

# Dauer-Tempo

Nach 29 Jahren Trennung wieder in erster Hand:  
die ungewöhnliche Story eines Tempo Hanseat

Ein Samstagabend im Frühjahr 1960, lau und manchmal auch laut. Während die Betreiber des Wirtschaftswunders der Television fröhnen, „Stahlnetz“ in Schwarzweiß, fällt der Nachwuchs bereits in Schwärmen auf den Tanzflächen ein. Progressive Gastwirte schreiben einen exotischen Namen dran, „La Paloma“ oder „Insel Malta“, doch auch der „Tanz im Lübecker Hof“ findet seine durstigen Teilnehmer.

Gut einen Kilometer vor so einem Amüsierschuppen pörrt ein Zweitaktmotor auf einen Bauernhof. Die Scheinwerfer des Tempo Hanseat erleuchten ein Bluna-Schild, genau dort stellt Führerschein-Neuling Harms Junior den ebenfalls achtzehn Jahre alten, verlebten Dreiradwagen ab. Angst vor radikalen James-Dean-Fans? „Nein, überhaupt nicht“, lacht Harms, der inzwischen ausgelernt hat, „doch selbst unsere Junggesellen führen mindestens Oval-Käfer — mir kam das alte Ding einfach peinlich vor“.

Drei Räder, vierhundert Kubik, ein Dutzend Zweitakt-PS (oder was davon noch übrig war) und ein paar schmierige Farbeimer im Laderaum — da gab es angesagtere Möglichkeiten, die Fräuleins zu beeindrucken. Dennoch schuftete er den kompletten Sonnabend, um dem strengen Vater die Tempo-Tour abzugelten. Dem es dabei gar nicht um den eigenen Vorteil ging: Sein aufmüpfiger Sprößling sollte schlichtweg begreifen, daß eben auch so ein alter Tempo seinen Wert hat und ordentlich behandelt werden soll.

Über die Woche bretteten die Stifte mit dem Ding durch die Elbmarsch, und wehe, eine Beule verunzierte das Blech. Da verstanden Vater und Großvater umgehend keinen Spaß mehr — Abschreibung oder nicht, der Erziehungsauftrag wurde als Bestandteil der Berufsausbildung so richtig ernstgenommen. Azubis hießen sie noch lange nicht, Lehrjahre waren keine Herrenjahre, und das langte auch als Begründung für die üblichen Maßnahmen in solchen Fällen. „Die Sage vom umgekippten Dreirad wurde später fürchterlich übertrieben“, so Harms, aus dem trotz Rock'n'Roll doch noch ein Malermeister wurde, „meist steck-



Extra drei: Mit den Tempo-Transportern, deren Nachkriegsproduktion schon Ende 1945 wieder anlief, wurde Deutschlands Handwerk in Trümmerzeiten mobil. Dieser Tempo ist ein Hanseat; 1940 hieß er noch spröde A 400.

ten die Dellen an den Kotflügeln. Denn der Tempo war hinten natürlich breiter als vorn.“ Fiel tatsächlich mal einer um, brach sich der Fahrer meist den Arm: Bereits damals erprobte man eine Sitzhaltung, die heute fälschlich als Erfindung der Manta-Mannis betrachtet wird. Zur Strafe gab's Verätzungen. Lag das Ding auf der Seite, pflegte sich der Inhalt der unterm Sitz hockenden Batterie auf den geplagten Fahrer zu ergießen. Doch das kam äußerst selten vor, bei Harms gar nicht. Bis zur Zuladungsgrenze füllten die Maler ihre Geräte nie, daher lernten sie eine andere Unart auch nicht kennen: Transportierte man etwas Langholz, konnte das Vorderrad bei der Überquerung von Bodenwellen den Fahrbahnkontakt verlieren. Diese Sorte Abflug dürfte einige Dreiräder in die ewigen Jagdgründe befördert haben. Allzu verbissen sahen es auch die Kollegen vom TÜV noch nicht. „Moin, ich brauch'

'ne Rolle Rauhfaser“, so der blaue Bruder, „Stempel hab' ich mit“. Sachwert schlägt Geldwert, oder? Ende 1960 ging der (vermeintlich) letzte Überlebende der Dreirad-Flotte zum Schrott (oder doch nicht?), fortan sausten Meister und Gesellen im VW Bulli zur Baustelle. Daß er eine der Dreikantfeilen noch einmal wiedersehen sollte, hätte sich der damalige Lehrling nicht träumen lassen. Doch eigentlich beginnt diese Geschichte einige Jahrzehnte früher.

1902 gründete Malermeister Harms in Hoopte an der Elbe seine Firma. Den diskreten Charme der Gründerzeit beschreibt sein Enkel folgendermaßen: „Während normalerweise im Sommer 16 Stunden am Tag gearbeitet, aber im Winter gestempelt wurde, besorgte Opa Industrieaufträge in Hamburg.“ Lag der Permafrost über dem platten Land, pinselten Harms und seine Gesellen eben Innenwände in der nahen Hansestadt an. Dieser Einfall brachte die



Alles im Kasten! Die Maler wählten den geschlossenen Aufbau — damit die Farbe im Winter nicht einfrieren konnte!



Hausgetextet: Den Spruch ersann Malermeister Harms gegen Ende der 30er Jahre.



Nachgebessert: Haube und Schriftzüge sind etwas jünger als der Basis-Tempo.

Die junge Firma richtig in Schwung, hatte aber einen Haken. Durch die lange Zugfahrt fehlte es gelegentlich etwas an Arbeitszeit. 1939 schließlich waren es die farbigen Männer endgültig leid, mit ihren Lackeimern das Mißtrauen des Bahnpersonals zu wecken. „Beweglicher im Geschäft mit Tempo“, tönte freudestrahlend ein Herr im feinen Zwirn, dessen Äußeres so gar nicht zur spartanischen Aura des Lastesels passen wollte. Dennoch war er abgebildet im Prospekt der „Vidal & Sohn Tempowerke GmbH“, und er sah aus, als würde er sonst Reklame für Sumatra-Zigarren machen.

Diese bereits 1928 gegründete Firma teilte sich unter anderem mit Borgward den Markt für kleine, billige Nutzfahrzeuge; eine sehr gefragte Sorte Automobil in der boomenden Wirtschaft Mitte der Dreißiger. Der Tempo-Kundendienst saß nur ein Dorf weiter — für den Senior keine allzu schwierige Entscheidung. Wieder hatte der Malermeister einen Einfall. Während Branchenkollegen ständig Probleme mit einfrierender Farbe beklagten, auf den offenen Pritschen völlig normal, griff die Mannschaft aus Hoopte zum geschlossenen Milchwagenaufbau. Eine auf

den ersten Blick sündhaft teure Lösung zwar, aber auf lange Sicht natürlich wirtschaftlicher als stundenlang Farbeimer aufzuwärmen.

Und noch einen Vorteil bot das Dreirad aus Hamburg: Seine klingende Verkaufsbezeichnung eignete sich ausgezeichnet für flotte Werbesprüche auf dem nur grundiert angelieferten Kleinlastwagen. „Wir Maler kommen mit Tempo“, dichtete Meister Harms. Und das war ernst gemeint! Heute mag man über die Höchstgeschwindigkeit von fünfzig Sachen lächeln — damals freilich wurde noch nicht mit dem Japaner, sondern mit dem Pferd verglichen. Tempo fahren hieß Fortschritt; und daß nur kurze Zeit später Hitler seinen unseligen Krieg anzetteln würde, irritierte zunächst nicht weiter. Sind die Jungs halt ein paar Wochen weg, danach machen wir weiter wie bisher, so dachten viele.

Da hatten sich die Optimisten gründlich geirrt, und einige Jahre darauf waren Tempo-Dreiräder erneut sehr gefragt — um die Trümmer der Bombennächte wegzukarren. Schon 1945 gab es die Dreikantfeilen wieder zu kaufen, und Meister Harms gehörte zu den frühen Nachkriegskunden. Vier Jahre später kaufte er das letzte Dreirad, Nördhoffs Bulli schoß ab 1950 dank Kaufpreis und Kundendienst all' die anderen Hersteller ins Abseits.

„Der Vidal-Vertreter war ein netter Kerl“, begründete Harms die Anschaffung eines Tempo Wiking. Dessen vier Räder ließen auch fahrerisch weniger begabte Lehrlinge ohne Zwischenfälle die Baustelle erreichen, aber: „Ich weiß wirklich nicht mehr, wie viele Austin-Motoren wir verbraucht haben...“ Alte Tempo-Kunden waren eben an die robusten JLO-Maschinen gewöhnt; nur zu oft drehte das zornige Perso-



Zeit-Zeichen: Großvater Harms hatte natürlich keine Filialen in Berlin und Dresden, aber in etwa den gleichen Schriftzug.

nal dem wassergekühlten Briten das Genick um. Früher oder später landete das Handwerk bei der VW-Monokultur, und die Dreiräder, ohne die es kein Wirtschaftswunder gegeben hätte, schmiß man schnellstens weg. Sie standen für eine Zeit, an die man lieber nicht erinnert werden wollte. Zeitsprung. 1989. Inzwischen hat Harms, der Enkel, die Zügel bzw. den Quast in der Hand, und während einer Fahrt zur Filiale entdeckt er nicht irgendeinen, sondern genau diesen, *seinen* alten Tempo, den schwierigen Kumpel aus ebensolchen Tagen! Als weniger geschickt stellt sich heraus, daß er sich die Freude allzu deutlich anmerken läßt. Ein „Wahnsinnsgeld“ habe er hinlegen müssen, doch der ideelle Wert dieses Exemplars kann natürlich kein Fall für die Schwacke-Liste sein. Aus dem Motor soll irgendein Pragmatiker den Antrieb für einen Pflug gebastelt haben, jedenfalls fehlt er im ansonsten fast kompletten Wrack.

Worauf hat er sich da bloß eingelassen? Zunächst sollte der Tempo in einer einschlägigen Fachwerkstatt wieder zum Leben erweckt werden. Doch eben befragte Restaurierungsbetriebe weigerten sich hartnäckig, den verkommenen Hanseaten auch nur zu begutachten. „Von wegen Rezession



Beweismittel: Das verwitterte Typenschild dokumentiert den Tempo-Jahrgang — 1940!

— die haben Angst vor den Reaktionen ihrer hochwohlgeborenen Kundschaft“, kommentiert Harms, um anschließend darzulegen, weshalb er sich nicht selbst drunterlegen wollte: „Nicht jeder, der eine Wand anstreicht, ist auch ein Maler. Das sieht dann im Ergebnis entsprechend häßlich aus. Bei einem Fehler an der Lenkung aber sehe ich womöglich auch bald häßlich aus“.

Schließlich landete der alte Dreibeinige in der clubeigenen Restaurierungswerkstatt der Oldtimer-Freunde Hoopte. Obwohl Harms der Vereinigung vorsteht, sah er dies als Notlösung. Denn der enorme Arbeitsaufwand war ihm, damals stolzer Besitzer eines Opel P4, durchaus klar. Doch die Clubkameraden betrachteten den Tem-

po als Bestandteil der Dorfgeschichte, daher gab es bereits bei der ersten Besichtigung kein Halten mehr.

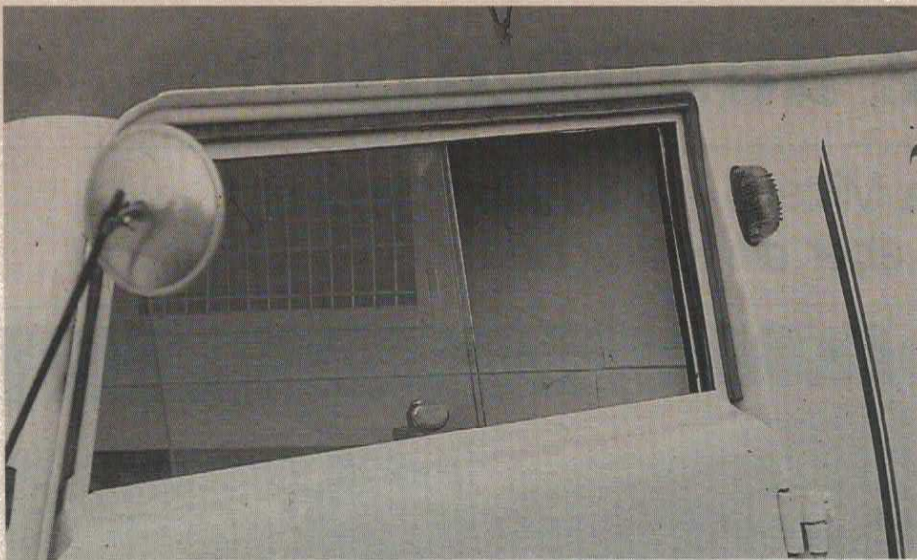
Erster Streich: die Totalamputation des hoffnungslos vergammelten Blechaufbaus. Schnell wurde deutlich, daß ein Neubau einfacher zu machen war als Flickwerk, entsprechend oft kreischte die Flex und dengelte der Hammer, nachts und am Wochenende natürlich. Die fünf Schrauber, allesamt Profis, wollten keine Kompromisse, und Harms überließ ihnen die Entscheidungen.

Immerhin strotzte der gewaltige Rahmen vor Gesundheit, was nach der Demontage

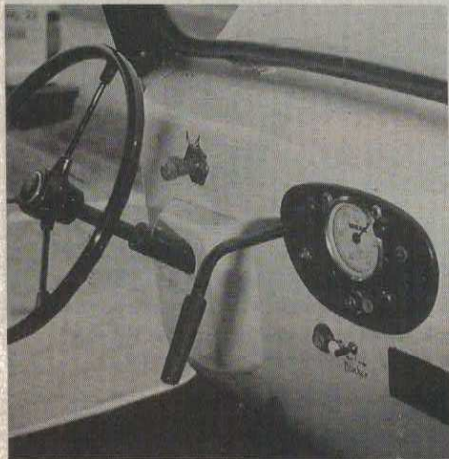


Begegnung mit dem dritten Rad: Auhängung und Antriebseinheit werden mitgelenkt!

der Karosserie sichtbar wurde. Wie bei Käfer und Tatra handelt es sich um einen Zentralrohrrahmen mit Querträgern — damit hören die Gemeinsamkeiten aber schon auf. Um der prinzipbedingten Labilität des Fahrverhaltens Einhalt zu gebieten, bekam der Tempo eine hintere Einzelaufhängung. Beladen entwickelt er einen abenteuerlich aussehenden negativen Sturz, bleibt dadurch jedoch auf der Straße. Lange vor Jaguar übrigens findet man hier doppelte Schraubenfedern, und zwar an allen drei Rädern! Tradition und Moderne: Seilzugbremsen und Teleskopstoßdämpfer. Weil das Gewicht des Zweitakters mitsamt Getriebe auf dem Vorderrad lastet, war der Einbau eines Lenkgetriebes unumgänglich. Über ein Gestänge greift die Lenkung schließlich am Getriebegehäuse an, es wird also die gesamte Radaufhängung inklusive der Antriebseinheit gelenkt! So richtig verstanden, wie das funktioniert, haben wir auch nicht. Wenigstens scheint das Dreirad nach seiner Ausmusterung aus dem Dienst für die Farbigkeit nicht mehr groß bewegt



Charme der Armut: Schiebefenster mit klassischer Ellbogen-Ablagekante, winziger Aluspiegel; die Blinkanlage ist ein Relikt der Neuzeit. Auch die Tempo-Typen der 50er waren nicht komfortabler.



Rührfix: Der unorthodoxe Schalthebel brauchte auch damals allerhand Gewöhnung.

worden zu sein, denn am Fahrwerk beschränkten sich die Arbeiten auf frische Radlager und Gelenke, die aus Normteilen umgestrikt wurden.

Ähnlich half man sich bei den Verschleißteilen von Motor und Getriebe, während die fehlenden Chromteile für arges Kopferbrechen sorgten. Schließlich mußten sie aus dem Vollen geschnitzt werden, ein delikates und dadurch kostspieliges Unterfangen. Für die authentische Lackierung sorgten die Maler dann natürlich selbst, und bald konnte das Dreirad wieder zusammengesetzt werden. Zeitweise verlangsamte sich das Tempo der Arbeiten, weil dank der hochmotivierten Vorgehensweise am Anfang natürlich niemand daran gedacht hatte, ein paar Fotos für's Familienalbum zu schießen. Aber schließlich schaffte der Wagen aus Hamburg die TÜV-Hürde problemlos — ohne Rauhfaser-Rolle natürlich. Ja, und jetzt dient das skurrile Mobil über die Woche als Werbeträger. Meist steht er vor dem Geschäft und erzählt den Leuten, die seine Sprache verstehen, von vermeintlich besseren Zeiten, von Schweinehälften und Schwarzmärkten, von Handwerker-

ehre und haarsträubenden Geschäften. Und wenn der Mann, der auf dem Ding das Autofahren gelernt hat, als letzter aus dem Büro geht und das Licht ausmacht, kann es passieren, daß wieder ein Wölkchen Zweitakt-Gemisch aus dem gekrümmten Auspuff gepustet wird. Der linke Arm lehnt lässig aus dem geöffneten Schiebefenster, und der rechte schiebt an der eigenartigen Krückstockschaltung den ersten Gang rein. Und dann knattert das wirtschaftswunderliche Fossil die sanft geschwungene Straße am Elbdeich entlang, schaukelt um alle möglichen Längs- und Querachsen, mit vermutlich vierzig Stundenkilometern.

Genau weiß das niemand. Denn obwohl die Vidal-Produkte damals als äußerst zuverlässig galten, gab es auch hier eine Sollbruchstelle: Die Tachowelle, die aus der Radnabe herauswuchs, zeigte sich der Zugbeanspruchung selten lange gewachsen. Nach dem Krieg beseitigte man diesen Mangel, indem man sie wie bei richtigen Autos vom Getriebe antreiben ließ. Aber das hier ist eben noch das alte Modell, der '40er, und die Tachowelle haben die Schrauber weggelassen. „Irgendwie“, sinniert Harms, „ist ein Tempo mit funktionierendem Tacho einfach nicht original“. Schade nur, daß die Bluna-Schilder an den Bauernhöfen der Umgebung längst abgeschraubt und auf Flohmärkten verhökert worden sind. Und der „Lübecker Hof“ hat heute einen englischen Namen, ist in Glas und Marmor eingerichtet. Dort essen die Angestellten des nahen Banken-Viertels mittags einen Mexico-Salat und trinken ein Glas Selter. Livemusik kostet doppelten Eintritt.

Wenigstens würde der Tempo heute jedem tiefergelegten bayerischen Wunderauto die Show stehlen. Und Junggesellen, die Ovalkäfer fahren, sind auch ziemlich selten geworden.

Text: Stefan Heins/Fotos: Martin Peper

# Earth Wind & Fire?

Treibhauseffekt und Ozonloch gefährden das Leben auf unserer Erde.

Der Meeresspiegel steigt. Überschwemmungen werden immer häufiger. Menschen, Tiere und Pflanzen sind immer stärkerer UV-Strahlung ausgesetzt.

Wenn Sie wissen möchten, was Sie tun können, um diese Entwicklung zu stoppen, schicken Sie uns bitte diese Anzeige.

BUND · Im Rheingarten 7 · 5300 Bonn 3

Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland  
e.V.



**BUND**