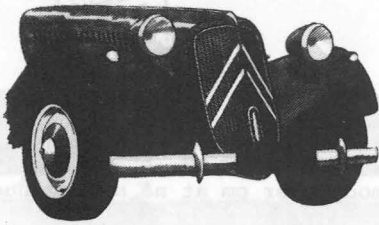


Attraction 139



13

# TRACTION *SPECIAL*

## Redaktionelt

Som du sikkert er klar over, udkommer vort blad 6 gange årligt. Der går omkring en månedstid fra den redaktionelle deadline til den dag hvor bladet havner i din postkasse. I løbet af denne måned sker selve arbejdet med at renskrive bladet, sætte billeder op osv., trykning og udsendelse via avispostkontoret. Sidstnævnte forbeholder sig retten til at "sylte" bladet i op til 1 uge. Den nævnte "produktionstid" på ca. en måned er nødvendig, og iøvrigt hurtigere end de fleste andre foreningsblade.

Med den nævnte produktionstid og antal udgivelser, hænder det undertiden at kommunikationer, som vi anser skal hurtigt ud til medlemmerne kommer til at hænge lidt fast i systemet. Et brev eller en anden kommunikation som vi modtager i begyndelsen af februar kan først være det enkelte medlem i hænde omkring 1. maj, hvis det skal bringes ud via bladet. Af og til kan vi så være heldige, at kunne udsende flere informationer samtidig og derved spare penge på porto, som tilfældet har været med det sidste brev, hvor vi fik indbydelsen fra Holland med. Som en sidebemærkning kan det tilføjes at dette brev har kostet omkring 500 kr. i porto.

Har du bidrag til bladet eller andet, som du mener medlemmerne kan have glæde af, opfordres du derfor til at handle hurtigt samt at være opmærksom på bladets deadline og næste udgivelse. Samtidig håber vi også at du bærer over på os, hvis du oplever at der går lang tid med dine bidrag, annoncer og lignende.



Vi har fået brev fra vor engelske søsterklub, som inviterer os til træf i Sydengland i den sidste weekend i juni, den 28.-30. Vi modtog brevet i begyndelsen af februar og er blevet lovet yderligere information og tilmeldingsblanketter snarest. Disse er endnu ikke kommet ved redaktionens slutning. Har du interesse i at høre nærmere om arrangementet, så ring til Jens (01-395320) eller skriv direkte til The Traction Owners Club, "The Roundhouse", 113 London Road, Whitchurch, Hampshire, England.

-7.



# Fra registret



Enhver forening går hvert år igennem en periode hvor medlemstallet daler. Heldigvis kan vi for vores vedkommende konstatere, at denne periode, nemlig den hvor der skal indbetales kontingent, ikke har givet os noget særlig drastisk fald i medlemstallet. Vi er nu et par og firs medlemmer, hvilket giver realistiske formodninger om at nå medlemsnummer 100 inden årets udgang.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at dette nummer af vort organ ikke vil blive udsendt til de (tidligere) medlemmer, der ikke har betalt for 1985. Dertil er bladet for stor en del af vort budget til at de "trofaste", betalende medlemmer skal financiere blade til andre som måske har forladt klubben fremover.

I en del tilfælde formoder vi dog at der er tale om ren og skær forglemmelse at der ikke er betalt. Skulle du kende til nogen som ikke har betalt deres kontingent, opfordrer vi dig til at rykke lidt i dem; det kan vi jo ikke gøre her, eftersom de jo ikke får dette blad.

I samme moment (og for at det hele ikke skal lyde for dystert) iler vi med at sige tak til dem, som har været hurtige. Og så har vi naturligvis siden sidst også fået nogle helt

## NYE MEDLEMMER:

Claus Søgård, Alrøvej 124, 8300 Odder.

Birgitte Hostrup Petersen, Drewsensvej 26, 8600 Silkeborg.

Hasse Rahbæk Jensen, Bredgade 6, 6933 Kibæk.

Finn Kildsgaard, Vesterlundvej 91, 8600 Silkeborg.

Chresten Sørensen, Svoldrupvej 19, 9640 Farsø.

Henrik Jespersen, Tåsingegade 12, st.tv., 8200 Århus N.

Ben Säbel, Teglværksbakken 19, 2900 Hellerup.

Lars Andersen, Terpvej 7, 8260 Viby J.

PS! Vi arbejder stadig med registrering til vores kommende medlems- og vognliste. Har du fået udfyldt den til dët formål fremsendte blanket?

## BESTYRELSEN:

Formand:

Hroar Toppenberg, Højtoften 10, 9000 Ålborg.  
Tlf: 08-186882

Kasserer/medlems- og vognregister:

Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten.  
Tlf: 06-983177

Redaktør/bestyrelsesmedlem:

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th.,  
2200 København N. Tlf: 01-395320

Bestyrelsesmedlemmer:

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 06-847249

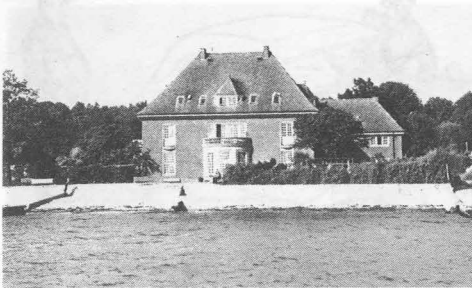
og  
Bjørn Mogensen, Lundegade 10A, 3000 Helsingør. Tlf: 02-101477

Værktøj:

Gunnar Rasmussen, Skjoldsvej 21, 3000 Helsingør. Tlf: 02-214876

og  
Bjørn Mogensen, Lundegade 10A, 3000 Helsingør. Tlf: 02-101477 el. 214646.





## T.A.D. sommertræf 1985

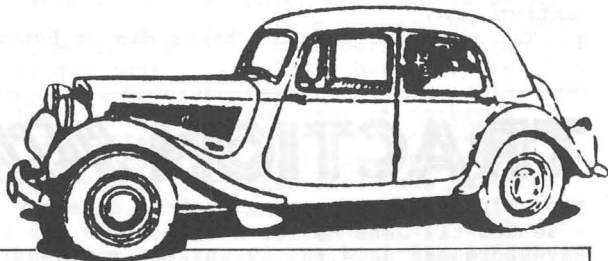
Planlægningen af årets sommertræf i Helsingør er på skinner. Dette skal blot være en opfordring om at deltage samt en påmindelse om sidste frist for tilmelding: 15/5 til Bjørn Mogensen, 02-101477. Har du ikke noget tilmeldingsskema (eller er du kommet til at bruge det til noget andet end det det er beregnet til) kan du få det tilsendt ved at ringe til Jørgen Kjær på tlf. 06-983177. Som sagt regner vi med at der bliver stor tilstrømning, ikke mindst fra vore svenske venner. Vi har foreløbig reserveret samtlige rum i blok B og C (jvnf. brochuren der er udsendt), som ligger i de to bygninger som ses på billedet til højre. I samme åndedrag skal den lille redaktion dybt beklage tilstedeværelsen af afbildede bil-erstatning og udtrykke håbet om at den må befinde sig langt fra Helsingør i de dage vi holder træf....

Jens.

## Lokalmøde

Så er der lokalmøde. Fredag den 7/6-85 kl. 19.30 hos familien Rasmussen i Hillerød. Foruden den nok så velkendte hygge, er der denne gang på forhånd beskrevet noget, der ligner et program. Til den tid håber Heine Bo nemlig at have fået nogle spændende reservedele hjem, som han vil vise os. Heine Bo har igennem flere år været i gang med et omfattende arbejde med revision af reservedelskatalogerne. Det er ved at tage form, hvilket vi vil få at se på mødet.

Tilmeld jer (og gør det nu i god tid denne gang) til Rasmussen på tlf: 02-264108 i ugen op til mødet.



**TIP:** \_\_\_\_\_

Firmaet AUTOCO A/S, Finsensvej 32, 2000 Kbh F, fører alt i bremse-  
dele til B11 (formodentlig dog tromler undtaget!). Tlf: 01-865085.



"WHY is it ridiculous to suggest putting sacks under the rear wheels!"

## Lokalmøde-referat

Fredag den 22. marts var vi samlet omkring 15 medlemmer til lokalmøde hos Mia og Peter i København. Det blev et hyggeligt møde, med de for vore lokalmøder sædvanlige aktiviteter incl. videofilm. Tractionfilmen som vi havde lånt på Citroën var som lovet af en times varighed - dvs.: den varede en time, men de to små film der var på den kunne man så også se flere gange. Videobåndet indeholdt ca. 15 film fra Relations Publique Citroën om tractionen og forhjulstrækket, suppleret med en lille film på 6 minutter fra Langelinie kaj sidste år, da vi havde besøg af Moskva-farerne. Nå, det var jo fin film! Vi så også en film med D-modeller fra 1962 i rallye Monte Carlo.

Når jeg skriver at mødet iøvrigt gik med de sædvanlige aktiviteter, må jeg i saglighedens navn dog fremhæve én særlig ting, der hævdede sig over byens tage op imod det guddommelige. Jeg taler her om den utroligt lækre gulerodskage vi blev trakteret med. Før i tiden stod gulerodskage som noget lidt kedeligt i min begravelsesverden, men denne...-jeg vil inddele mit liv i "før" og "efter".

Alt ialt en meget hyggelig aften, som kun kan anspore til at opfordre alle medlemmer til at dukke op på klubbens lokalmøder. Som klub betragtet er vi jo en lille sluttet kreds - dette er på mange måder en fordel, idet vi ikke er flere end at vi kan mødes i privat regi. På den måde bliver klubben også mest til fordel for dem der benytter den mest aktivt....

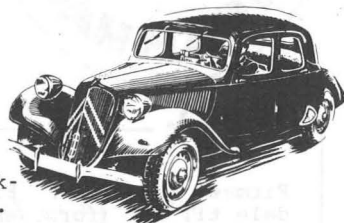
Til slut vil jeg blot takke Mia og Peter for en helt fin aften!

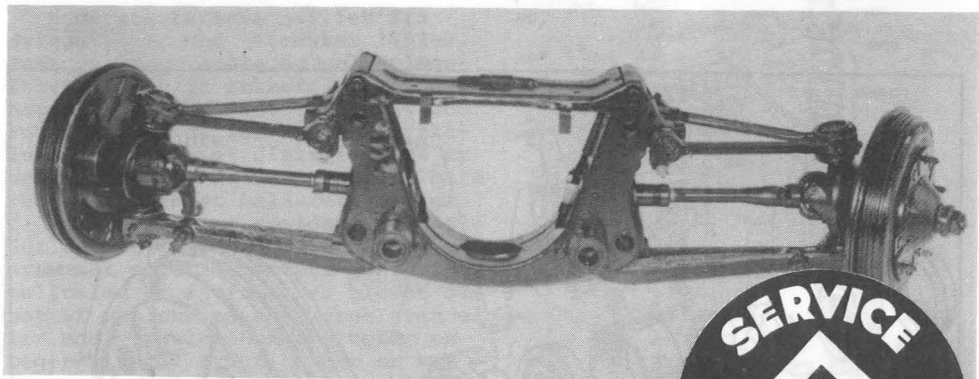
Jens.

## TRACTION SPÉCIAL

STOF TIL TRACTION-SPECIAL

- sendes til Jens Møller Nicolaisen,  
Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 Kbh. N. 01-395320.  
Der mangler principielt til enhver tid meteriale - især historisk/teknisk. Vær iøvrigt opmærksom på datoen for deadline forrest i Attraction.





# Fortøjet

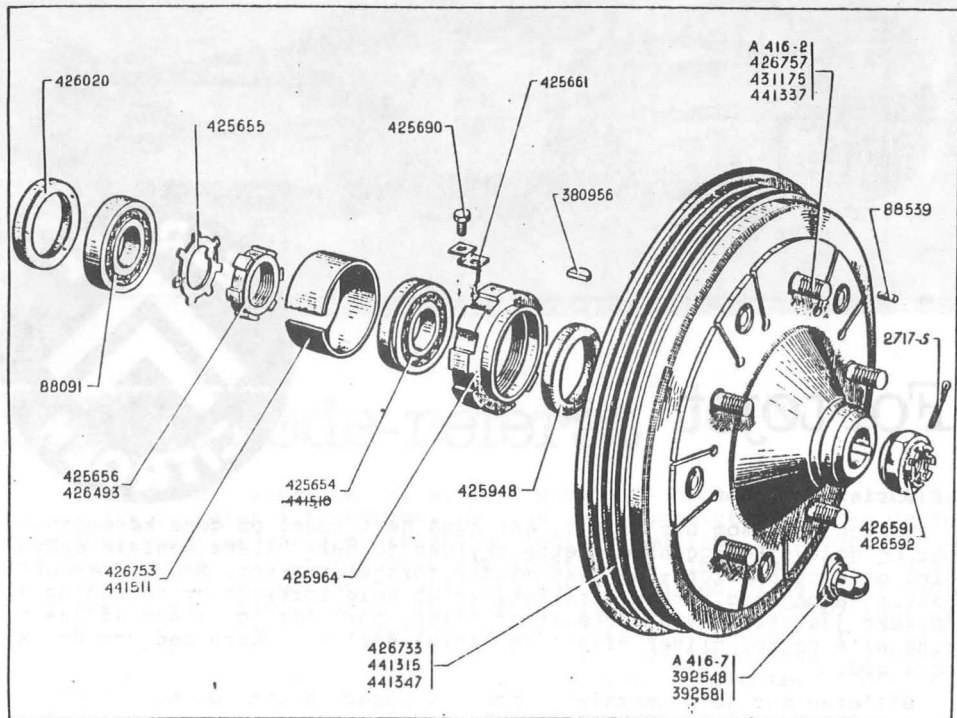
Af Christian Friis.

Næsten alle som har en B11, har også hørt noget om gode køreegenskaber og god vejbeliagenhed. Dette skyldes jo hele bilens geniale opbygning og kontrauktion - og ikke mindst forhjulstrækket. Men en væsentlig faktor sammen med forhjulstrækket, er at hele fortøjet er i orden og er korrekt justeret. Hvis fortøjet er slidt, har slør og er ude af justering alle vegne, bliver bilen let ligeså dårlig at køre med som den kan være god.

B11'eren har jo gennemgået mange ændringer og forbedringer i dens første levetid og dette gælder også fortøjet. Først i maj-juni 1936, hvor bilen blev forsynet med tandsstangsstyring, kan man sige at fortøjet teknisk set var rigtig færdigudviklet og stabilt opbygget. De ellers meget interessante konstruktioner indtil da, må jo siges at være meget spinkle og uholdbare. Det er da også det mere moderne og stabile fortøj vi her skal se nærmere på.

For dem som ikke er så teknisk vidende om 11'eren er her lidt forklaringer om grundkonstruktionen i fortøjet og forskellige udtryk som vil forekomme i det følgende.

Forhjulet sidder fast på bremsetromlen, der igen sidder fast på spindlen (den yderste del af drivakslen). Spindlen går igennem svingstykket, heri er monteret et ydre og indre hjulleje og pakdåse (simmering). Svingstykket er ophængt mellem øverste og nederste bæream med bærekugler. Øverste bæream kaldes også triangel, og har stort set kun til funktion at styre svingstykket. Nederste bæream sidder imellem en forreste og bagerste silentblok, som er monteret fast på forbroen. Igennem silentblokkene og nederste bæream går der en rillet aksel som igennem bagerste silentblok er forbundet til torsionsstangen, der sørger for affjedringen. Den anden ende af torsionsstangen kan justeres, hvorved højden af forvognen justeres. Underste bæream er også forbundet med en støddæmper, som i den anden ende er forbundet til forbroen. Styretøjet og drivakslerne (kardannerne) ser vi her bort fra og gemmer til en anden gang, selv om disse to ting også indgår i en forvognsrenovering. Hvis du kun skal renovere bærekuglerne og triangelakslerne, kan det klares uden den helt store adskillelse. Men hvis der derimod er tale om en totalrenovering med udskiftning af silentblokke osv. er det nødvendigt at afmontere hele fortøjet.



### Hjullejerne og indmad i svingstykke

Efter at have trukket bremsetromlen af, kan den store møtrik på svingstykket fjernes og nu er der adgang til det yderste hjulleje som fjernes med specialaftrækker eller kuglelejeaftrækker. Dette hjulleje har indtil juni 53 været et 17 mm bredt leje, efter juni 53 et 19 mm bredt leje. Ved monteringen af nyt leje bør du være opmærksom på dette. Du kan dog godt anvende et enten for bredt eller for smalt leje, når blot du anvender det rigtige mellemstykke imellem yderste og inderste leje. Mellemstykket skal være 36 mm bredt for et 17 mm leje, og 34 mm bredt for et 19 mm leje. Det er dog bedst at gå fra det lille til det store leje, da der i sin tid var grund til at indføre denne forstærkning. Efter at yderste leje og mellemstykket er fjernet skal møtrikken, som sidder på spindlen inde i svingstykket, løsnes. Det er her nødvendigt at anvende en specialnøgle, værktøj nr. 1826-T, og du skal her være opmærksom på at der er venstregevind i højre side, såfremt bilen stadig er forsynet med et højre og venstre kardan. Dette har du dog allerede konstateret da du fjernede møtrikken for bremsetromlen, hvor det samme gør sig gældende. Nu kan spindlen slås forsigtigt bagud af svingstykket og det inderste leje og pakdåse kan nu fjernes. Med hensyn til det inderste leje er her brugt samme størrelse hele tiden. Hvad selve svingstykket angår, er det kun ændret 1 gang efter at der kom tandsstangstyring. I november 1938 er konussen på styrearmene ændret fra 26 til 28 mm.

## Bærekuglerne

Nederste bæream skilles fra svingstykket med aftrækker 1851-T. Husk at lægge skåle og mellemlægs-skiver i rigtig rækkefølge til et nærmere studium. Det viser sig som regel at når du får kugler og skåle gjort rene, at disse faktisk er helt slidt op, da den underste bærekugle er hårdest belastet. Det er da heller ikke et sjældent syn at der før er forsøgt nødløsninger, hvor der efter at sidste justerings-mellemlæg er fjernet, er blevet slebet af skålene på en smergelsten eller med vinkelsliber. Dette er en meget stakket frist og der er kun én ting at gøre, nemlig at skifte kugler og skåle ud. Disse er blevet fremstillet af vores udenlandske venner og kan i øjeblikket fås, men da fremstillingen er meget præcisionskrævende og i forholdsvis lille antal er de ret dyre. De er dog fremstillet på en ny måde og af bedre materialer, så holdbarheden skulle være meget god.

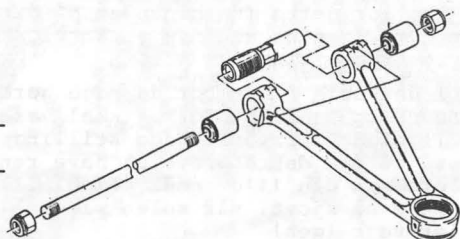
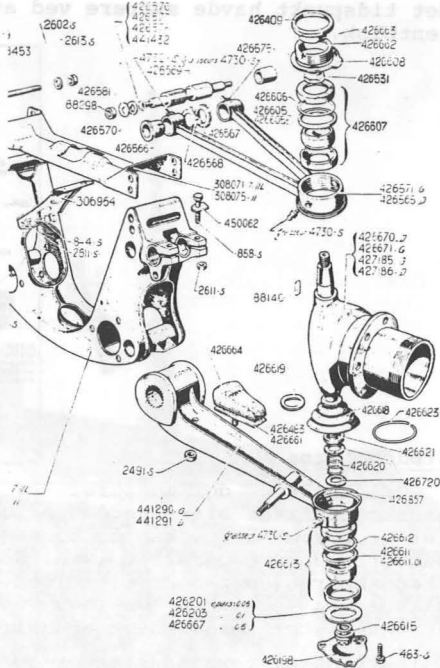
Øverste bæream fjernes fra svingstykket med aftrækker 1850-T. De øverste bærekugler og skåle plejer at se væsentligt bedre ud end de nederste. Her kan du være så heldig at det kun er nødvendigt at foretage en justering ved at fjerne mellemlæggene. Dette er at håbe, da disse nemlig ikke kan fås i øjeblikket, men efterspørgslen bliver vel på et tidspunkt så stor at man starter en produktion af dem igen.

## Triangel, aksler og bøsninger

Her i øverste bæreams befæstigelse er der også stor tilbøjelighed til at opstå slør og slid. Efter adskillelse finder du sikkert ud af, at der både er slid i bøsningerne og på akslerne. Der er her mulighed for to helt forskellige løsninger med hensyn til renovering.

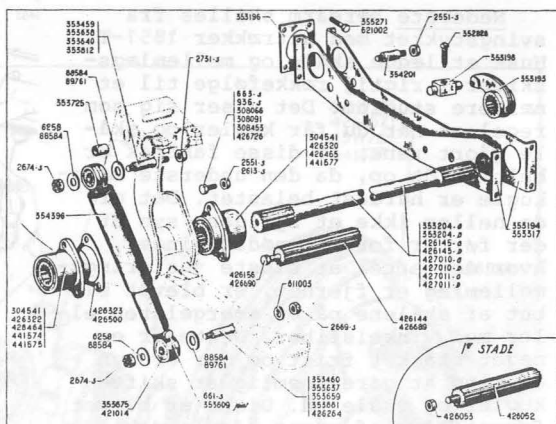
1. Bøsningerne i triangelen udskiftes til bøsninger i underdimension og akslerne slibes og tilpasses så bøsningerne. Da det kun drejer sig om ca. 0,5 mm der skal slibes af akslerne, skulle dette ikke gøre konstruktionen meget svagere. Og ved at vælge denne løsning bevarer du fortøjets oprindelige egenskaber.

2. Du kan også vælge at få dine triangelaksler ændret til en helt anden type lejrings. Der monteres nu silentblokke i triangelarmene og triangelakslerne ændres så der går en aksel igennem dem. Når vognen så er færdigmonteret, rigtigt justeret i højde osv. spændes disse nye aksler til, så silentblokkens indre er låst fast. Herved er så øverste bæream ophængt i silentblokke, som skulle give et mere blødt og behageligt forføj og en anden B11 hvad kørelen angår. Jeg har desværre aldrig selv haft lejlighed til at prøve dette nye system. En pudsig ting er, at der på de første forføjkonstruktioner var forsøgt noget lignende med en silentblok på dette sted. Det blev dog ret hurtigt ændret til en fast bøsning, hvilket vel også skyldes at man på





det tidspunkt havde sværere ved at konstruere en så holdbar lille silentblok.



## Støddæmperne

Originalt er der monteret SPICER støddæmper på 11'eren. Dette er en ganske udmærket olie-støddæmper og hvis den ikke er rustet op udefra eller er blevet utæt, kan du forsøge at skifte olien på den og den vil sikkert fungere udmærket igen. Som noget ret nyt kan du nu få gastryk-støddæmpere som passer til bilen. Disse er dog ret dyre i handelen, men sikkert en meget god løsning. Ved reparation af de gamle støddæmpere er det sikkert nødvendigt at skifte gummibøsningen med befæstigelsen.

## Silentblokke, torsionsstænger og forbindelsesakser

Hvis der aldrig har været foretaget reparation af underste bærearmsophængning og du ser nærmere på dine silentblokke, vil de temmelig sikkert se lidt udmaste ud. Når skruen der sidder inde i forreste silentblok er fjernet, kan du tage selve torsionsstangen bagud. Hvis de ikke slipper af sig selv, må du sætte en klemme på den, evt. værktøj nr. MR 1578, og slå den bagud. Herfter kommer så det største problem i adskillelsen, nemlig af fjerne den rillede aksel som sidder imellem forreste og bagerste silentblok ind igennem bærearmen. Den sidder som regel meget hårdt og må presse ud med en hydraulisk presse. Du skal presse forfra og bagud, da akslen er let konisk. I reparationshåndbogen står der at det kan være nødvendigt at presse med 20-30 tons for at få akslen ud. Jeg har selv været ude for at måtte presse med 75 tons, før den gav sig. Det næste problem er så at få de første tingene fra hinanden, kan de sjældent bruges igen fordi de er blevet deformeret af den hårde behandling. Derfor er de nye silentblokke man i øjeblikket kan købe og så leveret med en ny mellemaksel. Det er under alle omstændigheder meget vigtigt, at du har nogle ting klar til at bruge til renoveringen, før du skiller dette fra hinanden på dit fortøj. Hvad enten du så vælger den dyre løsning med nye silentblokke, eller du vil forsøge dig med nogle brugte ting.

I det hele taget bør du nøje gøre op med dig selv, hvor omfattende renoveringen af dit fortøj skal være, før du piller det fra hinanden. Og ligeledes prøve at tage stilling til hvilke løsninger du vil vælge og så ud fra dette prøve at have renoveringsdelene klar på forhånd. Ellers kan din 11'er godt komme til at stå stille nogen tid og det er jo ikke så sjovt, når solen pludselig står højt på himlen og det er 11'er-vejrr igen!

Det var lidt om de ting du løber ind i ved en forvognsrenovering. Angående rækkefølgen af afmontering, adskillelse og justering af de forskellige dele, bør du låne dig frem til en reparationshåndbog, hvis du da ikke har en i forvejen. Jeg vil en anden gang prøve at komme ind på justering af vognhøjde og forvogn, når alt er færdigsamlet og monteret på bilen igen.

Christian Friis.



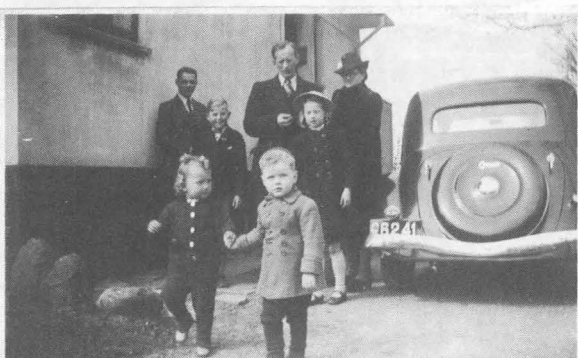
Københavnridyl i Nyhavn omkring 1960. Billedet har vi lånt af Dansk Veteranbil Klub.

# STAFETTEN



Per Bødker/Citroën 7C 1937. DC 64 025.

Når jeg tager et tilbageblik på min barndom, da erindrer jeg ikke anden bil i familien end en CITROËN 7C årgang 1938. Min far havde et mekanikerværksted og har vel haft rig lejlighed til at køre i andre biler. Aligevel var 7'eren hans bil. Han købte den i 1941 i København og kørte i den til '63, hvor han købte en ID19. I 1963 overtog jeg så bilen. Den havde da kørt ca. 250.000 km uden udskiftning af ædlere dele - 2 motorrenoveringer. Den stod helt original i eet og alt. Jeg havde på daværende tidspunkt lige fået kørekort, så nu skulle det gå stærkt - fri hastighed, og hurtigt kom der defekter, gearkassesammenbrud m.m.



Familiens 7C 1938 med regnr. C 6241. Den borte purk er faktisk Per selv.

Jeg købte en 11 sport fra 53 i Malmø - på det tidspunkt hentes der mange Citroën-biler i Sverige - og moderniserede 7'eren til en 11 Sport årgang 53 både indvendigt og udvendigt; fælge, rørstole, hjælm med klap- per, bagklap, 7'er-motor, instrumenter, indtræk - væk med "det gamle skidt" og mere moderne monteret og snart fremstod den som "ægte" hybrid.

Jeg har tit senere fortrudt denne vandalisering og har i mange år været på jagt efter netop en 7'er fra 38, men til trods for, at jeg har været ejer af et tocifret antal "Traction'er" er det tidligere ikke lykkedes at finde et egnet eksemplar.

I 82 fandt jeg ved en gennemgang af mine gamle klubblade i et 2 år gammelt blad en annonce med en Citroën 7C årgang 1937. Jeg kontaktede ejeren - bilen var ikke solgt, men stadig til salg, og efter at have set den var jeg klar over, at dette var et rigtigt fund. Den stod næsten helt original med km-tæller på 92.000 km, og med næsten alle de karakteristiske træk for en 37-model.

Under forhandlingerne om køb af bilen ombestemte ejeren sig og ville pludselig ikke sælge. Stor var min skuffelse. Jeg kontaktede ejerens bror, som er kendt i veteran kredse. Han var helt indforstået med, at jeg skulle have bilen og prøvede gennem utallige samtaler at overbevise broderen som først efter ca. 1 år besluttede sig til at sælge. Lykkelig var jeg. Det var december 83.

Det viste sig ved gennemgang af de medfølgende papirer, at bilen har haft 2 ejere. Den blev 5.5.1937 leveret til en kriminalassistent i Svendborg og i 1942 solgt til en urmager i Rudkøbing.

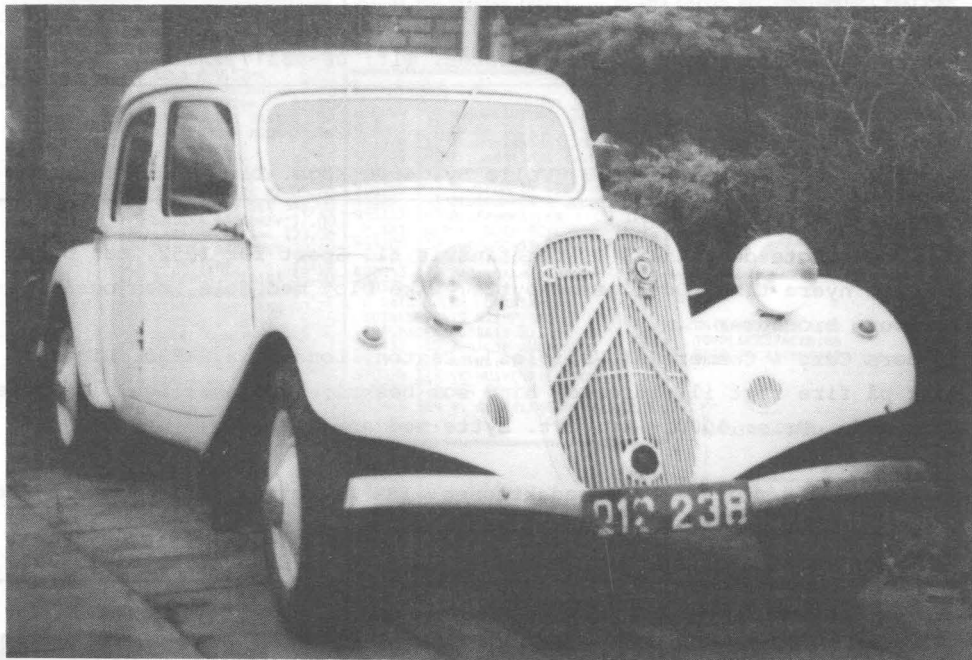
Under restaureringen viste det sig hurtigt, at alt var i en fantastisk god stand. Således var der næsten ingen rustangreb i karrosseriet de originale paneler sidder stadig på. Ligeledes skærmene fine. Dørene måtte have nye bunde og efter sandblæsning og afætsning blev der lagt tin på alle samlinger og bilen blev kørt til maler. Farven var på forhånd bestemt - nemlig vinrød, som min gamle 38'er - blot blev skærmene malet sorte, som var originalt i 1937. Mens bilen var til maling blev de mekaniske dele omhyggeligt renoveret.

Opriidelig havde jeg regnet med en let klargøring af bilen, men de fleste kender vist til at det meget hurtigt bliver mere omfattende end beregnet.

I foråret 84 var der jo jubilæum i Paris, og jeg regnede bestemt med at få bilen færdig, men det går ikke altid som planlagt. Tiden løb fra mig, jeg blev først færdig - d.v.s. kørende - i juni 84, for færdig er jeg stadig ikke helt. Til sommeren 1985 skulle jeg gerne have færdiggjort de originale fælge og et par andre småting, men én ting er sikkert - jeg har fundet min 7C!

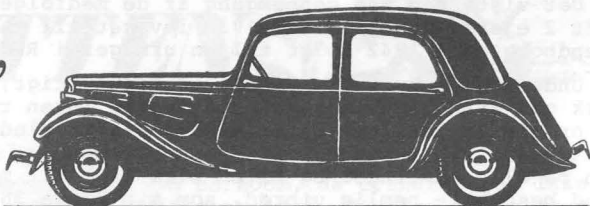
Per Bødker.

- STAFETTEN giver jeg videre til Benny Jensen.



"Urmagerbilen fra Ringkøbing" som den så ud da Per overtog den i 1983. Bemærk nummerpladen. Desværre har vi ikke et billede som viser vognen i den fantastisk flotte stand den er i på nuværende tidspunkt. Dette må komme i et af de næste numre af vort kluborgan.

# Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:  
Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N.  
Tlf: (01) 39 53 20. Bedst morgen eller sen aften.

## Sælges:

Citroën 11 Familiale 1954. Komplet, god restaurerbar stand. Pris: 15.000,- kr.

Nye Michelin X 165x400 skaffes hjem mod forudbestilling, kr. 600.-/stk.  
De sidste få eksemplarer af reparationshåndbogen sælges for 250,-/sæt.

## Købes:

Kørekclar, indregistreret B11'er købes. Eventuelt bytte med nyrestaureret Mercedes-Benz 180 Diesel årgang 1956. Sidstnævnte køretøj sælges også i ren handel.

Orignalt reservdelskatalog købes.

Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten. Tlf: 06-983177.

## Sælges:

Ny tandstang komplet til B11 1938.

Bjørn Jensen, Bakkehældet 83, Vallø By, 4600 Køge. Tlf: 03-667585.

## Sælges:

Diverse brugte dele til B11, fortrinsvis til Sport før 1952, men også enkelte nyere ting. Også gerne bytte, ikke blot med dele, men også literatur, brochurer m.m.

"Modern Cars & Commercial Vehicles", Caxton, London ca. 1930. Digert værk på fire rigt illustrerede bind som beskriver forskellige biltyper virkemåde. Pris: 1000,- kr. Evt. bytte med andet sjovt.

## Søges:

Til købs/låns/rådighed for redaktionen: IBM Executive skrivemaskine med skrifttyper som i Attraction 133/TractionSpécial nr. 7.

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 Kbh.N. 01-395320.



**„TRACTION-RESERVEDELSERVICE”**

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

