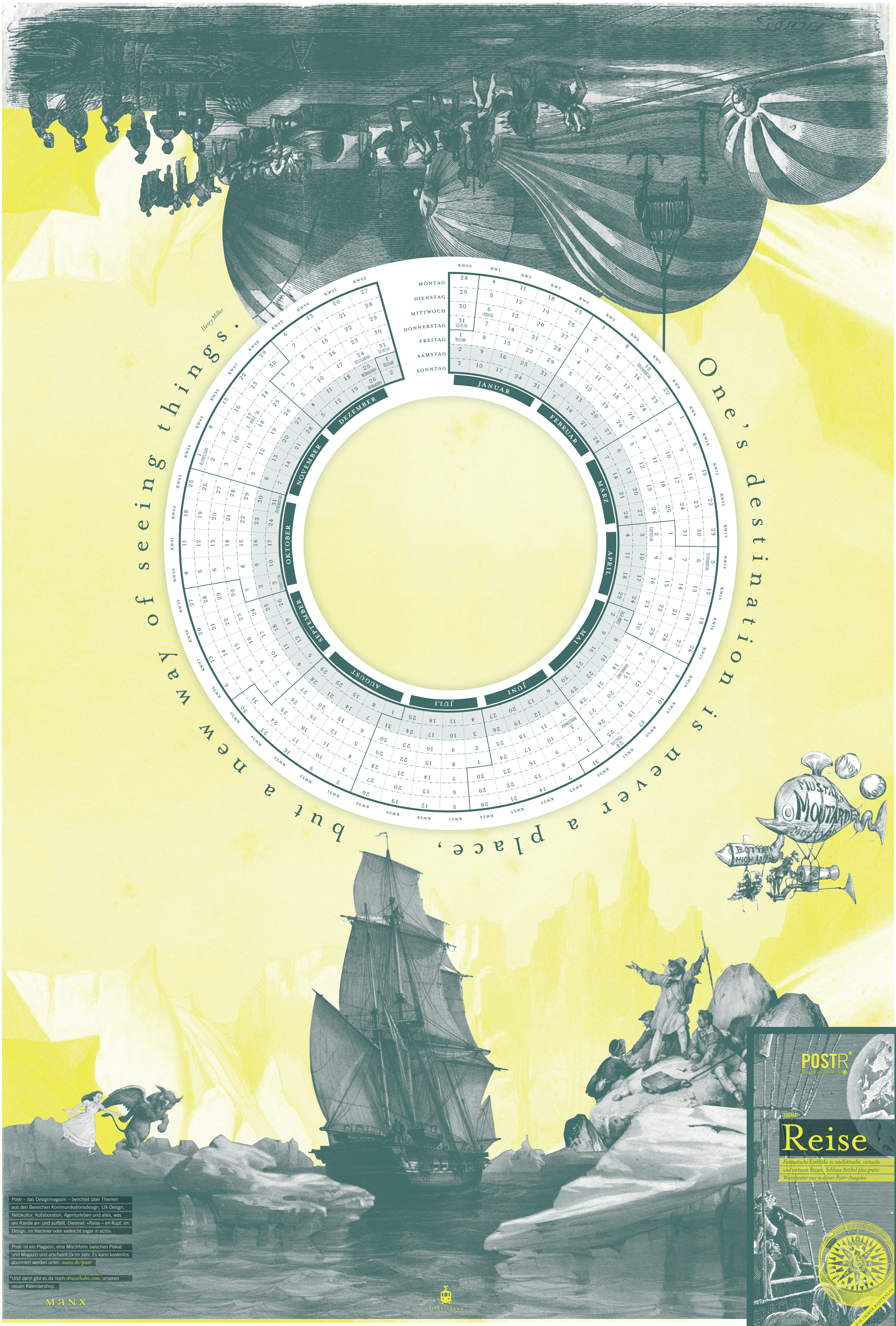
One's destination is never a place, but a new way of seeing things.
Henry Miller
JANUAR
FEBRUAR
MÄRZ
APRIL
MAI
JUNI
JULI
AUGUST
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
DEZEMBER
MONTAG
DIENSTAG
MITTWOCH
DONNERSTAG
FREITAG
SAMSTAG
SONNTAG
MUSTARD
MOUTARDE
MOSTAZA
POSTR
Read the small print. No 11
THEMA:
Reise
Fantastische Einblicke in intellektuelle, virtuelle und virtuose Reisen. Schlaue Artikel plus gratis Wandposter nur in dieser Postr-Ausgabe.
WIE IMMER KOSTENLOS
Postr – das Designmagazin – berichtet über Themen aus den Bereichen Kommunikationsdesign, UX-Design, Netzkultur, Kollaboration, Agenturleben und alles, was am Rande an- und auffällt. Diesmal: »Reise – im Kopf, im Design, im Rechner oder vielleicht sogar in echt«.
Postr ist ein Plagazin, eine Mischform zwischen Plakat und Magazin und erscheint 2x im Jahr. Es kann kostenlos abonniert werden unter: manx.de/postr
*Und dann gibt es da noch strassebahn.com, unseren neuen Kalendershop.
MANX
STRASSEBAHN

Editorial

Reise

2020 hat uns ganz schön im Arsch gekniffen und alle suchen nach Möglichkeiten, damit klarzukommen ohne durchzudrehen: Eskapismus, Ablenkungsstrategien, Ersatz für all das, was gerade nicht möglich ist: Realitätsflucht, Umherstreifen in unbekannten geistigen Gegenden, fiktiven Welten oder neuen Skills, Wandel- und Wanderlust, Auf- und Umräumen, Vorfreude auf Reisen »nach Corona«, Ersinnen und Ausprobieren von allen möglichen Rezepten gegen den Lagerkoller.
Wir wünschen euch eine wohltuende Ruhepause – und eine Extraportion Gesundheit. Auf ein tolles Wiedersehen – mit vielen Reiseideen, Impulsen und Erkenntnissen aus einem Jahr, das jede*r anders erlebt hat und das vielleicht auch dazu geführt hat, die Dinge anders anzugehen, Sachen auszuprobieren und Wandel zuzulassen.
Frohes neues Jahr, Leute, kann nur besser werden!!

Postr #11

Inhalt

Editorial — 1
Maps! — 7
Umberto, der Pionier — 10
»Reise, Reise!« schreit der Bootsmann — 15
Irgendwie eine Bildungsreise — 21
Überladen — 25
Woran erinnert mich das noch? — 26
Impressum — 30

Von der Faszination von Karten und dem Einsatz von Mappingtechniken in der Toolbox des Designers.

Illus von fee-brandenburg.de

Illus von fuertges.de

Der Entdecker und Luftfahrer Umberto Nobile war der erste, der den Nordpol überquerte – mit einem Luftschiff. Wir erinnern an seine Expedition.

Wenn wir nicht das Haus verlassen und trotzdem neue Kulturen entdecken.

Der Designklassiker des modernen Reisenden.

format

POSTR VON MANX

Wir tüfteln und gestalten hoch über dem Baldeneysee im Essener Süden (und derzeit aus dem heimischen Büro) an unseren Markenprojekten. Oft sind wir vertieft in Details oder diskutieren unsere Mediensicht am Mittagstisch und dem täglichen Zoom. Nicht immer fällt was ab, aber meistens entsteht etwas Spannendes. Mal wichtig, mal zeitlos, mal belanglos.
Wir haben uns entschlossen, ein Format zwischen Design und Wirklichkeit zu publizieren. Zum Spaß und kostenlos. Also wundert Euch nicht, wenn Ihr mal wieder Postr bekommt. Ansonsten abonniert das Postr kostenlos auf https://manx.de/postr

Artikel

Maps!

Okay, reisen können wir alle gerade nicht, da gibt es nichts zu beschönigen. Was mir schon immer gut am Reisen gefallen hat – und das geht auch in Quarantänezeiten – ist der Blick in die Landkarte und darum soll es hier gehen: Von der Faszination von Karten und dem Einsatz von Mappingtechniken in der Toolbox des Designers. Was ist so toll an Karten und wie werden sie genutzt? Karten dienen dem schnellen Umschalten von der Frosch- zur Vogelperspektive, sie geben Überblick und ein besseres Raumgefühl für die nähere Umgebung. Sie erlauben die eigene Standortbestimmung und zeigen die verfügbaren Möglichkeiten: Ich bin hier und kann dorthin gehen – oder eben nicht, weil ein Fluss, Berg oder sonstiges Hindernis den Zugang verhindert. Diese Vereinfachung der komplexen Welt ist auch genau das, warum wir bei allen möglichen Planungsprozessen auf Karten und die dazugehörigen Darstellungstechniken zurückgreifen: Wir machen uns die Sache ein bisschen einfacher. Denn wir können beim Kartieren blitzschnell Details sortieren: Wichtiges, Markantes, Chancen- und Risikoreiches wird vermerkt, Unwichtiges, Langweiliges, Redundantes kann kann getrost weggelassen werden. Behindert sonst nur die Sicht. Eine gute Karte ist also eine Hilfe bei der Bewältigung einer ansonsten reizüberflutenden Welt. Das funktioniert in beide

Richtungen: Zum einen bei der Repräsentation der unbekannten Welt – so haben es früher die Kartografen mit ihrer Terra Incognita gemacht. Zum anderen bei der Planung (Plan = Karte, siehe Stadtplan oder Bauplan) von neuen, zuvor nicht vorhandenen Welten: Eine Maschine, ein Prozess, eine Website. Denn eine Karte ist schnell gekritzelt und erzeugt in Windeseile diese neue Welt zum Ausprobieren. Wir sind gut darin, uns vorzustellen, wie es wäre, wenn wir tatsächlich dort wären und uns orientieren müssten. Darum geht es: Funktioniert mein schöner Plan – oder muss ich doch ein paar Wegweiser mehr aufstellen, Dinge anders arrangieren oder hier und da ein paar Stellschrauben justieren, um später die komplette Orientierungslosigkeit zu vermeiden? Eine gute Karte erlaubt Immersion, also das Empfinden von (nicht realer) Realität und damit das angst- und kostenfreie Ausprobieren von verschiedenen Möglichkeiten mit dem Ziel der anschließenden Verfeinerung. In den letzten Jahren haben sich eine Menge von Mappingtechniken in Kreativprozessen herausgebildet und werden von der Community systematisch getestet, optimiert und zunehmend in Kollaboration mit Auftraggebern eingesetzt.
Im folgenden geben wir einen kleinen Überblick über die aktuelle Landkarte der Landkarten:

User Story Map

Beim Story Mapping werden einzelne User-Tasks als Sequenz angeordnet dargestellt, um eine nachvollziehbare Gesamtgeschichte aus Benutzersicht darzustellen. Sie wird häufig in kleineren Einheiten hierarchisch gruppiert, etwa Epics, Activities, Tasks, Subtasks. Das Gesamtbild wird übersichtlich und prozessierbar. Story Maps regen an, über Details zu sprechen, an die vorher niemand gedacht hat.

Customer Journey Map

Dahinter steht der Grundgedanke, dass eine userzentrierte Sicht auf die einzelnen Kontaktpunkte von Marke und Benutzer sinnvoll ist und in der Regel stark davon abweicht, was der Betreiber/Entwickler einer Site gerne hätte. Ein Button mit der Aufschrift: »Jetzt Kunde werden« dürfte nicht die Bedürfnisse

flip

des Besuchers widerspiegeln, so gerne der Betreiber es auch sähe. Die Journey wird üblicherweise gegliedert in die Phasen Awareness, Consideration, Aquisition, Service, Loyalität und ist ein mächtiges Tool, um die Nutzererfahrung – gut wie schlecht – zu kartieren, zu verstehen und zu optimieren.

Experience Map

Die generische Form der Customer Journey – unabhängig von bestimmten Nutzertypen oder Produkten/Services. Dabei werden Phasen, Aktionen, Gedanken und Gefühle in Beziehung gesetzt. Die Darstellung erfolgt chronologisch. Geeignet, um der Frage nachzugehen, wie Menschen sich in bestimmten Situationen verhalten und welche Mindsets involviert sind.

Service Blueprint

Welche Rolle spielt das Verhalten der Mitarbeiter? Wie kann deren Interaktion die Nutzererfahrung verändern? Welche Faktoren spielen dabei eine Rolle? Was läuft sichtbar ab, was hinter den Kulissen? Sozusagen das Gegenstück zur Customer Journey mit dem Blick auf die Mitarbeiter.

Empathy Map

Im Gegensatz zur datenbasierten Persona werden beim Empathy Mapping »weiche« Annahmen über die mutmaßliche Wahrnehmungs-, Gefühls- und Gedankenwelt von Benutzern getätigt, um adäquater auf die jeweiligen Anforderungen eingehen zu können. Dabei wird nach Aussagen, Gedanken, Taten und Gefühlen unterschieden. Zusätzlich wird gefragt, was die Zielgruppe im jeweiligen Kontext mag oder ablehnt (Pain & Gain).

Mind Map

Eine relativ alte Technik, die aber immer noch gut geeignet ist, um schnell hierarchische Systembeziehungen zu sammeln, zu sortieren und sichtbar zu machen. In der Realität häufig nur ein Eimer mit Zeug und Pfeilen. Aber manchmal hilft's.

Product Roadmap

Der Begriff Roadmap – so gern ich ihn habe, denn er appelliert an meine Hobo-Gene – ist eigentlich Unsinn, denn es ist eine schlichte, lineare Timeline, die den geplanten Rollout von

flip

Produktfeatures aufzeigt. Die feinen Verästelungen von Straßenkarten sind hier in der Regel nicht zu finden, warum auch?

Venn Diagramm

Ein Klassiker (»Most things look better when you put them in a circle«), der logische Beziehungen aufzeigen möchte. Achtung, Blender: Drei Kreise führen nicht wirklich zu Erkenntnisgewinn. Und wenn es mehr Kreise werden, kann man's auch gleich lassen.

Sitemap

Früher häufiger Bestandteil der Binnennavigation einer Website. Heute werden Sites und Apps eigentlich nur noch bei der Planung »sitegemapt«. Das Gefühl für »Alles« schreckt heute eher ab, und es wird im Einzelfall überlegt, welche von wenigen Anschlussoptionen in welcher Situation angeboten werden sollten. Weniger ist mehr. Ein Beispiel dafür, dass wir manchmal gar nicht wissen wollen, »was da noch alles ist«.

Wireframing (im Prinzip eine »Page Map«)

Ja, kann man machen. Meine Erfahrung ist jedoch, dass Wireframes so etwas sind wie Reports: Sie werden gefordert, aber niemand liest sie. Am Ende hat man einen Haufen Screens mit der schematischen Darstellung von Screens. Oder schlimmer: Ausdrucke mit Drahtmodellen, die Kopfschmerzen bereiten und Zeit, Geld und Nerven kosten. Es spricht nicht viel gegen ein paar Skribbles bei knifflingen Fällen, aber standardmäßig alle Seiten durchzuwireframen, ist selten effizient.

Heat Map

Visualisierungsmethode, um zum Beisiel Userverhalten auf Website zu analysieren. Dazu können quantitative Daten zu Klicks, Maus- oder Blickbewegungen (mittels Eye-Tracking) verwertet und dargestellt werden, um wichtige Elemente besser zu positionieren, um Defizite/Barrieren aufzudecken oder generell Userverhalten besser zu verstehen.

– tu

Artikel

Irgendwie eine Bildungsreise

Reisen ist der beste Weg, um neue Leute kennenzulernen, andere Kulturen – so ist der Mythos. Hat bei mir nur nie funktioniert. Wenn ich reise, bin ich Tourist. Landschaften und Städte, das klappt. Aber der Kontakt zu den Bewohnern beschränkt sich auf Höflichkeiten.

Dabei interessiere ich mich wirklich für andere Personen, deren Ideale und Weltvorstellung, deren Leben und Glauben und alles, was sie so bewegt. Darum bereichert es mich, wenn ich Gespräche mit Personen aus anderen Ländern und Kontinenten führe, aus China, Brasilien, Russland, den USA.

Nur mache ich das nie auf Reisen. Ich mache das per Zoom.

Also, von vorne: Ich habe schon länger nach einer Möglichkeit gesucht, meine Englisch-Skills zu verbessern – ein Tandem oder so. Online natürlich. Gefunden habe ich schließlich den »Speaking Club«: Boris, ein junger Engländer aus Brighton, sucht Englischlernende aus der ganzen Welt zusammen und organisiert Eins-zu-Eins-Gespräche in zwanzig Minuten Timeslots. Er bereitet Themen vor und erleichtert den Gesprächseinstieg mit ein paar passenden Fragen.

Und dann geht's los. Plötzlich unterhält man sich mit völlig Fremden über Dinge wie »Familie«, »Religion«, »Essen«, »Zukunft«, »Musik«, »Frieden«, »Alter«, »Liebe« – you name it.

Artikel

Umberto, der Pionier

Bei Umberto Nobiles zweitem Versuch, den Nordpol zu überfliegen, verunglückte sein Luftschiff »Italia« am 25. Mai 1928. Eine Tragödie. Zwei Jahre zuvor war die wagemutige Reise des Luftfahrtpioniers gelungen. Bis dahin hatte kein Mensch jemals den Pol überquert – weder zu Fuß noch auf dem Luftweg.

Das hier ist die Geschichte vom legendären Flug Nobiles mit seinem Luftschiff N-1, die Geschichte von der ersten Überquerung des Nordpols.

Am 4. Juli 1925 kehrte der Seemann und Polarforscher Roald Amundsen von einer erfolglosen Polarexpedition nach Oslo zurück. Kurz darauf telegrafierte er Nobile, ob sie sich zu einer geheimen Unterredung treffen könnten. Die erste Zusammenkunft der beiden fand am 25. Juli statt. Amundsen wollte wissen, ob Nobiles Luftschiff in der Lage wäre, über den Pol zu fliegen – in einer Etappe von Spitzbergen zur Beringstraße und dann über unerforschte Gefilde. Purer Wahnsinn! 3.500 km

unter eisigen Temperaturen bei unkalkulierbaren Wetterlagen. Amundsen wollte mitreisen und ein für alle Mal klären: Liegt in dem unbekannten Gebiet zwischen dem Pol und der Nordküste Alaskas ein Kontinent oder ein Eismeer? Gute Frage …

Nach reiflicher Überlegung sagte Nobile zu. Man müsse jedoch das Gewicht des Luftschiffes reduzieren. Raus mit dem behaglichen Mobiliar inklusive des Luxusschlafzimmers für den König von Italien, weg mit der Fahrgastkabine und vielem mehr. Gesagt, getan. Tests und Überlegungen folgten. Wie verhält

Umberto Nobile und Titina, 1926

sich das Schiff bei arktischen Temperaturen? Welche Schutzmaßnahmen sind nötig? Ja, welche Route ist die richtige? Es verblieben sechs Monate bis zum Abflug.

Zur gleichen Zeit in Deutschland: Planung einer ähnlichen Expedition mit einem Zeppelin-Luftschiff, dreimal so groß wie Nobiles N-1. Ähnliches auch in Amerika. Der amerikanische Präsident stoppte diesen Flug im letzten Augenblick. Zu gefährlich. So äußerten sich auch sämtliche Luftschiffexperten. Und mit der N-1 ginge es schon gar nicht.

Die Etappen des ersten Routenabschnitts der N-1: Rom – Pulham – Oslo – Gatschina – Kingsbai. Danach: in einem Satz über den Nordpol.

Nach erfolgreichen Probeflügen startete die N-1 am 10.04.1926. Das Schiff erhob sich, am blauen Himmel strahlte die Frühlingssonne.
Starker Wind von hinten über dem Canal du Midi --- Zwischenlandung unmöglich --- heftige Böen --- besorgniserregendes Schlingern --- 15:20 Uhr: Flughafen von Pulham --- 17:30 Uhr: Ankertau auswerfen --- Ausstieg nach 36 Stunden ohne Schlaf

Weiterflug am 13.04. um 23:05 Uhr
Ankunft in Oslo 11:30 Uhr englischer Zeit --- Tausende auf den Plätzen, Strassen und Häuserdächern --- 13:45 Uhr Ankermast festmachen --- 1:08 Uhr Weiterflug in finsterer Nacht --- stundenlang dichter Nebel --- ungewisser Kurs --- lichter Nebel am Nachmittag --- Flughöhe reduzieren, um Bahnhofsschild zu entziffern »Valga« an der Bahnstrecke Reval-Riga --- mit Rückenwind gen Gatschina --- 18:50 Uhr Landung auf Schnee --- 60 Stunden ohne Schlaf

Weiterflug am 05.05. um 9:30 Uhr
heftige Böen über trostloser Landschaft am Nachmittag --- stossweises Vorankommen --- 16:45 Uhr Flug über Petrosawodsk --- Wetter beruhigt sich --- taghelle Nacht, Finsternis im Luftschiff --- 06.05. Motorversagen links --- durchhalten bis Vadsö --- 9:30 Uhr Landung und Ausstieg

flip

Weiterflug um 15:00 Uhr MEZ
Kurs auf Bäreninsel --- Überflug Barentssee --- Regen verwandelt sich zu Schnee --- 21:05 Uhr erster Eisberg in Sicht --- Kurs auf 333 Grad --- Motorausfall --- Reparatur im Flug --- 40 Stunden ohne Schlaf --- 30 Minuten Schlafpause --- 07.05., 2:20 Uhr Flug über Südkap --- schneebedeckte Gipfel, Gletscher --- Geschwindigkeit erhöhen --- 6:40 Uhr Kingsbai, Anker auswerfen --- tosender Beifall vor den Toren zum Pol

Die »Italia«, mit der Nobile auf seiner zweiten Nordpol-Expedition havarierte

11.05. Abflug
Temperaturen bis minus 12°C --- Kälte wegen verlorenem Bullaugenfenster --- 10:44 Uhr Packeisgrenze --- Eis soweit das Auge reicht --- erste Bärenspuren --- Spalten im Packeis --- 22:15 Uhr Schnee --- Vereisungen auf dem Luftschiff --- Aufstieg auf 950 m über den Nebel hinaus --- 1:30 Uhr Erreichen des Pols --- endloses Eismeer, stille Eiswüste --- feierlicher Abwurf der Flaggen --- weiter hinaus ins Ungewisse --- Ausfall des Bordfunkgerätes --- grauer Himmel, fahles Licht, Trostlosigkeit --- dichter Nebel bis 12:40 Uhr --- 82°40' n. Br. erster Riss an der Aussenhaut des Tragkörpers --- fürchterlicher Knall --- Propeller katapultierte Eisstück gegen Aussenhaut --- Riss! --- metallene Aussenteile vereist --- weitere Eisgeschosse gegen den Kiel --- bislang nur Luftkammer getroffen --- 17:24 Uhr Hügel entpuppen sich als optische Täuschung --- 21:15 Uhr Nebel, höher auf 1.150 m --- 1:45 Uhr runter auf 300 m --- zerklüftetes Eismeer --- weiterhin Eisstücke gegen Seitenwände --- 13.05. Luftschiff stabilisiert sich nach 42 Stunden Flug --- transparenter Nebel über schneeweissen Flächen, zartblaues Eis --- hin und wieder gräuliche Spalten --- Luftschiff mit Eis geschmückt --- Motorgondeln mit Eisstickereien längs der Kühlstutzen, Laufplanken, Tragseile. Sonnenkompass, Abdriftmesser, Tachometer, Stahlgehänge des Tauwerks eisverziert.

Der Transpolarflug näherte sich seinem Ende. Nobile hatte während der vergangenen 76 Stunden kaum ein Auge zugemacht. Am letzten Tag, dem 14.05.1926 ereigneten sich noch dramatische Vorfälle. Man sah drohenden Katastrophen mutig ins Auge. Um 4:30 Uhr war das Ziel in Sicht. Kurz darauf: »Holt die Ankertaue raus! Gas ablassen!«

Als Nobiles Luftschiff Italia zwei Jahre später mit dem Eismeer havarierte, gab es neun Überlebende. Radioamateure empfingen die SOS-Signale »SOS … rao, rao … Foyn«. Eine internationale Rettungsaktion begann, bei der Nobiles Kompagnon Amundsen ums Leben kam. Nobile wurde 93 Jahre alt und verließ die Welt 1978 in Rom.

– md

Artikel

Woran erinnert mich das noch?

Wenn man hier angekommen ist, am Ende des Falt-Exzesses, könnte einen ein vertrautes Gefühl beschleichen: Reisen, Falten, Gelb - der Falkplan ist wieder da. Nur im vorliegenden Fall leider nicht so genial gefalzt, geschnitten, gefaltet (bis in die 1990er übrigens von Hand). Hatte man ihn einmal gebändigt, war der Falkplan ein geradezu meisterliches Werkzeug. Aus heutiger Sicht würde man denken, der Falkplan war ein perfektes Produkt des Design-Thinking. Seine Druckproduktion die offensichtliche Antwort auf User-Needs und ein echter USP. Insgesamt ein Design-Klassiker.

Dass alle diese Probleme im Umgang mit Karten heute besser digital gelöst sind, steht außer Frage, von GPS ganz abgesehen. Auch wenn es eine Übergangsphase gab, in der man der Papierkarte noch mehr getraut hat als der App – am Ende hat die Zukunft gewonnen.

Der Falkplan hat über 50 Jahre lang Karriere gemacht. Und nun sind seine Tage sicher vorbei. Grund genug, uns daran zu erinnern, dass die Welt sich ändert (wir sind alle auf einer großen Reise durch die Geschichte) und dass es immer eine richtige Idee zur richtigen Zeit gibt. Dass wir die guten nicht vergessen und die neuen nicht fürchten. Dass die Dinge eigentlich nie schlechter werden, sondern besser. Dass 2021 ein Jahr voller Gelegenheiten wird.
Und das alles nur, weil uns dieses Reise-Postr beweist, wie praktisch die patentierte Falk-Faltung war.

– mm

Und weil man über die Wochen und Monate doch viele Teilnehmer wiedertrifft, ist man sich gar nicht mehr so fremd.

Da ist die brasilianische Jurastudentin, die viel zu viele Vokabeln kennt und sehr schnell spricht. Da ist der chinesische Ingenieur, ruhig und interessiert, ganz Klischee eines Zen-Schülers. Da ist, als Gegenmodell, sein Landsmann, Arzt im Krankenhaus, der als Hobby »Rauchen« angibt (Marlboro). Da ist die französische Englischlehrerin, deren Akzent es einem etwas schwer macht. Da ist der finnische DJ, der syrische Flüchtling in Brüssel, der russische Junge in Thailand, der tschechische Programmierer, die frischgebackene Großmutter aus Michigan.

Üblicherweise spricht man mit drei Teilnehmern nacheinander über das gleiche Thema, also insgesamt eine Stunde. Da kann man schon mal über drei Kontinente springen und von drei sehr verschiedenen Personen hören, was sie zum Beispiel über Neujahr denken und natürlich, wie sie sich den deutschen Winter vorstellen. Oder wie sie arbeiten, wie sie feiern, wie sie wohnen, wie sie ihr Leben in zwanzig Jahren sehen, was sie von sich erwarten und von der Welt.

Wenn also Reisen bildet, dann ist der Speaking Club eine nette Weltumrundung. Tatsächlich habe ich wenig Wissen, aber viel Gefühl für die Globalisierung mitgenommen, für die Ähnlichkeiten und die Unterschiede. Nicht ganz eine Expedition, schließlich sitzt man schon wieder vor dem Rechner, aber trotzdem irgendwie eine Bildungsreise.

https://speakingclubonline.com, nicht kostenlos aber auch nicht teuer.[1]

– mm

1 *Disclaimer: Was hier ein bisschen wie Schleichwerbung anmutet, wird tatsächlich nicht bezahlt – ich bekomme nicht mal ein paar Monate gratis – sondern ist einfach ein Erfahrungsbericht.*

Impressum

Herausgeber Postr
Manxdesign GmbH
Hammer Straße 156, 45257 Essen
Geschäftsführer: Peter Howe
und Tim Ulrich
www.manx.de

Kontakt
mxpost@manx.de
Telefon 0201 848300

Verantwortlich
Peter Howe und Tim Ulrich

Redaktion
Fee Brandenburg, Christiane Fürtges,
Michael Dilly, Melanie Gardemann,
Peter Howe, Marcel Kather,
Matthias Meyer und Tim Ulrich

Konzept und Entwurf
Manxdesign

Projektmanagement
Melanie Gardemann

Grafik, Layout
Matthias Meyer

Bilder
freebookillustrations.com
pillarboxblue.com
wikipedia.com

Druck
Basisdruck
Duisburg, Springwall 4
Gedruckt auf
Munken Pure Rough 100 g/m²

BRAND 1992 ENGINEERING

manx