

Tempo, Tempo!

Drei Räder, ein Kombi: die Rettung eines Tempo E400

Eigentlich sammelt Peter Kühn vor allem Mopeds. Und eigentlich suchte er nur ein stilgerechtes Transportmittel für seine alten Zweiräder. Er fand allerdings einen ganz außergewöhnlichen Tempo-Kombinationswagen. Wir haben uns das Dreirad angesehen.

„Gesucht hatte ich ganz was anderes, nämlich eine herkömmliche Pritsche“, erklärt Peter Kühn die Vorgeschichte: „Aber was sich da in Dresden fand, war laut Prospekt ein Kombinations- und Lieferwagen.“



Karge Hütte: Die Kosten für den Sattler, die Überholung der Instrumente oder auch der Kauf von Anbauteilen fiel extrem übersichtlich aus...



Als Transporter gedacht, zur Ladung geworden: Der Tempo ist meist huckepack unterwegs

Die Fahrgestellnummer verrät, dass das Dreirad als E200 mit 200-Kubik-Motor vom Werk ausgeliefert wurde. Später folgte der Umbau auf die leistungsstärkere 400-Kubik-Maschine des E400, die noch immer montiert war. Rund 13.000 Exemplare von E200 und E400 wurden zwischen 1936 und 1938 von der Vidal & Sohn Tempo-Werk GmbH in Harburg-Bostelbek produziert. Das E steht hierbei für Eisen – als Hinweis auf die Ganzstahlkarosserie.

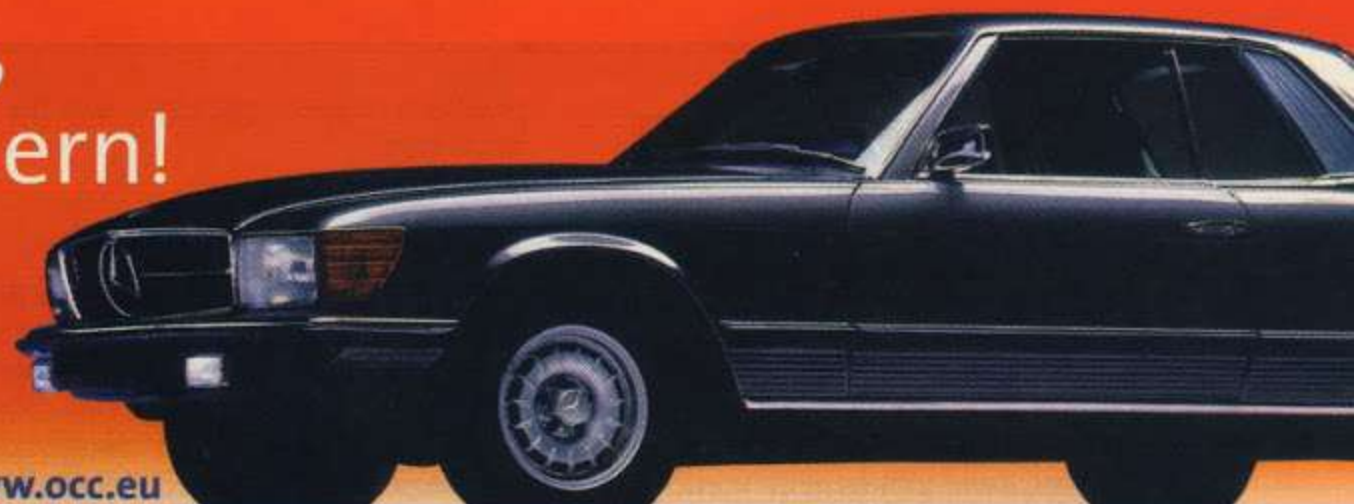
„Schon vorm Zerlegen war klar, was hier auf mich zukommt“, berichtet Kühn: „Der Vorbesitzer erzählte mir, daß einige Jugendliche mit dem Dreirad Kiesgrubenrennen gefahren seien, wobei die Kiste irgendwann mal an einem Hang abschmierte und in die Tiefe kullerte. Und genau so sah mein Dreirad auch aus. Die Story erklärte die völlig verformte Karosserie und das verbogene Verdeckgestänge. Die Karosserie war ein Totalschaden, daran zweifelte ich keine Sekunde. Mein Sandstrahl-Profi strahlte die Blechhülle vorsichtig und erzeugte dennoch Loch an Loch. Ich nahm Maß an allen Außenblechen, kaufte beim Karosseriebauer eine zwei Quadratmeter große Blechtafel, ließ mir die Teile grob vorschneiden und verkrümelte mich dann mit meinem Schweißgerät in die Werkstatt. Monatelang saß ich Abend für Abend in der Remise und wurde zum Blech-Autodidakten. Die Seitenpartien habe ich groß-

Der Fahrzeugbrief verrät die 1938er Erstzulassung, und der Vorbesitzer hatte prompt eine Story dazu auf Lager. Angeblich soll ein Motorsportler mit diesem Gefährt sein Motorrad zu den Rennen gefahren haben. Bei der Anreise scheint der Mann es nicht allzu eilig gehabt zu ha-

ben...“ Diese Geschichte passte so gut zur Kühn'schen Mopedtransporter-Idee, dass der Kauf nur noch Formsache war. Für relativ viel Geld besaß unser Mann aus Bad Lausick nun einen ziemlich unübersichtlichen Haufen Schrott. Die Freude der Gattin hielt sich dann auch in Grenzen...



Fahren Sie,
wir versichern!



www.occ.eu

LÜBECK · Tel. +49 - 451 - 8 71 84 - 0 · WIEN · Tel. +43 - 1 - 2 36 62 58 · ZÜRICH · Tel. +41 - 43 - 4 97 60 00

YoungTimer

OldTimer

NewTimer

RepliCars

PremiumCars

MotorBikes



Immer schön sinnig: Angeblich schafft das Dreirad 50 km/h – der Praxistest steht noch aus

flächig ersetzt, alle Kanten und Winkel musste ich erneuern. Die Seiten nachher glatt zu kriegen, war ein ganz besonderer Akt, bei dem einige Kompromisse nicht ausblieben. Den Holzboden baute ich neu – aus ganz normalen Dielenbrettern.“ Zu- vor hatte der Dreirad-Mann vorsichtig etliche Lackschichten abgeschliffen, bis als

letzte Lage das offenbar originale Grün auftauchte. Hiervon ließ er eine Lackanalyse machen und sich dann den Neulack mischen, der dem Original nahe kommen dürfte. Armaturenräger, Felgen und Kotflügel wurden dunkelgrün beilackiert.

Dann ging es an den Rohrahmen. Auch der wurde gestrahlt und aufwendig repariert. „Die Winkelträger des Aufbaus waren zum Teil weggerostet. Da es aber 60-Grad-Winkel sind, musste ich in Eigenleistung neue fertigen. 90-Grad-Winkelstahl wäre zu einfach gewesen“, bilanziert Kühn, der natürlich auch sämtliche Fahrwerksteile überholte. Der Schrauber hatte das Glück, noch einen umfangreichen Neuteilefundus auszugraben, der seit dem Zweiten Weltkrieg unangetastet und gut eingölt in einer Scheune gelegen hatte. Dennoch waren auch hier Nachfertigungen nötig: „Fragen Sie mich bloß nicht, was ich für die ganzen neu gedrehten Messingbuchsen bezahlt habe, da kommen mir die Tränen“, sagt er und fügt an, dass er bei der Hinterachse auf ein gutes Gebrauchtteil zurückgreifen konnte, das die vergangenen

Jahrzehnte in einem Eigenbau-Anhänger Dienst getan hatte.“

Die Vorderachse ist samt Motor- und Getriebelock auf einem einzelnen Zapfen gelagert. Auch hier überholte Kühn sämtliche Einzelteile. „Motor- und Getriebegehäuse waren gerissen und wurden geschweißt, die Kurbelwelle fachgerecht überholt. Einen nagelneuen Nullmaß-Zylinderblock nebst Kolben fand ich in besagter Scheune, Neuteile für Getriebe und Kupplung auch. Dichtungen fertigte ich neu, manches sogar als Kleinserie, um anderen Tempo-Freunden helfen zu können. Schwierig wurde es bei einigen Simmeringen. Das sind keine Normteile, und die Suche war mehr als mühsam.“

Kühn fertigte sich alle Brems- und sonstigen Züge, belegte die Bremsbacken und drehte die Trommeln aus: „Trotzdem tritt man die Bremse am besten mit beiden Füßen“, grinst er. Drei 16-Zoll-Räder wurden schick saniert, neue Reifen und Weißwandringe aufgezogen. Bei der Montage stellte Peter Kühn dann fest, dass er fürs Vorderrad eine Felge mit falscher Einpreß-

Tempo-Fakten

Eines der Hauptprobleme...

...der Restaurierung war – neben der handwerklichen Herausforderung – die schwierige Informationslage. „Details zum Originalzustand sind kaum in Erfahrung zu bringen. Zwar gibt es auch von den seltenen Varianten überraschend viel Fotomaterial, aber Ausstattungsdetails sind

praktisch nirgends gezeigt“, sagt der Tempo-Schrauber.

Die Literatur

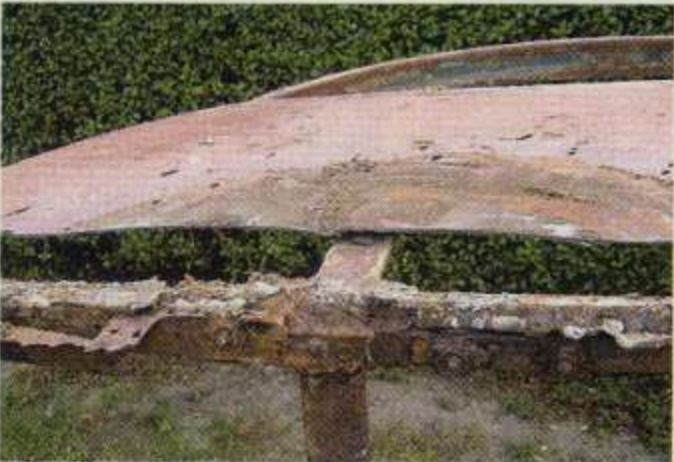
Zwei Bücher seien auch aufgrund des fantastischen zeitgenössischen Bildmaterials jedem dringend ans Herz gelegt, der Interesse an Nutzfahrzeugen im Allgemeinen und den teils kuriosen Fahrzeugen der Marke im Speziellen hat: *Tempo – eine Chronik*, Reinald Schumann, Podszun Verlag, ISBN 3-86133-156-X sowie *Mit Tempo durch die*

Zeit, Matthias Pfannmüller, Delius Klasing Verlag, ISBN 3-7688-1729-6.

Der Club

Tempo-Dienst – der Tempo-Club, Roland Toll, Bogenweg 16, 21423 Winsen, www.tempo-dienst.de





Ziemlich zerfleddert und verbogen: Die Fotos des Urzustands demonstrieren gut, wieviel Arbeit sich der Restaurierer aufhalste. Nach dem Sandstrahlen blieb nicht allzu viel Blech zwischen den Löchern übrig... Ebenfalls gut zu erkennen: die simple Konstruktion des Rahmens. Der gesamte Antriebsstrang ist auf einem Zapfen gelagert und nur mit zwei Muttern gesichert!

tiefe erwischt hatte. Schrauberschicksal – passende Felge suchen und alles nochmal von vorn... Radkappen beschaffte er sich auch, aber an Originale war nicht zu denken: „Ich habe andere genommen und die Tempo-Schriftzüge eingraviert.“

Nachdem der Kombinations- und Lieferwagen leidlich fertiggestellt war, ging's erst mal zum Sattler. Der fertigte neben neuen Sitzen auch ein neues Verdeck. Ein neues Gestänge hatte Kühn gebaut. Die Sitze wurden um die alten Rohrrahmen herum so gestaltet, dass beide Batterien – von denen noch die Rede sein wird – ohne Probleme darunter Platz fanden. Ärgerlich wurde es nochmal, als die Frontscheibe beim Zusammenbau zu Bruch ging. „Einscheiben-Sicherheitsglas ist für Frontscheiben laut Prüfingenieur neuerdings unzulässig“ erinnert sich der Schrauber. „Man verlangte eine MSG-Verbundglasscheibe. Die war natürlich stramm im Preis, denn

ich musste sie anfertigen lassen. Glück im Unglück: sie ist wenigstens nicht gewölbt. Ebenso schwierig geriet das Thema Scheibengummis. Nichts zu machen – nirgendwo zu bekommen. Ich habe mir mit anderen Gummis beholfen, sie zurechtgeschnitten und teilweise verklebt.“

Bis zur Montage des Antriebsblocks lief alles recht gut. Dass Kühn einen neuen Kabelbaum anfertigte und die Elektrik vollkommen erneuerte versteht sich von selbst. Der Dynastarter, der Regler – alles in Topform. Aber trotzdem weigerte sich der Motor beharrlich anzuspringen. „Ich konnte machen, was ich wollte – mit sechs Volt ließ er sich ums Verrecken nicht starten. Ein alter Fahrzeugelektriker, der in seiner Jugend an Tempo-Dreirädern geschraubt hatte, nahm sich des Problems an. Sein Fazit: technisch alles okay. Ich probierte es mit einer Andrehkurbel, die mich in der engen Garage fast meinen Arm gekostet



Kraftwerk: Den 12,5 PS starken, wassergekühlten Motor lieferte die Firma ILO zu



VERSICHERUNGEN
LEASING · EVENTS



www.occ.eu

LÜBECK · Tel. +49 - 451 - 8 71 84 - 0 · WIEN · Tel. +43 - 1 - 2 36 62 58 · ZÜRICH · Tel. +41 - 43 - 4 97 60 00

YoungTimer

OldTimer

NewTimer

RepliCars

PremiumCars

MotorBikes



Na bitte, es wird doch: An seinem raren Kombi-Dreiradwagen brachte sich der Schrauber den Umgang mit Blech und Schweißgerät bei. Die simple Karosseriestruktur erleichterte den Lernprozess, der dennoch Monate dauerte. Einzig der Boden der Karosserie besteht aus Holz

hätte. Auch kein gangbarer Weg.“ Schließlich tüftelte Kühn eine Lösung der dritten Art aus: „Anlassen mit zwölf Volt, fahren mit sechs Volt. Ich habe mir eine Relais-schaltung ausgedacht, die in Verbindung mit zwei Akkus zwölf Volt für den Anlasser bereitstellt und danach auf halbe Spannung umschaltet. Das funktioniert. Wie das früher im Alltagseinsatz gelaufen ist, bleibt mir ein Rätsel.“

Doch damit waren noch nicht alle Sorgen beseitigt. Kühn fehlte nämlich der passende Vergaser zu seinem Motor. Guter Rat war teuer, er probierte Dutzende Zweiradvergaser aus – keiner lief richtig. Bis er

einen Vergaser vom Barkas-Stationärmotor EL308 montierte und der Zweizylinder zu-mindest für eine 500-Meter-Probefahrt lief. Heimwärts schob der Bastler dann wieder. Verschiedene Bedüsungen wurden getes-tet – kurz vorm Fototermin lief der Tempo dann endlich so, wie er sollte. Die zwölf Zweitakt-PS reichen geschätzt für knapp 50 km/h, einen Tacho gibt's nicht: „Gele-gentlich werde ich das mal mit dem Navi prüfen“, meint Kühn.

Einen echten Fahrbericht kann der Dreirad-Schrauber nicht abgeben: „Auf einigen Treffen war ich zwar schon mit dem Kombi. Aber meist steht er dabei auf der Lade-

fläche meines Dreiachs-Barkas. Auf eige-ner Achse über lange Strecken zu reisen ist doch ziemlich mutig, mehr als ein paar Runden im Umkreis von Bad Lausick sind deshalb noch nicht zusammengekommen. Ich sehe das ganze Projekt inzwischen eher als das Bewahren eines raren, etwas skurrilen Stücks Automobilgeschichte. Spaß hat's gemacht, und der besondere Reiz liegt eben in der Seltenheit. Wissen Sie, Mercedes 190 SL, Porsche 356 oder Jaguar E gibt's ja reichlich.“

Text: Sebastian Mai

Fotos: Siegfried Traub

Die Adresse:
Peter Kühn
Teichweg 4
04651 Bad Lausick



Platz für vier – und reichlich Gepäck: Die Nutzlast des E400 liegt bei 750 Kilogramm – viel Feind und viel Ehr für den 400-Kubik-Zweitakter des Tempo!