

volumen op til 50 ccm. Cylindervolumenet vil i praksis ligge mellem 47,00 ccm og 49,99 ccm.

En sådan knallert er efter danske bestemmelser lovlig, hvis følgende betingelser er til stede:

1. Motorens ydelse målt på krumtapakslen må maksimalt være 1,1 HK

2. Knallertens hastighed på plan vej og i vindstille vejr må som gennemsnit af fire \times femhundredede m's kørsel ikke overstige 31,5 km/t.

En normalt produceret knallert, forsynet med en ca. 1 HK motor på ca. 50 ccm vil uden vanskelighed præstere en hastighed af mindst 60 km/t.

Samtidig – og meget væsentligt – tilstræber vi ved vore specifikationer en sådan udformning og placering, at eventuelle indgreb i systemet med henblik på ulovliggørelse af knallerten enten vanskeliggøres mest muligt (eventuelt indebærer risiko for ødelæggelse af motoren), eller gøres lettest mulig at kontrollere.

Det må dog blankt erkendes, at det her beskrevne – mest anvendte – system for motorbegrænsning vil kunne omgås med en passende blanding af forstand, flid og frækhed.

Det må realistisk konkluderes, at det ikke er teknisk muligt at forhindre, at knallerter ulovliggøres.

Ulovliggørelse kan ske med indgreb enten i motor eller i udvekslingsforhold. Hastighedsgevinsten vil være størst ved omgåelse af neddroslingen i cylinderens indsugningskanal.

Det er vores vurdering, at det beskrevne system for neddrosling af indsugningskanalen er både forsvarligt og hensigtsmæssigt set ud fra funktionelle, produktionstekniske og økonomiske forhold. Vi foreslår, at der ved systemets praktiske udførelse lægges hovedvægt på en lettelse af kontrolmuligheden, mest simpelt ved direkte observation efter demontering af karburatoren. Vi vil med andre ord anse muligheden for kontrol for mere væsentlig og mere hensigtsmæssig end den mekaniske vanskeliggørelse af en eventuel omgåelse af systemet.«

Skrivelse fra Teknologisk Institut den 21/1 77:

»Hastighedsgrænser for knallerter

Ref: Justitsministeriets notat om knallerthastighed 17. januar 1977, F. afd. j. nr. 1973-240-9.

En ulovliggørelse af selve motoren med sigte på forøget effekt er hidtil sket og vil fortsat kunne ske ved en opboring til større diameter (lysning) af den i indsugningskanalen anbragte begrænsnings-

bøsning, subsidiært ved en fjernelse af bøsningen. Den ene eller den anden af disse »operationer« vil set med teknikerøjne kunne udføres lige nemt, hvad enten bøsningen er kort eller lang – sådan at forstå, at »operationen« på en eventuel lang bøsning ikke rejser nye tekniske problemer, men eventuelt blot kræver lidt mere tid.

Til diskussionen om begrænsningsbøsninger hører den oplysning, at indsugningskanalen på en knallertmotor, afhængigt af fabrikat, er placeret enten i cylinderen eller i krumtaphuset, vil forholdsvis let kunne tilpasses et eventuelt krav om, »at bøsningen tilnærmelsesvis skal dække indsugningskanalen i hele dens længde«. For fabrikater med indsugning i krumtaphuset kan en tilpasning til det nye krav nødvendiggøre en delvis omkonstruktion, hvis ikke muligheden for særlige dispensationer skal bringes ind i billedet.

Sluttelig (i pkt. 4) nævnes, at »andre indgreb er næsten uden betydning – osv.«

Vi henviser her til vore ovenfor fremførte betragtninger om udvekslingsforholdets betydning, som understreges af, at også udvekslingsforholdet »fastlåses« ved udstedelse af typegodkendelse.

For en ordens skyld skal påpeges, at det klientel, som vil ulovliggøre knallerter, og som typisk sigter mod hastigheder på 60–80 km pr. time, foruden (ulovligt) at øge motorens effekt tillige (ulovligt) skal reducere udvekslingsforholdet, for eksempel ved udskiftning af forreste og/eller bageste kædehjul. Ovennævnte klientel vil efter vor opfattelse ikke tilfredsstilles af 40 km pr. time og ej heller afskrækkes fra ulovliggørelse af de vanskeligheder, som de nye godkendelseskriterier frembyder.«

Uddrag af brev fra FDM den 27/6 77:

»Mere detaljerede kommentater til det fremsendte forslag er indeholdt i bilaget til nærværende brev. Vore hovedsynspunkter kan resumeres således:

Ministeriet har ikke sandsynliggjort, at de store knallerter fjernelse fra markedet totalt set vil betyde færre tuninger. Forslaget må derfor udlægges sådan, at man er villig til at lade en usikker og tvivlsom lettelse af politiets arbejde få prioritet fremfor en temmelig forudsigelig forringelse af færdselssikkerheden, stammende fra at mange af de »lette« knallerter også efter indførelsen af en standardtypegodkendelsesordning selv i utunet tilstand opviser for ringe køreegenskaber i forhold til deres faktiske maksimalhastighed.

De store knallerter bør bevares allerede for at gøre det muligt for seriøse knallerterbrugere, der f.