



# Der König des Waldes

Auf mancher Waldlichtung steht statt Hirsch ein Amarok, mit seinen Fähigkeiten ist er ebenfalls ein König des Waldes.

Allradantrieb hat bei VW hohen Stellenwert: Etwa jeder fünfte Transporter und Lieferwagen rollt damit vom Band und danach durch Feld, Wald und Flur. Der Pick-up Amarok führt die 4x4-Flotte an.

**K**napp 10.000 ha bewaldetes Gelände, zwei Steinbrüche, rund 500 km befestigte Wege und zwischendrin jede Menge unbefestigtes Geläuf. Alles wenig bevölkert von Menschen und reichlich belebt von Wild – der Büdinger Wald nordöstlich von Frankfurt ist ein Paradies für Wanderer und Naturfreunde, auch für die Forstwirtschaft. Die Gegend wirkt rau, es gibt nicht ganz zufällig einen Ort namens Lieblos, vor gut 400 Jahren wurde die Pfarrersfrau des Städtchens Gelnhausen in einem Hexenprozess hingerichtet.

Wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen, sind die Feld-, Wald- und Wiesentransporter mit Allradantrieb von VW in ihrem Element. Auf der Lichtung mitten im Forst steht deshalb nicht etwa ein prächtiger Sechszehnder, es handelt sich um einen nicht weniger beeindruckenden Sechsender, den aktuellen Pick-up Amarok mit V6-Motor. Auch er ist ein König des Waldes.

## Vehementer Antritt

Der Amarok röhrt keinen Brunftschrei hinaus in die Wildnis, derlei Gehabe hat er nicht nötig. Er säuselt vielmehr durch das anspruchsvolle Gelände, angetrieben von einem Sechs-

Hier arbeitet sich ein Sechsender durch Wald und Flur, sechs Zylinder und drei Liter Hubraum bedeuten Saft und Kraft.



zylinder-Turbodiesel mit 3 l Hubraum und maximal 165 kW (224 PS). Das ist Leistung genug für alle Lebenslagen, umgesetzt in eine Zugkraft von bis zu 550 Nm. Wenn VW den Sechszylinder als komfortables Einzelmerkmal in der Klasse des Amarok hervorhebt, steckt dahinter eine aus der Not geborene Tugend: In der ersten Lebenshälfte des Amarok setzte VW auf den verbreiteten 2-l-Vierzylinder des Konzerns – vielleicht war er für gehobene Pick-up-Ansprüche doch etwas zart gebaut. Und irgendwie muss man sich von Ford Ranger und Toyota Hilux unterscheiden, die in Europa nach der jeweiligen Zählung im Segment der Cowboys unter den Pritschenwagen die Nase respektive Motorhaube vorn haben. Also hat sich der Amarok beim Kollegen VW Touareg und bei Audi bedient. Bis zum Start der Mercedes-X-Klasse im Herbst kann der Amarok mit seinem Sechszylinder-Alleinstellungsmerkmal auftrumpfen.

Er erledigt dies imponierend: Mit vehementem Antritt sprintet der stärkste Amarok in nur acht Sekunden auf Tempo 100. Auf der Autobahn läuft er, wenn's sein muss, sogar die doppelte Geschwindigkeit. Doch dort sowie ab-



**Wasser gurgelt, Schlamm schmatzt, Kies spritzt – der Amarok in seinem Element als arbeitsamer und wuchtiger Geländewagen.**

seits von Asphalt sind dann knapp 8 l Normverbrauch schnell Makulatur. Der Verbrauch ist aber ein Thema mit Blick auf die Steuer: Egal welche Zulassung, Finanzämter stufen eine Doppelkabine als PKW ein. Und die werden nun mal nach Emission und damit nach Verbrauch teurer besteuert als ein LKW nach Gewicht.

Abseits der Straße sollte sich der Fahrer im Bewusstsein üppiger Leistungsreserven zügeln und ebenso wie das Wild die Laufruhe des Triebwerks genießen. Ebenso die Souveränität des Antriebs, denn die Achtgangautomatik von ZF portioniert die Kraft geschickt und



## Das Arbeitsschutz-Portal mit über 35.000 Produkten



## BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung

- |                    |                   |                  |
|--------------------|-------------------|------------------|
| ■ 3M               | ■ deb/Stoko       | ■ Kimberly-Clark |
| ■ Ansell           | ■ DS SafetyWear   | ■ KNEETEK        |
| ■ askö             | ■ EKASTU          | ■ KROMWELL       |
| ■ ATG              | ■ ergodyne        | ■ Leiber         |
| ■ Aug. Schwan      | ■ Erich Voss      | ■ Lemaitre       |
| ■ Azett            | ■ Excess          | ■ LHD            |
| ■ Baak             | ■ Georg Schmerler | ■ Lordin         |
| ■ Bata Industrials | ■ Greven          | ■ M-A-S          |
| ■ BIG              | ■ HAKRO           | ■ MAPA           |
| ■ Body Products    | ■ Hase Safety     | ■ MASCOT         |
| ■ Brynje           | ■ Hi-Tec/Magnum   | ■ MAXGUARD       |
| ■ caramba          | ■ HERWE           | ■ MRUK           |
| ■ Centurion        | ■ Hugo Josten     | ■ OEL-KLEEN      |
| ■ Cobra            | ■ ID IDENTITY     | ■ Physioderm     |
| ■ daiber           | ■ JAH             | ■ pka            |
|                    |                   | ■ precoderm      |
|                    |                   | ■ promodoro      |
|                    |                   | ■ PSA            |
|                    |                   | ■ Remisberg      |
|                    |                   | ■ Safety Jogger  |
|                    |                   | ■ Sanita         |
|                    |                   | ■ Scott Safety   |
|                    |                   | ■ SIKA           |
|                    |                   | ■ Söhngen        |
|                    |                   | ■ Stabilus       |
|                    |                   | ■ Turbo          |
|                    |                   | ■ Unico          |
|                    |                   | ■ Univet         |



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH  
Telefon 02151-5100-0  
arbeitsschutz@stuenings.de

[www.arbeitsschutz-online.de](http://www.arbeitsschutz-online.de)



Farbtupfer unter den Transportern mit Allradantrieb: Der rustikale Transporter T6 Rockton trägt Arbeitsstiefel.

## Dieser T6 rockt die Wildnis

Hier schuftet der T6 mit den Arbeitsstiefeln. Ein Fall fürs Grobe und für die harten Jungs. Der Transporter teilt es jedermann per Aufschrift auf der Flanke mit: Rockton. Ein Arbeitsgerät mit Allradantrieb für Regionen, in denen Transporter täglich nach dem Einsatz mit dem Dampfstrahler gereinigt werden. Oder nie. Angesichts der nüchternen Ausstattung gilt das auch innen: Die Karosserie ist teilverglast, die Wände sind grob mit Hartfaserplatten belegt, der Boden bei Bedarf mit einem Schienensystem (2.540 Euro) und verschiebbaren Einzelsitzen drauf zum Stückpreis von 675 Euro ausgerüstet. Alles teuer, aber gut. Ein stabiles Gitter teilt den Laderaum ab. In diesem Umfeld stört es kaum, wenn die Fahrerhaustüren scheppernd ins Schloss fallen.

Wichtiger: Eine Haldex-Kupplung übernimmt die variable Kraftverteilung zwischen den Achsen. Sie ist mit ihrer Lamellenkupplung im

Ölbad ein moderner Nachfahre der guten alten Visko-Kupplung, überträgt die Kraft fleißig schlupfabhängig zwischen den Achsen. Falls dies nicht genügt, verfügt der Rockton serienmäßig über ein klassisches mechanisches Sperrdifferential an der Hinterachse – ein Hinweis für jene, die an der Eignung des Rockton für den Offroad-Einsatz zweifeln. Auch er hat abseits der Straße Grenzen, schon bedingt durch 3 m Radstand. Aber VW hat den Rockton mit veränderten Federn und Dämpfern um 3 cm höhergelegt, macht 210 mm Bodenfreiheit unter der Vorderachse. Und 2,06 m Gesamthöhe, der Rockton parkt also vor der Garage. VW hat an ein Reserverad gedacht, es lagert im Heck. Und an ein Schutzpaket für die empfindlichen Eingeweide. Ein Bergabfahrassistent hält die Geschwindigkeit konstant, zusätzlich bremsst ESP bei Bedarf einzelne Räder ab, stabilisiert die Fuhre also im Gefälle.

Falls die serienmäßige 16-Zoll-Bereifung mickrig erscheint, bietet VW-Partner und Offroad-Spezialist Peter Seikel Abhilfe. Große Räder und Reifen erhöhen die Bodenfreiheit um bis



Einzelsitze in einem Schienensystem, Gitter für den Laderaum: Der Rockton setzt auf ein robustes Interieur für harte Einsätze.

zu 4 cm, Allterrain-Reifen erhöhen den Grip. Dann bitte auch zur kürzeren Übersetzung greifen, sonst geht dem T6 wie im Testwagen zu schnell die Puste aus. Obendrein liefert Seikel Schutzplatten, Schwellerleisten, Schnorchel als Luftansaugung und Zyklon-Luftfilter für staubige Ecken. Und mit einer Front-Seilwinde kann sich der Rockton notfalls à la Münchhausen am eigenen Schopf aus dem Schlamassel ziehen. Doch in der Regel ist der Rockton für raue Einsätze gut gerüstet. Davon zeugen serienmäßig 3,2 t zGG. Auch der Motor mit 110 kW (150 PS) aus 2 l Hubraum mit 340 Nm Drehmoment steht gut im Futter – obwohl echte Offroader stets nach Hubraum rufen.

Mehrprior verlangt VW für den 80-l-Dieseltank, in Serie sollen 70 l genügen. Dabei entfernt sich der Rockton abseits der Straße sofort weit von seinem Normverbrauch von kombiniert 6,6 l/100 km. Aber angesichts von 38.125 Euro Einstandspreis für die Arbeitsmaschine ist auch das drin. Und dann werden Forst und Großbaustelle gerockt.



4-Motion ist die VW-Bezeichnung für einen 4x4, hier unterstützt durch eine mechanische Sperre.



schaltet ebenso butterweich wie flink. Acht Gänge bedeuten eine angemessene Spreizung und die Fähigkeit zu sachter und langsamer Fahrt im Gelände, passenden Anschlüssen beim Beschleunigen und Schnellfahrkomfort mit überschaubaren Drehzahlen auf der Autobahn.

In Europa liefert VW den Amarok zurzeit nur mit Automatik und permanentem Allradantrieb. Sein Zentrum zur Kraftverteilung bildet ein Torsen-Differenzial plus elektronischer Sperre mit Bremsengriffen. Die Portionierung der Kraft beläuft sich im Normalfall auf 40:60, ist aber je nach Schlupf variabel. Ernsthafte Offroader wählen gegen Aufpreis die mechanische Hinterachssperre. Auf anderen Kontinenten gibt es den Amarok auch als günstigen 4x2 sowie als kernigen Geländewagen mit zuschaltbarem Allrad und Schalt- plus Reduktionsgetriebe. Damit stampft er beladen Steigungen von 100 Prozent hinauf, an denen Fußgänger aufgeben und Rot- oder Schwarzwild bereits Umwege wählen. Für komfortgewohnte Mitteleuropäer heißt das passende Ra-ting: Amarok, Allrad, Automatik – AAA oder Triple A also.

### Präzise und gutmütig

Und dann gurgelt das Wasser, schmatzt der Schlamm, und der Kies spritzt, wenn der Amarok die Straße verlässt und die Ärmel hochkrepelt. Seine Federung lässt ihn sanft über Unebenheiten gleiten, die Bedienung ist so einfach wie bei jedem VW. Auch das Fahrverhalten zeigt die gewohnte Güte: Zielgenau folgt der leer 2 t schwere Amarok den Lenkbefehlen, die Lenkung ist variabel übersetzt. Der Pick-up fährt sich sowohl präzise als auch gutmütig und ohne die Schwammigkeit mancher Wettbewerber. Unter der Karosserie steckt ein stämmiger Leiterraum, das unterscheidet einen ordentlichen Pick-up von weichgespülten SUV, die nicht

für die Arbeit, sondern für den Boulevard geboren sind. Die Bodenfreiheit von serienmäßig 19 cm kann sein Eigner sich durch andere Federn vorne und Distanzstücke hinten um 25 mm steigern. Auf Wunsch lassen stabile Schwellerleisten und ein Unterfahrschutz für Motor und Hinterachs-Differenzial den Amarok schadlos über Hindernisse schürfen. Mit seinen Insassen geht der Amarok pfleglich um. Das Interieur trifft – typisch VW – das richtige Maß zwischen Schlichtheit und Luxus, der Eigner siedelt sich ganz bürgerlich irgendwo zwischen Knecht und Landedelmann an. Der Amarok ist sich für die Arbeit nicht zu schade und macht auch vor der Oper eine ansehnliche Figur. Das Cockpit tritt so kantig auf wie das Äußere. Die Bedienung ist gewohnt einfach, die Bedienungsanleitung ist bei einem VW mehr Pflicht als Notwendigkeit. Rund um den Wählhebel des Automatikgetriebes siedelt VW Tasten für allradspezifische Zusatzfunktionen an, wie ESP-Schalter, Offroad-Programm der Bremsen (aufgeweitete ABS-Regelungen lassen auf losem Untergrund einen bremsenden Keil vor den Vorderrädern zu) und Differenzialsperre.

### Viel Holz – kein Problem

Die Sitze mit der typischen Pick-up-Position – der Fahrer sitzt fast so hoch wie im Transporter und gleichzeitig gestreckt wie im PKW – geben guten Halt und lassen sich so weit verstellen, bis der Hintermann protestiert. Der dreisitzige Fond dient bei Bedarf als Frachtraum: Die Lehnen lassen vor- und die Sitzflächen hochklappen.

Bitte nicht täuschen lassen, 5,2 m Länge klingen üppig, doch dieses Maß teilen sich der längs eingebaute Motor, die Kabine sowie die Ladefläche – Transporter glänzen mit besserer Raumausnutzung. Aber die Pritsche misst immerhin 1,55 m. Und wenn der Staplerfahrer quer zielt, dann passt sogar eine Palette quer

**Ein VW ist ein VW ist ein VW:  
Bedienung wie gewohnt, alles passt  
und sitzt. Das kantige Cockpit steht  
dem Pick-up gut.**

## Kleben Sie sich eine ...



**Sonderpreis  
€ 3,69\***  
\* /Rolle netto + MwSt frei Haus.  
1 VE=24 Rollen

Artikelnr. 4613

### ... gute Qualität an die gewünschten Stellen!

27mesh PET/Baumwollgewebetrag, Naturkautschukklebemasse, gute Klebekräfte auch auf rauen Untergründen, leicht handeinreißbar, wasserabweisend, 180 µm dick.

Duct tapes werden als Allround-Klebebänder für ein breites Anwendungsspektrum verwendet.  
**Einsatzbereiche:** Konstruktion, Wartung, Reparatur, Instandhaltung und Industrie.

Für den Sonderpreis geben Sie bei der Bestellung den **Aktionscode „TesaKF2017“** an!

Schmalz GmbH & Co. KG  
Oberste-Wilms-Straße 12, 44309 Dortmund  
schmalz@schmalz-online.de  
www.schmalz-online.de

**Schmalz**

**Der Amarok röhrt keinen Brunftschrei hinaus in die Wildnis, derlei Gehabe hat er nicht nötig. Er säuselt vielmehr durch das anspruchsvolle Gelände.**

zwischen die Radkästen. Knapp über 2 t wiegt der wuchtige Amarok, je nach Fahrwerksvariante und Ausstattung ist maximal eine knappe Tonne Nutzlast drin. Für deftige Einsätze gibt es ihn mit verstärkter Hinterachsfederung, sie freut sich auf Punktlast. Falls es auf der Pritsche voll wird, darf der Amarok bis zu 3,5 t ziehen. Das zulässige Zugsgesamtgewicht beläuft sich auf 6 t.

Das reicht für eine Menge Holz aus dem Büdinger Wald oder für Material aus dem Steinbruch. Ein kapitaler Rothirsch ist kein Problem, er wiegt nur gut 100 kg, ein Keiler fast das Doppelte, bitte aufladen. Allerdings muss der Fahrer die Fracht erst einmal auf die rund 80 cm hohe Pritsche stemmen, die optio-nale Trittstufe kann

dabei helfen. Ob Wildbret, Holz, Strohballen oder Stei-ne, für Transporte aller Art offeriert VW ein ganzes Arsenal an Zubehör. Es gibt einen Ladekantenschutz und einen Ladebodenauszug, eine Laderaumbeschichtung und eine Auskleidung mit Aluminium-Riffelblech. Staubboxen und eine Hundebox sind ebenso im Angebot wie eine Stylingbar mit Arbeitsscheinwerfern. Abdeckungen verhüllen die Fracht oder sogar ein Hardtop. Und wer es grell mag und die Show schätzt, der gönnt sich Schwellerrohre mit integrierten LED-Spots.

Derlei Zierrat aber ist dann doch ein Fall für den Boulevard und nichts für die Baustelle. Oder für 10 000 Hektar Wald und Steinbrüche im Büdinger Wald. **Randolf Unruh**

## Caddy 4-Motion: der heimliche Hit

Er ist fast schon ein kleiner hidden charm-pion, ein heimlicher Sieger: Immerhin jeder zehnte Caddy läuft als 4-Motion mit Allradantrieb vom Band. Vielleicht liegt es daran, dass er der einzige 4x4 in seiner Klasse ist. Den Renault Kangoo Rapid Allrad gibt es nur noch als zermürbten Gebrauchten, der französische Umbauer Dangel kümmert sich um Allradausführungen von Citroën Berlingo und Peugeot Partner, das war's. Prompt kann sich VW mit rund 15-000 Caddy 4-Motion im Jahr ins Fäustchen lachen.

Der ist kein Offroader und will auch keiner sein, aber ein Traktionsprofi. Per Haldex-Kupplung wird die Kraft schnell schlupfabhängig zwischen den Achsen verteilt. Auf eine Sperre verzichtet VW im Caddy ebenso wie auf einen Bergabfahr-Assistenten. Zwar steht der Caddy 4-Motion etwas höher als der Fronttriebler, doch mit maximal 15

cm Bodenfreiheit unter dem Motorabschirmblech stößt er in ausgefahrenen Feldwegen trotzdem an seine Grenzen. Daher empfiehlt sich der wahl-weise Unterfahrschutz – billig aus Kunststoff, teuer aus Aluminium. In seinem Element ist der Caddy 4-Motion auf weichem Geläuf. Hier ackert er sich tapfer wieder auf festen Untergrund. Serienmäßig ist im Unterschied zu anderen Caddy eine Müdigkeitserkennung an Bord. Obwohl sich der kompakte Lieferwagen spielerisch treiben lässt, hält VW Allradbetrieb für anstrengend.

Die Motorisierung beschränkt VW auf zwei Dieselvarianten. Eigens für den 4-Motion gibt es eine Ausführung mit 90 kW (122 PS) und Sechsgang-Schaltgetriebe. Entscheidend ist hier die Zugkraft von 300 Nm. Gibt's netto im kurzen Kastenwagen ab 21.685 Euro. Wer sich etwas gönnt, legt knapp 4.000 Euro drauf und holt sich die Ausführung mit 110 kW (150 PS), 340 Nm Drehmoment und serienmäßigem DSG-Getriebe. Dieser Caddy schnellst in gut neun Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und rennt etwa 190 Sachen.

Den Caddy 4-Motion gibt es kurz und lang, als Kasten und Kombi. Und alles als Alltrack. Der macht mit Beplankung unter Bug- und Heckstoßfänger (verräterische VW-Bezeichnung: „Design-Unterfahrschutz“) sowie Aluminiumrädern und Chromstreifen auf dicke Hose und kostet rund 1.700 Euro netto. Ein Showpaket, hübsch anzusehen – und als Verpackungskunst auch für den Caddy ohne Allrad zu bekommen. Wichtiger sind Fakten: Die Topmotorisie-rung soll laut Norm im Bestfall mit 5,4 l/100 km Treibstoff plus Adblue-Zuschlag auskommen. Wird der Lieferwagen nicht schaffen, ohnehin nicht abseits der Straße. Faustregel ist ein halber Liter Mehrverbrauch zum gewöhnlichen Caddy auf der Straße. Das Mehrgewicht des 4x4 von rund 90 kg fängt VW durch ein erhöhtes zulässiges Gesamtgewicht auf, die Anhängelast bleibt mit 1,5 t unverändert. Wichtig für den Einsatz abseits der Straße: Ein Reserverad passt wegen des Zusatzantriebs nicht unter das Heck – das heißt Verzicht aufs Rad oder auf Stauraum. Aber soll das einen Champion aufhalten?

**Jeder zehnte Caddy fährt mit Allradantrieb vor – er ist der einzige Werks-4x4 unter den Lieferwagen.**



## Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen

Erhebliche Mängel, die bei technischen Kontrollen an Lkw, Kleintransportern und Bussen sowie deren Anhängern entdeckt werden, sind auf vernachlässigte Wartung, Pflege und unsachgemäße Instandsetzungen zurückzuführen. Oftmals halten sich Fahrzeughalter aus wirtschaftlichen Gründen nicht an Wartungsvorgaben der Fahrzeughersteller hinsichtlich Umfang, Qualität und Wartungsintervallen. Aber auch Fahrzeugführer führen Abfahrtskontrollen teilweise gar nicht oder nur oberflächlich durch und starten ihre Fahrt, obwohl sie die erheblichen Mängel ihres Fahrzeugs hätten erkennen müssen. Mitunter wurden auch schon unmittelbar nach einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung technische Mängel festgestellt, da spezifische Verschleißmerkmale unbekannt waren.

Das „Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen“ ist die Fortsetzung des bekannten Werkes „Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter“. Die lange erwartete **3. Auflage** wurde nicht nur überarbeitet, sondern von Grund auf neu gefasst und um ca. 370 Seiten erweitert. Neu aufgenommen wurden die Erkennung technischer Mängel an **Kraftomnibussen** und die Besonderheiten des elektronischen Bremssystems (**EBS**). Der deutlich gestiegene Gesamtumfang des Werks ergibt sich vor allem aus der vollständig überarbeiteten und erweiterten Bilddokumentation: In einzigartiger Weise werden **auf über 1.600 Bildern** technische Mängel und verschiedene Verschleißzustände von Fahrzeugteilen dokumentiert sowie deren genaue Lage am Fahrzeug dargestellt, um dem Leser eine schnelle Orientierung am Fahrzeug zu er-



Burkhard Köhler  
3. Auflage – Mai 2015  
724 Seiten, 17 x 24 cm, kartoniert  
ISBN 978-3-7812-1743-0

möglichen. Zusammen mit zahlreichen von den Herstellern bereitgestellten technischen Angaben und den umfassenden Verweisen auf die einschlägigen europäischen Bau- und Betriebsvorschriften ermöglichen sie eine fundierte Bewertung unvorschriftsmäßiger Bauteile. Darüber hinaus wurde das Werk völlig neu gegliedert und in seiner Struktur an den neuen Mangelkatalog des § 29 StVZO, basierend auf den Richtlinien 2010/47/EU und 2010/48/EU, angepasst. Damit ist es weiterhin ein unverzichtbares Handbuch für die Ausbildung und Kenntnisvertiefung von Sachverständigen, Kontrolleuren beim BAG und der Polizei, aber ebenso für Technische Verantwortliche im Fuhrpark, die sich vor Sanktionen und teuren Mangelfolgeschäden schützen wollen.



## Bestellschein

Bitte senden Sie Ihr Bestellfax an:

► **02 28 / 9 54 53-27**

Oder schicken Sie die Bestellung per Post:

**KIRSCHBAUM VERLAG GmbH**  
Postfach 21 02 09  
53157 Bonn

## Ja, wir bestellen

\_\_\_\_\_ Exemplar(e) „Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen“ für 68,- € inkl. MwSt. und Versand  
ISBN 978-3-7812-1743-0

\_\_\_\_\_  
Firma, Abteilung

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße/Nr.

\_\_\_\_\_  
PLZ/Ort

\_\_\_\_\_  
Telefon/Fax

\_\_\_\_\_  
E-Mail

\_\_\_\_\_  
Unterschrift/Datum

Weitere Infos/Online-Bestellung [www.kirschbaum.de](http://www.kirschbaum.de)