

Jonas Øglænd

SYKKELAVDELINGEN

NORGES STØRSTE SYKKELFABRIKK - SYKLER OG DELER EN GROS
TELEGRAMADRESSE: ØGLÆND - TELEFON 61000 - SENTRALBORD

SANDNES,

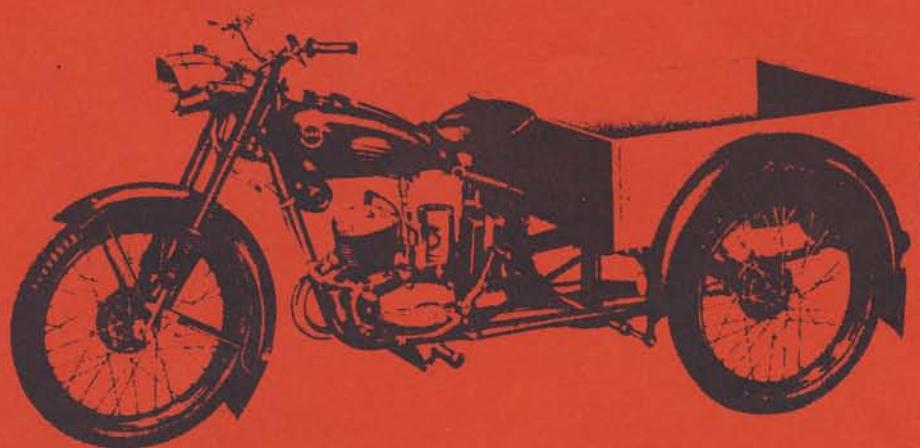


TEMPO



"JONAS ØGLÆND A/S - FRÅ SYKKEL
TIL MOPED."

SÆROPPGÅVE FOR RUNE NYSTED - 1991



JONAS ØGLÆND - Etabl. 1868 - SYKKELFABRIKK - KONFEKSJONSFABRIKK - MANUFAKTUR - KRAFTFOR - GJØDNING



Innhald:	Side:
Innleiing	2
Jonas Øglænd - grunnleggaren av firmaet	2
Symaskinar og sykkel	3
"The World"-sykkelen	3
Sykkel med motor	4
Første produksjon av motorsykkeler	4
Auka produksjon av motorkøyretøy	5
Den første mopeden	5
Motor-Cross-modellar	6
Trølaus moped	7
Jonas Øglænd som aksjeselskap	8
Varemoped	8
Slutt på Tempo motorsykkelen	8
Forhandlarnett over heile Noreg og eigen serviceskule	9
Marknadsføring av Tempo	10
Deleleverandørar	11
Framleis stor andel av mopedmarkedet	12
Framtidsutsikter	13
Referanseliste	14

Jonas Øglænd - grunnleggeren av firmaet

Grunnleggeren av bedriften "Tempo Moped A/S" var Jonas Øglænd. Han var født den 18.1.1897 og oppvokst på gården "Aagland" i Rayland, Sør-Trøndelag. Jonas var den yngste av dei 10 barna i barneflokken. Fisire er det eneste bildet med dokumentasjon i eksistensen.

Jonas, som under oppveksten høyst ofte hjalp faron på gården, var riddig klø og gav et høyt frøktid også til bedriften. Såvidt konfirmert sendte han fra sin bar i Sandnes og lærte seg forretningslivets ABC.

I 1926, då han var 29 år gammal, kjøpte han for seg sjølv med ei

krusbu. Han hadde fått leie seg 2 månader i eit hus på kaien i Sandnes, som den gang var sentrum. I krusbus selde han kolonialvarer.

Den 10. h 1860 mottok han eit handelsbrev som var utdelt i hans oldre bygda område. Denne dagen reknar han sjølv som starten for sin egen handelsverksemd. Det er også blitt tidfestet som stiftings-

Innleiring:

I særøppgåva vil eg sjå på kva utvikling ein har hatt av mopedar og motorsykkler i Noreg. Det er difor naturleg at Jonas Øglænd A/S står sentralt i dette bildet, då denne bedriften har vore leiande i denne utviklinga.

Eg har lagt særskilt vekt på moped og motorsykkelmerket "TEMPO" av di dette har vore det mest kjente av alle mopedmerker i Noreg.

Tempo har vore eit kjent merke heilt sidan 1933. Det er produsert tilsaman rundt 180 000 køyretøy av dette merket. Dei er for det meste solgt i Noreg, men det er også eksportert 18 766 mopeder til Sverige i åra 1962 til 1981. Desse modellane blei selde og markadsført under namnet "DBS" fordi det var eit anna firma i Sverige som hadde namnet Tempo. "DBS" er og namnet på sykkesmerket som Jonas Øglænd A/S produserer den dag i dag.

Til Finland er det også eksportert c.a. 8-9 000 mopeder mellom 1958 til 1962. Desse blei sendt heile utan motorar fordi finnane importerte Sachs-motorene frå Fichel & Sachs i Tyskland sjølv.

Det er også eksportert ein del til Danmark og Færøyane, samt eit fåtal til Amerika.

Tempo har alltid vert eit populært merke fordi køyretøya har vore rimelege i innkjøp og driftsikre. Alle Sachs-motorane som har vore på Tempo-køyretøy, er konstruert for å bruke lite bensin. Eit av slagorda til Jonas Øglænd var dette: "Full tanken og kjør mila for 20-øre med tempo-lett."

I 1988 blei den siste modellen produsert i Sandnes. Hausten dette år blei produksjonen flytta til Anadia, Portugal, fordi arbeidskrafta hos SIS-Sachs-fabrikken der var billigare enn hos Jonas Øglænd A/S i Sandnes.

Etter 57 år med Tempokøyretøy hos Jonas Øglænd A/S, den 1.10.90, blei så verksemda overtatt av Kjell Hox som nå har starta firmaet "Tempo Norge A/S". Grunnen til at Jonas Øglænd A/S solgte "Tempoproduksjonen til Kjell Hox, var fordi verksemda heller ville satse fullt på sykkelproduksjon i framtida. Kjell Hox eig frå før Hondaimportøren Kellox. Nå har han kontroll med heile 55% av mopedmarknaden i Noreg.

Jonas Øglænd - grunnleggaren av firmaet

Grunnleggaren av bedriften Jonas Øglænd A/S var Jonas Øglænd. Han var født den 18.1.1847 og oppvachsen på garden "Auglænd" i Høyland, Sandnes. Jonas var den yngste av dei 10 barna i barneflokkene. Fleire av brørene blei handelsmenn i distriktet.

Jonas, som under oppveksten hadde hjelpt faren på garden, var tidleg klar over at hans framtid også såg til handelsområdet.

Såvidt konfirmert pendla han til sine brør i Sandnes og lærte seg forretningslivets ABC.

I 1866, då han var 19 år gammal, starta han for seg sjølv med ei

krambu. Han hadde fått leie seg 2 små rom i eit hus på kaien i Sandnes, som den gong var sentrum. I krambua selde han kolonialvarer.

Den 18.4.1868 mottok han eit handelsbrev som var utsendt i hans eldre søsters namn. Denne dagen rekna han sjølv som starten for sin sjølvstendige handelsverksemd. Det er også blitt tidfesta som stiftingsdagen for firmaet Jonas Øglænd .

I 23-årsalderen gifta han seg med Maren Malena Hogstad, Dei fekk 6 barn saman.

Symaskiner og sykkel

Jakob, som var den elste sonen, var ein ivrig handelsmann og i 1890 bestemte han seg for å reise til Tyskland for å lære tysk og skaffe forretningsforbindelser til farens krambu.

Det var to ting som fanga interessa til Jakob; symaskinen og sykkelen. Desse to tinga ville han gjerne innføre i krambua heime i Sandnes og fekk derfor agentur på begge to.

Faren, Jonas, var einig at symaskinen var eit godt salsobjekt, men sykkelen meinte han var ein risikabel salsvare. Jonas gjekk derfor med på at symaskinene skulle betalast på butikken sin rekning, mens Jakob sjølv måtte betale syklane.

Den yngste sonnen til Jonas som heitte Lars, var ein ivrig mekanikar. No når krambua hadde fått symaskin og syklar, blei det mykje jobb til Lars med å reparere tinga.

Det tok derfor ikkje lang tid før han fekk ein eigen verkstad, berre eit steinkast frå farens butikk.

Det var ikkje så godt sal av denne sykkelen, fordi den både var for dyr for det norske markedet (c.a. 3-400 kr.) og at den var for tung til å sykle på norske vegar.

"The World"-sykkelen

I 1899 kom ein kaptein frå Sandnes attende frå Amerika. Han hadde kjøpt med seg to stk. "The World"-syklar frå Liverpool. Desse syklane var mykje lettare og meir elegante enn syklane frå Tyskland. Dette ville Lars og Jakob gjere noko med. Dei sendte eit brev til produsenten "Arnold Schwinn & Co, Chicago, Illinois, U.S.A.", som då var og framleis er Amerikas største sykkelprodusent, om agentur for Stavanger Amt på "The World"-sykkelen. Som svar frå "Arnold Schwinn" fekk dei agentur for heile Skandinavia.

"The World"-sykkelen blei ein god salsvare for krambua. Verkstaden til Lars vart nå meir og meir utvikla, med fleire arbeidsfolk og meir maskinar i drift til å montere dei importerte syklane. Det blei også prøvd å lage eigne syklar, men mangl på kvalitetsdelar var eit problem.

I 1906 kom Fichtel & Sachs i Tyskland ut med eit såkalla torpedo-nav. Dette var ein god forbetring frå det gamle ordinære navet.

Etter som åra gjekk, vart det laga eigne syklar som t.d. "FRAM" og "VIKING" hos Jonas Øglænd. Omsetninga auka så sterkt at krambua og verkstaden hadde fått eigen slipe- og lakkeringsavdeling.

Motoren vart på 750ccm og hadde ein stelna på 1,75 m. ved 3000-
Sykkel med motor.

Rundt 1918 sendte den elste sonen til Jakob, som heitte Jonas Bjarne og som var i Amerika for å skaffe salgsvarer til butikken i Sandnes, heim nokre amerikanske motorsyklar av merket "Cleveland" for sal i butikken .

Seinare i 1920, sendte han nokre andre motorsyklar som heitte "Near a car". Desse motorsyklane likna på dagens scootermodeller. På grunn av dei vanskelege tidene etter første verdskrig, blei desse modellane ikkje nokon salssuksess.

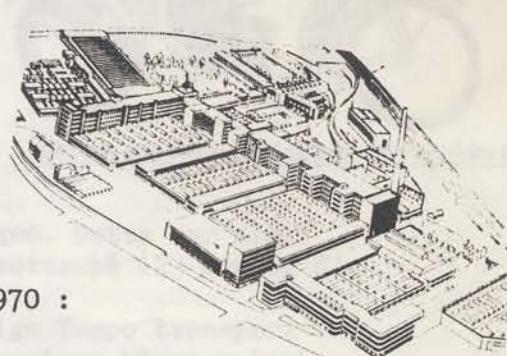
Nokre år seinare blei det gjort forsøk på å importere engelske motorsyklar av merket "Exselsior" og "Dot", som var den tids lettvektarer med Villiers-motorar. Desse var tidens nyaste slagere i lett vekts klassen med 97 ccm og 148 ccm. Dei største motorsyklane på denne tida kunne vere frå 500 ccm og opp til 1000 ccm.

Jonas Øglænd sin sykkelfabrikk var på denne tida Noregs største og leiande i bransjen.

I 1931 lanserte

Fichtel & Sachs AG i Schweinfurt, Tyskland, ein ny type Sachs-motor. Denne motoren fekk Jonas Øglænd eimeretten til å selge i Noreg. Sachs-motoren var ein genialt konstruert bensinmotor for lettvektsyklar.

Slik såg Fichtel & Sachs AG frabrikken ut i 1970 :



Fichtel & Sachs leverte den gong bare motoren , mens ein rekke andre tyske frabrikkar produserte nødvendige deler , som til dømes "Bing vergaser" frabrikken i Tyskland leverte forgassere til alle Sachs motorane. Tenningsanlegget var det "Robert Bosch" i stuttgart i Tyskland som produserte for Fichtel & Sachs AG.

Første produksjon av motorsyklar

Den første lett-motorsykkelen som hadde Sachs motor og som blei produsert hos Jonas Øglænd, kom i 1931 og heitte "The World", det samme som tidl. sykkel.

Denne blei først importert frå Amerika , men etter ei stund begynte Jonas Øglænd å produsere den sjølv.

The World var ein god og billig allemanns motorsykkel. Den var bygget på ein forsterka sykkel ramme med Torpedo motor-frinav. Begge hjulene var utstyrt med ballongdekk.

Marsj-farten til The World var på 30 km/t.

Sachs motoren var Ficthel & Sachs AG nyaste motor.

I ein brosjyre som eg fekk kopi av hos Jonas Øglænd a/s (museet) stod det følgende: "Motoren vil ta normale stigninger uten med hjelp, og 18% stigninger på gearet."

Motoren er påliteleg , driftssikker og vil ha ein lang levetid. Merket Fichtel & Sachs er garanti for kvaliteten."

Motoren var på 74ccm og hadde ein ytelse på 1,25 hk. ved 3000-omdreininger. Den hadde også 2 gir.

Eit par år seinare, i 1933, blei den første lett-motorsykkelen med navnet "Tempo" produsert og solgt på det norske marked. Denne modellen heitte "Tempo Standard", og den var utstyrt med ein Sachs motor på 98 ccm.

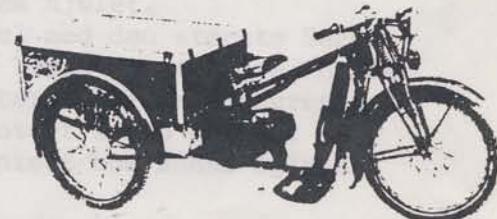
Lett-motorsyklane tok nå meir og meir form som ein motorsykkel. Motorsykkelavdelingen hos Jonas Øglænd hadde i 1940 rundt 30 tilsette som kunne tilby lettmotorsyklar med både Sachs motorar og med Villiers motorar.

Villiers motoren kom frå Coventry i England. Dette merket blei brukt både før og etter den andre verdens krigen fordi det var kvote regulering på import av tyske varer. Derfor fekk ein ikkje tak i Sachc-motorane.

Grunnen til at det var kvoteregulerte sendinger, var dei politiske tilhøva i Tyskland.

Villiers motorane blei første gong bruk i 1938 på motorsykkelen, "Tempo Villiers Luksus".

Då krigen kom i 1940, blei meste parten av denne produksjonen slutt. Den einaste motorsykkelen modellen som blei produsert under krigen, var Tempo-elektro varesykkel. Dette var ein varemotorsykkel med ein Norsk produsert elektro-motor frå firmaet Nebb i Oslo.



Dette er Tempo elektro varesykkel

I 1948 kom den første motorsykkelen etter krigen. Dette var ein Tempo Transport Villiers med ein Villiers 9D motor på 123 ccm og ein ytelse på 3hk.

Frå 1942-1970 blei det laga rundt 7 forskjellige Tempo transport motorsykkel modeller. Transport modellene var populære blant butikker og firmaer som bringte varene heim til kundene.

Apoteket i Stamsund og mange Postmenn hadde Tempo Transport som hjelpe middel.

Auka produksjon av motorkøyretøy.

Jonas Øglænd tok i 1950 for alvor opp produksjonen av motorkøyretøy. I 1951 - 53 blei det produsert ein modell som heitte Tempo Standard. Motoren var ein Sachs SM/SI, 150 ccm med 4 gir og ein ytelse på 6 hk. Marsjfarten var på heile 70-80 km/t. Tempo Standard var den første Tempo motorsykkelen med akkumulator (batterier) til bremselys og parkeringslys.

Akkumulatorene var av det norske merket ANKA. Det blei også brukt akkumulatører av eit anna norsk merke, det var SØNNAK frå Oslo.

På samtlige tempo modeller frå 125ccm til 175ccm med Sachs motor frå 1951, hadde akkumulator montert som standard utstyr.

Den første mopeden.

Den første mopeden som Jonas Øglænd produserte, kom i 1952. Denne mopeden heitte Tempo Victoria. Namnet Victoria kjem av den tyske motoren Victoria FM 38L som var på denne mopeden.

Produsenten av denne motoren var Victoria Werke i Stuttgart i Tyskland.

Grunnen til at det ikkje blei brukt Sachs motor på denne mopeden var

fordi Fichtel & Sachs ikkje hadde ein så liten motor den gongen. Men i 1953 - 1956 produserte Jonas Øglænd ein moped med namnet Tempo lett Handy med ein Sachs motor på 48 ccm. Fra og med denne mopeden så kalte Jonas Øglænd alle mopedene for Tempo-lelt. Namnet Tempo-lelt kommer av at ein ikkje treng å betale veg avgifter på mopedar. Ein moped skal aldri ha meir enn 49ccm.

PÅ motorsykkelsida blei det i 1956 brukt ein motor som Jonas Øglænd aldri hadde brukt før. Dette var ein C.Z motor fra Bohmen i Tsjekkoslovakia.

Den samme fabrikken laga også det verdskjente motorsykkelen Jawa. C.Z motoren blei brukt på Tempo C.Z og var lik ein Tempomodell som vart produsert året før, bortsett fra fargen som var grønn. Motoren var på 150ccm og 6,2 hk fordelt på 3.gir som utgjorde ein marsjfart på 75-85 km/t.

Det blei brukt 1200 stykker av denne motoren. Grunnen til at denne motoren blei brukt, var fordi det var problemer med å få tak i Sachs-motorer.

Tempo Swing 125ccm som blei produsert i 1957-1959 var den første Tempo motorsykkelen som hadde fjøringer på bak hjulet.

I 1957 produserte Jonas Øglænd ein motorsykkel med den største Sachs motoren som er brukt på ein Tempo. Dette var Tempo Progress med heile 200ccm. Tempo Progress var ein impotert scootermodell frå Progress Werke AG i Tyskland. Tempo progress blei impotert i sin helhet bortsett fra motoren og hjulene, som blei montert hos Jonas Øglænd i Sandnes.

I 1958 og fram til 1966 blei det laga ein Tempo Transport modell. Desse modellane var utstyrt med ein Sachs motor på 125 ccm og 6,5 HK. Toppfarten var på ca.60 km/t.

I April 1966 fekk Jonas Øglænd eit brev frå Postverket i Mandal. Der skreiv Postverket at dei hadde prøvekjørt Tempo Transportsykkel over ei tid. Postverket var imponert over den gode Transportsykelen, som gjorde postleveringa hurtig og rimeleg. Postverket i Mandal bestilte dermed 20 stk. av denne Tempo Transportsykelen, i postverkets røde farge og med postens logo malt på varekassa. Transportsykklane blei fordelt på 20 postkontor i distriktet.

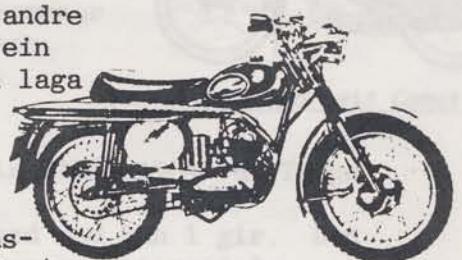
Motor-Cross-modellar.

I 1959 såg Jonas Øglænd at det var stor interesse med Motor-Cross sport i distriktet og andre stader i Noreg. Ein bestemte dermed å bygge ein robust og sprek Motor-Cross-modell. Det blei laga ein Tempo Motor-Cross med ein Sachs-motor på 125ccm og med 6,5 HK.

Denne hadde ein marsjfart på 70-75 km/t.

Tempo Motor-Cross 175ccm var den andre Motor-Cross modellen . Denne hadde ein Sachs-motor med 10,2 HK og ein marsjfart på 85 km/t. Dette er Tempo motor cross. Begge modellane blei produsert fram til 1966.

Den største konkurrenten til Tempo Motor-Cross den gong, var svenske Husqvarna som har produsert Motor-Cross-modeller i mange år. Den tidlegare Husqvarna motor-cross køyraren Oppegård frå Østfold, køyrte i 1959 Tempo Motor-Cross og blei då Norgesmeister i Motor-Cross. Fornamnet til køyraren kjenner eg ikkje til. Oppegård hjalp Jonas Øglænd den gong med å konstruere desse Motor-Cross-modellene siden han hadde god bakgrunn som konkurranssekøyrar.



I 1959 produserte Jonas Øglænd ein motorsykkel med namnet Tempo Sport. Denne modellen var av to versjonar. Ein på 125ccm og ein på 175ccm. Det blei brukt samme motor i desse modellane som det var i Tempo Motor-Cross-modellane.

Tempo Sport-modellane var gode i salg fordi dei var sterke og gode å køyre. Det var ein populær ungdoms-motorsykkel.

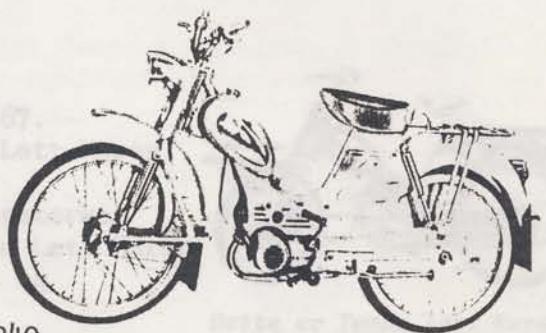
Desse blei produsert fram til 1966.

I 1960 og fram til 1966 produserte Jonas Øglænd motorsykkelen med namnet Tempo Taifun. Dette var ein inn kapslet versjon av Tempo Sport. Tempo Taifun var også utstyrt med svarte dekk med kvite sider.

Trølaus moped.

På mopedsida blei det først produsert i 1960 ein Tempo-Lett Corvette. Denne mopeden hadde ein Sachs-motor på heile 2,4 HK. og med 3 gir. Tempo lett Corvette hadde ein marsjfart på 50 km/t. Forløparen til Tempo lett Corvette var Tempo lett Swing. Tempo lett Corvette 240 var den første mopeden med kickstart.

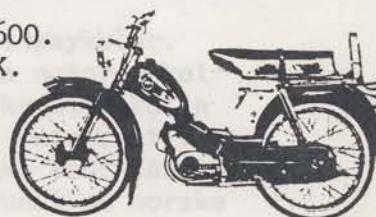
Dei andre mopedane hadde tidlegare trør. Denne modellen slo godt an på det norske markedet. Grunnen til at den vart så populær var at den var robust og ein fin og enkel moped. Den var også driftsikker og forholdsvis rimleg i anskaffelse. Brukarane av Tempolett Corvette var ungdommer og eldre personer som ville ha noko enkelt å køyre.



Dette er Tempo lett Corvette 240.

Sidan 1960 har Jonas Øglænd lagt til saman 8-9 forskjellige versjonar av Tempo-Lett Corvette. Sachs motoren har alltid vært den samme, bortsett fra at Sachs motoren MLKAX fekk i 1962 fire gir og det har den i dag også.

I 1962 produserte Jonas Øglænd ein Tempo Lett Comet 600. Denne mopeden hadde ein kraftig Sachs motor på 4,3 HK. og med 4 gir. Tempo Lett Comet 600 var nesten heilt lik som Tempo Lett Corvette, bort sett frå at Comet 600 hadde ein dobbel sal til to personer og fotkvilere til personen bak føraren. Comet 600 hadde ein marsjfart på 65 km/t. Den var ein meget populær ungdomsmodell.



Dette er Tempo lett Comet 600

Ein annan moped som blei produsert i årstallet 1962-1964 var Tempo Lett Saxonette.

Denne blei produsert i to versjonar. Ein moped med kun 1 gir. Den andre var med automatgir og blei kalla "Saxonette automatic". Begge modellane hadde ein Sachs motor med 2,4 HK.

Tempo Lett Saxonette likna litt på Corvette modellen, fordi Jonas Øglænd kun forandra litt på den populære Corvette modellen og fekk dermed ein annan moped. Dette ser ein også når ein ser bilder av alle mopedane og motorsyklane. Nesten alle modellene har noko likt i seg. Tempo lett Corvette Sport som kom i 1964-1965 var også ein versjon av Corvette modellen.

Det var to modeller av Corvette Sport, ein med ein 4 girs Sachs motor

og ein med ein 5 girs Sachs motor. Begge var på 2.5 HK.
 Det einaste som var ulikt på denne mopeden var måten som bensintanken vart plassert. Denne mopeden blei ikkje så populær som Tempo lett Corvette, fordi kjøparane ville heller ha den orginale Corvette moped.

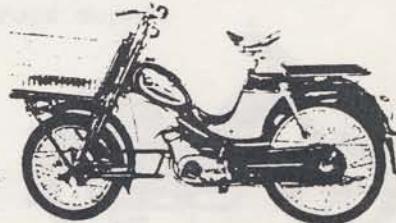
Jonas Øglænd som aksjeselskap.

På eit ekstraordinært andelseigarmøte den 22. juni 1965 blei det beslutta at det personlege selskapet Jonas Øglænd skulle gå over til aksjeselskap fra 1. januar 1966.

På ein konstituerende generalforsamling i Jonas Øglænd A/S den 16. april 1966 blei statutter for aksjeselskap ein stemmig vedtatt.

Varemoped.

Den første Tempo-vare mopeden kom i 1967.
 Denne mopeden hadde namnet Tempo Lett Kurér, og var bygd på ein forsterka Corvette ramme. Den hadde også forsterka felger (eiker) og ekstra støtte. Tempo Lett Kurér hadde ein stor korg framfor styret og eit stort "bagasjebrett" bak setet.
 Dei andre delene var lik som på ein Corvette bortsett frå at hovedlykta var plasert framfor korga foran styret.



Dette er Tempo lett Kurér.

I 1970-1973 blei det importert ein moped med ein Sachs motor med automat gir.

Denne modellen heitte Tempo-Lett Herkules, og var importert frå Herkules Werke i Tyskland.

Denne mopeden var litt spesiel fordi bensintanken var ein del av ramma.

Slutt på Tempo motorsykkel.

I 1970 var også slutten for produksjonen av Tempo motorsykklar. Grunnen til at det blei slutt var fordi dei Japanske motorsykkelmerka blei så store konkurrentar. Desse Japanske merka blir kalla for "eingongs-sykklane" av Tempo-køyrarane fordi ein meiner at Tempo held lengre og betre enn dei japanske. Dette er også sant når ein ser på alle dei gamle Tempo-køyretøyene som køyrer rundt på norske vegar.

I åra 1973-1980 blei det kun produsert fire Tempo-lett moped modeller. Dette var Tempo-lett panter 370 og Tempo-lett panter 470. Tempo-lett panter 470 var ein moderne og populær moped som var utstyrt med blinklys og turteller.

Dei to andre mopedane var Tempo-lett Corvette og Tempo-lett Corvette var ein vanleg modell, men Corvette var ein nyare og meir moderne moped. Den var utstyrt med blinklys og turteller. Dette var ein jubileumsmodell, fordi den var produsert i over 20. år i Sandnes.

Fargane på den siste panter modellen og på jubileumsmodellen av Corvetten var sølv-metalic.

Denne Corvetten blei produsert vidare oppover årene.

Tempo lett namnet blei i 80-årene over tatt av namnet Tempo, fordi Øglænd ikkje hadde motorsykklar med namnet Tempo.

I 1980-1988 blei det importert ein moped med ein automatgira motominirelli motor frå Italia. Denne mopeden heitte Tempo Avanti og den blei montert i Sandnes.

I 1986 blei Tempo RT importert frå Italia. Denne hadde også ein motominirelli motor. Dette var ein Cross moped.

Tempo Tiger blei importert i 1987-1989, frå det italienske firmaet Daspa. Denne blei montert og lakkert rød i Sandnes.

Våren 1988 blei tempo TSX importert komplett frå Portugal.

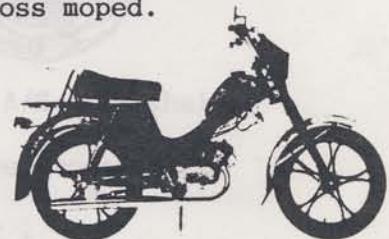
Frå no av slutta Jonas Øglænd A/S med å lage Tempo Corvette i Sandnes, og med å montere dei importerte modellene i Sandnes.

Produksjonen blei flytta til Portugal p.g.a. billigare produksjonskostnader der enn i Noreg.

I midten av 1989 og fram til 1990 blei Tempo RE importert. Tempo RE hadde ein 5 girs Sachs motor. Dette var også ein cross moped.

Tempo Corvette 380 har blitt solgt kvart år, også den dag i dag.

Dette er Tempo lett Corvette 380.



Forhandlarnett over heile Noreg og eigen serviceskule.

Forhandlar nettet til Jonas Øglænd A/S var spreidd over heile Noreg. Bedriften hadde også ein eigen Service-skule frå 1953 til ~~1984~~. Hensikten med denne skulen var å utdanne forhandlarane og dei ansatte i service og reperasjoner på dei forskjellige produkter.

Kursene som foregikk i denne skulen var på 1 til 2 vekers varighet og det blei undervist teoretisk og praktisk.

Skulen hadde 6 personer kvar gong og kvar deltakar hadde sitt eige bord med skrustikke og nødvendig verktøy. Kvar deltakar fekk anledning til å demotere og montere dei forskjellige motortypene.

Skulen var gratis for alle forhandlarane.

Jørgen Lauritzen som eg har fått alle opplysningane om service skulen og om dei fleste andre tinga som eg har skreve om, tok sin motorutdannelse hos Fichtel & Sachs AG i Schweinfurt.

Han fekk også praksis hos Jonas Øglænd.

Etter ein god utdannelse og med mange jobber hos Øglænd, blei han også lærar ved service skulen.

I seinare tider, 1977 -1984, reiste han rundt i landet og hadde servicekurs med forhandlarane.

Forhandlarane fekk også anledning til å kjøpe spesialverktøy hos Øglænd.

Spesialverktøyet var svinghjulsavtrekkar, clutch verktøy og stativ til å sette motoren i når dei skulle skru den av og fikse den.

Håndbøkene fekk forhandlarane også tilbud om å kjøpe. Det var Øglænd sjølv som laga håndbøkene i sitt eige trykkeri,

men før Jonas Øglænd fekk sitt eige trykkeri så stod Ingval Dahle for trykkingen av desse.

Forhandlarane var store og små sportsbutikkar.



Dette er ei håndbok som

Det var tilsaman rundt 200 forhandlarar på det meste. J. Øglænd har laga.

TEMPO "SWING" NY MODELL 1958

Rundt 1970 slutta dei små sportsforetingane med å selge Tempo køyretøy fordi det bygde seg opp spesial butikkar for motorkøyretøyer.

Det var ein del grossistar i Noreg. Dei to største var Helleberg A/S som tidlegare hadde namnet P.T Helleberg. Helleberg A/S ligg i Lillehammer og blei kjøpt opp av Arne Øglænd. Helleberg A/S solgte Tempo lett mopedar under namnet "Trygg".

Dei solgte for det meste i fylkene Hedmark og Oppland. Også trøsykklane til Jonas Øglænd blei solgt under namnet "Trygg", hos Helleberg A/S.



Dette er logoen til
Helleberg A/S.

I Rogaland var Maskinhuset A/S i Stavanger ein stor grossist på Tempo køyretøy. Maskinhuset A/S marknadsførte Tempo under namnet "Svithun" heilt siden slutten av 40-åra. Svithun køyretøy blei seld over heile Noreg.



Dette er logoen til
maskinhuset A/S.

I begynnelsen av 80-åra kjøpte butikken Kjell Berg A/S i Stathelle, opp det gamle delelageret til Jonas Øglænd A/S.

Kjell Berg A/S kjøpte også delelageret til tidlegare grossistar i Noreg, til dømes Maskinhuset A/S.

Kjell Berg A/S er nå spesialist på Tempo køyretøyer.

Dei står alltid til hjelp når ein kunde treng opplysningar og deler til sin Tempo.

Spesielle slitedeler som det er lite av, kjøper Kjell Berg A/S rundt om i verda av forskjellige fabrikkar som kan lage desse.

Ein annan hjelp for Tempoeigarar er den nye Tempoklubben som blei starta av to karar frå Tylldalen den 12/1-1990. Norsk Tempo klubb gir ut medlemsblad 4-5 gonger i året, der dei skriv om repotasjer, Tempohistorier og kjøp/salg annonser. Klubben arrangerer også Tempo treff ein gong i året i Tylldalen.



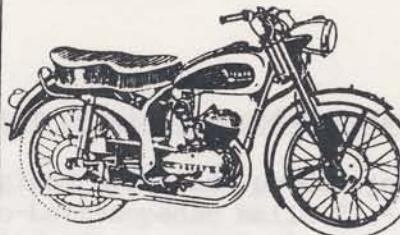
Marknadsføring av Tempo.

Når det gjelder salg og marknadsføring, så har Øglænd reklamert for sine Tempokøyretøy i aviser og i ukeblader.

Dette bildet sto i vekebladet "NÅ" den 12.5.56.



TEMPO "SWING" NY MODELL 1957



Årets nye modell Tempo har driftssikker Sachs motor med 4 gear - fri-sjalting - bakhjulsfjæring med hydraulisk demping langsak - aluminium fullnav som gir myk, men kraftig bremsing - lukket kjedekasse av aluminium og gummi.

Tempo st. med Sachs motor leveres som før, men med lukket kjedekasse.

JONAS ØGLÆND. SANDNES

Dette er ein reklame for Tempo "Swing".

Salget av Tempo køyretøy har vært godt kvart år. Det har vært eit gjennomsnittleg salg på rundt 20 000 Tempokøyretøy i året.

Tempo elektro-varesykkel blei solgt for kr. 2250,- i Sandnes i 1940. Ein kunne også kjøpe Tempo Villiers for kr. 1500,-.

Når eit Tempokøyretøy blei kjøpt ny, så var det 6 månaders garanti fram til den nye kjøpsloven som kom den 24. mars i 1972.

Uten om garantien så var det alltid gratis service innan 6 månader eller ved ein køyredistanse på under 500 km.

Ein annan ting som også alltid har vært standar på Tempo køyretøy er værktøy.

Det har alltid vært plugg åpner, lappesaker og skrujern.

På nokre modeller har det også vært pumpe som standar utstyr.

Delelevrandørar.

Jonas Øglænd har alltid holdt på dei beste og sikre delelevrandørane. Den elste kunden hos Fichtel & Sachs AG er Jonas Øglænd.

Jonas Øglænd har alltid brukt "Denfeld" gummiseter og saler. Denfeld er produsert i Urach, Tyskland.

Fram til 1970 årene kjøpte Øglænd nesten alltid dei tyske Hella lyktene og brytarane. Også tyske Merit har lagt brytarar til Tempo.

Frå 1970 årene og fram til 1988 er det brukt det østerrikiske merket Zisala til lyktene. Frå 1988 er det brukt Portogisiske levrandørar.

Magura har alltid stått for leveransen av holker (gummihåndtak), bremse- og clutchhåndtakane. Også gass- og girhåndtakene har Magura produsert for Jonas Øglænd.

Bumm i Tyskland har levert ein del baklykter.

Forgaffelen har Jonas Øglænd laga sjølv, men støtdemparane til bak-gaffelen har det engelske firmaet Griling laga. Dette var tre-trinns støtdemmparar til Tempo motorsyklar. Desse var svært gode.

Støtdemparane har det italienske firma Seback og det tyske firmaet Suspa laga.

Når det gjeld dekk til Tempokøyretøyane så stod det norske firmaet Viking Askim Dekk A/S for den levransen.

Det blei også brukt dekk frå engelske Dunlop.

Om vinteren kunne det finske firmaet Nohya tilby piggdekk.

Bensintankene var det tyske Fritz Roth KG i Stuttgart som laga.

Jonas Øglænd laga sjølv rammene, skjermene og div. andre vitale deler.

Framleis stor andel av mopedmarkedet.

Då Jonas Øglend A/S selde produksjonen til Tempo Norge A/S i 1990, så hadde Tempo-Lett-mopeder heile 22,5 % av marknaden i Noreg. Dette er eit godt resultat når ein reknar med at det er rundt 6 andre mopedmerker i landet.

I 1990 blei det seld tilsaman 7183 mopeder av alle merkene i Noreg og derav vart det seld 1181 mopeder av Tempomerket. Dette er ein liten auke frå 1989 då det vart seld 1172 Tempomopeder. Eg vil tru at det vil bli ein sterkare auke i salet utover i 1990-åra, då mopeden vil bli eit godt alternativ til bilen, spesielt ut frå Regjeringa sitt mål å få redusert bensinforbruket.

Tempo Norge A/S er nå hovudkontoret for alt sal av Tempo-merket i landet. Firmaet ligg i Oslo.

Det er omlag 8 tilsette som har til oppgåve å utvikle nye og selge Tempomodellar. Dei lagar også brosjyrar til dei nye Tempo-Lett-mopedane.

Morfirmaet til Tempo Norge A/S er Kellox A/S . Dette firmaet har ansvaret for dellageret til Tempo Norge A/S.

Lett

med den verdensberømte
SACHS-50 motor

Turen med Tempo-Lett

NORGES MEST SOLGETE MOPED

— et vidunder i forkrommet stål og delikate lakkfarger. I år kan De velge mellom to modeller - Swing og Comfort - begge med den verdenskjente SACHS-50 motor med 2 eller 3 gear. TEMPO-Lett er driftssikker og tar bakkene lekende lett. Den er billig i drift. Med den effektive fjæringen på begge hjul kjører De behagelig selv på dårlige veier. Velg TEMPO-Lett De også. Den er norsk, derfor er De sikret den beste service og rimelige reservedeler til enhver tid.

Vi sender katalog og oppgir nærmeste forhandler.

JONAS ØGLÆND
SANDNES

Framtidsutsikter.

Framtidsplanene til Tempo Norge A/S er ikkje heilt klare, men dei vil fortsatt selge Tempo Corvette-modellen fram til 1992. Tempo ER-R-modellen (seinaste modell) vil ein kunne sjå ny i butikkane i 1991 og kanskje neste år også.

Tempo Norge A/S har no rundt 300 forhandlarar.

Ein får berre håpe at ein får sjå nyare og meir moderne (les miljøvenlege) modellar med Tempomerket på slik at dette kan vidareføre det positive samfunnsengasjement som Jonas Øglænd A/S har hatt.

At Jonas Øglænd A/S har hatt ein samfunnsmessig betydning kan dette som sto i Stavanger Aftenblad 18. april 1991 syne:

"Tempo Transport var eit av dei viktigaste køyretøya på Bokn og i fleire andre mindre øysamfunn i femti og seksti åra.

Når ein skulle til handelsmannen satt gjerne kona og ungane oppi varekassa. Heimatt kunne bonden i tillegg ta med seg ein mjølsekke.

For 20-30 år sidan kunne ein sjå den svarte sykkelen med grønn lastekasse på mest kvar einaste gardsveg på Bokn. Det var sikkert eit hundretals motorsykklar på tre hjul, tilsaman på Bokn."

Referanseliste:

- * Jørgen Lauritsen som tidlegare var produktsjef hos Jonas Øglend A/S i ei årrekke.
- * Rasmus Rasmussen som no er museumsbestyrar på bedriftsmuseet til Jonas Øglend A/S. Han var tidlegare tilsatt hos Øglænd.
- * Oddgeir Berge begynte i 1936 som montør av motorsykkelar og var ledar i motorsektoren heilt til han blei pensjonert.
- * Aasmund Bøe begynte i 1920 som kontorist hos Øglend og slutta i 1970
- * Jan Erik Holmen som arbeider ved ved salskontoret hos Øglend.
- * Terje Berg som arbeider hos Kjell berg A/S (Noregs største Tempo-reservedellager).
- * Terje Hansen som er marknadsjef og adm.dir. hos Tempo Norge A/S.
- * Norsk Tempoklubb v/Hans Bråten
- * "Tempo-posten"
- * Boka "Jonas Øglænd gjennom 100 år" av Jonas S. Jonassen
- * Stavanger Afenblad
- * Øglændmuseet
- * Mc-Avisa nr. 1 -1990.

Eg er svært takksam for den positive viljen eg har møtt hos alle dei personane eg har vore i kontakt med i samband med oppgåva.