motor føreren

Nr. 4 - 2019

Med blålys på taket:

Slik hjelper du politiet raskt frem i trafikken

SIDE 13-15

Elsparkesyklene:

Forbudt å forby dem?

SIDE 4

Det du må vite om lys på

mørke høstkvelder

SIDE 8

Alle nyheter fra

Frankfurt 2019

SIDE 6

VIC Kjemprud
Nedre Storgate 9
3015 DRAMMEN
Tlf. 32 83 29 45

Hustvedt & Skeie Transport AS
5585 SANDEID
Tlf. 52 76 49 00

Sirdal Bilberging AS
Svartvatn
4443 TJØRHOM
Tlf. 38 37 18 21

Rødsjø Trafikkskole AS
Grindabakken 2
7120 LEKSVIK
Tlf. 458 75 915

Storhamar AS
Kolltjernveien 10
2316 HAMAR
Tlf. 62 52 00 70

Morten Juliussen Krantransport AS
Brekkerødv 1
1782 HALDEN
Tlf. 922 16 554

Tromsnesvegen 79
2634 FÅVÅNG
Tlf. 61 28 01 00

Johanssons Auto AS
Gistads vei 10
3511 HØNEFOSS
Tlf. 934 84 919

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

Nyland Maskin AS
6826 BYRKJELO
Tlf. 957 06 000

J. L. Transport AS
Gjelstadveien 40
3178 VÅLE
Tlf. 922 45 370

Rune's Container Service AS
Sandumveien 105
1960 LØKEN
Tlf. 900 45 920

Voss Auto og Servicesenter AS
Strandavegen 500
5710 SKULESTADMO
Tlf. 56 53 05 10

Nittedal Karosseriverksted AS
Gamleveien 134
1482 NITTEDAL
Tlf. 67 07 27 84

Mix Go`biten Kiosk
Lilleåsgata 1, 3340 ÅMOT
Tlf. 32 78 36 00

Cool Trans AS
Vikavegen 1
9023 KROKELVDALEN
Tlf. 488 68 000

Teglverksveien 100
3057 SOLBERGELVA
Tlf. 32 23 23 00

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

Lommedalen Auto AS
1350 LOMMEDALEN
Tlf. 67 80 06 00
lommedalenauto.no

bayauto as

Bilsenteret Bjugn AS
Botngård
7160 BJUGN
Tlf. 72 52 05 30

Stjørdal Taxi A/S
Pottemakergata 4
7502 STJØRDAL
Tlf. 74 83 75 00

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

Vestviken Boring AS
Tyribakken 5
3941 PORSGRUNN
Tlf. 993 00 055

Vegard Kirkestuen Transport
Elvebakken 25
3420 LIERSKOGEN
Tlf. 928 49 080

HV service AS
Lierbakkene 152
3425 REISTAD
Tlf. 32 85 05 00

Arild Vedvik Kran & Transport
Gauterødveien 39c
3154 TOLVSRØD
Tlf. 909 10 127

Elite Bil AS
Storgata 79
2830 RAUFOSS
Tlf. 61 19 19 30

Skedsmo Bilopphogging
Brukte bildeler – vrakpant
Tlf. 63 87 05 50
www.bilopphogging.no

Vestvollv 30 B
2019 SKEDSMOKORSET
Tlf. 64 83 62 62

Sebu Bil & Bensin AS
Vindev. 1
2940 HEGGENES
Tlf. 61 34 29 20

Steinkjer Bil AS
Fjordgata 9
7714 STEINKJER
Tlf. 74 17 08 50

Bondhus Trafikkskule
Ivar Aasen gata 4
6150 ØRSTA
Tlf. 70 06 82 82

Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM
Tlf. 73 52 91 30

Klokkarstua
Åsheimveien 32
3490 KLOKKARSTUA
Tlf. 992 74 977

Bakkehaug Brødrene AS
Fogd Holmboes g 57
9360 BARDU
Tlf. 77 18 22 28

Gumpens Auto
Telemarksvegen 61
3734 SKIEN
Tlf. 24 03 55 50

Per A. Øren Transport AS
6993 HØYANGER
Tlf. 57 71 45 00

Østfold Trafikkskole
Storgata 2
1890 RAKKESTAD
Tlf. 69 22 22 53

ANONYM STØTTE

www.taxiromerike.no

Bjørgs Trafikkskole
Innherredsvegen 63 B
7503 STJØRDAL
Tlf. 909 52 222

Tynset Diesel AS
Glåmveien 2
2500 TYNSET
Tlf. 62 48 58 00

Ødegården Transport ANS
3626 ROLLAG
Tlf. 416 35 092

Vatlandsvåg taxi
Ørestrandvegen 71
4235 HEBNES
Tlf. 52 79 52 00

K.Halstensen AS
5399 BEKKJARVIK
Tlf. 55 08 40 00

Stjørdal - Meråker Trafikkskole
Innherredsvegen 72
7503 STJØRDAL
Tlf. 74 82 19 30
www.ta-lappen.com

NMCU
Skoggata 5, 1502 MOSS
Tlf. 908 37 374

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

Kongsberg Trafikkskole AS
Nymoens Torg 11
3611 KONGSBERG
Tlf. 32 73 55 90

Bil og Anleggssupport AS
Sjåheiveien 34
8209 FAUSKE
Tlf. 906 73 779

Kåshagvegen 178
2380 BRUMUNDDAL
Tlf. 62 35 64 47

Norvest Trafikkskole
Spjelkavikvegen 9
6011 ÅLESUND
Tlf. 930 64 064

Wear Maskin AS
Hurumveien 19
3440 RØYKEN
Tlf. 31 28 52 13

Salten Dekk & Bilpleie AS
Bergverksveien 5
8208 FAUSKE
Tlf. 481 12 300

Ålesund Bil AS
Lerstadv. 540
6018 ÅLESUND
Tlf. 70 17 54 80

Ørland Bil AS - Toyota
Fjæraveien 2
7130 BREKSTAD
Tlf. 72 52 27 50

***Malerfirma* Lasse Gundal**
Måltrostveien 5
2022 GJERDRUM
Tlf. 911 62 436

Storhamar AS
Kolltjernveien 10
2316 HAMAR
Tlf. 62 52 00 70

Poco Loco AS
Strandgata 23
2821 GJØVIK
Tlf. 966 66 830

NK Elektriske AS
Svangstrandv. 2 B
3410 SYLLING
Tlf. 32 84 66 00

Reidar Beck & Sønn AS
Industrivegen 20
2850 LENA
Tlf. 61 16 34 18

Trondsen Auto AS
Håndverkerv. 4 B
9018 TROMSØ
Tlf. 930 53 700

Adolfsen maskin og transport AS
Solliveien 22
9303 SILSAND
Tlf. 474 14 226

MA TEK AS
Mob. 907 29 341 - 928 72 612
www.matek.as

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

Husnes Trafikkskule AS
Lindevegen 36
5460 HUSNES
Tlf. 905 80 784

Høyefoss Taxi
32 12 19 00

Holmen Motorservice AS
Elfengv. 3 D
2500 TYNSET
Tlf. 62 48 09 80

Innhold nr 4-2019

3 MA-hjørnet
4 Elsparkesyklene - elsk og hat
6 Nytt fra bilmessen i Frankfurt
8 Slik skal du lyse i høstmørket
12 Promille til sjøs
13 Med blålys på taket
16 Så mye kan du fikse selv
18 Cannabis i trafikken
20 MA-intervjuet: Alf Seim
26 Hedret med Trafikkplaketten
28 MA-medlem
32 Test: VW Touareg R-Line
34 Test: Opel Insignia GSi
36 Ung i Trafikken
40 Veteranen: Renault 8
42 MA-kryssord

MA-hjørnet

Mørketid

Kanskje ikke en glad-åpning på MA-hjørnet denne gangen, men ingen har vel unngått å legge merke til at vi går mot mørkere tider – mørketid - rett og slett.

Og som alltid er det for mange biler som mangler et frontlys eller et bremselys og for få som bruker refleks. Det kan ikke understrekes nok hvor viktig det er å være synlig og å se godt! Jeg oppfordrer deg som leser av Motorføreren til først og fremst å sørge for at lys (det gjelder også sykkelen) og refleksbruk er på stell hos deg selv, og at du oppfordrer alle andre til å gjøre det samme! Da har du gjort en god innsats for trafikksikkerheten.

For i 2019 vil vi så gjerne se en videre nedgang i antallet drepte og hardt skadde! Tallene pr august viser at 65 personer har omkommet i vegtrafikken hittil i år. Det er tre personer mer enn i fjor på samme tid, og vi må alle gjøre det vi kan for å hindre ulykker.

I begynnelsen av juli leverte Sjøfartsdirektoratet «Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker», et bestillingsverk fra næringsministeren. I planen blir en rekke gode tiltak foreslått for å redusere antall ulykker med fritidsbåt, men å senke promillegrensen fra 0,8 til 0,2 er ikke ett av disse.

Det faktum at det var utelatt, fikk relativt stort fokus i mediene i sommer, og jeg deltok blant annet i debatter i NRKs nyhetssendinger. Politiet både i Telemark og Agder har uttalt at det er altfor mange som er påvirket og kjører båt, og er bekymret over «promillegamblingen». Det har vært flere alvorlige ulykker, men de endelige ulykkestallene foreligger ikke ennå. MA – Rusfri Trafikk fortsetter å ha fokus på promille til sjøs og arbeidet for å endre holdningene og å få senket promillegrensen.

Høsten er også tid for nytt MA-lotteri og salg av vår flotte kalender. Kalenderen er i salg allerede, og den er fin og praktisk, både til eget bruk og som gave. Lotteriet starter 1. oktober og selges både pr. telefon og av din lokalavdeling. Bli med og støtt vårt arbeid – vinnersjansene er store!

Det er også viktig at du som er medlem sørger for at dine kontaktopplysninger hos oss er riktige. Og sender du epost-adressen og mobilnummeret ditt til ma@marusfritrafikk.no innen 31. oktober, er du med i trekningen av en iPad!

Ha en fortsatt fin høst!

Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær

UTGIVER
MA – Rusfri Trafikk
v/ generalsekretær Elisabeth Fjellvang Kristoffersen

REDAKTØR
Jøran Ledal
Kontakt: +47 932 45 009 // joran@prontokom.no

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

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

MEDLEMSSERVICE/ABONNEMENT
Tlf. 22 47 42 00

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

KONTORTID
Mandag-fredag: 09.00–14.30

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

Elsparkesyklene skaper debatt:

Elsket og hatet i byene

Elsparkesyklene er elsket og hatet i norske byer. Kaos, ulykker og promillekjøring på den ene siden. Miljøgevinst og fornøyde brukere på den andre siden.

Av Pål Tømmerhol

- Skal du kjøre utover natta nå da?

Jeg er på vei hjem i taxi fra et kveldsmøte i Oslo sentrum sent en torsdag og småprater som vanlig med sjåføren.

– Nei, jeg gir meg senest ved midnatt i dag. Folk tar heller elsparkesykkel enn taxi hjem fra byen, sier drosjekusken og ser et øyeblikk litt oppgitt ut.

Og som om det går troll i ord, passerer vi fire gutter i begynnelsen av 20-årene som har funnet fire ledige sparkesykler. De har åpenbart tatt en øl eller flere. De skråler og fikler med mobilene for å finne frem appen som gjør at de kan leie syklene. Snart er fire ustødige kompiser på vei hjem…

Forbud i Trondheim

I 2019 er flere tusen elsparkesykler tatt i bruk i norske byer. En rekke store og små aktører kjemper om kundene. Det gjør de på myndighetenes nåde. Ulykker, kaos og fyllekjøring er bare noen av overskriftene elsparkesyklene har skapt denne sommeren.

Flere norske kommuner har allerede innført restriksjoner på bruk og utleie av elsparkesykler. I Trondheim kommune gikk man til det drastiske skrittet å totalforby elsparkesykler, og kaste ut aktøren "Ryde" som hadde etablert seg i byen. Det nektet gründerne bak selskapet Ryde Technology å godta.

– Kommunen kan ikke med hjemmel i verken trafikkreglene, politivedtektene eller i kommunens privat-autonomi nekte kommersiell utleie av elsparkesykler, slik Trondheim kommune har gjort i vedtaket av 13. august 2019, skrev Rydes advokat, Marianne Røed, i Advokatfirmaet Ræder til kommunen.

Saken kan havne hos Fylkesmannen og hos Sivilombudsmannen. Det samme skjer i Stavanger. Kommunen åpner for aktører som har avtale med kommunen, men ønsker ikke frislipp av elsparkesykler.

Nasjonalt regelverk?

Det er ingen tvil om at det er komplisert juss inne i bildet, og mange lurer på om vi til slutt ender opp med et nasjonalt regelverk for elsparkesykler.

En av Norges fremste eksperter på problemstillingene, journalist Torill Henriksen i Shifter, ser for seg flere ulike scenarier.

– Samferdselsministeren har sagt at han ikke vil forby elsparkesykler. I Sverige og Tyskland ser det ut til at elsparkesyklene blir klassifisert som et eget transportmiddel, og altså ikke det samme som en

vanlig sykkel. Jeg har lest innstillingen fra Trondheim kommune som vil forby elsparkesyklene, men det tror jeg ikke går igjennom. Det er alt for mange feil i innstillingen fra kommunen, påpeker Henriksen og legger til:

– Det er ofte slik med ny, disruptiv teknologi. Endringene skjer utrolig raskt og ligger foran lovverket. Se bare på hva som har skjedd med Uber og Airbnb. Hva skulle disse selskapene klassifiseres som? Husk at det er under to år siden de første elsparkesyklene kom på gata i San Fransisco, så fortsatt er dette veldig ferskt.

– Som en vanlig sykkel

Slik det er nå, er altså elsparkesyklene her hjemme å regne som vanlige sykler, og regjeringspartiet Frp har sagt at det ikke skal komme noen aldersgrense.

– Både aktører og en kommune som Trondheim opererer med en aldersgrense på 18 år. Det er imidlertid ikke noe i lovverket som tilsier at en 10-åring ikke kan kjøre av gårde på en elsparkesykkel. Men det er jo ikke akkurat noe å anbefale, sier Torill Henriksen, som har skrevet utallige artikler om temaet.

– Hva med hjelm og promille?

– Også på disse områdene regnes elsparkesykkelen som en vanlig sykkel. Man anbefaler folk å bruke hjelm, men det er altså ikke noe påbud. Det heter seg at man skal sykle forsvarlig, men det er heller ikke forbudt å drikke alkohol og kjøre vanlig sykkel eller elsparkesykkel. Det blir opp til hver enkelt å vurdere, og vurderingsevnen er kanskje ikke veldig god etter at man har drukket fem-seks øl, sier Shifter-journalisten og forklarer at politiet i Danmark og Tyskland har innført kontroller av elsparkesyklister for å komme problemet til livs.

Tusenvis daglig

Mens utleiefirmaene og kommunene krangler om jussen, er flere tusen menn og kvinner daglige brukere av elsparkesykler. Bare i Oslo skal det være over 4000 elsparkesykler i bruk. Men ingen vet riktig sikkert. Doningene er ikke registrert, og ikke alle aktørene som driver med utleie vil svare på hvor mange sykler de faktisk har i drift. En god del har også kjøpt sine egne elsparkesykler. Heller ikke på dette området finnes det statistikk som fanger opp alt.

Brukerne er alt fra turister til vanlige innbyggere på vei til jobb eller et møte. Elsparkesykkelen plukker de opp på

LIKHET FOR LOVEN? Foreløpig mangler Norge et nasjonalt regelverk for bruk av elsparkesykler. Så langt håndterer hver enkelt kommune egne «kjøreregler». Når kommer Stortinget på banen?

et tilfeldig gatehjørne - der den forrige brukeren satte den fra seg - åpner den med en app på smarttelefonen, og fyker av gårde. Også parkeringen av syklene har skapt hodebry i byene. De kan sperre både fortau og fotgjengeroverganger.

Innførte fartssperre

Selv om farten er begrenset til 20 km/t, er det nettopp farten som får mest kritikk og skaper utrygghet blant gående. Derfor har enkelte aktører lagt inn fartssperre som slår inn når elsparkesykkelen kommer inn i en sone som er definert i programvaren. Når elsparkesykkelen kjøres inn på blant annet Karl Johans Gate i Oslo, Nationaltheatret og Aker Brygge vil ikke farten være på mer enn maks seks kilometer i timen.

– Man er blitt enig om en «code of conduct» med de lokale myndighetene, og de bestemmer hvilke fotgjengersoner som burde være "sakte-soner". Dette er for å hindre at man kjører for fort i fotgjenger-områder. Voi anbefaler brukerne sine å bruke sykkelfelt og lignende, og dette er enda et steg i den retningen, skriver Steinar Daltvedt hos utleieaktøren Voi, i en kommentar til nettstedet Tek.no

Politiet sparker fra

Og det er grunn til engstelse. Bare i Oslo var det i sommer rekordmange som måtte innom legevakten på grunn av uhell med el-sparkesykler. Ifølge NTB, var det over 100 registrerte skader bare i juni måned. Det er snakk om alt fra brudd i håndledd og hofte til hodeskader, men det er registrert få alvorlige skader. Noen fotgjengere er også blitt påkjørt og skadet. Men fremdeles er det langt flere alvorlige skader registrert med vanlige sykler.

Men på tross av alle utfordringene – mange elsker elsparkesyklene og mener at de er et utslippsfritt gode i en tid da privatbilen møter stadig flere restriksjoner i de store byene.

Til og med lovens lange arm har fått opp øynene for doningene. Politiet som er stasjonert på Bergen Lufthavn, har uniformerte elsparkesykler som de bruker rundt på flyplassen!

M-Byte er den første bilen ut fra kinesiske Byton. Interessen for denne har vært stor i Norge.

Nå kommer den store **strømmen av elbiler**

Årets store bilutstilling i Frankfurt viser tydelig hva som er trenden. Nå handler svært mye om elbiler og ladbare hybrider. Neste år kommer mange spennende nyheter til Norge.

Av Vegard Møller Johnsen

2019 blir et historisk år for nybilsalget i Norge. For første gang vil det bli solgt flere elbiler, enn biler med bensin- og dieselmotor her til lands. Sannsynligvis er det bare en forsmak på det som vil komme. For nå er det klart for en stor bølge av nye elbiler, flere av dem ble vist på den store bilutstillingen i Frankfurt i september.

Tidligere år har det gjerne vært ganske stille rundt mange av elbilene som har vært utstilt på de internasjonale bilutstillingene. I år var det annerledes. Showets store stjerne var nye Volkswagen ID.3. Den hadde verdensdebut i Frankfurt, og markerer starten på en stor, elektrisk satsing fra Volkswagen. Forhåndssalget har allerede pågått en tid, den norske importøren er ikke snauere enn at de har gått ut med målsetning om at dette skal bli den mest solgte bilen her til lands neste år.

Kina melder seg på

Kinesiske Byton hadde også debut på sin aller første bilmodell, kalt M-Byte. Interessen for denne bilen har vært stor i Norge. Nå fikk vi endelig se den i ferdig utgave, den kommer til Norge først i 2021.

Hos Opel er den store nyheten at småbilen Corsa kommer i elektrisk utgave. Den går rett inn i klassen av kompakte og fornuftige elbiler, til relativt gunstig pris. Gunstig pris finner vi også på «tvillingene» VW e-up! og Skoda Citigo e iV. De to har rekkevidde på 260 kilometer, og startpris på under 180.000 kroner. Det er svært gunstig og kan nok også sette mange av konkurrentene under press.

Mercedes viste den elektriske flerbruksbilen EQV som er søstermodellen til SUVen EQC. Sistnevnte er en direkte utfordrer til biler som Audi e-tron og Jaguar I-Pace, naturligvis også Model S og Model X fra Tesla. Her snakker vi

Mercedes GLE blir en rekkevidde-vinner i sin nye og ladbare utgave. Den skal klare opptil 10 mil på strøm.

Honda e hinter tilbake til designet på Civic fra mange tiår tilbake. Dette er en kompakt elbil som starter på under 300.000 kroner i Norge.

Porsche Taycan er elektrisk drømmebil for mange.

Land Rover Defender har røtter tilbake til 1948, nå kommer den i ny og moderne utgave. To versjoner er klare fra starten, kort og lang.

Ford Kuga kommer i helt ny utgave, og blir endelig ladbar.

Mercedes EQV er verdens første elektriske flerbruksbil. Kommer som syvseter, med plass til bagasje i tillegg.

Volkswagen ID.3 markerer starten på en elektrisk storoffensiv fra VW.

om biler som starter på mellom 600.000 og 700.000 kroner, men som fort kan bli mye dyrere. Her er det nemlig veldig mye fint og kostbart utstyr å velge mellom.

Satser på ladbare hybrider

Samtidig som antall elbiler øker kraftig, ser vi også at en rekke bilprodusenter satser tungt på ladbare hybrider. Mercedes er en av dem som virkelig er langt fremme her. I Frankfurt viste de ladbare utgaver av en rekke modeller, blant dem A-Klasse, B-Klasse, SUV'ene GLC og GLE, og familiebilene C-Klasse og E-Klasse. Noe av det nye her er betydelig lengre rekkevidde enn det vi er vant til på første generasjon ladbare biler. SUV'en GLE klarer for eksempel tett opptil 100 kilometer, på ren strøm. Dette er også en dieselhybrid, det betyr at drivstofforbruket holdes på et overkommelig nivå også når batteripakken er tom.

Helt ny elbil fra Ford

En annen produsent som satser tungt på ladbart er Ford. Bilmerket kommer blant annet med SUV'ene Kuga og Explorer i ladbare utgaver. I 2020 er det også klart for en helt ny elbil fra Ford. Den skal være inspirert av legenden Mustang, og vil få en rekkevidde på hele 600 kilometer.

Til slutt tar vi med en bil i helt andre enden av skalaen. En av de store stjernene i Frankfurt er den helt nye utgaven av Land Rover Defender. Dette er en bil med røtter tilbake til 1948. Den har vært borte fra markedet noen år, men nå er det altså klart for en helt ny bil. Nye Defender kommer i både kort og lang utgave, med inntil syv seter. Og allerede neste år skal det komme en ladbar hybrid-versjon av Defender, ifølge Land Rover.

Slik skal du lyse opp høstmørket

Vi går mot mørkere tider og nå er det særlig viktig med gode lys på bilen din. I de mørkeste månedene må du se - og bli sett.

Av Silje Bjørnstad

– Dette handler om trafikksikkerhet, sier sjefingeniør Asbjørn Hagerupsen i Statens Vegvesen.

Han er opptatt av at biler som ferdes på norske veier er klar for mørkere kjøreforhold.

– Det er viktig at det brukes typegodkjente pærer som tilhører riktig lyktetype, de skal blant annet være merket med stor E eller liten e, påpeker Hagerupsen.

Ønsker du mer lys på bilen din, er det ikke lenger begrensning på antall fjernlys eller samlet lysstyrke. Denne regelen trådte i kraft 1. oktober 2018, og gjelder for både lette og tunge kjøretøy. Forutsetningene er imidlertid at lyktene er typegodkjent og forsvarlig montert.

Sjekk frontruta

I tillegg til å ha riktige pærer, så er renhold av lyktene viktig. Dersom hovedlyktene er møkkete vil dette endre retningen på lysstrålene slik at det i verste fall kan blende møtende trafikk. For øvrig vil skitne lykter gi redusert lysstyrke og signaleffekt. Du må også være nøye med å holde frontruten ren for å få god sikt.

– I den forbindelse er det viktig at også innsiden av frontruten rengjøres, slik at ikke innvendig belegg reduserer siktforholdene. Sjekk også at vinduspusseren fungerer godt, påpeker Hagerupsen.

Viktig om baklys

I dag har moderne biler automatiske kjørelys, men EU-kravene sier ingenting om at baklys skal være tent på dagtid.

DETTE SIER TRAFIKKREGLENE

§ 15. Bruk av lys

1. Lys som er påbudt for kjøretøy, skal være tent under kjøring når lys- eller siktforholdene gjør det påkrevd for å gi føreren tilstrekkelig synsfelt eller for å gjøre kjøretøyet synlig for annen trafikant.

Under kjøring med motorvogn skal påbudt fjernlys, nærlys eller godkjent kjørelys alltid være tent.

2. Fjernlys må ikke benyttes slik at annen trafikant blir blendet. Det samme gjelder ved møte med jernbanetog, sporvogn eller fartøy som føres langs vegen.

3. Nærlys skal nyttes når fjernlys ikke er påkrevd eller ikke er tillatt brukt.

4. Parkeringslys skal være tent under stans eller parkering på veg når lys- eller siktforholdene gjør det påkrevd for å gjøre kjøretøyet synlig for annen trafikant.

Fjernlys eller nærlys må ikke være tent under stans eller parkering som nevnt i første ledd.

5. Tillatt hjelpelys må ikke benyttes til annet formål enn det er bestemt for.

Kurve-/tåkelys kan ikke benyttes sammen med nærlys.

6. Denne paragraf gjelder så langt den passer også for fører av sporvogn.

Kilde: Asbjørn Hagerupsen og Statens Vegvesen

Det kan medføre risiko ved kjøring under forhold med redusert sikt i norsk høst- og vintervær.

– Eksempler på slike situasjoner er kjøring i regnvær og tåke, og inn i tunneler. Under slike forhold er det viktig at bilens hovedlys aktiveres slik at baklyset er tent. På nyere biler aktiveres baklyset ved hjelp av sensorer,og ved for eksempel kjøring inn i tunneler vil disse lysene tennes automatisk på grunn av endrede lysforhold, forklarer Hagerupsen.

Enten du har lysbryter eller betjening på skjerm, kan du sette på vanlige nærlys slik at de lyser hele tiden. Da er også baklysene tent, akkurat slik automatikken gjør når det er virkelig mørkt.

Ulikt på gamle og nye biler

Vit at det kan være forskjell på lysene hos nye biler sammenlignet med eldre modeller. Moderne lysteknologi har innebygget mange av de funksjonene som bilføreren tidligere måtte aktivisere på egenhånd.

– Det er utviklet helt nye funksjoner hvor hovedlyset innstiller seg automatisk i forhold til omgivelsene. Den opplyste flaten foran bilen tilpasser seg kjøring i ulike områder, sier Hagerupsen.

For eksempel vil bilens lys gi bedre opplyst flate langs veibanen i tettsteder, mens kjøring på motorveg vil gi et langtrekkende lysfelt. Samtidig er det utviklet automatisk veksling mellom fjernlys og nærlys og videre til nytt fjernlysmodus,

LES MER PÅ NESTE SIDE

Husk at mange biler med automatisk kjørelys ikke omfatter baklysene. Dette kan skape farlige situasjoner for trafikken rundt deg. Enten du har lysbryter eller betjening på skjerm, kan du sette på vanlige nærlys slik at baklysene lyser hele tiden.

som lyser opp området rundt en møtende bil uten at denne blir blendet.

– Dette gir økt sikkerhet ettersom fjernlys-systemet gir bilisten bedre mulighet til å oppdage for eksempel myke trafikanter som befinner seg på sidene av den møtende bilen.

Hagerupsen poengterer også at den store utbredelsen av LED-pærer er med på å gjøre trafikken tryggere enn før.

– LED-lys tennes raskere enn glødepærer hvilket gir raskere signaleffekt for blant annet retningssignallys og stopplys.

– Hva med tåkelys?

– Når det gjelder bruk av tåkelys er det mange som gjør feil, mener eksperten i Statens Vegvesen.

– Mange er nok ikke klar over at det ikke er lov å bruke kurve- eller tåkelysene, eller grøftelys som mange kaller det, sammen med nærlys som kjørelys på dagtid. Det syndes mye mot dette, sier han.

– Når det er mørkt blir det rett og slett for sterkt lys. Det blir for mye strølys som kan virke blendende. Tåkelyset kan imidlertid brukes som kjørelys, men da kun på dagtid. Er det mørkt skal hovedlysene brukes.

Lysene på bilen som må virke

Som bilfører må du sørge for at riktig lys er aktivert i samsvar med lysforholdene.

Kjørelys

Det er påbudt med kjørelys foran. Bilen skal ha to lykter foran som gir hvitt eller gult kjørelys. Som kjørelys kan det benyttes nærlys, nærlys med redusert spenning, særskilt godkjente lykter eller lykter for kurve-/tåkelys.

Nærlys

Det er ikke tillatt å ha flere enn to nærlys. Disse skal ikke lyse sterkere enn 0,7 lux i en høyde av 1,10 meter, målt 25 meter foran lykten. Du kan bruke nærlys i kombinasjon med fjernlys, men det er ikke tillatt å bruke nærlys i kombinasjon med tåkelys.

Fjernlys

Du kan montere så mange ekstra fjernlys du vil på bilen din, men monteringen skal være symmetrisk. Det er ingen begrensning til maksimal tillatt lysstyrke.

Tåkelys

Det er ikke tillatt å ha flere enn to tåkelys og det er ikke tillatt å bruke tåkelys i kombinasjon med nærlys. Det er tillatt å bruke tåkelys som kjørelys i stedet for nærlys på dagtid.

Parkeringslys

Det er kun tillatt å ha to parkeringslys på bilen. Det er altså ikke lov til å bruke parkeringslyspære i ettermonterte lyskastere hvis de ordinære parkeringslysene er tent samtidig. Parkeringslysene skal alltid være tent, både i kombinasjon med nærlys, tåkelys, fjernlys og baklys.

Fikk satt båtpromille på sommermenyen i mediene

Mens mange nordmenn nøt ferielivet, brukte MA – Rusfri Trafikk anledningen til å innta mediene med et sterkt fokus på promille til sjøs. To ganger på to uker ble generalsekretær Elisabeth Fjellvang Kristoffersen invitert til NRK for å debattere saken.

Av Jøran Ledal

Først ble MA – Rusfri Trafikk bedt om å diskutere temaet med næringsminister Torbjørn Røe Isaksen i Dagsnytt 18, et par uker sener arrangerte NRK Nyhetsmorgen en debatt med stortingsrepresentant Tom-Christer Nilsen fra Høyre.

– Vi opplever at promille til sjøs er en sak som engasjerer journalistene. I likhet med mange vanlige folk synes de det er oppsiktsvekkende at det er tillatt å kjøre store, tunge fritidsbåter med 0,8 i promille. Dessverre opplever vi ikke den samme interessen og engasjementet blant flertallet av politikerne, og ekspertutvalget i Sjøfartsdirektoratet ønsker heller ikke å røre den, sier Kristoffersen, og viser til at den nasjonale handlingsplanen mot fritidsbåtulykker ikke inneholdt forslag om reduksjon av promillegrensen fra 0,8 til 0,2.

Planen gjentar visjonen om null drepte eller hardt skadde i transportbransjen, som også omfatter fritidsbåtene, men ingen av de 67 ulike oppfølgingstiltakene berører promillegrensen. I planen skriver Sjøfartsdirektoratet:

«Med bakgrunn i SHT-rapporten og deres dybdeundersøkelse av ulykkene i 2018, ser arbeidsgruppen at det er moderat til tydelig ruspåvirkning, det vil si fra 1 promille og oppover, som er den største medvirkende årsak til dødsulykker hvor rus har vært involvert.

Promillegrensen har blitt diskutert i forbindelse med handlingsplanen og arbeidsgruppen har hatt ulike oppfatninger av om promillegrensen bør settes ned eller ikke. Promillegrensen ble også nylig (2019) behandlet på Stortinget uten at forslaget om lavere grense ble vedtatt. Arbeidsgruppen har derfor ikke fokusert på promillegrensen i handlingsplanen.

Alle i arbeidsgruppen er imidlertid enige om at rus og båtføring medfører økt risiko. Båtføreren skal være i stand til å kunne føre båten på en trygg måte. Arbeidsgruppen mener fortrinnsvis at økt kontrollvirksomhet i henhold til gjeldende regler bør prioriteres sammen med holdningsskapende arbeid.»

Uttalelsen imponerer ikke Kristoffersen. Hun mener det er innlysende at en nulltoleranse for alkoholbruk for båtførere vil ha den samme effekten som den har på landeveien.

– De aller fleste som kjører bil, holder seg fullstendig unna alkohol. De vet at det i praksis er en nullgrense, og dermed unnlater de også å spekulere i hvor mye de kan tillate seg. Slik er det ikke med en grense på 0,8. Så lenge loven tillater at du kan kjøre båt med et glass eller tre innabords, blir både grense og dømmekraften flytende. Det er nesten ikke til å begripe at politikerne vil fortsette å la dette sjansespillet med folks liv og helse fortsette, sier Kristoffersen.

I sommer la også Næringsdepartementet fram stortingsmeldingen «Samhandling for betre sjøtryggleik». Heller ikke dette dokumentet foreslår en endring av promillegrensen, men regjeringspartiet Krf har tidligere varslet at det kan bli aktuelt å fremme et slikt forslag i forbindelse med Stortingets behandling av meldingen.

1 av 3 har kjørt uten å vite om de var edru

Dobbelt så mange ble drept av ruskjøring i fjor, som året før. Likevel svarer 1 av 3 at de har kjørt bil uten å være sikker på om de var edru i en ny undersøkelse.

– Dette er skremmende. Du skal aldri kjøre bil før du er helt sikker på at du er kjørbar. Først da unngår du å være en fare for deg selv eller andre for stor fare, sier Roger Ytre-Hauge, fagsjef på motor i Frende Forsikring.

- Ikke uventet

Hele 32 prosent svarer altså ja i undersøkelsen YouGov har utført for Frende Forsikring.

– Det er dessverre ikke uventet, sier advokat Harald Fjeldstad. Han jobber med flere hundre promillekjøringssaker årlig.

– Det er svært foruroligende at en tredjedel er villig til å ta sjansen på å sette seg bak rattet uten å være sikre på at de er edru, sier generalsekretær i MA – Rusfri Trafikk, Elisabeth Fjellvang Kristoffersen.

Dobbelt så mange drepte

Tall fra Statens Vegvesen viser at 40 mennesker ble drept på grunn av ruskjøring i 2018. Det er dobbelt så mange som året før.

– Denne utviklingen er skummel. Her må bilførere ta større ansvar for sikkerheten. Ikke tro at du er edru. Vit det sikkert, eller la bilen stå. Uten unntak, sier Roger Ytre-Hauge i Frende Forsikring.

108 mennesker døde på norske veier i 2018. 34 prosent av dødsulykkene skyldtes rus, enten alkohol, narkotika eller blandingsrus. I 2017 var det 20 prosent av dødsulykkene som skyldtes rus.

Nesten 10.000 tatt i fjor

- Jeg har mange klienter som oppriktig har trodd at alkoholen har vært ute av kroppen, men så var den ikke det likevel. Alle foretar nok ikke en like god kontroll, men føler seg «fin» og antar at oppdagelsesrisikoen er lav, sier advokat Harald Fjeldstad.

I fjor ble 9649 bilister tatt for ruskjøring. Det er 10 prosent flere enn i 2017.

– Det er frustrerende å vite at halvparten av dødsfallene kunne vært forhindret med alkolås, sier Kristoffersen.

Vil ha kampanjer over hele landet

– Det er ikke nok å bare bygge og utbedre vei. Vi vil ha landsdekkende kampanjer med promille som tema, på lik linje med kampanjer som Bruk bilbelte og Del veien, sier hun.

Å gå til innkjøp av en alkomåler er et annet tiltak som kan redde liv.

– Sørg for at måleren er godkjent og at den kalibreres i henhold til produsentens anbefalinger, sier Kristoffersen.

Ved utgangen av juli 2019 hadde 55 personer mistet livet i trafikken, det samme antallet som i fjor. Det viser tall fra Statens Vegvesen.

NTB-Info

Dignita
Sammen redder vi liv

BilXtra tilbyr funksjonsleie av godkjent alkolås!*
*pris avhenger av antall.

Vi forstår at det for mange kan være lite ønskelig å binde opp mye kapital i kjøp av alkolås. *Hvorfor eie når du kan leie?*

Dignita garanterer en godkjent og fungerende alkolås under hele leieperioden.

Kontakt Dignita på 55 100 700 eller norge@dignita.com

Dignita er et heleid datterselskap av Smart Start LLC USA. Smart Start er verdensledende innen alkolås og omsatte i 2016 for 2 mrd. Selskapet er privateid, og har sitt hovedkontor i Dallas, Texas. Samtlige av Dignitas produkter er godkjent etter seneste EU standard.
Les mer om oss på **Dignita.com**

Når blålyset blinker i bakspeilet

Blålyset surrer på taket og sirenen hviner gjennom luften. Politioverbetjent Preben Lund blinker heftig med fjernlysene, men det hjelper ikke. Den vesle bilen som ligger foran oss, langt ut mot midten, fortsetter i samme tempo. Den godt voksne damen som kjører bilen, er muligens mer opptatt av å prate eller fordypet i egne tanker…

Av Jøran Ledal

– Denne gangen var det en godt voksen dame, men jeg kan forsikre at uoppmerksomhet kan ramme alle, uavhengig av alder, kjønn og bakgrunn. Du sitter kanskje og grubler på noe, og glemmer dermed å følge med på omgivelsene, særlig bakover. Å holde et øye med trafikken i bakspeilet, er derfor noe av det aller viktigste vi kan be publikum om, sier politioverbetjent Johannes Lien fra passasjersetet idet vi omsider har lyktes med å passere den vesle bilen langs riksveg 2 på vei mot Sverige.

Lund og Lien er kursansvarlige for kjøreopplæringen ved Politihøgskolens Utdanningssenter i Kongsvinger, og gir politistudentene den lovpålagte opplæringen og treningen i kjøring med blålys og sirener. Selv om kursene kan legges opp på ulike måter, er det den samme opplæringen som gis til sjåfører som skal kjøre ambulanse, brannbiler og lignende. Opplæringen av utrykningspersonell sorterer under Vegdirektoratet, og kompetansekravene fremgår av egen forskrift og læreplan. Politiet har i tillegg en egen instruks for utrykningskjøring og forfølgelse.

– Kurset starter med mye teori og kartlegging av de grunnleggende kjøreferdighetene for vanlig klasse B. Graden av kjøreerfaring kan variere enormt, og vi er derfor nødt til å forsikre oss om at studentene både har tilstrekkelig trafikkforståelse og mestrer det tekniske med bilkjøringen. Et av de formelle kravene

TRAFIKK-EMPATI: – Vi lærer politistudentene å kjøre på en «hjelp til selvhjelp»-måte. Det handler om å forstå situasjonen til medtrafikantene og å gi dem tid og anledning til å hjelpe oss frem, understreker Preben Lund og Johannes Lien.

– Vis at du har sett oss og hjelp oss frem

er at studenten skal ha hatt førerkort klasse B sammenhengende i to år, men regelverket stiller ikke noe krav om antall kjørte kilometer. Har man nesten ikke har kjørt bil før, er det ikke til å undres over at noen får problemer med å håndtere stressituasjonen. Disse studentene får beskjed om at de ennå ikke er klare for å kjøre utrykning, og de må øve mer normalkjøring før de får fortsette på utrykningskurset, forklarer Lund.

Lærer bort trafikk-empati

Etter kartlegging og instruksjon på den grunnleggende klasse B kjøringen, får studentene innføring og instruksjon i grunnleggende utrykningskjøring. Kurset som går over 2 uker er bygd opp trinnvis. Til sammen er det fire trinn hvor hvert trinn må bestås for å komme videre til neste trinn.

– Vi prøver å bygge kapasiteten deres lag på lag, og legger samtidig stor vekt på å få studentene til å innse at treningen foregår i virkelige omgivelser. Når vi er ute på veien med instruksjonsbilene våre, ferdes vi blant ekte mennesker i helt reelle situasjoner - de er ikke markører eller skuespillere, understreker Lund og Lien, som selv har henholdsvis 19 og 13 års erfaring som polititjenestemenn.

– Samtidig bruker vi mye energi på å lære bort det vi kaller trafikk-empati. I korthet handler det om evnen til å sette seg inn i og forstå situasjonen til trafikantene rundt oss. Når vi skal komme oss fort frem, og krever at andre skal gi oss fri vei, er vi samtidig nødt til å huske å gi medtrafikantene tid, mulighet og anledning til å gi oss fri vei. De fleste av oss vet hvor fort gjort det er å skylde på alle rundt oss dersom vi er for aggressive, men det er sjelden særlig konstruktivt, mener de, og utdyper:

Hjelp til selvhjelp

– Se for deg at politibilen vår kommer veldig fort inn mot et kryss med rødt lys. Dersom vi blir stående helt stille bakerst, hjelper det lite om sirenen går og vi henger på hornet. En slik håndtering hjelper verken trafikantene eller oss selv. Sørger vi derimot for en god fartstilpasning, skrur på sirenen i god tid, bruker fjernlysene for å få oppmerksomheten og plasserer bilen slik at det er tydelig hvor vi vil kjøre, så gjør vi det enklere for omgivelsene å forstå hva vi vil at de skal gjøre, sier Lund.

– Målet er altså å kjøre på en «hjelp til selvhjelp»-måte. Ved hjelp av bilen og

TOER-SYNDROM: Når du ligger bakerst i en kø – og bilene foran deg blinker seg til siden – er det ikke sikkert det skyldes at alle fikk samtidig lyst til å slippe frem nettopp deg. Politiet har en egen benevnelse for bilførere som legger seg ut i veibanen ved en utrykning: Toer-syndrom

ALLTID MED HJEMMEL: Politiet skal alltid ha en hjemmel for å kjøre utrykning. Ofte handler det om å berge liv eller å avverge farlige situasjoner. – Det holder ikke at patruljen har en varm pizza i bilen som må spises før den blir kald, smiler Lund og Lien.

vår egen oppførsel, prøver vi å gjøre det tydelig hva vi ønsker at medtrafikantene skal gjøre. Legger vi oss helt til venstre ut mot midtstripen, så skjønner føreren foran at han skal vike til høyre. Kjører vi derimot slalåm frem og tilbake i veibanen, blir det tilsvarende vanskelig å skjønne hva vi vil, supplerer Lien.

– Dere sier at «de aller fleste» ønsker å hjelpe dere frem. Betyr det at det også er noen som ikke opptrer hjelpsomt?

– Joda, det er alltids en og annen som ikke liker politiet, og som heller ikke viker en centimeter. Bilførere som ikke gidder å slakke av på farten, eller lar være å kjøre til siden.

– Men hva ønsker dere egentlig av oss? Noen av oss lærte en gang i tiden at man skal blinke seg til siden og stoppe helt opp. Er dette en riktig manøver?

– Nei, vi ønsker ikke at trafikken skal stanse helt. Dette kan fort skape farlige situasjoner med bilene som ligger bak. Enkelt forklart ønsker vi oss dette: Følg med i bakspeilet, og gi oss et signal straks du får øye på oss. Sett på blinklyset. Vanligvis er det fint om du kjører ut til siden og gir oss plass på utsiden, men ikke alltid. Reduser farten og les trafikkbildet. Det kan også være situasjoner der vi heller ønsker at du skal fortsette å kjøre, for eksempel på en bakketopp eller foran en uoversiktlig sving. Det aller viktigste er uansett at du viser at vi er blitt sett. De tre indikatorene vi ser etter er sideforskyvning av kjøretøyet, fartsreduksjon som vises med bremselys eller blinklys.

– Hva er de vanskeligste situasjonene dere står overfor?

– Det mest krevende er å kjøre på landevei, der hastigheten er høyere for alle. Da har vi hele tiden tre hastigheter som må vurderes: Farten på vår egen bil, farten på bilene vi når igjen og ikke minst farten på møtende trafikk. Samtidig skal vi vurdere antall meter frem til møtende trafikk. Noen ganger kan det også være mørkt, dårlig sikt og glatt føre. Referansene langs veien blir borte. De fleste studenter gruer seg veldig til å kjøre i Oslo sentrum, men i virkeligheten er det mye mer krevende å kjøre utrykning på E16 mellom Oslo og Kongsvinger. I et bysentrum er tempoet mye lavere, og folk viker når du skrur på sirene og blålys. Vi kan kjøre rolig og sakte gjennom, forklarer de.

Toer-syndromet

Vi har altså kommet oss forbi kvinnen i den vesle bilen, men lenger fremme oppstår en ny utfordring for de to politioverbetjentene. Fire biler ligger på en rekke, og bare de tre fremste slår på blinklyset og demper farten idet de blir oppmerksomme på blålyset vårt. Det gjør ikke den fjerde og bakerste bilen. Denne bilføreren blinker seg tvert imot til venstre og legger seg ut i veibanen for å komme forbi de tre foran. Episoden er sjokkerende for en sivilist, men Lund og Lien virker hverken overrasket eller uforberedt.

– Der har vi et klassisk eksempel på det vi kaller et toer-syndrom, forklarer Lien og smiler litt oppgitt.

– Vedkommende har åpenbart ikke sett oss, og tror åpenbart at alle de andre i trafikken, i nøyaktig samme øyeblikk, har bestemt seg for å slippe frem nettopp ham. Situasjonen er farlig nok, men vi er alltid forberedt på potensielle «toere». Det er blant annet slike situasjoner opplæringen er ment å forberede politistudentene på. Ekte mennesker tar hele tiden «unormale» valg, og vi prøver så godt vi kan å forutse det aller meste.

Bilene blir stadig mer avanserte, men...

mye kan du ennå gjøre selv

Av Knut Skogstad

Bilene blir stadig mer avanserte. Men det betyr ikke at du må på verksted for hver minste ting. Selvgjort er velgjort, i tillegg til at du kan spare mye penger.

– Nyere biler er så kompliserte at det er umulig å gjøre noe selv. Du må jo være dataingeniør for i det hele tatt å kunne åpne panseret. Det er inn på verksted og betale blodpris, for selv den minste ting ...

Dette er påstander man ofte hører. En som ikke er helt enig, er hele Norges bilekspert, motorjournalist Benny Christensen i Broom.

– Ja, jeg har hørt dette mange ganger jeg også. Men etter min mening stemmer det ikke. Det er fortsatt en god del ting man kan gjøre selv på de aller, aller fleste biler, mener Benny.

– Ved å gjøre en liten egeninnsats, kan du få en finere og tryggere bil som også holder seg bedre i verdi. Samtidig som du får bedre kontroll over tingenes tilstand. Dette gir i seg selv en god og betryggende følelse. Også er det jo noe med det at selvgjort er velgjort!

– Eller var det halvgjort?

– He, he... Ja, kanskje det også. Men det gjelder jo å kjenne sin begrensning naturligvis. For om man gyver løs på feil ting, er det absolutt mulig å gjøre vondt til verre. Det er nå en gang slik at ikke alle kan gjøre alt. Men alle kan gjøre litt, mener jeg.

– Om man ikke er bilkyndig – hva kan man gjøre på bilen sin selv da?

– Det er flere ting. Slik som å peile og etterfylle motorolje. Sjekke oljenivå på automatgirkasse. Etterfylle spylervæske, sjekke nivå på kjølevæske og bremsevæske. Kontrollere lufttrykket i dekkene. Sjekke at alle lysene virker. Det synes jeg er en god start.

Følger du Bennys råd her før en langtur, har du god kontroll før du drar avgårde. Dessuten: Gjør du dette før du leverer bilen til service og gir beskjed til verkstedet om at det er i orden, behøver de ikke sjekke en gang til – og du sparer penger.

Disse punktene er som regel også godt beskrevet og illustrert i instruksjonsboken, om man skulle være litt i tvil. Det finnes også korte, enkle og informative filmklipp på YouTube.

– Ja, det er gode tips til hjelp, om man behøver. Selvfølgelig kan man gjøre vask, polering, støvtørking og støvsuging også. Det er jo hyggelig å kjøre ren bil! Noe jeg er litt ekstra opptatt av, er sikt. Jeg kan virkelig ikke fordra skitne ruter. Puss dem utvendig og ikke minst innvendig jevnlig, samt sørg for å ha gode viskerblader. Det er særlig viktig i årstiden vi går inn i nå, presiserer bileksperten.

– For den som er litt mer handy og som klarer å montere en IKEA-kommo-

GJØR DET SELV: Motorjournalist Benny Christensen er selv utdannet bilmekaniker, og har skrudd veldig mye bil. Han mener det er en myte at man ikke kan gjøre en god del selv, også på nyere biler.

de selv. Er det mer man kan gjøre?

– Absolutt! Da har du gjerne litt verktøy også, og det er plutselig mye mer du kan gjøre selv. Typiske ting her er oljeskift, skifte av luftfilter, tennplugger, hjulskift og bytte av bremseklosser. Samt skifte av lyspærer og sikringer, montering av stereoanlegg og slike ting.

– Det er imidlertid viktig å kjenne sin begrensning slik at man ikke kommer i skade for å gå løs på og demontere noe man ikke klarer å sette sammen igjen. Det kan også variere mye mellom biler hvor enkle de er å skru på. Ett eksempel er nettopp dette med å skifte lyspærer. På enkelte biler er det fremdeles en enkel sak, på andre er det merkelig komplisert. Det er nok ikke alle bilprodusenter som tenker på bileierne når de konstruerer ulike løsninger.

– Har du dummet deg ut selv noen gang?

– Jada, som guttunge skulle jeg reparere giret på tråsykkelen min. Det gikk ikke så bra. Ei heller da jeg skulle overhale giret på mopeden min noen år senere ...

– Og om man er hobby-mekaniker, da kan man fikse enda mer, eller?

– Da har du gjerne godt med verktøy, du har en god plass å jobbe og du har skrudd en god del tidligere. Da er det nesten bare diagnoseutstyr og spesialverktøy som setter begrensningene. Samt egen tid og vilje. Da kan man skifte registerreim, vannpumpe, eksosanlegg, forstillingsdeler, hjullagre, støtdempere, feilsøke på det elektriske anlegget, overhale bremser etc.

– Ja, egentlig det aller, aller meste som skal til for å holde både nye og eldre biler på veien. Du vil etter hvert kjenne bilen din inn og ut, og du kan spare deg mange kostbare verkstedbesøk, avslutter Broom-Benny.

Cannabis og trafikkulykker

I sommer deltok generalsekretær Elisabeth Fjellvang Kristoffersen på konferansen til ICADTS (International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety) i Canada. Her deler hun noe av kunnskapen hun sitter igjen med etter konferansen.

For ett år siden ble cannabis legalisert i Canada, og dette var sannsynligvis også hovedgrunnen til at konferansen ble lagt hit. Cannabispåvirkning og trafikksikkerhet ble naturlig nok et viktig tema under konferansen.

Cannabis, marihuana, hasj, weed – hva er det?

Cannabis er en plante og var kjent allerede for mer enn 10 000 år siden i områdene rundt Himalaya. Virkningen av planten er omtalt i 4 700 år gamle skrifter. Planten har opprinnelig vært brukt i medisinsk sammenheng og i religiøse ritualer. Bruken av cannabis på verdensbasis i dag er både medisinsk (forskrevet av lege) og som rusmiddel. Cannabis kom til Norge med hippiebevegelsen på slutten av 60-tallet.

Verdens raskest voksende plante

Cannabisplanten er en av verdens raskest voksende, enkelte eksemplarer av arten kan bli opptil 6 meter høye. Det er en ettårig plante, og regnes av mange som et ugress. Cannabis inneholder over 400 kjente kjemiske stoffer og omlag 60 - 80 av dem påvirker psyken. De stoffene som er unike for planten kalles cannabinoider, og det er rundt 60 slike stoffer.

THC (delta-9-tetrahydrocannabinol) er den cannabinoiden som gir den sterkeste rusvirkningen.

Marihuana er de tørkede blomstene fra planten, i Norge som oftest kalt «weed». Hasj er trikomene (de såkalte «krystallene») fra hunnblomstene på cannabisplanten, ekstrahert på forskjellige måter, så presset til ønsket form. Cannabisolje er en mer konsentrert form av THC.

Analyse av THC

Det er godt dokumentert at rusmiddelpåvirket kjøring medfører økt risiko for trafikkulykker. Ulike rusmidler har ulik effekt på kjøreegenskapene, og hvor lenge en person vil være påvirket avhenger både av type rusmiddel, hvor mye og hvor ofte rusmidlet er inntatt.

I Norge er cannabis den hyppigst påviste illegale rusgiften i spyttprøver fra tilfeldige bilførere på veien, og i blodprøver fra ruspåvirkede førere er THC det nest vanligst påviste stoffet etter alkohol.

Generalsekretær Elisabeth Fjellvang Kristoffersen i MA - Rusfri Trafikk

Kilder:

Jørg Mørland, Jørgen G. Bramness: Effekter av cannabis varer lenger enn antatt

Vigdis Vindenes, Jørgen G. Bramness og Hallvard Gjerde: Hvor lenge kan hasjbruk påvirke kjøring?

Bondallaz, Favrat, Chtioui, Fornari, Maeder, Giroud: Cannabis and its effects on driving skills

STOR FABRIKK: Utenfor Edmonton besøkte vi den store fabrikken til konsernet Aurora. Selskapet er børsnotert, og har salgsavdelinger over hele verden, også i Danmark.

LEGEMIDDEL OG PRIVAT BRUK: Aurora produserer cannabis både til legemiddelindustrien og til privatmarkedet, eller hva man skal kalle det. På engelsk kalles det "recreational market".

Det er konsentrasjonen av THC i blodet som måles for å kunne fastslå påvirkning. Vegtrafikkloven angir grenser for THC som tilsvarer 0,2, 0,5 og 1,2 promille alkohol. Ved røyking av cannabis blir konsentrasjonen av THC høy under og rett etter røyking, for så å falle raskt i de neste timene. Likevel vil små mengder av dette stoffet være i kroppen i mye lengre tid.

Ved jevnlig bruk av cannabis over tid vil det lagres THC i kroppens fettvev. THC akkumuleres dermed i kroppen og føres gradvis tilbake til blodet over flere dager. Ved nytt inntak vil THC-konsentrasjonen øke ytterligere og bli høyere enn hos sporadiske brukere, og utskillelsen fra kroppen vil ta lengre tid.

Cannabis og trafikksikkerhet

En amerikansk studie har vist at hos kroniske cannabisbrukere som har sluttet, kan lave konsentrasjoner av THC påvises i inntil en måned etter at bruken opphørte, og konsentrasjoner høyere enn grensen som tilsvarer 0,2 promille alkohol kunne påvises i inntil 18 dager.

Hvor lenge en bilfører vil ha THC-promille avhenger altså av om brukeren er en sporadisk eller kronisk bruker, og hvor mye som er blitt inntatt.

Svært mange studier har vist at bruk av cannabis påvirker kjøreferdighetene, med blant annet økt reaksjonstid, svekket vurderingsevne og årvåkenhet, vinglete kjøring, og for kort avstand til bilen foran. Kombineres cannabis og alkohol er risikoen for å forårsake en trafikkulykke enda større.

De fleste studier av førere på veien har sett på sammenhengen mellom spor av cannabinoider i blod eller urin og involvering i ulykker. Dette inkluderer dermed førere som har spor etter bruk fra mange timer eller dager før kjøring. Disse studiene viser en gjennomsnittlig moderat økt trafikkulykkesrisiko.

Det finnes svært få studier som har beregnet trafikkulykkesrisikoen ved akutt cannabispåvirkning. Det er vanskelig å gjennomføre valide studier av dette fordi konsentrasjonen av THC endres svært raskt etter røyking. De få studiene som er gjort, viser at tendensen er en betydelig økt risiko for ulykke eller ulykkesansvar.

Påvist ved dødsulykker i Norge

Av omkomne bilførere i perioden 2001 - 2010 viser en studie at 7,2 % hadde THC i konsentrasjoner over straffbarhetsgrensen tilsvarende 0,2 promille alkohol. I de fleste tilfellene hadde bilfører kombinert cannabis med andre rusgifter og trafikkfarlige legemidler, og derfor er det vanskelig å anslå hvor mange ulykker som hovedsakelig skyldtes cannabis. En annen undersøkelse fra Ullevål Sykehus fant at 3,1 % av førere som ble skadet i trafikkulykker hadde spor av THC i blodet. Andelen som hadde over 0,2 promille alkohol i blodet i begge, både studien av omkomne og skadde førere, var mye høyere enn andelen med THC over straffbarhetsgrensen (henholdsvis 25,3 % og 11,5 %). Den totale effekten av cannabisbruk på trafikksikkerheten på norske veier er derfor mye mindre enn effekten av alkoholbruk.

Konklusjonen er at cannabis-røyking medfører betydelig økning i trafikksikkerhetsrisiko de første timene etter røyking, deretter reduseres risikoen gradvis. I og med at THC kan påvises i blodet i flere uker og akkumuleres ved jevnlig røyking, er det i disse tilfellene vanskeligere å avgjøre når man vil kunne kjøre bil uten å være påvirket i henhold til vegtrafikkloven.

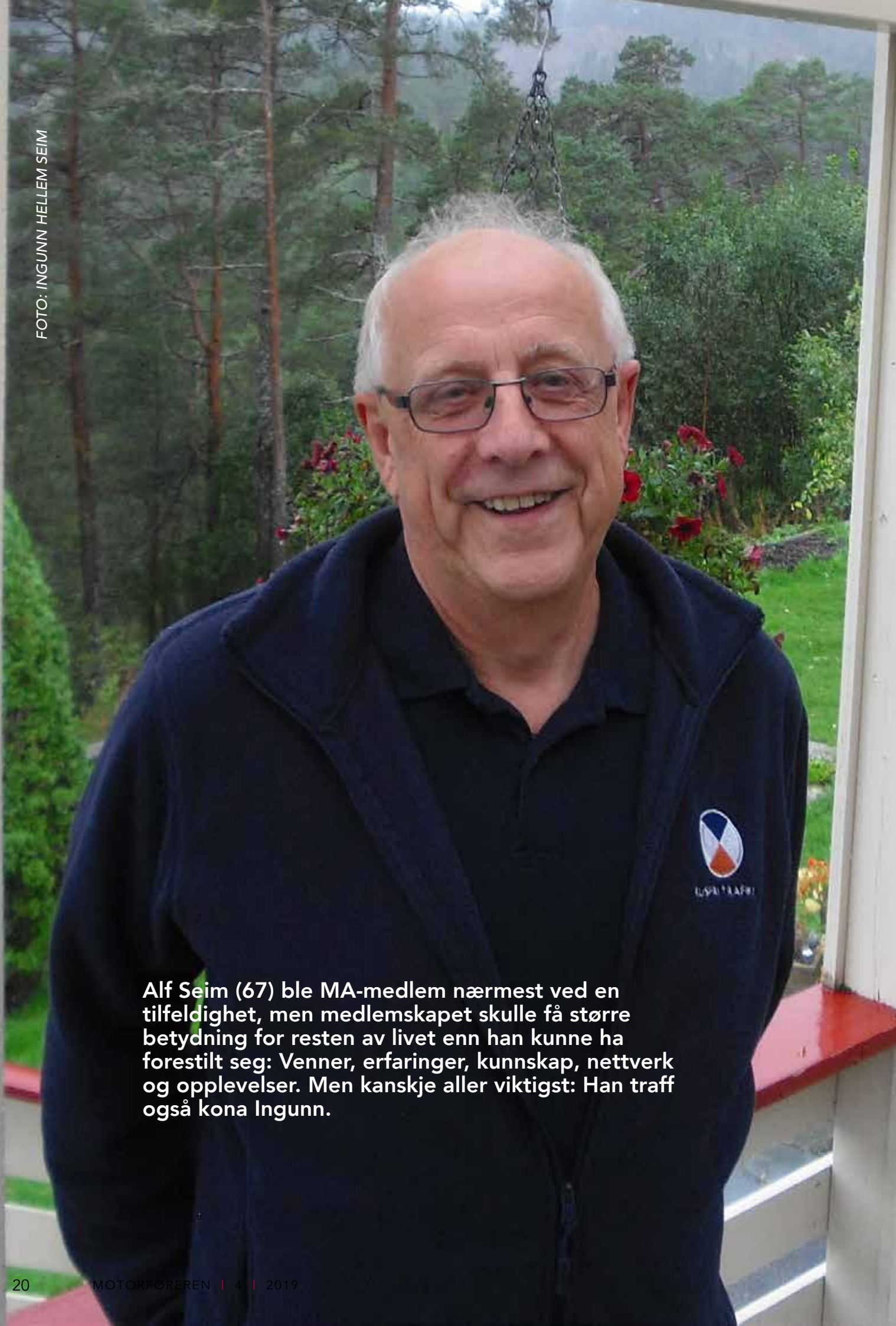


FOTO: INGUNN HELLEM SEIM

Alf Seim (67) ble MA-medlem nærmest ved en tilfeldighet, men medlemskapet skulle få større betydning for resten av livet enn han kunne ha forestilt seg: Venner, erfaringer, kunnskap, nettverk og opplevelser. Men kanskje aller viktigst: Han traff også kona Ingunn.

– Medlemskapet i MA har påvirket livet mer enn jeg kunne ha forestilt meg

Av Jøran Ledal

Alf innleder med å fortelle om hvordan MA-medlemskapet hans ble til ved en tilfeldighet midt på 1970-tallet.

Egentlig var den lokale MA-formannen på arbeidsplassen hans i ferd med å verve en felles kollega, men ettersom Alf likevel var tilstede, fikk han det samme spørsmålet: Vil du bli medlem?

– Jeg hadde ikke peiling på hva Motorførernes Avholdsforbund var for noe, men bare det at noen stilte meg spørsmålet, og fortalte meg mer om organisasjonen, var nok til at jeg sa ja. Som ung trafikant var jeg tross alt opptatt av rusfri trafikk. På det tidspunktet hadde jeg naturlig nok ingen formening om hva medlemskapet senere skulle gjøre med livet mitt.

Fristet med Oslo-tur

Våren 1978 fikk Alf en telefon fra lokallagslederen, som sa at han var blitt valgt som utsending til landsmøtet i Oslo. Den unge strilen (fra bygda Seim i Lindås), visste ikke så mye om hva det innebar å være på et landsmøte, men en tur til Oslo hørtes fristende ut.

– Jeg dro sammen lederen vår, Ivar Kårdal, og på denne turen ble jeg kjent med mange MA-folk. Jeg fikk god anledning til å lære mer om organisasjonen og sakene som man var opptatt av, erindrer Alf, som senere har vært med på utallige landsmøter, både som delegat og som medlem av komiteen for landsmøtene i Hordaland i 1996 og 2016.

Innom de fleste verv

For tiden er Alf både leder for MAs lokalavdeling Hordaland, leder for MAs Campingklubb og aktivitetskoordinator for Vestlandet. Den nybakte pensjonisten har med andre ord nok å henge fingrene i, men ingen må tro at dette er en ny situasjon for den tidligere IT-sjefen i Lindås kommune. I årenes løp har 67-åringen vært innom det meste av verv og organer i organisasjonen.

– Det som har gitt meg aller mest, både som MA-medlem og menneske, var årene jeg fikk være med på MAs ungdomsarbeid. Dette var høyt prioritert i Hordaland, og vi greide å bygge opp tre klubber med mange ungdommer. Å skape et rusfritt ungdomsmiljø var viktig, og det er hyggelig å tenke tilbake på alt dugnadsarbeidet som ungdommene la ned. Et gammelt ungdomshus ble pusset opp, og vi arrangerte konkurranser med radiostyrte biler og diskokvelder med kveldens siste, sakte dans. Her var det nok mange unge som fant seg en kjæreste, minnes Alf med glede.

Det med å finne kjæresten i den samme organisasjonen, vet han forresten mye om. Selv ble han truffet av kjærligheten mens han drev med styrearbeid for MAs lokalavdeling i Lindås. Ingunn fra nabobygda Kløvheim satt nemlig også i styret, og romantikken som oppsto mellom de to engasjerte MA-tillitsvalgte, resulterte i frieri og bryllup. Vielsen ble av naturlige grunner lagt til den 1. november, på dagen nøyaktig 52 år etter at de begge kom til verden.

Født på nøyaktig samme dag

- Vi er ikke bare født på den samme dagen, vi har også det samme sterke engasjementet for MA og arbeidet med rusfri trafikk. I 2006 gikk vi til anskaffelse av den aller første bobilen vår, og nå koser vi oss sammen på tur så ofte vi har anledning, ikke minst på de tre årlige treffene som arrangeres i regi av campingklubben, forteller Alf, som ser sitt snitt til å skryte uhemmet av det gode miljøet og samholdet i MAs campingklubb.

LES MER PÅ NESTE SIDE

Alf og kona Ingunn deler engasjer

– Vi er et 40-talls medlemsfamilier, og blir gjerne enda flere. For den som liker å dra på turer, er det helt ypperlig å møtes i et rusfritt og godt miljø med utflukter, felles grillkvelder og artige konkurranser, reklamerer campingsjefen.

Vil ha mer opplæring

Det er ikke særlig tvil om at Alf trives med det sosiale miljøet i organisasjonen, men han understreker samtidig viktigheten av å drive med opplæring slik vi gjorde i ungdomsarbeidet.

– Minst en gang i året pleide vi å dra på hyttetur med organisasjonskurs og sosialt samvær. På denne måten lyktes vi med å lære ungdommene om oppgavene til leder, sekretær og kasserer, samtidig som vi fikk god anledning til å diskutere lokale utfordringer. Vi holdt det gående i mange år, men etter hvert ble det dessverre vanskelig å finne nye voksenledere. Når jeg møter igjen ungdommene i dag, mimrer de gjerne om den fine tiden. Flere av dem er nå engasjerte i lokalpolitikk, mens andre har påtatt seg oppgaver som frivillige innenfor ulike aktiviteter.

– Skal vi være helt ærlige, har vel hverken medlemstallet eller gjennomsnittsalderen gitt grunn til mye jubel de siste årene. Hva mener du MA - Rusfri Trafikk kan gjøre for å øke medlemstallet igjen?

– Den største bøygen i medlemsvervingen er oss selv, det å våge å spørre noen «kan du tenke deg å bli medlem av MA - Rusfri Trafikk». For en stund siden hørte jeg en historie fra et medlemsmøte i en av avdelingene våre. En «størrelse» hadde holdt et foredrag, og etter foredraget ble vedkommende spurt om hvorfor han ikke er medlem. Svaret hans? «Ingen har spurt meg». Jeg tror dette er ganske beskrivende for utfordringen vår. Vi må altså våge å spørre dem vi treffer.

Må tørre å spørre

Alf har også helt konkrete råd til hvordan medlemsvervingen kan gi bedre resultater:

– Vi må være tilstede der hvor folk befinner, det vil blant annet si på kjøpesentre og messer. Dernest må vi lære oss å bli gode selgere. Jeg var så heldig å få være med på jubileumsaksjonen der selgere fra Switch Communication reiste rundt og vervet givere til MA. Det var lærerikt å se hvordan de møtte

mentet for MA og campinglivet

folk, pratet med dem og overbeviste dem om hvor viktig MAs arbeid er. De fikk folk til å innse at de som givere ville bidra til en tryggere og rusfri trafikk. Nesten alle er jo enige i budskapet vårt, utfordringen er å overbevise dem om at de bør melde seg inn, sier Alf engasjert, og fortsetter:

– Synlighet er dessuten viktig, og derfor har lokalavdelingen i Hordaland gått til innkjøp av en egen alkolåsbil. Denne blir brukt til messer og stands av alle avdelingene på Vestlandet. Vi har også spleiset på profileringsmateriell som MA-skjorter og -jakker, roll-ups og bord. Alt plassert i alkolåsbilen, og dermed tilgjengelig for alle

– Hva mener du er de viktigste sakene MA - Rusfri Trafikk bør prioritere i dag?

– MA har gått fra å være en stor til en liten organisasjon, men vi har fremdeles et viktig budskap: En trygg og rusfri trafikk! Dette var budskapet som samlet MA i 1928, og mange år senere er det fremdeles det som bærer organisasjonen fremover. MA har alltid vært, og skal fortsette å være, den organisasjonen som ligger i forkant med forslag og tiltak som kan hindre rus i trafikken. Både alkolåsbom og alkolås er gode eksempler på dette, og det er veldig gledelig å se at alle busser i ordinær drift har fått et krav om montering, mens bilene som brukes i drosje- og kjøreskolenæringen ennå gjenstår. For en liten organisasjon med begrensede ressurser er det viktig å prioritere dem riktig. Det er helt sikkert ulike meninger om hva som er best, men jeg har i alle fall tro på å bygge allianser som sammen kan påvirke myndighetene.

VAFFELKOS: Fra årets pinsetreff i campingklubben. Nestleder Gunleiv Engedal står for serveringen, mens Alf tar hånd om syltetøyet. I bakgrunnen steker Ingunn Hellem Seim og Palma Halle.

Ut på tur – med Norges mest kjøpte bilforsikring?

Gjensidige er det forsikringsselskapet som forsikrer flest biler i Norge. Kanskje fordi vi har en svært god bilbonusordning og kan gi hele 8 års reparasjonsgaranti, og veihjelp uansett årsak? Dette gir deg en ekstra trygghet på veien.

Som medlem av MA kan du i tillegg få:

- 14 % rabatt fra første private skadeforsikring
- 18 % rabatt når du har tre eller flere private forsikringer
- ekstra god pris på den beste innboforsikringen vår

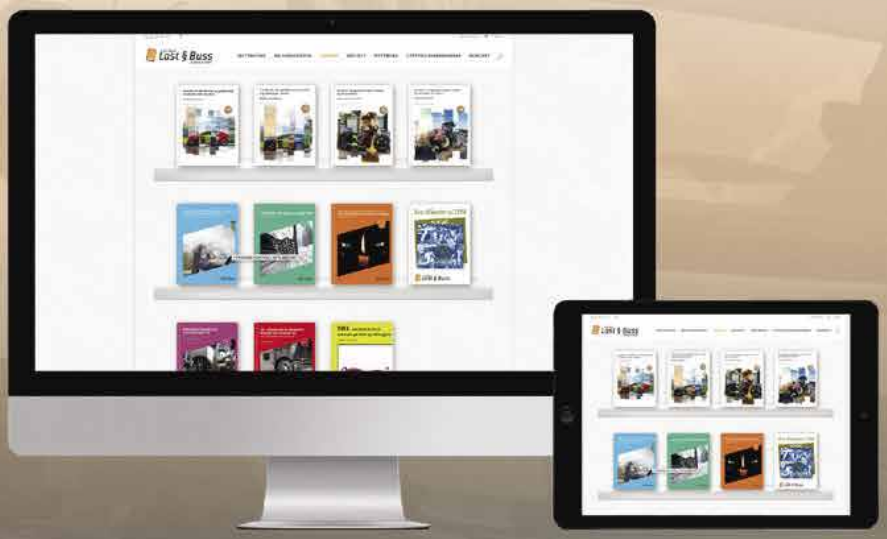
Fullstendige betingelser finner du på gjensidige.no/ma
Ring oss gjerne på 915 03100 hvis det er noe du lurer på.

RUSFRI TRAFIKK

Gjensidige

A13_0389/04.2018

forlaget
Last § Buss
etablert 1968



Vi har regelverket ditt verksted må ha!
Du kan velge å få våre bøker og hefter tilsendt,
eller du kan få tilgang til hele regelverket gjennom
Verkstedpakka, som er vår elektroniske løsning.

Besøk oss på
Transport og Logistikk 2019.
Du finner oss på stand
B01-06 i Hall B.

TRANSPORT & LOGISTIKK 2019
Konferanse og messe | 26.–28. september

Hele transport- og
logistikkbransjen samlet
på Norges Varemesse

Møt oss!
26.-28.
september

www.lastogbuss.no

#TogL2019 www.transportoglogistikk2019.no

Hengere til alle transportbehov !

NORGES MEST SOLGTE TILHENGERMERKE !

VAREHENGER	BÅTHENGER	YRKESHENGER	SKAPHENGER	HESTEHENGER	BILTRANSPORTER	MASKINHENGER
fra 6 595,-	fra 9 995,-	fra 17 495,-	fra 29 895,-	fra 45 895,-	fra 33 295,-	fra 33 795,-

For nærmeste forhandler og komplett modelloversikt se:
www.gaupen.no

GAUPEN
- for tøffe norske forhold

Priser er veil inkl. mva. Frakt kr 500,- tilkommer på vare- båt, maskin, yrkes og biltransportere fom. Bodø og nordover. Hest - Skaphengere er FOB Gaupen, Reg. Omk. Kan tilkomme.

Lastebiltransport O. Westad & Sønner AS
Langbakken 22
1430 ÅS
Tlf. 908 70 775

Get it Trafikkskole
2316 HAMAR
Tlf. 951 10 387

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

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

Ski Bygg AS
Kjeppestadveien 44
1400 SKI
Tlf. 64 85 46 00

Grimstad Bil as
Bergemoen 28
4886 GRIMSTAD
Tlf. 37 09 09 80

Sandnes Bilverksted AS
Jærveien 106
4318 SANDNES
Tlf. 51 97 29 20

Maskin & Autoservice A.S
Torneroseveien 9
4315 SANDNES
Tlf. 51 63 73 72

OMNIA BILOMBYGGING
5224 NESTTUN
Tlf. 920 48 420

Wright
avd. Kragerø
Frydensborgveien 4
Tlf. 35 98 25 24

Kviteseid Motorservice AS
Dalenvegen 23
3850 KVITESEID
Tlf. 35 05 31 58

Furnes Anlegg og Transport ANS
Geilevika
6055 GODØYA
Tlf. 905 52 438

Vesterålen Kysthotell
8455 STOKMARKNES
Tlf. 76 15 29 99

Finnås Kraftlag
5430 BREMNES
Tlf. 53 42 89 00

Asker Elektro Diesel AS
Bleikerveien 8
1387 ASKER
Tlf. 977 97 097

Gulv-Service
Skogveien 6
2843 EINA
Tlf. 911 59 606

PROZO
Tuneveien 10
1710 SARPSBORG
Tlf. 69 15 39 00

GOLSFJELLET ALPINSENTER
Tlf. 901 00 287

VALDRES FOLKEHØGSKOLE
Kongsv 75
2920 LEIRÅ I VALDRES
Tlf. 61 35 95 00

OLAV ALVHEIM MASKINSTASJON A.S
Øyaveien 25
6524 FREI
Tlf. 71 52 86 53

Dekksentralen AS
Tromsøysundvegen 22
9020 TROMSDALEN
Tlf. 77 61 52 22

ULSTEIN BETONG INDUSTRI
6064 HADDAL
Tlf. 70 01 90 50
www.ulsteinbetong.no

Bilforum Follo AS
Nygårdsveien 49
1400 SKI
Tlf. 64 97 69 69

ANONYM STØTTE

INNVIK FJORDHOTEL
Hotellet «med fjorden i hagen». Badestampar, badestrand, sandvolleyballbane. Alkoholfritt. Rom med fin utsikt, god mat. Kort avstand til kjende turistmål i området, som Vestkapp, Briksdalsbreen, Geiranger.
post@innvikfjordhotell.no
www.innvikfjordhotell.no
Tlf: 57 87 49 90, fax 57 87 49 99

TRATEC
TRATEC TEKNIKKEN AS
Lundevågveien 3 C
4550 FARSUND
Tlf. 38 60 55 32
www.tratec.no

Snekkerne
BORGEDAL OG HAGEN
2634 Fåvang
NYBYGG TILBYGG
RESTAURERING
J.E. Borgedal 975 49 300
je-borge@online.no
P.O.Hagen 911 15 295
p-ohagen@online.no

JIB SERVICE AS
TLF 47 68 33 85

Politioverbetjent Kjellbjørn Riise Johansen hedret med

HEDRET: Politioverbetjent Kjellbjørn Riise Johansen fra Molde mottok Trafikkplaketten i sølv under en tilstelning i Molde. MAs leder, Kjell Einar Årsland (til høyre), sto for overrekkelsen av plakett og gavekort til kona Elin Julbø, som takk for at hun har vært usedvanlig tålmodig overfor politimannens utrettelige innsats for trafikksikkerheten. FOTO: TORILL SANDNES

Politioverbetjent Kjellbjørn Riise Johansen (52) ble i sommer tildelt «Trafikkplaketten i sølv» av MA - Rusfri Trafikk. Bakgrunnen er hans lange og iherdige innsats for økt trafikksikkerhet på norske veier.

Av Jøran Ledal

Leder i MA - Rusfri Trafikk, Kjell Einar Årsland, begrunnet tildelingen på følgende måte:

– Når vi i dag ser hvordan ulykkestallene stadig går nedover i Norge, så mener vi at en betydelig del av æren må tilskrives Kjellbjørn og «Møre og Romsdal-modellen», som han tok initiativet til i 2007. Ved å børste støvet av den «sovende» paragraf 34 i Vegtrafikkloven, bidro han til at politiet fikk mulighet til å tilbakekalle førerretten til personer som på grunn av rus, medikamenter eller alderdom ikke lenger burde ha førerkort. Gjennom prosjektet, som også ble velsignet politisk, greide han å få til et konstruktivt samarbeid på tvers av etatene, og i dag føler alle involverte et helt annet ansvar for å ha en så trygg trafikk som overhodet mulig.

Ifølge Årsland er resultatet blant annet at det årlig trekkes tilbake rundt 1000 flere førerkort i bare Møre og Romsdal, og i tillegg har resten av fylkene kopiert prosjektet som går under benevnelsen «Møre og Romsdal-modellen».

– Kjellbjørn Riise Johansen er kanskje den enkeltpersonen som har gjort mest for de reduserte ulykkestallene i Norge de siste årene, sier Årsland, og viser til at den tidligere motorsport-utøveren også er en mye brukt motivator og foredragsholder, i tillegg til at han er en av få politispesialister med trafikksikkerhet som sitt fagfelt.

Også i 2012 mottok politioverbetjenten en utmerkelse for sin innsats på trafikksikkerhetsområdet, den såkalte Trafikktryggingsprisen fra Møre og Romsdal fylkeskommune. Begrunnelsen lød slik:

«Siden slutten av 1980-tallet og frem til i dag har han vist et sterkt og bredt engasjement for saken, og tiltak for barn og ungdom har stått svært sentralt. Riise Johansen har engasjert seg seg både i jobben som politi og som privatperson.»

– Det er naturligvis en stor glede å bli satt pris på. Engasjementet mitt skriver seg tilbake til 80-tallet da flere venner av meg enten ble drept eller hardt skadet i trafikken. Opplevelsene påvirket yrkesvalget mitt, og jeg har hele tiden hatt et ønske om å motvirke slike forferdelige hendelser, uttalte prisvinneren selv etter at han ble kjent med tildelingen.

Prisen ble høytidelig overrakt under en tilstelning i hjembyen Molde i sommer.

– Kanskje den personen som har betydd mest for norsk trafikksikkerhet

FANTASTISK HAUSTTREFF FOR CAMPINGKLUBBEN

Alt på onsdagen var nokre av dei 22 påmelde bilane/vognene (42 medlemmer) på plass utanfor leirstaden Frænabu på Farstad, som ligg like innafor Hustadvika i Romsdal. Lang tur – må få med seg mest mulig av det sosiale.

Dette hausttreffet vart ei stor oppleving for alle. Det lokale vertskapet Knut og Sølvi Nygård hadde lagt alt godt til rette, og vi var så heldige med veret!

Fredagen (2. august) var avsett til heildagstur ut til Bjørnsund – eit fråflytta fiskevær og no velstelt sommaridyll ute i havgapet. Skyssbåten måtte gå 4 raske turar før alle var på plass, først på Søre Bjørnsund der ein entusiastisk museumsstyrar fekk fortelje si historie om eit levande samfunn på fleire hundre menneske som på 1960-talet vart omplasserte til fastlandet – nye tider, nye krav, ni-årig skule osv.

Eit rikhaldig museum hadde samla allverdens gjenstandar frå tidlegare tiders fiskeri, og frå skipsvraka rundt det vesle øyriket, mellom anna vrakgods frå «Rokta» (1938). Museet skal få eige nybygg. Lokalet dei har i ei gammal saltebu er ikkje bra for det som kan ruste. Guiden var sjølvsagt lommekjend i sitt barndoms rike, og forteljinga hans var ei oppleving i seg sjølv. Husa på øyane er framleis eigde av familiane, og blir godt tekne vare på som sommarbustader. Det er visst ingen ting i vegen med takvatn til kvardagsbruk.

Skyssbåten kom tilbake og førde alle over til Nordre Bjørnsund, der endå meir sommaridyll kunne studerast – før kafeen oppdaga potensielle kundar og opna ekstra tidleg. Over alt var folk i gang med oppussing og vedlikehald. Og veret akkurat den dagen var nesten perfekt for ein slik tur ut i skjergarden på Hustadvika. (Dei andre dagane var det like greitt å møtast innandørs.)

Det er det sosiale samværet som er i fokus under alle våre treff. Frænabu-treffet hadde dei obligatoriske vaflane, hesteskokasting med premiering og felles grilling (smaksprøver av kvalkjøt fall i smak). Laurdagen vart avslutta med samling til allsang, quiz, premieutdeling m.m. Ekstra hyggeleg var det at styreleiar i MA – Rusfri Trafikk, Kjell Einar Årsland, tok seg tid til å vere med på ein del av treffet.

Det er godt å sjå at det kvart år kjem nye familiar inn i klubben. Vi prøver å få dei til å kjenne seg velkomne. Vi ser dessutan at rusfrie campingtreff utan støy og drikkepress m.m. også har ein appell utanom våre medlemsrekker.

Dersom du har lyst til å bli med, så skal vi i 2020 som alltid ha eit treff i pinsehelga, eit hausttreff tidleg i august og krabbetreff på Eigerøya i midten av august. Ta kontakt med klubbleiar Alf Seim på telefon 952 09 501 for å få vite meir, og ver velkomen til oss!

Per Kristian Halle, sekretær MA - campingklubb

Støtt oss ved å kjøpe MAs aktivitetshefte

Heftet inneholder spennende aktiviteter for hele familien.

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

Pris kr. 448,- fritt tilsendt.

Takk for støtten!

Bli sett i høstmørket

Nå er det høst. Pass på at du som forgjenger er godt synlig i trafikken.

Kjøp vår slap-wrap for kr ..

Har du bilredning hos MA – Rusfri Trafikk? Sjekk om du trenger tilleggsdekning:

Hvis bilen kun er ANSVARSFORSIKRET, må du betale en tilleggsdekning på kr 330,- pr. år i tillegg til medlems-kontingenten for å benytte deg av MA veihjelp.

For å benytte deg av MA Veihjelp for MOTORSYKKEL, MOPED OG FIRE-HJULING må tilleggsdekning på kr 330,- pr. år være betalt.

Ved driftsstans over 24 timer får du GRATIS LEIEBIL begrenset oppad til kr 2.000,- ved å betale en tilleggsdekning på kr 330,- pr. år i tillegg til medlemskontingenten.

Kontakt MA - Rusfri Trafikk, så sender vi deg faktura – husk å oppgi kjøretøyets registreringsnummer og hva tilleggs-dekningen skal gjelde for

Kjøp MA-kalenderen 2020 og lodd i MAs landslotteri!

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

MA-kalenderen for 2020 er nå til salgs for kr 448,- fritt tilsendt.

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

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

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

Takk for støtten!

Skattefrie gaver

Forutsetningen er at gave-beløpet må være på minst 500 kroner for at giver kan få skattefradrag. Husk at den øvre grensen for gaver med skattefradrag er hevet til 50.000 kr i året.

For eventuelt overskytende beløp gis ikke skattefradrag. Gaver skal ifølge loven gå til MAs prosjekter og satsing på trafikksikkerhetsarbeid. For at giveren skal kunne trekke fra på skatten, må MA ha navn og adresse, samt giverens fødselsnummer (11 siffer) dersom det er en person, eller giverens organisasjonsnummer dersom det er et foretak.
Henvendelser og spørsmål om skattefrie gaver kan rettes til:

Ole E. Veimodet
tlf 22 47 42 02
ma@marusfritrafikk.no.

AvtaleGiro

Vi oppfordrer våre medlemmer til å betale kontingenten med Avtalegiro!

Vinn en iPad!

Er du medlem i MA – Rusfri Trafikk og har lyst til å være med i trekningen av en Ipad?

Det eneste du må gjøre er å sende epost-adressen og mobilnummeret ditt til ma@marusfritrafikk.no innen 31. oktober.

Hvorfor trenger vi denne kontaktinformasjonen?

Bakgrunnen er at MA – Rusfri Trafikk med jevne mellomrom bruker disse kanalene til å formidle nyttig medlemsinformasjon, eksempelvis om møter og arrangementer, gode tilbud eller andre nyheter som er interessante/nyttige for medlemmene våre. Det å kommunisere via e-post eller SMS er billigere og mye mer effektivt enn tradisjonell post. Vi kommer naturligvis ikke til å dele informasjonen med andre.

Se medlemsfordelene i MA - Rusfri Trafikk

Wright Trafikkskole	Rabatt på kjøretimer – for deg eller noen du vil gi det til
Gjensidige Forsikring	14% rabatt fra første skadeforsikring - 18% rabatt fra tre produkter, uten krav til hovedprodukt - Egenandelsfordel på kr 4.000,- for kasko - Gunstig innboforsikring Les mer på www.marusfritrafikk.no
Gjensidige Bilfinansiering	Etableringsgebyr kr 1.250,-. Termingebyr kr 50,-. Gjelder for lån til bil, MC og caravan med pant i objektet. NB! Kampanjekode 81400002 benyttes i søknadsskjemaet.
Viking Redningstjeneste	MA Veihjelp. Ring 800 30 008
Kino – Norgesbilletten	Pris pr. billett, kr. 85,-
Thon Hotels	Avtalen gir mellom 5 - 10 % - alt etter hvilket hotell man bestiller på. Dette vil komme fram ved bestilling. Må bestilles på nett!
Skandia Energi	Les mer om avtalen på vår hjemmeside
Konsulenttjenester	Se oversikt på våre hjemmesider for juridisk og tekniske konsulenter
Teststasjoner	Se oversikt på våre hjemmesider
Internasjonalt førerkort	Pris: medlemmer kr. 75,- / ikke medlem kr. 200,-
MA Campingklubb	Les mer på vår hjemmeside
Briller – Synsprøve	Rabatt på synsprøve og innfatning hos Brilleland og Interoptik. Les mer på vår hjemmeside
Avis – Bilutleie	15 % rabatt ved leie av bil i Norge, 5 – 10 % i resten av Europa. Les mer på vår hjemmeside
AutoMester – Verkstedstjenester	10 % rabatt på arbeid ved reparasjoner, 10 % på periodisk kjørekontroll. Les mer på vår hjemmeside.
Klagenemda for bilsaker	Les på www.marusfritrafikk.no

**Les mer om dine medlemsfordeler på www.marusfritrafikk.no/medlem/medlemsfordeler-i-ma-og-ma-ungdom*

Top Of The Line fra Wolfsburg!

Når vi hører navnet Volkswagen tenker vi som regel på vanlige, populære hverdagsbiler som Passat og Golf. Det er nok ikke alle som er klar over at Volkswagen har en modell som konkurrerer med Porsche Cayenne og Audi Q7. Vi har testet toppmodellen Touareg fra Volkswagen.

Av Tommy Hermanrud

Den nye VW Touareg er i godt selskap når den bygges på den nye MLB-plattformen. Det gjør nemlig også Audi Q7 og Q8, Bentley Bentayga, Porsche Cayenne og Lamborghini Ursus.

Touareg er en stor og komfortabel SUV i luksusbilsegmentet. På utsiden kan den ved første øyekast se ut som en forvokst Tiguan, men på innsiden er alt særdeles lekkert. Øverst på midtkonsollen finner vi en høyoppløselig 38 centimeter bred skjerm som er lett å bruke. Sammen med de digitale instrumentene i dashbordet, utgjør den Innovision Cockpit, VWs svar på Audis Virtual Cockpit.

Føreren betjener de fleste komfortfunksjonene med den store skjermen, og systemet er tilrettelagt for personlige innstillinger. Dette er dog ekstrautstyr som koster rundt 40.000 kroner, men på en såpass dyr bil, bør man nesten koste på seg det beste. En annen fin ting i midtkonsollen er volumhjulet til stereoanlegget, som er mye enklere å betjene enn løsningene som innebærer at du må dra og trykke på en skjerm. Bravo, Volkswagen! Men alt er ikke like prima. Du forventer gjerne et kraftig og forseggjort ratt i en stor og barsk Touareg, ikke et ratt som ser ut som det er hentet rett ut fra en liten Polo.

Firehjulsstyring

Å skrive at Touareg ser ut som en forvokst Tiguan, er antagelig i overkant sleivete, men samtidig holder jeg fast på at Volkswagen har gått for et forsiktig og nokså nøkternt design på bilen. Kanskje har produsenten tenkt på kundene som ikke ønsker seg oppmerksomhet? Eiere av Jaguar, Audi, Porsche og Mercedes-Benz får i alle fall biler med et vesentlig tøffere uttrykk enn Touareg–eierne.

Min testbil var i R-Line-versjon med Black Style, og i fargen Silicon Grey Metallic. Råtøff var den! Vi finner LED Matrix-hovedlys med 128 dioder, LED baklykter, 9,2 tommers navigasjon og skinninteriør som standard.

Lett å manøvrere

En annen interessant egenskap som er verdt å nevne er luftfjæring med firehjulsstyring. Bakhjulene styrer motsatt av forhjulene i lave hastigheter, og de styrer parallelt i høyere hastigheter. Svingradiusen på denne store bilen er på bare 11,2 meter, mens svingradiusen på en adskillig mindre Golf til sammenligning er på 11 meter. Bilen er med

Volkswagen Touareg R-Line

andre ord lett å manøvrere, og den flyter avgårde på luftfjæringen. Herlig!

V6 med diesel

Motoren i testbilen var den minste du kan få i Touareg, en V6 dieselmotor med 231 hk og åtte-trinns Tiptronic automatkasse. Den var imidlertid mer enn sprek nok for min type kjøring, og støynivået i bilen var dessuten behagelig lavt.

Touareg fås også med dieselmotor med 286 hk, samt en skikkelig sprek bensinmotor med 340 hk! Hybrid er ikke tilgjengelig ennå, og det blir spennende å se om vi etter hvert får en Touareg tilsvarende Q7 e-tron.

Jeg satt i alle fall veldig bra bak rattet i bilen, og følelsen av å cruise en luksusbil var absolutt tilstede. Dette er det aller ypperste Volkswagen kan tilby, og resultatet holder i massevis. Plassen i baksetet var også god, selv om jeg savnet varme i baksetene på en såpass dyr bil. Det romslige bagasjerommet har plass til 810 liter, og bilen kan trekke en tilhenger på 3500 kilo. Dette burde være tilstrekkelig til å dra et vedlass opp til hytta, eller hekte på en diger campingvogn.

Sikkerhet og pris

Volkswagen Touareg har toppscore med fem stjerner i Euro NCAP. I tillegg til sikkerhetssystemene som er standard på de fleste biler, har Touareg fine hjelpemidler som køassistent og gatekryssassistent. Nightvision bruker et infrarødt kamera som reagerer på kroppsvarme innenfor en rekkevidde på 130 meter. Er det dårlig sikt på grunn av mørke eller tåke, vises varmebildet fra kameraet i displayet dersom det befinner seg mennesker eller dyr i veibanen. Front Assist med City nødbrems er standard, og Emergency Assist overtar delvis kontrollen over bilen dersom føreren skulle få et illebefinnende eller lignende.

Volkswagen Touareg er som nevnt en luksusbil, og dermed koster den også en del penger. Min testbil med den minste V6 motoren koster nesten 1,2 millioner kroner med ekstrautstyr. Listeprisen starter på 881.400 kroner, mens utgaven med den bensindrevne V6-motoren 340 hk starter på 1.024.900 kroner.

Ønsker du deg en fullkommen, diskret luksusbil, er sannsynligvis VW Touareg bilen du skal velge!

Råtøff familieracer med nostalgisk betegnelse!

Den som vokste opp på 1980-tallet husker med glede Opel Kadett GSi og Manta GSi. To sportslige modeller som hadde det lille ekstra og var skikkelig tøffe. Nå er GSi-navnet tilbake, og denne gang er det Insignia GSi som gjelder.

Av Tommy Hermanrud

Med sin Insignia har Opel truffet designblinken, for Insignia er rett og slett en vakker bil! Med GSi får vi også en dieselmotor på 210 hk og firehjulsdrift!

Opel tok grep med Astra, og puttet inn mye utstyr som til da hadde vært forbeholdt dyrere biler. Det samme har de nå gjort med Insignia, som hever standarden mange hakk. Den norske importøren vil bare ta inn Premium-modellen, og dermed er bilen nesten fullutstyrt før du i det hele tatt trenger å se på tilleggsutstyrslisten.

Interiøret er lekkert, og oppdatert med AGR-seter i skinn og lårstøtte til å trekke ut. For et tillegg i prisen får du også kjøling og massasje i stolen. Videre finner vi et Bose-stereoanlegg, Head Up-display, navigasjon, induksjonslading av mobiltelefon, LED Matrix-lyssystem, ryggekamera og en mengde annet utstyr som vi tidligere bare fant på luksusbiler.

Opels LED Matrix-lykter, som er blitt heftig promotert i Opels TV-reklamer med Liverpool-trener Jürgen Klopp i hovedrollen, er noe av det bedre som finnes på markedet. Lyktene lyser 400 meter, blender automatisk og lyser rundt svinger. I Opel Astra er det 16 LED-moduler i lyktene, mens du i Insignia finner hele 32. På mørke landeveier lyser de helt fantastisk.

God plass

Opel Insignia er en stor bil, og den kan fint sammenlignes med Skoda Superb. Med en lengde på 4,90 meter får du god plass i kupèen og bagasjerommet. Jeg satt veldig godt i førersetet med mine 1,87 meter, og plassen i baksetet bak meg var fremdeles romslig nok til at jeg også kunne sitte der uten problemer. Det er dessuten deilig med varme i baksetene.

I en stasjonsvogn er naturligvis bagasjerommet veldig viktig, og Insignia Sports Tourer rommer det 560/1665 liter. Handsfree automatisk bakluke er standard på Sports Tourer, så du kan enkelt føre foten under støtfangeren bak der det hvite LED-lyset lyser på bakken. Bakluken lukkes når du setter foten frem én gang til.

Sportsseter med massasje

Testbilen min var også utstyrt med panoramasoltak, råtøffe og komfortable skinnseter med GSi-logo og svart taktrekk. Setene er for øvrig noe vi må se litt nærmere på. I GSi er det nemlig satt inn High Performance ergonomiske sportsseter i skinn med 18-veis justering, minne, elektrisk massasje og elektrisk justerbar sidestøtte, seteventilasjon, 4-veis elektrisk korsryggstøtte og lårstøtte for oss langbeinte.Her finner man seg virkelig til rette, og sitter som støpt!

Opel Insignia Sports Tourer GSi AWD

Instrumentpanelet i modellen er ryddig og oversiktlig, med en åtte tommers berøringsskjerm som du bruker til å styre det meste. Apple Car Play og Android Auto smarttelefonvisning med trådløs lading er standardutstyr, så man kan lettvint projisere viktige apper og funksjoner fra smarttelefonen.

Rattet er oppvarmet, og resten av interiøret er veldig lekkert med sømmer på dashbord og dørsider.

Mye sikkerhetsutstyr

Bilen er bygget på en plattform som kalles E2. Forrige modell var litt for tung, så denne er blitt slanket 175-200 kilo. Motoren i min testbil var en 2,0 liters dieselmotor med 210 hk og åtte-trinns automatgirkasse – temmelig sprek med senket FlexRide Chassis med sportsfjæring.

Insignia Sports Tourer leveres med to bensinmotorer og tre dieselmotorer. Bensin 1,5 turbo på 165 hk med seks-trinns manuell, eller seks-trinns automat og 1,6 turbo med 200 hk og seks-trinns automat. Dieselmotorene er en 1,6 CDTI med 136 hk med seks-trinns automat, en 2,0 CDTI med 170 hk og åtte-trinns automat og i min GSi-testbil satt det en 2.0 BiTurbo dieselmotor med 210 hk og åtte-trinns automat. Ladbar hybrid er ikke tilgjengelig ennå.

På sikkerhetssiden finner vi adaptiv cruisekontroll, 360 graders kamera (GSi), automatisk nødbrems, aktiv filholderassistent og kollisjonsvarsler med fotgjengeroppdagelse, OnStar ulykkesvarsling, filbytteassistent med blindsonevarsel, lukeparkeringsassistent (GSi), ryggekamera og trafikkskiltgjenkjenning.

Vakker og tøff på samme tid

Som jeg nevnte i innledningen, er Insignia en vakker bil med et design som virkelig treffer. Den lekre fronten sammen med resten av inntrykket av bilen, gjør at den i GSi-versjon er både vakker og tøff på samme tid.

Min testbil i svart, blank lakk med 20 tommers dekk med 345 mm store bremseskiver med røde bremsekalipere fra Brembo og senket chassis, gir bilen lange blikk langs veien. Legger du til alt standardutstyret, som du ofte må betale mye ekstra for, så får du en bil som hever seg i både kvalitet og premiumfølelse. Prisene på Sports Tourer starter fra kr 418.800,- og går opp til kr 798.800, - for GSi med firehjulstrekk.

UNG I TRAFIKKEN
- ingen venner å miste

Over fjell og fjord, fra by til bygd

Denne sommeren var Morten og Simen på kryss og tvers, over fjell og fjord, fra by til bygd, med vandreustilligen Death Trip - On the Road.

Målene for denne tredje sommerturneen var blant annet: NM-veka i Trial på Sandnes, Trallaus på Blaker, Kadetten i Sandvika, Skral på Grimstad, LiveStock på Alvdal, Onsdagsmarkedet på Stavern, KragerøFest, Bygdeungdommens landstreff på Hof, Tall Ship Race i Bergen, Utkant-festivalen på den virkelige utkanten Skjerjehamn og Etnemarknaden. Opplevelsene ble mange, og her er et kort utdrag.

Utstyrt med tre promillebriller i ulik styrke, cannabis briller, en promilletester og en flott utstilling laget gjennom 11 år med DeathTrip, tok vi turen gjennom Norge. Her møtte vi folk med all slags bakgrunn, historier, ideer og innspill. Ved mange av stedene fikk vi hyggelige besøk av medlemmer fra MAs lokalavdelinger.

På Kragerøfest samarbeidet Ung i trafikken med organisasjonen Team Tommy om å forebygge ruskjøring til havs og til lands. Petter Nyquist fra dokumentarserien «Petter uteligger» tok turen innom utstillingen.

Vi har hørt rus-relaterte bilhistorier med både gode og dårlige endinger, og mottatt mange innspill om viktigheten av arbeidet vårt. Vi liker å tro at vi har bidratt til å gi de samme personene noen tankevekkende synspunkter, om de så kom innom bare for en prat, en titt eller en test av brillene. Veldig mange har forresten vært innom oss, rundt 3000 for å være mer presis.

Vi har også fått tatt promilletestingen på en ny runde i år. Hele 384 personer valgte å måle promillen sin før hjemreise fra festivalene og treffene. Mange lot bilen stå noen timer ekstra etter å ha blåst i apparatet vårt.

Ønsker du å lese mer om Death Trip og aktivitetene våre, kan du sjekke Instagramkontoen, @ungitrafikk1, eller nettsiden vår: ***ungitrafikken.no***

deathtrip

Hørt på stand:

«Morsom og spenstig måte å lære bort noe så viktig»

«Så utrolig viktig arbeid dere gjør!»

«Veldig bra vi var her siden fyllekjøring er et problem her på bygda å»

«Stå på og kom tilbake hit neste år også»

Lappen ble GRATIS for David

For den som har "Ung på vei mot lappen"-medlemskap" i *Ung i trafikken*, så er dette en mulighet.

Hvert år trekker vi ut en person som har hatt dette medlemskapet, og som nå har tatt lappen.

I år ble det David Knudsen fra Jørpeland som ble den heldige vinneren. HURRA!

Ung i trafikken gratulerer deg – og håper du får masse glede av lappen framover.

UNG I TRAFIKKEN
- ingen venner å miste

Heftig uke i Arendal

Ung i trafikken – ingen venner å miste har for tredje gang vært på Arendalsuka med vandreutstillingen DeathTrip - On the road. Vi hadde en innholdsrik utstilling med blant annet quiz, e-læringskurs, film, promille- og cannabisbriller og demonstrasjon av alkolås.

På fredag var Arendal sentrum fylt med ungdommer! En hel dag var satt av til å la barn og unge lære og delta i diskusjoner om samfunnet vårt, og være med på interessante arrangementer, aktiviteter og utstillinger.

Til tider var det lang kø ved vandreutstillingen vår. Mange ungdommer kom igjen og igjen med nye venner som de ønsket å vise utstillingen vår til. Med et viktig budskap å formidle – som kan redde mange liv – synes vi det var innmari hyggelig med travle dager og mange besøkende. Mange av dem var ikke klar over at så mange som 14 000 kjøreturer foretas med promille hver eneste dag på norske veier. Dette er informasjon vi opplever at vi ikke kan fortelle mange nok ganger!

Demonstrerte alkolås

Hele uken fikk alle som ville, prøve en alkolås fra Dräger som vi hadde vært så heldige å få låne av KGK. Alle som testet alkolåsen, fikk lære hvor enkelt dette apparatet kan redde liv. Du blåser ikke i mer enn tre sekunder i måleapparatet, og har du promille, vil bilen stå stille. Det går an å blåse i apparatet og ta på seg bilbelte samtidig, for den som måtte lure på det!

Arendalsukas quiz om rus og trafikk

Gjennom hele Arendalsuka kjørte vi en quiz for dem som kom innom standen vår og besøkte Facebook-siden vår. Til sammen har 550 stykker testet kunnskapsnivået sitt. Quizen avslørte at både unge og voksne hadde kunnskapshull om temaet båtpromille.

Nesten 40 % av respondentene svarte feil alternativ på spørsmålet om hva promillegrensen til sjøs er for fritidsbåter i norske farvann (riktig svar: 0,8). Videre hadde de fleste gått glipp av at Stortinget sa nei til å skjerpe promillegrensen til sjøs i januar i år. Dette på tross av at hele 7 av 10 nordmenn mener at promillegrensen for førere av fritidsbåter bør senkes til 0,2, ifølge en undersøkelse MA-Rusfri trafikk har gjennomført.

«Er det virkelig lov til å kjøre båt med denne promillen på sjøen?», var det mange som spurte seg etter å ha testet promillebriller med tilsvarende 0,6 i promille.

Vinner av quizen

Vi gratulerer vinneren av quizen, Espen Eikefjord Hansen, som fikk tilsendt en promillemåler fra Dräger i posten (Alcotest 3820), sponset av KGK.

I Sverige for å snakke om Ung i Trafikken

Hvert år arrangerer MHF i Sverige en stor Nordisk trafikksikkerhetskonferanse i Tylösand.

Dette er en konferanse som samler ca. 350 personer, hvor alle deltakerne jobber med trafikksikkerhet.

I år var Ung i trafikken invitert til konferansen, for å vise vandreutstillingen DeathTrip – on the road. To av filmene som var finalebidrag i åres DeathTrip, ble også vist på storskjerm under konferansen.

Og resultatet? Kort oppsummert: Mange besøkende på utstillingen, mange gode samtaler og svært mange gode tilbakemeldinger. Vi sitter igjen med et inntrykk av at Tylösand er et godt og viktig sted å være tilstede.

Ung i Trafikken takker MHF for at vi fikk denne muligheten.

1968 Renault 8

Fransk nostalgi for en billig penge

– Mye moro for veldig lite penger, sier Olav Rune Fossmo fra Gaupen om sin Renault 8 fra 1968.

Av Tommy Hermanrud

– Far kjørte bilcross med Renault 8 da jeg vokste opp, så denne modellen har ligget i bakhodet mitt hele tiden, innleder Olav Rune Fossmo, og forteller at faren hans kjøpte den i et nostalgisk øyeblikk på Otta i 2007. Senior fikk imidlertid ikke kjøre mange meterne før sønnen «tok beslag» i bilen og tok den med hjem til Gaupen.

Her ble bilen vasket, polert og påført blå «Gordini-striper» og andre klistremerker for å sprite opp den hvite lakken litt.

- Far hadde et sett med Cosmic lettmetallfelger til den, og de var montert på bilen til jeg fikk tak i et sett med Delta Mics-felger på eBay, forteller Olav Rune.

– De felgene er veldig ettertraktede blant Renault 8-eiere, bedyrer han

Produsert i 1,3 mill eksemplarer

Renault 8 erstattet Renault Dauphine i 1962, og ble en populær bil både i basisversjonen, Major og i de sportslige R8 S og Gordini. Renault 8 hadde også skivebremser på alle hjul i 1962, noe som var unikt på biler i denne størrelsen. R8 ble produsert i Frankrike i perioden fra 1962 til 1971. Hele 1,3 millioner eksemplarer trillet ut av fabrikken. En av dem står i Gaupen, og den skal vi se på her.

Bilen er forøvrig original med en firesylindret motor på 960 ccm, 47 hk og nye bremser. Litt rust er det, men ikke noe

Startet uten symbol i grillen

Renault ble etablert i 1898 av de tre brødrene Louis, Marcel og Fernand Renault. I starten het selskapet "Renault-Frères", og den aller første logoen var en slags speiling av R-ene i en medalje. Logoen ble først og fremst brukt på interne brev og dokumenter, og emblemet var ikke synlig på bilene. Først i 1923 bestemte selskapet seg for å utstyre bilene med en logo i grillen for å gjøre bilene mer gjenkjennbare.

farlig, og bilen går meget godt.

Interiøret kommer fra en Renault 10 og setene er gode og myke, akkurat som man forventer av en fransk bil. Interiøret ellers er nøkternt med det du trenger, og ikke noe mer.

Gjerrig på bensinen

Motoren sitter bak, og under panseret er det bagasjerom med batterikasse. Reservehjulet sitter under bilen, foran i et rom under bagasjerommet. Det er forholdsvis god plass i kupéen og gulvet er helt flatt. Girstanga er som en liten pinne, og dashbordet har innslag av teak treverk. – Jeg bruker bilen veldig mye på sommeren. Den er både god å kjøre og driftssikker, forteller Olav Rune, som har kjørt flere langturer med den uten noen som helst problemer. Dessuten bruker den lite bensin sammenlignet med hobbybiler han har hatt tidligere.

Vekker oppmerksomhet

Den morsomme bilen vekker utvilsomt oppmerksomhet når den ruller på veien, og Olav Rune forteller om en gang han svingte innom en bensinstasjon på Gjøvik. Det sto flere lekre amerikanske biler, en Ferrari og en Mercedes Cabriolet inne på stasjonen, men den som stakk av med oppmerksomheten viste seg å være den lille, hvite franskmannen fra 1968.

– Blant alle de flotte bilene var det altså denne gamle Renaulten til noen få tusenlapper som folk tok bilde av og var interessert i. I mine øyne et bevis på at man ikke trenger å bruke flere hundre tusen på en veteranbil, og likevel ha det gøy med hobbyen sin.

MA-kryssord 4-2019

Kryss-ord 4 2019	svovel	kryd.-plante stolt	svarte			amer-ikansk okse	en Sharif	kny	gresk bok-stav	like	tall-mes-sig	brit. bil-kons.	veg-klasse	
valg i Nor-ge														
	navar-maker		i Lille-ham-mer										piano ------- pøsen	
bro-dere			prep. ------- strø		brit. forf. fersk							olje-selsk. mønje		
1000														
en Mar-gido				sjarm kom-mune			falle		golf-turn-ering	fart				like
500		parti ------- Sovjet			fins	virk-elig		lovet «av» i Engl.						
														-------
be-tenk-te							over mi svar			kilo-volt sjø			joule ------- avta	
					rex						brød			
gadd			øy		tone smøre-nebber			felle etter-latt						
5		pron.												
nåle-trær				flire		nepe								
							kilo ------- prep.		tidli-gere, opp					
jente-navn				ret-ninger						?				

Vi trekker ut tre vinnere med riktige løsninger, som hver får tilsendt 3 lodd i MAs landslotteri.

Vinnere av MA-kryssord nr. 2–2019:

Johan Jarle Dale Rong* **Lars Hernes** Os * **Aase Borgen** Oslo

Vi gratulerer! Og her er løsningen:

Navn:

Adresse:

Frist: 1. desember 2019

VERÅSDAL TRANSPORT AS
Postboks 114, 4855 FROLAND

Moss Transportforum
Vålerv. 157, 1599 MOSS
Tlf. 69 24 11 30 - www.mtf.no

Skade og Lakk AS
Smørbøttav 7, 1617 FREDRIKSTAD
Tlf. 69 39 64 40 - www.skadeoglakk.no

mobile
Mobile Sarpsborg AS
Herbergveien 15, 1710 Sarpsborg
Telefon 69 15 89 89 • www.mobile.no

Hadelandsbakeriet AS
Rådhusv 35, 2770 JAREN
Tlf. 61 32 81 38

Bjorliheimen Hotell og Møtesenter AS
2669 Bjorli
Tlf: 61 24 55 61 e-post: stianes@gjenbruknlm.no

ANONYM STØTTE

RIIS BILGLASS
Larvik Bilpleie og Bilglass AS
Elveveien 10, 3262 LARVIK
Tlf. 33 18 36 30 - www.bilglass.no

YX Søgne SUPER DEKK
Lundeveien 116, Tlf. 38 05 09 33
Tore: 99 55 26 05 / Vidar: 97 06 53 77

AB Maskin
Bjerkhoeltunet 1, 7802 NAMSOS
Tlf. 74 27 61 05

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

HOLTAN's BILLAKKERING AS
Tlf. 22 16 21 30 - Alle bilmerker - www.holtansbillakkering.no

VIANOVA
1302 SANDVIKA - Tlf. 67 81 70 00
www.vianova.no

06000
God tur videre
VIKING
www.vikingredning.no

last / buss / henger
Vi vet hva kjøretøyet betyr for deg!
Finn et av våre verksted nær deg på www.teamverksted.no
Team Verksted

Nulltoleranse for alkohol langs våre veier

Roan kommune
roan.kommune.no

Halden kommune
halden.kommune.no

Ørland kommune
orland.kommune.no

Krødsherad kommune
krodsherad.kommune.no

Nesset kommune
avd for Helse og Forebyggende
nesset.kommune.no

Aure kommune
aure.kommune.no

Oppegård kommune
oppegard.kommune.no

Hitra kommune
hitra.kommune.no

Gildeskål kommune
gildeskal.kommune.no

KONGSVINGER KOMMUNE
Næring og Miljø
kongsvinger.kommune.no

Tønsberg kommune
tonsberg.kommune.no

KONGSBERG KOMMUNE
kongsberg.kommune.no

Røst kommune
rost.kommune.no

SELJORD
seljord.kommune.no

TYSVÆR KOMMUNE
tysver.kommune.no

SEL KOMMUNE
sel.kommune.no

Søndre Land kommune
sondre-land.kommune.no

Returadresse: MOTORFØREREN, Pb 752 Sentrum, 0106 Oslo

KLIMANØYTRAL DISTRIBUSJON
Levert av Posten

NORGE P.P.
posten

Vi trenger flere som støtter arbeidet for en sikker og rusfri trafikk. Bli med!

Hvert år blir 20 – 30 personer drept i trafikkulykker på grunn av ruspåvirket kjøring, og mange flere blir kvestet for livet.

MA – Rusfri Trafikk arbeider for at INGEN skal dø eller bli skadd på grunn av rus i trafikken!

Vi gjennomfører prosjekter og aktiviteter som når mange mennesker, vi driver påvirkningsarbeid mot politikere og andre beslutningstagere både lokalt og nasjonalt. Vi jobber stort og vi jobber smått.

Vi gjør en forskjell! Får vi gjøre den sammen med deg?

Jeg vil bli medlem i MA - Rusfri Trafikk

Etternavn/fornavn:

.....

Gate/vei:

.....

Postnr.: Poststed:

.....

Fødselsdato:

.....

Telefon: Mobil:

.....

E-post:

.....

Kryss av for medlemskategori:

- ☐ 910,- Premium med veihjelp
- ☐ 620,- Premium uten veihjelp
- ☐ 705,- Honnør med veihjelp
- ☐ 415,- Honnør uten veihjelp
- ☐ 290,- Familiemedlem (ektefelle/samboer)
- ☐ 250,- Støttemedlem
- ☐ Jeg aksepterer vilkårene for medlemskap

.....

Sted / dato Underskrift

Alle medlemmer mottar medlemsbladet «Motorføreren» og har tilgang til våre medlemsfordeler. NB! Støttemedlem mottar medlemsblad, men har ikke tilgang til medlemsfordelene.
Sendes til: **MA - Rusfri Trafikk, PB 752 Sentrum, 0106 Oslo**

RUSFRI TRAFIKK