

SYKKELEN ER POPULÆR

Alle kan sykle og ha glede av syklingen — unge og eldre med. Vi sykler til arbeid og på tur, kommer hurtig og lettvtint fram og får fin mosjon på kjøpet. Pleier De ikke å kjøre turer med sykkel, vil jeg virkelig anbefale Dem å gjøre det. Tursykling er utmerket sportsform for alle aldersgrupper, og en kan drive den alene eller i flokk og følge, alt etter som forhold og lyst tilsier det.

Alle vil gjerne ha en god sykkel, og de fleste setter nok også pris på en flott og smart utførelse. D. B. S. er landskjent og jeg tror vi kan være enig om at den byr Dem alt De måtte ønske, både av kvalitet og utstyr. Takket være en stor og rasjonell produksjon blir den også rimelig i pris. Ca. 550 arbeidere og funksjonærer er beskjeftiget i sykkelfabrikken.

Programmet her er at D. B. S. alltid skal ligge i teten, både i utstyr og modellutvalg, og som De ser når De blar gjennom katalogen, er det utvalg for alle aldersklasser.

Hvor annet ikke er nevnt er alle D. B. S. utstyrt med aluminiumsfelger — en ekstra solid utførelse, gjennomprøvet i flere år — eker av rustfritt stål, trommelbremsefornav (med kuppelmuttere av metall), aluminium- eller gummiblokkpedaler, aluminium kjedeskjerm.

Det henvises til dele-illustrasjonene side 26 og 27.

Alle lakkerte deler blir bonderisert (kjemisk rustbeskyttet) før lakkeringen, og vil derfor ha meget stor motstandsevne mot rustangrep. Syklene leveres sortlakkert eller kulørt — de siste i lekre farger med metalleffekt. Illustrasjonene viser så noenlunde hvorledes det tar seg ut. Det brukes bare førsteklasses, ovnstørrende lakker. De blanke delene er selvsagt forkrommet (krom på nikkelerunderlag).

Når det gjelder ringene er det 3 typer å velge mellom:

Vanlige høytrykksringer i størrelsen $28'' \times 1\frac{1}{2}''$, halvballongringer $28'' \times 1\frac{1}{2}'' \times 1\frac{5}{8}''$ og ballongringer $26'' \times 1\frac{1}{2}'' \times 2''$. Hva en skal velge er det i grunnen ikke så lett å gi råd om. En kunne rent generelt si at alminnelige høytrykksringer passer best for «lettvektene», halvballong for «mellomvektene» og ballong for tunge kjørere. Men, det passer ikke alle å velge etter dette, og veiforholdene betyr også noe. Sikkert er det at en kjører meget behagelig på ballongringer selv om veien ikke er bra. Med halvballong er en på den gylne middelvei, og den som vil ha høytrykksringer kjører flott på gode veier og blir rystet på de dårlige. Halvballongringene går på $28'' \times 1\frac{1}{2}''$ felg, altså samme felg som høytrykksringene.

På alle modeller brukes Fauber krank med kranktannhjul av stål. Støvkapselen er på venstre side forbundet med konussen slik at denne kan etterstilles ved dreining av kapselen. Stoppmutteren må selvsagt løses først.

Rammehøyden måles fra sentret av kranken til toppen av det rammerør som salpinnen sitter i. Rammehøyder er angitt for hver modell.

Illustrasjonene viser forskjellige standardmonteringer. Det vil i alminnelighet være anledning til et visst individuelt valg når det gjelder f. eks. styremodell, kjedeskjerm og lakkering.

Gutte- og pikesyklene side 18—19 har sin egen spesifikasjon.

Jeg gjør oppmerksom på at jeg ikke leverer sykler eller sykkeldeler direkte til forbruker herfra, men henviser til forhandlerne. Liste over forhandlere sendes herfra.

Retten til konstruksjons- og utstyrsforandringer forbeholdes.

TRAFIKKREGLER

Se etter at sykkelen er i orden før De tar ut.

Sykkelen skal ha hurtigvirkende bremse, signalklokke i god stand og hvitmalt bakskjermende, samt rød baklykt eller rødt refleksglass bak. Har sykkelen bare en bremse, skal det være bakhjulsbremse. (Der bør være en reservebremse. D. B. S. er med trommelbremse fornav, hvis ikke annet er anført i spesifikasjonen.) Signalthorn er forbudt.

Sykkelen skal i mørke og usiktbart vær ha tent lykt foran, festet på sykkelen.

Alle vegfarende skal opptre hensynsfullt og utvise varsomhet så der ikke oppstår fare eller voldes skade eller ulempe for andre.

Kjør på høyre side av vegen såvidt det er mulig. Passer forankjørende til venstre. Kjør aldri på fortau eller gangsti. Det er forbudt for syklisten under kjøringen å slippe styret eller å ta føttene vekk fra pedalene.

Kjørerens **skal** ved tegn tilkjennegi når og hvorledes han vil foreta forandring av kjøreretning, kjøre over til den andre siden av vegen eller stanse. Ved svinging strekkes armen vannrett ut til den siden det svinges til. I vegkryss tas skarp sving til høyre (innersving), stor sving til venstre (yttersving). Kjør alltid forsiktig når De svinger eller kjører i vegkryss, særlig fra sideveger inn på hovedveg. Som alminnelig regel gjelder at De i vegkryss eller på åpen plass har stoppe- eller vikeplikt for kjøretøyer som De har eller ved svinging får på høyre side. I landdistrikter skal man ved innkjøring på hovedveg vise særlig varsomhet likeoverfor kjørende i begge retninger. Hvis der i vegkryss er oppsatt varselskilter om forkjørsrett har alle trafikanter vike- eller stoppeplikt for kjørende på vegen som er tillagt forkjørsretten. Stopp eller vik for brannbiler, ambulanse- vogn, politivogner, prosesjoner.

Signaler stans ved å rette armen ut og bøye overarmen loddrett opp.

Kjør ikke side om side med andre.

På sykkel skal det ikke sitte flere enn kjøretøyet er bestemt for.

Lær trafikkskiltene.



Alminnelig
faresignal



Faresignal:
veikryss



Faresignal:
Skarp sving



Forkjørsrett for
kryssende veg



Med tverrstrek:
Forkjørsrett opphevet.
Uten tverrstrek:
Forkjørsrett.



Forbudsskilt:
Uten eller med tekst
eller billeder. Også
fartsgrense.



Parkering
forbudt.



Envølskjøring.
Innkjøring forbudt.



Forbikjøring
forbudt.



Firmaet Jonas Øglænd ble startet i 1868 og er altså i sitt 85. år. Det driver i dag Norges største sykkelfabrikk og Norges største konfeksjonsfabrikk, samt i manufaktur, kraftfor, og gjødningsstoffer en gros og en detail. Den samlede arbeidsstyrke er ca. 1150.

Jonas Øglænds sønner, Jakob og Lars, begynte import av sykler i 90-årene. Dette ble grunnlaget for sykkelfabrikken, som fra 1906 fikk en rivende utvikling og nå har en arbeidsstokk på 550. Sykkel nr. 1.000.000 ble produsert i februar 1951. D.B.S. sykler, TEMPO motorsykler og Ø-KLÆR er landskjente kvalitetsvarer.

Jonas Øglænd
SANDNES

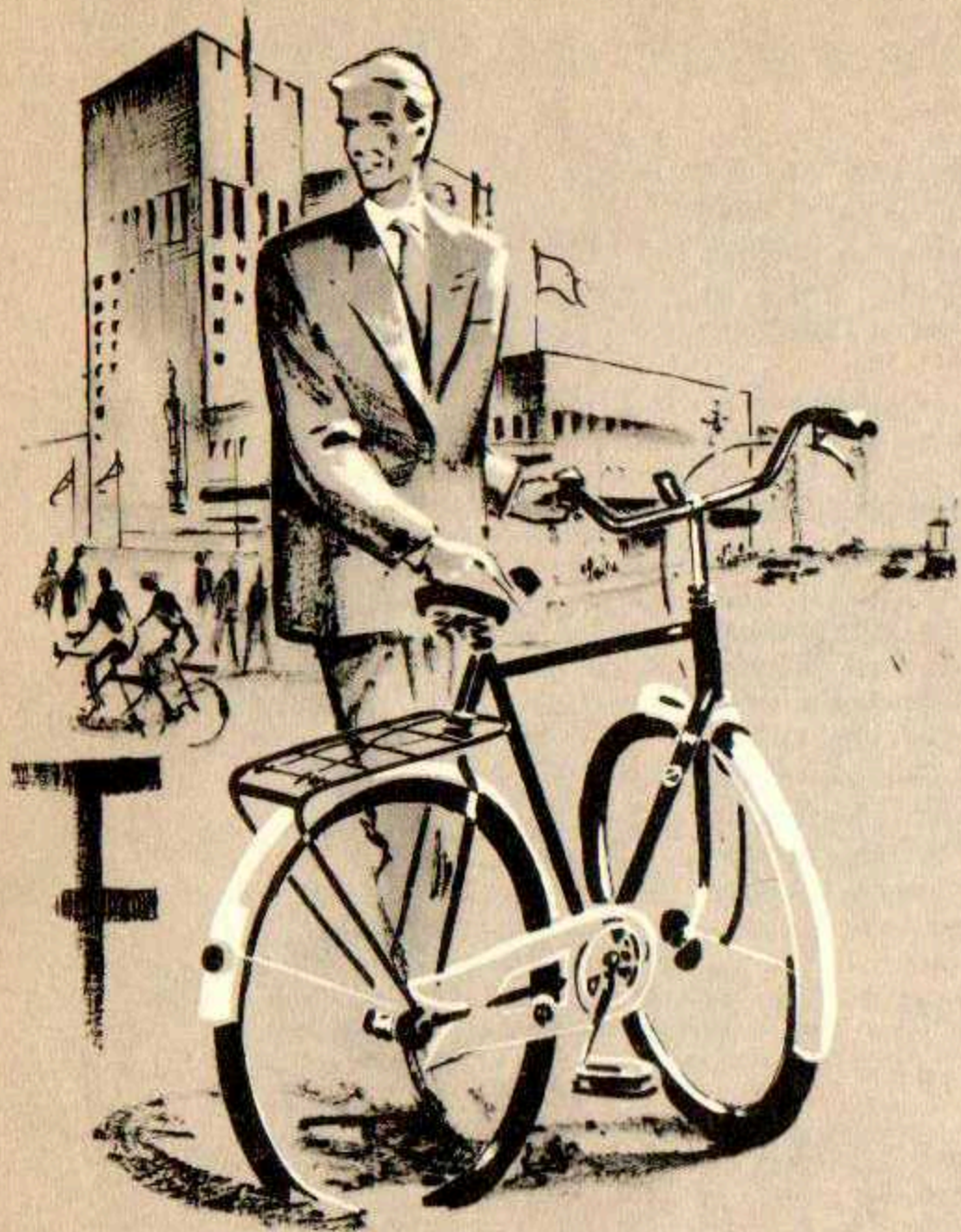




1952

Jonas Øglænd ~ Sandnes

NORGES STØRSTE SYKKELFABRIKK



HERRESYKLER MED BALLONGRINGER

Rammehøyde: 23". Hjul: 26".

- Nr. 210 Normalutførelse, som illustrasjonen, med Torpedo frinav.
- « 210-Dobbel, med Dobbel-Torpedo (2 utv.)
 - « 210-Trippel, med Trippel-Torpedo (3 utv.)
 - « 210-Sturmey, med Sturmey-Archer 3-utv.nav (trommelbremse).
 - « 210-Fichtel, med Torpedo frinav og F&S kjedehjulsutveksling (3 utv.)
 - « 210-Duro, med Torpedo frinav og Duro-Speed kjedehjulsutveksling (3 utv.)
 - « 205 Som normalutførelsen, men med trommelbremsebaknav og frikrans.

Sykkelen for Dem -



NR. 210 HERRESYKKEL M/ BALLONGRINGER



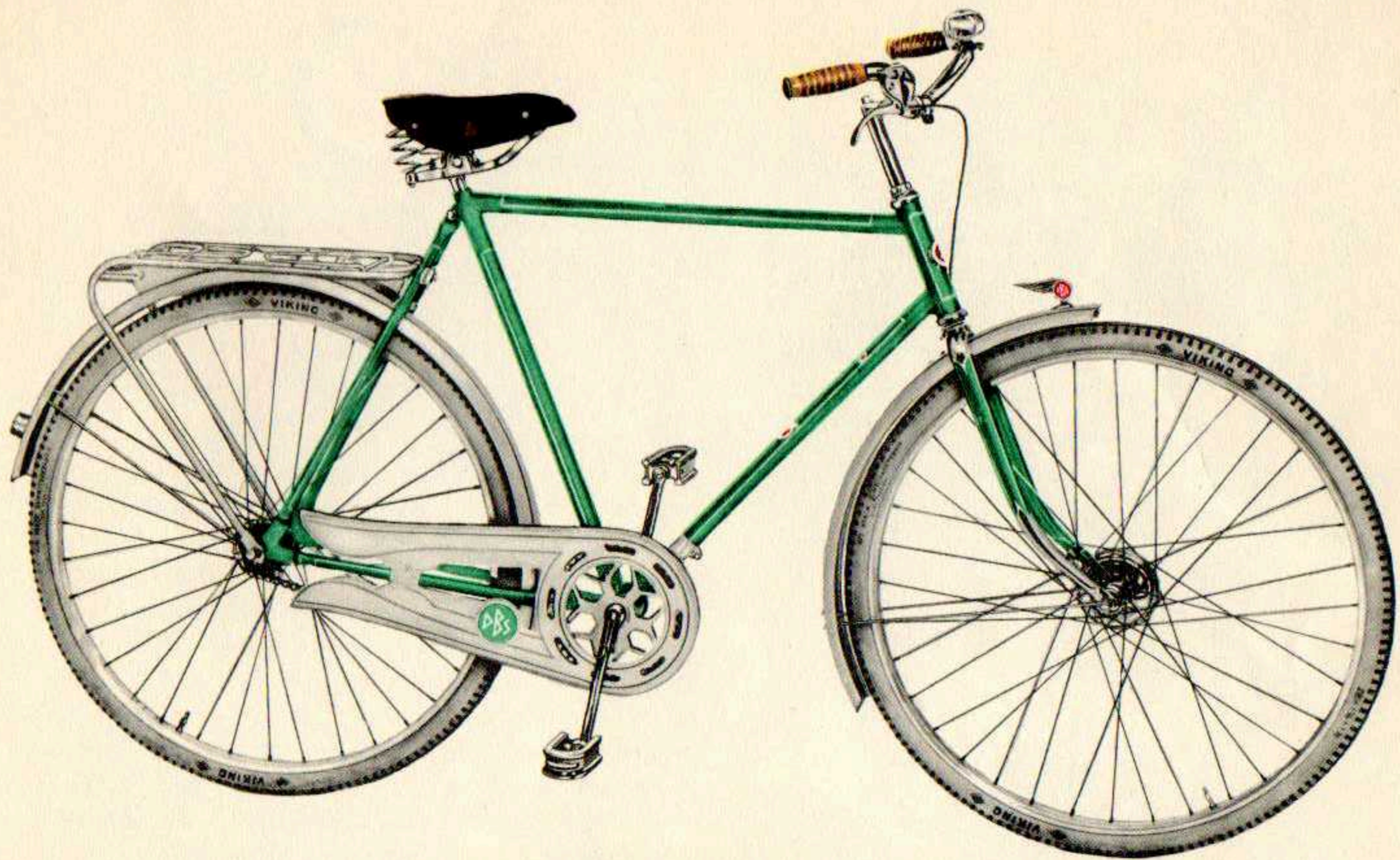
HERRESYKLER MED HØYTRYKKS- OG HALVBALLONGRINGER

Halvballong betegnes med samme nummer
tilføyet HB. (Nr. 110 HB etc.)

Rammehøyder: 20", 22" og 24". Hjul: 28".

- Nr. 110 Normalutførelse, med
Torpedo frinav.
- « 110-Dobbel, med Dobbel-Torpedo (2 utv.)
 - « 110-Trippel, med Trippel-Torpedo (3 utv.)
 - « 110-Sturmey, med Sturmey-Archer 3-utv.nav
(trommelbremse).
 - « 110-Fichtel, med Torpedo frinav og F&S
kjedehjulsutveksling (3 utv.)
 - « 110-Duro, med Torpedo frinav og Duro-Speed
kjedehjulsutveksling (3 utv.)
 - « 105 Som normalutførelsen, men med
trommelbremsebaknav og frikrans.

Sykkelen for Dem -



NR. 110 HERRESYKKEL M/ HØYTRYKKRINGER



«SUPER SPORT» SPESIALRACER

Rammehøyde: 21½".

Nr. 130 «Super Sport» i normalutførelse med 4 utvekslinger.

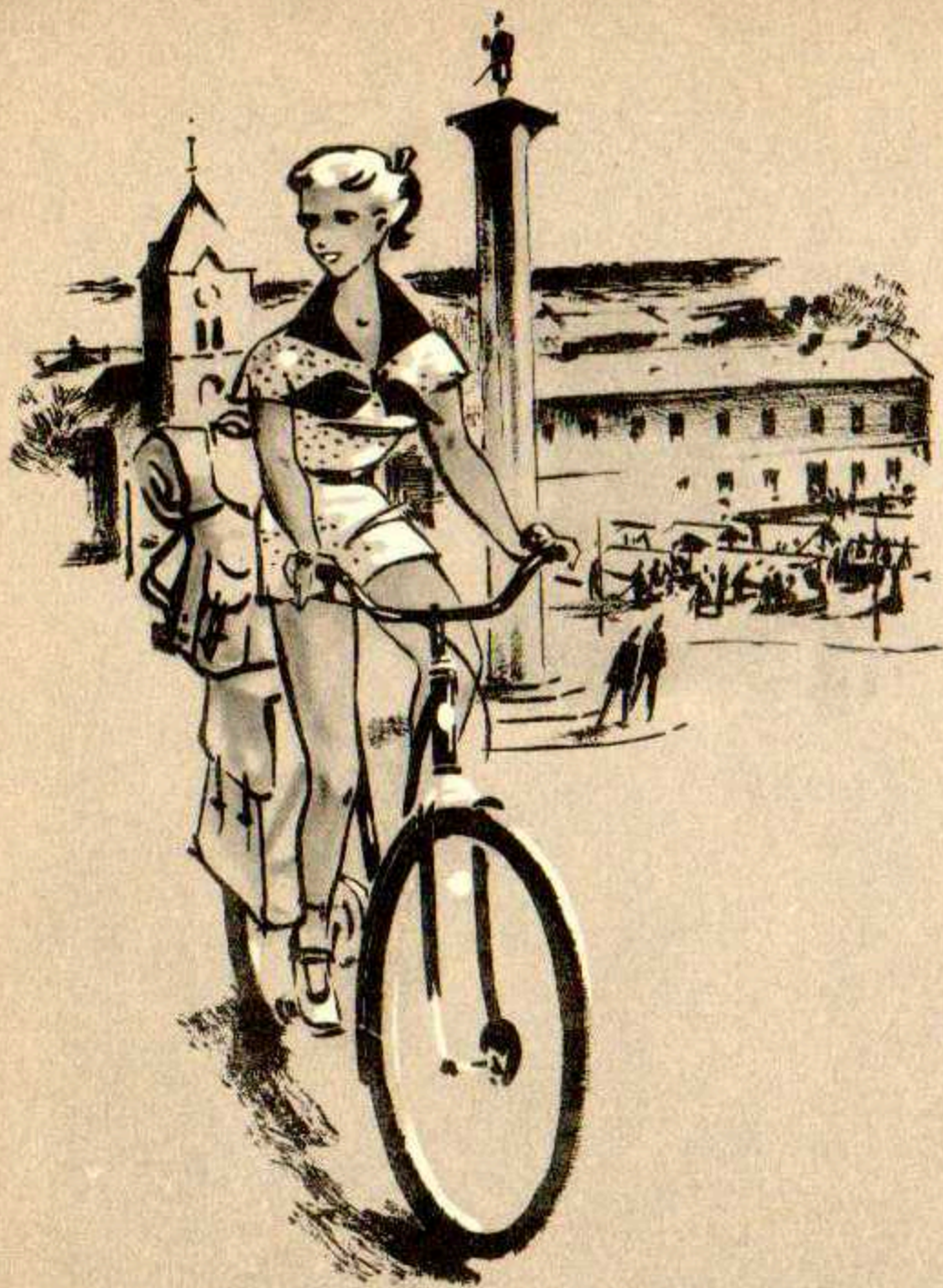
« 130 × 8 «Super Sport» med 8 utvekslinger (dobbelt kranktannhjul).

Min flotte og populære modell leveres i følgende utførelse: Bygd av høylegerte, lettvekts stålrør (Reynolds 531 butted tubes). Duraluminium styre, salpinne, felgbremser og nav — alt i utsøkte franske verdensmestermotell. Franske aluminiumspedaler med tåhefter. Huret 4- eller 8-speed kjedehjulsutveksling. Verdens beste racersal: Brooks B. 17. Duraluminium felger med 27" × 1¼" pariserringer. Treningshjul med Endrick felger i samme størrelse og med franske spesialnav kan også leveres. Bluemel celluloid skjermer er ikke inkludert i utstyret, men kan leveres.

Sykkelen for Dem ~



NR. 130 «SUPER SPORT» SPESIALRACER



DAMESYKLER MED BALLONGRINGER

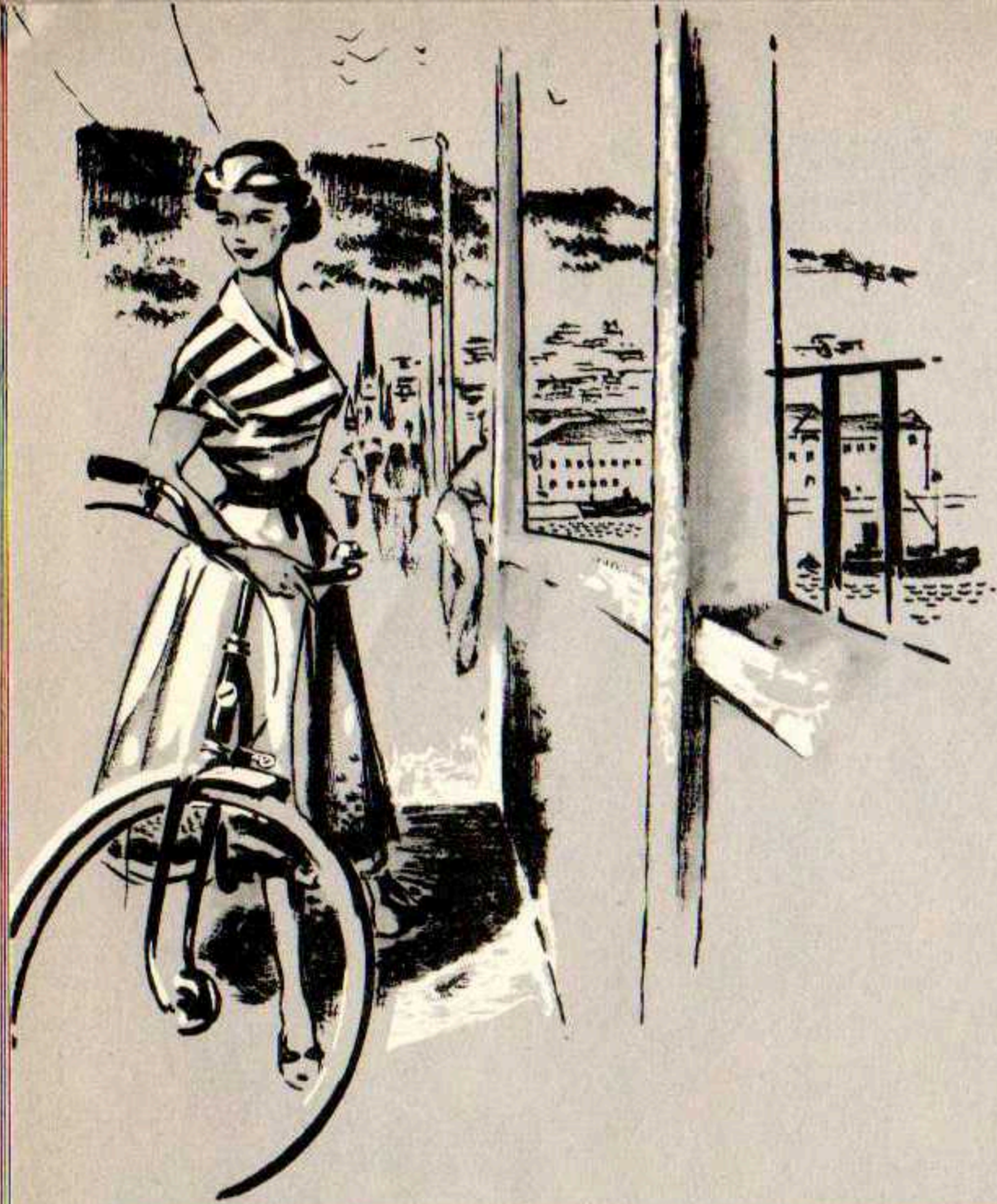
Rammehøyde: 22". Hjul: 26".

- Nr. 209 Normalutførelse, med Torpedo frinav.
- « 209-Dobbel, med Dobbel-Torpedo (2 utv.)
 - « 209-Trippel, med Trippel-Torpedo (3 utv.)
 - « 209-Sturmey, med Sturmey-Archer 3-utv.nav (trommelbremse).
 - « 234 Som normalutførelsen, men med trommelbremsebaknav og frikrans.

Sykkelen for Dem ~



NR. 209 DAMESYKKEL M/ BALLONGRINGER



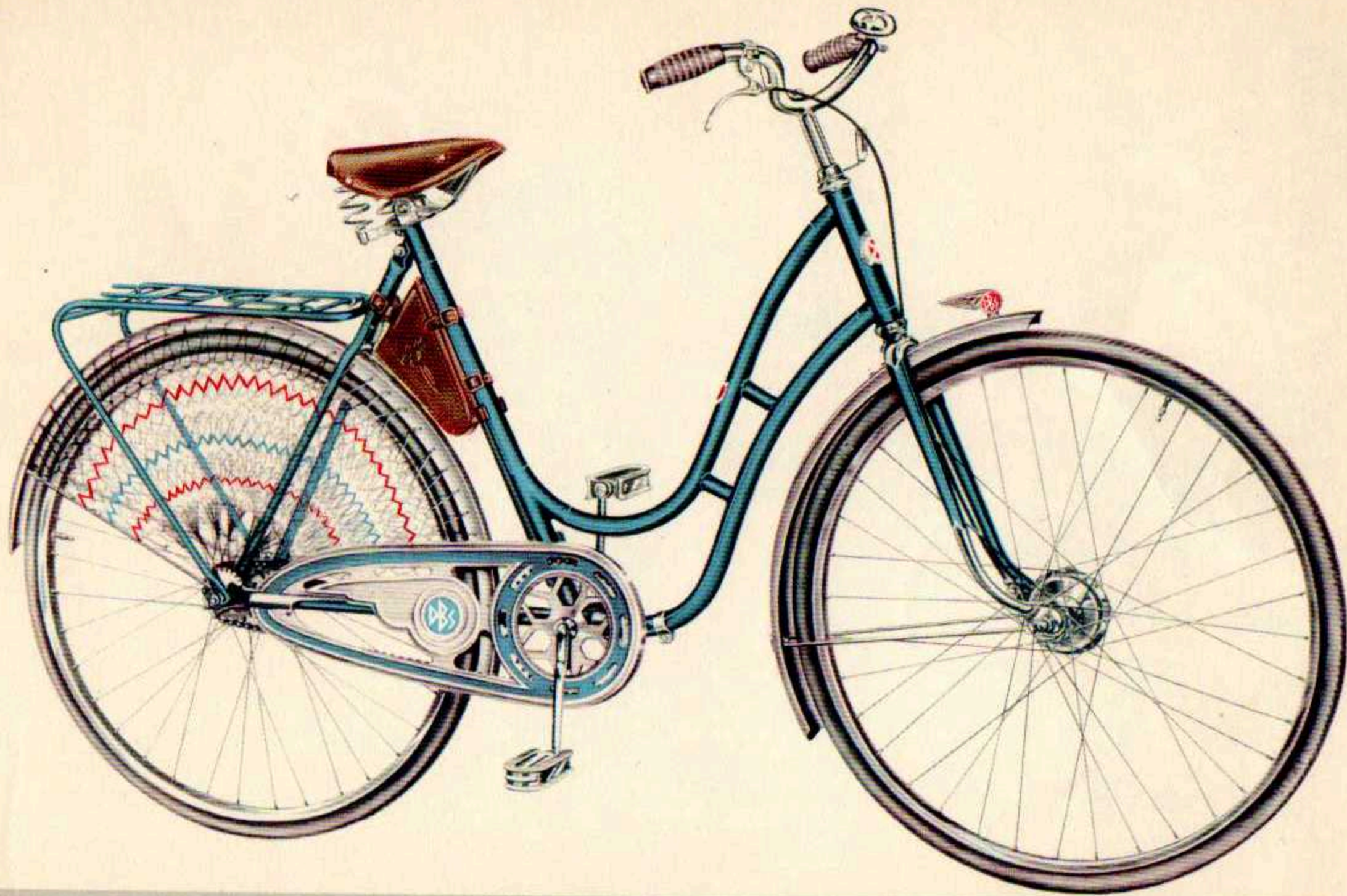
DAMESYKLER MED HØYTRYKKS- OG HALVBALLONGRINGER

Halvballong betegnes med samme nummer
tilføyet HB. (Nr. 109 HB etc.)

Rammehøyder: 20" og 22". Hjul: 28".

- Nr. 109 Normalutførelse, som
 illustrasjonen, med
 Torpedo frinav.
- « 109-Dobbel, med Dobbel-Torpedo (2 utv.)
- « 109-Trippel, med Trippel-Torpedo (3 utv.)
- « 109-Sturmey, med Sturmey-Archer 3-utv.nav
(trommelbremse).
- « 234 Som normalutførelsen, men
 med trommelbremsebaknav
 og frikrans.

Sykkelen for Dem -



NR. 109 DAMESYKKEL M/ HØYTRYKKRINGER



GUTTESYKKEL NR. 111

med 18" ramme og 26" × 1 1/2" høytrykksringer.

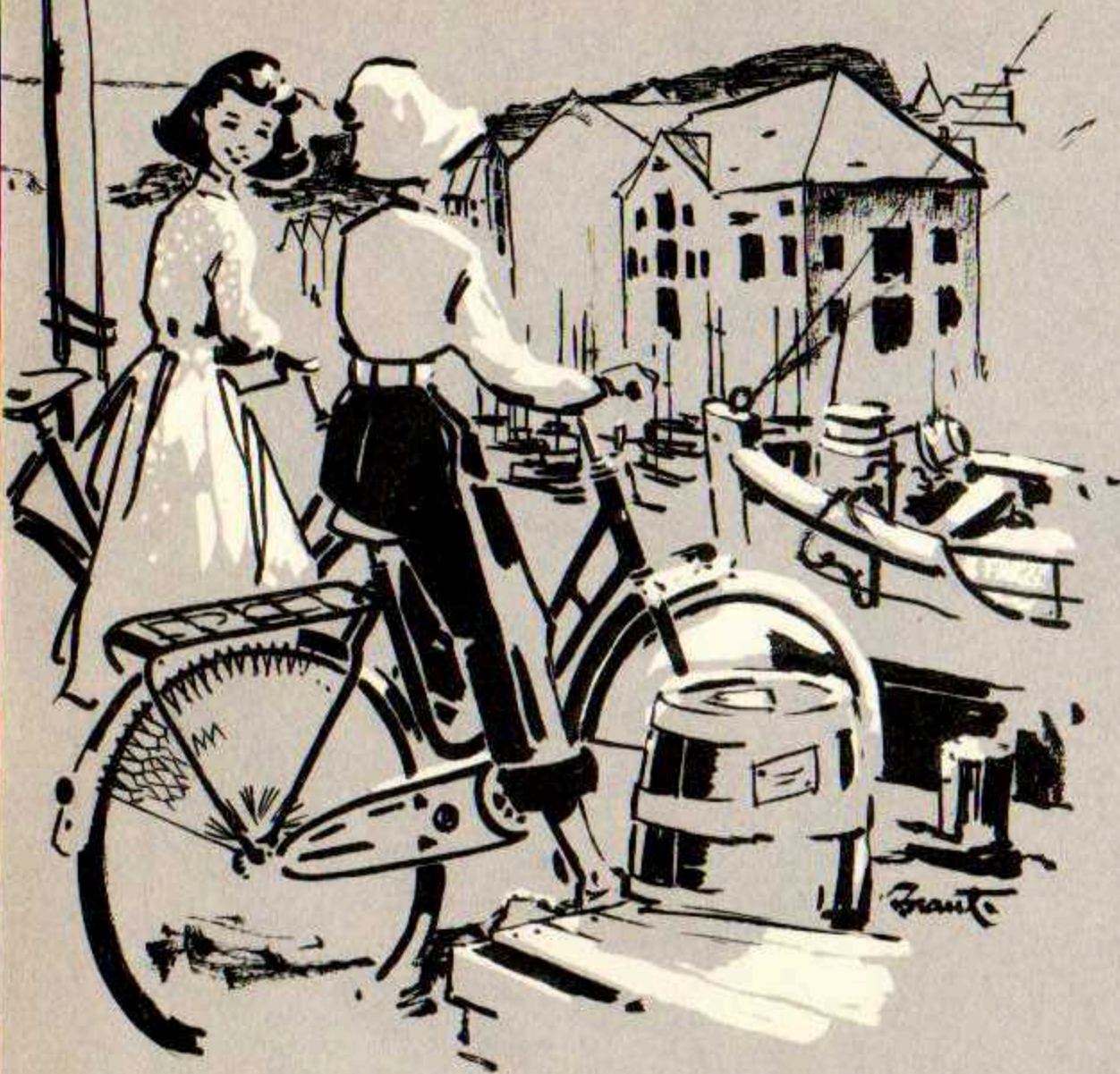
Førsteklasses D. B. S. utstyr, som normalmodellene. Denne sykkel vil i alminnelighet passe for gutter fra 8 års alderen. Sørg for at barna sykler støtt og blir satt inn i de alminneligste trafikkregler før de slippes ut i gatetrafikken. Se avsnittet om trafikkregler side 3.

Sykkelen for Dem ~

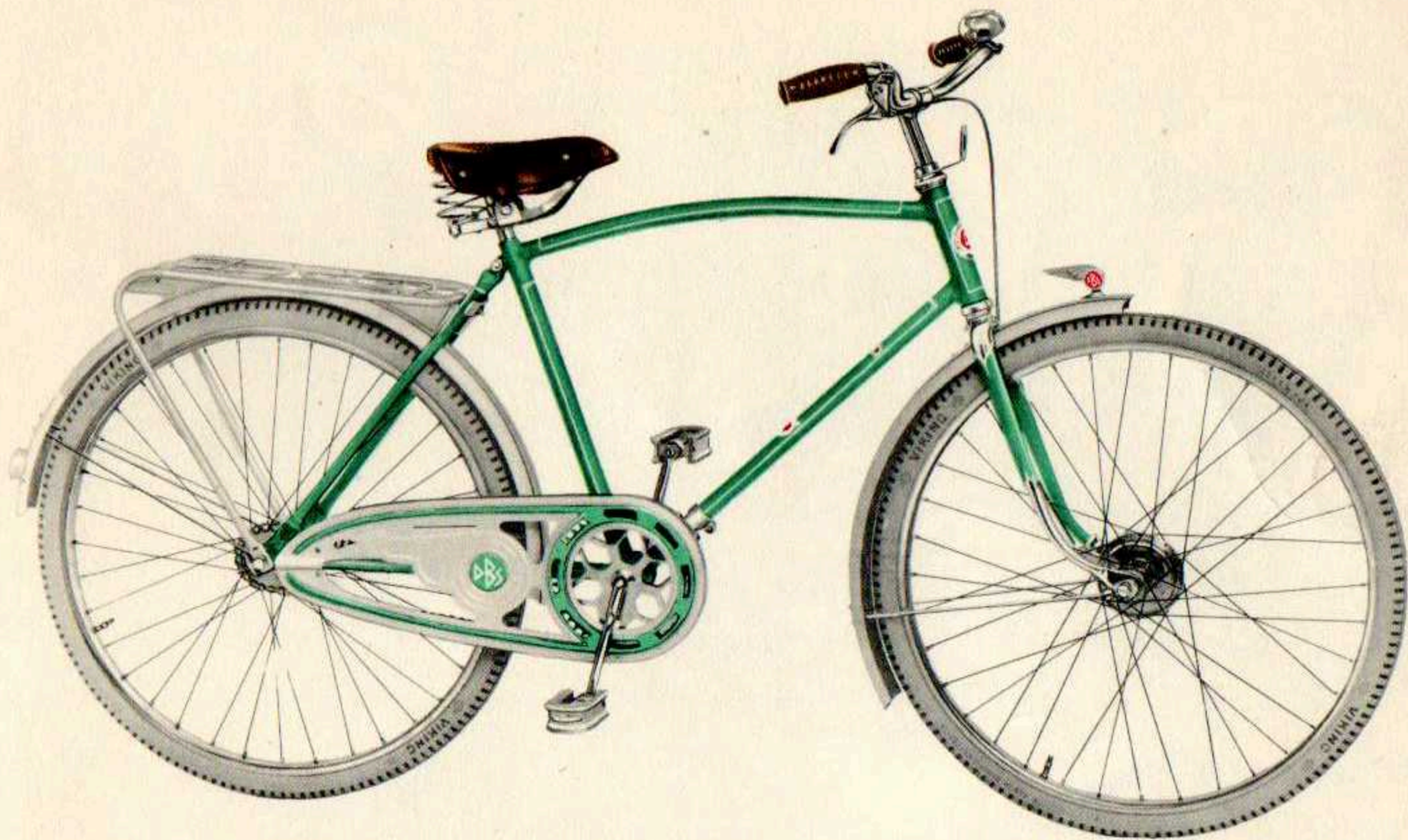


PIKESYKKEL NR. 112

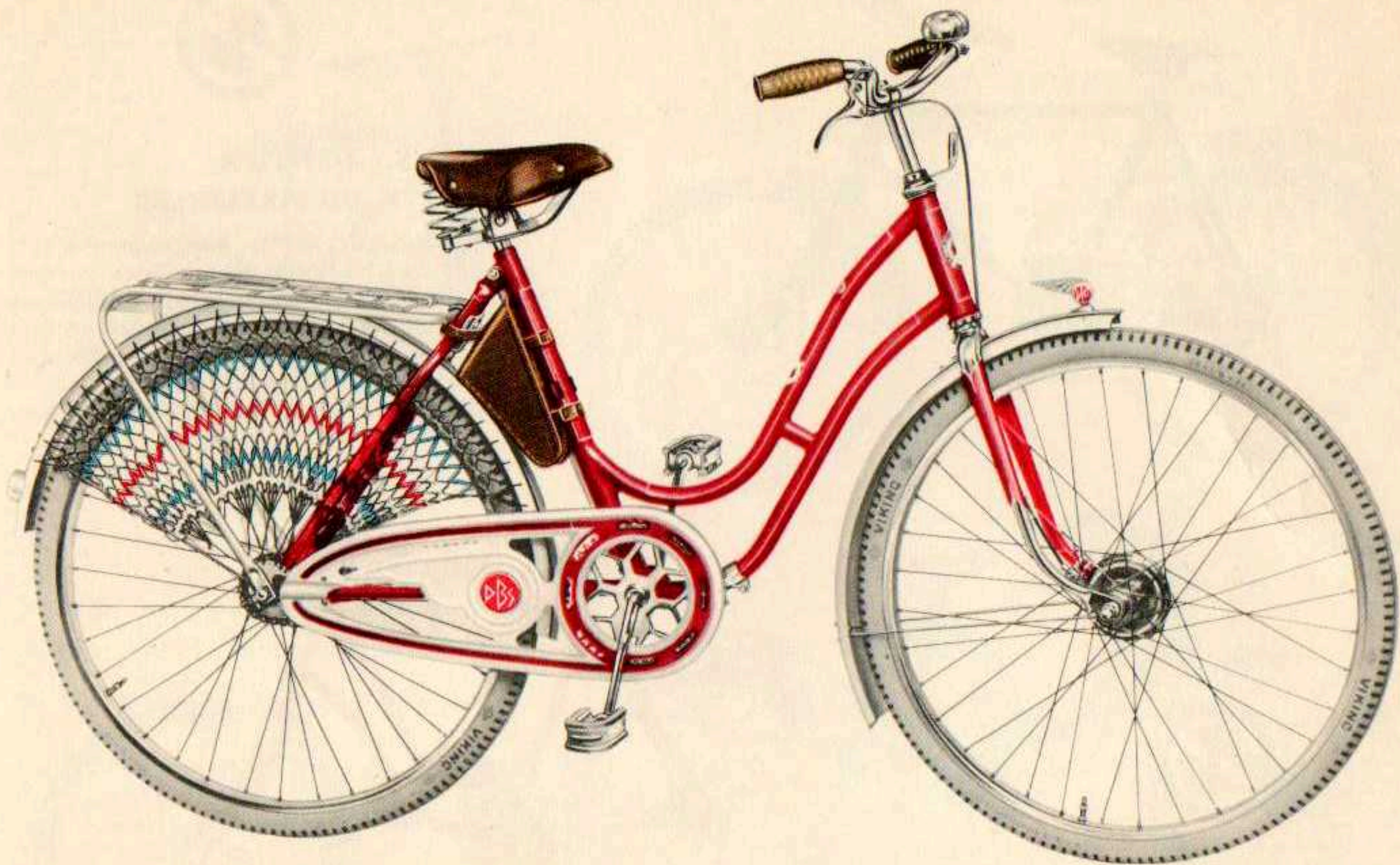
med 18" ramme og 26" \times 1 $\frac{1}{2}$ " høytrykksringer. En flott sykkel, helt igjennom i D. B. S. utførelse. Vil i alminnelighet passe fra 8 års alderen. Barn lærer hurtig å sykle — har kanskje allerede kjørt på mindre sykler — men slipp dem ikke ut i gatetrafikken før de kjører støtt og kjenner de alminneligste trafikkregler.



Sykkelen for Dem —



NR. 111 GUTTESYKKEL



NR. 112 PIKESYKKEL



D.B.S. JUNIOR GUTTE- OG PIKESYKLER

For alderen 5—10 år. Rammestørrelse 16".
20" × 1¼" høytrykksringer. Frinav av god
kvalitet, fornav som illustrert. Stålskjermer
og stålfelger. Rustbeskyttet og lakkert med
førsteklasses kulørte lakker. Kjedekasse i
aluminium. Blokkgummi pedaler.
Sørg for at barna lærer de alminneligste
trafikkregler.

Nr. 310

D. B. S. JUNIOR GUTTEMODELL



Nr. 309

D. B. S. JUNIOR PIKEMODELL



JUNIOR BARNESYKLER FOR DE MINSTE

Ønskesykkelen for alle småbarn. Solid utførelse, forhjul med kulelager. $\frac{5}{8}$ " gummiring foran, $\frac{1}{2}$ " bak. Førsteklasses kulørt lakkering.

Leveres også i spesialmodeller for cerebral barneparese pasienter (nr. 3B) og hofte-pasienter (nr. 3C). Jeg sender gjerne spesielt prospekt.

D. B. S. TREHJULSSYKLER

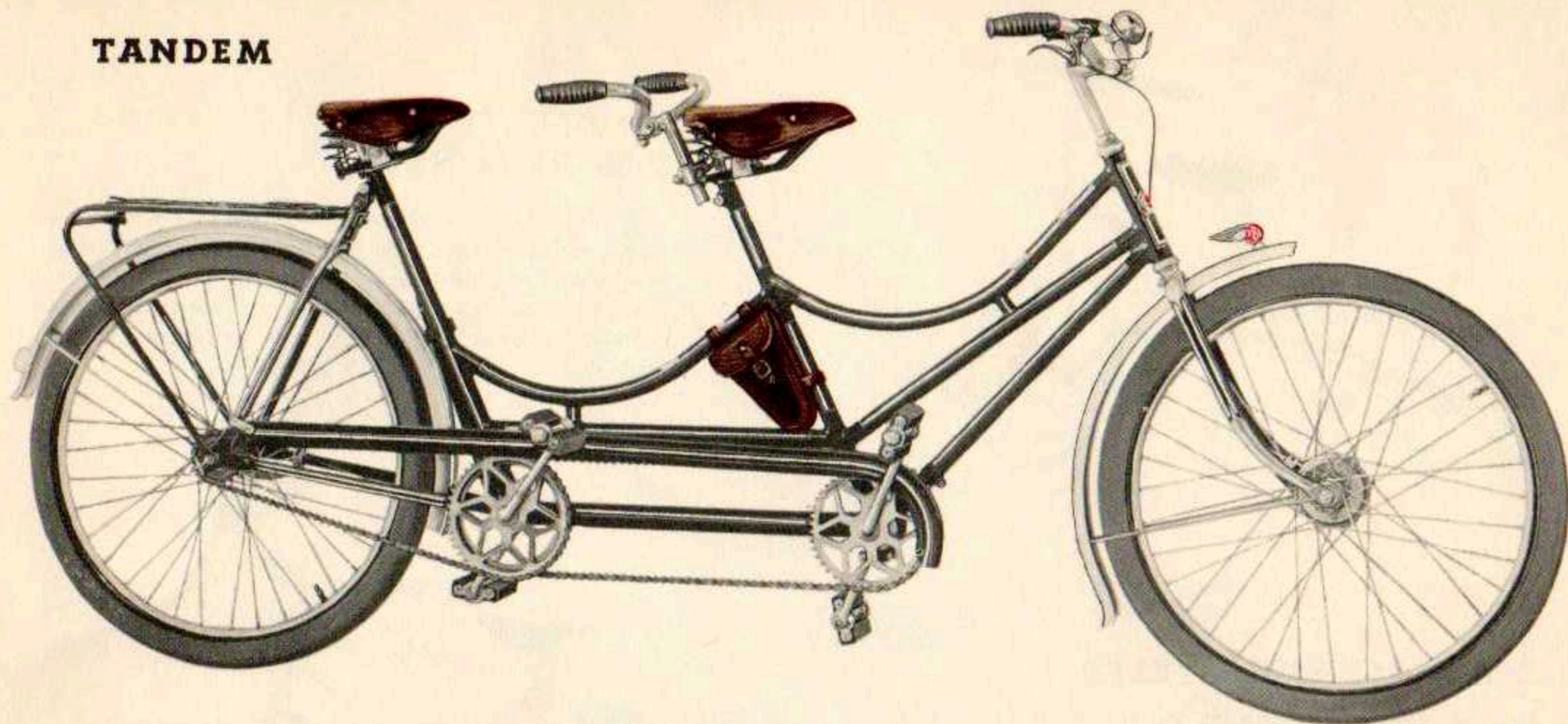
Nr. 125. Med 16" ramme og 20" luftgummi — for barn.

Nr. 127. Med 18" ramme og 26" luftgummi — for voksne.

Disse sykler er bygget for dem som av en eller annen grunn ikke kan bruke vanlig sykkel. Kan leveres med spesialsete med ryggstø. Førsteklasses utførelse.



TANDEM

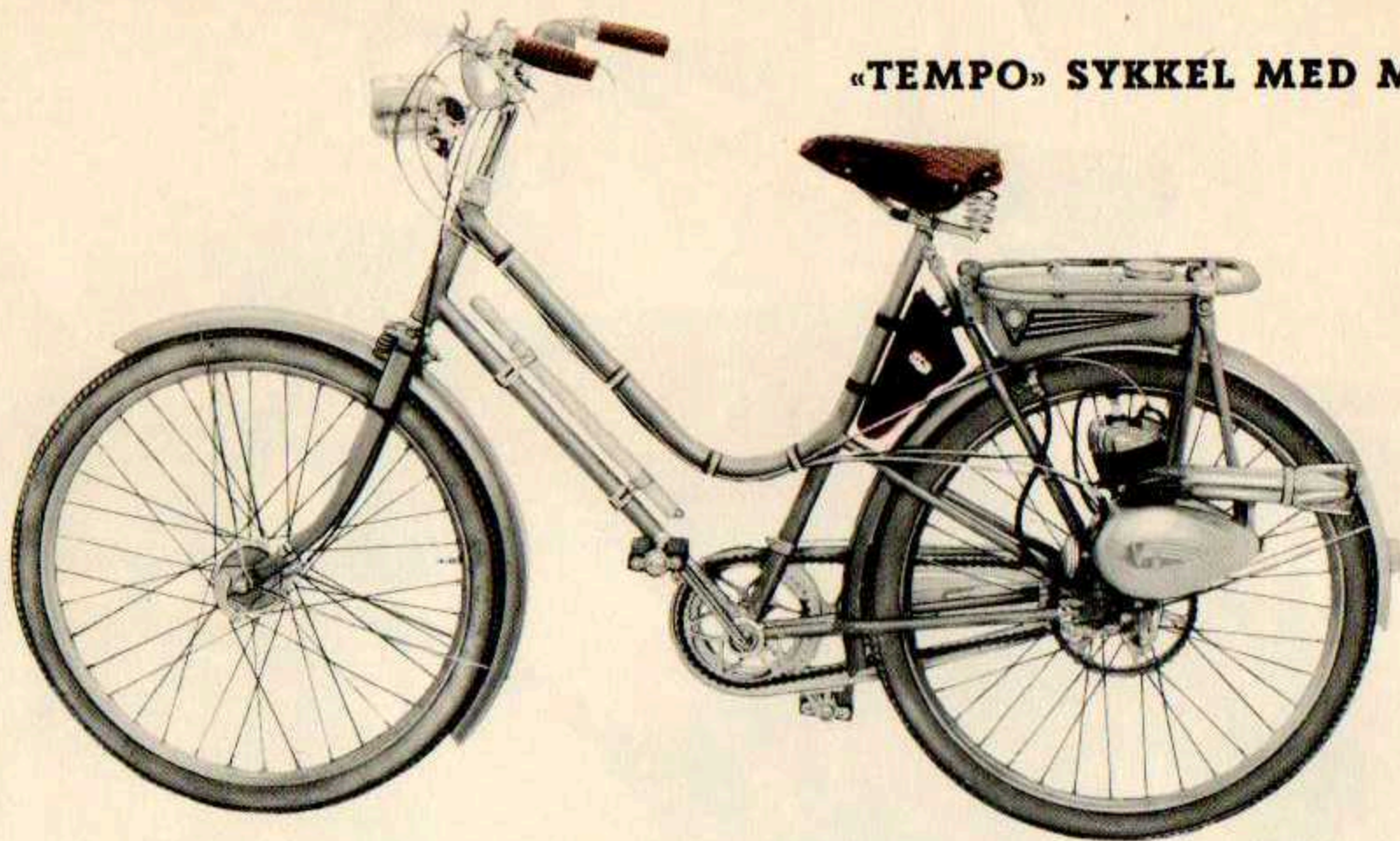


En kan komme utrolig lett vint og hurtig fram ved parkjøring. Mange blinde har også fått seg tandem, slik at de med hjelp av en medkjører kan få anledning til å sykle.

Leveres etter normal D. B. S. spesifikasjon, men med forsterkede hjul med stålfelger. Transportsykkkel-ringer 26" x 1 3/4" x 2". Sort eller kulørt utførelse. Kan leveres med utvekslingsnav eller kjedehjulsutveksling.

NR. 140 - SYKKELEN FOR TO

«TEMPO» SYKKEL MED MOTOR



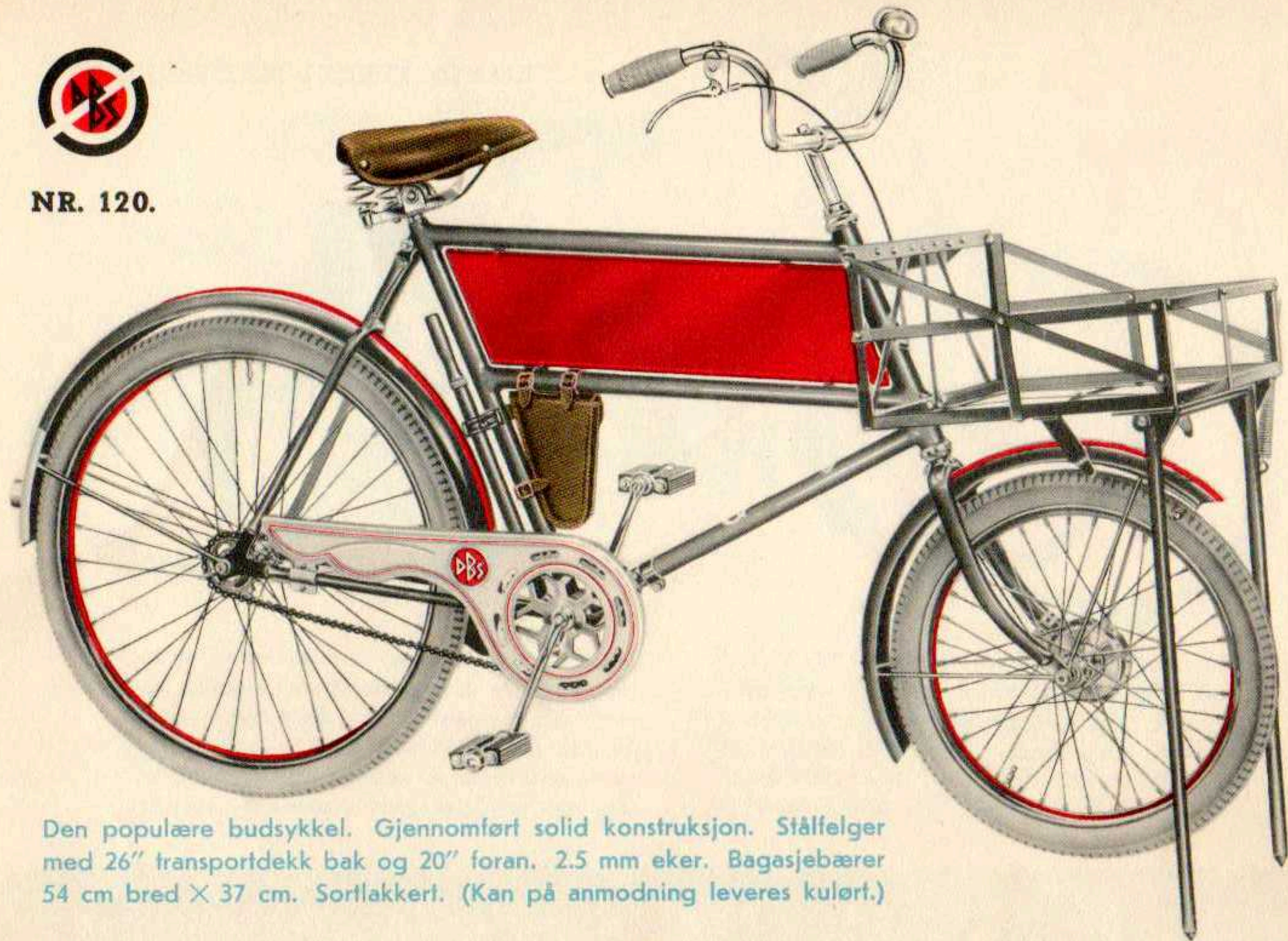
Spesialbygget sykkel med VICTORIA 38 cm³ motor med friløp og gir. Automatisk clutch. Kraftoverføring med kjede til baknavet. Forsterkede hjul med stålfelger. 26" transportsykkel-ringer. TORPEDO frinav. Grå metalleffekt-lakk. En solid, flott og

bequem sykkel med førsteklases motor. Motoren har en forbløffende yteevne, og ved hjelp av giret vil en kunne kjøre nesten hvilken som helst bakke. Behandlingen av motoren er ytterst enkel. Jeg sender Dem gjerne spesielt prospekt.

TEMPO «KNALLERT»



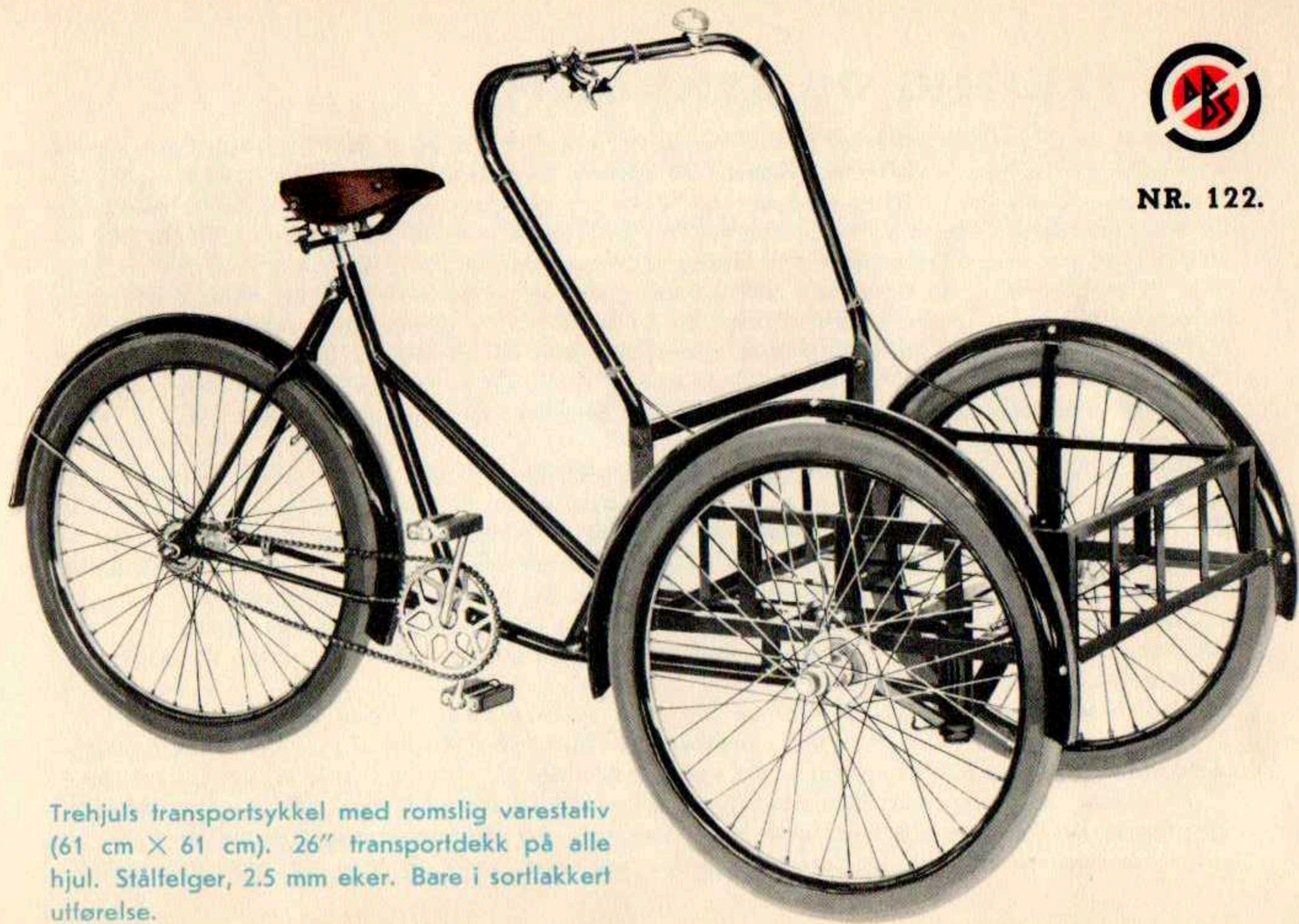
NR. 120.



Den populære budsykel. Gjennomført solid konstruksjon. Stålfelger med 26" transportdekk bak og 20" foran. 2.5 mm eker. Bagasjebærer 54 cm bred \times 37 cm. Sortlakkert. (Kan på anmodning leveres kulørt.)



NR. 122.



Trehjuls transportsykel med romslig varestativ
(61 cm X 61 cm). 26" transportdekk på alle
hjul. Stålfelger, 2.5 mm eker. Bare i sortlakkert
utførelse.

OM SYKLING OG SYKKELEN

Vanlig sykling er en utmerket sportsform og gir anledning til aktiv sportsutøvelse i forbindelse med den praktiske anvendelse av sykkelen — både syklingen til og fra arbeidsstedet og tursykling. Bevegelsene ved sykling er jevne og myke og gir god mosjon, ikke bare for ben, men for hele kroppen. Graden av mosjonen kan en selv velge med farten og terrenget, og her må en selvsagt, som ved all sportsutøvelse, holde seg innen fornuftens grenser og ved trening opparbeide en god form. Ta også med den sinnets glede og befrielse som vakker natur, frisk luft og behagelig fart gir — gjerne i godt selskap. Se Dem om når De er ute med sykkelen!

Finn den rette stilling for sal og styre. Salen skal ikke stå høyere enn at en kan trå rundt uten å strekke kneleddet helt ut. Passende høydestilling skulle en ha når en rekker pedalene romslig også med hulfoten. En skal trå med forfoten, og bare ved lang kjøring kan det passe å veksle litt med hulfotstråing.

Styret settes så høyt at en sitter i bekvem likevektstilling — altså uten å legge kroppstygden på armene. Derved blir brysstillingen fri og en røyner ikke håndleddene unødige. Gjelder det styre som er stillbart i stammen, rettes det inn slik at håndtakene faller inn i en naturlig og behagelig håndgrepsstilling. Håndtaket vil da peke litt nedover — og utover, etter styremodellen. Styret kan fås med eller uten framspring, alt etter som det passer best med armlengden.

Salen kan en også regulere, ved sporet i skinnen og ved klemmen, som kan vendes for- eller bakover. Salen skal ikke helle framover, men stå vannrett eller kanskje helst vippe litt opp foran. Da sitter en støtt og behagelig.

I det hele tatt — en skal ikke tilpasse seg etter sykkelen, men tilpasse sykkelen for seg.

Sørg for at ringene alltid er passelig pumpet, ikke for harde, men slik at sykkelen «flyter» godt — så felgen ikke slår nedi. Ballongringen skal være forholdsvis myk — den skal jo «sluke» ujevnheter.

Alle lager er innlagt med kulelagerfett, og skal ikke smøres med olje, når en unntar frinavet, som gjerne kan få noen dråper olje en gang imellom. Alt etter hvor meget en bruker sykkelen bør en ta opp lagrene, for eks. en gang årlig, gjøre dem rene og lege inn nytt kulelagerfett.

Kjeden skal en smøre tift og ofte. Bra er det å gjøre den godt ren en gang imellom — for eks. i petroleum — og så koke den i godt kulelagerfett eller gjerne grafittfett.

Hold bremsetrekkene i orden. Etterstill strammeskruene når det trenges. Smør trekkene med fett fortynnet med bensin.

Pass alltid på å ha med nøkkel, pumpe og litt lappesaker på tur. En liten slangelapping klarer jo de fleste, og også å få ringen av og på igjen. Til hjelp kan en bruke et par «ringavtakere» (flate jern), men vær forsiktig så dekk-kanten og slangen ikke blir skadd. Finn hullet, puss omgivelsene rene med litt sandpapir eller vask med bensin, smør på solusjon og la den sette seg noen minutter. I de fleste reparasjonsesker ligger det ferdigpreparerte lapper. En tar bare vekk dekingen og legger lappen på. Når slangen legges inn igjen svarer det seg å la den få litt luft. Kontroller på forhånd at det ikke står noen spiss igjen i dekket, eller ligger sand eller andre «fremmedlegemer» inne i det.

Puss sykkelen en gang i mellom. Det selges nå vaselin som er tilsatt rustbeskyttende stoffer. Den er bra for de blanke delene.

Det svarer seg ikke å kjøre med høy utveksling. Syklene monteres her normalt med utv. 65 for dame og 67 for herre. Med forskjellige kjedehjul kan en få følgende utvekslinger:

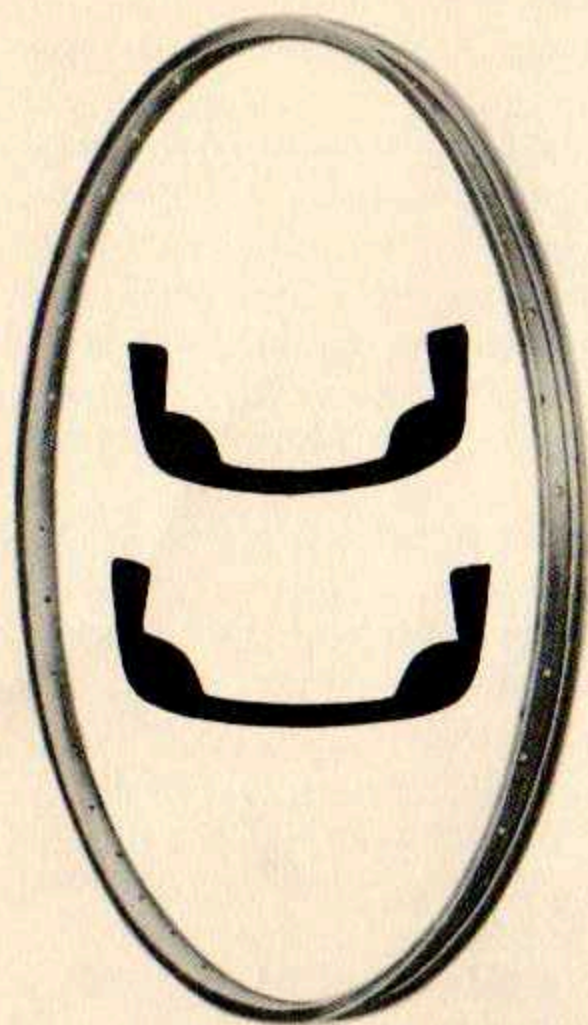


Kranktannhjul:

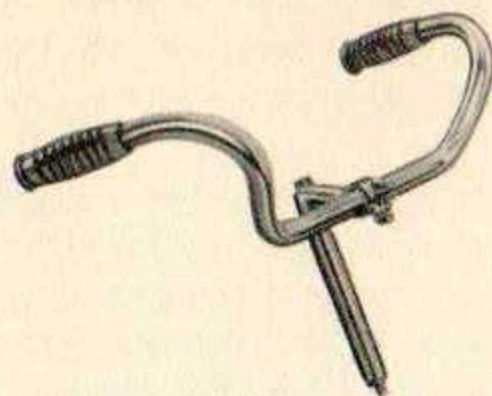
Navtannhjul:

	16 t.	17 t.	18 t.	19 t.	20 t.	21 t.	22 t.
44 t.	77	73	68	65	62	59	56
46 t.	81	76	72	68	64	61	59
48 t.	84	79	75	71	67	64	61

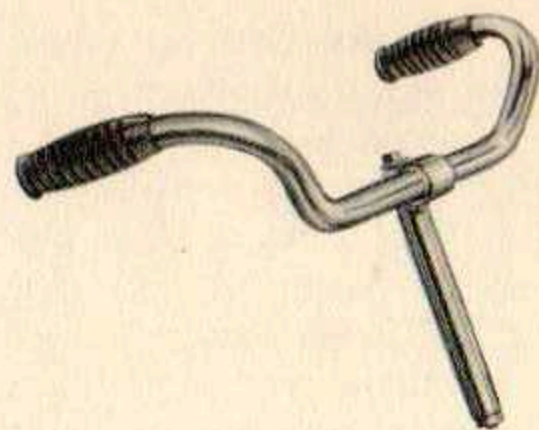
Utvekslingstallet er en levning fra den høghjulte «Bicycle»s tid — angivelse av forhjulets diameter i tommer. Det tilsvarende nå blir altså hjuldiameter \times forholdstallet for krank- og navkjedehjul. Multipliseres utvekslingstallet med 3,14 (π) og resultatet med 25,4 mm (= 1"), får en veilengden pr. krankomdreining. Eks.: $67 \times 3,14 \times 25,4 = 5,34$ meter.



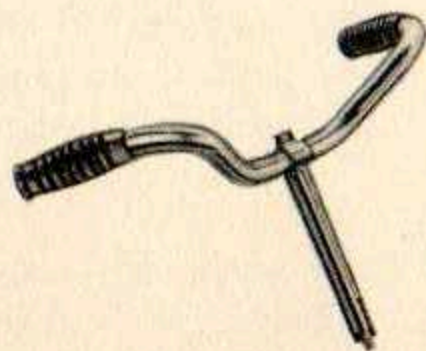
Aluminium felg.
Profiler av alm. og
ballong felg.



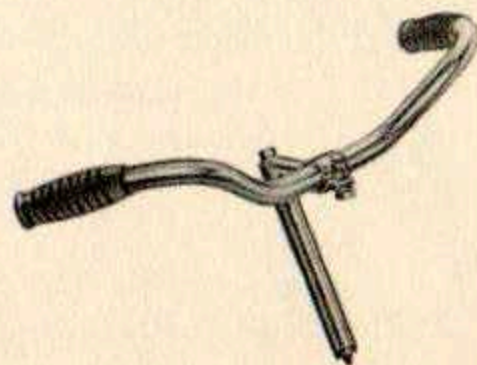
Høyt overrør
på styrestamme med
framspring.



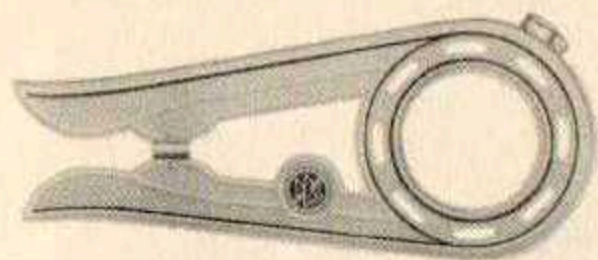
Høyt overrør
på styrestamme uten
framspring.



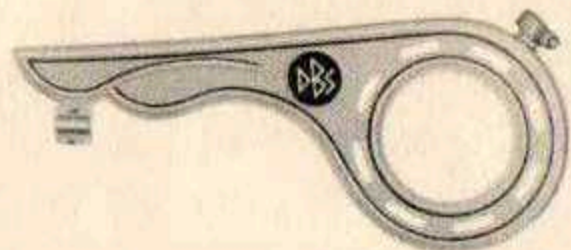
Styre med fast stamme.
Normalmodell.



Normalt overrør
på styrestamme med
framspring.



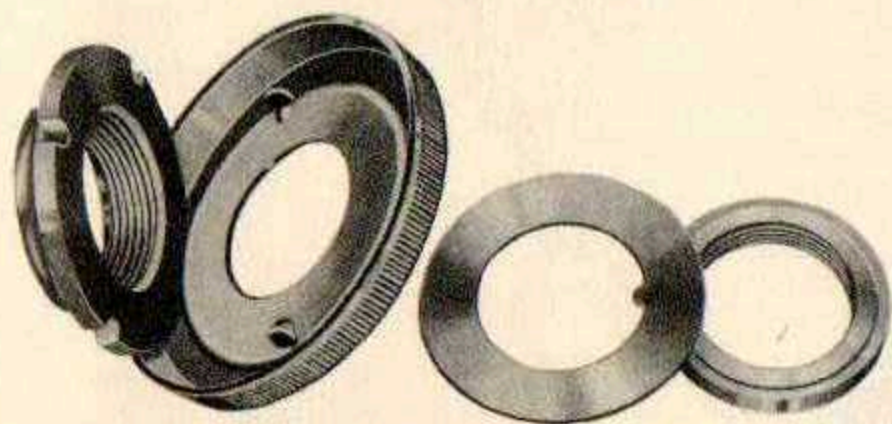
Herre kjedekasse nr. 385.



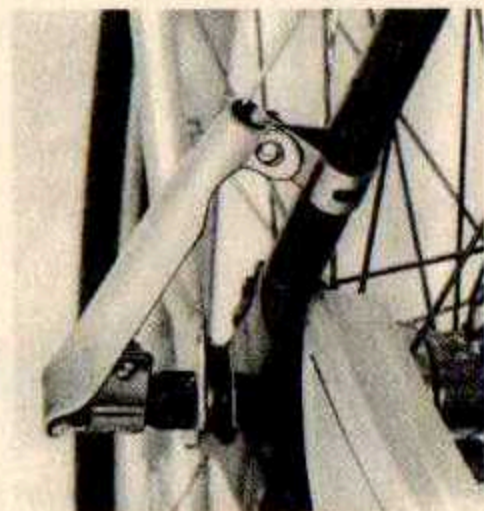
Herre kjedekasse nr. 387.



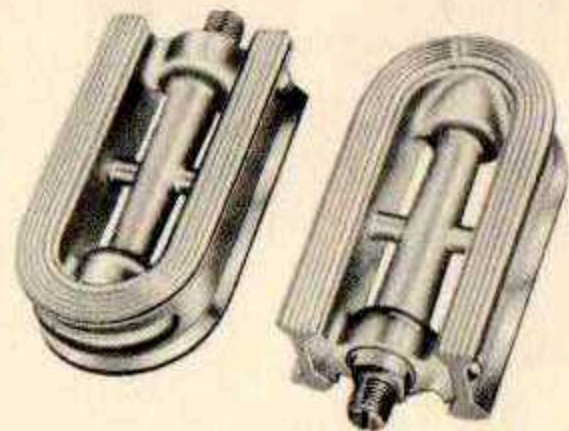
Dame kjedekasse nr. 397.



Hvorledes venstre
krankkonus kan etterstilles
med støvkapselen.



Girstangbeskytter.

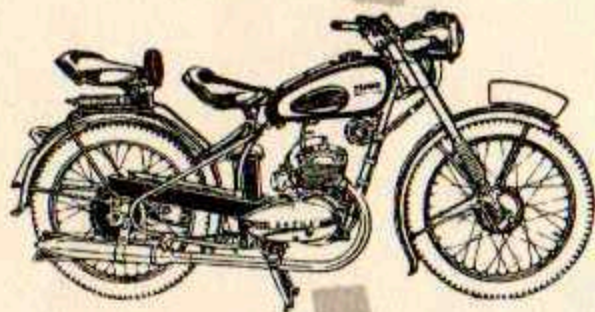


Aluminium pedaler nr. 1226.

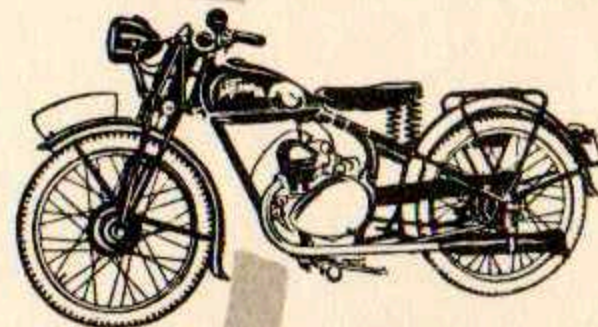
TEMPO

D E N N O R S K E
M O T O R S Y K K E L

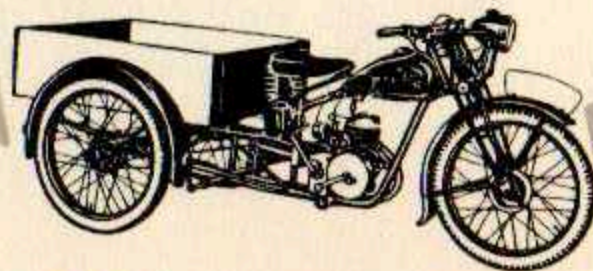
Det er en stadig stigende efterspørgsel efter motorsykler. TEMPO leveres i moderne, solide og flotte modeller: TEMPO 125 cm³ med Villiers motor, TEMPO 150 cm³ med Sachs motor og TEMPO transport 125 cm³ med Villiers.



TEMPO 150 cm³.



TEMPO 125 cm³.



TEMPO transportsykel 125 cm³.



KAMERAT invalidevogn.

Spesielle prospekter over invalidvogn, pasientsykler og trenings sykler sendes på anmodning.



Trenings sykkel.



HERREKLÆR
GUTTEKLÆR
ARBEIDSKLÆR

KLÆR

Jonas Øglænd ~ Sandnes

NORGES STØRSTE KONFEKSJONSFABRIKK

SYKKELEN ER POPULÆR

Alle kan sykle og ha glede av syklingen — unge og eldre med. Vi sykler til arbeid og på tur, kommer hurtig og lettvtint fram og får fin mosjon på kjøpet. Pleier De ikke å kjøre turer med sykkel, vil jeg virkelig anbefale Dem å gjøre det. Tursykling er utmerket sportsform for alle aldersgrupper, og en kan drive den alene eller i flokk og følge, alt etter som forhold og lyst tilsier det.

Alle vil gjerne ha en god sykkel, og de fleste setter nok også pris på en flott og smart utførelse. D. B. S. er landskjent og jeg tror vi kan være enig om at den byr Dem alt De måtte ønske, både av kvalitet og utstyr. Takket være en stor og rasjonell produksjon blir den også rimelig i pris. Ca. 550 arbeidere og funksjonærer er beskjeftiget i sykkelfabrikken.

Programmet her er at D. B. S. alltid skal ligge i teten, både i utstyr og modellutvalg, og som De ser når De blar gjennom katalogen, er det utvalg for alle aldersklasser.

Hvor annet ikke er nevnt er alle D. B. S. utstyrt med aluminiumsfelger — en ekstra solid utførelse, gjennomprøvet i flere år — eker av rustfritt stål, trommelbremsefornav (med kuppelmuttere av metall), aluminium- eller gummiblokkpedaler, aluminium kjedeskjerm.

Det henvises til dele-illustrasjonene side 26 og 27.

Alle lakkerte deler blir bonderisert (kjemisk rustbeskyttet) før lakkeringen, og vil derfor ha meget stor motstandsevne mot rustangrep. Syklene leveres sortlakkert eller kulørt — de siste i lekre farger med metalleffekt. Illustrasjonene viser så noenlunde hvorledes det tar seg ut. Det brukes bare førsteklases, ovnstørrende lakker. De blanke delene er selvsagt forkrommet (krom på nikkelerunderlag).

Når det gjelder ringene er det 3 typer å velge mellom:

Vanlige høytrykksringer i størrelsen $28'' \times 1\frac{1}{2}''$, halvballongringer $28'' \times 1\frac{1}{2}'' \times 1\frac{5}{8}''$ og ballongringer $26'' \times 1\frac{1}{2}'' \times 2''$. Hva en skal velge er det i grunnen ikke så lett å gi råd om. En kunne rent generelt si at alminnelige høytrykksringer passer best for «lettvektene», halvballong for «mellomvektene» og ballong for tunge kjørere. Men, det passer ikke alle å velge etter dette, og veiforholdene betyr også noe. Sikkert er det at en kjører meget behagelig på ballongringer selv om veien ikke er bra. Med halvballong er en på den gylne middelvei, og den som vil ha høytrykksringer kjører flott på gode veier og blir rystet på de dårlige. Halvballongringene går på $28'' \times 1\frac{1}{2}''$ felg, altså samme felg som høytrykksringene.

På alle modeller brukes Fauber krank med kranktannhjul av stål. Støvkapselen er på venstre side forbundet med konussen slik at denne kan etterstilles ved dreining av kapselen. Stoppmutteren må selvsagt løses først.

Rammehøyden måles fra sentret av kranken til toppen av det rammerør som salpinnen sitter i. Rammehøyder er angitt for hver modell.

Illustrasjonene viser forskjellige standardmonteringer. Det vil i alminnelighet være anledning til et visst individuelt valg når det gjelder f. eks. styremodell, kjedeskjerm og lakkering.

Gutte- og pikesyklene side 18—19 har sin egen spesifikasjon.

Jeg gjør oppmerksom på at jeg ikke leverer sykler eller sykkeldeler direkte til forbruker herfra, men henviser til forhandlerne. Liste over forhandlere sendes herfra.

Retten til konstruksjons- og utstyrsforandringer forbeholdes.

TRAFIKKREGLER

Se etter at sykkelen er i orden før De tar ut.

Sykkelen skal ha hurtigvirkende bremse, signalklokke i god stand og hvitmalt bakskjermende, samt rød baklykt eller rødt refleksglass bak. Har sykkelen bare en bremse, skal det være bakhjulsbremse. (Der bør være en reservebremse. D. B. S. er med trommelbremse fornav, hvis ikke annet er anført i spesifikasjonen.) Signalthorn er forbudt.

Sykkelen skal i mørke og usiktbart vær ha tent lykt foran, festet på sykkelen.

Alle vegfarende skal opptre hensynsfullt og utvise varsomhet så der ikke oppstår fare eller voldes skade eller ulempe for andre.

Kjør på høyre side av vegen såvidt det er mulig. Passer forankjørende til venstre. Kjør aldri på fortau eller gangsti. Det er forbudt for syklisten under kjøringen å slippe styret eller å ta føttene vekk fra pedalene.

Kjørerens **skal** ved tegn tilkjennegi når og hvorledes han vil foreta forandring av kjøreretning, kjøre over til den andre siden av vegen eller stanse. Ved svinging strekkes armen vannrett ut til den siden det svinges til. I vegkryss tas skarp sving til høyre (innersving), stor sving til venstre (yttersving). Kjør alltid forsiktig når De svinger eller kjører i vegkryss, særlig fra sideveger inn på hovedveg. Som alminnelig regel gjelder at De i vegkryss eller på åpen plass har stoppe- eller vikeplikt for kjøretøyer som De har eller ved svinging får på høyre side. I landdistrikter skal man ved innkjøring på hovedveg vise særlig varsomhet likeoverfor kjørende i begge retninger. Hvis der i vegkryss er oppsatt varselskilter om forkjørsrett har alle trafikanter vike- eller stoppeplikt for kjørende på vegen som er tillagt forkjørsretten. Stopp eller vik for brannbiler, ambulanse- vogn, politivogner, prosesjoner.

Signaler stans ved å rette armen ut og bøye overarmen loddrett opp.

Kjør ikke side om side med andre.

På sykkel skal det ikke sitte flere enn kjøretøyet er bestemt for.

Lær trafikkskiltene.



Alminnelig
faresignal



Faresignal:
veikryss



Faresignal:
Skarp sving



Forkjørsrett for
kryssende veg



Med tverrstrek:
Forkjørsrett opphevet.
Uten tverrstrek:
Forkjørsrett.



Forbudsskilt:
Uten eller med tekst
eller billeder. Også
fartsgrense.



Parkering
forbudt.



Envølskjøring.
Innkjøring forbudt.



Forbikjøring
forbudt.



Firmaet Jonas Øglænd ble startet i 1868 og er altså i sitt 85. år. Det driver i dag Norges største sykkelfabrikk og Norges største konfeksjonsfabrikk, samt i manufaktur, kraftfor, og gjødningsstoffer en gros og en detail. Den samlede arbeidsstyrke er ca. 1150.

Jonas Øglænds sønner, Jakob og Lars, begynte import av sykler i 90-årene. Dette ble grunnlaget for sykkelfabrikken, som fra 1906 fikk en rivende utvikling og nå har en arbeidsstokk på 550. Sykkel nr. 1.000.000 ble produsert i februar 1951. D.B.S. sykler, TEMPO motorsykler og Ø-KLÆR er landskjente kvalitetsvarer.

Jonas Øglænd
SANDNES

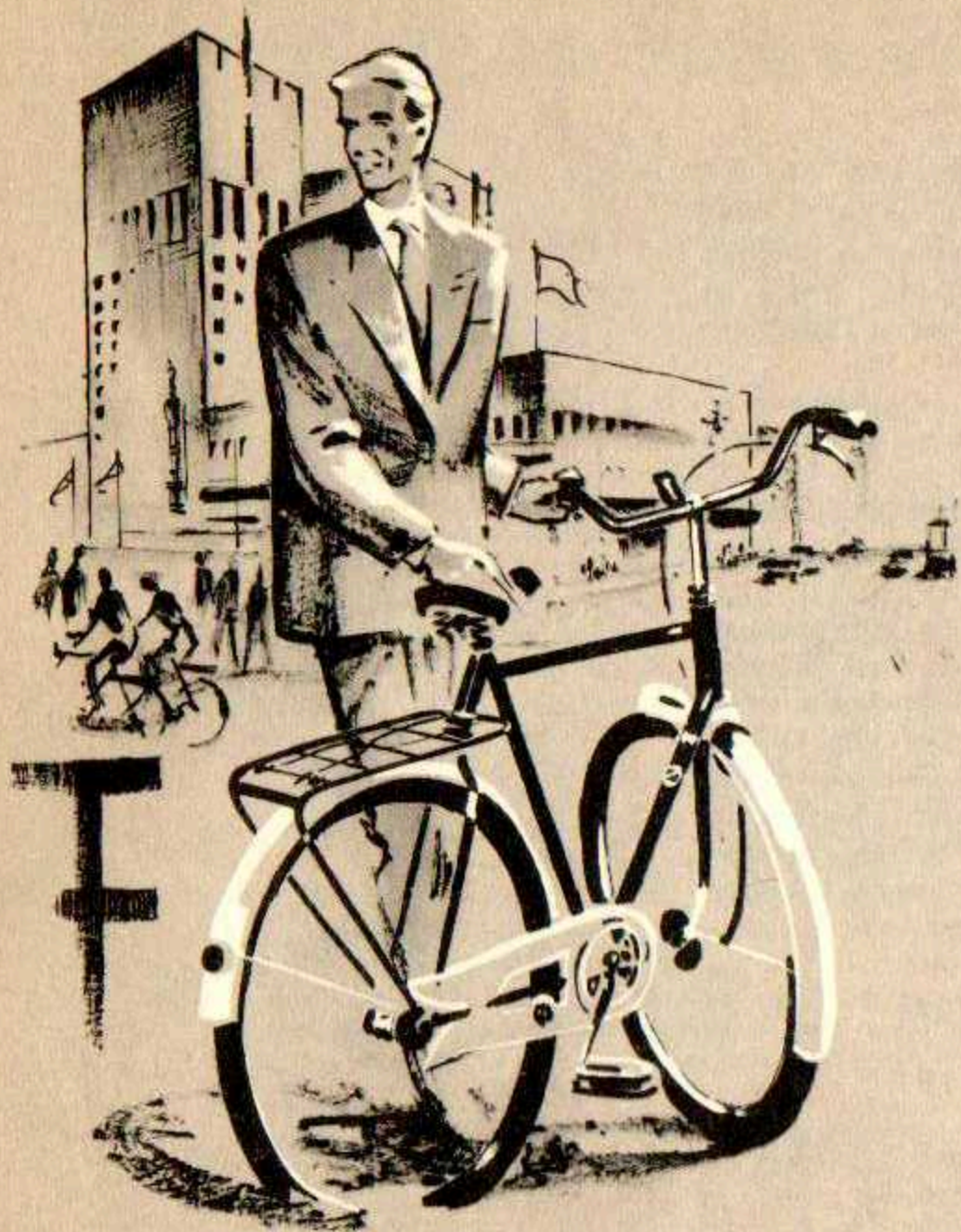




1952

Jonas Øglænd ~ Sandnes

NORGES STØRSTE SYKKELFABRIKK



HERRESYKLER MED BALLONGRINGER

Rammehøyde: 23". Hjul: 26".

- Nr. 210 Normalutførelse, som illustrasjonen, med Torpedo frinav.
- « 210-Dobbel, med Dobbel-Torpedo (2 utv.)
 - « 210-Trippel, med Trippel-Torpedo (3 utv.)
 - « 210-Sturmey, med Sturmey-Archer 3-utv.nav (trommelbremse).
 - « 210-Fichtel, med Torpedo frinav og F&S kjedehjulsutveksling (3 utv.)
 - « 210-Duro, med Torpedo frinav og Duro-Speed kjedehjulsutveksling (3 utv.)
 - « 205 Som normalutførelsen, men med trommelbremsebaknav og frikrans.

Sykkelen for Dem -



NR. 210 HERRESYKKEL M/ BALLONGRINGER



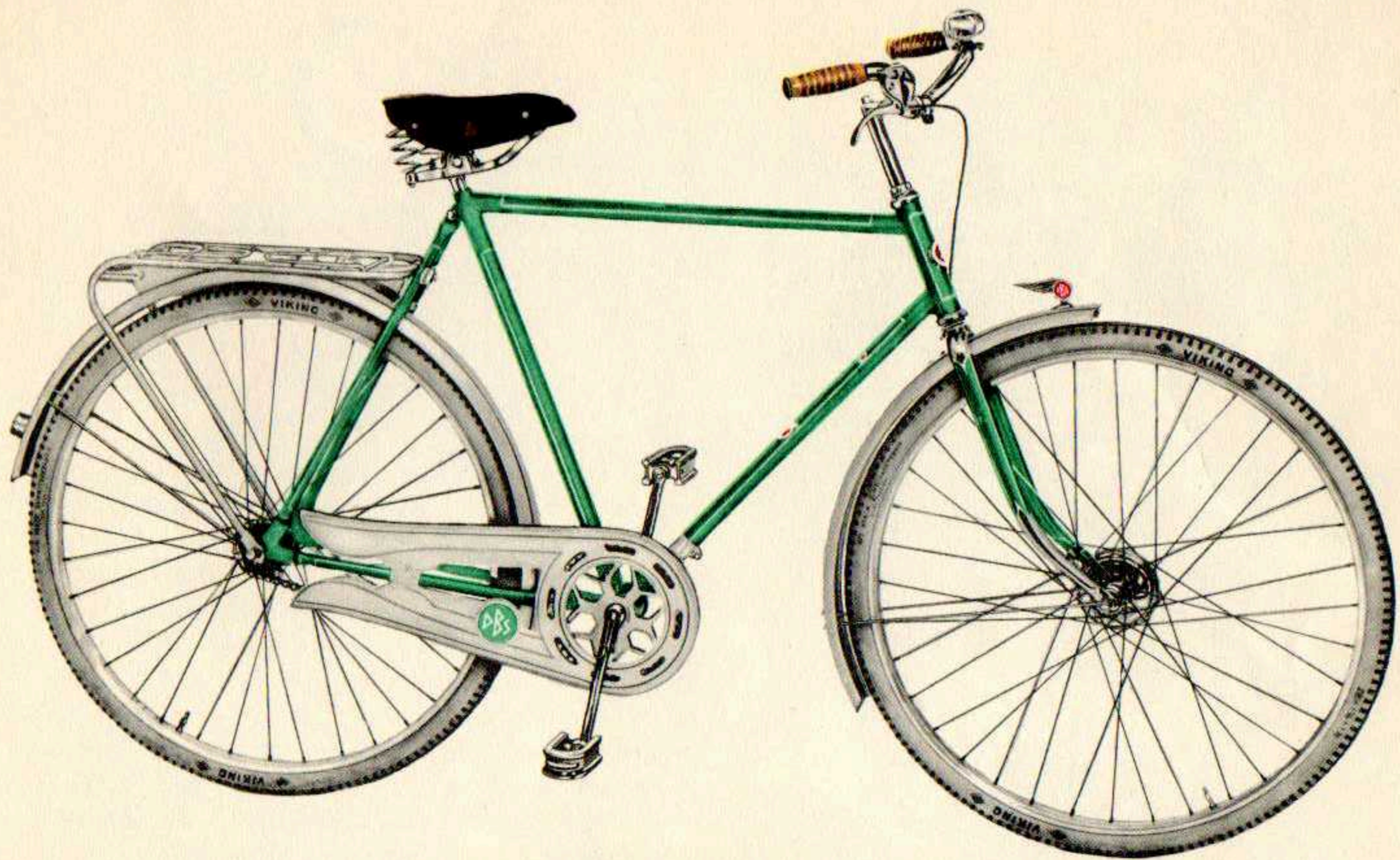
HERRESYKLER MED HØYTRYKKS- OG HALVBALLONGRINGER

Halvballong betegnes med samme nummer tilføyet HB. (Nr. 110 HB etc.)

Rammehøyder: 20", 22" og 24". Hjul: 28".

- | | |
|----------------|--|
| Nr. 110 | Normalutførelse, med Torpedo frinav. |
| « 110-Dobbel, | med Dobbel-Torpedo (2 utv.) |
| « 110-Trippel, | med Trippel-Torpedo (3 utv.) |
| « 110-Sturmey, | med Sturmey-Archer 3-utv.nav (trommelbremse). |
| « 110-Fichtel, | med Torpedo frinav og F&S kjedehjulsutveksling (3 utv.) |
| « 110-Duro, | med Torpedo frinav og Duro-Speed kjedehjulsutveksling (3 utv.) |
| « 105 | Som normalutførelsen, men med trommelbremsebaknav og frikrans. |

Sykkelen for Dem -



NR. 110 HERRESYKKEL M/ HØYTRYKKRINGER



«SUPER SPORT» SPESIALRACER

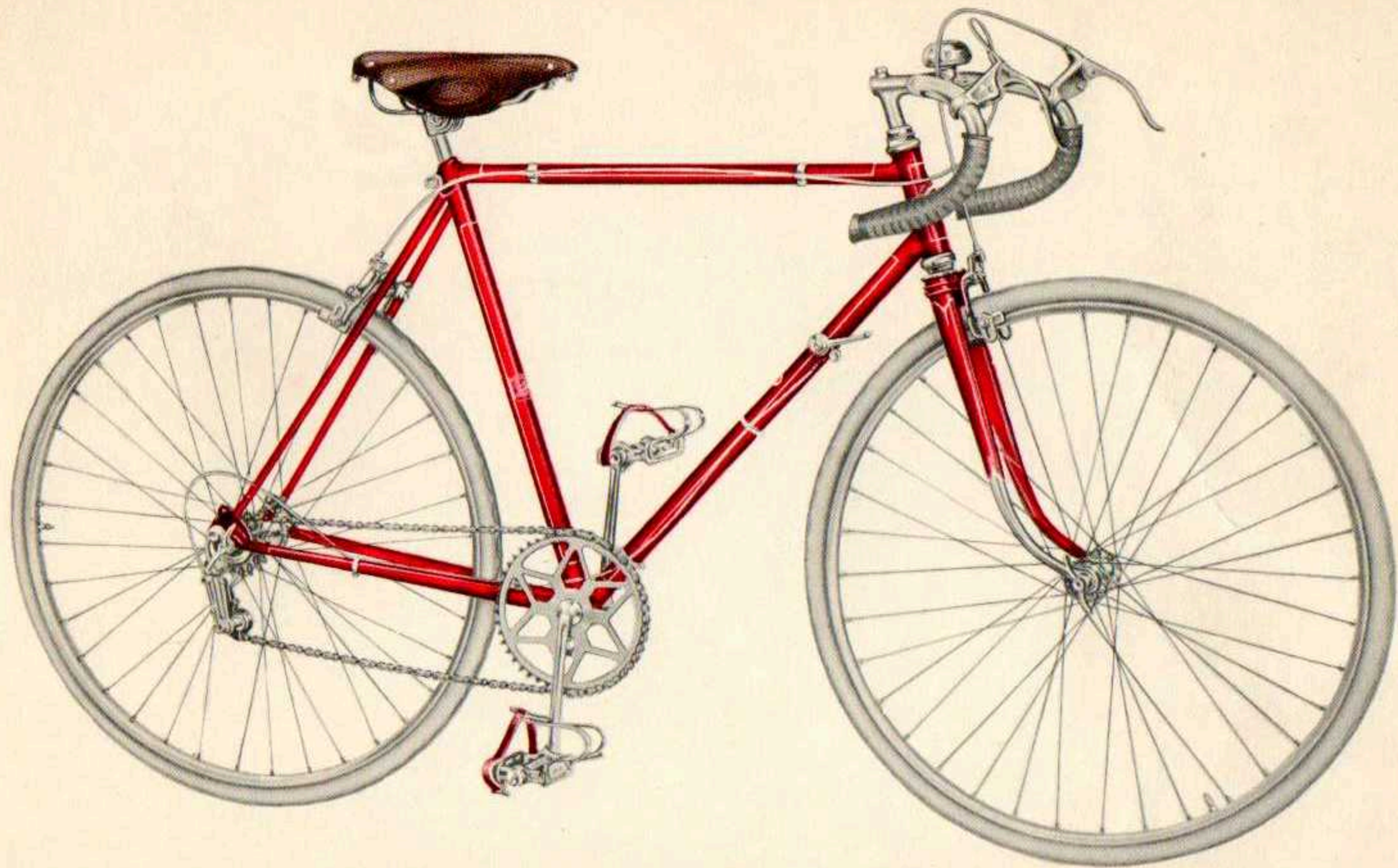
Rammehøyde: 21½".

Nr. 130 «Super Sport» i normalutførelse med 4 utvekslinger.

« 130 × 8 «Super Sport» med 8 utvekslinger (dobbelt kranktannhjul).

Min flotte og populære modell leveres i følgende utførelse: Bygd av høylegerte, lettvekts stålrør (Reynolds 531 butted tubes). Duraluminium styre, salpinne, felgbremser og nav — alt i utsøkte franske verdensmestermotell. Franske aluminiumspedaler med tåhetter. Huret 4- eller 8-speed kjedehjulsutveksling. Verdens beste racersal: Brooks B. 17. Duraluminium felger med 27" × 1¼" pariserringer. Treningshjul med Endrick felger i samme størrelse og med franske spesialnav kan også leveres. Bluemel celluloid skjermer er ikke inkludert i utstyret, men kan leveres.

Sykkelen for Dem ~



NR. 130 «SUPER SPORT» SPESIALRACER



DAMESYKLER MED BALLONGRINGER

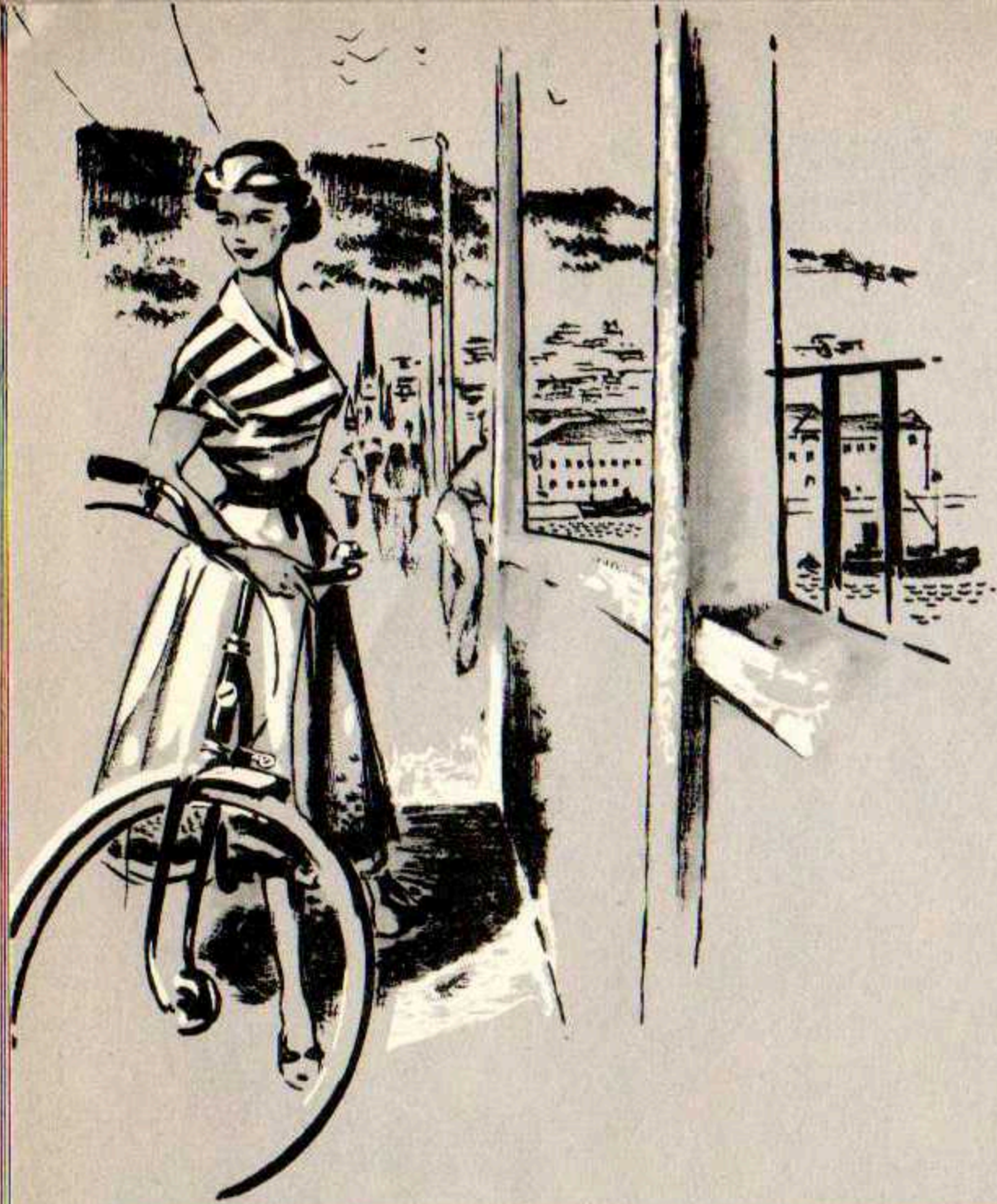
Rammehøyde: 22". Hjul: 26".

- Nr. 209 Normalutførelse, med Torpedo frinav.
- « 209-Dobbel, med Dobbel-Torpedo (2 utv.)
 - « 209-Trippel, med Trippel-Torpedo (3 utv.)
 - « 209-Sturmey, med Sturmey-Archer 3-utv.nav (trommelbremse).
 - « 234 Som normalutførelsen, men med trommelbremsebaknav og frikrans.

Sykkelen for Dem ~



NR. 209 DAMESYKKEL M/ BALLONGRINGER



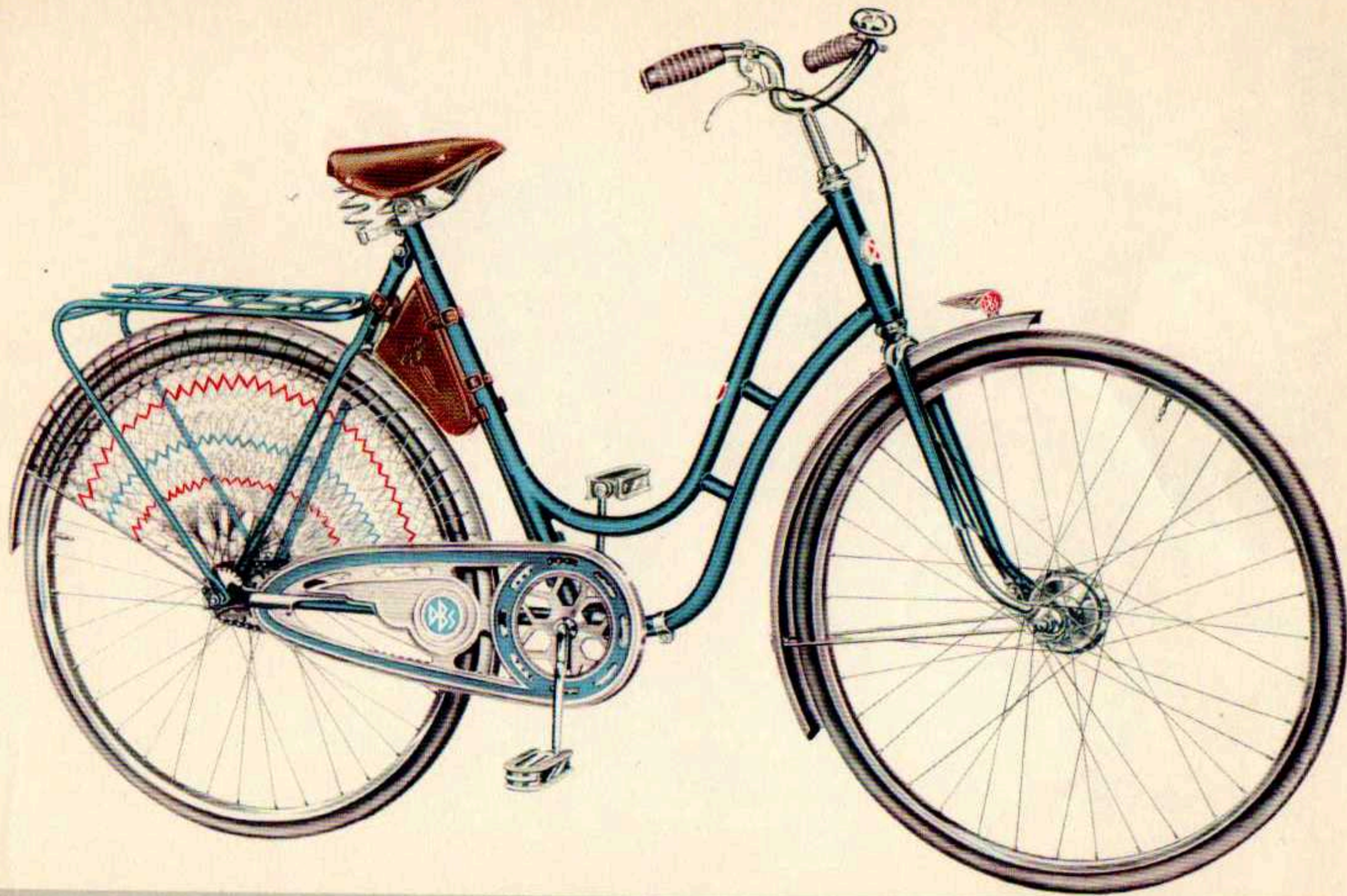
DAMESYKLER MED HØYTRYKKS- OG HALVBALLONGRINGER

Halvballong betegnes med samme nummer
tilføyet HB. (Nr. 109 HB etc.)

Rammehøyder: 20" og 22". Hjul: 28".

- Nr. 109 Normalutførelse, som
 illustrasjonen, med
 Torpedo frinav.
- « 109-Dobbel, med Dobbel-Torpedo (2 utv.)
- « 109-Trippel, med Trippel-Torpedo (3 utv.)
- « 109-Sturmey, med Sturmey-Archer 3-utv.nav
(trommelbremse).
- « 234 Som normalutførelsen, men
 med trommelbremsebaknav
 og frikrans.

Sykkelen for Dem -



NR. 109 DAMESYKKEL M/ HØYTRYKKRINGER



GUTTESYKKEL NR. 111

med 18" ramme og 26" × 1 1/2" høytrykksringer.

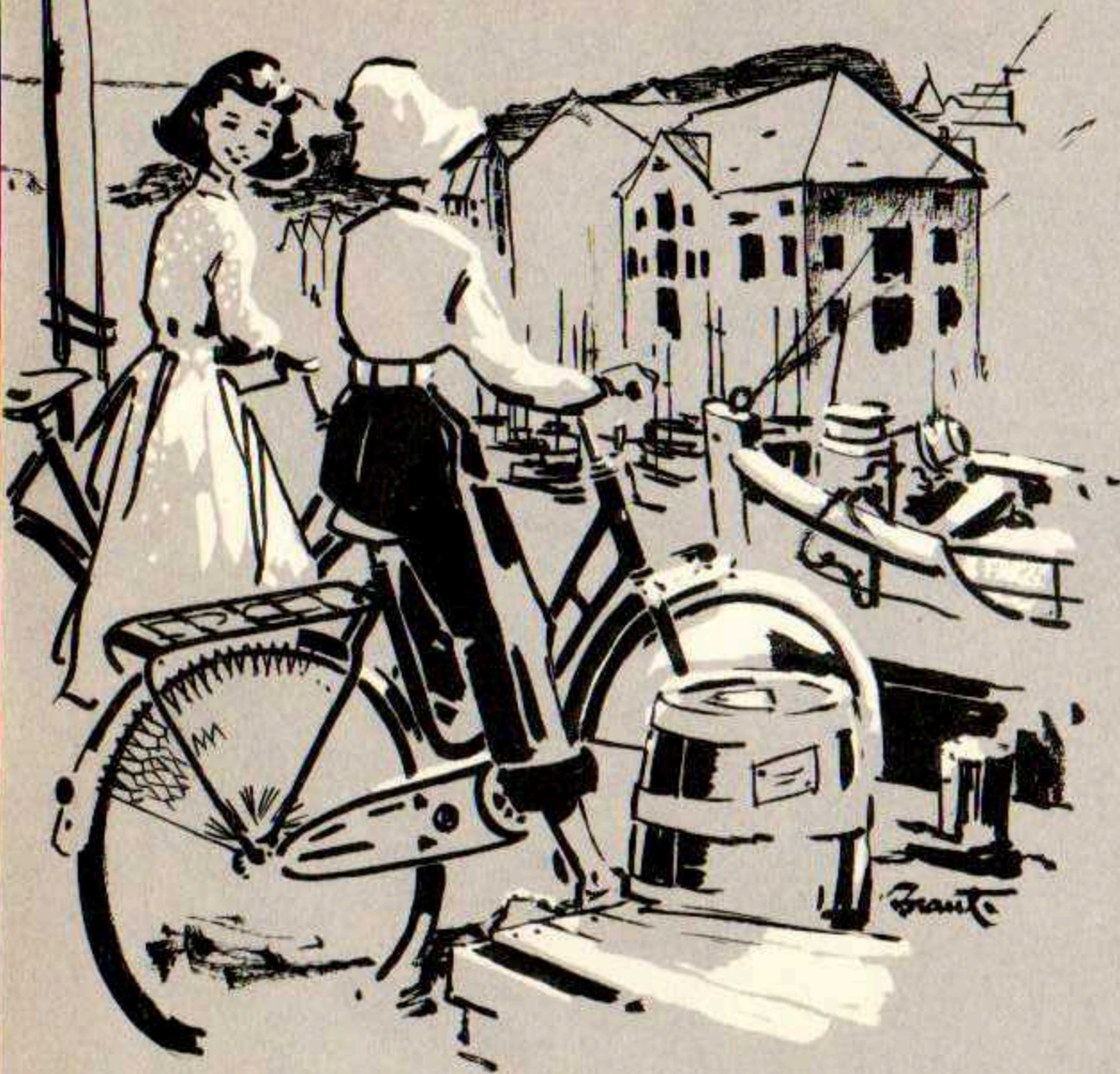
Førsteklasses D. B. S. utstyr, som normalmodellene. Denne sykkel vil i alminnelighet passe for gutter fra 8 års alderen. Sørg for at barna sykler støtt og blir satt inn i de alminneligste trafikkregler før de slippes ut i gatetrafikken. Se avsnittet om trafikkregler side 3.

Sykkelen for Dem ~

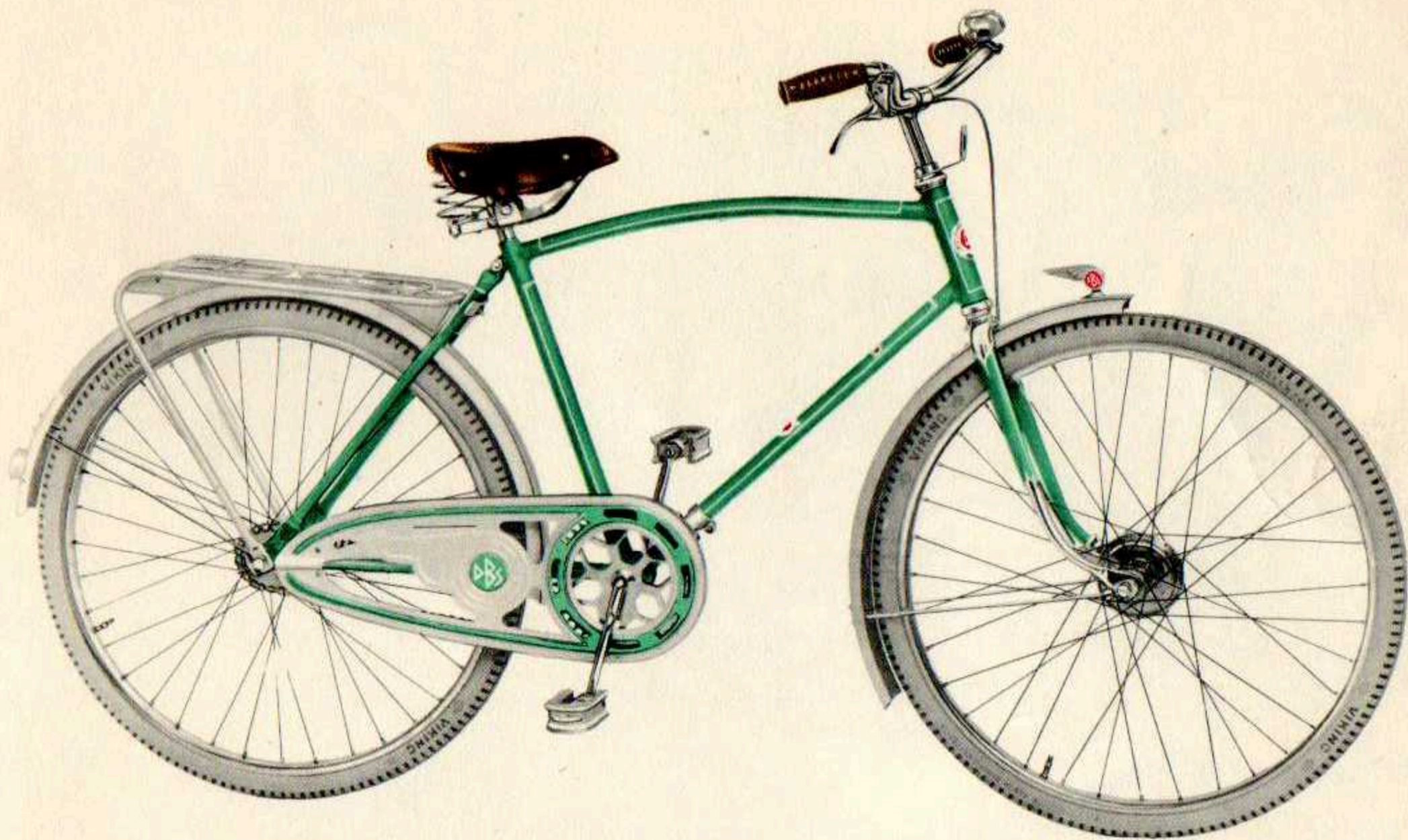


PIKESYKKEL NR. 112

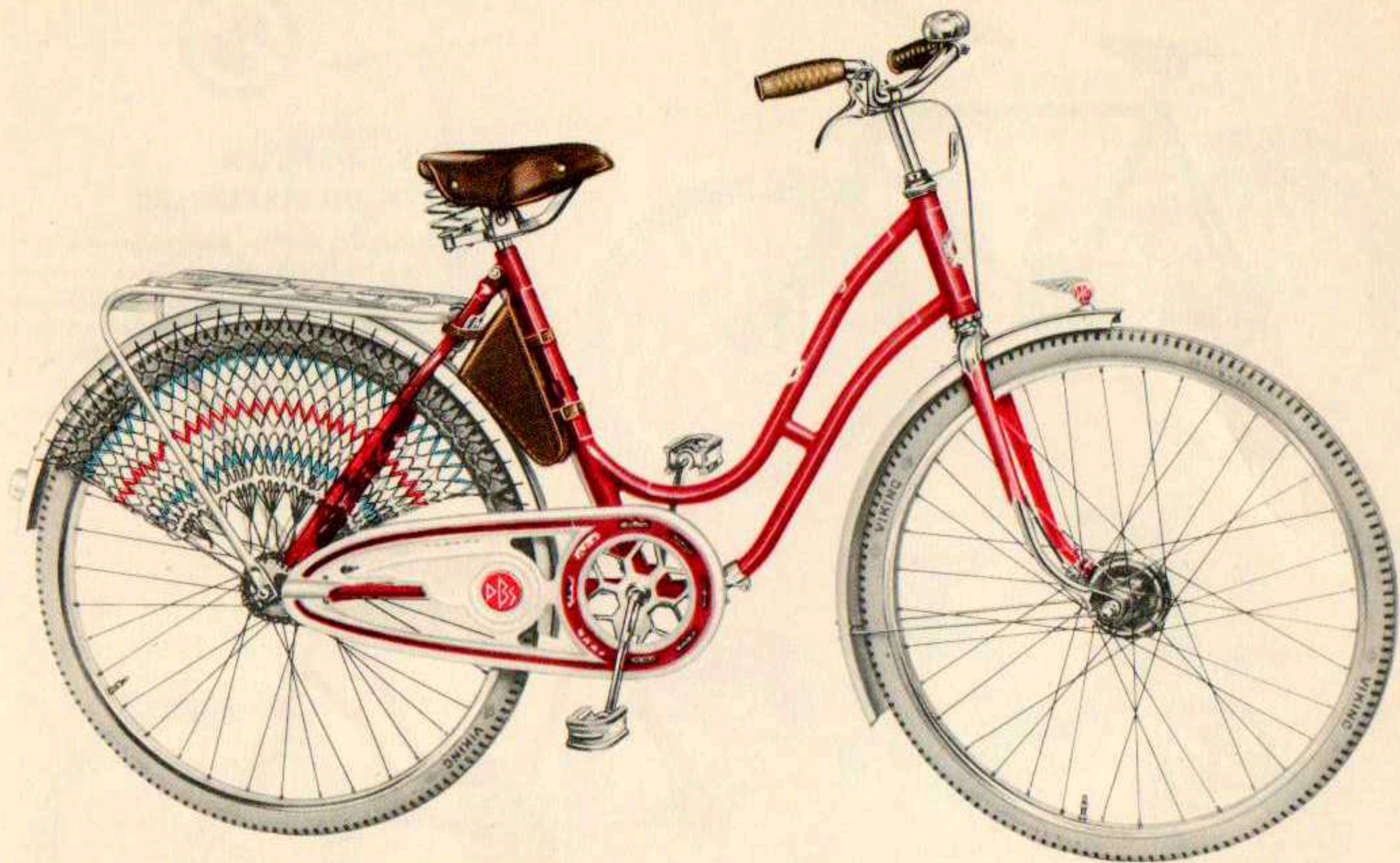
med 18" ramme og 26" \times 1 $\frac{1}{2}$ " høytrykksringer. En flott sykkel, helt igjennom i D. B. S. utførelse. Vil i alminnelighet passe fra 8 års alderen. Barn lærer hurtig å sykle — har kanskje allerede kjørt på mindre sykler — men slipp dem ikke ut i gatetrafikken før de kjører støtt og kjenner de alminneligste trafikkregler.



Sykkelen for Dem —



NR. 111 GUTTESYKKEL



NR. 112 PIKESYKKEL



D.B.S. JUNIOR GUTTE- OG PIKESYKLER

For alderen 5—10 år. Rammestørrelse 16".
20" × 1¼" høytrykksringer. Frinav av god
kvalitet, fornav som illustrert. Stålskjermer
og stålfelger. Rustbeskyttet og lakkert med
førsteklasses kulørte lakker. Kjedekasse i
aluminium. Blokkgummi pedaler.
Sørg for at barna lærer de alminneligste
trafikkregler.

Nr. 310

D. B. S. JUNIOR GUTTEMODELL



Nr. 309

D. B. S. JUNIOR PIKEMODELL



JUNIOR BARNESYKLER FOR DE MINSTE

Ønskesykkelen for alle småbarn. Solid utførelse, forhjul med kulelager. $\frac{5}{8}$ " gummiring foran, $\frac{1}{2}$ " bak. Førsteklasses kulørt lakkering.

Leveres også i spesialmodeller for cerebral barneparese pasienter (nr. 3B) og hofte-pasienter (nr. 3C). Jeg sender gjerne spesielt prospekt.

D. B. S. TREHJULSSYKLER

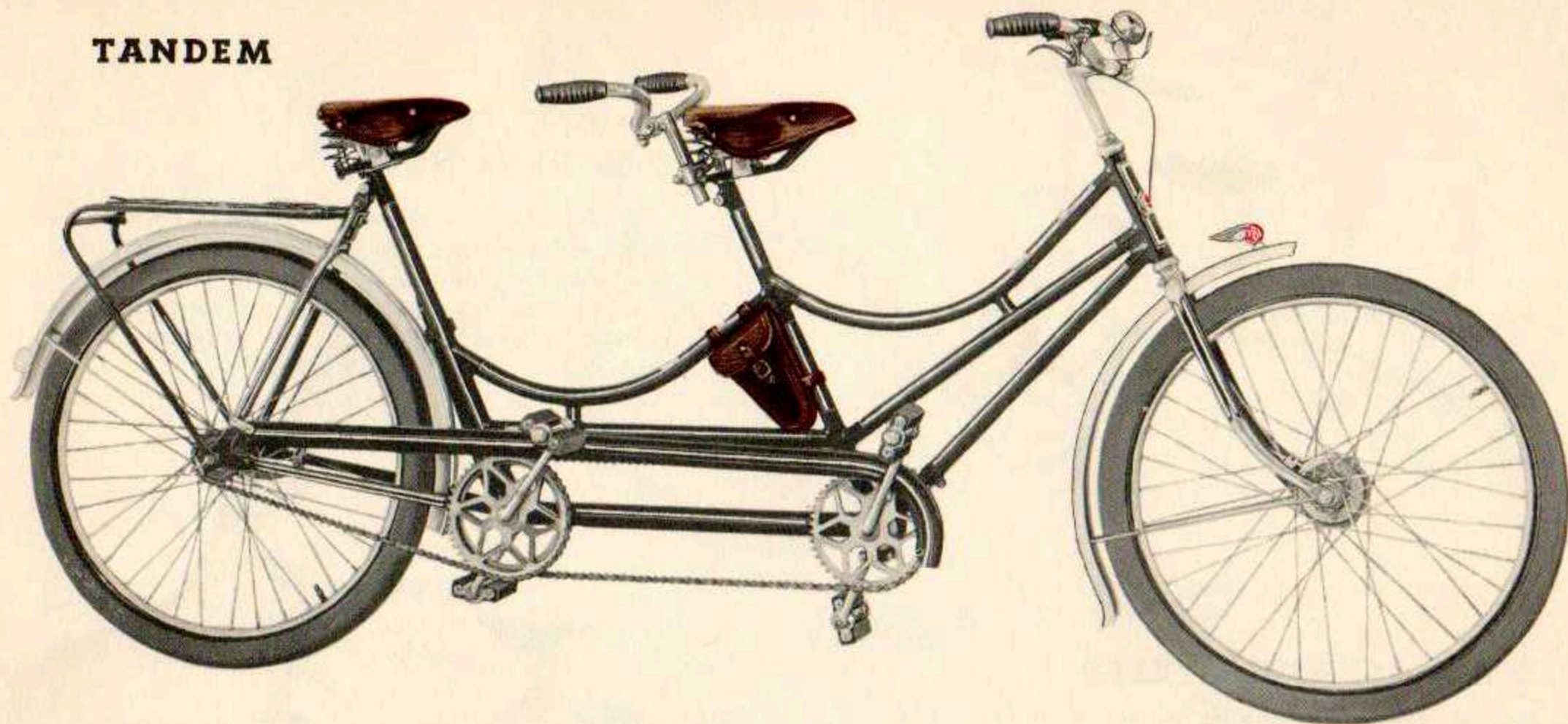
Nr. 125. Med 16" ramme og 20" luftgummi — for barn.

Nr. 127. Med 18" ramme og 26" luftgummi — for voksne.

Disse sykler er bygget for dem som av en eller annen grunn ikke kan bruke vanlig sykkel. Kan leveres med spesialsete med ryggstø. Førsteklasses utførelse.



TANDEM

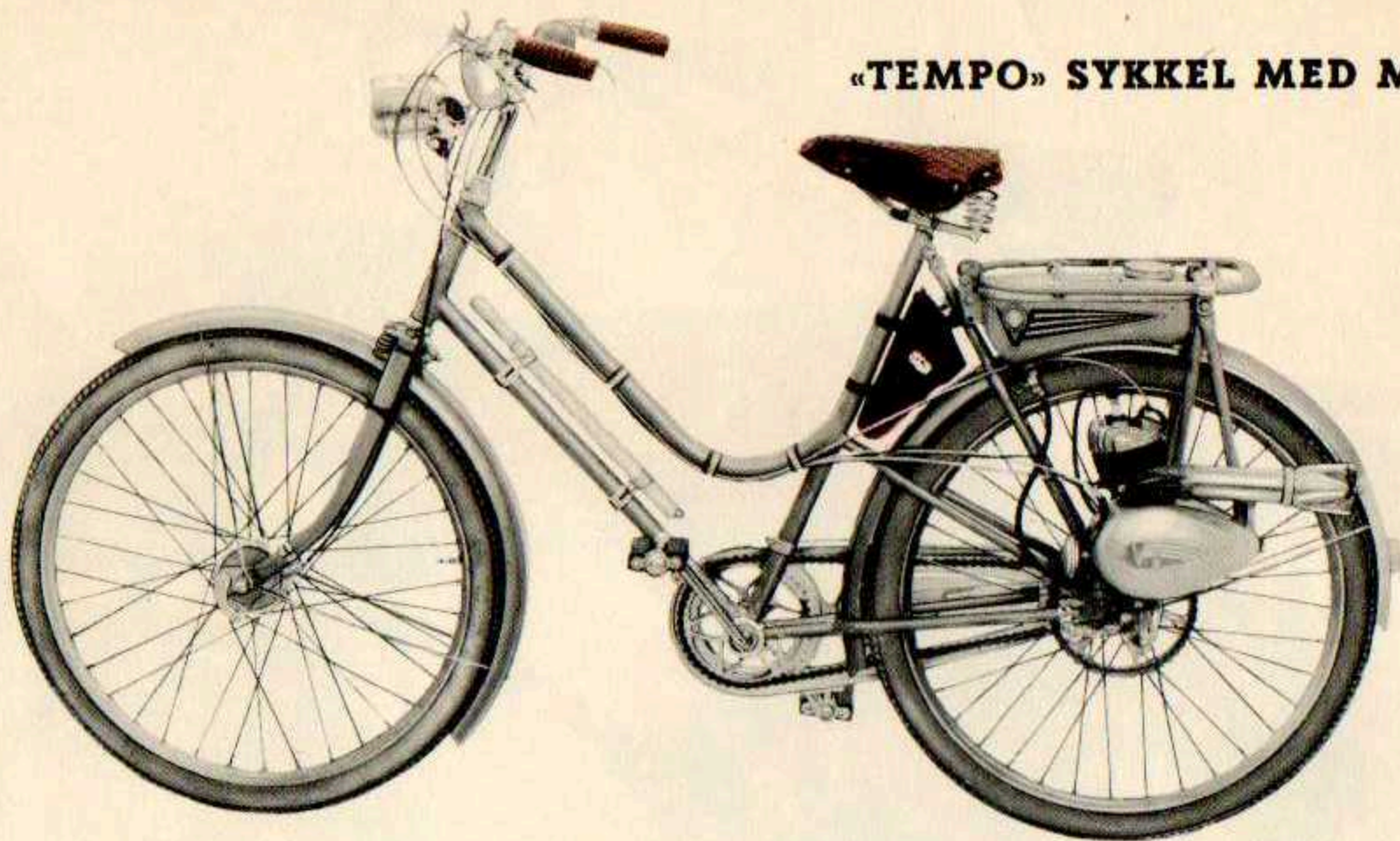


En kan komme utrolig lett vint og hurtig fram ved parkjøring. Mange blinde har også fått seg tandem, slik at de med hjelp av en medkjører kan få anledning til å sykle.

Leveres etter normal D. B. S. spesifikasjon, men med forsterkede hjul med stålfelger. Transportsykkkel-ringer 26" x 1 3/4" x 2". Sort eller kulørt utførelse. Kan leveres med utvekslingsnav eller kjedehjulsutveksling.

NR. 140 - SYKKELEN FOR TO

«TEMPO» SYKKEL MED MOTOR



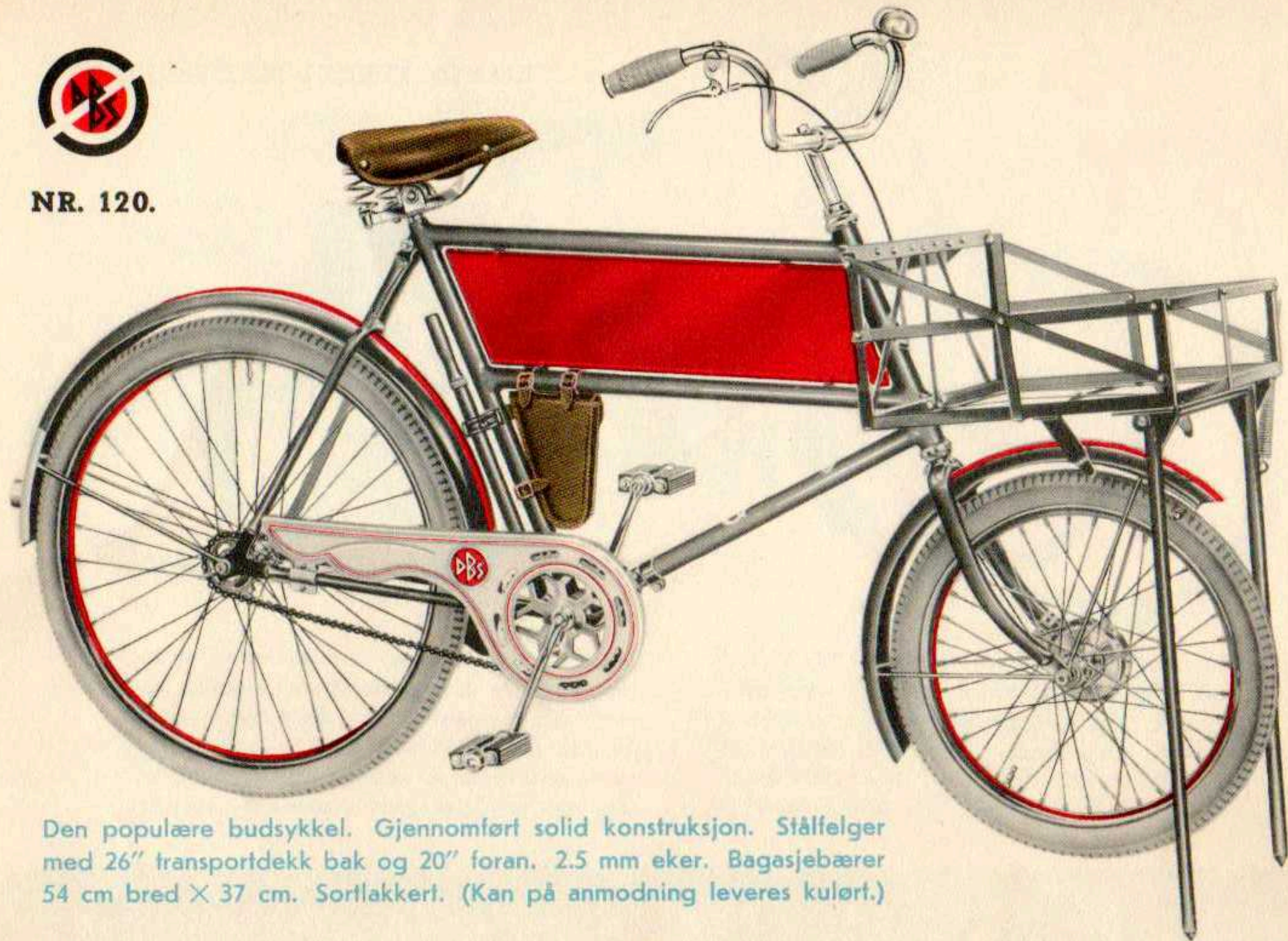
Spesialbygget sykkel med VICTORIA 38 cm³ motor med friløp og gir. Automatisk clutch. Kraftoverføring med kjede til baknavet. Forsterkede hjul med stålfelger. 26" transportsykkel-ringer. TORPEDO frinav. Grå metalleffekt-lakk. En solid, flott og

bequem sykkel med førsteklases motor. Motoren har en forbløffende yteevne, og ved hjelp av giret vil en kunne kjøre nesten hvilken som helst bakke. Behandlingen av motoren er ytterst enkel. Jeg sender Dem gjerne spesielt prospekt.

TEMPO «KNALLERT»



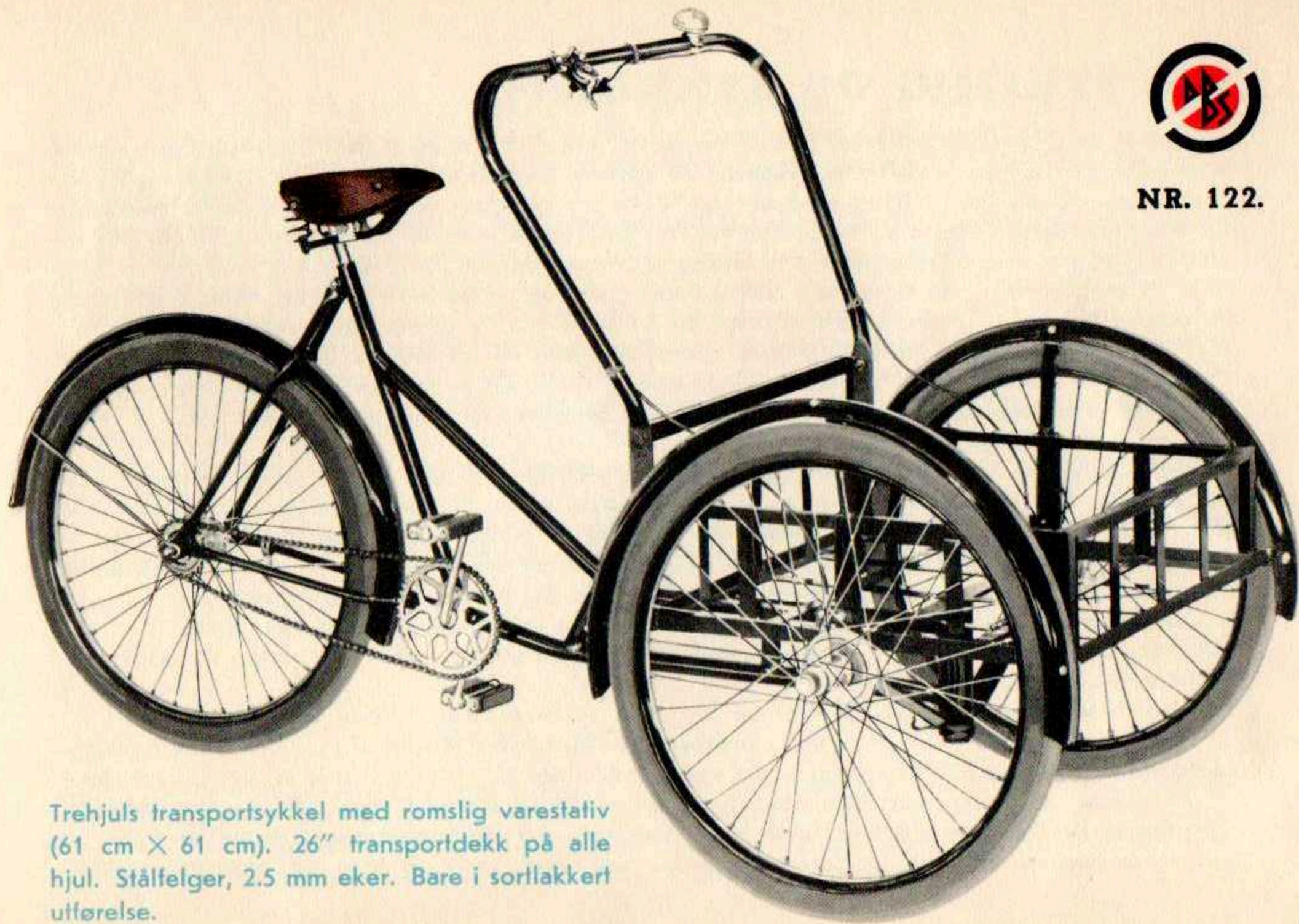
NR. 120.



Den populære budsykel. Gjennomført solid konstruksjon. Stålfelger med 26" transportdekk bak og 20" foran. 2.5 mm eker. Bagasjebærer 54 cm bred \times 37 cm. Sortlakkert. (Kan på anmodning leveres kulørt.)



NR. 122.



Trehjuls transportsykel med romslig varestativ
(61 cm X 61 cm). 26" transportdekk på alle
hjul. Stålfelger, 2.5 mm eker. Bare i sortlakkert
utførelse.

OM SYKLING OG SYKKELN

Vanlig sykling er en utmerket sportsform og gir anledning til aktiv sportsutøvelse i forbindelse med den praktiske anvendelse av sykkelen — både syklingen til og fra arbeidsstedet og tursykling. Bevegelsene ved sykling er jevne og myke og gir god mosjon, ikke bare for ben, men for hele kroppen. Graden av mosjonen kan en selv velge med farten og terrenget, og her må en selvsagt, som ved all sportsutøvelse, holde seg innen fornuftens grenser og ved trening opparbeide en god form. Ta også med den sinnets glede og befrielse som vakker natur, frisk luft og behagelig fart gir — gjerne i godt selskap. Se Dem om når De er ute med sykkelen!

Finn den rette stilling for sal og styre. Salen skal ikke stå høyere enn at en kan trå rundt uten å strekke kneleddet helt ut. Passende høydestilling skulle en ha når en rekker pedalene romslig også med hulfoten. En skal trå med forfoten, og bare ved lang kjøring kan det passe å veksle litt med hulfotstråing.

Styret settes så høyt at en sitter i bekvem likevektstilling — altså uten å legge kroppstyngden på armene. Derved blir brysstillingen fri og en røyner ikke håndleddene unødige. Gjelder det styre som er stillbart i stammen, rettes det inn slik at håndtakene faller inn i en naturlig og behagelig håndgrepsstilling. Håndtaket vil da peke litt nedover — og utover, etter styremodellen. Styret kan fås med eller uten framspring, alt etter som det passer best med armlengden.

Salen kan en også regulere, ved sporet i skinnen og ved klemmen, som kan vendes for- eller bakover. Salen skal ikke helle framover, men stå vannrett eller kanskje helst vippe litt opp foran. Da sitter en støtt og behagelig.

I det hele tatt — en skal ikke tilpasse seg etter sykkelen, men tilpasse sykkelen for seg.

Sørg for at ringene alltid er passelig pumpet, ikke for harde, men slik at sykkelen «flyter» godt — så felgen ikke slår nedi. Ballongringen skal være forholdsvis myk — den skal jo «sluke» ujevnheter.

Alle lager er innlagt med kulelagerfett, og skal ikke smøres med olje, når en unntar frinavet, som gjerne kan få noen dråper olje en gang imellom. Alt etter hvor meget en bruker sykkelen bør en ta opp lagrene, for eks. en gang årlig, gjøre dem rene og lege inn nytt kulelagerfett.

Kjeden skal en smøre titt og ofte. Bra er det å gjøre den godt ren en gang imellom — for eks. i petroleum — og så koke den i godt kulelagerfett eller gjerne grafittfett.

Hold bremsetrekkene i orden. Etterstill strammeskruene når det trenges. Smør trekkene med fett fortynnet med bensin.

Pass alltid på å ha med nøkkel, pumpe og litt lappesaker på tur. En liten slangelapping klarer jo de fleste, og også å få ringen av og på igjen. Til hjelp kan en bruke et par «ringavtakere» (flate jern), men vær forsiktig så dekk-kanten og slangen ikke blir skadd. Finn hullet, puss omgivelsene rene med litt sandpapir eller vask med bensin, smør på solusjon og la den sette seg noen minutter. I de fleste reparasjonsesker ligger det ferdigpreparerte lapper. En tar bare vekk dekingen og legger lappen på. Når slangen legges inn igjen svarer det seg å la den få litt luft. Kontroller på forhånd at det ikke står noen spiss igjen i dekket, eller ligger sand eller andre «fremmedlegemer» inne i det.

Puss sykkelen en gang i mellom. Det selges nå vaselin som er tilsatt rustbeskyttende stoffer. Den er bra for de blanke delene.

Det svarer seg ikke å kjøre med høy utveksling. Syklene monteres her normalt med utv. 65 for dame og 67 for herre. Med forskjellige kjedehjul kan en få følgende utvekslinger:

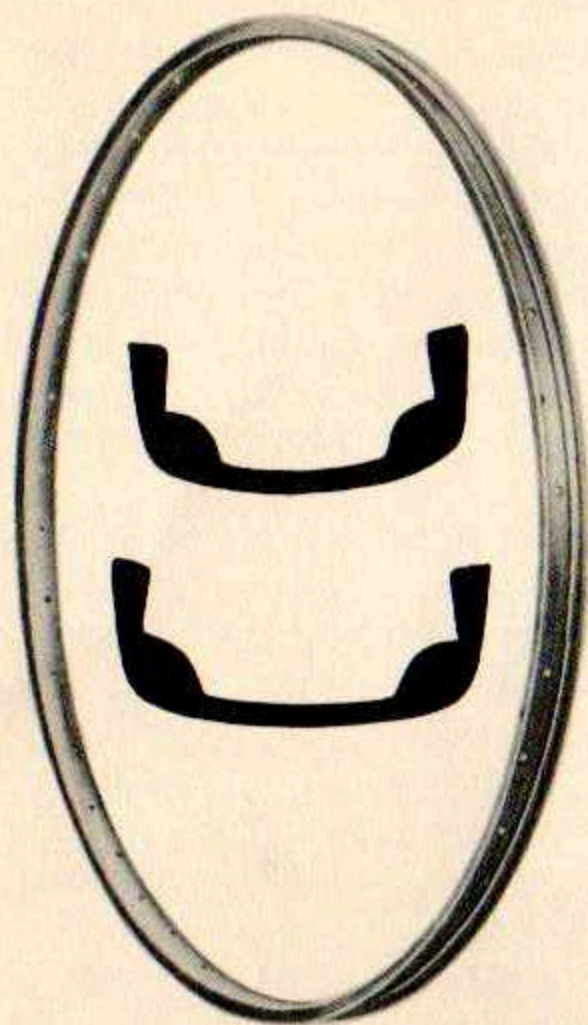


Kranktannhjul:

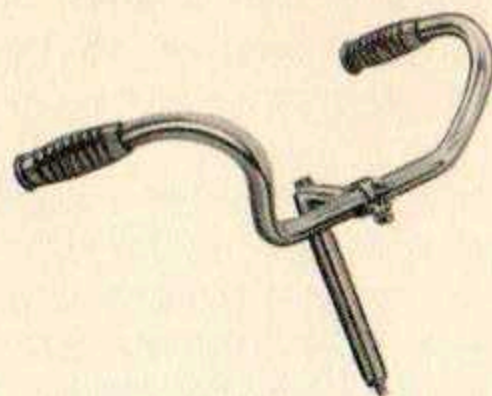
Navtannhjul:

	16 t.	17 t.	18 t.	19 t.	20 t.	21 t.	22 t.
44 t.	77	73	68	65	62	59	56
46 t.	81	76	72	68	64	61	59
48 t.	84	79	75	71	67	64	61

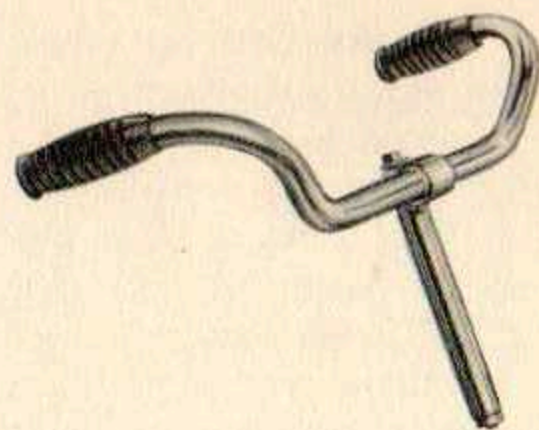
Utvekslingstallet er en levning fra den høghjulte «Bicycle»s tid — angivelse av forhjulets diameter i tommer. Det tilsvarende nå blir altså hjuldiameter \times forholdstallet for krank- og navkjedehjul. Multipliseres utvekslingstallet med 3,14 (π) og resultatet med 25,4 mm (= 1"), får en veilengden pr. krankomdreining. Eks.: $67 \times 3,14 \times 25,4 = 5,34$ meter.



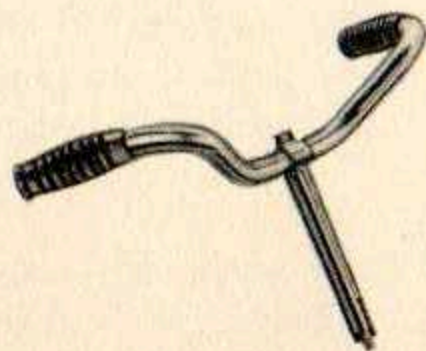
Aluminium felg.
Profiler av alm. og
ballong felg.



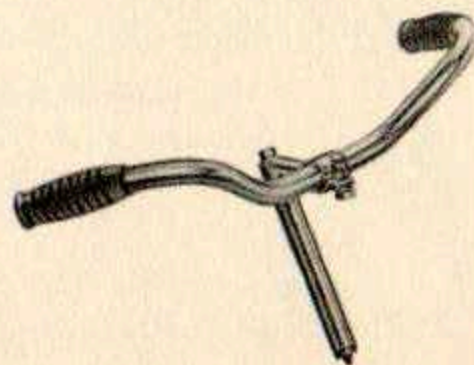
Høyt overrør
på styrestamme med
framspring.



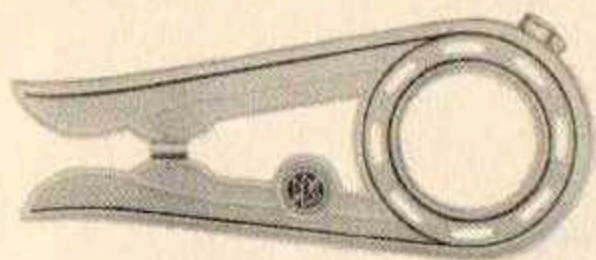
Høyt overrør
på styrestamme uten
framspring.



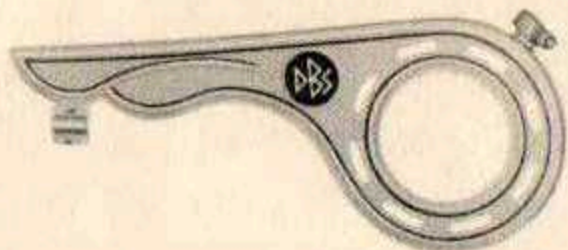
Styre med fast stamme.
Normalmodell.



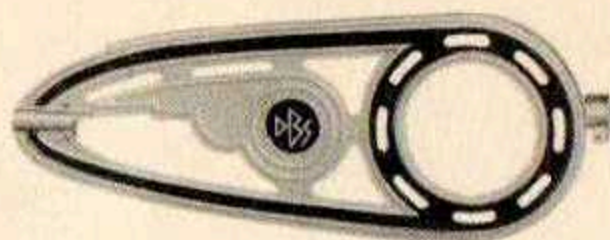
Normalt overrør
på styrestamme med
framspring.



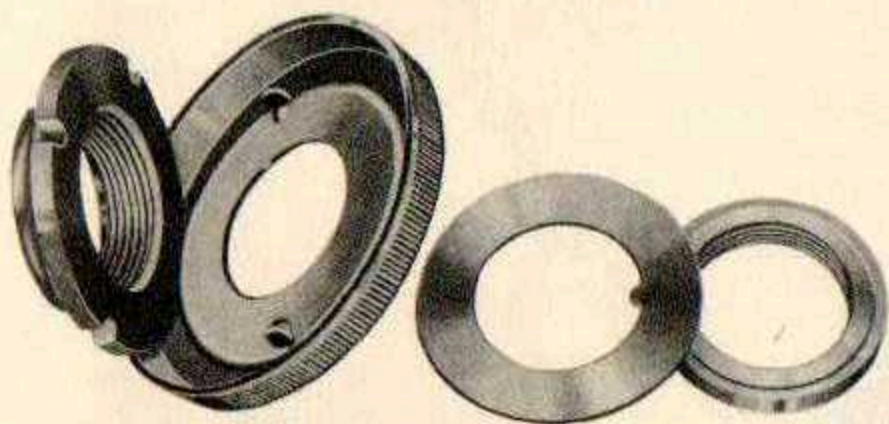
Herre kjedekasse nr. 385.



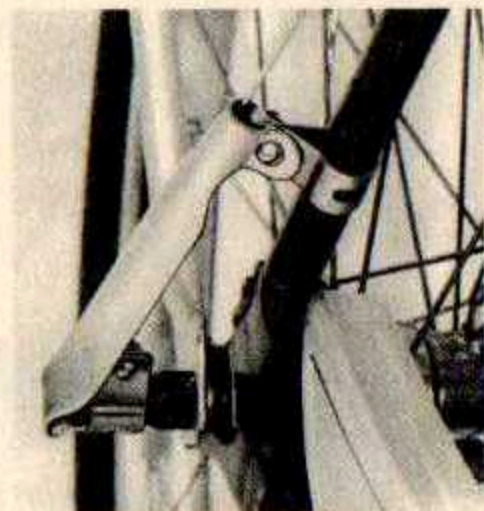
Herre kjedekasse nr. 387.



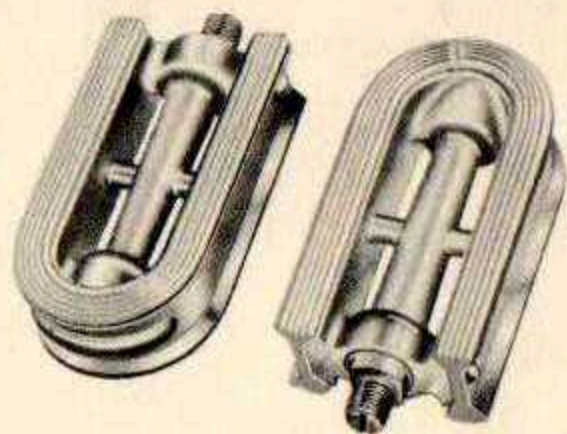
Dame kjedekasse nr. 397.



Hvorledes venstre
krankkonus kan etterstilles
med støvkapselen.



Girstangbeskytter.

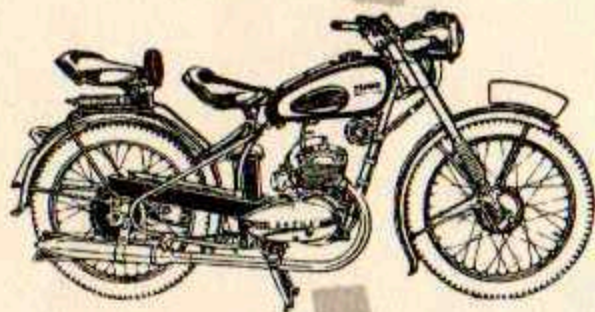


Aluminium pedaler nr. 1226.

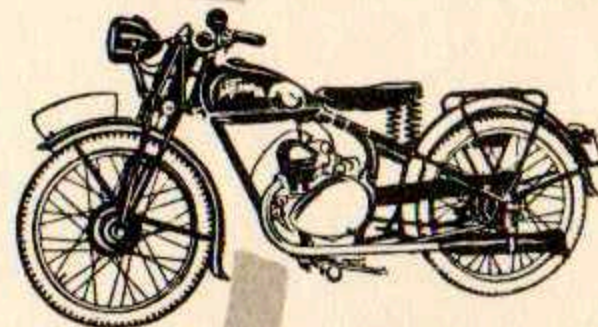
TEMPO

D E N N O R S K E M O T O R S Y K K E L

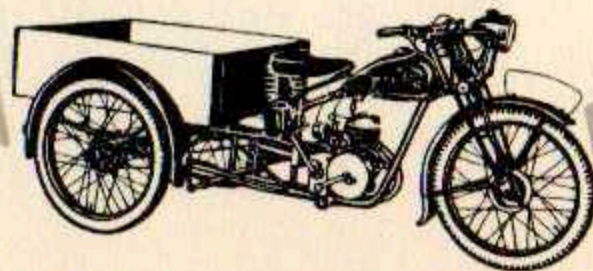
Det er en stadig stigende efterspørgsel efter motorsykler. TEMPO leveres i moderne, solide og flotte modeller: TEMPO 125 cm³ med Villiers motor, TEMPO 150 cm³ med Sachs motor og TEMPO transport 125 cm³ med Villiers.



TEMPO 150 cm³.



TEMPO 125 cm³.



TEMPO transportsykel 125 cm³.



KAMERAT invalidevogn.

Spesielle prospekter over invalidvogn, pasientsykler og trenings sykler sendes på anmodning.



Trenings sykkel.



HERREKLÆR
GUTTEKLÆR
ARBEIDSKLÆR

KLÆR

Jonas Øglænd ~ Sandnes

NORGES STØRSTE KONFEKSJONSFABRIKK