

32

# LE MANS '66

## CD Peugeot

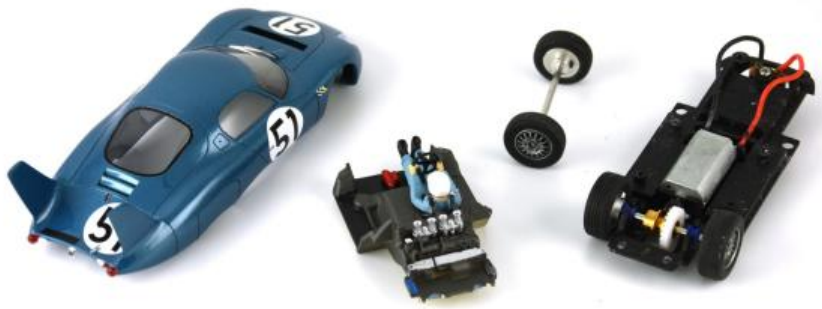


SP66



## Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : Résine polyuréthane  
Châssis / Chassis : ABS injecté / injected ABS  
Jantes / Rims : 4 jantes alu avec vis M2  
4 Aluminum rims with M2 screw  
Moteur / Engine : En ligne / inline  
Couronne / Crown : Corona offset Z23 Bz Solt.it  
Tresses en cuivre / copper braids  
Poids / Weight :  
n°51 & 52 : 93 g  
n°53 : 85 g



## Historique / Historical background :

Après sa séparation avec René Bonnet en 1961, Charles Deutsch fonde en 1962 la SERA-CD, Société d'Études 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. 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 qui reçoit des trains roulants propres à CD, Pour le moteur, c'est finalement vers Peugeot que Charles Deutsch se tourne.

Peugeot et Moteurs Moderne préparent une version de course du moteur 204 de 1,1 litre. Apparue 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 22ème, 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 46e et la 49e 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 Heligouin 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.

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. 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 fitted with CD's own running gear, For the engine it is finally towards Peugeot that Charles Deutsch turns.

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 spun 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.

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 Heligouin 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.





132089/51M

132089/52M

132089/53M



3 700474 504185



3 700474 504192



3 700474 504208

