns manuell girkasse og gir bilen en akselerasjon 0 – 100 km/t på 9,7 sekunder. Forbruket på blandet kjøring oppgis til 0,64 liter/mil, som betyr et CO₂ utslippet på 167 gram/kilometer.

På bensinsiden er det for Outbacks vedkommende snakk om en 2,5-liters motor med 167 hk foreløpig, som ved kombinert kjøring har et forbruk på 0,84 l/mil, tilsvarende 194 gram CO₂ pr km. Etter hvert vil det også komme en 2,0-liters bensinmotor med 150 hk. Motor og drivverk er foran lagt i en krybbekonstruksjon, som blant annet skal redusere vibrasjoner og støy.

Kraftfordeling

Legacy og Outback med dieselmotor har et system for firehjulsdriфт som fordeler kreftene likt; 50/50 foran og bak. Såkalt symmetrisk fordeling av drivkreftene. Og fordelingen permanent.

Bensinbilen med trinnløs automatgirkasse, Lineartronic, har firehjulsdriфт ved hjelp av en flerplateclutch med 60/40 fordeling av kreftene foran og bak. Her er virkelig Subaru på hjemmebane, men sin store kunnskap og erfaring med forskjellige typer systemer for firehjulsdriфт.

En vanlig sjåfør, i lovlig driv på asfalt, vil kanskje ikke kjenne mye til at han har firehjulsdriфт. Men det skal ikke mer til enn at man legger veien ut på en grov grusvei, før det er merkbart hvordan det går mer som på skinner. Subaruene er stabile og lett håndterlige. De relativt store bilene er kvikke i vendingen og inngir robust tillit.

Sikkerhet

Man kan si at firehjulsdriфт kan oppfattes som en del av den aktive sikkerheten i en bil, der det gir økt veigrep. Legacy og Outback har også systemet Vehicle Dynamics Control (VDC), som styrer ABS, antispinn, stabilitetskontroll, elektronisk bremskraftfordeling, nødbremsassistanse og elektrisk parkeringsbrems.

Subaru Legacy har en startpris på 399 000 kroner. Outback starter på 445 000. Og skulle man ønske en sedan av Legacy, vil utgangspunktet være 389 000 kroner.



Ford Transit og Connect:

En stor og en liten



Ford Transit Connect er også å få som personbil.

Av H-E Hansen

Vi har prøvd varebiler, to av Fords nye modeller: Ford Transit og Ford Transit Connect. De henvender seg til et bredt register av forskjellige brukere, avhengige av hvor mye de skal romme og hva som skal gjøres.

Dette er biler som lar seg skreddersy til formålet ditt, enten det gjelder varetransport eller dersom du vil innrede den etter eget ønske. Og dette er biler som også egner seg godt til annen bruk. Den store Transiten kan fås som en 17-seters minibuss, mens den mindre Connecten er å få som en kjekk, flerbruks personbil.

Viktig marked

Vi personbilister har lett for å glemme at personbilene er bare en del av det totale bilmarkedet. Nyttebilene av ulike størrelser for de forskjellige gjøremål, utgjør også et en meget viktig del av bilprodusentenes virksomhet. For Fords del utgjør nyttebilene rundt en fjerdedel av totalen.

Men alle kjenner likevel for eksempel den store varebil Ford Transit. Den har vært en

vedvarende suksess i Fords varebilsortiment fra 1965. Siden da har Transit nærmest blitt et begrep. Det har blitt produsert totalt 5,5 millioner eksemplarer av modellen.

Dagens Ford Transit har et bredt basisutvalg. Den finnes med tre akselavstander, fire vareromslengder og tre takhøyder og med volum fra 6 til 19 kubikkmeter. Nyttelasten er fra 695 til 1458 kg avhengig av hvilken variant du velger. Hvis det skulle være behov for noe annet enn et stort varerom, kan man sette inn spesialinnredninger med for eksempel forskjellige, skreddersydde skapløsninger.

I tillegg kommer Transit med enkelt og dobbelt førerhus eller som buss. På sin opphøyde sitteposisjon i et sete med de beste innstillingsmuligheter, befinner sjåføren seg i et komfortabelt arbeidsmiljø. Designet også på denne

nyttebil har hentet stadig mer fra personbilsiden av design og komfort. Og det funksjonelle er for eksempel å finne i oppbevaringsrommene.

Dieselmotorutvalget spenner fra 85 til 140 hestekrefter. I tillegg til både forhjulsdrevne og bakhjulsdrevne utgaver, får man firehjulsdrift med et elektronisk styrt 4x4-system, der firehjulsdriften kobles inn når det registreres hjulspinn på bakhjulene.

Fjæringskomfort og moderat støynivå bidrar til kjøreopplevelsen og egenskapene på den store bilen.

Økovoariant

Den nye Transit har tilleggsbetegnelsen ECONetic. ECONetic er i ferd med å etableres som et økobegrep i Ford-sammenheng, med redusert drivstofforbruk og dermed lavere utslipp av CO₂. Nå har turen kommet til Transit-serien.

Basis for Transit ECONetic er den samme filosofien som preger alle Fords ECONetic-modeller: Å sikre at lavest mulig CO₂-utslipp kan oppnås uten bruk av eksotiske og kostbare teknologier.



De to varebilene dekker ulike behov.



Transit med sin store kapasitet...



Ford Transit har blitt et begrep siden introduksjonen på 1960-tallet.

Blant virkemidlene er redusert luftmotstand gjennom forbedret aerodynamikk, dekk med lavere rullemotstand, høyere girutveksling, girskiftindikator og hastighetsbegrenser ved 110 km/t.

Siden vekt også er viktig i jakten på øko-gevinst, finnes Transit ECONetic foreløpig kun i en kort utgave og med en motor på 115 hk. Skyvedør på den ene siden skal også bidra til lavere vekt. Lavere CO₂-utslipp ledsages imidlertid ikke av partikkelfilteret som standard.

Motoren er koblet sammen med en 6-trinns girkasse for å gjøre deg i stand til å velge riktig turtall, hjulpet av girskiftindikator på dashbordet. Samlet sett gjør dette at gjennomsnittlig drivstofforbruk med 115-hesteren er på 0,72 liter/mil, 0,09 lavere enn standardversjonen. CO₂-utslipp på 189 g/km er redusert med 24 g/km.

Kort og lang

Transit Connect ble introdusert i 2002 og har siden vært Fords viktigste varebil i Norge. Den har også vært i toppen blant de mest solgte i sin størrelsesklasse. Den kom i fjor i en ny

utgave. Hjemme i USA ble den nylig kåret til "Truck of the year" i en prisutdeling bladet "CAR and DRIVER" står bak.

- Transit Connect dekker uinnfridde behov for små bedrifter og storforbrukere, sier juryen bestående av 49 journalister fra USA og Canada.

Connect finnes fortsatt i en kort versjon som gir et varerom på 2,8 kubikkmeter og en 25 cm lengre versjon som rommer hele 3,7 kubikkmeter under sitt 17 cm høyere tak. Nyttelasten er fra 610 til 710 kg avhengig av modellvarianten.

Og det er et hyggelig møte. Når du setter deg inn i den lille varebilen Transit Connect får du rene personbilfølelsen. Du sitter behagelig i en vel designet kupé med elementer hentet fra personbilspekteret til Ford. Utstyret er også på nivå med hva man finner i en personbil, fra standardutstyret til listen over ekstra tilvalg. Her kan det får eksempel fås en ny fargeskjerm til navigasjonsanlegget og parkeringssensorer.

Og kjøreeplevelsen gjør at du fort glemmer lasterommet bak. Det går som på skinner, og varebilen liker seg godt med den 300 kg

tunge kassen vi har bak. Det er jo slikt den er konstruert for.

Bilen utstyres med en 1,8-liters Duratorq TDCi-dieselmotor som kommer i tre effekter; 75, 90 og 110 hestekrefter. Partikkelfilter kan man få som ekstrautstyr! Men elektronisk stabilitetsprogram (ESP) er standard, inkludert traction control og en bakkestartassistanse. For øvrig er Ford Connect lansert i en elektrisk utgave, som vi sikkert får stifte bekjentskap med etter hvert.

Fra-prisene

Ford Transit ECONetic koster 266 500 kroner. I "standardversjon" begynner Ford Transit som lukket varebil på en pris på 242 500 kroner, med 85 hk. Som minibuss med 17 fabrikkmonterte seter er starter prisen for Transit på 426 400 med 140 hk.

Ford Transit Connect: i kort i utgave begynner med en pris på 176 200 kroner med 75 hk. Som 5-seters personbil - Ford Tourneo Connect - vil den korte utgaven ha en fra-pris på 293 850 med 90 hk.



...og lillebrøren Connect.



Ingenting å si på komforten.

Citroën 90 år:

Sjarmerende jubilant

Bil er teknologi. Bil er fremskritt. Men bil er også følelser, historie og tilbakeblikk. Nostalgi og gamle modeller. Få merker får flere hjerter til å banke varmt enn Citroën når gamle modeller rulles ut for å jubilere.



Da merket rundet 90 år nylig var det duket for hyggelig gjensyn med flere generasjoner av biler vi alltid vil huske. I spennet fra de mest folkelige modellene til mer eksklusive varianter vil nok de fleste ha et personlig Citroën-minne.

Parade

Selvsagt ble jubileet feiret på hjemmebane. For å feire sitt 90 års-jubileet samlet Citroën 90 bilmodeller fra fortiden, nåtiden og fremtiden i Paris gater.

På paradegaten Champs Élysées i den franske hovedstaden ble det kjørt en bilparade der publikum fikk oppleve Citroëns viktigste bilmodeller på nært hold. Her kunne man se modeller fra den første Type A til den aller nyestekonseptbilen REVOLTe.

Herskkelig

Også i Norge ble det holdt en feiring, en hel helg. På lørdag ble eldre Citroën-modeller kjørt i et rebusløp i Oslos gater. På søndag fant en historisk bilutstilling sted på herskkelige Bogstad herregård like utenfor byen.

Takket være en mobilisering av samlere og entusiaster, ble det vist en historisk Citroën-utstilling. I de æverdige omgivelser kunne man her se blant annet Citroën-modeller som





Traction Avant, 2CV og DS, for å nevne noen. Hver modell med unik historie:

Traction Avant så dagens lys i 1934. André Citroën viste fram "morgendagens" bil - en konstruksjon som skulle vise seg å være moderne selv 20 år etter. Med selv bærende karosseri, forhjulstrekk, uavhengigforhjuloppeng, hydrauliske dempere, hydrauliske bremseser, og tannstangstyring. Nye tekniske løsninger som hver for seg, samlet sett en revolusjon. under et karosseri signert en italiensk skulptør. 2CV skulle være en bil for alle, som med sine "2 hester" var myntet på grensen for en fransk bilavgiftsgrense. Fra 1948 til 1990 ble den utviklet videre til et ikon innen bilhistorien. DS er en annen modell med et karakteristisk utseende og innovative løsninger. Den ble produsert mellom 1955 og 1975. Hydraulisk fjæring med automatisk høydekorleksjon er bare noe av det man aldri glemmer. De ytre linjene med glassfiber likeså... Og ved siden av slike modeller kunne publi-

kum på Bogstad se dagens flaggskip; C6.

Opprinnelsen

Det har altså gått 90 år siden André-Gustave Citroën startet det hele. Han ble født 5. februar 1878 i Paris. Citroën tilhørte en familie som noen år tidligere kom flyttende fra Amsterdam. Navnet Citroën skal ha kommet fra en bestefar som solgte sitroner.

André ble utdannet ved École Polytechnique i 1900 og deltok i våpenproduksjon under første verdenskrig. Ganske snart etter freden startet han i 1919 sin bilproduksjon. Tidlig på 1930-tallet hadde Citroën utviklet fabrikken til å bli verdens fjerde største bilprodusent!

Citroën døde av kreft allerede i 1935. Men selv om Citroën ikke fikk være med på veien så mange år, har Citroën gått gjennom en enorm utvikling. Merket har 8 000 utsalgsteder verden over med 13 500 ansatte som selger rundt 1,3 millioner biler i året.



<p>Orindal Trafikkoloni Førstehjelp, 7, 7300 ORKANGER Mob. 480 21 801</p>	<p>ALLTID EN PÅLØSNER K AUTO Brillevica 4 n. 8174 REVELTAL Tlf. 88 08 48 25</p>	<p>Finnås Kraftlag GARDREMMES Tlf. 68 42 88 00</p>	<p>KJØR FOR LIVET! Tryk og utleie av trykkesaker og alle andre trykkesaker</p> <p>Trafikkoloni Mogul/L&M Mokkum/MC, Torg/MC Bil, Bil og henger, Traktor</p> <p>Ringerike Trafikkoloni Slag 20 A 2610 HEMEFOS Tlf. 99 12 07 66</p>	<p>ROGALAND FYLKESKOMMUNE Regional stridling Artside Ekkelving 1 4001 STAVANGER Tlf. 51 51 68 00</p>	
<p>Falck Tlf. 02 222</p> <p>BUSKERUD Vikersund.....Tlf. 995 42 803</p> <p>FINNMARK Alta.....Tlf. 900 47 995</p> <p>HORDALAND Isdalste.....Tlf. 56 34 23 80 / 970 90 920</p> <p>NORDLAND Mosjøen, Shell Halsey.....Tlf. 913 11 663</p>		<p>Din lokale teststasjon</p> <p>Bil-Service Personbiler AS 3262 LARVIK Tlf. 33 13 68 80 - Fax. 33 13 68 87</p> <p>Brødrene Bakkes Bilverksted A/S 2420 TRYSIL Tlf. 62 45 13 90 - Fax. 62 45 13 25</p> <p>Eknes Karosseri AS 5915 HELMÅS Tlf. 58 95 55 30</p> <p>Tau Auto AS 4120 TAU Tlf. 51 74 65 90 - Fax. 51 74 63 58</p>		<p>Waldemar Thorsøeg AS 0176 ØRELO Tlf. 28 28 47 60</p>	<p>Redningssselskapet Hilfstragbetret 7402 TRONDHEIM Tlf. 816 44 066</p>
<p>Nulltoleranse alkohol langs veiene</p>					
<p>Kjøpp kommune www.kjoopp.kommune.no</p>	<p>Stranda kommune www.stranda.kommune.no</p>	<p>Årstad kommune www.aarstad.kommune.no</p>	<p>Sorland kommune www.sorland.kommune.no</p>	<p>Molde kommune www.molde.kommune.no</p>	<p>Alesund kommune www.alesund.kommune.no</p>
<p>JEVNAKER KOMMUNE www.jevnaker.kommune.no</p>	<p>Vefsn kommune www.vefsn.kommune.no</p>	<p>Trysil kommune www.trysil.kommune.no</p>	<p>Larvik kommune www.larvik.kommune.no</p>	<p>Gauler kommune www.gauler.kommune.no</p>	<p>Hamar kommune www.hamar.kommune.no</p>
<p>ANONYM STØTTE</p>	<p>Rissa kommune www.rissa.kommune.no</p>	<p>Ringsaker kommune www.ringsaker.kommune.no</p>	<p>Flekkefjord kommune www.flekkefjord.kommune.no</p>	<p>Aulne kommune www.aulne.kommune.no</p>	<p>Ås kommune www.as.kommune.no</p>
<p>Stjørdal kommune www.stjordal.kommune.no</p>	<p>Kongsberg kommune www.kongsberg.kommune.no</p>	<p>Birdal kommune www.birdal.kommune.no</p>	<p>Steiniger kommune www.steiniger.kommune.no</p>	<p>Virje kommune www.virje.kommune.no Mullsbakken 10 4630 HOGESFJELL</p>	<p>Løten kommune www.loten.kommune.no</p>
<p>Karmøy kommune Skole og Kulturskolen www.karmoy.kommune.no</p>	<p>Vegårsnes kommune www.vegarsnes.kommune.no</p>	<p>Vågåy kommune www.vagay.kommune.no</p>	<p>Sundøy kommune www.sundoy.kommune.no</p>	<p>Sørfold kommune www.sorfold.kommune.no</p>	
<p>Holmestrand kommune www.holmestrand.kommune.no</p>	<p>Fecje kommune Oppretst- og omsorgstiden www.fecje.kommune.no</p>		<p>Stavanger kommune Vei, Park og Idrett www.stavanger.kommune.no</p>		
<p>Rana kommune Trafikk og Parkeringstasjonen www.rana.kommune.no</p>	<p>Kristiansund kommune www.kristiansund.kommune.no</p>		<p>KRISTIANSDAL KOMMUNE www.kristiansdal.kommune.no</p>	<p>Sola kommune www.sola.kommune.no</p>	
<p>Nore og Uvdal kommune sentraladministrasjonen www.nore-og-uvdal.kommune.no</p>	<p>Kvinnherad kommune www.kvinnherad.kommune.no</p>				

Citroën Norge støtter Solberg

Citroën Norge har inngått en sponsoravtale med Petter Solberg og hans World Rally Team for sesongen 2010.

Petter fikk en imponerende femteplass i rally-VM med sitt private team i fjor. Det skjedde med en Citroën. Nå sikter ham mot videre fremgang bak rattet på Citroën-racere.

- Petter skal delta i årets VM-sesong med sine to nyinnkjøpte Citroën C4 WRC 2009, noe som vil gi verdifull eksponering av merket Citroën. I tillegg er vi overbevist om at han vil være med å kjempe i toppen i VM-rundene, sier Vigdis Dahlseide, informasjonssjef i Citroën Norge.

VM starter i Sverige midt i februar og omfatter 13 løp verden rundt.



 DJUPVIK GUNDLURHEIEN TEL 70 06 80 86	 Willys Trafikkskole Andebu 74, 2178 SIEM TEL 88 21 14 67	Blomberg Bedriftsreising AS 31 Fillev 888 2066 ROKOSTADENVA. TEL 928 27 440	Fosse Trafikkskole AS Moen Tjalsnes, 810 4800 AFENDAL TE 87 02 24 44	Jahr Eilerveien Juv, 8840 AMOT TE 22 78 83 08	Juel Johansen Bilrubler AS Fiskeleie 18 1668 ROLVINGY TEL 80 88 64 28		
Mitt Kraft Bunkarud AS 3020 HIKERBLIND TEL 32 78 82 78	Løft Gromsbak Auto AS Vektor 68 4800 AFENDAL TEL 87 06 88 00	Statthavn 8102 STØTT TEL 76 76 88 16	Fiskebeck Håndverk AS Haug Vaggeveien 18 6900 RINDENES TE 76 88 26 60	 SEIERSLØYD BLÅ KORS FREDRISTAD Tlf 60 30 15 40 www.blakors.no	Autonig AS Birkedal 68 6228 BERGEN TEL 55 88 10 08		
 VIKørsta 4800 VIK I 800M TEL 67 88 88 68 Sikkerhet løpse-veiled	Drabæk Trafikkskole Lindeuppløkken 10 1440 FØRDE TEL 84 85 26 12	 Høneapparat Blussgårdveien Ringr 7, 5830 TRØFORS TEL 76 16 12 46	Smedstuen Kran & Transport 2800 MØJLY TE 82 28 44 94	 055000 www.kingredning.no			
 8800 HEMEFORS TEL 32 18 11 24	Tad Magne Bjerkedal 4800 BERGEM TEL 61 46 81 68	Norsk Kjøretøykontroll AS 2004 SØREN TEL 96 62 28 80	 7054 MELHUS TEL 72 87 05 68			AUST-AGDER Arendal.....TE 37 00 60 00 Rysstad.....TE 37 03 61 11	
Norsk Motorcyklklub Union Drammensg. 68 1320 ØRSTED TE 888 87 274	Førde Eilerveien AS Fløy 6, 8800 FØRDE TEL 67 85 87 00	Bertil O. Steen Hedmark og Oppland All. avd. Hæren Kisthov, 2300 HÅMMAR TEL 62 50 28 80				BUSKERUD Krederen.....TE 32 14 75 40	
 Regional utredning 0186 ØSLO TEL 22 05 60 08	ReviljøesComponent Friid Risseng 8 1101 MØRSTED TEL 66 20 84 60	forebygging.no Forebygging og tekniske saker for bedrifter og offentlig sektor. Bedriftene tilbyr tjenester til offentlig sektor. Mange foretak har behov for nye IT-løsninger som vil sikre på sikkerhet og effektivitet.				FINNMARK Skaidi.....TE 78 41 81 45	
 ELOPAK www.elopak.com	 Elveg 6 1724 SARFØRDE TEL 89 16 61 88	Hedmark Transportbedriftsforretning Follata Hov, 2328 HÅMMAR TE 62 54 08 78		HEDMARK Koppang.....TE 62 48 28 00			
Bjørndal Taxi AS Grønsand, 88 0 7808 ST. KJØRDA TEL 74 88 76 00	AVIS BILUTLEIE Storehagen 4, 8801 FØRDE TE 57 72 50 80 - Fax 57 72 50 71				NORDLAND Brønnøysund.....TE 911 08 000		
 055000 www.kingredning.no "Viking gir deg rask og effektiv veihjelp når du får trøbbel med bilen. Med 150 servicepunkter over hele landet er du sikret raskest mulig utrykning, uansett hvor du befinner deg" 800 30 008		 Fylkestrafikktrykingsutvalget (FTU) Møre og Romsdal Fylkeshuset, 6404 MOLDE Tlf. 71 27 41 18		OPPLAND Dombås.....TE 932 42 009 Lunner.....TE 61 32 13 03			
 055000 www.kingredning.no "Viking gir deg rask og effektiv veihjelp når du får trøbbel med bilen. Med 150 servicepunkter over hele landet er du sikret raskest mulig utrykning, uansett hvor du befinner deg" 800 30 008		 Fylkestrafikktrykingsutvalget (FTU) Møre og Romsdal Fylkeshuset, 6404 MOLDE Tlf. 71 27 41 18		ROGALAND Haugesund.....Tlf. 52 83 10 00 Skjold.....TE 52 76 21 00 Stavanger.....Tlf. 51 53 88 88			
 055000 www.kingredning.no "Viking gir deg rask og effektiv veihjelp når du får trøbbel med bilen. Med 150 servicepunkter over hele landet er du sikret raskest mulig utrykning, uansett hvor du befinner deg" 800 30 008		 Fylkestrafikktrykingsutvalget (FTU) Møre og Romsdal Fylkeshuset, 6404 MOLDE Tlf. 71 27 41 18		SOGN og FJORDANE Byrkjelo.....TE 957 08 000 Eikefjord.....TE 905 78 788 Førde.....TE 950 40 800			
 055000 www.kingredning.no "Viking gir deg rask og effektiv veihjelp når du får trøbbel med bilen. Med 150 servicepunkter over hele landet er du sikret raskest mulig utrykning, uansett hvor du befinner deg" 800 30 008		 Fylkestrafikktrykingsutvalget (FTU) Møre og Romsdal Fylkeshuset, 6404 MOLDE Tlf. 71 27 41 18		TELEMARK Grenland.....TE 35 90 00 50			
 055000 www.kingredning.no "Viking gir deg rask og effektiv veihjelp når du får trøbbel med bilen. Med 150 servicepunkter over hele landet er du sikret raskest mulig utrykning, uansett hvor du befinner deg" 800 30 008		 Fylkestrafikktrykingsutvalget (FTU) Møre og Romsdal Fylkeshuset, 6404 MOLDE Tlf. 71 27 41 18		VEST-AGDER Sirdal.....TE 38 37 18 21			



Sagatur på

Hvis du vil legge planer for en spennende ferie utenom den vanlige turistløypa, så vend utforskerblikket mot vest ut i havet! Her ligger faktisk det som på mange måter er vårt nærmeste ferieland. Hvis du vil søke tilbake til nordmenns opprinnelse, finner du det her på Island.

Ofte lurer et folk på hvor det kommer fra. Nordmenn kan snu på dette og spørre om hvor vi ble av. Svaret er Island. Det er en fantastisk blanding av et moderne samfunn og historie. For like under en overflate av et fremtidsrettet

folk, som ikke var snauere enn at det var i fremste linje når det gjaldt tidens mest avanserte finansakrobatikk rett inn i dyp finanskrise, ligger 1000 års historie fra de første "landnåmsmennene" fra Norge kom hit.

Tradisjoner

Det er ikke bare med språket at islendingene har holdt på det norrøne. De er fortsatt nærmere sin opprinnelse, enn det som har vært mulig i den norske historiske utviklin-

ICELAND SAGA TRAIL
ASSOCIATION

i sagaøy

Del 1



Av H-E Hansen

gen. Den er å finne i Islands unike historie og fortellertradisjon.

- Nordmennene kan gjerne få ha vikingene, sier våre guider.

- Men sagaene; de er våre!

Så legger vi av gårde på en sagatur. Den er lagt opp til en rekke av severdighetene i Iceland Saga Trail. Det blir en reise i både tid og sted langs "sagaløypa".

Island er et stort land som har mye å

by på. Men det er ikke som å ta en storbyferie, der museene og reiselivsbedriftene ligger i overflod og et broket mangfold. Her er det fordypning omkring et tema det gjelder. Og her spiller landskapet en stor rolle. Sletter, daler, fjord, fjell og breer. Lava og røyk. Og alltid – alltid – er det knyttet en sagahendelse til





Viking World er et vikingskipmuseum som gir innblikk i sjøfarenes eventyr.



Ernst Backman (i midten) er vanskelig å skille fra de livaktige figurene han har skapt i Sagamuseet.



stedet. Uansett hvor du er. Derfor gir en sagatur denne unike opplevelsen av en reise tilbake i tiden. Og det gir en ekstra uvurderlig opplevelse å reise sammen med en sagakyndig guide, som ikke bare kan fortelle på hovedstoppene på sagaløypa, men knytte dem sammen med beretninger underveis.

Stort tilbud

Organisasjonen for Saga Turisme er en sammenslutning som hittil består av 28 grupper og initiativtakere som har viet sitt arbeid til kultur- og sagaturisme på Island: Museer, utstillinger, historiske steder, byggverk, festivaler, spesielle sagasteder og så videre.

- De fleste er private initiativtakere som har som mål å presentere islandsk middelalderlitteratur for sine gjester på en interessant måte, forteller Rögnvaldur Guðmundsson, leder av Iceland Saga Trail Association. Det er han som sammen med vår sagaguide Herman Bjarnason ønsker oss velkommen med på reisen.

Men det er så mye å se her - og ikke minst kunne fordype seg i - at det vil ta flere uker å komme gjennom alt. Og det aller meste sentrerer seg om sagaene og historien. Dermed er en sagatur på Island en dannelsesreise og fordypning. Og selv om opplevelsene er mange, glir det inn i en helhet, som gir et innblikk.

Saga Trails dekker hele det eventyrlige landet. Det er så mye å ta av at vår tur denne gangen i løpet av en snau uke dessverre bare kan gå til Reykjavik-området og deler av de vestlige og sentrale delene av øylandet. Likevel er det så mye å fortelle at vi i dette nummeret konsentrerer oss om hovedstadsområdet, før turen går videre ut i sagaen i neste nummer av Motorføreren.

Vikingenes kjølvann

Etter å ha landet på Leifur Eiríksson internasjonale flyplass i Keflavik, går turen innover mot Reykjavik. Og allerede 5 km inn på den 4 mil lange veien mot byen kommer vi til vår første post på sagaturen. I havkanten finner vi her Viking World Museum i Keflavik. Her møter vi en nøyaktig rekonstruksjon av det berømte Gokstadskipet, Islandingur.

Etter 15 år til havs, blant annet med en seilas over Nordatlanteren, ligger nå langskipet Islandingur inne i museumshallen. Det imponerende skipet er basis for utstillinger som viser vikingenes havreiser. En utstilling fra Smithsonian Institution er blant annet med på å gi innblikk i de norrøne sjøfarenes ferd vest til Vinland og Nord-Amerika rundt år 1000, slik

Saga Trail inneholder mange severdigheter rundt i landet. Tallene på kartet viser til de forskjellige attraksjonene i Reykjavik-området er det tett mellom høydepunktene. Tallene refererer seg til en nærmere presentasjon som er å finne på Saga Trails nettsider.



våre egne Anne Stine og Helge Ingstad beviste på 1960-tallet. Andre av vikingenes seilingsruter vises også og livet ombord på et langskip anskueliggjøres på en spennende og informativ måte. En god opplevelse av å følge i vikingenes kjølvann. Mer informasjon finnes på nettsidene www.vikingaheimar.com

Ansikt til ansikt

På en liten åsrygg i Reykjavik sentrum ligger det spesielle landermerket Perlan. Med basis i fire vanntanker er det her bygd et kompleks av spisesteder og et utsiktspunkt over byen. Den ene av de store vanntankene er tømt og gir rom for Saga Museet; et opplevelsessenter med voksfigurer som lar deg møte sagatidens personer og historie på livaktig nært hold. På en relativt begrenset plass har det latt seg gjøre å skape 17 scener av viktige hendelser i sagatiden: Vi møter personer fra de første islendingene som dro fra Norge og slo seg ned her, til Egill Skallagrímsson, kristningen i år 1000, ofre for svartedauden og reformasjonen. For å nevne noe. Dette er en kronologisk gjennomgang, godt hjulpet av en audioguide som leder oss gjennom tablåene. Lærerikt og morsomt.

Voksdukkene i naturtro størrelse er så livaktige at man blir fjetret. Når vi står i halvmørket og lar oss for eksempel henfalle i scenen med Snorre, tror vi i et øyeblikk ikke våre egne øyne: Pustet han ikke? Er det en person eller en dukke? Jo da, en dukke, men var det ikke en bevegelse? Vi venter... Jo! Nesten umerkelig trekker Snorre pusten igjen etter en stund. Det er gjort med en slik diskret finesse, at dette – som hele museet – er imponerende.

I en egen del av utstillingen vises den interessante prosessen med å skape voksdukkene. Metoden med å lage figurene i silikon er utviklet av Ernst Backman, som eier museet. Mens vi står og snakker med ham ved et tablå, snur vi oss og ser ham plutselig her i vikinghabitt. Dobbeltgjengeren fra fortiden er riktig nok en figur han selv har latt ansiktet sitt avstøpe for. Og rundt figurene er det klær, våpen og utstyr som er lagd på tradisjonelt vis.

En del av varene som er til salgs i den lille museumsbutikken skal også være lagd på samme måte som forfedrene gjorde det.

Når du har vært på Saga Museum får sagaenes persongalleri virkelig et ansikt. Uansett om du reiser hit før eller etter at du reiser på en tur rundt i landet, vil undertegnede mene at en tur hit ikke er til å komme utenom. Hjemmesiden finnes på www.sagamuseum.is.



ICELAND SAGA TRAIL ASSOCIATION



Sagamuseet ligger i det i øynefallende bygget Perlan i Reykjavik. Et landemerke og utsiktspunkt som også inneholder spisesteder.



SAGA MUSEUM





Under gateplan i sentrum finnes Reykjavik 871 +/-2 med sin fascinerende, moderne utstilling om landets tidligste bosetting.



Første tufter

Ifølge sagaen Landnámabok, der utviklingen av den først innvandringen blir nøye beskrevet, fant den sted i 874. Da ankom Ingólfur Arnarson fra Norge. Han kastet en høysetestolpe i havet og lot gudene bestemme hvor den drev i land. Der skulle han slå seg ned. Og det ble Reykjavík.

I 2001- 2003 ble det gjort arkeologiske utgravninger i Aðalstræti midt i sentrum. Her ble deler av et langhus fra vikingtiden funnet. Det er de eldste levningene fra mennesker på Island. Takket være lag av nedfall fra et vulkanutbrudd av Torfajökull, har vitenskapelige dateringer plassert dette til år 871 med en margin på pluss/minus 2 år. Derfor har det fine museet fått navnet Reykjavik 871 +/-2. Det kan riktignok være at det fantes bosetning allerede i 850. Når det gjelder å fastslå nøyaktig når Island ble omfattende bosatt, blir 930 antydnet.

Langhuset og resten av dette arkeologiske funnet er bevart. Det danner kjelleretasjen i et nybygg i Aðalstræti 16. Hustuftene og andre gjenstander viser forskjellige aspekter og teorier knyttet til bosettingen. Avansert, interaktiv multimediateknologi bidrar til at du får et fascinerende dypdykk med levendegjort historie. Rundt veggene i utstillingen kan du aktivisere filmskjermer som viser hvordan landskapet og livet artet seg her på stedet i 871. Mer informasjon finnes på hjemmesiden www.reykjavik871.is.

Litterære skatter

Sagaer og litteratur som omtaler vikingene og norrøn mytologi, finnes bare i middelalderens islandske manuskripter. Disse har spilt en avgjørende rolle i islandsk kultur og politikk. De danner basis for identiteten til isleendingene.

Da kristendommen ble innført, fikk landet et eget skriftspråk. Nå ble etter hvert de muntlig overleverte fortellingene skrevet ned. De ble litterære verker nesten uten sidestykke i verden. Og en del av de eldste bøkene ble bevart gjennom århundrene, men havnet i utlandet. Da bevisstheten om et uavhengig Island, fritt fra Danmark, vokste frem i 19. århundre, ble sagaene og manuskriptene et viktig element. Da de første manuskriptene ble returnert så sent som i 1971, var det en stor nasjonal begivenhet. De fleste manuskriptene er bevart på universitet. I Reykjavik kulturhus finner vi imidlertid også en avdeling viet manuskripter. Den informative utstillingen omfatter både Edda-dikt, Snorre, andre sagaer og lovbøker. Her får du også vite hvordan bøkene ble lagd.

Og nedskrivningen av sagaene ble ikke bare gjort for å bevare de



Avstandene er korte i Islands hovedstad. Alltinget har en sentral plass.

MANUSKRIPTER FRA ISLAND



VIKING VILLAGE



muntlig overleverte historiene. Sagaens dramatiske fortellinger var middelalderens underholdningslitteratur. De ble skrevet ned for hånd på dyrebar pergament og eksportert i en rekke kopier til Europas hoff og rikfolk.

Island var på en måte sin tids Hollywood for produksjon av populær spenning det var stor etterspørsel etter. Det ga gode inntekter. For de var selvsagt dyre. I dag er de gjenværende første tidlige bøkene uvurderlige klenodier.

Vår guide Herman er virkelig på hjemmebane når han tar oss rundt i manuskriptmuseet. Hans far er et av de store navnene innenfor forskning på dette feltet. Og som gutt fikk Herman være med på å sette opp utstillinger her.

- Da var det lite populært om nervøse guttehender skulle miste en nasjonalskatt i gulvet...

Hjemmesiden er å finne på www.thjodmenning.is

På vikingvis

Om du skal overnatte og spise i Reykjavik mangler det ikke på tilbud. Vi tar imidlertid turen 12 km ut fra sentrum til nabobyen Hafnarfjörður. På Strandveien ut mot fiskehavnen finner vi her en post på Sagaløypa; Viking Village.

I 1990 ble restauranten Fjörukráin åpnet i et hus fra 1841. Her står vikingatmosfære i høysetet. Utvendig er stedet delvis gitt en slags stavkirkestil. Bygningen har en innredning i vikingstil – eller i alle fall slik vi moderne mennesker ønsker at vikingstilen skal være i vår romantiske nostalgi. Betjeningen har vikingbekledning og under måltidet kan det bli både tidsriktig musikk og historier. Og du kan få tradisjonell, god, islandsk mat. Blant annet tilbys den berømmelige, råtnete haien, med sin nærmest osteaktige konsistens og stramme smak. Nei, den har ikke ligget under en stein siden Snorres tid. Den bare lukter slik! En delikatesse man virkelig bør ta sjansen på... Og drikkehornene kan man få fylt med alkoholfritt.

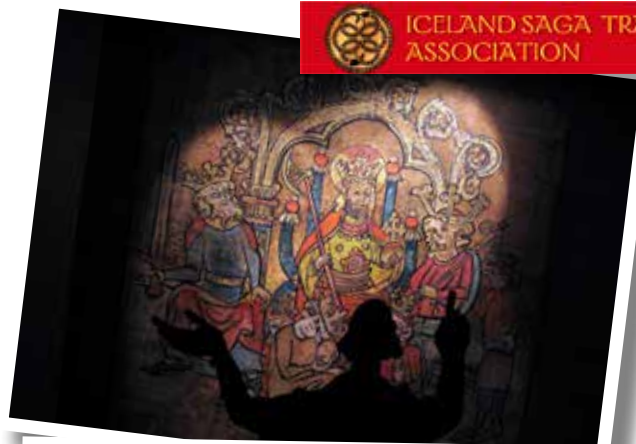
Vegg i vegg med restauranten omfatter Viking Village også et moderne 42 roms hotell. Mer informasjon kan du finne på www.vikingvillage.is Flybussen til Keflavik går forbi resepsjonen på sin vei inn eller ut av det islandske eventyret.

Vi er bare i begynnelsen av vår tur. I neste nummer tar Saga Trail oss ut i storslåtte landskaper i vestlige og sentrale deler av landet.

Mer omfattende informasjon om Iceland Saga Trail finnes på www.sagatrail.is



ICELAND SAGA TRAIL
ASSOCIATION



De litterære skattene og middelalderkunst har vært avgjørende for den islandske identiteten. Sagaskattene kan blant annet oppleves i manuskriptmuseet i Reykjavik kulturhus midt i byen.



REYKJAVIK 871+/-2



I Viking Village kan du selv oppleve vikinglivet i moderne innpakning.



Bruk medlemsfordelene!

Som medlem av MA har du tilgang til en rekke fordeler, rabatter, hjelp og tilbud. Bruk dem! Selv om MA-medlemmene hvert eneste år får den nyttige håndboken som inneholder det man kan ønske seg av nyttig informasjon om medlemskapet, vil vi minne om mulighetene som finnes for å redusere kostnader og å få hjelp når du måtte trenge det.

Vi vil også gi en kortfattet sammenfatning av hva MA arbeider for og prosjektene som gjennomføres.

Bredt tilbud

MAs medlemsfordeler omfatter blant annet gode forsikringsordninger og rabatter fra SpareBank 1 Forsikring, samt MAs Autohjelp i samarbeid med Viking Redningstjeneste som fullt betalende medlemmer er dekket

av. Videre kan du få teknisk veiledning og juridisk hjelp om det trengs.

Gjennom nylig inngåtte avtaler med AutoMester kan du få gode verkstedstjenester, og Brilleland gir rabatt både på kjørebriller og andre briller. Det kan oppnås rabatt på hoteller og campingplasser, og du får gode tilbud på bilrekvisita, utstyr, og leiebil. For å nevne noe!



Fullstendig informasjon

Fullstendig informasjon om medlemsfordelene finnes i MAs håndbok for 2010. Ha boken tilgjengelig i bilen når du er ute og kjører. Ta også med medlemskortet for å dokumentere medlemskapet ditt.

Informasjon finnes også på MAs nettsider www.ma-norge.no.

FORDELENE SOM TILBYS

Vi har flere medlemsfordeler, og vi vil spesielt peke på avtalene vi har med:

SpareBank 1 Forsikring

- Flere gunstige fordeler ved å samle alle Skadeforsikringene i SpareBank 1 Forsikring.
- En av forsikringene må være bil, - hjem- eller husforsikring.
- Som MA-medlem får du i tillegg 10 prosent rabatt på alle skadeforsikringer.

MAs Autohjelp i samarbeid med Viking Redningstjeneste

- Vil ikke bilen starte? Stans midt på landeveien?
- Havnet i grøften? Brukket bilnøkkelen? osv. osv.
- MAs Autohjelp hjelper deg!
- Fullt betalende medlemmer er dekket av ordningen.

Andre medlemsfordeler er:

- Testestasjoner, teknisk veiledning og juridisk hjelp.
- Rabatt på hoteller og campingplasser.
- Reisetjeneste, ferieplanlegging og turinformasjon.
- Tilbud på verkstedstjenester.
- Rabatt på dekk.
- Rabatt på leiebil.
- Tilbud på billån.
- Tilbud på briller, synstest etc.
- Dekning av startlisens for MA-Ungdomskjøriere.
- Medlemsbladet Motorføreren.

HVEM ER VI?

MA

- har i over 80 år arbeidet for sikkerhet i trafikken med spesielt fokus på alkoholfri og rusfri trafikk.
- har oppnådd anerkjennelse for engasjement og viktige resultater ved blant annet å være en pådriver for lavere promillegrenser.
- er også med i den viktige kampen mot narkotika og farlige medikamenter i trafikken.
- har et godt utbygd organisasjonsapparat med lokalavdelinger spredd over hele landet.

MA har til formål:

- å arbeide for fremme av trafikksikkerheten.
- å informere spesielt om den fare bruk av alkohol og andre rusgifter har for trafikken.
- å arbeide for medlemmenes interesser som bileiere og trafikanter.
- å utvikle og tilby medlemmene økonomiske og praktiske fordeler.

MA er en samfunnsengasjert organisasjon med fokus på:

- klima og miljø.
- en fornuftig bilbruk.
- styrking av kollektivtilbudet i byer og tettsteder.

Hva er vi opptatt av?

- MA har fokus på "Mennesket i trafikken" med sine kampanjer, prosjekter, aksjoner og informasjonsarbeid, blant annet:
 - MA deler nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken, og vil sikre alle mennesker i trafikken frihet fra risikoen for å møte medtrafikanter påvirket av alkohol, rusgifter og medikamenter.
 - MA skal være bilorganisasjonen for den miljøbevisste.
 - MA er en pådriver for å få innført alkohol i alle nye biler.
 - MA er opptatt av barna i trafikken.

AKTUELLE PROSJEKTER

Death Trip

- et prosjekt som har som formål å påvirke ungdommers holdninger til alkohol og bilkjøring ved at ungdom selv engasjerer seg og lager egne holdningskampanjer. Nettsider: www.deathtrip.no

Alkolås

- MA har startet et prosjektarbeid som skal føre fram til stortingsvedtak om innføring av alkohol i alle nye biler innen få år. Nettsider: www.ma-norge.no

KastMasken

- et landsomfattende teater- og undervisningsopplegg som har ungdom i ungdomsskolen og deres foreldre som hovedmålgruppe. Nettsider: www.kastmasken.no

Mennesket i trafikken

- Kurs om trafikksikkerhet. Eldre i trafikken. Atferd i trafikken. Miljøbevisst og økonomisk kjøring. Nettsider: www.ma-norge.no

Refleks for alle

- vi har refleksartikler for salg. Nettsider: www.refleksforalle.no

Trafikklop

- Trafikklop er MAs bidrag til norsk bilsport med lange tradisjoner. Det første billøpet i MA-regi ble kjørt i 1936. Fra 1984 har Trafikklopene vært arrangert i samarbeid med Norges Bilsportsforbund, og løpsserien har derved fått offisiell NM-status. Nettsider: www.trafikklop.net

Rusfri trafikk og livsstil



Bli med! Gjør MA sterkere og mer slagkraftig:



Rusfri trafikk og livsstil

Hjelp oss å verve NÅ!



Kontingent for 2010

Medlemskap med autohjelp kr 690,- Honnørmedlemskap med autohjelp kr 515,-
Medlemskap uten autohjelp kr 525,- Honnørmedlemskap uten autohjelp kr 350,-
MA-Ungdom med autohjelp kr 400,- Se for øvrig Håndboken for 2009

Jeg ønsker å bli medlem i MA.

Kryss av: Medlemskap med Autohjelp Medlemskap uten Autohjelp

Navn:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Fødselsdato: Telefon:

E-post:

For verver

Jeg har vervet ovennevnte som medlem til MA.

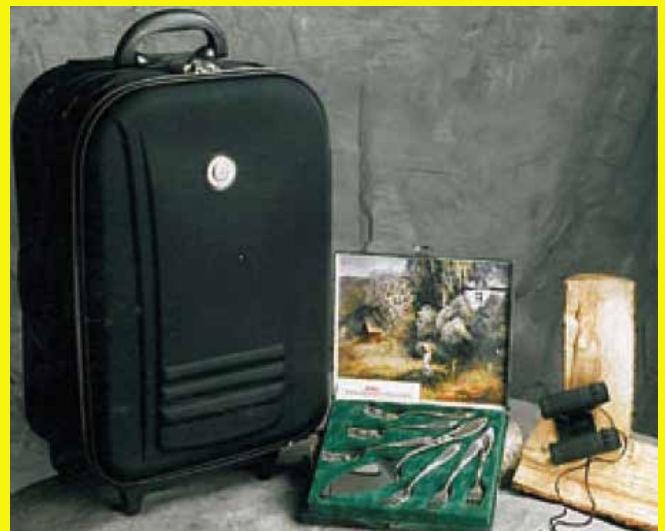
Navn og medlemsnummer:

.....

Jeg ønsker følgende vervepremie: Trillebag Kikkert Kakesett

Fyll ut kupongen og send den til:

MA, Postboks 80, Alnabru, 0614 Oslo, eller pr. Faks: 22 95 69 68. www.ma-norge.no



Rhindalen møts

– historie

Av Bjarne Eikefjord

En reise gjennom Rhindalen er en reise i historie og kultur. Føydalsamfunnets lagdeling og sporene etter forrige århundres kriger er fortsatt synlige. Rhindalen er ikke bare en reise, den er like mange som opplevelsøsønskene tilsier, sier våre erfaringer etter turen oppstrøms.

På begge sider av Rhinen går det gode veier gjennom pittoreske landsbyer med mange severdigheter. Det kan være langt mellom broene, men lenger sør er det mange fergekryssinger. Men det er ikke langt mellom gode hoteller med lave priser og vidunderlig utsikt. Rhinen er en historisk transportvei som fortsatt knytter det sentrale av Tyskland til storhavet.

Eldste storby

Vår reise begynner i Köln. I dag er byen av de viktigste tyske innlandshavner, og ansees som den økonomiske, kulturelle og historiske hovedstad i Rhinlandet. Köln er den eldste av de tyske storbyene; den ble en by i år 50 e. Kr.

En av de gamle byportene i Bonn.



I romersk tid ble den kalt Colonia Claudia. Beliggenheten der Rhinen krysser en av de store handelsrutene mellom det østlige og vestlige Europa, var grunnleggende for Kölns kommersielle betydning. I middelalderen ble den et viktig kirkelig senter og også et senter for kunst og vitenskap. Kölnerdomen ble påbegynt i 1248 og dobbelttårn kneiser fortsatt over byen. Kirken har plass til 20.000 mennesker og var lenge verdens største bygning.

Domkirken har trosset tidens tann. Selv 15 fulltreffere med bomber og kanongranater maket ikke å legge de 150 meter høye tårnene fra 1880 i grus. Sår og skader fra 65 år tilbake er fortsatt under reparasjon. Under restaurasjon-

I Koblenz skuer keiser Wilhelm ut over Rhindalen.



sarbeidene avdekkes stadig nye historiske hemmeligheter, for eksempel om et meget gammelt kloster som delvis utgjør selve fundamentene for kirken.

Like ved krysser den mektige Hohenzollereren jernbanebrua Rhinen med til sammen 6 jernbanespor, hvorav det siste først i 1989 ble lagt på plass igjen etter krigens ødeleggelser.

Fordums hovedstad

Litt sør for Köln ligger Bonn, frem til for et drøyt tiår siden Tysklands hovedstad. I dag er den en søvlig by under omstilling fra å være det politiske og administrative midtpunkt til å bli en universitetsby for kunnskapsutvikling.

Borgen Pfalzgrafenstein midt i Rhinen.



Erøms e og kultur



Köln domens to tårn trosset bomber og granater i siste verdenskrig og var med sine 150 meter i mange år verdens største byggverk.

Tusenvis av byråkrater og deres familier flyttet med regjeringen til Berlin og etterlot tomme boliger og kraftig reduserte inntekter for Bonns bykasse. Storparten av de historiske bygningene er blitt turistattraksjoner som er vel verdt et besøk.

Remagen er et annet kjent historisk navn. 7. mars 1945 oppdaget amerikanske panserstyrker at den mektige Ludendorff brua fortsatt sto. I en lynoperasjon kapret de brua og fikk store styrker over før den kollapset av overbelastning ti dager senere. Da hadde amerikanerne fått fotfeste på østsiden av Rhinen, og veien til Berlin lå åpen for dem. I dag er brutårnene på begge sider museum som viser

den dramatiske historien. Like ved brutårnene på vestsiden ligger for øvrig en stor campingplass. Det er ikke sikkert alle campende der vet at før 1945 var plassen en enorm fangeleir for krigsfanger akkurat der hvor de nå nyter campinglivets gleder...

Det tyske hjørnet

Litt lenger sør kommer vi til Koblenz hvor elvene Mosel og Rhinen møtes. I elvekrysset ligger det berømte "Deutsches Eck", det tyske hjørne hvor keiser Wilhelm 1. fra sin høye hest skuer nedover Rhindalen. På vestsiden ligger festningen og slottet Ehrensteinberg, som gradvis ble bygget ut over flere århundre, og

som med sine våpen behersket hele elvekrysset i mange generasjoner. I dag er palasset et enormt museum, som alene krever nesten en dags besøk.

Slott, festninger og palasser er det for øvrig ikke langt mellom i denne delen av Tyskland. Det kan nesten virke som om hver føydalherre fant seg en fjelltopp der han bygde seg en borg for seg og sitt hoff. Plebeierne fikk aller nådigst bygge sine ringe boliger utenfor murene, men innen rekkevidde av kanonene, slik at føydalherren hadde kontroll over dem. Selvsagt kunne han også forsvare dem mot konkurrerende føydalherrer. Som for eksempel Marksburg borg over byen Braubach, som åpen



Rhinen er en travel ferdselsåre i hele sin lengde.



Maginot-linjen rommer mye krigshistorie.



Marksburg er en av de mange borger og slott som er minnesmerker etter føydalherrene fra en for lengst forgangen tid.



bart var bygget for å forsvare seg mot enhver angriper.

Camping og jomfru

Rett sør for byen Boppard gjør Rhinen en stor bue før den fortsetter vider til Lorelei. Den 125 meter høye, sagnomsuste klippen reiser seg bratt opp over elvebredden. Her bodde ifølge historien en lyshåret jomfru som med sin klagende sang fikk båtskipperne til å kjøre sine båter på grunn og havarere på skjærene, som i dag bærer navnet "De syv jomfruer". En enorm bronsestatue av jomfruen er en turistmagnet på linje med selve fjellet som besøkes av titusener av besøkende hvert år. På vestsiden av Rhinen ligger for øvrig en enorm campingplass.

Litt sør for Lorelei, på en holme midt i elven, ligger borgen Pfalzgrafenstein, eller "steindamperen", som den også kalles ut fra hvordan den er bygget. Flom i Rhinen kommer med jevne mellomrom, og da er det greit med

høye murer også til forsvar mot vannet som ellers truer med å feie med seg alt som står i dens vei når vårflommene bølger gjennom dalen.

Ved Karlsruhe blir Rhinen videre sydover grenselinje mellom Tyskland og Frankrike. På vestsiden ligger landsdelen Alsace Lorraine, eller Elsass Lothringen, som har vært navnet når Tyskland har kontrollert det. Siden 1945 har det vært fransk. Mellom verdenskrigene brukte Frankrike en stor del av sin nasjonalformue til å bygge noe de trodde skulle være et ugjennomtrengelig forsvarssystem; Maginot-linjen. Her, på vestbredden av Rhinen finner vi fortsatt en rekke bunkers, kanonstillinger og annet forsvarsmateriell fra den tiden som viser at de idylliske markene har vært åsted for mange og harde slag også i nyere tid.

Amerikansk etterlatenskap

Rhinen krysses her ved Karlsruhe av en Bailey

pontongbru, som amerikanerne la i 1945. Men midtspennet er erstattet av en ferge, så kanskje franskmennene fortsatt tar sine forholdsregler selv om landsbyene i Alsace Lorraine i dag ånder av fred, ro og så godt naboskap at ikke en gang en gendarm forstyrrer grensepasseringen?

En reise gjennom Rhindalen kan trolig fylle flere tykke bøker både i tekst og bilder. Turen vår fortalte oss at reisen måtte gjentas med andre mål og opplevelser for øyet. Vi forlot Rhinen ved Karlsruhe, men den fortsetter videre sørover mot sine kilder gjennom et landskap som siden 2002 har stått på UNESCOs World Heritage liste.

Og vil du bytte ut hjulene med kjøll, skal du vite at det for ikke mange årene siden ble laget et slusesystem som kobler Rhinen sammen med Donau. Så det er faktisk mulig å seile gjennom kontinentet fra Nordsjøen til Svartehavet.

Man møter severdigheter rundt hver sving.



På vestsiden av Rhinen ved Lorelei ligger en enorm campingplass.



Ny sesong for døren

Når vinteren er på sitt kaldeste er det ofte at tankene flyr som mest mot sommerlig ferd. Men tiden går fort mot at sesongen er i full sving. Fra høstens caravanmesser har vi allerede bragt noen nyheter. Det er neppe for tidlig å titte videre i hva som er av nyheter for 2010-sesongen.



Vannbåren varme i både campingvogner og bobiler er godt egnet for nordiske forhold.

Fra Slovenia kommer Adria med flere ny-skapninger. Adria Caravan AB markedsfører sine vogner og campingbiler til både Norge, Sverige og Finland fra sitt hovedkontor utenfor Jönköping i Sverige. Totalt er det snakk om 30 forskjellige campingvognmodeller og 25 forskjellige bobilmodeller i det nordiske markedet.

Historie og vekst

Vognene kommer fra produsenten Adria Mobil i den slovenske byen Novo Mesto. Det hele ble startet helt tilbake i 1965. Allerede under tiden da landet var del av Jugoslavia, klarte merket å gjøre seg bemerket. Akkurat som landet Slovenia har produksjonen hos Adria gjennomgått en utvikling. I de siste årene har omfanget økt og trender blitt fulgt frem mot en posisjon blant de ledende merkene.

Adria har hatt en markant fremgang i Norge det siste året. I et totalmarked som oppgis å ha gått ned med 28 % har Adria

økt salget med 3 %! Når det gjelder bobiler, har merket også en fremgang og inntar en ledende plass i dette segmentet i Norden.

Bredt program

Campingvognprogrammet omfatter nå 6 ulike serier med forskjellig størrelse og for variert bruk. Innenfor disse blir det for modellåret 2010 presentert 5 nye campingvognmodeller.

I Action-serien, som er små vogner for de reiseglade, er det for eksempel et nytt tilskudd med den nye modell 361 PT. Innenfor sitt iøynefallende ytre med 5,28 meters lengde og en vekt på bare 847 kg skal det være plass til "et-par-tre" på ferden. Gjennom en ny, høyere og bredere dør kommer man lett inn i et nydesignet indre. Som tillegg kan man velge et panoramavindu.

I den større Altea-serien er det en ny planløsning å få på den 6,96 meter lange 512 PU-modellen. I en av de aller største modellseriene lanseres to nye modeller under navnet

Alpina 743 UK på 9,31 meters lengde og 563 UL på 7,60 meter. Nye innredninger finnes innenfor et ytre av glassfiber, som skal være velegnet for vårt kalde klima. Det er også den vannbårene gulvvarmen.

Bobilvarianter

Adrias bobiler finnes i syv modellserier. Her er nå årets store nyhet Polaris. Den er bygd på Mercedes Benz Sprinter med AL-KO-chassis. Her skal man få en følelse av luksus i en kvipasje med 7,5 meter lengde. Her finnes stor lasteplass, god sengeplass og vinkelkjøkken. Og denne bobilen har selvsagt også vannbåren sentralvarme og vannbåren gulvvarme.

Vannbåren varme er med å gjøre at Adria møter skandinavisk standard og skiller seg ut blant de kontinentale produsentene. Slike tilpasninger til behovene her nord kan blant annet være en forklaring på Adrias fremgang på våre kanter.



Seks campingvognserier byr på fem nyheter.



Action-serien er egnet for lettjørt ferd.

MA-avdeling Ofoten:

Stopp veisaltningen

I vinter sendte styret i Ofoten avdeling av MA et åpent brev til Statens vegvesen, Region Nord. Her vises det til mange henvendelser fra MA-medlemmer angående den økende veisaltning i distriktet.

Medlemmer har reagert på dårlig sikt og tilskitning av bilene på grunn av salting, og dessuten blir refleksmarkering av veikantene borte fordi salt binder støv og skitt som legger seg på veistikker og refleksstolper. Dette gjorde at styret ved leder Pauline Elvenes tok pennen fatt. Brevet i sin helhet følger her.

Åpent brev til Statens Vegvesen, Region Nord.

Styret i Ofoten avdeling av Motorførernes Avholdsforbund (MA) har fått mange henvendelser fra våre medlemmer angående den økende veisaltning i distriktet. De reagerer på dårlig sikt og tilskitning av bilene på grunn av salting, og dessuten blir refleksmarkering av veikantene borte fordi salt binder støv og skitt som legger seg på veistikker og refleksstolper.

Veisaltning, som tidligere var forbeholdt Oslo-området, har etter hvert bredt seg ut over landet. Tidligere var salting et "frivillig" tiltak, men nå synes hele landet å bli plaget av det.

Uenighet om veisalt redder liv

Den økende bruken av salt har ført til en omfattende motstand og diskusjon i media, og det er stor uenighet om veisalt redder liv også blant fagfolk på området.

Når det saltes, føler bilistene seg tryggere og holder høyere hastighet, men saltet har forskjelligvirkningsgradavhengigavtemperatur

og vannmengde. Derfor kan det også i saltede områder finnes glatte partier som kommer overraskende på bilførere som har høy fart.

Et annet problem er at overgangen mellom saltede og ikke saltede strekninger kan være ekstra glatte. Det påstås å ha ført til flere alvorlige ulykker. Salt kan også trenge inn og svekke bruer og andre armerte konstruksjoner. Bilens karosseri og understell får rustskader av salting.

Miljøproblemer

Det er også andre negative følger av veisaltning. En av dem er påvirkning på miljøet. Saltet skader vegetasjonen både nær veikantene og inntil 100 m fra veien. Mye av saltet ender

Pauline Elvenes og Ofoten avdeling av MA har sendt brev til Statens Vegvesen.



opp i grunnvann og ferskvann, og det kan også komme inn i drikkevannskilder.

Det er etter vår oppfatning mange argumenter mot salting av veier både ut fra trafiksikkerhet og miljøhensyn. Vi vil derfor oppfordre Statens vegvesen, Region Nord, om å stoppe veisaltninga. Ressursene bør brukes på tradisjonell sikring av vinterveiene, brøyting og skraping, strøing med sand og merking som gjør det lett å orientere seg under vekslende værforhold.

Styret i Ofoten avdeling av MA
Pauline Elvenes
Leder

Hvor mye salt brukes?

Det er nesten utrolige mengder salt som brukes på norske veier. Statens vegvesen opplyser at det på riks- og fylkesveinettet ble brukt disse mengdene av salt og strøsand:

166 000 tonn salt og 435 000 tonn sand i 2005/06
137 000 tonn salt og 386 000 tonn sand i 2006/07
160 000 tonn salt og 484 000 tonn sand i 2007/08
200 000 tonn salt og 443 000 tonn sand i 2008/09

Gjennomsnittlig saltforbruk i 2008/09 var ca. 14 tonn/km på veier hvor strategien er at veien skal være bar og ca. 1 tonn/km på veier hvor strategien er at det skal være vintervei. Dette er derimot gjennomsnittstall, og saltmengden kan variere mye på forskjellige veistrekninger.

Trafikksikkerhetspris til Olav Solheim

Olav Solheim fra Stranda i Møre og Romsdal er en markant person i MAs historie, både lokalt og som forbundsleder. Også i andre sammenhenger har Solheim vært engasjert innen arbeid for trafikksikkerhet. Nå har hjemfylket hans hedret ham med en hederspris for den omfattende innsatsen.

Fylkestrafikkutvalg (FTU) i Møre og Romsdal ga Olav Solheim Trafikktryggingsprisen (TS-prisen 2009) i høst. Prisen ble delt ut i Geiranger under et møte i fylkestinget i Møre og Romsdal.

God begrunnelse

I sin begrunnelse for prisen skrev forslagsstillerne MA og Actis blant annet:

Olav har heilt sidan ca 1980 delteke aktivt i trafikktryggingsarbeid. Han starta som leiar i MA Stranda Avdeling i 1981, blei fylkesleiar i Møre og Romsdal i 1985, var leiar for MA sentralt frå 1990-1998 og har seinare vore kontaktperson mellom MA sentralt og lokallaga i Møre og Romsdal. Gjennom leiarvervet for MA sentralt har Olav representert organisasjonen internasjonalt, og då spesielt på Nordisk plan. MA sitt arbeid er i seg sjølv trafikktryggingsarbeid, gjennom haldningskapande arbeid i trafikk og rus. MA driv aktivt med billøp retta mot dugleik, har forska aktivt på korleis rus påverkar sjåføren, har vore delaktig i nedsetjing av promillegrensa i trafikken og driv aktivt ungdomsarbeid retta mot gode haldningar i trafikken. Alt dette har Olav Solheim vore ein viktig del av i svært mange år.

Etter å ha vore leiar for MA sentralt, har han også vore politiker på fylkesplan i 8 år, der hans engasjement for trafikktrygging har vist seg klart igjen blant anna i ein periode som

Solheim har vært sentral i MAs arbeid.



Olav Solheim har arbeidet for trafikksikkerhet og fått god støtte av sin hustru Marit.

leiar for FTU i Møre og Romsdal 2003-2007.

Her fokuserte Solheim med stort engasjement på trafikktryggingsarbeidet, særleg for barn og unge. Mellom anna ved å setje sikringa av skolebarna i skolebussane på den politiske dagsorden.

Dessutan som aktiv pådrivar for å prioritere meir midlar til trafikktryggingsarbeidet i fylket, herunder offensiv satsing på rassikring.

Velfortjent

- Olav pekte seg naturlig ut i år, sier leder for Fylket. En velfortjent pris. Begeistring i både utvalget og fylkestinget da prisen ble delt ut, sier leder i fylkestrafikkutvalget Svein Atle Roseth til Motorføreren.

Olav Solheim selv er ydmyk for hederen:

- Og det er jo ikke slikt som er motivasjonen og ligger bak når man arbeider frivillig med slikt over mange år. Men det er jo fint å bli satt pris på.

Han skuer mer fremover enn å se tilbake på en mannsalder i fremste linje i kampen for trygvere veier.

- Etter hvert som årene går, har jeg også blitt opptatt av at

ulykker og trafikksikkerhet er komplisert. Jeg har etter hvert blitt mer opptatt av å se alt i en sammenheng. Og vi må ikke minst klare å fokusere på menneskeverdet og den tragedien en trafikkulykke er for dem som blir berørt. Når noen dør eller blir skadet i trafikken er det en forferdelig tragedie uansett hva som er bakgrunnen.

Av de konkrete sakene som opptar ham er blant annet skoleskyssen.

- Dette satte jeg fokus på da jeg mottok prisen. Det er en nærmest uforutsigelig transport når ikke alle barn engang får sitteplass, sier prisvinneren.



Statoil med nytt biodrivstoff

Foto: Harald Pettersen /Statoil

Som det første selskapet i Norge har Statoil lansert bensin med 5 % bioetanol til vanlige forbrukere. Fra og med januar 2010 forsynes 40 % av Statoils stasjoner med det nye biodrivstoffet Bensin 95 der det er blandet inn 5 % bioetanol. Dette skal ifølge Statoil gi et utslippskutt på totalt i størrelsesorden 11 000 tonn CO₂ i året.

Alle bensinbiler kan bruke Bensin 95 med 5 % bioetanol uten å gjøre tilpasninger i motor eller drivstoffsystem. Bioetanol E85 (85 % bioetanol og 15 % bensin) ble lansert av Statoil i 2006 og tilbys fra 19 bensinstasjoner fordelt fra Tromsø i nord til Kristiansand i sør. Bruk av Bioetanol E85 og ren bioetanol (såkalt bussetanol) kan kun brukes av spesialtilpassede kjøretøy. I fjor lanserte Statoil diesel tilsatt 7 % biodiesel over hele landet.

Fakta om bioetanol

Bensin med inntil 5% bioetanol – så som den nye Bensin 95 - kan brukes av alle bensinbiler, fordi den oppfyller den europeiske kvalitetsstandard for bensin (EN228), opplyser Statoil. Det betyr at EU-standarder tilsier at opp til 5 % bioetanol kan blandes i bensin for vanlige biler uten at man behøver å gjøre tilpasninger i motoren eller drivstoffsystemet. Etanol passer utmerket som komponent i bensin, den har gode egenskaper som driv-

stoff, og gir en bortimot sotfri forbrenning. Bensin med inntil 5 % bioetanol har samme tekniske egenskaper som dagens bensin, også kuldeegenskaper. Etanol har noe lavere energiinnhold enn bensin, men man vil ikke oppleve merkbart merforbruk ved overgang til Bensin 95 med 5 % bioetanol.

Første gang

- For første gang kan alle fylle biodrivstoff på bilene sine hos Statoil, enten de har bensinmotor eller dieselmotor. Nå kan våre kunder bidra til å spare miljøet uten å endre atferd. Det er svært gledelig, sier administrerende direktør Dag Roger Rinde.

Innføringen av mer miljøriktig bensin i Norge har blitt mulig som følge av at nye forskrifter tillater import og lagring av bioetanol til bruk som drivstoff.

Innblanding av små andeler biodrivstoff gir



store volumeffekter. En gjennomsnittsfamilie vil kutte sitt CO₂-utslipp med om lag 80 kilo årlig når de går fra å fylle vanlig bensin til Bensin 95 med 5 % bioetanol. På landsbasis blir årlig kutt som følge av Statoils nye biodrivstoff 11 000 tonn. Samlede utslippskutt fra Statoils satsinger på bensin- og dieselbiodrivstoff i Norge vil med dette ligge på om lag 66 000 tonn CO₂ pr år. I Sverige har selskapet solgt bensin med 5 % bioetanol i mer enn 10 år.

Virkemiddel

- Biodrivstoff er et viktig og konkret virkemiddel for å redusere utslippene fra transportsektoren i mange tiår fremover. For å komme videre fra dagens situasjon trenger vi langsiktige rammebetingelser som åpner for nye investeringer. Det bør også skapes klare insentiver i avgiftspolitikken som belønner personer og selskaper som gjør miljøriktige valg, fremholder Rinde.

I første omgang er det Statoilstasjoner som forsynes fra tankanlegget på Sjuvøya i Oslo som vil markedsføre det nye biodrivstoffet, det vil si stasjoner på Sør- og Østlandet. Riksdekkende forsyning av bensin med 5 % bioetanol vil medføre behov for investeringer i ny infrastruktur for alle oljeselskapene i Norge. Dersom all bensin i Norge i fremtiden blir tilsatt 5 % bioetanol vil årlig CO₂-besparelse fra bensinbiler passere 90 000 tonn sammenlignet med i dag.

Bærekraft

- Statoil stiller strenge krav til bærekraft til sine leverandører av biodrivstoff og vektlegger sporbarhet for å verifisere at krav til bærekraft blir fulgt opp på våre leveranser, sies det fra Statoil.

I 2009 kom om lag 60 % av Statoils bioetanol fra Europa med korn som råvare. De resterende 40 % ble fremstilt av sukkerrør i Brasil. Bioetanol tilsettes bensin på tankanlegget før tankbilene frakter drivstoffet ut til stasjonene.

Og prisen? Den blir den samme som vanlig 95 oktan bensin. Så selv om de 5 % innblandet biodrivstoff kan få et annet prisbilde enn bensinen, holdes prisen uforandret.



Tips og råd om vinterturen

Det er midtvinters med kulde og snø. Som oftest går kjøringen bra på vinterveiene, der vi gjør våre rutinemessige hverdagsturer i nærmiljøet. Men det skal lite til før et uhell kan vende situasjonen fra hjemmekoselig kupévarme til en kamp mot elementene. Statens vegvesen kommer med gode råd og tips om adferd i vintertrafikken.

Planlegg turen godt

- Sjekk vei- og kjøreforhold på strekningen du skal kjøre.
- Sjekk værmeldingen om vær-situasjonen kommer til å endre seg i den nærmeste fremtiden.
- Undersøk om det er vinterstengte veier eller andre hindringer på strekningen du skal kjøre.
- Sørg for at bilen er riktig skodd for vinterforhold, ta gjerne med kjettinger.
- Kontroller at du har nok drivstoff og spylervæske.
- Ha lykt, slepetau og spade lett tilgjengelig i bilen.
- Varme klær og fottøy bør være lett tilgjengelig i bilen.

Når du kjører

- Hold avstand til bilen foran.
- Er det kø eller tett trafikk så hold plassen din, unngå unødvendig forbikjøring.
- Tilpass farten etter vær- og kjøreforhold, vis respekt for vinterforhold.
- Beregn god tid, ikke kjør etter klokka.
- Bruk bilbelte.
- Hvis du blir trøtt – bytt sjåfør eller stopp og sov i 15 minutter.
- Pass på at det ikke er løse gjenstander i bilen som kan skape problemer ved eventuell oppbremsing.

Kjøring på vinterføre gir noen spesielle utfordringer

- Hvis bilen skrenser eller sladder: Flytt blikket dit du vil bilen skal gå. Drei rattet til den siden bilen skrenser/sladder, trykk inn kløtsjen så trekkjulene ruller. Da vil hele veigrepet brukes til styring.
- Hvis bilen spinner: Du har nå overført for mye krefter til drivhjulene. Lett på gasspedalen til drivhjulene får veigrepet igjen.
- Nødbrems: I en kritisk situasjon vil du ofte bremse kraftig. En bil med ABS vil fortsatt kunne styres hvis ikke farten er for stor eller føret for dårlig. For å sikre maksimalt veigrep for å styre må bremsen slippes og kløtsjen holdes inne.

Statens vegvesen gir deg oppdaterte vei- og kjøreforhold.

- Internett: vegvesen.no/trafikk
- Mobil/PDA: vegvesen.no/trafikk/mobil
- NRK tekst-tv (fra side 350)
- Telefon 175.
- Radiostasjoner oppdateres hele døgnet med viktige trafikkmeldinger fra Statens vegvesen. Lytt på radio når du sitter i bilen.



Pass på strømmen!

Av H-E Hansen



Plutselig en dag vil ikke bilen starte. Det skjer gjerne midt på vinteren. Du vrir tenningsnøkkelen rundt. Ingenting skjer. Batteriet er dødt. Da får du smertelig erfare at det så visst ikke bare er elbiler som går på strøm. Sannheten er at din "vanlige" bil også er veldig avhengig av elektrisitet.

Strømmen i bilen er helt grunnleggende for å starte og å ha lys. I tillegg liker vi å høre på radio, ha behagelig temperatur i kupeen og i buksebaken, samt isfrie vinduer med varmetråder. Og i tillegg styres det hele av elektronikk som er avhengig av strøm. Batteriet får ekstra påkjenninger i kulden, samtidig med at kapasiteten generelt synker med gradestokken. Men batteriet er avgjørende året rundt: Nok strøm med riktig spenning.

Nødvendig

Et batteri kalles gjerne startbatteri. Det er aller viktigst idet du skal starte opp. Senere er det dynamoen som gir strøm til bilen via batteriet, og selvsagt lader batteriet slik at det til enhver tid skal være optimalt oppladet.

I gamle dager kunne man taue eller trille i gang hvis det ikke var nok strøm igjen til å dra startmotoren rundt. Selv med flatt batteri våknet en bensinbil gjerne til liv på "første slaget" da dynamoen ga en liten livsgnist. Kalde dieselmotorer kan man imidlertid ikke trille i gang. De behøver gløding for å komme i gang. Automatgirete biler kan man ikke trille i gang.

Og heller ikke nye bensinbiler kan du forvente å få i gang ved å trille.

- Batteriene har blitt mye bedre, men samtidig stiller bilene strengere krav. Mer strømkrevende, sier Lars Hovengen hos Hellanor.

- Biler med elektronikk vil normalt ikke reagere på noe som helst hvis det går under en viss spenning. Hvis batteriet er flatt nok, er det ikke nok strøm til at hjernen i motoren – motorstyringen – fungerer. Denelektriske bensinpumpen fungerer nok heller ikke. Når det gjelder motorstyringssystemet, skal du for øvrig være klar over at et flatt batteri kan gjøre at motorstyringen kutter slik at bilen stopper.

Utlading

Et batteri blir ikke ødelagt fra den ene dagen til den neste. Det skjer over lengre tid. Et batteri har en levetid.

Og kjøremønsteret ditt kan gjøre at du tømmer det. Hvis du kjører mange korte turer klarer ikke dynamoen å fylle det helt opp, og du forbruker mer enn du klarer å få ladet opp. Og det hjelper ikke å følge med på ladelampen. Fra gammelt av tror vi at hvis ladelampen slukker, skal det

Forutsetter fullt oppladdet batteri

Ladningsgrad	Frysepunkt
100 %	ca -70°C
40 %	ca -25°C
10 %	ca -10°C

Et batteri som er dyputladet, kan fryse ved noen få minusgrader

være tegn på at alt er i orden. Slik er det ikke. Den slutter å lyse når ladespenningen er like høy som batterispenningen. Med andre ord; når batteriet er dårlig ladet slutter varslingen tidlig, og du kan fort ende opp med flatt batteri. Et fulladet batteri varer lenger enn et batteri med lav spenning.

Kan man si noe om hvor lenge et batteri kan leve?

- På generelt grunnlag kan man antyde 5-6 år, sier Hovengen hos Hellanor.

- Men det kommer helt an på bruken. Og det varierer med biltypen. Hvis du "mishandler" batteriet, kan du redusere levetiden betraktelig. **Noen råd**

Så hva er løsningen for å unngå stopp og problemer: Ha et godt batteri som du tar vare på. Ellers råder Varta og Hellanor til:

- Pass på at batteriet sitter godt festet på plassen sin i bilen.
- Hold batteriet tørt og rent. Smuss, olje og bensin reduserer effekten og kan skade batteriet.
- Hold batteripolene og kabelskoene rene for irr og smør dem nå og da inn med syrefritt fett; det finnes spesialpasta. Dårlig kontakt forårsaker spenningsfall/dårligere starteffekt.
- Ved forstyrrelser – for eksempel generator- eller regulatorfeil - kontrollér elektrolitnivået og fyll ved behov på batterivann (destillert) til ca 15 mm over platene. NB: Lukkede batterier er mer og mer vanlig, og her er ikke påfylling mulig.
- Kontroller med jevne mellomrom batteriets ladetilstand med syremåler eller testinstrument.
- Pass på at ditt nye batteri har riktig kapasitet. Har det mindre kapasitet enn bilprodusenten anbefaler, gir det for små marginer.
- Ikke overanstreng batteriet. Det forkorter levetiden. Dersom motoren ikke starter ved første forsøk, så la batteriet hvile noen sekunder før du forsøker på nytt.
- Batterier som skal stå ubenyttet i lengre tid, skal være fulladet før det settes bort. Dersom det oppdages at det blir utladet, bør det lades ved behov.
- Langtidsoppbevaring bør skje på et varmt og tørt sted.
- Om bilen skal stå ubenyttet i mange måneder, skal kablene kobles fra batteriet. Hvis du ikke gjør dette kan batteriet gå tomt på grunn av lite forbruk som for eksempel klokken står for.
- Lading kan skje gjennom hurtiglading eller langtidslading, helst det siste hvis batteriet er

Kuldens innvirkning på batteriet

Temperatur	kapasitet
+25°C	100 %
0°C	65 %
-18°C	40 %

i dårlig forfatning eller har stått ubenyttet i lengre tid.

• Pass på at du ikke kortslutter batteriet ved f. eks å komme bort i begge polene med en skiftenøkkel. Det kan lett gi skader.

Vis forsiktighet

Det er også visse forsiktighetsregler som gjelder når du hankses med batteriet:

- Vær klar over risikoen for at det kan slå gnister når du monterer/demonterer batteriet, når du får eller gir starthjelp eller ved lading. Pass også på at el-bryterne i bilen er slått av før du monterer/demonterer batteriet. Jordkabelen bør settes på sist ved montering og tas først av ved demontering.
- Batterier inneholder svovelsyre som kan forårsake alvorlige etseskader.
- Gassen som utvikles i batteriet under lading



Det kan oppstå kostbare skader hvis start-kabelen ikke har overspenningsvern. Pass på å ha rette typen i bagasjerommet.



Hold batteriet i orden og hold det rent.

og utlading er brennbar og kan gi eksplosjoner. Det bør f. eks. være lufting der batteriet står til lading.

Kostbar hjelp

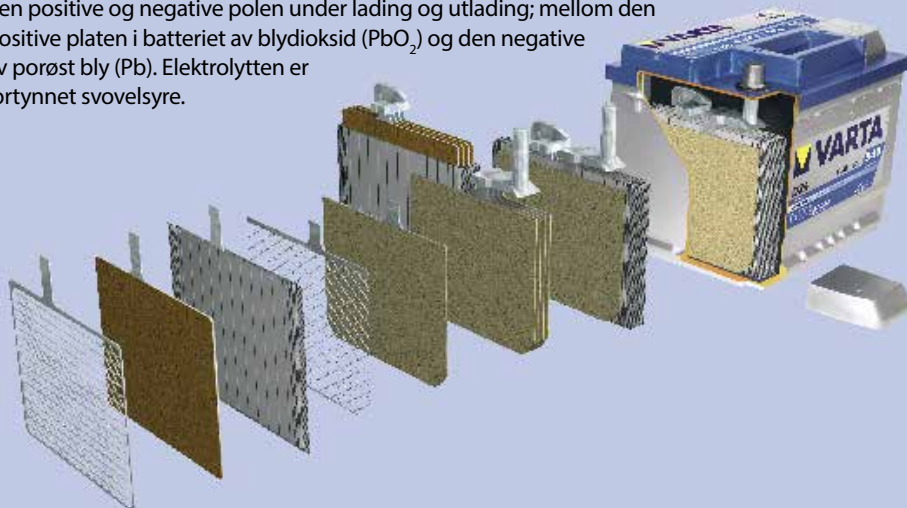
Og det er viktig å være uhyre forsiktig når du trenger hjelp med flatt batteri – eller skal gi en hjelpende hånd. Om du skal gi eller få, må du være klar over at gamle startkabler kan gi kostbare skader på elektronikken. Vital elektronikk til titusener av kroner kan bli skadet.

Du bør ikke lenger basere deg på de gamle startkablene du kanskje har tatt med deg gjennom et par omganger med nye biler. Det anbefales å gå til anskaffelse av nyere startkabler med overspenningsvern. Slike startkabler er lett kjennelige på de små boksene som finnes på dem.

(Kilde: Varta)



Etbilbatteri inneholder mange elementer. Meget forenklet sagt foregår det kjemiske prosesser mellom den positive og negative polen under lading og utlading; mellom den positive platen i batteriet av blydioksid (PbO_2) og den negative av porøst bly (Pb). Elektrolytten er fortynnet svovelsyre.



Alkolåsbil i Lyngdal

Alkolås er stadig mer i vinden. Tidligere har vi sett at blant annet enkelte fylkeskommuner stiller krav til at nye skolebusser og drosjer skal ha alkolås installert. Og i vinter har Lyngdal kommune valgt å få alkolås på en nyanskaffet bil, kan Farsunds Avis melde.

Lyngdal kommunes nye bil er forbeholdt edru sjåfører, nå må de ansatte i Nav, kommune og på rådhuset nemlig blåse før de kan ta en kommunal kjøretur.

Nullvisjon

Til Farsunds Avis og nettstedet farsunds-avis.no uttaler Ivar Damman i Nullvisjonen i Lyngdal kommune:

- Vi mistenker jo ingen i kommunen for å kjøre i påvirket tilstand, men vi går nye veier med tekniske løsninger.

Lyngdal kommune har som den første av nullvisjonskommunene i Lister fått levert en bil som kun kan startes hvis sjåføren blåser i alkometeret og pustepøven viser null promille. Bilen skal i første rekke brukes av de ansatte på rådhuset og i Nav kommune når de er ute i embets medfør.

- Dette er viktig som et signal om at Lyngdal kommune tar nullvisjonen på alvor, og samtidig er villige til å være forsøkskaniner i arbeidet med å gjøre veiene tryggere, sier Damman. Foreløpig er dette et prøveprosjekt som skal evalueres etter en tids bruk.

- Hvis det viser seg å bli et irritasjonsmoment

som skaper problemer både for sjåførene som skal bruke dette og av tekniske grunner, må vi vurdere om dette er en hensiktsmessig måte å drive trafikksikkerhetsarbeid i det offentlige på, sier Damman til Farsunds Avis.

Videre arbeid

På spørsmål om hvem som er de neste som eventuelt kan bli promilletestet med alkolås svarer Damman i artikkelen:

- Det er vel naturlig å tenke på hele den kommunale bilparken etter hvert som den byttes ut. For eksempel disponerer jo hjemmetjenesten en del biler. Her sier Karl Emil Erlandsen i Lyngdal kommune: - Jeg tror de fleste er positive til å bidra med et lite pust i trafikksikkerhetens tjeneste.

Prisen for å ha en promillesikret bil bør heller ikke være avskrekkende for andre kommuner eller etater.

- Ferdig montert koster denne typen alkolås



Alkolås demonstreres i Lyngdal.
Faksimile farsunds-avis.no

16 000 kroner, opplyser Morten Poulsen hos Gumpens Auto som har levert bilen.

- Dette er utstyr som kan leveres til de aller fleste biler, og vi tror vel at det i første rekke er firmabiler og biler i en leasingflåte at dette vil være aktuelt å montere, sier han.

Så da kan vi vel bare ønske kommunens ansatte en god og edru kjøretur når de legger ut på veiene.

Alkolås på medietoppen

I forbindelse med at rapporten om dybdeundersøkelse av trafikkulykkene de siste årene ble lagt frem, ble det et spesielt mediefokus på ruskjøring. Både aviser, fjernsyn og radio satte ekstra innsats på den negative utviklingen i andelen ulykker der rus er en faktor. Det positive var at alkolås virkelig kom høyt på dagsordenen.

Og sammen med alkolås kom også MA frem i mediebildet med sin flaggsak. Blant annet ble det sendt ut en pressemelding:

Sentralt tiltak

MA er glad for at alkolås nå ser ut til å få gjennomslag som et viktig middel mot promillekjøring. Den nye dybdeundersøkelsen av trafikkdøden på norske veier fra Statens vegvesen viser dystre tall. Rus var en medvirkende årsak til 27 % av dødsulykkene i 2008. Dette er en økning fra det allerede alt-

for høye gjennomsnittet på 22 % for perioden 2005-2008. Alkolås er et effektivt middel for å redusere dette betraktelig.

- Vi har klare forhåpninger om at alkolås vil være et sentralt tiltak i den nye nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet som er under arbeid, sier MAs direktør Terje Tørring.

MA har arbeidet for å få innført alkolås siden teknologien ble kjent. Gjennom en årrekke har MA overfor myndighetene spilt inn alkolås som et viktig trafikksikkerhetstiltak. Nå ser det ut til at man kan få gjennomslag



MA-direktør Terje Tørring intervjues av NRK P2.

for at alkolås skal høyt opp på en liste over tiltak for å hindre mange dødsfall og alvorlige skader på veiene. MAs mål har hele tiden vært at det innen få år skal bli påbudt med alkolås på alle nye biler. På veien frem mot et slikt mål, arbeider blant annet MA for at det skal være alkolås på alle skolebusser, og at alkolås kan være en del av straffereaksjonen på promillekjøring.

MA:

Krever 0-grense for narkokjøring



Samferdselsdepartementet vurderer å innføre en narkogrense i trafikken som ligner en promillegrense på 0,2. Det mener MA er feil. I en pressemelding har MA gjort sitt syn klart.

– Narkotika er ulovlig å bruke. Derfor bør det være en absolutt nullgrense for narkotika i trafikken, sier direktør Terje Tørring i MA.

Tidlig ute

Norge var først med en promillegrense på 0,5 i 1936 og først med en promillegrense på 0,2 i 2001.

– Nå krever vi 0,0-grense for narkotiske stoffer i trafikken, ellers vil det bety at narkotika er ulovlig å bruke, unntatt når man kjører bil, sier Terje Tørring.

Lave grenser

Til våren skal Samferdselsdepartementet avgjøre hva slags narkogrenser det skal være for bilførere. En arbeidsgruppe foreslo i mars at det innføres lave grenser, men ikke 0,0. Arbeidsgruppen, som var nedsatt av Samferdselsdepartementet, gikk også inn for at det bør være ulike grenser for ulike stoffer. Heller ikke det har MA noen forståelse for.

– At det skal godtas å ha noe narkotika i blodet i det hele tatt, synes vi er helt feil. Det vil

også bli veldig vanskelig å måle hva grensen skal være ved kjøring i for eksempel medisiner, noe som også har blitt mer og mer vanlig, sier Tørring.

En av 100 bilførere kjører med narkotiske stoffer i blodet. Kampen mot denne type rus er nå det viktigste for politiet.

– Andre rusmidler enn alkohol er trolig et større problem i trafikken enn man har vært klar over. Undersøkelser viser at det er tre ganger så mange narkosjåfører som alkosjåfører på norske veier, sier politiinspektør Roar Skjelbred Larsen i Utrykningspolitiet.

Spyttprøver

For å ta dem som kjører i narkorus, skal politiet begynne å bruke såkalte narkometere. De kan måle andre rusmidler enn alkohol i blodet. Men først må vegtrafikkloven endres.

– Vi følger nøye med på lovforarbeidet og vil sette i gang med testing så fort alt er klart, sier Roar Skjelbred Larsen.

Narkometerkontrollen skjer ved en spytt-



Politiinspektør Roar Skjelbred Larsen i Utrykningspolitiet

–prøve og vil revolusjonere politiets ruskontroll.

– Til nå har vårt eneste hjelpemiddel vært å bruke metoden "tegn og symptomer" ved skjellig grunn til mistanke om påvirkning. Spyttprøver vil avdekke flere narkosjåfører og dermed bedre trafikksikkerheten, sier han.

– Når politiet snart begynner å bruke disse narkometere, vil det eneste logiske være å ha en 0,0-grense, sier Tørring.

Alkolås
for tryggere trafikk

MAs alkoholskampanje 2009:

En kort oppsummering



Av Odd-Harald Bjørnøy

Alkoholbilen er en Volvo V70 med fabrikkmontert alkoholtilbakela tusenvis av kilometer.

Vi har tidligere omtalt MAs alkoholskampanje i fjor. Alkoholbilen gjorde en tur i nesten hele landets lengde og bredde. Kampanjen skulle vise hvilket viktig redskap alkohol er for å sikre alle frihet fra fyllekjørerere.

I 2009 var kampanjen spesielt rettet mot kommuner, fylkeskommuner, transportselskaper og andre som er involvert i skoleskys. Målet var å få gehør for at alkohol må innføres på alle skolebusser. Nå har undertegnede gjort en foreløpig gjennomgang av resultatene og erfaringene.

Mange kommuner

Alkoholbilen besøkte så mange som 70 kommuner og fylkeskommuner i løpet av året. Fra Narvik i nord til Egersund i sør snakket MAs representanter med: ordførere, rådmenn, avdelingsledere, kommunepolitikere på alle nivå, etatsjefer, skoleskysansvarlige, kommunale FAU-representanter på flere nivå og fylkespolitikere!

Alkohol ble vist for direktører og tillitsvalgte for busselskaper og bussforhandlere. MA-tillitsvalgte snakket med lokalaviser, lokalradio og NRK lokal radio/TV. Og alkoholen har vært demonstrert på Stjerdalsdagene, på Brageres Torg, og på Engerdalsdagene.

Overalt møtte vi interesse for budskapet, forståelse av problemet og tanker om "å gjøre noe".

Har gjort noe

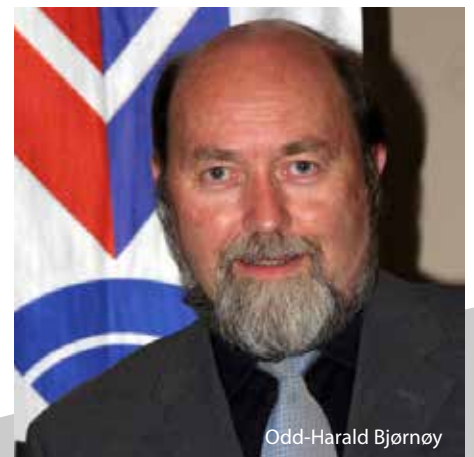
Om mulighetene for å gjøre noe for å få alkohol installert i alle skolebusser er stort. Det skjer mye på alkoholfronten for tiden. Undertegnede har gjort en oppstilling over hvordan den utvikler seg. En slik oversikt vil være ufullstendig og ha behov for stadig oppfølging av den aktuelle situasjonen. Av de stedene alkoholen har vunnet terreng kan nevnes:

- Vegvesenet monterer alkohol i sine biler
- Troms fylkeskommune har innført krav om alkohol
- Nord-Trøndelag: Vurderes når nye avtaler om skoleskys inngås
- Sør-Trøndelag: Nylig inngått nye avtaler om skoleskys uten krav om alkohol. Avvist i Trondheim kommune.
- Oppland fylkeskommune: Lillehammerfortsetter med 17 busser med alkohol og det er innført krav i nytt konsesjonsområde i 2009.
- Lyngdal kommune har tatt i bruk kommunal bil med alkohol ved årsskiftet 2009/2010.
- Stryn kommune: Barnehagebuss med alkohol i bruk
- Sunnfjord drift as: Alkohol i 10 av firmaets biler

• Finnmark fylkeskommune har vedtatt vurdering av krav om alkohol ved neste konsesjonsfornyelse.

Skjer mye

Erfaringen er at mange "vanlige folk" blir stadig mer innstilt på innføring av alkohol: Dette er et godt tiltak, la oss få det innført. Det er for eksempel nylig startet en egen underskriftskampanje på internett for å synliggjøre støtten. MA har gått i bresjen for kravet om at alkohol skal tas i bruk som et viktig trafikksikkerhetstiltak. Skal 2010 bli året der vi får med oss enda flere slik at myndighetene innser fornuften i dette tiltaket og krever alkohol i alle busser og drosjer?



Odd-Harald Bjørnøy

Alkolås i Sør-Afrika

Det arbeides aktivt mot kjøring i ruspåvirket tilstand i alle verdenshjørner. I Sør-Afrika finnes organisasjonen South Africans Against Drunk Driving. Forkortelsen er SADD, ikke langt unna det engelske "sad". Kanskje et tilsiktet ordspill, for trafikkdøden i landet er et trist kapittel.

Organisasjonen SADD ble startet av sosialarbeideren innen alkohol og rus, Caro Smit, etter at hennes 23 år gamle sønn Chas ble drept av en fyllekjører i 2005.

- Det dreier seg ikke om sinne eller hevn, sier SADD på sine nettsider.
- Det dreier seg om å lære å takle sorgen og å være aktive for å prøve å redde våre familier-medlemmer og barn. I 2006 fikk Caro Smit en nasjonal trafikksikkerhetspris.

Viktigst

Hovedmålet for SADD er å sette fokus på det store problemet Sør-Afrika har med trafikk og rus. Arbeidet skjer i nær kontakt med myndighetene. Blant annet er det snakk om informasjon og bevisstgjøring. Det er for øvrig ikke bare fyllekjøring som nevnes, for også ruspåvirkete fotgjengere og syklistere er et uttrykt problem. SADD er en prosjektbasert organisasjon som forsøker å arbeide i hele landet.

Store tall

Sør-Afrika har en befolkning på 49 millioner. Årlig blir det drept 18 000 mennesker og skadet 150 000 i bilulykker. Halvparten av disse ulykkene skyldes alkohol, ifølge SADD. Det dobbelte av verdensgjennomsnittet. Mange av ofrene er under 30 år gamle. Og som om ikke disse tallene er ille nok, mener SADD at ulykkestallene kommer til å stige med 80 % innen 2020.

Setter man opp de norske dødsulykkestallene i forhold til befolkningen – som er omtrent 11 ganger så stor – skulle antallet drepte i Sør-Afrika ha vært under 2500!

Anbefaler alkolås

SADD arbeider for at alkolås skal bli et middel i trafikksikkerheten i Sør-Afrika. Man anbefaler at alkolås skal installeres på bilene til alle som gjentatte ganger er tatt for ruskjøring. Personer som etter nærmere angitte kriterier må anses å ha et alkoholproblem, bør også ha krav om alkolås i bilen. Sjøfører som har forårsaket en dødsulykke eller alvorlig ulykke, men ikke havner i fengsel, bør etter SADDs mening få installert alkolås. Og ikke minst

mener SADD at alle kjøretøyer i offentlig transport burde ha alkolås. Det gjelder både skolebusser, andre busser og drosjer, samt tungtransport.

Slipper unna

Det er et problem at lovene om ruskjøring håndheves på en ettergivende måte. Promillegrensen er på 0,5. Og selv om SADD mener at lovgivningen er blant de beste i verden og gir rom for 10 års fengsel og nærmere 150 000 kroner i bot, er realiteten en annen. Lovbryterne kommer lett unna. Organisasjonen arbeider for at myndighetene skal sette inn større innsats i arbeidet for trafikksikkerhet.

- Sør-Afrikane vil tro at fyllekjøring er akseptabelt så lenge lovene ikke håndheves, sier SADD.
- Fyllekjøring er helt ute av kontroll i landet vårt. Noen må ta ansvar. Vi kan ikke – og vil ikke – vente på at myndighetene skal handle. Som samfunnsborgere kan vi bidra til at det ikke begås kriminalitet på veien.

Finn mer informasjon om SADD på internett:
<http://www.sadd.org.za>



Alkolås
for tryggere trafikk

Laveste dødstall på 54 år



Foreløpige tall viser at 214 mennesker omkom på norske veger i 2009. Dette er det laveste antall omkomne i trafikken siden 1955, da 213 mennesker omkom. Trafikken på vegene våre er tidoblet i samme tidsperiode. Og forbedringen er markant sammenlignet med 2008, da 255 mennesker døde på veiene.

Nedgangen utgjør hele 16 %

- Selv om det er bra å se en så kraftig nedgang er dette fremdeles altfor mange. Tallet skal videre nedover i årene som kommer, sier trafikksikkerhetsekspert i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen.

Langtidstrend

Trafikksikkerhetstiltak, sammen med en nyere bilpark og ansvarsbevisste trafikanter, er noen av årsakene til at antall drepte går stadig nedover.

- Vi ser helt klart at vi nå er inne på en langtidstrend der trafikken vokser, men antall drepte går ned, sier Amundsen.

Trendene i store deler av den vestlige verden viser det samme – tallene på drepte og hardt skadde går nedover.

Fylkeskommunene har nå tatt over som eiere av store deler av vegene i Norge.

- Det betyr flere gode allierte slik at vi kan fokusere enda mer krefter på trafikksikkerhetsarbeidet, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

- Dersom jeg kan oppfordre alle i Norge til å ha et nyttårsforsett bør det være dette; bruk bilbelte. Vi vet at bilbeltet redder liv, avslutter Moe Gustavsen.

Usikker bakgrunn

- Tallene er totalt sett oppløftende, sier direktør Terje Tørring i MA.

- Men de sier ikke noe om de bakenforliggende årsakene. Dem må vi vente på til gruppen somdybdeanalyserulykkesforløpenekommer med sin rapport. Derfor er det ikke mulig å si noe om hvordan utviklingen av kjøring i ruspåvirket tilstand og antallet drepte har utviklet seg. Den nylig publiserte rapporten for 2008 og foregående år, har imidlertid vist at andelen av ulykker med rus som medvirkende årsak er økende. Jeg er dessverre ikke udelte optimistisk i forhold til utviklingen på dette feltet.

Færre utforkjøringer

Flest er blitt drept eller hardt skadd i utforkjøringer og møteulykker. Slike ulykker står for nesten 80 % av de drepte. Det er likevel en klar nedgang å spore i utforkjøringsulykker. -Trafikantene har et stort ansvar for sin egen sikkerhet i trafikken, og mange ulykker kunne vært unngått dersom folk overholdt fartsgrensa. Vi vet at når gjennomsnittsfarten øker med 5 %, øker risikoen for personskadeulykke med 10 % og risikoen for å bli drept med 25 %, sier Amundsen.

Ulykkesgrupper

I 2009 omkom 99 personer som bilførere. 22 av disse var i aldersgruppen 17 til 21 år. Det viser med all tydelighet hvor utsatte unge og uerfarne bilister er på veiene.

- Vi har fått en nasjonal tiltaksplan mot ungdomsulykker for 2010 til 2013. Fjorårets tragedier på veiene viser at det trengs. Det er behov for et kontinuerlig fokus på den mest utsatte aldersgruppen, sier Kari Sandberg, direktør i Trygg Trafikk.

Totalt omkom 63 personer i alderen 15 til 24 år i 2009. Dette er en liten nedgang fra 71 omkomne i 2008. Men reduksjonen i ungdomsulykkene er mindre enn den totale nedgangen i antall drepte.

- Fart er et stikkord her. Uerfarne sjåfører har dårligere forutsetninger for å takle vanskelige situasjoner som oppstår i trafikken. Da må farten ned. Men dessverre ser vi at en del ungdom velger det motsatte, sier Sandberg. I fjor døde 46 mennesker som passasjerer i bil, mens 27 MC-førere omkom. To ble drept på moped, ni på sykkel og fire på ATV. Antall omkomne fotgjengere er 25. Den største nedgangen siden 2008 er i trafikantgruppene bilførere, MC-førere og fotgjengere.

Åtte barn under 15 år omkom i trafikken i fjor. Tre var bilpassasjerer, tre var fotgjengere, en omkom på sykkel, og en var akende. Dette er nær en halvering fra 2008 da 14 barn omkom.

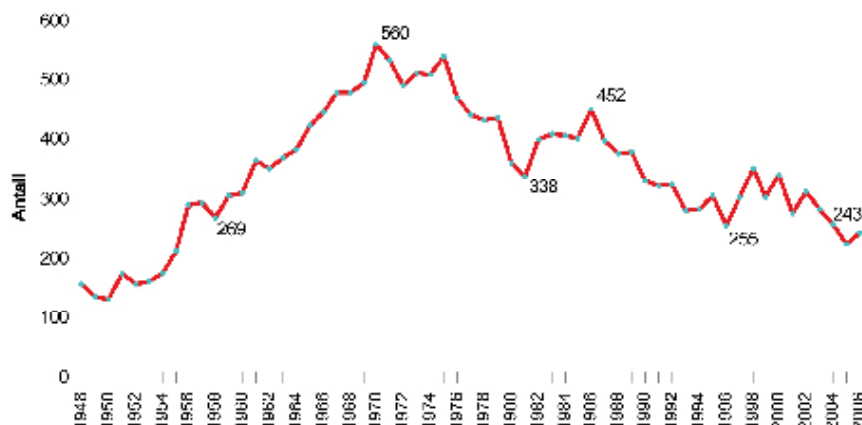
- I 1970 døde nesten 100 barn i trafikken. I dag er situasjonen en helt annen. Her ser vi tydelig effekten av barnesikring i bil, og bruk av annet sikkerhetsutstyr som bilbelte, sykkelhjelm og refleks. Mitt nyttårsønske må være et år uten omkomne barn på veiene, og en nedgang i ungdomsulykkene, sier Kari Sandberg.

Distriktsforskjeller

Men nedgangen i antall drepte gir ikke positive utslag over hele landet. I 2009 omkom 22 personer i Akershus. Det er en økning på syv drepte siden 2008. Trøndelagsfylkene opplevde også en økning; Sør-Trøndelag fra 7 til 12 og Nord-Trøndelag fra 7 til 10.

Finnmark og Aust-Agder opplevde færrest dødsfall i trafikken med fem døde, mens Oppland hadde seks omkomne. Nordland er fylket som kan vise til den beste utviklingen siden 2008, med en nedgang fra 21 til ti omkomne.

Drepte i vegtrafikken i perioden 1948 - 2006



Fordeling trafikantgrupper

Fordeling trafikantgrupper	Desember		Hele året	
	2009	2008	2009	2008
Bilførere	11	12	99	123
Bilpassasjerer	5	7	46	46
Motorsyklist	0	0	27	32
Mopedister	0	0	2	5
Syklist	0	0	9	10
Fotgjengere	1	0	25	31
Akende	0	0	1	0
Andre	0	0	5	8
SUM	17	19	214	255

Fordeling fylker

Fordeling fylker	Desember		Hele året	
	2009	2008	2009	2008
Østfold	0	0	12	12
Akershus	1	0	22	15
Oslo	0	0	9	9
Hedmark	2	1	18	23
Oppland	0	1	6	11
Buskerud	1	1	13	15
Vestfold	1	0	8	15
Telemark	0	2	8	11
Aust-Agder	0	1	5	7
Vest-Agder	1	2	13	13
Rogaland	1	0	11	19
Hordaland	2	4	19	22
Sogn og Fjordane	1	0	7	10
Møre og Romsdal	2	2	19	24
Sør-Trøndelag	1	0	12	7
Nord-Trøndelag	0	2	10	7
Nordland	4	3	10	21
Troms	0	0	7	7
Finnmark	0	0	5	7
SUM	17	19	214	255



Trafikkulykker:



Rus øker som årsak

På slutten av fjoråret overleverte vegdirektør Terje Moe Gustavsen rapporten "Dybdeanalysen av dødsulykker i veitrafikken 2005-2008" til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Den såkalte UAG-rapporten har et særlig fokus på fjoråret. Ruspåvirkning har vært medvirkende årsak til så mange som 22 % av dødsulykkene i perioden 2005 – 2008. I 2008 alene viser undersøkelsen at tallet har økt til 27 %!

- Kunnskap er vårt viktigste våpen i arbeidet mot trafikkulykkene og dødsfall i trafikken. Derfor rykker vi ut med egne team med våre fremste eksperter for å kartlegge, undersøke og analysere alle dødsulykker på norske veier. Denne kunnskapen danner beslutningsgrunnlaget for vårt arbeid, sa vegdirektøren.

UAG - Dybdeanalyser av dødsulykker
Statens vegvesen startet i 2005 et arbeid med dybdeanalyser av samtlige dødsulykker, for å få mer informasjon om årsakssammenhenger ved ulykker enn det vi hittil har hatt tilgjengelig. En ulykkesanalysegruppe (UAG) er opprettet i hver region til dette formålet. Hvert år skriver hver region en årsrapport for UAG-arbeidet, og Vegdirektoratet utarbeider en nasjonal årsrapport på bakgrunn av disse.

Disse omfattende og detaljerte analysene og rapportene har blant annet avdekket at rus er et større problem enn det som blir funnet gjennom tidligere analyser. For fortsatt er ulike forhold knyttet til føreren den dominerende årsaken til dødsulykkene på norske veier. Manglende førerdyktighet og for høy fart er faktorer som går igjen i nesten sju av ti dødsulykker. Møteulykker og utforkjøringer er den mest vanlige ulykken.

Økt ruspåvirkning

UAG-rapportene har de første årene med dybdeanalyser av dødsulykker avdekket at blant annet rus er et større problem enn det som har blitt funnet gjennom andre, tidligere analyser.

I 22 % av dødsulykkene i perioden 2005-2008 har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor, ved påvirkning av alkohol, stoff- og medikamentpåvirkning eller begge deler. Etter en nedgang fra 2005 viser andelen av dødsulykker hvor ruspåvirkning har vært en medvirkende faktor en entydig økning fra 2006 til 2008.

Kjøring i ruspåvirket tilstand var en medvirkende faktor i så mange som 27 % av dødsulykkene i 2008. Dette utgjorde 64 dødsulykker. I disse ulykkene var 42 førere påvirket av alkohol, 14 førere påvirket av stoff eller medikamenter, mens de øvrige var påvirket av både alkohol og annet. I en ulykke var 2 involverte førere ruspåvirket. Over 60 % av ulykkene (40 ulykker) var utforkjøringsulykker.

I likhet med høy fart er ruspåvirkning en faktor som mer eller mindre direkte utløser en ulykke. I over 85 % av tilfellene har ruspåvirkning vært en faktor som utløste ulykken, eller i stor grad medvirket til at ulykken inntraff.

Utforkjøringsulykkene dominerte

I 2008 analyserte Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper i alt 237 dødsulykker med 255 omkomne, noe som var 29 flere ulykker og 23 flere omkomne enn i 2007.

Tallenes tale er klar: 38 % av alle trafikkdrepte i 2008 mistet livet i en utforkjøringsulykke. 33 % var innblandet i en møteulykke. 12 % av de drepte var fotgjengere. Fortsatt er menn og unge bilførere dominerende i statistikken. 41 % av alle som mister livet i bil bruker ikke bilbelte.

I over halvparten av alle dødsulykkene på norske veier har man fastslått at farten er for høy etter angitt fartsgrense eller etter de forholdene som var gjeldende på ulykkestidspunktet

- Dette viser at vi må fortsette å målrette innsatsen mot det som hjelper. Farten må ned – og bilbeltet må på. Vi må fortsette arbeidet med midtrekkverk for å forhindre møteulykker. Samtidig må vi systematisk arbeide med terrenget og miljøet langs veien for å gjøre utforkjøringsulykkene mindre fatale, sa vegdirektøren.

Gjentar seg

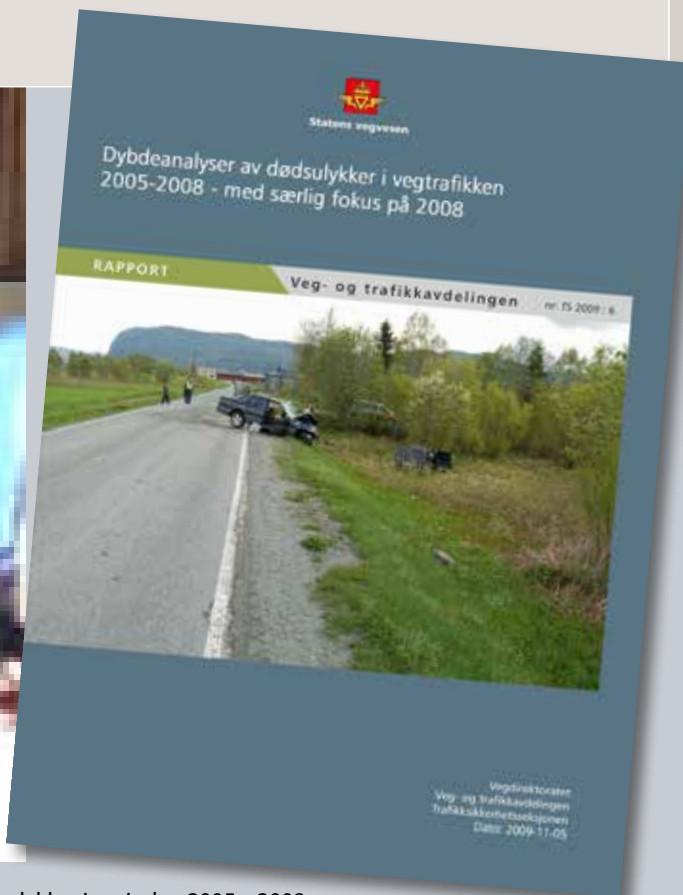
I rapporten ser man også på alle de fire årene trafikk sikkerhetsstaten har drevet med ulykkesanalyser. I perioden 2005-2008 var det til sammen 875 dødsulykker med i alt 955 omkomne personer.

I perioden har møteulykkene utgjort den største ulykkesgruppen med 37 % av dødsulykkene og 40 % av omkomne, mens utforkjøringsulykkene har vært 34 % av ulykkene og 33 % av de omkomne.

- Etter 2006 endret bildet seg, og nå er det utforkjøringsulykkene som tar flest liv. For de andre ulykkesgruppene har tendensen vært lik for hele perioden, påpekte Gustavsen.



Samferdselsminister Megnhild Meltveit Kleppa flankert av vegdirektør Terje Moe Gustavsen (til høyre) og leder for trafikksikkerhetsseksjonen i Vegvesen Finn Harald Amundsen.



Veirelaterte forhold

Den omfattende analysen viser at i en rekke av ulykkene kan forhold i forbindelse med veien og veimiljøet ha medvirket til ulykken eller ulykkens omfang. Veien i seg selv er sjelden utløsende årsak, men er med på å avgjøre utfallet når ulykken først er ute.

- I 29 % av ulykkene kan faktorer knyttet til veimiljøet ha spilt en rolle for utfallet. Dette gjelder forhold som linjeføring, sikt, mangelfull skilting og uryddig veimiljø, påpekte Gustavsen.

124 tiltak

Dybdeanalysen gir viktig kunnskap om ulykker og hvordan man kan sette inn tiltak mot dem. Som en direkte følge av analysearbeidet er det foreslått 124 tiltak, som retter seg mot trafikantene, kjøretøyene, veien og veimiljøet.

Når det gjelder tiltak knyttet til trafikantene, har det så langt vært oppført 32 tiltak siden ulykkesanalysegruppene startet arbeidet i 2005. Disse er enten allerede fulgt opp eller er fortsatt under oppfølging. Høy fart, manglende førerdyktighet og rus er sentrale faktorer som har utløst mange ulykker og/eller bidratt til skadeomfanget av ulykker.

Rus er et stort problem og politikkontroller rettet mot ruspåvirkning på særlig kvelds- og nattetid er et av de viktigste tiltakene. Rus inkluderer både alkohol, narkotika og andre medikamenter som gir promille. Rapporten peker på at politiet er en naturlig bidragsyter her, og de har nå investert i alkometere for å avdekke alkoholpåvirkete førere. De har også søkt om midler til å skaffe seg "rusmeters" for å teste annen ruspåvirkning. Samtidig sier rapporten at det bør nevnes at problemene knyttet til bilførere som er ruspåvirket uavhengig av type rus, er såpass sammensatt at også helsedirektoratet bør involveres.

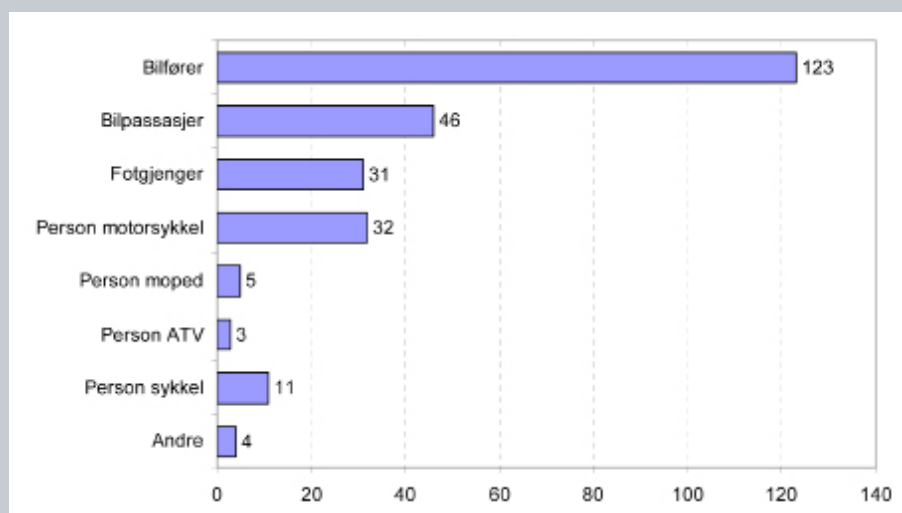
Antall dødsulykker i perioden 2005 – 2008 hvor faktorer knyttet til vegforhold, kjøretøyene eller ytre forhold har medvirket til ulykken.

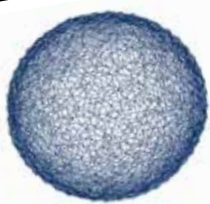
Medvirkende faktorer	Antall ulykker	Andel av alle dødsulykker
Faktorer knyttet til trafikantene		
Manglende førerdyktighet	482	55 %
Høy fart etter forholdene /godt over fartsgrensen	438	50 %
Ruspåvirkning	192	22 %
Tretthet/avsovning	119	14 %
Sykdom	81	9 %
Mistanke om selvsvalgt ulykke	45	5 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	246	28 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	160	18 %
Faktorer knyttet til vær-og føreforhold	129	15 %

Antall dødsulykker i perioden 2005 – 2008 hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor.

Alkohol, annen ruspåvirkning eller blandingsrus	Årsaksgrad			
	Avgjørende	Stor	Mindre	I alt
	75	98	19	192
Andel av dødsulykkene:				22 %

Antall drepte 2008 fordelt på trafikantgrupper.





COP15
COPENHAGEN
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE 2009

CO₂-slag løse luften?

Mens Tivoli holdt sitt tradisjonelle julemarked midt i desember, utspant det seg et sirkus både i Københavns sentrumsgater og på Bella konferansesenter i utkanten av den danske hovedstaden. FNs lenge forberedte og omtalte klimakonferanse skapte politiske forviklinger på vei fra forventning mot håpløshet. Og i gatene var det folkelig engasjement med høylytte meninger og demonstrasjoner.

Av H-E Hansen
Foto: A. Natrud/C. Sæther/A. Iversen

Klimavelde

Klimakonferansen sorterer under FNs klimakonvensjon. Klimakonvensjonen - FNs rammekonvensjon om klimaendring The United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) - er det formelle navnet på den internasjonale traktaten som har til hensikt å begrense de globale utslippene av klimagasser. Sekretariatet har sitt sete i Bonn i Tyskland. Konvensjonen ble utarbeidd under FN-konferansen om miljø og utvikling i Rio de Janeiro i 1992.

Etter at konvensjonen trådte i kraft i 1994, har statene hatt årlige partsmøter, såkalte Conferences of the Parties (COP). COP henspiller altså ikke på Copenhagen, slik man kanskje skulle tro. På disse møtene evalueres fremdriften og det skal fremforhandles mer bindende protokoller til traktaten.

Partene møttes første gang i Berlin i 1995 til COP1. Kyoto var COP3, mens altså København ble COP15. Siden Kyoto er det ikke noen

av møtene som har hatt en slik betydning som man har tillagt København-konferansen der 194 deltakerland skulle samles.

Inntil nå hadde Kyoto-protokollen, som ble undertegnet av 190 parter, vært den viktigste. Nå var forhåpningene store om neste store steg.

Gjelder oss alle

Før konferansen uttrykte den danske regjeringen håp om at FNs klimakonferanse i København – den såkalte COP15 – skulle gi en ambisiøs, global avtale som resultat. En avtale som ville omfatte alle verdens land, i motsetning til Kyoto-avtalen som USA hadde latt være å undertegne på.

Regjeringen mente i en pressemelding før konferansen, at tidligere internasjonale klimamøter i og for seg har gitt den økende erkjennelsen om at 2009 mer eller mindre representerer den siste sjansen for å oppnå en klimaavtale. Dette er i lys av at avtalen skal

kunne bli godkjent og ratifisert tids nok til å bli effektiv innen den første perioden av Kyoto-protokollen løper ut i 2012.

Ifølge arrangørlandet har utviklingen siden Kyoto-møtet ble holdt i 1997, vist at en ny avtale er nødvendig. Blant annet ble det trukket frem at Kina har overgått USA som "klimaversting"...

Historisk

Media var fulle av København-stoff. Men på UNFCCCs egne, offisielle nettsider ble det i løpet av hele konferansen bare lagt ut 2 - to - pressemeldinger. Ved starten og ved avslutningen. Disse gir likevel et godt ekstrakt av forventningene og utfallet.

Ved starten var FNs klimaorganisasjon 7. desember også optimistisk under tittelen: Historisk FN i gang med sterkt engasjement om å få til ambisiøs avtale om klimaendring og med en følelse av behov for rask handling uten sidestykke. Her ble det videre skrevet optimistisk

President Obama drev skytteltrafikk mellom Washington, Oslo og København i adventstiden.



Folkelig engasjement.





om sterk tillit til at landene skulle komme frem til en effektiv, internasjonal avtale om klimaendringer. Ord som "historisk vendepunkt om hvordan verden skal møte klimaendringene" ble brukt sammen med "avgjørende betydning for helsen og velferden til alle folk".

Ulikt utgangspunkt

Få er nok forunt å ha overblikket over alt som skjedde på to snau uker i København. Det ble imidlertid en konferanse der den globale virkeligheten kom frem i all sin kompleksitet. Skillelinjer gikk på rik/fattig, store/små nasjoner, i-land/u-land, nye/etablerte økonomier. Et tilsynelatende felles klimaproblem har ingen omforent løsning eller tidshorison.

Dette kom stadig tydeligere frem mens politikere og byråkrater førte formelle og uformelle forhandlinger, uten tilsynelatende å komme videre. Etter hvert som tiden svant hen mot avslutningstimen ble stampingen erstattet av desperasjon. Det var frykt for at det ikke skulle bli noen resultater. 119 statsledere kom for å bidra med sitt, samt å spise middag med dronningen.

Et resultat

Mange timer på overtid kom så sluttdokumentet. UNCCCkonkluderte i sin pressemelding 19. desember med:

- København-konferansen ender med politisk enighet om å begrense den globale temperaturøkningen, redusere utslippene og skaffe

finansieringen.

København-avtalen ble støttet av – slik UNCCC formulerer det – en majoritet av landene, inkludert "de største og rikeste, de minste og mest sårbare".

- Vi har skrevet under en avtale, sa FNs generalsekretær Ban Ki-moon.

- Denne avtalen kan ikke være alt som alle hadde håpet på, men den er en viktig begynnelse.

UNCCC sier at det i sluttdokumentet også ble slått fast en erkjennelse av det vitenskapelige synet at en økning i den globale temperaturøkning på mindre enn 2 grader er nødvendig for å forhindre de mest alvorlige effektene av en klimaendring. For å oppnå dette målet påpekes det at de industrialiserte landene forplikter seg til enkeltvis eller sammen å sette opp utslippsmål fra 2020. En del av u-landene vil rapportere om sine frivillige utslippsmål, og de skal få både teknologisk og økonomisk hjelp på 100 milliarder dollar fra i-landene innen 2020. Samtidig ble det lagt opp til et fond for strakstiltak på 30 milliarder.

- Vi må være ærlige med hva vi har oppnådd, sa sjefen for UNFCCC, Yvo de Boer.

- Verden reiser fra København med en avtale. Men ambisjonene om å redusere utslippene må helt klart bli høyere, hvis vi skal klare å holde 2-gradersmålet.

Det blir åpenbart nok å ta tak i på COP-toppmøtene fremover. Første korsvei blir i Mexico City senere i år.



Både fredspriser og miljøarbeid krever åpenbart stort politioppbud og trussel om en hard hånd.



Miljøjulenissene hadde trukket i varm habit...



... mens regnskogsforkjempere trosset kulden.

Demonstrasjonene var mange...



...og det meste gikk fredelig for seg.



MA:

Alkokutt ved midnatt?

Like oppunder jul ble det tatt til orde for å stoppe spritsalget ved midnatt. Det var Petter Nome, direktør i Bryggeri- og Drikkevareforeningen, som i VG tok til orde for et slikt tiltak under overskriften "Nome krever spritstopp". MA fulgte opp med en pressemelding i sakens anledning.

- Brennevins-shots den siste skjenketimen har en stor del av skylden for vold og flatfyll, hevdet Nome i så vel avis- som nettutgaven til VG. Nome har skrevet en høringsuttalelse til forslaget om å innskrenke skjenketiden fra klokken 03.00 til 02.00 over hele landet.

Svakere er bedre

I høringsuttalelsen synes Nome det er greit med skjenking til klokken tre på natten. Men ikke for sprit. Han ønsker at spritflaskene korkes på utestedene ved midnatt.

- Hvis myndighetene ønsker å dreie forbruket mot at folk skal få i seg mindre alkohol, så må de gjøre noe med spriten. Jeg er overbevist om at 4,5 % sprit er en større urofaktor enn 4,5 % øl, særlig når unge menn begynner å komme godt i siget, sa Nome til VG.

Ølgeneralen avviser at hans motiv er å øke pillsalget. Nome viser til at han også ønsker å få ned hjemmedrikkingen for å unngå misbruk, vold og ulykker. Alkohol som drikkes hjemme, utgjør hele 85 prosent av forbruket, ifølge Nome.

- Omsetningen vil gå ned hvis mange velger å drikke for to-tre ganger prisen på utesteder fremfor å bømte i seg lavprisdrikke hjemme i sin egen sofa, sa Nome. Hans utspill fikk motbør fra blant andre Ingunn Jordheim, generalsekretær i Vin- og brennevinsleverandørenes forening, som karakteriserte forslaget som konkurransevridende.

Pressemelding

Umiddelbart etter avisoppslagene fulgte MA opp med en pressemelding:

MA mener det er en gledelig julemelding at bryggeribransjesjef Petter Nome nå vil ha slutt på all spritserving ved midnatt alle dager.

Nome viser til at brennevins-shots den siste skjenketimen har en stor del av skylden for vold og flatfyll.

I dette innspillet til justisminister Knut Storberget, som har sendt et forslag om å endre alkoholloven slik at all skjenking av alkohol må stanses senest kl. 02.00 på natta, har Petter Nome solid støtte fra politi og erfaringer hvor redusert skjenketid er innført.

Trondheim og Hamar strammet inn skjenketidene fra klokken 3 til 2 på natten. I Trondheim har antall saker med uprovosert vold gått ned med 30 prosent de siste åtte månedene etter kutt av skjenketiden med en time. 76 færre volds ofre ble registrert sammenlignet med samme periode året før. På Hamar sank gatevolden med 50 prosent de fem første månedene etter skjenkekutt. Politiet i disse byene er sikker i sin sak: Reduksjonen i volden skyldes tidligere skjenkestopp.

Statistikkene viser også at mer alkoholsalg gir mer fyllekjøring. Juli 2007 gav ny salgsrekord for øl i Norge. Ny rekord satte også antallet fyllekjørere og dødsfall i trafikken samme måned.

- MA stiller seg derfor bak Nomes krav om stans i spritsalget ved midnatt, og mener at dette bør gjelde alle former for alkohol, sier avdelingsleder

Bjarne Eikefjord i MA. Han tror at et slikt tiltak vil medføre mindre fyllekjøring og økt sikkerhet for folk flest som ønsker å bruke det offentlige rom på natteid.



MAs Bjarne Eikefjord.



Kondensfjerner kan gi skader



Mange bileiere heller fortsatt kondensfjerner på tanken for å unngå motortrøbbel i vinterkulden. Det strider mot råd fra en rekke fagfolk. De mener at det tvert imot kan føre til problemer med motoren.

Tidligere var det et vanlig råd å ha kondensfjerner på tanken i perioder med kulde. Mange gjorde det til vane å etterfylle kondensfjerner hver gang de tanket drivstoff. Nå bør man nok endre dette, ifølge flere eksperter.

Fraråder bruk

– Nå fraråder vi som hovedregel å bruke kondensfjerner basert på isopropanol. Vannet i dette stoffet blir værende igjen i tanken når alkoholen er borte. Vann er tyngre enn drivstoffet og legger seg på bunnen av tanken. Jo mer vann, desto større fare for at dette blir sugd inn i drivstoffsystemet, sier Ove Bakkemo i BilXtra.

I så fall kan vannet skade drivstoffpumpa og dysene.

– I dagens bensin og diesel blandes det inn

biodrivstoff som inneholder alkoholer. Dette øker tørrheten og faren for å tiltrekke seg fukt og kondensvann. Verken vann eller alkohol gir noen smørende effekt, og tradisjonell kondensfjerner gjør vondt verre, sier Einar Noreng, daglig leder i Lütken & Co. AS som har spesialisert seg på innvendig motorrenseteknikk for biler og leverer servicekjemikalier til bilbransjen.

– Vi håper bruken av isopropanol blir helt faset ut til fordel for midler som virkelig smører, renser og fører vannet i så små dråper gjennom forbrenningssystemet at de ikke skader. Moderne biler trenger ikke den gammeldagse isopropanolen og tåler den faktisk dårligere enn gamle biler gjorde, sier Noreng.

Direkte skadelig

Hvis du får motortrøbbel i kulda er årsaken ganske sikkert en annen enn det kondensfjerner kan bidra til å løse, ifølge Håkon Klingenberg i Bilservice Konsult AS, som tilbyr kurs og kvalitetssikringssystemer for bilverksteder og rekvisitaforretninger.

– Årsaken kan være dårlige tennplugger, svakt batteri eller andre typer feil, men kondens er neppe grunnen. Hvis bilen er nyere enn fra 1998 mener vi at kondensfjerner ikke bør brukes i det hele tatt, sier Klingenberg. Unntaket er hvis bilen settes til vinterlagring og ikke skal tas fram igjen før til våren.

– Da kan en dose kondensfjerner i noen grad forhindre rusting, sier Klingenberg.

Å helle på kondensfjerner hver gang man fyller tanken, slik mange gjorde tidligere, mener han er direkte skadelig.

– Det kan skade innsprøytningssystemene og ødelegge drivstoffpumpa. Hvis pumpa ryker er det fort snakk om en reparasjon til 2000-3000-kroner, sier Klingenberg.



Bedre trafikkskilt – tryggere



Trafikkskiltene langs veiene gir oss livsviktig informasjon. De skal bidra med en avgjørende del av sikkerheten i trafikken. Derfor er det viktig at de er i god stand, godt leselige og forståelige. MA har i samarbeid med KNA satt i gang prosjektet TRASK – TRAfikk SKilt - for å sette fokus på god skilting.

De to bilorganisasjonene har under beforing av aktuelle veiprojekter registrert at skiltparken mange steder på det offentlige veinett er i en meget dårlig forfatning. Både KNA og MA har dessuten fått henvendelser fra mange av sine medlemmer som ønsker at deres organisasjon skal ta denne saken opp med myndighetene. Derfor har man blitt enige om å samarbeide og lage et felles opplegg som de ønsker å få andre organisasjoner og myndigheter med på. Og bilistene skal engasjeres i å melde inn dårlige skilt. Det blir blant annet en foto-konkurranse der dårlige skilteksempler kan sendes inn.

Arbeidsgruppe

I vinter har en arbeidsgruppe beredt grunnen for selve aksjonen, som skal settes i gang utpå våren. KNA-direktør Jan Beckmann og MA-direktør Terje Tørring har ledet an godt hjulpet av Leif Agnar Ellevset, tidligere nestor

i blant annet Trygg Trafikk. I tillegg har Hallgeir Raknerud, KNA og Hans Erik Hansen, MA, bidratt under forberedelsene.

Situasjonen

Arbeidsgruppen startet sitt arbeid i september 2009 med å forsøke å kartlegge den aktuelle situasjon. Dette har gitt som resultat at man mener følgende:

- Skiltparken i Norge er mange steder i en meget dårlig forfatning. Mange av trafikkskiltene er falmende og har liten eller svært liten synbarhet og verdi for trafikantene. Dette gir en del trafikanter med for eksempel nedsatt synsevne som følge av alder, mindre reaksjonstid for å unngå en potensiell ulykkesituasjon.
- Skiltparken i Norge har i dag en antatt gjennomsnittsalder på ca 20 år, mens den burde vært ca. 10 år for å gi økt trafikksikkerhet.
- Det ble i 2005 satt i gang et fornyelsespro-

gram for perioden 2005 - 2009. Det ble uttalt som mål å bruke ca 50 mill. kr. pr. år. Selv om de økonomiske rammer ikke er blitt brukt opp, så var dette en god start.

- Det har for inntil få år siden vært en meget positiv utvikling på reflekskvaliteten på de skiltene som er byttet ut. Man har gått fra lavkvalitetsfolier til prismatiske folier som gir langt bedre refleksjon.

- Dagens etterslep på fornyelse av trafikkskilt er anslått til 400-500 mill. kroner.

- Det er viktig å snarest mulig få laget et nytt og mer bindende budsjettmessig basert opplegg for fornyelse av skiltparken for den kommende femårsperiode.

Betydning for trafikksikkerheten

Trafikkskilt er i følge nasjonal og internasjonal forskning en viktig informasjonskilde til trafikantene for å unngå trafikkuulykker. Forsker Rune Elvik, TØI, sier i et notat i 2003 at et skiltpfnyingsprogram vil redusere antall personulykker med 1-5 %. En amerikansk undersøkelse TØI viser til, opererer med 15 % ulykkesreduksjon!

De fleste av de registrerte trafikkskiltene som er i dårlig forfatning, er skilt som angir fartsgrenser eller forbud, og er derfor av vital betydning for trafikksikkerheten.

Andelen eldre bilførere øker i tillegg til at det fortsatt registreres en årlig vekst i hvor mye det kjøres totalt sett. Trafikkskilt med dårlig synbarhet vil være en spesiell utfordring for eldre bilførere som i en del tilfelle vil miste viktig informasjon. Mange trafikkskilt er i en så dårlig forfatning at skiltsensorene i nye biler ikke klarer å registrere fartsskilt slik teknologien er lagt opp til å gjøre.

e trafikk



Infoinnhenting

KNA og MA vil ved TRASK peke på at de aktuelle forhold på sikt kan ha økende negativ innvirkning på trafikksikkerheten, dersom ikke forholdene blir rettet på relativt snart. Informasjon om manglende skilting, dårlig skilting og feil skilting vil bli samlet inn, ikke minst fra medlemmer i organisasjonene.

Detaljplanene er ennå ikke klare, men på vei mot selve startskuddet for TRASK utpå våren, skal det holdes en idédugnad med et bredere spekter av samarbeidspartnere innen trafikksikkerhet. Når aksjonen avsluttes utpå høsten er planen at det skal utarbeides en rapport og holdes et fagseminar. Deretter er håpet at det blir tatt tak i å få optimal kvalitet på skiltene langs veiene våre.



MA's direktør Terje Tørring vil gjennom TRASK sette søkelys på trafikksiltene.

Slutt på varsling om EU-kontroll

Nå er det slutt på varsling om EU-kontroll av bilen din. Norges rundt 1,3 millioner bileiere vil ikke lenger motta eget varselbrev om når bilen skal til EU-kontroll. Statens vegvesen har sendt ut slike brev siden EU-kontroll ble innført i Norge, men legger nå om rutinene.

- Regelverket sier klart at det er bileierne selv som har ansvaret for å følge opp når bilen skal til EU-kontroll, sier seniorrådgiver i Statens vegvesen, Trond Robert Larsen.

Dobbelt opp

Du er imidlertid ikke helt priggitt å huske EU-kontrollen:

- Vi har aktivt fulgt opp bileierne fram til nå, men for å spare kostnader og miljøet går vi over til å varsle bileiere gjennom oblatene som sendes ut hvert år. Dermed får vi varslene om to tiltak i en og samme utsendelse.

Oblatene sendes ut hvert år til alle bileiere som har alle forhold i orden, og vil fra 2010 inneholde informasjon om EU-kontroll i tillegg.

Og purrebrev om manglende gjennomført EU-kontroll vil gå som normalt. Bilførere som har gått glipp av fristen vil få noe tid til å ordne opp. Men bileiere som ikke har gjennomført EU-kontroll risikerer avskilting.

- I en overgangsperiode regner vi med at flere enn før vil overskride kontrollfristen, og oppfordrer derfor bileierne til selv å sjekke når de skal til kontroll gjennom våre automatiserte løsninger, understreker Larsen.

Fakta om EU-kontroll

Formålet med EU-kontrollen er å gi en tryggere og mer miljøvennlig bilpark.

Biler med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre skal kontrolleres første gang det fjerde året etter førstegangsregistrering og deretter hvert annet år. Biler og tilhengere med tillatt totalvekt over 3500 kg, alle biler som er registrert for 10 personer eller flere samt drosjer og ambulanser, skal kontrolleres første gang i det andre kalenderåret etter førstegangsregistrering og deretter årlig.

Kontrollmåneden bestemmes av siste siffer på bilskiltet.

- bilskilt med 1 som siste siffer framstilles i januar
- bilskilt med 2 som siste siffer framstilles i februar
- bilskilt med 3 som siste siffer framstilles i mars
- bilskilt med 4 som siste siffer framstilles i april
- bilskilt med 5 som siste siffer framstilles i mai
- bilskilt med 6 som siste siffer framstilles i juni
- bilskilt med 7 som siste siffer framstilles i november
- bilskilt med 8 som siste siffer framstilles i august
- bilskilt med 9 som siste siffer framstilles i september
- bilskilt med 0 som siste siffer framstilles i oktober

Du kan selv sjekke når du skal på kontroll ved hjelp av bilens registreringsnummer ved enten å:

- Sende sms <registreringsnummer> til 2282
- Gå inn på www.vegvesen.no/kontrollfrist
- Ringe Statens vegvesens Kontaktsenter på 06650

x

Death Trip:

Ikke bare en hvilke som helst kortfilm...

Undertegnede er ny prosjektleder i Death Trip. Det var derfor ekstra interessant for meg å få møte tre av de fire vinnerne av Death Trip 2009 og få stille dem noen spørsmål erfaringene deres i forbindelse med å ha gått til topps i konkurransen i fjor.

Av Henriette Skretteberg

I konkurransen mellom grupper fra videregående skoler ble deres kortfilm og tilleggssprodukter kåret til Norges beste kampanje mot fyllekjøring av Death Trip-juryen. De er en reflektert og hyggelig gjeng som alle syntes det å lage film og kampanje for et godt formål gjorde konkurransen ekstra interessant.

Gode erfaringer

Vinnerne var Jenny Tenmann, Emil H. Säll Fuglerud og Hanna Sverdrup, mens Øistein Bloch Haukland dessverre ikke hadde mulighet til å møte oss til denne utvekslingen av synspunkter.

Vi ba dem fortelle om hvordan det var å være med på konkurransen fra første gang de hørte om den og til de hadde vunnet.

- Vi fikk prosjektet presentert to uker før bidragene skulle leveres. Vi hadde mye kortere frist enn de fleste andre så det ble ganske intensiv jobbing.
- Først hadde vi en brainstorm og kom opp med mange ideer. Det aller viktigste for oss var å tenke nytt. Det skulle også være morsomt for å nå målgruppen, ikke moraliserende som man har sett mange ganger før. Fordi vi hadde så liten tid måtte det også være enkelt å utføre. Det var jo praktisk at vi hadde både skuespilleren og statistene i gruppa. Det var gøy å jobbe med. Den korte tidsfristen gjorde at man ble engasjert og fikk gjort masse på kort tid.
- I tillegg syntes vi det var kult å gjøre noe for et godt formål. Lage noe som kan bety noe, ikke bare en hvilke som helst kortfilm.

Egen interesse

Var det frivillig å være med?

- Ja. Death Trip ble presentert som et av flere alternativ. Det er viktig at man gjør prosjektet frivillige for elevene for da er det de som er mest motivert som blir med. Men man kan også snakke med lærere og få det til å bli et

fast innslag på skolene.

Hvorfor valgte juryen deres bidrag?

- Tror det var fordi det var originalt, vi turte å gjøre noe morsomt med et alvorlig tema og vi hadde en rød tråd gjennom hele kampanjen. Hva gjorde at dere valgte å lage film, t-skjorte, flaskeåpner og plakater?

- Det var morsomt å lage noe fysisk som man kan dele ut og gi bort.

Nyttig råd

Hva er deres viktigste tips til de som begynner å jobbe med Death Trip-kampanjen i år?

- Det samme som vi sa til oss selv når vi begynte. Tenk kreativt, være nyskapende og original. Våg å ta sjanser. Kanskje provosere eller bruke ironi. Men sette deg på samme nivå - ikke over - dem du skal snakke med.



Emil H. Säll Fuglerud, Hanna Sverdrup og Jenny Tenmann.



Death Trip-finalen 2009. Etter en lang dags finale, ble vinnerne fra Elvebakken Videregående skole i Oslo premiert av MAs direktør Terje Tørring.

Sikkerhetsforskrifter i kulda

En forsikring betyr ikke at du kan gjøre hva som helst og få dekket skadene. Du har selv ansvar for å forebygge skade og for å begrense omfanget av en inntruffet skade.

Av Fred Nilsen, SpareBank 1 Skadeforsikring

Sikkerhetsforskriftene som finnes i forsikringsavtalen, viser de viktigste forpliktelsene forsikringskunden har i forhold til forsikrings-selskapet.

Forsømmelse

Harkunden forsømt å overholde påbudenes selskapet har tatt inn som sikkerhetsforskriftene, kan erstatningsansvar settes ned eller falle helt bort etter en inntruffet skade.

Avkortning fra selskapet krever at sikkerhetsforskriften er brutt og at dette førte til at

skaden inntraff eller at den ble større enn den normalt skulle ha blitt.

Vinter og kulde medfører risiko for ulike skader både på hus, bil og annen eiendom. Her er de viktigste sikkerhetsforskriftene:

- For å unngå tyveri av bilen skal denne være lukket og låst når det ikke er personer i den. Det betyr at den som setter fra seg en ulåst bil med motoren i gang for at bilen skal holde seg varm, vil få redusert erstatning dersom noen stjeler denne bilen
- For å unngå vannskade skal sikrede sørge for at bygningen er tilstrekkelig oppvarmet for å unngå frostskafer, alternativt at røranlegget er nedtappet slik at det ikke kan skje frostskafer
- For å unngå snøtyngdeskade på bygning skal sikrede sørge for snømåking av tak, balkong og terrasse på forsikret bygning

Grov uaktsomhet

Avkortning i erstatning kan også foretas når skaden har oppstått som følge av uaktsomhet fra sikredes side. Typiske situasjoner er knyttet til bruk av åpen ild for å tine frosne vannrør,

uaktsomhet i forbindelse med fyring i ovner og ildsteder, plassering av levende lys slik at brann oppstår osv.

Nylig ble en garasjebrann omtalt i pressen. For å få startet bilen hadde eieren plassert en kokeplate på golvet under bilen før han skrudde på plata med 2000 w. Han kan trolig forvente avslag eller i det minste kraftig avkortning av skaden på bilen og garasjen.



Fred Nilsen peker på viktige ansvarsforhold.

FORSIKRING



Gunstige forsikringer for må-medlemmer

Gjennom MÅ-medlemskap får du 10 prosent rabatt på skadeforsikring. I tillegg kan du få inntil 25 prosent tillegg dersom du som medlem har alle skadeforsikringene dine i SpareBank 1.

Kontakt oss på telefon for mer informasjon: 02301

Bank. Forsikring. Og deg.

SpareBank
FORSIKRING



Tekst: Katrine Øverlie Svela
Foto: Impuls14

Maske-kasterne og den uendelige historien

Tekst: Katrine Øverlie Svela Foto: Impuls14

Hvert år er det fire nye som får den unike sjansen til å prøve seg som skuespillere og lærere i KastMasken. I år er det vår tur til å dra ut på eventyr, skriver Katrine og gir en personlig beretning om de travle aktørenes ferd.

Det var en gang en gruppe på fire nøye utvalgte, som skulle ut i verden for å få ungdommen på bedre tanker. Det var en vanskelig oppgave, men godt bevæpnet med humor, skuespill og en flanellograf, følte de seg lette til sinns.

Camilla var den eldste, Martin Leander den sånn omtrentlig mellomste, og Israel den nest minste. Katrine var den siste, og hun var så ung at hun nesten var å regne som en av fjortisene.

Har slikt å gjøre, har slikt å føre
Camilla sin styrke og lidenskap var vasking.

Hun elsket tørrmopper og våtservietter, ekte grønnsåpe og biotex. Hennes svakhet var ipoden. Uten den ble hun spak og søvnløs. Martin Leander hadde store StarWars-skills og var alltid «on the right side of the force». Likevel hadde han sine svakheter, de var bare ikke så lette å oppdage.

Israel var en underlig fyr. På den ene siden var han sterk som et troll og trente omtrent hver eneste dag, men på den andre siden var han en myk koseklump som pratet med mammaen sin både titt og ofte. Dessuten var han elendig i breakedans.

Katrine ble sjelden kalt for akkurat det av de tre andre. I stedet ga de henne alle slags kallenavn som ofte henspilte på etternavnet hennes, som de fant ustyrtelig morsomt. Svelas styrke var de lange ørene, men hun var svak for kakao og late morgener.

Det hadde seg altså slik at disse staute ungdommene satte seg inn i den oransje bilen sin og kjørte over fjellet for å gjøre seg fromme og få bedre karma. Da de hadde kjørt langt, og lengre enn langt kom de frem til Vestlandet der det fløt av melk og honning. De ble litt bløte på bena, men det var ikke



bare de bugnende råvarenes fortjeneste, for det regnet også kraftig og de hadde glemt gummistøvler.

På land og på strand

Den første dagen trosset de regnet og kom etter flere omveier frem til den første skolen og den første 9.-klassen. Det var utrolig gøy å se at de hadde brukt nesten en måned på å lære seg, fungerte og gjorde suksess i klassen. Elevene lo og koste seg i første skoletime da Impuls-gruppen spilte skuespill for dem. De fire vennene våre var både svette og

fornøyde. De skiftet lynraskt mellom de ulike rollene. Baby, lærer, vitenskapsmann, mamma, gangster og supermodell var bare noen av de mange karakterene de inntok på scenen. De smilte mens de tok imot applausen og håpet ungdommene hadde fått med seg de viktigste poengene.

Det ville vise seg i de følgende timene. Resten av skoledagen var det nemlig utradisjonell klasseromsundervisning som sto for tur, med utgangspunkt i teaterstykket. Håndukker, rollespill, diskusjon, powerpoint, spørreundersøkelseogtankevekkendeeksempler





og historier var noen av ingrediensene, og det så ut til å falle i smak hos 14-åringene. De fulgte med som tente bløtekekelys og kom med imponerende refleksjoner og gode innspill.

Da Impuls14 kom tilbake til campinghytten den kvelden var de utslitte, men tilfredse. Camilla var overbærende til og med da de andre lot oppvasken stå etter middagen, og Martin lot en slengkommentar om selveste Star Wars passere. Ja, det var virkelig harmoni og husfred hos den ny-debuterte Impulsgruppen.

... og i lufta med

Den gryende høsten gikk over i ordentligere ruskevær. Trærne ristet av seg de rødmeende bladene og sto usjenerte som Impuls14 foran elevene. Våre venner ble mer og mer drevne på både det ene og det andre. For eksempel var riggingen av scene, lyd og lys snart nede i underkant av 20 minutter, for ikke å nevne hvor gode de etter hvert ble på «devil sticks» og flammblåsing. De reiste over sjø og land, gjennom ild og vann, og overalt hvor

de kom ble de tatt godt imot av hjelpsomme lærere, trivelige foreldre og blide ungdommer. Selvfølgelig var det mye arbeid, og vi vet jo alle at uten søvn og hvile, kan ikke engang helter smile. Men med en friuke til å samle krefter på nå og da, holdt de alltid humøret oppe.

Til tross for utfordringer og spenning hver dag, var det ikke før på halvårets siste turnéperiode at de møtte «Prinsessen som ingen kunne målbinde». I Vennesla fikk nemlig de fire heltene våre virkelig prøve sine krefter, og de ble målløse over opplegget. Moonlight var stedet, og programmet storslått. Det var duket for fest og ablegøyer, og kalaset skulle vare syv dager til ende.

Hver kveld ble det arrangert nye tema-kvelder på ungdomsklubben Moonlight. Adrenalinet pumpet i blodet da bruskeklatring, spikermatte, glødende kull og larvespisekonkurranse stod på programmet. Stilen var høy og moteordene mange da fotoshoot, stylisten, moteshow, og makeupartister inntok klubben. Kreativiteten var stor da det var tid for smykke- og perledyrlaging. Dansen var heftig da discokulen blinket i taket og

musikken dunket i høyttalerne. Talentene var mange da det ble avholdt auditionkurs og staselig M-faktor-forestilling som var så tro mot storebroren på tv at det kanskje til og med var bedre? Det var rett og slett mye for enhver smak og Camilla, Katrine, Martin Leander og Israel kastet seg ut i det hver kveld.

Halve kongeriket

Så kom julen og de fire kunne ikke forstå at tiden kunne ha gått så fort. Var det virkelig jul allerede? Men det var det. Ute hadde snøen så vidt begynt å legge seg som et tynt lag korrekturlakk på bakken, og bilrutene måtte skrapes hver morgen. Og jo nærmere de kom Oslo, jo tettere ble det mellom nissene i butikkvinduene. Det var et sikkert tegn. Camilla, Martin Leander, Israel og Katrine sa «hadet» til hverandre og den oransje bilen. De tenkte på alt de hadde opplevd på dette korte semesteret, og smilte ved tanken på at eventyret ikke var snipp, snapp, snute og helt ute ennå, for de skal møtes igjen i januar og fortsette det trivelige og spennende arbeidet et halvt år til. Heldigvis.



Impuls14-gruppen

Gruppen består i 2009/2010 av Camilla Olsen Moss, Katrine Øverlie Svella, Israel Corral og Martin Leander M. Brandtzæg. Slik presenterer de seg på sine nettsider.



Camilla Olsen Moss, Blommenholm

- Jeg har gått et år på skuespillerteknikk på Danvik Folkehøgskole. Studert drama og teaterkommunikasjon i tre år i Volda og Oslo. Tatt et år med praktisk pedagogisk utdanning i Oslo.

- Jeg er med i Kast Masken fordi jeg ønsker både å jobbe for en god sak, spille teater og reise.

- Håper dette året vil gi meg tre gode venner, og at det blir en fantastisk opplevelse.



Israel Corral, Oslo

- Hva har jeg gjort tidligere: Dramalinja på Hartvig Nissens Skole i Oslo. Har blant annet spilt i filmene Respekt og Transithall, en del teater og kortfilmer. Ellers har jeg jobbet med alt fra telefonsalg til ungdomsarbeid på ungdoms-klubb, sfo og på autisthjem.

- Hvorfor jeg er med i Kast Masken: Oppleve og bli kjent med mange nye byer og mennesker. Gjøre noe helt nytt og unikt. Kunne jobbe med ungdommer og teater.

Håper dette året vil gi meg: Nye venner, mye nyttig livserfaring, mye tull og moro, mye kunnskap.



Martin Leander M. Brandtzæg, Trondheim

- Gjort tidligere: Studert drama/teater/skuespillerteknikk på videregående, folkehøgskole og universitet. Også studert natur- og kulturminneoppsyn og språklig kommunikasjon, samt satt opp et variert utvalg teater gjennom tiden og lagd en del film.

- Hvorfor jeg er med i Kast Masken: Lyst til å prøve noe nytt, samt få muligheten til å reise Norge rundt og treffe nye mennesker. Synes også det er morsomt å jobbe med ungdomsskole-trinnet.

- Håper dette året vil gi meg: Mye god latter og litt lærdom om det skulle passe seg.



Katrine Øverlie Svella, Oslo

- Gjort tidligere: Tatt realfag med latin på videregående, spilt en del teater, vært speiderleder i flere år, redaksjonsstyret til Pegasus, PR-sjef for Kattarock, småoppdrag for lørdagsbarnetimen og Kulturbo, blomsterbutikk, sommerhjelpi friluftsetaten Oslo, sjef for kantinen på videregående, og litt annet småplukk.

- Hvorfor jeg er med i Kast Masken: Fordi det er et utrolig spennende og viktig prosjekt. Jeg håper å få møte masse hyggelige folk, få mange utfordringer, se mange nye steder, få spille teater, undervise og bidra til at flere blir bevisste og gjør seg opp egne meninger - ikke bare passivt lar seg påvirke

- Håper dette året vil gi meg: En innpakket giraff, det har jeg nemlig alltid ønsket meg.

Fakta om KastMasken

KastMasken er et landsomfattende rusforebyggende prosjekt med særlig fokus på debutalder blant ungdom.

Impuls14 er navnet på årets turnégruppe, den 14. i rekken av grupper i KastMasken. Gruppen står for én time teater og fem timer undervisning per 9.-klasse, og ett foreldremøte for hele trinnet. I tillegg tilbyr de et opplegg som lager ståhei i lokale ungdoms-klubber.

Programmet har tidligere vært ettårig og kun inneholdt opplegget besøk av Impuls-gruppen. Nå går KastMasken over til å bli et treårig prosjekt hvor det i tillegg til Impuls på 9.trinn, vil være oppgaver og diskusjoner i klassen og hjemmet både i 8. og 10.

Prosjektet finansieres av Helsedirektoratet og MA Norge.

Nettside med mer informasjon:
www.kastmasken.no



Suksessfullt vennesøk!

MA-Ungdom er aktive på mange områder. Nå har MAs ungdomsorganisasjon virkelig fått vist ansiktet sitt. En satsning på Facebook har gitt rekordmange venner. I løpet av de første tre dagene økte "vennekretsen" tidligere i vinter til nærmere 50 000! Nå er tallet oppe i over 200 000!

God strategi

Bruken av såkalte "sosiale medier" er en ny vei å gå for å gjøre seg kjent. Og gjennom et seminar holdt av stiftelsen Soria Moria om "Jakten på de frie inntektene", fikk MA-Ungdom muligheten til å bruke et system som skal gi maksimal gjennomslagskraft. Og det virket!

Den lille organisasjonen med de store oppgavene ble med på en test. MA-Ungdom hadde allerede en Facebook-gruppe, men ifølge MA-Ungdomsdagligeleder Catharina Frostad var utfordringen at gruppen kun bestod av noen få medlemmer som kjente organisasjonen fra før. - Suksessen ligger i planleggingen, uttalte Henrik Alfheim fra Digital Natives, som har hjulpet MA-Ungdom til å skape et nettverk med

nesten en kvart million "venner".

Viktig oppfordring

Under mottoet "Vi som er tilhengere av denne siden har ingen venner å miste i fyllekjøring" har MA-Ungdom fortsatt å vinne en enorm venneskare på Facebook.

Oppfordringen på MA-Ungdom-siden i sin helhet:

- Vi som er tilhengere av denne siden har ingen venner å miste i fyllekjøring.
- Oppdrag: Hver dag kjører 14.000 nordmenn påvirka av alkohol eller andre rusmidler.
- Disse vil du ikke møte i trafikken! Hvert år blir 80 drept og 4 ganger så mange hardt skadd. 25 % av disse er ungdom under 24 år.
- En ting er de som velger å kjøre i fylla selv. Men har du tenkt på at mange av de drepte og skadde er passasjerer og andre trafikanter?
- De fleste av oss mener selvfølgelig at det er dust å kjøre i fylla. Så da kan man jo lure på hvorfor så mange likevel gjør det...
- Mange av de som fyllekjører tenker ikke på det de gjør som å 'kjøre i fylla'. Ofte synes de selv de har full kontroll. De har jo gjerne bare



'drukket noen øl' eller 'røyka litt hasj'.

- Selv om vi synes det er skikkelig dust å kjøre i fylla kan det være vanskelig å si hva du mener til andre som er i ferd med å gjøre det. Det er for kjipt å bli stemplet som pingle.
- MEN tenk om en av dine venner ble drept eller hardt skadd i en ulykke. Du visste at han hadde drukket, men valgte å holde kjefte. Tygg litt på den følelsen...

Alle vi som er tilhengere av denne siden har tatt et standpunkt:
VI SYNS DET ER DUST Å KJØRE I FYLLA - OG VI TØR SI DET!



Facebook mot fyllekjøring

Catharina Frostad, leder i MA-ungdom, er imponert over engasjementet rundt Facebook-gruppen. Over 200 000 ungdommer er blitt medlem av en Facebook-gruppe mot fyllekjøring. Det gjør den til en av de største Facebook-gruppene i Norge.

– Jeg er positivt overrasket over hvor engasjert folk er. Mange har selv eller kjenner noen som har vært i trafikkulykker der rus har vært involvert, sier daglig leder Catharina Frostad i MA-Ungdom til Newswire i forbindelse med at MA sendte ut en pressemelding om saken.

Ingen å miste

Facebook-gruppen "Jeg har ingen venner å miste – ikke kjør i fylla!" ble opprettet for en drøy måned siden, og bare i løpet av den første uka fikk den over 120 000 medlemmer. Til sammenligning har den populære fangruppen til Fanthomas 100 000 medlemmer.

Frostad tror grunnen til at så mange har meldt seg inn i gruppen, er at alle har en mening om fyllekjøring. Og at mange også har personlige erfaringer.

– Vi ønsker først og fremst at folk skal ta et

standpunkt om at fyllekjøring ikke er greit. Nå har vi fått et forum der særlig ungdom kan få opplysninger og fakta om temaet og snakke med noen hvis de ønsker det, sier hun.

Rus dreper

Politiinspektør Roar Skjelbred Larsen i Utrykningspolitiet er svært positiv til at MA-Ungdom har opprettet en gruppe som dette på Facebook.

– Det er særlig mange unge mannlige førere med klanderverdig atferd. Det vil si at det enten er høy fart eller rus, eller begge deler inne i bildet, sier han.

En studie basert på dødsulykker på norske veier i 2004 og 2005, viser at 24 prosent av ulykkene var forårsaket av rus.

– Det er flest menn som blir anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand. Menn blir

anmeldt åtte ganger oftere enn kvinner, sier Skjelbred Larsen.

Sterke historier

Facebook-gruppen brukes også som et diskusjonsforum og til å dele historier med hverandre.

En ung gutt forteller at broren hans fikk ødelagt hele livet sitt på grunn av en fyllekjører. En annen skriver: "Kan vi stoppe én fra å kjøre i fylla med denne gruppen, så har vi oppnådd mye."

– Her får ungdommen mulighet til å dele mange sterke og personlige historier med hverandre, noe som er viktig for å endre holdninger i riktig retning. Å lese historier om hvor ille det faktisk kan gå er en vekker for alle og enhver, sier Catharina Frostad i MA-Ungdom.

MA-medlemskap:

Husk fornyelsen

Vi er godt inne i 2010. Sammen med forrige nummer av Motorføreren ble innbetalingsblanketten for 2010-kontingenten sendt med. Der fulgte også den nyttige håndboken med.

I håndboken kan man finne nyttig informasjon om medlemskapet, ikke minst medlemsfordelene. Men vær klar over at medlemsfordelene ikke er tilgjengelige hvis innbetalingen av kontingenten av en eller annen grunn skulle være forsinket i forhold til fristen 31. desember 2009.

Skulle det ha oppstått noen feil på blanketten som var direkte adressert til medlemmene og hadde ferdig utfylt beløp for kontingenten i henhold til den medlemskategorien du er registrert i, så ta kontakt med MA.

Endringer

Endringer av medlemskap skjer ved å ta kontakt med MA. Husk å be om nytt innbetalingskort.

MA kan kontaktes på:
Telefon 22 95 69 58 / 22 95 69 69
eller på e-post ma@ma-norge.no

Beskjed kan også sendes pr. post til:
MA, Postboks 80, Alnabru, 0614 Oslo



Nulltoleranse alkohol langs veiene

 Holmestrand kommune www.holmestrand.kommune.no	 Sortland kommune www.sortland.kommune.no	 Molok kommune Porsgranskontoret www.molok.kommune.no	 Hamar kommune www.hamar.kommune.no	 Fems kommune www.fems.kommune.no	 Aulør kommune www.aulor.kommune.no
 Halden kommune www.halden.kommune.no	 Øvre Eiker kommune www.ove-reiker.kommune.no	 Time kommune www.time.kommune.no	 Volda kommune Kommunestatssekretariat www.volda.kommune.no	 Vefsn kommune www.vefsn.kommune.no	 Austheim kommune Bierrevann www.austheim.kommune.no
 Flekkefjord kommune www.flekkefjord.kommune.no	 Ræy kommune www.raey.kommune.no	 Roa kommune www.roa.kommune.no	 Ørre kommune www.orre.kommune.no	 Høylandet kommune www.hoylandet.kommune.no	 Steinkjer kommune www.steinkjer.kommune.no
 Mauvorden kommune www.mauvorden.kommune.no	 Stryn kommune www.stryn.kommune.no	 Oppdal kommune www.oppdal.kommune.no	 Vegøy kommune www.vegoy.kommune.no	 Fingstøl kommune www.fingstol.kommune.no	 Nærnes kommune www.narnes.kommune.no
 Meråker kommune www.meraker.kommune.no	 Porsanger kommune www.porsanger.kommune.no	 Flåneberg kommune www.flaneberg.kommune.no	ANDVYS STØTTE	 Nore og Uvdal kommune Rådmannekontoret www.nore-og-uvdal.kommune.no	
 Kamøy kommune Skole og Kulturskolen www.kamoy.kommune.no		 Ringebu kommune Miljø- og Kulturkontoret www.ringebu.kommune.no		 Meråker kommune Rector for skole, oppvekst og kultur www.meraker.kommune.no	

Rettelse vedrørende Choice Hotels



MA har medlemsfordeler gjennom en avtale med Choice Hotels

Dette gjøres det rede for i MAs Medlemsboken 2010 på side 16. Her står det under Online-booking at Choice i år tilbyr "5 % ekstra rabatt (totalt 17 % rabatt i Norge) ved booking via våre nettsider".

I det håndboken gikk i trykken, mottok MA beskjed fra Choice om at hotellkjeden dessverre ikke har dette tilbudet, og det beklages at Choice-siden i håndboken derfor inneholder en feil på dette punktet.

Tips til Motorføreren

Redaksjonen i Motorføreren vil gjerne ha tips om stoff til bladet. Dersom du har noe interessant å melde fra organisasjonen eller forslag til andre notiser og artikler, vil vi gjerne høre om det.

Det skjer mye spennende i MA og på bil- og trafikkfronten. Dette vil vi vite om og vurdere å bruke enten i Motorføreren eller på MAs nettsider – www.ma-norge.no. Ring, send en e-post eller et brev.

Hvis du selv ønsker å skrive noe, så må dette avtales på forhånd på grunn av planlegging og plassbegrensninger. Vi kan ikke love at alt kommer med, men ser frem til mange spennende saker.

Redaktøren treffes på telefon 22 95 69 62.

E-post kan sendes til:

motorforen@ma-norge.no.

Merk gjerne sendingen med "Stoff til Motorføreren".



Revisjonskompaniet Falsf Masseng II 1581 MOSS TEL 82 20 94 68	Finnås Kraftlag 6480 EREMBERG TE 62 42 86 00	Haugesund Sparebank Kend. Bævre 6448 BERGLO TE 08 340	Hovin Bygg & Agentur AS 7224 MELHUS TEL 72 67 22 78	Kragens Havnvesen Yra Ekeby 18 3770 RFAUGERØ TE 36 88 17 60	Maritimt Opplæringsenter Sjøveierveit 17 B 6226 HALVØRUND TEL 82 70 88 28
3-ern Trafikkteknisk AS Tandestikkveg 77 8046 ØRFALLEM TEL 32 82 88 78	DJUPVIK 4028 GJEMNESBY TE 78 88 80 86	Elveg. E 1724 SAMPBORG TEL 82 16 61 88	Jahr Bilservice Jury, 8940 ÅMOT TE 82 78 62 08	AS N Midt-Norsk R H Havnbruk AS Flomestredet 7400 FRYVÅK TE 74 38 02 00	Spør Brannvesen M. Havnveier 8077 EREMBERG TEL 67 74 82 08
 Walden 4 1771 HALDEN TE 88 17 48 80	Ministry Eiendomsforvaltning AS Ei Hålev 202 8026 VIKØRSTAD TE 828 87 488	HAVTRYGD Zandstredet 6214 BERGEN TEL 66 66 74 00	7084 MELHUS TE 72 67 83 82	industrienergi.no Høgskoleveien 11 7000 FRYVÅK TE 02 980 www.industrienergi.no	VIKØRSTA 8088 VIK I SOG TEL 67 68 88 68
Midt Kraft Bunnevd AS 3870 VIKERSUND TE 82 78 82 78	Dreabak Trillidestekst Lindrupplatan 10 1448 ØREDAK TEL 64 83 25 12	ANONYM STØTTE	VIKING REDNINGSTJENESTE www.viking.no		
Falck Tlf. 02 222 BUSKERUD Vikersund.....Tlf. 995 42 808 FINNMARK Alta.....Tlf. 909 47 995 NORDLAND Mosjøen, Shell Halsøy.....Tf. 913 11 683	Nordland fylkeskommune Trillidestekstforbudsutvalget TEL 08 840 - Fax. 25 44 38 81 www.jtl.no/nordl	Hedmark Transportarbeiderforbund Falkens Hus, 2308 HAMAR TEL 82 64 08 78	TELEMARK Grenland.....Tf. 3590 0050 ROGALAND Skjold.....Tf. 5278 2100 VEST-AGDER Sirdal.....Tf. 3837 1821		
 Redningssselskapet 7482 TRONDHEIM Tlf. 815 44 055	VIKING REDNINGSTJENESTE DIREKTOR ET NAVEID. 06000 www.viking.no "Viking gir deg rask og effektiv hjelp når du får problemer med bilen. Med 150 servicepunkter over hele landet er du sikret raskest mulig utrykning, uansett hvor du befinner deg" 800 30 008	Din lokale teststasjon Brødrene Bakkes Bilverksted AS 2420 TRYSIL Tlf. 82 45 13 00 - Fax. 82 45 13 25 Eknes Karosseri AS 5916 HJELMAS Tlf. 58 35 55 30 Førde Bilservice AS 8800 FØRDE Tlf. 57 83 07 00 - Fax. 57 83 07 01 Steinkjer Bil AS 7725 STEINKJER Tlf. 74 17 08 50 - Fax. 74 17 08 51 Tau Auto AS 4120 TAU Tlf. 51 74 65 90 - Fax. 51 74 63 58			

MA-
lotteriet:

Gripvinnermulighetene!

MA-lotteriet er i full sving. For lotteriåret 2009/2010 er hovedgevinstene i Landslotteriet som vanlig biler. I tillegg er det mulig å vinne mye annet blant tusenvis av gevinster, for eksempel en reise til en verdi av 30 000 kroner.

Overskuddet fra lotteriet gir et stort bidrag til MAs arbeid. Prisen på skrapeloddene er fortsatt 30 kroner.

Bilsjansen og reiser

Hvert lodd inneholder mange vinnersjanser. Faktisk er det fem skrapespill som hver for seg gir sjanser til gevinst.

Hovedpremiene er to Opel-biler! Ut over dette er det en rekke andre fine premier i form av reiser med verdi inntil 30 000 kroner og for eksempel servicer, turutstyr, minnebrikker og MP3-spillere.



Gode formål

MA-lotteriets formål er å skaffe penger til MAs prosjektarbeid rettet mot trafikksikkerhet og rusmiddelforebyggende arbeid. Overskuddet av lotteriet blir fordelt på de ulike kampanjer og prosjekter som drives både sentralt, regionalt og lokalt. Dette gjelder for eksempel KastMasken-prosjektet som henvender seg til ungdomskoleelever,

prosjektet for å lansere alkohol og MAs fokus på narkotika- og pillemisbruk i trafikken, som er pådriver i dette forebyggende arbeidet. MA trenger penger til sitt viktige arbeid. Ditt loddkjøp bidrar bl.a. til dette. Takk for støtten!

Lodd kan bestilles fra MAs kontor, tlf 22 95 69 58 eller på epost: line.hansen@ma-norge.no

Overskuddet

MA-lotteriets formål er å skaffe penger til MAs prosjektarbeid rettet mot trafikksikkerhet og rusmiddelforebyggende arbeid. Overskuddet av lotteriet blir fordelt på de ulike kampanjer og prosjekter som drives både sentralt, regionalt og lokalt.

MA driver KastMasken-prosjektet som henvender seg til 9. klasse i ungdomsskolen. Fra ungdommer reiser rundt på hvelvet og driver bærer og ut eget undervisningsopplegg tilpasset hver klasse.

MA starter i oktober 2009 en kampanje rettet mot fyllekjøring. Vi lanserte alkohol på det norske markedet, og flere biler på norgesveien allerede har blitt dekket av kampanjen i landet med informasjon og demonstrasjoner. Bakgrunnen er å få myndighetene til å påby alkohol i alle transportmidler i kommunalt tjeneste. Enke biltransportører har allerede mottatt slike utstyr.

MA deler også ut reisekveser til barn både i barnehager og idelavaste klasser i skolen. Disse gjenner også lokale arrangementer i regi av våre avdelinger. MA har også sterk fokus på narkotika- og pillemisbruk i trafikken og er pådriver i dette forebyggende arbeidet.

Vi i MA trenger penger til vårt viktige arbeid. Ditt loddkjøp bidrar bl.a. til dette.

Takk for din støtte!

Winn salg 408 000 lodd 4 kr 30,-
Lotteriårets pris er 22 kr Lotteriet
Salgsperiode 1.10.2009-31.12.2010.
Uavkassede gevinstutbetalinger betales innen 31.12.2010.

MA-Lotteriet
Postboks 156, 1509 HUS
Lotterietlf 22 95 51 23

Bilsjansen

Ekstraspill: Sjansen gir rynn lodd

De like i Bilsjansen gir deg muligheten til å være med i etterhåndstrekningen av en Opel!

Opel Insignia Verdi kr 309 340	Opel Meriva Verdi kr 255 300
Opel Astra Verdi kr 286 080	Opel Corsa Verdi kr 219 400

Bli fast loddkjøper

Bli med som fast månedlig loddkjøper og du får 3 poeng for hvert kjøpte lodd. Når du har oppjent 60 poeng eller mer, kan du ha ut din abonneringspremie. Det er til sammen 18 ulike premier å velge mellom. Hver lodd sendes deg én gang i måneden så lenge du selv ønsker.

Kjøper du minst 7 lodd pr måned, får du i tillegg ett gratis MA-lodd. Berget vedlagte kupong for å bli fast loddkjøper. Vi tilbyr nå også avtale på beløp for å gjøre det enklere for deg.

Verdikroner 10 000:
Middagsreise fra Porsgrund. Parerett til seks personer med glass fra Magnor Glassverk og Hardangerbestikk.

Verdikroner 7 200:
Mp3-spiller

Reisespill

Har du tre like i Reisespillet, har du vunnet et reisegevinstkort med verdi kr 30 000 eller 20 000.

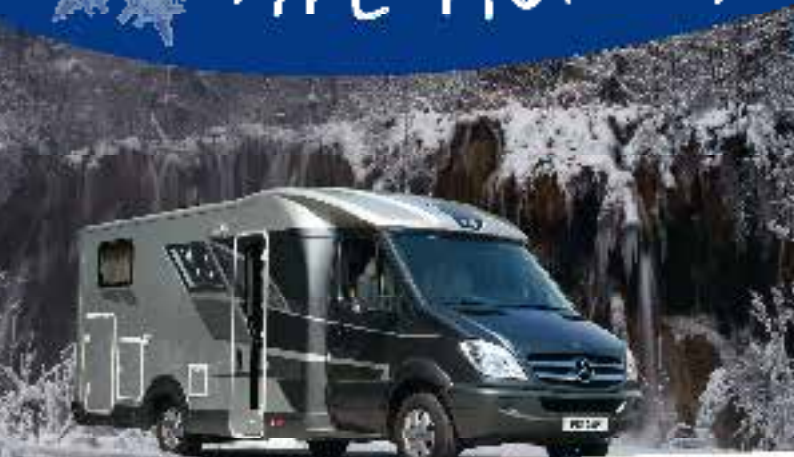
Sjansen

Har du tre like i Sjansen, har du vunnet én av disse gevinstene:

- Verdi kroner 500:
Keramisk kaffekniv eller tursekk.
- Verdi kroner 200:
USB minne brikke eller turflasker eller 7 nye lodd.
- Verdi kroner 150:
Multi ledar eller seks biljakk-papir eller 5 nye lodd.
- Verdi kroner 90:
"Kaffe-lars" turkopp i tre eller samme nylagbar grillspyd eller 3 nye lodd.
- Verdi kroner 60:
To termokrus i plast med lokk eller loddkjøper med fleece vott eller boklampe eller 2 nye lodd.

MA-LOTTERIET 2009-2010
MA - RUSFRI TRAFIKK OG LIVSTIL

MYE MORO på vinterferien!



POLARIS



ALPINA



ALPINA og POLARIS, nye elegante modellserier

ALPINA campingvogner og POLARIS bobiler, to helt nye elegante modellserier fra ADRIA! Med 2010-tallets friskeste design, praktiske detaljer og sjenerøse planløsninger våger vi å love deilig avkobling på ferien for hele familien, hele året.

Gå inn på Internett eller besøk nærmeste forhandler for å se vår andre favoritter. **CAMPINGVOGNER: ALPINA – CLASSICA – ADORA – ADVA – ALTEA** og lille **ACTION**



BOBILER: POLARIS – VISION – CORAL – CORAL SUPREME – COMPACT – SPORT – VAN og herlige **SUN LIVING**

- ALTA Mathisens Landbrukservice, 78 436833
- ARENDAL Bobil og Caravan Sør AS, 37 083402
- BERGEN Bjevarvik BILAS, 56 574980
- BODØ Caravan AS, 76 563756
- EDDE Nordvest Caravan AS, 71 298005
- ELVERUM Ringstad Caravan AS, 62 417060
- FIGGJØ Caravanen AS, 51 623337
- FØRDE Caravan Vest AS, 57 826250
- HIMNEFOSS Bil og Caravanenter AS, 32 128000
- KRISTIANLUND Kristiansund Caravanenter (SANDAL)
- MYTTEVÅG Tross Caravanenter AS, 69 080188
- OSLØYEN Trossenter AS, 52118807
- PERMUNNEN Tross Bil og Caravan AS, 35 918888
- SAKKVILLI Hestad Tross AS, 64 226020
- KVÅL Trondheim Caravan AS, 728 77111
- EDGEBU Hagen Caravan AS, 61 281820
- SEAGE Hestland AS, 74 282890
- SKYTTA Norcamp AS, 67 061313
- SØKTLAND Sørlund Caravan AS, 76 125300
- TROMSØ Tromsø Caravanenter AS, 77 637000
- ÅLESUND Bigton Bil og Caravan AS, 70 145365

* Selger kun campingvogner



360°
panoramavisning
på alle våre modeller
www.adria-nu

ADRIA
living in motion