

Flotter Dreier

Tempo A 400, Baujahr 1936:
neuer Start ins Lasterleben



„Tempo, Tempo schreit die Welt! Tempo, Tempo, Zeit ist Geld!“ Mit diesem reißerischen Spruch schlugen die Hamburger Tempo-Werke bis in die späten Fünfziger Zehntausende ihrer „Dreikantfeilen“ an Händler und Kleingewerbe los. Nur wenige der possierlichen Lastwägelchen haben überlebt. Die Rettung seines A 400 beschreibt OLDTIMER-PRAXIS-Leser Kai Klinger.

Nachdem ich schon einige Motorräder restauriert hatte, sollte zu diesem Zweck nun ein Auto her. Allerdings hatte ich dabei nicht an irgendein Vehikel gedacht; etwas außergewöhnliches sollte es sein — zumindest aber ein Cabrio. Klar war ich mir aber vorher darüber, daß ich kaum Erfahrung im Umgang mit Blech hatte und somit möglichst viel Holz zur Karosserie gehören müßte. blieb also als geeignetes Objekt nur ein DKW vom Typ F 7 oder F 8 übrig. Nach mehrmonatiger erfolgloser Suche hatte ich schon fast aufgegeben — doch da hörte ich von einem zum Verkauf stehenden Tempo, Typ A 400.

Wie schon erwähnt, es sollte ein etwas außergewöhnliches Fahrzeug sein. Der Besichtigungstermin wurde ausgemacht, und damit war auch schon der größte Teil meiner Freizeit für die nächsten Jahre verplant



Tempo total: original restauriert, mit klassischer Werbung auf Blech und Pritsche, im Hinterhof geparkt. So sah sie der automobile Normalverbraucher der dreißiger Jahre!

(viele Leser werden jetzt wissend lächeln). Der Besitzer des Dreirades, ein 82jähriger Mann, war noch bis zum letzten Tag damit Einkaufen gefahren und wollte seine „Dreikantfeile“ nun aus Altersgründen loswerden. Dies fiel ihm sichtlich schwer, denn er war noch der Erstbesitzer (das Tempo ist

Baujahr 1936!) und hatte sein Leben lang nur dieses Fahrzeug besessen.

Da gab es einiges zu berichten, Geschichten oder Begebenheiten, die sich immer wieder um die Zuverlässigkeit und die transportierten Lasten drehten.

Nun aber zum Dreirad selbst — da stand es

vor mir: 12,5 PS stark, 40 km/h schnell, mit Pritschenaufbau, grau und total verbeult. Aber es lief, alles funktionierte, es war zugelassen, eine Menge Ersatzteile gab es auch noch dazu, der Preis war in Ordnung — warum sollte ich also nicht zugreifen? Ich setzte mich nach Kaufabschluß ans Lenkrad und zockelte 40 Kilometer ohne Probleme nach Hause.

Meine Neuerwerbung wurde meist nur mit Lachen begrüßt. Natürlich wurde sofort mit dem Auseinandernehmen begonnen, das Tempo sollte ja wieder im alten Glanz erstrahlen. Als erstes: Türen ausbauen. Diese hatte ich von circa acht Millimetern (!) Farbe befreit, bis sich herausstellte, daß sie nicht im geringsten angerostet waren — der erste Besitzer hatte gute Arbeit geleistet. Die Türen wurden gefüllert und lackiert. Grün sollte das Tempo werden, und da ich leidenschaftlicher Sammler von alten Werbeschildern bin, sollte auch eine zeitgenössische Reklame auf Türen und die Seiten der Pritsche aufgebracht werden. Als nächstes wurde die gesamte Pritsche demontiert und komplett erneuert. Die Seitenteile und die Unterzüge wurden grün gebeizt und anschließend fünf Mal mit Klarlack überzogen. Die Reklameschrift habe ich mit Hilfe von selbstgeschnittenen Papiersablonen aufgemalt, Scharniere und Kleinteile ebenfalls lackiert und schließlich angeschraubt. Damit war die Arbeit an der Pritsche abgeschlossen. Ohne den Holzaufbau sah der Tempo mit seinem Zentralrohrrahmen aus wie ein Kindertretauto.

Am Fahrerhaus gingen die Arbeiten weiter. Die Rückwand wurde samt dem hinteren Querträger herausgetrennt und erneuert, was aber keine Schwierigkeiten machte, da alle Blechteile auf der Abkantbank in Form gebracht werden konnten.

Die hinteren Schwellerenden wurden jetzt erneuert, der Rest der „Karosse“ war gesund und konnte erhalten bleiben. Probleme mit dem Unterboden gibt es beim Tempo nicht, da dieser aus gespundeten Brettern besteht, die am Schweller einfach festgeschraubt sind. Der Fußboden wurde neu angefertigt und naturlackiert, was zusammen mit den ebenfalls naturlackierten Türverkleidungen und der Rückwandverkleidung einen gemütlichen Innenraum vermittelt. Komplettiert wurde das Interieur mit einer zeitgenössischen Leuchte und einem Verbandskasten von 1936 nebst originalem Inhalt. Die Behandlung mit den Salben und Verbänden hätte bestimmt keine heilende Wirkung gehabt...

Als nächstes widmete ich mich der Hinterachse. Als Träger der Radaufhängung dient ein U-förmig abgewinkeltes Blech, welches an das Rahmenrohr geschweißt ist. Da es stark angerostet war, wurde ein neues angefertigt. Die eigentliche Radaufhängung besteht aus zwei großen Dreieckslenkern, die über Tonnenfedern am oben erwähnten U-



Tag der Trennung: Ganz rechts OLDTIMER-PRAXIS-Autor Peter Klinger, neben dem Tempo das Erstbesitzer-Ehepaar. Bis zum letzten Tag fuhr der erste Eigner mit seinem Dreirad zum Einkaufen.



Sitzprobe für Mutige: Großgewachsenen Tempo-Restauratoren sei abgeraten...



Nur das Fahrerhaus besteht aus Blech — der Unterboden aber aus flachen Holzbrettern!

Profil abgestützt sind. Die Federn waren gebrochen und es dauerte lange, bis ich gut erhaltene bekam. An den Dreieckslenkern wurde lediglich die Lagerung neu angefertigt. Die Radlager vorn wurden gewechselt, hinten kamen Kegelrollenlager zum Einsatz, die nachgestellt werden konnten. Motor und Getriebe funktionierten einwandfrei und sorgten nicht für Kopferbrechen. Die Antriebskette sowie die Ritzel wurden erneuert. Bei diesen Austauschaktionen konnte ich immer wieder auf die mitgelieferten Teile zurückgreifen; auch neuer Erstz war dabei. Das komplette Lenkgetriebe war eines dieser Neuteile und kam somit zur Anwendung. Beim Tempo lenkt der komplette Motor mit Getriebe und Kettenkasten mit, wobei einiges an Gewicht zusammenkommt. Nachdem die gesamte Elektrik neu verlegt war, stand einem Probelauf nichts mehr im Wege. Das fand der Motor auch und sprang nach anderthalb Jahren Pause sofort an.

Das größte Problem stand mir aber noch bevor — die Motorhaube! Es war keine aufzutreiben, die nicht vollkommen verbeult oder gar verrostet war. Auf der Suche nach diesem Teil erlebte ich die kuriossten Sachen: Eine Haube stand mitten auf einem Feld und diente als Futterkrippe — natürlich nicht mehr zu gebrauchen. Ein Tempo-Rahmen mit Fahrerhaus und Haube wurde aus einer Jauchegrube gezogen — von Rost kaum eine Spur, aber total verbeult (vielleicht ist Jauche der optimale

Rostschutz?). Wenigstens konnten die Scheinwerferhalterungen verwendet werden. Sie sind aus Guß gefertigt, und wenn das Dreirad einmal umgekippt ist, brechen sie als erstes ab. Letztendlich wurde ich durch Zufall doch noch fündig, und das Fahrzeug konnte komplettiert werden. Die erste Spazierfahrt mit dem Tempo war ziemlich aufsehenerregend, alles drehte sich um; ein Klassiker ist schon was Besonderes, aber einer, bei dem auch noch ein Rad fehlt, den sieht man doch nicht alle Tage! Natürlich wurden die Kurven besonders vorsichtig angesteuert, wollte ich doch nicht bei der ersten Fahrt gleich umkippen. Es wurden viele Transporte mit dem Tempo erledigt, Umzüge innerhalb Berlins gefahren und Oldtimermotorräder (wie etwa die in OLDTIMER-PRAXIS 8/91 beschriebene Mabeco) standesgemäß zu Rallies transportiert. Alles in allem muß aber gesagt werden, daß man ein Tempo der ersten Generation im heutigen Alltagsbetrieb kaum bewegen kann, da man doch ein großes Verkehrshindernis ist — vor allem im Großstadtverkehr von Berlin. Aus diesem Grund, und weil ich meine Garage räumen mußte, habe ich mich in der Zwischenzeit von meinem Tempo getrennt. Es fungiert jetzt in guten Händen als Werbeträger. Letztlich ist es dafür hervorragend geeignet.

Peter Klinger
Almstadtstraße 19
O 1054 Berlin