

+ DU LESER NÅ DAGBLADET PLUSS

De nyeste el-bilene: Sjekk testvinneren!

Peugeot E-208, DS 3 Crossback E-tense og Kia E-Soul: Hvilken el-bil blir vinneren i Norge? Vi har testet de nyeste tilgjengelige.



TRE NYE ELEKTRISKE: DS3 CROSSBACK E-TENSE, KIA E-SOUL og PEUGEOT E-208. Foto: Jamieson Potheary [Vis mer](#)

16. NOVEMBER 2019 KL. 21.59

Av Rune M. Nesheim og [Jamieson Potheary](#) (foto)

De som venter på elbil, går svært spennende tider i møte. Svære bøter for utslipp over 95 gram pr. kilometer gjør at nær sagt alle bilprodusenter tilbyr en eller flere elbilbiler og en rekke hybrider for å få ned gjennomsnittsutslippet på bilparken.

Dette er gode nyheter for Norge, som har vært i forkant av markedet for elbil og sulter etter større utvalg av biler. I løpet av året vil vi se en rekke rimelige småbiler med akseptabel rekkevidde og raske lademuligheter, og det knyttes stor spenning til blant annet Volswagen ID.3.

Våre tre utvalgte er blant de tre første nykommerne på markedet og er alle med i Årets bil-kåringen både i Norge og Europa.

Vi er noen av svært få som har fått testet bilene samtidig. De er forholdsvis forskjellige, og dekker forskjellige behov, men felles for dem alle er at de holder seg i det rimelige prissegmentet.



ENDELIG: Både norske kunder og Bertel O. Steen er glade for å kunne tilby ladeplugg bak tankklokken. 18-tommere, som er tilvalg, er detaljerte og kule, som mye annet på bilen. Bakdøra er smal og høy, noe som indikerer liten plass og lite utsyn for lave personer. [Vis mer](#)

DESIGNBOMBA

DS3 CROSSBACK E-TENSE: DS Automobiles er et relativt nytt bilmerke i Europa og springer ut fra Citroën. Det skal representere luksus fra PSA-gruppen, og du er ikke

Om du føler at den står godt for seg selv, eller om det føles som en Mansory-pyntet Citroën blir opp til deg å bedømme, men faktum er at det er gjort en innsats for komforten i sin aller første helelektriske kompakte SUV, eller Crossover. Kall det hva du vil.



HØY: DS har hatt suksess med 3. Crossback flørter med de samme linjene, men har en mer praktisk bakkeklaring og høyere innsteg. Kule elementer som innfellbare dørhåndtak og knekk ved B-stolpen skiller den fra mengden, men den har også testens trangeste baksete og høyeste lasteterskel. [Vis mer](#)

Mange detaljer

Utseendet skiller seg klart ut fra mengden. Den markante knekken i bunnen av B-stolpen er en videreføring av suksessen DS3, men ser kanskje en smule underlig ut på en firedørsbil. I hvert fall for dem som sitter i baksetet.

Den har haugervis med detaljer utvendig som hver for seg er kule, men smaken avgjør om det sjarmerende griseansiktet ser premium eller komisk ut. De stående linjene får den i hvert fall til å se høy ut, en trend som går litt på tvers av normalen i dag.

Dørhåndtakene er innfelt og popper ut når du nærmer deg med nøkkelen, eller når du trykker på den. Baklukeåpninga er blant de dummeste. Knappen er i gropa for skiltplata og er det første som blir møkkete på bilen.



Den fås selvfølgelig i en rekke designvarianter, det er tross alt en bil som skal konkurrere mot individualisten Mini. Men felles for alle er diamantmønster herfra til evigheten på innredning og knapper. Man er omhylllet i rutete hvitt skinn.

Både dashbordet, hele rattet, øvre del av dørene og setene er skintrukket. Luksusfølelsen innfris. Raden med de rutmønstrede knappene styrer det meste av bilens funksjoner fra en 10,3 tommer skjerm.



Klimastyringen med to soner tar opp så mye av plassen at resten ikke er større enn skjermen på en iPhone+. Det ser lekkert ut, men ikke så praktisk. PSAs skjermlogikk trenger trening for å forstå.

Instrumentene er også digitale, og den lille skjermen er konfigurierbar i fem mer eller mindre vellykkede varianter. Head up-displayet, tilsvarende en 7-tommers skjerm, er på plastplate og ødelegger litt av premiumfølelsen.

«Det lave støynivået holder luksusklasser, men vi hadde kanskje forventet mer fransk komfortfjæring.»

Jeg sitter ikke så godt i disse stolene. Førersetet har høydejustering med jekk og den har trinnløs justering av seteryggen, men pedalene føles for langt inn i kupeen, noe som betyr at jeg må ha seteputa langt bak, mens ryggen blir bratt for å få noe i nærheten av ønsket vinkel på armene.

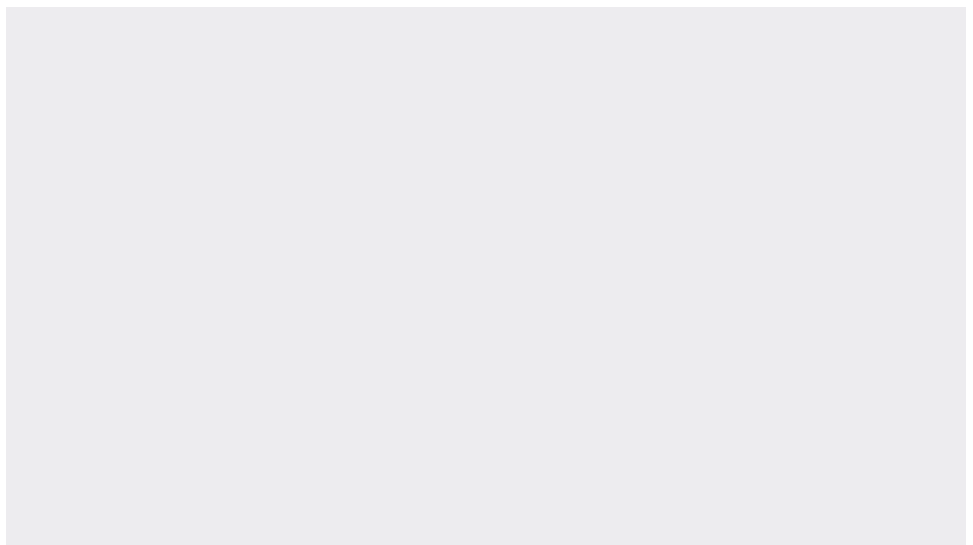
Baksetet blir dermed kjempetrangt. Bagasjerommet har høy lasteterskel og man får ikke flatt bagasjerom når man slår ned bakseteryggen som er delt 40/60. Vi får ikke lavere gulv i testbilen på grunn av en basskasse, men størrelsen på 350 liter er bra i denne klassen og størst i testen.



Lydløs

Den diamantformede, rødt pulserende startknappen trykkes inn. Dette er den første elektriske bilen fra PSA vi kjører. Det er helt klart den stilleste i testen. 82 dB på vår måler er fantastisk bra og det føles sånn, også.

Den elektriske fremdriften deler den med Opel Corsa-e, Peugeot e-208 og den kommende kompakt-SUV e-2008. Den består av et 50 kW batteri der 47 prosent er i bruk, samt en elmotor på 136 hester og 260 Nm som driver forhjulene. Bilen er tyngst og slapest i gjengen med sine 149 km/t i toppfart. Derimot vil 8,7 sekunder til 100 oppleves som kvikt for de aller fleste. Det gir en kjapp og fin følelse, selv om småbilen veier over 1500 kilo.



Duell: Ny el-favoritt i kompaktklassen

DAGBLADET PLUSS

sport. Da får du alle 136. Setter du den derimot i Eco, må du nøye deg med 82 hester og klimaanlegget blir litt mer sparsom på strømforbruket, men du kommer deg til gjengjeld lenger.



Ladekapasiteten er høy, i hvert fall på papiret. Vi rakk ikke å teste dette under arrangementet til Car of the year Europa der alle bilene var samlet, så det får vi gjøre når bilene kommer til Norge. Men den skal ta imot 100 kW på hurtiglader og 7,4 via ombordladeren, så ventetida er på rundt halvtimen fra 10-90 prosent. Det samme gjelder for konsernsøstrene Peugeot e-208 og Opel Corsa-e.

Kjører sprettent

Dette er en småbil, og selv om den originale DS-en hadde hydrauliske fjæringer og man finner svært komfortable kjøreskaper i Citroen C5 Aircross med hydraulisk bypassdempere og kamerastyrt komfortdemping i storebror DS 7, har man gått for vanlige spiralfjærer og dempere i DS 3 Crossback.

Og selv om det er greit med fjæringsvei her, heller det over mot det stumpete selv om den ikke er riktig like spretten som bensinversjonen. Den stusser litt mer med hjulene, spesielt bak. Man kunne faktisk forventet litt mer raffinement på understellet, men det kan hende de ønsker en sportslig tilnærming a'la lillebror DS 3. Styringen er passe kvikk



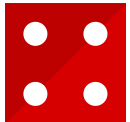
og bilen ligger bra på veien, men skikkelig sportslig blir den ikke. DS3 klarer nødbrems og elgtest opp til 70 km/t, sistnevnte med mye utslag fra ESP, men klart godkjent.



DS 3 CROSSBACK E-TENSE : For å få den største skjermen, må du kjøpe dyreste versjon. Klimaanlegget tar stor plass på hver side, så utnyttet skjerm er på størrelse med en vanlig mobiltelefon. Skjermen i midten er liten, men man har en like stor visning i plastplata som utgjør Head up-displayet. Hele interiøret er preget av

Storselger?

Da modellen ble presentert under bilutstillingen i Paris i fjor, vakte den oppsikt, men når den endelig kommer til Norge i løpet av neste år, er vi redd den får hard konkurranse. Skal du ha 10,3 tommer berøringsskjerm med navigasjon, Matrix LED og nøkkelfri adgang med dørhåndtak som feller seg ut når du nærmer deg, må du gå for Grand Chic til 349.900,-.



DS3 CROSSBACK E-TENSE: Markedet i Norge er litt annerledes i Europa. DS skal være spydspiss i PSA og skal være frempå med ny teknologi. Elbiler er fortsatt dyrt i Europa og da er det logisk å introdusere det i DS først. Her hjemme hadde vi trolig vært mer åpne for en billig Citroën C3 eller C4 Cactus isteden.

Crossback er stilig annerledes og minner om en liten SUV, noe vi alle ønsker oss i dag. Den føles til og med ganske så luksuriøs. Men utover fancy detaljer, er det lite som trylles opp av hatten for 350 000 kroner, som man må regne med å betale for å få utstyret man ønsker.

TEKNISKE DATA	PEUGEOT E-208	DS 3 CROSSBACK E-TENSE	KIA E-SOUL
SYSTEMEFFEKT/NM:	136 HK / 260 NM	136 HK / 260 NM	204 HK / 395 NM
0-100 KM/T:	8,1 SEK	8,7 SEK	7,9 SEK
TOPPFART:	150 KM/T	149 KM/T	167 KM/T
REKKEVIDDE WLTP:	340 KM	320 KM	452 KM
STRØMFORBRUK WLTP KWT/100 KM:	VET IKKE WT/KM	VET IKKE WT/KM	15,7 WT/KM
LADEKAPASITET HJEMME/HURTIG:	7,4/100 KW	7,4/100 KW	6,6/80 KW
BATTERIKAPASITET:	LITIUM ION 50 KWT	LITIUM ION 50 KWT	LITIUM ION 64 KWT
L/B/H:	405/175/243 CM	412/179/154 CM	419/180/160 CM
AKSELAVSTAND:	254 CM	254 CM	260 CM
DEKKDIMENSJON:	195/55R16	215/55R18	215/55R17
BAGASJEROM:	265 LITER	350 LITER	315 LITER

EGENVEKT:	1455 KG	1532 KG	1684 KG
PRIS FRA KR.:	249 580	312 000	341 900
PRIS TESTET MODELL KR:	249 580	342 000	357 000

ELEKTRISK HOT HATCH

PEUGEOT E-208: Wow. Her har Peugeot virkelig klart å trekke veksler på den ikoniske 205. Dette føles både frekt og herlig moderne, samtidig som man får igjen følelsen av å kjøre en liten, enkel og snerten småbil.

Det er flere faktorer som gjør at vi tror vi vil se mange av denne på veien. Den har et spennende utseende, en bra rekkevidde og god pris. Den skal klare 34 mil og koster fra 250 000 kroner.



SINNA: Fronten er herlig mer markert og aggressiv enn forgjengeren og liggende lykter gir den en bredere look. Men hvorfor den stående stripa med kjøreløys?b [Vis mer](#)

Tredimensjonal

Peugeot er virkelig i siget på design om dagen. Bare se på den kompakte 408 og kule småsuven 3008 og den strekte 5008. 208-logoen er plassert oppe på fronten, som i

pianoblanke skjermbredder som virker vel påklistret.



Men den blir faktisk ganske mye mer blodfattig uten skjermene. Den enkleste utgaven har nemlig ikke det. Bilen er byttet på samme lest som DS3 Crossback. Den har samme batteripakke, motor og ladesystem og har samme akselavstand, men er 7 cm kortere, noe som først og fremst går ut over bagasjerommet som mangler 85 liter.

«Den gode gamle GTI-følelsen er tilbake. Passe kvikk, passe lettkjørt.»

Er blitt større

Nye 208 er blitt en del større enn dagens. Batteripakka ligger under gulvet, slik at den heller ikke stjeler plass inne i bilen. Det betyr at fire stykker på 180 cm både har benplass og takhøyde foran og bak. Bredden begrenser det til to voksne. Inni møtes man av en rampete GTI-look. Man sitter lavt og komfortabelt i stoler med et lite lag med myk polstring i toppskiktet og får gokartstørrelse i et lavt plassert og nesten firkantet ratt, et sikkert kjennetegn på at du kjører Peugeot.

Instrumentpanelet har tredimensjonal effekt og skal ifølge Peugeot erstatte behovet for Head up-Display siden det er plassert i synsfeltet over rattet. Det er i alle fall kult. 10,3-tommeren og betjeningen kjenner vi igjen fra DS3, selv om både knapper og design er



annerledes med vippebrytere som står rett ut under luftedysene. Dashbordet er kreativt skulpturert og har en overflatefinish som preges av karbon og kunstskinffinish med søm.



Interiøret forøvrig er akkurat detaljert nok til at det kryper en liten premiumfølelse under huden, med litt kromdetaljer her og der. Ikke bråker den mye heller. 85 dB er godt under snittet på biler vi tester.

er hva du får. Ski-luke finnes det heller ikke, bare 40/60-deling og gulvet blir ikke flatt. Lasteterskel må du også venne deg til her.

136 hester holder



Akkurat som i tvillingen DS3, finner vi en kjøremodusbryter med nøyaktig de samme funksjonen. Normalt har du 102 hester. Økonomiprogrammet gir deg slappe 82 hester og lavere toppfart, men til gjengjeld slurper den i seg mindre strøm.

Skal du ha 136 hester og 260 Nm, må du orke å trykke på Sport. Da føles den relativt tunge bilen snerten og kvikk, selv om vekta gjør seg gjeldende dersom den utfordres.

Med en batteripakke på 300 kilo i bunnen av bilen, ligger den klistret på veien i svingene. Fjæringen føles relativt myk, men den ekstra vekten gjør at bilen ikke reagerer like raskt på ratt-utslag som utgaven med bensinmotor. Det betyr ikke at den ikke er kapabel. Den dunderer gjennom elgtesten i 70 km/t på andre forsøk.

Nødbremsesystemet fungerer bra også. Den klarer å stoppe for stillestående bil i 65 km/t med Michelin Pilot Sport (205/45 R17).

25 mil om vinteren?

Vi har ikke kjørt bilen så langt at vi har fått satt rekkevidden på prøve. Fabrikken oppgir



BEDRE UTEN: Blanksorte og overdrevent høye skjermbreddere, gjør nesten at bilen ser høyere og rarere ut enn det man normalt er ute etter når man skliker på slike detaljer. Skulle likt å se den uten. [Vis mer](#)



imidlertid at e-208 skal klare 340 kilometer, etter den nye og strengere WLTP-testen. Dette vil du kunne oppnå en god sommerdag med pen kjøring og bilen i såkalt Eco-modus. Vinterstid kan du trolig regne med rundt 225 kilometer.

en app på telefonen din. Med veggboks hjemme, kan du lade batteriet fullt på litt over fem timer, lover Peugeot. Batteriet hurtiglades til 80 prosent på en halvtime, dersom du finner en 100 kW ladestasjon.



PEUGEOT E-208: Peugeot er den eneste bilprodusenten som viser instrumentering over rattet og slipper Head up. Det betyr et lite og flatt ratt, plassert uvanlig lavt ned. Instrumenteringen har en kul 3D effekt. Multimediaskjermen er i prinsipp oppbygget på samme måte som hos DS. Man har en rad med trykkløse brytere og en kledelig rad med vippebrytere under ventilasjonsdysene. PSA bruker samme girspak på alle modeller. Når man trekker spaken bakover i fart, slår man av eller på motorbrems. Foto: Jamieson Potheary [Vis mer](#)

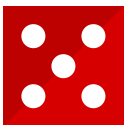
Intern konkurranse

En av de største konkurrentene for e-208 blir kanskje deres egne e-2008. Det blir den kompakte SUV-utgaven av bilen. Den får lenger akselavstand og både bedre plass i baksetet og større bagasjerom, samtidig som prisen blir under 300 000 kroner. Med en design mellom 208 og 3008, kan det bli en utrolig populær bil.

Peugeot i Frankrike er godt kjent med det norske elbil-eventyret. Peugeot-sjef Jean-Philippe Imperato sier til Autofil at fabrikken vil være i stand til å dekke etterspørselen, uansett om det er e-208 eller e-2008 som blir bestselgeren. Ellers kommer Mini, Honda og Opel med småbiler med omtrent samme ytelser. Opel er som kjent i PSA og deler det meste med e-208.



ANNONSE



PEUGEOT E-208: E-208 er foreløpig den som kommer heldigst ut av plattformkampen til PSA. Som sagt deler den grunnkonstruksjon med Opel Corsa og DS3 Crossback. Den er ingen revolusjon på noen som helst måte.

Ikke er den spesielt rask eller går spesielt langt, og tiden vil vise om nordmenn i fremtiden nøyer seg med rekkevidden den tilbyr. Skal du ha en jobb-bil, har du trekløveret VW e-UP!, Seat Wii og Skoda e-Citigo som koster 60 000-80 000 kroner mindre, men Peugeot leverer en artig og ærlig kompakt elbil til bra pris og et fantastisk utseende.

PLASSMESTEREN

KIA E-SOUL: Den elektriske Soul kom som en skikkelig konkurrent til storselgeren Nissan Leaf i 2014 og har vært en skikkelig storselger hos Kia.

Den kom virkelig på riktig tid, og vi syntes den var så intelligent at vi kåret den til Årets bil året etter. Den var et morsomt og fargerikt innslag i bilparken, ikke minst takket være sin tofargeløsning. Dessuten var småbilen romslig. Den nye modellen kommer i helt ny drakt. Men det er fortsatt en bil du parkerer litt nedi gata når du skal på første date.

Ujålete

Akkurat som andre salgssuksesser, tør ikke Kia å gjøre drastiske endringer med



konseptet. Men E-Soul har nesten doblet rekkevidden med å tilby en versjon som kan greie 452 km. Ellers er den seg selv lik, men har blitt mer voksen, les kjedelig i linjene. Den røffe og litt visir-aktige vinduslinja med frekk avslutning på D-stolpen er skikkelig nedtonet og lyktene er blitt smalere.



Den karakteristiske Kia-grillen, som riktignok var kledd igjen og ofte omkranset av rød leppestift på Soul EV er blitt en smal sort stripe. Ladeporten er en lite skjult luke i

Selv om de nå rammer inn hele bakvinduet, er mye av det lekne borte og erstattet med design ingen skal hate, men kanskje ikke så mange elsker, heller. Man sitter ikke konge i den 6-veis elektriske førerstolen.



Jeg skulle gjerne hatt rattet lenger til meg så jeg kunne lagt setet litt lenger bakover. Man sitter høyt, noe hele konseptet kler godt. Inni er det fullstendig kaos med knapper som er spredt rundt på mer eller mindre logiske steder. Knappen av visning for strømforbruk, rekkeviddekart, ladeinformasjon og lignende, finner man for eksempel nede blant klimaanlegget, ikke ved skjermen som de andre kortkommandoknappene. Den har dermed ganske mye utstyr også. Det runde Tupperware-designen er videreført i nye e-Soul. Det ser ut som de prøver å være litt Mini-inspirert, uten at de lykkes nevneverdig med det.

Fasongen gir rom for veldig oppreist sittestilling og dermed god sitteplass. Bagasjerommet derimot er bare så vidt over 300 liter.

«Overraskende kvikk og artig bak rattet og blir godt likt hos de som liker å sitte høyt.»

Instrumentpanelet er heldigitalt og oversiktlig nok, enkel i bruk med en svært omfattende kjørecomputer. Den styres av knapper som er blandet sammen med

bremsen inne når du velger retning.



E-Soul har også Head Up på plastplate. Det virker ikke like fjernt i dette miljøet, selv om denne koster like mye som DS 3 Crossback. Problemet er at jeg sitter så høyt at blikket havner nede på panseret og ikke frempå asfalten, men det gjelder kun de høyeste av oss.

Dette er jo en kassebil, og det er like god plass som det ser ut som den har. I hvert fall for dem som sitter i setene. Jeg på 190 cm har god plass både foran og bak, men det er ikke mye luksus i baksetet. Der er det ikke så mye som en koppeholder eller ladeuttak en gang.

Bakluka går dypt ned. Det gir deg svært liten lasteterskel. Til gjengjeld er gulvet overraskende høyt og det er ikke langt frem til seteryggen. Bagasjerommet legger seg midt imellom e-208 og DS3 Crossback. Trenger du mer plass kan du senke gulvet ganske kraftig, men da forsvinner rommet for ladekabelen samtidig.



Et rom de to konkurrentene forøvrig ikke har i det hele tatt. Bakluka er så rett at man ikke har funnet noen smart måte å løfte hattehylla på, så det må du gjøre manuelt. Ryggdelingen er også her 40/60. Med gulvet i høyeste posisjon får du nesten flatt gulv.



Sprek

velter ut av hjulbuene om du slår av antispinn og setter den i kjøreprogrammet sport.



Den føles spesielt kvikk akkurat i det du trækker på gassen, nesten uansett hastighet. I tillegg har den Normal, Eco og Eco+. Som på de to andre testbilene, får man mindre effekt, toppfart og lengre gasspedalvandring. I Eco + er toppfarta bare 90 km/t. Du velger regenerering i fire trinn fra 0 til 4.

Støynivået er forøvrig utrolig bra på de danske veiene vi tester. Den legger seg på 84 db på den fineste asfalten og legger seg dermed på linje med den lille e-208. Det er ikke ille i en stor, firkantet kupé. Cruisecontrollen imponerer også, i alle fall når kantlinjene er så bra som på våre testveier. Den oppfører seg eksemplarisk og følger veien bedre enn mange andre biler. Men én ting irriterer voldsomt: Hvorfor så veldig mye pling for alt mulig. Selvsagt er døren åpen når man skal ut, men vi trenger ikke å bli torturert med lyd for hver eneste gang.

På vent

Nordmenn har ventet i lengsel på en ny e-Soul, men kundene har vært nødt til å tvinne tommeltotter, for fabrikken vegrer seg for å produsere all verden før de nye reglene trer i kraft. Det betyr at Kia i Norge går glipp av mye salg, mens de fortsatt er ganske alene om en romslig, sprek og ok priset bil. For selv om den fortsatt er like praktisk i



KIA E-SOUL: Det ser ut som om Kia er inspirert av Minis rundinger. Knappene står litt hulter til bulter. Direkteknappen for skjermvisning av de elektriske funksjonene har havnet nede ved klimaanlegget og knappene for kjørecomputer er blandet med fartsholderen. Det er høy plastfølelse, men samtidig høy plassfølelse, særlig i baksetet. Kia har valgt vriknott på girspaken, slik Jaguar/Landrover og Ford har. Den er enkel i bruk, men krever full stans før man får endret fartsretning. Foto: Jamieson Potheary [Vis mer](#)

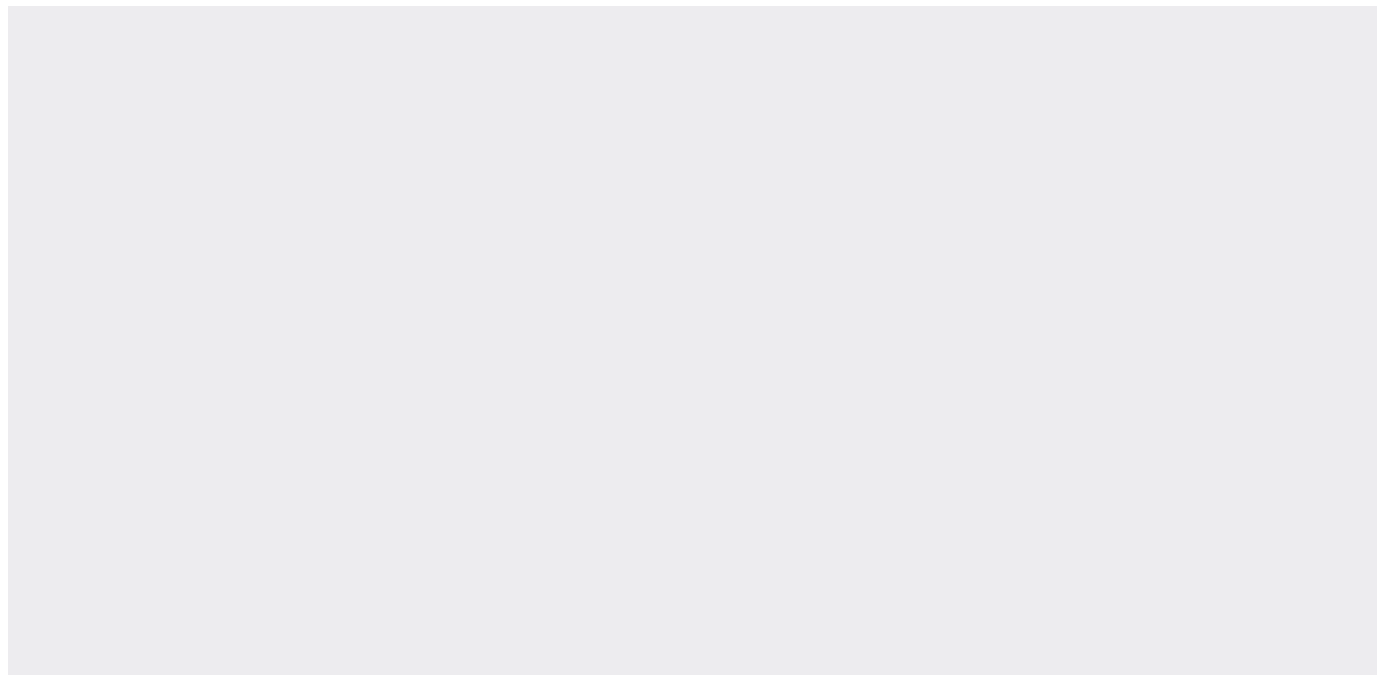




KIA E-SOUL: Kia har rensket opp linjene for å bli kvitt lekebil-looken, og gjort forbedringer der de trengte det. Den begynner å henge igjen på ladehastighet på de europeiske, men ikke mye. Den har blitt sprekere. Men det som gjør at man føler man får mest for pengene i denne kampen, er først og fremst plass og rekkevidde. Den kjører over 10 mil lengre enn de andre, og det kan være en avgjørende faktor for å bli kvitt rekkeviddeangst og være nødt til å planlegge kjøring i det daglige. Det er trolig viktigere enn at den blir ladet opp noen minutter raskere i garasjen om kvelden.

«KIA har rensket opp linjene for å bli kvitt lekebil-looken, og gjort forbedringer der de trengte det.»

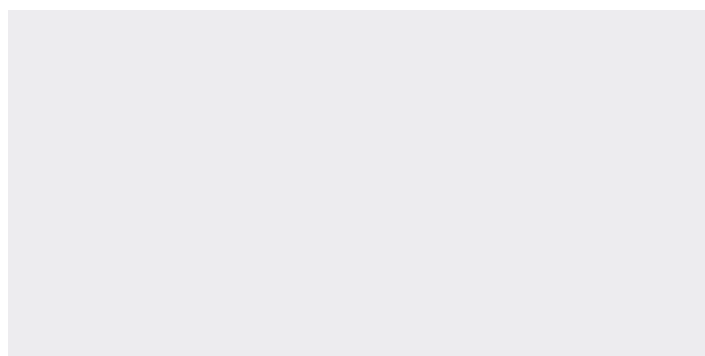
TOTALVURDERING	DS3 CROSSBACK E-TENSE	KIA E-SOUL	PEUGEOT E-208	
EKSTERIØR:	4	4	4	
INTERIØR:	4	5	4	
PÅ VEIEN:	4	4	4	
MOTOR:	3	5	4	
PRIS:	3	5	5	
AUTOFILFAKTOR:	4	4	5	
TOTAL:	22	27	26	
(Poeng 1– 6, maks poengsum: 36 poeng.)				



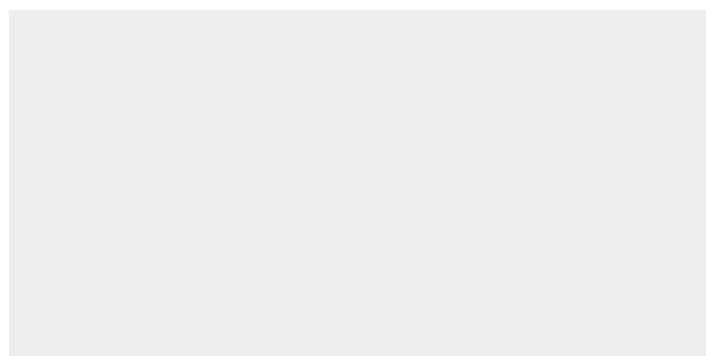
Sjekklista: Kjøp disse elbilene brukt

DAGBLADET PLUSS

ANNONSE

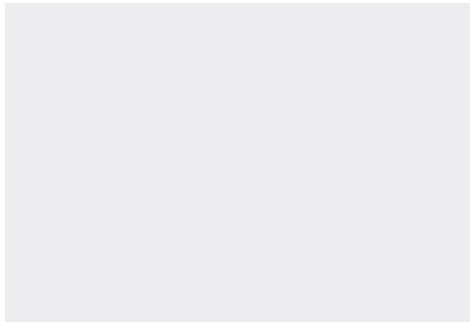


Forlater Sverige

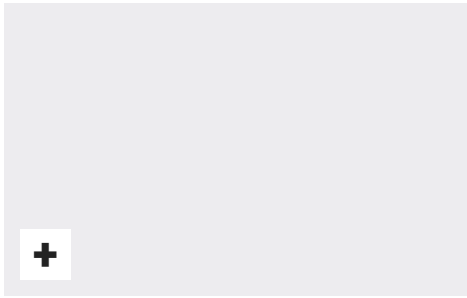


Republikanere

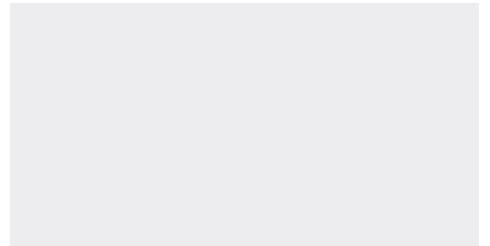
Trump-samtale



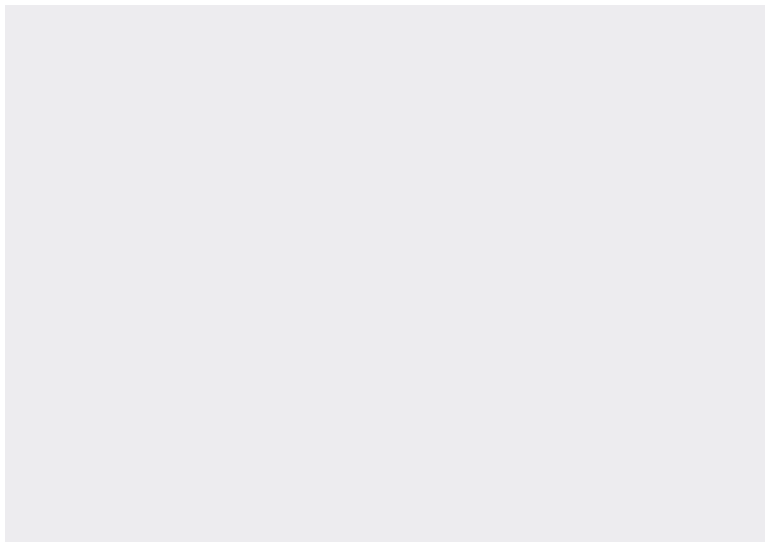
**Fant aldri Kelsey (29).
Forloveden drapsdømt**



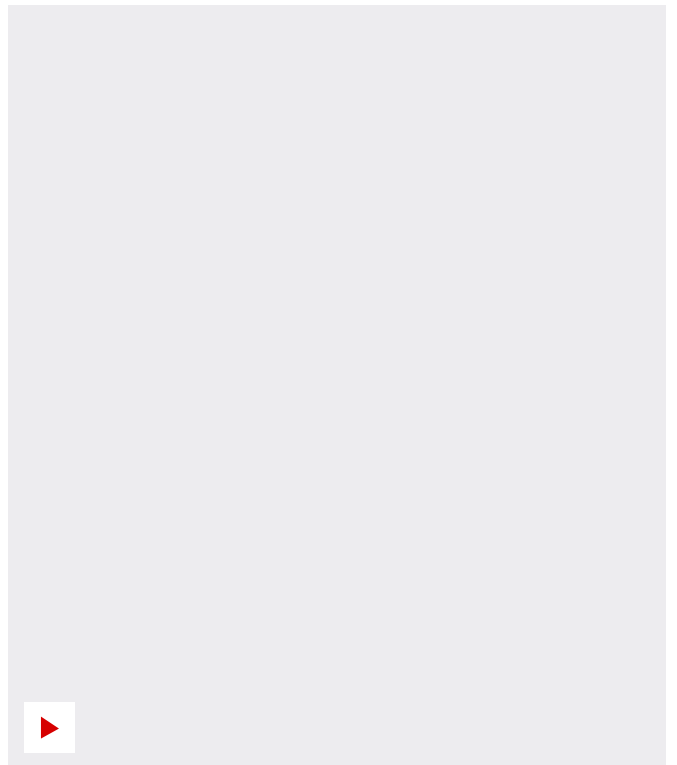
**Plagsom rødming?
Dette fungerer!**



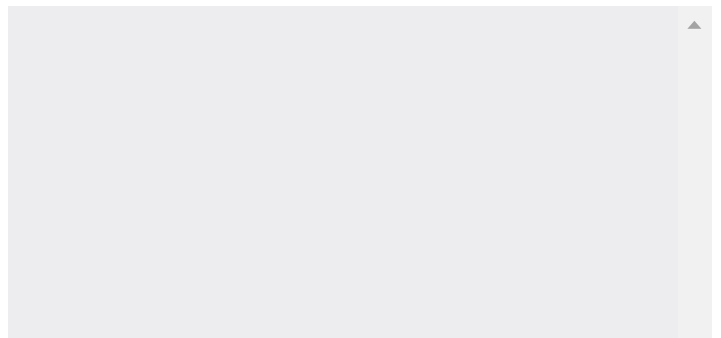
**- Landet vårt
er en spøk**



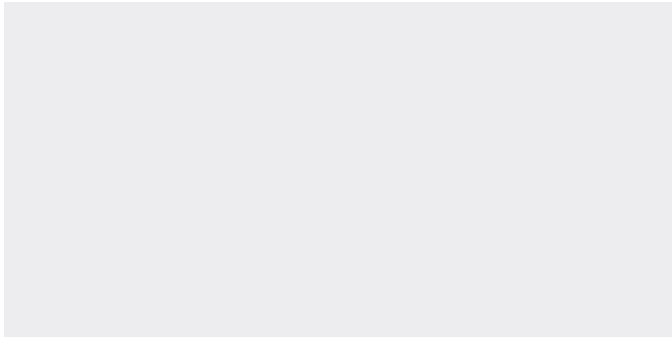
**Langer ut:
- Latterlig - Helt sykt**



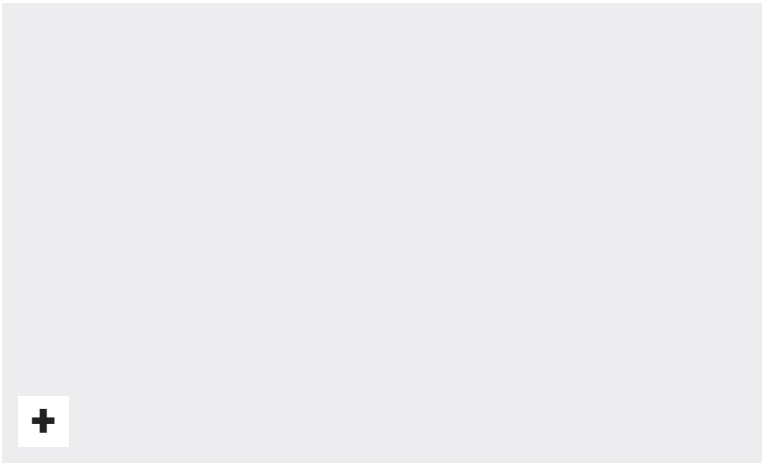
ANNONSE



Veganer saksøker

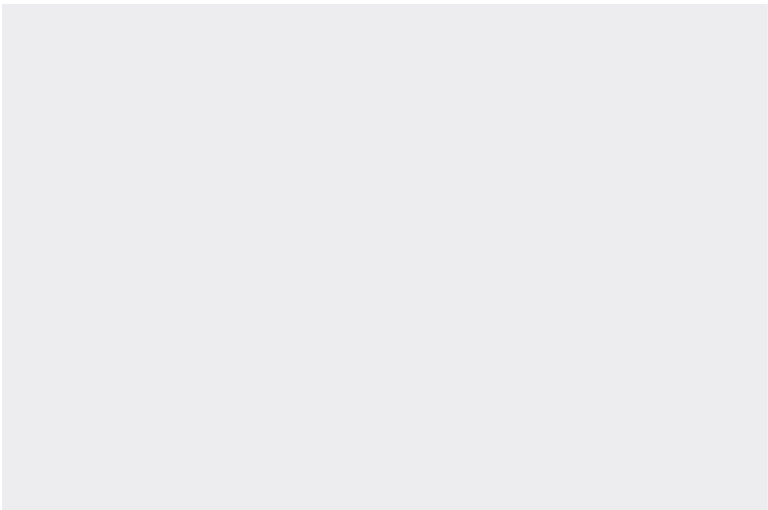
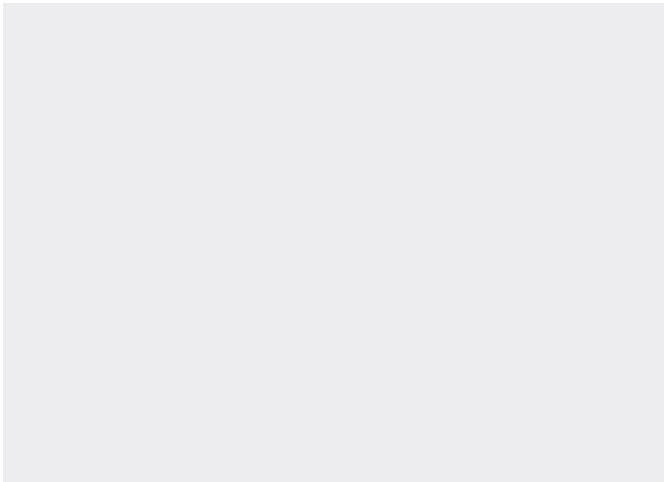


Svarer på «Skal vi danse»- kritikken

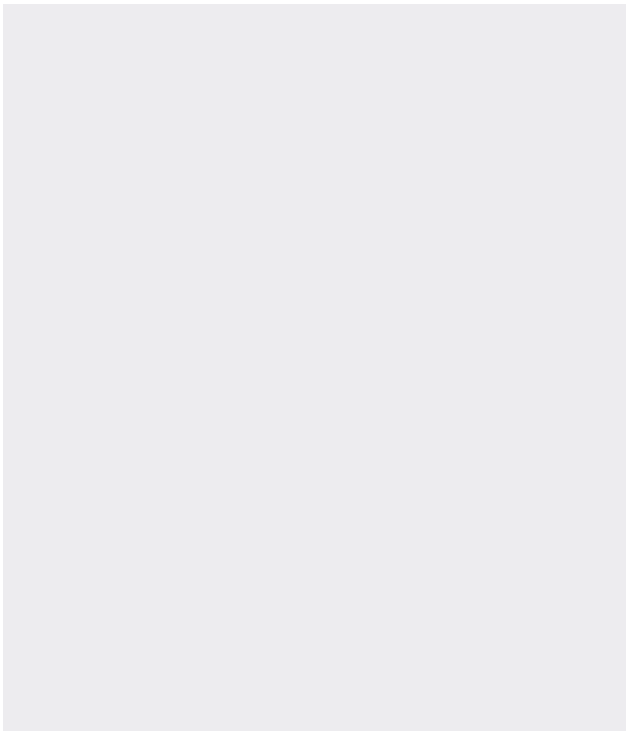


+

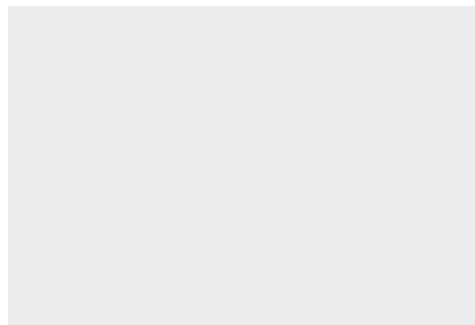
- Jeg havnet på psykiatrisk klinikk **Raser mot Brexit-politikerne**



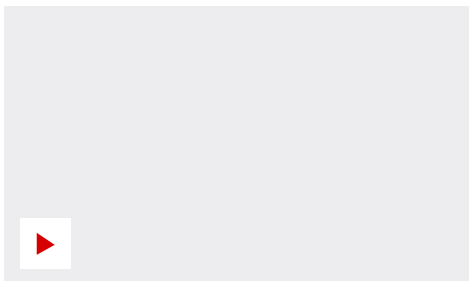
Swix: Uvitende om kreftdød



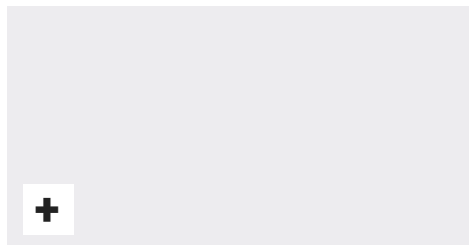
og forurensing - I all verden



**Mamma tolv dager
etter tragedien**



**- Ingen kul
måte å dø på**



**Gå raskt
ned 10 kilo**

Utforsk andre nettsteder fra **Aller Media**



Dagbladet

Postadresse:

Boks 1184 Sentrum, 0107 Oslo

Besøksadresse:

Karvesvingen 1, 0579 Oslo

Sentralbord:

24 00 10 00

Kundeservice Dagbladet Pluss:

24 00 10 00 - tast 2

Tilsynsorgan video:

Medietilsynet

TIPS OSS 24 00 00 00

Kundeservice Pluss ›

[Vær varsom-plakaten ▸](#)

[Brukeravtale Dagbladet ▸](#)

[Abonnementsvilkår Dagbladet Pluss ▸](#)

[Personvernerklæring ▸](#)

[Om informasjonskapsler ▸](#)

[Annonseinfo ▸](#)

[Rabattkoder ▸](#)

[Arkiv ▸](#)

Vaktsjef:

[Eugene Brandal Laran ▸](#)

Ansvarlig redaktør:

[Alexandra Beverfjord ▸](#)

Nyhetsredaktør:

[Frode Hansen ▸](#)

Politisk redaktør:

[Geir Ramnefjell ▸](#)

Kulturredaktør:

[Sigrid Hvidsten ▸](#)

Magasinredaktør:

[Karine Østtveit ▸](#)

© 2019 Dagbladet | Powered by Labrador CMS