



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2022

# Kjøretøyet som motoriserte landet

70 år med moped på norske veier

AV ÅSMUND JOHANNES SLETTEN



Fra et mopedkurs i 1959 et sted i Oslo. På bildet ser vi to Zündapp Combinette, produsert av Gresvig, og en Tempo Swing produsert av Jonas Øglænd A/S. (Foto fra Norsk Folkemuseum)

# Kjøretøyet som motoriserte landet

## 70 år med moped på norske veier

AV ÅSMUND JOHANNES SLETTEN

De fleste voksne i Norge vet hva man snakker om når man hører ordet moped. Svært mange har hatt én eller flere i ungdomsårene, og de aller fleste har hørt og sett mopeder i trafikken. Lyden og lukten av en putrende totaktsmotor er umiskjennelig, og den karakteristiske stripen av blå røyk ligger gjerne som en flyktig signatur langs veien noen sekunder etter at mopeden har passert. At denne blå røyken kommer av dårlig forbrent olje i bensinen, er et resultat av at de fleste mopeder har totaktsmotor som drivkilde. I dag er ikke eksos fra totaktsmotorer like stuerent, og også mopeden er i ferd med å tilpasse seg for å overleve.

Selv om vi har hatt små og lette motorsykler her i landet siden starten på 1900-tallet, oppsto ikke begrepet «moped» før i 1952. Da kom standarden som la grunnlaget for både en stor industri og muligheten for svært mange nordmenn (og -kvinner) til å komme seg rundt på egenhånd på en enkel og effektiv måte.

### HVA ER EN MOPED?

Før vi starter på historien om denne høyst oppegående 70-åringen, kan vi se på hva som står om moped i Vegtrafikkloven i dag. Teksten er litt lang, så dette er kortversjonen:

*Moped: Motorvogn med to eller tre hjul som har en høyeste konstruksjonshastighet som ikke overstiger 45 km/t, og som har motor som med slagvolum som ikke overstiger 50 cm<sup>3</sup> eller maksimal kontinuerlig nominell effekt på høyst 4 kw hvis den har elektrisk motor. Som moped regnes også firehjuls mot-*

*Åsmund Johannes Sletten (53) er oppvokst i Aremark, har bakgrunn som journalist og er utdannet innen kulturvern, historie- og kulturformidling. Han arbeider på Norsk vegmuseum.*



*orsykel med en egenmasse på under 350 kg, ikke medregnet batterienes masse for elektrisk drevne motorvogner. Her gjelder høyeste hastighet 45 km/t og høyeste netto effekt 4 kw.*

En mopedfører må være fylt 16 år og inneha førerkort klasse AM. Moped kan også kjøres uten førerkort klasse AM hvis du er født før 1985. Ikke så komplisert med andre ord.



Annonse fra 1902 om en National Motorcycle som ble produsert av A/S Norsk Bicyclefabrik i Kristiania. Fabrikken, som også lagde tråsykler, ble grunnlagt på Ekeberg i 1896. (Foto fra Norsk Tempoklubb)

## MOTORSYKLER OG MOTORISERTE SYKLER

La oss ta turen tilbake til starten av 1900-tallet, 50 år før mopeden oppsto som begrep og fenomen. Den gang var et kjøretøy med forbrenningsmotor en sensasjon i seg selv, og vakte både forskrekkelse og beundring der det kom på sin vei. Norge var tidlig ute med motorsykelproduksjon, og her er noen eksempler: I 1902 kunne A/S Norsk Bicyclefabrik i Kristiania fortelle at deres «National Motorcycle» nå «erstatte baade hest og vogn og er uundværlig for enhver der vil hurtig frem og for hvem Tid er Penge!»

Denne motorsykkelen var i realiteten en forsterket tråsykkel påmontert en ensylindret motor med reimdrift til bakhjulet. Pedalene var beholdt for både start og stopp, og drivreima gikk direkte på veiva, uten girkasse. «Engström» fra 1903, som ble produsert ved Sontums verksted i hovedstaden, viser samme prinsippet. En relativt enkel konstruksjon, sett med dagens øyne, med en robust sykkelramme påmontert en bensinmotor.

Disse fikk snart følge av motorsykkelen «Gladiator», som ble produsert av Karlssons Maskin og Cykelfabrik i Moss rundt 1912. Denne kunne skilte med både frigrir og solid bagasjebrett. Fra Trøndelag kom «Trønderen» og etter hvert

«Nidaros», begge produsert før 1920. Disse eksemplene på norskproduserte motoriserte sykler var, til tross for sin enkle konstruksjon, definert som motorsykler og ikke mopeder. (De hadde større motor enn 50 cm<sup>3</sup> og begrepet «moped» var ikke funnet opp enda). De fikk heller ikke samme utbredelsen som mopedene fikk da de kom på markedet. Dette viser at Norge var tidlig ute med å produsere egne motoriserte tohjulinger. Forholdene lå godt til rette for denne typen industri da vi her i landet allerede hadde etablert mange sykkelverksteder og sykkelprodusenter.

Norge er et land som produserte svært mange sykler per innbygger sammenlignet med andre land, så kunnskap om produksjon av rammer, hjul, nav og bremses var det mange verksteder som hadde. Veien var derfor kort fram til å lage en forsterket sykkelramme med bedre bremses og større hjul og tilpasse denne til motorisert fremdrift. Noen produsenter laget også motoren selv, men det var vanlig å importere denne fra utenlandske produsenter.

Motorsyklene utviklet seg fra å være sykler med motor til å bli mer renndyrkede motorsykler opp gjennom 1920- og 1930-tallet. Motorene ble større og mer avanserte og prisene økte, men, det var

Engström 1903 modell konstruert av verkmester Oscar Engström og bygget ved Sontums Verksted i Oslo. Det ble sannsynligvis bare laget én slik. Den eies av Norsk teknisk museum og står utstilt på Norsk vegmuseum/Norsk kjøretøyhistorisk museum.



allikevel et nokså vanlig fremkomstmiddel for mange allerede før 2. verdenskrig. De motorsyklene som hadde betegnelsen lettvektene hadde gjerne litt enklere rammer og motorer på ca. 98 cm<sup>3</sup>. De tunge motorsyklene hadde motorer med én, to eller fire sylindre. De kunne ha både totakts- og firetaktsmotorer, der de med størst motor stort sett var av firetakts-typen. Lettvektene hadde som regel en ensylindret totaktsmotor. Selv om disse var billigere enn de tunge motorsyklene, var fortsatt ikke motorsykkel, stor eller liten, allemannseie slik mopeden ble.

## KRIG OG BILRASJONERING

Under 2. verdenskrig ble de fleste kjøretøy beslaglagt av Wehrmacht og kjørt sønder og sammen, eller de forsvant og ble aldri funnet igjen. Dette gjaldt i stor grad motorsykler også, men mange ble gjemt bort i låver og uthus, for å bli tatt frem igjen etter freden i 1945. Da var behovet for transport stort, landet skulle bygges opp igjen etter at både bygninger, bruer, veier og annen infrastruktur hadde blitt bombet, brent eller ødelagt på annen måte. Da kunne det være hensikts-

messig å kjøre på to hjul i stedet for fire, og motorsykkel ble igjen et mye brukt kjøretøy.

Og de ble virkelig brukt, til det nesten ikke var mer igjen, så ble de reparert av en flink bygdesmed, eller på et mekanisk verksted, og brukt litt til. Konstruksjonene var enkle, og det meste lot seg reparere eller byttes ut med noe annet som fungerte. De ble benyttet til svært mye forskjellig, men nødvendig, transport hele året. Motorsykler ble ikke forbundet med fritid og ferie slik vi er vant til i dag, og motorsykler utstyrt med snøskjettinger på bakhjulet og støtteski var ikke uvanlig på vinteren. Flere steder ble motorsykler brukt til å trekke sleder for transport av både gods og personer.

Tråsykler var også et vanlig syn både i byer og på landsbygda, og selv om det var mer effektivt enn å gå, var kapasiteten fortsatt begrenset sammenlignet med en sykkel med motor i rammen. Folkehelsen nøt godt av sykkelbruken, men rekkevidden på reisene ble naturlig nok begrenset.

Det å kjøpe ny bil rett etter krigen var vanskelig. Nybilsalget var rasjo-



Sykkelmotor av typen Fantom Bj.52, produsert i 1952 av firmaet Norsk Cykkelmotorfabrikk i Drøbak.

nert, og man var nødt til å ha tillatelse fra myndighetene (eller ha mye penger) før man i det hele tatt kunne tenke på å kjøpe noe. I tillegg var modellutvalget svært begrenset og prisene høye. Her var også kreativiteten stor når det gjaldt å holde liv i førkrigsmodeller eller å bygge om beslaglagte militærbiler for sivil bruk. Da var det langt enklere å skaffe seg en motorsykkel, og selv om man ikke kunne frakte det samme som i en bil, var det mange familier som hadde en motorsykkel som eneste transportmiddel.

Små, enkle hjelpemotorer for å ettermontere på vanlige tråsykler hadde vært å få kjøpt allerede fra 1920-tallet. De ble stadig forbedret i takt med den teknologiske utviklingen, og dukket opp på markedet på nytt etter krigen. Med disse kunne man bygge om tråsykler til motorsykler ved å montere en hjelpemotor enten på framhjulet eller på bakhjulet. Disse ble kalt knallerter, og selv om de hadde en viss utbredelse ble de allike-

vel aldri fullgode alternativer til motorsyklene. Motorene var heller ikke særlig sterke, så pedalene måtte også her brukes i bratte oppoverbakker.

I Drøbak startet firmaet Norsk Cykkelmotorfabrikk opp produksjon av slike hjelpemotorer. «Fantom»-motoren hadde en spesiell konstruksjon med lykt og bensintank i samme enhet, montert direkte på selve motoren. Modellen var opprinnelig tysk og av merket Eilenriede, og ble produsert på lisens. Et lite gummihjul overførte kraften fra motoren til sykkelens framhjul. Igangsetting og frikobling skjedde med en hendel på styret. Enheten hadde en firetaktsmotor på 48 cm<sup>3</sup> og 1,4 hk. Sykler med hjelpemotor ble registreringspliktige i 1953.

#### EN FELLES STANDARD

Det var ikke bare i Norge at behovet for enkel og rimelig persontransport var stort etter krigen. I de fleste europeiske land var situasjonen den samme, og dette ble drøftet landene imellom. Alle så nytten av å kunne ha et lite og lett kjøretøy som var enkelt både å produsere og bruke. Debatten gikk på om man kunne enes om en standard, mer eller mindre, på en slik motorisert tohjuling, og i 1952 kom gjennombruddet. Kort fortalt hadde man blitt enige om at det skulle defineres en standard på en type kjøretøy på to (eller tre) hjul, med inntil 50 cm<sup>3</sup> motor, og ca. 1-2 hk. Teknologien med nye legeringer gjorde at det nå var mulig å lage



Tempo Victoria med forsterket sykkelramme fra Øglænd og motor fra tyske Victoria. Denne modellen ble produsert i 1952-1953. (Foto fra Norsk Tempo-klubb)

motorer som var små og lette samtidig som de var driftssikre og sterke. Denne nye motoriserte tohjulingen skulle være sertifikatfri og kunne kjøres av alle som hadde fylt 16 år. Med denne standarden på bordet ble det for alvor fart i sakene, og det varte ikke lenge før det begynte å komme enkle og lette motoriserte tohjulinger hos ulike importører og i utstillingsvinduene hos forhandlerne.

Nå kunne man fritt kjøpe seg et motorisert kjøretøy i Norge. Et kjøretøy som var lett å håndtere, billig i drift og enkelt å vedlikeholde. Alt dette for en rimelig penge. Norske produsenter som allerede lagde sykler og lette motorsykler, kastet seg rundt og la seg i venstrefila (som ikke eksisterte i Norge den gang, men det er en annen historie) og startet opp produksjon av det vi i dag kjenner som mopeder. De fleste så ut som litt solide tråsykler som hadde fått påmontert en motor og framgaffel med fjæring. Pedalene satt fortsatt på, og de måtte benyttes ved start og kom ofte godt med i bratte bakker. Navnet til denne nyskapningen, som kanskje ikke var så ny, men som ble standardisert og etter hvert veldig populær, kom fra vårt naboland Sverige. Der ble denne typen liten motorsykkel straks like populær som i Norge, og det ble arrangert en kon-

kurransse hvor man søkte etter hva dette kjøretøyet skulle hete. Vinneren foreslo å lage et navn basert på en sammenslåing av ordene «motoriserad» og «velociped». Dermed oppsto navnet moped, og verden ble ikke den samme etterpå.

#### EN NY FAVORITT

Mopeden ble raskt en ny favoritt hos mange, og kunne bestilles eller kjøpes over hele landet. Og det var klare grunner for at den ble så ettertraktet. Mopeden var billig i innkjøp, den var robust og samtidig enkel å holde i drift. Den fylte en funksjon som mange savnet, nemlig det å raskt og enkelt kunne reise over større avstander, og med mindre strev enn med sykkel. I tillegg var den så sterk at man kunne ha med seg både varer og annet på bagasjebrettet eller i sideveskene. Det var ikke så mange som hadde bil eller førerkort for bil her i landet etter krigen, men med en moped kunne man klare å komme seg til jobb eller på butikken på en lett og god måte. Det at den ikke trengte noe førerkort og kunne kjøres av alle som hadde fylt 16 år, var også en stor fordel sammenlignet med motor-



Maila Iversen fra Bugøyfjord, f. 1920, på sin NSU Quickly i Kirkenes en gang på 1950-/1960-tallet. En bakke utenfor Kirkenes er oppkalt etter henne. Skoleelevene ved Kirkenes skole bruker ofte Mailabakken for skilek. (Foto fra Varanger museum IKS)

rettet de markedsføringen av mopeder spesifikt mot kvinner. Fargerike plakater med smilende kvinner på en blå eller grønn Tempo Handy var et vanlig syn i butikkvinduer som førte merket Tempo, og mange kvinner lot seg lokke. Det var nok noen som var skeptiske i starten til å kjøre noe med motor, men frykten forsvant fort når de mestret kjøringen og så nytten av å kunne ferdes motorisert på egenhånd. Med mopeden fikk kvinner en større frihet enn før, hverdagen ble enklere, og det å kunne ta seg arbeid utenfor huset fikk stor betydning for økonomien for mange. Innkjøp av mat og varer til husholdningen ble mer effektivt, og den sosiale radiusen økte ved at de nå kunne reise på egenhånd over større avstander enn med sykkel.

Dette med at arbeiderne lettere kunne ta seg til og fra jobb på moped enn på en sykkel, var det flere arbeidsgivere som også så nytten i, blant annet Borregaard fabrikker i Sarpsborg. Fabrikken kjøpte derfor inn et større kvanta mopeder av merket Termoped som et tilbud til sine ansatte. Termopeden ble produsert på Termoluxfabrikken utenfor Skien, og av modellene Borregaard kjøpte finner vi både en lisensprodusert tysk Victoria og en svensk Monarped. Disse mopeden ble tilbudt arbeiderne på fabrikken mot et trekk i lønnen hver måned. Dette tiltaket ble godt tatt imot av arbeiderne, og mange benyttet seg av tilbudet. Den moped-

syklene, som krevde både førerkort og hadde 18-årsgrense.

Mange arbeidet et stykke fra hjemmet, og med moped gikk reisen til og fra arbeidet raskere og enklere enn med sykkel, og mopeden ble benyttet året rundt. Særlig for mange kvinner ble mopeden viktig. Biler var, som nevnt, ikke allemannseie, og de som disponerte bil var stort sett menn. De arbeidet ofte utenfor hjemmet, og mange kvinner var hjemmевærende. Kvinnene som hadde arbeid utenfor hjemmet var avhengige av å gå, sykle, få skyss med noen eller ta buss dit de skulle.

Mopeden var enkel og lett å håndtere, og ble fort populær blant kvinner. Dette forsto Tempo-produzent Øglænd tidlig, og allerede på slutten av 1950-tallet

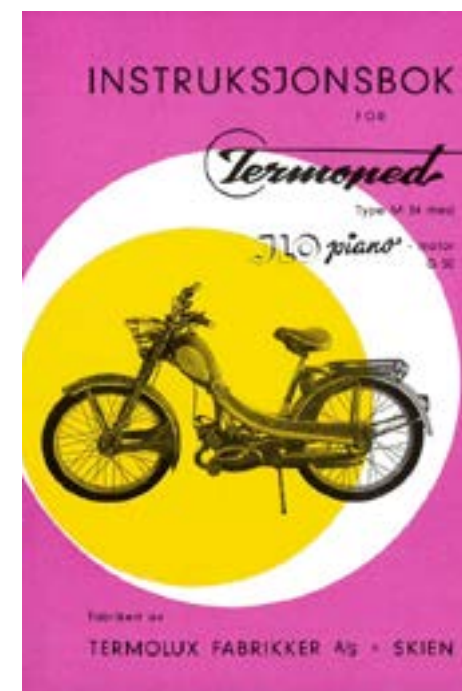
Instruksjonsbok for Termoped som ble produsert ved Termolux Fabrikker (NKL) i Skien.

typen som kostet 30 kroner i måneden, gikk under betegnelsen «trekk tredve» i mange år i østfoldbyen. Treffer du på en ihuga mopedentusiast fra Sarpsborg den dag i dag kjenner vedkommende garantert fortsatt til uttrykket.

### MOPEBONANZA

I mopedens fødselsår, 1952, var det kun registrert 826 mopeder her i landet. 10 år senere, i 1962, kan Statistisk sentralbyrå fortelle at tallet var kommet opp i hele 111.529 registrerte mopeder. Dette må man kalle en moped-bonanza av dimensjoner, og viser at mopeden kom på riktig tidspunkt og imøtekom et behov i samfunnet. Når produsentene etter hvert begynte å lage lavere rammer med bedre bremses, mindre hjul, fjæring både foran og bak og myke seter, ble mopeden svært komfortable å kjøre. Dette bidro også til de økte salgstallene. I løpet av 1950-tallet fikk de ulike mopedmodellene flere gir, pedalene forsvant på noen og lyset både foran og bak ble kraftigere. Alt dette økte både fremkommeligheten og sikkerheten. En moped hadde like sterk motor som en lett motorsykel hadde hatt bare noen få år tidligere, men var mye enklere å kjøre. Mange nye modeller kom på markedet, og mopeder ble etter hvert et svært vanlig syn på norske veier og gater. Lukten av eksos fra totaktsmotorene kunne kjennes fra fjord til fjell, fra øst til vest og fra nord til sør.

De aller fleste mopedmodellene hadde den enkle totaktsmotoren, uten



ventiler og kamaksling. Dette var en del av suksessfaktoren. En totaktsmotor har langt færre deler enn en firetaktsmotor, og er billigere å produsere og lettere å vedlikeholde. Motorer fra Sachs, Puch, ILO, HMW, Zündapp og andre var svært pålitelige og var å finne i rammen på flere norskproduserte mopeder.

Driftssikkerheten gjorde at en del yrkesgrupper så nytten av mopeden. Posten i Norge hadde i mange år benyttet både sykler og motorsykler i sin tjeneste, og overgangen til bruk av moped var naturlig både i bysentra og på landsbygda. Visergutter, jordmødre, feiere, gartnere, rørleggere m.fl. var blant dem som også tok i bruk mopeden og gjorde den til sitt foretrukne transportmiddel, sommer som vinter. Mange hadde arbeid i skogen om vinteren, og tømmerhuggerne jobbet gjerne lokalt med noen få kilometer reisevei. Her passet mopeden



Her er artikkelforfatteren klar for vinterkjøring med mopedtut, lærjakke og hansker på en Tempo Corvette fra 1967. Bildet er tatt i 2013.

luften, som snøføyk eller sprut fra en møtende bil. Da ville dette komme inn i tuten og treffe ansiktet eller øynene. Derfor var tuten kun ment for vinterbruk da luften var uten insekter. Med en hvit hjelm av modell «Basse Hveem» på hodet og en slik tut foran ansiktet var man sikret både mot hodeskader og dugg på kalde vinterdager.

#### MANGE PRODUSENTER

Mange forbinder nok mopeden med navnet Tempo, som ble produsert av Jonas Øglænd A/S i Sandnes. Firmaet hadde allerede vært på markedet i flere år som både sykkelprodusent og motorsykkelprodusent. De satset nå for fullt på produksjon av mopeder, og merkevareren Tempo ble Norges mest produserte moped, og for mange selve symbolet på moped. Mange mopeder produsert av Øglænd ble solgt under andre navn enn Tempo. Årsaken til dette var sannsynligvis at man lokalt mange steder allerede hadde et etablert sykkelmerke som man ønsket å videreføre som mopedmerke. Det var navn som: Arrow (Erling Sande A/S i Oslo), Trygg (P.T. Helleberg A/S på Lillehammer), Olympic (Axel Bruun A/S i Trondheim), Svithun (Maskinhuset A/S i Stavanger), Standard (J.H. Beck og Bertelsen i Skien), Westby (O. Westby på Kongsvinger), Erla (Erlands Maskinforretning på Bryne), Sprint (Lønne i Sandefjord), Yrjar (Anders Berg på Fosen i Trøndelag), Inoped (Ingwald Nielsen i Oslo), Jones (F. G. Amundsen i Bergen), Mammut (Søn-

perfekt. Med den kunne de komme seg helt fram til hogstplassen langs smale hestetrakk og traktorspor på en rask og effektiv måte. I ryggsekken lå termosene og matpakka, og i en kasse på bagasjebrettet lå øksa, motorsaga og kjedefila sammen med bensinkanna med oljeblandet bensin.

Å kjøre moped på kalde dager om vinteren krevde naturligvis god bekledding, men det skapte også en annen utfordring, og det var dugg på brillene. Løsningen var like enkel som genial. På vinteren byttet man ut kjørebrillene med en «tut» som man satte foran ansiktet. Denne tettete rundt pannen, kinnene og under haken, slik at luften ble fanget og ble stående stille foran ansiktet når man kjørte. Ulempen var hvis det kom noe i

Magnormopeden ble produsert av Torbjørn Høgberg i Løkenbygget på Magnor i 1958. Ca. 50 stykker ble produsert, og i dag finnes det kun en håndfull igjen. Den hadde lasteevne på 200 kg og motor fra østerrikske HMW. (Foto fra Norsk Tempoklubb)

steruds sykkelabrikk i Oslo), Tambar (Lefstad Sport A/S i Trondheim), Pann (Rogaland Auto A/S i Stavanger), Bjørn (K.K. Bjørndalen i Oslo?), Speed (Skien Cykkelfabrikk i Skien) og muligens enda flere. I tillegg ble Tempo solgt under navnet DBS i Sverige.

Men det var ikke bare Øglænd i Sandnes som produserte mopeder. Flere andre norske produsenter dukket opp, og Tempo fikk etter hvert følge av både Start (Hans Anton Nilsen i Oppegård), Gresvig (Oslo), Magnor (Trehjuls varemoped med kasse/plan foran, produsert av Torbjørn Høgberg på Magnor), Kåre Eikenes (Oslo, deres Cucciolo-modell var en av få mopeder med firetaktsmotor), Nidaros (Lefstad Sport i Trondheim, delvis lisensprodusert), Raufoss (Raufoss) og Mustad (tegnet av Bjarne Christensen og Johan Mustad og produsert både ved Mustads fabrikk i Göteborg og ved Gresvig i Oslo). Raufossmopeden var produsert i sin helhet her i landet, på Raufoss utenfor Gjøvik. De produserte over 4000 mopeder fra 1958 til 1962. Motorene var lisensproduserte Zündapp-motorer, mens rammer, skjermmer og tank m.m. var av egen konstruksjon. Etter hvert kjøpte de motorer produsert av Zündapp-fabrikken i Tyskland.

Utenlandske mopeder ble også produsert under lisens her i landet, som Flani (Flani Fabrikker, Ophus og Erich-



sen i Nittedal. Flani var en lisensbygget dansk BFC, og var kanskje den mopeden som prosentvis hadde flest egenproduserte deler. Flani utviklet blant annet en ny framgaffel, som den danske produsenten benyttet på sine modeller), Zündapp (Gresvig i Oslo, med Zündapp-motor produsert av Raufoss), Bobby og INO (Ingvald Nilsen i Oslo, spesiell modell med motoren i framhjulsnavet), Stella (Jensen Sport i Oslo), NSU (Brandval ved Kongsvinger), Apollo (Grøndal og Mikelsen A/S i Oslo). Tomos, Puch, Victoria og Monarped ble solgt under navnet Termoped (Termolux fabrikk i Skien), Boy (denne hadde motor fra Raufoss og ble montert hos S. Eckell Johnsen i Oslo), Speed (Skien Cykkelfabrikk, lisensbygd svensk Crescent). Mange produsenter hadde lave produksjonstall, og det kan finnes flere som vi ikke har oversikt over.



Bilde fra produksjonslinja av mopeden «Nidaros» ved Lefstads sykkelfabrikk i Trondheim i 1957. På bildet ser vi Trygve Sæterhaug monterer en baksjerm. (Foto fra Schröderarkivet, Trøndelag Folkemuseum)

## FRA NYTTEKJØRETØY TIL UNGDOMSTREND

De første årene var mopeden først og fremst et nyttekjøretøy, og myndigheter og andre bisto gjerne når det ble arrangert orienteringsløp og ulike mopedmesterskap. Her ble ytelsene både hos fører og moped satt på prøve. Fortsatt var det stort sett voksne kvinner og menn som putret rundt på mopeder, men på 1960-tallet begynte også ungdommer å interessere seg for mopeder. De ulike produsentene utviklet nå modeller spesielt rettet mot ungdomsgruppen. Disse modellene hadde gjerne et mer sportslig utseende enn de tradisjonelle modellene, selv om farten var den samme. Hastighetsløp med motorsykler hadde trukket store publikumsmasser til travbaner og stadioner allerede fra 1920-tallet, og de beste førerne var superstjerner og forbilder for svært mange. På en moped kunne man drømme at man kjørte speedway eller motocross, og mopedmodellene etterlignet løpsmotorsyklene på mange

punkter. Selv om man drømte om store hastigheter så skulle ikke farten på en moped overstige 50 km/t. Produkter som økte hastigheten, og ikke minst lyden, var lette å få tak i, og trimming av moped er et kjent og utbredt fenomen den dag i dag. En italiensk Gilera Trial fra midt på 1970-tallet kunne gjerne være utstyrt med en sylinder med 70 cm<sup>3</sup> uten at det ble oppdaget av et utrent øye.

Selv om det norske mopedmarkedet besto av mange norskproduserte modeller, var det også mopeder fra Tyskland, Frankrike, Østerrike, Frankrike og Sverige å få kjøpt. Italienske Vespa kjenner de fleste, og deres scootere med 50 cm<sup>3</sup> motor er fortsatt på markedet.

## JAPANERNE KOMMER

De norskproduserte og europeiske mopeder dominerte markedet helt til utpå 1970-tallet. Modellene var ofte nokså tradisjonelle, og motorteknologien var stort sett den samme år etter år, men noe var i ferd med å endre seg. På slut-

Suzuki AC 50. Et eksempel på en svært populær japansk moped på det norske markedet på 1980-tallet.



ten av 1960-tallet dukket det opp motorsykler fra Japan på det europeiske markedet. Motorsykelmerker som Honda, Suzuki, Yamaha og Kawasaki slo ned som en bombe i det europeiske motorsykelmarkedet. De var fullstendig overlegne sine europeiske brødre da de kom med sine tekniske nyvinninger, sterke og oljetette motorer, bedre ytelser og gode veiholdning. Mange europeiske motorsykelprodusenter hadde sovet i timen og baserte sine modeller på konstruksjoner som var fra både 1930- og 1940-tallet. Da de moderne motorsyklene fra Japan kom, hadde de ikke mye å stille opp med og markedet forsvant nesten over natten. Det samme skjedde delvis med mopeder.

De første japanske modellene kom i butikkene på slutten av 1960-tallet og fra midt på 1970-tallet var japanske mopeder de godt etablert hos norske forhandlere og skjøv de europeiske mopeder ned fra salgstronen. Japanske mopeder appellerte sterkt til ungdomsgruppen med utseende som i enda større grad lignet motorsykler, og de hadde utstyr som blinklys, separat oljetank, skivebrems og tøffe detaljer. Moderne farger, høy finish, bredt modellutvalg og at de var lettstartet og gikk godt hjalp også.

De fleste norske mopedprodusenter hadde etter hvert forsvunnet, bl.a. på grunn av endrede importregler, sviktende salg og høye produksjonskostnader. Til slutt var det bare Tempo igjen som forsøkte å stå imot det japanske

presset, men det ble til slutt for stort for dem også. Øglænd flyttet etter hvert også sin produksjon til utlandet, og holdt det gående frem til midt på 1990-tallet, men da var det slutt på produksjon av mopeder med norsk flagg på tanken.

## EN LEVENDE 70-ÅRING

Selv om vi ikke lenger hadde noen produksjon av mopeder på norsk jord, var mopeden langt fra død. Mopeder produsert i Japan og andre land solgte godt på 1980- og 1990-tallet og utover på 2000-tallet, og gjorde sitt til at den fortsatt var et viktig fremkomstmiddel for mange. Andelen unge brukere steg, og mopeden har i de senere år vært et fremkomstmiddel vi forbinder med ungdomsgruppen. Året med høyest antall registrerte mopeder her i landet var 2016, med hele 178 382 stk. (I 2021 var antallet registrerte mopeder 154 102).

Etter 2016 har interessen for moped falt noe, selv om scooteren fortsatt holder stand, og det etter hvert kan tilbys både firetaktsmotor og el-drift. Årsakene kan være mange, men at tilbudet på ulike transportmetoder for ungdom er større enn før er nok én av årsakene. I tillegg har el-sykler og el-sparkesykler mange steder tatt mopedens plass, særlig

i bystrøk. Mopeden har også hard konkurranse fra lett motorsykkkel, der flere nå enn før tar lappen.

At det nå er lov å øvelseskjøre i bil fra man er fylt 16 år gjør at mange har større fokus på å skaffe seg bil og førerkort for bil enn å ta lappen på moped. På landsbygda konkurrerer dessuten mopeden med både traktor, ATV og UTV. Tett hytte, stereoanlegg, varmeapparat og mulighet for å kunne ha med en passasjer i traktorhytta lokker mange.

Det er mye positivt med å kjøre moped. Man får en frihetsfølelse, det er tøft og det er praktisk. Men det har også sine ulemper. På en moped er man liten i trafikkbildet og mer åpen og utsatt enn i en bil. Dette gir større risiko for å bli skadet i en ulykke. Å kjøre moped var ikke risikofritt da den kom for 70 år siden, og er heller ikke uten risiko i dag.

Før 1977 var det ikke påbudt med hjelm her i landet, selv om mange brukte det, og årsaken til hjelmpåbudet var nettopp de mange alvorlige skadene som oppsto. I dag er også ulykker der hjelm ikke har vært brukt, eller ikke har vært festet skikkelig, blant de mest alvorlige ulykkene. Det er flest gutter og menn som blir skadet i mopedulykker, men det er også flest gutter og menn som kjører moped. Trafikksikkerhet knyttet til mopedkjøring har bl.a. Statens vegvesen, Trygg Trafikk, MA-Ungdom (Ung i trafikken) og andre organisasjoner jobbet med helt siden mopeden dukket opp. Ulykker med for stor fart/utforkjøring og kollisjon med andre kjøretøyer, ved for eksempel påkjørsel bakfra eller i kryss, er blant de vanligste ulykkene. I en rapport fra Transportøkonomisk insti-

tutt, Bjørnskau 749/2004, nevnes det at antall ulykker økte i takt med at antallet mopeder økte. Samtidig nevnes det at risikoen for å bli hardt skadet eller drept i en mopedulykke ble mindre etter 1995, da topphastigheten på nye mopeder ble redusert fra 50 km/t til 45 km/t.

Det gledelige for oss mopedentusiaster er at på 2020-tallet har interessen for moped generelt, og norskproduserte mopeder spesielt, tatt seg betraktelig opp. En ny veksel har ridd over landet, der godt voksne menn, for her er det absolutt mest menn, har latt seg gripe av nostalgien og ønsker å leve ut ungdomsårene på nytt. Menn som i ungdommen hadde moped som ble kjørt sønder og sammen og enten gitt bort, kjørt på søpla eller solgt for en latterlig lav sum etter at mopedkarrieren var over. Etter mang en søvnløs natt med anger over å ha behandlet mopeden sin stygt i ungdomsperioden, har denne gruppen på nytt sluppet mopeden inn i varmen igjen, bokstavelig talt.

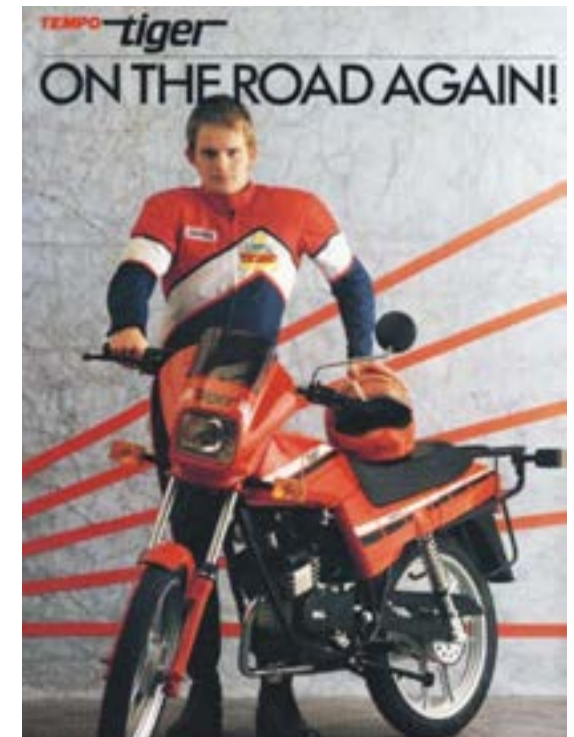
Det restaureres mopeder i kjellere, i klubblokaler og på verksteder og i garasjer som aldri før. Deler nyproduseres, brukte deler pusses opp og objekter dras ut fra låver og uthus og omsettes. Og disse mopedenes blir garantert ikke kjørt i fillebiter eller begravd på en lokal søppelfylling. Det har dukket opp mopedklubber over hele landet, og aktiviteten blant voksne mopedentusiaster har aldri vært større. Det arrangeres samlinger, turer, foredrag og utstillinger. Norsk Tempoklubb har per 2022 over 5000 medlemmer, og er en av Norges største merkeklubber. Det drikkes kaffe og spises kringler, det luges og mimres, og mope-

Det er tydelig at Tempo satset på ungdommen med Tempo Tiger, produsert fra 1985 til 1991 i Italia. (Foto fra Norsk Tempoklubb)

dister i sin andre ungdom har det hyggelig sammen. Det sosiale er minst like viktig som det tekniske. Eneste skår i gleden er kanskje at for mange så går det litt saktere i oppoverbakkene nå enn det gjorde i ungdomsåra.

Så hvordan ser fremtiden ut for mopeden? Klarer den å overleve inn i en verden der miljø, trafikksikkerhet, økonomi og trender setter nye krav og nye standarder? Det vil tiden vise, men én ting er nokså sikkert: den tradisjonelle mopeden med totaktsmotor kommer nok ikke til å bli like vanlig fremover. Med sin konstruksjon som krever oljeblandet bensin forurenses den mer enn en firetaktsmotor. Enkelte steder er også lyd fra totaktsmotorer et støyproblem, og i noen land er det innført restriksjoner mot støyende motorer i bysentra.

Mopeder med el-motorer blir stadig vanligere, og i takt med ny batteriteknologi blir også rekkevidde og brukervennlighet bedre. Disse passer særdeles godt i byer og tettsteder med de skjerpede kravene til utslipp og støy. At el-mopeden vil få samme feste hos ungdomsgruppa som sine brødre og søstre med forbrenningsmotor er kanskje ikke like sannsynlig. Det å kunne skru og mekke på motor er for mange en svært stor del av mopedopplevelsen, og en viktig innføring i motorteknikk for mange. Når forbrenningsmotoren blir erstattet av en elmotor forsvinner dette. Samtidig er det andre ting som kan påvirke mopedens stilling, særlig blant ungdom. Det kan være lover og regler, trafikksikkerhet, pris, bedre



kollektivtilbud og ikke minst trender og mote.

At en motorisert tohjuling også i fremtiden vil være et hendig kjøretøy for mange er nokså sikkert. Spørsmålet er bare om og eventuelt hvordan den kan tilpasse seg sin samtid og være et tilbud som etterspørres. Jeg er ganske sikker på at vi også i fremtiden vil ha behov for å kunne sette oss på en liten og praktisk motorisert tohjuling, uansett drivkilde, vri på gasshåndtaket, finne balansen og suse fram på svingete veier og kjenne på frihetsfølelsen. Det er dette mopedkjøring handler om for mange.

Takk til Hans Tore Bråthen og Mads Dystlien i Norsk Tempoklubb ([www.tempoklubben.no](http://www.tempoklubben.no)) for tilgang til bilder og kildemateriale, og Rune André Kristiansen og hans Facebook-side «Norske motorsykkkel- og mopedprodusenter» for nyttige faktaopplysninger.