Raufossmopeden

En moped er i utgangspunktet en sykkel utstyrt med hjelpemotor med sylindervolum som ikke overstiger 50 kubikkcm. Kjøretøyet er fritatt for motorvognskatt og sertifikattvang. Moped står for motorsykkel med pedaler. Mopeden som ble fabrikert ved RAUFOSS, var riktignok laget som en sådan; nemlig med pedaler. På de siste modellene ble imidlertid disse fjernet og erstattet med fothvilere. Da er det kanskje mer korrekt å kalle dem for lett motorkjøretøy.

Etter denne generelle betraktning skal vi nå se litt på produksjonen av nevnte kjøretøy som foregikk ved RAUFOSS for ca. 30 år siden.

For å komme i gang med en produksjon av mopeder ved Raufoss, var det nødvendig med en grundig planlegging.

I året 1956 ble produksjonen gjenstand for planlegging. Før jul i 1957 fikk vi melding om at den første moped var solgt. Det var forhenværende lærer Mads Oppegaard fra Totenvika ved Skreia som hadde kjøpt mopeden som julegave til sin pleiesønn Jan Erik Frogner. Forhandler var brødrene Thoresen, Lena. Mopeden kostet dengang ca. 1200 kr.

Vi skal gå over til å fortelle om hvordan produksjonen kom i gang og på hvilken måte vi markedsførte produktet ved RAUFOSS.

Jeg kan begynne med å referere noe av det siv. ing. J. Mork ved RAUFOSS uttalte den gang om mopeden rent generelt. Jeg siterer: «Ved første øyekast kan en moped neppe sies å være en klassisk konstruksjonsoppgave eller et produkt utviklet i vanlig forstand. Dertil vil en i alt for stor grad trekke sammenligninger med elementet og utseendet av våre moderne tråsykler. Men ingenting er vel mere misvisende. I realiteten er et så høyt utviklet kjøretøy som en moped et kriterium på teknikk og «teknisk utvikling, kombinert med høy praktisk nytteverdi.»

Så langt i følge lederen for prosjektet.

Videre uttaler min mangeårige sjef overing. Bj. Narvesen seg som sjef for bedriftens største avdeling for fabrikasjon av mekaniske komponenter. Jeg tar med det vesentligste og tillater meg igjen å sitere noe han anfører ved produksjonsstart.

«Vi må i første rekke konsentrere oss om de deler som passer for vårt produksjonsutstyr, og da først og fremst ramme- og platekonstruksjonen, bolter og opplagringer, som jo er RAUFOSS' egen konstruksjon.

Hvilken beskjeftigelse, direkte og indirekte, mopeden vil føre med seg avhenger av seriestørrelsene og hvor mange deler vi selv går inn på etter hvert. Men vi regner med at prosjektet vil ha vesentlig betydning i årene fremover.»

Mork og Narvesen var de daværende ledende maskiningeniører ved bedriften. Som det går fram av ovenstående ble de fleste komponenter til mopeden innkjøpt fra Tyskland blant annet. Det var for eksempel motoren, en Zndap 1.7 Hk, med sylindervolum noe under 50cm^3. Dette fordi den skulle holde normen for et sertifikatfritt motorkjøretøy. Hjul og oppheng for disse var også aktuelt å sette opp på innkjøpslisten over deler til å begynne med. Vi ble i stor grad en monteringsbedrift i mopedsammenheng.

Motoren ble kjøpt umontert, altså i løse komponenter slik at vi til enhver tid i forhold til salget selv kunne montere det fornødne antall komplette motorer som igjen ble gjenstand for innsetting av mopedene. Rammekonstruksjoner var fullt og helt vår egen, og vårt eget produkt.

Overflatebehandling av deler og seksjoner av mopeden ble foretatt ved våre meget avanserte anlegg for denne prosessen. Det gjaldt såvel lakkering som rustbeskyttelse, samt fornikling av de deler som skulle være blanke. Rent teknisk å komme inn på framstilling av de enkelte deler og seksjoner av produktet vil føre for langt her, og er kanskje ikke så interessant.

Den første sykkelen var med 2 gear, for senere å bli 3-gearing. Montasjelinjen var lagt opp tidsmessig og rasjonelt.

De første mopedene som ble fabrikert baserte vi på såkalte platerammer for siden å gå over til den noe mere solide rørkonstrukjson som vi til en viss grad finner igjen på våre mer tradisjonelle tråsykler.

Den første typen ble laget med pedaler, disse da som et mulig supplement ved stor motorpåkjenning i bratte og lange bakker. Senere hen ble kjøretøyet uten en slik primitiv supplering til motoren. Den seneste typen har kickstart, en moderne måte å starte både større og mindre motorer på.

Når det gjaldt verktøyet til framstilling av ulike deler, som vi til slutt i større grad enn planlagt måtte lage selv, var artikkelforfatteren engasjert her fra vårt sentrale verktøykonstruksjonskontor. Likeledes fikk han i oppdrag å tegne mopeden i full størrelse – det ble et alvorlig «flak» på tegnebrettet, kan jeg huske. Jeg synes jeg må ta med noe om markedsføringen. Alle potensielle forhandlere i landet ble kontaktet.

Til mopeddagen 13. oktober 1958 ble

Artikkelforfatteren, Rolf Gilbert Larsen, i RA's bedriftsmuseum med Raufossmopeden. Dette eksemplaret har bedriften tatt vare på, og mopeden har bare gått 4 km.

disse innbudt til en presentasjon av mopeden. Den dagen den første komplette mopeden skulle avdukes ble sett fram til med spenning av alle involverte.

Produktet ble gjenstand for alminnelig beundring. Mopeden hadde en tidsmessig design. Siv. ing. Morks besøk ved messen i Frankfurt som presenterte lette motorkjøretøyer hadde utvilsomt båret frukt. Besøket der var høsten 1956, tar jeg ikke feil. Mopeden ble testet svært godt. Her kan en nevne testturen som ble foretatt. Ruta var: Raufoss – Roma – Raufoss i alt ca. 360 mil. Det var en testkjører fra Raufoss A/S og 2 fra interesserte forhandlerfirmaer. Mopedene som ble benyttet var: 2 to-gears og 1 tregears. Turen gikk over fjellovergangene St. Gotthard og Brennerpasset. Riktig en styrkeprøve av beste klasse kan en vel si. Jeg tar gjerne med konklusjonen av testkjøreren A. Aas Johansen. Jeg siterer igjen fra Bedriftsavisen:

«Raufossmopeden er en sterk og robust moped, som trekker en opp alle bratte bakker, pass og skard som finnes i Europa. Den er meget lett å kjøre, har utmerket fjæring og gode kjøreegenskaper. En kan trygt legge ut på en lengre tur, og sette dagsetappene til 25 mil.

Dette kan høres som rent skryt, men dette er min oppfatning og overbevisning». Sålangt bedriftens testkjører – dengang.

Jeg nevner også at sykkelen ble testet på en lengre rute også innenlands. Den var lagt opp slik at mopeden kunne testes ved våre bratte opp og nedstigninger ved våre fjelloverganger. Ruta var: Raufoss – Trondheim – gjennom Gudbrandsdalen Østerdalen. Tilbake over Oppdal – Dombås ned til Åndalsnes og over Grotli – Skjåk – Valdresflya og gjennom Fagernes og videre ned til Raufoss. På denne turen ble mopeden testet i alle slags vær- og føreforhold, og ikke minst i både høyfjellet og daler, gjennom flatbygd og byer. Den innfridde utvilsomt forventningene. En komfortabel og sikker tohjuling – etter datidas normer.

Produksjonen av Raufossmopeden ble betraktet som et fint avbrekk, og en kjærkommen avveksling fra fabrikasjon av granater og rakettstridshoder, av de ansatte som var heltidsbeskjeftiget med denne.

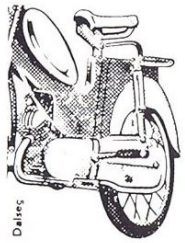
Prøvekjørernes uttalelser etter Trondheimsturen gikk ut på at mopeden var ualminnelig god. Den klarte seg utmerket på veier med løs grus og på svingete veier i kupert landskap. Den kunne holde en gjennomsnittsfart av ca. 40 kilometer i timen. Etter erfaringene som ble gjort ved denne mopedfabrikasjonen fikk vi bevist at vi kan lære å produsere ikke bare ammunisjon til krigsformål, men også tekniske avanserte kjøretøy til sivilt formål og nytte.

Etter alle lovord sykkelen fikk, kan en godt forstå at det den dag i dag fortsatt går noen få av disse på våre veger. Den samlede produksjonen ble ca. 4000 fordelt på to til tre forskjellige typer.

Kanskje det også finnes eiere av RAUFOSSMOPEDEN som har vært så bevisste når det gjelder bevaring av eldre kjøretøyer at de i dag har stående en moped på stallen som de tidvis går og pusser og steller litt med.

Rolf Gilbert Larsen

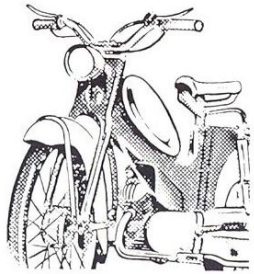
Startklare for den 1.300 km lange prøveturen Raufoss - Valdres - Åndalsnes - Trondheim - Raufoss i 1958.



Velg Raufoss-mopeden

Ualminnelig solid og robust konstruksjon.
Fremragende fjæring og kjøreegenskaper.

Takket være den solide rammekonstruksjon og de dobbelt-virkende fjærben gir Raufoss-mopeden Dem følelsen av, å «flyte» framover. Den kraftige og usedvanlig driftssikre Zündapp-motoren med kraftbesparende kjølesystem gjør Raufossmopeden også til en gliinrende bakkeklyver med økonomisk bensinforbruk.



RAUFOSS MOPEDEN
sikker vinner i dagens løp!