

motor- førereren



MOTORFØRERNES
AVHOLDSFORBUND

Nr 1 • januar/februar 2008 • kr 39,-



Tema:
Ekstra lys
på mørke veier

Bilnytt:
Vintertesting
av dekk og biler

Organisasjon:
80-årsjubileum og
landsmøtet 2008

1
2008



Bare én kjenner de nordiske forholdene

Den som er født og oppvokst i Norden lærer å takle naturforholdene under alle årstider. Vinterens snø, slaps og is får hard medfart med Nokian Hakkapeliitta dekk. Den mangedobbelte testvinneren gir enestående sikkerhet og ytelse både som pigg- og friksjondekk.

Trust the Natives.



nokian
HAKKAPELIITTA

www.nokiantyres.com

Importør: Nokian Dekk AS telefon 64847700

innhold

motor føreren

UTGIVER Motorførernes Avholdsforbund

REDAKTØR Hans-Erik Hansen

MEDARBEIDERE I DENNE UTGAVEN

Bjarne Eikefjord
Knut Arild Lotterud
Veslemøy Sandvik

ADRESSER OG TELEFONER

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

ANNONSER

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

DESIGN OG GRAFISK PROD. Allegro Tønsberg
TRYKK Senter Grafisk AS

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

ISSN 0027-2213



MA's FORBUNDSKONTOR Direktør: Terje Tørring

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo

KONTORTID, MANDAG–FREDAG

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

Telefon: 22956969
Telefaks: 22956968

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



DAGLIG LEDER Veslemøy Sandvik

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo
Telefon: 22956969
Telefax: 22956968

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

HJEMMESIDE www.ma-ungdom.no

FORSIDEBILDE Volkswagen Tiguan, desember 2007

MA-hjørnet/leder	5
Organisasjon: MA-jubileum	6–7
Organisasjon: MA-landsmøtet 2008	8–9
Tema: Vinterdekktest	10–11
Tema: Biltest i isens og jernets rike	12–13
Mitsubishi Lancer	14–15
Renault Laguna	16–17
Mazda6	18–19
Volkswagen Tiguan	20–21
Bilnytt	22–24
Tema: Ekstra lys	26–27
Norsk motorsport	28
Trafikk: NTP og ulykkefall	30–31
Organisasjon	32–37
MA-ungdom	38–39
Organisasjon/Kryssord	40–42

I neste nummer:



- Vårens bilnyheter
- Bilvraking på ny måte
- Miljøvennlige biler
- Nytt om alkohol

Abonnér på lodd i 3 måneder:

Få 5 lodd for kr 0,-*

+ flott velkomstgave – verdi totalt kr 450,-

**REISE
LOTTERIET**



Vinn drømmereisen...



...til Australia og New Zealand...
Verdi kr 100.000

...Hawaii...
Verdi kr 100.000

...Sør Afrika...
Verdi kr 60.000

...eller til Miami, Dubai, New York, Malta eller Paris!

Bli abonnent i Reiselotteriet – lotteriet med flest sjanser til å vinne drømmereisen!

Som abonnent vil du motta 5 lodd à kr 50,- pr stk hver måned i 3 måneder. Ønsker du å avslutte abonnementet etter 3 måneder gir du oss bare beskjed om det.

Gå ikke glipp av muligheten til å vinne – det kan være din tur neste måned!

* Porto- og ekspedisjonsgebyr på kr 20,- kommer i tillegg på hver forsendelse.

Det er totalt 119 spennende reiser og mer enn 56.000 andre reiserelaterte gevinster i lotteriet.

Din velkomstgave!

Bestill abonnement og motta en flott gave!

Som ny abonnent kan du velge mellom en stilig kaffetrakter med 2 porselenskopper, en hemmelig gave eller en praktisk citysekk!

(Velkomstgaven vil bli sendt til deg separat når du har betalt din tredje abonnementsending).



Verdi
kr 200,-



Verdi
kr 200,-



Verdi
kr 200,-



Tilbudet er gyldig til 29.03.08

Bestill nå!

Send SMS med «lodd» til 2030 eller ring Lotteritelefonen: 93 42 92 81!

Reiselotteriet arrangeres av Flyktinghjelpen. Overskuddet går til vårt arbeid blant mennesker på flukt fra krig og konflikter.

Vite mer?

Flyktinghjelpen: www.nrc.no

Reiselotteriet: www.reiselotteriet.no



FLYKTINGHJELPEN
NORWEGIAN REFUGEE COUNCIL

MFO1.08

JA TAKK! Jeg ønsker å bli abonnent i Reiselotteriet. Min første sending koster kr 0,-*, deretter vil jeg motta 5 lodd (kr 250,- pr sending*) hver måned.

Navn:

Adresse:

Postnr./sted:

Tlf:

E-post:

Jeg ønsker å få tilsendt følgende velkomstgave (Sett kryss ved ønsket gave):

Kaffetrakter med 2 kopper Citysekk Hemmelig gave

(Du mottar premien etter tredje abonnementsending).



Det er ingen bindingstid etter 3 måneder. Ønsker du å stoppe ditt abonnement så kontakter du oss på Lotteritelefonen eller på e-post: kundeservice@artisti.no. * Porto- og ekspedisjonsgebyr på kr 20,- kommer i tillegg på hver forsendelse.

Adressaten betaler
for sending i Norge



Distribueres av
Posten Norge

Flyktinghjelpens
Reiselotteri
Svarsing 3070
0092 OSLO



MA- hjørnet

80 år i trafikksikkerhetens tjeneste

I 2008 er det 80 år siden en gruppe fremsynte menn grunnla MA. Alkohol var allerede da blitt et problem i trafikken. Siden har MA stått sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Viktige saker som har blitt drevet frem av blant annet MA, var innføringen av promillegrensen på 0,5 promille i 1936. Norge var dermed først ute i verden med en slik "lav" grense. Videre var MA en forutsetning og nødvendig pådriver for at denne grensen fra 2001 ble senket til 0,2 promille. MA har samtidig arbeidet - og vil fortsatt arbeide - for nulltoleranse for all rus i trafikken.

Trafikkulykkestallene for 2007, og de første tallene for 2008, viser at det fortsatt er viktig med stort engasjement både i det offentlige og i de frivillige organisasjonene. Vi har en dugnad å gjøre. Alkohol og andre rusmidler er fortsatt en av de viktigste årsakene til alvorlige trafikkulykker. En økende andel bilførere blir tatt med mistanke om påvirkning av andre stoffer enn alkohol. Dette vil vi gjøre noe med. Blant annet er vi en av samarbeidspartnerne når det inviteres til årets viktigste konferanse; "Trafikk og Rus" som finner sted 22. - 23. april 2008 i Oslo. Arrangør er Trygg Trafikk i samarbeid med MA, TØI og TrygVesta.

MAs visjon i jubileumsåret er RUSFRI TRAFIKK. I denne visjonen ligger en tilslutning til null-visjonen med null drepte og hardt skadde i trafikken. Til dette trenger vi en MA-organisasjon med kunnskap og kompetanse, en organisasjon med medlemmer og tillitsvalgte som tar til seg at mye er endret siden 1928.

La jubileumsåret bli det året hvor vi stolt ser oss tilbake, men hvor det viktigste må være å gjøre nødvendige tilpasninger i organisasjonen, slik at vi i fremtiden kan stå frem som en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Terje Tørring
Direktør

leder



Bilen de satt i ...

To ungdommer er døde i en kollisjon. Tre andre er livstruende skadet. Tragisk. Et lokalsamfunn i sorg. Familie og venner er rammet. Sorg. Noe ingen kommer til å glemme blant de nærmeste. I det hele tatt bør ingen glemme. Alle bør føle med dem. Men dessverre vet vi at det ikke vil gå lang tid før det skjer på nytt. For ungdom havner i ulykker. Årsakene kan være så mange, hovedsakelig manglende erfaring bak rattet, ungdommelig overmot og for høy fart.

Vi må alle se tragedien i øynene. Likevel kvier vi oss selvsagt for å si det som det virkelig er når ulykken rammer og unge liv rives bort. I pressen sies det ofte at "bilen de satt i" kom ut av kontroll, traff en fjellvegg eller lignende. Som om bilen hadde noen egen vilje. Det var neppe heller veien som var ansvarlig, når alt kommer til alt, for man skal jo kjøre etter forholdene. Nei, det var føreren som gjorde en feil med for høy fart, uoppmerksomhet og kanskje under ruspåvirkning. Dette gjelder selvsagt ikke bare unge bilførere, men i altfor mange tilfeller skjer det dem, ofte med mange i bilen.

Det kan virke brutalt å ikke legge skjul på at det faktisk var føreren som forårsaket at ulykken skjedde. Men kanskje er det like brutalt å dekke over og ikke gi uttrykk for realitetene i forholdet mellom årsak og virkning. Ved å være litt mer rett på sak og fortelle noe om de virkelige årsakene til en omfattende, skjebnesvanger ulykke, kan det kanskje være en advarsel til andre. Vi vet at alvorlig trafikkskadete personer reiser rundt og fra sine rullestoler holder leksjoner der de advarer unge mot uforsvarlig kjøring. Fart dreper. Uoppmerksomhet dreper. Rus i trafikken dreper. Brutalt. Så brutalt at langt over 200 nordmenn dør på veien hvert år og tusenvis skades, mange for livet. Det gjenstår mye arbeid og spennende utfordringer – ikke minst med hensyn til bevisstgjøring – på veien mot en tryggere trafikk.

En optimistisk hilsen på vinterveien!
Hans-Erik Hansen
Redaktør



MA 1928-2008



1948



1958



1968



1978

Det er 80 år siden nå. Året var 1928. Automobilene hadde vokst seg ut av barndommen. Den var en fantastisk oppfinnelse, men etter hvert som trafikken økte på, viste den også sine skyggesider. Blant annet var fyllekjøring et problem. Ildsjeler følte at et motorførernes avholdsforbund var nødvendig.

Av H-E Hansen

Utpå høsten ble MA stiftet. Formålparagrafen lød: "MA har til formaal aa samle totalavholdne motorførere til et landsforbund og arbeide for aa opplyse folk om den store fare alkoholen er for trafikksikkerheten."

Fart og fyll

Det er Nils Høgevold som tilskrives æren for å ha satt det hele i gang. Han var reise- sekretær i DNT, og historien vil ha det til at det var under en kjøretur sommeren 1927 at han overfor sin passasjer uttrykte uro over at mange brøt fartsgrensen på 35 km/t, samt at mange også kjørte i beruset tilstand.

Det fantes riktignok bestemmelser som forbød å kjøre etter å ha drukket, men det var så som så med både etterfølgelse og håndhevelse.

Den spede begynnelsen

Bilen var imidlertid ikke noe allemannseie ennå, så det tok litt tid å få kontakt med bileiere som også var avholdsfolk, og som i tillegg ville melde seg interessert i en fremtidig bilorganisasjon. 26. oktober 1928 var 80 bileiere invitert til et stiftelsesmøte i Oslo, men bare syv stilte opp. Høgevold ledet stiftelsesmøtet.

- Nå er det bilen som er tidens melodi, sa han i sitt innledningsforedrag under stiftelsen av MA. Høgevold fortsatte med blant annet å si: - Mange tror det ikke er så farlig med en dram eller to under vesten når de skal ut å kjøre bil. Enkelte tror endog at det er en fordel.

Ingen i denne forsamlingen tror at en

Nils Høgevold brakte frem ideen og var den drivende kraften bak etableringen av Motorførernes Avholdsforbund.

Høgevold ble også den første formannen. Siden har 12 andre fulgt ham i rekken av ledere, og fem direktører har vært ledere av MA-kontoret.



8: 80-årsjubileum



1988



1998



2008

knert eller to er ufarlig. Så viktig er dette at det avgjort må være program nok for en egen organisasjon, som har dette som sin helt dominerende spesialoppgave.

Visjoner og resultater

MAs første formann kunne knapt ha overskuet hvor visjonære og tidløse hans tanker var. På den ene siden har rus vært en av de betydeligste årsakene i forbindelse med trafikkulykker i alle år. På den andre siden hadde han vært med på å etablere en organisasjon som skulle bli en stadig tilstedeværende pådriver i kampen for sikker og rusfri trafikk. MA spilte en viktig rolle da Norge i 1936, som første land i verden, fikk en promillegrense på 0,5. Da grensen ble senket til 0,2 i 2001, var det også mye takket være MAs engasjement. MA var også tidlig ute med å ta opp spørsmålet med medikamenter og narkotiske stoffer i trafikken.

80 år etter stiftelsen er det fortsatt store utfordringer i arbeidet for retten til ikke å treffe en alkoholpåvirket eller på annen måte

ruspåvirket bilfører. I sitt mangfoldige arbeid har MA i dag satt seg ambisiøse mål med hensyn til innføring av alkohol i biler.

Mangslungne aktiviteter

MAs historie er så omfattende at det ikke engang lar seg gjøre å få med stikkordene her. Medlemmene har kunnet dra nytte av MA som en bilorganisasjon, som har tilbudt et bredt spekter av tjenester og tilbud. Allerede i 1934 ble MAs eget forsikringsselskap Varde startet, og siden har forsikring vært en viktig del av fordelene for medlemmene.

Samme år ble det første Humanitetsløpet kjørt. Senere ble betegnelsen Trafikkløp, som gjennom generasjoner har vært MAs tilskudd til norsk bilsport. Til og med med NM-status! I 1939 kom det første nummeret av Motorføreren, som i de næsten 70 årene har vært MAs medlemsblad, og har gjenspeilet organisasjonens liv og identitet, selv om stilen og tidene har skiftet. Ellers har ungdomsarbeidet stått sterkt, og siden stiftelsen i 1976 har dette blitt gjort gjennom MA-Ungdom.

Det har vært mange innholdsrike år

med organisasjonsarbeid i lokalavdelinger og på MA-kontoret, utdrettet opplysnings- og kampanjevirkosomhet, arbeid overfor myndighetene og samarbeid med andre organisasjoner, så vel nasjonalt som internasjonalt.

Og mye, mye mer. En spennende historie, mange gode resultater og et godt fellesskap, som også danner basis for årene fremover.

I videre utgaver av Motorføreren vil vi gi historiske tilbakeblikk.

Opplysninger i denne artikkelen er hentet fra boken "Underveis - historien om Motorførernes Avholdsforbund 1928-2003." Den ble gitt ut i forbindelse med 75-årsjubileet. Det er fortsatt mulig å få kjøpt den innholdsrike boken for kr. 75 ved henvendelse til MA-kontoret.



MA-landsmøtet 2008:



Vel møtt i Molde

Tiden går raskt mot MA-landsmøtet 2008. Finn plass på agendaen i begynnelsen av juni, og meld deg på til arrangementet i Molde!

Av H-E Hansen

Foto: Destinasjon Molde & Romsdal AS

Landsmøtedelegater og ledsagere kan sammen med et innholdsrikt landsmøte få god anledning til å oppleve severdighetene i "Rosenes by" på forsommeren når byen er i full blomst. Ved siden av landsmøteforhandlingene og mulighetene for å gjøre seg kjent med byen, vil det som vanlig bli arrangert spennende landsmøteutflykter i storslåtte omgivelser på Romsdalskysten. Og så skal jo MAs 80-årsjubileum feires på en behørig måte! På neste side finnes påmeldingsskjemaet med detaljer og priser for landsmøtet.

Hotellet

Landsmøtehotellet i 2008 er Rica Seilet Hotell, som ligger ved fjorden midt i byen. Det er gangavstand til Molde sentrum. Hotellet er nytt og velutstyrt og kan tilby landsmøte-deltakerne et komfortabelt opphold. Samtidig inneholder det en komplett konferanseavdeling, der landsmøteforhandlingene vil foregå. Bjørnsonhuset, Moldes kulturhus, er også en integrert del av hotellet.

Ankomsten og innsjekk på hotellet skjer

på ettermiddagen torsdag 5. juni. Det er ikke lagt opp til noe felles program denne dagen, men den offisielle åpningen finner sted på morgenen fredag 6. juni. Deretter begynner landsmøteforhandlingene.

Utflykter og jubileum

Utpå ettermiddagen fredag 6. juni finner den tradisjonelle landsmøteturen sted, der deltakerne får spennende opplevelser i storslagne omgivelser. To alternative turer er under planlegging. Selve hovedutflykten legges opp til å gå med båt til det kjente Ona fyr i havgapet utenfor Molde. Underveis til det ytterste havgapet vil ferden gå gjennom en storslått fjord- og øyverden. Det vil bli en guidet tur etterfulgt av en hyggelig middagsservering.

Den andre turen som planlegges går til det idylliske fiskeværet Bud med buss. Underveis vil vi her kjøre langs den utrolige Atlanterhavsveien i havgapet mellom Hustadhalvøya og Averøya. Også på Bud legges det opp til en guidet rundtur for MAs gjester, og selvsagt et godt måltid.

Ona er målet for en av utflyktene.

"Seilet" har en moderne konferansedel.

Lørdag 7. juni fortsetter landsmøte-forhandlingene hele dagen før landsmøte-deltakerne på kvelden samles til en storslått 80-årsfeiring av MA.

Påmelding

Påmeldingsskjemaet for landsmøtet finnes på neste side. Dersom du har spørsmål, vennligst kontakt Signe eller Brita (se nederst på påmeldingsskjemaet). Skjemaet kan også skrives ut fra MAs hjemmeside – www.ma-norge.no – under punktet for landsmøte. Legg merke til at dobbeltrom har spesielt gunstig pris, dersom to velger å bo sammen! Påmeldingsfristen er 1. april! Det er viktig at fristen overholdes med hensyn til hotellreservasjon og bestillinger i forbindelse med utflyktene.

Reisen til Molde kan du gjøre med bil, fly eller tog/buss. MA-kontoret er behjelpelig med reiseopplysninger.

Vel møtt!

På vei mot Bud kjøres Atlanterhavsveien.



Påmelding til MAs landsmøte på Rica Seilet Hotel, Molde, 06. – 07. juni 2008

For _____ og _____

Adresse _____

Telefon _____ Mobiltelefon _____ E-postadresse _____

Opplysning om delegatstatus: skal representere _____ avdeling på forhandlingene

Standardpakke: Torsdag-søndag	kr 2170,-*	kr 3080,-*	_____
Hotell tre netter - frokost, kaffeservering og lunsj fredag og lørdag - frokost søndag - - jubileumsfest lørdag kveld	pr. pers. i dobbeltrum	i enkeltrom	
Pakke torsdag-lørdag inkl. lunsj lørdag og jubileumsfest lørdag kveld	kr 1710,-*	kr 2265,-*	_____
Som standardpakke, men med utsjekking av hotellrommet lørdag formiddag	pr. pers. i dobbeltrum	i enkeltrom	
Pakke torsdag-lørdag inkl. lunsj lørdag, men uten jubileumsfest	kr 1405,-*	kr 1960,-*	_____
Som standardpakke, men uten jubileumsfest, og med utsjekking av hotellrommet lørdag formiddag	pr. pers. i dobbeltrum	i enkeltrom	

** Kontakt oss hvis ankomst fredag morgen i stedet for torsdag!*

Turarrangement ikke inkludert i pakkelasningene. Påmelding til turer i eget felt lenger ned.

Overnatting på døgnbasis (hotellrom kun inkl. frokost), torsdag-søndag	kr 460,-	kr 815,-	_____
	pr. pers. pr. natt i dobbeltrum	pr. natt i enkeltrom	
Dag-gjester:			
Lunsj-og kaffeservering (fredag og lørdag) - kr 395,- pr. pers. pr. dag	_____pers. fredag	_____pers. lørdag	_____
Jubileumsfest lørdag kveld (for ikke-boende på hotellet)	_____pers. á	kr 495,-	_____

TUR-ALTERNATIVENE FOR LANDSMØTET 2008 ER SOM FØLGER:

Tid: Fredag 6. juni – Avreise begge turene kl. 18.00

- Båttur til Ona fyr – servering

- Busstur til Bud via Atlanterhavsveien – servering

_____pers. á kr 275,-

_____pers. á kr 275,-

Opplysninger til landsmøtekomiteen/hotellet

Ønsker rom for ikke-røykere Ønsker rom for røykere

Vennligst opplys nedenfor om spesielle behov - f.eks. rullestolbruker, matallergi m.m.

Barn:	_____ 0-3 år	_____ 4-12 år	
Overnatting i foreldres rom (inkl. frokost):	gratis	kr 200,- pr. natt	_____
Lunsj (fredag, lørdag):	gratis	kr 100,- pr. dag	_____
Kveldsarrangement med middag lørdag.....	gratis	kr 150,-	_____
Deltakeravgift til landsmøteforhandlingene, kr 250,- (gjelder bare delegater)			_____

SUM _____

Påmeldingsskjemaet sendes til:

Motorforenes Avholdsforbund, MAs landsmøte 2008, Postboks 80, Alnabru, 0614 Oslo. **Påmeldingsfrist: 1. april. 2008**

Telefonnumre for spørsmål/henvendelser vedr. landsmøtet:

Signe: 22 95 69 64 – E-post: signe.haug@ma-norge.no

Brita - 22 95 69 51 - E-post: brita.eriksen@ma-norge.no

Etter hvert som påmeldingene kommer inn, vil det bli sendt ut faktura som bekreftelse.

Dette skjemaet vil også bli lagt ut på MAs hjemmesider, www.ma-norge.no



Vinterdekk:

Velskodd for krevende fo

Vi er langt mot nord for å prøve nye vinterdekk. Lenger nord enn Julenissen bor, skal vi tro finnene. For vi er i Ivalo ved Enaresjøen, flere hundre kilometer nord for Rovaniemi. Her tester Nokian sine vinterdekk på iskald og krevende hjemmebane.

Av H-E Hansen

I januar er Nordkalotten et eldorado for dem som vil prøve ut vinterdekk. Kulden, isen og snøen tiltrekker seg dekkprodusenter som er på jakt etter krevende forhold. Vi tar turen hit for å få et første møte med ett av vinterdekkene som vil innta markedet for fullt neste sesong. Det ble ikke en test for sammenligningens skyld, men et innblikk i hvordan en av de ledende produsentene utvikler dekk med stadig bedre egenskaper for den livsviktige bakkekantkontakten mot vinterveier med is, snø og slapps.

Godt i forkant

Denne gangen gjelder det piggfrie vinterdekk, også kalt friksjonsdekk. Det vil si at dekkene har fått en helt spesiell utforming for å gi maksimalt grep på vinterføre. Uten pigger. Nokian Tyres vil vise sin utvidelse av produktutvalget med det nye vinterdekket Hakka-peliitta R. For det store markedet blir de ikke tilgjengelige før til neste vinter, for salget begynner først utpå våren 2008. Men etter tre års utvikling må produsenten ligge en sesong i forkant når man vil vise hva som kommer til å bli tilbudt. Dekket kommer i tre varianter: Nokian Hakka-peliitta R er for personbiler, mens SUV'ene, som er tyngre enn "vanlige" personbiler, nå har fått en egen versjon av dekkene,

Skulder: Det såkalte skulderpartiet må være sterkt og har blant annet forsterkning som øker grepet ved bremsing.

for å gi bedre stabile og sikre kjøreegenskaper. Disse har den samme, nye utformingen som personbildekkene, og er av Nokian gitt betegnelsen R SUV. I tillegg kommer Hakka-peliitta Truck E for lastebiler og busser. I alt vil det bli 44 ulike dimensjoner fra 13 til 20 tommer.

nordiske forhold. Det nye piggfrie vinterdekket gir forutsigbare kjøreegenskaper uten overraskelser, uansett om det er snø, is eller sørpe på veien. Dekket må gi eksakte og konsekvente kjøreegenskaper ved skifte av fil, forbikjøring og i svinger, sier produktutviklingssjef Teppo Huovila.



Godt, piggfrie vinterdekk skal gi kontroll som gjør at du styrer unna livsfarene på vinterveien.

Piggfri friksjon

Utgangspunktet for utviklingsarbeidet med nye vinterdekk er å lage dekk som fungerer sikkert og pålitelig under krevende og varierende forhold.

- Vi har utviklet dette dekket spesielt for

Ja, for det er ikke bare sprengkald vinter et moderne vinterdekk må kunne takle. De må mestre alle aktuelle vinterforhold man møter, fra regnvåte veier til frost, snø og is, samt tørr vei.

Dette var utgangspunktet for utviklings-

Tredelt: Lamellkonstruksjonen skal gi stabilitet og jevn slitasje. Mønsteret er symmetrisk og retningsbestemt.

Midtpartiet: Gir retningsstabilitet og jevn slitasje. Her ligger også mye av egenskapene for lav rulle-motstand.



Forhold



arbeidet, opplyser Nokian. Dekkene må møte alle de krav et varmere klima stiller, og klare de ekstreme værforholdene som også ser ut til å bli stadig mer vanlige. Spesielt har det vært et mål å gjøre våtegenskapene bedre. Ikke minst er såkalt "svart is" en utfordring; is som på milde dager har et sjikt av vann på seg. De nye dekkene har et patentert system av pumpelameller, som skal sørge for å fjerne vannet som gjør isen ekstra såpeglatt. Men evnen til å takle vann må ikke gå på bekostning av vintergrepet.

Forskjellige egenskaper

I det hele tatt er det spennende å bli gitt innblikk i hvordan et vinterdekk kan bygges opp for å møte utfordringene det kan møte på sin vei. De forskjellige delene av dekket – skuldrene, ulike deler av det vi normalt kaller mønsteret, de ørsmå "seipingene" og sideveggene – har forskjellige funksjoner. År for år, vinter etter vinter har ingeniørene gjort nye forbedringer.

Gummiblandingen er også videreutviklet fra tidligere vinterdekk. Den er her spesial-tilpasset våre nordiske forhold. Og når det foretas en endring av en egenskap, må den vurderes opp mot hva det kan få av betydning for de andre.

Slitasjevarsleren: DSI-indikatoren (Driving Safety Indicator) i gummi viser hvor mange millimeter mønsterdybde som er igjen.

Et totalt sett bedre veigrep med bedre friksjon med mykere gummiblanding, vil for eksempel kunne bety at man gir avkall på noe av levetiden. Men takke meg til hva man bør være villig til å gi fra seg av noen ekstra kilometers kjørelengde om fire-fem år, mot å unngå en dramatisk kollisjon eller utforkjøring her og nå! Levetiden oppgis ved riktig bruk og sommerlagring til ca 40 000 km og opptil 10 år.

God margin

Kjørestabilitet, kortest mulig bremselengde på forskjellig underlag, lav rullemotstand for minst mulig drivstofforbruk og minst mulig støy er egenskaper som optimeres. Dekkene har også fått en oppbygging som skal gi god styrerespons og hjelpe bilføreren til å kjenne forandringer i friksjonen. De skal gi god sikkerhetsmargin med tidlig tilbakemelding om risiko for skrens og arbeide best mulig sammen med bilens stabilitetssystem.

Under vårt første møte med dekkene er det imponerende å se hva nye, moderne vinterdekk kan by på av veigrep og kontroll i forskjellige situasjoner, enten vi er på landeveien eller prøver mer ekstreme situasjoner av fart og svinger på lukket bane. Dette er en utrolig

Nordiske vinterveier byr ikke bare på kulde og snø. Forholdene varierer mye og byr ofte på regn og slapps.



kontrast til hva mange bilister til daglig skrenser rundt på av gammel og dårlig gummi uten gripeeve. Allerede når man skifter til sommerdekk neste gang, er tiden inne for å forsikre seg om at de enten holder mål også neste vinterseong, eller kassere dem og å kjøpe nye.

Pumpelameller: Mønsterblokkene på dekkskuldrene har lommeformede lameller som pumper bort vann mellom dekk og vei og sikrer maksimalt grep på blant annet våt is.



Volvo vintertest:

I isens og jernets rike

Av H-E Hansen



Vi er langt nord for å være med Volvo på vintertest av nye modeller. Turen begynner i Kiruna i det svenske Lappland, kjent for sin strenge vinter med kulde og snø. Men også kjent for sin jernmalm. Herfra fulgte vi den legendariske jernbanen over fjellandet mot Narvik.

Dette er et landskap av is og kulde. Et område som er ugjestmildt om vinteren, men der en by er bygd og en jernbane anlagt for å hente ut verdiene i jernet, som fraktes i tusenvis på tusenvis av tonn. Et industrieventyr med over hundre års tradisjoner. I en årrekke har også en annen svensk industrigigant inntatt området om vinteren. Volvo bruker området for å sette sine modeller på prøve under ekstreme vinterforhold.

Nye modeller

Vi får prøve et par av Volvos nyeste modeller – XC70 og S80 - i kulde og snøfokk over slettelandet fra Kiruna, der den såpeglatte landeveien (E10) går langs malmjernbanen mot det lille stedet Riksgränsen, som ligger så å si på grensen og i vestenden av den store innsjøen Torneträsk. Her får vi prøve bilene på lukket isbane på vannet. Herfra går turen videre over til Norge, der strengt vinterklima går over til ofte like krevende kystklima med store temperaturvariasjoner, der veien slynger seg ved siden av ingeniørbragden Ofofbanen ned mot fjorden og ut mot havet ved Narvik.

Enorme variasjoner

En moderne bil forventes å starte og å ta seg frem under de tøffeste vinterforholdene. Derfor er vintertesting av nye bilmodeller viktig. Og for øvrig gjelder det ikke bare vinterforholdene.

- Våre biler skal tåle temperaturer på mellom 40 kuldegrader og 60 varmegrader, sier Jan-Inge Eliasson, sjef for avdelingen for "Provnings Komplett Vagn" hos Volvo Personvagnar. Så det er altså snakk om ekstreme ytterpunkter som ligger 100 grader fra hverandre på temperaturskalaen.
- Kravene til å tåle både streng kulde og intens varme har vi hatt lenge og det er en konsekvens av vår tradisjon med sikkerhetstenkning. Målsetningen er å skape en så god total funksjon som mulig for alle typer klima, sier Eliasson.

Harde krav

Kravet gjelder hele bilen inntil de minste bestanddelene. En Volvo består av omkring 40 hovedsystemer, så som motor, klimaanlegg, stoler osv. Disse kan i sin tur deles inn i totalt 400 undersystemer; for eksempel startmotor, vifte, setevarmer osv. Disse er på sin side satt sammen av i alt rundt 3000 komponenter, alt fra sensorer til varmekabler.

Systemer og komponenter skal sammen garantere et stort mangfold av funksjoner; som at stolen for eksempel kan stilles inn i alle ret-



ninger, at viften gir riktig effekt og temperatur eller at vindusviskeren går med riktig intervall. I tillegg til de grunnleggende funksjonene har bilen også en lang rekke krav til egenskaper den skal leve opp til. Det er her temperaturen kommer inn. Ett av disse kravene kan være: Ved start i 20 kuldegrader skal det ta en viss tid å få frontruten isfri. Eller: Ved kjøring i 15 minusgrader skal det bare være en nærmere angitt temperaturforskjell der du har bena og hodehøyden i kupeen.

- Ekstremt vinterklima er trolig det tøffeste man kan utsette en bil for. Belastningene på motor, styring, klimaanlegg og andre systemer er enorme, mener Jan-Inge Eliasson.

Lokale krefter

Volvo begynte å teste bilene sine i svensk Lappland allerede på begynnelsen av 1960-tallet, en stund før andre bilprodusenter. Volvos testanlegg ligger i dag like utenfor Kiruna. Her gjennomgår Volvo-modellene langvarige vintertester før de settes i masseproduksjon. Vintersesongen strekker seg her fra desember til april. I løpet av denne perioden kjøres Volvo-bilene her til sammen ca. 20 000 mil - altså tilsvarende jorden rundt fem ganger - på testbane og landeveier i området.

Testene utføres i samarbeid mellom Volvos testingeniører og testførere fra Kiruna-distriktet. Oppgaven deres er å finne og å rapportere om eventuelle feil. Og feilene skal finnes før kundene gjør det!

Sikkerhet i helheten

Hele testperioden følger et nøye utformet program. Og skulle ikke naturforholdene gi tilstrekkelig sprengekulde, kan Volvo-ingeniørene ta kjølerom i containere i bruk for å få bilene

kalde nok. Der kan bilene settes inn over natten i 30 kuldegrader for neste morgen å la seg åpne og starte uten problemer for dagens prøvekjøring.

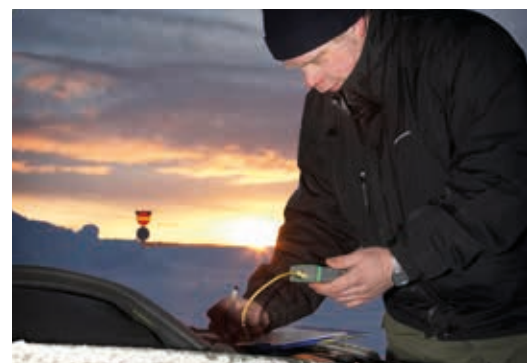
- Den store utfordringen ligger i å få alle systemene til å fungere feilfritt sammen. Kulden gjør for eksempel låsesystemet og displayer trege, snøen trenger inn og setter seg i filterne og isen dekker vinduene. Alt sammen må håndteres for å møte kravene vi stiller, ikke minst til sikkerheten, forklarer Eliasson.

Sikkerhetsarbeidet i kulde og snø skjer på flere nivåer. Bilen må garantere et førermiljø og et innklima som holder føreren oppmerksom og i god form. Og sikten ut gjennom vinduene må sikres, akkurat som styringen og bremseeffekten aldri må lide under kulden, snøen eller holkeføre. Og sikkerhetssystemene som ABS og stabilitetskontroll, samt for eksempel firehjulsdrift, må fungere optimalt og gi føreren den forutsigelige følelsen av kontroll.

Klarer brasene

De to bilene vi får prøve klarer brasene. Både SUV'en Volvo XC70 og sedanen S80 viser hva moderne biler kan klare av kulde og ikke å forglemme hva de kan takle når det skal kjøres på glatt vei eller gjennom snø. Da er det godt å ha elektroniske hjelpesystemer for å holde kontrollen. Stabilitet og forutsigbarhet i de forskjelligste situasjoner er avgjørende på underlag som skifter mellom is, snø og asfalt. Firehjulsdriftsystemet All Wheel Drive (AWD), som også er å få på S80, gir sammen med stabiliserings-systemet DSTC et overbevisende veigrep, også der vi prøver å provosere frem krappe svinger og bråstopp.

DSTC er et stabiliseringssystem som reduserer risikoen for sladd ved at dreiemomentet fra motoren minskes og samtidig gir en velavpasset



bremsekraft der det trengs. Når vi slår av systemene og prøver å kontrollere bilen selv, blir det slinger i valsen, som viser hva elektronikken er virkelig god for.

Et bredt program av motorer opp til 6- og 8-sylindret nivå gir krefter nok, og der snøen blir dypere eller løsere, fordeler den nye versjonen av AWD med såkalte Instant Traction kreftene lynraskt mellom for- og bakhjul for å gi best mulig fremkommelighet. Og systemet for aktivt chassis bidrar til at du i alle situasjoner kan stille inn kjøreegenskapene etter forholdene; enten Comfort, Sport eller Advanced.



Mitsubishi:

En ny Lancer-spiss

Nå er den nye Mitsubishi Lancer her i form av Lancer Sports Sedan. Dermed følger Mitsubishi sin SUV-suksess med en sedan det er lett å bli dus med.



Av H-E Hansen

Mitsubishi har vært gjennom en omfattende rekke av nylanseringer av sine større modeller det siste drøye året med Pajero, Outlander og pickupen L200. Etter at Carisma og Galant har vært for utadgående og avsluttet sine karrierer og den "gamle" utgaven av Lancer lå an til en fornyelse, er nå den nye Lancer Sports Sedan her. Det har blitt en Lancer i helt ny drakt. Den er blitt både bredere og høyere med omtrent den samme lengde. Og i tillegg til å se bra ut har den kjøreegenskaper som overbeviser.

Global basis

Mitsubishi har tidligere utviklet egne modeller med henblikk på forskjellige markeder rundt i verden. Dette har vært en ressurskrevende strategi. Nå tenkes det nytt. Det er utviklet en global plattform. Outlander-modellen, som kom for et drøyt år siden, var den første bilen som er bygget på denne nyutviklede plattformen. Den nye Lancer Sports Sedan er også basert på den verdensomfattende plattformen,

som på lengre sikt vil være grunnlaget for flere nye Mitsubishi-modeller i årene fremover.

Plattformen har hatt som mål å være så fleksibel at den tilfredsstillende globale behov, lover og regler så vel som stadig skiftende markedstrender og kundekrav. Flexibilitet på verdensbasis er kosteffektivt og skaper synergi når det gjelder design, tekniske løsninger og produksjon.

Utviklet i Europa

Lancer Sports Sedan er utviklet på Mitsubishi designstudio i nærheten av Frankfurt i Tyskland. Modellen har med seg tydelige designtrekk fra konseptmodeller som Concept-Sportback og Concept-X, som også er utviklet i Europa, og som har vært vist på bilutstillinger verden over. Lavt tyngdepunkt, langt frontparti, stor sporvidde og "Jet Fighter"-grill minner om konseptmodellene av bilen.

Ellers har jo Lancer en lang historie der linjene og de tekniske løsningene kan spores til erfaringer fra billøp gjennom mer enn 35 år

– fra den originale 1973 Lancer 1600 GSR som vant flere rallyløp på 70-tallet både i Afrika og Australia, til den populære 1980 Lancer EX 2000 Turbo og dagens Lancer Evolution.

Friske takter

Lancer har et iøynefallende nytt design i sin nye utgave. Den er frisk og sportslig. Her siktes det mot en større og aldersmessig bredere kundegruppe med en mer markant formgivning. Den har vokst ut av sin kompaktklasse og må nå kunne karakteriseres mer som en kompakt mellomklassebil. Dette gir seg også uttrykk i den veldesignete kupeen, som virker romslig. Førerplassen er oversiktlig og komfortabel. Også baksetene byr på god plass og kan deles 60/40 dersom du vil utvide lastekapasiteten ut over bagasjerommets 450 liter.

Motorregisteret

Over tid vil en helt ny Lancer-familie bli etablert med en rekke motoralternativer. Det

Førerplassen er oversiktlig og komfortabel.



Over tid vil det bli en lengre rekke motorer å velge mellom.



Plassen i bakseter tilbyr plass nok.





begynner både størrelsesmessig og lanseringsmessig med en 1,5-liters bensinmotor med 109 hk og et dreiemoment på 143 Nm som skal kunne gi en toppfart på 191 km/t og akselerasjon 0-100 km/t på 11,6 sekunder. Allerede med denne motoren virker bilen sprek nok, og får vist frem kjøreegenskaper som



overbeviser. Snarlig etter denne motoren kommer en 1,8-liters bensinmotor med 143 hk og 178 Nm som kan nå 204 km/t og gjøre unna 0 til 100 på 9,8 sekunder. Denne motoren vil bli tilgjengelig i kombinasjon med en trinnløs

Bagasjerommet sluker 450 liter og du kan utvide ved å slå ned baksetene.



automatgir-kasse med mulighet for manuelle skift.

På dieselsiden er det to aktuelle motorer. Muligens vil 2-litersmotoren med 140 hk og opprinnelse hos Volkswagen, som også er velkjent fra Mitsubishi Outlander, bli tatt inn som et alternativ. Helt sikkert er det imidlertid at en ny 1,8-liters common rail-dieselmotor, som Mitsubishi selv er med å utvikle, blir å få om et års tid. Nye Lancer leveres med valget mellom en lang rekke gir-kasser avhengig av motoren; manuelle og automatiske med fra fire til seks gir, samt en trinnløs automatgir-kasse med mulighet for manuell gir-ing.

I tillegg til Lancer Sports Sedan og den spenstige sportsmodellen Lancer Evolution med 280 hk, vil en ny 5-dørs Lancer Sport-back komme som et tilskudd til Lancers modellspekter i løpet av 2008. Dette blir en kombikupé, som er ment å passe spesielt godt for det europeiske marked. Noen stasjonsvogner ser det imidlertid ikke ut til å bli av den nye Lancer.

Lancer har lange tradisjoner og vil være betegnelsen på hel en serie modeller.



Utstyrsnivåer

Lancer Sports Sedan kommer i ulike utstyrsnivåer, der Inform er startnivået. Den er utstyrt med blant annet ESP-system (som Mitsubishi kaller ASTC), 7 kollisjonsputer, ABS/EBD/bremseassistanse, el-vindusheiser foran og bak, hastighetsfølsom intervallbryter for vindusviskerne foran samt klimaanlegg. Pris for denne begynner på 216 900 kroner. To mellomnivåer av utstyr kalles Invite og Intense, mens toppmodellen av Lancer Sports Sedan kalles Instyle+. Den leveres blant annet med 18-tommers lettmetallfelger, Rockford Fosgate audiosystem (6CD skifter/9 høyttalere) og Bluetooth handsfree-system, skinnseter, nøkkelløst starte- og låsesystem, Mitsubishi multikommunikasjonssystem (MMCS), navigasjonssystem med 30 GB hard-disk og trykkløst 7-tommers skjerm, samt bi-xenonlys og separate lamper for svingkjøring. Pris her starter på 292 900 kroner.

Den nye Lancer er både bredere og høyere enn forgjengeren.



Renault:

Ny generasjon av La



Av H-E Hansen

Etter at 120 Lagunaer har vært kjørt 6 millioner kilometer testing får vi nå den nye modellen, som kommer både som sedan, kombikupé og stasjonsvogn, på veien. Den nye Laguna tilhører en mellomstor mellomklassebil og har fått et karosseri som virker dynamisk med sine strømlinjeformete linjer. Materialkvalitet og finish har fått stor oppmerksomhet under utviklingen, og gir ved vårt første møte en god følelse av kvalitet, både utvendig og i interiøret.

Presis og komfortabel

Mer direkte styring og et stivere understell gir et inntrykk av forbedrede kjøreegenskaper i forhold til forrige generasjon av bilen. Renault opplyser at ingeniørene har lagt mye arbeid i å oppnå presis styring og optimal chassisstabilitet. Dette er for øvrig den første Renault-modellen som er lettere enn sin

forgjenger, selv om den samtidig har blitt større. Vekten har i gjennomsnitt blitt redusert med 15 kg, hele Laguna-serien sett under ett. Lav vekt er et viktig element i å optimere kjøreegenskapene. Og den nye Laguna er både kvikk, forutsigbar og komfortabel.

Det skal også være lagt mye innsats i å gjøre Laguna stillegående. Det gjelder ulike tiltak for å redusere nivået på motorstøyen, særlig ved lave motorturtall, samt demping av veistøy og vindstøy.

Aktiv og passiv sikkerhet

Laguna har gjort det godt i EuroNCAPs kollisjonstester med 36 av 37 mulige poeng. For å forbedre den passive sikkerheten ytterligere fra forrige generasjons Laguna, har Renault utviklet løsninger som bygger på ulykkesforskning og erfaring om atferd i trafikken for å oppnå en mer effektiv beskyttelse av dem

som er i bilen. Som en følge av dette er bilen utstyrt med det nyeste innen sikkerhetsutstyr, inklusive totrinns- og dobbeltrykks kollisjonsputer kombinert med dobbelt forhåndsstramning av bilbeltene.

Det største fremskrittet sies imidlertid å være oppnådd når det gjelder beskyttelse ved sammenstøt fra siden, en viktig årsak til alvorlige trafikkskader. Elektronikken er videreutviklet slik at de beskyttende systemene utløses tidligere. Her benyttes det to følere i fordørene og en føler i midtstolpen. I tillegg er det tatt i bruk en ny generasjon doble sidekollisjonsputer for beskyttelse av brystkasse og bekken.

Og Renault skryter av bremsesystemet. Tester skal ha vist en betydelig evne til å unngå at bremseeffekten svinner når de blir varme under kraftig bruk, det ville her si 10 påfølgende nedbremsinger fra 100 km/t.



Laguna

Renault Laguna ble lansert for første gang for 15 år siden. Den forrige utgaven har eksistert siden 2000, så det var på tide med en fornyelse. Og den har blitt vellykket!

Systemet har en ny generasjon ABS-teknologi med stabiliseringsystemer som styres av en ny elektronisk sentralenhet i bilen.

Motor og gir

Nye Laguna er tilgjengelig med en rekke motorer, alle koblet til 6-trinns girkasser. Bensinmotorene vil bli lansert over tid, og starter med en 2-litersmotor som yter 145 hk. I tillegg kommer en 2-liters turbo bensinmotor på 170 hk, som også leveres sammen med en 6-trinns girkasse.

Dieselmotorserien byr på en 1,5-liters dCi som utvikler 110 hk og har et forbruk på 0,51 liter/mil, som gir 136 gram CO₂ pr km, samt en 2,0-liters dCi, som er tilgjengelig i tre forskjellige versjoner med henholdsvis 130, 150 og 175 hk. 150-hesteren har et drivstofforbruket på 0,6 l/mil og mindre enn 158 gram CO₂ pr km ved blandet kjøring i en sedanmodell.

Nye versjoner vil også snart bli føyd til denne motorserien. Som en del av Renault Commitment 2009 – en ambisiøs plan om blant annet et stort antall nye modeller innen 2009 i tillegg til volum og resultatmål- skal nye Laguna gi betydelige bidrag til miljøinitiativet Renault Eco2. Dette omfatter blant annet motorer som er konstruert for å innfri den kommende Euro 5-standard. Ellers er det tatt miljøhensyn for hele livssyklusen til bilen – fra produksjon til resirkulering. Laguna er blant annet produsert i en ISO 14001-sertifisert fabrikk og den er konstruert for at 85 % kan resirkuleres i dag og 95 % innen 2015.

Ny importør

Etter at Renault i 25 år har blitt importert til Norge, og for øvrig også til Sverige og Danmark, av landenes Volvo-organisasjoner,

har den franske produsenten selv tatt over fra januar 2008. Det er etablert en egen importør-organisasjon, som har store ambisjoner om å kapre markedsandeler.

Ambisjonene omfatter også at den nye Laguna skal bli blant de tre beste bilmodellene i sin klasse når det gjelder produkt- og servicekvalitet. Renault Laguna har tre år og 150 000 km fabrikkgaranti.

I standardutstyret for den nye Laguna inngår foruten de seks kollisjonsputene og doble sidekollisjonsputene, aktive nakkebeskyttere på forsetene, ESP, USL (understyringskontroll), beltestrammere foran og på yttersetene bak, to trinns klimaanlegg, kjørecomputer samt radio/cd. Prisen for Laguna starter på 263 800 kroner for en kombikupé med basisutstyrsnivået Authentique og med en 1,5 dCi Eco2-dieselmotor.



Mazda:



Mazda6 med "Kizuna"

Kizuna, eller emosjonell kontakt, er mantraet for den nye Mazda6. Etter noen år med labert salg i Norge, håper Mazda nå at Kizuna skal føre merket tilbake til nye høyder. En testkjøring i tidsnød langs ubebodde fjellveier rundt Nice i Sør Frankrike, gir ordet Kizuna et bokstavelig innhold...

Av Bjarne Eikefjord

I 2002 introduserte Mazda Motor Corporation den første modellen av sin nye generasjon biler; Mazda6. Den har blitt en av Mazdas best solgte modeller gjennom tidene. Det var også denne modellen som ble vendepunktet rent økonomisk for den japanske bilprodusenten, som har vist stadig stigende resultater de siste fem årene. Allerede etter drøyt fire år, på våren 2006, hadde en million Mazda6 blitt produsert. Nesten

Førrermiljøet er ryddig og greit, og med et behagelig sete



halvparten er solgt i Europa. I Norge har det siden salgsstarten på slutten av 2002, blitt solgt 9700 biler. Den nye utgaven av Mazda6 som nå lanseres, kommer i tre karosserivarianter; sedan, 5-dørs kombi og stasjonsvogn.

Større og lettere

Helt nye Mazda6 har blitt noe større og er 65 mm lengre, 15 mm bredere, 5 mm høyere og har 50

Med nøkkelen i lommen skjer starten med en trykknapp.



mm lengre akselavstand enn nåværende Mazda6. Sedanen og den 5-dørs kombien er 4735 mm lang og 1440 mm høy, mens stasjonsvognen er tre cm lengre og fem cm høyere. Samtlige tre karosserivarianter er 1795 mm brede og har en akselavstand på 2725 mm. Modellen har fått et mer markant design, og produsenten har arbeidet for å utvikle kjøreegenskapene.

Chassiet på nye Mazda6 er videreutviklet og det fører blant annet til at veistøyen er betraktelig redusert. Mazda-ingeniørene har jobbet med å redusere bilens vekt. I likhet med flere nye modeller har nye Mazda6 gjennomgått en slankekur. Til tross for at nye Mazda6 er større enn forgjengeren og inneholder mer utstyr, er den opptil 35 kg lettere, avhengig av modell og utstyrsnivå. Man har benyttet lettere og sterkere høyfast og ultrahøyfast stål og har dermed også oppnådd høyere vridningsstivhet.

Også på sikkerhetssiden er nye Mazda6

Mazda6 har sportslig linjeføring og en formfullendt hekk.



forbedret i forhold til forgjengeren. Karosseriet har økte deformasjonssoner og bilen har adaptive kurvelys, parkeringssensorer, dekktryksovervåking, Mazdas første aktive whiplash beskyttelse og forbedret fotgjengerbeskyttelse. Samtlige Mazda6 som kommer til Europa har dessuten bl.a. ABS-bremser med nødbremseassistent, antiskrens og antisladd-system, seks kollisjonsputer, samt pedaler som gir etter ved en kollisjon. En flerbruksknapp på rattet skal gi føreren kontroll over klimaanlegget, audio-funksjonene, navigasjon og bilens øvrige informasjon.

Fint selskap

Mazda6 er en mellomklassebil: Strømlinjeformet, lav, pen bakende og en front med ansikt som ser ut til å kunne spise mopedder til frokost. Førermiljøet er ryddig og pent ordnet, med brytere og knapper der de skulle være, og enkle, men gode, innstillingsmuligheter for førersetet. Setene er faste, behagelige og med god sittekomfort. Bilen har det nyeste av elektroniske låser, det vil si en nøkkel som gjerne kan ligge i jakkelommen og derfra gir signal til bilens computer om å tillate start, som skjer med en enkel trykknapp.

Med sine lekre og sportslige linjer, glir den nye Mazda6 godt inn i miljøet foran Casinoet i Monaco, på strandpromenaden og foran rekken av yachter i den øverste luksusklassen som til daglig ligger fortøyd i havneområdet.

Motorvalgene

Mazda6 leveres med en rekke alternative motorer. Den minste motoren på 1,8 liter leverer 120 bensihester med et dreiemoment på 165 Nm, mens den slipper ut 162 g/km CO₂. Tilstrekkelig til å forflytte seg fra A til B på en rimelig komfortabel og ikke altfor avgiftsbelagt måte. Mazda regner imidlertid med at dieselmotoren på 2,0 liter, 140 hk og 330 Nm og CO₂ utslipp på 149 g/km blir volumselgeren i Norge. "Verstingmotoren" på 2,5 liter med 170 HK og 260 Nm, som på sin side slipper ut hele 192 g/km CO₂. For det er neppe yachtieerne vi kjører forbi i Monaco som er kundegruppen Mazda henvender seg til med den nye 6-eren. Men derimot folk flest som ønsker en rask, lett kjørt og ikke minst rimelig bruksbil. Og der treffer den folk hjemme. God sittekomfort, god oversikt, fast og ryddig understell, som holder bilen fast på veien både på rett vei og gjennom svinger er sterke argumenter for potensielle bilkjøpere. Og bilen

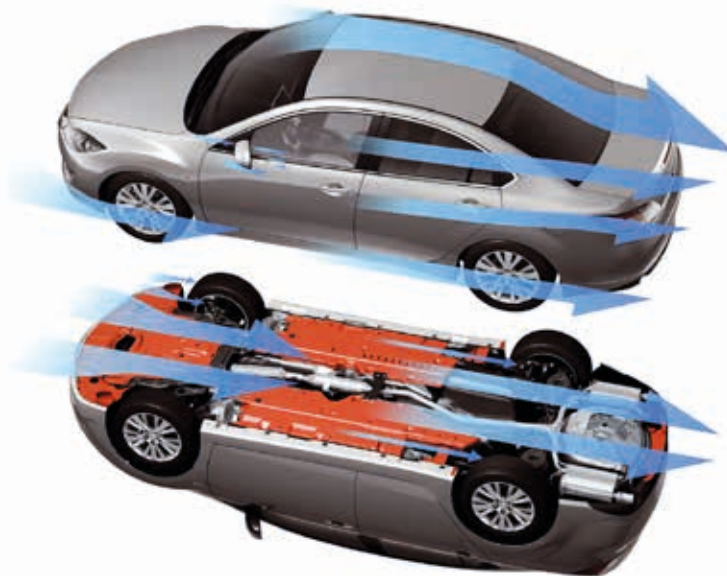
Med sine lekre og sportslige linjer, glir Mazda6 godt inn...



Mazda6 kommer i tre karosserivarianter; sedan, 5-dørs kombi og stasjonsvogn.

leverer det den lover. Med den største 2,5-liters bensinmotoren, er "gøyfaktoren" rimelig høy på svingete sørfranske fjellveier. Den minste bensinmotoren er kjapp nok i bytrafikken, men blir litt kortpustet i motbakkene på motorveien. I Norge regner man imidlertid med at det er tolitersdieselen på 140 HK som blir volummodellen. Med 330 Nm i frasparket sender den bilen fra 0 til 100 km/t på 10,5 sek. Det er

bare 2 sekunder saktere enn "verstingmotoren", men klart raskere enn 1,8 literen som fortsatt drikker dyre bensindråper. Styring, bremses og fjæring sørget for at bilen lå klistret til veien presis der hvor sjåføren ville ha den. Med andre ord: En solid utfordrer til konkurrentene som Mazda selv utroper som VW Passat, Opel Vectra og Ford Mondeo. Prisen for Mazda6 starter på 269 000 kroner.



Redusert luftmotstand er en av nøklene til lavere redusert drivstofforbruk.

... i miljøet i foran rekken av superyachter som ligger fortøyd i Monaco havn.



Mazda-ingeniørene arbeider med å spare vekt, gram for gram.



Volkswagen:

Tiger og iguan



Av H-E Hansen

Klimakrise eller ikke, markedet for SUV'er er stort i Norge. Nå kommer Volkswagen med en kompakt utgave av den allsidige biltypen som egner seg til variert bruk i byen og på landet.

Bilen er oppkalt etter to eksotiske dyr: Tiger og iguan. Begge dyrene har egenskaper som Volkswagen ønsker å gi med denne modellen: Elegant og dynamisk som en tiger, men samtidig smidig med gode klatreevner som en iguan.

Allsidig

Vi så Tiguan første gang på bilutstillingen i Frankfurt i høst; en sportslig og robust kompakt-SUV. Den er skapt for bytrafikk, men skal også komme til sin fulle rett i terrenget. Mye inspirasjon er fra storebror Volkswagen Touareg.

Tiguan er 4,43 meter lang, 1,81 m bred og

Selv hindringer som overgår tøffe hytteveier og vinterføre...



1,68 m høy, så selv om bilen gir et kraftfullt inntrykk er det ikke snakk om noen stor bil. Men den byr på plass for fem voksne og i utgangspunktet en halv kubikk meter bagasje. På tilhengerkula kan den trekke minst 2 tonn, avhengig av motor- og girvalget.

Når du setter deg bak rattet er det et gjenkjennelig Volkswagen-førermiljø du møter, funksjonelt og stilrent. Baksetene er rause og kan justeres i lengderetningen. Bakluken er hengslet i toppen og gir tilgang på et bagasjerom på 470 liter når baksetet er plassert i bakerste posisjon. Dette øker til 600 liter med setene trukket helt frem, og når baksetene er slått ned blir volumet hele 1510 liter.

...takles av firehjulsdriften på en overbevisende måte.



To karosserivarianter

Tiguan blir tilbudt i to forskjellige karosserivarianter og tre utstyrsvarianter; "Track & Field", "Trend & Fun" og "Sport & Style". "Track & Field" er den varianten som er best egnet for terrengkjøring. Fronten og hekken er på undersiden skrånet iøynefallende bratt oppover fra undersiden av bilen, som har en bakkeklaring på 19,5 cm. Dette skal gjøre at bilen kan takle overgangen til så mye som en 28 graders stigning. Den andre karosserivarianten har en flatere bunn mot fronten og hekken og tillater angrepvinkler på inntil 18 grader i terrenget. Denne er basis for utstyrsvariantene "Trend & Fun", som er den rimeligste, og "Sport & Style", som byr på et mer detaljert og sportslig utseende.

På speilblank vei jobber firehjulsdriften og stabiliseringsprogrammene godt sammen.



Firehjulsdrift

Tiguan blir produsert som vanlig tohjulstrekkere, men bilene som blir solgt her i landet vil utelukkende være firehjulstrekkere. Og dette er den første bilen som blir utstyrt med siste generasjon av den svenske Haldex-koblingen, som har et elektronisk styrt system for firehjulsdrift. I utgangspunktet går 90 % til forhjulene og 10 % til bakhjulene, men elektronikken føler hele tiden om det er antydning til hjulspinn, og sender i så fall krefter til de andre hjulene der det er grep for å øke fremkommeligheten. I ytterste fall kan all kraften sendes til bakhjulene. Og i de fleste normale situasjoner er dette tilstrekkelig, uten de systemene for å kunne låse firehjulsdriften eller putte inn lavgir, som de mer hardbarkete terrengbilene har. Selv om vi står og svaier på ett for- og ett bakhjul med de to andre i luften, går det fremover til vi igjen er på alle fire.

Vi setter Tiguan på prøver både på glatt vei og i terrenget, og det er merkbart hvordan både stabiliseringsprogrammer og Haldex-systemet arbeider for å kompensere for manglende grep eller manglende vurderingsevne. I ulendt terreng er det helt klart at bilen klarer mer enn de fleste eiere ville utsette den for og den føler seg vel til rette i kneikene, like vel som på den slagne landeveien.

To motorer

I første omgang kommer Tiguan med to forskjellige motorer. Bensinvarianten er en 1,4-liter med 150 hk og 240 Nm. Dette er den nye 1,4-literen som har både turbo og kompressor! Den leveres kun med 6-trinn manuell girkasse. 0 til 100 km/t går unna på 9,3 sekunder og toppfarten er 192 km/t. Kombinasjonen av turbolader, kompressor og direkteinnsprøytning skal øke effekten samtidig med at forbruket reduseres. Ved blandet kjøring går det med 0,84 liter/mil, hvilket betyr et CO₂-utslipp på 199 gram/km.

Dieselmotoren er firesylindret på 2-liter og med common-rail innsprøytning og partikkelfilter. Den yter 140 hk og et dreiemoment på 320 Nm. Akselerasjonen fra 0 til 100 km/t går på 10,9 sekunder og toppfarten er 182 km/t. Denne motoren kan leveres med enten 6-trinns manuell girkasse eller en 6-trinns Tiptronic automatgirkasse, som også gjør at du kan overstyre automatikken og gire manuelt. Med

Tiguan virker stor, selv om de faktiske målene tilsier en kompakt-SUV.



To karosserivarianter: "Terrengutgaven" i forgrunnen har en tydelig mer skrånende front.

manuell kasse slipper den ut 189 gram CO₂ pr km og med automat 199 g/km. Senere kommer det også bensinmotorer med 170 og 200 hk, samt en dieselmotor med 170 hk.

Storselger

Euro NCAPs tester viser at den nye Volkswagen Tiguan er i toppsjiktet innen sikkerhet. Det er den europeiske forbrukerorganisasjonen som setter fokus på tre områder i sine sikkerhetstester: Beskyttelse av passasjerene, beskyttelse av barn i bilen og sikkerheten for fotgjengere. Tiguan oppnådde fem av fem mulige stjerner for passasjersikkerhet og fire stjerner for barnebeskyttelsen, mens det ble to stjerner for sikkerheten i forhold til fotgjengere. Prisen for Tiguan vil i Norge starte på under 365 000 kroner. Da er det snakk om en 2-liters diesel i grunnpakken av utstyr, som kan kompletteres med det meste fra en omfattende utstyrsmeny. Tiptronic automatgir øker prisen med drøyt 30 000 kroner. 1,4-liters bensin starter på drøyt 391 000 kroner. Modellen har allerede blitt en storselger her i landet. Før bilen i det hele tatt hadde kommet, hadde nærmere 1300 nordmenn kjøpt bilen uprøvd.



VW-interiøret er av velkjent kaliber.



Bakluken er hengslet i toppen.

Den nye Tiguan har hentet mye inspirasjon fra storebror Touareg, som viser sine kunster i bakgrunnen.



Audi:

Stasjonsvogn i racerklassen - RS6



Igjen tar Audi en av sine modeller ut i en versjon som er rene gateraceren. Denne gangen er det familiebilens Audi A6 Avant stasjonsvogn som kommer som RS6.

Den nye modellen ser kanskje snill ut i utgangspunktet, men skinnen bedrar. Under panseret i denne familiebilens lurer 580 hestekrefter i en nyutviklet V10-motor med direkte opphav på racingbanen. Bilens har et avansert hydraulisk-mekanisk understell og overdimensjonerte keramiske bremses. Til sammen snakker man nok om verdens kraftigste og hurtigste stasjonsvogn. Men prisen vil her i landet begynne på ca 2,2 millioner kroner. Da følger en akselerasjon 0-100 km/t på bare 4,6 sekunder og en toppfart på 250 km/t med på kjøpet. Så gjelder det bare å finne en lukket bane...

BMW:

X6 for sportsaktiviteter



Med sin helt nye X6 lanserer BMW en ny modell av det de kaller en SAV - Sports Activity Vehicle. Dette var et helt nytt begrep som ble introdusert med den tidligere X5-modellen. X6 er i tillegg en coupé-modell.

Ikke SUV altså, men SAV. Den nye modellen har det produsenten selv sier er en futuristisk tolkning av det klassiske formspråket fra BMWs store coupéer, samtidig med at den skal være den mest sportslige og dynamiske X-modellen noen sinne.

Det er ikke lenger tilbake enn høstens bilutstilling i Frankfurt at vi ble vist konseptversjonen av bilen. Nå kommer bilen i produksjon og vil være på veien utpå vårparten.

X6 har fire seter, xDrive aktiv firehjulsdrift er standard og valget står mellom to diesel- og to bensinmotorer med ytelser fra 235 til 407 hk med 6-trinns automatgirksom standard.

Citroën:

Ny Berlingo



Citroën Berlingo ble lansert for første gang i 1996 og har i mange år vært en bestselger i europeiske markeder for flerbruksbiler. Frem til 2007 var det solgt mer enn en million eksemplarer. I annet kvartal i år kommer en helt ny utgave av den populære modellen.

Berlingo skal være en bil for alle situasjoner som dekker folks økende behov for flere bruksområder og komfort, i personbil eller varebilsversjon. Den har vokst med 24 cm i lengden (4,38 m), 8 cm i bredden (1,81 m) og 3,5 cm i akselavstanden (2,73 m) i forhold til forgjengeren. Dermed har også bagasjerommet blitt enda større: 675 liter under hattehyllen, 1 350 liter opp til tak og hele 3 000 liter dersom man tar bort setene på andre rad. For at hver og en skal kunne få en bil spesielt tilpasset egne ønsker, kan Citroën tilby en rekke forskjellige kombinasjoner når det gjelder dører, vinduer og utstyr.

Også Citroën arbeider for å finne miljøvennlige løsninger for sine biler. Ett eksempel er HDi-motoren på 110 Hk med partikkelfilter, som nå blir tilgjengelig for Berlingo. Med denne motoren oppfyller bilen kriteriene for å bære betegnelsen AIRDREAM, en signatur som Citroën har forbeholdt de bilene i modellprogrammet, som har minst utslipp av CO₂.

Opel: Ny Zafira – forbedret dynamikk og økonomi



I disse dager er den nye Opel Zafira i ferd med å innta veiene. Dette er en videreutvikling av den kompakte, syvseters flerbruksbilen fra Opel.

Med et iøynefallende design ønsker Opel å kommunisere dynamikk og selvsikkerhet. Det har blitt gjort en god del forandringer i så vel det ytre designet som i interiøret. Setesystemet Flex7, som er blitt Zafiras varemerke, er på plass. Dette allsidige systemet sikrer at man kan forandre interiøret uten å måtte ta ut seter.

Man kan velge mellom i alt ni motoralternativer i spekteret fra Zafira 1,6 CNGs (komprimert naturgass som slipper ut 138 gram CO₂ pr km) med 94 hk til 240 hk for toppmodellen Zafira OPC. Helt nye er en 1,6 liters bensinmotor og to 1,7 liter CDTI-dieselmotorer som følger tidens trend med å ha mye krefter samtidig med at de skal være drivstofføkonomiske og rimelige. Og av avansert teknologi kan blant annet nevnes chassis-systemet IDSPlus med elektronisk støtdemperkontroll (CDS) som bidrar til kjørekomfort og sikkerhet.

Mercedes-Benz:

CLC – en sportscoupé



Mercedes-Benz har lansert en ny bil i sin C-klasse. Det er snakk om en liten og sporty coupéutgave; CLC.

Bilens korte og kompakte design, teknologien og utstyret skal appellere til en yngre kjøpergruppe, som ser etter en spenstig bil og kjøreglede. Sammenlignet med den forrige Sports Coupé, har ingeniørene forbedret eller utviklet i alt 1100 komponenter, blir det opplyst fra Mercedes. Blant annet kan nevnes den oppgraderte 2-liters kompressormotoren med 184 hk, der effekten er økt og forbruket er redusert med 10,8 % (til 0,78 – 0,82 liter/mil) i forhold til den utgående modellen. I alt tilbys seks forskjellige motorer med mellom 122 og 272 hk.

Isuzu:

Nykommer i Norge

Isuzu dukket opp i det norske markedet i høst. Igjen! For merket har vært borte en periode, men har nå kommet tilbake med ny norsk importør og en ny bilmodell.



Isuzu er en av Japans eldste bilprodusenter med en historie som kan føres tilbake til 1916. Merket er en av verdens største dieselprodusenter og tilbyr kombinasjonen av 4x4, dieselmotorer og automatgir. Modellen vi først har fått stifte bekjentskap med er pickupen Isuzu D-Max. Den nye D-Max fra Isuzu leveres med enten 2 eller 4 dører, der begge er 1,80 meter brede, 1,73 m høye og med en akselavstand på 3,05 m, mens lengden og størrelsen på lasteplanet er forskjellig: Totalt 5,16 m for 2-dørsutgaven og 5,04 m for 4-dørs dobbelkabin. Egenvekten ligger på mellom 1800 og 1900 kg, avhengig av modell, mens samtlige D-Max-utgaver kan trekke tilhengere som veier 3000 kg. Nyttelasten ligger på opptil 1115 kg. Motoren er en 3-liters dieselmotor med 163 hk og 360 Nm dreiemoment og enten manuell eller automatisk giring. Standardutstyret er rikholdig. Importøren i Norge er selskapet Rutebileiernes Standardisering AS i Drammen, som også står for importen av Suzuki.

Toyota: Plug-in hybrider fra 2010

Fra 2010 vil Toyota starte salget av plug-in hybridbiler med lithium-ion batterier. Dette ble offentliggjort under den store bilutstillingen i Detroit i januar.

Med plug-in menes at hybridbilen ikke bare skaper sin egen strøm til elmotoren ved at det genereres elektrisitet når bilen bremses eller går i nedoverbakke. Nå skal bilen også kunne lades opp ved å "pluggen" inn et støpsel fra strømmettet.

Batteriene er avgjørende. Sammen med Matsushita-gruppen forsker Toyota nå på mulighetene for masseproduksjon av lithium-ion batterier ved Omori-fabrikken i Japan i samarbeid med Panasonic EV Energy Co., Ltd. Kunngjøringen om plug-in hybridbilen er et nytt skritt mot folkeliggjøring av slike biler etter at Toyota startet testing i Japan, USA og Frankrike i fjor. Toyota planlegger i første omgang å selge bilene til firmakunder.



Skoda: Superb med nytt design og nye motorer



Skoda viser den nye utgaven av sin toppmodell Superb under den internasjonale bilutstillingen i Genève i neste måned.

Det er langt mer enn utseendet som er fornyet: Skoda Superb byr på en rekke nye tekniske løsninger og et nytt motorprogram. Den nye Skoda Superb introduseres med seks ulike motoralternativer, tre for bensin og tre for diesel. De yter fra 105 til 260 hk. Skoda lover at den nye Superb vil by på en rekke nye løsninger, blant annet "Twindoor"-bakluken. Den skal med enkle håndgrep kunne åpnes både som en sedan og helt opp som en kombi. Dermed blir bruken av bagasjerommet langt mer fleksibel. Bagasjerommet rommer 565 liter, en økning på 85 liter fra dagens modell. Ellers er det snakk om for eksempel adaptive frontlys, der lysstrålen følger forhjulenes bevegelser. Bilens navigasjonssystem er også helt nytt, med touch screen-betjening og harddisk i stedet for at kartdatabasen ligger på et separat lagringsmedium. Detaljene kommer etter hvert når bilen lanseres, og den kommer til Norge i begynnelsen av oktober.

Land Rover: **concept**

Konsept i nytt landskap

På bilutstillingen i Detroit i januar viste Land Rover sin konseptbil LRX Concept. For et bilmerke som har sin helt spesielle tilknytning til dugelige, robuste firehjulstrekkere, er dette en dristig utvikling av designet. Det er tenkt miljø fra ytterst til innerst. Men fortsatt er det uten tvil en Land Rover med merkets familielikhet både i utseende og allsidighet.

Av H-E Hansen

Land Rover fyller 60 år i 2008. Med LRX Concept-bilen indikerer det britiske merket at man vil bevege seg inn på nye markedsområder for mindre biler.

Fremtidsrettet

Likevel er Land Rover absolutt lojal mot merkets kjerneverdier. LRX Concept er en 3-dørs 4X4, har kompakte dimensjoner og lavere vekt. Ett eksempel er at man har skiftet ut glassene i sidevindue og taket med polykarbon, som er ca. 40 % lettere. Ellers er luftmotstanden redusert og annen bærekraftfokuserende teknologi skal også bidra til redusert drivstofforbruk og dermed redusert utslipp av CO₂.

Bilen har selvsagt firehjulsdrift og Hill Descent Control, og har fått en spesialutgave av Land Rovers Terrain Response-system for kjøring på forskjellig underlag. Dette skal reflektere LRXs orientering mot veien, og er

Kupeen på LRX Concept byr på en kombinasjon av mykt skinn i brunt og mørk sjokoladebrun farge, med detaljer i polert aluminium. Og en følelse av romslighet.



gitt en ny "Eco"-innstilling for bykjøring, med lavere utslipp av CO₂.

Bærekraft

- LRX Concept formidler et tydelig budskap om at vi tar bærekraftighet på alvor, samtidig som vi er overbeviste om merkets fortsatte aktualitet og tiltrekning, sier Phil Popham, Land Rovers administrerende direktør, som forteller at for eksempel de luksuriøse, vaniljefargede "semskede" dørpanelene og taktrekket er laget av brukte, resirkulerte plastflasker.

- Vi er fast bestemte på å gjøre bærekraftighet til et nøkkelement i våre fremtidige produkter og i måten vi driver vår virksomhet på. Samtidig vil vi satse på biler med sterk følelsesmessig appell som også innfrir våre kunders praktiske behov", sier Popham
- LRX er på alle måter en Land Rover, men det er samtidig en veldig annerledes Land Rover.

Ved å skyve hjulene helt ut i hjømene er LRX gitt et iøynefallende særpreg, og utformingen av fronten er et kraftfullt uttrykk for Land Rovers identitet.



Foreløpig er LRX en ren konseptbil og et eksperiment, formgitt og konstruert for å hjelpe oss til å utvikle vår tenkning samtidig som vi måler publikumsreaksjonene.

Kompakt

LRX er beskrevet som en cross-coupe, som en overgang fra tradisjonell SUV til en crossover, med et mer personbillignende utseende og med dynamiske egenskaper som går mer mot veiegenskaper og det sportslige. Selv om den er mindre enn Freelander 2, befinner LRX seg i den øvre delen av markedet for å appellere til nye kunder i luksusklassen. LRX er den første helt nye Land Rover som er vist etter at Gerry McGovern ble selskapets designdirektør.
- LRX er en Land Rover som vil føle seg hjemme i sentrum av byen, men som slett ikke har noe imot å få skitnet til hjulene sine, sier han.

Hver liten interiørdetalj kombineres for å maksimere både faktisk plass og følt plass, som for eksempel seteløsningene.



Lysere tider

Vi er inne i vinterens mørketid. Lyset på bilen er viktigere enn noen gang. Det hjelper ikke om bilen har grenseløse kjøreegenskaper og du føler deg dyktig bak rattet, hvis du kjører med dårlig lys. Kanskje behøver du mer?

Av H-E Hansen

Så og si all informasjon du får bak rattet er basert på synsinntrykk. En undersøkelse har vist at faren for en ulykke med dødelig utgang øker med 130 % i mørket!

Mye informasjon

Godt og riktig lys er kanskje det mest undervurderte på en bil. Tenk deg hva det kan bety i det ekstra lille øyeblikket du får til å reagere i en krisesituasjon i mørke eller under dårlige lysforhold. Det er avgjørende for sikkerheten og komforten - for oss selv og andre veifarende vi møter.

Det er bare lys som kan gi øyet et bilde. Jo bedre lys, jo bedre er bildet som sendes gjennom synsnerven til hjernen for behandling. Tre faktorer avgjør hvor godt en bilfører ser i mørke: Lysmengden fra lyskasterne, synet til sjåføren,

samt kjøreforholdene, som varierer fra tørr og lys vei til våt vei som suger til seg alt lys. Av de forskjellige faktorene er det lysmengden vi selv kan gjøre noe med. Det aller meste av norske veier er uten belysning, og her må man stole helt på egne krefter; det lyset som er på bilen. I utgangspunktet er dette bilens originallyskastere med nærllys og fjernlys. Hvis du føler at dette ikke er nok, går det an å gjøre forbedringer.

Ekstra lys

Enkelte tror de oppnår bedre lys ved å sette inn pærer med større wattstyrke enn de godkjente, men det er ulovlig. Det som riktignok skjer når du øker wattstyrken er at du får hvitere lys, som øyet oppfatter som sterkere lys. En kraftigere pære vil imidlertid gi deg en hel rekke problemer i tillegg til at det blander både andre trafikanter

og deg selv: Kortere levetid på pæren og større varmeutvikling, slik at delene i lykتهuset kan smelte og skape avskalling av reflektormateriale inne i lyskasteren. Lysbryteren kan også bli ødelagt. Det er altså lite å hente på å bryte forskriftene med økt wattstyrke.

- Det er ikke sterkere man behøver, men mer lys og riktigere lys, sier Tore Bergen hos Hellanor. For å få bedre belysning er løsningen at du kan montere ekstralys. Her er det mye å hente. Det er likevel ikke bare å flomme på med ubegrensede mengder lys av hensyn til møtende trafikk og andre veifarende, som ikke må blendes. Regler setter klare grenser. Lyset fra bilens fjernlyskastere måles etter visse kriterier i 25 meters avstand. Lysstyrken må ikke overstige 480 lux - som defineres som 100 %. Fra desember 2002 er dette en særnorsk grense som



Merkingen

Hvor mye lys har bilen din? Og hvor mye kan du eventuelt sette på i tillegg? I glasset på lyskasterne på bilen gis informasjon om hvilket lys bilen din er utstyrt med.

Av en mengde detaljer er det interessant å merke seg at E-merket midt i angir at lyskasteren er godkjent etter europeiske regler. Tallet bak identifiserer laboratoriet som har foretatt godkjenningen.

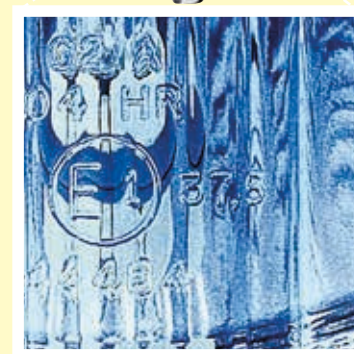
Ved siden av E-merket finnes et tall – her 37,5 – som angir at lyskasteren har en styrke på 37,5 % av 480 lux. Hvis bilen bare har to slike lyskasterer ($37,5 \times 2 = 70$) er det fortsatt en del å gå på til maksimalgrensen på 100 % for samlet lysstyrke. Det er kun tillatt med fire lyskasterer som avgir fjern - altså to ekstra fjernlys i tillegg til de to originale som er vanlig på de fleste nye biler - og fortsatt må du holder deg under 480 lux.

Bokstavkoder angir om lyskasteren er for:

- H - halogen
- C - nærllys
- R - fjernlys
- A - parklys

Pilene i glasset angir om lyskasteren er godkjent for venstre- eller høyreftrafikk, og om den er for høyre eller venstre side av bilen. For å rasjonalisere produseres det lykter som kan anvendes til flere formål, så man kan la seg forvirre av dette.

Tidligere sto all informasjon lett synlig på lykteglassene. I dag er vi så opptatt av utseendet at produsentene ofte kan ha skjult informasjonen litt. Men et eller annet sted skal du finne merkingen.



tar hensyn til våre spesielle forhold og behov for mye lys, mens resten av Europa må holde seg på bare 75 %.

Produsentene tester hver enkelt type fjernlys-kaster og finner ut hvilken prosentstyrke den har. For å finne ut hvor mye lys du har på bilen, er det bare å lese av merkingen på glassene eller et annet sted på lykten. Se veiledningen i faktaboksen i artikkelen.

Flerdoblet lengde

Tanken på å montere ekstra lyskasterer virker kanskje fjern. Du har lite lyst til å skjemme fronten av en ny bil med fremmedelementer som kanskje krever hull i både plast og karosseri.

- I dag finnes det et bredt spekter av braketter til forskjellige biler, som gjør at monteringen ikke setter spor, beroliger Berger.

Og hvis man fortsatt er opptatt av utseendet, er det bare noen håndgrep som skal til for å ta av lyktene.

- Egentlig burde det være like naturlig å sette på ekstralysene for mørkesesongen, som det er å skifte til vinterdekk, fortsetter Berger. Ved å bruke et par tusenlapper på ekstra lyskasterer kan gevinsten være et fjernlys som fordobler lyslengden! Forskriftene krever minst 100 meter fra de originale fjernkasterne. De fleste har noe lengre rekkevidde, men dette varierer fra bilmodell til bilmodell. Med en liten investering kan du se 3-500 meter fremover! Det betyr mye for sikkerheten: Et nesten glemt tilskudd til bilens dyrebare sikkerhetspakke av belter, puter, deformasjonssoner – aktive og passive tiltak det settes fokus på hele tiden. Mange dramatiske situasjoner og ulykker kunne vært unngått, hvis

vi hadde bedre sikt og ekstra tid til å reagere på veien.

En plikt

Det er din selvsagte plikt som bilfører å forsikre deg om at alle lys virker som de skal, er rene, ikke er skadet og at pærene er i orden. Hvis lykteglassene er skitne reduseres lyseffekten dramatisk. Det sier seg selv at man finner første og beste stopp for å skifte pæren når den ryker. Kjøp gode pærer, gjerne et anerkjent merke! Riktig justering må gjøres fagmessig en gang iblant. I tillegg krever ulike situasjoner at du stiller høyden på lyset i forhold til hvordan bilen er lastet. Derfor finnes knappen på dashbordet som gir mulighet til å stille vinkelen på lyset. Hvis du glemmer det, får møtende trafikk lyset midt i fleisen når du har fullt bagasjerom.



Norsk rally:

2008-sesongen er i gang



Mesterkandidater: Østberg, Mikkelsen og Grøndal.

Ungguttene Mads Østberg, Andreas Mikkelsen og Anders Grøndal satte sitt preg på NM-åpningen i rally. Mads Østberg (20) fra Østfold fortsatte som han avsluttet fjorårs sesongen, med seier i den første NM-runden, Mountain Rally på Gol.

Etter å ha vunnet den siste NM-runden i 2006 og samtlige 7 runder i 2007, var dette hans 9. NM-seier på rad. Vinner Mads Rally Finnskog i februar, så tangerer han Henning Solbergs rekord med 10 seiere på rad.

Talent

Unge Østberg er selvsagt en uhyre talentfull og dyktig ung rallyfører. Men de oppsiktsvekkende gode resultatene har nok også noe med satsing og økonomi å gjøre. Mads begynte tidlig. Først

som kartleser for pappa Morten allerede som 13-åring, deretter i "utbildningsklassen" i Sverige fra fylte 16 år. Til debuten i WRC-klassen i 2006 disponerte Mads allerede en vinnerbil, en Subaru Impreza WRC S10, og resultatene kom umiddelbart. Dette handler med andre ord om en seriøs satsing med stor økonomisk innsats, og med målsetting om en framtidig plass i et VM-team.

Satsning

Den eneste som var i stand til å utfordre Mads Østberg i Mountain Rally var 18 år gamle Andreas Mikkelsen. Hadde ikke han fått en punktering på sin Ford Focus WRC på nest siste etappe, er det godt mulig han hadde brutt Mads Østberg sin imponerende seiersrekke. Nå ble det i stedet en tredje plass, bak Østberg og Grøndal. Også når det gjelder unge Mikkelsen handler det om en meget seriøs satsing med store penger involvert, og med klare mål om en framtid i rally-VM.

Både Østberg og Mikkelsen kjører fabrikkbiler av forrige generasjon, det vil si det nest beste som kan skaffes. En rallybil av det kaliber det her er snakk om, representerer antakelig en investering på mellom tre og fem millioner kroner.

Trafikkløp 2008:

Ny sesong og ny giv



Foran årets sesong er det besluttet å gjøre en ekstra satsing på MAs Trafikkløp. Målsettingen er å snu de siste årenes nedadgående utvikling, og øke aktiviteten på løpssektoren.

Antall lokale Trafikkløp og antall deltakere har dessverre vært i tilbakegang, og har dessuten det blitt stadig vanskeligere å finne finalearrangører. Foran årets sesong er det imidlertid besluttet en ekstra satsing på Trafikkløp. Målsettingen er å øke aktiviteten på løpssektoren. Ved hjelp av fornyet innsats fra lokale krefter er målet å avvikle 15 lokale kvalifiseringsløp NM-finalen kjøres i slutten av september. Slik det ser ut nå vil årets NM-finale bli avviklet lørdag 27. september, med base på Justissektorens Kurs og Øvingssenter i Stavern.

NBFs Gullratt:

Heder til Trafikkløpsmester



Norges Bilsportforbund deler hvert år ut en hederspris til spesielt utvalgte bilsportsutøvere. Hedersprisen "NBFs Gullratt" går til førere som har gjort en innsats utenom det vanlige

Hittil er det i alt 79 utøvere som har mottatt denne gjeve prisen. Her finner vi alle de kjente og berømte storhetene fra norsk bilsports mange grener og klasser gjennom tidene.

En av dem som ble bæret med Gullratt i 2007 var Ole Andreas Klungland fra Gyland. Han fikk prisen for sin strålende innsats i Trafikkløp gjennom mange år. Klungland har til nå vunnet hele 14 NM-titler i Trafikkløp, en imponerende innsats, som altså kvalifiserte til den eksklusive prisen NBFs Gullratt

NÅR KVALITET TELLER

DYBVIKTRADING.NO

FREMTIDENSLYS.NO

XENONSETT TIL ALLE BILER



FRA 1990 KR

ETTERMONTER XENON

**3 GANGER STERKERE LYS
5 GANGER LENGRE LEVETID
1 ÅRS GARANTI**



LES MER OM PRODUKTET PÅ WEB: [HTTP://WWW.DYBVIK-TRADING.NO](http://www.dybvik-trading.no)
TELEFON 9777 8000



ENKEL MONTERING OG BRA RESULTAT

VI HAR ET STORT FORHANDLERNETT OVER HELE NORGE. KANSJIE DETTE ER NOE FOR DIN BEDRIFT



FAKTA OM LYSFORHOLD

FOR Å SE VEIEN LIKE GODT TRENGER
EN 40 ÅRING DOBBELT SÅ MYE LYS
OG EN 60 ÅRING TRENGER 5 GANGER
SÅ MYE LYS SOM EN 20 ÅRING.

**DYBVIK
TRADING**

DIN LEVERANDØR AV SPESIALBELYSNING TIL BIL

Nasjonal Transportplan:

Et krafttak for veivedlikeholdet

I forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019, som nylig ble lagt frem, blir transport på vei, skinner, sjø og i luften sett i sammenheng for å gi et pålitelig og mer robust nasjonalt transportnett. Etter flere års forfall av det norske veinettet satses det nå sterkt på drift og vedlikehold. Dette sees i nær sammenheng med trafiksikkerhet og miljø.

Av H-E Hansen

I planen legges det opp til å effektivisere og bedre sammenkoplingen mellom hver enkelt transportform for å møte befolkningens og næringslivets krav til transportsystemet.

Hva er Nasjonal transportplan?

I Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan presenterer Regjeringen sin strategi for transportpolitikken. Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011 erstattet de tidligere langtidsplanene for sjø-, luftfart- og jernbanesektoren. Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 ble behandlet av Stortinget våren 2004. Tidshorisonten for planen er ti år, men med hovedvekt på de fire første årene. Planen skal revideres hvert fjerde år, slik at det altså nå foreligger et forslag om neste revisjon som vil gjelde for perioden 2010-2019. Stortingsmeldingen tas opp til behandling i Samferdselskomiteen som legger sin innstilling frem for Stortinget.

Veisektoren

Transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen) og Avinor har utarbeidet de faglige anbefalingene i Nasjonal transportplan, og foreslår å prioritere drift og vedlikehold høyest i den neste tiårsperioden.

For Statens vegvesen er det gitt en ramme på 145 milliarder for å styrke veinettet i Norge. Bevilgningene til drift og vedlikehold har vært stabile de siste 20-30 årene. Samtidig er trafikken tredoblet. Et mer komplisert veinett og økte standardkrav, har gitt økte kostnader. Forfallet av riksveinettet anslås til drøyt 15 milliarder kroner på landsbasis.

Konsekvensene av en strategi som prioriterer drift og vedlikehold gir mindre investeringstiltak. Derfor reduseres mulighetene

for oppstart av nye store veiprojekter. I tillegg er en stor andel av bevilgningene allerede bundet opp i statlige forpliktelser til igangværende prosjekter og bompengeprojekter. Mange større vei- og jernbaneprojekter som inngår i den forrige NTP 2006-2015 får derfor ikke plass i etatenes forslag til NTP for perioden 2010-2019.

Målrettet, sikkerhet og miljø

For å oppfylle målene om framkommelighet, sikkerhet, miljø og generell utforming prioriterer etatene mindre, målrettede tiltak fremfor større strekningsvise investeringer. Statens vegvesen dobler sin satsing på mindre, målrettede investeringstiltak sammenlignet med handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Vegvesenet vil øke innsatsen for å bedre trafiksikkerheten, fjerne "flaskehals" på veinettet, legge til rette for økt kollektivtrafikk, bygge flere gang- og sykkelveier og styrke miljøtiltak. Satsingen på gang- og sykkelveier dobles for eksempel fra handlingsprogrammet for 2006-2009.

Det foreslås å øke innsatsen til spesielle trafiksikkerhetsinvesteringer vesentlig. Kombinert med økt kontrollvirksomhet og en

sikrere bilpark kan dette bidra til at antall drepte og hardt skadete blir redusert med minst en tredel i 2020, til tross for at trafikken forventes å øke med 20 %. Det er et mål å få mer av godstrafikken som går over lengre distanser på vei over på jernbane og sjø for å redusere klimagassutslippene. Raskere utskifting av bilparken til mer miljøvennlige kjøretøy og innblanding av biodrivstoff er andre tiltak som vil redusere utslippene.

Mer informasjon om Nasjonal transportplan finnes på www.vegvesen.no/ntp



Trafikkulykker i 2007



233 personer mistet livet i trafikken i Norge i 2007. Det tilsvarende tallet i 2006 var 242 om-

komne. To av tre omkomne (158 personer) var bilførere eller passasjerer, 34 personer mistet livet som motorsyklister, fem omkom på moped og syv personer på sykkel. Antall omkomne fotgjengere i 2007 er 23, mot 35 i 2006.

Foreløpige tall fra Trygg Trafikk viser at mens det har vært en liten nedgang i antallet drepte, har tallet for ulykker og skadete personer vist en økning på ca 10 % fra 2006 til 2007.

Flest møteulykker

129 av de omkomne i veitrafikken i 2007, eller litt over halvparten, mistet livet i møteulykker.

- Utbyggingen av et veinett med midtrekkverk må forseres, sier Trygg Trafikks direktør Kari Sandberg. Fordi trafikken er så tett straffes bilister i dag med døden hvis de på grunn av et øyeblikks uoppmerksomhet eller en liten feilvurdering kommer over i motsatt kjørebane.

Det er registrert flere drepte i Oslo, Oppland, Østfold, Aust Agder og i begge Trøndelags-fylkene, men færre i Buskerud og i Møre og Romsdal. Den største økningen i antall drepte gjelder passasjerer i bil og det er særlig stor økning av drepte kvinnelige passasjerer. Langtidstrenden med færre drepte fotgjenger fortsatte imidlertid også i 2007.

Barn og eldre

10 barn under 15 år mistet livet i trafikkulykker i 2007. Seks av barna var passasjerer i bil, to var fotgjengere og to barn var syklister. De siste fem årene har i gjennomsnitt 12 barn under 15 år omkommet i trafikken.

46 personer over 65 år mistet livet. Av disse var 18 personer fotgjengere - eldre over 65 år utgjør dermed hele 18 av 23 omkomne fotgjengerne.

- Det at så mange eldre fotgjengere mister livet viser at det må gjøres mer for de myke trafikantenes sikkerhet, sier Sandberg.

Økning av ulykker

Når det gjelder ulykker med personskader, er det en stor økning på ca 10 % i antallet, totalt over 12 000. Økningen er størst når det gjelder personer i bil med nesten 14 %. Antallet syklistskader øker også merkbart. Statens Vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet mener at det er vanskelig å gi et klart svar på hvorfor personskadene økte i 2007. To mulige forklaringer kan være at farten og trafikken på veiene har økt. Personbiltrafikken økt med ca 3 % og tungbiltrafikken med ca 6,9 %. Gjennomsnittlig kjørefart har også vist en viss økning.

Antall drepte i trafikken i 2007 sammenlignet med 2006

Fordeling trafikantgrupper

	2007	2006
Bilførere	110	123
Bilpassasjerer	48	37
Motorsyklister	34	34
Mopedister	5	3
Syklister	7	8
Fotgjengere	23	35
Akende	0	1
Andre	6	1
SUM	233	242



Skal du kjøpe bobil?

5 meget gode grunner til å velge Challenger!

- 1 Spesialprodusert for Skandinavia!
- 2 En av Norges mest solgte bobiler fra Europas største produsent!
- 3 6 modeller og 28 planløsninger til markedets beste priser. **Pris fra kr. 422.000**
- 4 Club Challenger har over 400 trivelige medlemmer.
- 5 Trygghet - 17 kompetente forhandlere som dekker Norge.

Scandinavian Edition

- Aluminiums karosseri
- El. varme i tillegg til propan varme
- Større varmeapparat
- Skandinavia motorpakke

Challenger
CAMPING - CARS
Din reise begynner nå.....

AO ARVE OPSAHL AS

7492 TRONDHEIM
Tel. 4000 1881

www.aoas.no
post@aoas.no

Ring eller send oss e-post for å få tilsendt gratis brosjyre og informasjon om nærmeste forhandler.

Skoda Fabia:

Dyster brannrekord i 2007

Medlemmene i MA har færre skader enn andre forsikrings-takere, viser tallene i SpareBank1 Forsikring. Det kan likevel være nyttig med en påminnelse om den dystre utviklingen når det gjelder brann i bolig.



Av Fred Nilsen,
Sparebank1 Forsikring

2007 ga det høyeste antall døde i branner siden 1986. Til tross for myndighetenes mål om drastisk reduksjon i antall omkomne i brann, ga 2007 en ny dystre rekord med 74 omkomne. Det er flere årsaker til utviklingen. Nærmere 50 % av boligbrannene skyldes feil ved det elektriske anlegget i huset eller feil bruk av elektrisitet. Til tross for at huseieren har ansvar for at det elektriske anlegget i huset er i orden, er det altfor få som følger opp dette med reell kontroll. Det antas i tillegg at nær 500 000 bor i bolig uten røykvarsler eller har røykvarsler som ikke fungerer. Statusen er trolig like dårlig når det gjelder brannslukningsutstyr.

Flere eldre bor hjemme

En annen vesentlig årsak til økningen i antall

Dystre tall

dødsbranner er jevn økning i antall eldre som blir boende hjemme. Gjenglemt gryte på komfyr og gjenglemte lys i kombinasjon med så dårlig hørsel at en ikke hører røykvarsleren, blir en farlig kombinasjon. Når en del av de eldre heller ikke klarer å håndtere tunge slokkeapparater, må resultatet bli dårlig.

Røykvarslere livsviktig

Vi oppfordrer alle til å kontrollere røykvarslere og brannslukningsutstyret. Bytt alle batterier samtidig. Kjøp gjerne noen flere røykvarslere, slik at alarmer kan høres i alle rom i boligen. Bytt gjerne til seriekoblede varslere, der alle vil varsle samtidig om noe skulle skje. Kontroller samtidig at det er tilstrekkelig antall brannslukkere i huset. Snu slukkeren opp ned, slik at pulveret er bevegelig. Heng slukkeren på et sted der den er lett å finne når den trengs.

El-kontroll av bolig

Mange branner oppstår på grunn av feil i det elektriske anlegget. Det elektriske anlegget i huset må kontrolleres med jevne mellomrom. Dette vil gi en trygghet for at alt er i

orden. SpareBank 1 samarbeider med en rekke elkontrollører tilsluttet NELFO om periodisk elkontroll hvert 5 år. For MAs medlemmer som er forsikret gjennom Sparebank 1 Forsikring vil en gjennomført kontroll gi rabatt på forsikringen de kommende fem år etter at kontrollen er foretatt og eventuelle feil er rettet. Rabatten vil for en vanlig bolig være større enn kontrollkostnaden. På sikt ønsker selskapet at myndighetene kommer på banen med krav om slik periodisk kontroll i alle boliger.

Ekstra oppmerksomhet

Vi foreslår at den nærmeste familie har en oppmerksomhet rundt sikkerheten i boliger der det bor eldre. Se etter at boligen er sikker når det gjelder brann og at det finnes tilstrekkelig antall røykvarslere. Er det behov for "komfyrvakt" som slår av strømmen, hvis noe blir gjenglemt på komfyren? Er det trolig at beboerne klarer å komme seg ut av boligen, dersom det bryter ut brann? Mange kommuner kan bistå med nødvendige sikringstiltak. SpareBank 1 vil snart ha et tilbud om gunstige priser for forsikringstakerne ved kjøp av sikkerhetsutstyr.



MA og SpareBank 1 Forsikring:

Ny avtale og bedre medlemsfordeler

I januar ble videreføringen av det gode samarbeidet mellom SpareBank 1 Forsikring og MA formelt videreført. Nå kan MA-medlemmer nyte godt av en ny 3-års avtale.

Avtalen ble underskrevet av Turid Grotmoll, direktør for Salg og Marked i SpareBank 1 Forsikring, og MAs direktør Terje Tørring. SpareBank 1 Forsikring er en av MAs største samarbeidspartnere. Den nye avtalen er en videreføring av et langt og godt samarbeid mellom de to partene. Forsikring har vært en av de viktige medlemsfordelene i MA i organisasjonens lange historie.

- Vi har veldig lang og god erfaring med å jobbe med organisasjoner der medlemmene føler nærhet og lojalitet, som i MA, sier direktør Turid Grotmoll. Hun og Terje Tørring ser frem til et videre godt samarbeid.

Enda gunstigere ordning

De nye medlemsfordelene hos SpareBank 1 Forsikring har blitt tilbudt allerede fra i høst. Nå kan det være mye å spare.

Kjøper du skadeforsikringer i SpareBank 1 får du som MA-medlem automatisk 10 prosent rabatt. I tillegg til dette kan du oppnå inntil 25 prosent rabatt ved å bli helkunde. Dette er en av de mange gunstige fordelene ved det nye helkundeprogrammet, sier Hanne Birgitte Lundsett i SpareBank 1 Forsikring. Hun gir følgende opplysninger om ordningen:

1. Helkunderabatt på inntil 25 prosent på forsikringene (se figur).
2. Etter fire år uten skader, får du dekket egenandelen ved første skade med inntil 4000 kroner.
3. Du får tidsgaranti ved de fleste typer skadeoppgjør. Det betyr at vi lover å gjøre opp skadene innen et visst antall dager, og du får betalt ekstra for hver dag oppgjøret er forsinket.
4. Bli eKunde og forsikringsavtalen din vil alltid være tilgjengelig på nett.
5. Månedlig betaling med AvtaleGiro uten termintillegg.

Slik blir du helkunde

Har du tre eller flere forsikringer, hvor en er bil-, hjem- eller husforsikring, blir du helkunde.

Du må ha samlet alle forsikringene til ett forfall og ha samme betalingsmåte for forsikringene dine.



Avtalen ble underskrevet av Turid Grotmoll, direktør for Salg og Marked i SpareBank 1 Forsikring, og MAs direktør Terje Tørring.

Her er noen av SpareBank 1 Forsikrings gode produkter:

Bilforsikring

- Med et topp bonussystem
- Du oppnår toppbonus inntil fire år raskere enn det som er vanlig i markedet
- Du slipper bonustap ved første skade etter kun tre skadefrie år med 75 prosent bonus.

Hjemforsikring Trygghetsgaranti

- Med Topp hjemforsikring er alt innboet du skaffer deg i løpet av året automatisk med i forsikringen frem til hovedforfall.

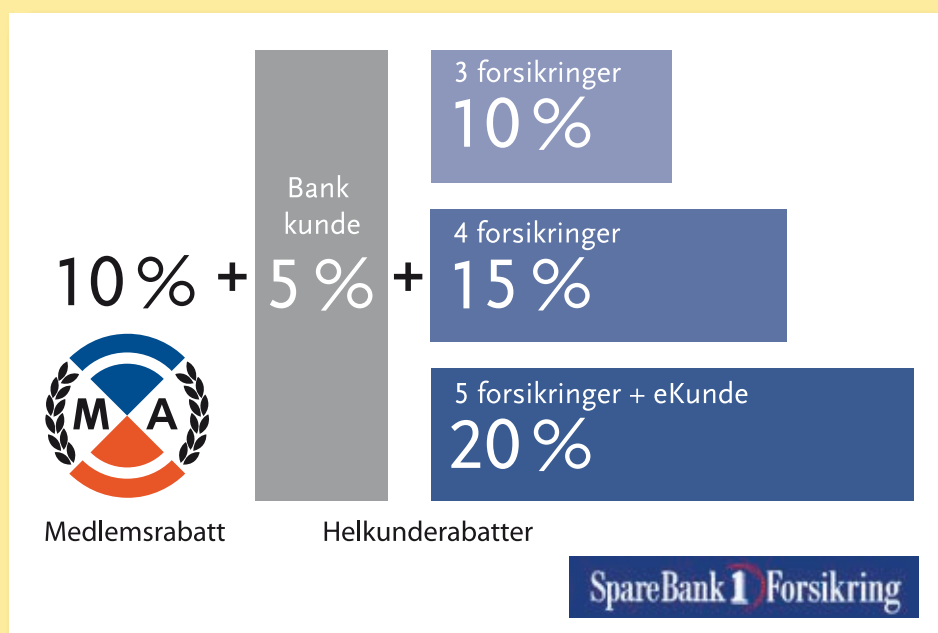
Reiseforsikring

- Verdens beste alarmsentral

- Vår alarmtjeneste SOS er flere ganger kåret til verdens beste. For deg betyr det at du er garantert hjelp og svar når du trenger det
 - uansett hvor du er i verden.
 - Avbestillingsforsikring er inkludert.
- Reiseforsikring hos oss inkluderer avbestillingsforsikring

Ungdomsvennlig bilforsikring

SpareBank 1 Forsikring har en egen ungdomsavtale for bileiere under 23 år. Unge bilførere betaler gjerne mer for forsikringen fordi de som gruppe utgjør en større risiko i trafikken. Dette tillegget settes inn på en høyrentekonto i SpareBank 1, og de unge førerne som kjører skadefritt i fem år, får så tilbakebetalt tillegget med renter.





Aktivist og radiomedarbeider Kåre Børseth, leder for avdelinga Arnhild Cadamarteri og mangeårig medlem Olav Bakken gir glimt fra avdelingas historie.



Leder for MAs sentralstyre Svein Iversen hilste fra sentralstyret og forbundskontoret og overrakte blomster.

Jubileumsfest i Stjørdal

I høst feiret Stjørdal avdeling 70 aktive år. Fredag 26. oktober var 45 prominente gjester med på jubileet i kafeen i Stjørdal sentrum, der MA-avdelinga tidligere har drevet avholdskafé.

Av Odd-Harald Bjørnøy

Omfattende program

Stjørdal-ordfører Johan Arnt Elverum hadde med gave på kr 3000, lederen for MA Svein Iversen representerte sentralstyret og tre naboavdelinger og 15 av avdelingas egne diplomjubilanter var samlet til fest. Festtalere var nyslått prost Dagfinn Slungård, mens MA-aktivisten Kåre Børseth, leder for avdelinga Arnhild Cadamarteri og mangeårig medlem Olav Bakken ga glimt fra avdelingas historie. Frivillighetssentralens Kjersti Vist Heide og Magnar Sandaunet ga jubilaranten en gave i form av sang og musikk. Festen ble toppet med utdeling av diplomer og merker til 20-, 30- og 40-årsmedlemmene, samt et nydelig koldtbord med en flott bløttkake stor nok til alle!

Medlemskap i over 40 år: Ivar Forbord, Oddvar Øfsti, Ingebjørg Solheim, Olav Harald Skjesol og Ingvar Bjørseth.

Rik historie

Stjørdal avdeling ble stiftet 25. oktober 1937, ni år etter at MA ble startet. Avdelinga begynte med 15 medlemmer, Under krigen lå alt arbeidet nede, men i 1959 var medlemstallet 250. Samme året ble det inngått avtale med Stjørdal kommune om drift av campingplass og restaurant i Storvika. Sammen med losje Ole Vig drev avdelinga campingplassen og sommerrestauranten i 15 år.

I 1966 var avdelinga vertskap for MAs landsmøte. Høsten 1983 åpnet avdelinga en alkoholfri kafé. Denne ble drevet fram til 2003. Arne Olsen var i denne perioden en ildsjel i drifta av avdelinga på alle nivå.

Medlemmer i mer enn 30 år: Asbjørn Øfsti, Berit Håland Forbord, kveldens festtaler Dagfinn Slungård, Per Lund, Magnar Lillemo og Åse Fleischer.

Aktiv innsats

Avdelinga har alltid samarbeidet med "likesinnede" i trafikksikkerhetsarbeidet: Biltilsynet, NAF, politiet og Trygg Trafikk, samt Lions og Nettbuss. Nå er det store samarbeids-prosjektet den årlige refleksdemonstrasjonen for alle de 2-300 elevene på 2. klassetrinn i kommunen. I 2006 fikk dette samarbeids-tiltaket Stjørdal kommunens trafikksikkerhets-pris.

I 2003 ble MA-radioen startet i samarbeid med Radio Midt-Trøndelag. Med sender to ganger i uken er dette et godt tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet og for å synliggjøre MA. I dag har avdelinga 62 medlemmer.

Medlemmer i over 20 år: Kjell Kolbrek, Kåre Børseth, Siri-Kaja Kolbrek og Tor Tollefsen.



Nasjonal konferanse:

Trafikk og rus

Konferanse 2008

I dagene 22. – 23. april vil den nasjonale konferansen "Trafikk og rus" bli avholdt. MA er en av arrangørene. Formålet med konferansen er å sette fokus på rus – og spesielt andre rusmidler enn alkohol – i trafikken.

Av H-E Hansen

Alkohol og andre rusmidler er, som vi vet, en av de viktigste årsakene til alvorlige trafikkuulykker. På konferansen vil foredragsholdere fra Norge og utlandet presentere ny kunnskap om rus i trafikken, og belyse utfordringer i arbeidet med å redusere antall rusrelaterede trafikkuulykker.

På dagsordenen

Konferansen Trafikk og rus arrangeres av Trygg Trafikk i samarbeid med MA, TrygVesta og TrygVesta Almennyttig stiftelse, med faglig støtte fra Politidirektoratet, Vegdirektoratet, Sosial og helsedirektoratet og Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Det vil bli satt søkelys på hvor vi står kunnskapsmessig i dag, og hva vi trenger av kunnskap og forskning for videre innsats. På programmet finnes foredragsholdere fra Norge og utlandet, i tillegg til at det er satt av tid til debatt og plenumsdiskusjoner med ledende aktører innen fagfeltet.

I tillegg til å samle kunnskap og belyse problemet rus i trafikken ønsker samarbeidspartnerne bak konferansen å løfte dette temaet høyere på dagsorden og skape et forpliktende politisk engasjement for å sikre videre fremdrift i arbeidet med å redusere antallet rusrelaterede ulykker. Andre rusmidler enn alkohol er omtalt som et viktig satsingsområde i den gjeldende nasjonale handlingsplanen for trafikksikkerhet på vei 2006-2011, og vil være et viktig tema.

Innholdsrikt program

En rekke foredragsholdere fra inn- og utland vil belyse problemet med rus i trafikken fra ulike perspektiver og informere om ny kunnskap innen dette feltet. Her vil emnene spenne fra hvor mange trafikkdrepte bilførere som er ruspåvirket og hvilke rusmidler som er farligst i vegtrafikken, til erfaringer med alkoholprogram for promilledømte og nullvisjon/nulltoleranse. For å nevne noe.

Det foreløpige programmet omfatter blant annet foredrag av justisminister Knut Storberget, styreleder i Trygg Trafikk, Hans Sjøvoll, sjef for Utrykningspolitiet, Odd Reidar Humlegård, forsker Asbjørg Christophersen, Fagdivisjon Rettstoksikologi og rusmiddelforskning i Nasjonalt Folkehelseinstitutt, forskningsleder Rune Elvik, TØI, avdelingsdirektør og prosjektleder Per Trygve Normann, Nasjonalt folkehelseinstitutt, direktør Kari Sandberg i Trygg Trafikk, konserndirektør Kjerstin Fyllingen i TrygVesta AS, vegdirektør Terje Moe Gustavsen, og MAs egen Geir Riise.

Deltakelse

Trafikk og rus-konferansen er myntet på personer i offentlig eller privat sektor som arbeider med trafikksikkerhet og skadeforebyggende arbeid, eller innen helsesektor eller rusomsorg. Konferansen vil gi mer kunnskap

om omfanget av rus i trafikken og utfordringer i arbeidet med å redusere rusrelaterede ulykker.

Konferansen finner sted på Soria Moria Hotell og Konferansesenter i Holmenkollen. Her ved porten til Nordmarka, med Holmenkollen som nabo, skulle alt ligge til rette for en inspirerende konferanse og et behagelig opphold.

Mer informasjon om konferansen og påmelding finnes på <http://www.trafikkogrus.no/>



**DRAMMEN OG OMEGN AVDELING AV
MOTORFØRERNES AVHOLDSFORBUND**

KONGSBERG - RINGERIKE

Det innkalles herved til

ÅRSMØTE

i vår avdeling

LØRDAG 1. MARS KL. 10.00

Sted: Kongsberg vandrerrhjem, Vinjesgate 1, Kongsberg.

Enkel bevertning. Utdeling av hederstegn. Årsmøtesaker.

Minibuss blir satt opp fra Drammen. Ta gjerne kontakt på tlf 91 62 93 02.

– Som alltid en eventuellpost, hvor aktuelle sakertas opp til drøfting. Blant annet referat fra plankonferansen i januar.

VEL MØTT!

Plankonferanser 2008

MA er på vei inn i et nytt arbeidsår, og som vanlig holdes det plankonferanser rundt i hele landet midt i januar. I år ble disse plankonferansene arrangert lørdag 19. januar.

Innholdsrikt program

På plankonferansene møttes MA-avdelingene i alle deler av landet for å ta opp planene for 2008. Arbeidsplanen er et viktig redskap for MA sentralt og for arbeidet i våre avdelinger. Det er viktig å få presentert planene tidlig med en gjennomgang og aktualisering av temaene, blant annet med sikte på at avdelingene i sitt videre planleggingsarbeid legger inn aktiviteter fra den sentrale planen, og tar sitt ansvar for at tiltakene blir gjennomført gjennom året.

I tillegg til presentasjonen av planer for 2008, var temaene på konferansen MA-profilering, Politisk program og Landsmøte i Molde 2008.

Hele landet

Plankonferansen for Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland fant sted i Sandnes, mens Buskerud, Vestfold og Telemark holdt sin konferanse i Stokke.

Hordalandsavdelingene møttes i Fitjar, Møre og Romsdal i Vestnes, Nordland og Troms på Evenskjær og Sogn og Fjordane i

Plankonferansen for Vestfold og Telemark i Stokke.



Foto: Jostein Nikolaisen

MAs forbundsleder Svein Iversen deltok på plankonferansen for Møre og Romsdal i Vestnes.

Jølster, Sør- og Nord-Trøndelag på Værnes. Østfold, Oslo, Akershus, Hedmark og Oppland var samlet på Hamar, mens plan-

konferansen i Finnmark finner sted i mars. Det er meldt om godt oppmøte og interessante diskusjoner.

Deltakerne på plankonferansen for Trøndelag.



MA og Radio Midt-Trøndelag

MA Stjørdal har inngått avtale med Radio Midt-Trøndelag om fast kontortid hos den populære radiostasjonen hver tirsdag kveld i forkant av det ukentlige programmet "MA Trafikk og musikk", som nylig feiret 4-årsjubileum.

MA-kontoret er betjent kl 17-19 med telefonnummer 74 83 95 88. Radioprogrammet som går på direkten tirsdag kl 19-20 og i reprise lørdag, har etter hvert opparbeidet seg en stor lyttergruppe i Trøndelagsfylkene på FM 107,9. De som ikke kan ta dette inn kan også høre programmet på webradio: www.tronderporten.no.

Lytterne kan ringe inn spørsmål til de faste programlederne Kåre Børseth og Steinar Vigen på MAs telefonnummer i forkant av programmet, eller aller helst henvende seg på e-post til matrafikkogmusikk@ktv.no. Dermed har de iherdige programlederne mulighet til få med seg de rette faginstanser som kan være med på å besvare spørsmålene om trafiksikkerhet.



Bli med!

Motorførernes Avholdsforbund - MA

MA har i snart 80 år arbeidet for sikkerhet i trafikken med spesielt fokus på alkoholfri og rusfri trafikk. Organisasjonen har oppnådd anerkjennelse for sitt engasjement og viktige resultater ved blant annet å være en pådriver for lavere promillegrenser. I dag er også kampen mot narkotika og farlige medikamenter i trafikken viktig. MA har fokus på mennesket i trafikken!



MAs arbeid

MA arbeider for å gi deg og alle andre trafikanter frihet fra risikoen det er å møte bilførere påvirket av alkohol, rusgifter eller medikamenter. Som medlem av MA støtter du det arbeidet MA driver lokalt og sentralt for å redusere rusmiddelproblemene og bedre trafikk-sikkerheten. Du hjelper MA med å øve et sterkest mulig press på myndighetene til å ta disse problemene på alvor.

MA arbeider bredt innen trafikk-sikkerhet, og er en bilorganisasjon som arbeider med alt fra medlemsfordeler til vårt eget NM i bilsport; de såkalte Trafikkløpene. Vi arrangerer også kampanjer for tryggere trafikk på flere områder, så som sikrere skoleveier og bruk av refleks. Og ungdommene har selvsagt sin egen organisasjon MA Ungdom.

Medlemskap og fordeler

Medlemskapet i MA gir deg i tillegg mange medlemsfordeler. Slår bilen seg vrang, kan du gjøre bruk av MAs autohjelp i samarbeid med Viking Redningstjeneste. Vi har tekniske og juridiske konsulenter, reisetjeneste og rabattavtaler med forskjellige selskaper.

Gjør du bruk av alle medlemsfordelene som gode forsikringer, rabatt på drivstoff, rabatt på overnattinger og bilredning uten ekstra kostnader, kan du spare mye gjennom året. Når du melder deg inn som fullt medlem får du MAs kartbok over Norden. Hver annen måned får du medlemsbladet Motorføreren med artikler om alt fra biler og reiser til trafikk-sikkerhet og arbeidet for rusfri trafikk.

Verv et medlem / Bli medlem

Med flere medlemmer vil MA stå sterkere i sitt viktige arbeid. Meld deg inn, så får du samtidig med deg medlemsfordelene.

Dersom du allerede er medlem av MA, har du antakelig flere i din omgangskrets som deler ditt engasjement for det viktige trafikk-sikkerhetsarbeidet MA driver. Verv en av disse da vel, og gjør MA sterkere og mer slagkraftig! Som belønning for innsatsen vil MA sende deg en vervepremie.

Om medlemskapet

MA-medlemskap finnes i forskjellige former:

- Ordinært medlemskap inkl. Autohjelp og kartbok	660 kr
- Ordinært medlemskap uten Autohjelp og kartbok	495 kr
- Eldre medlemmer/funksjonshemmede medlemmer, Ungdomsmedlemskap (fra 26 – 29 år), inkl. Autohjelp og kartbok	495 kr
- Eldre medlemmer/funksjonshemmede medlemmer, Ungdomsmedlemskap (fra 26 – 29 år), uten Autohjelp og kartbok	330 kr
- Familiemedlemmer (ektefelle/samboer)	200 kr
- MA-støttemedlem	250 kr
- MA-Ungdom Plussmedlemskap	400 kr
- MA-Ungdom Basismedlemskap	100 kr

Mennesket i trafikken



Jeg ønsker å bli medlem i MA/MA-Ungdom og støtter dermed opp om MAs formål.

For verver

Jeg har vervet ovennevnte som medlem til MA/MA-Ungdom.

Navn og medlemsnummer:

.....

Navn:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Fødselsdato: Telefon:.....

E-post:

Verv en venn nå!

Bidra til at MA blir sterkere og mer slagkraftig! Medlemskapet i MA gir deg økonomiske fordeler, blant annet på forsikring i SpareBank1, som gjør at medlemskontingenten raskt kan være inntjent. Som belønning for din innsats for verving av nye medlemmer, kan MA tilby en av følgende flotte vervepremier (gjelder ikke verving til MA-støttemedlem og MA-Ungdom basismedlemsskap):

• Trillebag • Kikkert • Kakesett

Jeg ønsker følgende vervepremie:

Trillebag Kikkert Kakesett

Fyll ut kupongen og send den til:

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





Nyttårsfestival

På Solhaug Landsted i Nord-Trøndelag ble det nok en gang arrangert nyttårsfestival. I følge leder for Solhaug, John Arne Jenssen, gikk festivalen kanonbra med omlag 150 deltagere.

En av klubbene på Solhaug er en MA-Ungdom klubb og heter The Rock. Her møtes ungdommer fra hele distriktet hver torsdag, og de får boltre seg i mange kule aktiviteter. I nyttårshelga feiret Solhaug 5 års jubileum med MA-Ungdom som hovedsponsor.

Forebyggende

Stiftelsen Solhaug forebyggingscenter er etablert i den nedlagte skolen i Åsenfjorden. Eiendommen ble kjøpt av Levanger kommune til en symbolsk pris. Et omfattende idealistisk, fritidsbasert rusforebyggingsprosjekt ble satt i gang.

Konseptet på Solhaug er: Aktivitet gir god helse, og det er bedre å forebygge enn å komme på etterskudd i forhold til rus og atferdsproblemer. Stiftelsen Solhaug har satt seg som mål å lage fritidsrelaterte aktiviteter spesielt tilrettelagt for det vi definerer som risikoutsatte barn og unge med ADHD og atferdsproblemer. I tillegg til de risikoutsatte, bruker over 250 unge stedet regelmessig. Stedet mottok nylig Nord-Trøndelag fylkeskommunes kulturpris for ungdom.

Vil du vite mer om Solhaug og ungdomsklubben The Rock??
Sjekk www.solhaug.tk

Solhaug rusforebyggingscenter i Åsenfjorden.

John Arne Jenssen er leder.



Glade deltagere...
...nyttårsfestivalen på Solhaug.



Nye veier



LEDER

Det er på tide å takke for meg. I fem år har jeg vært leder av MA-Ungdom, og det har stort sett vært en trivelig tid med mange utfordringer. Jeg håper og tror at MA-Ungdom lokalt og sentralt fortsetter å være gode miljøer ungdom trives i, men samtidig ser jeg at det er mange utfordringer som må takles. For det er ingen tvil om at trygge miljø som ungdom tør utfordre seg i trengs.

For min egen del vil jeg nok bruke noe av tida fremover på blant annet å mekke på bil og motorsykkel, det står flere i garasjen som gjerne vil se dagens lys igjen, men da må jeg bruke mer tid på å få de i ordentlig stand. En kjøretur i et godkjent kjøretøy jeg selv har reparert er for meg veldig gøy.

Jeg vil ønske lykke til med MA-Ungdom fremover både lokalt og sentralt. Og takk for samarbeidet til alle jeg har blitt kjent med i løpet av tida i MA-Ungdom.

Hilsen **Per Igland**
forbundsleder

Death Trip 2007/2008 i gang



MA og MA-Ungdom er i gang med ny sesong av Death Trip. I løpet av vinteren er starten blitt markert med et "kick off" på en rekke videregående skoler, der prosjektet ble presentert for elevene. De har fått en forsmak på hva konkurransen går ut på, og blitt gitt et innblikk i temaet ungdom, rus og trafikk.

Death Trip er et trafikksikkerhetsprosjekt for ungdom. Det skal være "en kunnskapsreise for livet" når det gjelder ungdom og deres holdninger til bilkjøring og rus.

Ungdom i klasser fra forskjellige skoler skal lage kampanjer som skal virke til å forhindre "fyllekjøring" og appellere til målgruppen 16-25 år. Prosjektresultatene skal benyttes i kommunikasjonskampanjer rettet mot ungdomsgrupper i forebyggende trafikksikkerhetsarbeid og i forhold til andre gode alkohol- og trafikksikkerhetstiltak.

I fjor var det elever ved Nannestad videregående skole som deltok. En av de to vinnerkampanjene herfra var med i den skandinaviske finalen i Stockholm og gikk helt til topps! I år er 6 skoler hittil meldt på med flere klasser fra hver av dem. I tillegg til Mysen videregående skole er også Levanger, Lørenskog, Nannestad, Skedsmo og Elvebakken med. Så Death Trips mål om 10 finalister nærmer seg! Fristen for innlevering av kampanjeforslag er fredag før påske, og finalen i Sverige finner sted 14. mai.



Elevene fra Nannestad gikk helt til topps med sin kampanje i 2007.

Fikk lappen i julegave!!!

Sarah Liora Lewis er den heldige Ung På Vei Mot Lappen deltager som ble trukket ut til å få dekket utgiftene til førerkortet. Det var en veldig glad og overrasket Sarah som rett før jul mottok gladmeldingen.

Sarah forteller at hun måtte jobbe hardt for å få tatt førerkortet. Hun betalte alle utgifter selv, og jobbet hver helg på Gardermoen for å få råd til det. Sarah hadde sin første kjøretime med lærer 5. januar 2007, og allerede 16. mai klarte hun oppkjøringen på første forsøk! I løpet av sommeren jobbet hun mye og kjøpte seg en bil (Opel Astra 94 modell). Bilen ble med Sarah til Malangen utenfor Tromsø, hvor hun for tiden går på Folkehøgskolen 69 Grader Nord, på Hundekjøring og Friluftsliv. Det koster å ha bil så pengene fra Lappen kommer godt med, forsikrer Sarah oss.

Trekningen er en del av Ung På Vei Mot Lappen prosjektet, hvor deltagerne får en nyttig startpakke som inneholder ekstra speil, magnet L og en DVD som gir råd og tips slik at de på en god og sikker måte kan sette i gang med øvelseskjøringen. Videre får de 4 temapakker som tar for seg ulike tema som førstehjelp, rusmidler og trafikk og det går mot eksamen. Deltagerne skriver under på en kontrakt og forplikter seg til å være rusfrie fram til de har tatt lappen. Hvert år trekkes en vinner som får dekket sine utgifter i forbindelse med førerkortet med inntil 20 000 kr.

MA-Ungdom gratulerer Sarah med både førerkort og pengene, og ønsker henne LYKKE TIL videre!

SKAL DU TA LAPPEN?? Les mer om prosjektet på www.motlappen.no



Ser du meg?

Fem samarbeidande MA-avdelingar i Sogn og Fjordane delte i haust ut refleksevestar til dei klassane i barneskulane som startar med trafikktraining på sykkel, dvs. frå 5. klasse. Kvar elev fekk utdelt ein ny refleksevest til odel og eige.

Av Kristen Askeland

Elevane tek etter kvart sykkelen i bruk. Då er det viktig at dei er synlege i trafikken. Dermed kan ein unngå uhell og ulukker. Refleksevestane skal gjera elevane synlege i trafikken. Spørsmålet "Ser du meg?" står då og å lesa på ryggen av refleksevestane.

Dei fem MA-avdelingane var Sandane avdeling, Indre Sogn avdeling, Midtre og Ytre Nordfjord avdeling, Indre Nordfjord avdeling og Indre Sunnfjord avdeling. Tiltaket er lekk i eit samarbeid mellom MA-avdelingane i

fylket og Trygg Trafikk. Det blei kjøpt inn 310 refleksevestar for kr. 20.000,-, med MA og Trygg Trafikk sin logo framme og teksten "Ser du meg?" i ryggen. MA-avdelingane i fylket har delt ut vestar etter avtale med totalt 25 skular. Tiltaket er gjort mogeleg ved tilsagn om økonomisk ryggdekning frå

trafikktryggingssutvalet FTU-Sogn og Fjordane og Statens vegvesen.

Elevane vart oppmoda om å bruka vestane og vera synlege i trafikken. No i vintermørkret, vonar vi at mange refleksevestar vil lysa opp i trafikken i Sogn og Fjordane med spørsmålet: Ser du meg?



Elevane i 5. klassane i Kaupanger skule og Leikanger barneskule fekk i haust vitjing av Indre Sogn avdeling av Motorførernes Avholdsforbund (MA).

MA-kryssord 1-2008

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

Vinnere av MA-kryssord nr. 5-2007:

Bjørn Stakland, Sveio
Hans Martin Bakke, Hvittingfoss
Marit Eie, Trondheim

Vi gratulerer!

Og her er løsningen:

				KOST-BART SVØIPE	RETNING ORG	DYR	KAPRE	TILLATE	LAGE OST	NÆR
L								GR. STOFF VOGN		
	BYTTE					TYGGER KUA		VELGE BESTRI DE		
	DØ									
	SON			KORNSORT	BELEVEN FINNES					
				KOMMUNE ERGRE					LIKE	
FLAGG	SKÅTER	RYNKE	FR. ARTIKKEL						NABØER	
L		SKREY STYGT			STEMI					KOLLIDERER
FØRSTAV. HALER				KJØLE EN SØNDRÅL		SIDE			AVKREFTI	LEVE FUGL
L						EKTE				
			J. NAVN NÅI			GROV	NØT	FISKE-REDSK.		
FUGLEN						REIESTE				
L	PREP.								BUKT	ALENE
				ORGAN	SPE.		SVI YTRET			
				BLOMSTEN						
AVKREFTI	HÅNDLAG			IAKTTA		MALE				



Navn:

Adresse:

Løsningen sendes Motorføreren, Pb. 80 Alnabru, 0614 Oslo

Frist: 30. mars 2008

Skattefrie gaver til MA

En gave til MA gir nå rett til skattefradrag. MA har blitt godkjent som en organisasjon som kan motta gaver, der giveren har rett til skattefradrag for gaven. Dermed er det gitt en fordel til dem som ønsker å bidra med støtte til MAS arbeid.

Forutsetningen er at gavebeløpet må være på minst 500 kroner for at gaver kan få skattefradrag. Den øvre grense for fradrag er 12 000 kroner. For eventuelt overskytende beløp gis ikke skattefradrag. Skattefradrag gis heller ikke for medlemsskontingent, loddkjøp eller kjøp av andre varer.

Gaver skal ifølge loven gå til MAs trafikk-sikkerhetsarbeid. Dermed kan for eksempel "Alkolåskampanjen", "Barn på veien", "Kast Masken", "Aksjon møteplass" og "Death Trip"

nytte godt av denne type gaver.

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 til MA kan rettes til: Ole E. Veimodet, telefon 22 95 69 57 eller e-post ma@ma-norge.no

Trafikkofrenes dag

Søndag 13. januar ble "Trafikkofrenes dag" avholdt i Buskerud. Fra Drammen og omegn forteller avdelingsleder Egil Willy Alfsen om innsatsen som her ble gjort i kampanjen som er et MA-samarbeid med Trygg Trafikk, Politiet og en rekke andre organisasjoner innen trafikk og sikkerhet.

En del av markering var at det ble det stilt opp 567 fakkelsbokser for å markere hver av de trafikkskadde i fylket i fjor. 14 fakler symboliserte dem som ble drept.

Det var minnestund i kirken, der både biskopen og ordføreren var til stede og Hanne Krogh sang.

- 9 medlemmer fra vår avdeling stilte opp, og MA profilerte seg godt, forteller Alfsen. Alfsen oppfordrer andre MA-avdelinger til

å bruke de lokale Trafikkofrenes dag som en anledning til å vise MA-ansikt.




























- Dette har stor betydning for MA, sier han, og stiller gjerne opp med råd og tips.



Comrod A/S 4120TAU Tlf. 51 74 05 15	Domus Mega Førde Langebruv. 22 6801 FØRDE Tlf. 57 83 07 40	Gjøvik Mekaniske Verksted Sivesindv. 12 2827 HUNNDALEN Tlf. 61 17 15 33	 Sakarias Nesheim a.s. TERMO — GODSBILER — ANLEGGSMASKINER — BILER 5578 NEDRE VATS Tlf. 52 76 51 10	 NAMDALSLINJEN 7890 NAMSSKOGAN Tlf. 74 33 44 74	Gjøvik Taxi ANS Strandgata 26 2821 GJØVIK Tlf. 61 14 52 52
 SPAREKASSEN ARENDAL OG OMEGN Torvet 8, 4801 ARENDAL Tlf. 37 00 49 00	 AVIS BILUTLEIE Storehagen 4 6800 FØRDE Tlf. 57 72 50 80	Brattvåg Mek Verksted A/S Dalev 3, 6282 BRATTVÅG Tlf. 70 21 28 80	M. Håvardstun Landhandel 6727 BREMANGER Tlf. 57 79 13 08	Voss Olje Strandav. 62, 5700 VOSS Tlf. 56 51 34 50	Team Aut Trafikkskole ANS 6704 DEKNEPOLLEN Tlf. 57 85 10 35
Brødr. Olsen Bilservice AS 1787 BERG I ØSTFOLD Tlf. 69 21 19 20	Skudenes Bilverksted ANS Postv 52 4280 SKUDENESHAVN Tlf. 52 82 84 21	Regnskapstjeneste A.S Kvenhildmyra 4 7072 HEIMDAL Tlf. 72 90 06 80	Juel Johansen Bilruher ANS Rådalsv. 16 1663 ROLVSØY Tlf. 69 33 51 39	Larvik Last og Buss AS Elvev. 126, 3271 LARVIK Tlf. 33 11 60 56	Rauma videregående skole Ringg. 35 6300 ÅNDALSNES Tlf. 71 22 27 20
Storbilskolen Fredrikstad Brog 17 1608 FREDRIKSTAD Tlf. 69 31 03 53	Bil-Service Personbiler AS Nygårdsv. 79 3221 SANDEFJORD Tlf. 33 48 23 00	ANONYM STØTTE	Krohn Johansen Forlag AS 3251 LARVIK Tlf. 33 18 11 80	Molde videregående skole Øvrev 23, 6413 MOLDE Tlf. 71 25 07 00	 Fjord1 Buss Møre Furene, 6100 VOLDA Tlf. 70 07 47 10
Rose Trafikkskole A/S Nedre Tyholmsv. 9 D 4800 ARENDAL Tlf. 37 02 24 44	Norsk Kjøretøykontroll AS 3704 SKIEN Tlf. 35 52 26 60	 Furubakken Bilverksted AS www.furubakken.no Furuv. 2, 1356 BEKKESTUA Tlf. 67 59 12 37		Jessheim Regnskapsservice AS Trondheimsv. 66, 2051 JESSHEIM Tlf. 63 92 65 00	
 isola 3945 PORSGRUNN Tlf. 35 57 57 00	 Color Line 4662 KRISTIANSAND S Tlf. 38 07 88 00	 Redningsselskapet Småbåtregisteret 7462 TRONDHEIM Tlf. 915 44 055	 ROGALAND FYLKESKOMMUNE Regional utvikling Arkitekt Eckhoffsg 1 4001 STAVANGER Tlf. 51 51 66 00	 VIKING REDNINGSTJENESTE DIN TRYGGHET PÅ VEIEN 60600 www.vikingredning.no "Et landsdekkende nett med profesjonelle bergere og et døgnåpent kundesenter gir deg trygghet, uansett hvor eller når et problem oppstår." 800 30 008	

 <p>DIN TRYGGHET PÅ VEIEN  www.vikingredning.no</p> <p>AUST-AGDER</p> <p>Rysstad.....Tlf. 37 93 61 11</p> <p>NORDLAND</p> <p>Mo i Rana.....Tlf. 75 13 10 20 / 977 06 000</p> <p>ROGALAND</p> <p>Nærbo.....Tlf. 51 79 10 10 / 901 43 777</p>	<p>Din lokale teststasjon</p> <p>Bilrek AS 9915 KIRKENES Tlf. 78 97 05 80 - Fax. 78 97 05 81</p> <p> Drammen AUTO CO ELEKTRO - OG SERVICEVERKSTED 3045 DRAMMEN Tlf. 32 89 22 10</p> <p>Eknes Karosseri AS 5915 HJELMÅS Tlf. 56 35 55 30</p> <p>Gumpens Auto Mandal AS 4505 MANDAL Tlf. 38 27 29 50</p>	 <p>Nordland fylkeskommune trafikkisikkerhetsutvalget Tlf. 06 640 - Fax. 75 55 29 51 www.nfk.no/nftu</p> <p>"Promille"? <i>- Husk at ved og ta drosje så er du med på å øke trafikkisikkerheten i vårt fylke!</i></p> <p>NORD-TRØNDELAG</p> <p>Stjørdal Taxi A/S 7500 STJØRDAL.....Tlf. 74 83 75 00</p> <p>OPPLAND</p> <p>Lillehammer Taxisentral 2602 LILLEHAMMER.....Tlf. 61 22 20 20</p>
--	--	---

Nulltoleranse alkohol langs veiene

 <p>Tynset kommune Tlf. 62 48 50 00 www.tynset.kommune.no</p>	 <p>HERØY KOMMUNE Tlf. 70 08 13 00 www.heroy.kommune.no</p>	 <p>Time kommune Tlf. 51 77 60 00 www.time.kommune.no</p>	 <p>KLEPP KOMMUNE Tlf. 51 42 98 00 www.klepp.kommune.no</p>	 <p>Aurland Kommune Tlf. 57 63 29 00 www.aurland.kommune.no</p>	 <p>Vegårshei kommune Tlf. 37 17 02 00 www.vegarshei.kommune.no</p>
 <p>TOLGA KOMMUNE Tlf. 62 49 65 00 www.tolga.kommune.no</p>	 <p>Sande kommune Tlf. 33 78 70 00 www.sande.kommune.no</p>	 <p>Lillehammer kommune Tlf. 61 05 05 00 www.lillehammer.kommune.no</p>	 <p>Rauma kommune Tlf. 71 16 66 00 www.rauma.kommune.no</p>	 <p>SYKKYLVEN Tlf. 70 24 65 00 www.sykkylven.kommune.no</p>	 <p>Kragerø kommune Tlf. 35 98 62 00 www.kragero.kommune.no</p>
 <p>BODØ KOMMUNE Tlf. 75 55 50 00 www.bodo.kommune.no</p>	 <p>Grimstad kommune Tlf. 37 25 03 00 www.grimstad.kommune.no</p>	 <p>KONGSBERG KOMMUNE Tlf. 32 86 60 00 www.kongsberg.kommune.no</p>	 <p>Stavanger kommune Vei og Trafikk Tlf. 51 50 70 90 www.stavanger.kommune.no</p>	 <p>Halden kommune Tlf. 69 17 45 00 www.halden.kommune.no</p>	 <p>Molde kommune Skoleavdelinga Tlf. 71 11 10 00 www.molde.kommune.no</p>
 <p>Masfjorden Kommune Tlf. 56 16 62 00 www.masfjorden.kommune.no</p>	 <p>Drammen kommune Tlf. 03 008 www.drammen.kommune.no</p>	 <p>Fredrikstad kommune Tlf. 69 30 60 00 www.fredrikstad.kommune.no</p>	 <p>Østre Toten kommune Tlf. 61 14 15 00 www.ostre-toten.kommune.no</p>	 <p>Strand kommune Tlf. 51 74 30 00 www.strand.kommune.no</p>	 <p>Stjørdal kommune Tlf. 74 83 35 00 www.stjordal.kommune.no</p>
 <p>Hamar kommune Tlf. 62 51 02 00 www.hamar.kommune.no</p>	 <p>Teknisk www.kvinherad.kommune.no</p>	 <p>HJARTDAL KOMMUNE Tlf. 35 02 80 00 www.hjartdal.kommune.no</p>	 <p>Bykle kommune Tlf. 37 93 85 00 www.bykle.kommune.no</p>	 <p>Trysil kommune Tlf. 62 45 77 00 www.trysil.kommune.no</p>	 <p>Volda kommune Tlf. 70 05 87 00 www.volda.kommune.no</p>
 <p>Fet kommune Tlf. 63 88 61 00 www.fet.kommune.no</p>	 <p>Gloppen kommune Tlf. 57 88 38 00 www.gloppen.kommune.no</p>	 <p>Sandnes kommune Tlf. 51 97 50 00 www.sandnes.kommune.no</p>	 <p>Nore og Uvdal kommune Rådmannskontoret Tlf. 32 74 27 00 www.nore-uvdal.kommune.no</p>	 <p>Grong kommune Tlf. 74 31 21 00 www.grong.kommune.no</p>	 <p>Rana kommune Tlf. 75 14 50 00 www.rana.kommune.no</p>
 <p>ARENDAL KOMMUNE Arendal Kultur og Rådhus Tlf. 37 01 30 00 www.arendal.kommune.no</p>	 <p>Aurskog-Høland kommune Enhet Levekår Tlf. 63 85 25 00 www.aurskog-holand.kommune.no</p>	 <p>Tysvær kommune Tlf. 52 75 70 00 www.tysver.kommune.no</p>	 <p>Sveio kommune Tlf. 53 74 80 00 www.sveio.kommune.no</p>		
 <p>AKERSHUS FYLKESKOMMUNE Regional utvikling Tlf. 22 05 50 00 www.akershus-f.kommune.no</p>	<p style="text-align: center;">Nullvisjonsprosjektet i Lister</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="582 1870 853 2072">  </div> <div data-bbox="901 1892 1125 1960">  <p>Kvinesdal kommune</p> </div> <div data-bbox="1252 1892 1460 1960">  <p>Sirdal kommune</p> </div> </div>				
 <p>Kristiansund og Frei kommune Tlf. 71 57 40 00 www.kristiansund.kommune.no</p>	 <p>Farsund kommune</p>	 <p>Lyngdal kommune</p>			



Alltid

rabatt på drivstoff



på alle bensinstasjoner

Cresco Car er bilkortet som gir rabatt på alle bensinstasjoner. Betal i betalingsautomaten på pumpa og få markedets beste drivstoffrabatt. Cresco Car har ingen årsavgift og du får hele 6% rabatt på drivstoff de to første månedene. Deretter 4% hver gang du fyller tanken.



Bestill Cresco Car på www.crescocar.no eller send CAR til 2242 og vi kontakter deg

Rabatten gjelder på alle bensinstasjoner som aksepterer Visa i pumpe. Nom. rente 21,6%. Administrasjonsgebyr kr. 45,- ved rentebærende saldo. Eff. rente pt. over ett år ihht. Finansavtaleloven: kr. 10.000,- 30,60%, kr. 25.000,- 26,53%, kr. 50.000,- 25,19%.

EN KLASSE OVER



LANCER SPORTS SEDAN



ENHELT NY MITSUBISHI

Det er lett å bli betatt av en bil som skiller seg ut. Lancer Sports Sedan er langt fra en vanlig sedan. Den er sporty, lekker og i en helt ny klasse når det gjelder størrelse, utstyr og kjøreegenskaper. Den dynamiske kjøreopplevelsen står i stil med det slående utseendet. Bygget på 35 års erfaring fra rallysporten. Lavt tyngdepunkt, langt frontparti, bred hjulavstand og en råtøff "Jet Fighter" grill. Lancer Sports Sedan er spekket med utstyr og tekniske detaljer for topp komfort og sikkerhet. 9 KOLLISJONSPUTER - STABILITETS- OG ANTISPINNKONTROLL - BI-XENONLYS - SVINGKJØRELYS - MULTIKOMMUNIKASJONSSENTER - NAVIGASJON - HANDSFREE BLUETOOTH - KLIMAAANLEGG - 650W MUSIKKANLEGG - CVT AUTOMATGIR M.M.

Fra kr. **216.900,-*** til kr. **305.900,-***

GARANTI
5 ÅR
100.000 km

For nærmeste forhandler ring **23 37 61 00**
* Veil pris pr. 01.01.08 levert Drammen bilhavn. Årsavgift kommer i tillegg.
Utstyrsdetaljer kan avvike fra standard.
Forbruk: 6,4-7,9 l/100 km variert kjøring. CO₂-utslipp: 153-188 g/km.

www.mitsubishi.no | **GARANTERT KVALITET**

