

## Historique en français

## Historical background in English

# CD Peugeot 24 Heures du Mans 1966

N°51 pilotée par / driven by Claude Laurent & Jean-Claude Ogier  
(Abandon après 54 tours – retired after 54 laps)

N° 52 pilotée par / driven by Pierre Lelong & Alain Bertaut  
(Abandon après 19 tours – retired after 19 laps)

N°53 pilotée par Georges Heligouin & Johnny Rives  
(Abandon après 91 tours – retired after 91 laps)

19.11.2021

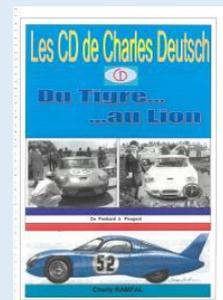
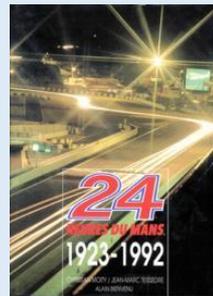
# Bibliographie / Bibliography

*A lire, à voir, et/ou à écouter :*

## CD Peugeot 24 Heures du Mans 1966

### Les 24 heures du Mans 1923-1992

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre et Alain Bienvenu  
Editions J.P Barthélémy  
ISBN 978-2-909413-06-8

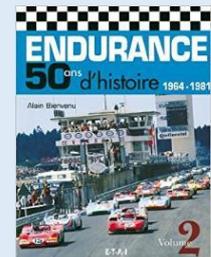
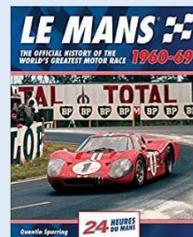


### Les CD de Charles Deutsch : du Tigre au Lion

Charly Rampal

### Le Mans 1960-69: The Official History of the World's Greatest Motor Race

Quentin Spurring  
Evro Publishing  
ISBN 978-0-992820-95-4

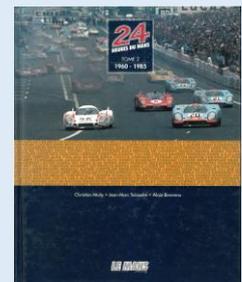


### Endurance 50 ans d'histoire: Volume 2, 1964-1981

Alain Bienvenu  
E.T.A.I  
ISBN 978-2-726893-27-2

### Encyclopédie 24 heures du Mans 1923-2010 Tome 2 (1960-1985)

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre, Alain Bienvenu  
Le Mans Racing - Speed Sport Presse Edition et développement  
ISBN 978-2-951873-78-0



### Résumé de la course / Race summary

<https://youtu.be/WHaxdgsiYds> English

<https://fr.motorsport.com/lemans/video/24-heures-1966-victoire-ford/447174/>

Français

## Historique en français

Les 24 heures du Mans de 1966 sont la 7<sup>ème</sup> manche du Championnat du monde des voitures de sport. Cette édition des 24 heures est marquée par le duel entre Ford et Ferrari. Henri Ford II n'est pas seulement venu donner le départ de la course. Après 2 années de préparation aux côtés de Carol Shelby il compte bien que Ford passe sous le drapeau à damiers aux avant-postes. Le succès est triple avec un suspens retentissant. La foule record de 350 000 spectateurs a bien fait de venir.

Vexées de l'échec des 24 heures 1965, les Alpine sont venues en nombre participer à l'édition 1966 avec 7 voitures mais seulement 6 au départ et 3 à l'arrivée aux 11<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> places sur les 15 voitures classées.

Après sa séparation avec René Bonnet en 1961, Charles Deutsch fonde en 1962 la SERA-CD, Société d'Etudes et de Réalisation Automobiles et continue la compétition au Mans avec Panhard en 1961, puis DKW, sur des autos très profilées, profitant de l'effet de sol. En parallèle, CD produit quelques coupés de route, à moteur Panhard. Lorsque Panhard cesse son activité, la production de la voiture s'arrête aussi. Mais en 1966, CD revient au Mans, avec un nouveau moteur. C'est Robert Choulet, de la SERA-CD qui dessine la carrosserie et Daniel Pasquini qui hérite du dessin de la structure.

Le principe de la carrosserie goutte d'eau a été amélioré et l'ensemble en matière plastique stratifiée (résine polyester), peut par simple boulonnage offrir deux versions : courte ou longue avec dérives verticales qui améliorent la stabilité à haute vitesse. Elle repose sur une structure en acier. Cette même structure reçoit des trains roulants propres à CD, mais une mécanique plus répandue. Après avoir essayé les DKW, c'est finalement vers Peugeot que Charles Deutsch se tourne.

Peugeot, qui avait couru pour la première fois au Mans en 1926 mais n'y avait plus participé depuis 1938, revient donc en tant que nouveau fournisseur de moteurs pour Charles Deutsch. Peugeot et Moteurs Moderne préparent une version de course du moteur 204 de 1,1 litre. Apparu en 1965, il a la particularité d'être très léger car fabriqué en alliage d'aluminium. Il est monté transversalement dans le châssis de Deutsch pour créer la CD SP66. La collaboration fait des merveilles faisant passer la puissance de 53 à 108 CV. Cette puissance est transmise aux roues arrière via une boîte à 5 vitesses d'origine Peugeot. Avec un poids de 740 kg et des dimensions ramassées, l'auto monte jusqu'à 250 km/h !

C'est aux tests d'avril des 24h du Mans 1966 qu'est présentée la CD SP66. Une seule voiture est confiée à Alain Bertaut. Il se classe 22<sup>ème</sup>, une belle performance.

Pour les 24h du Mans, c'est une véritable écurie que Charles Deutsch amène au Mans. Trois voitures sont sur place, la 51 est confiée à Claude Laurent et Jean-Claude Ogier, la 52 à Pierre Lelong et Alain Bertaut, la 53 enfin à Georges Heligouin et Johnny Rives. Les 2 premières sont équipées des dérives verticales. La n°53 est en version queue courte.

Aux qualifications, les autos font un tir groupé, entre la 46<sup>e</sup> et la 49<sup>e</sup> place. En course, cela ne va pas du tout se passer comme prévu.

La n°52 d'Alain Bertaut et Pierre Lelong est la 7<sup>ème</sup> voiture à abandonner la course ; la première des 3 CD engagées, après avoir parcouru seulement 19 tours en 6 heures de course quand elle casse son embrayage.

La n°51 de Jean-Claude Ogier abandonne dans la même heure dans son 54<sup>ème</sup> tour quand elle glisse sur une flaque d'huile dans le virage de Mulsanne. La collision avec l'ASA RB613 est suffisamment grave pour qu'Ogier soit évacué vers l'hôpital.

Au tiers de la course, malgré les efforts déployés par Ferrari et Ford les deux écuries de tête sont à égalité.

Strike durant la 9<sup>ème</sup> heure de course, sous la pluie cette fois, pour Georges Heligoin qui implique la n°53 dans l'accident et élimine en plus de la dernière CD SP66 en course, la Ferrari n°20 de Ludovico Scarfiotti, et la Matra M620 n°42 de Jo Schlesser et Alan Rees.

En tête, la course bat son plein jusqu'à ce que Pedro Rodriguez abandonne lorsque la boîte de vitesse se bloque sur la Ferrari P3 n°27, que les 4 dernières MK II pointent aux 4 premières places, et qu'on compte 7 Ford aux huit premières places : la course est jouée !

Le reste de la saison sera ponctué par une 3<sup>ème</sup> place à Magny-Cours en juillet et une 6<sup>e</sup> place avec victoire de classe à Montlhéry pour les Coupes du Salon en Octobre. La saison se termine aux 1000 km de Montlhéry, Bertaut et Guilhaudin se classent 11<sup>ème</sup>.

# Historical background in English

The 1966 Le Mans 24 Hours is the 7th round of the World Sports Car Championship. This edition of the 24 hours is marked by the duel between Ford and Ferrari. Henri Ford II does not only come to start the race. After two years of preparation alongside Carol Shelby, he hopes that Ford will pass under the checkered flag first. The success is threefold with a resounding suspense. The record crowd of 350,000 spectators did well to come.

Vexed by the failure of the 1965 24 hours, Alpine team comes in numbers to participate in the 1966 edition with 7 cars but only 6 at the start and 3 at the finish in 11th, 12th and 13th place out of the 15 cars classified.

After his separation with René Bonnet in 1961, Charles Deutsch founds in 1962 the SERA-CD, Company of Studies and Realization Automobiles and continues the competition in Le Mans with Panhard in 1961, then DKW, on very profiled cars, taking advantage of the effect of ground. At the same time, CD produces a few road Coupés including Panhard engines. But when the brand stopped, so was the car too. But in 1966, CD returns to Le Mans, with a new engine. Robert Choulet, from SERA-CD, designed the bodywork and Daniel Pasquini the structure.

The concept of the water drop body has been improved and the laminated plastic (polyester resin) assembly can be bolted together in two versions: short or long with vertical tails to improve stability at high speed. It is based on a steel structure. This same structure is fitted with CD's own running gear, but with a more widespread mechanism. After having tried the DKW, it is finally towards Peugeot that Charles Deutsch turns. Peugeot, which had first raced at Le Mans in 1926 but had not entered since 1938, returned this year as the new engine supplier to Charles Deutsch. Peugeot and Moteurs Moderne prepared a racing version of the 1.1-litre 204 engine. It appeared in 1965 and was very light because it was made of aluminum alloy. It was mounted transversely in Deutsch's chassis to create the CD SP66.

The collaboration worked wonders, increasing power from 53 to 108 hp. This power is transmitted to the rear wheels via a Peugeot 5-speed gearbox. With a weight of 740 kg and compact dimensions, the car can reach speeds up to 250 km/h!

The CD SP66 was presented at the April test of the 1966 Le Mans 24 hours. Only one car was entered to Alain Bertaut. He finishes 22nd, a great performance.

For the 24h of Le Mans Charles Deutsch comes with a complete team. Three cars are on the spot, the 51 is driven by Claude Laurent and Jean-Claude Ogier, the 52 by Pierre Lelong and Alain Bertaut, and finally the 53 by Georges Heligouin and Johnny Rives. The first two are equipped with long tails and vertical fins. The n°53 is a short tail version.

In the qualifying sessions, the cars were all in a row, between 46th and 49th place. In the race, things did not go as scheduled.

The n°52 of Alain Bertaut and Pierre Lelong is the 7th car to retire the race; and the first of the 3 CDs entered, after having completed only 19 laps in 6 hours of racing when it broke its clutch.

Jean-Claude Ogier's n°51 retired in the same hour on its 54th lap when it spinned on some oil dropped in the Mulsanne kink. The collision with the ASA RB613 was serious enough for Ogier to be evacuated to hospital, breaking an arm as his car hit the barrier.

Finally Georges Heligoin involved his car in the accident that eliminated Ludovico Scarfiotti's Ferrari.

At the third hour of the race, despite the efforts of Ferrari and Ford, the two leading teams were tied.

During the 9th racing hour, in the rain this time, Georges Heligoin made a strike with car #53 which involved in the accident and eliminated in addition the Ferrari car #20 of Ludovico Scarfiotti and the Matra M620 #42 of Jo Schlesser and Alan Rees.

In the lead, the race is in full swing until Pedro Rodriguez retired when the gearbox jammed on Ferrari P3 car #27, the last 4 MK IIs were in the first 4 places, and there were 7 Fords in the first 8 places: the race is over!

The rest of the season will be punctuated by a 3rd place at Magny-Cours in July and a 6th place with a class victory at Montlhéry for the Coupes du Salon in October. The season ended at the 1000 km of Montlhéry, Bertaut and Guilhaudin finished 11th.