

præstere en større HK-ydelse end tilladt i Danmark efter såvel gamle (max. 1,1 HK) som nye (max. 1,4 HK) forskrifter.«

»En knallert ulovliggøres, hvis indehaveren har lyst og mod til det. Behovet opstår af konkurrencehensyn og tilfredsstilles ved ulovlige indgreb på den knallert, som indehaveren er i besiddelse af, hvad enten denne ligner en motorcykel eller ej. Når en knallert ulovliggøres, sker det med sigte på hastigheder af 60–80 km pr. time og ikke for blot at opnå en hastighed af 40 km pr. time.«

Teknologisk Instituts udtalelse på Scanticon maj 1974. (Bilag 42 til forslag F 17).

»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.«

*Skrivelse fra Landsforeningen Tryk Trafik til retsudvalget den 23. november 1976:*

#### *Tuningsproblemet*

##### *»a) de små knallerter:*

kan til enhver tid tunes – Motoren er ukompliceret og tuning kan udføres på så mange forskellige måder, at det rent teknisk *ikke kan hindres*.

##### *b) de store knallerter:*

motoren er så kompliceret, at det er endog *meget vanskeligt at tune den* – og en tuning vil ofte resultere i, at motoren kommer til at arbejde *dårligere* end før tuning.«

*Artikel i »Styret« nr. 12, december 1975:*

»Politiet kan ikke overkomme at kontrollere de ulovlige knallerter, og så søger man at springe over, hvor gærdet er lavest, ved at foreslå store knallerter forbudt, en fejlurdering, som ikke fjerner de ulovlige knallerter, men flytter problemerne over på de mindre.«

De nye regler vil således ikke tilføre knallertkøreren et bedre og mere sikkert køretøj, og trafikikkerheden vil ikke blive forbedret. Tværtimod vil knallertkøreren blive frataget de bedste knallerter, og der er blevet lagt et loft for kvaliteten, styrken

og sikkerheden for fremtidens knallerter, da justitsministeren har indført en vægtgrænse på 60 kg for knallerter i de nye regler.

En vægtgrænse for knallerter er et klart bevis på, at justitsministeriet har tilsidesat sikkerheden på afgørende vis for den enkelte knallertkører og trafikikkerheden i øvrigt til fordel for en formodet forventning om nedsættelse af antallet af tunede knallerter, dette på trods af kraftige advarsler fra FDM, Teknologisk Institut, Tryk Trafik, fabrikanterne, cykelhandlerforeningerne og samtlige importører undtagen 2 importører.

Med en vægtgrænse flyttes samtlige af de problemer, som justitsministeriet har ønsket at løse med nye godkendelsesregler, fra trafiksikre og solide knallerter over på knallerter af ringere kvalitet og med dårligere køreegenskaber til stor skade for den lovlydige knallertkører og for trafikikkerheden.

Forslagsstillerne kan i øvrigt henvise til, hvor uigennemtænkt en vægtgrænse er, ved følgende citater:

*Indlæg af Nathalie Lind (Folketingets Forh. 22/4 77, spalte 2606):*

»Det helt afgørende for mig er hensynet til trafikikkerheden. Også jeg vil understrege det vigtige i, at det er køretøjer udstyret med samme motor. Jeg mener, det er forkert at knytte de krav til vægtgrænsen, som justitsministeriet lægger op til. Jeg tror ikke et øjeblik på, at man, fordi man har en vægtgrænse på 60 kg, afholder nogen, der vil forsøge at ulovliggøre knallerterne, fra at forsøge dette. Så vidt jeg kan se, er det den ulovliggørelse af knallerter, som har fundet sted i stort omfang, man tror man kan bremse ved at forbyde de største knallerter.

Jeg mener, at denne problemstilling er forkert, og jeg mener, at den foreliggende statistik, og hvad vi har af henvendelser fra trafikmedicinerne, taler for, at vi anskuer problemet på den måde, at vi siger: det afgørende er motoren; yderligere vægt kan også betyde yderligere sikkerhed igennem større og bedre maskiner.«

*Artikel i medlemsbladet »Motor« den 25. oktober 1977:*

»Indførelsen af 60 kg grænsen er tilsyneladende blevet en principalsag for ministeriets embedsmænd. Skønt man ikke har kunnet sandsynliggøre, at det er nødvendigt med en vægtgrænse for at stoppe