وفى ذروة الحوار المتخصص نطق فجأة وقاد الحديث إلى فضائل الجيل الجديد من العربات اليابانية التى ستنزل الأسواق العام القادم.

لا يعرف أحد عدد العربات العاملة فى خدمته، الوضع الآن مختلف عن المراحل السابقة، فى زمن المؤسس لم تكن هناك إلا العربة الكاديلاك السوداء، وكان سيادته يستخدم اللفظ القريب من الفرنسية، «اوتومبيل»، كان عدد العربات فى القاهرة كلها قليلا، يمكن حصره بسهولة، وإذا أضاء النور الأحمر عند مفترق طرق فلا تتوقف إلا سيارة أو اثنتان.

خلال إدارة البروفيسور قلقاسة للجراج كان من الممكن تحديد كل عربة ونسبتها إلى مسئول معين، ومن أهم القواعد المتوارثة منذ زمن التأسيس ألا تغيب أى عربة عن الجراج، أن تكون فى موقع الانتظار المخصص لها ليلاً إلا إذا صدر استثناء شخصى من البروفيسور عند القيام بمهام رسمية تستدعى ذلك مثل السفر، أو قدوم بعض الشخصيات الهامة من الخارج ومصاحبتها إلى أماكن السهر، أو السفر، أو القيام بمهام ذات طبيعة خاصة لخدمة نشاط النمرسى وفى هذه الحالة كان البروفيسور يوقع أمر التشغيل ويحتفظ به فى خزانة حديدية لها أقفال خاصة ومفاتيح ثلاثة موزعة.

هذا الوضع انتهى مع استقرار سيادته فى الطابق الثانى عشر وتمكنه الأتم منه، وتغيير معالمه، وترسيخ مهابته، ولهذا تفصيل، ما يعنينا وضع الجراج الذى تبدلت وظيفته تدريجيًا، بحيث أصبح قائمًا على خدمة سيادته أو من يرضى عنهم أو يؤيدهم بسؤدد.

عرفت المؤسسة أن أسلوبين لا ثالث لهما لتغيير الأوضاع، الأول