



# IL FOGLIACCIO

Il «Fogliaccio», notiziario periodico quadrimestrale del Club dei Ventitré, non è in vendita e viene inviato gratuitamente ai soci. La redazione è nella sala delle damigiane a Roncole Verdi CAP 43011 (PR) - tel. 0524 92495 - clubdeiventre@gmail.com  
Direttore responsabile: Alberto Guareschi. Registrazione del Tribunale di Parma n. 6 del 27-02-88. Stampato dal Club dei Ventitré - Via Processione, 160 - 43011 Roncole Verdi (PR). Per ricevere il «Fogliaccio» è sufficiente iscriversi al Club dei Ventitré, inviando per l'iscrizione e per il rinnovo 2018 Euro 40,00 (idem per l'estero). SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE Art. 2 - COMMA 20/C - LEGGE 662/96 FILIALE DI PARMA. C.F. 91005010342 - www.giovaninoguareschi.com

## FEDE E LIBERTÀ

### Guareschi: i suoi valori sono i nostri valori

di Giovanni Lugaresi

Publichiamo questo articolo apparso sul numero 2 - Aprile 2018 del bimestrale «Opinioni nuove» per gentile concessione dell'Autore e del Direttore della rivista.

Sessant'anni or sono "Don Camillo" (finito di stampare il 22 III 1948 nelle Officine Rizzoli), primo volume di una saga destinata a conquistare lettori in tutto il mondo; mezzo secolo fa (Cervia, 22 luglio 1968), la scomparsa del suo autore: Giovannino Guareschi. Due date molto lontane nel tempo, ma che non cambiano un assunto: Guareschi per tutte le stagioni.

L'espressione "un uomo per tutte le stagioni" si può prestare a una prima interpretazione: cioè trattarsi di una persona disposta a tutto: compromessi, trasformismi di varia natura, pur di mantenere una posizione di supremazia, di potere a qualsiasi costo, in ogni tempo e luogo. Nell'accezione di chi scrive, riferita a Guareschi, invece, si tratta di un uomo (e di uno scrittore) che può accompagnarci nelle varie fasi della nostra vita personale, ragazzi, giovani, maturi, anziani, e il cui esempio è poi valido per più generazioni di persone.

Ecco, allora, Guareschi è (più che mai) "uomo e scrittore per tutte le stagioni"! Non soltanto, ma per tutti gli uomini di buona volontà che non abbiano portato il cervello all'ammasso dell'ideologia (vedi i famosi "trinariciuti" da lui inventati), che conservino senso critico, che abbiano purezza di cuore e retto agire, insieme a una sensibilità capace di farli commuovere ogni qual volta ci si imbatte in una pagina di Giovannino in cui affiorano sentimenti (non sentimentalismi!), immagini toccanti, con un soffio di poesia.

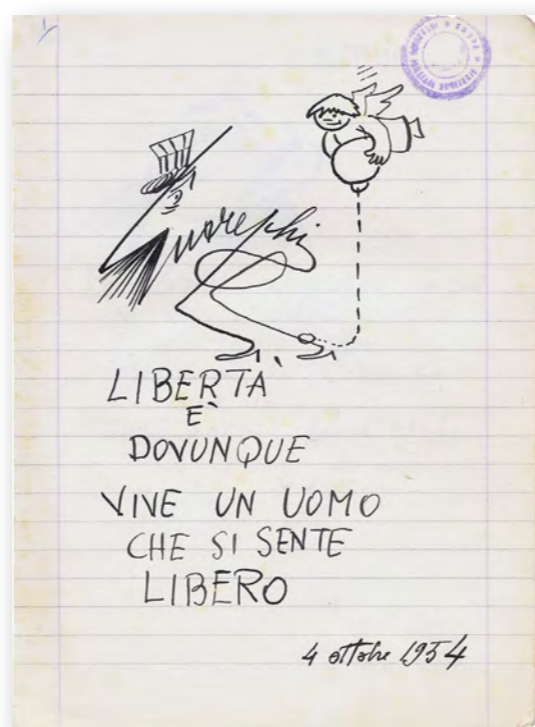
L'esistenza di Guareschi è stata breve, dal momento che i natali parlano di 1 maggio 1908 (Fontanelle di Roccabianca, Parma) - 22 luglio 1968 (Cervia, Ravenna). Ma è stata una esistenza vissuta intensamente all'insegna di punti di riferimento precisi, e riassumibili in due parole: fede e libertà. La fede dei figli di Dio, che darà forza,

conforto nei momenti difficili, duri se non durissimi, della vita di Giovannino: dall'internamento nei Lager nazisti all'indomani dell'8 settembre 1943, all'esperienza altrettanto traumatica della galera italiana dopo la condanna nel processo intentatogli da De Gasperi per via delle famose lettere attribuite al leader democristiano, e ritenute false, che valsero 409 giorni di detenzione nel carcere di San Francesco a Parma, dove (si era nel 1954) il regolamento vigente non era certamente leggero!

Ecco, proprio in questi due momenti cruciali della vita dello scrittore della Bassa, sarebbero emerse in tutta la loro chiarezza quei due elementi, quei due punti di riferimento, sopra accennati: fede e libertà. La fede che consola, rinforza, alimenta la speranza; il senso di libertà fa sentir liberi (se lo si è in interiore) pur essendo dietro l'inferriata di una cella italiana o fra i reticolati di un Lager nazista.

Queste esperienze, peraltro testimoniate nelle pagine di *Diario clandestino*, *Favola di Natale*, *Ritorno alla Base*, *Il Grande Diario*, «Candido», *Chi sogna nuovi gerani* costituiscono un retaggio civile, morale, religioso per chi voglia conoscere un uomo e uno scrittore vero. Un uomo e uno scrittore che sono tutt'uno, inscindibili, sovvertendo quella affermazione (pur non priva di certe evidenze) secondo la quale la letteratura non ha nulla a che spartire con la vita.

Ma ci torneremo su questo retaggio guareschiano, dovendo toccare (non potrebbe essere diversamente) adesso l'*opus magnum* dell'autore della Bassa, quel "Don Camillo", all'insegna del Mondo piccolo, che si è peraltro diffuso, affermato, ai quattro angoli della Terra, con milioni e milioni di copie, tradotto in tutte le lingue (tranne il cinese, fra le ultime, quella russa ad opera di



una valente italianista dell'Università di Mosca, Olga Gurevich, conquistata da Giovannino e appassionata della nostra letteratura.

Don Camillo", articolato in 346 racconti, rappresenta una sorta di grande affresco: il romanzo della Bassa, con le sue caratteristiche di ambiente, paesaggio, uomini, cose, animali, usi e consuetudini, sentimenti, umori e malumori, passioni, polemiche, anche violente, in primis quella politica (non a caso, le vicende sono ambientate in una terra quale la provincia di Parma), dove agiscono uomini sanguigni, ma dove anche sopravvivono credenze, leggende, miti, e non è scomparsa la fede religiosa. Peppone, capo dei rossi, e don Camillo, parroco del paese, sono i protagonisti della saga padana, che porta però al centro, il Cristo crocifisso dell'altar maggiore della chiesa di don Camillo che rappresenta la coscienza cristiana dello scrittore.

Le pagine di questa saga nata alla vigilia di Natale del 1946 e finita negli ultimi giorni di vita di Guareschi, offre più di un elemento di riflessione sotto vari punti di vista: religioso innanzitutto, poi politico, sociale, umano. Ci si trova la polemica, la lotta politica, il senso di solidarietà al di là delle militanze politico-ideologiche, perché in Guareschi, sempre si manifestò chiaramente un senso di umanità che prevaleva sull'ideologia. E poi, il "Grande fiume", il respiro del Po (oggi inquinato!), che pare in certi momenti (e in certe visioni dei film) abbracciare paese e per-

sonne, cose e case, animali ed eventi.

Già, il Po... Guareschi era uomo di campagna, amante della natura, che fra i primi in Italia si preoccupò dell'inquinamento, degli abusi edilizi, della rovina del paesaggio; si vedano la parte de "La Rabbia" (film documentario realizzato a quattro mani con Pier Paolo Pasolini), firmata Guareschi, e la favola ecologica La calda estate del Pestifero.

Si: Guareschi pubblica anche favole, più per adulti, però, ancorché costituissero una gradevole lettura per i bambini. Del resto, quella di Natale scritta nei Lager nazisti alla vigilia del 25 dicembre 1944, come le migliori favole del mondo, aveva una morale, un intento pedagogico. E pure un intento pedagogico avevano vari racconti che Giovannino scriveva traendo ispirazione della quotidianità familiare, e che troviamo in *Corrierino delle famiglie*, *Vita con Gio'*, eccetera.

Un uomo e uno scrittore per tutte le stagioni - si è detto. Vediamo di riassumere, per esempio, questo assunto. Internamento militare in Polonia e Germania: Guareschi aiuta i commilitoni a resistere, scrivendo, disegnando, facendo i "giornali parlati", con senso dell'umorismo, ma pure con profonde immagini all'insegna della dignità, dell'onore, del coraggio e della fede. Ritorno in Italia alla fine della guerra e battaglie giornalistiche, prima nel referendum istituzionale a favore della Monarchia, poi per la sconfitta del Frodepop (Fronte democratico popolare) che vedeva alleati comunisti e socialisti nenniani, rappresentati dal rassicurante faccione di

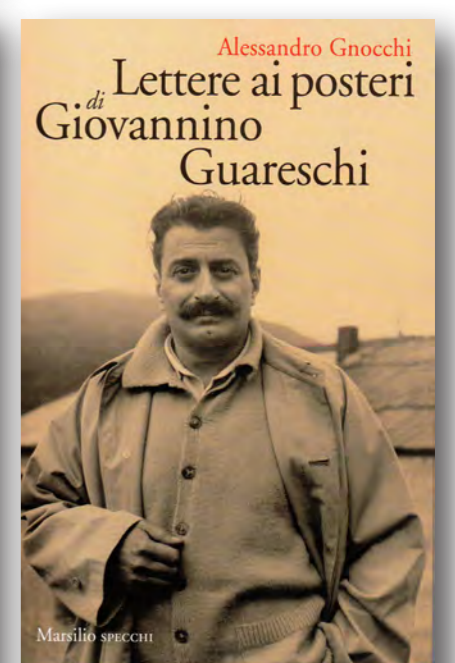
Garibaldi. 1948: una vignetta raffigura un operaio che, matita in mano, si appresta a votare - didascalica: «Nel segreto della cabina elettorale Dio ti vede, Stalin no!».

Un'altra: lo scheletro di un soldato dell'Armir, aggrappato al filo spinato del reticolato di un gulag sovietico che indica, in alto, il simbolo del Frodepop e la scritta: «Mamma, votagli contro anche per me!» Erano tempi nei quali PCI e alleati negavano che in Urss vi fossero ancora militari italiani prigionieri. Vignetta tremenda, ag-



La DC vinse le elezioni e a lungo si ebbero governi centristi. Guareschi non salì sul carro del vincitore; la sua critica la esercitò sempre, come gli imponeva il suo carattere di giornalista onesto, coerente, anche contro il partito e i politici che aveva aiutato nella competizione elettorale. Finì nelle galere italiane (1954) per diffamazione a mezzo stampa nei confronti di De Gasperi, a proposito delle due famose lettere ritenute da un tribunale della Repubblica false, senza peraltro averle sottoposte a perizia chimica e calligrafica, e senza avere ascoltato i testimoni richiesti dalla Difesa dell'imputato... Esperienza amarissima per Guareschi, che peraltro non volle ricorrere in appello, perché «per rimanere liberi bisogna, a un bel momento, prendere senza esitare la via della prigione!».

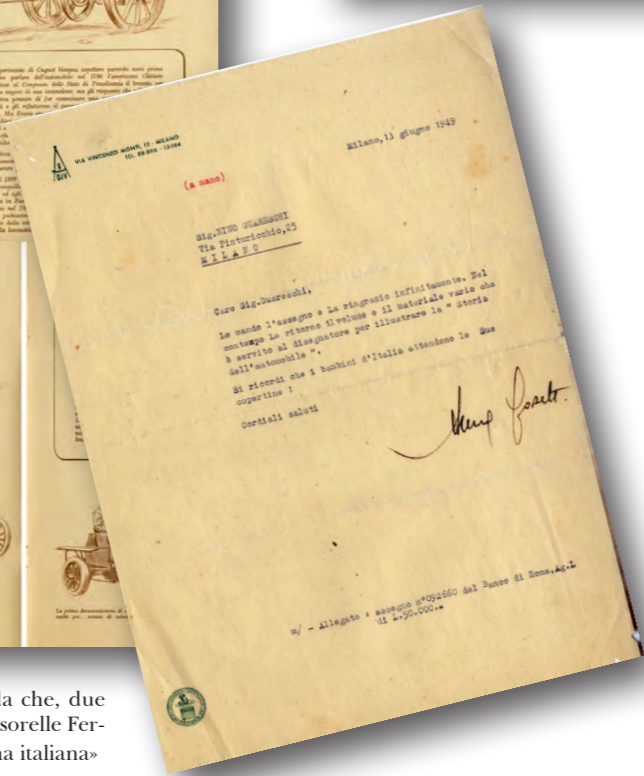
Un altro grande esempio di dignità, di coraggio di un uomo, di uno scrittore, che quello che pensava, diceva, e che si assumeva la piena responsabilità delle sue azioni... In un paese dove pochi o nessuno paga e dove l'etica della responsabilità personale è un miraggio. Il 27 dicembre 1908 era uscito il primo numero de «La Voce» e il suo direttore Giuseppe Prezzolini aveva scritto in «La nostra promessa»: «Crediamo che l'Italia abbia più bisogno di carattere, di sincerità, di apertezza, di serietà, che di intelligenza e di spirito. Non è il cervello che manca, ma si spreca perché lo si adopera per fini frivoli, volgari e bassi...» Prezzolini non poteva sapere che l'1 maggio di quello stesso anno era nato Giovannino Guareschi: un uomo serio, di carattere, di sincerità, di onestà, come auspicato dalla rivista!



«Cosa direbbe oggi Guareschi? ... Guareschi ha detto tutto quello che doveva dire durante il tempo che il vecchio Padreterno gli ha concesso... ma siccome lo faceva alla luce dei Suoi insegnamenti la sua lezione vale anche oggi... e non si sente il bisogno di inventarsi che cosa Guareschi avrebbe detto oggi.»

Alessandro Gnocchi

# Storia dell'Automobile

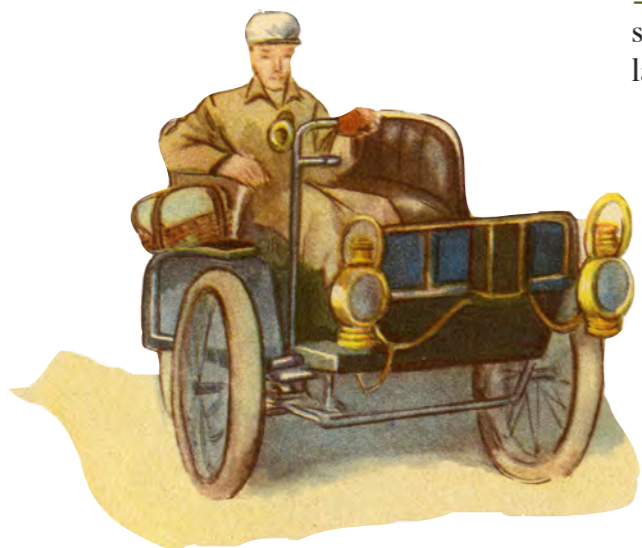


\* La lettera è di Anna Gosetti della Salda che, due anni dopo avrebbe ridato vita assieme alle sorelle Fernanda e Mina alla mitica rivista «La Cucina italiana»

Nel 2003 compilando assieme a mia sorella l'elenco di tutti i "lavori" di nostro padre ho inserito la Storia dell'automobile perché ce ne aveva parlato lui e avevamo il fascicolo in archivio. Non ne abbiamo mai pubblicato il testo perché non era firmato. Fino a pochi giorni fa non avevo nessuna "pezza giustificativa" ma, in una ricerca d'archivio alla ricerca di un altro documento è saltata fuori una lettera del 1949 \* che accompagnava l'assegno in pagamento di quel lavoro. Sono lieto di offrire questo "inedito" ai suoi lettori.

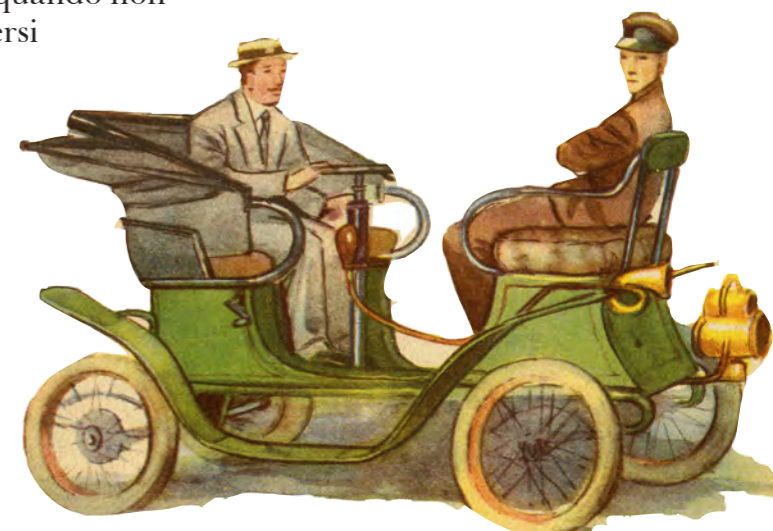


La storia dell'automobile comincia, purtroppo, con un incidente automobilistico. La nonna delle automobili, infatti, durante la sua prima prova ufficiale si comportò onorevolmente fino a quando non si trovò davanti a un muro. Qui perse la calma, sbagliò in pieno la curva e andò a rompersi la pentola contro le dure pietre della muraglia.



La nonna delle automobili era in verità notevolmente diversa dalle normali automobili del giorno d'oggi: era una specie di enorme triciclo di legno, con due stantuffi che azionavano l'unica ruota anteriore, e gli stantuffi a loro volta, erano azionati a mezzo del vapore fornito da una caldaia, a forma di grossa pentola, sospesa davanti alla ruota motrice. Ecco perché abbiamo detto che, sbagliando la curva, la macchina andò a rompersi la pentola contro il muro.

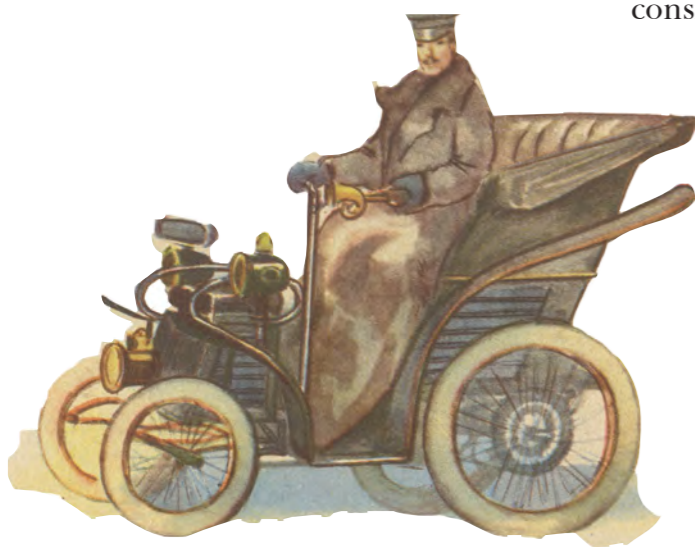
Il fatto accadde nel 1770 a Parigi, alla presenza del Duca di Choiseul, del Ministro della Guerra e di un brillante stuolo di ufficiali. Costruttore del primo carro a vapore fu il lorenese Joseph Nicolas Cugnot che si proponeva di usare la sua macchina per il traino delle artiglierie: perciò venne aiutato dal Governo francese e, nonostante l'infelice esito della prova ebbe dal Governo una pensione. In fondo l'incidente, come si vede, non finì del tutto male.



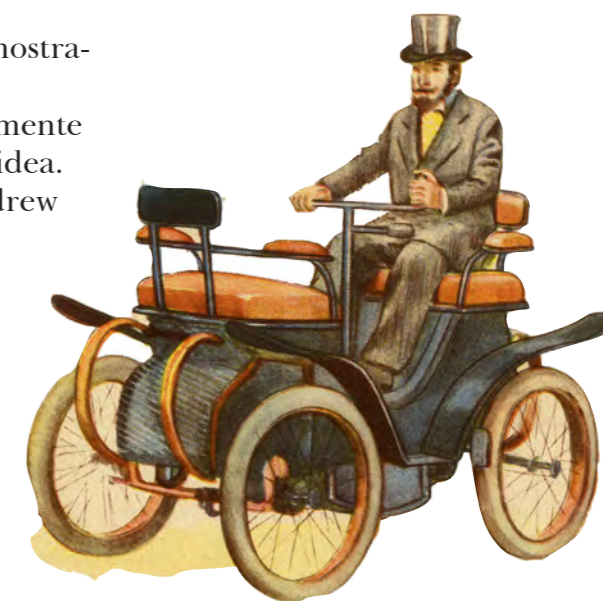
La prima «carrozza senza cavallo» ideata e costruita in Italia dal Conte Prof. Enrico Bernardi di Verona.

Dopo l'esperimento di Cugnot bisogna aspettare parecchi anni prima di risentire parlare dell'automobile: nel 1786 l'americano Oliviero Evans chiese al Congresso dello Stato di Pennsylvania il brevetto per un carro a vapore di sua invenzione: ma gli risposero che soltanto un pazzo poteva pensare di far camminare una carrozza senza servirsi dei cavalli e gli rifiutarono il permesso per la costruzione della sua macchina. Ma Evans era sicuro del fatto suo: e così non abbandonò l'idea e, dieci anni dopo, rivoltosi al Congresso del vicino Stato del Maryland ottenne il brevetto. Il Congresso espresse chiaramente la sua completa sfiducia nella utilità dell'invenzione, però non negò il brevetto considerando che «non poteva derivarne danno a nessuno».

Ecco una De Dion Bouton del 1899: l'idea di far sedere della gente davanti al guidatore in modo da toglierli la visuale non pare molto brillante. Notate la maestosità della tromba!



In definitiva il Congresso affermò due solenni sciocchezze perché è oggi ampiamente dimostrato che l'automobile è utile, e, nello stesso tempo, può procurare parecchi fastidi. Evans nel 1800 riuscì a ultimare il suo carro a vapore e a farlo camminare tranquillamente per le strade di Filadelfia; ma nessuno lo prese sul serio ed egli dovette abbandonare l'idea. Ma essa fu ripresa in Europa dove due meccanici inglesi, Richard Trevithick e Andrew Vivian, costruirono nel 1801 una maestosa vettura a vapore a tre ruote, che però fece pochissima strada. Ma quella poca fu utile in verità perché fu proprio dalla vettura automobile di Trevithick e Vivian che nacque l'idea della locomotiva.



Nel 1899 nasce la Fiat: questo è il suo primo tipo di vettura. La linea della carrozzeria era tale che, attaccandovi davanti un normale cavallo, la macchina non avrebbe certo sfigurato.

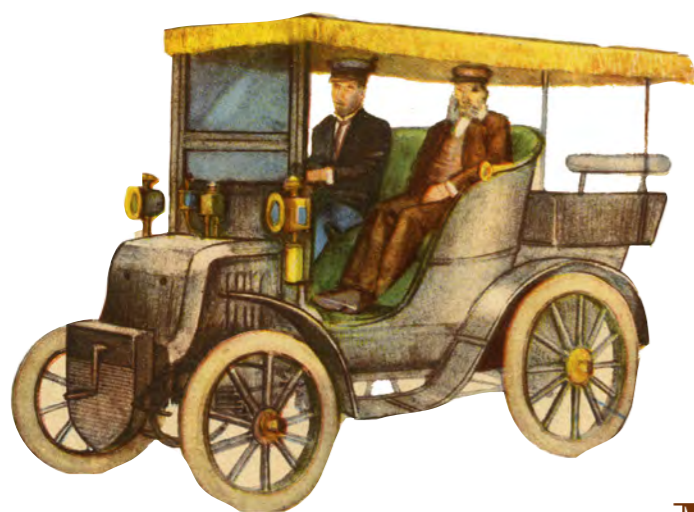
Qui abbandoniamo un momentino la storia dell'automobile e parliamo di una importante scommessa legata alla storia del progresso meccanico.

Esistevano dunque, nel 1800 in Inghilterra, delle strade ferrate: le rotaie non erano di acciaio bensì di comune ferraccio, ma servivano ottimamente in quanto i carri erano trascinati da cavalli. Queste strade ferrate venivano usate per collegare le miniere di carbone con i centri di consumo o di smistamento. Una di queste strade ferrate esisteva tra Wandsworth e Croydon e un ricchissimo inglese scommise con un amico che un suo cavallo avrebbe trascinato da Wandsworth a Croydon un certo numero di carri con un certo numero di quintali di carbone. Il Signore era noto, la posta della scommessa era grossissima: così la voce corse per tutta l'Inghilterra e venne all'orecchio di Trevithick e gli fece nascere nel cervello l'idea di costruire una macchina a vapore che sostituisse i cavalli nelle strade ferrate per il trasporto del carbon fossile. Nel 1803 il meccanico finì la sua locomotiva che entrò in funzione nella strada ferrata della miniera di Penyardren e riusciva a trascinare 100 quintali di roba fra carri e carbone, alla folle velocità di 8 chilometri all'ora.

Altro tipo di macchina del 1899: qui è molto interessante il volante che è poi un normale manubrio.

Ma anche questa primissima locomotiva fece poca strada: dato il suo peso rovinava le rotaie ammaccandole o rompendole; ben presto venne messa a riposo e i cavalli ritornarono a trascinare i carri. Ma mentre l'idea della locomotiva ferroviaria veniva ripresa seriamente otto o nove anni dopo, le cose andarono peggio per l'automobile. Ci fu chi continuò a interessarsene, ma, prima di arrivare a un tipo di automobile che fosse di una certa praticità, bisogna aspettare fino al 1889: vale a dire sino al modello presentato dall'Ingegnere Léon Serpollet all'Esposizione di Parigi. Ma nonostante tutta la buona volontà del Serpollet si trattava ancora di un sia pur ingegnossimo perfezionamento del carro a vapore di Cugnot: la vera automobile nacque l'anno dopo, nel 1890, quando Daimler costruì il primo motore a petrolio. Il motore a scoppio, insomma, quello che portò la rivoluzione nel campo delle «carrozze senza cavalli» e dal quale ebbe inizio l'era della benzina.

L'era dell'automobile incominciava, infatti, nel 1894 con la famosa corsa Parigi-Rouen, indetta dal giornale parigino «Petit Journal», corsa vinta dai francesi alla media oraria di ben 22 chilometri all'ora. Non è davvero molto ma l'anno successivo ecco che, nella corsa Parigi-Bordeaux, alla quale partecipavano 20 concorrenti, i fratelli Peugeot tagliavano primi il traguardo, dopo aver divorato i 1200 chilometri di percorso alla media di 20 chilometri all'ora. Le strade sono piene di buche, di sassi, di polvere o di fango, ma gli uomini hanno preso il gusto della velocità e non c'è ostacolo che tenga: nel 1897 il vincitore della Parigi-Trouville raggiunge la media di 45 chilometri all'ora.



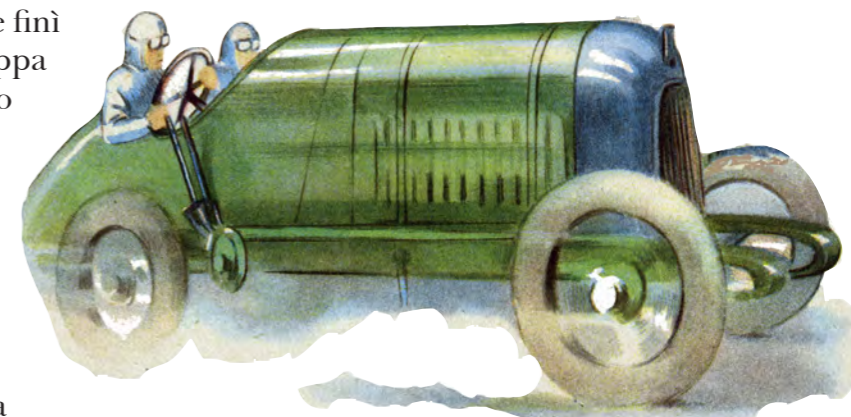
Nel 1900 si può ammirare questo non trascurabile tentativo di guida interna.

Nel 1902 Henri Fournier nella Parigi-Vienna raggiunge la velocità media di 114 chilometri. Qui giunti vediamo l'automobile lasciarsi prendere dall'entusiasmo giovanile che la porta naturalmente a esagerare, a strafare, infatti nel 1904 l'automobile arriva ad andare più forte del vento. Fu esattamente Louis Rigolly durante la settimana sportiva di Ostenda, che con la sua Gobron-Brillie, a 166,663 chilometri all'ora batté il vento. I giornalisti di quel tempo, gente molto seria e tale da non parlare mai a vanvera, dissero che la Gobron aveva marciato più forte del vento e produssero i documenti. Un giornale infatti scrisse: «La vecchia espressione "andare come il vento" non è più applicabile. È stato scientificamente provato che un vento fortissimo percorre 15 metri al secondo, il vento di tempesta violenta m. 30, e quello infine di grande uragano, m. 45. L'auto di Rigolly è andata a 46 m. al secondo, più forte del vento.»



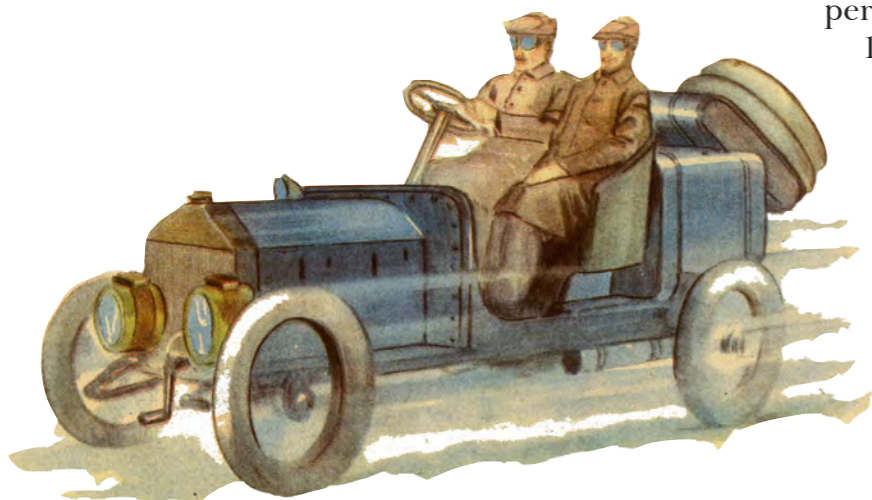
1907 - La Fiat - 25 35 HP - di Nazzaro prima nella Targa Florio.

Molta gente, quando si parla di vecchie automobili, sorride e pensa a grosse caffettiere traballanti, eppure nel 1904, l'automobile era già arrivata a quasi 167 chilometri all'ora. E fu appunto nel 1904 che cominciarono i guai grossi. E fu da allora che i giornali cominciarono a parlare di «follie della velocità». Basti ricordare la famosa corsa Parigi-Madrid che finì dopo poche ore. Anzi fu il Governo francese che troncò d'autorità la corsa alla prima tappa e fece bene perché, se avesse continuato, alla seconda tappa non sarebbe più arrivato nessuno. Decine e decine di macchine finirono rovesciate nei fossi, si incendiarono, si fracassarono contro i muri. I migliori corridori del tempo vi trovarono la morte o si assassinarono le ossa. La tappa Parigi-Bordeaux fu vinta da Fernand Gabriel, il quale tenne la media di 116 chilometri l'ora: vale a dire 145 sui rettilinei.



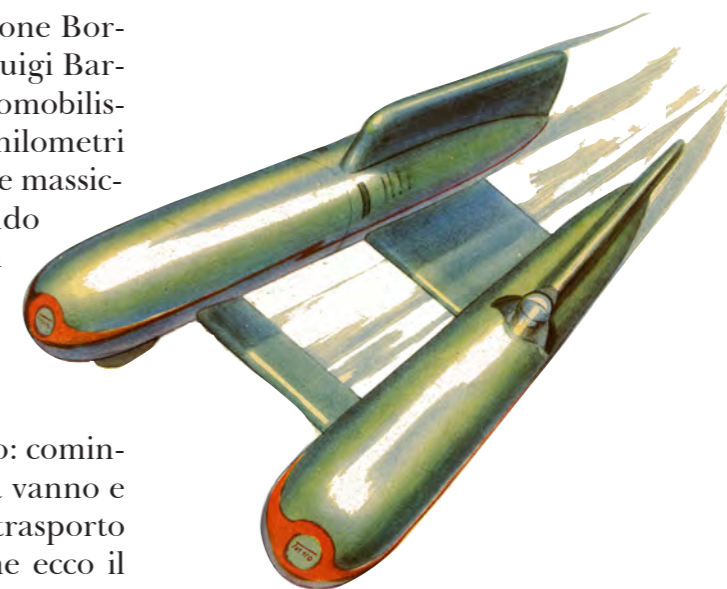
1911 - La Fiat - 300 HP, da records affidata alla guida di Pietro Bordino.

Fino a questo momento non abbiamo parlato di noi: la prima «carrozza senza cavalli» fu ideata dal Conte Professor Enrico Bernardi di Verona e aveva tre ruote, due davanti e una dietro. Nel 1899 nasce a Torino la Fiat e nel 1900 a Padova una piccola Fiat arriva ai 60 chilometri all'ora. Nel 1904 il corridore Vincenzo Lancia su un percorso di 370 chilometri raggiunge la media di oltre 115 chilometri all'ora. Nel 1905 Lancia è vittorioso alla coppa Gordon Bennet e alla coppa Vanderbilt. Poi, nel 1907 Felice Nazzaro vince il circuito del Taunus, nel 1907 la targa Florio. Nel 1908 l'Isotta Fraschini vince a Dieppe e in America a Lowell, Elkwood Park, Long Island, ecc.



Ecco la macchina «Itala».

Lancia, Nazzaro, Minoia, Bordino... praticamente l'automobile nasce nel 1894, e nel 1899 già l'Italia è entrata gagliardamente in campo. Ed è nel 1907 che una macchina italiana, la «Itala» guidata dal Principe Scipione Borghese e recante a bordo il più celebre inviato speciale del mondo, Luigi Barzini, e il meccanico Ettore Guizzardi, compie il più celebre raid automobilistico che la storia ricordi: da Pechino a Parigi in 60 giorni. 16.000 chilometri (mezzo mondo visto da un'automobile!) dei quali 12.000 senza strade massicciate, lungo mulattiere scavate nella roccia attraverso la steppa, guadando fiumi e torrenti, o affondando fino a mezza macchina nelle paludi. Luigi Barzini ne trasse un bellissimo libro di oltre 500 pagine, interessante come un romanzo. Questa vecchia «Itala» è davvero una delle automobili più avventuriere e con essa si chiude la storia romantica dell'automobile.



L'ultima novità automobilistica, creata dal corridore Piero Taruffi: la vettura «Tarf» a due navicelle affiancate. Con essa sono stati raggiunti i 207,373 km. all'ora.

Il periodo dei pionieri è finito. L'automobile non si limita più a occuparsi di sport o di turismo: comincia a lavorare seriamente. Ecco gli autocarri; sono lenti, pesanti, hanno le gomme piene ma vanno e sgobbano. Poi viene la guerra e l'automobile va in guerra: ecco il famoso 18/BL, il 15/TER, trasporto truppe e vetovaglie, autoambulanze, riflettori automontati, cannoni autotrainati. E, alla fine ecco il Tank, il carro armato. Poi il dopo-guerra che riempie le strade di automobili di autocarri smobilitati: nascono i nuovi tipi di automobili, quasi utilitarie. Il carro armato si trasforma in trattore agricolo e va ad arare e a trebbiare.



La Signora Dugast alla partenza della famosa corsa Parigi-Madrid (1904). Corsa interrotta alla prima tappa per ordine del Governo data l'enorme quantità di concorrenti che si rovesciarono.

Comincia l'era del cinematografo: ecco Ridolini nella sua famosa Ford che, quando viene messo in moto il motore, trema come fosse di gelatina e poi, quando parte, resta a terra Ridolini con la carrozzeria, mentre il telaio e il motore schizzano via per conto loro. Poco alla volta i macchinoni diventano sempre più piccoli e agili. L'automobile diventa necessaria e così nasce la macchina utilitaria che sembra un giocattolo. Poi ancora un'altra guerra, adesso manca la benzina, ma le automobili si arrangiano e imparano a camminare con il gas metano o con il carbone di legna. E poi ancora un dopo-guerra, con le strane trasformazioni delle Jeep smobilitate: ma ormai la storia dell'automobile è finita perché il perfezionamento può consistere soltanto nei particolari; la macchina è quella che è, le si può rinnovare il vestito, la si può fare ancora più comoda. La si potrà fare corta e larga invece che lunga e stretta: la novità verrà soltanto quando si scoprirà come Daimler nel 1890, un nuovissimo tipo di motore: allora fu la benzina che sostituì il vapore; adesso non sappiamo cosa sarà che sostituirà la benzina. Ci fu, nel 1947, un geniale inventore che aveva scoperto un sistema tutto nuovo per far camminare le automobili, e ne parlarono anche i giornali. Bastava riempire d'acqua il serbatoio e poi mettere dentro l'acqua una sola di quelle pastiglie che il brav'uomo vendeva al prezzo di 100 lire cadauna. Egli girava in macchina per i paesi, vuotava il serbatoio, poi lo faceva riempire d'acqua e gettava la pastiglia nell'acqua, saliva, metteva in moto e partiva tranquillamente. Faceva ottimi affari: disgraziatamente soltanto lui riusciva a far funzionare ad acqua l'automobile: gli altri non ci riuscivano nel modo più assoluto. E questo per il semplice fatto che il nostro inventore, oltre al serbatoio da riempire d'acqua, ne aveva un altro pieno di benzina, sistemato in modo che nessuno se ne potesse accorgere.



La moderna vettura italiana Alfa 2500 SS - 3 carburatori - cambio al volante - carrozzeria «Touring» superleggera in alluminio - 5 posti - gomme speciali per alta velocità.

Peccato, perché sarebbe stata davvero una bellissima invenzione che avrebbe portato una rivoluzione nel campo automobilistico. Così non ci rimane che aspettare il motore «atomico» e, nell'attesa di poter marciare anche noi in automobile, continuare a camminare a piedi guardandoci bene attorno prima di attraversare la strada per non finire, appunto, sotto un'automobile.

