

**P**as moins de 27.277.306 moteurs fabriqués en plus de 42 ans! Un record, du moins en Europe, car certains V8 américains l'ont largement pulvérisé. Au-delà

de ce record, l'exploit du moteur Renault est d'avoir pu animer une kyrielle de voitures très différentes, monté dans toutes les positions imaginables: à l'arrière, à l'avant, en porte-à-faux ou en central, en longitudinal ou en transversal et même moteur avant et propulsion sur les Daf 55/66 à variateur et Volvo 340 à boîte-pont! Un véritable moteur caméléon qui a su s'adapter à plusieurs générations de voitures.

## MOTEUR «SIERRA»

Tout a commencé à la fin des années 50, quand le bureau d'études de Renault, dirigé par l'ingénieur Picard, a décidé de développer pour la future R8 un groupe plus moderne que le «Ventoux» 850 cm<sup>3</sup> de la Dauphine. Un petit 4 cylindres dont la cylindrée devait évoluer de 956 à 1108 cm<sup>3</sup>. Coulé en fonte, coiffé d'une culasse en aluminium, ce groupe se caractérisait par son arbre à cames placé très haut dans le bloc et surtout son vilebrequin à 5 paliers. Dès les premiers essais, il montra une souplesse de bon aloi et surtout davantage de puissance que le 850 cm<sup>3</sup>, dont la conception datait de 1944. Il fut baptisé «Sierra», car à cette époque, à la Régie, on n'appelait pas encore les moteurs par une lettre, mais par un nom. C'est plus tard qu'il prit le surnom de «Cléon», où il était fabriqué, accolé à «forte» afin de le distinguer du bloc alu de la R16, puis enfin moteur «C».

Il fit ses débuts officiels au salon de Genève 1962 dans la Floride S en remplacement du 850 cm<sup>3</sup> 40 ch de la Dauphine Gordini. Ce 956 cm<sup>3</sup>, qui délivrait une dizaine de chevaux supplémentaires, soit 51 en norme SAE, équipa quelques mois plus tard la nouvelle berline R8. Entre-temps, en position centrale arrière, il avait fait ses grands débuts sur la piste, notamment aux 24 Heures du Mans dans les Djet René Bonnet, écurie officielle de la Régie.

C'est Amédée Gordini qui s'était chargé de le préparer en le coiffant soit d'une culasse hémisphérique, soit d'une culasse à 2 arbres à cames en tête autorisant 85-90 ch en 1000 cm<sup>3</sup> contre 70 pour la version 700. Jusqu'en 1963 dans les Djet de compétition, il révéla quelques faiblesses affectant la rigidité du bloc, entraînant une propension certaine à claquer les joints de culasse qui poussa Renault à le rigidifier légèrement.

1963 le vit apparaître en 1108 cm<sup>3</sup>, cylindrée mieux adaptée à l'utilitaire Estafette, où il fut installé pour la première fois en porte-à-faux avant. Puis c'est la Floride, à qui l'on reprochait encore des performan-

## L'exploit du Cléon est d'avoir pu animer une kyrielle de voitures très différentes, monté dans toutes les positions imaginables.

ces trop timides, qui l'accueillit sous son capot arrière avant d'animer mi-1964 la luxueuse R8 Major. C'est en jouant sur l'alésage porté à 70 mm que la cylindrée de 1108 cm<sup>3</sup> offrant une meilleure souplesse avait été obtenue, en créant des entre-axes différents entre les cylindres.

## AU MANS ET EN MONOPLACE

Toujours en compétition, en 1000 cm<sup>3</sup> à 2 ACT, en plus des prototypes Bonnet et Alpine, il motorisa leurs monoplaces de formules 2 et 3, où il se révéla peu convaincant. Il eut plus de bonheur en 1108 cm<sup>3</sup> à jolie culasse hémisphérique à doubles canaux qui fut montée de série

fin 1964 sur la sportive R8 Gordini. Gavé par 2 gros carburateurs Solex de 40, le 1108 délivrait 95 ch SAE autorisant 170 km/h, et démontrait un indéniable caractère explosif qui lui permit d'équiper les Matra

Djet et Berlinette Alpine. Le travail des préparateurs comme Ferry – le papa de notre ancien ministre de l'Éducation –, Amédée Gordini et Mignotet fit grimper sa puissance d'abord à 100, puis 120 ch en version 1296 cm<sup>3</sup>. La cylindrée évolua ensuite à 1440 cm<sup>3</sup> et même 1530 cm<sup>3</sup>, pour développer jusqu'à 145 ch. Des mécaniques plutôt éphémères, car il n'y avait plus beaucoup de temps entre les chemises!

À la fin des années 60, c'était le moteur à tout faire de Renault. Installé aussi bien dans les R8 et R10, berlines à grande diffusion de l'époque, que dans l'Estafette, il fut également produit à Valladolid, en Espagne. Fin 1966, pour propulser la nouvelle R8 Gordini 1300, il reçut un nouveau bloc désormais à entre-axes uniformes entre les cylindres avec un vilebrequin spécifique à déport latéral, culabre cette fois 1255 cm<sup>3</sup> pour 88 ch DIN.

*Coupe de la première version (1962) du «Sierra». Il s'agit d'un bloc chemisé dont l'arbre à cames, situé assez haut dans le bloc, est entraîné par une chaîne. En 1108 cm<sup>3</sup>, son couple était situé à 2800 tr/min, contre 4250 pour le 1.2 16V de la Clio III. Autres temps, autres moteurs!*

