

motor- førereren



MOTORFØRERNES
AVHOLDSFORBUND

Nr 6 • desember 2006 • kr 20,-



Temaer:
Vinterkjøring
og barnesikring

Bilen og miljøet:
CO²- utslipp
og avgifter

Trafikksikkerhet:
Dødsulykker
under lupen

6
2006



En mer bekvem og trygg fritid.

Nå tar vi campinglivet ytterligere et stort skritt inn i fremtiden. Med et nytt lyst og luftig interiør, fullpakket med finesser og smarte løsninger som gir deg mer tid til nytelsen. Sammen med det verdensunike antiskremsystemet ATC, som er standard på alle Cabby 2007, kan vi begynne å snakke om en ny tidsregning i campingvognens historie.

CABBY
LEV LIVET LITT FRIERE

www.cabby.se/no

Her finner du en forhandler nær deg:

ALTA: Autocom AS, Altaveien 269, Tlf. 78 45 00 00, **ANDENES:** Fritidspesialisten avd. Andenes, Industriveien 5, Tlf. 63 94 40 00, **ARENDAL:** Bobil og Caravan Sør AS, Tlf. 37 09 34 02, **BARDUFOSS:** Normotor AS, Andslimoen, Tlf. 77 83 01 99, **BERGEN:** Caravan og Fritid AS, Hjeltestadveien 133, Tlf. 55 10 70 88, **FLISA:** Håkon Camping AS, Tetenveien 7, Tlf. 62 95 19 38, **GRAVDAL:** Lofoten Caravan AS, Sundsvn.15, Tlf. 76 08 07 00, **KLØFTA:** Fritidspesialisten AS, Postboks 244, Trondheimsvei 120, Tlf. 63 94 40 00, **KOLVEREID:** Fritidssentret AS, avd. Kolvereid, Tlf. 90 82 93 63, **KRISTIANSUND:** Kristiansund Bil og Caravan AS, Bedriftsveien 4, Tlf. 71 57 21 50, **MOSJØEN:** Fritidssentret AS, Leira 8, Tlf. 75 18 86 10, **MYSEN:** Mysen Caravan AS, Ramstaveien 15, Tlf. 69 89 22 22, **RINGEBU:** Hagen Caravan AS, Tlf. 61 28 18 20, **SANDNES:** M C Lea AS, Hovev 34, Tlf. 51 97 19 40, **TANA:** Snefrid og Erik Pettersen, Polmak Tlf. 78 92 89 80, **TROMSØ:** Tromsø Bobil & Caravan AS, Ringveien 4, Tlf. 77 68 90 91, **TRONDHEIM:** Tinnen Bil AS, Thoning Owsens gt. 38, Tlf. 73 84 82 20, **TVERLANDET:** Bodø Transport og Caravan AS, Tlf. 75 58 68 50, **VERDAL:** BTB Senteret, Magnus Den Godes Veg 4, Tlf. 74 07 89 60.

innhold

motor føreren

UTGIVER Motorførernes Avholdsforbund

REDAKTØR Hans-Erik Hansen

MEDARBEIDERE I DENNE UTGAVEN

Bjarne Eikefjord

Jan Arild Gundersen

Knut Arild Lotterud

Henning Andreassen (Ungdomssider)

Rine Hansen (Ungdomssider)

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

Scanpartner

Telefon: 33 42 60 22

Telefaks: 33 42 60 21

E-post: silje@scanpartner.no

DESIGN OG GRAFISK PROD. Scanpartner

TRYKK Senter Grafisk AS

DISTR. GJ. SN. OPPLAG 2. HALVÅR 2004

12.464. Av denne utgaven trykkes 12.500 eks.

ISSN 0027-2213



MAs FORBUNDSKONTOR Direktør: Terje Tørring

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo

KONTORTID, MANDAG–FREDAG

15.9.–14.5.: 08.00–15.45

15.5.–14.9.: 08.00–15.00

Telefon: 22 95 69 69

Telefaks: 22 95 69 68

E-post: ma@ma-norge.no

Internettportal: www.ma-norge.no



DAGLIG LEDER Henning Andreassen

POSTADRESSE Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo

BESØKSADRESSE Strømsveien 223, Oslo

Telefon: 22 95 69 69

Telefax: 22 95 69 68

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

HJEMMESIDE www.ma-ungdom.no

Leder / MA-hjørnet	5
Tema: Høstens vei mot vinter	6–7
Tema: Skodd for vinteren	8–9
Hodestøtte – tenk før du kjører	10–11
Audi TT/Skoda Roomster	12–13
Subaru Tribeca/SsangYong Kyron	14–15
Opel Corsa/Renaults toppsjef	16–17
Norsk bildesign på museum	18
Bilnytt	20–23
Caravan: Nye reisemål i det gamle Øst	24–26
Caravannyheter	27
Reise: Eventyr i nord	28–29
NM i Trafikklop	30–31
Motorsport	32
Motorsporthistorie	34–35
Alkolåsen kommer/Refleksklubben	36–37
MA-ungdom	38–39
Kryssord/Organisasjon	40–41

I neste nummer:



- Ute på glattisen
- Miljøet og fremtidens drivstoffer
- Barnesikring i bil
- Praktiske 2007-modeller

MØT MEG UTENFOR!



MK BERGEN

NYE PAJERO

Nye Pajero er enda sterkere, raskere og mer elegant enn sine legendariske forgjengere. Fremkommeligheten er ekstrem, bygget på erfaringer fra hele 11 seire i Rally Dakar. Kjørekomforten er enestående - selv når du ferdes langt utenfor allfarvei.

Nye Pajero er en offroader i verdensklasse, som møter hvem som helst, hvor som helst.

MITSUBISHI PAJERO 4WD EN OFFROADER I VERDENSKLASSE



Premium lyd fra Rockford Acoustic design. Helt nytt interiør.

For nærmeste forhandler ring **23 37 61 00**

Varebil **fra kr. 374.900,-***
Stv. **fra kr. 701.900,-***

Drivstofforbruk: 9,3-10,6 l/100 km variert kjøring. CO₂-utslipp: 246-280 g/km.

GARANTI
5 ÅR
100.000 km

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

* Veil. pris pr. nov. 2006 levert Drammen bilhavn. Årsavgift kommer i tillegg. Utstyrsdetaljer kan avvike fra standard.





MA- hjørnet

Bruk refleks for livet

Bare 14 % bruker refleks, viser tellingene til Trygg Trafikk nå i oktober. Dette er en halvering på 25 år og har dramatiske konsekvenser. Over halvparten av dødsulykkene der forgjengere blir påkjørt, skjer i perioden oktober-januar. De siste fem årene har 79 fotgjengere mistet livet i disse månedene som følge av påkjørsel. Dette må vi gjøre noe med. En mørkkledd fotgjenger er tilnærmet usynlig for bilførere, selv på steder hvor det er gatebelysning.

Refleks er en enkel, rimelig og ikke minst effektiv livredder for fotgjengere i vintermørket. Refleks sørger for at du blir sett av bilførere, men hjelper ikke hvis de blir liggende i skuffer og skap. Støttet av Trygg Trafikk og Sosial- og helsedirektoratet, har MA startet opp kampanjen Refleksklubben for å snu denne negative refleksbruktrenden. Et viktig mål med den er å gjøre refleks til mote.

De nye moderne refleksene distribueres gjennom Refleksklubben. Medlemmene får hvert år tilsendt en ny kolleksjon av de nye refleksene. Flere av variantene kan festes rett på klærne.

I år er det en "kulturelleks" med motiv fra Peer Gynt, en "Kattugle-refleks", et ark med tre store hender, og et ark med ni edderkopper. I tillegg vil klubben ha skrivekonkurranser for barn og ungdom, med premiering.

Medlemskap tegnes via www.refleksklubben.no eller ved å ringe MA på telefon 22 95 69 69. Lenger bak i dette Motorføreren finnes også en omtale, samt innmeldingsblankett.

Vi har nå en svært viktig oppgave foran oss for å få folk til å bli bedre refleksbrukere. Det gjelder både voksne og barn. God refleksbruk redder liv, det vises med all mulig tydelighet i ulykkesstatistikken. Bruk derfor refleks for livet. Ditt eget liv.

*Bjarne Eikefjord
Leder Prosjektavdelingen*

leder



Ekstremt

Det snakkes mye om ekstremvær for tiden – om hvordan klimaet på kloden av ulike årsaker er en fare for menneskene. Om hvordan blant annet bilers forbrenning bidrar til at det etter hvert kan være i ferd å skje forandringer globalt.

Det var ikke til å unngå at begrepet "ekstremvær" lå i tankene på et mer håndfast nivå da jeg en høstkveld nylig var ute og kjørte i et skybrudd av de sjeldne. Det pøste ned. Sammen med vannspruten fra både bilene foran og motgående trafikk var det vanskelig å se i mørket. For de stakkars fotgjengerne måtte det være enda mer ekstremt å bevege seg langs veien akkurat da. De burde også vite hvor ekstremt lite bilistene egentlig ser av dem der de i nesten uforminset fart kjører over mørk og våt asfalt som sluker all lys. Mange fotgjengere tror at når de selv ser bilene, så ser også bilistene dem. Vi vet alle at dette ikke stemmer! De fleste har vel opplevd uhyggen ved at man ikke ser en spaserende før han er like foran bilen og det nesten er for sent. Likevel viser undersøkelser at altfor få av oss bruker refleks, som kan gjøre oss langt mer synlige og unngå ulykker. Som bilister må vi forholde oss til dette. Vær forberedt. En mørk skikkelse kan plutselig dukke opp av nattemørket.

Norge er et land som i grunnen alltid har muligheter for ekstremvær. Våre fascinerende variasjoner mellom årstidene gjør at vi må belage oss på at kjøreforholdene kan være vanskelige, ikke minst i det halvåret vi nå er inne i. Høsten byr på sine utfordringer. Så står vinteren for døren. Plutselig er den der, slik den er der hvert år. Men like årvisst virker det som om dette kommer helt overraskende på mange her nord. Når de første snøfallene kommer blir det kaos. For veldig mange av oss kommer det som julekvelden på kjerringa. Som om vi aldri har hatt vinter her i landet før. Vær foreberedt!

*Hans-Erik Hansen
Redaktør*

Ute på glattisen

Det krever sitt å komme gjennom vinteren på rett kjø. Riktignok er bilene våre etter hvert utstyrt med elektronikk som hjelper oss, men naturkreftene er og forblir sterke på holka.

Av: H-E Hansen

Vi er inne en årstid da bilførerne blir stilt på ekstra store prøvelser. Det er krevende å kjøre på veier som er dekket av snø eller is. Det behøves trening og erfaring for å bli en god vintersjåfør. Vi må være varsomme og kjøre annerledes enn om sommeren. Ikke minst de unge sjåførene som går inn i sin første vinter, må være på vakt.

Elektronisk hjelp

Husk at det er vinter! Ordentlig, reall vinterføre er kanskje ikke det verste. Det er de lumskene variasjonene vi møter som gir overraskelser og at kan gjøre at vi mister kontrollen. La deg ikke lure av at veiene er tilsynelatende bare, for rundt neste sving kan det være livsfarlig glatt.

Men det har blitt lettere å holde kontroll over moderne biler. De er ofte utstyrt med en rekke elektroniske hjelpesystemer som skal hjelpe oss i en kritisk situasjon; så som ABS (anti bremselåsingsystem) og ESP (elektronisk stabiliseringsprogram). ABS'en skal gjøre at du har en kontrollert nedbremsing uten at bremsene låses og hjulene glir mot underlaget, og dersom du skulle miste veigrepet, skal ESP'en ved hjelp av å styre hastigheten på de forskjellige hjulene automatisk korrigere ret-

Veigrepet skapes av bare de håndflatestore delene av dekkene mot veien.



ningen og få bilen inn på riktig spor.

- ABS er en stor gave til oss elendige bilførere, sier Kjetil Bolneset i Feedback

Førerutvikling ved Norsk Trafikksenter på Våler-banen.

Den tidligere mesteren fra racerbanene fortsetter:

- Og skal du kjøpe ny bil i dag, burde ESP være like selvfølgelig som sikkerhetsbelter og ABS.

Elektronikken er

en grunnpæl som gjør så mye for sjåføren, at det må med. Mens slik førerhjelp var veldig kostbar for få år siden, koster ikke elektronikken stort i dag.

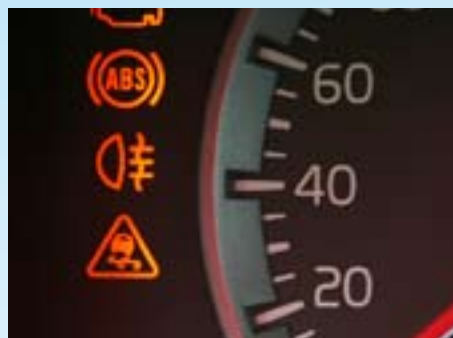
- Det er bedre å legge noen tusenlapper i ESP i stedet for noen pyntelister eller større felger.

For de unge, nyutdannede bilistene er det ekstra viktig å være klar at opplæringen de får gjerne skjer med moderne biler som har alt utstyret

- Men nesten ingen ungdommer kjøper siste modellen med ESP og annen elektronisk hjelp, sier Bolneset.

- Når du har 25 000 kroner å bruke, får du en gammel bil. Sannsynligvis uten ABS og ESP. Du blir som Bambi på glattisen! Det blir en kjempeoverraskelse Ungdom burde ha fått lov til å få trene med de bilene de kjøper og skal bruk. Det er viktig for alle å få prøvd seg mot

Moderne biler har systemer som gir hjelp på vanskelig føre.



Ta det rolig! Gode dekk og elektroniske hjelpesystemer erstatter ikke vettug kjøring.

naturkreftene – kjenne dem på kroppen og få respekt for hva som skjer.

- Nå er vi prisgitt elektronikken, men å kjøre dagens biler med all mulig elektronisk førerhjelp, blir på en måte som å kjøre på et data-spill, spissformulerer han seg.

Bruk bremsen

Bolneset har råd for kjøring i vinterforhold:

- Folk er redd for bremsepedalen. Enten trækker de ikke i det hele tatt, ellers så trækker de ikke de hard nok! Men dersom du har ABS på bilen skal du trække hard og bestemt. For en mannsalder siden – før ABS'ens dager - lærte vi at du egentlig skulle ha gjort det motsatte! - Når en kritisk situasjon dukker opp der du må bremse raskest mulig, er det bedre å kline til! Det er om å gjøre å komme ned i hastighet! Ikke nøl. Spesielt i høyresvinger ser vi til

Kjetil Bolneset i Feedback Førerutvikling advarer mot lumsk overraskelser på vinterveien.



stadighet at folk kjører for trangt inn og med for stor fart. Resultatet er at de glir ut i siste tredjedelen av svingen og kolliderer. Du har i utgangspunktet 100 % veigrep inntil du begynner å svinge, men da gjør fysikken at grepet reduseres. Om sommeren også, men med langt alvorligere konsekvenser om vinteren.

- Så brems ned før sving - gjerne litt for mye - og ha bilen i det giret du skal bruke gjennom svingen. Ikke brems på giret. Særlig ungdom - og eldre - har en tendens til å kjøre på for lave gir. Hvis du da slipper opp gassen kan hjulene miste grepet på glatt føre, og hvis du akselererer er det lett for at det oppstår hjulspinn. Det er bedre å få bilen opp i gir.
- Men det er en selvsagt regel: Demp farten. Jo glattere det er, dess saktere må du kjøre. ABS-bremser hjelper deg til å beholde styringen, men bremsestrekningen blir til gjengjeld lengre.

ESP

Og ha ESP'en på! Mange mener at ESP'en gir en følelse av at det fusker når den virker ved å redusere motorkraften. De blir irritert og kobler den ut.

- Men det er en myte at ESP er for dårlige sjåførere. Det er et proaktivt system, som griper inn på millisekunder. Du sitter og kjører på fine veier og blir avslappet og sløv. Så kommer du rundt en sving der det plutselig er glatt. Du begynner å skli og bruker i hvert fall ett sekund på å reagere - dvs. at det tar 22 meter i for eksempel 80 km/t. Da skal ESP'en allerede ha ryddet opp i situasjonen for deg. Er du helt en Schumacher eller Solberg kan du kanskje klare det selv, men få av oss er slik. Bolneset mener at de det er få situasjoner det kan forsvares å slå av elektronikken:
- Når du roter i en snøhaug med puddersnø i den aller siste kneika, kan det kanskje være nødvendig å slå av ESP'en for å få ekstra fart. Sjelden ellers.

Bruk vettet

Men trass i all verdens elektronikk må du kjøre etter forholdene og være forsiktig. Det er et store, generelt problem at folk kjører i 100 km/t på motorveien en sommerdag og så holder samme hastighet nå som det er vinter med mulighet for all verdens varierte forhold. På en måte er det problem at bilene har blitt så gode, og at det stort sett aldri oppstår kritiske situasjoner. For når noe skjer likevel, er det ekstra alvorlig. Newton er nok død for lengst, men naturlovene han påviste har uforsminsket kraft! Elektronisk hjelp er bare med deg til et visst punkt. Når du bryter denne grensen er det fortsatt naturkreftene som råder. Og da kan det gå altfor fort og konsekvensene blir desto verre.



Det obligatoriske glattkjøringskurset i opplæringen til vanlig sertifikat – klasse B – er på bare 3-4 timer med teori og praksis. Det er selvsagt ikke nok for å gi full mestring. Dagens glattkjøring skal i første rekke gi nye sjåførere en aha-opplevelse. Vinterkjøring krever erfaring og forsiktighet.

Tenk før du kjører:

Barnesikring



Barn må alltid være ordentlig sikret i bilen. Et usikret eller feilsikret barn kan bli alvorlig skadet selv i lave hastigheter ved en bilkollisjon. Sørg for at barna har det så trygt som mulig i bil. Det gjør du ved å montere godkjent barnesikringsutstyr etter produsentens anvisninger og ved å bruke det riktig.

Av H-E Hansen

Du skal alltid ha det rette barnesikringsutstyret, tilpasset vekten og størrelsen på barnet. I følge norsk lov skal alle som sitter i bilen, være sikret med belter eller med godkjent tilleggsutstyr. Det er bilførerens ansvar å sikre barn som er under 15 år. Fra i år skjerpes forskriften om bruk av bilbelte og sikringsutstyr, slik at det blir påbudt å bruke godkjent barnesikringsutstyr til barnet er 135 cm høyt.

Punkt på sjekklisten

Også i dette nummeret tar vi for oss kampanjen "Tenk før du kjører", og retter søkelyset på ett av de fire viktige sjekkpunktene; at dekkene er i god stand, at sikkerhetsbeltene brukes riktig, at hodestøtten er riktig innstilt og at du sjekker at barnesikringen er ordentlig

Det har skjedd mye med sikkerheten i bilene siden 50- og 60-tallet. Fri lek i baksetet og familieidyllen står i sterk kontrast til hva vi nå det om barnesikring, hodestøtter og sikkerhetsbelter.



før du legger ut på kjøreturen. Dette tar ikke mange sekundene, men kan være med på å redde liv og unngå skader.

Antall hardt skadde og drepte barn som følge av bilulykker, har gått kraftig ned siden 60-70 tallet da de minste gjerne levde et ubeskyttet liv i baksetet. I 1970 omkom nesten 100 barn under 15 år i trafikken, og langt flere ble skadet. De siste seks årene har i gjennomsnitt 13 barn mistet livet i trafikken, og det er også langt færre skadet. Bedre sikring av barn i bil og bedre biler er medvirkende årsaker til denne kraftige nedgangen.

Statens vegvesen har i de siste årene drevet prosjektet "Sikring av små barn i bil". Det har gitt gode resultater. En undersøkelse i fjor viste at 82 % av alle barn var forsvarlig sikret. Dette var en betydelig fremgang fra 2002 da tallet var 70 %. Likevel er det imidlertid et stykke igjen til at alle er sikret så godt det lar seg gjøre. Hensikten med prosjektet har vært å gi økt kunnskap om barnesikring og stimulere til bedre sikring av små barn i bil. Målgruppen har vært vordende foreldre og småbarnsforeldre for barn mellom 0 og 5 år. Vegvesenet har henvendt seg til målgruppen gjennom bilbeltekontroller og informasjonsmaterie.

Riktig utstyr

Fra 9.mai i år kom det nye, mer detaljerte regler for sikring av barn i bil.

- Barn er ekstra utsatt ved bilulykker. Det er derfor viktig med forbedringer i regelverket for sikring av barn i bil, sier samferdselsminister

Liv Signe Navarsete i forbindelse med at Samferdselsdepartementet innførte mer detaljerte regler.

De nye reglene sier:

- Der bilbelte er montert, skal barn lavere enn 150 cm bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet, eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte.
- Men der det ikke finnes godkjent barnesikringsutstyr, kan barn mellom 150 og 135 cm bruke ordinært bilbelte.
- Der bilbelte ikke er montert, skal barn yngre enn 3 år ikke transporteres. Barn som er 3 år



Ifølge internasjonale undersøkelser er risikoen for at små barn blir alvorlig skadet eller drept i forovervendte barnestoler fem ganger så stor som i bakovervendte stoler.

eller eldre, men lavere enn 150 cm, skal ikke transporteres i forsetet.

- Barn skal ikke transporteres i bakovervendt sikringsutstyr med kollisjonspute foran, med mindre kollisjonsputen er deaktivert manuelt eller automatisk.

Forover- eller bakovervendt?

Men det er utvilsomt at små barn sitter sikrest i en bakovervendt barnestol, det vil si med ryggen mot kjøretretningen. Små barn har et stort og tungt hode i forhold til resten av kroppen, samtidig som muskler og beinbygning er svakere enn hos større barn og voksne. Å sitte bakovervendt reduserer risikoen for alvorlige nakkeskader. Når barnet sitter bakovervendt presses kroppen og hodet inn i seteryggen ved en frontkollisjon. Kraftene fordeles over en større flate, og belastningen blir mindre på nakken og på barnets indre organer. Når barnet sitter forovervendt får nakke og



Barnestolen skal byttes ut når barnet passerer den øvre vektgrensen, eller før barnet har blitt så langt at halve hodet når over stolryggen.

hode kraftig bevegelse ved en frontkollisjon. Det gir stor risiko for overstrekkning av nakken og alvorlige hodeskader, slik at barnet omkommer eller får varige mén. Ved en kraftig kollisjon er det også fare for alvorlige indre skader fordi barnet blir presset med svært stor kraft mot beltet.

En forovervendt barnestol reduserer risikoen for skader med ca. 65 prosent, mens en bakovervendt barnestol reduserer risikoen for skader med så mye som 90 prosent.

Statens vegvesen anbefaler at barnet sitter i bakovervendt barnestol så lenge som mulig, helst til det nærmer seg fire år.

Stort mangfold

Det er barnas vekt som avgjør hvilket utstyr som skal brukes. Du skal alltid ha det rette barnesikringsutstyret, tilpasset vekten og størrelsen på barnet. Derfor er alt godkjent sikringsutstyr delt inn i vektklasser. Riktig bruk innebærer blant annet at barnestolen skal byttes ut når barnet passerer den øvre vektgrensen, eller før barnet har blitt så langt at halve hodet når over stolryggen, ifølge anbefalingene.

Se etter E-merket når du skal kjøpe sikringsutstyr til barn i bil. Da vet du at utstyret tilfredsstiller gjeldende godkjenningssnorm. Alt utstyr i salg og utleie må være godkjent etter denne normen. De nye reglene endrer

ikke på dagens kategorier av godkjent sikringsutstyr.

Det er viktig at man setter seg godt inn i bruksanvisningen for det aktuelle setet. Følg monteringsanvisningen nøye for å være sikker på at stolen blir riktig montert. Ellers er det viktig å bruke den lille ekstra tiden til å sjekke at barnet er sikret før hver eneste tur. Barnet kan nok sitte godt sikret i barnestolen, men barnestolen må ikke stå løst i setet. Ellers er vanlige feil at beltene i barnestolen ikke er strammet godt nok rundt barnet, at

bilbeltet ligger under armen eller bak ryggen til barnet, eller at selen rundt barnet er vridd.

Sjekk også barnesetet for eventuelle alvorlige feil: Kontroller at belter, sømmer og låser er intakt. En stol som har vært skadet eller utsatt for kollisjon skal ikke brukes mer! For det er i så fall enorme krefter det kan ha vært utsatt for.

For mer informasjon om sikring av barn i bil, se www.vegvesen.no



Barnesikring redder liv!

Ved kollisjon eller kraftig oppbremsing vil et usikret barn bli kastet rundt i bilen med alvorlig skade eller døden til følge. Dette kan skje selv i lave hastigheter. Du vil ikke være i stand til å holde fast på et barn på fanget når kollisjonskreftene setter inn.

Sørg derfor for å alltid sikre barna i rett utstyr og å bruke det riktig; godkjent, montert etter produsentens anvisninger og tilpasset vekten og størrelsen på barnet, samt at barnet hver eneste gang blir ordentlig fastspent før du kjører.

CO²:

Miljøet og bilavgassene

En hvis du trodde at bilkatalysatoren skal fjerne CO² fra bileksos, tar du feil! Målet med bilkatalysatoren er å fjerne ufullstendig oksiderte forbindelser som CO og NO², til en viss grad også hydrokarboner. Dette vil gi lavere giftnivå i og like ved trafikken, men har ingen ting å si for de globale miljøproblemene bilene skaper.

Drivhusgasser. Global oppvarming. Sur nedbør. En verden på vei mot en usikker fremtid? Utslipp av CO² i atmosfæren er utpekt som en av de største truslene, og bilismen får mye av skylden. I statsbudsjettet for neste år er det lagt opp til at norske bilkjøpere skal være miljøbevisste og velge biler med lavt utslipp. Ellers blir det dyrt!

Av H-E Hansen



Det forskes og utvikles stadig videre på biler som går på strøm, etanol, hydrogen eller andre antatt mer miljøvennlige drivstoffer; alt fra hydrogen, som bare gir vanndamp til utslipp og elektrisitet fra forskjellige kilder. Foreløpig er det imidlertid slik at mange

av de gode ideene, dessverre medfører så stor innsats i andre ledd av produksjonen av kjøretøyet og drivstoffet, at de faller dårligere ut enn både bensin og diesel. Det er de fosile drivstoffene – hydrokarbonene bensin og diesel – som i første rekke er på tanken i bilparken vår. I overskuelig fremtid vil det også være slik.

Ny komponent

De siste årenes har det blitt produsert stadig mer drivstoffgjerrige motorer. Samtidig er vi blitt vant til å ha råd til å kjøpe stadig større biler. Nå vil myndighetene at vi skal tenke an-

nerledes. Tenke miljø! Det er i statsbudsjettet for neste år foreslått at engangsavgiften får en CO²-komponent.

Statsbudsjettet inneholder en omlegging av bilavgiftene i mer miljøvennlig retning ifølge regjeringen. Regjeringen legger opp til at CO²-utslipp erstatter slagvolum som avgiftskomponent med virkning fra 1. januar 2007. CO²-utslipp erstatter slagvolum som én av tre komponenter i beregningsgrunnlaget for engangsavgiften. Avgiften blir dermed fastsatt med utgangspunkt i kjøretøyets CO²-utslipp, vekt og effekt. Hovedformålet med omleggingen er å motivere til at det anskaffes kjøretøy med lavere CO²-utslipp.

Kjemi og fysikk

Mens vi tidligere leste bilbrosjyrenes spesifikasjoner med henblikk på hestekrefter og akselerasjon, har plutselig linjen for CO²-utslipp blitt sentral. 166 gram/km står det for eksempel.

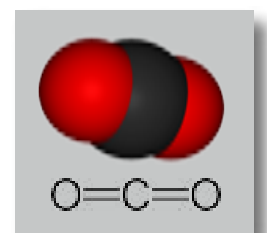
Men 166 gram for hver kilometer blir jo

1,66 kg karbon-dioksid for hver mil! Hvordan er dette mulig når bilen bare bruker omkring 0,7 liter bensin pr mil?

Jo, forbrenningen i motoren skjer

som vi vet sammen med luft, som til sammen avgir blant annet CO². La oss se på et eksempel: Bensin gir mest effekt når den forbrennes ved et riktig blandingsforhold til luft, som er 14,7 kg luft til 1 kg bensin. Dette forholdet kalles Lambda 1. Med et forbruk på 0,7 l/mil av bensin med egenvekt 0,75 kg/liter forbrukes 0,52 kg bensin/mil og 7,66 kg luft. Resultatet av reaksjonen i de totalt over 8 kg blir blant annet 1,66 kg CO² på en mil.

CO²-utslippet står i direkte forhold til drivstofforbruket på bilen. Resultatet er så å si fast, selv om CO²-utslippet kan variere noe etter hvor godt motoren forbrenner bensinen.

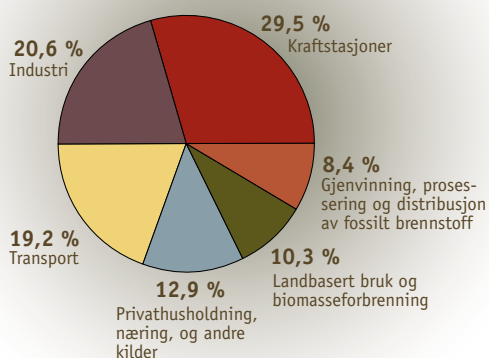


CO²-utslippet fra dieselmotorer er mindre, siden dieselteknologien gir en mer effektiv forbrenning. Derfor favoriseres dieselmotorer i det nye avgiftssystemet som er foreslått. Disse avgiftene tar imidlertid ikke hensyn til at mens CO² er et globalt problem, representerer en del dieselavgasser og partikler et større lokalt problem.

Livsviktig synder

CO² har fått skylden for at mye tyder på at en global oppvarming er satt i gang av oss mennesker. Men uten CO² kunne det ikke vært liv på Jorden. CO² – karbondioksid - inngår i de to mest grunnleggende kjemiske reaksjonene i biologien: fotosyntese og respirasjon (åndedrett). I fotosyntesen bruker plantene solenergien til å produsere druesukker og oksygen av karbondioksid og vann. Respirasjon er den

Karbondioksid. Utslippet fordelt på sektorer.



CO² utgjør 72 % av drivhusgassene, mens metan bidrar med 18 % og nitrogenoksid 9 %.

motsatte reaksjonen: De fleste organismer – oss mennesker iberegnet - skaper energi ved å forbrenne druesukker med oksygen, og produserer karbondioksid og vann som «avfallsstoffer».

I Jordens tidlige liv ble CO²-innholdet skapt av vulkansk aktivitet. Det var ingen stor komponent i klodens atmosfære, men karbon-



Privatbilisme og transport utgjør bare en liten del av de totale CO²-utslippene. Alt vi foretar oss av forbruk har en effekt!

dioksidet spilte en viktig rolle med sin evne til å absorbere infrarød stråling og dermed bidra til et varmt og stabilt miljø som tillot liv.

CO²-innholdet i atmosfæren er nå i 2006 målt til å utgjøre omtrent 0,038 % av volumet. Målingene kan tyde på at dette er en økning på 30-40 % i forhold til hva gjennomsnittet var før de siste par århundrenes industrialisme startet. Det aller meste av økningen har funnet sted etter 1945! CO²-konsentrasjonen i atmosfæren kan i løpet av det inneværende århundret bli intill firedoblet i forhold til det førindustrielle nivået. Resultatet kan bli en økning i den globale temperaturen på fra drøyt 1 til nærmere 6 °C frem mot 2100, men her strides de lærde. For CO² inngår i et meget komplisert kretsløp, der for eksempel Jordens CO² bindes i havvannet i enda større mengder enn i luften.

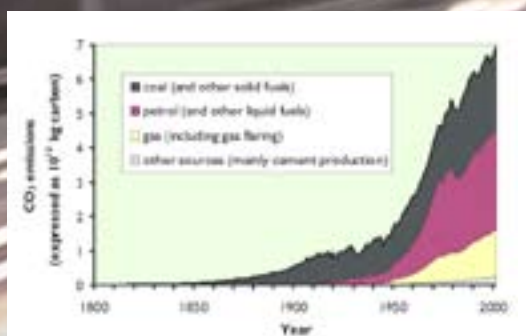
Pengene eller livet

Det er likevel neppe tvil om at de menneskeskapte CO²-utslippene spiller en stor rolle. Av de totale utslippene utgjør transportsektoren omtrent 20 %. Større er faktisk kraftverk med nesten 30 %; tenk bare på den heftige politiske debatten om rensing av norske gasskraftverk. Industrien står på sin side for drøyt 20 %. Så alt vi gjør av innkjøp av varer og forflytning medfører CO²-utslipp.

For å senke utslippene vil imidlertid redusert forbruk i bilene gi et viktig bidrag. I Europa er det satt visse standarder for hva bilmotorene kan slippe ut (Euro 3, Euro 4 etc). Den europeiske bilindustrien har gått inn på

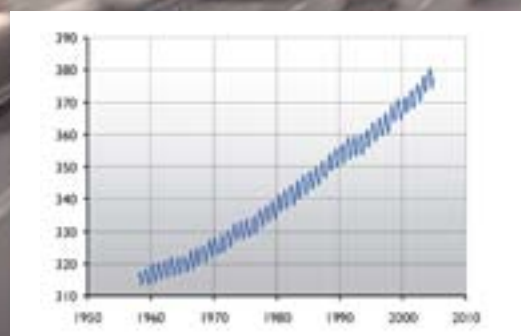


selvpålagte mål om hva gjennomsnittsutslippene for bilparken skal være. Målet for 2008 er 140 gram/km. Om man klarer dette og hva konsekvensene blir hvis målene ikke nås, gjenstår å se. Og siden CO²-problemet er globalt med så mange faktorer og land involvert, må vi regne med mange tøffe miljøforhandlinger og interessekonflikter fremover. Men nå stilles kravene til at hver enkelt norsk bilkjøper gjør seg opp en mening om hvor drivstofførst bil du skal velge, enten det er idealistiske miljøhensyn som styrer valget eller lommeboken.



Årlige utslipp

Grafen viser de årlige utslippene av CO₂ i perioden fra 1800 frem til 2000 uttrykt i antall milliarder tonn (gigatonn). Totalen viser den menneskeskapte utviklingen siden den industrielle revolusjonen og er fordelt på forskjellige kilder: kull, petroleum, gass og andre



CO₂-konsentrasjonen

Figuren viser utviklingen av CO₂-innholdet i atmosfæren fra slutten av 1950-tallet frem til i dag. Konsentrasjonen viser årlige variasjoner, men en klart økende tendens. Fra et nivå rundt 315 ppm (del pr million) er nå nivået omkring 380 ppm, med en årlig tilvekst på 1,5 ppm.



Det nye ikonet?

Det krever sitt å komme gjennom vinteren på rett kjørl. Riktignok er bilene våre etter hvert utstyrt med elektronikk som hjelper oss, men naturkreftene er og forblir sterkest på holka.

Av: H-E Hansen

Vi er inne en årstid da bilførerne blir stilt på ekstra store prøvelser. Det er krevende å kjøre på veier som er dekket av snø eller is. Det behøves trening og erfaring for å bli en god vintersjåfør. Vi må være varsomme og kjøre annerledes enn om sommeren. Ikke minst de unge sjåførene som går inn i sin første vinter, må være på vakt.

Elektronisk hjelp

Husk at det er vinter! Ordentlig, reelt vinterføre er kanskje ikke det verste. Det er de lumskene variasjonene vi møter som gir overraskelser og at kan gjøre at vi mister kontrollen. La deg ikke lure av at veiene er tilsynelatende bare, for rundt neste sving kan det være livsfarlig glatt.

Men det har blitt lettere å holde kontroll over moderne biler. De er ofte utstyrt med en rekke elektroniske hjelpesystemer som skal

hjelp oss i en kritisk situasjon; så som ABS (anti bremselåsingsystem) og ESP (elektronisk stabiliseringsprogram). ABS'en skal gjøre at du har en kontrollert nedbremsing uten at bremsene låses og hjulene glir mot underlaget, og dersom du skulle miste veigrepet, skal ESP'en ved hjelp av å styre hastigheten på de forskjellige hjulene automatisk korrigerer retningen og få bilen inn på riktig spor.

- ABS er en stor gave til oss elendige bilførere, sier Kjetil Bolneset i Feedback Førerutvikling ved Norsk Trafikksenter på Vålerbanen.

Den tidligere mesteren fra racerbanene fortsetter:



- Og skal du kjøpe ny bil i dag, burde ESP være like selvfølgelig som sikkerhetsbelter og ABS. Elektronikken er en grunnpæl som gjør så mye for sjåføren, at det må med. Mens slik førerhjelp var veldig kostbar for få år siden, koster ikke elektronikken stort i dag.

- Det er bedre å legge noen tusenlapper i ESP i stedet for noen pyntelister eller større felger.

For de unge, nyutdannede bilistene er det ekstra viktig å være klar at opplæringen de får gjerne skjer med moderne biler som har alt utstyret

- Men nesten ingen ungdommer kjøper siste modellen med ESP og annen elektronisk hjelp, sier Bolneset.

- Når du har 25 000 kroner å bruke, får du en gammel bil. Sannsynligvis uten ABS og ESP. Du blir som Bambi på glattisen! Det blir en kjempeoverraskelse Ungdom burde ha fått lov til å få trene med de bilene de kjøper og skal bruk. Det er viktig for alle å få prøvd seg mot naturkreftene – kjenne dem på kroppen og få respekt for hva som skjer.

- Nå er vi prisgitt elektronikken, men å kjøre dagens biler med all mulig elektronisk førerhjelp, blir på en måte som å kjøre på et data-spill, spissformulerer han seg.

Bruk bremsen

Bolneset har råd for kjøring i vinterforhold:

- Folk er redd for bremsepedalen. Enten trækker de ikke i det hele tatt, ellers så trækker de ikke de hard nok! Men dersom du har ABS på bilen skal du trække hard og bestemt. For en mannsalder siden – før ABS'ens dager - lærte vi at du egentlig skulle ha gjort det motsatte! - Når en kritisk situasjon dukker opp der du må bremse raskest mulig, er det bedre å kline til! Det er om å gjøre å komme ned i hastighet! Ikke nøl. Spesielt i høyresvinger ser vi til

stadighet at folk kjører for trangt inn og med for stor fart. Resultatet er at de glir ut i siste tredjedelen av svingen og kolliderer. Du har i utgangspunktet 100 % veigrep inntil du begynner å svinge, men da gjør fysikken at grepet reduseres. Om sommeren også, men med langt alvorligere konsekvenser om vinteren.

- Så brems ned før sving - gjerne litt for mye - og ha bilen i det giret du skal bruke gjennom svingen. Ikke brems på giret. Særlig ungdom - og eldre - har en tendens til å kjøre på for lave gir. Hvis du da slipper opp gassen kan hjulene miste grepet på glatt føre, og hvis du akselererer er det lett for at det oppstår hjulspinn. Det er bedre å få bilen opp i gir.

- Men det er en selvsagt regel: Demp farten. Jo glattere det er, dess saktere må du kjøre. ABS-bremser hjelper deg til å beholde styringen, men bremsestrekningen blir til gjengjeld lengre.

ESP

Og ha ESP'en på! Mange mener at ESP'en gir en følelse av at det fusker når den virker ved å redusere motorkraften. De blir irritert og kobler den ut.

- Men det er en myte at ESP er for dårlige sjåførere. Det er et proaktivt system, som griper inn på millisekunder. Du sitter og kjører på fine veier og blir avslappet og sløv. Så kommer du rundt en sving der det plutselig er glatt. Du begynner å skli og bruker i hvert fall ett sekund på å reagere - dvs. at det tar 22 meter i for eksempel 80 km/t. Da skal ESP'en allerede ha ryddet opp i situasjonen for deg. Er du helt en Schumacher eller Solberg kan du kanskje klare det selv, men få av oss er slik. Bolneset mener at de det er få situasjoner det kan forsvares å slå av elektronikken:

- Når du roter i en snøhaug med puddersnø i den aller siste kneika, kan det kanskje være nødvendig å slå av ESP'en for å få ekstra fart. Sjelden ellers.

Bruk vettet

Men trass i all verdens elektronikk må du kjøre etter forholdene og være forsiktig. Det er et store, generelt problem at folk kjører i 100 km/t på motorveien en sommerdag og så holder samme hastighet nå som det er vinter med mulighet for all verdens varierte forhold. På en måte er det problem at bilene har blitt så gode, og at det stort sett aldri oppstår kritiske situasjoner. For når noe skjer likevel, er det ekstra alvorlig. Newton er nok død for lengst, men naturlovene han påviste har uforminskert kraft! Elektronisk hjelp er bare med deg til et visst punkt. Når du bryter denne grensen er det fortsatt naturkreftene som råder. Og da kan det gå altfor fort og konsekvensene blir desto verre.

Overskrift før og nå

Folk er redd for bremsepedalen. Enten trækker de ikke i det hele tatt, ellers så trækker de ikke de hard nok! Men dersom du har ABS på bilen skal du trække hard og bestemt. For en mannsalder siden -



Bildetekst blblabalb ablab alb albalba lab albalb .



Bildetekst blblabalb ablab alb albalba lab alb.

før ABS'ens dager - lærte vi at du egentlig skulle ha gjort det motsatte!

- Når en kritisk situasjon dukker opp der du må bremse raskest mulig, er det bedre å kline til! Det er om å gjøre å komme ned i hastighet! Ikke nøl. Spesielt i høyresvinger ser vi til stadighet at folk kjører for trangt inn og med for stor fart. Resultatet er at de glir ut i siste tredjedelen av svingen og kolliderer. Du har i utgangspunktet 100 % veigrep inntil du begynner å svinge, men da gjør fysikken at grepet reduseres. Om sommeren også, men med langt alvorligere konsekvenser om vinteren.

- Så brems ned før sving - gjerne litt for mye - og ha bilen i det giret du skal bruke gjennom svingen. Ikke brems på giret. Særlig ungdom - og eldre - har en tendens til å kjøre på for lave gir. Hvis du da slipper opp gassen kan hjulene miste grepet på glatt føre, og hvis du akselererer er det lett for at det oppstår hjulspinn.



Bildetekst blblabalb ablab alb albalba lab albalb .



Bildetekst blblabalb ablab alb albalba lab albalb .

Bildetekst blblabalb ablab alb albalba lab albalb .



Citrøen:

Himmelhøye utsikter



Citrøen presenterer sin nye C4 Picasso, en flerbruksbil i kompaktklassen. Som vanlig har Citroën noen spesialiteter på lager når de lanserer en ny modell. Denne gangen er det den enorme frontruten som er den mest iøynefallende overraskelsen. Men det finnes også så mye annet i den fleksible syvseteren.

Av: H-E Hansen

Vi kjenner Picasso-navnet fra den tidligere Citroën-modellen Xsara. MPV'en Xsara Picasso vil fremdeles være i salg, parallelt med den

Innenfor sine kompakte dimensjoner, byr den nye C4 Picasso på fleksibilitet og romslighet for to til syv personer.



nye C4 Picasso. Dermed har Citroën nå to MPV i kompaktklassen, forskjellige både i design og størrelse. Hakket over finnes den store C8.

Citrøen C4 Picasso har et ytre med enkle og elegante linjer. Innenfor 4,59 m lengde, 1,83 m bredde og 1,66 m høyde ønsker den franske bilprodusenten her å tilby deg fleksibel plass til å transportere opp til syv personer på en komfortabel måte.

Panorama

C4 Picasso har tilnavnet "Visiospace", og tilbyr store arealer av glass. En panoramafront-rute med vid vinkel gir meget god sikt fremover. Og oppover! Synsvinkelen i høyden er 70° mot 35° på en vanlig MPV. I de færreste tilfeller er det vel omgivelsene rett over hodet du er interessert i, men sammen med smale sidestolper foran bidrar panoramavinduet til at føreren har meget godt utsyn. Og

Hjelpelysning i form av lyslister under dashbordet, i dørene og i taket gir lys i kupeen.



like bak kommer i tillegg et glasstak på over 1 kvadratmeter som øker utsikten til himmels! De i bakre seterader har også god utsikt gjennom store sideruter. Totalt er vindusflatene på 6,4 m².

Enkel ommøblering

C4 Picasso er romslig. Citroën har ønsket å få maksimal plass i kupeen. Kupeen skal være lett å ommøblere i forskjellige konstellasjoner. De tre seterekkene tilbyr grei plass til alle syv personer, hvis du har full bil.

Andre og tredje rads seter kan felles ned i gulvet. Med ett enkelt, lett drag i en stropp felles de opp hver for seg uten behov for å ta av hodestøttene. Like lett er det å få dem ned igjen i skjul under dekslene sine, som gjør gulvet helt flatt. De tre setene på andre rad er like brede. To fullvoksne passasjerer skal kunne få plass på hver av de to plassene i

C4 Picasso har et system som gjør føreren oppmerksom på om en ledig parkeringsplass er stor nok.



tredje rekke, og tilgangen gjøres lett ved at setene på raden foran slås opp nærmest som på et kinosete med et enkelt knappetrykk. I den vanligste varianten med tredje seterad nedfelt i gulvet er volumet under bagasjeromskjuleren 576 liter. Bakvinduet kan åpnes, slik at man uten vanskeligheter kan laste bilen helt opp til taket, og det er enkelt å komme til i bagasjerommet. Når bilen er konfigurert for syv plasser, økes bagasjeplassen ved hjelp av dype, lukkede oppbevaringsrom som er plassert under de bakerste setene. Med alle setene bak nedfelt, er det maksimale volumet 1951 liter.

Lett liv

C4 Picasso er utstyrt med en rekke funksjoner som skal gjøre livet lettere for sjåføren og passasjerene. Blant annet finnes en elektrisk parkeringsbrems som standard på alle modeller. Systemet trer automatisk i kraft når motoren stanser og velger det bremsemomentet som er nødvendig for å stoppe bilen. Det oppheves med en gang motorkreftene er store nok til å bevege forhjulet. For sikkerhetsskyld kan den elektriske parkeringsbremsen bli overstyrt manuelt når sjåførens fot er på bremsepedalen.

Bilen er også utstyrt med bakkestartkontroll. Bakkestartassistenten tiltrer ved start i oppoverbakker, i nedoverbakker og når bilen er i gir eller i revers, ved en helning på 3 % eller mer. Bilen holdes stille i to sekunder etter at føreren har tatt foten av bremsen, og du kan akselerere igjen uten stress.

C4 Picasso er utstyrt med et system som måler opp en parkeringsluke du kjører opp ved siden av. Føreren aktiverer parkeringsfunksjonen ved å trykke på en knapp og signaliserer til

systemet med blinklyset på hvilken side av veien parkeringsområdet skal måles opp. Føreren trenger da kun å kjøre i under 20 km/t langs veien hvor biler er parkert. Plasser mindre enn fire meter og større enn syv ignoreres. Føreren kan følge systemet på et display og via lydsignaler som informerer om vanskelighetsgraden av parkeringen. Takket være sensorer for parkeringsassistanse foran og bak på bilens støtfangere, kan man deretter komme trygt på plass i luken.

Ellers finnes Citroëns varselsystem for om du utilsiktet krysser markeringlinjene på veien xenonlys, cruisekontroll og hastighetsbegrensere.

Lettkjørt

Fire motorer er tilgjengelig fra lanseringstidspunktet. To bensinmotorer; 1.8i 16V og 2.0i 16V som utvikler henholdsvis 127 hk og 143 hk, samt to HDi-dieselmotorer med henholdsvis 110 og 138 hk, begge med partikkelfilter som standard. Alle motorene møter kravene i den siste og strengeste utslippsstandard Euro IV. Motorene kommer med et utvalg av girkasser; manuelt, automat eller med den nye elektronisk styrt 6-trinns girkassen med automat og manuelt modus.

Det er lett å finne seg til rette i bilen både med hensyn til komfort og kjøreegenskaper. Fjæringskomforten har vært Citroëns varemerke. Og C4 Picasso er ikke noe unntak. Pneumatisk fjæring kan i tillegg fås som ekstrautstyr på bakakselen som kan variere høyden med 14 cm og gir økt komfort, konstant bakkeklaring uavhengig av last, samt mulighet for å senke eller heve innlastingsterskelen i bagasjerommet ved hjelp av en



Vi føler oss fort hjemme bak rattet. Bilen er lett å kjøre, og både cruisekontroll og ESP er standard.



De to bakre seteradene kan felles opp på et blink med bare en finger.

betjening som finnes i bagasjerommet.

C4 Picasso produseres ved fabrikkens Vigo i Spania. Den nye MPV'en er allerede på norske veier. Prisene begynner på 313 000 kroner.



Bakluken er delt, slik at du om ønskelig bare behøver åpne den øverste ruten.

Range Rover:

Til hverdag og fest

Det er ikke mange biler du kan bruke i hele spekteret av aktiviteter, fra å ta de tøffe arbeidsoppgavene i ulendt terreng og til siden å kjøre i galla. Fra sauesanking til operaen. Kanskje du selv må skifte habitt, men bilen er den samme.

Av H-E Hansen

Men så er Range Rover også en bil som helt siden den kom for en mannsalder siden, har hatt en tidløs eksklusivitet. For modellåret 2007 har den fått visse endringer i interiøret og tekniske oppgraderinger, samt en ny og V8-dieselmotor, som gir krefter til alt du måtte ønske.

Komfortabelt

Komfort og luksus er varemerket for den brite bilen. Samt kjøreegenskaper på både vei og i terrenget. Det er ikke snakk om tomme fakker, men egenskaper på vei og i terrenget som virkelig imponerer.

Og den nye V8-dieselen bidrar til at det er krefter nok til alle situasjoner den 2,7 tonn tunge bilen kommer opp i.

Dette er første gangen V8-turbomotoren med 272 hk og 640 Nm dreiemoment er å finne i en Range Rover. Det er en kompakt lettvektsmaskin, som yter 54 % mer effekt og 64 % mer dreiemoment enn den tidligere 6-sylindrete dieselmotoren den erstatter i modellen. Med samme drivstofføkonomi! Og vi opplever motoren som både fleksibel, lettkjørt og stillegående. 0-100 km/t går unna på 9,2 sekunder og toppfarten er 200 km/t.

Uveisomt

Evnen til å ta seg frem komfortabelt og over

Den nye dieselmotoren gir en helstøpt kjøreopplevelse og krefter nok.



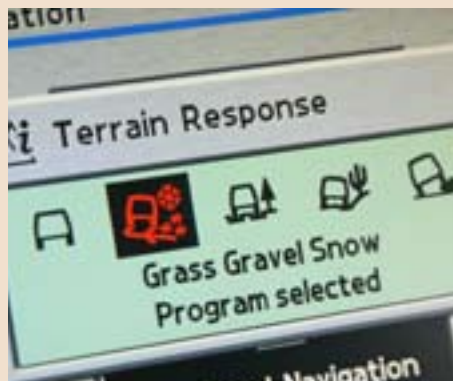
alt gjøres mulig av luftfjæringen med mulighet for ekstra høy bakkeklaring, en firehjulsdraft med lavgirserie og elektronisk styrt differensialer, samt Terrain Response-systemet, der du kan velge mellom fem (tidligere tre) innstillinger for ulike veiforhold; vanlig vei, glatt føre på gress/grus/snø, sand, gjørme og steinete underlag.

Vår guide gjennom villniset gir oss en leksjon i hvordan vi best skal utnytte alle mulighetene, oppover og nedover. Vi fikk prøve bilen i hele spekteret av forhold. Fra gode motor- og landeveier til et terreng der det til slutt ble vanskelig å skulle komme seg frem til fots Fotografen som skulle ta bildene i de verste kneikene, fikk en tøff tur. Der det er så bratt ned at vi ikke ser over panseret, monteres et kamera i fronten som gir bilde av veien videre på en skjerm på dashbordet. Det er vanskelig å tenke seg hva som skal kunne stoppe denne bilen. Vi bak rattet gir oss nok først...

Oppgradert

2007-modellen har i tillegg til tekniske oppgraderinger blitt ny i interiøret også. Dette

Den nye dieselmotoren gir en helstøpt kjøreopplevelse og krefter nok.



Det er sjåføren som til slutt ikke tør mer i tøft terreng.

preges av tre og aluminium, med nytt dashbordet og instrumenter, nye seter med muligheten for både varme og avkjøling, klimaanlegget er mer effektivt. Som hjelp for å forhindre at du fyller bensin på diesel-tanken, finnes sensorer som merker om det kommer en tynn drivstofflut i påfyllingsrøret. Da sperres inntaket av en gul klaff. For å nevne noe.

Prisene for Range Rover'en med diesel-V8'er begynner på 1 235 900 kroner. Men det er før eventuelle nye bilavgifter gjør seg gjeldende fra nyttår. Da må man regne med en økning på nesten hundre tusen.

Interiøret er oppgradert. Komfort og eleganse som man må forvente i en Range Rover.



Renault Scenic:

Overskrift Renault Scenic



Alfa Romeo vekker følelser. Selv om merket ikke er av de store i det norske markedet, er det et bilnavn som får entusiaster til å bli varme om hjertet. Nå har den helt nye modellen Brera gjort sitt inntog!

Av H-E Hansen

Kjøreglede. Ytelse. Design og prestisje. Dette er nøkkelbegreper når den italienske bilprodusenten lanserer sin nye bil designet av Giorgio Giugiaro. Målet er at Alfa Brera skal sette en ny standard for luksuriøse sportsbiler. Alfa Romeo har bestemt seg for at Brera skal være selve spydspiss for merket.

For kjennere

Men like sikkert som at det sportlige, ytelsene og estetikken skal få folk til å kjøpe bilen, er det at Alfa Romeo ikke prøver å innbille bilkjøperne at dette er et colRomeo ikke prøvRomeo ikke prøvumbi egg som vil tekkes alle. Hvis det er stor plass, myk og karakterløs komfort, stor plass eller et overdådig bagasjerom du er ute etter, så er kanskje ikke dette det rette valget. Men vi skal villig innrømme at den første smaken av den blodrør et kraftfullt inntrykk. Den er kompakt og måler 441

Blablal alb albabla bla ba bla balb alb ab alblab



cm i lengden, 183 cm i bredden og 137 cm i høyden. Likevel gir den raust med plass i forsetene, men selvsagt mindre armlag for dem som skal sitte bak. Bagasjerommet har i utgangspunktet et volum på 300 liter, som fordobles hvis baksetene legges ned.

Alfa Brera leveres med kraftfulle JTS-bensinmotorer og Twin Phaser-teknologi i størrelse fra 185 hk med 2.2 liters sylindervolum til 260 hk for en 3,2-liters V6'er. En dieselutgave får 200 hk. Alfas system for firehjulsdrift, som kalles Q4, samt en rekke sofistikerte elektroniske stabilitetskontrollsystemer sørger for tillitsvekkende og friske kjøreegenskaper. Turtallsviljen er fortsatt til stede.

Et nytt hjuloppheng med doble, høyt monterte triangelarm foran og en multilink-konstruksjon bak ter den seg stødig og fast. Modellen fås også med Alfas system for firehjulsdrift – kalt Q4. Og bremsene? De tar deg

Blablal alb albabla bla ba bla balb alb ab alblab



ned fra 100 km/t til stillestående på 35,5 meter! Den aktive sikkerheten tas ellers vare på av inntil 8 kollisjonsputer, pedaler som løsner ved en kraftig kollisjon og beltestrammere som tilpasser etter vekten.

På bestilling

Prisen for Brera vil starte på 499 900 når den er utstyrt med en 2,2 liters JTS-motor på 185 hk og det enkleste utstyrsnivået. Utstyret omfatter i utgangspunktet alt det nødvendige. Hvis du legger på 40 000 kroner omfatter utstyrapakken blant annet Skyview tak, skinnseter, cruisekontroll, tostone klimaanlegg, radio/CD styring på rattet, aluminiumsfelger (17 eller 18 tommer), CD radio med MP3, Bi-Xenon hovedlys og Bose HI-Fi system. Med Q4-firehjulsdrift og V6'er med 260 hk starter den oppe på 769 900 kroner. Også her kan utstyrapakken til 40 tusen legges til.

Blablal alb albabla bla ba bla balb alb ab alblab



Ford Focus Coupé:

Ja takk, begge deler



Markedet for åpne biler har vært i sterk vekst de siste årene, spesielt ute i Europa. Stadig flere ønsker seg en åpen sommerbil. Bilkjøpere lokkes åpenbart av friheten, utsikten og sommerlyset, naturens lukter – og av rikelig tilgang på luft i håret. Bli med i en ny modell i markedet: Ford Focus Coupé – både med og uten tak

Av: Knut Arild Lotterud

Tidligere var valget av åpen bil forbundet med betydelige begrensninger. Med et lerretstak som kunne legges ned, ble det gjerne så som så med vinterisolasjon og tetning – og også med egnethet under barske nordiske vinterforhold. En cabriolet var mer eller mindre å anse som en ren sommerbil. Men etter at stadig flere bilprodusenter har lansert nedfellbare ståltak er disse motargumentene forsvunnet. Nå går det an å si ja takk; begge deler. Du får en åpen bil som egner seg like godt til vinterbruk, som til varme sommerdager.

Til våren

Som en av de siste av de store lanserer Ford sin Focus Coupé Cabriolet med nedfellbart ståltak våren 2007. Bilen er basert på sedanutgaven av Focus, noe som blant annet betyr at den har arvet kjøreegenskaper i toppklasse. Coupé Cabriolet er utviklet i samarbeide med italienske Pininfarina, som også står for produksjonen.

Bildetekst blabla blab ab ablabl alba lba bla blabab alb



I løpet av 29 sekunder forvandler et sinnrikt elektrohydraulisk system bilen fra lukket coupé til en åpen cabriolet. Taket folder seg sammen og forsvinner ned i bagasjerommet, der det riktignok opptar nesten halvparten av bagasjeplassen.

Mest for to

Bak rattet i Fords Coupé Cabriolet imponeres man av både stivheten i det takløse karosseriet, og av fraværet av trekk og vindus. Det går fint an å føre en normal samtale i hastigheter langt over det som er tillatt i Norge. Et viktig bidrag til dette er den avtakbare "veggen" som er montert bak hodestøttene. Med denne på plass er det imidlertid ikke mulig å benytte baksetet. I forhold til standard Focus er setene senket 20 mm, noe som skal gi en mer sportslig sittestilling. Sittekomforten foran er helt utmerket, men bak er det svært begrenset benplass. Bilen egner

Bildetekst blabla blab ab ablabl alba lba bla blabab alb



seg nok heller dårlig for fire voksne, dersom kjøreturen blir for lang.

Diesel og bensin

Når det gjelder motorer har man valget mellom bensinmotorer på 1,6 liter (100 hk) og 2,0 liter (145 hk) og en toliters dieselmotor på 135 hk. Til toliters bensinmotor kan det leveres automatgir. Coupé Cabriolet leveres i utstyrsvariantene Trend og Titanium. Prisene (før avgiftsomleggingen som er foreslått i statsbudsjettet) begynner på kr. 309 900 for trend 1,6 liter bensin, mens Titanium vil komme på kr. 408 900 med toliters bensinmotor.

Årlig selges det omkring 500 biler av denne typen her i landet. Ford Motor Norge har som foreløpig målsetting at 70 av disse skal være Ford Coupé Cabriolet neste år. De viktigste konkurrentene vil være Peugeot 307 CC, Volkswagen Eos, Renault Megane CC og Opel Astra Twin Top.

Fiat:

Ny Bravo klappes inn

En helt nye Fiat Bravo er snart på veien. I januar presenteres det italienske bilmerkets nykomling på hjemmebane. Den forventes å være på norske veier fra i juni.

Målet er å sette ny standard i det viktige C-segmentet i Europa. For å innfri denne ambisiøse målsetningen har designerne ved Fiat Style Center arbeidet for å forene elegant design med et omfattende innhold av kjøreegenskaper, teknologi, utstyr og materialvalg i ett kompakt ytre som rommer god plass, sier Fiat i sin forhåndstale. Og den skal være rask, med et bredt utvalg av motorer som blant annet inkluderer 1.9 Multijet turbodieselmotorene med 120 og 150 hk. I tillegg vil den bli levert med en 90 hk 1,4 liters dieselmotor og en helt ny generasjon 1,4 liters turboladede T-Jet bensinmotor, som yter enten 120 eller 150 hk.



Nytt kjennemerke



Fra den tidligere blå logoen, vil Fiat nå ha rødt i fronten.

I forbindelse med lanseringen av nye Fiat Bravo presenteres, kommer det italienske bilmerket med ny logo. Gjennom de siste månedene har Fiat satt i verk en ny strategi samtidig med lanseringen av flere nye modeller.

Fiat-sjef Luca De Meo sier:

- I denne viktige og dynamiske prosessen, har vi bestemt oss for å hedre det vi har oppnådd så langt med å forandre vår logo. Logoen er utviklet i et samarbeid mellom RobilantAssociati (et designbyrå som har spesialisert seg på merkevare- utvikling og strategisk design) og Fiat Style Centre. Det nye symbolet stammer fra det berømte skjoldet som dekorerte fronten på Fiat modellene fra 1931 til 1968. Rød bakgrunn og skriften bringer tankene tilbake til Fiat 524 fra 1931, som var den første modellen som tok i bruk den rektangulære logoen.

Peugeot og Citroën:

SUV-introduksjon



Citroën og Peugeot viser for første gang skissene til sine respektive SUV-modeller, som introduseres på det europeiske markedet i juli 2007. Bilen er utviklet i et samarbeid mellom Mitsubishi

Motors Corporation (MMC) og PSA Peugeot Citroën, og skal hete henholdsvis Citroën C-Crosser og Peugeot 4007.

SUV-segmentet var et nisjemarked i Europa på begynnelsen av 90-tallet, men sterk salgsøkning de siste årene har gjort at firehjulstrekkere nå utgjør seks prosent av det europeiske bilmarkedet. Salgs målet på 30.000 enheter i året for den nye modellen vil gjøre PSA-gruppen til en viktig aktør i et segment med stort vekstpotensial i Europa.

Peugeot og Citroën kommer ved lanseringen til å utstyre SUV'ene med den nyutviklede 4-sylindrede 2,2 HDi-motoren med biturbo med 156 hk. Den får partikkelfilter som standardutstyr, og kan – i likhet med alle HDi motorer fra PSA-gruppen – kjøres med en innblanding av 30 prosent biodiesel for å redusere CO2-utslipp, opplyser produsenten. Lanseringsdatoen for Norge er ennå ikke bestemt.

Chevrolet:

Den nye Epica



Chevrolet har i høst lansert sin nye sedan i mellomklassen; Epica. Den forhjulsdrevne bilen leveres i første omgang i Norge med en 2-liters 6-sylindret rekkemotor på 141 hk. Produsenten opplyser at det er lagt stor vekt på at den tverrstilte, kompakte drivenheten skal ha en vibrasjonsfri gange, takket være at rekkekonseptet gir en optimal motorbalanse. Likeledes er det foretatt en rekke tiltak for å redusere lydnivået i bilen totalt sett.

Motoren kan settes sammen med en 5-trinns manuellgirkasse eller 5-trinns automatgirkasse. Forbruk er 0,82 l/mil, med automatgir 0,89. Toppfarten oppgis å være på over 200 km/t. Prisene starter på 289 900 kroner. Neste år vil Epica også bli levert med en 2,0-liter, 4-sylindret common-rail turbodiesel på 150 hk. Partikkelfilter vil bli standard.

Opel:

Nåtid og fremtid

Ett år etter at konseptbilen GTC ble vist på bilutstillingen i Frankfurt, hadde produksjonsversjonen av Opel Antara nylig verdenspremiere i Paris.

Dette er en bil som skal kombinere egenskaper for hverdag og fritid; kjøreegenskaper som en personbil og offroad-talenter, ifølge det tyske bilmerket: Et romslig interiør innenfor kompakte dimensjoner og med utstyr som blant annet omfatter det nyskapende, integrerte lastesystemet Flex-Fix.

Ved lanseringen er Antara tilgjengelig med en 2,4-liters, 103 kW/140 hk bensinmotor, en 3,2-liters V6 bensinmotor på 167 kW/227 hk og en 2,0-liters dieselmotor som yter 110 kW/150 hk. Et par måneder senere kommer også en versjon av dieselmotoren som gir 93 kW/127 hk.

Dieselmotorene har vedlikeholdsfritt partikkelfilter som standard.

Antaras intelligente, aktive firehjulsdriftsystem skal kombinere fordelene med forhjulsdrift, som lavt drivstofforbruk og lett manøvrering, med egenskapene til firehjulsdrift. Under normale omstendigheter er Antara en rent forhjulsdrevet bil. Men ved behov kan drivkraft raskt fordeles mellom for- og bakakselen med et forhold på 50:50.

Modellen er allerede kommet til Norge. Prisen begynner på 424 500 kroner for en Antara med en 2-liters motor med 127 hk, mens en topputstyrt versjon med V6'er kommer på 660 500 kroner.



Volkswagen:

Fremtidsbil for nær fremtid?

Den ser ut som den er hentet fra en science fiction-film med ørken tema. Konseptbilen Volkswagen Crafter Atacama viser noe av fremtidspotensialet til Volkswagens modell Crafter.

Firehjulstrekkere er oppkalt etter Atacama-ørkenen i Sør-Amerika og bygget for å ferdes i den. Solide sidepanel, offroad-hjul og firehjulstrekkersystemet Achleitner, sørger for at bilen lever opp til utseendet. Konseptbilen er utstyrt med en firesylindret TDI-motor med 163 hk og sekstrinns girboks. Dersom kundene og pressen reagerer positivt på konseptbilen, har Volkswagen planer om å bygge en foreløpig flåte på 100 biler.



Peugeot:

Expert: som flerbruksbil

Peugeot introduserer en ny stor flerbruksbil. Utgangspunktet er den velkjente modellen Expert varebil. Nå kommer den i personbilutgave. Målgruppene for bilen er familier som trenger en bil med massevis av bagasje plass og mulighet for flere sitteplasser, samt profesjonelle yrkesgrupper.

Bilen byr på alt fra to til ni sitteplasser – på enkle eller doble seter – avhengig av behovet og hvilken av lengdevariantene på bilen du velger: Den korte er 4,80 m lang og den lange 5,13 m. Den lengste versjonen kan ved siden av maks antall personer i tillegg romme 1239 liter bagasje. Motorene er 2-liters bensin- eller dieselmotorer på 120 – 140 hk med manuell femtrinns girkasse for bensinmotoren og sekstrinns til diesel. Bil som lanseres i 2007.

Nye reisemål i øst:

Bosnia

- nye reisemål i det gamle Øst. Del 2.



Kroatiakysten har i flere tiår vært reisemål for solhungrige nordmenn. Men landet innenfor, det som i dag heter Bosnia og Herzegovina, har minst like mye natur og spennende steder å by på. Vi gjør en reise gjennom landet mange mener var vuggen for europeisk kultur og historie.

Av: Bjørne Eikefjord

Det var på Balkan, på slettene og fjellene mellom Donau og Adriaterhavet Østens og Vestens kultur møttes og utkjempet harde slag om hegemoniet i kriger som har strukket seg helt inn i det 21. århundre. Det bærer landet fortsatt preg av. I vår serie om nye

reisemål, som ble startet i forrige nummer av Motorføreren, går turen i dag fra hovedstaden i Bosnia, Sarajevo, gjennom rike naturområder og over fjellene fram til Adriaterhavskysten. Det er ikke mindre enn spektakulært. Finn frem kartet, og bli med!

Skudd på skudd

Krigsbildene fra Sarajevo flimret over våre TV-skjermer i forrige tiår og fortalte om beleiring, sult, drap på mennesker og ødeleggelser. Bildene av unge par som nådeløst ble skutt i gatene i Sarajevo av serbiske snikskyttere, står fortsatt levende for oss. I dag er Sarajevo en levende by. Mye av krigsødeleggelsene er borte, men krigssporene er fortsatt synlige i gatebildet i byens sentrum. Likevel åpner byen sin favn og tar imot turister med stor gjestfrihet. Og byen har mye å by på. De fleste har hørt om skuddene i Sarajevo som startet første verdenskrig. Stedet var tidligere markert med fotspor i gatesteinen og minnetavle på hjørnet av broen som førte over elven. Litt lenger opp i gaten ligger



ruinene av biblioteket, et av Europas rikeste biblioteker med kulturskatter tilbake til folkevandringstiden. Mye ble flammens rov etter at de serbiske beleiringsstyrkene brukte biblioteket som skyteskive. Men planene for gjenoppbyggingen foreligger, og de første spadestikk er tatt.

Mot vest ligger flyplassen hvor en tunnel med halvannen meters høyde var livsnerven fra de beleirede til omverdenen. Der ble det fraktet mat, medisiner og andre livsnødvendige varer. I dag er tunnelen åpen for publikum. Enda litt lenger vest ligger en nasjonalpark rundt Bosna-elvens kilder. En hel elv kommer rett opp av bakken med det beste vann du kan tenke deg å smake på. Mineralrikt og rent flyter det ut av fjellet og forbi restauranter og parkveier. Sarajevo er startstedet for vår andre oppdagelsesreise gjennom Balkan.

Fiskereldorado

Etter en god natt på Palace hotell like utenfor bykjernen i Sarajevo, drar vi videre mot Jablanica, hvor elva Neretva har dannet en stor innsjø. Langs denne innsjøen ligger det en rekke campingplasser, og vi observerte faktisk både danske og svenske bobiler der. Ikke rent få hadde fiskestenger med seg, for vassdraget er fiskerikt og et eldorado for sportsfiskere. Veien forbi innsjøen er forholdsvis nybygget og av meget god standard. Rett ved veien i selve byen Jablanica ligger for øvrig et museum som er verdt et besøk. I 1943 forsøkte både tyskerne, kroatisk



Sarajevo er hovedstaden i Bosnia og Herzegovina og fortsatt merket av krigshandlingene i forrige tiår.



Nedenfor elvekilden ligger små restauranter hvor gjestene kan hente det friskeste og beste drikkevann som tenkes kan direkte fra elven som renner mellom bordene.

ustasja og serbiske tsjetnikere å tilintetgjøre Josip Titos partisanstyrker nettopp her ved Jablanica. En bro ble sprengt som krigslist, og det lyktes Titos partisaner å unnsnippe fellen. Hendelsen har gått inn i historien som et av de avgjørende slagene mellom partisaner og tyskernes håndlangere i Jugoslavia. Broen ble gjenoppbygd, men sprengt på ny vel tyve år etter andre verdenskrig i forbindelse med filminnspilling om hendelsen, en film hvor for øvrig den amerikanske skuespilleren Yul Brynner spilte en hovedrolle.

Like ved den nedsprenkte broen finnes en stor minneplass, hvor det tidligere var monumenter over falne patrioter. Mesteparten av dette ble ødelagt under krigen for noen år siden, men plassen med brolagte veier ligger der fortsatt. Museet her, som det koster knapt en tier å besøke, viser en rekke tablåer både om tidligere dramatiske begivenheter og om

Ut av åpningen i fjellet kommer elven Buna med Europas største vannføring fra en kilde.





Ved Jablanica, et stykke sør for Sarajevo ligger et minnesmerke fra 2. verdenskrig hvor Titos partisaner gjennom krigslist og hell utmanøvrerte store tyske, serbiske og kroatisk styrker. I dag er stedet et minnesmerke og museum som også forteller historien om siste krig.

krigen 1992-1995. En spektakulær jernbanebro krysser for øvrig hele dalpartiet med dagens hovedbane mellom Sarajevo og kystbyen Metkovic.

Mostar

Lenger nede i dalen ligger Mostar hvor gjenoppbyggingen har startet for alvor. Den

gamle broen ble nyåpnet for to år siden og her er rekke hoteller og bolighus restaurert. Men krigsskadene er meget synlige fortsatt. Neretva-dalen er for øvrig verdt et besøk i seg selv: En canyon hvor fjellene kneiser mot himmelen og hvor fargespillet er en vakker skue. En drøy mil sørøst for Mostar ligger kildene til elva Buna. Der har et norsk fiskeoppdretts-

firma, Norfish, et stort klekkeri, i tillegg til at det finnes et flere hundre år gammelt meditasjonscenter. Kilden til Buna kommer rett ut av en grotte i fjellet. Dette er den kilden i Europa som har størst vannføring. Og vannet smaker helt fortreffelig, kaldt og med det meste av mineraler.

Et stykke sør for Mostar går en vei opp på fjellplatået i retning Makarska på Kroatiskysten, som denne gangen var vårt reisemål. Veien passerer det religiøse senteret Medugorje, hvor sagnet sier at noen gutter for rundt 20 år siden oppdaget at et ikon av jomfru Maria gråt blod ved enkelte anledninger.

Senere er det bygget opp en omfattende religiøs industri rundt dette ikonet og de tilhørende kirkelige institusjoner. Rundt dette er det nå bygget en hel religiøs industri som hvert eneste år samles titusenvis av pilegrimer som håper å gjenoppleve underne.

Etter å ha krysset fjellene åpner Adriaterhavet seg for våre føtter, der vi starter på nedstigningen til Makarska. Litt lenger sør ligger Tucepie, en av de virkelige perlene ved Adriaterhavskysten og en stor turistmagnet med campingplasser, hoteller og moteller i alle størrelser og prisklasser. Langs badestranden slår krystallklart vann mot sandsteinen, og under furutrærne går en strandpromenade hvor folkelivet aldri tar slutt.

Fakta om Balkan: Fascinerende reisemål

For bare 15 år siden ble Balkan herjet av borgerkrig mellom ulike etniske grupper. Det resulterte i oppsplitting av det gamle Jugoslavia i en rekke nye stater etter at krigen sluttet i 1995.

I dag finnes statene Slovenia, Kroatia, Bosnia og Herzegovina, Makedonia og Montenegro i tillegg til Serbia. Etter krigen har utenlandske fredsstyrker vært stasjonert i Bosnia og har sørget for ro og orden. I dag er det fred mellom folkegruppene, men motsetningene kommer tidvis til uttrykk gjennom provoserende bruk av nasjonalitetsflagg.

Bosnia er delt i en bosnisk-kroatisk føderasjon og Republika Srpska som styres av serbere. I bosnisk del er alle veiskilt merket med både latinske og kyrilliske skrifttegn. I Republika Srpska benyttes utelukkende kyrilliske skrifttegn, så der kan det være vanskeligere å veinavigere.

Veier

De aller fleste veiene i tidligere Jugoslavia er av god standard. Et godt utbygd bensinstasjonsnett har omtrent det samme tilbud både på pumpene og i butikkhyllene som finnes i enhver bensinstasjon i andre land. Drivstoffprisene er noe lavere enn i vest, prisen på matvarer og rekvisita er omtrent halvparten av norsk nivå. Timeprisen for verkstedbesøk er omtrent fjerdeparten av norsk nivå, og de

fleste verksteder har både god kompetanse og ditto verktøy.

Sikkerhet

Fartsgrensene håndheves strengt. I Bosnia og Serbia er det ikke uvanlig å møte 4-5 trafikkontroller over en strekning på 20 km. I de fleste byer på Balkan kan man gå trygt til alle døgnet tider, selv kvinner som går alene er trygge. Voldskriminalitet er omtrent ikke eksisterende. I enkelte byer som for eksempel sentrum av Sarajevo bør man imidlertid se opp for lommetyver i rushtidene. Kameraer og verdisaker bør ikke ligge synlig i en forlatt parkert bil. Noen steder i Kroatia og Bosnia ligger fortsatt minefelter, men disse er merket med tydelige skilter og varselbånd.

Overnatting

I land som Slovenia og Kroatia er det godt om campingplasser. Standarden er noe variabel, men stort sett fullt brukbar. I Bosnia og Serbia er det få, men gode campingplasser. For eksempel er campingplassen i Sarajevo en av de beste vi har sett i Europa. Ved Jablanica-sjøen (Neretva-dalen) er det også campingplasser av god standard. Videre er det en rekke hoteller som mot en meget rimelig penge tillater bobiler og caravans å stå på oppmerkede og bevoktede parkeringsplasser, som regel med tilgang til strøm. Vår erfaring er at bosniaker og serbere nærmest står på

hodet for å hjelpe til om det er et problem som kan løses, for eksempel med en overnatting eller to.

Hotellprisene er lave, fra rundt 200 kroner pr natt for dobbeltrom i Bosnia til rundt 500 kroner for tilsvarende på Kroatiskysten. Prisene på campingplass med strøm starter på rundt 20-30 kroner i Bosnia, økende til rundt 100 kroner i Kroatia og Slovenia. Enkelte steder langs kysten av Kroatia har internasjonale campingkjeder overtatt, og der er døgnprisene for bil og campingvogn opp mot 300 kroner, uten at standarden ser ut til å være høyere enn de ordinære kroatisk campingplassene.

Høysletten og fjellene mellom Donau og Adriaterhavet var gjennom hundreårene møtestedet mellom Østens og Vestens kultur. Det bærer området fortsatt preg av.





Kongen går av

Formel 1-mesteren Michael Schumacher trekker seg tilbake. Mannen som har satt sitt preg på motorsportens toppklasse i 15 år var på nippet av å bli verdensmester også i sin siste sesong. Han tapte på mållinjen.



Schumacher startet tidlig med go kart, og viser villig frem sin teknikk også i dag.



Schumacher har en utrolig evne til konsentrasjon – og konkurranseglede.



Men han har syv VM-titler fra sin fantastiske karriere. Han er tidenes mestvinnende Grand Prix-fører. Det finnes knapt nok en rekord eller en statistikk han ikke topper.

Et eventyr

Det hele begynte på go kartbanen hjemme i Tyskland da han var fire år gammel. Det første mesterskap vant han da han var seks. Og han fortsatte å kjøre og vinne. 18 år gammel vant han blant annet EM og må ha bestemt seg for å satse på bilsport for godt. Han sluttet på skolen og begynte å arbeide som bilmekaniker. Nå gikk han over til ordentlige racerbiler; Formel Ford, Formel 3 og sportsvogner.

Formel 1-debuten kom litt tilfeldig i en Jordan-bil da han ble bedt om å være reservefører i det belgiske Grand Prix i 1991. Selv om han ikke kom i mål, gjorde han en så imponerende figur at han fikk kontrakt med Benetton. Året etter tok han sin første løpsseier. I 1994 og 1995 ble det VM-titler.

Så foretok han en overraskende overgang. Fra

Hytta i Trysil har gitt kjærkommen avkobling.



Benetton valgte han å gå til Ferrari, som riktignok var et legendarisk team, men det var en evighet siden italienerne hadde vært i toppen. Schumacher ble en inspirerende kraft i å få de røde bilene tilbake på seierspallen. Nå begynte fremgangen. I fire sesonger med stadig flere seiere ga imidlertid ikke mesterskap. Så - fra 2000 til 2004 - ble det fem strake titler. I fjor og i år har det blitt en tredje og andreplass i VM.

Best eller størst

Etter 16 sesonger og 250 Grand Prix-løp har han 91 seiere, 68 bestenoteringer under kvalifisering og 76 besterunder under løp. Han har vunnet flere løp på en sesong enn noen andre. Og vunnet flere poeng. Osv, osv. Schumacher har opplevd det meste på Formel 1-banen, fra ypperste høyder til øyeblikk av ydmykelse og nederlag. Det var et tilbakeslag for ham at han fikk benbrudd under en kollisjon og måtte stå over deler av 1999-sesongen. I årenes løp har han også foretatt manøvrer der han har

Schumacher har hatt hjelp og et fantastisk samarbeid med teamsjef Todt



De siste to årene har fortsatt å være på topp, men slått på målstreken i VM av Alonso.





Av H-E Hansen



Heading Alonso

Viking er 50 år i år. I et halvt århundre har norske bilister blitt hjulpet når det har fått problemer med bilen. De siste ti årene har MA-medlemmer kunnet dra nytte av et .

Av H-E Hansen

fått konkurrenter av banen, og han har blitt disket ved et par anledninger. På tross av at han besitter alle rekordene, gjenstår derfor den evige debatten om han også er tidenes største i forhold til andre legender som Juan Manuel Fangio og Ayrton Senna.

En rik tid

Michael Schumacher har tjent enorme summer. Likevel har det aldri vært noen tvil om at Schumacher er en konkurransemann som har elsket å kjøre billøp. Klarer han å holde seg borte fra billøp? Vil han kan dukke opp igjen bak rattet? I Formel 1? Nepe. Opp gjennom historien har vi imidlertid sett at flere mestere har gjort comeback. Niki Lauda kom tilbake etter to sesongers avbrekk og ble verdensmester på nytt. Alain Prost tok et hvileår før han kom tilbake og triumferte på nytt med sin fjerde tittel. Formel 1 har alltid hatt behov for markante personligheter. Slik sett blir det et tomrom etter Schumacher.

Den allsidige sportsmannen spiller også gjerne fotball.



Motorfeil og startvansker viste en mindre nedgang sammenlignet med foregående år, noe som også har sammenheng med en "snill" vinter. Disse to skadeårsakene er fremdeles de klart største, med i alt drøyt 38.000 tilfeller – 19.715 motorfeil og 18.306 startvansker. Dette utgjorde henholdsvis 16,55% og 15,37% av totalen.

Hektisk aktivitet

Assistanseåret 2005: Færre utforkjøringer og kollisjoner siste år. Fjorårets milde og snøfattige vinter kommer nå tilsyne også på assistansestatistikkene for fjoråret: Antall utforkjøringer og kollisjoner gikk relativt kraftig ned sammenlignet med 2004. Det viser Viking Redningstjenestes statistikk over skadeårsaker i 2005.

Motorfeil og startvansker viste en mindre nedgang sammenlignet med foregående år, noe som også har sammenheng med en "snill" vinter. Disse to skadeårsakene er fremdeles de klart største, med i alt drøyt 38.000 tilfeller – 19.715 motorfeil og

18.306 startvansker. Dette utgjorde henholdsvis 16,55% og 15,37% av totalen.

Siste år ble det registrert 10.399 utforkjøringer og 6.627 kollisjoner, ned fra henholdsvis 12.625 og 9.705. Utelåsing utgjorde i fjor den fjerde største assistanseårsaken, m over skadeårsaker i 2005 6.627 kollisjoner, ned fra henholdsvis 12.625 og n fjerde

Fører-VM 2006:

Alonso 134 poeng
Schumacher 121 poeng
Massa 80 poeng
Fisichella 72 poeng
Räikkönen 65 poeng

Konstruktør-VM:

Renault 206 poeng
Ferrari 201 poeng
McLaren 110 poeng
Honda 86 poeng

Vegdirektør Olav Sjøfteland overrekker rapporten "Dybdeanalyser av."





Sebastien Loeb

Rally-VM:

Mester uten å delta

Av Knut Arild Lotterud

Etter en trafikkulykke med armbrudd måtte Sebastien Loeb følge flere av høstens VM-rallyer hjemmefra. Likevel kunne han konstatere at den tredje strake VM-tittelen i rally var sikret.

Den eneste reelle konkurrenten om årets VM-tittel, finske Marcus Grönholm, hadde lenge muligheter for å hente inn en sykmeldt Loeb. Men han klarte dessverre ikke å holde liv i spenningen. Grönholm kjørte ut og tapte mye tid allerede første dag i Australia, og endte til slutt på en femteplass. Han måtte ha plassert seg som nummer tre eller bedre, om han fortsatt skulle hatt mulighet til å fravriste Loeb VM-gullet. Dermed var franskmannen Loeb verdensmester med Citroën også i 2006 – allerede før de to siste rundene var kjørt.

Solberg og Solberg på pallen

Henning Solberg og Cato Menkerud tok i høst sin aller første pallplass i rally-VM! Duoen hadde to fjerdeplasser i bagasjen fra før, men i Rally Tyrkia kjørte de sin Team Expert Peugeot 307 WRC inn til en imponerende tredjeplass, bare slått av de finske Ford-førerne

Marcus Grönholm og Mikko Hirvonen. Dette viser at Henning stadig nærmer seg de aller beste, samtidig som det lover godt for satsingen videre. Det er nå bestemt at Henning og Cato skal kjøre alle VM-rundene både i 2007 og 2008. Det som fortsatt ikke er avklart er om de skal fortsette i Bozian/Peugeot teamet eller kjøre for et av de andre privatteamene. Aktuelle biler er i så fall både Citroën, Ford og Mitsubishi.

Lillebror Petter Solberg og hans kartleser Phil Mills har slitt det meste av denne sesongen. Problemene har stått i kø, og de gode resultatene har stort sett uteblitt. Men i Rally Australia var Solberg/Mills endelig tilbake i tetkampen med sin Subaru. Etter en lang periode uten pallplasseringer kunne Petter bestige nest øverst trinn på pallen, bare slått av tidligere lagkamerat Mikko Hirvonen.



Loeb og Citroën for tredje år på rad.



Petter Solberg fikk mer å smile over utover i 2006-sesongen.



Henning Solberg er i ferd med å etablere seg i toppen.

Syvendeplass for Stian Paulsen



Stian Paulsen (19) fra Østfold har denne sesongen kjørt ADAC VW Polo Cup i Tyskland. Unge Paulsen har ikke alltid hatt hellet med seg, og resultatene har variert noe gjennom sommeren. Avslutningsløpet gikk på Formel 1-banen Hockenheim, hvor Stian hadde kvalifisert seg til nest beste startspor. Men etter en dårlig start og et sammenstøt tidlig i løpet måtte han dessverre bryte. På sammenlagtlisten havnet Stian Paulsen med sine 227 poeng på en syvendeplass. Suverene Jimmy Johansson fra Sverige vant serien. Han sikret seg flere seiere i løpet av sesongen og hadde kjørt inn hele 512 poeng.

To norske to-hjulinger i Sahara



Når neste års Rally Dakar starter tidlig i januar, står to norske motorsykkelførere på startstreken. På Anders Ullevålseter har som kjent deltatt en rekke ganger, og levert meget gode resultater. Også denne gangen har han ambisjoner om å plassere seg høyt oppe på resultatlisten for tohjulinger. Debutant i denne sammenheng blir Gjermund Frostad fra Lier, som blant annet har varmet opp og forberedt seg gjennom deltakelse i VM-løpet UEA Desert Challenge i Dubai.

Mikkelsen fortsetter å vinne



Foto: Egil Nordlien, Vi Menn

Unge Andreas Mikkelsen (17) fra Bærum ser ut til å være et rallytalent utenom det vanlige. Sammen med kartleser Ola Fløene går han fra seier til seier med sin Ford Focus WRC. Til nå er det blitt hele fem totalseiere i rally, primært i England. Med tanke på at Andreas begynte å kjøre rally i desember i fjor, og at han ble 17 år og fikk sitt britiske førerkort først i sommer, er dette intet mindre enn imponerende. Andreas og Ola debuterer nå i VM-sammenheng, og stiller til start i den britiske VM-runden i rally i begynnelsen av desember. Spørsmålet er om han får nødvendig dispensasjon fra norske myndigheter, slik at han også kan kjøre Rally Norway i februar.

Refleksklubben:

I full gang!

Refleksklubben er offisielt lansert! Under en presentasjon MA holdt hos Sosial- og Helsedirektoratet i Oslo gikk startskuddet i slutten av oktober: Nå kan alle bli medlemmer for å synes bedre i trafikken når det er mørkt!



Hvert år når mørketiden nærmer seg, får du som medlem av Refleksklubben tilsendt en pakke med spennende reflekser.

Stort behov

Refleksbruken må økes. Bare 14 prosent av oss bruker reflekser, viser en fersk, landsomfattende telling som ble foretatt i oktober. Det er færre enn noen gang. Bare siden i 2005 har refleksbruken gått ned med to prosentpoeng,

fra 16 prosent, ifølge tallene for undersøkelsen fra Trygg Trafikk, der også MA har vært med på den omfattende registreringen av refleksbruk. På begynnelsen av 80-tallet brukte dobbelt så mange reflekser.

– Dette er ille, nesten katastrofalt. Vi har nå en svært viktig oppgave foran oss for å få folk til å bli refleksbrukere igjen, sier Bjarne Eikefjord i MA

Over halvparten av dødsulykkene der forgjengere blir påkjørt, skjer i perioden oktober-januar. De siste fem årene har 79 fotgjengere mistet livet i disse månedene som følge av påkjørsel.

MA vil at Refleksklubben skal bidra til å endre holdninger i synet på refleksbruk. Det skal bli "kult" for alle å bruke reflekser. Klubben skal skape engasjement blant barn og voksne.

Blanketten nedenfor kan benyttes til innmeld-



Bildetekst blabla blab ab ablabl alba lba bla blabab alb

ing. Mer informasjon kan finnes på Refleksklubbens internettsider: www.refleksklubben.no. Her kan man også melde seg inn direkte.

MA presenterer Refleksklubben

Støttes av: Trygg Trafikk og Sosial- og Helsedirektoratet

Bli medlem og få gratis refleks, og bladet Motorføreren i et år.

Ja jeg melder meg inn i Refleksklubben:

- Familiemedlemskap: kr 250
 Singelmedlemskap: kr 150
 Jeg ønsker mer informasjon om Refleksklubben.
 Antall medlemsskap

Navn:.....

Adresse:.....

Postnr/sted:.....

Tlf/mobil:.....

E-post:.....

Underskrift:.....



Motorførernes Avholdsforbund
Svarsending 3052
0092 Oslo

KastMasken feirer 10-års jubileum

Lørdag 28. oktober var det duket for en storlagen feiring av at KastMasken har eksistert i 10 år. Nå skulle MA's rusforebyggende teater- og informasjonsprosjekt KastMasken feire at de hadde vært på veien med sin turne i 10 sesonger!



Feiringen fant sted på Losje Concordia på Lillestrøm

med et halvt hundre jubileumsdeltakere til stede. Så å si hele dagen gikk med til å markere begivenheten.

Tett program

Allerede på formiddagen var det samling til lunsj og sladder. 23 av 33 tidligere KastMasken-aktører var til stede, samt de fire som utgjør årets gruppe.

- Når man tenker på at disse er bosatt på forskjellige steder både i Norge og utenlands, så er det helt fantasisk at så mange møtte opp. Dette må vel være et klart signal om at året i KastMasken, er et år som har betydd svært mye for alle dem som har vært med gjennom disse årene, sier prosjektleder Stig Eid Sandstad.

Dagene fortsatt med at årets teaterstykket ble fremført. Det var en svært spent 11. KastMasken-gruppe som gikk på scene. Kanskje ikke så rart, når de viste at de aller fleste av dem som satt i salen hadde spilt de samme rollene før dem.

Etter fire år i KastMasken mente Morten Orrestad at han fortjente dette.



- *Ka vill du gjørra me live dett Fredrik? Årets KastMasken-gruppe i aksjon under jubileumsforestillingen.*

I salen satt også styrerepresentanter, inviterte gjester og ansatte i MA og MA-Ungdom. Og en fremdragende ny tolkning av teaterstykket fikk stor applaus og jubel.

Under jubileumsarrangementet på kvelden var det i tillegg til festmåltidet en flott konsert av de tidligere KastMasken-aktørene Øystein Andersen, Morten Orrestad og Øystein Nordli, en historisk tale av tidligere leder i KastMasken styringsgruppe Geir Riise, jubelhilsning fra leder i MA's sentralstyre Svein Iversen, samt en billedkavalkade over de 10 år som har gått, lagd av KastMaskens utviklingskonsulent Thorbjørn Orø. Som en verdig avslutning på en flott kveld, så fikk jubileumsdeltakerne oppleve fire av Sveriges fremste trommeslagere, som opprinnelig kommer i fra Gambia. En stor rytmisk opplevelse.

Stadig bedre

Tilbakemeldingene var udelt positive:
- Jeg var veldig fornøyd med at jeg tok turen helt fra Tromsø for å være med på jubileet. Når jeg nå tenker tilbake, er det jo slik at året var så innmari viktig for den jeg er i dag. Det

var så utrolig morsomt å se at prosjektet lever i beste velgående og er blitt videreutvikla etter at vi var på veien for ni år siden. All ære til

MA, Stig og Torbjørn (Orø) for det, var Eva Braathens reaksjon etterpå. Hun var med i KastMasken i 1997/98.

- Jeg synes at det var et kjempefint 10-årsjubileum - at vi faktisk feirer at prosjektet har holdt ut i så mange år, og bare blir bedre og bedre når det gjelder kvalitet, var Morten Orrestads tilbakemelding

- en virkelig veteran som har vært med på fire omganger med KastMasken!

-



Mads Oliver Jenssen og Ola Harstad: Vi trives med å være tilbake i KastMasken familien

KastMasken-fakta

I løpet av sine 10 år er teater- og informasjonsopplegget gjennomført i ca. 900 10. klasser - dvs at man har vært i kontakt med ca. 25 000 10. klassinger, holdt foredrag for ca. 10 000 foreldre, stoppet ca. 5000 bilister og gjennomført fritidsklubb/kick-arrangement for 20 000 ungdommer i alderen 13-18 år. KastMasken har hjemmesider (www.kastmasken.no) som har besøk av ca. 20.000 personer i året.



Vinteren er her!

Wow! Så var det frem med vinterklær, snowboard og snømåkerskuffa til pappa. Denne vinteren kom veldig plutselig på mange, det kunne du se på de mange biler strødd rundt i nabolaget ditt. Det har blitt veldig mørkt ute nå også, så derfor er det ekstra viktig å bruke refleks. Det er ikke spesielt trendy og kle seg i signalgule klær, på denne tiden av året er mørke klær ganske populære. Det er selvsagt vel og bra, men det gjør det enda vanskeligere å se deg, så ved å bruke en liten refleks kan du redde deg selv fra stygge ulykker. Redd deg selv – bruk refleks! MA har satt i gang en utrolig flott klubb, som heter refleksklubben. Du kan finne ut mer om den på refleksklubben.no

Ved siden av mange kule uteaktiviteter er det jo stas og sette på yndlingsfilmen eller favoritt cd'en. Kanskje dette er tiden for å handle inn litt ny film og musikk? I tillegg er det jo utrolig mange kule filmer på kino som det er verdt å få med seg. Filmweb.no har en bra oversikt over hvilke filmer som kommer og hvor de vises. Det finnes utrolig mange kule nye spill ute også, både til pc og tv-spill, men

også vanlig kort og brettspill. I verste fall får man ta frem skateboardet og la det stå til i stua ;o) (anbefales bare etter samtale med mamsen eller papsen).



Jubileum

MA sitt forebyggingsprosjekt Kast Masken er 10 år, og vi gratulerer så mye. MA-Ungdom har hatt gleden av et godt samarbeid med prosjektet gjennom alle disse årene, og vi har ved flere anledninger vært representert på steder Kast Masken har hatt opplegg i skolen. Vi håper myndigheter og offentlige instanser ser nødvendigheten av et slikt prosjekt også i fremtiden siden tilbakemeldinger fra deltakere er så gode som de er. MA-Ungdom har også jubileum i år, i 30 år har MA-Ungdom vært en selvstendig organisasjon. Forbundsstyret vil markere dette på neste møte før jul, og vi oppfordrer klubber som enda ikke har fått

markert det til å gjøre det i løpet av året.

Vi har så smått begynt arbeidet med kongress i 2007, og i den forbindelse vil det bli sendt ut diverse informasjon i tur og orden til klubbene. Vi håper på at oppmøtet blir bedre enn tidligere år, og at det frister med noen dager i Bø i Telemark i etterkant av kongressen. Det blir selvfølgelig mulig å være med på Bø-turen uten å være på kongress, men vi håper jo så



mer informasjon om dette i Motorføreren og på internett i løpet av våren.

Hilsen
Per Igland
forbundsleder

mange som mulig blir med på begge deler. Så hold av søndagen etter St. Hans og de tre påfølgende dager til denne happeningen (24.-27. juni). Det blir





MA-Ungdom er som mange vet hele 30 år og det er en bra alder på en ungdomsorganisasjon. MA er hele 78, så vi har litt og ta igjen, men vi for håpe vi holder ut så lenge vi også. Som vanlig oppfordrer vi alle til å være flinke å verve nye medlemmer og betale medlemskontingenten sin. Vi trenger alle medlemmer vi kan få, i tillegg til alle årsrapporter fra klubber. Flere medlemmer og flere klubber = masse penger å dele ut til klubbene.

Sitter du på noen **stilige bilder** fra aktiviteter du har gjort, eller som klubben din har gjort? Send det inn til oss på post@ma-ungdom! MA-Ungdom ønsker alle medlemmene sine en ønskeoppfyllende jul og et magisk nytt år!

Husk å **registrere deg** på ma-ungdom.no i vårt community og snakk med andre MA-Ungdommer fra hele landet. Her får du egen profil, med gjestebok, dagbok, bilde, klubber, forum, m.m.

KONKURRANSE • KONKURRANSE

Som vi tidligere har gjort, kjører vi i gang konkurranse på nettsiden vår! Ja her kan du vinne superkule premier. Alt fra oppblåsbare akebrett, überkul skiftebag, mobiltelefon, Mp3, ja you name it. Så det kan være verdt å klikke seg innom nettsiden vår. For de ekstra skarpe av dere, så har dere sett den nevnt noen ganger. Vel nå er det bare å lete så finner du nok adressen ;o)

Som vanlig er konkurransene på et ganske lavt nivå, så du bør ikke ha vunnet "smartest i klassen prisen" for å delta eller til og med å vinne.



MA-Ungdom søker ny dagelig leder!

MA-Ungdom er en ikke-religiøs, partipolitisk nøytral avholdsorganisasjon, som ønsker å skape rusfrie arenaer for barn og unge. Derfor trenger vi deg som ikke er redd for å investere litt av deg selv.

Kvalifikasjoner/ kjennetegn

- Masse energi, stå-på-vilje og godt humør
- Forholdsvis ung
- Bakgrunn/ utdannelse i markedsføring og kommunikasjon
- Interesse for organisasjonsliv
- Evne til å knytte kommersielle kontakter, og være en resurs for medlemmer og lokallag
- Interesse for/ bakgrunn i politiskarbeid (Da organisasjonen også jobber med saker som ofte trenger politisk behandling)
- Erfaring fra arbeid med barn og unge

Vi kan tilby

- En utfordrende jobb i en spennende barne- og ungdomsorganisasjon
- Lønn etter avtale
- Koselig arbeidsmiljø
- Reiser
- Flott kontor
- Møte med entusiastiske frivillige
- Glade barn og unge
- Og kanskje en pin

Stillingen er ledig fra 1. februar 2007

Har du spørsmål om jobben kan du rette disse til nåværende daglig leder Henning Andreassen, på telefon 22 95 69 69 eller e-post til henning@ma-ungdom.no, eller forbundsleder Per Igland på telefon 90 19 30 13 eller e-post til per.igland@online.no.

Søknad med CV sendes til daglig leder. Søknadsfrist er 1 desember.

Vi foretrekker at søknad og CV sendes på e-post, men dersom du ikke har mulighet til dette kan du sende den pr post til:

MA-Ungdom
Pb 80 Alnabru
0614 Oslo

Du kan lese mer om MA-Ungdom på www.ma-ungdom.no.

Dødsulykker under lupen



Samferdselsministeren ble under presentasjonen orientert om detaljer bak dødsulykkene.

Av H-E Hansen

De siste 10 årene har i gjennomsnitt 290 personer omkommet i veitrafikkulykker pr år. Norske myndigheter arbeider målrettet for at ingen skal miste livet i ulykker på norske veier, og antallet trafikkofer har vist en nedgående trend siden toppårene på 60-tallet da nesten 600 fikk sin død på veiene. Likevel mistet 224 livet i trafikken i 2005, mens ytterligere 997 ble hardt skadet.

Dybdeanalyse

1. januar 2005 startet de regionale ulykkesanalysegruppene sitt arbeid med dybdeanalyser av alle dødsulykker i Norge. I 2005 var tallet 224, fordelt på 202 ulykker. Statens vegvesen har ulykkesanalysegrupper (UAG) over hele landet, som analyserer alle ulykker med dødelig utfall. Gjennom dette omfattende analysearbeidet har man fått ny kunnskap om årsakssammenhengen. Kunnskapen skal danne grunnlaget for nye tiltak for å redusere ulykkestallene..

Årsrapporten som foreligger fra ulykkesanalysegruppene viser resultatene fra det første

året med dette arbeidet, og er basert på de regionale årsrapportene. Rapporten peker på årsaksfaktorer både innen trafikantatferd, kjøretøysikkerhet og forhold ved veiene. I tillegg er en rekke tiltak foreslått, for å forhindre at lignende ulykker skjer igjen.

Alvorligere enn antatt

Det første året med de nye dybdeanalyser av dødsulykker har ifølge rapporten avdekket at blant annet rus er et større problem enn det som blir funnet gjennom de tidligere analysene basert på STRAKS: I 50 (25 %) av dødsulykkene i 2005 har rus høyst sannsynlig vært en medvirkende årsak i form av promille, stoff-/ medikamentpåvirkning eller begge deler. UAG-analysene har vist at "rusulykkene" ofte innebærer flere trafikantfeil og slik sett er relativt komplekse. Dette gjelder spesielt høy fart og manglende bilbelte. I en del tilfeller har man også funnet at manglende eller beslaglagt førerkort og/eller bruk av biler som er begjært avskiltet ofte har vært tilleggsfaktorer i slike ulykker.

I forhold til tidligere rapportering har dybdeanalysene også i langt større grad avklart om bilbelte eller annet sikringsutstyr har vært brukt. Forhold ved veien har også i svært liten grad vært tema i politiets rapporter. Dybdeanalysene gir dermed et bedre og sikrere beslutningsgrunnlag for prioriteringer enn det som tidligere har vært tilgjengelig. De regionale ulykkesanalysegruppene fremskaffer kunnskap, peker på hovedproblemer og foreslår mulige tiltak.



Årsak og virkning

Flere faktorer

Det er som oftest flere faktorer som spiller inn ved en ulykke, disse kan være knyttet til trafikant, kjøretøy eller vei. Dødsulykkene i 2005 er analysert med utgangspunkt i denne inndelingen. Man har sett på mulige årsaker både til at ulykken faktisk skjedde og til at skadeomfanget ble såpass omfattende. I ulykkesrapporten blir både strakstiltak og mer langsiktige tiltak foreslått. Gjennomgangen av rapportens punkter nedenfor er hentet direkte ut av rapporten.

Dødsulykkene i 2005 fordelte seg på følgende ulykkestyper:

- 72 møteulykker
- 70 utforkjøringsulykker
- 30 fotgjengerulykker
- 17 kryssulykker
- 10 ulykker med kjøretøy i samme kjøretøretning
- 3 andre ulykker



Tiltak

Som følge av disse analyseresultatene er det foreslått en rekke tiltak i denne årsrapporten. Blant de viktigste er:

- Informasjon om viktigheten av riktig bilbeltebruk, og kontroll av dette.
- Informasjon og kampanjer mot kjøring i ruspåvirket tilstand, samt politikontroll av bilførers promille/ bruk av rusmidler.
- Alkolås i kjøretøy.
- Bedre føreropplæring, også med etterutdanning for bilførere og oppfriskningskurs for MC-førere. I føreropplæringen er det viktig å ta opp risiko- og nødssituasjoner og mestring av disse.
- Arbeid for økt forståelse av betydningen av å tilpasse farten etter forholdene.
- Informasjon om synlighet i trafikken, ved riktig bruk av lys, reflekser og iøynefallende klesfarger etc.
- Økt bruk av automatisk trafikkontroll (ATK) – og på sikt, streknings-ATK.
- Automatisk fartstilpasning (ISA) i kjøretøy.
- Mykgjøring av sideterreng eller oppsetting av rekkverk. Det bør lages kriterier for utvelgelse av de farligste strekningene/ punktene i forhold til utforkjøring og farlig sideterreng slik at det kan gjennomføres sikringstiltak her først.
- Forbedring av bakgrunns- og retningsmarkeringer i veipartier med dårlig linjeføring.
- Midtrekkverk eller midtfelt der dette er praktisk mulig.

Faktorer som kan ha medvirket til at ulykken skjedde

Trafikant:

- I 99 (49 %) av dødsulykkene var farten høyere enn forholdene skulle tilsi og/ eller fartsgrensen.
- Manglende førerdyktighet (som resultat av liten erfaring og kunnskap) kan ha medvirket til ulykken eller skadeomfanget i 59 (29 %) av dødsulykkene.
- I 50 (25 %) av ulykkene kan rus ha vært en medvirkende årsak til at ulykken skjedde.
- Trøtthet kan ha vært en medvirkende faktor i 23 (11 %) av ulykkene.
- Sykdom hos trafikanten kan ha vært medvirkende årsak til 15 (7 %) av dødsulykkene i 2005.

Kjøretøy:

- I 19 av ulykkene har UAG registrert feil eller mangler ved dekk-/ hjulutrustning på ett eller flere av de involverte kjøretøyene.
- Feil eller mangler ved kjøretøyetys lysutstyr kan ha vært medvirkende årsak til 10 (5 %) av ulykkene.
- Feil med bremsene har blitt påpekt på kjøretøy i 8 (4 %) av dødsulykkene. Flere av disse var tunge kjøretøy.
- Andre kjøretøyrelaterte forhold som styring og sikt kan ha vært medvirkende årsak til 6 (3 %) av dødsulykkene.

Vei:

- Vanskelige føreforhold grunnet snø/ is eller våt vei var medvirkende årsak til 30 (15 %) av dødsulykkene i 2005.
- Mangelfull skilting og oppmerking kan ha vært medvirkende årsak til 25 (12 %) av dødsulykkene.
- Dårlig linjeføring kan ha vært en ulykkesutløsende faktor ved 24 (12 %) av ulykkene.
- Dårlig sikt kan ha vært medvirkende årsak til 19 (9 %) av dødsulykkene.

Faktorer som kan ha medvirket til skadeomfanget

Trafikant:

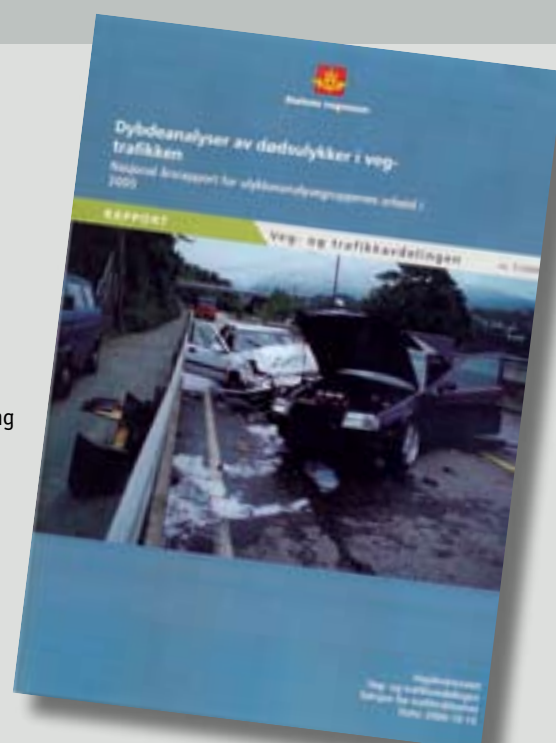
- 65 (44 %) av de 147 omkomne i bil brukte ikke bilbelte.
- I Region sør har UAG dessuten tatt hensyn til om evt. bilbelte ble brukt korrekt, og analysene deres viser at 5 av 21 (24 %) drepte personer med bilbelte i regionen brukte det på feil måte.
- Manglende bruk av hjelm kan ha medvirket til skadeomfanget for 14 av til sammen 36 omkomne personer på MC/ moped. Manglende bruk av verneklær kan ha medvirket til skadeomfanget for 8 personer.
- Fartsnivået er i høyeste grad relevant også for skadeomfanget. Som vi så over var farten for høy etter fartsgrense/ forholdene i 99 (49 %) av dødsulykkene i 2005.

Kjøretøy:

- Stor forskjell i energimengde mellom kolliderende kjøretøy har medvirket til skadeomfanget i 42 dødsulykker (35 mellom personbil og lastebil/ vogntog, 15 mellom MC og personbil, og 2 mellom MC og lastebil/ vogntog). Dette utgjør 58 % av de 72 møteulykkene.
- Dårlig karosserisikkerhet kan ha medvirket til skadeomfanget i 47 (23 %) dødsulykker i 2005. Ved 33 av disse er det vurdert slik at kollisjonsputer ville ha begrenset skadeomfanget (under forutsetning av at bilbelte hadde vært benyttet).

Vei:

- Farlig sideterreng (i form av naturlige hindre som fjellknauser, vann, trær, jordvoller, grøfter og avkjørsler, eller veiutstyr som rekkverk, bommer og skilt) har vært medvirkende til skadeomfanget ved 52 (74 %) av de 70 dødsulykkene som skjedde ved utforkjøring i 2005. Disse 52 ulykkene utgjør 26 % av alle dødsulykkene.





Arbeidet på gården hadde alltid skjedd for hånd. Det var et slit. Et par år etter krigen bygde den unge Knut H. Trollerud sin egen traktor for å lette arbeidet. Etter hvert ble det også andre oppfinnelser.

Mekanisk trollmann

Av H-E Hansen

Nå er Knut H. Trollerud 84 år gammel. Sammen med sin Gudrun bor han fortsatt på foreldregården som ligger et steinkast fra Numedalslågen noen kilometer nord for Kongsberg sentrum.

Dette var opprinnelig en arbeiderbolig som lå under sølvverket her i gruvebyen. Den eldste delen av huset er veldig gammel. Besteforeldrene kom hit på 1870-tallet. Forholdene var enkle.

Tidlig bak rattet

- Før var det bare å bære og bære... Alt arbeid skjedde for hånd. Spade og hakke. Håndmakt

til kjerning, kverning og til slipesteinen. Det var lite penger å kjøpe noe utenfra for, forteller Trollerud.

- Vi var nærmest avstengt fra omverdenen her i grenda. Det var en enkel vei ned mot Kongsberg. Nordover var det bare en dårlig kjerrevei mot Flesberg. Likevel jobbet Trollerud tidlig som sjåfør i området:

- Jeg lærte å kjøre bil på en Chevrolet lastebil i 1937. Da var det ikke spørsmål om sertifikat. Jeg kom for eksempel kjørende med et lass og ble stoppet av politiet. De skulle se vognkort og førerkort. Men jeg var 14 år. Politiet sa: Du får kjøre forsiktig, gutten min. Ikke noe

mer. Sertifikat fikk jeg i 1947. Da var det ikke prøve. Bare spørsmål om jeg kunne kjøre. Og det kunne jeg, jo!

Det var for øvrig samtidig ham meldte seg inn i MA.

- Tre stykker av oss herfra meldte oss inn, fordi det passet seg slik. Og for å vise at noen gikk foran. Jeg hadde tatt et standpunkt!

Generator

Trollerud har arbeidet som mekaniker, først en årrekke ved en mekanisk bedrift og fra 1963 med eget firma. Han begynte på Stenbekk Verktøyfabrikk, der han under krigen blant

annet fikk god erfaring med produksjon og drift av gassgeneratorer til biler. Trollerud trekker frem en detaljskisse over en generator og forklarer hvordan "knott" kunne gi gass til å drive bensinmotorene i drivstoffattige tider. Han har reist rundt og kåsert om emnet; som interesserer ikke minst i lys av vår tids fokus på alternative drivstoffer. Men bilmotorer fyrte med ved fra or er det neppe noen renessanse for:

- Man skulle alltid drive med dette i fri luft, for gassene var giftige! Fra man tente på til motoren kunne startes, kunne det ta 10-15 minutter. Gass fra det kompliserte systemet i generatoren gikk rett i motoren. Bilene gikk ikke fort. Det var ikke mye kraft. Under veis måtte du stoppe og gjøre rent, fylle etter med brensel.

Under krigen pådro Trollerud seg en hofte-skade under en motstandsoperasjon.

- Jeg fikk behandling av lege Anton Poulsson i Kongsberg. Han kom i 1946 med spørsmål om jeg kunne lage et instrument for hofteoperasjoner; til å behandle hofteben og hofteskål ved sykehuset. Mekanikeren skulle snart gå på enda større oppgaver!



Trollerud har god kunnskap også om krigstidens gassgeneratorer, som han gjerne kåserer om.

Traktoren

- Her på gården jobbet far og mor hardt. Sommeren 1947 lå jeg i skarlagensfeber og kunne ikke være med å jobbe. Jeg hadde imidlertid hørt om "traktor", og lå og tenkte og begynte å skissere noe som kunne gjøre arbeidet lettere. Jeg hadde sett noen amerikanske tidsskifter som ga noen forbilder for hvordan dette kunne se ut. Han begynte å samle sammen deler og dannet seg et bilde av hvordan han kunne bygge av gammelt skrap.

- Det sto jo mye rart rundt på bygda, og jeg fant det jeg syntes var høvelig å bruke. Motoren var stor, seksylindret og kom fra en 1916-modell Paige. Jeg ga 80 kroner for bilen, og tok ut motoren og girkassen. Ikke noe mer. Bakakselen solgte jeg til en bonde som skulle lage seg møkkakjerre. Fikk 85 kroner. Hos en skraphandler fikk jeg tusket til meg en kardang/bakaksling.

Rammen ble konstruert av andre deler, som Trollerud både sveiset og klinket sammen. Han måtte tilpasse og gjøre om mye. Oppfinnertalentet ble satt på prøve. Radiatoren kom fra en Chevrolet lastebil. Skjermene fra en tysk militærbil. Forakslingen stammet fra en Oldsmobil og ble snudd opp/ned for å ha riktig bevegelse og for ikke skulle bryte i stykker.

- Og det ble lagt opp til at forakslingen skulle smøres, noe som var forut for sin tid, forklarer Trollerud.



Som ungt oppfinnertalent gjorde Knut Trollerud gårdslivet lettere også ved en elektrisk slipstein.

Et eksperiment

- Far hadde ikke noe tro på dette. For ham var håndkraft og trillebære det eneste saliggjørende.

Byggingen skjedde i den lille gamlestua på gården.

- Fra jeg hadde fått sammen alle delene til jeg var ferdig, gikk det et år. Men da traktoren var ferdig, kom den ikke ut!

- Vi kunne jo ikke rive, men demonterte like godt traktoren og bygde den opp utenfor igjen, sier han og peker på den rødmalte stuen.

Nå trengtes redskaper til traktoren. Trollerud fant blant annet to slåmaskiner i Sandsvær. De var fra 1912, sto nedgrodd i brennesle, og han fikk dem mot å fjerne dem.

Alt var ferdig for prøvekjøring

sommeren 1949. En del karer i bygda hadde møtt opp. Og det var hånflir.

- Da jeg hadde gjort de første skårene her ute på jorden, ble det stille.

Nå fikk han oppdrag på løpende bånd; harving, slått, pløying. Og om vinteren kjøring av tømmer og ved.

Møte med loven

Første år gikk alt bra.

Men i 1950 kom han i konflikt med loven.

- Noen i bygda hadde anmeldt "kjøredoningen", som var så uvanlig her. Politiet kom og satte en stopper for kjøringen.

- Fra landbruksdept fikk jeg så brev om at en traktor var lovlig å bruke, mens en ombygd bil ikke var lovlig. Et par karer fra Statens Vegvesen kom og ble overbevist om at dette virkelig var en traktor. Jeg fikk kjørebok nr. 1 fra Statens Vegvesen, sier Trollerud med velbegrunnet stolthet, og viser frem dokumentet.

Etter dette var traktoren i bruk i 16 år, sommer som vinter.

- Men det var sjelden noen betaling. Ikke noe spørsmål om hva det kostet, og hva bensinen kostet. Men det var "takk for hjelpen" å få. Da den selvkonstruerte traktoren var 20 år gammel, kom det en Ferguson til gårds.
- Den var selvsagt mer anvendelig, for den hadde jo hydraulisk løft, sier Trollerud. Men den gamle traktoren er fortsatt kjørbær i god stil!

God ide, ingen støtte

Trolleruds oppfinnertang har gitt seg uttrykk i så mangt. Midt på 70-tallet ville han forbedre snøplogene.

- Tidligere sto det en mann på siden av plogen og kastet snø til siden for å få større bredde.

Jeg mente at dette kunne gjøres mekanisk med en propell med fire vinger og en motor.

Det ble lagd en patent, som fikk gullmedalje på en internasjonal oppfinnertkongress i Wien i 1976. Men den gode ideen ble aldri gitt noen støtte fra myndighetene for videre utvikling. Trollerud viser oss skisser.

På vei rundt på tunet viser han også andre av sine mangslungne redskaper og oppfinnelser, og samling av motorer og innretninger. Han foreteller med entusiasme, og lar ikke muligheten gå fra seg til å gå i detalj om hvordan alt virker.

- Som ungdom var jeg interessert i alt nytt. Alt mekanisk, sier Trollerud.

Interessen har åpenbar ikke gitt seg i årenes løp.



Det var noen triks ved å kjøre traktoren i begynnelsen. Blant annet var styreinnretningen montert feil, så når Trollerud svingte mot høyre gikk traktoren mot venstre. Trollerud ble vant til dette, men fant feilen og monterte det riktig. Traktoren er fullt kjørbær fortsatt.

Viking Redningstjeneste:

50 år med veiredning

Viking er 50 år i år. I et halvt århundre har norske bilister blitt hjulpet når de har fått problemer med bilen. De siste ti årene har MA-medlemmer kunnet dra nytte av et nært samarbeid med Viking.

Av H-E Hansen

Behovet for bilberging dukket opp samtidig med at de første bilene kom. Dette ble gjort i mer eller mindre organiserte former, av bilverksteder eller enkelte forhandlere som hadde servicebiler.

Sterk vekst

Den økende bilismen etter 2. verdenskrig gjorde behovet for veihjelp større. Sommeren 1956 ble Viking Redningstjeneste AS dannet. Det var bilbransjens egen organisasjon som tok initiativet. Det viste seg snart at det ikke gikk å holde døgnvakt og beredskap for bare de inntektene de enkelte redningsoppdragene innbrakte. Tegning av abonnementer og medlemskap skulle finansiere driften. Med rimelig avgift skulle abonnenten bruke hjelpeapparatet ved behov. Men salget gikk tregt. Likevel klarte man fra begynnelsen av 60-tallet å vende et rekordhøyt underskudd til overskudd.

Det har bare gått fremover siden den tid. Vikings røde og gule servicebiler har blitt et kjærkomment innslag i det trafikkbildet. Mange har blitt reddet ut av knipe. Ikke bare i Norge, for Viking Redningstjeneste har i dag også etablert seg i Sverige og er Nordens ledende assistansekonsern.

Hektisk aktivitet

Det er litt av en aktivitet Viking står for langs norske veier. Redningstjenesten har 160 servicestasjoner og over 500 bergingsbiler fordelt over hele Norge. Tallene for i fjor viste at Viking rykket ut til rundt 120 000 bilister med problemer:

Motorfeil og startvansker var de klart største skadeårsakene med 19 715 motorfeil og 18 306 startvansker. Videre ble det registrert 10 399 utforkjøring og 6627 kollisjoner. Utelåsing av bilen utgjorde i fjor den fjerde største assistanseårsaken med 7491 tilfeller. Elektriske feil var på omtrent samme nivå med 7470 tilfeller, mens over 7000 hadde behov for hjelp på grunn av flatt batteri. 5945 punkteringer ble registrert.



Ofte er det når forholdene er verst at hjelpen trengs mest. Da er det godt at redningen kommer i form av en bergningsbil. Viking har vært parat i hundre år nå.

Stadig flere fyller feil drivstoff. Viking måtte bistå 1637 sjåførere som hadde fylt diesel på bensintanken eller bensin på dieseltanken. Rundt 1000 måtte også ha hjelp etter å ha kjørt tanken helt tom.

Et nært samarbeid

MA-medlemmer er blant dem som kan nyte fordel av MAs samarbeid med Viking. Autohjelpen er en viktig medlemsfordel, der du får hjelp hvis noe skulle skje.

MAs Autohjelp dekker det meste! Du får hjelp ved alle slags uhell med bilen eller motorykkelen, det være seg om bilen stopper, om du låser deg ute av bilen, blir påkjørt eller havner utenfor veien. Da er det godt å vite at hjelpen ikke er langt unna. Som MA-medlem ringer du etter hjelp på MAs bilhjelpestelefon 800 30 008, eller nærmeste Vikingstasjon. Dermed dukker Viking opp innen kort tid. Så fremt det er mulig utbedres skadene på stedet. Hvis ikke, transporteres kjøretøyet til nærmeste verksted. Som medlem i MA får du 2 kostnadsfrie assistanser i året. I tillegg omfatter Autohjelpen flere fordeler. Det henvises til MA-håndboken eller internettssidene www.ma-norge.no for betingelsene.



Behovet for bilberging dukket opp samtidig med at de første bilene kom til Norge. Bilbransjen hadde en rask vekst spesielt etter 2. verdenskrig. Det hele begynte for 50 år siden. Siden har Viking Redningstjeneste vokst. I dag har Redningstjenesten 160 servicestasjoner og over 500 bergingsbiler fordelt over hele Norge.



MA-kalenderen 2007



Nå er MA-kalenderen for 2007 til salgs!

Tilbudet av kalenderen, som omfatter forskjellige billedmotiver for hver måned av neste år, er en nysatsning. Overskuddet fra salget vil gå til MA-prosjekter for trafikksikkerhet, som setter fokus på "Mennesket i trafikken".

Kalenderen har blitt tilbudt MA-medlemmer ved at de blir kontaktet pr telefon. Den kan også kjøpes for totalt kr. 345,- ved henvendelse til: MA's kontor på tlf. 22 95 69 69. eller skriftlig til *Motorførernes Avholdsforbund, Postboks 80 Alnabru, 0614 Oslo.*

Aktivt campingår



Campingklubben begynte 2006-sesongen med et stort Pinsetreff.

Campingklubben i MA har hatt et aktivt år. Det begynte med Pinsetreffet, som samlet 76 deltakere på Odden camping i Evje i begynnelsen av juni.

- Aldri har det vært så mange med, kan nestformann Svein Skaregrøm fortelle.

Programmet omfattet alt fra årsmøte i klubben - der Ruth Kristiansen (Hamar) ble valgt til leder, nestleder Svein Skaregrøm (Grimstad), sekretær Bjarne Kristoffersen (Gjøvik), kasserer Torund Absalonsen (Ålesund) og styremedlem Frode Johansen (Sarpsborg) - til hyggelig samvær og felles utflukt til en veteranbilutstilling i Evje.

- Det var også stor underholdning når Edrubua skulle opp; det er partyteltet vårt, forteller Skaregrøm.
- Men etter litt vanskeligheter med å få de rette stengene til å passe, gikk det til slutt. Allerede dagen etter tok vinden teltet og sendte det over ei hytte så det ble helt ødelagt. Senere i løpet av sesongen har campingklubben hatt god deltagelse på treff på Mjelva Camping i Ålesund, grillfest i Grimstad og campingtreff på Bakaåno camping i Hauge i Dalane, mellom Egersund og Flekkefjord.

Fornyelse av medlemskapet

Tiden har kommet for fornyelse av MA-medlemskapet. I begynnelsen av desember mottar medlemmene en konvolutt med MA-håndboken 2007 og innbetalingsgiro for medlemskontingenten for neste år.

Gjennom medlemskap i MA støtter du og deltar aktivt i MAs mangfoldige og viktige trafikksikkerhetsarbeid, og som bileier og trafikant nyter du godt av en rekke praktiske og økonomiske fordeler.

MA er spesielt opptatt av menneskets plass i et stadig mer komplisert trafikkbilde. Vårt fokus er derfor rettet mot trafikkmiljø, trafikantatferd – og temaet "Mennesket i trafikken".

Et viktig element i dette er selvsagt arbeidet for en rusfri trafikk. Målet er færre skadde og drepte i trafikken.

Også i år vil de som betaler kontingenten før 31.12.06, være med på trekningen av et reisegavekort til en verdi av kr 5.000,-.



Forsikringsfordeler som MA-medlem

En av fordelene som ligger i MA-medlemskapet er rabatter og gunstige priser på forsikring.

Som medlem blir du automatisk plassert i gruppen "Lavrisiko" hos Sparebank 1 Skadeforsikring. Dette betyr at du får 10 % rabatt på forsikringspremiene, uansett om det dreier seg om bil, hus og hjem, innbo eller andre verdigjenstander. Som helkunde (minimum tre forsikringspoliser) får du ytterligere 10 % rabatt på dine forsikringer.

Dermed kan man som MA-medlem oppnå inntil 20 % rabatt på alle sine forsikringer.

Dersom du allerede er forsikringstaker i SpB1 og vurderer medlemskap i MA, så må du være oppmerksom på at selskapet allerede kan ha plassert deg i den eksklusive gruppen lavrisiko. I så fall oppnås ikke MA-rabatten på 10 % i tillegg.

For deg som MA-medlem og forsikringskunde, er det verd å merke seg at Sparebank 1 Skadeforsikring - for femte år på rad - er kåret til det selskapet i Norge som har best service og kundetilfredshet.

Takk til Hanne

Hanne Petersen Gaaserud har takket for seg ved MAs forbundskontor. Etter 15 år på MA-kontoret har hun nå nådd pensjonsalderen. Arbeidsområdet hennes har de siste årene vært medlemsregistrering og MA-lotteriet, og nå er dette overtatt av Rine Hansen. Vi takker Hanne for innsatsen!





Større ansvarsbevissthet i trafikken!

Av: Ivar Gjerd
Styremedlem Oslo og omland avdeling av MA

Som MA-medlemmer har vi alle ansvar for å fremme bedre trafikksikkerhet. Vi bør på sett og vis være ambassadører. Jeg tror også det er av betydning at vi er mer synlige, og gjerne benytter lokalpressen når det gjelder å få fram synspunkter vi mener er viktige. Det kan også dreie seg om bedre synliggjøring av det positive ved et avholdsstandpunkt.

Dårlig standard på mange veier og manglende vedlikehold har vært et aktuelt tema i mange sammenhenger denne høsten. Dårlige veier forårsaker mange ulykker, men også den enkelte bilfører må ta sin del av ansvaret for å forhindre bilulykker. Jeg vil også peke på noen viktige forutsetninger for tryggere og bedre trafikkavvikling.

Bruk av alkohol og narkotika viser seg å være et økende problem også i trafikken. Stadig flere blir tatt i påvirket tilstand. Disse representerer en stor fare både for seg selv og andre. Økende tilgang på alkohol og andre

rusmidler får konsekvenser også på dette området. Derfor er det så viktig at noen tør ta på seg oppgaven med å søke å bremse og helst snu utviklingen. Skal en få til en reduksjon er det nødvendig med holdningsendringer og samarbeid der flere tar ansvar. Kampsaken til MA gjennom mange år ble til slutt kronet med seier, 0,2 –promillegrense, og det er det alle nå må forholde seg til. I realiteten bør det være snakk om en nullgrense.

Som bilfører registrerer jeg daglig en økende tendens til ikke å bruke blinklys. Det er irriterende at mange ikke gidder å gi tegn når det er nødvendig å tilkjennegi hvor man skal. Det kan fort oppstå farlige situasjoner når en bilfører plutselig styrer bilen inn foran deg uten å gi tegn. Etter min mening bør blinklysene brukes konsekvent hver gang man skal skifte retning. Det gir større trygghet og sikkerhet. Jeg spør: Er bruken av blinklys lavt prioritert på kjøreskolene?

Så et annet merkelig fenomen i trafikken, som altfor mange benytter seg av. I mangel

av lovlig parkeringsplass, setter noen bilen fra seg på de utroligste steder, setter på varselblinklysene og forlater bilen. Og det er i de færreste tilfellene snakk om av - og pålesing. Gjør dette en ulovlig parkering mer lovlig? Det har forundret meg hvor fantasifulle enkelte er; dobbeltparkeringer, parkering på forbudte steder (f. eks på fortauer) og gjerne til hinder for annen ferdsel. Noen tror merkelig nok at blinklysene skal rettferdiggjøre at man parkerer ulovlig. Hva slags holdning er det, og ser politiet eller trafikketatene med blidere øyne på feilparkerte biler med blinkende lys? Det kan virke som om mange tror det.

Liten respekt for fartsgrenser og da særlig på veier som av ulike årsaker har nedsatt hastighet, er også et betydelig problem. Jeg legger også oftere merke til at vikeplikten for trafikk fra høyre, av mange, ikke blir overholdt. Til slutt: Stadig sees bilførere med mobiltelefonen i hånden. De er ofte uoppmerksomme og utgjør en fare i trafikken. Og det er jo ulovlig!

MA-kryssord 6-2006

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



Vinnere av MA-kryssord nr. 4-2006:

Eldbjørg Vinsrygg, Stryn
Harald Hauge, Åkrehamn
Ingeborg Ims Lunde, Sandnes

Vi gratulerer!

Og her er løsningen:



Navn:

Adresse:

Løsningen sendes Motorføreren, Pb. 80 Alnabru, 0614 Oslo

Frist: 30. januar 2007

Telemark Avdeling:

Til fjells med båt

Har MA-treff framleis interesse for medlemmene? Etter mange års pause på grunn av låber interesse inviterte Telemark avdeling til felles utflukt 25. august; en båttur med Fjellvåken II frå Skinnarbu til turisthytta Mogen langt nordvest i enden av Møsvatn. I kraftig regnver møte ikkje mindre enn 16 medlemmer på Skinnarbu-kaia. Desse fekk ei interessant reise på det langsmale vatnet. Møsvatn er – som andre vasskraftkjelder – sterkt utsett for skjemmaende nedtapping, men no var vatnet berre om lag 5 meter nede, så strendene med dei einbølte gardane gav eit godt inntrykk av Telemarksnaturen på grensa til høgfjellet.

På grunn av den låge vasstanden fekk vi ein passeleg fottur frå den næraste stoppestad og inn til turisthytta. Andre turistar hadde lagt større opp; det kom ikkje mindre enn fem helikopter innom for å hente folk medan vi var der.

Etter ein triveleg middag med tradisjonell norsk mat på Mogen vandra vi tilbake til båten. Ein annan gong vil vi kanskje bestemme oss for overnatting i den særeigne vesle fjellbygda inst ved vassenden. Dette ser ut som eit tiltak som kan gjerast til tradisjon i avdelinga. Med helsing, **Per Kristian Halle**, sekretær



Årsavgift med MA-gjennomslag

Enkelte MA-medlemmer har henvendt seg til forbundskontoret vedrørende forfallet av årsavgiften i forhold til utbetalinger av trygd. Dette har MA tatt opp med departementet, og det ser ut som om dette har fått gjennomslag i statsbudsjettet for 2007: Forfallsdatoen for årsavgiften foreslås endret fra 15. til 20. mars i 2007!

I mars i år skrev MA et brev til Toll- og Avgiftsdirektoratet: På vegne av flere har et medlem gjort oss oppmerksom på følgende problemstilling (...). Som kjent er ettervinter og vår tradisjonelt en periode med mange utgifter for de aller fleste. Dermed kan det bli ekstra uheldig og belastende for mange når årsavgiften forfaller til betaling 15. mars, mens den månedlige trygdeutbetalingene først skjer 20. mars. Vi tillater oss å anmode direktoratet om å vurdere denne problemstillingen, og å se på muligheter for tiltak som kan avhjelpe situasjonen.

Innen en uke kom Toll- og Avgiftsdirektoratets svar, der det ikke ble åpnet for noen endringer. Det sto i blant annet: Årsavgiften har hatt forfall 15. mars i flere tiår, og det antas at nettopp de fordelene som ligger i en kjent fast dato er en av årsakene til at denne er beholdt. Men i statsbudsjettet er likevel mange års fast praksis endret i henhold til det MA tok opp i sitt brev. Samferdselsdepartementet skriver:

- Bakgrunnen er at mange trygdemottakere kan oppleve likviditetsproblemer ved at forfallsdatoen for årsavgiften er satt til 15. mars, mens trygden utbetales 20. mars.



Trygt på skoleveiene

AKERSHUS



Asker kommune

1372 ASKER
Tlf. 66 90 90 00 - Fax. 66 90 13 58



Gjerdrum kommune

2024 GJERDRUM
Tlf. 66 10 60 00 - Fax. 66 10 60 01

AUST-AGDER



Birkenes kommune

4795 BIRKELAND
Tlf. 37 28 15 00 - Fax. 37 28 15 01

BUSKERUD



Øvre-Eiker kommune

3300 HOKKSUND
Tlf. 32 25 10 00 - Fax. 32 25 10 90

FINNMARK



Hasvik kommune

9593 BREIVIKBOTN
Tlf. 78 45 27 00 - Fax. 78 45 27 01

HORDALAND



Eidfjord kommune

5786 EIDFJORD
Tlf. 53 67 35 00 - Fax. 53 67 35 75

MØRE OG ROMSDAL



Frei kommune

6520 FREI
Tlf. 71 52 95 00 - Fax. 71 52 95 01



Fræna kommune

6440 ELNESVÅGEN
Tlf. 71 26 81 00 - Fax. 71 26 81 99

NORDLAND



Vefsn kommune

8654 MOSJØEN
Tlf. 75 10 00 00 - Fax. 75 10 10 01

NORD-TRØNDELAG



Grong kommune

7871 GRONG
Tlf. 74 31 21 00 - Fax. 74 31 21 01



Meråker kommune

Sektor for skole,
oppvekst og kultur
7530 MERÅKER
Tlf. 74 81 32 00 - Fax. 74 81 33 90

OPPLAND



Gjøvik kommune

2810 GJØVIK
Tlf. 61 18 95 00 - Fax. 61 18 97 64

SOGN OG FJORDANE



Aurland kommune

5745 AURLAND
Tlf. 57 63 29 00 - Fax. 57 63 29 01

SØR-TRØNDELAG



Bjugn kommune

7160 BJUGN
Tlf. 72 51 95 00 - Fax. 72 51 95 01

ØSTFOLD



Halden kommune

1771 HALDEN
Tlf. 69 17 45 00 - Fax. 69 18 00 58

 <p>Klepp kommune 4358 KLEPPE Tlf. 51 42 98 00 Fax. 51 42 97 62</p>	 <p>6405 MOLDE Tlf. 71 21 95 00</p>	 <p>NOBO NOBØ ELECTRO AS 7500 STJØRDAL Tlf. 74 82 91 00</p>	 <p>1450 NESODDTANGEN Tlf. 66 96 43 00</p>	<p>Kristiansand Antirust AS Skibosen 20 4636 KRISTIANSAND S Tlf. 38 04 04 33</p>	 <p>Fræna kommune Skolene og barnehagene 6440 ELNESVÅGEN Tlf. 71 26 81 00</p>
<p>Handelshuset Martinsen AS Håland Industriområde 4340 BRYNE Tlf. 51 78 92 00</p>	 <p>Tromsø kommune Pedagogisk utviklingsstøtte 9299 TROMSØ Tlf. 77 79 00 00</p>	<p>Vågen Trafikkskole Vågsø 41 4304 SANDNES Tlf. 51 66 00 27</p>	<p>Norsk Motorcykel Union Dronningens g 6 1501 MOSS Tlf. 69 20 46 46</p>	<p>Gjevik Trafikkskole A/S Tempev 23 7037 TRONDHEIM Tlf. 73 94 08 60</p>	<p>Advokat Øyvind Riise Torget 2, 6413 MOLDE Tlf. 71 25 02 50</p>
 <p>Askim kommune Teknisk Drift Rådhuset, 1801 ASKIM Tlf. 69 81 91 00</p>	 <p>3002 DRAMMEN Tlf. 32 24 68 40</p>	<p>Taxi Magnar Bjerkreim 4387 BJERKREIM Tlf. 51 45 01 56</p>	 <p>Nordkapp kommune 9750 HONNINGSVÅG Tlf. 78 47 65 00</p>	<p>Fræna videregående skole 6440 ELNESVÅGEN Tlf. 71 26 64 00</p>	<p>Handelshuset Martinsen AS Håland Industriområde 4340 BRYNE Tlf. 51 78 92 00</p>
 <p>Gjesdal kommune 4330 ÅLGÅRD Tlf. 51 61 11 00</p>	 <p>Namsskogan kommune Kommunehuset 7890 NAMSSKOGEN Tlf. 74 33 32 00</p>	 <p>Skjervøy kommune Kultur- og Undervisningsetaten 9189 SKJERVØY Tlf. 77 77 55 00</p>	 <p>2230 SKOTTERUD Tlf. 62 83 22 00</p>	<p>Tusten Tunellselskap A/S Amtmann Lethsg 29 6413 MOLDE Tlf. 71 26 51 55</p>	
<p>Brattvåg Mek Verksted 6282 BRATTVÅG Tlf. 70 21 28 80</p>	<p>Hattrem Trafikkskole A/S 7048 TRONDHEIM Tlf. 73 94 02 50</p>	 <p>Kryddermoen 13 8050 BODØ Tlf. 75 52 00 55</p>	 <p>Vest-Agder fylkeskommune 4614 KRISTIANSAND S Tlf. 38 07 45 00</p>	 <p>AUST-AGDER Arendal..... Tlf. 37 00 60 00 Fiene..... Tlf. 37 15 85 66</p>	
 <p>Tynset kommune 2500 TYNSET Tlf. 62 48 50 00</p>	 <p>Førde kommune 6802 FØRDE Tlf. 57 72 20 00</p>	<p>Nord Trafikk Buss AS 8401 SORTLAND Tlf. 76 11 11 11</p>	 <p>Partner for bedre helse</p>	<p>MØRE og ROMSDAL Molde..... Tlf. 71 25 94 00</p> <p>Landsdekkende nett til din tjeneste døgnet rundt, hele året NÅR DU ER LITT UTE Å KJØRE... Tlf. 06000</p>	
 <p>ROGALAND FYLKESKOMMUNE Regional utvikling Arkitekt Eckhoffsg 1 4001 STAVANGER Tlf. 51 51 66 00</p>	 <p>"Et landsdekkende nett med profesjonelle bergere og et døgnåpent kundesenter gir deg trygghet, uansett hvor eller når et problem oppstår." 800 30 008</p>				
 <p>TOYOTA</p>			<p>Det spelar ingen rolle om du berre skal på ein kort køyretur – dersom du ikkje kjem tilbake.</p> <p>Hugs bilbelte</p> <p>Statens vegvesen  vegvesen.no/bilbelte</p>		

**Campingvogner**

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

2 Renault halv-integrerte

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

3 Fiat halv-integrerte

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

6 Fiat alkove-modeller

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



FRIHET PÅ SITT BESTE

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

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

Frihet på sitt beste med Home-Car

Forhandlere:

ALTA: Autocom AS, Altaveien 269, Tlf. 78 45 00 00
 ANDENES: Fritidspesialisten, avd. Andenes, tlf. 76 14 20 98.
 ARENDAL: Bobil og Caravan Sør AS, Rykene, tlf. 37 09 34 02.
 KLØFTA: Fritidspesialisten, tlf. 63 94 40 00.
 KOLVEREID: Fritidssentret AS, avd. Kolvereid, Tlf. 90 82 93 63
 KRISTIANSUND: Kristiansund Bil og Caravan AS, tlf. 71 57 21 50.
 MOSJØEN: Fritidssenteret AS, tlf. 75 18 86 10.
 TANA: Snefrid og Erik Pettersen, Polmak, tlf. 78 92 89 80.
 TRONDHEIM: Tinnen Bil AS, tlf. 73 84 82 20.
 VERDAL: BTB Senteret v/Arne H Johansen, tlf. 74 07 89 60.

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

HOME-CAR

Frihet på sitt beste

Hobby- og lagsartikler

HobbyMaks (100% NLM-eid) produserer og forhandler en mengde hobbyartikler. Spesialitet: halvfabrikata i tre.

Be om vår innholdsrike katalog
- tlf. 51430506 og email: hobbym@start.no

Se også våre internettsider - hobbymaks.no

Nye artikler i 2006. Gunstige priser - rabatt til kristne lag og grupper.

Vi sender over hele landet

ÅRETS NYHETER

