Norsk Tempoklubb, Tempoen og dens historie.

Tekst og foto: Ole-Petter Aareskjold

Som sikkert de fleste kjenner til så ble Tempoen laget i Sandnes av firmaet Jonas Øglænd AS. Motorsykkelproduksjonen startet i det små i 1931 men utviklingen gikk raskt fremover og i 1953 kom også mopeden på markedet. Folk flest har på en eller annen måte hatt kontakt med Tempo.

Bedriftens historie.

Men før vi ser på selve Tempo-historien så skal vi se litt på historien før Tempo perioden. Firmaet Jonas Øglænd ble etablert av den 21 år gamle Jonas Øglænd på Sandnes som den gang var et ladested. (Sandnes hadde fått status som ladested av Kong Carl XV den 14. april 1860). Selve etableringen av firmaet skjedde ved at Jonas Øglænd den 18. april 1868 registrerte sitt firma i eget navn og med dette også løste handelsbrev for virksomhet på Sandnes. Jonas Øglænd kommer opprinnelig fra gården Auglænd som ligger noen mil utenfor den daværende Sandnes kommune. Jonas Øglænd satt selv ved roret i bedriften de neste 63 årene og var dermed med på å bygge opp bedriften.

Til å begynne med var det vanskelige tider, men den driftige Jonas ga seg ikke, han drev sin detaljforretning med stor iver og utvidet stadig opp gjennom årene. Han startet opp med en samlet gulvflate på 130 kvm, men allerede i 1885 utvidet han til 180 kvm.

I 1903 bygget han lager og utvidet til hele 825 kvm, noe som gjorde ham til en av de største forretningsmenn på Sandnes. Videre kan det nevnes at i 1942 var bygningsmassen kommet opp i 14.421 kvm.

Sandnes ble med tiden Norges sykkelby nr.1. Det var på Sandnes at den kjente DBS-sykkelen ble bygget. I forkant av egenproduksjonen av sykler nemlig i slutten av 1892, kom J.J.Øglænd (en av sønnene til Jonas) hjem fra Tyskland med agentur for «Hengstenber» en sykkel som ble bygget i Bielefeld.

Av dette merket ble det kun solgt noen få sykler. Men ca i 1897-98 fikk Øglænd agentur for det amerikanske sykkelmerket «The World». Det var med dette merket at det begynte å bli fart over det hele. Salget gikk bra, og snart begynte det å rulle «The World»-sykler ut fra Sandnes og Øglænds sykkellager til hele Norge.

I 1906 kjøpte Øglænd en gammel mursteinsgård i Langgaten i Sandnes, ved dette kjøpet av eiendom fikk Øglænds sykkellager mer plass og flere arbeidere ble ansatt, man begynte da for alvor med egenproduksjon av sykler og deler. Utviklingen av egne deler førte også til at den amerikanske deleimporten ble mindre og mindre.

Året 1903 fant Ernst Sachs i firmaet Fichtel & Sachs A.G. opp Torpedo frinav som Øglænd i 1905 fikk eneagentur for Norge på. Dette samarbeidet med Fichtel & Sachs skulle vise seg å bli meget fruktbart for firmaet og at de skulle få et langvarig samarbeide. I 1909 hadde sykkelfabrikken 24 ansatte og fra da avbar sykkelproduksjonen bare en vei, nemlig fremover.

Opp gjennom årene ble det flere ganger utvidelse av sykkelfabrikken. Flere ganger gjennom tiden ble det bygget nye fabrikker på Sandnes og sykkelen fra Sandnes, som senere ble kjent over hele Skandinavia under navner DBS ble produsert på Sandnes. Det hele kulminerte på slutten av 1980 tallet da hele Øglænd-systemet ble oppkjøpt av Frank Varner og sykkelfabrikken ble solgt til det Svenske Monark konsernet.

MC og mopedhistorien

Som nevnt tidligere så begynte Øglænd i det små å produsere MC allerede i 1931. Det hele startet med at firmaet fikk enerett på Fichtel & Sachs sin nye oppfinnelse, den genialt konstruerte bensinmotoren for lettvekter motorsykler. Men før den tid så hadde Jonas Bjarne som bodde i Amerika på 20-tallet sendt hjem enkelte eksemplarer av den amerikanske motorsykkelen «Cleveland» som ble forsøkt solgt i butikken på Sandnes, dette uten særlig stort hell. Det ble også gjort forsøk på å selge de engelske lettvekter-motorsykleneav merkene «Excelsior» og «Dot» som hadde 97 og 148 ccm Villiers motorer.

Men så kom altså Sachs motorene i 1931, de første var på 74 ccm og var beregnet til å monteres i sykkelrammer, eller rettere sagt forsterkede sykkelrammer. De første lettvekter-motorsyklene som ble levert, ble bygget av deler som ble importert fra Tyskland. Men etter et par år så begynte Øglænd selv å lage remmene og da kom også den etter hvert så kjente Sachs 98 ccm motoren.

Motorsyklene tok i tiden frem mot annen verdenskrig mer og mer form av motorsykkel og forlot det typiske tråsykkel utseende.

Under planleggingen av 1940 sesongen hadde man satset stort og kunne tilby motorsykler med motorer både fra den tyske Sachs fabrikken og fra den engelske Villiers fabrikken. Men så fikk kom Tyskerne og stort sett all motorsykkel- produksjon ble lagt på is. Under krigen ble det kun produsert en eneste Tempomodell, nemlig en transportsykkel utstyrt med en norskbygget elektromotor.

Etter krigen og opp gjennom 50-årene ble det produsert en mengde Tempo motorsykler i Sandnes. Disse ble stor sett levert med Sachs motor, men i perioden 1948 til 1959 ble også Villiers motoren benyttet. I 1956 ble også CZ 150cc motoren benyttet for å dekke generelt stor etterspørsel.

På 50 og 60-tallet ble det primært levert sykler med 125, 150 og 175 ccm motorer. De mest kjente modellene fra denne tiden er Tempo Standard, Tempo Swing og Tempo Taifun. Sistnevnte ble også levert til det norske forsvaret på midten av 60-tallet. Tempo Sport og Cross ble også populære modeller som mange nok vil huske og ser tilbake på med gode minner. Etter at MC produksjonen ble innstilt i 1965/66 ble det introdusert en rekke lett-MC modeller, alle med Sachs motor. Modeller som Trigger, Sprint og Fighter var alle populære i datidens marked, selv om konkurransen fra japanske merker etter hvert gjorde seg gjeldende. Etter 1972 var det utelukkende mopeder som ble produsert.

I 1953 kom den første moped modellen. Den var som de tidligere motorsyklene bare en tråsykkelramme med en liten motor. Motoren som sto i disse tidlige mopedene var innkjøpt fra den tyske Victoria fabrikken, disse motorene var på kun en hestekraft og var montert på bakhjulet. Denne modellen ble kun levert dette året og ble avløst av Tempo Handy som var blitt litt mer moped enn sykkel. Så gikk det slag i slag. Nye modeller kom raskt etter hverandre og i tiden som fulgte ble det tilbudt ca. 65 forskjellige av disse så var ca. 28 modeller av den velkjente Tempo Corvetten. Den siste Tempoen kom ut fra fabrikken i Sandnes i 1987. Øglænd solgte i produksjonsperioden også modeller som helt eller delvis kom fra Hercules Werke i Tyskland.

Etter at produksjonen i Sandnes ble nedlagt, var det en del produksjon av Tempo mopeder i utlandet. Det landet som trolig har produsert flest Tempoer utenom Norge er Portugal. Her var det lisensproduksjon av Tempo Corvette og Tempo Avanti. Disse mopedene ble produsert og importert til Norge frem til 1994.

Tempo ble også produsert på lisens i Italia. De modellene som kom herfra var Tempo Avanti, Tempo Tiger 520 og Tempo RT. Disse Tempoene ble utviklet og produsert på Motori Minarelli mens noen få deler som blant annet bagasjebærere ble produsert i Sandnes av Øglænd. Disse italienske modellene ble dessuten montert ved fabrikken i Sandnes. I tillegg til disse modellene ble det forsøkt med noen mer sportslige modeller med Sachs motor som gikk under betegnelsene RE, TS og TSX. Disse var i hovedsak produkter fra S.I.S. i Portugal, den samme fabrikken som overtok Corvette produksjonen.

Disse modellene hadde ganske mye preg av japanske mopeder og var også tiltenkt å konkurrere med disse. Den siste Tempo mopeden som ble lansert gjennom Øglænd kom så sent som i 1994,

etter dette var det ugjenkallelig slutt for produksjon av den etter hvert så legendariske Tempoen.

Eksport

Øglænd hadde også en viss eksport av Tempo, selv om mange av disse ble solgt under andre navn. Tempo ble blant annet eksportert til Sverige der de stort sett ble solgt under navnet DBS. Også noen eksemplar fant veien til Finland. Det ble også solgt Tempo Cross i North Hollywood i California USA. Denne Cross modellen var noe annerledes en den modellen vi hadde i Norge.

Det sies også videre at noen militærmodeller ble eksportert til Iran.

Dansk eksport: Eksporten til Danmark var både i form av rammer og ferdig monterte mopeder. Den danske sykkel og moped-produsent Taarnby hadde en modell på markedet i Danmark, Taarnby Trigger, som var basert på en importert Øglænd-ramme, men som i Danmark fikk innmontert en ZU-motor med 3 gir (Zweirad Union). Den så mye ut som Tempo Panter og hadde overveiende deler til felles med denne, med unntak av motoren. I tillegg til denne mopeden ble det solgt en DBS Sport, som var veldig lik den svenske DBS Sport, og som nærmest var en eksportutgave av Tempo Panter. Denne kombinerte ulike deler fra de første tre Panter-modellene(330-350). Den eldste DBS Sport som er kjent i Danmark er fra 1967, og den seneste fra 1971. Alle hadde den viftekjølte Sachs LFS med 4 gir, eller LKS med 3 gir, begge med fotsjalting. Felles var at de ble solgt som 'knallert', med en maksytelse på 1 hk og makshastighet på 30 km/t. DBS Sport er veldig lite kjent og i Danmark i dag, og de blir ved salg ofte presentert som KTM eller Crescent-mopeder. Men DBS Sport, som var et rent Øglænd-produkt og levert til Danmark som komplett moped, var og er mer alminnelig enn Taarnby Trigger.

Norsk Tempoklubbs historie.

Norsk Tempoklubb er en landsdekkende klubb for å bevare Tempo kjøretøyene som er produsert av eller markedsført gjennom Jonas Øglænd AS på Sandnes.

Norsk Tempoklubb ble stiftet i 1990 og feirer med det i år 10 års jubileum.

Det var de to forutseende ungguttene fra Tylldalen som tok det store skrittet å stifte en landsdekkende klubb for bevaring av Tempoen. Tylldalen er som de fleste vet langt fra Sandnes, men Tempoen har vært kjørt over hele landet. Og interessen for Tempoen er like stor i nord som i sør.

Det viste seg at interessen for Tempo var ganske utbredt i Norge, klubben vokste raskt og fra den spede begynnelse på gutterommet i Tylldalen der Hans Tore Bråten og Reidar Kjelløkken hadde startet med en god tanke om bevaring av Tempoen. Nå i 2000 og med et 10 års jubileum så har den lille nisjeklubben vokst til å bli Norges største merkeklubb for veteran MC. Klubben har nå ca. 1500 medlemmer som pusler med Tempo. Medlemstilgangen er fortsatt god, og klubben vokser trutt og godt. Selv om Tempoklubben har vokst til en uanet størrelse så er den fortsatt en liten og sjarmerende klubb som også har en medlemskontingent som de aller fleste kan leve lykkelig med, det koster kun noe lommerusk i året å være medlem (kr 130,- for 2000).

Norsk Tempoklubb dekker som nevnt hele Norges land. Klubben utgir selvsagt et medlemsblad til alle klubbens medlemmer. Tempoposten som det heter og som kommer ut 4 ganger i året og er på 32 sider, har et stort annonsemarked som selvsagt er gratis for medlemmene. Her kan du finne det

du trenger til nettopp den Tempoen du holder på med. Videre så er det både historisk og nytt stoff om Tempo, samt en del skildringer fra turer og treff som klubbens medlemmer har deltatt på i løpet av sesongen. Du kan også finne noen "mekketips" i bladet, men det er opptil medlemmene selv å sende inn stoff til bladet og med dette bestemme hva bladet skal inneholde. Tempoklubben utgir også en matrikkel hvert 3. år til medlemmene.

Et nett av egne merkekontakter har klubben også utviklet. Det finnes merkekontakter for de fleste av Tempomodellene slik at medlemmene kan få råd og vink om de skulle stå fast med sitt restaureringsarbeide. Ellers har klubben for tiden 5 lokalavdelinger som tilbyr medlemmene i lokalmiljøet medlemsmøter, turer og andre sosiale sammenkomster. Det arrangeres selvsagt også flere treff rundt i Norge for "Tempofrelste" Tempokjørere. Det er selvsagt ingen betingelse at en kjører Tempo for å kunne bli medlem, det er nok at en ønsker seg en Tempo eller at en ganske enkelt ønsker å delta i miljøet rundt en veteran Tempo.

Til slutt vil jeg takke de to fremsynte ungguttene som i 1990 tok initiativet til å starte denne klubben og jeg ønsker med dette å gratulere klubben med 10 aktive år og ønsker meg ytterlige mange nye og aktive år med Norsk Tempoklubb og det gode kameratskapet som klubben kan by på.

Norsk Tempoklubb sin adresse er: Postboks 577, 4304 Sandnes.

Kilde for denne artikkelen har vært: Jonas Øglænds 2 jubileumsbøker og Dagfinn Johnsen sin hjemmeside på internett samt en del egenerfaring.