



Saubere Sache

Saubere Angelegenheit: Der neue Caddy TDI nach EU 6 ist mit Adblue-Technik zur Abgasreinigung ausgestattet.

Test: VW Caddy. Er ist flott, sparsam, jetzt nur noch in Abgasstufe EU 6 lieferbar und profitiert von den Genen seines Vorgängers. Vielleicht ist es deshalb sogar gut, dass der neue Caddy so neu gar nicht ist.

Der erste Blick gilt der Technik unter der Motorhaube: Da ist er, der Einfüllstutzen für Adblue. Also steht hier ein Caddy mit SCR-Technik nach Abgasstufe EU 6. Alles gut, ein VW der sauberen Sorte für ein reines Gewissen.

Der neue Caddy gehört zur Generation der zeitlosen Nutzfahrzeugrecken von VW. Bei ihnen geraten klassische Definitionen von neu und alt aus den Fugen. Sowohl das Konzept als auch das meiste Blech und das Fahrwerk des Caddy haben inzwischen exakt ein Dutzend Jahre auf dem Buckel. In dieser Zeit hat er in seiner Liga die Position Nummer eins in Europa erobert. Der neue Caddy transportiert dieses

Erbe in Gegenwart und die nahe Zukunft. Er ist umfassend verfeinert und neu abgeschmeckt, wie die Tomatensuppe mit einem Klatsch Sahne, ist aber nicht wirklich neu. Wesentliches Indiz dafür: Kein Blick folgt dem adrett in Metallic-Lack schimmernden Testwagen. Ein Caddy ist ein Caddy.

Sieht gut aus – und ist es auch

Die Vorgänger der aktuellen Transporterleute haben seinerzeit einen exzellenten Job gemacht, wenn ihre Nachfolger am Caddy äußerlich nur die Frontpartie straffen müssen und beim Heckklappen-Caddy das Hinterteil. Unverändert profitiert der Caddy als Kasten-



wagen von seiner faltenlosen Karosserie ohne hässliche Sicken für rückwärtige Fenster. Das sieht nicht nur gut aus, das ist auch gut. Und erst an der Tankstelle merkt der Fahrer, dass der Tankverschluss nicht in die Zentralverriegelung integriert ist. So umständlich sind junge Senioren manchmal.

Die Entwickler haben vor allem drinnen kräftig aufgeräumt. Wer das Cockpit betrachtet, der sieht zwar schwarz, aber das betrifft nur die düstere Farbgebung. Die genarbten Kunststoff-Oberflächen überzeugen, das Interieur besticht mit Ablagen in allen Etagen. Allerlei Anschlüsse für elektronisches Gerät sitzen an den passenden Stellen. Und es gibt trotz nur zwei Sitzen gleich vier Becherhalter. Über Bedienung (einfach) und Instrumente (klasse) muss man bei einem VW keine Worte verlieren.

Haube mit scharfen Bügelfalten

Selbst große Fahrer finden wie bisher im Caddy reichlich Platz, auch den Raum für den Beifahrer hat VW nicht zu sehr beschnitten. Nach dem ersten Eindruck sitzt man überdies bequem, die neu aufgepolsterten Sitze ähneln weichen Sesseln. Jedoch wirkt der Fahrersitz, ungewöhnlich für einen VW, etwas undefiniert geformt, und die Vorderkante liegt zu hoch. Das Gestühl ist eher französisch-weich statt niedersächsisch-straff, und trotz Lordosenstütze hängt der Rücken durch, unangenehm auf Langstrecken. Vom Vorgänger stammt die Position der Tasten für die Fensterheber zu weit hinten auf den Armlehnen. Und die tiefe Position des Bildschirms in der Mittelkonsole ist geblieben.

Der Testwagen trug Außenspiegel in der schlichten Nutzfahrzeugausführung, die opulente PKW-Variante ist verzichtbar. Indes spart sich VW ein Weitwinkelglas im rechten Spiegel - unpraktisch in einem Kastenwagen beim dop-

pelten Spurwechsel oder Rangieren. Also blickt der Fahrer nach vorn: Unter der Haube mit den scharfen Bügelfalten sitzt jetzt beim Diesel grundsätzlich eine Zweilitermaschine. Das entspricht nicht dem Zeitgeist, der kleinste Caddy Benziner zum Beispiel fährt bei identischer Leistung mit dem halben Hubvolumen vor. Vorzug des vergleichsweise großen Triebwerks in der Variante mit 75 kW (102 PS) Leistung ist

Diesen Caddy sieht man auch gerne von hinten: perfekte glatte Blechflächen.

Das Fahrerhaus ist geräumig und sehr praktisch, jedoch etwas düster eingerichtet.

Perfekt ablesbare Instrumente, dazwischen ein informatives Display

THERMOISOLIERUNG FÜR MULDEN

ALLER FABRIKATE



NACHRÜSTUNG EINER THERMOISOLIERUNG:

- ✓ Hochwertige Dämmstoffe
- ✓ Für Rund- & Kastenmulden
- ✓ Nachrüstbare Temperaturerfassung
- ✓ Reparaturfreundliche Bauweise
- ✓ In Verbindung mit anderen Reparaturen z.B. Bodeninstandsetzung
- ✓ In Abstimmung mit den gesetzlichen Richtlinien
- ✓ Geringes Gewicht

Industriegebiet · D-56472 Nisterau · Telefon +49 (0) 2661 297-900 · Fax +49 (0) 2661 297-949 E-Mail werkstatt@kempf.ag · Internet www.kempf-reparatur.de

Angebotsformular
herunterladen:
<http://bit.ly/kempf-form03>

Ausfüllen und
per Fax an
+49 (0) 2661 297-949

Wir erstellen Ihnen
umgehend ein
individuelles Angebot.



Der Laderaum ist eine bekannte Größe, beim Beladen des Blue Motion auf die Pfunde achten.

ein breites Drehmomentplateau mit 250 Nm – mehr verträgt wohl das Getriebe nicht – von 1.300 bis 2.800 Umdrehungen. Damit steht die maximale Zugkraft im gesamten üblichen Fahrbereich zur Verfügung. Und da der Motor in diesem Drehzahlbereich spontan und kräftig aufs Gas reagiert, der Caddy bei Bedarf auch spritzig beschleunigt, ist der Lieferwagen somit für den Alltagsgebrauch bestens motorisiert. Zumal er sich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h auch wacker auf der Autobahn schlägt.

Dass der Motor im oberen Drehzahlbereich etwas unwillig wirkt – geschenkt angesichts seiner bulligen Charakteristik. Lästiger ist auf der Autobahn der fehlende

6. Gang, denn ab 130 oder 140 Sachen wird's laut. Störend fällt ebenfalls der unkultivierte Lauf der Maschine unterhalb von etwa 1.500 Touren auf. Obwohl der Motor derlei Drehzahlen problemlos verträgt, wehrt er sich mit Rumoren und Vibrieren dagegen, zeigt sogar ein leichtes Schwingen des Antriebs bei viel Gas und wenig Drehzahl. Bei leerem Frachtabteil geht diese Unsitte während der flotten Beschleunigung unter. Bei voller Auslastung und kräftigem Tritt aufs Gaspedal grum-

ANZEIGE

melt es überdeutlich. Man kann den Diesel also spritsparend mit Niedrigdrehzahlen fahren, muss dann aber Unarten akzeptieren.

Fliegengewicht mit Spritsparteknik

Anders das Getriebe. Es überzeugt nach Art des Hauses mit einer leichtgängigen und exakten Schaltung. Die Gänge sind weit gespreizt: In der höchsten Schaltstufe liegen bei Tempo 100 nur rund 1.800 Touren an. Der Caddy kann sich dies dank der elastischen Charakteristik des großen Motors leisten.

Der Testwagen fuhr als Blue Motion vor, also gut 200 Euro netto Aufpreis und maxi-

GIBT
HALT!



Artikelnr. 4610

Sonderpreis pro Rolle
€ 1,99*

* zzgl. MwSt. + Versandkosten.
Preis gilt nur bei der Mindestabnahme von 24 Rollen.

Hauptanwendung

- Befestigen von Abdeckmaterialien
- Bündeln, Verschließen, Verpacken und weitere Anwendungen
- Universeller Einsatz in Industrie und Handwerk

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 „TesaKFZ2015“** an!

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

Caddy: Euro 5 raus, Preise runter

Fortsetzung folgt, hieß es im Report zum VW-Abgasskandal in Heft 20/2015 – hier ist das Update. Mit einer Entwarnung: Vom neuen Thema „zu niedrig angegebene CO₂- und Verbrauchswerte“ sind Transporter laut VW nicht betroffen.

Aktueller Stand bei den NO_x-Mogeleien: Auch bei Motoren für Transporter T5/T6, Crafter und Amarok nach Abgasstufe EU 5 mit dem berühmt-berüchtigten Motor EA 189 war und ist die Mogelsoftware zur Manipulation der NO_x-Abgaswerte installiert. Sie ist jedoch (Ausnahme erste Amarok-Jahrgänge) nicht aktiviert, deshalb liegt weder ein Betrug noch ein Betrugsversuch vor. Deshalb können entsprechende Fahrzeuge in Europa weiterhin neu zugelassen wer-

den. Für Transporter mit Zulassung nach NI (LKW) gilt schließlich noch ein Jahr EU 5. Fahrzeuge mit Motoren nach EU 6 sind unverändert nicht von der Manipulation der Abgaswerte betroffen.

Eine eigene Rolle spielt der Caddy. Hier war aufgrund der konstruktiven Nähe zu den PKW die Mogelsoftware nicht nur installiert, sondern auch aktiviert. Daraus resultiert: Der neue Caddy nach EU 5 mit LKW-Zulassung ist das einzige Fahrzeug mit EA 189 und aktivierter Mogelsoftware im gesamten VW-Konzern, das trotzdem derzeit theoretisch verkauft und neu zugelassen werden könnte.

Um aus dem Dilemma herauszukommen, hat VW den Caddy EU 5 inzwischen aus dem Programm genommen, in der Preisliste ab November 2015 taucht er nicht mehr auf. Hier findet sich nur der Caddy EU 6 mit aufwändiger SCR-Technik und Adblue-Einspritzung. Um konkurrenzfähig zu bleiben, hat VW deshalb die Preise des Caddy EU 6 gesenkt. Kostete

male Spritspartechnik von Start-Stopp über Leichtlaufreifen bis zur Tieferlegung. Als Sparschwein unter seinesgleichen soll diese Ausführung kombiniert mit 4,0 l Diesel/100 km auskommen.

Was auf dem Prüfstand mit viel gutem Willen klappt, ist in der harten Testpraxis nicht zu erreichen. Trotzdem erzielte der Caddy, voll beladen über die kräftig gewürzte Redaktionsstrecke gefahren, mit 5,7 l/100 km einen herausragend guten Verbrauchswert. Die Einzelergebnisse bewegten sich zwischen 4,8 l auf einem Landstraßenrundkurs, 5,1 l in der Stadt und 8,7 l bei sehr scharfer Autobahnfahrt. Angesichts von 2 t Testgewicht prächtige Werte. Hinzu kommt ein Zuschlag von Adblue, im Schnitt gut 0,1 l/100 km. Da der Stoff je nach Gebindegröße etwa die Hälfte von Diesel kostet, ist er wirtschaftlich vernachlässigbar, ans Nachfüllen alle 6.000 bis 9.000 Kilometer erinnert eine Anzeige im Display.

Blue Motion heißt Fliegengewicht. Das zulässige Gesamtgewicht liegt genau 141 kg unter dem gewöhnlichen Caddy mit gleicher Motorisierung, zurückzuführen auf eine geringere zulässige Hinterachslast. Mit einer gediegenen Ausstattung à la Testwagen bleibt rund eine halbe Tonne Spielraum für Fracht und Fahrer. Das genügt dem Hausmeister und dem Betriebsboten, wer aber eine Werkstattausrüstung ins Heck packt oder schwere Fracht wie Gedrucktes befördert, gerät an Grenzen und sollte eine andere Variante bevorzugen.

Beim Frachtabteil hat VW auf Renovierungsarbeiten verzichtet, also passt die Einrichtung von gestern auch in den Caddy von

ein Caddy 2,0-l-BMT mit 55 kW (75 PS) EU 6 laut Juni-Liste netto 17.405 Euro, so sind es jetzt 16.025 Euro. Damit liegt der Listenpreis sogar unter der bisherigen EU-5-Variante. Klingt gut, kann aber zu Diskussionen mit Käufern führen, die im vergangenen halben Jahr zum höheren Preis bestellt hatten. Weitere Besonderheit: Es gibt Tausende Caddy EU 5 mit Mogelsoftware, die bereits verkauft, mit Ausbauten versehen oder verschifft, aber noch nicht zugelassen sind. Darunter auch Lieferungen für Großflotten. In diesen Fällen versucht VW zurzeit in Einzelgesprächen mit den Behörden eine temporäre Zulassung zu erreichen, da ansonsten Kunden ihre bestellten Neufahrzeuge nicht einsetzen könnten. Erschwerend kommt hinzu, dass hier zum Teil bereits Geld in Ausbauten geflossen ist. Basis der Gespräche ist jeweils die zugesicherte spätere Um- oder Nachrüstung der EU-5-Motoren oder/und ihrer Abgastechnik.

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15
15,04m Breite, 21,00m Länge

- Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,00m x 4,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Aktionspreis € 27.900,-
ab Werk Buldern, excl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windlastzone 2, a. auf Anfrage

Abbildung ähnlich

Mehr Infos

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

Reisch



Martin Reisch GmbH Fahrzeugbau

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
 Bendingbosteler Dorfstr. 15
 D-27308 Kirchlinteln
 Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de

SCHUTZ

FAHRZEUGBAU

www.schutz-fahrzeugbau.de

Wenn Sie bei einem ZYLINDER auch nicht an einen Hut denken ...

- Großes Zylinder-Austauschprogramm (z. B. für Faun, Zöller, Schörling, Geesink u.v.a.)
- Meiller Kugelfußzylinder-Austauschprogramm (Hyva-Georg, Edbro, Frontkippzylinder)
- Hydraulikzylinder-Reparaturen sämtlicher Fabrikate unabhängig von Hersteller und Ausführung
- Patentierte Launhardt Hydraulik Schwenkarmreibe für alle Anwendungen



Ihr kompetenter Partner.



LAUNHARDT

HYDRAULIK · GMBH

25

Jahre

Industriestraße 2A
 45711 Datteln
 Telefon: 0 23 63 - 5 38 48
 info@launhardthydraulik.de
www.launhardthydraulik.de

Technische Daten: VW Caddy TDI Blue Motion

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.408 mm
Breite gesamt/über Spiegel	1.793/2.065 mm
Spurbreite vorn/hinten	1.537/1.528 mm
Höhe gesamt	1.823 mm
Radstand	2.682 mm
Wendekreis	11,1 m
Breite/Höhe Schiebetür	701/1.097 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.183/1.134 mm
Laderaum über Fahrbahn	547 mm
Laderaum (L/B/H)	1.779/1.556/1.244 mm
Breite zw. den Radkästen	1.172 mm
Ladevolumen	3,2 m³
Leergewicht Testwagen	1.480 kg
Nutzlast	520 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.000 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.075/1.100 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	1.300 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.300 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 75 kW (102 PS) bei 2.900–4.000/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.300–2.800/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe, Übersetzungen 3,78/1,94/1,19/0,82/0,62, R.-Gang 3,60, Übersetzung Antriebsachse 3,65. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Parabelfedern. Reifen 195/65 R 15 auf Rädern 6 J x 15. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Füllmengen

Tankinhalt Diesel:	55 l
Tankinhalt Adblue:	9 l
Motoröl inkl. Filter:	4,6 l

Wartung/Garantie

Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Lackgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Lebenslange europaweite Mobilitätsgarantie.

Preis

VW Caddy TDI Blue Motion 18.005 Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Fahrleistungen und Verbrauch

Beschleunigung:	
0–50 km/h	4,8 s
0–80 km/h	9,5 s
0–100 km/h	13,6 s

Elastizität:	
60–80 km/h (IV/V)	4,4/5,7 s
60–100 km/h (IV/V)	9,1/12,0 s
80–120 km/h (V)	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h

Innengeräusche:	
Stand/50/100 km/h	50/60/69 db(A)

Kraftstoffverbrauch:	
Normverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 4,7/3,6/4,	0 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	106 g/km
Teststrecke beladen	5,7 l/100 km
Testverbrauch min./max.	4,8–8,7 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

- + Sehr gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, gutes Platzangebot, zahlreiche und durchdacht angeordnete Ablagen
- Nüchterne Anmutung, Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig, bei schnellem Tempo hohe Geräuschkulisse

Antrieb

- + Antrittsstarker Motor, hohe Elastizität. Gute Fahrleistungen, präzise und leichtgängige Schaltung
- Nur Fünfganggetriebe

Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr sicheres und gutmütiges Fahrwerk, präzise Lenkung, beladen vergleichsweise guter Fahrkomfort
- Leer nur mäßiger Fahrkomfort

Laderaum

- + Stabile Zurrösen, pflegeleichter und rutschfester Boden
- Hecktüreerweiterung auf 180 Grad unpraktisch, kleine Stufe im Heck, eingeschränkte Nutzlast als Blue Motion

Kosten

- + Sehr niedriger Kraftstoffverbrauch, sehr dichtes Servicenetz, voraussichtlich hoher Wiederverkaufswert, Anschaffungspreis gesenkt
- Zusätzlicher Aufwand für Adblue



Der durchzugsstarke Motor versteckt sich nicht unter einer Plastikabdeckung.

heute. Kehrseite der Medaille: Geblieben ist die kleine Stufe am Ende des Frachtraums. Und wer die Heckflügeltüren auf 180° erweitern will, muss weiterhin in die kleinen Türbügel fassen – es gibt elegantere Lösungen. Ein Stockwerk tiefer hat das überarbeitete Fahrwerk mit dem reduzierten Gewicht wenig Mühe. Zwar geht der Caddy beladen tief in die Knie, liegt aber trotzdem satt auf der Straße und fährt sich durchaus komfortabel. Leer dagegen steckt die starre, blattgefederte Hinterachse nicht nur ein, sie teilt auch aus, deutlich vor allem bei kurzen Fahrbahnstößen. Der Caddy federt stramm, Zartbitter statt Vollmilch.

An der Fahrsicherheit dagegen gibt es nichts zu deuteln: Der beladene Caddy schwenkt beim schnellen Spurwechsel auf der Autobahn nicht mehr giftig mit dem Heck aus, auch bei forcierter Kurvenfahrt auf der Landstraße liegt er stets sicher. Das ESP muss erst sehr spät eingreifen.

Der Fahrer steuert den Lieferwagen dabei mit ruhiger Hand, denn die Lenkung des VW arbeitet präzise und spricht feinfühlig an. Sie verlangt stets weder zu wenig noch zu viel Kraft. Der Caddy weiß eben, wo er hin soll: Er steuert weiter nach vorn auf den Spitzenplatz seiner Klasse.

Randolf Unruh

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 Bestellschein 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