

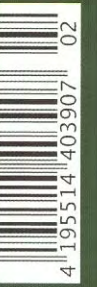
JAGUAR - Browns Lane • 25 Seiten CLASSIC-MARKT

Osterreich € 4,50 Schweiz CHF 7,20 Belgien € 4,60 Niederlande € 4,60 Luxemburg € 4,60 Dänemark DKK 42,00 Spanien € 5,00 Griechenland € 5,60 Tschechien CZK 160,00

2/2008 Febr. Deutschland
März € 3,90



BRITISH CLASSIC CARS



Das Magazin für
britische Klassiker



ASTON MARTIN DB5

CAR-STORY

REISE-STORY

NEW CLASSICS



TRIUMPH TR3



ENGLANDS OSTEN



MINI CLUBMAN

Die italienische

Affäre



Aston Martin wirft seit ein paar Jahren erstmals in der Geschichte der Firma nennenswerte Gewinne ab. Das Prestige jedoch, welches die Marke heute weltweit genießt, entstand in der »italienischen Ära«. Zu Beginn der 60er Jahre katapultieren betörende Linien der Carrozzeria Touring und potente Sechszylinder-Motoren die Autos aus Newport Pagnell endgültig in den internationalen Sportwagen-Olymp. Und der DB5, der aus dem DB4 hervorging und als Dienstwagen eines britischen Geheimagenten über Nacht weltberühmt wurde, stellt den Höhepunkt dieser glorreichen Zeit dar.

Die 60er Jahre kommen mit großen Schritten näher. Aston Martin muss etwas unternehmen, will man der Konkurrenz aus dem Ausland weiter standhalten und einen internationalen Kundenkreis ansprechen. Das aktuelle Modell DB Mark 3 ist – ähnlich wie Jaguars XK 150 – im Grunde genommen das Ergebnis der mehrfachen Auffrischung eines zehn Jahre alten Konzepts, dessen Wurzeln teilweise sogar noch vor dem Zweiten Weltkrieg liegen. Aston Martin ist gerade mit Sack und Pack von Feltham nach Newport Pagnell in die Hallen der alten Karosserie-Schmiede Tickfort umgezogen. Und mit großer Spannung erwartet man die erste Neuentwicklung unter der Führung von David Brown. Auf der London Motorshow im Earls Court wird dann endlich ein vollkommen neues Auto präsentiert: Der DB4 erblickt im Herbst das Licht der Öffentlichkeit und ist der Star der Ausstellung. Wir schreiben das Jahr 1958. Mit einer etwas sanfteren Philosophie als seine Vorgänger, folgt der DB4 dem anhaltenden Trend zum Gran Turismo. Ein

Auto mit dem man sich nach dem Lunch in London auf den Weg macht, um gelassen in Paris zum Dinner zu erscheinen. Endlich besitzt England einen GT, der es mit der Crème de la crème vom Kontinent aufnehmen kann.

Doch bereits vier Jahre zuvor beginnt der Londoner Harold Beach, der 1950 zu Aston Martin gestoßen ist und mittlerweile die Nachfolge von Robert Eberan von Eberhorst als Chefkonstrukteur angetreten ist, mit der Arbeit an einem neuen Chassis. Er entwirft einen Kastenrahmen aus Vierkantrohren und ersetzt die alten Längslenker der Vorderradaufhän-



gung durch Dreiecksquerlenker. Bei der Hinterachse entscheidet er sich für das Patent des französischen Grafen Albert de Dion. Eine Idee, die er bald schweren Herzens wieder aufgeben muss. Das bei der De-Dion-Achse am Rahmen montierte Differential überträgt zu starke Laufgeräusche in den Innenraum und ein geräuschärmeres Ausgleichsgetriebe lässt sich nirgendwo auftreiben, ironischerweise nicht einmal in David Browns eigener Getriebe-fabrik. Die aufwendige französische Konstruktion findet erst 1967 im DBS seinen Weg in einen Aston Martin, so dass im Heck des DB4 eine gewöhnliche Starrachse ihren Dienst zu verrichten hat. Dafür sorgen rundum Scheibenbremsen von Dunlop für angemessene Verzögerung.

Tadeusz »Tadek« Marek, ein Pole, der 1941 aus Krakau über Casablanca nach England geflohen ist, beginnt 1955 mit der Arbeit an einem größeren und stärkeren Nachfolger für die alte 2,9-Liter-Maschine. Der von W. O. Bentley ursprünglich für Lagonda entwickelte Motor, von Marek bereits gründlich über-



*Herzlichen Dank an Claus Fischer aus Wiesbaden,
der uns seinen DB5 für Fotozwecke zur Verfügung stellte.*

arbeitet, stößt langsam an die Grenzen seiner Ausbaufähigkeit. Der ehemalige Rennleiter John Wyer, gerade zum Geschäftsführer der Firma aufgestiegen und immer noch mit einem Auge auf den Rennsport schielend, wünscht sich als Neuentwicklung ein drei Liter großes Aluminium-Triebwerk mit quadratischen Zylindermaßen. Mareks Pläne dagegen sehen einen konventionellen gusseisernen Zylinderblock vor, dessen Mehrgewicht durch ein Volumen von 3,7 Liter und einem langem Hub kompensiert werden soll. Bald hilft Bruder Zufall den Beiden, ihren Disput beizulegen.

Aber vorerst muss für den Neuling ein

Karoserieschneider gefunden werden. Frank Feeley, »der Ästhet«, hat die Firma nämlich aufgrund des Umzugs nach Newport Pagnell verlassen, nach eigener Aussage habe er keine Lust, seinen Lebensabend »im Niemandland« zu verbringen. Der Suche führt geradewegs in die Hochburg automobilen Designs: Italien. Anfangs ist Battista »Pinin« Farina (die Zusammensetzung von Spitz- und Zuname erfolgt erst 1961) im Gespräch. Signore Farina weigert sich aber, als Werkstoff für das Blechkleid Aluminium zu verwenden, bei Aston Martin jedoch unabdingbare Tradition.

Dann gedenkt man wieder der frucht-

baren Zusammenarbeit mit der Mailänder Carrozzeria Touring. Hier sind 1956 drei Spider auf Basis des DB2/4 entstanden, von denen der erste auf der Motorshow im gleichen Jahr als Hauptpreis der englischen Zeitung Daily Mail verlost wurde. Harold Beach reist kurzerhand nach Italien und versteht sich blendend mit der Mannschaft um den Sohn des Firmengründers Felice Bianchi Anderloni. Er ist begeistert von der patentierten Superleggera-Bauweise. Zwar nicht mehr ganz so revolutionär und »superleicht« wie 1937 bei Alfa Romeos legendärem 8C 2900 B, vereint das Prinzip immer noch hohe Verwindungssteifigkeit mit



geringem Gewicht. Auf einem massiven Plattformrahmen – der Beachs Kastenrahmen ersetzt und später bei Aston Martin unter Lizenz gefertigt wird – rankt ein filigranes Rohrgeflecht, über welches die Karosseriebleche gezogen werden. Und die Form der Aluminiumhaut ist Touring at it's best: Elegant, stilvoll und perfekt proportioniert, aus jedem Blickwinkel und in jedem Detail. Weniger minimalistisch als ein mit gleicher Feder gezeichneter Maserati 3500 oder Lancia Flaminia GT, bewahren die Linien eindeutig britischen Charakter. Bei allem italienischen Chic unverkennbar ein Aston Martin.

Und der Streit um Material und Volumen des neuen Motors hat sich mittlerweile von selbst gelöst. Es stellt sich nämlich heraus, dass die Kapazitäten der zuliefernden Gießerei Midland Motor Cylinder in der wieder belebten Englischen Automobilindustrie total ausgelastet sind. Das Auftragsbuch der Tochtergesellschaft Birmingham Aluminium dagegen weist genügend weiße Seiten auf. Die Entscheidung zugunsten des Leichtmetalls ist somit gefallen. Als dann plötzlich noch die unsinnige, nach der Zylinderbohrung bemessene Besteuerung durch den Royal Automobile Club entfällt, ist die etwas unfreiwillige Vorliebe für langhubige Motoren in England beendet und der perfekte Kompromiss geboren: Ein Aluminium-Triebwerk mit knapp 3,7 Litern Hubraum und exakt quadratischen Zylindermaßen feiert 1957 im Rennsportwagen DBR2 mit 280 PS seine Premiere in Le Mans. Mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen und hemisphärischen Brennräumen ist die Maschine absolut »state of the art«. Und zieht kurz darauf mit zivileren, aber dennoch beeindruckenden 240 PS in die Serienproduktion ein.

Vielleicht ein wenig zu früh präsentiert, ist der DB4 anfangs noch nicht ganz ausgereift. Er leidet an Überhitzungsproblemen. Durch die Umstellung von Grauguss auf Aluminium entstehen bei warm gelaufenem Motor Schmierungsprobleme, da sich das Lagerspiel wegen unterschiedlicher Ausdehnung der Materialien bis um das dreifache vergrößert. Auch ein höherer Öldruck kann dieses Problem nicht lösen. Erst mehr Öl und ein Ölkühler verschaffen Abhilfe. Und so widerfährt dem DB4 in seiner fünf jährigen Bauzeit eine Modellpflege, die sich in fünf Serien niederschlägt. Die



wichtigste Änderung ist eine Vergrößerung des Ölreservoirs von 8.5 auf 9.7 und schließlich 11.9 Liter. Der ab der zweiten Serie optional angebotene Ölkühler ist dann ab 1961 in der vierten Serie endlich serienmäßig verbaut.

Von nun an ist auch ein Convertible im Programm und man kann einen »Special Series« Motor mit größeren Ventilen, höherer Kompression und drei anstatt zwei SU-Vergasern ordern. Das Ergebnis ist eine Leistungssteigerung auf 266 PS und eine Zusatzbezeichnung, die Liebhabern der Marke noch aus Tagen des DB2 bekannt ist: Vantage. Äußeres Erkennungsmerkmal sind in die Kotflügel versenkte Scheinwerfer mit Plexiglasabdeckungen, die nicht nur ansprechend aussehen, sondern auch für eine bessere Aerodynamik sorgen und schon die seit 1959 erhältliche kürzere und stärkere Leichtbauversion DB4 GT zieren.

Der DB4 der fünften Serie erhält dann eine um sieben Zentimeter gestreckte Karosserie sowie ein leicht angehobenes Dach für mehr Platz im Innenraum und wird fast ausschließlich mit dem Vantage-Motor und den GT-Scheinwerfern ausgeliefert. Als man dem Wagen 1963 dann noch einen auf 4 Liter aufgebohrten Motor mit drei Vergasern und 282 PS zugute kommen lässt, beschließt man, mit dem Serien-Wahnsinn aufzuhören und nennt das ganze einfach: DB5.

Das nun leicht überquadratische Triebwerk hat sich bereits im Rennsport und im Lagonda Rapide als ausgereift und standfest bewährt. Neben einigen Detailverbesserungen erhält Opus 5 die Bremscheiben von Girling aus dem DB4GT, einen Bremskraftverstärker, elektrische Fensterheber und getönte Scheiben. Auch dem Bordwerkzeug widmet

man Aufmerksamkeit und ersetzt den mechanischen Wagenheber durch einen hydraulischen. Und der DB5 ist der erste Aston Martin, der seine Typenbezeichnung in verchromten Lettern am Heck zur Schau stellt. Für die Kraftübertragung sorgt das bekannte hauseigene Viergang-Getriebe mit einem Overdrive von Laycock de Normanville. Das an-

Spezialisten & Ersatzteihändler

ASTON MARTIN LAGONDA Ltd.
Tel. 0044 (0)19 08 61 06 20
www.astonmartin.com

ROOS ENGINEERING Ltd.
Aston Martin
Heritage Specialist
Tel. 0041 (0)319 26 11 37
www.roosengineering.ch

F.W. SCHÖNBORN
GmbH & Co. KG
Aston Martin Ersatzteile
Tel. (0 51 65) 9 80 08

LIMORA OLDTIMER
GmbH & Co. KG
Aston Martin Ersatzteile
Tel. (0 26 83) 70 61
www.limora.com

WERNER WENZEL
VINTAGE CAR RESTAURATION
Gewerbehof 9
13597 Berlin
Tel. (0 30) 3 32 41 61

WERNER BLUHM
Gewerbepark Nürburgring
Gottlieb Daimler Strasse 1-3
53520 Menspath
Tel. (0 26 91) 93 56 87



fangs optional erhältliche Fünfgang-Getriebe der Zahnradfabrik Friedrichshafen – ursprünglich für den Maserati 5000 GT konzipiert – wird ab 1964 serienmäßig verbaut. Und erstmals stehen in der Zubehörliste auch ein Drei-Gang-Automat von Borg-Warner, eine Klimaanlage und verstellbare »Selectaride« Stoßdämpfer – allesamt Zugeständnisse an die Komfortbedürfnisse des wichtigen US-amerikanischen Markts.

Der Übergang vom DB4 zum DB5 erfolgt derart schleichend und nahtlos, dass er kaum Aufsehen erregt. Der Prototyp, der im Spätsommer 1963 der Öffentlichkeit als DB5 präsentiert wird, ist lediglich ein leicht modifizierter DB4 der fünften Serie (Fahrgestell-Nr. DP216/1).

Und just in dem Moment als dieser DB5-Prototyp fertig ist, klingelt an einem verregneten Nachmittag bei David Brown das Telefon. Am anderen Ende der Leitung ist ein gewisser Harry Saltzman. Der hat mit seinem Partner Albert R. Broccoli die Filmproduktionsfirma EON Productions ins Leben gerufen und sich die Verfilmungsrechte an den Romanen von Ian Fleming gesichert, dem geistigen Vater einer der schillerndsten Figuren der Literaturgeschichte: James Bond.

Da Bond in Flemings Roman Goldfinger von 1959 einen Aston Martin DB Mark 3 fährt, trägt Saltzman sein Anliegen sogleich vor: Ein Auto für den Helden des gleichnamigen dritten Films

der Reihe. David Brown ist zuerst gar nicht begeistert von der Idee, dass ein Spion und Frauenheld eines seiner Autos fahren soll. Doch schnell wird ihm bewusst, dass dies eine Chance für seine Firma sein könnte, endlich auch im Ausland mehr Aufmerksamkeit zu erhalten. Und so kommt es zum ersten und vielleicht erfolgreichsten Beispiel von

Clubs

Aston Martin Owners Club GB
www.amoc.org

Aston Martin Owners Club
 Sektion Deutschland
www.amoc-germany.de

Aston Martin Owners Club
 Switzerland
www.amoc.ch

Product Placement in der Geschichte des Films. Goldfinger feiert am 17. September 1964 in London Premiere und ist ein Riesenerfolg. Der Streifen spielt in den ersten drei Wochen seine Produktionskosten wieder ein und ist bis dahin der erfolgreichste Film aller Zeiten. Der Titelsong von Shirley Bassey stürmt die Charts und der DB5 die Herzen eines Millionenpublikums.

Sogar zwei Autos werden für den Dreh von Goldfinger zur Verfügung gestellt. Für Nahaufnahmen wird der DB5-Pro-

totyp (DP216/1) mit den berühmten, nicht offiziell erhältlichen Extras wie Browning-Maschinengewehren, Schleudersitz, ausfahrbaren Radnarben und drehbarem Nummernschild ausgestattet. Für Totalaufnahmen wird ein früherer Serien-DB5 (DB5/1486) ohne die Spezial-Ausrüstung verwendet. Beide Autos tauchen 1965 auch im vierten Bond-Epos Thunderball auf. Zu Promotions-Zwecken für den Film werden DB5/1486 und zwei weitere Autos (DB5/2008 und DB5/2017), die nie ein Filmstudio gesehen haben, nachträglich mit den Agenten-Gimmicks ausgestattet. DB5/1486 befindet sich heute in einer Privat-Sammlung in den USA, DB5/2017 in der holländischen Louwman Collection. DB5/2008 ist in Arizona 2006 für über zwei Millionen Dollar versteigert worden und wird gerade von Aston Martin Spezialist Beat Roos liebevoll restauriert.

Der DB5-Prototyp und originale Effekt-Wagen aus Goldfinger (DP216/1) erlebt dagegen eine apartere Geschichte: 1968 wird er vom Werk in den Serienzustand zurück versetzt und verkauft. Der neue Besitzer, Gavin Keyzar, lässt ihn von einer Karosseriebaufirma in Kent wieder mit den Bond-Features versehen und verkauft ihn 1971 an Richard Loose in die USA. Dort hat er 1981 einen weiteren Leinwandauftritt in der Komödie The Cannonball Run, wo er von einem selbstironischen Roger Moore pilotiert wird. Vier Jahre später versteigert Sotheby's das Auto in New York für 275.000 Dollar, den Zuschlag erhält Anthony Pugliese. 1997 verschwindet das Auto dann auf mysteriöse Weise aus einem Hangar in Florida und Mr. Pugliese erhält von seiner Versicherung schlappe vier Millionen Dollar. Der Wagen ist seitdem nie wieder aufgetaucht.

Nur ein Erinnerungsstück an DP216/1 ist geblieben: Der Schaltknauf mit dem Auslöser für den Schleudersitz, 1968 bei der Demontage der Spezial-Ausrüstung

xxxxxxxxxxx Text ergänzen





TECHNISCHE DATEN

Aston Martin DB5 & DB5 Vantage

DB5 Motor	6 Zylinder in Reihe aus Aluminium mit zwei obenliegenden Nockenwellen und hemisphärischen Brennräumen 3995 ccm, 282 PS bei 5500 U/min, 390 Nm bei 3850 U/min Bohrung x Hub 96 mm x 92 mm, Verdichtungsverhältnis 8.9:1. Drei 2-Zoll SU-Vergaser.
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
0-100 km/h	7.6 sec
VANTAGE Motor	wie DB5, 314 PS bei 5750 U/min. Drei Weber-Doppelvergaser.
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
0-100 km/h	100 km/h 6.8 sec
Chassis	Mischkonstruktion aus Plattform- und Rohrrahmen (Superleggera) Vorne: Doppelquerlenkerachse mit Schraubenfedern, Querstabilisator Hinten: Starrachse an Schubstreben mit Schraubenfedern, Watt-Gestänge. Rundum Hydraulische Scheibenbremsen von Girling. Zahnstangenlenkung. Reifen: 6.70 x 15 Avon Turbospeed
Radstand	4572 x 1676 x 1346 mm (L x B x H)
Gewicht:	1465 kg
Stückzahlen	(Juli 1963 bis September 1965)
DB5	1021 davon 1 Prototyp (DP216/1 »Goldfinger«), 820 Coupes, 123 Convertibles, 65 Vantage, 12 Shooting Brakes 37 »Short Chassis« Volante (1965 und 1966 auf DB5-Chassis)
Preise (1964)	
DB5	4250 EUR
DB5 Vantage	4400 EUR
DB5 Convertible	4570 EUR

Fahrleistungen wurden zeitgenössischen Testberichten entnommen!

Spezialisten & Ersatzteihändler

ASTON MARTIN LAGONDA Ltd.
Tel. 0044 (0)19 08 61 06 20
www.astonmartin.com

ROOS ENGINEERING Ltd.
Aston Martin
Heritage Specialist
Tel. 0041 (0)319 26 11 37
www.roosengineering.ch

F.W. SCHÖNBORN
GmbH & Co. KG
Aston Martin Ersatzteile
Tel. (0 51 65) 9 80 08

LIMORA OLDTIMER
GmbH & Co. KG
Aston Martin Ersatzteile
Tel. (0 26 83) 70 61
www.limora.com

WERNER WENZEL
VINTAGE CAR RESTAURATION
Gewerbehof 9
13597 Berlin
Tel. (0 30) 3 32 41 61

WERNER BLUHM
Gewerbepark Nürburgring
Gottlieb Daimler Strasse 1-3
53520 Menspath
Tel. (0 26 91) 93 56 87

aufbewahrt, wird 2007 bei Bonhams für 47.000 Pfund, ja, versteigert. Und ist mit einem kleinen unerklärlichen Makel behaftet: Das Versteigerungsstück trägt das Fünf-Gang-Schema des ZF-Getriebes, begnügt sich Sean Connery in Goldfinger doch eindeutig mit vier Fahrstufen.

Entgegen David Browns erster Befürchtung, ist der Auftritt des DB5 in Goldfinger ein regelrechter Marketing-Coup. In knapp drei Jahren entstehen

1021 Stück. Der DB5 ist damit in Relation zur Bauzeit das erfolgreichste Modell seit Gründung der Firma und wird erst 30 Jahre später vom DB7 übertroffen. Zu den 820 Coupes gesellen sich noch 123 Convertibles, mit einer etwas erhöhten Windschutzscheibe und einem auf Wunsch in Wagenfarbe lackiertem Armaturenbrett. Außerdem noch 65 Vantage mit drei Weber-Doppelvergasern und imposanten 314 PS.

Da David Brown sich mehr Platz für seine Hunde wünscht, lässt er sich persönlich im Werk einen DB5 mit Kombiheck versehen. Da diese Idee bei einigen gutbetuchten Freunden der Jagd großen Anklang findet, entstehen bei Radford Coachworks ein Dutzend DB5-Kombis, deren Name an eben diesen Lieblingssport der englischen Upper-Class erinnert: Shooting Brake. Harold Radford ist bereits bekannt durch seine »Countryman«-Umbauten britischer Edelkarossen, später durch ausgefallene Mini Coopers, beispielsweise für Peter Sellers und die Beatles. Das Konzept des sportiven zweitürigen Kombis wird daraufhin von Reliant, Volvo, BMW und anderen erfolgreich kopiert.

Der im Herbst 1965 nachfolgende DB6 hat mit seinem längeren Radstand, der Abrisskante am Heck und dem höheren Dach mitsamt der veränderten Fensterlinie einiges an Eleganz verloren. Er wird auch nicht mehr nach dem Patent »Superleggera« gefertigt – obwohl er noch zwei Jahre trügerisch den Schriftzug auf der Motorhaube trägt – und leidet anfangs an Qualitätsproblemen, eine bis dahin für Aston Martin-Besitzer unbekanntes Vokabel.

Auf den übrig gebliebenen DB5-Chassis entstehen bis 1966 aber noch 37 Cabrios. Als eine Art Interimsmodell erhalten sie ausschließlich die schlichte

Bezeichnung Volante – ein Name, den ab dann fast alle offenen Aston Martins tragen. Mit den geteilten Stoßstangen des DB6, aber dem kürzeren Radstand und den eleganten Heckflossen des DB5 versehen, wird dieses seltene Modell zur besseren Abgrenzung zum späteren DB6 Volante meist mit »Short Chassis« Volante betitelt.

Die Zeitschrift Autocar testet im September 1964 einen DB5 und bezeichnet ihn als »ein Auto mit vielen Gesichtern, von denen eins immer zur jeweiligen Stimmung des Fahrers passt«. Eine treffende Beschreibung seines dualen Charakters. Denn mit dem DB5 lassen sich, nach Tradition eines echten Gran Turismo, souverän und entspannt ganze Kontinente durchqueren. Sogar mit vier Personen – wobei die beiden Hinterbänker aber wirklich gut befreundet sein sollten.

Aber der DB5 kann seinen Fahrer auch zum Draufgängertum animieren, so als säße der Teufel auf seinen Schultern. Eine Fahrmaschine par excellence, mit der man spielerisch in den Bereich hoch illegaler Geschwindigkeiten vordringt und die auch heute noch ein äußerst ernst zu nehmendes Gefährt darstellt. Stets untermahlt von einem Soundtrack, so reichhaltig und einprägsam, dass er lange Zeit unvergesslich bleibt.

Aston Martin verlangt 1964 für einen DB5 stolze 4250 Pfund. Ein Betrag, den zu dieser Zeit der englische Mittelstand für ein komfortables Einfamilienhaus mit Garten abbezahlt und gegen den die Astons von heute geradezu als Schnäppchen erscheinen. Doch einem Gerücht zufolge macht David Brown beim Verkauf jedes Wagens noch 1000 Pfund Verlust, von solcher Bedeutung sind für ihn Qualität und Ansehen seiner Autos. Der DB5 ist – Rennsport- und Sondermodelle mal beiseite gelassen – der vielleicht begehrtesten Aston Martin überhaupt. Er ist nicht nur eine britische Sportwagen-Ikone, sondern auch eines der großartigsten Autos seiner Art, das selbst manchen Konkurrenten aus dem magischen Dreieck im Großraum Modena lieblos und gewöhnlich erscheinen lässt.

Der DB5 ist von einer ganz besonderen Aura umgeben, einer Aura von Exklusivität und Understatement, von Qualität und Stil. Und purer Selbstverständlichkeit, denn: Noblesse oblige. ■



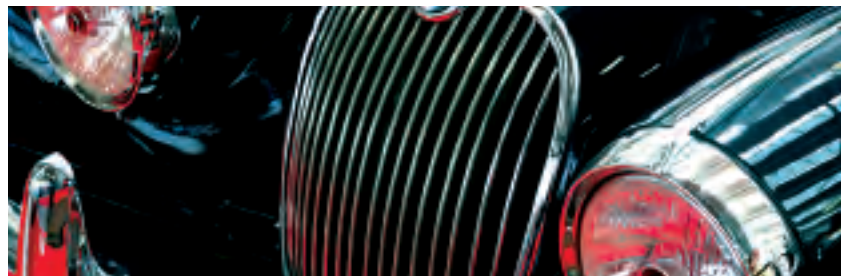


RETRO CLASSICS®

INTERNATIONALER SCHAUPLATZ
AUTOMOBILER TRADITION

Oldtimer – Rückblick auf
goldene Zeiten – erleben
sie Klassiker in stilvollem
Ambiente.

www.retroclassics.de



NEUE MESSE STUTTGART

14. – 16. MÄRZ 2008

ORGANISATIONS-PARTNER
RETRO
PROMOTION
www.retropromotion.de

PREVIEW-DAY
FACHBESUCHER- UND PRESSETAG AM
13.03.2008