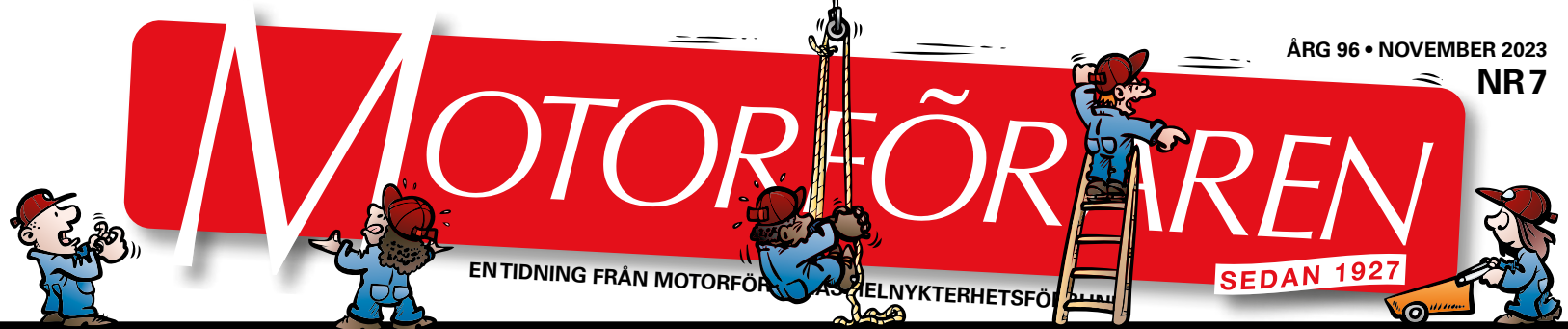




96 ÅR SOM MHF:s RÖST



1927



1937



1947



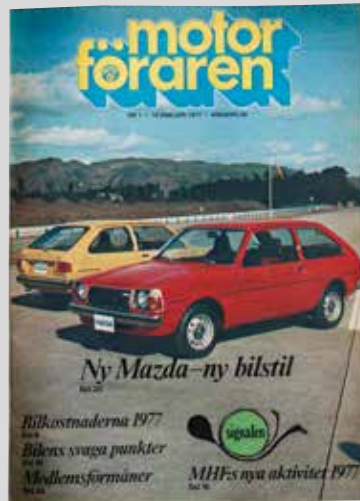
INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI



1957



1967



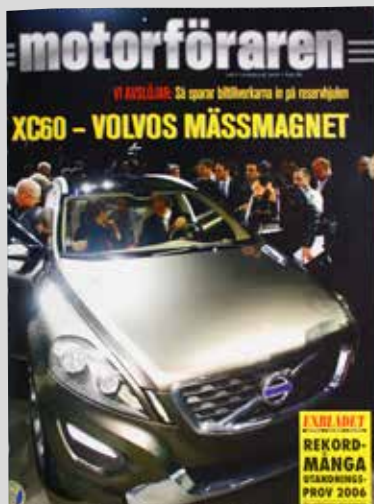
1977



1987



1997



2007



2017

NU ÄR VÄGS ÄNDE NÅDD



Expertomdöme

”Teoribok innehåller all körkortsteori som den som skall ta B-körkort för personbil behöver. [...] Helt allmänt är bildmaterialet omfattande och av god kvalitet. Texten har många punktlistor som hjälper till att göra innehållet lättläst och tydligt.”

Helhetsbetyg: Mycket bra

Lektor: Krister Olsson, BTJ-häftet nr 11, 2023

INNEHÅLL

NUMMER 7 2023

- 4 LEDARE** Pågående dialog om alkobommarna
- 6 DIALOG** "Förebygga brott enormt viktig uppgift"
- 8 NYHETER** Hård dom mot åretrunddäcken
- 10 NYHETER** Fransos sist ut att bli Årets familjebil
- 14 NYHETER** Så är nya reglementet för A-traktorer
- 16 KONSUMENT** Extraljusen som du ska satsa på
- 19 TACK & FARVÄL** Hälsningar från tidningens medarbetare
- 24 REPORTAGE** Hälsingland sätter guldkant på vintern
- 34 NYHETER** Styrelsen informerar om framtiden
- 36 TEST** Lyxvagn för det ljuva husbilslivet
- 38 PROVKÖRNING** Varken bensin eller 4WD i nya Jeep
- 40 PROVKÖRNING** Fords laddhybrid lockar med trygghet
- 42 BEGAGNAT** Tveksam kvalitet men läcker design
- 44 KRYSSSET** Sista chansen att vinna på vårt kryss
- 46 I BACKSPEGLN** När Saab ännu var en körglad miljöbil
- 47 FRILÄGE** Ministerns hommage till MHF:s arbete



Tack för allt, kära läsare!

Med en kavalkad över omslag från nästan ett helt sekel – ett från varje decennium – tackar vi som jobbat med Motorföraren för oss. För oss har arbetet varit otroligt meningsfullt. Vi hoppas att läsoplevelsen förmedlat samma känsla. Tack till alla som varit med oss under de här 96 åren – längre eller kortare tid!

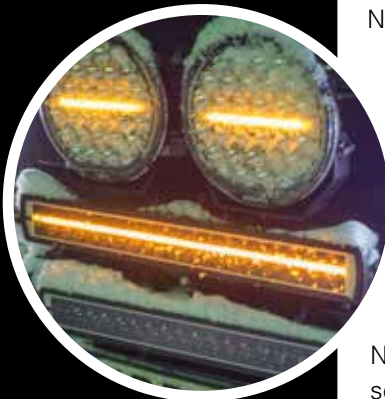
ILLUSTRATION: ANDERS PARSMO



Åtråvärda prisets sista mottagare

Tillåt oss presentera Årets familjebil 2023. Renault är förnamnet. Austral är efternamnet. Diplomet som intygar att utmärkelsen är på riktigt mottogs av en stolt Jonas Angerdal, vd på RN Nordic AB.

Sid 10–11



Mörkerkörarnas bästa vänner

Extraljusmarknaden är rena djungeln. Därför har motorjournalisten Stefan Nilsson testat ett lämpligt urval ur det senaste sortimentet som hjälper dig att färdas säkrare i vintermörkret.

Sid 16–17



Farväl från Motorförarens medarbetare

Skribenter, layoutare, annonssäljare, korsordsmakare och tryckeripersonal. En tidning är alltid resultatet av förenade krafter och eftersom detta är sista numret av tidningen vill de som arbetat med den skicka sina hälsningar till er läsare.

Sid 19–22



Hälsingebygden från sin bästa sida

Vintern är en paradgren för det kulturstinna landskapet Hälsingland. Motorförarens resereporter är vår guide till smultronställena du inte vill missa.

Sid 24–32

Digitala Tylösandsseminariet landade väl



Annette Fagerholm Ahlholm
förbundsordförande
för MHF

Av Transportstyrelsen sex förslag till förändringar för A-traktorer är det nu bara två kvar – men nog så viktiga. Det handlar dels om att få till en ordentlig utbildning för fordon på fyra hjul där riskettan borde ingå och dels förslaget att göra det svårare att manipulera hastigheten på A-traktorerna.

Vi har en pågående dialog med Trafikverket angående uppförandet av hamnbommarna, men arbetet behöver föras i dialog med olika intressenter. De är exempelvis hamnägare, rederier, Tull och Polis. Men vi kan konstatera att mer arbete med att få till detta återstår, så fortsatt opinionsarbete kommer att behövas för att tillsätta medel från regeringen används – och används på rätt ställen.

SOM NI KAN LÄSA PÅ ANNAN PLATS i tidningen blir det här även min sista ledare, här i det sista numret av tidningen Motorföraren. Läs mer om det här på sidan 34 i denna tidning. Men vi hörs säkert i andra sammanhang.

Satsningen som MHF valde att göra på den digitala sidan, med bland annat vårt Digitala Tylösand, som nu genomförts under hösten och som fortsätter under våren har fått bra genomslag. Många berömmar oss för kvaliteten på seminariet. Det senaste seminariet hade 380 stycken uppkopplingar vid sändningstillfället och vi vet att på flera platser var det fler än en som lyssnade.

NÄR JAG SKRIVIT DET HÄR har det även producerats tre stycken Trafikdax som sänds i lokal-tv över vårt avlånga land. Ett program som innehåller lite av varje inom MHF:s hjärtefrågor. Här görs även biltester och just nu inom elbilsområdet. Programmet finns även utlagt på Youtube och ni hittar det genom att söka på MHF och trycka på loggan som kommer upp.

TILL SIST VILL JAG ÖNSKA God Jul och Gott Nytt År

Ta det försiktigt i trafiken så ses och hörs vi i andra format från 2024.

”Vi har en pågående dialog med Trafikverket angående uppförandet av hamnbommarna, men arbetet behöver föras i dialog med olika intressenter.”



MOTORFÖRAREN

Utgiv av Motorförarnas
Helnkyterhetsförbund

Motorföraren
Byängsgränd 8
120 40 Årsta

ÖPPET: 9.00–11.00, 13.00–15.00
TEL: 08-555 765 55

E-POST: motorforaren@mhf.se

WEBB: www.motorforaren.se

ADRESSÄNDRING

KUNDTJÄNST: 08-555 765 55

E-POST: medlem@mhf.se

REDAKTION

CHEFREDAKTÖR: Mikael Lindberg

MOBIL: 0765-48 97 16

E-POST: mikael.lindberg@mhf.se

MEDARBETARE

I DETTA NUMMER: Stefan Nilsson

PRESSANSVARIG:

Vakant

ANSVARIG UTGIVARE:

Mikael Lindberg

TEL: 0765-48 97 16

E-POST: mikael.lindberg@mhf.se

ANNONSAVDELNING ADRESS:

MHF Annonsavdelning

B-G Werner

Box 16

433 21 Partille

TEL: 0793-47 85 12

E-POST: annonser@mhf.se

Hela tidningen finns tillgänglig
på www.motorforaren.se – även
tidigare utgåvor!

LAYOUT & PRODUKTION: ©thoms

TRYCK: V-TAB, Vimmerby 2023
ISSN: 0463-6678

UPPLAGA

TS-UPPLAGA: 11 500 ex (2022)

Volkswagen ID.4. Ladda familjelivet.



Idén med familjesuven ID.4 är att den är helt elektrisk – och samtidigt stor och praktisk nog att fungera i vardagslivet, på helger och semestrar. Ni kommer upp till 51 mil mellan laddningarna och snabbbladdar ytterligare upp till 32 mil på en halvtimme. Dessutom är den femstjärnigt säker och det är alltid nära till support och service över hela landet. Boka en laddad provkörning. Gärna med hela familjen.

Tillsammans elektrifierar vi Sverige.

Energiförbrukning vid blandad körning från 16,6 – 19,6 kWh/100 km. CO₂-utsläpp 0 g/km.



KRÖNIKA: FRÅN FÖRARSÄTET

Avsked

EN TIDNINGSMÅKARE SÄGER ALDRIG ”i sista numret av” om den senaste utgåvan. Det fick jag lära mig tidigt i karriären, för över 20 år sedan.

Min dåvarande publisher förklarade att den enda gången det sägs, är när en tidning läggs ner – och han rös vid orden.

Nu är vi där – alla vi som på något vis varit inblandade i Motorföraren, men framförallt alla ni som läst tidningen – vi är vid det allra sista numret.

Få medlemstidningar har funnits lika länge som Motorföraren. Ska de även innehålla konsumentjournalistik, motor och påverkansarbete, samt ett starkt medlemsengagemang, då blir listan mycket kort. – 96 år som tidning och titel är tämligen imponerande.

Om blott fyra år hade Motorföraren kunnat fylla 100 år, en tanke som nästan är svindlande. Och i bakhuvudet hade planeringen för en sådan jubileumsgåva redan börjat ta form. Det var för ett par år sedan.

Verkligheten blev en annan – och det är istället dags för ett avsked.

EN TACKUPPRÄKNING här skulle bli alldeles för lång. Men jag vill ändå sända ett innerligt tack till tidningens layoutare Urban Thoms. Våra långa samtal och möten med idéer kring tidningens utformning har varit ovärderlig för mig.

Våra redaktörer och frilansare har gjort ett gediget hantverk vad gäller tidningens innehåll, och jag kommer aldrig glömma alla de samtal och mejl som kommit från våra engagerade medlemmar. En av de mest givande och engagerade har varit från ”vår” Aksel Kops. Och som en passus. Vi har en medlem som faktiskt presenterar sig som Fantomen i telefonen – det ni ...

Här i det allra sista numret av Motorföraren, vill jag ändå visa – en sista gång – betydelsen av MHF:s medlemstidning Motorföraren. En sista gång sträckte vi ut handen – den här gången till Sveriges infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson. Vi bad honom skriva en krönika, och svaret kom blixtnabbt.

– Andreas bidrar gärna med en krönika i sista numret – när är deadline?

Med det säger jag tack för de här åren som Motorförarens chefredaktör.



MIKAEL LINDBERG
CHEFREDAKTÖR
mikael.lindberg@
mhf.se
0765-48 97 16

”Om blott
fyra år hade
Motorföra-
ren kunnat
fylla 100 år,
en tanke som
nästan är
svindlande.”



Att tidigt säga ifrån när unga människor gör fel är en viktig förebyggande insats.

FOTO: MOSTPHOTOS

Brottsförebyggande insatser viktiga

MED TANKE PÅ ALLA VÅLDSBROTT vi ser och läser om är det inte ovanligt att vi samtidigt kan se, höra och läsa från presskonferenser där man nu pratar om hur viktigt det är med ett förebyggande arbete för att förhindra att unga dras in i kriminalitet.

Varje gång jag sett Polisen prata om hur viktigt ett förebyggande arbete är, har man alltid haft en annan aktör vid sin sida. Det kan vara socialtjänster, Sveriges kommuner och regioner eller andra. Hittills har jag aldrig sett Polisen själva stå på en presskonferens och berätta vad de ska göra för förebyggande arbete.

SAMTIDIGT SER JAG elvaåringar dra iväg på cyklar i full fart, utan hjälm. Jag ser polisbilar köra om bilar med släckta lysen på Essingeleden i Stockholm utan att vidta någon åtgärd. Häromkvällen höll jag själv på att krocka med en helt mörklädd kille på elsparkcykel i ungefär samma hastighet jag själv körde med bilen, cirka 40 km/h.

Vart var den killen på väg, och vad hade han i sin lilla Gucciväska? Att då tvingas stanna för en polis som både intresserar sig för varför han färdas helt nedsläckt, varför

han kör så fort och vad han har sin lilla väska kan ha stor betydelse, särskilt om polisen kanske hittar både narkotika och en pistol i den exklusiva väskan.

Om elvaåringar cyklar utan hjälm och polisen ser på men inte ”ingriper” ger det en felaktig signal till barnet – att det är okej.

POLISENS ROLL i brottsförebyggande arbete är enormt viktigt, inte bara i samarbete med andra samhällsaktörer. Att finnas i trafiken, föra samtal med trafikanter av olika slag, samt ingripa mycket oftare än idag tror jag är betydelsefullt i ett brottsförebyggande arbete. Bara att säga ”Det här är inte okej” kan vara ett betydelsefullt ingripande.

Fler hastighets- och nykterhetskontroller är också mycket bra förebyggande arbete. Samtalet med förarna som stoppas kan vara mycket betydelsefullt.

Fler poliser som vågar agera i trafikmiljön är ett mycket bra brottsförebyggande arbete.

Tack för en mycket läsvärd tidning.

GÖRAN SYDHAGE,
Sollentuna

Ett huvud fullt av idéer?

I trygga möten lär vi av varandras olikheter och erfarenheter istället för att låta dem begränsa oss. Det är så vi tillsammans kan skapa ett samhälle där nya tankar och perspektiv får plats.

Vi har över 6000 cirkelledare över hela landet som hjälper dig att lära dig det du vill, eller utvecklas inom det du vill. I våra studiecirkelar finns det alltid något att lära!

Hör av dig så hjälper vi dig att komma igång!

/Hälsningar från vännerna på NBV



NYKTERHETSRÖRELSENS BILDNINGSVERKSAMHET

www.nbv.se



Fram till september har 166 personer dött i vägtrafiken, det är i nivå med samma period 2022. Ännu ej bearbetade siffror pekar på att ytterligare knappt 20 personer avlidit under oktober.

Färre trafikdödade i oktober

Under årets nio, första månader (jan-sept) har preliminärt 166 personer dött i trafiken. Det enligt statistik från olycksdatabasen STRADA. 94 av dem var skyddade trafikanter som färdades i bil, tyngre fordon eller traktorer. 72 var oskyddade trafikanter, som fotgängare, cyklister och mc-förare. Det är i nivå med 2022, samt under pandemiåren, vilket syns i illustrationens stapeldiagram.

– Anmärkningsvärt är att under juli månad, som brukar vara en intensiv månad på vägarna, dog endast tolv personer i vägtrafiken. Det kanske kan förklaras av det regniga vädret under sommaren, säger Staffan Berge Holmbom, statistiker på Transportstyrelsen.

Under oktober månad pekar ännu ej bearbetade siffror på knappt 20 döda, vilket i så fall är en nedgång från augusti (25 döda) och september (24 döda).

För året (jan-okt) visar därmed de preliminära siffrorna att hittills har knappt 186 personer dött i vägtrafiken.



SVÅRARE ATT KOMMA ÅT INFORMATION

I FORDONSREGISTRET

Idag finns det kommersiella söktjänster som tillhandahåller uppgifter kring personers bilägande – en dröm för kriminella att hitta bilar och bildelar som sedan stjäls.

KAK, Kungliga Automobilklubben, har i flera år arbetat för att göra fordonsregistret mer svårtillgängligt. – Sverige är helt unikt med att tillhandahålla den här typen av brottsverktyg och det är därför mycket välkommet att regeringen nu vill försvåra tillgången av data om fordonsägande, säger Anders Ydstedt, ordförande KAK:s expertråd.

Det är justitieminister Gunnar Strömmer, M, som meddelat att regeringen vill se över grundlagen så att kommersiella söktjänster inte ska tillhandahålla uppgifter kring bilägandet.

– KAK anser att fordonsregistret bara bör vara öppet för ett begränsat antal aktörer, som parkeringsbolag, försäkringsbolag samt kreditgivare och bilhandeln – precis som i andra länder, avslutar Anders Ydstedt.



Nej tack till åretrunddäck – så lyder budskapet från statliga Väg och Trafikforskningsinstitutet. FOTO: VTI

VTI avråder från åretrunddäck

VTI (Väg och Trafikforskningsinstitutet) och Folksam har undersökt hur 14 olika åretrunddäck beter sig på olika underlag. Elva av dem var godkända vintertid med symbolen "alptopp/snöflinga". Tre av däcken var inte godkända som vinterdäck, men ändå möjliga

att köpa via e-handel.

Resultaten var nedslående. Åretrunddäcken har betydligt sämre egenskaper än vanliga vinter- och sommardäck på samtliga underlag. Det sämsta däck hade upp mot 40 procent längre bromssträcka på snö än det vintergodkända

referensdäcket.

– VTI anser att det är olämpligt att köra på åretrunddäck i Sverige. Bilister bör använda vinterdäck på vintern, och sommardäck på sommaren, säger Mattias Hjort, senior forskare vid VTI som lett studien.

V45 – en vecka för insatser mot missbruk och rattfylleri

Under vecka 45 lyfte vi i MHF fram exempel på förebyggande och rehabiliterande insatser kopplade till alkohol- och drogmisbruk samt rattfylleri. Under vecka 45, eller V45, släppte MHF bland annat sex intervjufilmer kring ämnet och årets tema var



Under vecka 45 kommer Thomas Jäderqvist (Polisen), Anna-Karin Holst (Beroendecentrum Region Örebro län) och Josefin Sejneld (Länsstyrelsen Örebro) berätta om deras SMADIT-samarbete. MHF släpper sex intervjufilmer under vecka 45. FOTO: MHF

kommunernas ansvar för det lokala brottsförebyggande ansvaret som trädde i kraft den 1 juli 2023. I filmerna intervjuas

bland annat Polisen, Beroendecentrum och Länsstyrelsen. Filmerna går att hitta på MHF:s Youtube-kanal, eller mh.se/v45



Transportstyrelsen föreslår lägre synkrav för körkort från hösten 2024.

FOTO: ADOBESTOCK

Ändrade synkrav för körkort på gång

Transportstyrelsen föreslår att synkraven för körkort ska ändras hösten 2024. Förslaget är ute på remiss.

– Vårt förslag innebär att fler personer kommer klara kraven på ett godkänt synfält, säger Åsa Ericson, utredare vid Transportstyrelsen.

De svenska synkraven för körkort har

fått kritik för att vara för långtgående.

– Det har visat sig att Sverige har strängare synkrav än andra europeiska länder med hög trafiksäkerhet, fortsätter Åsa Ericson.

Förslaget gäller även för de med högre behörighet och största förändringen gäller reglerna för synfältet,

samt för den grundläggande synundersökningen. Det senare innebär att synundersökning hos trafikskolor försvinner, istället blir det optiker eller läkare som får göra synundersökningar.

Målet är att de nya reglerna ska börja gälla hösten 2024. Fram till dess, gäller de gamla.

Vi Bilägare

HÅLL DIG UPPDATERAD! LÄS SVERIGES LEDANDE BILTIDNING!

6 NR
ENDAST
299:-

ord. butikspris 474:-

*Prova en
prenumeration*
www.vibilagare.se/motor2023



LÄS OM ALLT SOM RÖR DITT BILÄGANDE:

- Marknadens mest genomarbetade tester med ekonomiska kalkyler.
- Unika långtester. Vi köper fem nya bilar per år och kör 40 000 km första året.
- Produkttester av exempelvis däck, verktyg, högttryckstvättar och takboxar.
- Köpguider för dig som vill handla begagnad bil.
- Unika barnsäkerhetsbetyg. Vi värnar om de minsta i trafiken.
- Målande resereportage som du når med din egen bil.

FÖR DIG SOM PRENUMERERAR:

- Som prenumerant på Vi Bilägare får du fri tillgång till allt premiuminnehåll på vår hemsida.
- Du får digital tillgång till Vi Bilägares alla utgåvor från 2011 och framåt.
- Vi Bilägares nyhetsbrev håller dig uppdaterad och du får tillgång till det senaste inom bilvärlden.

**Erbjudandet gäller tom
31 december 2023**



www.vibilagare.se/motor2023



Renaults hybrid är Årets

För sista gången utser tidningen Motorföraren Årets familjebil, en tradition sedan 1996. Bland årets tre finalisterna fanns två hybrider, samt en elbil. Det blev slutligen Renault Austral som med en rösts marginal tog hem utmärkelsen Årets familjebil 2023 och därmed blev det Renaults tredje placering i listan.

Tidningen Motorföraren passar samtidigt på att tacka juryns medlemmar för de gångna årens samarbete.

FINALEN I ÅRETS FAMILJEBIL blev en tuff match mellan de tre finalisterna Kia EV9, Renault Austral och Hyundai Kona. Det handlade därmed om en uppgörelse mellan en elbil och två hybrider.

EV9 är Kias elbil i form av en suv. Trots sitt pris föll den i smaken hos flera av juryns medlemmar, dock med garderingar om just priset som inte ligger långt ifrån 900 000 kronor.

Hyundai Kona säljs som antingen elbil eller hybrid. I det här fallet handlar det om hybriden, även den en suv. Jämfört med Kias elbil, får du prismässigt två Hyundai Kona, inklusive extrautrustning, jämfört med EV9.

Den sista finalisten blev Renault Austral, även den en hybrid, som liksom Kona, inte behöver laddas med elsladd. Grundpriset är något högre än Hyundai Kona, men samtidigt är modellen större både in- och utvändigt.

INNAN DE TRE FINALISTERNA vaskats fram av juryn, fanns det ett antal kandidater. Var och en av de nio jurydeltagarna fick först föreslå vilka i en första omgång. Kriterierna för att bli kandidat i Årets familjebil var som tidigare: Praktisk, Säker, Ekonomisk vad gäller inköp, underhåll och drift, samt ha bra Miljöprestanda. De föreslagna kandidaterna skulle även börja säljas under 2023.

Bland dem som inte riktigt nådde fram till de tre finalplatserna fanns Mazda CX-30, Opel Astra Electric och Hondas modell ZR-V. Totalt var det 16 kandidater från de nio jurymedlemmarna.

I 2022 års final stod en hybridbil som vinnare mot två elbilar. I år var det istället två hybrider mot en elbil som gjorde upp.

De tre finalisterna hamnade återigen hos

vår kunniga jury, där var och en valde sin favorit, tillsammans med en motivering.

Alrik Söderlind på Auto Motor & Sport anser att valfriheten är A och O, och det erbjuder Hyundai Kona där man kan välja mellan fossilbil, hybrid eller ren elbil.

VÅR NYASTE JURYMEDLEM Marcus Engström, som till vardags är chefredaktör på Teknikens Värld, håller med.

– Jag väljer Hyundai Kona. Här får man ett nästan lika stort lastutrymme som i Volvo XC60, det skiljer bara två lådliter, för närapå halva priset.

Bland de första inkomna svaren kring finalisterna började det likna en koreansk hybridvinst av Årets familjebil. Men snart gav sig en annan korean in i matchen – elbilen EV9.

– Jag tycker att Kia EV9 är Årets familjebil. Ja, den är dyr men sett till vad de sju-sitsiga konkurrenterna erbjuder så är priset nästan ett ”fynd”, säger Anders Helgesson på Vi Bilägare och fortsätter.

– Körupplevelsen är så mäktig som bara en bil på fem meter kan ge, accelerationsprestandan är mer än vad någon barnfamilj någonsin kan kräva.

Även vår frilansjournalist Stefan Nilsson gillade EV9 bäst av de tre finalisterna.

– Kia EV9 har seriös teknik för snabb laddning och bra räckvidd på el tillsammans med Kias goda rykte när det gäller kvaliteten.

FLEST RÖSTER FÅR SLUTLIGEN Renault Austral. Men det var en spännande match in till slutet. En av dem som väljer fransmannen är Johannes Gardelöf på CNP, som förra året lade ner sin röst.

– Alla finalister är utmärkta familjebilar – men för mig försvinner Kia EV9 på stubben med tanke på prisappen. Hjärnan vinner över hjärtat och jag lägger därför min röst på Renault Austral.

Som tidigare år, valde Motorföraren ut sina kandidater och sedan finalist före några andra i juryn. Anledningen är att undvika en jävsituation.

Bland Motorförarens kandidater hade vi faktiskt ingen av de bilar som slutligen hamnade i final. Vi föreslog istället bland andra Mazda CX-30 och Honda ZR-V, som inte



VINNARE I GYLLENE INRAMNING. Jonas Angerdal, vd på RN Nordic AB, poserar

riktigt nådde fram till finalplatserna.

Årets vinnare av sista utmärkelsen av Årets familjebil, Renault Austral, är en framhjulsdreven suv med antingen mildhybriddrivning eller fullhybrid. Som mildhybrid deklareras Austral till 6,2 liter/100 km och kostar från 374 900 kronor. Som fullhybrid deklareras bilen till 4,6 till 4,7 l/100 km och kostar från 424 900 kronor. Bägge varianterna har bensinmotor och utmärkelsen gäller för mildhybriden.

MIKAEL LINDBERG

28

Så många gånger har Motorföraren delat ut utmärkelsen Årets familjebil.

familjebil 2023



stolt för fotografen tillsammans med Årets familjebil Renault Austral mildhybrid.

FOTO: MIKAEL LINDBERG

Klackarna i taket hos svenska generalagenten

Hos den svenska generalagenten togs beskedet om utmärkelsen Årets familjebil emot med stor glädje.

– Att Renault Austral tar hem det ärofyllda förstapriset och får utmärkelsen Årets familjebil 2023 från MHF och Motorföraren är vi väldigt stolta över. Austral drar nytta av en rad innovativa drivlinor med ett urval av elektrifierade motorer som täcker många av våra kunders olika behov. Interiören är high-tech, utrymmena

generösa och det är hög komfort i bilen vilket är ett kännetecken även i andra familjebilar från Renault, säger Jonas Angerdal, vd på RN Nordic AB.

– Precis som juryns motivering säger är konkurrensen hård i SUV-segmentet och vi är därför extra glada för priset till vår bränslesnåla hybrid Austral, som erbjuder ett bra val för familjer som inte kan ladda sin bil med el. Att bilen är säker, har gott om utrymme, samt ett openR multimediasystem med Google inbyggt är andra egenskaper som är högt värderade.

FAKTA

ÅRETS FAMILJEBIL – HELA LISTAN

1996	Skoda Octavia
1997	Renault Kangoo
1998	Ford Focus
1999:	Opel Zafira
2000:	Opel Agila och Suzuki Wagon R+
2001:	Peugeot 307
2002:	Mazda6
2003:	Opel Meriva
2004:	Toyota Corolla Verso
2005:	Renault Modus
2006:	Skoda Roomster
2007:	Kia Cee'd
2008:	Peugeot 308 SW
2009:	Toyota Verso
2010:	Opel Meriva
2011:	Ford Focus
2012:	Ford B-Max och Opel Zafira Tourer
2013:	Skoda Octavia Combi
2014:	Volkswagen Passat
2015:	Volkswagen Touran
2016:	Volvo V90
2017:	Skoda Karoq
2018:	Kia Niro EV (e-Niro)
2019:	Toyota Corolla Touring Sports
2020:	Skoda Superb iV PHEV
2021:	Skoda Enyaq iV
2022:	Toyota Corolla Cross

2023: RENAULT AUSTRAL

Kriterierna för Årets familjebil lyder att den ska vara praktisk, säker, ekonomisk, samt ha bra miljöprestanda. Dessutom ska vinnaren börja säljas under året.

FINALISTERNA

Renault Austral
Kia EV9
Hyundai Kona

RÖSTER

IV
III
II

LITE MER OM:

ÅRETS JURY

Stefan Nilsson, motorjournalist
Marcus Engström, Teknikens Värld
Jan-Erik Berggren, Expressen
Mia Litström, Cars and Watches for Ladies
Johannes Gardelöf, CNP – Car News & Pictures
Robert Collin, Aftonbladet
Alrik Söderlind, Auto Motor & Sport
Anders Helgesson, Vi Bilägare
Mikael Lindberg, Motorföraren

Jurymedlemmarna motiverar sina val

Alrik Söderlind,
Auto Motor & Sport
Hyundai Kona



I dessa ekonomiskt tuffa tider erbjuder Hyundai Kona en modern mindre familjebil med flera olika drivlinor: bensin, hybrid eller eldrift. Stor valfrihet i ett attraktivt yttre.

Marcus Engström,
Teknikens Värld
Hyundai Kona



Jag lägger min röst på Hyundai Kona som vinnare, mest på grund av att den är smart paketerad och har ett stort bagageutrymme. Kona finns ju med tre olika drivlinor: mildhybriden där en 32-kilowatts elmotor stöttar bensinaren är mitt val, eftersom prislappen då börjar på 339 900 kronor. Både elbilen och laddhybriden är lite för dyra för det rådande ekonomiska klimatet. Här får man ett nästan lika stort lastutrymme som i Volvo XC60, det skiljer bara två lådliter, för närapå halva priset. Dessutom paketerat i ett smidigare format. Nackdelar då? Ja. Att det plingar av säkerhetssystemet precis hela tiden.

Anders Helgesson,
Vi Bilägare
Kia EV9



Jag tycker att Kia EV9 är Årets familjebil. Ja, den är dyr men sett till vad de sjuitsiga konkurrenterna erbjuder så är priset nästan ett "fynd". Vad det lider lär bilen visas i något mindre version. Mycket bra utrymmen, mycket hög komfort och hög teknisk nivå på alla (den än så länge enda) utrustningsnivån. Körupplevelsen är så mäktig som bara en bil på fem meter kan ge, accelerationsprestandan är mer än vad någon barnfamilj någonsin kan kräva. Dragvikten på 2,5 ton den högsta som hittills presenteras av en elbil (i Europa ska tilläggas. Tesla Model X klarar 2 250 kilo, Rivian och F150 klarar mer.) vilket i kombination med den snabbbladdande 800-volts-tekniken gör att även husvagns- och hästtransportägare nu på allvar kan överväga att gå över till eldrift.

Robert Collin,
Aftonbladet Bil
Renault Austral



Eftersom jag har mitt hjärta i glesbygden, allra helst i Norrlands inland, klappar det lite extra för Renault Austral. En klassisk fossilbil, om man inte tycker att så kallad mildhybrid är någon form av elektrifiering (det är det inte!). Bottenplatta och karosstruktur kommer från kusinen Nissan Qashqai och full pott i Euro Ncap har båda två. Kan det bli mer Volvokombi än så här, nu när Volvo

lämnat sina rötter? Säker, rymlig, tidlös. (Det finns en fullhybrid också, dyrare, marginellt snålare, knappt bättre eller mer prisvärd.)

Johannes Gardelöf,
CNP – Car News & Pictures:
Renault Austral



Alla finalister är utmärkta familjebilar – men för mig försvinner Kia EV9 på stubinen med tanke på prislappen. Vilken familj har råd att köpa sig en ny elbil för 869 900 kronor?

Därmed står valet mellan mildhybriden Renault Austral E-Tech Techno (374 900:-) och hybrididen Hyundai Kona Essential (364 900:-). Här är det lite hugget som stucket för båda har sina styrkor och svagheter. Men hjärnan vinner till sist över hjärtat och jag lägger min röst på Renault Austral. Här är utrymmena bättre och såväl fram- som baksätet tillhör klassens bästa.



Jan-Erik Berggren,
Expressen:
Kia EV9



Det kan tyckas näst intill dåraktigt att föreslå att en bil för strax under 900 000 kronor ska utses till Årets familjebil. Men jag gör det i alla fall. För Kia EV9 är på många sätt ett väldigt bra köp, inte minst på sikt. Bra batteri- och laddteknik talar för att värdet på EV9 kommer att stå sig bra. Speciellt med tanke på att konkurrenterna är ännu dyrare och i många fall bra mycket sämre. Med låg värdeminskning och effektiv laddning kommer kostnaden per mil bli låg även om inköpspriset är högt. EV9 har också Kias fina V2L och utrymmen som är tillräckliga för att hela familjen ska få plats att övernatta i bilen. Så för familjen på 4–5 personer är Kia EV9 bästa familjebilen 2023.

Stefan Nilsson,
frilansjournalist:
Kia EV9



För min del har Kia EV6 stått som själva modellen av mitt val Kia EV9 som en säker familjebil med både fyrhjulsdrevning, hög krocksäkerhet, seriös förarmiljö och rejäla utrymmen. Dessutom känns valet av en elbil mer eller mindre självklart när man tänker på barnen och det framtida samhället som hotas av ett klimat i gungning. Kia EV9 har seriös teknik för snabb laddning och bra räckvidd på el tillsammans med Kias goda rykte när det gäller kvaliteten. Dessutom vet vi sedan tidigare att tekniken i EV6 fungerar utmärkt.

Mia Litström,
Cars and Watches for Ladies:
Renault Austral



Jag har valt Renault Austral för att Kia EV9 är en stor eldriven suv som resulterar i mycket hög prislapp och Hyundai Kona tillhör B-segmentet som gör att den är mer kompakt. Renault Austral tillhör C-segmentet, i baksätet sitter både barn och vuxna bekvämt, dessutom är baksätet skjutbart. En detalj som framförallt lyfter valet för den här modellen är om man är kräsen på den digitala upplevelsen. Austral har en stor pekskärm och infotainmentsystem är Googlebaserat med bland annat utmärkt röststyrning och GoogleMaps. Inredningen är trevlig, man sitter bra och det finns ett bekvämt skjutbart armstöd. Körupplevelsen är bra, däremot hade hybrid-systemets samspel kunnat vara mer finjusterat. Det som framförallt talar för Austral är att den är rymlig, ytterst bra infotainmentsystem, har bra dragvikt 1 500 (hybrid) eller 1 800 kg (mildhybrid). Dessutom har hybridversionen fyrhjulstryning som underlättar vid utmanade parkeringar.

Mikael Lindberg,
Motorföaren:
Renault Austral



Jag brukar träffa rätt på åtminstone en finalist, men inte i år. Kvar var de tre finalisterna – två koreaner och en fransman. Även om Kia EV9 är nog så god, har den prislappen mot sig. I alla fall för de flesta familjer med ett par, små "kids" i släptåg. Och långt ifrån alla har möjlighet att ladda hemma, och de som kan, får hålla noga koll på elpriserna.

Hyundai eller Renault? Hyundai har i sin Kona en valbarhet mellan hybrid eller elbil. Hybrididen kostar från 364 900 och en Renault Austral mildhybrid från 344 900 kronor. Austral har större bagageutrymme, men förbrukar något mer per 100 km. Det är inte som att stå mellan två höttappar, men nästan. Den här gången smakar dock höet lite godare i Frankrike.

allt om husbilen .se

MAGASINET
ONLINE



**Håll dig uppdaterad!
Läs Sveriges bästa husbilstidning
Prenumerera på vårt nyhetsbrev
Det kostar ingenting
www.alltomhusbilen.se**

Ännu ett steg mot säkrare A-traktorer

I november 2022 redovisade Transportstyrelsen sex förslag på ändringar kring reglerna för A-traktorer. Nu i december börjar det fjärde förslaget gälla som lag – kravet på vinterdäck för A-traktorer.

EN REGELÄNDRING i juli 2020 gjorde det enklare att registrera om ett fordon till A-traktor och antalet A-traktorer sköt i höjden. Det gjorde också antalet olyckor där A-traktorer var inblandade.

Enligt Trafikanalys fanns det innan regeländringen drygt 25 400 registrerade A-traktorer 2019. Vid utgången av 2022 hade den siffran mer än fördubblats till drygt 52 700 A-traktorer.

30

km/h är "högsta konstruktiva hastighet" som gäller för A-traktorer.

FÖRSLAG PÅ FÖRÄNDRADE REGLER FÖR A-TRAKTORER



Krav på bilte



Ingen höjd hastighet



En person per säte



Utbildning på fyra hjul



Svårare att manipulera



Krav på vinterdäck

Transportstyrelsen satte upp sex förslag för att minska antalet olyckor med A-traktorer. I och med kravet på vinterdäck från första december är nu fyra av dem uppfyllda.

ILLUSTRATION: VTI



LIKHEIT INFÖR LAGEN. Från första december gäller samma krav på vinterdäck på A-traktorer, som för personbilar.

Statistik från Strada, Transportstyrelsens olycksdatabas, visar samtidigt att antalet olyckor där A-traktorer har varit inblandade har ökat mer än ökningen av antalet fordon mellan åren 2019 och 2021 – från 146 stycken A-traktorolyckor till 368.

Regeringen gav i uppdrag åt Transportstyrelsen att se över regelverket för A-traktorer. Det gavs i slutet av oktober 2021. I uppdraget gällde även att utreda säkerheten med utgångspunkt från Nollvisionen med etappmålet för år 2030 vad gäller antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken.

Transportstyrelsen redovisade sina förslag i november 2022. Det handlade om sex stycken krav för att vända olyckstrenden – Bälteskrav, ingen höjd hastighet, en person per säte, utbildning på fyra hjul, svårare att manipulera (trimma), samt krav på vinterdäck.

BÄLTESKRAV FÖR ALLA i bilen samt endast en person per säte och ingen höjd hastighetsgräns blev lag från den 31 augusti i år. Det innebär att alla, inklusive föraren, ska vara bältade vid färd på väg och att passagerare bara får sitta på en plats avsedd för passagerare. Här gjordes även ett förtydligande som innebär att det endast får sitta en person per sådan plats.

Från det här datumet blev det även lag på att A-traktorns högsta konstruktiva hastighet på väg ska vara högst 30 km/h. Det senare

innebär att så kallad frirullning i högre hastighet i utförsbackar inte längre var tillåtet.

Nu har regeringen även fattat beslut om krav på vinterdäck för A-traktorer. Beslutet togs i slutet av september i år och gäller från den första december.

– Krav på vinterdäck för A-traktorer kommer att öka säkerheten för den här ökande gruppen fordon och ungdomar i trafiken. Det gäller också att kravet efterföljs, säger Tomas Jonsson, sakkunnig trafiksäkerhet för MHF.

KRAVET PÅ GODKÄNDA vinterdäck kommer att vara samma som för personbilar. Det innebär att lag på vinterdäck gäller även för A-traktorer från 1 december till 31 mars när vinterväglag råder.

De två övriga förslagen för ökad säkerhet – svårare att trimma en A-traktor, samt en mer anpassad AM-utbildning för just fyrhjulsiga fordon när ungdomarna tar sitt körkort verkar dröja.

– Nästa självklara steg är förstås en utbildning riktad till de som tar körkort för att även kunna köra A-traktor. Det handlar främst om kunskap att köra fordon med fyra hjul istället för två. Där ska även ingå en riskutbildning likt första delen i riskettan för B-körkort som handlar om alkohol och droger i trafiken, avslutar Kim Fagerholm, förbundskanslist på MHF Ungdom.

MIKAEL LINDBERG

Testa det enkla sättet att köpa och sälja bil

kvd bil

Din digitala bilaffär

SE IN I FRAMTIDEN

med HELLA VALUEFIT Blade

Upptäck en helt ny serie extraljus. HELLA Valuefit Blade förenar innovativa LED-ljus med knivskarp design.

Vad föredrar du – runda, fyrkantiga? Vitt eller gult positionsljus? Svart eller kromad sarg? Oavsett vad du väljer – med HELLA VALUEFIT Blade kommer du göra ett starkt intryck och lysa upp vägen långt framför dig.

Läs mer på hella.se.



POWERED
by **KGK**



TEKNOLOGI MED VISION

Extraljusen blir allt mer utv

Vi är inne i den mörkaste tiden av året. En tid då asfalten blir svartare av regnet och dagarna blir kortare. Läge att se över bilens belysning med andra ord. Många moderna bilar har idag riktigt bra strålkastare och extraljusen har samtidigt utvecklats både vad gäller effektivitet, ljusbild och design. Vi har plockat ut några nyheter och några beprövade modeller för en jämförelsetest.

SVENSKA STRANDS, Australiska Lazer tävlar om kunderna både på vår sida av klotet och "Down Under", så svensk extraljusstechnik kan bli en exportframgång. Under alla omständigheter betyder konkurrensen att vi får både snyggare och bättre extraljus till våra personbilar.

När det gäller utseendet har vi årets trend – och det är vita extraljus. När det gäller funktion är det betydligt bättre fästen, vilket ger ett stabilare ljus. Nog så viktigt för den som kör mycket och långt på nätterna.

När det gäller teknik har vi fått bättre



TESTRIGG. Så här monterade vi strålkastarna för den subjektiva bedömningen där de slogs på en och en inifrån bilen. Strålkastarna på bilden är från Ledson, Strands och Lazer.

ljusbilder och tåligare strålkastare med den senaste där lysdioder står för ljuset istället för glödlampor. Lysdioderna finns dessutom med olika färgtemperatur. De som föredrar detaljåtergivning väljer ett kallt ljus, medan de som vill minska de hårda reflexerna från exempelvis vägmärken, väljer det varma ljuset.

Slutligen blir det allt vanligare med en dekorsignatur i vitt eller orange i extraljus. Här finns dock en tydlig invändning från företagen som besiktigar bilar. Det strider nämligen mot reglerna för bilars belysning – om dekorsignaturen är inkopplad.

DET KAN TYCKAS MÄRKLIGT när många elbilstillverkare har bilar med lysande dekor i fronten. Men där har man lyckats runda reglerna och få till dekorsignaturer i form av linjer både fram och bak, vilket godkänns eftersom det är en sammanhängande dekorlinje mellan huvudljusen.

Med introduktionen av lysdioder i strålkastarna kom också ett temperaturproblem då luftens avkylning inte alltid kompenseras av värmen från strålkastaren. Det betyder att vi får snö och is som fastnar på strålkastaren när vådrets makter slår till med en snöstorm eller bitande underkylt regn. Det har flera tillverkare löst med elvärmade frontglas.

Lysdioderna är dessutom så ljusstarka att det går att tillverka strålkastare som inte är godkända för att användas på väg. Vissa tillverkare har löst det genom att helt enkelt sälja dem för enbart "offroad" medan andra har löst det med en omkopplingsmöjlighet. Vi har med båda typerna i vår test.

STEFAN NILSSON

NISO TECH V-SIGHT VISABLE 60

En liten kort ramp från NISO Tech. HELLJUSBILD med kallt ljus. Snygg dekorsignatur i form av en linje som kan växlas mellan vitt och orange färg. Kompakt format och med en form där insidan inte är så hög gör att den kan monterar djupt. Stabilt fäste. Pris 1 850 kr.



LAZER

Lazer har en aerodynamisk design med mjuka linjer och låg profil. Den här strålkastaren är testens vinnare när det gäller ljusbilden som är extremt bred och kraftfull med ett varmt ljus. Den är dock inte E-godkänd, vilket betyder att den mycket väl kan underkännas vid besiktningen. Pris: 14 375 kr.



HBA

HBA:s lilla extraljus-ramp på 60 W är väldigt lättplacerad då den bara är 152 mm bred, väldigt tunn och har ett stabilt fäste. Varmt ljus med en hel-ljusbild, vilket betyder att den är något riktad men inte spot. Pris: 999 kr.



STRÅLKASTARE

LUX I VÄNSTERKANT

LUX I MITTEN

HBA Extraljusramp 60W	10	4,3
HBA Lupus 9" "offroadläge"	33	19
HBA Lupus 9" "E-godkänd"	6,8	3
Lazer Linear Elite 36	42	45
Osram Cube PX4500 Spot	2	7,6
NBB Alpha 225 Pro LED "offroadläge"	47	20
NBB Alpha 225 Pro LED "E-godkänd"	35	17
NISO Tech V-Sight Visible 60	20	14
Awimex Optibeam Super		
Captain Dual Rage 600	51	221
Strands Firefly 9" vit	29	13
Strands Nuuk E-Line	28,5	16
Stonehillparts Viklight Venus "offroad"	22	8,1
Stonehillparts Viklight Venus "E-godkänd"	13	3,5
Ledson Sarox 9" vit	12	17

TABELLFAKTA. Luxvärde uppmätt på 50 meters avstånd, tre meter vid sidan av vägen och på 100 meters avstånd i vägens mitt. Bilderna är tagna med exakt samma exponering, Olympus E M1X med 25 mm optik, 1/60 sekund bländare 1,4 vitbalanserad till 6000 K.

LEDSON SAROX 9"

Ledson Sarox 9" i vitt är en ganska tunn strålkastare, vilket underlättar monteringen på vissa bilar. Den har en dekorsignal i vitt eller orange och en hel-ljusbild med dragning åt spot. Varmt ljus som funkar fint på öppna snabba vägar. Pris: 2 495 kr.



ecklade

STRANDS FIREFLY 9"



Strands Firefly 9" är nylanserad i den vita varianten för den som vill lyxa till det lite med ett extraljus som sticker ut. Vit eller orange dekorsignatur förstärker utseendet och den som har behov av varnande blixtljus har tillgång till det i två effektlägen. Riktigt bra fäste samt riktigt bra bred, ljusbild med varmt ljus för den som kör mycket i viltrika områden eller på krokiga småvägar.

Pris ca: 3 500 kr.

NBB ALPHA PRO LED



NBB Alpha Pro LED är en riktigt bra strålkastare med bra ljusbild med varmt ljus och bra effekt även i E-läge. Designfinessen här är olika färgade dekorringar som ingår i priset. En välbyggd strålkastare med bred helljusbild, något oval. Riktigt bra stabilt fäste med säker justering i alla led. Pris: Cirka 5 000 kr.



VÄLJ PLACERING. De som vill ha maximalt ljus som når över mitträcken, faktiskt ganska viktigt för sikten i vägrenen, väljer att montera strålkastaren på taket. Men då får man istället problem vid ymnigt snöfall då strålkastaren lyser upp snön framför vindrutan. Den här lysdiodrampen heter HBA Hydra och är 50 tum bred.

STRANDS NUUK E-LINE

En smart liten lysdiods-ramp med nummer-skytthållare för riktigt enkel montering. Övartat mycket ljus från den lilla rampen som tack vare låg effektförbrukning på 82 watt rekommenderas till elbilar. Väldigt bred ljusbild med varmt ljus som lyser upp sidorna av vägen riktigt nära bilen. Smidig montering då den inte behöver relä. Helt ny, inte prissatt ännu.



OPTIBEAM SUPER CAPTAIN DUAL RAGE 600

Optibeam är testens definitiva segrare när gäller luxvärdet i mitten. En ljuskanon med kallt ljus som når riktigt långt. Strålkastaren för den som kör mycket på långa, öppna vägar. Rampen bör kompletteras med något som lyser brett om du kör mycket i viltrika områden. Stor strålkastare, 22



tum bred, som kan vara svår att montera stödsäkert. Orange

dekorsignatur. Inte E-godkänd. Pris: cirka 5 500 kr.

OSRAM CUBE PX 4500 SPOT

Osram är ganska nya på den svenska extraljusmarknaden. Den lilla men riktigt ljusstarka kuben med namnet Cube PX 4500 Spot är extremt lättplacerad och lär knappast locka klåfingriga tjuvar. Mycket ljus från liten kub, diffusa ljusbildskanter och lite väl mycket spridning i höjdlä



samt ett kallt ljus. Pris cirka 2 000 kr.



HBA LUPUS 9"



HBA Lupus är en ny rund 9-tumsstrålkastare med snygg dekorsignatur som tänds upp dynamiskt när bilen startas. Dekorsignaturen är valbar mellan vitt och orange. Något bredare helljusbild med tydlig avgränsning. Kallt ljus i två effektlägen. Pris: 2 374 kr.

STONEHILLPARTS VIKLIGHTS VENUS 9"



Stonehillparts Viklight Venus är en ny 9-tumsstrålkastare med robust design i offroadstil och två effektlägen samt dekorsignal i vitt eller orange. Låg ljusbild av helljuskaraktär med kallt ljus och skarpa övergångar. Dubbla effektlägen och bra montering med kraftig fot. Förstärker helljuset men behöver vara i par för att lysa upp de närmaste vägkanterna. Pris ca: 3 700 kr.



Välj trygghet för dig och din bil

Vänd dig till ett MRF-företag om du vill känna dig tryggare, på plats eller online. Hos oss får du den omfattande MRF-garantin och när du servar eller reparerar din bil får du MRFs reparationsvillkor, garantier och alla jobb fackmannamässigt utförda. Kolla på vår webb var du hittar närmaste MRF-företag.

www.mrf.se/privatperson



I trygga händer

BILRETUR

Miljöklok Bilåtervinning

Bilproducenternas samarbetspartner

Mottagningssystem
för uttjänta bilar
www.bilretur.se

För ökad återvinning!



Erbjudande

PRENUMMERERA

Läs Husbil & Husvagn
för din mobila livstil!

TESTER

Vägning, mätning, faktaspäckat.

RESOR

Ställplatser, campingar, sevärdheter.

TEKNIK

Så funkar det! Gör det själv m.m.

PRYLAR

Ombärliga tillbehör till din husbil.

INSPIRATION

Möt andra som lever husbilslivet!

+ DIGITALT MERVÄRDE

Unika **premiumartiklar** på www.husbilhusvagn.se

5 nr
för endast
299:-

ord. butikspris 445 kr



www.husbilhusvagn.se/motor2023



husbilhusvagn.se
Husbil & Husvagn

Efter många och roliga år som Motorförarens reseredaktör verkar det nu vara dags att ta farväl. Tack för alla spontana och positiva läsarkommentarer, oavsett om det handlat om en resalängs Vildmarksvägen, en somrig bilssemester i Skagen eller ett frostigt skidäventyr med husbil i vintriga Dolomiterna. Det har varit en ynnest att få bidra med lusten att resa och upptäcka framför allt Skandinavien, men även utflykter till andra delar av världen.

Det var med stor förvåning och viss bestörtning som jag nåddes av beskedet att MHF:s förbundsstämma beslutat lägga ner Motorföraren från årsskiftet. Tyvärr ofta en klassisk första åtgärdsplan inom ideella organisationer när det krisar.

Men som tur är tänker de flesta förbundsledningar om, och inser att medlemstidningen verkligen behövs – i synnerhet under kärva tider. Att det finns ett värde i en utdelad tidning som lever nära organisationen

och samtidigt har ett eget liv.

Motorföraren är dessutom den enda riktiga kontakten med organisationen för många medlemmar. Den värnar deras intressen och står för en självständig och kritiskt granskande journalistik, trogen MHF:s grundläggande värderingar.

Tidningen är det viktigaste skylfönstret utåt, mot beslutsfattare, opinionsbildare och ”vanliga” läsare. För medlemmarna ger den en återkommande påminnelse om vad förbundet står för och vad man får för sin medlemsavgift.

REDAN VID STARTEN bjöd Motorföraren på både djup och bredd. Vid en titt i gamla nummer har jag under åren kunnat konstatera att tidningen alltid hållit hög journalistisk klass, och tydligt värnat helnykterhetsfrågorna kopplat till den framväxande bilismen i samhället.

För läsningen i Motorföraren ger inspiration och kunskap. Den väcker handling och lust att aktivt påverka

samhällsutvecklingen. Något som nuvarande chefredaktör Mikael Lindberg tydligt värnar i sitt redaktionella utövande.

JAG HAR HAFT FÖRMÅNEN att få verka som redaktör i organisationstidningsvärlden sedan slutet av 1980-talet. Först under många år på tidningen Turist, Svenska Turistförbundets medlemstidning, och en bit in på 2000-talet som tillförordnad chefredaktör för Motorföraren i två omgångar.

Tillsammans med Turist är Motorföraren en av landets äldsta medlemstidningar, där man till och med slår Turist med några år, som ju utkom med sitt första nummer 1933.

MHF:s erfarne 96-åring, ständigt nyfiken och samtidigt djupt rotad i MHF:s värdegrund, borde självklart få fira sitt hundraårsjubileum. Så ett råd i mörka tider: Tänk om! Tänk rätt!

CENNETH SPARBY,
reseredaktör och frilans



TILL ALLA LÄSARE med anledning av att detta är sista utgåvan av **MOTORFÖRAREN** **4 SIDOR MED HÄLSNINGAR** från tidningens medarbetare och samarbetspartners

Tack för ett mycket gott samarbete genom åren.

Hälsar Per Raneke & Camilla Fagerström samt övrig personal på tryckeriet V-TAB i Vimmerby.



Detta är sista numret av tidningen Motorföraren. En unik tidning, en unik röst i trafiksäkerhetsdebatten och en behövd röst i en tid då både Polisen, Transportstyrelsen, VTI och Trafikverket lägger all fokus på hastigheten som största hotet mot trafiksäkerheten och detta på ett extremt onyanserat sätt.

Nu tystnar den tidning som outtröttligt arbetat med att sätta fokus på vårt största trafiksäkerhetsproblem, alkohol och droger. Statistik visar att någon drog- eller alkoholphöverkad förare är inblandad i cirka en tredjedel av alla allvarliga olyckor. Statistik pekar också på att nästan 20 procent av framför allt unga män som kör bil på fredags- och lördagskvällar är berusade i någon grad.

ATT I DET LÄGET ROBOTISERA hastighetskontrollerna skapar fritt spelrum för både de som känner sig säkra på att inte bli stoppade i en poliskontroll och de som medvetet styr sitt fortkörande till plaster där kamerorna inte finns. Mindre trafikerade vägar med sämre trafiksäkerhet med andra ord.

Motorföraren är den, singularis bestämd form, enda svenska motortidning som fört debatten om de stora riskerna med alkohol- och drogpåverkade



förare på ett seriöst sätt. När den mesta motorjournalistiken tyvärr färgas av ord som körglädje, premium, prestanda och så vidare har Motorföraren satt bilen och dess betydelse i samhället i fokus på ett unikt sätt.

Bilen är här och den kommer att vara avgörande för hur vårt samhälle och vår vardag ser ut även i framtiden. Det är detta som Motorföraren arbetat med i sin journalistik och det utan att lämna bilintresserade i sticket.

HÄR HAR BLANDATS seriösa trafiksäkerhetsdebatter och miljönyheter med biltester, däcktester, och tekniktips samt reportage om bilnördar och bilträffar.

Det är detta som är seriös motorjournalistik. Trafiken är ingen tummelplats för de som vill testa sin bils egenskaper som tävlingsbil. Det ska göras på bana och det finns andra motortidningar som seriöst arbetar med att leda över det intresset till just svenska racerbanor.

Tyvärr har det samtidigt i andra motortidningar dykt upp rubriker där prestandabilar jämförs under rubriken asfaltskriget. En syn på bilismen som tyvärr skapar direkt felaktiga attityder där huvudsakligen unga män hellre tävlar med andra bilister än samarbetar med övrig trafik.

MOTORFÖRAREN HAR på ett balanserat sätt arbetat för att ändra människors attityd i trafiken. Ett arbete som även gått igen i MHF:s eldsjälars arbete ute på fältet. Jag tänker både på de som tagit trafiksäkerhetsdebatten till ytan och de som på ett tydligt sätt informerat unga som gamla om riskerna i trafiken och konsekvenserna av en olycka. MHF Skåne som mötte upp bland bilintresserade på Skåne Truckshow är ett typexempel på hur man kommer nära ungdomar och kan ge dem en bild av trafiken som något helt annat än en plats för konkurrens och statusmätande.

STEFAN NILSSON

Varma hälsningar från Calix!

POWERED
by KGK

SWENSK BILVÄRME MED ANOR FRÅN 1800-TALET

I Sverige vet vi allt om kyla. Hur det är att sätta sig i en iskall bil på morgonen. Känslan av att tappa känslan i händerna när man skrapar rutorna. Och vi på Calix kan allt om att ta fram bilvärme för vårt bitvis bistra klimat.



Bilvärme från landet som kan kyla



Jag heter Mats Edvardsson och har haft förmånen att göra korsord i Motorföraren under en längre tid. Nu är det dags att avsluta den epoken eftersom tidningen läggs ner. Jag vill rikta ett tack till er alla som löst mina alster.

Mitt första korsord gjorde jag för 40 år sedan. I början var det en fritidssyssla vid sidan om mitt civila arbete. För 20 år sedan sa jag upp mig och blev korsordskonstruktör på heltid. Total finns det gissningsvis ett 50-tal korsordskonstruktörer – eller Kruciverbister som det också kallas – som jobbar heltid med detta.

Genom åren har det blivit uppåt 10 000 korsord och jag har hunnit samla på mig 8 400 frågeord som jag har i en databas och kan återanvända. Förutom medverkan i större tidningar som Expressen och Hemmets Veckotidning har jag haft förmånen att få medverka i ett större antal specialtidningar, varav Motorföraren är en. För mig som ständigt plågar min omgivning med "ordvrängeri", är detta ett drömjobb.

Hur gör man ett korsord? Det är den vanligaste frågan jag får när jag berättar om mitt yrke. Så här svarar jag:



- Ta fram ett rutat papper i den storlek som krysset ska ha.

- Lägg in en bild, vanligtvis i övre vänstra hörnet.

- Skriv in "slingorna" – ofta lite vitsiga och gulfärgade – i rutorna.

- Fläta krysset genom att skriva in svaret till krysset i rutorna. Börja i övre vänstra hörnet och fläta ihop orden för att avsluta i nedre högra hörnet. Lämna plats (tomma rutor) för frågeorden, som också kallas

nycklar. Rutorna i översta och vänstra raden på krysset ska också lämnas tomma för att frågeord ska få plats.

- Skriv in frågeord och ta bort lösningen (som behöver sparas separat så facit finns). Dessa moment görs bäst i layoutprogram i datorn. Själv använder jag Adobe InDesign och typsnittet Tekton.

Med detta tackar jag för mig. Kanske ses vi någon annanstans i spalterna!

MATS EDVARDSSON

Registrera dig för Mina sidor och få 150 kr i rabatt på nästa besiktning*

Ta del av förmånliga erbjudanden, se dina besiktningsprotokoll och få inbjudan när det är dags för besiktning.

Registrera dig på bilprovningen.se/minasidor

 **Bilprovningen**

*Villkor för erbjudandet finns på bilprovningen.se/minasidor



Jag skriver dessa rader från Ekerö, en bygd som fortfarande är i chock och sorg efter en förödande trafikolycka då en 16-årig pojke nyligen fick sätta livet till på Nockebybron. Hans jämgamla flickvän som satt bak på EU-moppen hade tur och blev "bara" svårt skadad. Ungdomarna rammades en sen fredagskväll i oktober av en vansinnesförare som, enligt uppgift, hade svept sisådär tio starköl innan han satte sig bakom ratten. Att han blev infångad och att åtal nu väntar är en klen tröst. Särskilt för pojken och hans familj och vänner.

Rattfylleri har bara förlorare – offren såväl som förövarna. På sociala forum bubblar ilskan mot gärningsmannen och här på öarna jäser mångas sinnen. Man vill hämnas. Straffa. Den utpekade mannens hus har utsatts för stenkastning. Där inne hukar även fru och barn. Jag vill gråta, men vad hjälper det?

JAG HAR SVÅRT ATT TÄNKA MIG en organisation vars huvudsakliga syfte skulle få sådant medhåll som MHF. Ingen tänkande människa skulle på allvar hävda att det är vettigt att sätta sig bakom ratten under påverkan av alkohol eller droger. Ingen!

Så varför inte medlemsskaran är mångdubbelt större är för mig en gåta. Men jag antar att det handlar om folkrörelsernas död och den anda av



individualism och självförverkligande som långsamt förgiftat svenskt föreningsliv de senaste årtiondena.

Jag har redigerat Motorföraren sedan 1999. Jag räknar till 179 utgåvor. Två nummer våren 2009 klarade jag dock inte att genomföra då jag precis genomgått en akut hjärtoperation. Min gode vän Tobias Fischer var då en hjälte som ryckte in.

UNDER DE 24 ÅR som jag arbetat på MHF:s uppdrag har fyra chefredaktörer passerat revy – Sören Sehlberg, Arne Winerdal, Gustav Liljeberg och Mikael Lindberg. Jag förundras över MHF:s förmåga att rekrytera skickliga redaktörer. Sehlberg fick den prestigefyllda utmärkelsen Årets lobbyist för sitt ar-

bete med att lansera alkohol, Winerdal gick vidare och blev vd för MHF där hans journalistiska driv och affärskunnande gav stabilitet och framåtanda åt förbundet. Liljeberg och Lindberg är båda fostrade i motortidningsbranschen och det de inte vet om bilar och trafik är inte värt att veta. Det har varit ett privilegium att jobba med dem alla.

Flera ytterst kompetenta motorjournalister har jag också haft nöjet att samarbeta med. Jag tänker särskilt på mångåriga Motorförarprofilen Hasse Britth och Margareta Rost, en toppvärkning från Expressens motorredaktion. Frid över deras minne.

På senare år har jag njutit av Stefan Nilssons bil- och trafikkunnande och – inte minst – hans skicklighet med kameran. Resereportagen har varit grädde på moset och inspirerande för en layoutare att sätta tänderna i, tack vare den rutinerade resereportern Cenneth Sparby.

JAG ÄR DEN SORTENS MÄNNISKA som har svårt för att uppbåda energi för saker som saknar en djupare mening. Att vara med och utforma Motorföraren har känts djupt meningsfullt. Och så länge det finns bilister, liksom mannen på Nockebybron, som struntar i det som alla i nyktert tillstånd är överens om behövs den rösten.

URBANTHOMS,
journalist och layoutare

Tack för ett gott samarbete, MHF!

Vi fortsätter vårt gemensamma arbete för ett trafiksäkert samhälle.



SVERIGES
TRAFIKUTBILDARES
RIKSFÖRBUND

www.str.se | www.korkort.nu



Upplev kvalitet och komfort med KABE

Med över 60 års erfarenhet har vi skapat enastående fritidsfordon som kombinerar komfort, stil och högsta kvalitet. Våra innovativa lösningar och tidlösa designelement erbjuder en exklusiv upplevelse på vägen. Med fokus på detaljer och lyxiga interiörer skapar vi en hemtrevlig atmosfär som passar alla äventyr. Upplev friheten med våra pålitliga och prisbelönta husvagnar och husbilar.

Välj KABE - där din drömmresa börjar!


Alltid steget före

KABE

 kabehusvagnarhusbilar

 kabe.official

 Kabe AB

Hitta din återförsäljare på kabe.se

Härlig



KVARTETT PÅ ÄVENTYR. Gina Willén, Anette Alkebo, Anna Jeppsson och Siv Lilliebjörn gästar Järvsöbaden för skidåkning på längden, yoga och gott umgänge.

Flatmo
Textila inredningar

**DYNOR - RESÅRMADRASSER
BÄDDMADRASSER - MATTOR**

www.flatmo.se 0696-400 95 info@flatmo.se

helg i Hälsingland

Hälsingland hägrar. För en vinterhelg med Järvsö och Orbaden som mål bjuder på snötyngda granar, sinnrika spår och smakfullt mathantverk.



REPORTAGE:
CENNETH SPARBY
TEXT & FOTO



Svenska Tält i Dorotea AB
Timmervägen 5
917 32 Dorotea
0942-10815
info@svenskatalt.se
www.svenskatalt.se



Måttanpassade Sidor & front till Er husbilsmarkis



Järvsöbacken – en modern alpin anläggning med anor från 1930-talet.

VISST ÄR DET SPECIELLT att bila genom ett fagert vinterlandskap, från barmark i Mälardalen för att på några få timmar befinna sig i snörika Hälsingland. Det är dags för en helg på klassiskt pensionat, kryddat med vilsam skidåkning och genuint mathantverk.

Första stoppet är Harsa, en hälsingeby som lockar med närmare tio mil skidspår och ett femtontal slingor vid idylliska Harsasjön på 400 meters höjd. Här har familjen Snar under många år utvecklat Harsa till att bli en av landets främsta längddestinationer.

– Men vi värnar ändå den småskaliga känslan och hälsingetraditionerna, säger An-

”Det känns som rena rama vildmarken här uppe. Och spåren är alltid välpreparerade.”

ders Snar, som just kommit tillbaka efter att ha dragit nya spår i skogslandet.

– Hit söker sig elitidrottare, motionsfantaster och livsnjutare för att ta del av spårglädjen, fortsätter Anders.

OCH VISST ÄR DET EN HÄRLIG känsla att ge sig ut i spåren, som går rakt över sjön och in i det trolska skogslandet. De olika skidslingorna leder genom både trolsk granskog och vidsträckta myrmarker.

Vid ett av spårkorsen har systerarna Marianne Lundman och Birgitta Viktorsson tagit en välbehövlig paus. De har besökt Harsa

ett flertal gånger och njuter verkligen av spåren.

– Det känns som rena rama vildmarken här uppe. Och spåren är alltid välpreparerade, konstaterar Marianne med ett leende.

Birgitta gillar dessutom att det finns både kafé och lunchservering vid spårcentralen.

– En kopp varm choklad smakar alltid som bäst efter turen, berättar Birgitta.

Järvsö ligger nära. Den gamla hälsingeorten, som präglats en hel del av Barbro ”Lill-Babs” Svenssons framgångssaga, har under de senaste åren ömsat skinn rejält, och blivit en mäktig poppis skidort.

Gör snabbt om din pick-up till husbil under 30 minuter





Järvsöbadens rika familjetraditioner lever vidare, tack vare Gunborg Pehrson samt Kerstin och Per Ångström.

För som vinterturist kan man välja mellan både längdspår och alpina pister i mängd. Familjen bakom alpina Järvsöbacken har inför denna vinter dessutom satsat på att bygga ut anläggningen rejält med ett helt nytt skidområde.

DET SJUDER AV GENUINT mathantverk på orten, i form av kaféer, bagerier och gårdsrestauranger som värnar de lokala råvarorna. Dessutom håller boendet hög klass, både när det gäller hotell och pensionat.

Ett ställe som verkligen värnar den gamla tidsandan är pensionatsklassikern Järvsöbaden, som öppnade redan år 1905.

Ursprungligen var det en kuranstalt som förfadern till dagens ägare, fjärde och femte generationen i familjen Pehrson, startade.



På Orbaden Spa hör hetvattenpoolen till favoriterna, med vid vy över Ljusnan.

Nu är det Inger och Per Ångström, som för Järvsöbaden vidare. Sedan några år tillbaka har de valt att åter anknyta till den gamla kurbadstraditionen, med ny spaavdelning och ett kallbad i den gamla potatiskällaren, med vatten från egen källa vid Öjeberget.

Och Pers moster Gunborg Pehrson är fortfarande aktiv, drygt 90 år gammal.

– Jag kanske skulle ha klivit åt sidan för länge sedan. Men det är knepigt, för Järvsöbaden är så speciellt med alla minnen och möten med glada människor, säger Gunborg med ett skritt.

LITE TALANDE ÄR HISTORIEN om den unga kvinnan som tillbringade varje sportlov på Järvsöbaden som barn.

När hon kom tillbaka som 30-åring och

”Vi får allt fler yngre återkommande gäster som uppskattar vår långa historia och tradition.”

mötte Gunborg utbrast hon överraskat:

– Lever du?!

Att det är den tidlösa känslan som gjort att de överlevt alla trender är de rörande eniga om.

– För vi får allt fler yngre återkommande gäster som uppskattar vår långa historia och tradition, säger Inger.

Här har Astrid Lindgren och Lill-Babs varit flitiga gäster och fått rum döpta efter sig, och författaren David Lagercrantz har i perioder haft skrivarstuga på pensionatet.

I MATSALEN SERVERAS klassisk husmanskost med smak av Hälsingland, där smör, ost och sill alltid inleder.

I kväll vankas även gravad lax, älgstek med kantareller och hallonparfait.

Kaffet intas i salongerna, med klar sekel-



Palmenco

Trandaredsgatan 1B, 507 62 Borås • 010-13 99 100 • info@palmenco.se

www.palmenco.se

Vi stödjer MHFs arbete för en drogfri trafikmiljö



Solig paus i Harsaspåren, som bjuder på mer än tio mil med slingor.



Järvsö Creperie – ett måste om du besöker hälsingebyn. Här serveras matiga crepes och galetter.



"Jag bakar det mesta av mitt bröd, efter recept från farmor och mormor", säger Kerstin Sillén som driver Anders-Pers fikabod i Järvsö.



Anders Snar fixar spåren i familjedrivna Harsa.

skifteskänsla. Kristallkrona i taket, mjuka sammetsfåtöljer och kandelabrar på borden.

EFTER EN LÅNGFRUKOST nästa soliga februarimorgon är det dags att testa skidspåren, som börjar på andra sidan vägen. För Järvsö bjuder på ett par mils varierad åkning genom skogar och över vida ängar.

Landskapet är inbäddat i ett mjukt, fluffigt täcke, tack vare nattens ymniga snöfall.

– Ja, det känns som om det vore julafton, säger Gina Willén glatt.

Hon kommer skidande över ängen i njutartempo, tillsammans med kompisarna Anette Alkebo, Anna Jeppsson och Siv Liliebjörn.

De är från Stockholm och har rest upp under helgen för att kombinera längdskidåkning med pensionatsboende.

– Järvsöbaden är helt rätt för oss, som vill ta det lugnt och njuta en hel del av både spa och god mat efter skidturen.

Nu är det dags för dem att spisa lunch efter en halvmil i spåret.

Vi passar på att köra milspåret, som bjuder på flera uppförslut också. Terrängen är minst sagt kuperad, vilket blir allt tydligare ju närmare spårcentralen och pisterna vi kommer. För Järvsöbacken bjuder på ett vidsträckt skidområde. Det är Sveriges näst äldsta alpina skidanläggning, som lockar med närmare 25 nedfarter och ett tiotal liftar.

DET PASSAR UTMÄRKT med lunch på Järvsö Creperie, som ligger vid en av backarna, strax ovanför Bergshotellet. Här frestar Malin Näsman och hennes kollegor med matiga galetter och söta crepes, perfekt för hungriga skidåkare, oavsett om man åker längd eller utför.

– Jo, vi har "Järvsöfierat" den franska klaskikern, säger Malin Näsman med ett skratt.

Det började med en restaurang i ett gammalt uthus nedanför järnvägen, där hon sedan snart tio år tillbaka serverar de franska pannkakorna med lokala råvaror som tillbehör. Sidfläsk från gårdsgris, färskost, Delsboskinka och Järvsöodlade tomater.



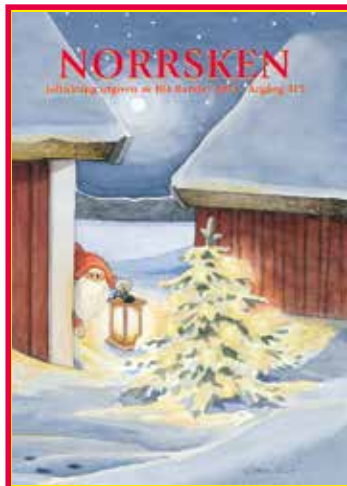
Klar nostalgikänsla i Hosarbo, med handgjorda spårskyltar.

Men nu finns hon även på berget, och lockar med en svit för uthyrning på övervåningen.

Under eftermiddagen testas även backarna, och vi får från toppen av Öjeberget en mäktig vy över de skogsklädda hälsingebergen. Det kuperade landskapet ger mer en känsla av klart nordligare breddgrader, i synnerhet efter nattens snöfall.

NÄSTA MORGON KÖR VI söderut mot Orbaden. Redan på 1920-talet reste badturister hit från Mälardalen för att andas frisk luft och vandra i den hälsosamma naturen vid Ljusnans klara vatten.

Traditionen med stärkande bad och frisk luft fortsätter på nya Orbaden Spa & Resort, där det gamla pensionatet vuxit till en helårsöppen anläggning, med en hel del vegetariskt från egna odlingar på menyn. Det går utmärkt att kombinera spa-upplevelsen med längdskidåkning i Hosarbo-spåren uppe på skogshöjden.



Beställ jultidningen Norrsken!

Sveriges äldsta jultidning! Julbetraktelser, reportage, kultur- och natur, pyssel, korsord m.m. 80 kr/styck.

Fraktfritt vid tillsammans minst fyra ex.

Beställ! kansliet@blabandet.se 070-5682320 sms

Sista numret av Motorföraren...

Vill du fortsätta få tidning?

Bli medlem eller prenumerera! www.blabandet.se

Blå Bandet
Nykterhet behöver du aldrig ångra!

FOTO: CENNETH SPARBY



Systrarna Marianne Lundman och Birgitta Viktorsson har skidspåren i Harsa som klar favorit.



Vi har även vinteröppet!

SÄLSÄTERN'S FJÄLLGÅRD

Vandrarhem som erbjuder boende i rum och stugor i Sälenfjällen. Stora möjligheter för grupper och läger!

- Gångavstånd till Säl-, Mellan- och Storfjället.
- Många fina cykelleder i omgivningarna.
- Daglig anslutning med buss från Borlänge.
- Möjlighet till självhushåll eller halvpension.
- Livsmedelsbutiker, bageri, restauranger m.m. finns i närområdet.
- Lugn och alkoholfri miljö. Medlemmar i nykterhetsorganisation får rabatt!

Välkomna!

Annexet



Fäbodstugan



Fjällgården



Sälsäterhuset



Siljansnässtugan



Säterstugan



www.fjallgarden.nu info@fjallgarden.nu Tel. 0280-210 18



*nya DYNOR
TILL DITT
FRIDSTJORDON?*

Din kompletta leverantör av dynor, madrasser och bäddmadrasser till husvagn, husbil, mm.

Svenska Dynor AB

Åbyvägen 14, 915 96 FLARKEN
0722-08 33 29 • info@svenskadynor.se
www.svenskadynor.se

Välkommen till MekoPartner Bilverkstad

Verkstadskedjan som alltid ger dig mer för mindre.

Vi kombinerar kunskap och engagemang med ett lågt pris och hjälper dig med både service och reparation av din bil.

MekoPartner Bilverkstad erbjuder MHF:s medlemmar:

10 % rabatt på ordinarie service, enligt fordonets servicebok.

10 % rabatt på arbete vid reparationer.

Ni kan även dela upp betalningen

Räntefritt på 4 månader med

MekoPartner-kortet.



BILVERKSTAD

MekoPartner
www.mekopartner.se



Läs mer om våra erbjudanden på mhf.se

Ådalens - nu en del av Autocirc.

Vi tar ett viktigt steg i vårt fortsatta arbete för en cirkulär omställning inom fordonsindustrin. Läs mer på vår **nya** hemsida adalens.se/nyheter.



Ådalens



Järvsö kyrka ligger vackert belägen nära Ljusnan.

Lasse Feldtblad, som bor på världsarvet Gästgivers i närheten, är en hejare på skidor. Han är kyrkbåtsroddaren och folkmusikern som varit längdhoppare på elitnivå och cyklat genom Nord- och Sydamerika under två års tid. Egentligen är det en berättelse i sig.

– Det här är en fantastisk trakt, med fina längdspår som inte så många känner till, myser Lasse där vi skidar över myrmarkerna, förbi ett gammalt björnide som fortfarande används.

Timmen senare tar vi rast vid en av



FOTO: CENNETH SPARBY

Efter middagen på Järvsöbaden är det läge att ta kaffet i en av salongerna.

stugorna längs spåret, och njuter länge av eftermiddagssolen, med inga andra åkare i sikte.

– Precis som det ska vara i hälsingeskogarna, konstaterar Lasse med ett nöjt leende.

CENNETH SPARBY



- Tradionella extraljus i både xenon-, led- och halogenteknik
- Ledramper från 6" till 50"
- Marknadsledande prestanda

LightFORCE



Följ oss på Facebook och Instagram - [Lightforcesweden](https://www.facebook.com/lightforcesweden)

Lightforce Sweden | 0950 - 120 00 | info@lightforce.se www.lightforce.se





Upptäck en bättre bilekonomi

Varje gång du betalar med CarPay samlar du bonuspoäng som kan användas för att tanka, tvätta eller ladda bilen. Ju mer du använder kortet, desto mer får du tillbaka. Gör det till en bra vana och få en bättre bilekonomi på köpet.

Läs mer på carpay.se eller ansök om ett kort direkt i appen. Det är helt kostnadsfritt och tar bara några minuter.



TA CHANSEN DU OCKSÅ!

EN CHANS PÅ
TUSEN.
ETT LOTTERI FRÅN MHF

Vad skulle du göra om du vann?

En chans på tusen är lotteriet som bara har tusen lottnummer, vilket ger en större vinstchans!

Ta chansen du också, och swisha redan idag!

Vinnande nummer ger 500 gånger insatsen, skattat och klart. Dragning i oktober, januari, april samt augusti. Allt överskott går till MHF:s arbete för att ingen ska dö av rattfylleri.



SWISHA TILL
123 578 0515



Lotteritjänst 08-555 765 65 - lotteriservice@mhf.se
www.enchanspatusen.se

MED TILLSTÅND AV SPELINSPEKTIONEN

Lottvärde

500 kr
1 000 kr
1 500 kr
2 100 kr

Vinst

250 000 kr
500 000 kr
750 000 kr
1 050 000 kr

HUGOS

Husbilar

Vetlanda

www.hugoshusbilar.se, 0383-185 50



Vi har egen verkstad, lack och snickeri.
Vi utför all typ av rep. och ombyggnad.

Tex stödben, extravärmare,
tillbehör, försäkringsjobb mm.
Vi bygger kundanpassade bilar.

MCA



Husvagns- och
husbilstransporter
över hela Sverige!

KABE

TRANSPORT

Ring 070-33 68 666
cornelia.tidqvist@kabetransport.se

LITE MER OM:

KOLL PÅ VILDA DJUR

Passa på att besöka Sveriges maffigaste vildmarkspark — Järvzoo. Här kan man vandra längs en tre km lång trätrottoar som för besökaren genom ett tvärsnitt av den rika hälsingens naturen. Här får man som besökare närkontakt med bland annat varg, lo, björn, rådjur, ren och myskoxe i så naturliga miljöer som möjligt.
www.jarvzoo.se

MISSA INTE HÄLSINGEGÅRDARNA

Den kulturintresserade får sitt lystmäte genom en titt på hälsingegårdarna, där Kristofersgården i Järvsö och Gästgivars längs gamla Orbadenvägen är ett måste. De är två av sju gårdar som bildar Världsarvet Hälsingegårdar.
www.stenegard.com

MER INFO

www.jarvso.se
www.harsa.se
www.orbaden.se

FOTO: CENNETH SPARBY



Spana lodjur på Järvzoo, granne med både skidbackar och spår.



Gästgivars – en av flera hälsingegårdar som går att besöka.

När det gäller bildelar

LAGA

Tänk Begagnat Först

Besök oss på www.laga.se

Alu-Flex Hundbur Helt i Aluminium



Varför inte den bästa?

- 5-års garanti att buren är helt skrammelfri.
- 2-års tillverkningsgaranti.
- Tillverkas efter hundens storlek för ökad trafiksäkerhet.
- Tät botten med kanter runt om.
- Lätt att städa och hålla ren.
- Kan skräddarsys till de flesta bilmodeller.



Smide & Montage AB
Telefon: 0120-41030
E-post: info@alu-flex.se
Hemsida: www.alu-flex.se

ADRIA



Det finns en *Adria* för alla.



UPPTÄCK VANS FRÅN ADRIA

Våra fordon är designade för dig, med ett urval av modeller, planlösningar, funktioner och sortiment av textilier och inredning.



Hitta din nya Adria här!



www.adria.se



Husvagnar



Husbilar



Vans

Vad händer nu när Motorföraren läggs ner?

Tidningen Motorföraren har sedan starten 1927 varit MHF:s kanal ut till sina medlemmar, samt till beslutsfattare och myndigheter. Nu när tidningen läggs ner efter årsskiftet, frågar vi hur styrelsen ser på MHF:s kommunikation i framtiden. Ordförande Annette Fagerholm Ahlholm och vice ordförande Göran Roxhav berättar.

– **EN EPOK GÅR I GRAVEN**, nu när Motorföraren läggs ner efter årsskiftet. Det är ändå en tidning som funnits sedan 1927, säger Annette Fagerholm Ahlholm, ordförande på MHF och fortsätter.

– Det kommer att bli ett sorgearbete, men kostnaderna håller inte för att göra en tidning. Det är den bistra, ekonomiska verkligheten vi lever i just nu.

TROTS NEDLÄGGNINGSBESLUTET som togs av förbundsmötet, vill man se positivt på framtiden.

– Jag tror på de digitala kanalerna, säger Göran Roxhav, vice ordförande för MHF.

– Det här är utvecklingen framåt. Se bara hur exempelvis våra politiker arbetar med sina digitala kanaler idag, fortsätter han.

Redan idag finns flera digitala kanaler för MHF:s frågor.

– Vi har våra Facebook-sidor: Jag vill



RATTA REN. Från 2024 blir det de sju region-tidningarna som axlar en del av Motorförarens innehåll till medlemmarna, som exempelvis kungörelser inför förbundsmöten.



– Det blir ett sorgearbete nu när Motorföraren läggs ner efter 96 år, men det är den bistra verkligheten vi lever med idag, säger Annette Fagerholm Ahlholm, ordförande för MHF.

inte förlora vänner och familj. Kör inte full och MHF Internt. MHF har också sin egen hemsida och ett digitalt nyhetsbrev. Därtill finns Trafikdax som är ett lokal-tv-program, fyller Annette Fagerholm Ahlholm i.

– **MÅNGA AV DE VI VILL** påverka idag, läser inte papperstidningar, det är den bistra verkligheten, säger Göran Roxhav. Med vår digitala satsning, kommer vi nå ut snabbare, än genom en tidning, fortsätter han.



– De digitala kanalerna är utvecklingen framåt. Se bara hur exempelvis våra politiker arbetar med sina digitala kanaler idag. Det går mycket snabbare, säger Göran Roxhav, vice ordförande på MHF.

Men, det kommer finnas kvar papperstidningar, även om de inte heter Motorföraren. MHF:s sju regioner har sina respektive regiontidningar Ratta Ren, och Trafiknyktert. Nu.

– Där kommer härnäst exempelvis kungörelser inför förbundsmöten och annan MHF-information delas med de som fortfarande vill bläddra i en papperstidning, avslutar Annette Fagerholm Ahlholm.

MIKAEL LINDBERG

Din medlemsavgift räddar liv!

- Ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt för att en berusad person suttit bakom ratten. Årsaviseringen går ut i dagarna och genom att betala den hjälper du oss att rädda liv på dom svenska vägarna.

Du gör skillnad, stöd MHF.

Barn i bilen är ingen barnlek

Barnstolar, tonvis med packning och hunden. En bilresa med hela familjen blir lätt ett litet äventyr och du vill inte tumma på säkerheten. Med en säker familjebil kan du känna dig mindre svettig under armarna.

Folksam har i nära 40 år undersökt säkerheten hos olika bilmodeller. I vår lista "Säkra familjebilar" kan du se vilka bilmodeller som är ett säkert val för hela familjen.

Läs mer på folksam.se/familjebilar



Folksam
För allt du bryr dig om

Lyxboende på sex hjul

Husbilslivet kan vara äventyr för två eller för familjen. Det kan handla om långresor för att se nya platser eller helt enkelt bara njuta av ledig tid. Kanske som pensionär eller under ett sabbatsår. Det kan vara hundägarens drömsemester som tillbringas med hundarna dygnet runt. Utbudet av husbilar är idag stort och det är inga svårigheter att hitta en modell som passar. Vi tittar närmare på Le Voyageur med det kryptiska modellnamnet LVX 8,7.

LE VOYAGEUR LVX 8,7 är en stor husbil, en boggibil byggd på Mercedes-chassi med en 170-hästars diesel och 9-stegad automatlåda. Här ligger fokus på välbefinnande.

Bilen är byggd som en helintegrerad husbil, vilket betyder bästa komfort både vad gäller värme och kyla. En helintegrerad husbil har bäst isolering då även förarutrymmet har isolerande husbilsväggar. Det kan jämföras med exempelvis en halvintegrerad husbil där förarutrymmet är grundbilens förarutrymme med viss tilläggsisolering.

Tyvärr är det generellt så att helintegrerade husbilar har sämre skydd vid en trafikolycka då förarutrymmet i de flesta fall inte har några deformationszoner. Vi har dock ingen uppgift om hur mycket arbete Le Voyageur lagt ner på krockskyddet.

BILEN HAR EN TJÄNSTEVIKT på 4 175 kilo och en totalvikt på 5 500 kilo. Risken för överlast är därmed liten. En massiv tjänstevikt i kombination med luftfjädring och boggi gör bilen till mer av en superkomfortabel motorvägskryssare än en husbil för båtluftande i grekiska övärlden. Den är kort och gott mer stabil än vig och smidig.

Le Voyageur LVX 8,7 är så pass stor att det kan bli problem på vissa campingplatser, men samtidigt är utrymmet i bilen fantastiskt. Här finns plats för de fyra som bilen är registrerad för som både åkande och sovande, men också för att bjuda in grannarna på campingen på en fin middag.

Med framstolarna vända är det inga problem att duka upp för sex personer. Kylskåpet, som rymmer 153 liter + frysfack, är fullt tillräckligt och står bra placerat mitt emot köket som i sig är ovanligt rymligt med en större bänk runt spisen och diskhon. Märkligt nog har man valt att bara ha en tvålagig gasspis. En extra kokplats, gärna med el, hade definitivt inte skadat i den för övrigt välutrustade husbilen.

FÖRSTA INTRYCKET NÄR man kommer in i bilen är att den har en öppen och luftig interiör med, i den här versionen, paneler i ljusa och rena träslag. En interiör som för tankarna lite till klassiska svenska furupaneler i allmogestil. Det låter kanske inte så lyxigt men på plats i husbilen känns det som ett djärvt grepp som blivit helt rätt.

Den bilen vi kört var utrustad med två långbäddar längst bak, 80x190 centimeter samt 80x200 centimetr, och en elektriskt nedfällbar dubbelsäng över förarutrymmet. Den främre sängen mäter 140x190 centimeter och kan lätt hissas upp igen på morgonen utan omfattande bäddande. Den inkräktar inte heller på utrymmet fram. Just den här lösningen med två riktigt bra långbäddar längst bak är en favoritlösning för ett par som ger sig iväg på en riktigt lång resa, och då menar jag lång ur ett tidsperspektiv.

Sängarna är riktigt komfortabla och det välutrustade toalettutrymmet är smidigt att komma åt både framifrån och bakifrån utan att man stör sina medresenärer. Perfekt om vänner eller barn följer med på resan. Toaletten är till och med utrustad med ett keramiskt handfat och separat duschkabina med riktig ståhöjd på 190 centimeter. Det finns bältade platser för tre passagerare utöver föraren.

HELA BILEN ÄR VÄLUTRUSTAD med belysning och skåp, samt lastutrymmen både under bakre sovutrymmet (garage med egen vattenburen värme), längs sidorna och i golvet. Värmesystemets hjärta är en Alde gas-/elpanna som ger golvvärme i hela husbilen.



Sommarens drömläge för en lyxig husbilsövernattning vid en härlig insjö. Ba



NERFÄLLBART BORD. Uppdukat för en bit mat med naturen precis utanför dörren. Även sittgruppen har vit läderklädsel och bordet kan fällas ner.



GOTT OM PLATS FÖR FÖRVARING. Riktigt välutrustat när det gäller förvaring och det gäller både garderober och kök.



REJÄLT FÖR MATLAGRING. 153 liters kylskåp med ett mindre frysfack ovanför.

Förarens arbetsplats är ett udda hopkok av Mercedes instrumentering och reglage samt extra utrymme både framför och runt förare och passagerare. Det funkalar utmärkt bara man kommit överens med Mercedes lite egensinniga hantering av torkare och annat.

Framför allt är instrumenteringen väldigt



kom luckorna: vänstersidans lastutrymme och tömning av toalett-kassetten.



PLATS FÖR KVALLSMYS. Bästa komfort för långa sköna kvällar med bokläsning, tv-tittande och kanske en nattmacka på bordsytan mellan långbäddarna.



LYXIGT TOALETTRYMME. Riktigt välutrustat toalettutrymme i mitten av husbilen med en rymlig duschkabin och keramiskt handfat.



LUTNINGSMÄTARE. Vill du ha digital hjälp för att vattra in bilen så finns det ett instrument som visar lutningarna.



Litet förvaringsutrymme under golvet.



BRA LÖSNING. Bästa hanteringen av strålkastare och instrumentering med ett vred för att dimma belysningen och automatisk upp-/nedbländning.

bra med stora instrumentklockor och bra nattbelysning. När det gäller nattkörning är det även viktigt med bra strålkastare och det har den här husbilen så den briljerar huvudsakligen vid långkörning där man inte måste in i trånga stadsmiljöer eller ut på krokiga småvägar.

Stolarna fram är verkligen förstklassiga



LÅNGFÄRDSKOMFORT. Förarplatsen är designad för långa körsträckor med riktigt bra stolar, luftigt och ljust runt förare och passagerare samt med Mercedes riktigt fina instrumentpanel.



FLER LÅGOR ÖNSKAS. Ljust och luftigt med ljusinsläpp från taket. Köksbänken är väl tilltagen men spisen är bara tvålågig.



STOR OCH STADIG. Le Voyageur LVX 8,7 är en stor husbil som går stadigt och komfortabelt tack vare luftfjädring och boggi.



Högersidans lastutrymme och skåpet för två gasflaskor.

både vad gäller komfort, svankstöd och materialval.

I DEN PROVKÖRDA BILEN var det vitt läder, viket bidrar till den luftiga känslan i interiören.

Sammanfattningsvis en väldigt välbyggd

KORTFAKTA

LE VOYAGEUR LVX 8,7

Pris: Som provkörd 2 497 413 kr.
(I priset ingår ett lyxpaket för 475 413 kr.)

Motor: Diesel, 4-cyl, 2,2 liter, Euro 6E.

Effekt: 170 hk/128 kW.

Växellåda: 9-stegad automatisk växellåda.

Prestanda: Toppfart ca: 150 km/h, 0–100 km/h: cirka 14 s.

Prestanda: Toppfart ca: 150 km/h, 0–100 km/h: ca: 14 s.

Längd/bredd/höjd/axelavstånd: 7 900/2 300/2 950/4 590 + 800 mm.

Tjänstevikt/max last/släp: cirka 4 175/1 325/uppgift saknas.

Bäddar: 2 långbäddar i bakre delen och en nedfällbar dubbelsäng över framstolarna.

Antal passagerare utöver förare: 3 st.

Bränsletank: 92 l.

Färskvattentank: 200 + 20 l.

Grävattentank: 120 l.

Lastutrymme bak (garage): 3 252 l.

Lastutrymme höger sida (öppning): 119x96 cm.

Lastutrymme vänster sida (öppning): 106x96 cm.

+ Komfort
Toalettutrymme
Lastkapacitet

■ Stor
Dyr
Spartansk spis



Rymligt garage för cyklar, solstolar och annat skrymmande. Egen belysning och värme.

husbil för den eller de som tillbringar mycket tid i och med sin husbil. En stor bil som ställer krav på chauffören både med tanke på storleken och med tanke på det väldigt långa överhänget bak som riskerar att gå i backen när underlaget är ojämnt.

STEFAN NILSSON

Eldriven Jeep utan 4WD

Så kom då den där dagen vi trodde aldrig skulle få upplevas. Dagen då en Jeep blev Årets Bil. Det har i alla tider känts som en utmärkelse som ingen funderat på. Inte ens när Jeepen skapades under brinnande världskrig. Nu har det skett, och Årets Bil heter Jeep Avenger.

TIDERNÄR FÖRÄNDRAS och så är det även med Jeep, men vi kan glädja oss åt att Wranglern fortfarande finns kvar i modellprogrammet för de som ser den största körglädjen i en svart lavaöken på Island eller en lerig skogsväg i Småland.

Den jeep som slutligen blev Årets Bil heter Jeep Avenger, ett typiskt amerikanskt namn som översatt till svenska betyder Hämnaren. Nu vet vi inte vem Jeep tänker sig att hämnas på, men det kanske är Avenger som blir Jeeps överlevnad och biljett in i morgondagens biltrafik.

Vi må älska bensen och diesel in i det oändliga men priset stiger i takt med att tillgången minskar och förr eller senare är de fossila drivmedlen slut. I alla fall om vi inte hittar lösningar för andra drivmedel i tid.

Italienarna har en förkärlek för små bilar. Det kan på något sätt förklara varför den första Jeepen efter det att Fiat-koncernen tog över Jeep efter Mercedes-Benz Group blev lilla Jeep Renegade. En bil som till det yttre påminner en hel del om nya Avenger.

RENT KRASST ÄR JEEP AVENGER en praktisk och samtidigt kompakt eldriven suv med en design som för tankarna till Jeep och en teknik som delas med eldrivna Opel Mokka och några Peugeot/Citroën-modeller. Lite av en eldriven livsstilsbil. Mer av en praktisk stadsbil än en terrängbil, men ändå med lite högre markfrigång så den funkar på skogsvägen till



JEEPS FÖRSTA ELBIL. En kort och hög kombi med bra markfrigång och bra angrepps-/avgångsvinklar är Jeeps första elbil, Avenger. I kupén har man lyckats bra med både läsbarhet av instrumentering och mittdisplay samt lättförståeliga knappar och reglage. Därtill en instrumentpanel lackad som karossen som ett arv från ur-Jeepens plåtpanel.

sommarstugan eller skogskojan. Bilen har, mest för syns skull, tre kör lägen med terrängfokus, snö/lera/sand, samt de vanliga för sport/eco och normal.

Kör mässigt är Jeep Avenger en bil som är lätt att leva med. Bra sikt, bra vägegenskaper och stolar som ger gott stöd både i sidled och i rygglutet. Instrumenteringen är helt digital, så här finns inga klassiska instrumentklockor, men väl en mittdisplay i vanlig ordning för underhållning, inställningar, navigation med mera.

AVENGERN ÄR EN ELBIL med allt vad det betyder när det gäller högt vridmoment från start men en viss orkeslöshet i höga hastigheter. Växellådan har bara två lägen, framåt eller bakåt och ljudnivån i bilen är låg men i högre hastigheter gör sig däckbullret och ett oväntat högt vindbrus sig tillkänna.

Bilens styrka ligger i första hand i den fyrkantiga karossen som ger goda innerutrymmen och lastutrymme i relation till bilens storlek. Baksätet är fällbart och delbart i 40/60-delning. Sedan går det inte att komma ifrån att italienarna, bilen är designad och byggs i Italien, har lyckats att bygga en ganska medioker hög eldriven kombi med en rad klassiska Jeep-attribut.

En markfrigång på 20 centimeter och bra angrepps-, bryt- och avgångsvinklar gör att den korta breda bilen med låg tyngdpunkt är förvånansvärt

bra i terrängen. Elmotorns karaktär med högt vridmoment från start är också en fördel som ger både säker och mjuk körning på sämre underlag. Kort sagt, bästa framkomlighet utan fyrhjulsdrivning, så nu väntar vi bara på en version med just fyrhjulsdrivning. Avenger känns inte riktigt som en Jeep utan just fyrhjulsdrivning.

DEN HÄR BILEN KOMMER säkert att hitta sina köpare bland sanna Jeep-älskare som gillar märkets livsstilsprofil av äventyr och vildmark, men hard core Jeep-entusiaster kommer att fnysa, eller möjligen köpa bilen som en stadsbil med en aura av Jeep bara för att just den livsstilen är viktig.

Jeep har å sin sida lagt manken till för att flirta med båda kategorierna. Här finns små påskägg i interiören, som killen med stjärnkikare längst ner i vindrutans. Grillen har sju stående öppningar, vilket är lite udda när det gäller en elbil som egentligen inte behöver någon större kylning. För säkerhets skull finns det en liten stansad modell av urjeepens grill infälld i det nedre luftintaget fram. Det står Jeep överallt på bilen, både invändigt och utvändigt. Mest avgörande när det gäller Jeep-arvet är instrumentbrädan som i Summit-versionen är lackad i karossens färg. En direkt koppling till ur-Jeepens metallpanel.

STEFAN NILSSON

KORTFAKTA

JEEP AVENGER SUMIT

Pris: 519 900 kr (från: 469 900 kr Longitude).

Motor: Elmotor som driver framhjulen.

Effekt: 115/156 kW/hk.

Vridmoment: 260 Nm.

Prestanda: Toppfart: 150 km/h, 0–100 km/h: 9,0 s.



Längd/bredd/höjd/axelavst: 408,4/198,1/152,8/256,2 cm.

Tjänstevikt/totalvikt/slöp: 1 536/489/– kg.

Räckvidd enligt WLTP: 404 km (blandad körning), upp till 576 km (stadskörning).

CO₂-utsläpp: 0 g/km WLTP.

Garantier: Nybil: 3 år, lack: 2 år, rost: 7 år.

- Autobroms
- Atkolås



Hög markfrigång
Image
Rymlig i kompakt format



Enkel batteriteknik
4WD saknas
Ingen möjlighet till släp

KOM ÄNNU LÄNGRE MED INGO-APPEN!

Hos oss betalar du aldrig mer än nödvändigt för soppan. Med vår app kan du dessutom vinna fria liter, få koll på din bränsleförbrukning och enklare hitta till någon av våra över 290 stationer. **Ladda ner INGO-appen och hitta din närmaste station.** Välkommen!





FYSISKA KNAPPAR KVAR. Förarmiljön är typisk Ford med den blå digitala instrumenteringen som är funktionell precis som det faktum att Ford har kvar fysiska knappar och rattar istället för touchkontroller.

LYCKAD BALANSGÅNG. Ford Kuga är Fords mellanstora suv. En bra balansgång mellan lådform för maximalt lastutrymme och strömlinjeform för minsta luftmotstånd.

FOTO: STEFAN NILSSON

Ford i flera format

Laddhybriden är lite av columbi-ägg just nu när dieselprierna och elprierna far upp och ner värre än aktieprierna på en börs i kris. Trygghet med andra ord och Ford är ett av märkena som står för just trygghet i en värld där nya bilmärken dyker upp fortare än andra byter ägare. Vi har kört Fords mellanstora suv Kuga. En bränslesnål laddhybrid med fyrhjulsdrevning, en perfekt vinterbil för den miljömedvetne.

FORD KUGA ÄR EN SUV som varit med länge. Det började i en tid då Ford delade teknik med Volvo, men nu står Ford för tekniken själva. Dagens Ford Kuga är en väldigt genomtänkt bil med mängder av smarta lösningar som det flyttbara, delbara och lutningsbara baksätet som ger en mängd olika möjligheter att utnyttja lastutrymmet. Precis som det ska vara i en suv. Karossformen är dock inte helt lådformad så vissa eftergifter är gjorda för flärden och lägre luftmotstånd.

Finessen med en laddhybrid är att du får en bil som i vardagen är som en elbil, förutsatt att du är seriös med laddandet och att du har en pendlingsresa på maximala sex mil tur och retur, eller dubbla om du laddar på jobbet. Samtidigt är den en bränsleeffektiv långfärdsbil som inte kräver krångliga och långa laddstopp.

Koldioxidutsläppet och förbrukningen av fossila drivmedel blir noll under korta resor

då den enbart går på el, medan förbrukningen under vår testperiod stannade på 5 liter bensin/100 km om vi startade med fulladdat batteri och full tank och körde så långt det gick.

Förlitade vi oss enbart på hybridtekniken och bensinmotorn utan att ladda batteriet, stannade förbrukningen på 6,2 liter/100 km. Allt vid blandad körning med 20 procent stadstrafik och resten på svenska landsvägar i 60–100 km/h. Riktigt bra siffror för en så pass stor och hög bil.

Ford förlitar sig på Toyota-konceptet med en fyrcylindrig Atkinson-motor och steglös automat. Körupplevelsen påminner därmed om exempelvis Toyota RAV4. Forden har dock en något hårdare fjädring och upplevs som väldigt stabil på de flesta väglag. Nackdelen med den här tekniken är att släpavagnsvikten stannar på 1 500 kilo. Högst dragvikt har Kugan med 150-hästars bensinmotor och manuell växellåda men utan hybridteknik. Den får då dra 1 800 kilo.

FORD HAR I GRUNDEN fyra olika versioner av Kuga och de erbjuds i lika många olika utrustningsnivåer. Billigast är bilen med en 1,5-liters bensinmotor på 150 hästkrafter, manuell 6-växlad låda och framhjulsdrevning. Nästa steg är 2,5-liters bensin/E85-motor på 190 hästkrafter tillsammans med elmotorn, framhjulsdrevning, steglös automat och hybridteknik. Den modellen finns också för enbart bensin/el men då även som

fyrhjulsdreven. Slutligen erbjuds en laddhybrid, med framhjulsdrevning och 2,5-liters bensin/elmotorer med en sammanlagd effekt på 225 hästkrafter.

Den miljömedvetne står inför valet mellan Kuga med motor anpassad för E85, men då enbart som hybrid med framhjulsdrevning, eller laddhybriden med mer effekt. Här handlar det mycket om hur engagerad du är som miljöbilist. Tankar du uteslutande E85 lämnar du ett mindre klimatavtryck med den bilen, men laddhybriden erbjuder både litet klimatavtryck och komforten i att köra en elbil med låg ljudnivå samt ekonomin om du bor så att du kan ladda hemma.

EFTER ATT HA KÖRT Kuga laddhybrid konstaterar vi att det är en genomtänkt bil som är lätt att leva med. Lastutrymmet och baksätet är riktigt bra, framstolarna fungerar utmärkt även vid långkörning. Vid mörkerkörning fungerar instrumenteringen fint med bra dimning och vi känner att den lilla mittdisplayen faktiskt är fullt tillräcklig, även om den upplevs som lite tråkig. Samma sak med värme- och ventilationsreglagen samt reglagen för radio/musikanläggning.

Det bästa vid mörkerkörning är ändå strålkastarna som på testbilen var Fords adaptiva helljus som bara dämpar belysningen där det finns en mötande eller framförvarande bil. Riktigt bra och högsta säkerhet på landsvägar utan viltstängsel.

STEFAN NILSSON

KORTFAKTA

FORD KUGA ST-LINE X 2,5

Pris: 516 900 kr.

(Från 388 400 kr, 150 hk framhjulsdrevning ej hybrid).

Motor: 2,5 liters fyr-cylindrig bensinmotor.

Effekt:

165/225

kW/hk.

Batteri-

kapaci-

tet: 14,4 kWh.

Växellåda: Steglös automat.

Prestanda: Toppfart:

218 km/h, 0–100

km/h: 7,7 s.

Längd/bredd/

höjd/axelavstånd:

462,6/188,2/169,0/

271,0 cm.

Tjänstevikt/last/slöp:

1 861/459/1 500 kg.

Garantier: Nybil: 5

år, max 15 000 mil,

vagnskada: 3 år, lack:

2 år, rost: 12 år.

Deklarerad bränsleför-

brukning, enl. WLTP:

0,9–1,3 liter/100 km.

Uppmätt förbrukning

från fulladdat bat-

teri och full tank: 5

liter/100 km blandad

körning. Full tank

men ingen laddning

i batteriet från start:

6,2 liter/100 km.

Räckvidd på enbart

el: Uppgiven WLTP:

6,2 mil. (Uppmätt:

6,0 mil bl. körning.)

CO₂-utsläpp:

21–30 g/km WLTP.

• Autobroms

• Atkolås

+ Bränslesnål
Förarmiljö
Stabila väg-
egenskaper

■ Låg släp-
vagnsvikt
4WD/E85-
motorn ej
möjlig med
laddhybrid

Vi hjälper dig att **göra rätt** när något **gått fel!**

Konsument
verket • KO



På vår webbplats hittar du tips inför ditt bilköp, och information om vad du ska göra om du stöter på problem längs vägen.

**Få svar och hjälp på
[hallåkonsument.se](https://hallakonsument.se)**



Range Rover Evoque är en lyx-suv med egen stil. Men smakar det så kostar det – även som begbil.

SOMMAREN 2011 PRESTERADES Range Rovers minsta bil, Evoque, som till stor del baseras på teknik från andra generationens Land Rover Freelander. Tre karossmodeller finns, vanligast är femdörars. En tredörrars coupé finns också, liksom en cabriolet som kom 2016. En facelift kom under 2014, både exteriört och interiört.

Dieselmotorer på 2,2-liter och 180 eller 190 hästkrafter är vanligast, men det finns även en bensinmotor på 240 hästkrafter. Framhjulsdrevna eD4 har 150 hästkrafter stark dieselmotor. Sexväxlad manuell eller sexstegad alternativt niostegad automatlåda finns att välja mellan.

KOMFORTEN I FRAMSTOLARNA är mycket bra även på långfärder. Förarmiljön är tilltalande och tydlig, trots mängden knappar och reglage. Baksätet är dugligt även för vuxna på ytterplatserna, medan mittplatsen är trång och obekväm. Bagageutrymmet sväljer 420 liter, vilket är mindre än hos flera konkurrenter.

Bakåtsikten har offrats för coupéformens design. De flesta tycker nog bilen är läcker att se på, men att se ut – bakåt eller åt sidorna – är inte så lätt. Då är backsensorer och backkamera bra att ha.

Vägegenskaperna håller hygglig standard, men tillhör inte klassens bästa. Evoque klarar en undanmanöver godkänt, men bilen känns väl mjuk i fjädringen i en sådan situation. På motorvägar eller kurviga småvägar går annars Evoque stadigt och behagligt.

FÖR ATT VARA EN SUV utan lågväxel har Evoque riktigt bra framkomlighet, även om den inte är i samma klass som sina större märkessyskon. Den kravlar sig fram duktigt på dåliga underlag där flertalet konkurrenter fastnar med spinnande hjul. Markfrigången är 21,5 centimeter och bilen ska klara av att vada i halvmeterdjupt vatten.

Med ett reglage kallat terrain response kan Evoque ställas in för olika typer av terräng som sand eller lera. Inställningarna ändrar gaspådrag och chassiinställningar. De första modellåren kom



fyrhjulsdriften från Haldex, men från 2014 heter leverantören GKN Drivline.

Evoque fick fem stjärnor i Euro NCAP 2011, men whiplashskyddet får kritik i Folksam's säkerhetsanalys.

RANGE ROVER HAR INGET BRA kvalitetsrykte och en del fel har också drabbat Evoque. Den elektriska handbromsen har vägrat släppa på en del exemplar, då går inte bilen att köra. Fel på stopp/start-systemet och på det nyckelfria startsystemet noteras också av en del ägare, liksom fel på klimat-

anläggningen. Krånglande bakluckeöppnare är ett rätt vanligt fel. Växellådsproblem har förekommit, ofta mycket dyrt om inte garanti eller försäkring täcker kostnaden.

I Länsförsäkringars maskinskaderapport hamnar Range Rover dåligt till, med betydligt fler skador än medelbilen. Det gäller bland annat avgasrening, styrelektronik, växellådor och elektronik.

Evoque har återkallats för risk för bränsleläckage i motorrummet, det gäller dieselmotorer åren 2012–2014. Åtdragning av bultar till styrväxel är en annan återkallelse. Mjukvaruuppdateringar ska

FYRA KONKURRENTER

AUDI Q3 2.0 TDI QUATTRO

Registreringsår	2012
Kaross	Suv/5d
Motor	2,0/140 hk
Dekl. förbrukning	5,7 l/100 km
Nypris -12	305 500 kr
Bilprovningen	Bättre än medel (D)
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
AutoIndex	Bättre än medel



+ Förmiljö, smidig i stadstrafik, köregenskaper. **-** Høgt begpris, anmärkning bromsskivor.



+ Köregenskaper, förmiljö, komfort. **-** Begpriser, hjul-lagerslitage.

BMW X1 XDRIVE 18D

Registreringsår	2012
Kaross	Suv/5d
Motor	2,0 l/143 hk
Dekl. förbrukning	4,9 l/100 km
Nypris -12	314 000 kr
Bilprovningen	Bättre än medel (D)
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
AutoIndex	Medel

FOTO: CHRISTIAN ELLMARK

ällingen



också ha skett på ett antal bilar. En auktoriserad verkstad kan se om "din" bil är föremål för återkallelse och om den är utförd. Service är överlag dyrt till Evoque, liksom reservdelar.

ANDRAHANDSVÄRDET HAR VISAT SIG högt, Evoque står högre i kurs som begagnad än tidigare förväntat. Begriserna är höga, men framhjulsdrevna exemplar bör vara klart billigare än de fyrhjulsdrevna versionerna. Här finns prutman. Anledningen är att många suv-köpare vill ha fyrhjulsdrev.

CHRISTIAN ELLMARK, VI BILÄGARE

TAR SIG FRAM. Range Rover Evoque är ingen renodlad terrängbil, men framkomligheten på dåligt underlag är bra.



1. Förarmiljön är tydlig överlag, trots mängden reglage.
2. Framsätena ger hög komfort.
3. Baksätet är bekvämt, men inte så rymligt.
4. Bagageutrymmet är mindre än hos flera konkurrenter.
5. Terrain Response ställer in bilen för olika underlag, som sand eller lera.

LITE MER OM:

TEKNISK DATA	Evoque	SD4 5d	Si 5d
Längd/bredd, cm	436/190	436/190	436/190
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 740/610	1 895/455	
Max släpvt, kg	1 900	1 800	
Antal cylindrar/slagvolym cm³	4/2 179	4/1 999	
Effekt kW/hk	140/190	177/240	
Toppfart, km/h	200	217	
0-100 km/h, s	10,0	7,6	
Bränsle, l/100 km	5,7	8,7	
CO ₂ g/km	149	199	

REPARATIONSKOSTNADER

Material och arbete. Prisuppgifter från verkstäder i Stockholmsregionen. Priserna kan variera mellan verkstäder.

Avgassystem exkl främre rör	18 162 kr
Katalysator	35 281 kr
Hjullager höger fram	5 036 kr
Kamrem, 15 000 mil/10 år	Kedja
Elektronikbox, motor	24 050 kr
Koppling	23 864 kr
Stötdämpare fram, 2 st	11 470 kr
Service vid 13 600 mil	8 738 kr

SÄKERHETSUTRUSTNING

Standard samtliga modellversioner, från och med år. Tillval/extrautrustning kan förekomma.

Bältessträckare fram/bak	2011/-
Trepunktsbälte alla platser	2011
Krockkudde förare/passag.	2011
Sidokrockkudde fram	2011
Nackskydd alla platser	2011
Nackskydd fr. whiplashskydd	2011

KROCKSÄKERHET

Euro NCAP ★★★★★ 2011

KÖPGUIDEN

Registreringsår:	2012
Kaross:	Suv 5 d
Motor:	2,2 l/190 hk
Dekl. förbrukning:	5,7 l/100 km
Nypris 2012:	389 900 kr
Bilprovning	Bättre än medel
Rost	Medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
AutolIndex	Ingen uppgift

ROSTSKYDD

Motorhuv och tak i aluminium, framskärmar och baklucka i plast liksom stötsköldarna fram och bak. Övriga karosdelar är i förzinkad stålplåt. Huvens skarv är limtätad nästan hela vägen runt. Dörrarna är bara tätade nertill och inte i hörnen. Dörrarnas insida är inte behandlade. Bakskärm har en smutssamlade hylla, men den är skyddad med mjuk plastinnerskärm. Fram finns innerskärm i hårdplast. Underredet täcks av plastsköldar där fukt och smuts kan tränga in. Undertill finns ett sparsamt slitskydd och viss behandling i balkar, men också många oskyddade skarvar. Bränsletank i plast.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 ÅR

BETYG: ★★★★★

BILPROVNINGEN

Enligt Dekra klarar sig Evoque bättre än medel och är bättre än syskonbilen Land Rover Freelander 2. Slitna bromsbelägg är den vanligaste anmärkningen.

KIA SPORTAGE 2.0 CRDI AWD

Registreringsår	2012
Kaross	Suv/5d
Motor	2,0 l/136 hk
Dekl. förbrukning	5,7 l/100 km
Nypris -12	247 900 kr
Bilprovningen	Sämré än medel (D)
Rost	Medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
AutolIndex	Medel



➕ Vägegenskaper, design, garantier.

➖ Sikt, buller, en del kvalitetsmissar.



➕ Köregenskaper, förarplats, säkerhet, baksäte.

➖ Svagt helljus, besiktningsresultat för diesel.

VW TIGUAN 2.0 TDI 140 BMT

Registreringsår	2012
Kaross	Suv/5d
Motor	2,0 l/140 hk
Dekl. förbrukning	5,8 l/100 km
Nypris -12	306 500 kr
Bilprovningen	Medel (D)
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Bättre än medel (E)
AutolIndex	Sämré än medel



	VITT VATTEN			DRA UPP I SÅNGEN UTSKÖTTET		DEN ÅR REST PÅ FYR-PLATS	HADE SCEN FÖR BERG-HAGEN 1994-2003	PLAN-TAN		GÖR RENT HUS
	→							→		LÖPER MELLAN VARVEN
	ÅR BIL I MINT CONDITION									
	PAR MED RINGAR								↓	
	KALLAS EN KNÄPP									
	DEN HAR MYNNING			ÅLDER- DOMLIG						
	KALL-VÄLSEN			GYMNASIE-LÄRAREN						
								↓		ÅSTAD-KOMS
REKLAM-DRIVEN I TIDNINGEN	↓	UNDER ISEN	ÅR DET SOM VI INTE BEHÖVER	OTVÄTTAD MED SLANG GÖR TUNG DRAGARE I KRINGELSTADEN		HOPPAR ÖVER-LÖPARE	↓	DYKAR-KURS FÖR ORDNINGENS SKULL	DEN HAR BÅR TILL GIN HEMMA-SEGER	
										HAR FOT-FÄSTE SITTER PÅ
GÅR I BUTIKER I TOKYO				ÅR OMÅLAD POLISBIL				BLIR DAN I FOLK MUN BUSKE	INTAS	
DRUCKIT MYCKET ALKOHOL						SARS STUVA				↓
GAV OSS SOL VIND OCH VATTEN DONERA				DÄCKE I FEJD BOTTEN-SKVÄTTAR			BÅG I BLAD		SÅNKER NIVÅN VISAR VÅGEN	
		ÅR HALA LEDER KOMMER FRÅN HJÄRTAT					↓	HAR SIN EGEN BILLY	LOV-ORDAR	KRÅNGER FRÅN KON
BRUKAR GÅNGARE SOM ÅR DYNGRAK						HAR HITTATS UTANFÖR FAGERSTÅ GRÄDDA				ERSÄTTTS MED BAST IBLAND LÄKAR-PRAKTIK
VARA NÄRA				DENNE HAR MORAL-REGLER YTMÅTT					SKYDDAR MOT KICKEN TAVLA	GICK UPP I RÖK
EDER ÅR NATT OCH DAG			FRAM-FÖRDE					UTGÖR EN EGEN NISCH	BALJA MED FÖDA	
			PÅ FLÄCKEN RULLOR			SPOLAS INBJUDA TILL STRID	↓			TOPPAR KÅK SKÄR I BARKEN
LIGGER PÅ SILVER-PLATS				KIKARE DEN VAR I EN KLASS FÖR SIG FÖRR			GULLIG GER VÄRLDENS SKUGGA	↓	DIALEK-TAL VARIANT	TÖMMA LAGER YRA
STYR I LIGA		ÖKÄND ÖGRUPP VARIANT			ÅR UNGA FRÅN 13 TILL 19 STÄLLS AVLYST					↓
				TJOCKA				DAGBOK GLATT STÖJ		
MUSIK-TECKEN				FOGA SAMMAN NATTADE			KALLAS ÄVEN JAMARE GER NOLL			BRUKA-DE MAN SLAG-DÄNGA FÖRR
KAN DET GÅ I DET SOM INTE VILL FUNKA					GÅR BLÅST PÅ			SÅDAN LÖP-TRÄNAR		
	GER VALBE-REDNING				ÅR OFTA SKÄMT		UTAN INNE-HÅLL		SATT FART	

LÖS KRYSSET OCH VINNI!

KONSTRUKTÖR: MATS EDVARDSSON, FOTO: CARL JOHAN ERIKSON

De fem först dragna lösningarna belönas med två bingo-lotter vardera. Skicka hela krysslösningen till:
 Motorföraren, Byängsgränd 8, 120 40 Årsta före 28/1.
 Märk kuvertet "Kryssset 7/23". Du kan även e-posta en bild på hela kryssset på: motorforaren@mhf.se

► Namn.....
 ► Adress.....
 ► Postadress.....



Tennisprofilen om viltolyckan: “Trodde jag skulle dö”

När Janne Gunnarsson, 60 år, krockade med en älg blev hans bil skrot och han själv fick tre frakturer i huvudet. Sammanlagt fem blödningar i hans hjärna gjorde det ovisst om han skulle överleva.

– Jag hann inte reagera när älgen kom ut. Det är inte ens bromsspår på vägen, säger Janne Gunnarsson.

180 viltolyckor sker varje dag på svenska vägar

Mörkertalet är stort eftersom många viltolyckor sker utan att polisrapporteras. Flest viltolyckor sker med rådjur, vildsvin, dovhjort och älg.

Älgskadefondsföreningen

Föreningen är verksam i hela Sverige året runt. Vi sprider kunskap och information om viltolyckor och deltar i hundratals evenemang samt anordnar föreläsningar och utbildningar inom viltolycksprevention och trafiksäkerhet.

Anmälningsskyldigt enligt lag

Man är enligt lag skyldig att anmäla viltolycka med djur som ingår i §40 Jaktförordningen. Det gäller björn, varg, järv, lo, älg, rådjur, hjort, vildsvin, uter, mufflonfår och örn, samt ren. Man måste anmäla viltolycka även om djuret har försvunnit eller till synes är oskadat - Det är omöjligt för en förare att avgöra om djuret är skadat eller ej. Ring alltid 112.

Bli medlem du också för 150 kr/år

För 150 kr/år får medlemmar ekonomisk hjälp vid kollision med anmälningspliktigt vilt. Medlemskapet är personligt och gäller för privatägda motorfordon som du som medlem är registrerad ägare till. Du kan få ekonomisk hjälp oavsett om du har hel-, halv- eller trafikförsäkring. Det gäller även om du som medlem kör någon annans privata fordon och om du lånar ut ditt fordon. Du kan få hjälp med självrisk, reparation, hyrbil och bärgning. Maximalt belopp per viltolycka är 7 500 kr + 500 kr i extra kostnadsersättning.



TÄNK VILT

www.algen.se



Älgskadefondsföreningen

Motorföraren i backspegeln

I den här sista I backspegeln kikar vi närmare på året 2010, närmare bestämt december månad.

För ganska precis 23 år sedan, den 11 december, avled en självmordsbombare när han sprängde sig i centrala Stockholm. Det skedde två explosioner. Den första var en bil lastad med gasolflaskor på Olof Palmes gata och mannen försökte därefter spränga sig själv på Bryggargatan vid korsningen mot Drottninggatan. Han blev dödligt skadad då endast en av de sex rörbomberna exploderade. Händelsen utreddes som terroristbrott och trots att det skedde mitt i julhandeln, skadades endast två per-

soner lindrigt av explosionen.

För första gången sedan 1638, inträffade en total månförmörkelse under vintersolståndet. Det innebar att vår planet helt och hållet skuggade solens ljus mot månen under just vintersolståndet.

Under natten till nyårsafton omkommer skådespelaren Per Oscarsson med fru när deras hus brinner upp. Förutom skådespeleriet, blev Per vida känd för sin kupp i Hylands hörna, där han höll en monolog samtidigt som han klädde av sig.

I den vevan nådde även Motorföraren ut till sina medlemmar och tidningen hade nu funnits i 83 år.



Omslag

Vintrigt så det förslår. Bilden är en så kallad pressbild från Nokian Tyres och föreställer en Mercedes-Benz ML som spinner loss i snön. Fokus ligger på drömbilar och gourmetskidåkning, men mycket annat spännande fanns förstås också i tidningen.



TEXT: MIKAEL LINDBERG

Saab – mest körglada miljöbilen

Det handlade om sedanmodellen av 9-3 med dieselmotor. Modellen deklarerades till 4,5 l/100 km (119 g/km CO₂), vilket var precis under 120-gramsgården för miljöbilar. Samtidigt klarade 9-3 resan från 0–100 km/h på 8,5 sekunder, vilket jämfördes med Volvos miljöbil V70 DRIVEe som behövde 12,8 sekunder för samma resa. Samtidigt önskade vi mer standardutrustning i Saaben, som upplevdes amerikanskt massproducerad och behövde en uppdatering. Så blev det inte, Saab gick i konkurs ett par år senare.



Lågkonjunktur halverade antalet trafikdödade

Mellan åren 2000 och 2010 halverades nästan antalet trafikdödade i Sverige – från 564 till 295. Den senare siffran var en beräkning. Den riktiga siffran kom senare och putsades till 270 trafikdödade. Det innebar mer än en halvering, närmare bestämt 52 procents minskning, istället för den beräknade på 48 procent.

Anledningen till minskningen var

det minskade trafikflödet i efterdyningarna av lågkonjunkturen, att allt fler bilar hade abs, samt utbyggnaden av mötesfria vägar. Tyvärr konstaterades en osäkerhet om antalet alkohol- eller drogpåverkade förare förbättrats. Fortfarande fanns omkring två promille påverkade förare ute i trafiken. Det innebar runt 500 förare i timmen med någon form av drog i sig.



Mamma vet bäst

Vilken bil föredrar svenska mammor? Den frågan ställde Familjeliv.se och var tredje mamma svarade Volvo. Undersökningen visade att svenska mammor värdesatte praktiska egenskaper och funktioner före sportiga detaljer och design. Fabrikat som BMW, Audi och Toyota var därmed inte alls lika populära.



Lyxbilar i duell

Världens mest sålda lyxbil – Mercedes-Benz S-Klass i duell mot en riktig uppstickare – Volkswagens Phaeton för halva priset? Det blev en spännande lyxbilsduell där det nästan dött lopp vad gäller utrustning och komfort. Fast Mercans

framstolar är närmast oslagbara. 240 dieselhästar i Phaetons V6-motor mot S-Klass hybridbensinmotor på 299 hästkrafter. Den senare är en hel sekund snabbare upp till hundra från stillastående. I slutändan är det S-Klass som drar det längsta strået,

särskilt för dem som vill färdas med stil i första klass.

Bägge testbilarna lever idag. Mercedes S-Klass har vid senaste besiktningen rullat 21 300 mil, medan VW Phaeton är avställd och har rullat något mindre – 21 000 mil.

XENONKUNGEN

UPPGRADE - FÖR ÖKAD TRAFIKSÄKERHET!



LUXTAR X20 Black Edition

Ljusflöde	10 021 Lumen
LED	20 x 10W Cree XML2
Räckvidd	1 lux vid 510 meter

OZZ XR2 P9"

Ljusflöde	10 600 Lumen
LED	16 x Osram LED
Räckvidd	1 lux vid 680 meter

LUXTAR S22 DRL

Ljusflöde	6 640 Lumen
LED	10 x 12W LED Chip
Räckvidd	1 lux vid 437 meter

BÄST PÅ FORDONSBELYSNING SEDAN 2004

OPTIBeam  SEEKER™ OZZ NBB ALPHA

LAZER LUXTAR NIGHTSHIFT OSRAM

www.xenonkungen.se
order@xenonkungen.se
Kundtjänst vardagar 8:00-17:00
Tel. 0300 - 308 60

