

24h du Mans
CD PEUGEOT
1966



1966 : CD-Peugeot - Le Mans Classic 2016 - 50 ans

Les CD de **Charles Deutsch** Du Tigre au Lion :

En 1961, le coach Deutsch et Bonnet est obsolète. **Charles Deutsch** et l'aérodynamicien **Lucien Romani** (qui fut plus tard directeur du laboratoire Eiffel) étudièrent une nouvelle voiture ambivalente car destinée à la fois à une petite production en grand tourisme et à participer aux 24 Heures du Mans pour le classement à l'indice de performance que la mécanique Panhard avait déjà remporté neuf fois, dont cinq avec Deutsch et Bonnet. Panhard renouvela son accord pour fournir une nouvelle fois sa mécanique lorsque l'on apprit que **René Bonnet** demandait la dissolution de DB. Il construisit des automobiles René Bonnet avant de se faire absorber par Matra. Charles Deutsch construisit des CD avec la confiance renouvelée de Panhard. En vue des 24 Heures du Mans, Charles Deutsch réalisa quatre CD, dont le premier exemplaire, le prototype, avec une carrosserie en aluminium et les trois autres en polyester. Le petit moteur bicylindre "Tigre" Panhard était amélioré par le "Moteur Moderne". Fin juin 1962, **André Guilhaudin** et **Alain Bertout** remportèrent l'indice de performance des 24 Heures du Mans à 142,79 Km/h avec une place de 16e au classement général (devant les René Bonnet-Renault).

1966-1967 : Le Lion Peugeot, nouveau motoriste de CD

Après avoir utilisé les moteurs Panhard, puis DKW, c'est vers Peugeot, qui vient de lancer la 204, qu'il va se tourner. Dessinée par la SERA, chère à l'aérodynamicien **Robert Choulet**, les CD se voient donc équipées du moteur de la toute nouvelle 204 et reçoivent l'appui très officiel de l'usine. Ce moteur, d'une cylindrée de 1130cc est préparé avec l'aide du **Moteur Moderne**. En 1966, ce ne sont pas moins de trois voitures qui sont engagées et pour la première fois au Mans, ces trois voitures sont équipées de pneus slicks **Michelin**. Hélas, les trois voitures devront abandonner. La N°51, à la 6ème heure suite à un accrochage avec l'ASA, la N°52, également à la 6ème heure sur panne d'embrayage et la N°53 par accident à la 9ème heure. **Georges Heligoin**, sous la pluie et à la sortie des esses du terre rouge s'écarte pour laisser passer la Matra 620 de **Jo Schlesser** mais il part en tête à queue, la Matra heurte l'avant de la CD et en repartant, est heurtée par la Ferrari P3 de **Ludovico Scarfiotti**.

En 1967, c'est cette fois deux CD qui n'auront pas la chance de voir l'arrivée, avec l'abandon à la 5ème heure sur problème moteur de la XX, pilotée par **Denis Dayan** et **Claude Ballot-Léna**, et de la YY, pilotée par Alain Bertaud et André Guilhaudin à la 8ème heure. C'est la fin de la marque CD. Son patron Charles Deutsch, qui avait commencé sa carrière au Mans en 1949 en pilotant une DB à moteur de Traction Avant Citroën, se consolera en prenant entre 1968 et 1980 la direction de l'épreuve. Parmi ses pilotes, le journaliste Alain Bertout deviendra Président du Collège des Commissaires sportifs et sera le rédacteur du règlement de l'épreuve jusqu'en 2000.

CD SP66 N° 52

Marque : C.D. Type ORIGINAL - Modèle SP 66 Genre : VP
Nom et adresse du constructeur : Société d'Etudes et de Constructions Automobiles C.D. 3/5 rue Volta, PUTEAUX (Hauts-de-Seine)

Constitution générale du véhicule	Châssis : Structure caissonnée assemblée par soudure électrique et rivetage, composée de 2 longerons réunis par 5 traverses. Roues motrices : AR - Emplacement et disposition du moteur : position central arrière, monté transversalement et couché.
Dimensions et poids	Empattement : 2,30 m - Voies AV et AR : 1,42 m - 1,34 m Longueur hors tout : 4,50 m - Largeur hors tout : 1,70 m - Hauteur hors tout : 1,06 m Garde au sol : 0,12 m Poids du châssis nu : 400 kg - Poids du véhicule en ordre de marche : 665 kg
Performances	Vitesse maximale : 245 km/h
Moteur	Constructeur : PEUGEOT Type : Dérivé 204, 4 cylindres en ligne - 4 temps - bloc en alliage léger 2 soupapes en tête par cylindre, commandées par 1 arbre à cames en tête Cylindrée : 1 135 cm ³ Alésage x Course : 75 x 82 mm Taux de compression : 8,8 Puissance maximale : 103 ch à 7 300 tr/mn - régime maximal : 8 000tr/mn Carburant assurée par 2 carburateurs verticaux WEBER double corps Lubrification : carter sec, réservoir d'huile séparé
Transmission	Aux roues arrière par arbres et joints GLAENZER tripodes coulissants Boîte de vitesses à 5 rapports Embrogage monodisque à diaphragme
Freins	A disque sur les 4 roues, actionnés par 2 maîtres cylindres respectivement en relation avec les freins AV et AR.
Suspension	AV : indépendante à deux triangles superposés, amortisseur hydraulique avec ressort hélicoïdaux - AR : idem
Divers	Capacité du réservoir d'essence : 90 litres. Roues AV : 5,5 " x 14 - Roues AR : 8 " x 14

Trois exemplaires de la voiture sont assemblés à Puteaux, dans les ateliers C.D. Ce cocktail performant pour une cylindrée réduite vise bien évidemment les classements à l'indice de performance.

Temps au tour

n°51	Claude Laurent - Jean-Claude Ogier	4'27"5 (181 km/h)
n°52	Pierre Lelong - Alain Bertout	4'30"1 (179 km/h)
n°53	Georges Héligoin - Johnny Rives	4'38"4 (174 km/h)

Les C.D. 66 au Mans :

Année	Position	Tours	n°	Châssis	Equipe	Moteur	Pilotes
1966	39 ^{ème} (abd.)	91	53	CD SP66	S.E.C. Automobiles CD	Peugeot 11L	Georges Héligoin Johnny Rives
1966	41 ^{ème} (abd.)	54	51	CD SP66	S.E.C. Automobiles CD	Peugeot 11L	Claude Laurent Jean-Claude Ogier
1966	49 ^{ème} (abd.)	19	52	CD SP66	S.E.C. Automobiles CD	Peugeot 11L	Pierre Lelong Alain Bertout
1967	45 ^{ème} (abd.)	35	53	CD SP66C	S.E.C. Automobiles CD	Peugeot 11L	André Guilhaudin Alain Bertout
1967	48 ^{ème} (abd.)	25	52	CD SP66C	S.E.C. Automobiles CD	Peugeot 11L	Denis Dayan Claude Ballot-Léna



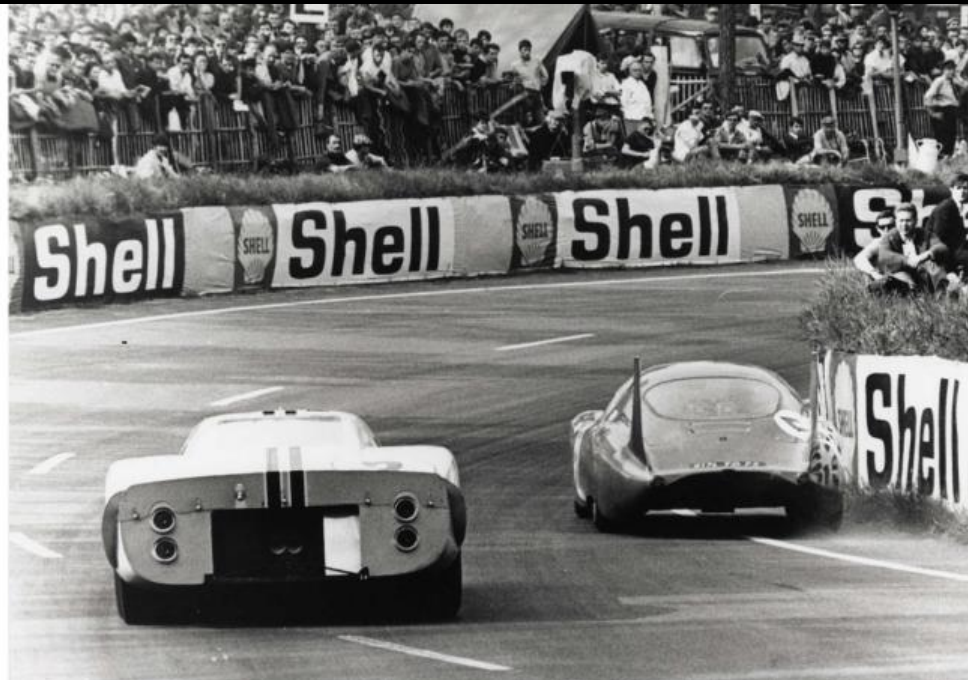
HISTORIC RACE CAR

24 h du Mans (1966 et 1967)

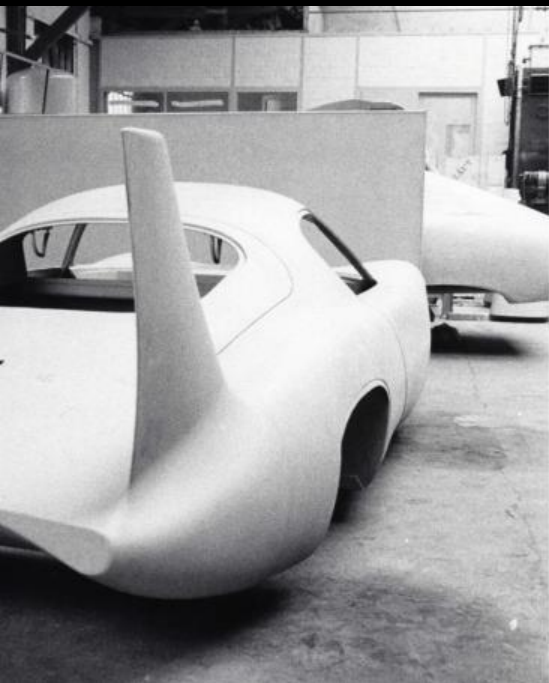
Magny-Cours (1966 - 2nd place en catégorie - de 1150 cm³)

Montlhéry - 1000 km de Paris (1966)

12 h de Reims (1967 - 3^{ème} place en catégorie prototypes)

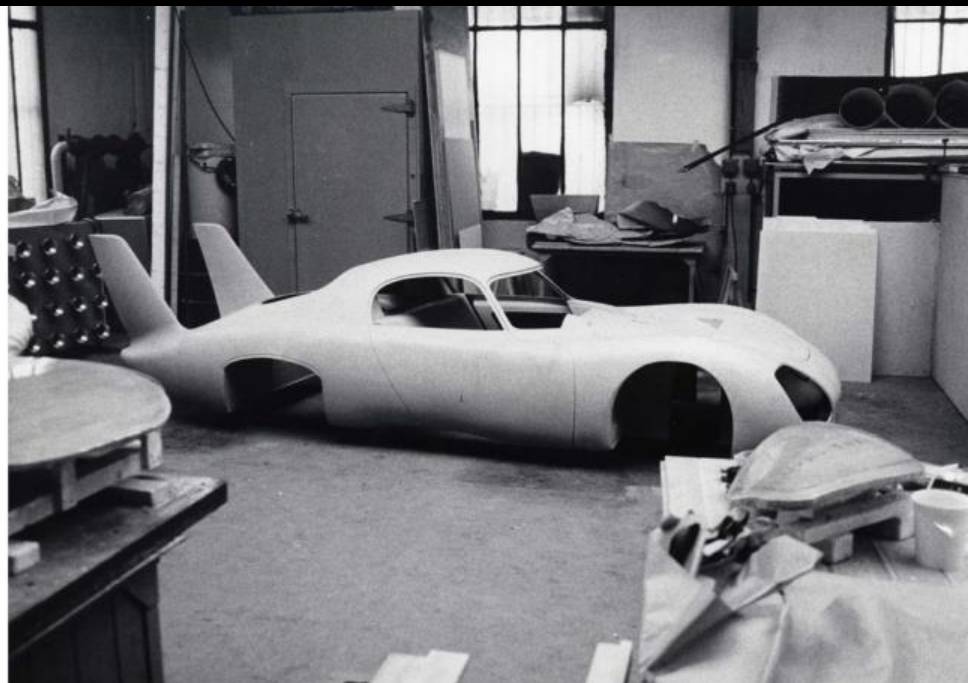


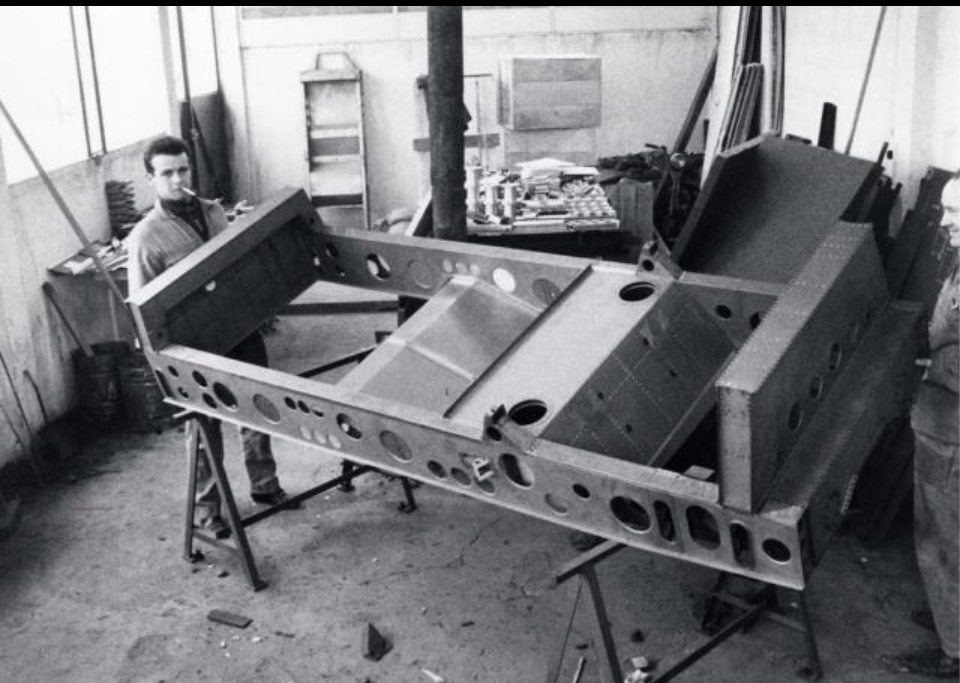


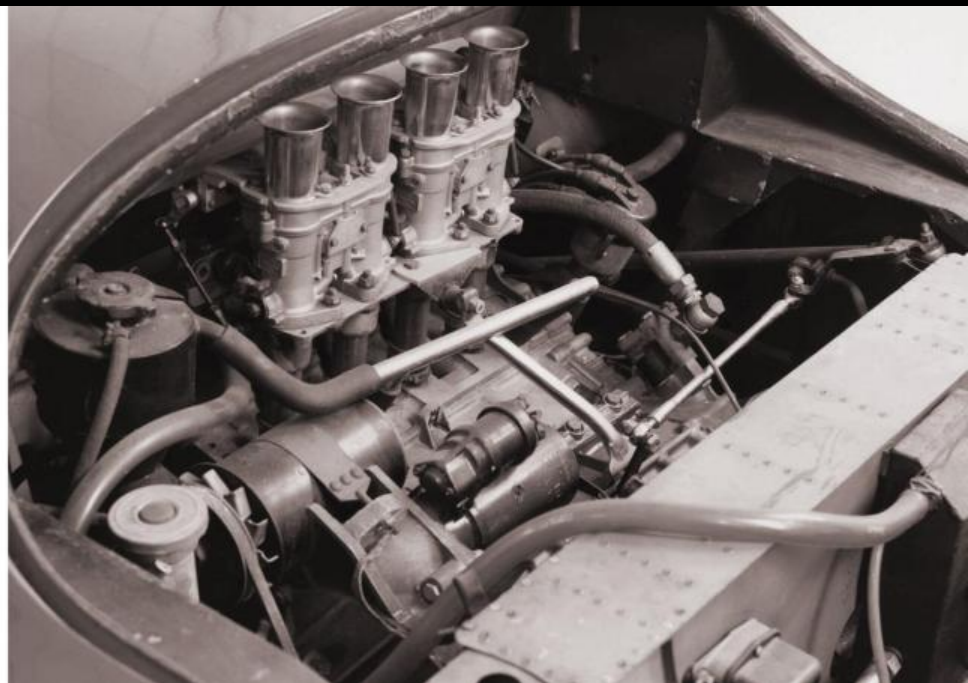
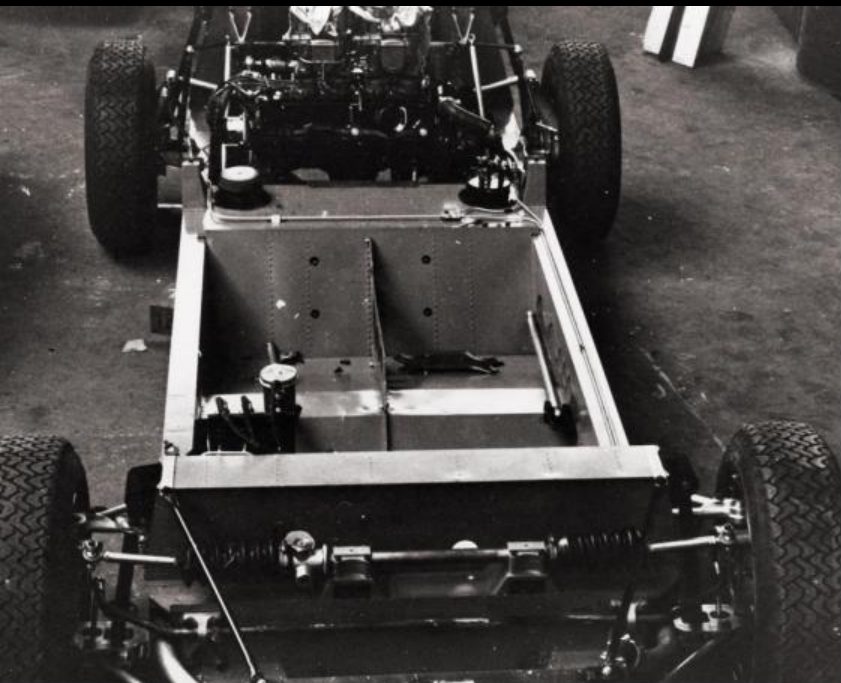


FRUGALITÉ INGÉIEUSE

Indice de performance
Cylindrée 1149 cc
Puissance 115 cv
Vmax 250 km/h
Masse 760 Kg
Cx 0,20









LABORATOIRE AÉRODYNAMIQUE

Résultat des travaux de Robert Choulet.
Modélisation aérodynamique grande vitesse.
Stabilité,
et effet de sol avec suspension mécanique innovante.





AVENTURE HUMAINE

Les pilotes

Alain Bertaut
Pierre Lelong
Claude Laurent
Johnny Rives
Jean-Claude Ogier
Georges Heligouin
André Guilhaudin
Denis Dayan
Claude Ballot-Léna
Jean-Pierre Beltoise







ESTHÉTIQUE

Fluidité
Intégration des dérives verticales
Pare-brise panoramique
Roue magnésium



