



HVAD ER OP OG NED I AL DEN STØJ OM VEJSIDESYN?

En dag i selskab med folk fra Færdselsstyrelsen og politiet gjorde Bike's udsendte en hel del klogere på både mc-støj og de udskældte vejsidesyn, som blev introduceret i begyndelsen af 2022.



Det gik ikke stille for sig, da Færdselsstyrelsen i starten af året introducerede vejsidesyn for motorcykler. Endnu en gang skulle danske motorcyklister trynes af myndighederne! Hvem husker ikke de lange stænk-lapper, komplicerede regler om vinkler og afstande mellem blinklys og meget mere? Facebook-grupper mod vejsidesyn opstod, og omverdenens smålighed og manglende forståelse for os, der kører på motoriseret 2-hjul, blev påpeget i mere eller mindre harske læserbreve og forumindlæg.

Loud pipes save lives! Det ved enhver motorcyklist. Men vi har haft begrænset

held med at overbevise vore medborgere om de trafiksikkerhedsmæssige fordele ved, at vi kører med fri udblæsning.

Storm P. havde en helt anden filosofi om det samme: "Støjen ved motorcykler er til gavn for den kørende, idet den ganske overdøver de skældsord, som råbes efter ham," lød det i en af satirikerens såkaldte fluer.

Uanset om vi motorcyklister er forfulgte uskyldigheder eller bulderbasser på to hjul, så er vejsidesynene nu en realitet. Og de handler ikke kun om støj. I denne artikel vil vi dykke ned i baggrunden for og udførelsen af de udskældte vejsidesyn. Bike's udsendte fik nemlig mulighed for at være med,

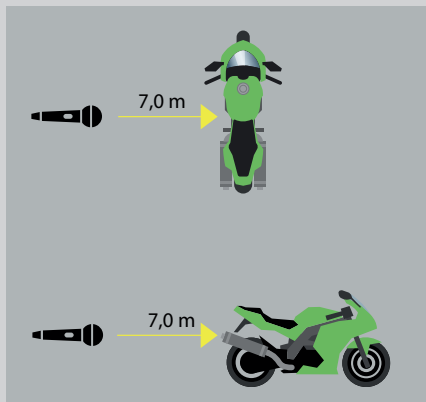
da Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF) i august arrangerede en temadag om emnet for sjællandske mc-forhandlere sammen med folk fra Færdselsstyrelsen og politiet. En dag, der også inkluderede en demonstration af støjmålemetoder.

Men først lidt historie. Allerede i 2012 fremlagde Europa-Kommissionen et forslag til ændring af direktivet om periodisk syn af køretøjer. Blandt andet skulle motorcykler nu også omfattes. Debatter og høringer fulgte, og resultatet blev direktiv 2014/45/EU, hvorefter EU-landene senest den 1. januar 2022 skulle indføre regler for enten periodisk syn af motorcykler eller effektive al-

Støjgrænserne og målemetoderne afhænger af motorcyklens årgang

Indregistreret før 1. juli 1969: Disse motorcykler er omfattet af ret enkle regler. De må ikke støje unødigt. Og bygges de om, så de støjer hørbart mere, er det unødigt. Derfor skal man ved udskiftning vælge en original lydpotte eller en god kopi, som ikke støjer hørbart mere.

Indregistreret 1. juli 1969 til 30. sept. 1982: Bliver motorcyklen ved et vejsidesyn målt eller bedømt til at støje for meget, vil den blive henvist til syn. Her foretages der en standmåling (metode II) på 7 m afstand, og grænsen er 84 dB(A) for 2-taktere og 88 dB(A) for 4-taktere. I den forbindelse bedes fremstilleren, som ejer eller bruger officielt hedder, om at fremskaffe oplysning om o/m ved maks. effekt, så der kan støjmåles ved 3/4 af dette. Hvis motorcyklen er standardtypegodkendt (nummeret kan findes på reg.-attesten og i Køretøjsregisteret), skal man dog benytte tallene fra typegodkendelsen, som er baseret på en referencemåling efter metode II. Ved begge ovennævnte målinger må støjniveauet overskride grænserne med 3 dB(A).



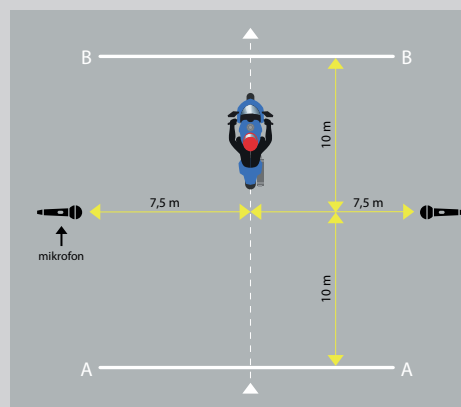
Målemetode II Standmåling

Bruges til motorcykler fra perioden 7/1969 til 9/1982, til ældre motorcykler (86/90 dB(A)) og til "ikke standardtypegodkendte" køretøjer. Målingen sker fra 7 meters afstand.



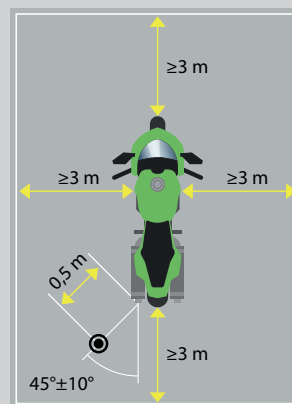
Indregistreret den 1. oktober 1982 eller senere: For disse nyere motorcykler er den godkendende måling foregået ved målemetode I. I den forbindelse er der samtidigt foretaget en såkaldt nærfeltmåling efter

metode IV, hvor man finder motorcyklens referencestøjtal, som benyttes ved senere kontrol. Også her må støjniveauet overskride grænsen med 3 dB(A). Ved referencemåling (XX dB(A) ved YYYY o/m) er der ingen absolut dB-grænse. Det er altså grænsen for motorcyklen i fabriksny stand, der er den gældende. Referencetallet kan på e-godkendte motorcykler ses på fabrikationspladen, der er klæbet eller nittet på stellet. For motorcykler ældre end juni 2012, findes tallet på modellens standardtypegodkendelse, hvis der er udstedt en sådan. På modeller fra før 1998 kan det ses på godkendelseserklæringen. I nødstilfælde kan den pågældende mc-importør måske hjælpe. Alternativt må man henvende sig til en såkaldt teknisk tjeneste eller godkendt prøvningsinstans, som mod betaling kan foretage en måling og fastsætte et støjtal. Her er AutoConsult foreløbig den eneste mulighed i Danmark. Hvis der eksisterer et godkendelsesnummer for den pågældende motorcykel, findes det på registreringsattesten og i Køretøjsregisteret (DMR). På www.fstyr.dk kan du finde typegodkendelser til motorcykler i perioden fra 2/1997 til 6/2012. Ældre typegodkendelser er ikke digitaliserede, men på konkret forespørgsel finder Styrelsen dem gerne frem, scanner og mailer. Man er dog i gang med en løbende digitalisering af de ældre typegodkendelser.



Målemetode I Kørselsmåling

Bruges ikke ved vejsidesyn, men er den prøvning, der afgør, om motorcyklen kan få sin godkendelse. Der accelereres fra 50 km/t med fuld gas fra linie A-A til linie B-B i henholdsvis 2. og 3. gear i begge retninger tre gange.



Målemetode IV Reference-/Nærfeltmåling

Bruges til alle motorcykler. I en vinkel på 45 grader måles der 50 cm fra udstødningens munding i dennes højde – dog mindst 20 cm fra underlaget. Omdrejningstal og dB-grænse tages fra motorcyklens typeplade eller godkendelse.



81 procent kører videre fra vejsidesynet uden anmærkninger



Ved vejsidesynet checkes der ikke blot for støj, men også generelle punkter såsom bremses, "styretøj", forgaffel, bagsvinger, dæk og lys samt ombygninger og ekstraudstyr. Desuden kontrolleres det, om eventuelle mangler fra tidligere synsrapporter er udbedret. Er politiet til stede, kan der falde bøder – hvis ikke, slipper du måske med en indkaldelse til syn.

ternative trafikikkerhedsforanstaltninger. Færdselsstyrelsen skulle sørge for at implementere direktivet, og styrelsen fortalte sit departement, Transportministeriet, at et tiltag med periodisk syn ikke ville have nævneværdig virkning, da motorcyklerne på danske veje generelt er i god teknisk stand.

Men Færdselsstyrelsen foreslog for opfyldelse af direktivet, at motorcykler skulle til periodisk syn hvert 5. år. Det kunne foregå efter et system, som allerede fandtes for andre køretøjer.

Transportministeriet ønskede dog en kontrol, der i højere grad kunne tage sig af problemet med støj fra motorcykler. Mini-

steren og ministeriet modtog nemlig et stigende antal klager fra borgere over motorcykler, der støjer meget.

Transportministeriet fremlagde derfor et forslag i Folketinget, hvorefter motorcykler fremover skulle underkastes vejsidesyn, som kunne foretages af Færdselsstyrelsens inspektører på samme måde, som der også foretages vejsidesyn af lastbiler.

Dette tiltag ville være mere effektivt over for støj fra motorcykler – et område, som der altså har været en hel del klager over. Ved vejsidesynene bliver der således kontrolleret både trafikikkerhedsmæssige elementer og støj.

I det hele taget har mc-støj været et område, som politikerne har fået mere fokus på de seneste år. Da Ole Birk Olesen (LA) var transport-, bygnings- og boligminister (2016-2019), var han en af de drivende kræfter bag en opstramning af færdselslovens §118, som for kørsel på en motorcykel, der støjer mere end tilladt, betyder en bøde på 2500 kr. i førstegangstilfælde. Ved gentagelse stiger bødestørrelsen i fem trin, så det koster 17.500 kr. at blive taget for støj for sjette gang. De skrappe, trinvisse bødetakster trådte i kraft den 1. januar 2020.

Akkurat som at hastighedsbegrænsningerne ikke nødvendigvis følges nidkært af

Test + Teknik: Vejsidesyn

alle trafikanter trods klækkelige fartbøder, risiko for klip i kørekortet og konfiskering af køretøjet, tager mange motorcyklister på danske veje alligevel ret afslappet på støjreglerne. Og det på tværs af mc-kategorierne: De ekstra dB'er kan lige så godt komme fra en wannabe-superbike med clip on'er og A2-begrænsning som en hurtigtløbende Hayabusa, en ratbike-ombygget CX 500 eller en rustik Indian.

Vejsidesynene udføres af en stab på otte synsinspektører, som typisk har en fortid hos Statens Bilinspektion. De er uddannede mekanikere, ofte automekanikere, som løbende kommer på kurser for at være ajour med gældende regler og bestemmelser. Flere af dem har solid erfaring fra tilsvarende syn af lastbiler – her siger reglerne, at 5 procent af bestanden på cirka 120.000 skal kontrolleres årligt, hvilket svarer til omkring 5800 vejsidesyn. Det kræves desuden af synsinspektørerne, som foretager mc-syn ved vejsiden, at de har forståelse for motorcykler og relevant køreteknisk viden, som gør dem i stand til at foretage en korrekt bedømmelse af 2-hjulere.

Men hvornår kan vi motorcyklister risikere at trille ind i et vejsidesyn? Svaret er, at det kan ske på flere forskellige måder. En af dem er, at synsinspektørerne i perioder "patruljerer" i deres hvide synskassevogne, og hvis de i trafikken bemærker en motorcykel, som bør checkes, standser de den ved at vise en Stop-slikkepind, ligesom det kendes fra politiet. Synsbilen har desuden et rødt LED-display i bagruden med teksten MC Vejsidesyn. Hvis den aktuelle lokation på grund af trafik, manglende plads eller af andre årsager ikke egner sig til gennemførelsen af vejsidesynet, kan synsinspektøren anvise og ledsage motorcyklen til et særligt udpeget kontrolsted.

Erfaringer fra de første måneder med vejsidesyn har dog vist, at det ikke er alle førere af en potentielt fejlbehæftet motorcykel, som har lyst til at standse, fordi de ser en rød slikkepind, der står Stop på. Og da synsinspektørerne hverken har køretøj eller lovgrundlag til at eftersætte, prioriterer man i stedet andre former for indsatser.

Typisk vil vejsidesynene foregå på en indfaldsvej i forbindelse med en event, der tiltrækker motorcyklister, hvor man med eller uden politiets hjælp vinker motorcyklerne ind til siden, og de mest påfaldende emner plukkes ud til kontrol.

Hvis politiet er med, kan motorcyklisten få bøder for eventuelle mangler. Er der kun synsinspektører på pladsen, risikerer man "kun" en indkaldelse til syn med bemærkninger om fejl og mangler ved køretøjet. Og bliver der ikke konstateret uregelmæssigheder, kan man køre videre.

Hvad betyder godkendelserne?

Køretøjer er e-godkendte, mens komponenter (dele) er e- eller E-godkendte. E-godkendelsen er en UNECE-godkendelse (FN, Forenede Nationer), mens e-godkendelsen er en EU-godkendelse (EF-godkendelse). Køber du en uoriginal eller tilbehørs-lyddæmper, medfølger der et dokument, mærke eller "kreditkort", som bekræfter at denne del er godkendt til en specifik motorcykel – og det gælder ikke bare mærke og model, men også årgang. Vær i øvrigt på vagt over for selvløbende snydemærker, som kan købes på nettet. Dem får synsmanden hurtigt øje på. På dokumentet for en e-godkendt eftermarkeds-lyddæmper må standstøjtallet højst være 2-3 dB(A) over den typegodkendte værdi. Og kørselsstøjtallet maksimalt 1 dB(A) over.

Ombygning: Hvad må jeg?

Motorcyklister vil rigtig gerne gøre deres 2-hjuler personlig og bygge den mere eller mindre om efter deres personlige smag. Men inden man går i gang med at pimpe modellen, skal man være opmærksom på, at der findes to regelsæt:

Der er afgiftsmæssige krav, der fastlægger, hvornår motorcyklen mister sin afgiftsmæssige identitet – også kaldet ID-tab. Reglerne på dette område kan ses hos Motorstyrelsen i et skrift, som inddeler de forskellige typer ombygninger i kategorierne Grøn, Gul og Rød.

Og så er der tekniske krav (støj, emission, bremses, lygter m.v.). Disse krav findes i Færdselsstyrelsens regler, som kan ses i Vejledning om syn af køretøjer.

I denne artikel holder vi os til de tekniske krav. Hvis motorcyklen er registreret den 1. januar 2004 eller senere og er e-godkendt, må der umiddelbart kun monteres e-/E-godkendte dele, hvis delen omfatter et emne, som kan e-/E-godkendes. Det er f.eks. lyddæmper, katalysator, alle lygter, bremsebelægninger, spejle og horn. Er motorcyklen registreret inden 2004, eller er den nyere, men ikke e-godkendt, må man kun udskifte dele til andre, der har samme egenskaber eller opfylder Detailforskrifter for Motorkøretøjer (DfK). Det gælder lyddæmper (gerne uoriginal, men ikke mere støjende), katalysator, lygter (se DfK), bremses (gerne uoriginale, men med samme mål og virkning) og spejle (se DfK).

Det er en god idé at læse afsnit 18.05 i Vejledning om syn på www.fstyr.dk. Med enkelte undtagelser må der umiddelbart ikke ændres på stel (bortset fra montering af beslag), forgaffel, svinggaffel, motoreffekt og bremses (frem- og tilbageflyttersæt). Hvis motorcykelfabrikanten tillader bestemte ændringer, så gælder de dog. Ellers må man nøjes med disse, som til gengæld heller ikke kræver dokumentation: Fjedre og ridehøjde (vær opmærksom på toleranceregler), støddæmper/e, indmad i forgaffel (cartridge), motoreffekt (maksimalt +20 procent – her kræves dog dokumentation for effektstigningen – og for motorcykler fra og med januar 2004 desuden dokumentation for emission), dæk og fælge (dog inden for toleranceregler).

For motorcykler nyere end januar 2004 er chiptuning og anden manipulering af elektronikken ikke tilladt uden dokumentation for emission. Ifølge Chiptuning-bekendtgørelsen (BEK nr. 516 af 25/05/2016) er der også straf til den, der foretager ændringen – altså ikke kun motorcyklens ejer. Bemærk desuden, at motorcykler er omfattet af de skrappe regler vedrørende ændring af forureningsbekæmpende udstyr som f.eks. en katalysator. De siger bl.a., at politiet kan tilbageholde en ombygget motorcykel og sende den til et værksted, hvor motorcyklen for ejers regning bygges "tilbage".

Glem ikke, at dB-killeren er lovpligtig

Rigtig mange udstødninger, specielt på sportsmotorcykler, er af gennemstrømningstypen, der er forsynet med en såkaldt dB-killer som ekstra lyddæpende foranstaltning. Denne kan have mange udseender, og op til Euro 3 var den påboltet og relativt nemt udtagelig. På Euro 4-godkendte motorcykler blev den fastmonteret og kun udtagelig med besvær. Euro 5 handler ikke kun om støj, men også "møg" i form af luftforurening, så her er katalysator også en fast bestanddel. For alle typer gælder det, at godkendelsen bortfalder, hvis dB-killeren og/eller katalysatoren fjernes. På den viste udstødning sidder dB-killeren før carbon-delen.





Støjmålingen udføres i henhold til modellens alder



Når synsinspektøren i den hvide varebil viser dig Stop-slikkepinde, er du udtaget til vejsidesyn og skal standse. I bagruden skriver et LED-display samtidig MC VEJSIDESYN i rødt. Færdselsstyrelsen råder over otte biler, som er indrettet med måleudstyr og værktøj til inspektion af motorcykler. Samt mc-beklædning, hvis en prøvekørsel af køretøjet er nødvendig.

Det skal bemærkes, at et veloverstået vejsidesyn ikke gælder for et pletfrit syn til brug for eventuelt ejerskifte.

Ved vejsidesynet præsenterer synsinspektøren sig og tager en kort indledende snak om motorcyklen med køreren, som er forpligtet til at legitimere sig. Hvor gammel er maskinen? Og er der foretaget konstruktive ændringer?

Synsinspektøren kontrollerer derpå rapporterne fra tidligere syn og vejsidesyn, herunder om mangler, der er anført i den forrige rapport, er udbedret. Og herefter checker han som hovedpunkter bremses, "styretøj", forgaffel, bagsvinger, dæk, lys, og

om der er foretaget konstruktive ændringer. Samtidig vurderer han, om motorcyklen støjer mere end normalt for den pågældende model. Er det tilfældet, foretager han en støjmåling (se mere om målemetoder, støjgrænser og forskellige regler for forskellige årgange i boksen på side 16).

Havner man i et vejsidesyn, hvor synsinspektøren ønsker at undersøge køretøjet nærmere, er man som fører af motorcyklen forpligtet til at samarbejde – formelt vil det sige at give adgang til motorcyklen og dens dele – men også i forhold til at fremvise relevant dokumentation. F.eks. papirer eller fo-

tos af disse, som viser, at udstyr såsom en eftermonteret udstødning er godkendt til den pågældende motorcykel. Derfor er det vigtigt at gemme den slags dokumentation og ikke bare smide de medfølgende papirer ud, når kassen fra Yoshimura ryger i papcontaineren. Husk også at få dokumentationen med, hvis du køber udstødningen brugt.

Det samme gælder for ekstraudstyr som for eksempel frem- og tilbageflyttersæt samt bremsmasters og -greb med eller uden justeringsmuligheder.

Som nuværende ejer af motorcyklen er det dit ansvar, at motorcyklen er lovlig i forhold til ombygninger og konstruktive æn-

Test + Teknik: Vejsidesyn

dringer. Også selvom du lige har købt den, og sælger forsikrede dig om, at alt var lovligt og i orden. Og det, uanset om du har handlet privat eller i en mc-forretning. Vil du være helt sikker i en købsituation, skal ændringerne fremgå af registreringsattesten.

Er motorcyklen registreret 1. oktober 1982 eller senere, kontrolleres den i forhold til det standstøjtal (XX dB(A) ved YYYY o/m), som findes enten på typegodkendelsen, i DMR (det digitale motorregister) eller på fabrikationspladen – en mærkat, som typisk er klæbet eller nittet på stedet (se eksemplerne til højre). Det sker ved en såkaldt nær feltmåling (se mere om målemetoden på side 16). Er motorcyklen e-godkendt og fra 2004 eller senere og forsynet med en uoriginal udstødning, skal denne have et e-mærke, som refererer til, at den er godkendt til den pågældende model.

I forhold til støjdata på den enkelte motorcykel, er det en udfordring, at rigtig mange motorcykler på danske veje er af ældre dato. Faktisk er omkring 60 procent af bestanden på cirka 168.000 indregistrerede motorcykler mere end 20 år gamle (for biler er denne andel under 6 procent). Og hele 33 procent af motorcyklerne er over 30 år gamle. Ganske få af disse har selv sagt i dag en original udstødning monteret. Og har de det, kan en stor del af dæmpningsmaterialet i lyd-potten være blæst ud.

Når motorcyklen skal støjtestes i vejsiden, er det også føreren, der skal gasse op til det aktuelle omdrejningstal, mens synsinspektøren aflæser dB-måleren.

Og forestiller man sig, at manden i uniform står med fråde om munden og glæder sig til at fjerne et køretøj fra offentlig vej, tager man fejl. Han er i al stilfærdighed blot interesseret i at gennemføre synet og sikre sig, at alt er inden for lovens rammer.

Er der tvivl, kommer denne borgeren til gode. Derfor arbejdes der også med en pæn margin ved støjmålingerne. I reglerne for støjmåling ligger allerede en tolerance på 3 dB(A), men til den lægger synsinspektøren pr. kulance yderligere 2 dB, så der totalt trækkes 5 dB(A) fra måleresultatet. Og siger referencen 6500 o/m, vil han typisk bede dig om at dreje den op til 6000 eller måske endda blot 5500 o/m. Er måleresultatet på grænsen, får du lov til at køre videre uden anmærkninger.

Bølgerne gik som bekendt højt, inden vejsidesynene blev en realitet, men i virkelighedens verden afvikles synene generelt i god ro og orden.

"Jeg ved godt, at den larmer for meget," lyder det ifølge synsinspektørerne ofte fra ejeren, allerede inden målingen er gået i gang. Samtidig har det vist sig, at de motorcykler, som bliver noteret for støj, typisk ligger et godt stykke over grænsen.

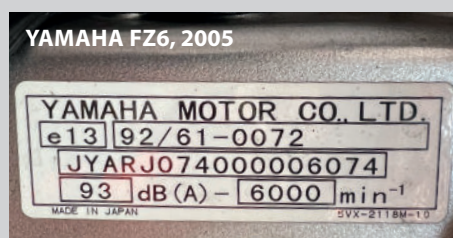
Lydpotten skal også have service



Ligesom flere af motorcyklens øvrige dele skal lyd-dæmperen serviceres for at overholde de oprindelige, godkendte støjgrænser. Det skyldes, at en del af dæmpermaterialet, som ofte er en form for glasfiber, dels presses sammen, dels blæses ud. Til mange udstødninger fås et service-sæt, som består af en frisk dæmpermåtte eller -indsats, nye monteringsbånd og friske popnitter. Det er både muligt og lovligt at gøre arbejdet selv, men særligt carbon-potter kræver håndslag. Hvis du ikke selv vil forsøge dig som udstødningsdoktor og "pakke om" hjemme på filebænken, kan dit lokale mc-værksted helt sikkert hjælpe.

Store dB-forskelle fra model til model

Det kan lyde ejendommeligt, at en 215-hestes Panigale V4 S fint kan støje 105 dB(A) ved 50 % af de nominelle o/m, mens en Yamaha R3 med 42 hk kun må pludre med 90 dB(A). Forklaringen findes i Ducati-udstødningens spjæld, som skrues ned for støjen ved kørselsmålingen (I).



Hvis synsinspektøren i vejsiden konstaterer andre fejl og mangler, noterer han også dem i sin rapport. Ikke for at være revisoragtig, men for at lette arbejdet for kollegaen, som skal foretage det nye syn, når motorcyklen er lovliggjort. For det er sådan, at dumper motorcyklen af den ene eller anden årsag til vejsidesynet, indkaldes den til et traditionelt §2-syn i en synsvirksomhed.

Al vejsidesynsinspektørens måleudstyr fra skydelære til dB-måler bliver kalibreret en gang om året, så der er sikkerhed for måleresultatets nøjagtighed. På moderne motorcykler kan det dog være en udfordring at montere en ekstern omdrejningstæller, og i de tilfælde forlader man sig på motorcyklens instrument – selvom det ofte vil vise nogle procent for meget. Hvilket giver motorcyklisten yderligere rabat.

Til dagens vejsidesyn-arrangement har MFF samlet forskellige motorcykler fra forskellige perioder med forskellige støjgrænser og krav til målemetoder, som alle test-måles. En 1-cylindret (Yamaha XT 660), 2-cylindret (Yamaha TX 650), 3-cylindret (Triumph Tiger 900), 4-cylindret (Suzuki GSX-S 1000 Yoshimura Edition) og 6-cylindret (Honda CBX 1000). I årgange fra 1970'erne til 2022. Og det viser sig, at de gamle maskiner er påfaldende støjsvage.

Undertegnedes 6-benede Honda fra 1978 afgiver 80 dB(A) ved 7 meter-målingens krævede 3/4 af omdrejningerne for maksimal effekt (6750 o/m). Og 82 dB(A) ved 9000 o/m – 500 o/m fra det røde felt.

Interessant er det at konstatere, at flere af os, der er til stede, subjektivt opfatter nogle af motorcyklerne som værende mere



MFF har samlet en bred vifte af emner til vejsidesyn-dagen med Færdselsstyrelsen. Her er 1-, 2-, 3-, 4- og 6-cylindrede modeller af alle mulige årgange. Lidt overraskende kan det konstateres, at motorcykler, der lyder støjende, ikke er over grænsen på dB-måleren. Tiger 900-triplen når op på 91,5 dB(A), Yoshimura-GSX-S 1000'eren 95,6 dB(A) (99 dB(A) på typepladen) og CBX'en 80 dB(A).

støjende end tilladt. Men når der foretages målinger, viser de sig at være under grænsen. Enkelte dog ikke så meget under. Hvilket understreger vigtigheden af målingerne efter nøje specificerede metoder og med kalibreret udstyr.

Særligt udfordrende for opfattelsen af støj er motorcykler med spjæld i udstødningen, som muligvis forbedrer trækraften i mellemregisteret, men som primært skal sikre modellen en fed sound og samtidig leve op til kravene i den officielle støjmåling med maksimal acceleration over 10 meter fra 50 km/t i 2. eller 3. gear. De brummer gerne højlydt i tomgang, men bliver næsten lydløse, når de får gas. Og er udstødningen original, ligger de altså inden for rammerne.

I skrivende stund er der afviklet 81 mc-vejsidesyn i Danmark. 311 motorcykler er

blevet kontrolleret, 253 (81,4 procent) er gået igennem uden anmærkninger, 4 har fået kørselsforbud for manglende stoplys, mens 54 er noteret for andre fejl eller mangler. Af sidstnævnte har 25 flueben ved støjdæmpning (svarende til 46 procent af de fejlbehæftede og 8 procent af alle kontrollerede). Det er altså ikke uden grund, at folk klager til politiet over, at motorcykler larmer.

Når det gælder egen støj kontra andres, er mennesker ikke altid rationelle. Man kan sagtens køre klassisk Ducati uden luftfilter og med åbne Termignoni-potter og samtidig klage over, at genboens 10-årige dreng larmer med sit skateboard. Ligesom det er rædselsfuldt at høre en Soundbox på ryggen af en teenager buldre "ufti-ufti-ufti", mens samme apparat gerne må spille Rakhmaninov øredøvende højt midt på gaden til

ære for en corona-karantæneramt plejehjemsbeboer, som har fødselsdag.

Vi motorcyklister har stadig svært ved at forstå, at omgivelserne ikke elsker lyden af en 2-takter, der rammer momentet med sine perfekt afstemte ekspansionspotter – en crossplane-R1 med trekantet carbonpotte, som får femcifrede omdrejninger eller en Harley med skrårtskårne side pipes, der ånder igennem. Men selvfølgelig afhænger også dette af ørerne, som hører.

I virkeligheden er det nok ofte sådan, at folk egentlig godt kan lide musikken, den skal bare ikke spilles så højt.

BIKE



Tekst: Klavs Lyngfeldt
klavs@bikepbm.dk
Foto: Kim Garde Hald m.fl.

