

ulovlige knallertændringer, eller at en vægtgrænse vil hjælpe, og skønt man ikke har benægtet, at en række af de bedst kørende og bedst bremsende knallerter vil blive udelukket fra markedet, så har embedsmændene stædigt og indædt fastholdt planen om at indføre den famøse grænse.

Og Orla Møller lod sig beklageligvis lokke til at lukke øjne og ører for sagkundskabens advarsler.

FDM opfordrer den nye justitsminister til at lade knallertproblemet behandle i en bredt sammensat arbejdsgruppe og derved opfylde folketingets udtrykkelige ønske om en grundig undersøgelse.

Det haster med at finde en løsning, der er forvarlig – i allerbøgstaveligste forstand.«

*Skrivelse fra Cykelhandlernes Centralforening til retsudvalget den 23. november 1976:*

»Der er skabt en fornyet og forøget usikkerhed om arbejdsgruppens forslag om likvidering af de store knallerter ved indførelse af vægtgrænse m. m.

Efter vor opfattelse foreligger der ingen dokumentation for, at de større knallerter er mindre trafik sikre, tværtimod må de med hensyn til vægt, bremse-effektivitet m. m. betegnes som de mest sikre. Allerede under de indledende drøftelser med justitsministeriets arbejdsgruppe gjorde Teknologisk Instituts repræsentant opmærksom på, at en vægtgrænse er uhensigtsmæssig, og endvidere kan vi af et responsum fra hr. Mogens H. Damkier citere følgende:

»Jeg er absolut betænkelig ved at fastsætte en vægtgrænse for knallerten. Jeg vil i den forbindelse minde om, at man i Sverige for år tilbage af hensyn til både skat og forsikring satte en vægtgrænse på 75 kg i egenvægt for motorcykler således, at de virkelige letvægtene på 50 og 80 ccm blev begunstiget. Husqvarna byggede da sin »sølv-pil« på 175 ccm med en egenvægt på 74,8 kg, og dermed faldt hele lovens idé og grundlag til jorden. På samme måde vil man på flere fabrikker kunne benytte sportsmotorcyklernes stel fremstillet af krommolybdæn forsynet med letmetaltanke, og med en ret beskeden merudgift til materialer, vil man kunne levere en såkaldt stor knallert med samme vægt som de godkendte knallerter.«

*Citat fra henvendelse fra Teknologisk Institut til retsudvalget den 20. februar 1977:*

*B. Vægtgrænser*

»En vægtgrænse for knallerter på 60 kg vil fremkalde en udvikling af knallerter, som er speci-

elt »tilpasset« det danske marked. Tilpasningen kan resultere i »skrabede« udførelsesformer af kendte modeller, som vægtmæssigt aflastes ved en spinklere stelkonstruktion, ved fjernelse af affjedrede for- og baggafler, ved mindre nav og dermed tromlebremser, ved mindre hjuldiametre og ved anvendelse af lettere dæk.

En sådan udvikling vil resultere i en forringelse af knallertens køretekniske egenskaber.

Det klientel, som vil ulovliggøre knallerter og fortrinsvis har ulovliggjort tunge knallerter, vil fortsat ulovliggøre knallerter. En vægtgrænse vil blot flytte problemet, idet knallertens motor og ikke dens vægt er forudsætningen for ulovliggørelse.«

Skrivelse fra Motorcykelkonstruktørernes Internationale Permanente Bureau, 70, Avenue Kléber, 75784 Paris, Cedex 16 til retsudvalget (den 22. oktober 1976):

»Ofte og oftere er for stor hastighed et spørgsmål om styrke/vægt-forholdet. Det er derfor et tilbageskridt at begrænse den maksimale vægt til et lavt tal. Enhver forøgelse af motorkraften, forårsaget ved ejerens justering, fører til en større forøgelse af styrke-vægt forholdet i en let maskine end i en tung maskine. Efter vor mening er en maksimal vægt i størrelsesordenen 80-90 kg fornuftig. Dette øger beskyttelsen mod for stærk fart, skaffer en mere robust maskine og tilfredsstillende størstedelen af forbrugernes behov.«

*Skrivelse fra Teknologisk Institut til justitsministeren af den 3. juni 1977:*

*»3.01 (3): Vægt og dimensioner:*

Det er overhovedet ikke muligt for mig at se noget formål med en vægtgrænse.«

*Artikel i »Motor« den 10. juli 1977:*

»Da den nye færdselslov blev vedtaget sidste sommer, indeholdt den én alvorlig skønhedsfejl – nye knallertbestemmelser, der fastsatte en vægtgrænse på 60 kg og samtidig forhøjede fartgrænsen fra 30 til 40 km/t.

Kombinationen ringere knallerter/højere hastighed var fatal og gav anledning til skarp kritik ikke alene fra branchen, men også fra FDM, trafikmedicinere og andre sagkyndige. I den 12. time, umiddelbart inden ikrafttrædelsen 1. maj, lykkedes det at få pillet de famøse bestemmelser ud af loven. Knallerthastigheden blev bibeholdt på de 30 km/t, og spørgsmålet om indførelse af vægtgrænse