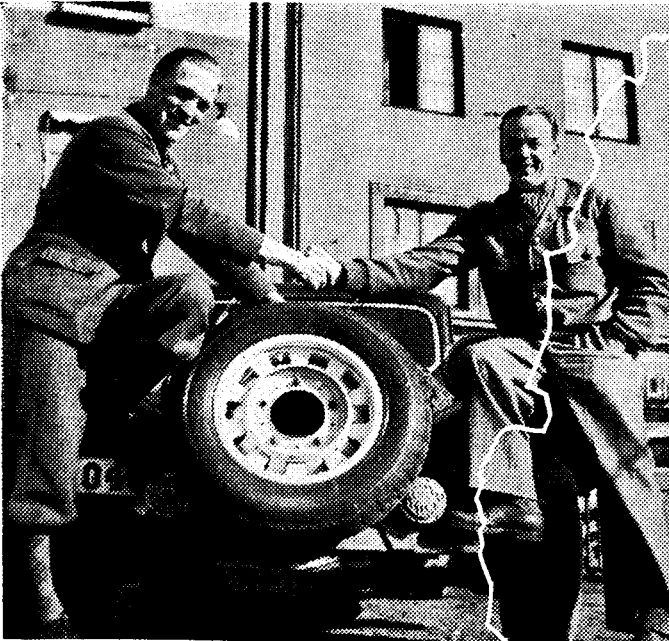


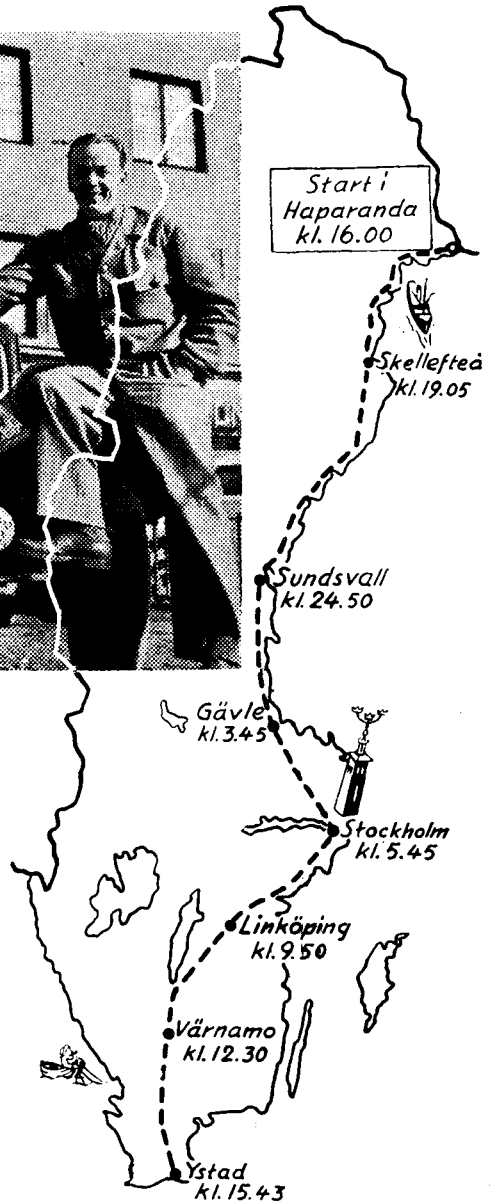
Haparanda-Ystad på 24 timmar



Grand Prix-segraren i B-klassen för sportvagnar Raymond Sjöqvist (t. h.) och Sv. D:s Vall tackar varandra efter rekordkörningen. På kartan ses de bägges färdväg.

**Två årstider
på ett dygn**

**Sv D:s utsände gör
rekordfärd i Sverige**



YSTAD, onsdag. (Sv. D:s utsände medarbetare.) I går vinter, i dag sommar, i går Haparanda, i dag Ystad. Om detta vore en rebus och det gällde att gissa vilket kommunikationsmedel, som Svenska Dagbladets medarbetare använt sig av för att inom loppet av tjugofyra knappt tillmätta timmar hinna uppleva två årstider och förflyttas de 178 mil vilka skiljer Sveriges nord- och sydmeterpoler åt, skulle 99 procent av läsarna tvivelsutan blixtnabbt ha svarat: flyget. Vilket givetvis i detta fall är fel, ty svaret på en verkligt bra rebus får inte vara så enkelt.

Ett flygplan av typen Gloster Meteor, som avverkade sträckan Köpenhamn—Stockholm på 35 minuter, skulle ha förflyttat oss från finska landgränsen till danska kustgränsen på föga mer än halvannan timme. Och det hade inte varit roligt för oss, som ville se naturens skiftningar över hela vårt avlånga land.

Vår flygande matta var automobil och det var ingen automobil vilken som helst. Det var Grand Prix-segraren Raymond Sjöqvists vindsnabba med jordbundna Citroën, som på den officiellt bestyrkta tiden 23 timmar och 43 minuter fraktade oss noga räknat 1.788 kilometer.

Se det var en resa, skulle H. C. Andersen ha sagt. Se det var ett okynligt upptåg av fartförtrollade galenpannor, säger kanske de snusförnuf-tiga. Se det var en upplevelse för livet, säger mästeförarens medpassa-gerare.

Landsvägs- och serviceunder-sökning resans huvudsyfte

Rekordresan var noga planerad och hade flera syften — rekordet kom denna gång faktiskt i efterhand och det var nu inte så märkligt att slå med den moderna automobilindustriens färskaste produkt. Gamla värm-ländska racerstjärnan, framlidne Cege Johansson, avverkade för jämnt tjugo år sedan den bekanta gräns- till gräns-resan med sista årsmodellen av den odödliga T-forden och antecknade sig för så god medelhastighet som 45 km/tim., vilket faktiskt smäller lika högt som de dryga 77 km/tim. som Raymond Sjöqvist nu fastställde rekordet till.

Huvudsyftet med vår resa var en landsvägsundersökning i kombination med en snabb bilservice till den turistande bilistens tjänst. I andra hand kom ett uthållighetsprov på förare och bil, i tredje stillandet av medpassa-gerarens sensationslystnad eller skall vi kalla det reportagehunger att uppleva två årstider i samma land inom loppet av ett dygn.

Och resultatet blev tillfredsställande på alla punkter.

Rekordresan — ja, jag måste kanske trots allt nämna den först — gick så programenligt efter det tidsschema som på förhand och efter erfarenheter från rekognosceringsturer längs alla vägar upprättats, att man aldrig fick något intryck av rekordfart. Och ändå gick det stundtals svindlande fort på de autostradaliknande norrlandsvä-garna i den ljusa majnatten, där far-ten endast dämpades till den i lag stad-

gade för tätbebyggda men till synes folktomma samhällen. Från det ögonblick kontrollanten i Haparanda, ordföranden i stadens livaktiga motor- och segelsällskap, direktör Brolin, flaggade av oss och till dess vagnen bromsade in vid etappmålet i Stockholm nära en timme före beräknad ankomst, gick färden som en lek. Bilmotorn spann som en belåten katt men lapade också i sig bortåt två liter bensin mot cirka 1,3 vid normalturistkörning, i detta fall dock ett ringa offer på fartgudens altare. Sång och glada historier, frukt och råpressad saft stärkte resenärernas humör och krafter och Raymond Sjöqvist deklarerade helt frinkt efter de 116 milens körning, att han ej behövde anlita kompanjonens hjälp för den ansvarsfulla rattningen, vilket annars planerats för dagsetappen, om några tröthetssymtomer skulle ge sig till känna.

Hård dagsetapp

Dagsetappen blev dock betydligt hårdare och den tid som tjänats in på norrlandsvägarna kom nu väl till pass, då höger bakdäck exploderade på en glödhet cementväg strax söder om Ljungby. Däckutbytet tog visserligen endast tio minuter i anspråk men dessförinnan hade den ena reservminuten efter den andra ätits upp vid trafikanhopningar i Norr-, Lin- och Jönköping och därefter tog berg- och dalbaneåkningen i den steniga kristianstadsterrängens invecklade väglabyrinth sin rundliga tid i anspråk. Men med 17 minuter till godo på stipulationstiden kunde ekipaget likväl svänga upp på stora torget i Ystad, där Motorfederationens representant, hr C. O. Ekberg, Tomelilla, samt Citroënfabrikens skandinaviske chef, direktör A. Kjellund, Köpenhamn, med gratula-

tionsblomster utgjorde mottagningskommitté.

Det var snarare vinter än vår vid starten i Haparanda, där vår alltför sommarbetonade huvudstadsekipering fick kompletteras med några varma rockar och halsdukar för att stoppa mot det köldaggregat som snöblandat regn och veritabla ishavsvindar utgjorde. Björkarna hade ännu ej lövats och vårbruket inskränkte sig till uppplöjning av Stora torget, där stadsfullmäktige beslutat anlägga en gräsmatta — till det förfallna Stadshotellets restaurang har inom parentes sagt också beviljats ett anslag på 360.000 kr., så om något år skall en betydligt skönare stadsbild möta turisten.

Men värmen kom oss till mötes söderut och innan vi nått "söder om landsvägen", där sommargrönskan stod i sitt flor — redan i Gränna bjöds vi för övrigt på den alltid lika sköna bilden av blommande fruktträd — hade polarkläderna åkt av och iklädda shorts samt kortärmade skjortor gjorde vi intåget i Ystad.

Vägarna var utmärkta över praktiskt taget hela landet men som framgår av tidsschemat var de allra bäst norrut. De tjogtalet meter breda norr- och västerbottensautostradorna inbjöd till fortåkning med den säkerhetsmarginal som den maskinella utrustningen och framför allt däcken tillät. Tjäl-skotten har förvånansvärt svårt att rå på de rejäla grusvägarna och det var praktiskt taget endast några kilometer i Ullånger mellan Örnköldsvik och Härnösand, som bjöd bilisten på besvärlig svallera. Vår bil rullade på många natursköna vägar men speciellt bet sig minnet av några vackra vägmil mellan Burträsk och Botsmark fast i minnet och dit vägar man med gott samvete locka turistströmmen i sommar. Detta speciellt som den verk-

stadsservice som bjöds bilisterna dygnet runt efter hela norrlandskusten var verkligen förstklassig.

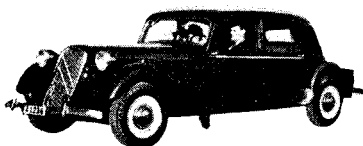
Till sist några randanteckningar ur den "loggbok" vi förde för färden:

— Sotiga ruiner här och var efter färdvägarna gav tydligt besked om den goda näring som vårtorkan givit röde hanen.

— Trafikpropaganda med manande affischer "Spåren förskräcka" bedrivs energiskt från Haparanda i norr till Ystad i söder.

— Många årsfärska bilar syntes efter vägarna men också gamla Fordar av T-modell och Chevroleter, som knappast gick av egen kraft.

Vall.



CITROËNI

idealbilen för svenska vägar

AB STOCKHOLMS

Central Garage

Aukt. återförsäljare för Stockholm-Nynäshamn-Norrhälje-Södertälje.

CITROËN-utställningar:

Vanadisvägen 2-4, tel. 34 04 40

Ringvägen 62 tel. 42 11 01, 42 11 02

CITROËN-verkstäder:

Sveavägen 126, tel. 34 04 40

N:a Stationsgatan 19, tel. 34 04 40

CITROËN-reservdelar:

Huvudförråd Sveavägen 126, tel. 34 04 40

Filial Ringvägen 62, tel. 42 11 01, 42 11 02

Hela dygnet:

Vanadisvägen 2—4, tel. 34 04 40

(särskilt urval reservdelar o. tillbehör)