

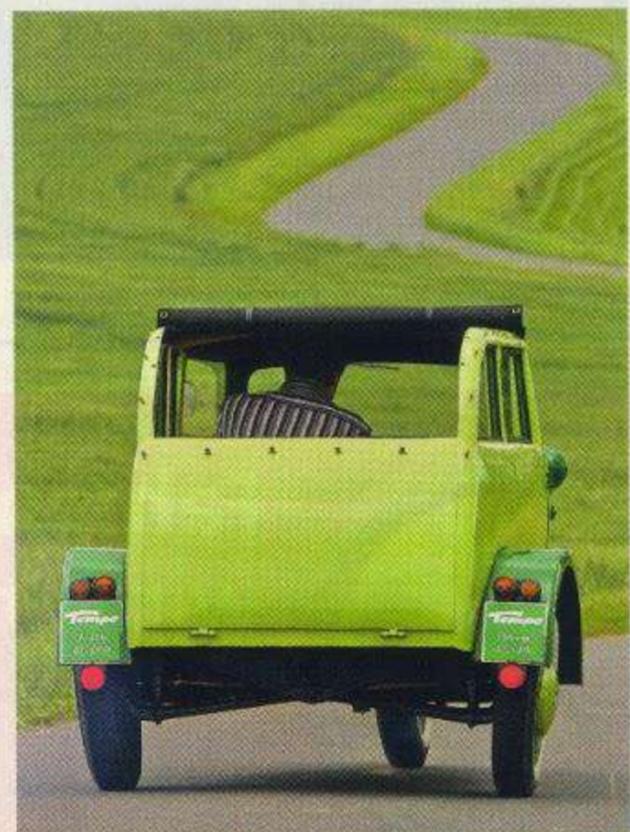
Temps temps!

Trois roues, un
break : le salut
d'un Tempo E 400

Peter Kühn collectionne en fait principalement des cyclomoteurs. Et en fait, il cherchait uniquement un moyen de transport à led élégant pour ses vieux deux-roues 081. Cependant, il a trouvé un break Tempo très inhabituel. Nous avons adoré regardé le tricycle. qn nonis

ach nixns8 comme tous les som ib bu

„Je cherchais quelque chose de complètement différent, à savoir un plateau conventionnel », explique Peter Kühn, expliquant le contexte : « Mais ce que j'ai trouvé à Dresde était, selon la brochure, un break et une camionnette de livraison.



Karge Hütte : Les coûts pour le sellier, la révision des instruments ou l'achat de pièces supplémentaires étaient extrêmement clairs...

มาบป



Conçu comme un fourgon, transformé en chargement : le Tempo est généralement sur le dos de la route

Le numéro de châssis a révélé que le tricycle avait été livré de l'usine sous

le nom de E200 avec un moteur de 200 cm³. Il a ensuite été converti au moteur 400 cm³ plus puissant de l'E400, qui était toujours installé. Environ 13 000 exemplaires des E200 et E400

ont été produits entre 1936 et 1938 par

Vidal & Sohn Tempo-Werk GmbH à Harburg-Bostelbek. Le E signifie fer - en référence au corps tout en acier.

"Avant même que je démonte, il était clair ce qui m'attendait", rapporte Kühn : "Le propriétaire précédent m'a dit que des jeunes avaient couru dans la gravière sur leurs tricycles, et à un moment donné, la caisse a glissé sur une pente et dans la profondeur roulé. Et c'est exactement à quoi ressemblait mon tricycle. L'histoire expliquait le corps complètement déformé et la tringlerie supérieure pliée. Le corps était une perte totale, je n'en ai pas douté une seconde. Mon professionnel du sablage a soigneusement

dynamité le coque en tôle et l'a éclaircie. 2010 asb et dustondo produisaient encore trou après trou. J'ai pris des mesures -quislista

ben..." Cette histoire allait si bien avec l'idée de transporteur de cyclomoteur de Kühn que l'achat n'était qu'une formalité. Pour une somme d'argent relativement importante, notre homme de Bad Lausick possédait désormais un tas de bric-à-brac plutôt déroutant. aussi tenu dans des limites...

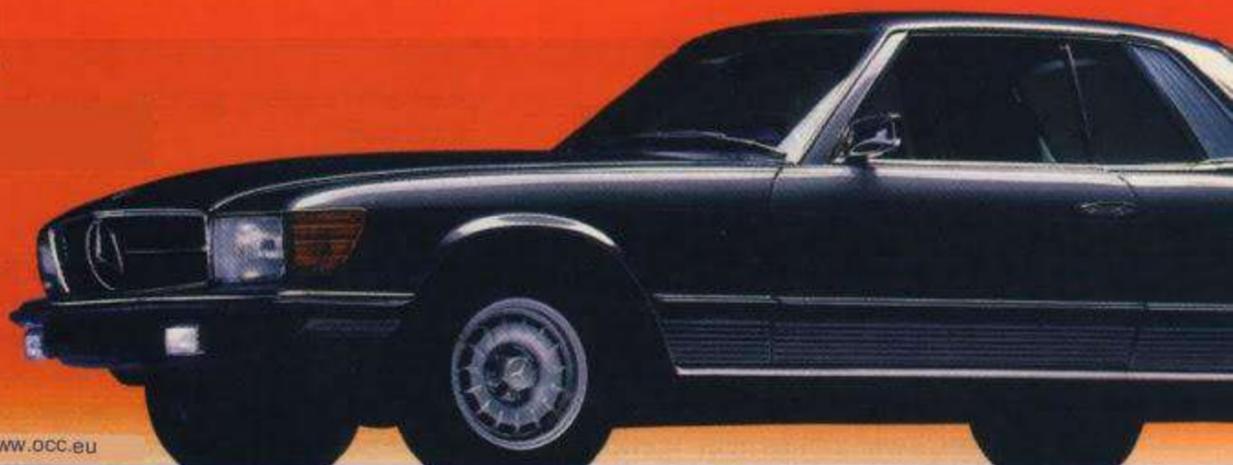
nerbiam non bon sur tous les panneaux extérieurs, acheté une tôle de deux mètres carrés chez le carrossier, fait prédécouper les pièces grossièrement et puis je suis allé à l'atelier avec mon soudeur, j'y suis resté des mois soir après soir au dépôt et je suis devenu tôlier autodidacte.

mm12 opgints led est sbiuw ghaiwib2 sib bru alletamolonial biz ansgrin Le document d'immatriculation a révélé qu'elle avait été immatriculée pour la première fois en 1938, et l'ancien propriétaire a rapidement eu une histoire à raconter. Un passionné de sports mécaniques aurait utilisé ce véhicule pour emmener sa moto aux courses. Arrivé sur place, l'homme ne semblait pas pressé.



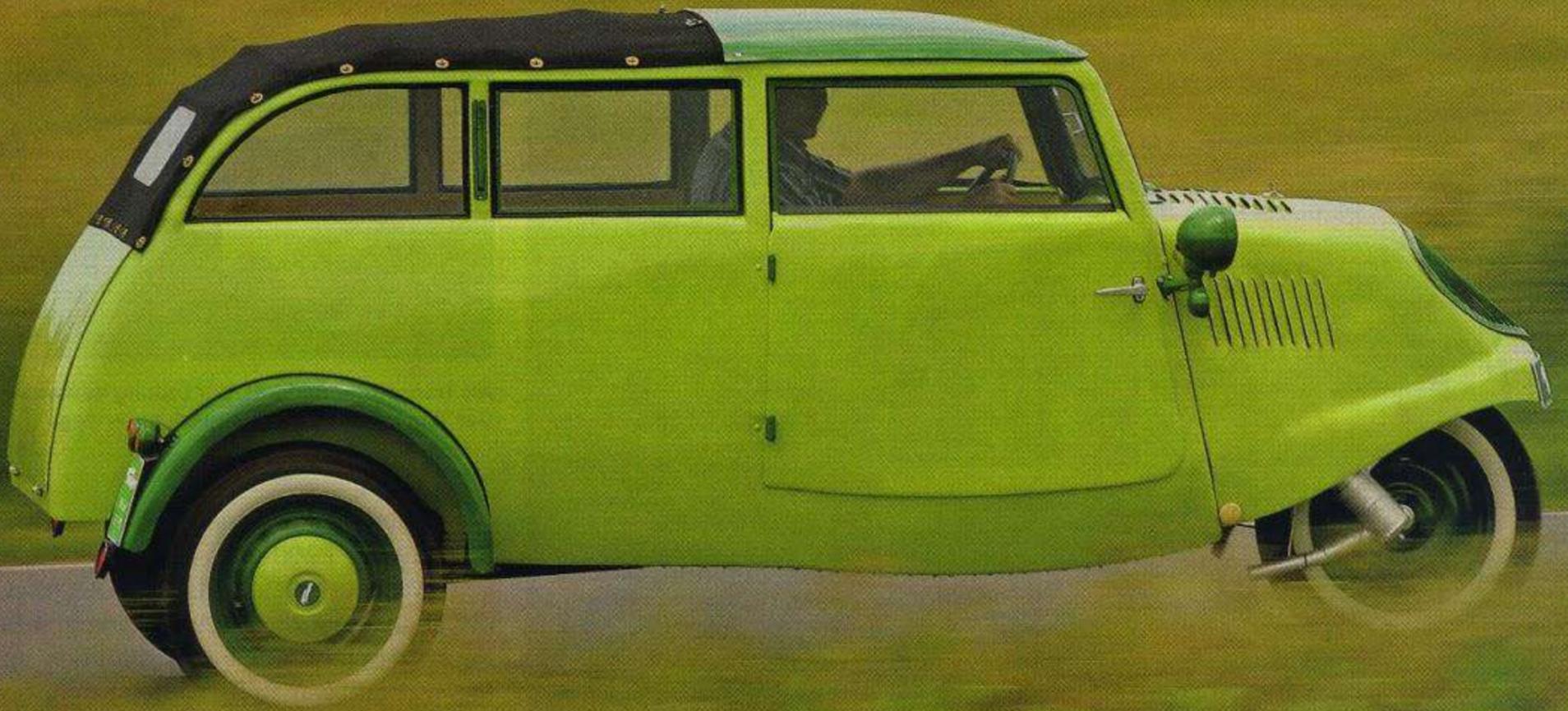
Roulez,
nous assurons !

www.occ.eu



LÜBECK Tél +49 - 451 - 8 71 84-0. VIENNE Tél +43 - 1-2 36 62 58. ZURICH

• Tél. +41-43-497 60 00



Toujours agréable et sensé : le tricycle est censé pouvoir atteindre 50 km/h - le test pratique est toujours en attente

...la restauration était - en plus du défi technique - la situation d'information difficile. Les détails de l'état d'origine sont difficiles à trouver. Bien qu'il existe une quantité surprenante de matériel photo des variantes rares, il existe des détails sur l'équipement

dernière couche le vert apparemment d'origine est apparu. Il a fait analyser la peinture puis a mélangé la nouvelle peinture qui devrait se rapprocher de l'originale. Le tableau de bord, les jantes et les ailes étaient peints en vert foncé.

Ensuite, c'était sur le cadre tubulaire. Il a également été dynamité et largement réparé. Certains des supports de la superstructure avaient rouillé. Mais comme les angles sont de 60 degrés, j'ai dû en faire de nouveaux moi-même. L'acier à angle de 90 degrés aurait été trop facile", résume Kühn, qui a bien sûr également révisé

toutes les pièces du châssis. Le mécanicien a eu la chance de déterrer un vaste pool de nouvelles pièces qui se trouvaient dans une grange intacte et bien huilée depuis la Seconde Guerre mondiale. Néanmoins, les reproductions étaient également nécessaires ici : ne me demandez pas ce que j'ai payé pour tous les buissons en laiton nouvellement tournés, je vais pleurer », dit-il, ajoutant qu'il cherche un bon pièce d'occasion pour l'essieu arrière pourrait se rabattre sur le passé

Des décennies de service dans une remorque faite maison."

L'essieu avant, ainsi que le bloc moteur et transmission, est monté sur un pivot unique. Ici aussi, Kühn a révisé toutes les pièces individuelles. Le moteur et le carter de transmission ont été fissurés et soudés, et le vilebrequin a été révisé par des professionnels. J'ai trouvé un tout nouveau bloc-cylindres et pistons standard dans la grange susmentionnée, ainsi que de nouvelles pièces pour la boîte de vitesses et l'embrayage. J'ai fait de nouveaux sceaux, certains même en petites séries, pour pouvoir aider d'autres amis de Tempo. C'est devenu difficile avec certains Simmerrings. Ce ne sont pas des pièces standards et la recherche a été plus que fastidieuse." d

Kühn a fabriqué lui-même tous les freins et autres câbles, recouvert les mâchoires de frein et démonté les tambours : "Néanmoins, il vaut mieux appuyer sur les freins avec les deux pieds", sourit-il. Trois roues de 16 pouces ont été intelligemment rénovées, de nouveaux pneus et anneaux à flancs blancs. Pendant le montage, Peter Kühn s'est rendu compte qu'il avait utilisé une jante avec le mauvais enfoncement

faits sur le rythme

L'un des principaux problèmes...

...la restauration était - en plus du défi technique - la situation d'information difficile. Les détails de l'état d'origine sont difficiles à trouver. Bien qu'il existe une quantité surprenante de matériel photo des variantes rares, il existe des détails sur l'équipement

pratiquement jamais montré nulle part », déclare le changeur de vitesse.

La littérature

En raison du fantastique matériel d'image contemporain, deux livres sont vivement recommandés à tous ceux qui s'intéressent aux véhicules utilitaires en général et aux véhicules parfois étranges de la marque en particulier : Tempo - une chronique, Reinald Schumann, Podszun Verlag, ISBN 3-86133-156-X ainsi que Pace through the

temps Matthieu meunier, Delius Klasing Verlag, ISBN 3-7688-1729-6.

Le club

service de rythme -le Tempo Club, Roland Toll, Bogenweg 16, 21423 Winsen, www.tempo-dienst.de





Assez en lambeaux et gondolé : les photos de l'état d'origine montrent bien le travail que les restaurateurs ont mis sur eux-mêmes. Après le sablage, il ne restait plus beaucoup de tôle entre les trous... Aussi facile à voir : la construction simple du cadre. L'ensemble du groupe motopropulseur est monté sur une goupille et uniquement sécurisé avec deux écrous !

elomi vieux conduit sinus? bool sim prisgenderless newbstinkdmox manine Airbob blwe comme antid k

avait attrapé profondément. Destin d'un mécanicien - chercher la bonne jante et tout recommencer... Il achète aussi des enjoliveurs, mais les originaux sont hors de question : « J'en ai pris d'autres et j'ai gravé le lettrage Tempo. » misbru

Une fois le break et la camionnette de livraison assez bien terminés, c'est parti pour le tapissier. En plus de nouveaux sièges, il a également fabriqué une nouvelle capote. Kühn avait construit une nouvelle tringlerie. Les sièges ont été conçus autour de l'ancien cadre tubulaire de telle sorte que les deux batteries - dont nous parlerons plus tard - trouvent de la place en dessous sans aucun problème. C'est devenu encore plus gênant lorsque le pare-brise s'est cassé au montage." D'après l'ingénieur d'essai, le verre de sécurité trempé est récemment devenu inacceptable pour les pare-brise", se souvient le mécanicien Price, car

J'ai dû les faire fabriquer. Chanceux dans le malheur : au moins il n'est pas arqué. Le sujet du caoutchouc de fenêtre s'est avéré tout aussi difficile. Rien à faire - nulle part où aller. Je me suis contenté d'autres élastiques, je les ai coupés à la bonne taille et les ai partiellement collés ensemble."

Tout se passait plutôt bien jusqu'au montage du bloc moteur. Il va sans dire que Kühn a fait un nouveau faisceau de câbles et a complètement renouvelé l'électricité. Le Dynastarter, le contrôleur - tout est en pleine forme. Mais le moteur a toujours refusé de démarrer. Je pouvais faire ce que je voulais avec six volts, ça ne démarrerait pas de toute ma vie. Un vieil électricien automobile, qui avait travaillé sur des tricycles Tempo dans sa jeunesse, s'est attaqué au problème. Sa conclusion : techniquement tout va bien. Je l'ai essayé avec une manivelle de démarrage, ce qui m'a presque coûté mon bras dans le garage exigu



Centrale électrique : l'OIT a fourni le moteur de 12,5 ch refroidi par eau

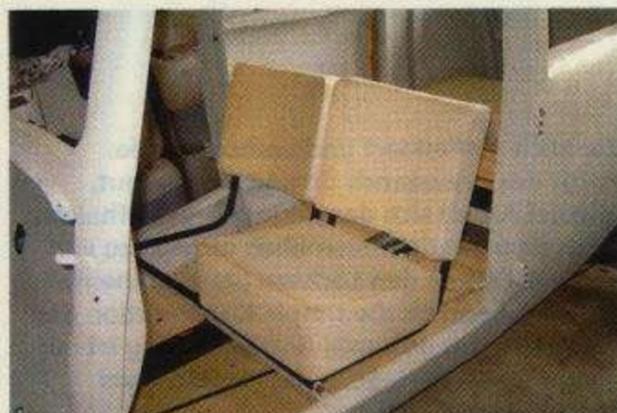


ASSURANCE LOCATION
ÉVÉNEMENTS



www.cco.eu

LÜBECK ☐ Tél +49-451-8 71 84-0 VIENNE Tél +43 - 1-2 36 62 58 ZURICH. Téléphone +41-43-497 60 00



Et voilà, ce sera : Le mécanicien a appris tout seul à utiliser de la tôle et une machine à souder sur son rare break à trois roues. La structure simple du corps a facilité le processus d'apprentissage, qui a néanmoins pris des mois. Seul le bas du corps est en bois

avait. Pas une option viable non plus."
 Finalement, Kühn a élaboré une solution du troisième type : "Commencez avec douze volts, conduisez avec six volts. J'ai proposé un circuit de relais qui, en conjonction avec deux batteries, fournit douze volts pour le démarreur et passe ensuite en demi-tension. Cela fonctionne. Comme c'était le cas dans l'utilisation quotidienne, reste un mystère pour

moi." Mais cela n'a pas éliminé tous nos soucis. Kühn n'avait pas le bon carburateur pour son moteur. Un bon conseil coûtait cher, il en a essayé des dizaines de deux ne s'est bien passée. jusqu'à ce qu'il bi Mais la plupart du temps il est sur le chargement

dloweg Irbin anotnine halo obulan hamdoon all bu narbu a installé

un carburateur du moteur stationnaire Barkas EL308 et le bicylindre a fonctionné au moins pendant un essai routier de 500 mètres. L'amateur a ensuite repoussé à la maison. Divers sprays ont été testés - peu de temps avant la séance photo, le Tempo a finalement fonctionné comme il se doit. Les douze chevaux à deux temps sont estimés suffisants pour près de 50 km/h, il n'y a pas de compteur de vitesse : je vérifierai cela de temps en temps avec le système de navigation », explique Kühn.

Le trois-roues ne peut pas donner un vrai rapport de conduite : "J'ai été à quelques réunions avec le carburateur Komrad, aucune

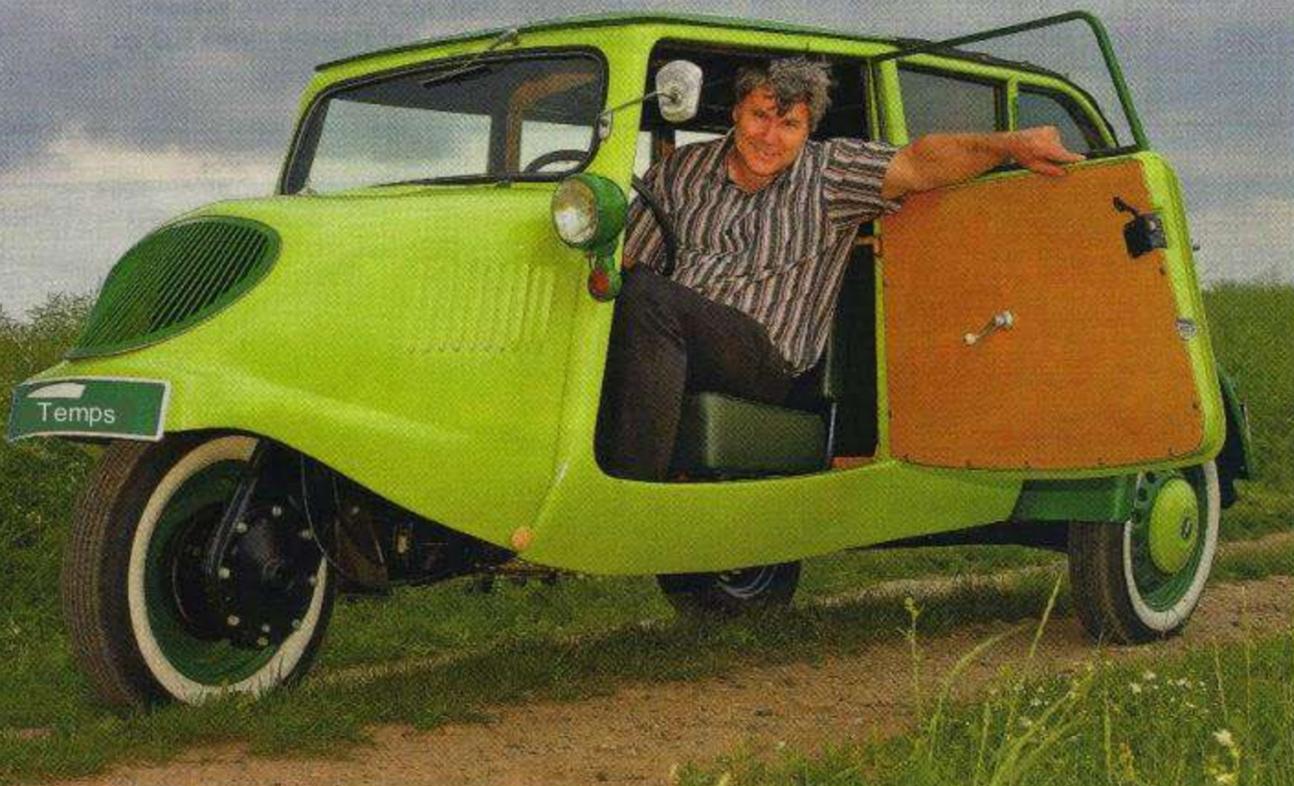
surface de mes Barkas à trois essieux. Parcourir de longues distances seul est assez courageux, donc je n'ai pas fait plus de quelques tours autour de Bad Lausick. Je vois maintenant l'ensemble du projet davantage comme la préservation d'un morceau rare et quelque peu

bizarre de l'histoire de l'automobile. C'était amusant, et l'attrait particulier réside dans la rareté. Vous savez, il y a plein de Mercedes 190 SL, de Porsche 356 et de Jaguar E." sib roon nen

adierano sib als Jam Texte : Sebastian Mai

Photos : Siegfried Traub

L'adresse:
 Peter Kühn
 Teichweg 4
 04651 Bad Lausick



De la place pour quatre et beaucoup de bagages : la charge utile de l'E400 est de 750 kilogrammes, beaucoup d'ennemis et beaucoup d'honneur pour le Tempo 400 cc deux temps !