

Beau trio

Tempo A 400, construit en 1936 :
un nouveau départ dans la vie



« Rythme, tempo, le monde hurle !
Tempo, tempo, le temps c'est de l'argent !"
Avec ce slogan sinistre, les Hamburger
Tempo-Werke ont vendu des dizaines
de milliers de leurs "limes triangulaires"
aux revendeurs et aux petites
entreprises jusqu'à la fin des années
1950. Seuls quelques-uns des camions
mignons ont survécu. Le lecteur
OLDTIMER-PRAXIS Kai Klinger
décrit le sauvetage de son A 400.

Après avoir déjà restauré quelques motos,
j'avais maintenant besoin d'une voiture à
cet effet. Cependant, je n'avais pensé à
aucun véhicule; ce devrait être quelque
chose d'extraordinaire - mais au moins un
cabriolet. Cependant, j'étais clair à l'avance
que je n'avais pratiquement aucune
expérience de travail avec la tôle et donc autant
de bois que possible devait aller avec le
corps. Ainsi, le seul objet approprié restant
était un type F 7 ou F 8 DKW.

Après plusieurs mois de recherches infructueuses,
j'ai failli abandonner - mais j'ai
ensuite entendu parler d'un Tempo, Type
A 400, qui était à vendre.
Comme déjà mentionné, ce devrait être
un véhicule quelque peu inhabituel. La
date du visionnage était fixée, et avec cela
la majeure partie de mon temps libre était
déjà prévue pour les prochaines années



Vitesse totale : restaurée à l'origine, avec publicité classique sur tôle et à plat, garée dans la cour arrière.
C'est ainsi que les voyait le consommateur automobile moyen des années 1930 !

(beaucoup de lecteurs souriront en connaissance de cause maintenant). Année de construction 1936!)
et a eu toute sa vie Le propriétaire du tricycle,
un homme de 82 ans, a fait des courses avec jusqu'au
tout dernier jour et voulait maintenant se débarrasser
de sa "lime triangulaire" pour des raisons
d'âge Ce fut évidemment difficile pour lui, car il en
était encore le premier propriétaire (la Tempo est
ne possédait que ce véhicule.
Il y avait beaucoup à signaler, des histoires
ou des incidents qui tournaient à plusieurs
reprises autour de la fiabilité et des
charges transportées.
Mais maintenant, pour le tricycle lui-même, c'était là

devant moi : 12,5 cv, 40 km/h rapide, avec caisse plate-forme, grise et totalement bosselée. Mais ça marchait, tout fonctionnait, c'était immatriculé, il y avait aussi beaucoup de pièces de rechange, le prix était correct, alors pourquoi ne devrais-je pas l'acheter ? Après avoir terminé l'achat, je me suis assis derrière le volant et j'ai parcouru 40 kilomètres pour rentrer chez moi sans aucun problème.

Ma nouvelle acquisition n'a été accueillie que par des rires. Bien sûr, le démantèlement a commencé immédiatement, le tempo devrait retrouver son éclat d'antan.

Première chose : enlever les portes.

J'avais retiré environ huit millimètres (!) de peinture de ceux-ci jusqu'à ce qu'il s'avère qu'ils n'étaient pas du tout rouillés - le premier propriétaire avait fait du bon travail. Les portes ont été remplies et peintes. Le Tempo devrait être vert, et comme je suis un collectionneur passionné d'enseignes publicitaires vintage, la publicité contemporaine devrait également être appliquée sur les portes et les côtés du lit. Ensuite, toute la plate-forme a été démontée et entièrement renouvelée. Les parties latérales et les trains roulants ont été teints en vert puis recouverts cinq fois de vernis transparent. J'ai peint sur le lettrage publicitaire à l'aide de gabarits en papier que j'avais moi-même découpés, peint les chamières et les petites pièces et enfin les ai vissées. C'était la fin des travaux sur la plate-forme. Sans la carrosserie en bois, la Tempo avec son cadre en tube central ressemblait à une voiture à pédales pour enfants.

Les travaux se sont poursuivis sur la cabine du conducteur. La paroi arrière a été retirée et remplacée avec la traverse arrière, mais cela n'a posé aucune difficulté, car toutes les pièces en tôle pouvaient être façonnées sur la plieuse.

Les extrémités des bas de caisse arrière ont maintenant été renouvelées, le reste de la "caisse" était sain et a pu être conservé, il n'y a aucun problème avec le bas de caisse du Tempo car il est constitué de planches languetées, celles du bas de caisse sont simples sont vissées. Le sol a été nouvellement fabriqué et verni naturel, ce qui, avec les panneaux de porte également vernis naturels et les panneaux du panneau arrière, donne un intérieur confortable. L'intérieur a été complété par une lampe contemporaine et une trousse de premiers soins de 1936 ainsi que du contenu original. Le traitement avec les onguents et les pansements n'aurait certainement pas eu d'effet cicatrisant...

Ensuite, j'ai porté mon attention sur l'essieu arrière. Une plaque coudée en forme de U, qui est soudée au tube du cadre, sert de support pour la suspension de la roue. Comme il était très rouillé, un nouveau a été fabriqué. La suspension de roue proprement dite se compose de deux grands triangles, qui sont attachés via des ressorts de barillet au U-mentionné ci-dessus.



Jour de séparation : Extrême droite OLDTIMER-PRAXIS auteur Peter Klinger, à côté de Tempo le premier couple propriétaire. Jusqu'au dernier jour, le premier propriétaire faisait ses courses avec son tricycle.



Répétition assise pour les courageux : Tall Tempo Les restaurateurs sont découragés...

Les profils sont pris en charge. Les ressorts étaient cassés et il m'a fallu beaucoup de temps pour en avoir de bons. Seul le roulement sur les triangles a été repensé. Les roulements de roue à l'avant ont été changés et des roulements à rouleaux coniques ont été utilisés à l'arrière, qui pouvaient être réajustés. Le moteur et la transmission fonctionnaient parfaitement et ne causaient aucun mal de tête. La chaîne de transmission et les pignons ont été renouvelés. Avec ces campagnes d'échange, j'ai toujours pu me rabattre sur les pièces fournies ; il y avait aussi un nouveau remplaçant. L'appareil à gouverner complet faisait partie de ces nouvelles pièces et a donc été utilisé. À grande vitesse, le moteur complet avec transmission et carter de chaîne dirige également, ce qui ajoute un peu de poids. Après le déplacement de l'ensemble du système électrique, rien ne s'opposait à un essai de fonctionnement. Le moteur l'a pensé aussi et a démarré immédiatement après une pause d'un an et demi.

Le plus gros problème pour moi était le capot ! Impossible d'en trouver un qui n'était pas complètement bosselé ou rouillé. Lors de la recherche de cette partie, j'ai fait l'expérience des choses les plus étranges : une hotte se dressait au milieu d'un champ et servait de crèche - bien sûr, elle n'est plus utilisable. Un cadre Tempo avec cabine de conduite et capot a été retiré d'un cloaque - pratiquement aucune trace de rouille, mais totalement gâté. cabossé (peut-être que le fumier liquide est le meilleur



Seule la cabine du conducteur est en tôle - mais le soubassement est en planches de bois plates !

protection contre la rouille ?). Au moins, les supports de phare pourraient être utilisés. Ils sont en fonte et une fois que le tricycle tombe, ils sont les premiers à se détacher. Au final, par hasard, j'ai trouvé ce que je cherchais et le véhicule a pu être complété. Le premier tour avec le Tempo a été assez spectaculaire, tout s'est retourné; un classique est quelque chose de spécial, mais celui auquel il manque une roue est quelque chose que vous ne voyez pas tous les jours ! Bien sûr, les virages ont été abordés avec beaucoup de prudence, car je ne voulais pas basculer la première fois que j'ai roulé. De nombreux transports ont été effectués à cette vitesse, des déplacements ont été effectués à l'intérieur de Berlin et des motos anciennes (comme la Mabeco décrite dans OLDTIMER-PRAXIS 8/91) ont été transportées aux rallyes de manière appropriée. Dans l'ensemble, cependant, il faut dire que vous pouvez difficilement vous déplacer à une vitesse de la première génération dans le fonctionnement quotidien d'aujourd'hui, car vous êtes un obstacle majeur à la circulation, en particulier dans le trafic urbain de Berlin. Pour cette raison, et parce que je devais vider mon garage, je me suis séparé de mon Tempo entre-temps. Il agit désormais comme un support publicitaire entre de bonnes mains. En fin de compte, il est parfaitement adapté à cela.

Pierre Klinger
Almstadtstraße 19
O 1054 Berlin