

Dagbok från Wales

av Lennart Brick

Först en kort förklaring för dem

I Wales finns en man vid namn

Intresset var tämligen stort till en



som inte känner till UBCC. För ett dussintal år sedan föddes en idé hos Triumphklubben i Göteborg att starta ett samarbete mellan olika brittiska bilklubbar där klubbarna inbjöd varandra till vissa aktiviteter. Namnet UBCC United British Car Clubs antogs men har ingen styrelse och i stort sett inga pengar utan endast en arbetsgrupp på cirka 10 personer.

Detta medförde större deltagarantal och det var trevligt att träffa andra entusiaster och deras bilar. I USA föddes en annan idé, nämligen att oftare visa brittiska oldies på vägarna och där drogs British Car Week igång. På något sätt snappades detta upp av Bosse Arnholm i UBCC och enligt uppgift var vi först i Europa att anamma idén. I år har UBCC Syd i Skåne bildats.

Vi startade blygsamt denna vecka för 6-7 år sedan med kvällskörningar och ett avslutande rally med mål på Gustav Adolfs Torg i centrala Göteborg. Under polis eskort, med blockering av all annan trafik, kör vi sedan i spårvagnsspåren längs Avenyn upp till Götaplatsen där brittiske konsuln delar ut priserna.

Ian Glass, medlem i Rover Sports Register. Han har tagit, efter att ha sålt sitt företag, som sin livsuppgift att anordna resor för gammelmilar och fick nys om våra aktiviteter i Göteborg. Han tyckte Sverige var ett intressant mål och har ordnat tre resor till British Car Week. Förra året kom 30 bilar. Arbetsgruppen ansåg att kvällskörningar och rally inte var tillräckliga för våra englandsgäster utan vi gjorde utflykter och studiebesök på dagtid och har besökt Volvo med Blå Tåget, skärgårdstur i Bohuslän, terrängkörning med Land Rovers i Falkenberg, en fantastisk guidning av vikingaskeppet utanför Lidköping, besök på Ostindiefararen som snart avseglar till Kina m.m.

Till detta året meddelade Ian Glass att ingen resa planeras hit då han anordnar ett NTPR meeting för Rovers and a few selected other marques i Llangollen i norra Wales. Ian inbjöd UBCC och vi var givetvis de selekterade.

början men av olika skäl slutade antalet vid fyra bilar, Rover 75 (Bosse och Ingrid Arnholm med sonen Robert och dennes sambo Ingrid), Triumph TR6 (Björn och Anita Gunnarsson), Morgan Plus4 (Tore och Marianne Mattsson) och så min MGB-62 med Tomas Börjesson (Rover) som co-driver, ett klokt drag som det senare skulle visa sig. Bosse, som till vardags är planerare på Göteborgs-Posten och en hejare på dator och en sann gentleman alltid iklädd gabardinbyxor, vit långärmad skjorta,

slips och kavaj (näja, en gång under resan kom han iklädd bomullsbyxor och rutig skjorta men det stannade vid den gången) åtog sig att utarbeta ett förslag till övernattningar och intressanta saker att besöka under färden som skulle vara i 12 dagar.

Vi andra tog tacksamt emot



erbjudandet och vid någon av våra täta reseträffar antog vi förslagen. Det är nog bra att förbereda en resa

ville damerna att förarna skulle måla tummen på vänsterhanden röd för att inte glömma vänstertrafik.



stadsdelen och sedan vidare till den lilla byn Redmile där vi inkvarterade oss på ett mysigt hotell vid namn Peacock Inn Hotel. Vädret var hyggligt men ganska kyligt (kallaste natten sedan 1964) så skinnpajen fick sitta på under körning.

Dag 3 och 4

Nu började det att hända saker av intresse. Sue och Mike Couldry har besökt UBCC två gånger så vi var allihop välbekanta med varandra. Paret har ett stort gammaldags hus längs huvudgatan i en liten stad nära Nottingham och ingen kan ana vad som döljer sig bakom portarna. Mike är Roverfantast och Sue samlar på porslin och modeller av husvagnar (!). Hela fastigheten utom sängkammaren är fylld med massor av samlarobjekt och vi stod alla i stum förundran och beundran och Mike berättade om vissa intressanta objekt.

På gården finns ett antal vrak av gamla Rovers ända från 1919 - som senare skulle förvandlas till körbara bilar. Mike tillverkar själv vissa delar och andra köper han - hur han nu får tag på dem och påbörjar inte

och inte köra vind för väg. Ingen var tvingad att slaviskt följa rutten utan man kunde göra egna utflykter och sammanstråla på kvällen. Ingen avvek förutom i Warrick där några besökte ett bilmuseum och några ville shoppa och titta på slottet.

Bosse hade också kontaktat MG Rover i Longbridge men fick ett vänligt svar att just den veckan skulle en ny modell lanseras så det passade tyvärr inte. Fan tro't.

Dag 1 söndag 5 juni.

Vi träffades vid DFSD-terminalen för gemensam körning ombord och alla hade om inte rosor på kinderna så åtminstone förväntan i blick. Bosse delade ut walkie talkies till varje fordon. Vi installerade oss i våra hytter och speciellt våra damer väntade ivrigt på att taxifreeshoppen skulle öppna. Överfärden till Newcastle, tyckte jag, gick tämligen lugnt och stilla till. Ja, lite vågigt var det väl så några svalde för säkerhets skull tabletter mot sjösjuka. Innan landstigning

Såg så fänigt ut så jag skrapade rent



efter några dagar.

Dag 2

Inget planerat besök denna dag utan vi tog oss ner till York där vi stannade och tittade på den gamla

renoveringar förrän alla delar finns. Han säljer också begagnade delar och lagret kan man bara inte beskriva det måste ses. Denna mängd av gamla delar, cyklar och motorcyklar av märket Rover givetvis var i

fullständigt kaos och när jag frågade honom "how can you find a part your customer asks for?" fick jag svaret "Where I have put it of course". Och jag tror han talar sanning. Jag frågade vad alla grejer kunde vara värda och fick svaret att samlingen försäkrats för 300 000 pund.

I huset har Mike ett pyttelitet rum där han tillverkar gummi-detaljer till gamla bilar inte endast



Rovers. Verktygen tillverkar han själv och han har en anseelig samling på hyllorna. Själva pressen var museifärdig och inte begrep jag hur han kunde få ut något ur den. Men han demonstrerade stolt och så, det fungerade. Han har kunder i 34 länder. Han visade också kontoret som var så litet att det bestod av en stol och ett skrivbord av en bakskivas storlek. Mike är mycket välbyggd med stort midjemått så han får nog hoppa över frukosten när han behöver använda utrymmet. Paret har en schäfer, beskedlig och klappvänlig men jag skulle inte rekommendera ett försök att komma in i Mikes Rover utan närvaro av husse eller matte.

Mike guidade oss till byn Melton Mowbray där Stiltonost tillverkas.

Osten tillverkas således inte i Stilton som man tror. Vi hade sett fram emot att få besöka en fabrik det finns fler men av hygieniska skäl fick vi nöja oss med affären The Melton Cheeseboard på Windsor Street. Där fanns alla de sorter att välja på för en ostälskare. Mike lämnade oss och vi fortsatte färden till Warwick och the warm and friendly The Old Fourpenny Shop Hotel som reklamen utlovade. Vi

parkerade bilarna inne på gården inom synhåll från rummen och en god middag serverades.

Tony Atkins som besökt UBCC och är ordförande i Rover Sports Register hade tänkt hälsa på oss men fick förhinder men förärade oss i stället tre flaskor vin till maten. Vi fick tillfälle att tacka honom i Llangollen. Ägarinnan serverade själv men visade sig vid flera tillfällen att hon var en riktig kä.. förlåt tyken kvinna som försökte uppfostra oss svenskar. Hon anmärkte syrligt på någons felaktiga uttal, blev sur när vi skulle fira Roberts namnsdag på ett av rummen med kommentaren this is not a B&B, this is a hotel. När vi skulle betala för middagen bad vi att få notan uppdelad men hon menade att vi kunde betala när vi

checkade ut. När hon förstod att varje par ville betala för sig kommenterade hon syrligt att in England we always split equally. Så hon fick ta fram papper och penna.

Trots dessa incidenter stannade vi i två nätter. Vi utnyttjade tiden i Warwick med att några besökte bilmuseet i Gaydon och några slottet. Bilmuseet var trevligt upplagt, lagom stort och visade enbart brittiska bilar. Jag förälskade mig i en

liten röd/svart BMW Dixi från 1927. Den är egentligen en Austin 7 men tillverkades på licens av BMW. Av alla fina bilar är det nog den jag skulle velat ta med hem.

I Warwick finns också ett flera 100 år gammalt hus, Lord Leycester Hospital, som både då och nu används som bostad åt pensionerede militärer och dessutom har ett museum. Tyvärr fick vi inte komma in

då man höll på med inspelning av en TV-serie från drottning Elisabet I:s tid och som vi förhoppningsvis även får se här.

Dag 5

Uppsittning och färd mot Stratford-upon-Avon där vi besökte William Shakespears födelsehus. Under vägen stannade Tore då han hört ett skrammel från underredet. Han trodde att något hänt med motorn. Dessbättre visade det sig att endast bygeln till främre upphängningen av avgasröret hade fallit av. Jag traskade tillbaka och en bit bort hittade jag bygeln dock utan bult. Med hjälp av lite tråd fixades det tillfälligt. Vid nästa mack köptes en ny bult.

I Stratford besökte vi också ett annat hus. Shakespear bodde och

verkade sin mesta tid i London men när han besökte Stratford bodde han



men vi tyckte överlag att en klar förbättring har skett med åren och

tidigare besökt vingårdar i öriket och också haft med på vinprovning varvid några deltagare har trott att de druckit om inte franskt så åtminstone chilenskt.

Dag 6

Det studiebesök som jag mest sett fram emot var Morganfabriken i Malvern Link. Sträckan från Newent är endast tre mil. Bosse körde som vanligt först men blev trots GPS lite tveksam om vägen inne i byn. En förbipasserande Morgan stannade och den vänlige föraren lotsade oss till fabriken. Vår ankomst var för-anmäld från Sverige, högst tio besökare och det var vi ju, och Bosse skrev in oss. En herre som visade sig vara Charles Morgan pratade med Bosse. Egentligen fanns inga

restriktioner mer än att vi skulle följa röd markering och att fotografering undanbads. Ingen brydde sig om oss så vi spankulerade runt som vi ville och det filmades och

i detta hus och dog där 1616. Där fanns en guide och det visade sig att damen i fråga hade en dotter som bor i Sandared utanför Borås sedan många år så hon kände väl till Göteborg.

Jacque Chirac, Frankrikes president, var klart ute i ogjort väder med sitt uttalande om engelsk mat. Vingården producerar mest vita viner och

När man besöker andra populära turistmål är dessa oftast förenade med en massa tingel-tangel men Stratford var befriande fritt från dessa styggelser. Vi fortsatte färden mot Three Choirs Vineyard i Newent där Bosse hade bokat hotell. Vi passerade The Cotswolds som lär vara det vackraste distriktet i England. Fina lummiga vägar trevliga att köra på. Man frap-peras av alla får som finns längs vägen. De var väluppfostrade och blockerade inte vår färd någon endaste gång utan stod mest och tuggade. Väl framme i Newent fick vi våra fina rum i en radhusliknande långa och vi parkerade bilarna utan-för ytterdörren.

När man besöker andra populära turistmål är dessa oftast förenade med en massa tingel-tangel men Stratford var befriande fritt från dessa styggelser. Vi fortsatte färden mot Three Choirs Vineyard i Newent där Bosse hade bokat hotell. Vi passerade The Cotswolds som lär vara det vackraste distriktet i England. Fina lummiga vägar trevliga att köra på. Man frap-peras av alla får som finns längs vägen. De var väluppfostrade och blockerade inte vår färd någon endaste gång utan stod mest och tuggade. Väl framme i Newent fick vi våra fina rum i en radhusliknande långa och vi parkerade bilarna utan-för ytterdörren.



hade bara ett rött. Vi köpte några flaskor och kommentarerna lär väl komma om dess förträfflighet när de väl har öppnats. De går att dricka om man håller för näsan och sväljer fort. Men skämt åsido, jag har

togs foton. På ett anslag stod att skyddsglasögon skulle brukas men jag såg inte en enda användare. Jag blev helt fascinerad av fabrikationen och hur hantverksmässigt det hela går till. Ägarna

har nog inte lagt många pund på de låga byggnaderna. Dock har killarna sedan några år fått lunchbås några meter från arbetsplatsen. Tidigare satt de på en stol intill bilen och öppnade matlådan. Nyligen har öppnats en liten cantina i ett hörn på en byggnad där man kan köpa dagens rätt och om vädret tillåter sitta utanför vid ett bord med fasta bänkar. I mitten på bordet finns en platta som talar om att jobbarna har skänkt detta bord till fabriken. Något löpande band finns inte utan bilarna transporteras på sina hjul eller på vagnar mellan stationerna.

Vid en station skulle en framskärm passas in. Plåtslagaren greppar en skärm och lägger den på sin plats. Den var lite för lång i bak-kanten så han gör ett kritstreck. Därefter tar han fram vattenpasset och kollar lodet från skärmens ytterkant till

navet. Sedan lyfter han bort skärmen och placerar den på en arbetsbänk av trä och med hjälp av en plåtsax klipper han bort den överflödiga biten vid kritstreck. Färdigt! På ett annat ställe filas det på trädetaljer. I övrigt bankas och böjs det av herrans lust. Motorerna av fabriken Ford och BMW står uppställda på golvet likaså däcken.

Vid en lunchrast tittade jag in i båset och pekade på min M.G. keps. Unisont visade grabbarna med ett smile tummen nedåt men jag tror nog att de innerst inne beklagar att det gick så illa för MG Rover. Flickor i fabriken? Jovars, i syavdelningen.

Testkörningen av nya bilar var ett annat intressant kapitel. Testföraren körde bilen uppför backen mot

utgången och backade ner igen. Han gjorde några anteckningar, kollade suffletten och gjorde ett litet kryss med kritan om det fanns veck i tyget. Färdigt! Någon gång körs en liten tur i byn. Det fanns ett antal färdiga eller exemplar under uppbyggnad av den nya AERO 8. Jag såg den på TV



från ett reportage från bilmässan i Paris och tyckte att den var förskräckligt ful. Inte alls Morganlik. Men när jag nu såg den live ändrade jag i hast uppfattning. Den är fortfarande inte speciellt snygg men en så'n karaktär den har! De leveransklara exemplaren stod uppställda lite huller om buller i fabriken, alla olika färgsatta efter kundernas önskemål och en del med lite speciella t.ex. trädetaljer. För cirka en million kan den bli din. Totalt tillverkas mellan 300 och 400 Morgan per år och leveranstiden för hugade köpare är 4 - 5 år. Jag hade kunnat gått i flera timmar till.

Med sorg i hjärtat lämnade vi fabriken och styrde kosan de 13 milen mot Llangollen och NTPR (se fotnot). Vi passerade och tittade på

den äldsta järnbron, The Iron Bridge, invigd 1779 och som sträcker sig över floden Severn. Bron tillhör världskulturarvet.

När vi bokade fanns det inte plats på hotellet utanför Llangollen där de flesta deltagarna bodde utan vi fick bo i centrum på hotell Gales inrymt i

ett 1800-talshus.

Efter dusch (i England får man lära sig nytt handhavande för varje hotell) och installation hämtades vi med veteranbuss till Pontcysyllte Aqueduct för färd med kanalbåt. Båten var smacker och det behövdes då kanalen blott var ett par meter bred och man kunde lätt greppa kanalväggarna om man aktade fingrarna.

Tillbaka till hotellet för omklädning och ny bussresa till Bryn Howel Hotel utanför staden där aftonens välkomstmiddag skulle äga rum. Vi kikade på alla fina Roverbilar, ca 50 och jag hoppade högt då den tidigare omnämnda hovven visade sina huggtänder. Vi träffade flera bekanta ansikten i baren och det bjöds på öl kors och tvärs. Men

vi är ju lite försiktiga med tanke på alkohol och bil. Middagen gick i gemytets tecken och mitt emot mig satt en man som tagit med sina två barn. Det visade sig att han arbetade för Volvos räkning som marknadsdirektör men hade aldrig varit i Göteborg. Han fick en sittande inbjudan att kontakta UBCC.

Dag 7

Samling på Bryn Hotel för genomgång och start av The NTPR Treasure Hunt Rally. Detta innebär att roadmappen innehåller en mängd kluriga meningar och hänvisningar som har med färdvägen att göra och det gällde att hålla korppluggarna öppna och inte köra förbi något som passade in. En mening löd when is highlight of life? Den tog vi lätt då

vi passerade en gammal bro som bar skylten 40. Rallyvägen var smal men asfalterad och turligt nog fick vi inte många möten. Längs vägen flöt ett mindre vattendrag över vägen och där hade Ian och hans fru Rona strategiskt placerat sig för att fotografera. Vi plaskade i och väl på andra sidan började bilen trixa. Motorn dog helt enkelt och vägrade starta. Det kom bilar bakefter som inte kunde passera men det fanns en liten ficka bakom MG:n så min besättning och fotograferna vadade i med skor och allt och knuffade bilen dit. Upp med huven och Tomas som är elkunnig, jag är det inte speciellt bra, hade förståndigt nog tagit med lämplig utrustning. Jag trodde det var ett bränslefel eftersom motorn vid något tidigare tillfälle måste hållas igång genom att pumpa på gaspedalen. Trots lite varierande insatser startade inte motorn förrän efter en halvtimme då den plötsligt sprang igång. Märkligt.

Vi fortsatte något lättade och kom så småningom i mål. Tomas hade under rallyt sprungit som en tätting för att läsa på brevlådor, grin-dar, husväggar, gamla åkerredskap, jaga en vett-skrämd gris som hade en siffra på rumpan. Nej, jag skojar bara.

Efter målgång var det fri hemfärd till vårt hotell och vi fyra bilar delade på oss. Givetvis förlorade vi totalt kontrollen över färdriktningen och många U-svängar gjordes och mycket soppa gick åt innan vi slutligen återkom till Llangollen. Dåligt med skyltningen i Wales.

Vi såg oss omkring lite i Llangollen och Tomas och jag stod i ett gathörn och pratade. Ett engelskt par kom fram till oss och vi slutade prata. Mannen sade no, no please keep on talking, we like to listen to the Welsh language. Vi förklarade att vi inte alls var walesare utan svenskar och då gick rullgardinen ner.

På kvällen middag och prisutdelning. Ian och Rona hade radat upp

en massa glas i whiskeyformat, alla med ett vikingahuvud och en text ingraverad. Ian, som är en stor talare och skämtare berättade om rallyt och blev ivrigt sufflerad av deltagarna och det lät stundom som det gör i Parlamentet där det ofta buas, dunkas i bordet eller applåderas. Stämningen stod på topp. Prisutdelningen tog sin början och det gavs glas till en mängd olika indelningar av Roverbilar. Rona som överräckte priserna hade fullt upp med att freda sig mot alla mer eller

svaret we will allow you a 10% discount next time you travel with us varpå Ian svarade you can rest assured we will never again use your service. Tomas och jag var de enda som råkade illa ut med bilen så Ian hade inga problem med valet av pristagare. Inskriptionen på glaset lyder NTPR 2005 Llangollen Stena Disaster Award. Om han då hade vetat vad som hände senare skulle jag väl ha fått ett dussin glas.

Något trötta forslades vi i den gamla bussen tillbaka till hotellet där



mindre hårdhänta pussar och kramar. Vårt ekipage fick mottaga tre priser. Vi, läs Tomas, fick pris för bästa utländska placering i rallyt. I en av frågorna skulle man ange hur långt man hade kört hemifrån för att komma till Llangollen. Det var givet att någon av oss från Sverige skulle vinna. Trots att Billdal ligger längre från än Partille vann vi, då vi räknade om körda kilometer till miles vilket de andra tre inte hade tänkt på.

Ian hade också för några år sedan instiftat priset NTPR Disaster Award. Han hade något år anordnat en resa från Wales till Irland med ett känt rederi dock inte DFSD. Resan var en katastrof från början till slut och Ian klagade hos rederiet och fick

jag snart sussade gott, tills jag halvvaknade av tjatrande röster på gården. Åh, tänkte jag, det är väl några festare som kommer sent hem och somnade om. På morgonen vid frukosten fick jag reda på att brandlarmet hade gått och gästerna hade samlats på gården mer eller mindre klädda och med värdesaker i händerna. Brandkåren kom och ägaren som tillkallats hade rusat in på gården och snubblat och ramlat varvid knäet hade skadats. Det konstaterades att larmet utlösts av någon kortslutning. Mig hade ingen brytt sig om. Marianne var mer orolig för att bilarna skulle gå upp i rök

Dag 8

Vi tar farväl av Ian och Rona och Ian har lovat att minst 50 bilar kommer till Göteborg och British Car Week nästa år. Brittiska Vauxhallklubben har också fått reda på vår aktiva vecka och vill gärna komma.

Ian rekommenderade oss att besöka ett litet museum med enbart 50-talsprylar och med hjälp av Boses GPS hittade vi till den ensligt belägna platsen som egentligen var en bondgård med grisar som uppfödning belägen i utkanten av staden Denbigh. Där blommade nostalgin och en hel byggnad var fylld med hushållsapparater, affischer, LP-skivor, bilar och en massa annat. Bonden var uppfödare av en speciell ras grisar som jag inte tidigare har sett. Fula men char-miga. Området var känt för sina goda korvar så



grisarna gick till sådan produktion, men bonden hade några favoriter som han inte kunde skiljas ifrån.

Resan fortsatte och sedan visade sig MG:n från sin dåliga sida. Motorn dog igen vid ett lunchstopp i Mansfield. Tomas konstaterade med sin medhavda apparatur att det nog var fel på brytarspetsarna. Jag hade tagit med kondensator och rotor men brytarspetsarna låg kvar hemma i garaget! I hjälpboken såg jag att det finns ett MG-Centre i Wrexham några mil bort så där införskaffades

delen. På baksidan av butiken fanns minst 50 MG uppställda i varierande skick, men tyvärr tillät inte tiden oss att botanisera. Efter byte av brytarspetsar gick bilen igen och vi hann väl några kilometer då det blev totalstopp i ett vägshål. Bilen placerades på en grässlånt och huven åkte upp igen. Jag var nu helt övertygad att det var ett bränslefel eftersom den ojämna gången tidvis kunde kompenseras genom att pumpa på gaspedalen. Jag knackade på pumpen med förhoppning att den blott hade hängt sig, kollade filtret, flottörhuset och lite annat men inget hjälpte. Jag förstod att medresenärerna var gruvligt trötta på mig och bilen och insisterade att resten skulle fortsätta och boka in på något hotell. Fixade vi bilen skulle vi köra efter

annars återstod övernattning för Tomas och mig.

Jag tog beslutet att ringa Folksam och begära tillstånd att kalla på hjälp och efter vissa missförstånd i England kom då så småningom en stor bärgare. Föraren ringde sin

verkstad och en bussig reparatör lovade att stanna kvar. Efter en neslig och baklänges vinstning upp på flaket kördes vi tillbaka till Mansfield. För att göra en lång historia kort konstaterades det efter två timmar att det var ett fabriktionsfel på spetsarna. Genom andra bussiga engelsmän fick vi tag på nya och bilen startade omedelbart och har gått bra sedan dess.

Vi ringde resten av gruppen som hunnit en bra bit på väg och inkvarterat sig på Bronte Hotel i Haworth.

Vi gasade på och körde längs vägar med en vidsträckt natur som var otroligt vacker. Upp på höjder och ner i dalar och det var ganska kallt. Vi hann fram 2 minuter innan köket stängde. Pappa Bronte var kyrkoherde i Haworth och skrev ett antal böcker. Hans tre döttrar och ende son blev alla berömda författare och bodde i byn och hotellet är uppkallat efter denna familj. Den slutliga etappen gick till Lumley Castle Hotel i närheten av Newcastle och där mådde vi som furstar. Hotellet är inrymt i ett slott från 1300-talet och vi bodde i otroligt lyxiga rum och åt en lukullisk middag på kvällen.

För att utnyttja tiden tog vi på avrese-dagen en tur till Beamish inte långt ifrån färjan där man byggt upp en autentisk miljö i sekelgamlas hus med affärer, tidningstryckeri m.m. Från själva museet tog vi oss dit i gamla spårvagnar. Tomas och jag gick en bit och fick åka med ett mycket enkelt och öppet tåg som konstruerats av Stevenson.

Vi har under hela resan inte haft mer än några droppar regn, men när vi gjorde den sista färden mot färjan öppnades himmelens alla portar och vi var tvungna att stanna vid en mack och cabba upp. Vår bil stod längst fram i en fil till färjan och när jag tittade mig omkring såg jag konturen av en MG TD. Som stod först i en annan fil. Jag kollade och vem satt inte där om inte Birgitta och Jan Levenstam. Jan är ju MG-klubbens sekreterare. Vi vinkade glatt och han körde på. Vår tur kom lite senare men av en händelse (?) hamnade vi fyra bilar efter TD:n. Det var ett trevligt möte och vi tog paret under UBCC:s vingar under överresan.

Så var denna resa som omfattade lite över 100 mils körning slut och vi som var med tyckte att den och alla besök vi gjort under resans gång varit synnerligen lyckade.

Men vad står då NTPR för? Jo, Not The Portmaddog Rally!

Detta evenemang startade som The Portmaddog Rally i staden Portmaddog i norra Wales, för runt 30 år sedan. Men så för bra många år sedan tog Ian och Rona Glass över arrangemanget och har valt att varje år byta ort för rallyt. Därav Not The Portmaddog Rally alltså.