

Mopeden – arbeidshest og frihetsmaskin

En moped var opprinnelig en vanlig sykkel påmontert en liten motor, omtalt som knallert. Motoren ble startet ved å tråkke på pedalene. Dessuten kunne det være nødvendig å hjelpe til med benkraft også i bratte motbakker. Kombinasjonen motor/-pedal har gitt opphav til navnet mo-ped. På en del eldre modeller kan det fremdeles være pedaler. (Fra Wikipedia).

Etter 2.verdenskrig økte behovet for mobilitet blant folk flest. De fleste hadde ikke mulighet til å kjøpe seg bil, dels av økonomiske grunner, dels at myndighetene begrenset importen av biler. Folk måtte (før 1960) søke om lov til å kjøpe seg bil. Da ble mopeden en grei løsning på problemet, av flere grunner:

- Prisen. De fleste fikk råd til å skaffe seg moped, en bil eller motorsykkel var en god del dyrere. Dessuten var avbetaling en mulighet mange benyttet seg av.
- Mopeden var sertifikatfri. For å kjøre motorsykkel eller bil måtte man ta førerkort.
- Lave driftsutgifter. En moped bruker lite bensin, et gjennomsnittsforkbruk på 2 dl. pr. mil er ikke uvanlig. Dertil er forsikring og avgifter ellers lave.
- Lav fart. Dermed lavere ulykkesrisiko.
- Mopeden er liten og lett. Dermed er den lett å håndtere, og tar liten plass å parkere og lagre.



«Ur-knallert». Førkrigs lettvekter.



Husqvarna med remdrift. Tidlig svensk moped.

Mopedens historie startet vel egentlig med lettvektene før krigen. Det var primitive kjøretøyer med en liten, svak motor satt inn i en litt forsterket sykkelramme, og



Lettoekter med generator. Fra samlingen til Musea i Nord-Østerdalen.



Tempo Victoria. Tempos første moped, 1951 – 1953. Med motoren ved bakhjulet.

de første hadde ikke girkasse. Bakhjulet ble drevet med ei reim, enten av lær eller gummi. Under krigen ble noen, i likhet med en del biler, konvertert til å drives med generator. I mangel av bensin satte man på en slags ovn, der man fyrte med «knott», som er finkappet løvvirke. Ved å tilføre lite luft til forbrenningen, ble det dannet en brennbar røykgass, som kunne drive motoren. Effekten ved generatordrift var ikke særlig høy, men det var ei nødberging. Museet på Tynset har en slik generatordrevet lettveker i sine samlinger.

Etter krigen ble det raskt et marked for mopeder. Jonas Øglænd på Sandnes ble den ledende produsenten i Norge. Tempo, som de kalte sine produkter, startet med Victoria, der motoren satt ved bakhjulet, Så kom Handy, først grønn, siden blå. De hadde pedaler og to gir. Deretter kom Comfort, så kom Swing, begge med pedaler og 3 gir. Rundt 1960 kom Corvette, med 3 og 4 gir og kickstart. Etter hvert kom Panther, som var designet mer i stil med en motorsykel.

Foruten Tempo (som også kunne hete f.eks. Trygg hvis den var satt sammen hos Helleberg på Lillehammer, eller flere andre navn etter monteringssted), ble det produ-

sert mopeder på Raufoss (Raufoss-mopeden kom med Zündapp-motor). Dessuten markedsførte Samvirkelagene Termoped, produsert ved Termolux fabrikk i Skien. Fabrikken lisensproduserte mopeder fra bl.a. Victoria, Monark og Tomos (Jugoslaviske Puch).

Det ble dessuten importert mopeder fra flere land, ikke minst fra Sverige, med Monark, Crescent, NV, Husqvarna, bare for å nevne noen.

Mopeden ble i mange år en erstatning for bilen, som man ikke hadde mulighet til å skaffe seg. Etter hvert ble bilsalget frigitt, og de fleste fikk bedre råd. Dermed endret mopeden status, fra hverdagstransport og brukskjøretøy til fritidsbruk og frihetsmaskin for oss som ble ungdommer på 50-, 60- og 70-tallet. Det ble starten på en ungdomskultur som mange av oss fremdeles finner glede i, nå som nostalgi. Forfatteren av disse linjer er født i 1952, og koser seg nå med mopeden på flere områder:

- Billig transport i fri luft.
- Enkle å reparere og vedlikeholde.
- Trivelig kultur i veteranklubben, der mange med felles interesser møtes.
- Nostalgi, mopeden blir en «tidsmaskin» tilbake til ungdommen!



Raufoss-moped, med tysk Zündapp-motor.



Far på vei til vedskogen på Corvette 380.

LAVERE PRIS PÅ TEMPO-LETT. – AVGIFTEN ER REDUSERT!

Olav Larsen

**FYLL TANKEN OG KJØR
MILA FOR 20 ØRE MED:**

Tempo-Lett

1964

**TEMPO
Lett**

SUVEREN
I STYRKE OG
ØKONOMI –
HURTIG
OG UTROLIG
RIMELIG
I DRIFT

ALLE MOTORER BÆRER DET
VERDENSJENTE MERKET

SACHS

CORVETTE 290

Tempo brosjyre fra 1964. Fra forfatterens samling.



Monark brosjyre fra 1950-tallet. Fra forfatterens samling.



Crescent 3-hjuling. Svensk transportmoped.



NSU Quickly. Bjørn Arve Lunheim, Tolga, samlet på NSU-er.



Panter. Sportsmoped.



Dagfinns Panter. Stolt eier av ny moped i 1974.



Honda Monkey-bike. Populær i USA, også solgt en del i Norge. 4-taktsmotor.



*Arne og Dagfinn på Honda.
Forfatterens brødre på Arnes
Honda CD 50 i 1972.*



Tempo Handy i to utgaver. Forfatterens bror Arne med grønn Handy lagd 1954-55 og blå Handy lagd 1956-57.



Nyere Handy, fra 1970-80-tallet.



Mustad folkescooter. Mislykket norsk forsøk på å lage scooter, skummel å kjøre!



Suzuki automat. Arne (t.v.) og Bjørn Arve Lunheim, Tolga.



Speedway-moped. Noen mopeder ble trimmet og brukt i motorsport.



Derbi. Moderne italiensk moped.



Corvette-motor, delt opp i de fleste deler.