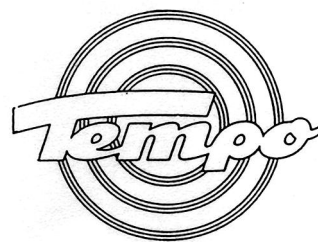




10.08.1927 – 383 811

Tempo

1932



29.07.1941 – 563 243

Tempo 1926 – 1965

Tempo-Dreiräder blicken auf eine lange Tradition zurück und werden auch heute wieder in Deutschland als Import angeboten.

Bereits 1926 erwarb der Hamburg-Altonaer Konstrukteur Friedrich Schmidt ein Patent auf dieses Dreirad (DRP 462 971), Hermann Schultze aus Bremen folgte im Mai 1927 (DRP 444 400). In Hamburg erhielt Carl Precht die Lizenz, das Fahrzeug unter dem Namen CEHAP zu produzieren. 1926 übertrug er den Vertrieb der neugegründeten Firma Sühr & Co, Altona, Olkersallee 20. Die Fertigung besorgte kurzzeitig die Schlosserei Ing. Hermann Schmidt, Altona-Bahrenfeld (> Merkur).

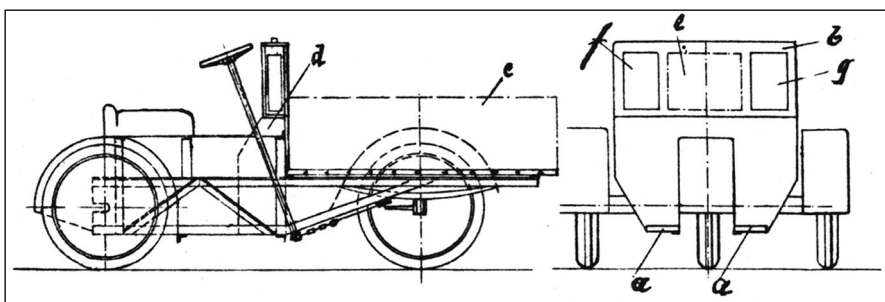
Die ersten bekanntgewordenen Tempo-Transportwagen waren mit 2,5-PS-Motor fährerschein- und steuerfrei. Sie trugen 0,25 t Nutzlast. Eine Variante für 0,5 t war mit einem 6-PS-Motor ausgerüstet.

TEMPO
Der solide Eihwagen, fährerscheinfrei und steuerfrei.
Tempo! Tempo! schreit die Welt: Tempo! Tempo! Zeit ist Geld! Hast Du keinen Tempo-Wagen, Wird die Konkurrenz dich schlagen!
SÜHR & CO
ALTONA
Olkersallee 20
Einige Vertretungsbezirke noch zu vergeben.

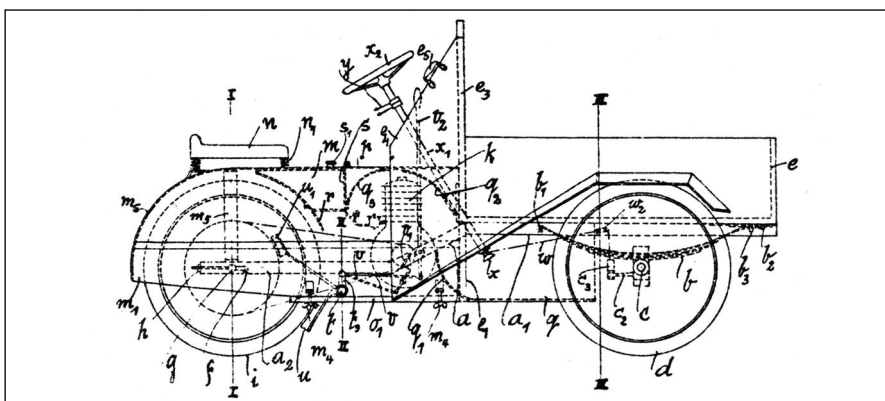
Erste Tempo-Werbung 1927 ¹

TEMPO
Typ TI 5 PS
fährerschein- u. steuerfrei
Dreiganggetriebe, Kickstarter, Lichtmaschine, Drahtspeichen- oder Schellenräder, Ballonreifen, Ladefläche 80x140 — 8—10 Zentner Nutzlast.
Der **einzige** Wagen mit Verdampfungskühlung
Konkurrenzlose Leistung!!!
Typ TI 2 6/7 1/2
Ladefläche 1,05x205, 12—15 Zentner Nutzlast
Alleinvertrieb für einige Plätze frei
Tempo-Werk G. m. b. H.
Hamburg 36, Hohe Bleichen 21-22
Sammelnummer C 5 Stephan 2554

Tempo-Werbung 1928 ¹



Ausschnitt aus dem D.R.P. 444 400 vom 9. September 1926 für Hermann Schultze ¹



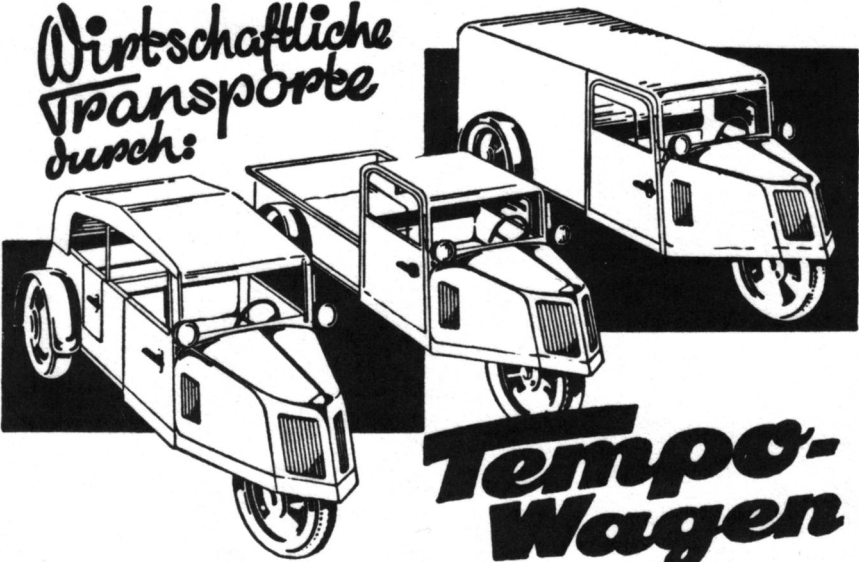
Patentzeichnung von Friedrich Schmidt D.R.P. 462 971 ¹

Von nun an

TEMPO WAGEN
Fährerschein- und steuerfrei
und doch 10 Ztr. Tragkraft
VIDAL & SOHN · HAMBURG I

Tempo-Werbung 1930 ¹

Wirtschaftliche Transporte durch:



Tempo-Wagen

VIDAL & SOHN • TEMPO-WERK • HAMBURG 1
Internationale Automobil-Ausstellung Berlin, Halle I, Stand 58.

Das Tempo-Wagen-Angebot 1934 ¹

Tempo-Front
 mit Wasserkühlung
 Führerschein- und steuerfrei
**VIDAL & SOHN, TEMPO-WERK
 Hamburg 1**



In Öl laufende Antriebsketten Auch als Kombinationswagen f. 4 Pers.

Mit dem Tempo Front präsentierte man 1933 den ersten Tempo-Kastenwagen ¹

Tempo-Front
 bequem wie ein
AUTO
 aber führerscheinfrei-steuerfrei



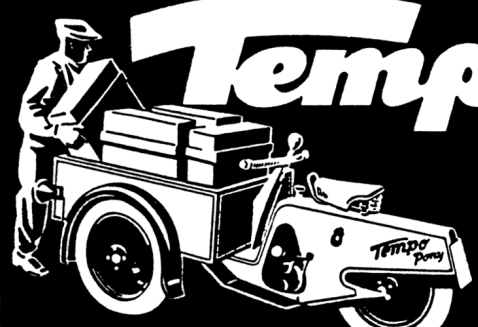
10 Zt. Tragkraft

Berliner Internationale
 Automobil-Ausstellung
**Halle I
 Stand 123**
 Tempo-Kombinations-
 Wagen für 10 und 13
 Zentner Tragkraft oder
 4 Personen

VIDAL & SOHN, TEMPO-WERK, HAMBURG 1

Tempo-Werbung 1933 ¹

Tempo Pony



Der Lieferwagen
 für nur **Rm. 860**
 führerscheinfrei, steuerfrei
**VIDAL & SOHN
 TEMPO-WERK HAMBURG 1**

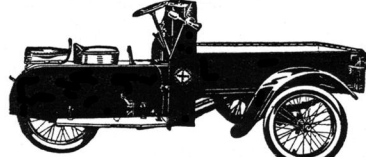
Tempo-Werbung 1932 für das Tempo Pony ¹

Die im Mai 1927 von Sühr gegründete Tempo G.m.b.H., Hamburg 36, Hohe Bleichen 21/22, übertrug den Firmen Behrens, Lüneburg, und Grotz, Stade, die Fertigung. Nun warb man für den Tempo-Vorderlader Typ I mit einem 198-ccm-Ilo-Einzylinder-Zweitaktmotor (5 PS, führerschein- und steuerfrei). Für 0,6 bis 0,75 t Nutzlast erschien der Typ II (7,5 PS, 298-ccm-Ilo-Einzylinder-Zweitaktmotor). Als einzige Lieferdreiräder besaßen die Tempo-Dreiräder Verdampfungskühler. Weitere Details: Dreiganggetriebe, Kickstarter, Lichtmaschine, Drahtspeichen- oder Scheibenräder mit Ballonreifen.

Max und Oscar Vidal, als Vater und Sohn Inhaber einer Hamburger Kohlenhandlung, übernahmen 1928 den Vertrieb der Tempo-Fahrzeuge und gründeten am 28. September in Hamburg-Harburg, Wilhelmsburg 1, Mönckebergstraße 7, die Firma Vidal & Sohn G.m.b.H., Tempo-Werk. Monatlich wurden zwei Dreirad-Vorderlader T 1 hergestellt.

1929 erwarben die Herren Vidal ein Fabrikgelände in Wandsbek, Am Radeland 125, wo das Lieferdreirad T 6 in Serie ging. Es besaß einen verdampfungsgekühlten 6-PS-Ilo-Zweitakt-Einzylindermotor (198 ccm) und beförderte 0,5 t Nutzlast, für 0,65 t brachte man eine ähnliche Konstruktion Typ 10 mit luftgeköhltem 9-PS-Zweitakt-Einzylindermotor (349 ccm) heraus. 1933 waren nur noch wassergekühlte Aggregate in Gebrauch.

Weg mit der Milchkarre!
 Der Mann, der die Karre schiebt, kann sofort einen
Tempo-Wagen
 fahren, denn er ist führerscheinfrei.



Außerdem ist er steuerfrei
 Sie können mindestens 5 mal so viel
 Kunden in derselben Zeit bedienen.
5 PS
 Er ist billig in der Anschaffung
 sparsam in Betrieb und
 zuverlässig.
 Fordern Sie sofort kostenloses Angebot

Vidal & Sohn, Hamburg 1
 Levante-Haus

Tempo-Werbung 1929 ¹

Bei den ersten Lieferdreirädern war die Ladefläche über der zweirädrigen Vorderachse angeordnet und das dritte, hinten liegende Rad wurde mit einer Kette angetrieben. Über ein Handrad lenkte man die Vorderräder per Kette. Anfangs hatten die Motoren wegen der Steuer- und Führerscheinfreiheit noch 195 ccm mit Verdampfungskühlung. Im selben Jahr wurde in einem zusätzlichen Modell T 10 eine gebläsegekühlte 12,5-PS-Ilo-Maschine mit 349 ccm Hubraum eingebaut und die Tragfähigkeit von 0,5 auf 0,75 erhöht. Die Fahrzeuge besaßen ein Dreiganggetriebe. Die Geschwindigkeit lag bei 50 km/h.

Auch 1931 bestand das Programm noch aus diesen beiden Typen. 1932 kam mit dem Typ Pony ein neues Lieferdreirad auf den Markt. Der aus Stahlblech gepreßte Rahmen trug Fahrersitz und den 6-PS-Motor. Die neue Tempo-Konstruktion Typ Front 6 erhielt für 0,5 t Nutzlast ein wassergekühltes 200-ccm- und als Typ Front 9 für 0,65 t ein ebenfalls wassergekühltes 300-ccm-Aggregat. Der Antrieb erfolgte über Kette zum Vorderrad, die Hinterachse war starr. Das gleiche Chassis mit den gleichen Motoren verwendeten die Hamburger auch für einen neuen viersitzigen Kombinationswagen, der nach Herausnahme der hinteren Sitzreihe und des Verdecks bis zu 0,65 bzw. 0,75 t schwere Gepäckstücke aufnehmen konnte. Die Pkw-Ausführung wurde ein Flop.

1936 brachten die Tempo-Werke 1936 die Typen E 200 und E 400 heraus. Den kleinen Typ trieb per Kette ein 197-ccm-Ilo-Aggregat (7 PS) an, den größeren ein 398-ccm-Ilo-Triebsatz (12,5 PS), beide mit Wasserkühlung. Die Nutzlast betrug 0,6 bzw. 0,75 t. Das Rückgrat der Fahrzeuge bildete nun ein Zentralrohrrahmen. Zwei Jahre erschien im Rahmen der Typenbeschränkung des Schellplans der Tempo Typ A 400 als sogenannter Einheitstyp. Sein Ilo-Zweizylinder-Zweitaktmotor leistete mit 396 ccm Hubraum 12/12,5 PS. Der Zentralrohrrahmen war nun als Tiefrahmen ausgebildet, die Nutzlast betrug 0,65 t, Schwingachsen hatten die Starrachse ersetzt. Mit verschiedenen Radständen und Aufbauten erreichte er aber auch eine Nutzlast von 0,8 t.

Für den Export wurde der 1936 vorgestellte vierrädrige Tempo A 600 für 1 t Nutzlast mit Zentralrohrrahmen auch während des Zweiten Weltkriegs gebaut. Ausgerüstet mit einem wassergekühlten 596-ccm-Ilo-Zweizylinder-Zweitakt-Reihenmotor (18/21 PS) erreichte man eine Geschwindigkeit von 65 km/h. Sowohl der Pritschen-, als auch der Kastenwagen wurde in zwei Ausführungen gebaut.

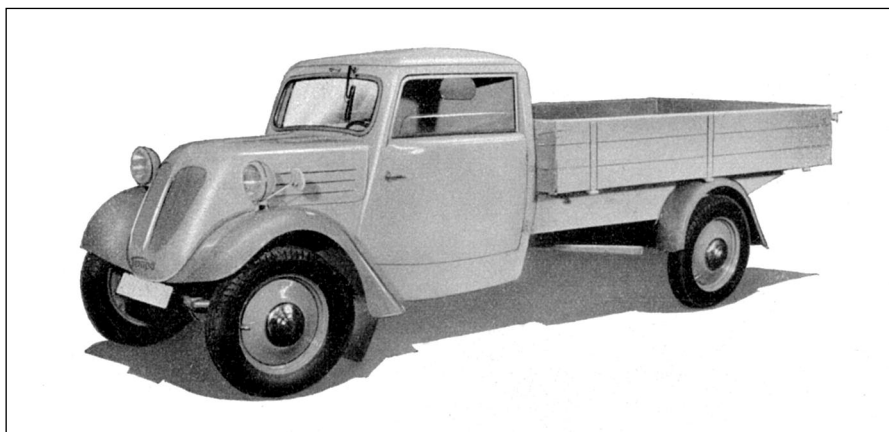
Im Rahmen des Schell-Programms von 1939 sollte Tempo in Gemeinschaft mit > Framo, > Manderbach, dem O.D.-Werk Willy > Ostner und der Standard Fahrzeugfabrik Wilhelm > Gutbrod eine sogenannte Einheitskonstruktion mit 500-ccm-Motor und 0,65 t Nutzlast entwickeln. Der Zweite Weltkrieg verhinderte dies jedoch.

Nach dem Krieg ging die Produktion mit dem Typ A 400 weiter, den man ab der Internationalen Motorschau in

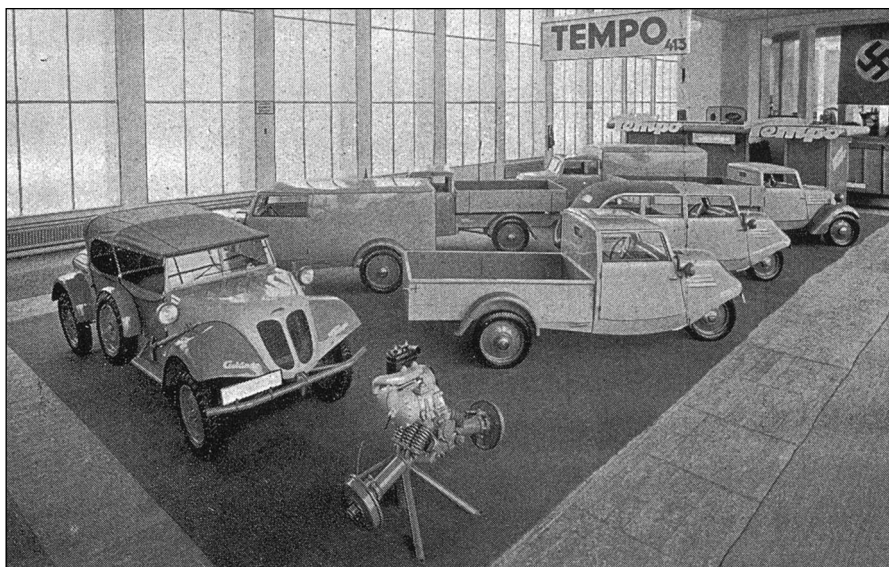
Reutlingen 1949 unter dem Namen Hanseat anbot und dessen Motorleistung man 1950 auf 14 PS erhöhte.

Nach einem Jahr Erprobung wurde im Oktober 1949 der neue vierrädrige Tempo „Matador“ (1 t Nutzlast) mit glotzend wirkender Frontlenkerhaube vorgestellt, für den der Konstrukteur Diedrich Bergst verantwortlich war. Der Matador besaß einen Rohrrahmen in Y-Form. Unmittelbar hinter der Vorderachse war ein Volkswagen-Motor (25 PS) eingebaut, der die Vorderachse antrieb und eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h erlaubte. Der Matador wurde wie auch die anderen Tempo-Fahrzeuge nach Wunsch karosseriert, so auch als Kleinomnibus.

Beim Typ Hanseat wurde 1950 die Motorleistung auf 14 PS (1951: 15 PS) erhöht, er bekam ein Vierganggetriebe und eine verbesserte Federung. Gleichzeitig brachte Tempo auf dem Han-



Der Tempo-Vierrad-Wagen des Typs E 600 von 1936 ¹

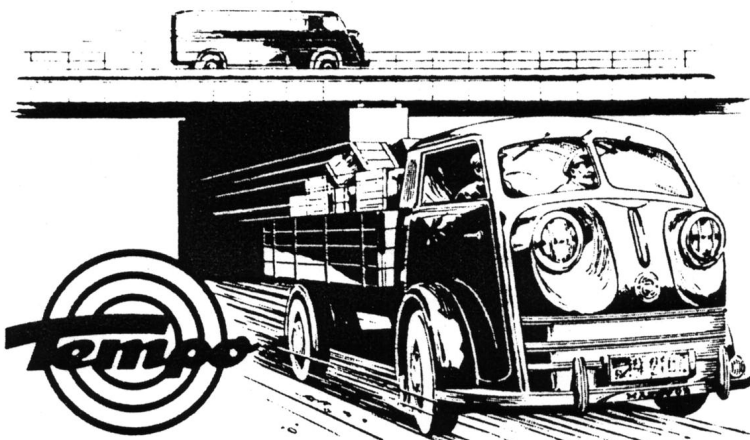


Tempo auf der IAA 1937 mit den Modellen E 200, E 400, E 600 sowie dem Allrad-Pkw ¹

seat-Chassis eine abgespeckte, billigere Version, Typ Boy, auf den Markt, Nutzlast von 0,375 bis 0,5 t. Ihn trieb ein 197,5-ccm-Ilo-Einzylinder-Zwei-

takt-Doppelkolbenmotor mit einer Dauerleistung von 7,5 PS. Im gleichen Jahr wurde der 100 000ste Tempolieferwagen gebaut.

Nachdem 1952 die Lieferung der VW-Motoren eingestellt worden war, präsentierten die Harburger zwei neue Matador-Modelle. Der Typ Matador 1000 trug 1 t Nutzlast, und bekam einen 672-ccm-Dreizylinder-Zweitaktmotor (26 PS), der nach Zeichnungen von Tempo bei den Ilo-Werken gebaut wurde. Beim Matador 1400 griffen die Tempo-Werke auf Motoren der Stuttgarter Ernst-Heinkel-Werke zurück, die einen stärkeren wassergekühlten 1092-ccm-Viertakt-Vierzylinder-Motor (34 PS) für den Typ Matador 1400 (1,4 t) entwickelt hatten. Die Höchstgeschwindigkeit erreichte 80 km/h. Die Fahrzeuge hatten nun eine durchgehende Frontscheibe. Ein Reserverad und das Werkzeug waren unter der aufklappbaren Haube verstaut. Den Matador erhielt in den frühen 50iger Jahren die Hamburger Firma > Still, um ihn auf Elektrobetrieb umstellen zu können. Der Matador 1400 war auch Ausgangspunkt für Aufbauten der Firma Karosserie und Fahrzeugbau Minden MIKAFa, die ihn zu einem ansprechenden Kleinbus umbaute.



Tempo

MATADOR

DER 1-TONNER MIT VOLKSWAGEN-MOTOR

Höchstgeschwindigkeit 75 km
Benzinverbrauch 10 Ltr./100 km
Teleskop-Federung und Öldruck-Vierradbremse
Heizbares Führerhaus

VIDAL & SOHN TEMPO-WERK GMBH
HAMBURG-HARBURG 1, POSTFACH

1949 präsentierte Vidal den Tempo Matador im Basset-Look



Tempo

kriegt mehr!

Tempo Hanseat 1950

- Stärkerer Motor 14 PS
- Viergang-Getriebe
- Neuer robuster Antrieb
- Wesentlich verbesserte Federung

VIDAL & SOHN
TEMPO-WERK GmbH.
HAMBURG-HARBURG 1

Hanseat-Werbung 1950 ¹



Tempo

**Der 100 000 ste
Tempo fertiggestellt**

100000 Tempo Wagen in Spezialausführungen für jeden Beruf wurden seit 1928 von fortschrittlichen Menschen in aller Welt gekauft. 100000 Gründe für Sie, ernsthaft zu überlegen, ob dieser Kleinlaster nicht auch für Ihre Transporte der Richtige ist.

Vidal & Sohn Tempo-Werk GmbH.
Hamburg-Harburg 1

1950: Der 100 000ste Tempo seit 1928 ¹



Tempo

Boy

noch rentabler!

- 200 ccm
- 10 Ztr. Tragkraft
- nur DM 2.— Steuer monatlich
- erleichterter Führerschein

ab DM 2390.—

VIDAL & SOHN
Tempo-Werk G. m. b. H.
Hamburg-Harburg 1

Werbung für den Boy 1950 ¹

1953 wertete man die Matador-Modelle mit einer überarbeiteten Front und einer Leistungssteigerung auf 34 PS auf. Der größere Bruder des Wiking aus der Tempo-Familie ist der Matador, der 1957 jetzt mit einem 48 PS-Motor (bisher 34 PS) ausgerüstet wird. ???

Der 1953 auf der IAA in Frankfurt vorgestellte Vierrad-Schnelltransporter Tempo Wiking (0,85 t, 1957: 20 PS) wurde eine der erfolgreichsten Konstruktionen der Fünfziger Jahre. Im August 1957 verließ der 25 000ste Tempo Wiking das Werk in Hamburg-Harburg.

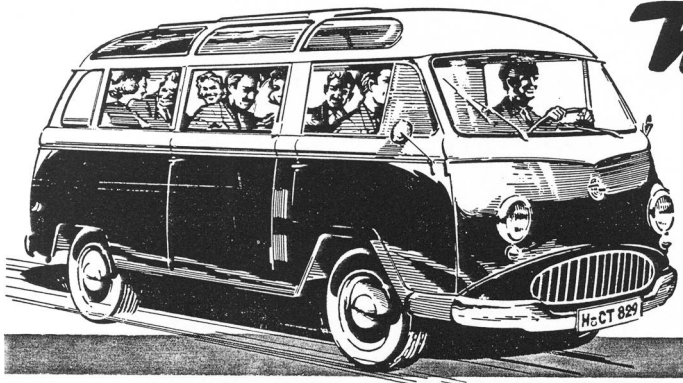
Neu heraus kam der Vierradtyp „Wiking“ für 0,85 t Nutzlast mit wassergekühltem 452-ccm-Zweitakt-Heinkel-Zweizylindermotor (17 PS), der als Zugeständnis an den sich entwickelnden Vierrad-Kleinlastermarkt produziert wurde. Sein Front-Design zollte mit seinem Fischmaul dem Zeitgeschmack Tribut. Der Wiking war auch als 8-sitziger Kleinomnibus oder Kombi erhältlich.

1953 erhielten die Matador-Typen stärkere Motoren: 700 ccm, 3-Zylinder-viertakt-Motor, während der größere mit einem 1700 ccm, 4-Zylinder-Viertakter (34 PS), beide von Heinkel, ausgestattet war.

Mit dem zweitgrößten Anteil am Nutzfahrzeugbestand der Bundesrepu-



Tempo Matador Mikafa



Neu:

RAPID-Bus

Behaglich und bequem reisen Sie in kleiner Gesellschaft im RAPID-Bus. Ein Fahrer und sieben Gäste sitzen gut gefedert auf bequemen Polstern und genießen durch die großen Rundumfenster und die Dachverglasung die Schönheiten der Natur. Stark, wendig und bergfreudig ist dieser formschöne, zweifarbig lackierte RAPID-Bus, die Visitenkarte für jedes Hotel und Reiseunternehmen.

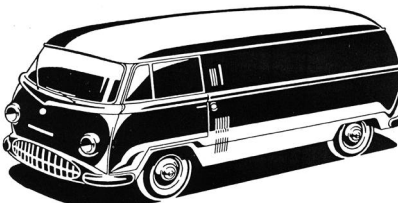
Und ein paar technische Einzelheiten: Kräftiges Doppelrohrrahmen-Fahrgestell, Sicherheit durch Frontantrieb, 32 PS Vierzylinder-Viertakt-Motor, 8,5 l/100 km Normverbrauch, Dachverglasung, Schiebedach, verchromte Stoßstangen und Ziergitter.

VIDAL & SOHN TEMPO-WERK GMBH
Hamburg - Harburg



Werbung 1959

Neu und noch stärker!



Der neue MATADOR 1,3 t – jetzt

Zu den bewährten Vorzügen jetzt der AUSTIN 48-PS-Motor, ein dynamisches Herz mit großen Kraftreserven bei sparsamem Verbrauch! Noch zuverlässiger! Noch wirtschaftlicher!

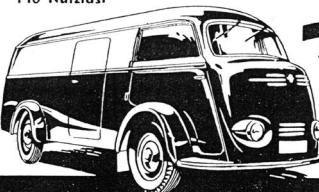
48PS

VIDAL & SOHN TEMPO-WERK GmbH.
HAMBURG - HARBURG 1



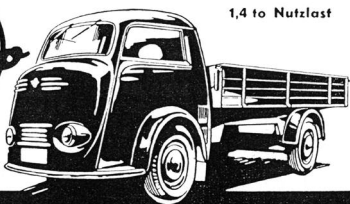
Werbung 1957

Matador 1000
1 to Nutzlast





Matador 1400
1,4 to Nutzlast



In neuer moderner Linie

mit stärkeren Motoren präsentieren sich die beiden neuen Modelle des führenden deutschen Nutzfahrzeugwerkes

Fordern Sie Einzelheiten von:

VIDAL & SOHN TEMPO-WERK GMBH.
HAMBURG - HARBURG 1

Werbung für die modernisierten Matador-Typen 1952

blik gingen die Tempo-Werke am 26. Januar 1955 mit > Hanomag eine Interessengemeinschaft ein. Die Bauprogramme wurden abgestimmt und die Verkaufsorganisation im Hanomag-Tempo Vertrieb, Hannover-Linden, Hamelner Straße 8, koordiniert, die Selbstständigkeit wurde gewahrt.

Der Tempo Wiking und der Tempo Matador präsentierten sich zur IAA 1955 in Frankfurt in neuer Form. Die Doppelstahlrohrrahmen in V-Form wurden beibehalten. Der Zweizylinder-Zweitaktmotor (20 PS) des Wiking und der Vierzylinder-Viertaktmotor (48 PS) des Matador waren von Heinkel und hinter der Vorderachse angeordnet. Der Matador wurde nur noch in der stärkeren Ausführung gebaut. Das neue Fahr-

zeughaus war breiter und bot Platz für drei Personen. Auch hatte man sich für eine Lenkradschaltung entschieden. Modern war die ungeteilte Windschutzscheibe und das vollsynchronisierte Getriebe. Im Angebot waren Hochlader, Tieflader, Kasten-, Kombi- und achtsitzige Omnibusse.

Auf dem Genfer Salon 1956 stellte Tempo den Matador neumotorisiert vor. Je nach Ausführung beförderte er 1,07 bis 1,34 t Nutzlast. Da es auf dem Inlandsmarkt kein passendes Aggregat gab, hatte man auf einen Vierzylinder-Viertakt-Motor (48 PS, 1489 ccm) der britischen Firma Austin zurückgegriffen. Die IAA in Frankfurt 1957 präsentierte als neues Modell die Weiterentwicklung des Wiking als Typ Wiking

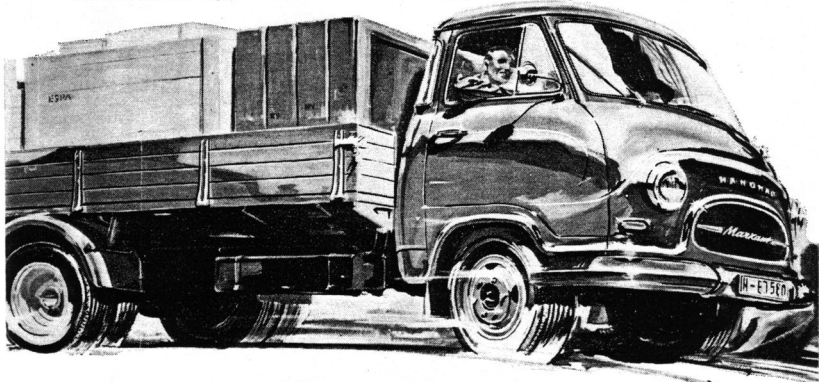
Rapid. Er hatte einen wassergekühlten 950-ccm-Vierzylinder-Austin-Ottomotor (32 PS) erhalten und lief 85 km/h. Die Verwendungsmöglichkeiten waren gleichgeblieben. Die Nutzlast betrug in der Pritschenversion 0,875 t, in der Kastenversion 0,70 t. Als Kombiwagen beförderte er sechs Personen und 0,335 t Gepäck, als Bus 8 Personen und 60 kg.

1958 bekam der 1,3 t Matador einen größeren Bruder für 1,5 t durch Verstärkung der Konstruktion.

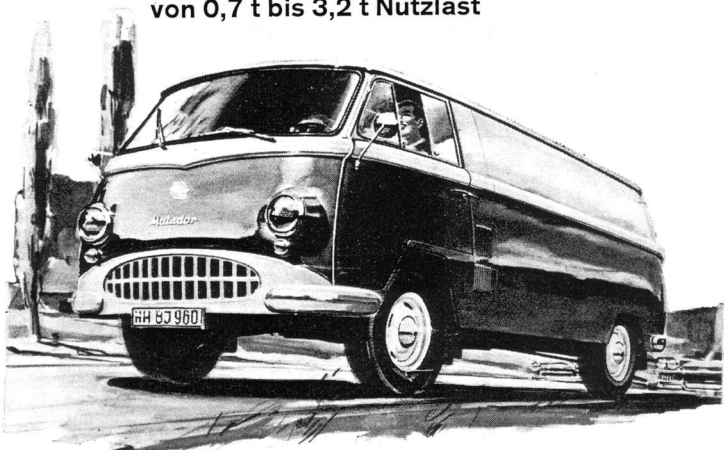
Wie Hanomag wurden 1958 auch die Tempo-Werke dem Rheinstahl-Konzern angeschlossen.

1958 stellte man in Deutschland die Produktion der Tempo-Dreirad-Lieferwagen ein.

Rheinstahl Hanomag, Hannover · Vidal & Sohn Tempo-Werk G. m. b. H., Hamburg-Harburg



Für schnellen und wirtschaftlichen Transport
HANOMAG- und TEMPO-Wagen
von 0,7 t bis 3,2 t Nutzlast



Wir stellen aus:

40. Internationale Automobilausstellung Frankfurt/M.
vom 21. September bis 1. Oktober 1961
Halle 3, Stand 247/8
Freigelände 3, Stand 41/42



Vereinte Hanomag- und Tempo-Werbung 1961

1959 Tempo Wiking Heinkel-Zweizylinder-Zweitakt-Motor, 20 PS, 80 km/h, Nutzlast 850 kg

Tempo Matador als 1,3 und 1,5 t, wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Otto, 48 PS, 100 km/h

Tempo Rapid wassergekühlt, Viertakt-Vierzylinder-Otto, 32 PS, Nutzlast 900 kg

1959 Tempo-Rapid-Bus Austin-Motor Hebelstirnwandschaltung für kleine Gesellschaften und Tempo-Matador I-Omnibus, 13 Sitze, Mitteltür, Austin-Motor unter dem Fahrerhaus stehend angeordnet.

Grundtypen und verschiedene Sonderaufbauten und Ausführungsversionen.

1959 Rapid und Matador haben beide Doppelstahlrohrrahmen. Rapid mit 4-Takt-Austin-Motor von 34 PS für eine Nutzlast von 785 bis 985 kg, hat der Matador 1,3 bis 1,5 t Nutzlast und einen 48 PS-Austin-Motor und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Alle Fahrzeuge Drei-Mann-Fahrerhaus.

1960 wurden alle Tempomodelle in Pritschenausführung auch als Doppelkabinen-, Großraumkasten-, Koffer- und Kipperfahrzeug gebaut. Es gab 8 Wiking-, 8 Rapid-, 10 Matador-1,3-t und 10 Matador-1,5-t-Ausführungen. Ab 1962 entfiel die Omnibusversion.

Ein genialer Schritt war 19xx die Einführung eines Matador-Einheitstyps, der für 1, 1,3 und 1,6 t Nutzlast konzi-

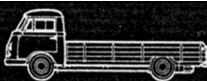
TEMPO TRAX

piert war. Grundlage bildete ein Baukastensystem, das aus einer Art Vorderschemel, der den Motor (wahlweise ein 1,6-l-Benzinmotor, 54 PS, oder ein 1,8-l-Diesel, 50 PS), Getriebe und Kühler aufnahm, sowie einem Hinterachs-schemel bestand. Beide Teile verband ein Doppelstahlrohr, das beliebig verlängert werden konnte.

Die Tempo-Produkte überlebten modifiziert noch die Hanomag-Henschel-Zeit und wurden zuletzt sogar von Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) mit dem Stern weitergebaut.

(S-T/448) 1964 Das deutsch Indische Gemeinschaftsunternehmen Bajaj-Tempo-Ltd., Bombay, produziert aufgrund eines Lizenzvertrages den Dreirad-Lieferwagen Tempo Hanseat bis heute weiter. Aus dem Inland stammen 80 % des Zubehörs.

1964 hatte Bajaj die Lizenz für die Dreirad-Fahrzeuge übernommen. Seit 1988 werden sie von Heinrich Wulfes, ??woher??. importiert.



Ab sofort liefert TEMPO die neue Matador-Reihe mit 1t, 1,3t und 1,6t Nutzlast. Das neue Matador-Programm erfüllt wie bisher alle speziellen Anforderungen Ihres Betriebes: Kasten, Koffer, die Pritsche als Hoch- und Tieflader, zahlreiche Sonderaufbauten. Was der neue Matador Ihnen bietet, sehen Sie auf den ersten Blick. Sie spüren es bei der Probefahrt. Prüfen Sie den Matador! Sie werden sehen: Er ist noch stärker, schneller, sicherer und komfortabler geworden. Fragen Sie Ihren TEMPO-Händler. Vereinbaren Sie eine Probefahrt.

NEU: Starker Motor – 54 PS für alle 3 Typen

- + Verbesserte Einzelaufhängung
- + Spurhaltende Torsionsstabfederung
- + Beste Straßenlage durch tiefen Schwerpunkt
- + Leichtgängige Schaltung mit kurzen Schaltwegen
- + Bessere Sicht durch große Fenster
- + Beim Kasten: 6 cbm Laderaum, 1,60 m Stehhöhe,
- + Durchgang vom Fahrerhaus zum Laderaum

ALSO: Pkw-Komfort im Matador

VIDAL & SOHN
TEMPO-WERK GMBH
HAMBURG-HARBURG 1



DAS NEUE MATADOR-PROGRAMM



Matador-Werbung 1963