



Tempo – levande museumsgjenstand med eigen «fanklubb»

INGER SMIDT OLSEN

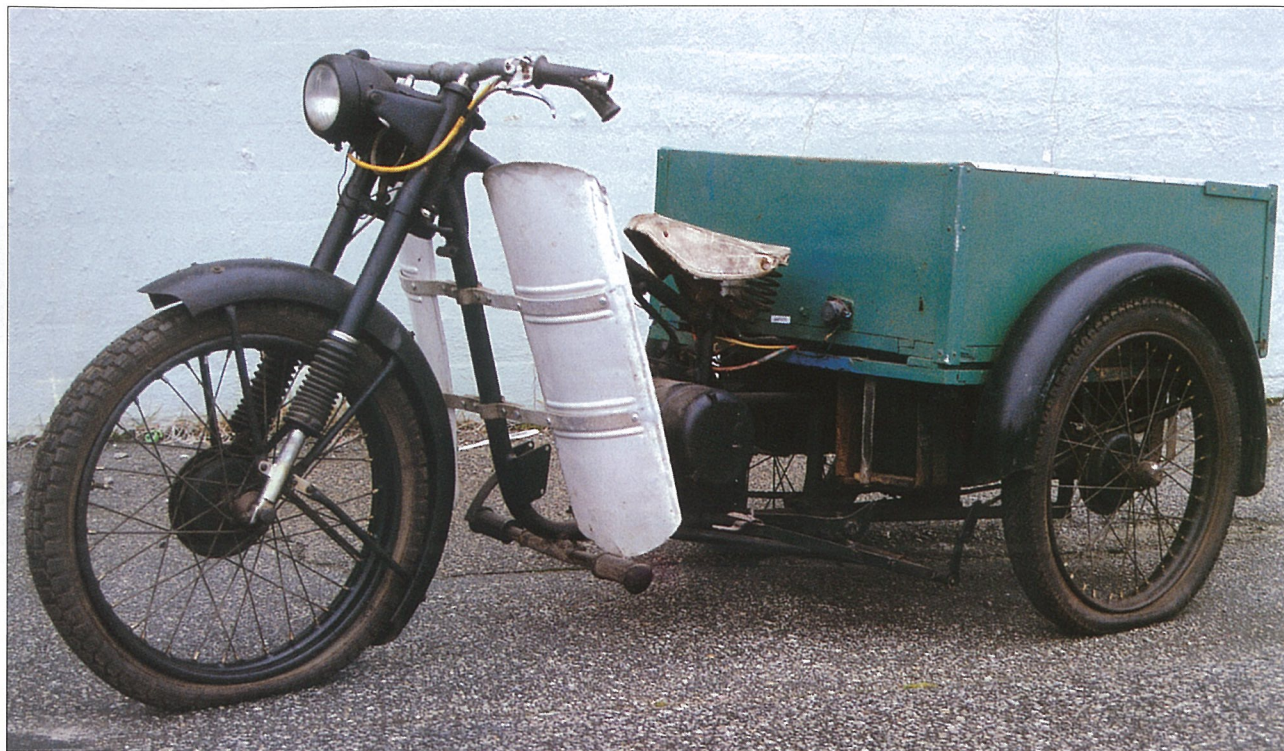
Sandnes er den byen i Noreg som veks raskast. Det er stor byggeaktivitet, også i sentrumsområda må gamle bygg vika plassen for nye. Dette skjedde også med Øglændmuseet sine lokale i Holbergsgt. Museet måtte stenga for publikum, og samlinga blei pakka ned og flytta på lager. Sidan mai 2002 har Øglændmuseet vore ein del av Jærmuseet, og det fell difor naturleg at me lar årboka bli «utstillingsvindu» og trekkjer fram ein av Jonas Øglænd sine store salssuksessar gjennom tidene, Temposyklane. Namnet «Tempo» vekkjer varme kjensler og får mange hjarte til å banka fortare. Tempohistoria startar på 1930-talet.

Produksjon av Tempo motorsyklar og mopedar

Tidleg på 1930-talet blei barnebarnet og namnebroren til grunnleggjaren, Jonas B. Øglænd (1895–1984), kalla heim frå USA for å overta leiinga av sykkelfabrikken. Då hadde han i fleire år vore internasjonal forretningsmann med eige firma. Ein mannsalder tidlegare var det faren og onkelen som starta sykkelproduksjon i firmaet, no ivra Jonas B. for den lette motorsykkelen. Då han budde i USA på 1920-talet, sende han heim nokre eksemplar av ein amerikansk motorsykel. Denne blei forsøkt seld i Sandnes, men utan særleg hell. Det blei også gjort forsøk på å selja engelske lettvektsmotorsyklar med Villiersmotor.

Museet sin gule Tempo Panter med Sachs 50 motor. Panter blei levert i gult i 1973/74, og denne modellen blei produsert mellom 1973 og 1980. Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.

Det heile tok til for alvor først i 1931 med introduksjonen av Øglænd sin eigen lette motorsykel; Tempo. Då hadde firmaet fått einerett på tyske Fichtel & Sachs si nye oppfinning, bensinmotoren for lettvektsmotorsyklar. Den første motoren var 74 ccm og var berekna til å monterast i ein forsterka sykkelramme. Dei første syklane som blei produserte, var altså forsterka trøsyklar med motor, og var bygde av delar som var importerte frå Tyskland. Etter eit par år begynte Øglænd sjølv å produsera rammene. Produksjonen gjekk litt tregt i starten, men i god «Øglændånd» skjedde det ei vidareutvikling av både sykkel og motor. Frå 1937 blei det meir fart i produksjonen, og fram mot 2. verdskrig såg syklane meir og meir ut som motorsyklar. Øglænd satsa stort under planlegging av 1940-sesongen og tilbaud motorsyklar med motorar både frå den tyske Sachs-fabrikken og engelske Villiersmotorar. Krigen som



Museet sin Tempo Elektro varesykel frå 1942. Denne sykkelen blei først kjøpt av bakeriet Arne Johannesen. I 1945 blei den kjøpt av Brødrene Gundersen som brukte sykkelen dagleg fram til 1983. Det blei produsert 342 av desse syklane. Rammene var utstyrte med feste for bensinmotor, tank og eksosanlegg for seinare overgang til 100 og 125 ccm motor. Maks fart var om lag 27 km i timen, og med fullada batteri kunne den køyra 40–50 km, avhengig av belastning og temperatur. Foto: Per Nygaard

kom sette ein brå stoppar for denne storsatsinga, og motorsykelproduksjonen blei kraftig redusert. I krigs-åra blei det bare produsert ein modell, Tempo Elektro. Dette var ein transportmotorsykel med norsk elektromotor.

Først på 1950-talet blei produksjonen av motorkøyretøy for alvor tatt opp att og Tempo motorsykkelen

med Sachsmotor som blei lansert i 1951, blei raskt populær. Produksjonen og marknaden nådde nye høgder i løpet av 1950-talet. Syklane blei stort sett leverte med Sachsmotor, men frå 1948 til 1959 også med engelsk Villiersmotor.

I 1953 kom ein ny type køyretøy på marknaden, *mopeden*. Bakgrunnen for «nyskapinga» låg i nye reglar

TEMPO-Lett MOPED
BETYR EN KRAFTIG
REDUKSJON AV MÅNEDENS REISEUTGIFTER

TEMPO
Lett

Spar tid og penger, unngå køer, bli uavhengig av rutetider: Kjør Tempo-Lett! Den bringer Dem ut i naturen eller til arbeidet hurtig og lettvent. Den er sertifikatfri, skattefri og billig i drift. Tempo-Lett *med Sachs 50 motor*

leveres i flere delikate fargekombinasjoner — med 2 eller 3 gir. Reservedeler og service over alt.

• • • • •

JONAS ØGLÆND - SANDNES

I marknadsføringa av mopedane blei det framheva både at dei var billige i drift og at det ikkje var naudsynt med førarkort. Denne annonsa er frå 1959. *Jærmuseet, utklipparkiv, Øglændmuseet.

som tillet å føra syklar med mindre enn 50 ccm motor utan førarkort. Ordet «moped» var også nylaga, sammansett av *mo*, første staving i ordet *motor* og *ped*, første staving i ordet *pedal*. Mopeden likna på dei tidlege motorsyklane, bare ein trøsykelramme med ein liten motor. I etterkrigsåra med lite pengar og restriksjonar

på bilsal, blei mopeden fort populær. Motoren i dei tidlegaste mopedane, Tempo Victoria var på ein hestekraft og var montert på bakhjulet. Etter eit år blei desse avløst av Tempo Handy som ikkje liknar så mykje på ein trøsykel. Vidare gjekk det slag i slag med nye modeller i rask rekkjefølgje. Produksjonsauke og eksport av



Sachs 50 moottori

Øglænd mopedi — suunniteltu Norjan vaikeisiin tieolosuhteisiin.

Sachs moottorissa on voimaa nousta jyrkimpiäkin norjalaisia mäkiä.

Hinnaltaan huokea.

Taloudellinen.

Ei veroa!

Ei ajokorttia!

Ei rekisteröintiä!

Norjalainen runko kestää

Annonse frå finsk vekeblad i 1961 med Tempo Swing avbilda. *Jærmuseet, utklippsarkiv, Øglændmuseet.

mopedar og motorsyklar utvikla seg positivt utover på 1950- og 1960-talet, mellom anna til Sverige, Finland og Danmark. Eksporten av mopedar til Finland blei frigitt i 1958, og det blei nærast ein eksplosjonsarta auke i etterspurnaden. I dei beste åra selde Øglænd meir enn

8000 mopedar i Finland. Salet til Sverige var noko mindre, og Danmark kom som nr. tre på eksportmarknaden. Det var også meir sporadisk eksport til andre land, men det var vanskeleg å få innpass på marknader langt borte utan same mulegheiter til aktiv innsats.

Utförandet flott i



DBS SPORT 3020

Rål i blicken hos dagens sportinresserade ungdom. 2 växlad Sachs motor med kickstart. Fotväxling. Förkromade motorskyddsplåtar. Förkromade skärmar. Förkromad sport tank. Ny gaffel. Teleskopisk med oljedämpning. Ny, låg, elegant långsadel. Hakkapeliitta däck med knaster. Förkromade sidoskärmslag. Färg: Signalfärg 170/Olympic White 153.

Frå svensk salskatalog 1964. *Jærmuseet, utklippsarkiv, Øglændmuseet.

På 1950-talet blei det levert flest motorsyklar med 125, 150 og 175 ccm motorar. Dei mest kjende modellane frå denne tida er Tempo Standard, Tempo Swing og Tempo Taifun. Tempo Taifun blei også levert til det norske forsvaret på midten av 1960-talet. Tempo Sport og Tempo Cross var andre populære modellar.

Dette var ei tid med mange vaksne blant motorsykel- og mopedkjøparane, noko som kan sjåast i samanheng med økonomi og restriksjonar på bilsal. Seinare blir ungdommen i større grad ei målgruppe. Mopedane var også populære blant dei som ikkje hadde førarkort for større motorsyklar. Dette gjaldt både ungdommar og mange kvinner.

Mot slutten av 1960-talet blei det bare produsert Tempo motorsyklar med 100 ccm motor. Ei årsak til dette var at Fichtel og Sachs ikkje lenger produserte større motorar, dessutan var ikkje etterspurnaden så stor. Storleiken på syklar og motorar har også variert i takt med offentlege reguleringar, skattetakstar og sertifikatreglar.

Alt tidleg på 1970-talet fekk ein merka sterkare konkurranse frå japanske og søreuropeiske produsentar som kunne selja til lågare prisar samstundes som etterspurnaden generelt gjekk tilbake. Det såg ut som det var meir interesse for større motorsyklar over 500 ccm. Mot slutten av 1970-talet kom ein kortvarig auke i mopedsalet etter fleire år med sterk tilbakegang. Men den negative utviklinga heldt fram, og på 1980-talet gjekk mopedmarknaden tilbake i heile Europa samstundes om bilbruken auka. Med ei slik utvikling i marknaden, blei det etter kvart vanskeleg for Øglænd å produsera lønsamt. For å styrka konkurransevna, blei produksjonen av Tempomopedar frå 1987 gradvis flytta til Portugal. Men mopedmarknaden var framleis fallande, og i 1989 blei mopedproduksjonen til Øglænd avvikla i Norge. Tempo Corvette og Tempo Avanti blei liseproduserte i Portugal og importerte til Norge fram til

Blomster til Tempo

Fra Endre Tryti, Vik i Sogn, mottok sykkelfabrikken forleden uoppfordret et brev som vi gjerne vil gjengi utdrag av:

«Jeg kjøpte en Tempo Sport motor-sykkel mod. 1954, da denne typen kom i handelen. Det var et av de beste kjøp jeg noensinne har gjort. Sykkelen går i dag etter 18 års bruk som den gjorde da jeg første gang satte meg på den for så mange år siden. Den har gått som «en klokke» i alle disse år. Jeg har skiftet lameller en gang, det er det eneste jeg har gjort av vedlikehold av noen betydning.

Sach-motoren må etter mitt skjønn være verdens beste motor. Den har nå gått 50 000 km, og er ennå like sprek som en «ungfule». Men så har jeg også behandlet den godt. Jeg får stadig høre at denne sykkelen er som ny, like blank og fin og god. Da svarer jeg alltid at en ting er som den blir behandlet. Jeg må virkelig si at denne sykkelen faktisk er blitt en av mine beste venner. De tjenester den har gjort meg er utallige, — både sommer som vinter, i kulde og frost, den står alltid til tjeneste.» ..

Alle set pris på ei helsing frå tilfredse kundar. Dette brevet blei formidla vidare til dei tilsette gjennom bedriftsavisa. Endre Tryti kjøpte ein Tempo Sport i 1954, «Et av de beste kjøp jeg noensinne har gjort». Vi hos Øglænd nr. 70, 1972.



Frå Tempotreffet i Sandnes i august 2005. Foto: Ole-Petter Aareskjold.

1994. Tempo Avanti og Tiger 520 blei også lisensproduserte i Italia. Disse modellane blei monterte i Sandnes og nokre få delar som bagasjebærarar blei også produserte her. Den siste Tempomopeden som blei lansert gjennom Øglænd, kom i 1994. Varemerket Tempo blei kjøpt av Hondaimportøren i Noreg og namnet blei ført vidare.

Tempo i dag

I august i år var Sandnesavdelinga av Norsk Tempoklubb vertskap for klubben sitt landstreff, og laurdag 19. august stod meir enn 100 Tempomopedar og motorsyklar oppstilte i Langgata i Sandnes før kortesjen kørde til Somaleiren der dei hadde møtet sitt. Produksjonen av Tempo er slutt for meir enn ti år sidan, men interessa for desse syklane er framleis levande med

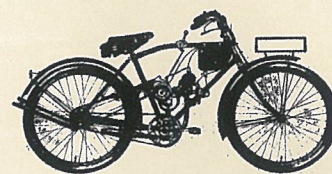


The World Standard frå 1932 med Fichtel & Sachsmotor. Sykkelen var i bruk til 1960. Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.

aktive Tempoklubbar rundt om i landet. Norsk Tempoklubb har meir enn 2500 medlemmer spreidd over heile Norge. Formålet til klubben er bevaring av Tempo køyretøy som er produserte eller marknadsførte av Øglænd.

Kvifor Tempoane er så populære, skal me ikkje prøva å svara på i denne korte artikkelen, men me kan slå fast at dei representerer eit vellukka norskprodusert motorkøyretøy, noko som i seg sjølv er verdt å framheva. Det frivillige Tempomiljøet supplerer musea og gjer eit verdfullt arbeid med å ta vare på både kunn-

„THE WORLD“ spesialsykkel
med F. & S. motor.



En god og billig „allemands“ motorcykel Kr.
Sachs-motoren — Fichtel & Sachs' nyeste frembringelse — er konstruert paa grundlag av moderne motorindustriis erfaringer, og er desuten utstyrt med mange patentnemdte enkeltheter. Motoren vil la normale slligninger uten medhjelp og paa gear 18 1/2 slligninger. Den er paaalidelig, driftssikker og vil ha en lang levetid. Merket F. & S. er garanti for kvaliteten.

Motoren: Totakts.
Boring: 42mm.
Slag: 54 mm.
Cylindervolum: 74 cm.
Ydelse: 1 1/4 hk. ved 3000 min.-omdr.
Kapsel av aluminium.
Cylinder: Prima gods med store kjeleribber.
Fogasser: Sprøttfogasser av spesialkonstruktion med hoved- og tomgangsrippel.
Tænding: Kraftig svinghjulsagnet.
Kobling: Skivekobling.
Drev: To utvekslinger og fritløp.
Koblingshaandtak paa øvre rammerør, 3 stillinger.
Brændstoftorbruk: Blanding av bensin og olje (12: 1 sommer, 15: 1 vinter) ca. 2 liter pr. 100 km. Smøring fra brændstoftblandingen.
Motorens vekt: 8 kg.
Cykkelen: Forsterket ramme med Special Torpedo frinav og 26" x 2" ballongringer.
Fart: 30 km.

Dette er en virkelig førsteklasses levetigs-motorcykel, behagelig at kjøre (ballongringer) og billig i drift.

skap og gjenstandar frå eit viktig kapittel i norsk industrihistorie.

Nokre Tempo mopedar og motorsyklar

Her skal me sjå nærare på nokre av syklane i museums-samlinga og andre populære modellar. Me tar til med nokre av dei eldste.

× The World

Produsert 1931–1934. Jonas Øglænd hadde kjøpt dei norske rettane til den nye Fichtel & Sachsmotoren som



Museet sin Tempo de Luxe frå 1937. Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.

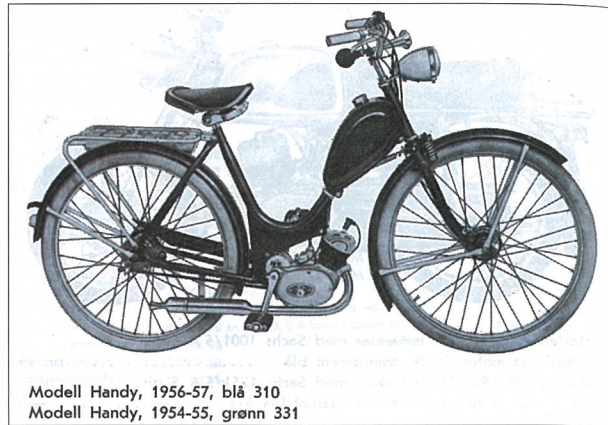
blei lansert i 1931. Det blei montert motorar i eigen-produserte rammer som var forsterka «The World» sykkelrammer. Motoren blei montert både på dame- og herresyklar.

Tempo de Luxe

Denne sykkelen frå 1937 har ein to girs Sachs motor som gir 2 Hk. Den har fått rammenummer i lag med sykkelrammene frå før det blei eige register for motorsyklar.

Tempo Handy

Dette var namnet på den første mopedmodellen som kom på marknaden med Fichtel & Sachsmotor. Denne modellen hadde ein motor på 48 ccm og 1,25 hk. Den var utstyrt med to gir og toppfarten var rekna til 35–40 km i timen. Tempo Handy hadde sjølvstøtt også peda-

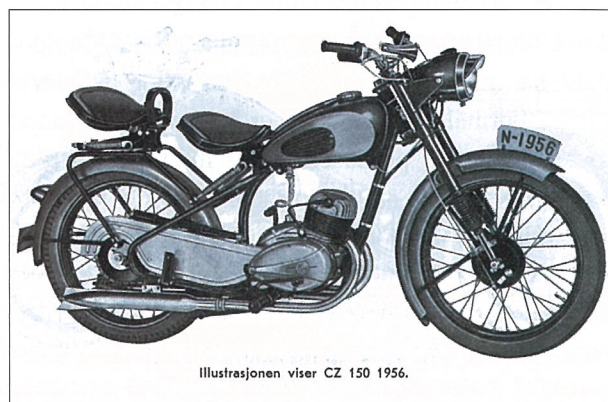


Modell Handy, 1956-57, blå 310
Modell Handy, 1954-55, grønn 331

Modell Handy 100 frå Øglønds hovudkatalog for Tempo.

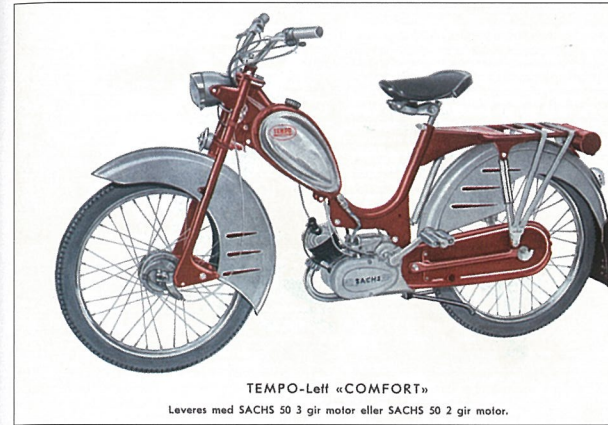
lar, noko som var ein stor fordel. Då kunne ein hjelpa motoren opp dei bratte bakkane!

Ulike modeller av Tempo Handy var i produksjon til 1980-talet.



Illustrasjonen viser CZ 150 1956.

Modell CZ 150 frå Øgønds hovudkatalog for Tempo.



TEMPO-Lett «COMFORT»
Leveres med SACHS 50 3 gir motor eller SACHS 50 2 gir motor.

Presentasjon av «Comfort» i 1958 * Jærmuseet, utklipparkiv Øgløndmuseumet.

Tempo Standard

Tempo Standard blei produsert i fleire utgåver på 1950-talet, med både 125, 150 og 175 ccm motor, med 150 ccm som den mest populære motorsykkelen.

I 1956 blei også CZ 150 produsert. Denne hadde tsjekkisk motor og grøn Tempo Standard ramme.

Tempo Comfort

I 1957 blei det lansert ein ny modell, Tempo Comfort. Denne modellen blei levert med både 2 og 3 girs Sachs motor. Motoren si yteevne var 1,6 hk og topp fart mellom 40 og 45 km i timen. Comfortmodellen blei levert i både raudt og blått.

Tempo Comfort var ein moped med flott design. Den hadde også ein del nye ting i høve til Handy. Men det synt seg raskt at den nye gaffelen på Comforten ikkje var noko god løysning, den var heller ikkje slitesterk.

TEMPO-Lett «Comfort»

Motor: «SACHS 50» blokkmotor med 2 gir, eller med 3 gir — 3e spesifikasjonene.
Ekshaustsystem: Forkrommet ekshaustør og lyd-dempet.
Ramme: Kraftig sentralramme, bygget av første-klasses stålar. Alle forbindelser elektrisk sveiset.
Forhjulsgaffel: Sving-gaffel av eget fabrikkat. 50 mm fjæringsbevegelse. Solid gaffellås på styrehodet.
Bakhjulsfjærning: Sving-gaffel med hydraulisk dem-pede teleskop-fjæringselementer. — «Silentbloc» gummiopplagring. 50 mm fjæringsbevegelse.
Hjul: Aluminium fullnav med trommelbremse i begge hjul. 2,5 mm eker. Mopedfelger av eloksert alu-minium.
Gummi: 23" — 2,25".
Skjerner: Solide, brede stålskjerner m/ sidedekslar. Gummiskvettlapp med hvit N bak.
Kjedekasse: Lukket.
Sal: Behagelig svingsal med gummidemper og «flytende» dekke.
Styrer: Stilbar, praktisk utformet. Gasshåndtak og bremsegrep på høyre side. Girhåndtak, clutchgrip og bryter med signal- og stoppknapp på venstre side.
Lysanlegg: Hovedlykt med 6 volt 15/15 watt fjær- og nærlyslampe. Baklykt med 6 volt 2 watt lampe.
Signalhorn: Elektrisk vekselshorn.
Bensintank: Forkrommet ståltank med ca. 5,5 liters kapasitet. Bensinran med reserve-stilling.
Bagasjebærer: Kraftig bagasjebærer med gummi-remmer.
Parkeringsstøtte: Gaffelstøtte.
Kjededrift: 1/2" x 3/16" spesialkjede. Pedal- og motor-drift ved samme kjede.
Speedometer: Speedometer med kilometereller, innbygget i hovedlykten. Belyst skive.
Utførelse: Alle lekkerte deler er kjemisk rustbeskyttet og lakkert med første-klasses ovenstøret lakk. De blanke delene er forniklet og forkrommet.
Farge: Polykromatisk rød. Skjerner i aluminiums-large.
Vekt: Ca. 47 kg driftsferdig, men uten tankfylling.

Reff til konstruksjonsforendringer forbeholdes.



Museet sin Tempo Swing frå rundt 1960 Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.

Alt i 1958 kom det ein ny modell som raskt erstatta Comforten. Den nye modellen fekk namnet Swing,

etter den nye typen gaffel som denne modellen var utstyrt med.

Tempo Swing

Tempo Swing kom i 1958 og blei levert med tre forskjellige motorval, alle med Sachs motor på 48 ccm. Ein kunne velja mellom 2 og 3 gir samt motor med viftekjøling.

Den vanlege motoren hadde 1,6 hk mens motoren med viftekjøling var på 2 hk. Også Tempo Swing blei mykje brukt av vaksne menn og familiefedre til og frå arbeid.



Museet sin Tempo Taifun 125 ccm, 1961-modell, restaurert med militær ramme på 1980-talet. Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.

rekke av den etter kvart så kjende Corvetten. Den var i utvikling heile tida og var ein aktuell modell heilt fram til siste dag av mopedproduksjonen i Sandnes. Corvetten var ein populær modell blant vaksne.

Det kom fleire modellar, men ikkje alle kunne visa til dei store salstala. Mellom dei var Corvette Sport 310 som kom i 1964, og Corvette Sport 320 som kom i 1965.

Tempo Taifun

På 1960-talet blei Tempo Taifun produsert både for den sivile marknaden og for det norske forsvaret. Den sivile modellen blei laga med 125 og 175 ccm motor. Det blei produsert i underkant av 1300 av desse.

Den militære utgåva var i produksjon mellom 1962 og 1966. Då forsvaret valde norskproduserte mopedar, blei det m.a. lagt vekt på at det blei enklare vedlikehald



Museet sin svarte Tempo Panter frå 1960-åra, 47 ccm. Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.

med norskproduserte motorsyklar. Syklane var utstyrt med Sachs 175 ccm motor med ein ekstra kjøleribbe framme på sylindren. Totalt blei det produsert vel 600 stk. av desse. Tempo Taifun blei saman med Tempo Sport, Cross og Fighter, typiske ungdomssyklar.

Tempo Panter

Tempo Panter kom på marknaden i 1966 og denne modellen blei raskt populær. Panter blei levert i mange modellar, og mange av dei som var unge på denne tida gjekk nok og såg på alle modellane i butikkvindua.



Sandnes Museum har også kjøpt inn sin eigen Tempo Transporter som brukssykel til småærend. Denne motorsykkelen har 125 ccm motor og er frå tidleg på 1960-talet. Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.

Blant ungdom blei Panteren rekna som tøffare og ikkje så «gubbete» som mange unge følte at Corvetten var.

Litteratur:

Schanche Jonassen J. 1968: Jonas Øglænd 100 år 1868–1968. Sandnes
Øglænd. Per 1994: Firmaet 123 år – Jonas Øglænd. Sandnes Aabakk, Helge 2004: Tempoboka
Aareskjold, Ole-Petter 2000: Norsk Tempoklubb, Tempo og dens historie. www.tempoklubben.no
Vi hos Øglænd. Bedriftsavis. Div. årganger

Tempo Corvette

Den store nyheten i 1960 var lansering av Corvette-modellen. Dette året kom den første modellen i ei lang



Museet sin Tempo Corvette med frontbrett. Modellen blei levert i perlekvitt eller i kombinasjonen svart og kvitt som her. Modellen med fotbrett og scooterskjold hadde De Luxe tilføyd i namnet. Foto: Sigbjørn Stangeland, Jærmuseet.