

Unik mc:

Tempo Standard med

Da Norsk Kjøretøyhistorisk Museum for en tid tilbake endret sin tempoerutstilling fra å vise norske hjemmebygg-biler til å vise norsk moped- og lettvekerproduksjon, fikk begrepet TEMPOerutstilling en helt ny dimensjon.

Tekst og foto: Tor Ivar Volla

For selve hovedattraksjonen er nemlig en Tempo Standard 20 som museet fikk kjøpt nå i høst, og som bare har gått 16 km fra den rullet ut fra Øglænds fabrikk i Sandnes i 1954 – og den har aldri vært registrert! Mer «jomfruelig» kan et gammelt kjøretøy knapt bli!

De tidligere eierne har vært som følger:

1954–1983; Olav Bergli, Hol.

1983–1986: Eldar Medhus, Hol (nå Lillehammer).

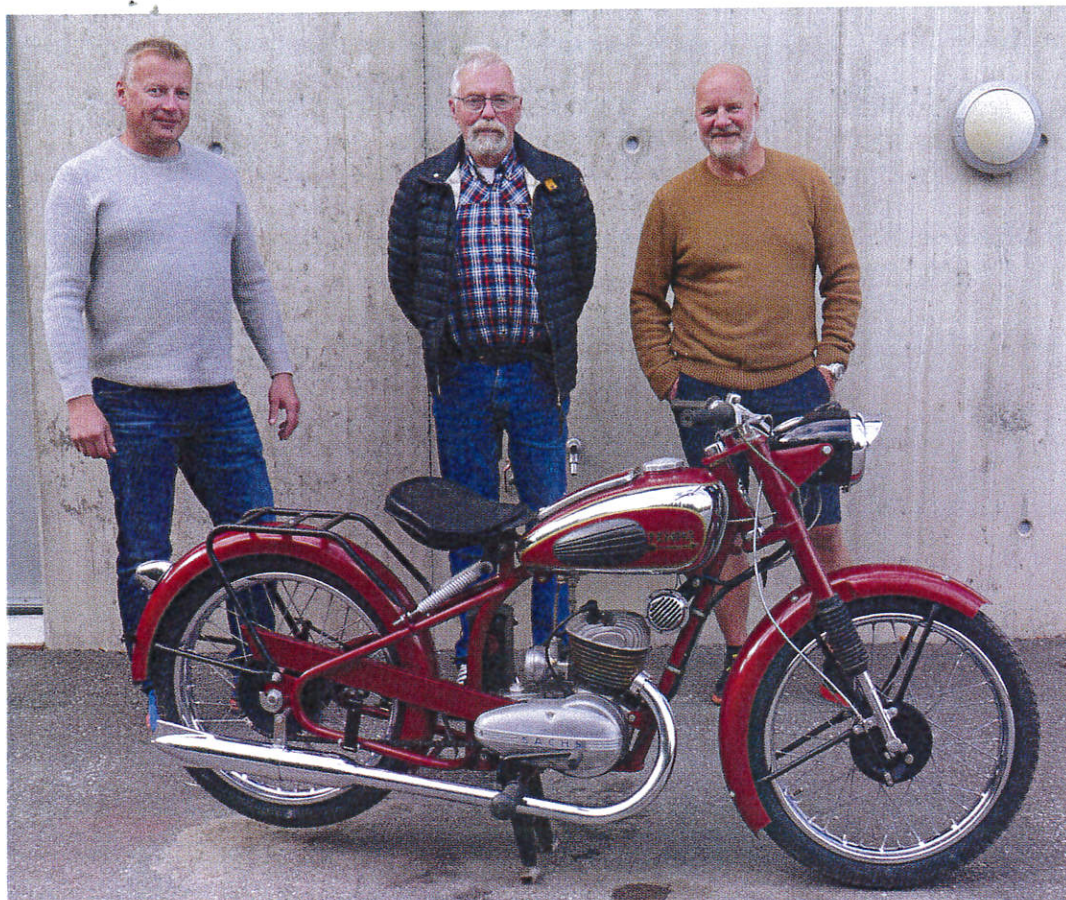
1986–2000: Ivar Endrestøl, Geilo.

2000–2021: Pål Åge Slette-moen, Hol.

2021: Steinar Sundbrei, Hol.

Norsk Motorveteran var til stede da Tempoen ble overlevert museet. Det samme var eier nummer 2, 4 og 5. Det hører med til historien at da sykkel- en ble løftet ut av transporteren den ble fraktet i, ble den trillet baklengs mot veggen den skulle fotograferes mot slik at km-vaieren ikke ble påvirket. Det ville jo vært tilnærmet katastrofe om tankeløshet førte til at telleren plutselig slo over fra 00016 til 00017!

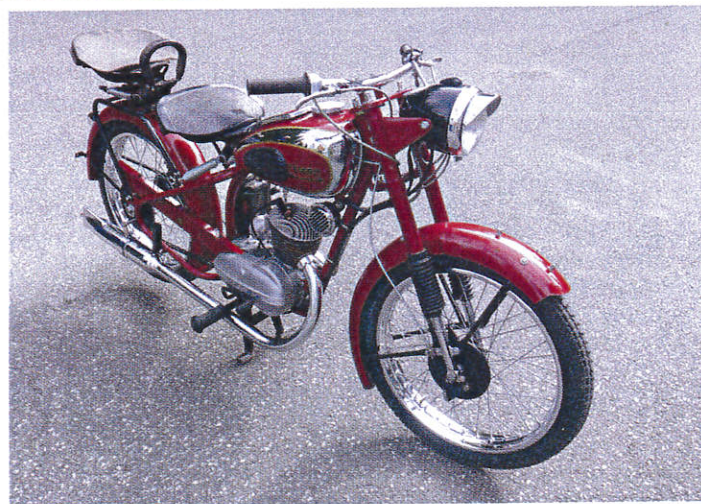
Spørsmålet som straks melder seg er selvsagt hvorfor en mc med fem eiere har gått så lite. Eier nr. 2, Eldar Medhus, peker først og fremst på et rykte han aldri fikk bekreftet om historiens begynnelse:



EIERE: Klenodiet klart for TEMPOerutstillingen «Pottehjelm og totakt» på kjøretøymuseet, her med tre av de tidligere eierne. F.v. Steinar Sundbrei, Pål Åge Slette-moen og Eldar Medhus.

BAKSETE: 1954 var den første årgangen en Tempo Standard kunne registreres for to personer, ifølge en tidligere artikkel her i NMV. Og jammen ble et umontert passasjer-sete som fulgte med sykkel- en originalt også hentet fram!

Første eier Olav Bergli leide Sirestugu av Eldars bestefar, Erling Medhus, da Bergli og en kompis i 1954 bestemte seg for å kjøpe hver sin mc. Kompisen fikk sin leveranse først, men fikk knapt kjørt den før han var så uheldig å forulykke på en tur. Bergli hadde da ikke engang rukket å pakke ut sin egen Tempo og



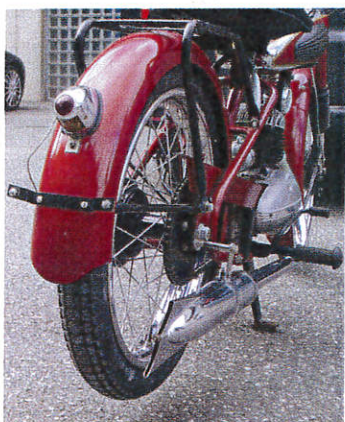
satte den uåpnede trekassa bort i kjelleren på Siristugu. Han tok den heller ikke med seg da han noen år senere flyttet, så Eldars far Audun Medhus åpnet kassa, tok ut Tempoen, fylte tanken og kjørte opp til Berglis gård på vestsiden av Holsfjorden 15 km unna der lettvekeren ble avlevert. Men Bergli var konsekvent, så han

satte Tempoen på låven og lot den fortsatt stå urørt.

Sensommeren 1983 fikk Eldar nyss om at Tempoen fortsatt sto på Berglis låve, så han tok med seg broren Trygve og dro dit. Han husker dagen godt:

– Det var ingen hjemme, men låven var åpen og vi fant den nedstøvede Tempoen og trilla den ut.

kun 16 km på teller'n!



DETALJER: Denne Tempoen MÅ man bare ta seg tid til å studere cm for cm. Selv teipene som holder kablene inntil ramma har sittet der siden 1954. Originallere blir det ikke!



STOR DAME MED LITEN MOTOR: På mopedutstillingen møter du den fantastiske mopedistdukken Klara, der dukkemakerens egen søster har stått modell.



PIONER-LETTVEKTER: Du kan vente deg noen uvante innslag på mopedutstillingen, som denne kombinasjonen av sykkel og hjelpemotor som ble sammenmontert lokalt en gang for lenge, lenge siden ...

TEKNISKE DATA: Tempo Standard 20 1954

RAMME: Kraftige, lukkede og elektrisk sammensveisede stålrør. Teleskop forgaffel med gaffellås på styrehode. Dobbel midtstøtte.

BETJENING: Stillbart styre og ditto fjæring. Gasshåndtak på høyre side. Håndgrep for forhjulsbremsen, clutch og friløpssjaltning. Dimbryter med hornkontakt.

MOTOR: 1-syl. totakter, 148 ccm, 6 1/2 hk. Drivstoffblanding 1 del SAE 50-olje til 25 deler bensin (4%).

ELEKTRISK UTRUSTNING: hovedlykt med fjern- og nærlyslampe, parkeringslampe, tennings- og lysbryter, likeretter. Baklykt med lampe. Elektrisk horn. Akkumulator (6 Volt 8Ah) for signalhorn og parklys. Tennplugg: M 225 P

11 S Bosch.

KRAFTOVERFØRING: Kjede 1/2" X 1/4" med 8,5 mm rulle, 118 ledd i åpen kjedekasse. Eksentriske kjedestrammere på bakhjulsaksen.

HJUL: Trommelbremsenav av eget fabrikat. 125 mm trommel. Navkjedehjul: 1/4" X 46 tanns.

FELGER/EKER: 19" – 2,75". 2-lags dekk foran, 4-lags bak.

BENSINTANK: 11 liter m/ kran og reservestilling.

DIMENSJONER I MM: Akselavstand 1270, lengde 1960, Salhøyde 730.

VEKT: ca. 95 kg uten tankfylling.

UTSTYR: Verktøy i etui. Lappesaker. Pusseklut. Solid pumpe.

Husker jeg dro fingeren over tanken så den røde lakken kom fram for jeg klappa møkka på igjen ... Etter en stund kom Olav Bergli ruslende og lurte på hva vi dreiv

med. Jeg hilste fra far min og sa jeg ville kjøpe motorsykkelen. Bergli svarte at dette ikke var noe å ha, men jeg bød han 750 kroner og fikk ja. Når vi trilla den ned

fra gården runda telleren fra 15 til 16 km! Etter å ha vaska og stelt den, starta jeg den én gang – og den fyrte på første kicken, men jeg kjørte den aldri og solgte den som delfinansiering da jeg skulle kjøpe bil. Da var fortsatt kilometertelleren på 16 km. Ellers er det lite å si om tiden jeg eide Tempoen, annet enn at jeg angret som ei bikkje på at jeg solgte den!

De to andre tilstedeværende eierne, Steinar Sundbrei og Pål Åge Slettemoen, bekrefter at de selv aldri forsøkte å starte sykkel, men bare dro motoren rundt så den ikke satte seg fast. Siste gang den våknet til liv var altså senest i 1986 – med andre ord for drøyt 35 år siden. Sånt får man si skaper tidsperspektiver rundt bevaringstanken for et historisk kjøretøy, og vi takker samtlige eiere dypt for at de motsto enhver fristelse til å ta seg en kjøretur ...

Om Tempo Standard:

Dette var Tempos mest solgte motorsykkelmotell, konstruert av Olav Aanestad. Øglænd sendte ansatte ut i hele Europa for å oppdatere seg på trender og finne de best egnede komponentleverandører, og i produksjonen ble det innført strenge kvalitetskontroller. Standard kom på markedet i 1951 og ble faset ut i 1959. Tre varianter ble levert: 10 (125 ccm), 20 (150 ccm) og 30 (175 ccm). Den aktuelle sykkelen er altså av typen Standard 20, som i 1953 fikk forbedret gaffel, 7/8" styre med faste hendler og ny tank med helkrommet verktøyboks på. Ytterligere endringer kom på denne 54-modellen i form av bredere skjermmer, bredere og krommede felger, krom på tank, lakk midt i verktøyboksen på tanken, og ikke minst Serie 2-motor, en Sachs SM 53.

Takk til Jan Erik Holmen (tidl. ansatt hos Øglænd) og Norsk Tempo Klubb med faktabidrag.