AutoCapital

Mensile dell'Editoriale
del Corriere della Sera

N. 11 - Novembre - Lire 6.000
Sped. Abb. Postale gruppo III/70

Arriva l'Alpine V6 turbo, tempi duri per la Porsche?

Cannonball '85, tutti i segreti della corsa più pazza dell'anno

Test, le nuove Range Rover, Mercedes Sec e Ford Rs 200

Gt 40, Phil Hill prova la più forte rivale della Ferrari

Gulf

Le protagoniste. / È stata la più fiera avversaria delle Ferrari negli anni d'oro del mondiale marche. Phil Hill risale al volante della Ford Gt 40 per raccontare la storia della più riuscita auto da corsa americana, che ha un inizio curioso...

Tutta colpa della P2

Nei desideri e negli intenti della Ford la Rs 200 è destinata a divenire il fiore all'occhiello della casa: attraverso il successo nello sport la multinazionale di Detroit è alla ricerca di un prestigio e di una promozione che andrebbero a estendersi a tutta la gamma.

Il compito che attende la Rs 200 è però particolarmente impegnativo. Non solo perché vincere i grandi rally mondiali, oggi, è molto più difficile di quando accadesse in passato a causa della concorrenza numerosa, agguerrita e d'avanguardia; ma anche perché la berlinetta inglese si trova a raccogliere un'eredità pesantissima, quella della Ford Gt 40, l'unica macchina da corsa che mai sia riuscita a eguagliare (e in svariate occasioni anche superare) il mito della Ferrari nel mondiale marche.

Verso la metà degli anni 60, la funzione promozionale che oggi viene riservata ai rally era patrimonio delle grandi gare di durata del campionato mondiale marche e della 24 ore di Le Mans in particolare: vincere quella gara significava vendere bene tutti i propri modelli per l'anno in corso e per quello seguente. La Gt 40, con le sue quattro vittorie consecutive (1966-1969), non solo è entrata nella storia dell'automobilismo sportivo di tutti i tempi, ma è riuscita persino a fare breccia nell'animo e nei ricordi di molti dei tifosi più irriducibili del cavallino rampante.

Quella che segue è la cronaca dell'incontro tra Phil Hill, campione del mondo nel 1961 con la Ferrari formula uno e per tre volte vincitore a Le Mans con macchine di Maranello, e la Ford Gt 40 vittoriosa nell'edizione 1969 della maratona francese. *AutoCapital* ha raccolto dal pilota californiano ricordi, impressioni e storia di quella macchina divenuta un mito.

Il casco di Bob Bondurant era blu con larghe bande bianche, quello di Bruce McLaren argento, quello di Ken Miles verde scuro, quello di Dan Gurney nero, quello di Chris Amon bianco con una striscia rossa e una azzurra. Quanto a me, non ho mai tradito il mio vecchio Bell bianco.

Chi seguiva le grandi corse di durata degli anni 60 non può averli dimenticati. I nostri caschi facevano capolino dietro il plexiglas delle portiere di una delle più belle macchine che abbiano mai calcato le piste: la Ford Gt 40. Erano gli anni delle grandi sfide: all'inizio di quel decennio erano le Ferrari a fare il bello e il cattivo tempo, ma poi venimmo noi coi nostri 8V che rombavano bassi e sordi alle nostre spalle e la musica cominciò a cambiare. E a fare da terzo incomodo, dal 1966, ci si mise anche la Chaparral, che proprio io portai con Jo Bonnier alla vittoria nella 1.000 km del Nürburgring. Erano anni di macchine da corsa velocissime e incredibilmente belle, affascinanti nelle loro linee possenti e slanciate, quali in seguito nessuno è più riuscito a far rivivere. Noi correvamo con cinture di sicurezza a due o a tre punti (solo sulle nostre Gt 40 iniziarono a comparire le quattro punti) e col casco jet, spesso senza neppure il foulard ignifugo, e solo sul finire degli anni 60 i roll-bar (ad arco semplice, non ancora a gabbia) cominciarono a essere diffusi.

Insomma, si correva con mezzi di velocità e di efficienza molto moderne, ma con lo spirito ancora un po' pionieristico dei piloti degli anni 50. E c'è chi giura che belle come allora le corse non erano state mai, e mai torneranno a essere.

La Ford Gt 40 che oggi torno a provare,

Di nuovo in pista: Phil Hill alla guida della Ford Gt 40 P numero 1.075. La macchina, rielaborata da John Wyer nel 1968 e ribattezzata Mirage, ha vinto con Jacky Ickx la 24 ore di Le Mans nel 1969; Phil Hill si è invece imposto nella maratona francese nel 1958, 1961 e 1962, sempre su Ferrari. *See English text on page 115.*

John Lamm / Road & Track

a rigor di logica, dovrebbe chiamarsi Mirage: infatti, non è stata allestita direttamente dalla Ford, ma dal Jwa (il team fondato e diretto da John Wyer) e portata in gara non dalla casa di Dearborn, ma dalla Gulf oil corporation. Questo esemplare è la Ford Gt 40 P numero 1.075 (dopo le prime 10 Gt 40 ufficiali, la numerazione dei telai era iniziata dal numero 1.000). La Ford Gt 40 ha una precisa data di nascita: primo aprile 1964. Il luogo: un capannone, moderno e molto ben attrezzato, a Slough, nei Midlands inglesi. L'evento non è che il penultimo capitolo della storia di un desiderio: quello di Henry Ford II, grande amante delle gare di durata e della vecchia Europa, di primeggiare nella 24 ore di Le Mans. E riuscirci, a danno della Ferrari, sarà l'ultimo capitolo.

Il primo passo del grande Henry, in realtà, non era stato felice: tra il 1962 e l'inizio del 1963 alcuni emissari della Ford erano sbarcati a Maranello offrendo cifre da capogiro per l'acquisto della factory del cavallino. Ma la risposta era stata un secco no. A quel punto il guanto di sfida era stato lanciato e non re-

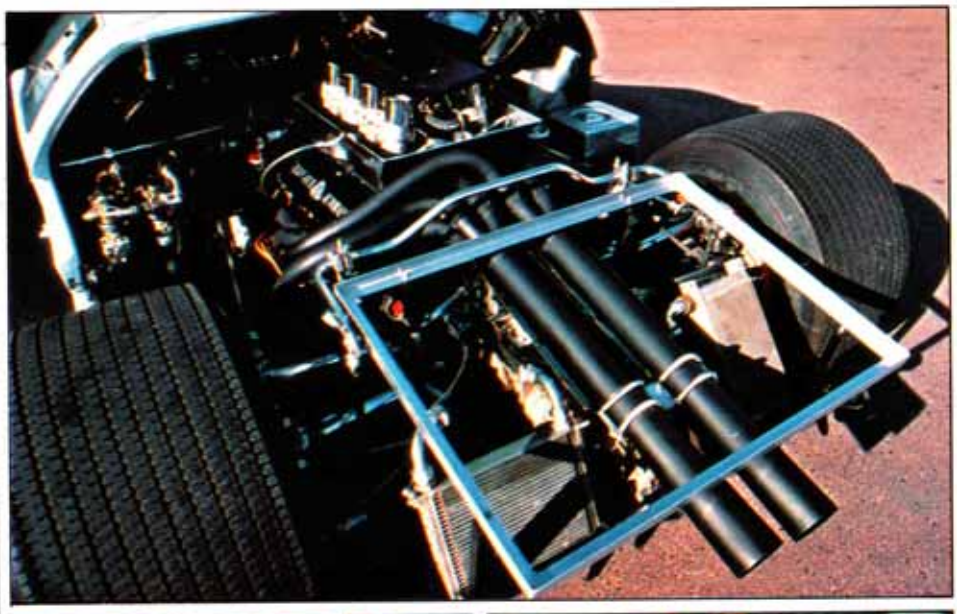
stava che una scelta: farsi da sé la futura regina di Le Mans.
Io avevo vissuto piuttosto da vicino tutti quegli eventi. Nel 1961 avevo vinto il titolo mondiale piloti con la Ferrari formula uno, e l'anno dopo con una sport del cavallino rampante mi ero imposto nella 24 ore di Le Mans. Ma alla fine dell'anno avevo lasciato la Ferrari e, nel 1963, John Wyer mi aveva chiesto di tornare a Le Mans con una delle Aston Martin Project 215 che lui portava quell'anno in gara. L'esperienza con John era stata positiva per entrambi, così fu logico per lui (divenuto ai primi del 1964 direttore sportivo della squadra corse Ford) chiamare anche me per lo sviluppo e le prime gare della Gt 40. La quale doveva forzatamente nascere in Inghilterra: a Dearborn, una volta deciso di scendere in campo nelle gare di durata, tutti si erano resi conto ben presto che solo in Europa, e in Inghilterra in particolare, c'erano le strutture, gli uomini e il know-how tecnico sufficienti a trasformare un semplice tentativo in una macchina vincente.
Ma dove, e con l'aiuto di chi? Svariate persone erano state interpellate, ma senza grandi risultati: con l'appoggio della Ford inglese ci si era rivolti persino a John Cooper e a Colin Chapman ma senza risultato.
La scelta era caduta alla fine su Eric Broadley, patron della Lola, che proprio in quei giorni aveva ultimato il primo esemplare della sua Gt, equipaggiata col grosso 8V della Ford Fairlane. Presso l'officina di Broadley, a Slough appunto, fu così fondato nell'agosto 1963 il team Fav, Ford advanced vehicles, veicoli d'avanguardia Ford. A Slough fu subito inviato un prototipo creato in precedenza dal reparto esperienze di Dearborn e che, rimaneggiato nel telaio da Len Bailey e riveduto e corretto prendendo spunto per svariati particolari dalla Gt di Broadley, portò alla realizzazione della prima Gt 40.
Il telaio della macchina era costituito da una monoscocca in pannelli di alluminio rivestita da una carrozzeria in vetroresina. Il motore, un 8V da 4.200 cc della Fairlane, era alimentato da quattro grandi carburatori Weber 48 Ida a doppio corpo, ed erogava 350 Cv a 7.200 giri. Le sospensioni anteriori erano a doppio triangolo con barra antirollio, le posteriori avevano un braccio triangolare inferiore e superiormente un braccio semplice unito a un lungo puntone di spinta e reazione. I freni, all'apparire del primo esemplare, avevano dischi non autoventilanti e pinze a pistoncino singolo; di lì a poco, però, sarebbero stati adottati dischi autoventilanti. Le ruote, a raggi, erano delle splendide Borrani. Un particolare curioso: il nome della macchina, Gt 40, fu deciso solo quando qualcuno si accorse che l'altezza dell'auto era di 40 pollici.
Quindici giorni dopo la presentazione, il 16 aprile 1964, i primi due esemplari allestiti scesero in pista a Le Mans, per il week-end di prove precedente la gara. Fu un mezzo disastro: Jo Schlesser distrusse la numero 101 uscendo di strada e Roy Salvadori fece altrettanto con la 102. Quest'ultima venne inviata in

Nelle tre foto accanto: Phil Hill (in tuta); la Gt 40 P del test e il suo abitacolo: il profilo superiore della portiera incorpora una parte del tettuccio. Qui sotto, la stessa macchina in gara, al Nürburgring nel 1968, doppia un Duetto e una Carrera 6.

Inghilterra dove fu risistemata e sottoposta a una lunga serie di prove ancora con Salvadori e con Bruce McLaren. Il problema era una forte mancanza di aderenza che, a velocità superiori ai 180 orari, faceva letteralmente decollare la macchina. La soluzione fu trovata con una serie di spoiler posteriori, che fu studiata fino a quando non si trovò quello che offriva il rendimento migliore. Dopo di che la macchina era così migliorata da permettere a Graham Hill di fare il miglior giro alla 24 ore di Le Mans del giugno successivo, una gara che vide però il ritiro di tutte le tre Gt 40 iscritte. Il vero debutto in gara era avventuto poco prima, alla 1.000 chilometri del Nürburgring: una sola macchina era stata iscritta, per me e per Bruce McLaren. Il primo turno era stato lasciato a me: dopo una partenza bellissima, con una derapata controllata lunga almeno 150 metri che aveva mandato il pubblico in visibilio, mi ero trovato in ottima posizione, ma il ritiro per noie meccaniche era già dietro l'angolo. La macchina andava forte, ma surriscaldava il motore e i freni e il cambio Colotti si sbriciolava sotto la potente coppia del motore. Così, per il 1965, furono introdotte svariate modifiche: le principali riguardavano il motore (ancora il Ford Fairlane, ma in versione Cobra da 4.700 cc per 390 Cv a 7.000 giri) e il cambio, un nuovo Zf a cinque marce. Anche la struttura del team fu modificata: la squadra Fav continuava a lavorare a Slough sotto la direzione sportiva di John Wyer, ma lo sviluppo venne affidato a Carrol Shelby, titolare della Shelby American Incorporated, la divisione sportiva della Ford. A Shelby fu affiancata, nel lavoro di ricerca e sviluppo, la Kar Kraft, un laboratorio alle dirette dipendenze di Dearborn. Mentre la Gt 40, trasformatasi in Gt 40 P con le modifiche effettuate per il 1965, continuava in Europa la sua strada di corse, proprio la Kar Kraft diede vita alla prima evoluzione maggiorata della macchina: la Mk II, con motore Ford Galaxie da 6.900 cc e 430 Cv in corpo.

Le Mans edizione 1965 fu una battaglia di giganti. Questa volta la Ford aveva fatto le cose per bene: 11 auto erano sulla griglia di partenza. Ma anche la Ferrari era scesa in pista in forze: altre 11 auto. Le Ford erano state iscritte da almeno metà del mondo che contava nel giro delle corse: Shelby American Inc., Scuderia Filipinetti, Rob Walker, Ac Cars, Ford France, Fav, Alan Mann. Ma anche per la Ferrari la situazione era analoga: il bailamme di concorrenti era tale che solo il giorno prima della gara ci si accorse che la scuderia Filipinetti era riuscita a iscrivere sia una Ford Gt 40 sia una Ferrari P2! La gara, poi, non fu fortunata per alcuna delle due case. Vinse, è vero, la Ferrari 250 Lm di Jochen Rindt e Masten Gregory, ma si trattava di una outsider che, fino a metà gara, navigava rassegnata nelle retrovie.

La vera resa dei conti Ford-Ferrari era dunque rimandata al 1966. L'arma ufficiale, quell'anno, era la Mk IA. Dopo un nuovo felice esordio di stagione, con la vittoria di Miles e Ruby alla 24 ore di Daytona, la metà di giugno vide nuovamente la battaglia dei giganti a Le Mans: le Ford Mk II 7 litri e Gt 40 4,7 litri contro le Ferrari 330 P3 4 litri, 365 P2 4,4 litri e 275 Lm 3,3 litri. E fu vittoria in grande stile, Chris Amon e Bruce McLaren primi, Ken Miles e Denny



Gt 40 - Ferrari eater

Endurance racing in the 60s was a sure means of advertising your product and the main reason why Ford participated with their glorious Gt 40.
The car was born in England, in April 1964 and was the brainchild of Eric Broadley, Roy Lunn and Len Bailey. The chassis was an aluminium monocoque which was clothed in glass fibre bodywork, while the rear engine bay boasted a 4200 cc V-8 fed by four fat Webers, all of which ensured 350 Cv at 7,200rpm. The car was a mere 40 inches in height, hence its name.
The car's first outing was at the Nürburgring followed by Le Mans, Reims and Nassau but all entries failed to last the distance. By 1965 the car had been greatly modified and before an epic Ford-Ferrari battle at Le Mans the Gt 40 won its first race at Daytona.
1966 saw Ford domination at Le Mans with the Mk II and in 1967 the Mk IV was victorious ahead of two Ferraris. In 1967 the cars were also run by John Wyer with Gulf Oil sponsorship and became Gulf Mirages. AutoCapital's *feature car, chassis no. 1075, is such a car.*

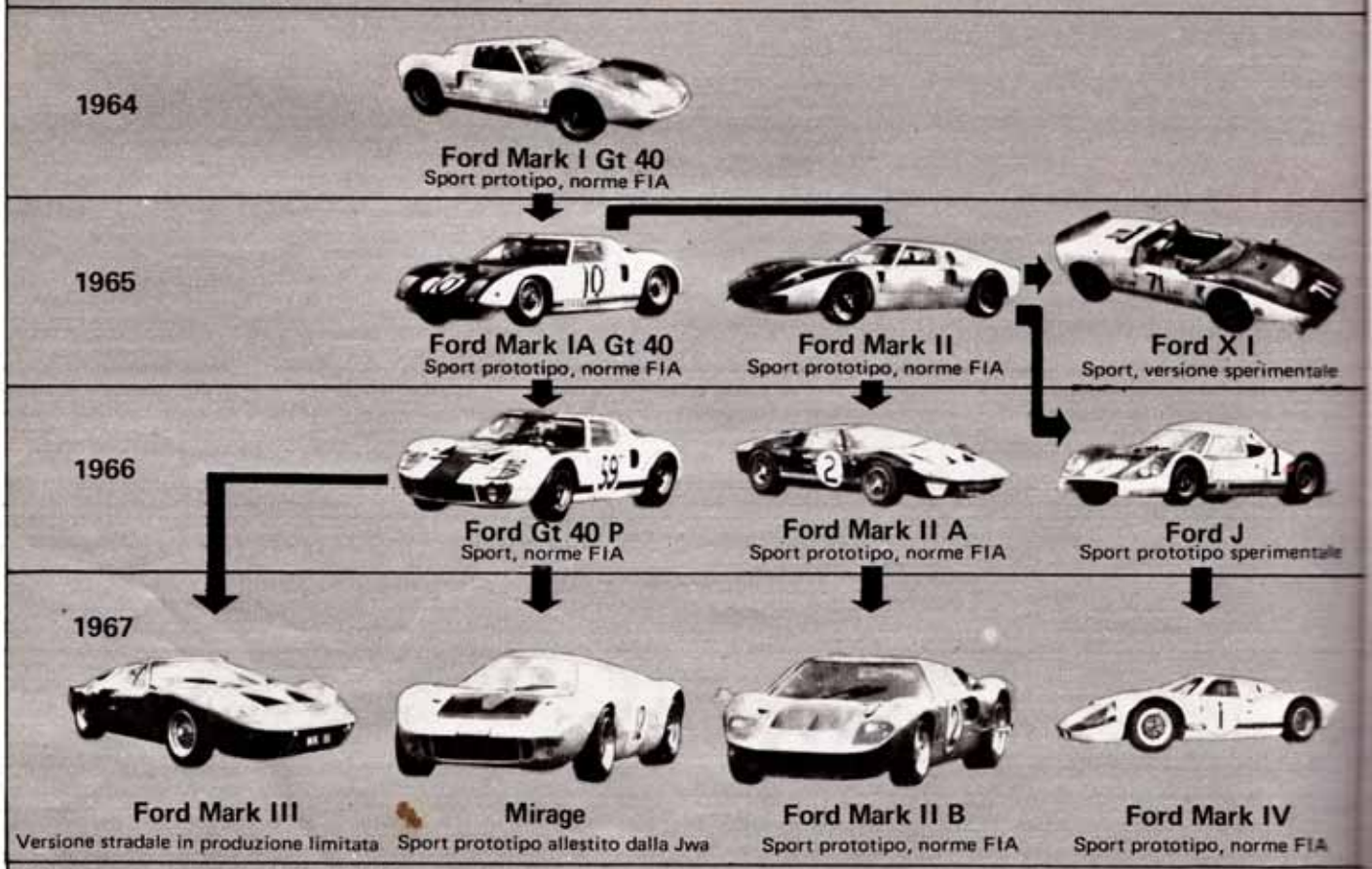
Hulme secondi, Ronnie Bucknum e Keith Hutcherson terzi. Era fatta, il sogno di Enry Ford II era divenuto realtà: Le Mans era stata espugnata dalla Ford.
Il 1967 doveva essere l'anno del bis. E la Ford lo preparò con una vera messe di evoluzioni della Gt 40: oltre allo spider gruppo 7 siglato X1, già apparso in qualche gara l'anno prima, Dearborn aveva allestito la J e la Mk IV. Quest'ultima derivava dalla J, una sorta di tozzo e squadrato furgone a misura di Le Mans con motore 7 litri e un nuovo telaio monoscocca costituito da pannelli a nido d'ape. Bella la J non era di sicuro e, in onore al detto «ciò che è bello va anche bene», non offrì mai prestazioni esaltanti. Molto meglio si comportava la Mk IV, che celava la polpa della J sotto una buccia che la faceva assomigliare a una vera Gt 40, solo più lunga e affusolata, con un profilo dall'andamento curvilineo e possente. A Le Mans fu proprio una Mk IV a vincere, con Gurney e Anthony John Foyt.
A quel punto Henry Ford II era soddisfatto quanto bastava a fargli decidere di ritirare ufficialmente il proprio marchio dalle grandi gare di durata. Abbandonare del tutto la scena, però, oltre che spiacevole non sarebbe stato produttivo sotto il profilo dell'immagine della casa; correre occorreva, anche se a quel punto (il 1968 era ormai alle porte) il rischio che le nuove e temibili Porsche 917 sconfiggessero a ripetizione le ormai anzianotte Gt 40 era più che tangibile. L'escamotage fu trovato, una volta di più, grazie a John Wyer, che da semplice direttore sportivo della squadra Fav si era nel frattempo trasformato in fondatore e manager di un

All'estrema sinistra: il motore della Ford Gt 40 P numero 1.075 (in alto) e il suo posto di guida. Qui sotto: a Mallory Park, nel 1968, Ron Fry insegue Peter Liddell. Foto piccola al centro: una Gt 40 ripresa in una gara del 1968, vinta da Jacky Ickx. Quale gara? Chi guidava la macchina della foto? A quale scuderia apparteneva la vettura? Il primo lettore e il primo abbonato che risponderanno esattamente chiamando lo 02/62.82.82.10 vinceranno un abbonamento e il rinnovo per un anno.

La Ford Gt 40 e le sue evoluzioni: caratteristiche a confronto

	Gt 40 (1964)	Mk II (1965)	Gt 40 P (1965)	Mk III (1967)	J (1966)	Mk IV (1967)
MOTORE						
Cilindri	8 a V di 90°	8 a V di 90°	8 a V di 90°	8 a V di 90°	8 a V di 90°	8 a V di 90°
Ales. × corsa (mm)	95,5 × 72,9	107,5 × 96,1	101,6 × 72,9	101,6 × 72,9	107,5 × 96,1	107,5 × 96,1
Cilindrata (cc)	4.195	6.997	4.736	4.736	6.997	6.997
Distribuzione	Aste e bilanc.	Aste e bilanc.	Aste e bilanc.	Aste e bilanc.	Aste e bilanc.	Aste e bilanc.
Alimentazione	4 Weber doppio corpo 48 Ida	1 Holley quadricorpo 4V	4 Weber doppio corpo 48 Ida	1 Holley quadricorpo 4V	1 Holley quadricorpo 4V	2 Holley quadricorpo 4V
Rapporto compr.	12,5:1	10,5:1	10:1	10,5:1	10,5:1	10,5:1
Pot. max. (Cv/g.)	350/7.200	485/6.200	390/6.500	306/6.000	485/6.200	500/5.000
TRASMISSIONE						
Frizione	Borg & Beck tridisco a secco	Long bidisco a secco	Borg & Beck tridisco a secco	Borg & Beck tridisco a secco	Long bidisco a secco	Long bidisco a secco
Cambio	Colotti 4 marce	Ford 4 marce	Zf 5 marce	Colotti 4 marce	Ford 4 marce	Ford 4 marce
AUTOTELAIO						
Struttura	Monoscocca con tubi quadri	Monoscocca con tubi quadri	Monoscocca con tubi quadri	Monoscocca con tubi quadri	Monoscocca a nido d'ape	Monoscocca a nido d'ape
Sospensioni ant.	Doppio triangolo	Doppio triangolo	Doppio triangolo	Doppio triangolo	Doppio triangolo	Doppio triangolo
Sospensioni post.	Triangolo inf., braccio e puntone	Triangolo inf., braccio e puntone	Triangolo inf., braccio e puntone	Triangolo inf., braccio e puntone	Triangolo inf., braccio e puntone	Triangolo inf., braccio e puntone
Freni ant./post.	Dischi Girling da 29,2 cm	Dischi Ford da 29,2 cm	Dischi Girling da 29,2 cm	Dischi Girling da 29,2/28,4 cm	Dischi Ford da 29,2 cm	Dischi Ford da 29,2 cm
Pneumatici ant./post.	6.00-15/9.00-15	8.00-15/9.50-15	6.50-15/9.00-15	6.00-15/8.00-15	8.00-15/12.00-15	8.00-15/12.00-15
DIMENSIONI E PESO						
Lunghezza max (cm)	419	414	427	429	417	439
Larghezza max (cm)	178	178	178	178	175	179
Altezza max (cm)	101,6	103	103	104	98	98
Passo (cm)	241	241	241	241	241	241
Serbatoio (litri)	140	159	140	105	155	155
Peso a secco (kg)	833	1.137	908	999	840	1.001

L'albero genealogico



N.b.: *la mancanza di un archivio ufficiale ha generato discordanze tra le fonti utilizzate e il racconto di Phil Hill.*

Le vittorie più importanti

1965/**2.000 km di Daytona** (Miles-Ruby).
1966/**24 ore di Daytona** (Miles-Ruby; 2° Gurney-Grant; 3° Hansgen-Donohue).
12 ore di Sebring (Miles-Ruby; 2° Hansegen-Donohue; 3° Scott-Revson).
24 ore di Le Mans (Amon-McLaren; 2° Miles-Hulme; 3° Bucknum-Hutcherson).
Crystal Palace (Sutcliffe).
Zolder («Beurlys»).
Monthléry (Ireland).
3 ore di Pietermaritzburg (Hobbs-Hailwood).
1967/**Shetterton** (Hawkins).
Silverstone (Hulme).
12 ore di Sebring (McLaren-Andretti; 2° Foyt-Ruby).
1.000 km di Spa (Ickx-Thompson).
Silverstone (Hawkins).
24 ore di Le Mans (Gurney-Foyt; 4° McLaren-Donohue).
12 ore di Reims (Schlesser-Ligier).
9 ore di Kyalami (Ickx-Redman).
1968/**Boac 500, B. Hatch** (Ickx-Redman).
1.000 km di Monza (Hawkins-Hobbs).
1.000 km di Spa (Ickx-Redman).
6 ore di Watkins Glen (Ickx-Bianchi).
24 ore di Le Mans (Rodriguez-Bianchi).
9 ore di Kyalami (Ickx-Hobbs).
1969/**12 ore di Sebring** (Ickx-Oliver).
24 ore di Le Mans (Ickx-Oliver).

nuovo team, il Jwa Engineering (John Wyer Automotive Eng.), che portava ancora in gara le Gt 40, questa volta con l'appoggio finanziario della Gulf Oil Corporation: a Wyer e al suo team la Ford avrebbe affidato le sorti della Gt 40 nel mondiale marche. E proprio una Gulf Mirage, per l'anagrafe la Gt 40 P numero 1.075, è la macchina del miracolo che oggi torno a guidare. Nel 1968 lo stesso sediolo che oggi vedo nell'abitacolo era occupato da un certo Jacky Ickx che vinceva alla grande quando le condizioni del tempo, le difficoltà del tracciato o la lunghezza della gara privilegiavano le doti di guida del pilota e l'affidabilità della macchina piuttosto che la potenza pura e semplice: a Brands Hatch, nella Boac 500, sotto la pioggia; a Spa nella 1.000 chilometri, sotto il diluvio universale. E l'anno dopo, con la stessa macchina potenziata però con l'adozione di un motore 5 litri in allestimento Gurney-Weslake capace di 470 Cv ma soprattutto estremamente affidabile, il miracolo: dopo 24 ore di gara, a Le Mans pochi metri separavano la 1.075 vincitrice, sempre con Ickx alla guida, dalla Porsche 908 di Hans Herrmann.

Dopo di che, il ritiro, quello definitivo. Oggi, 16 anni dopo quei giorni esaltanti, sto per sedermi al posto che fu di Jacky Ickx: io, tre volte vincitore della 24 ore di Le Mans, sto per fare la conoscenza con la macchina che si è imposta una volta di più. Che cosa provo ad avviare il motore? Le stesse sensazioni di allora: il ticchettio delle pompe della benzina, poi il contatto, poi il brontolio sordo del motore che sta per avviarsi e infine il suo rombo basso e pieno, col risucchio dell'aria nei cornetti dell'aspirazione chiaramente avvertibile dentro il Bell jet. Esco dai box, e di nuovo è l'accelerazione possente e progressiva: non il calcio nella schiena del 12 cilindri Ferrari quando entra in coppia, ma piuttosto una forza continua che mi spinge nel sediolo. Tre giri piano, per scaldare l'olio del motore e del cambio, poi apro di più il gas: cambio a 5.800 giri, in gara nel 1964 ci erano concessi i 6.800 giri, di più era meglio evitare per la distribuzione ad aste e bilancieri.

L'assetto non è propriamente neutro, la Gt 40 è per lo più sovrasterzante ma il sovrasterzo è facile da graduare con l'acceleratore. Il cambio non denuncerebbe i suoi anni se non fosse per la forza che ci vuole per disinnestare la terza in scalata. I freni non si allungano dopo le prime frenate ma li sto rispettando, non sono in gara. Mi accorgo che la visibilità in avanti e ai lati è ottima, la ricordavo inferiore; dietro invece sono guai, meno male che gli specchietti di allora erano più larghi ed efficienti di quelli delle auto da corsa di oggi. Il calore nell'abitacolo, invece, è veramente d'epoca: certo che allora era dura, nonostante le tute più leggere di quelle di oggi. Avevamo proprio un bel fisico.

Qualche giro con un po' d'impegno, poi mi fanno cenno di rientrare. Rallento, mi fermo, lo scarico ha un ritorno di fiamma che vedo persino negli specchi. Ho le mani informicolate, vibrazioni alle ruote o di tutta la macchina? Non posso chiarirmi il dubbio, me lo tengo per la prossima volta. Forse, chissà, per il trentennale della quarta vittoria a Le Mans: il 15 giugno 1999.

Phil Hill

Testo raccolto da Filippo Piazzi

Qui sotto, dall'alto: la prima vittoria della Ford a Le Mans è stata siglata da questa macchina, la Gt 40 Mk II di Bruce McLaren e Chris Amon, nel 1966; la Gt 40 Mk III, cioè la versione per uso stradale con motore da 4.700 cc e 306 Cv, e il suo posto di guida.