Renaissance d'une Renault Super 5

Chronique d'une restauration passionnée (2022-2026)





Poinçon en forme de cœur retrouvé sur la face interne de la sonde de température d'eau d'origine

Une restauration n'est pas seulement mécanique, c'est un voyage dans le temps à travers les mains de l'homme.

Table des matières

1. Introduction....3
Contexte et objectifs....3
État initial du véhicule au moment de l’achat....4
2. Résumé des travaux effectués....5
Trains roulants....5
Moteur et transmission....5
Intérieur....5
Châssis et carrosserie....6
Carburation....6
Autres réparations/restaurations notables....6
Esthétique globale du véhicule....6
3. Carnet de suivi de la restauration....7
4. Conclusion : Une restauration au-delà de la mécanique....65
Remerciements....66
Conseils pour l’entretien futur....67

1. Introduction

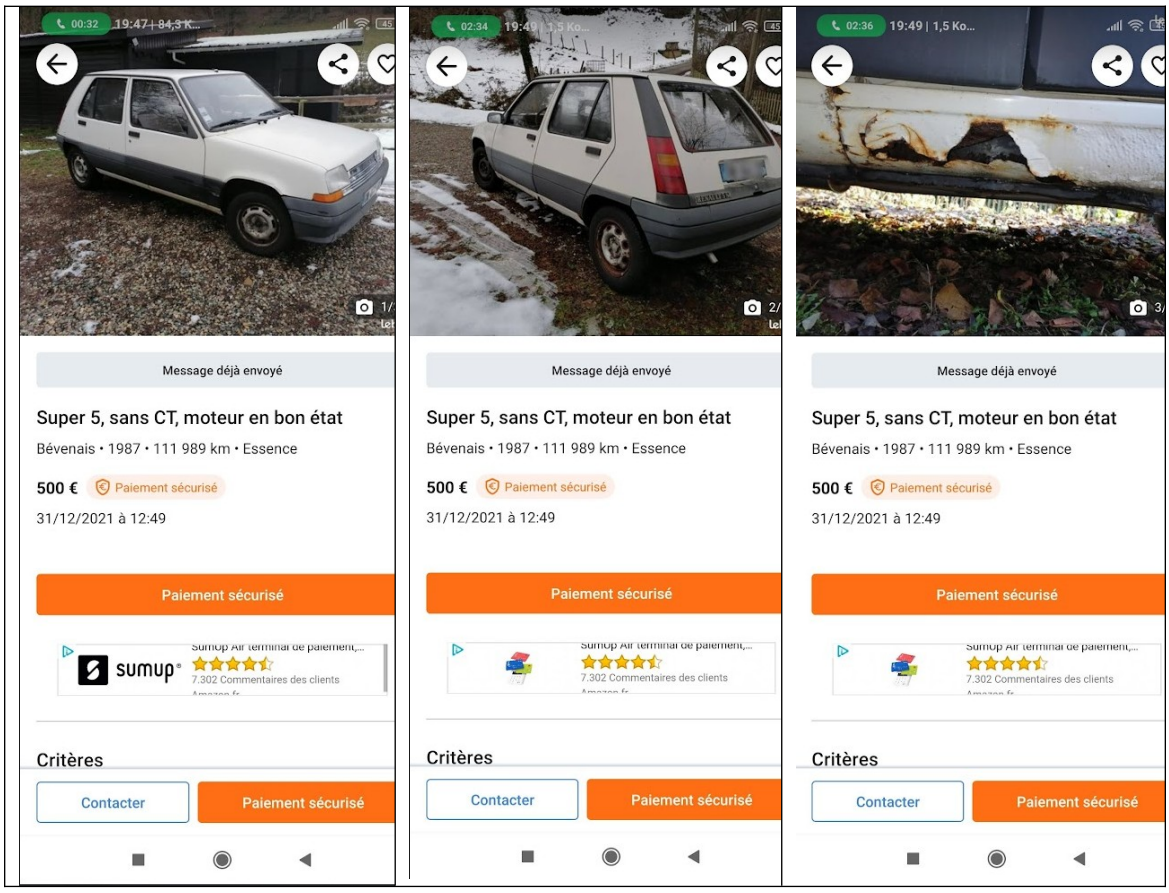
Cette Renault Super 5 SL de novembre 1987, modèle produit à plus de 3,5 millions d'exemplaires et dotée du moteur 1.1 C1E, représente un pan de l'histoire automobile française, avec son design compact et sa mécanique simple mais robuste.

Acquise en février 2022, cette voiture n'était pas seulement un projet de restauration, mais également une aventure personnelle visant à préserver un morceau de patrimoine et à redonner vie à une icône de la route.

Contexte et objectifs

Ma démarche est une démarche de conservation : respecter l'histoire automobile, et prouver qu'une voiture peut rester en usage bien au-delà de sa durée de vie ordinaire.

En France, une voiture part à la casse à 20 ans en moyenne ; cette Super 5 en a 39 et reprend la route.



État initial du véhicule au moment de l'achat

Cette Super 5, ayant passé de nombreuses années à l'extérieur, exposée aux aléas du climat, était loin d'être en bon état lors de son acquisition. Voici quelques points clés de son état au moment de l'achat :

- **Extérieur et structure** : Les bas de caisse étaient sévèrement attaqués par la rouille, avec des perforations visibles dans le plancher. La rouille de surface s'était aussi installée autour de la baie de pare-brise et sur de nombreuses parties du châssis. Toutefois, les longerons étaient restés intacts, offrant une base solide pour démarrer le travail.

- **Mécanique** : Si le moteur montrait encore de la vigueur, il était clair qu'il avait été peu entretenu au fil des ans. Les freins, quant à eux, étaient hors d'usage, ce qui nécessitait une réfection complète du système de freinage.

- **Intérieur** : À la surprise générale, l'intérieur était en très bon état malgré les années. Le tissu des sièges avait bien résisté et offrait une excellente base pour une restauration. Cependant, la plupart des plastiques intérieurs étaient fragilisés ou endommagés, et nécessitaient un remplacement ou une réfection.

- **Kilométrage** : Avec 112 470 km au compteur, ce véhicule avait déjà bien servi, mais la simplicité mécanique de cette génération laissait entrevoir la possibilité de nombreux kilomètres supplémentaires après une remise en état.

En prenant en compte ces éléments, la décision de restaurer cette voiture n'était pas seulement motivée par la nécessité de sauver un véhicule de la casse, mais aussi par l'opportunité d'apprendre, de s'investir dans un projet qui combine savoir-faire manuel et exploration technique.

La Super 5, avec sa mécanique accessible et ses lignes intemporelles, est l'incarnation parfaite de ce qu'un amateur de restauration peut espérer : un défi stimulant, mais atteignable, à travers lequel chaque détail prend une importance nouvelle.

2. Résumé des travaux effectués

Trains roulants

- **Suspensions** : Contrôle des amortisseurs avant (coupelles et butées), remplacement des amortisseurs arrière.
- **Direction** : Biellettes et rotules neuves, crémaillère nettoyée et repeinte, soufflets neufs.
- **Freins** : Disques, plaquettes, flexibles et durites rigides remplacés. Étriers et Mastervac remis à neuf, tambours repeints en noir haute température, et remplacement des cylindres de roue.
- **Roues et pneus** : Pneus et jantes neufs, boulonnerie neuve, équilibrage et géométrie effectués.

Moteur et transmission

- **Moteur** : Révision complète, remplacement des joints, vérification de la chaîne de distribution et de la pompe à huile.
- **Refroidissement** : Radiateur refait, durites neuves, pompe à eau et thermostat remplacés.
- **Allumage/Démarrage/Accessoires** : Démarreur et allumeur neufs, bobine neuve et bougies neuves. Alternateur contrôlé, courroie neuve.
- **Boîte de vitesses** : Démontage et contrôle (roulements, pignons, synchros), joints, fourchette, butée et roulement neufs, embrayage neuf en kit complet.
- **Cardans et soufflets** : Soufflets de cardan remplacés pour assurer l’étanchéité et protéger les joints homocinétiques.

Intérieur

- **Sellerie** : Réfection de la mousse des sièges avant et de la banquette arrière, tout en conservant la sellerie d’origine en gris avec surpiqûres rouges.
- **Tableau de bord** : Remplacement des éléments défaillants (commodos et boutons), fiabilisation du faisceau électrique, changement des ampoules du tableau de bord.
- **Équipements** : Restauration du bloc de chauffage, ajout d’un coupe-contact sur l’autoradio, tapis de sol neufs sur mesure.
- **Lève-vitres arrière** : Remplacement des mécanismes des lève-vitres arrière, avec un graissage des mécanismes d'ouverture pour garantir leur bon fonctionnement.
- **Repeinte des plastiques** : Tous les plastiques intérieurs et extérieurs ont été repeints en noir, donnant un aspect propre et uniforme au véhicule.

Châssis et carrosserie

- **Traitement antirouille** : Décapage, découpe et soudure des tôles endommagées, traitement antirouille avec Ferose et cire pour les corps creux, application d’anti-gravillon sur les arches de roues et peinture antirouille noire Hammerite/Restom pour tout le châssis.
- **Carrosserie** : Réparation des bas de caisse, remplacement des ailes avant, apprêt époxy Restom 9000 blanc Renault 348 et peinture polyuréthane Brillant Direct Restom 6010, couleur blanc Renault 348.

Carburation

- **Réservoir** : Nettoyage complet du réservoir.
- **Durites** : Durites en PTFE, choisies pour leur résistance à l'éthanol des carburants actuels et leur faible perméabilité.
- **Carburateur** : Réfection complète du carburateur avec joints neufs, et remplacement de la pompe à essence et du filtre à air. Ajout d'une pompe d'amorçage manuelle avec clapet anti-retour.

Autres réparations/restaurations notables

- **Électricité** : Faisceau entièrement revu selon les schémas d’origine.
- **Échappement** : Collecteur et ligne nettoyés, traités contre la rouille, et repeints en gris haute température.
- **Pare-chocs** : Installation de pare-chocs en meilleur état pour parfaire l’apparence extérieure.

Esthétique globale du véhicule

- **Mécanique et châssis** : Noir/gris, pour un aspect sobre et robuste.
- **Carrosserie** : Blanc Renault 348, qui redonne à la voiture son allure classique d’origine.
- **Intérieur** : Plastiques repeints en noir, et sellerie en gris avec surpiqûres rouges.

3. Carnet de suivi de la restauration

27 février 2022 : La Super 5 a échappé à la casse. Ce jour-là marque le début de sa renaissance, malgré son état dégradé. Le trajet de retour symbolise le début de cette aventure de restauration pour lui redonner une nouvelle vie.





11 juin 2022 : Début réel de la restauration

La première étape de la restauration a débuté par le décapage du bas de caisse côté conducteur. Armé d'une brosse rotative, il a fallu enlever les couches de rouille et de peinture abîmée pour révéler l'étendue des dégâts.



Le bas de caisse, fortement touché par la corrosion, montrait plusieurs zones perforées. Cette inspection minutieuse a permis de préparer les réparations futures : découpe des parties endommagées et remplacement par des tôles neuves. Cette étape marque le début concret du long processus de restauration de la structure.



26 juin 2022 : Décapage et traitement contre la rouille

Tous les points de rouille visibles sur la carrosserie ont été minutieusement décapés. Cette étape est cruciale pour éliminer la corrosion avant de procéder aux réparations et à la peinture. Les zones autour de la baie de pare-brise et sur les panneaux latéraux, particulièrement exposées, ont été mises à nu, révélant l’étendue des dégâts. Un traitement antirouille a été appliqué sur chaque point pour prévenir toute récidive, préparant ainsi la carrosserie à recevoir les nouvelles couches d'apprêt et de peinture.





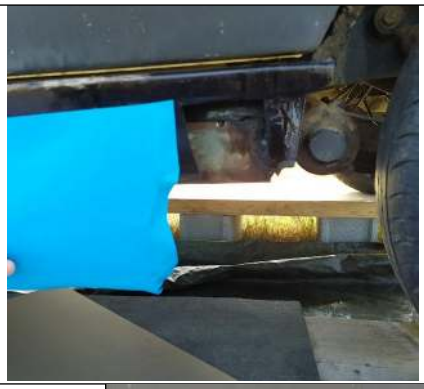


7 juillet 2022 : Les points de levage et le bas de caisse conducteur sont réparés.



Méthode de réparation :

- Création d’un gabarit en carton
- Formage en tôle de 10/10 (1 mm)
- Soudage

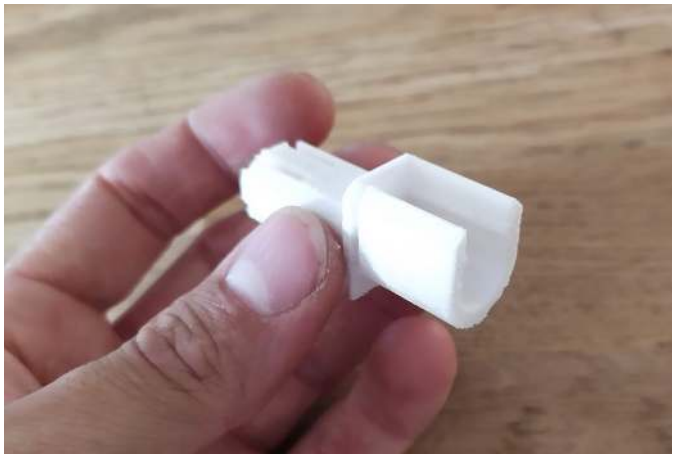






2 août 2022 : Impression 3D d’une pièce plastique introuvable pour la plage arrière



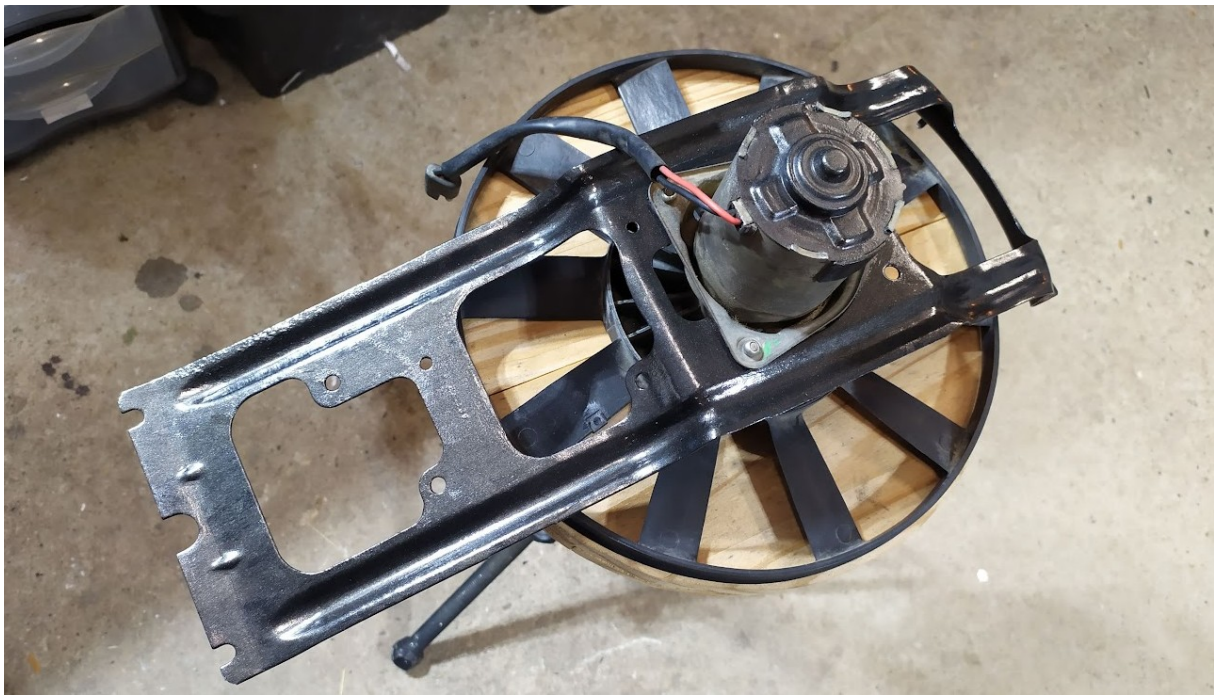


Cette pièce de fixation de la plage arrière, devenue introuvable sur le marché, a été reproduite en impression 3D. Cet exemple montre l’importance de la technologie dans la restauration de voitures anciennes, où certaines pièces d'origine ne sont plus disponibles.

27 septembre 2022 : Décaper, découper, ressouder et traiter…



Et en fin de journée remise en bon état du ventilateur de refroidissement

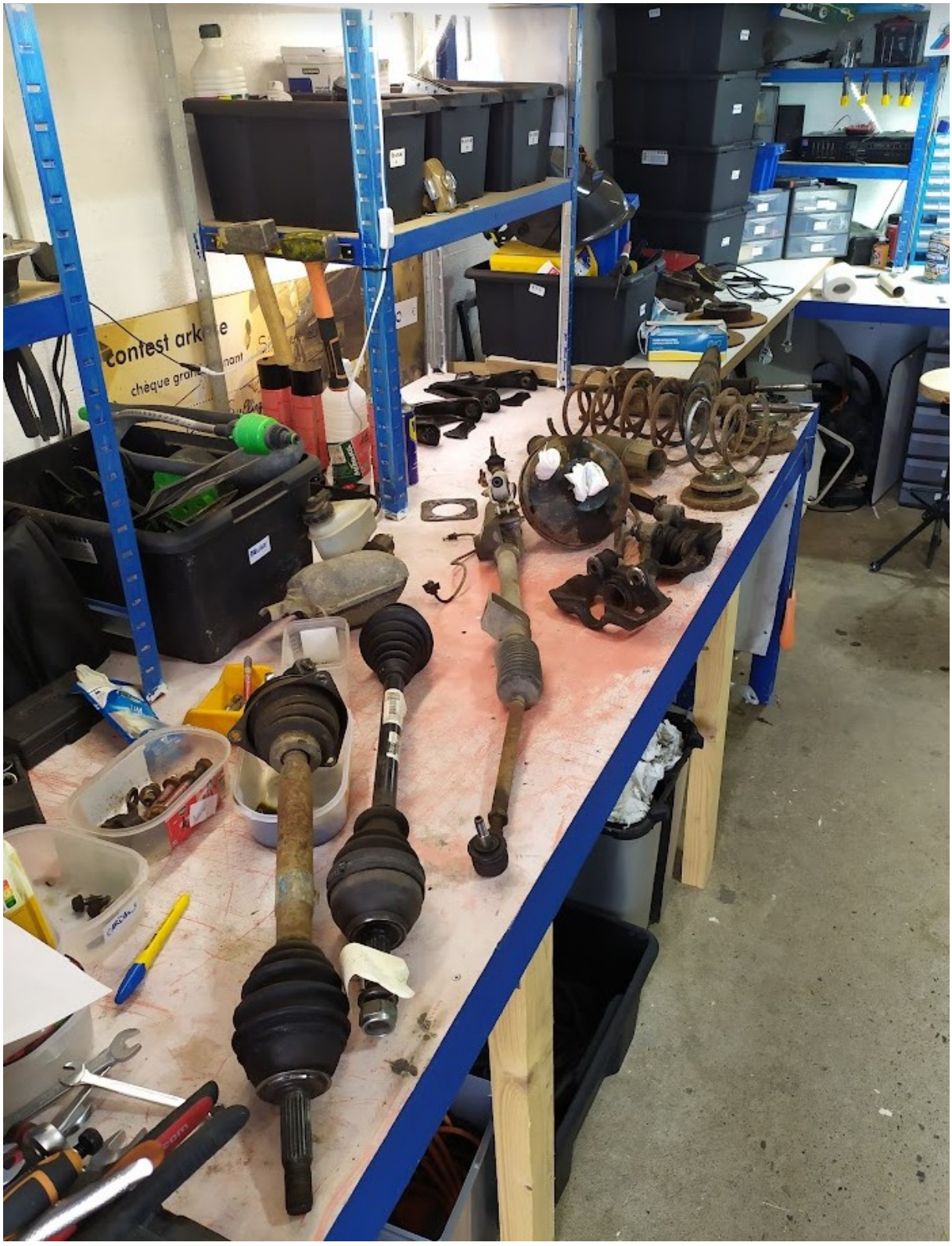


28 septembre 2022 : Démontage des trains roulants, et une vis de plus foirée !





3 octobre 2022 : On vérifie l’état des pièces puis on recommande les pièces qui sont hors d’usage



5 octobre 2022 : Réfection du Mastervac : Décapage, peinture, joints neufs.





9 octobre 2022 : Disques de freins neufs



13 octobre 2022 : Des pièces en attente de remontage.



Réfection des fusées : Décapage, traitement de la corrosion, peinture, roulements neufs.



22 octobre 2022 : Réfection de la crémaillère et de la colonne de direction

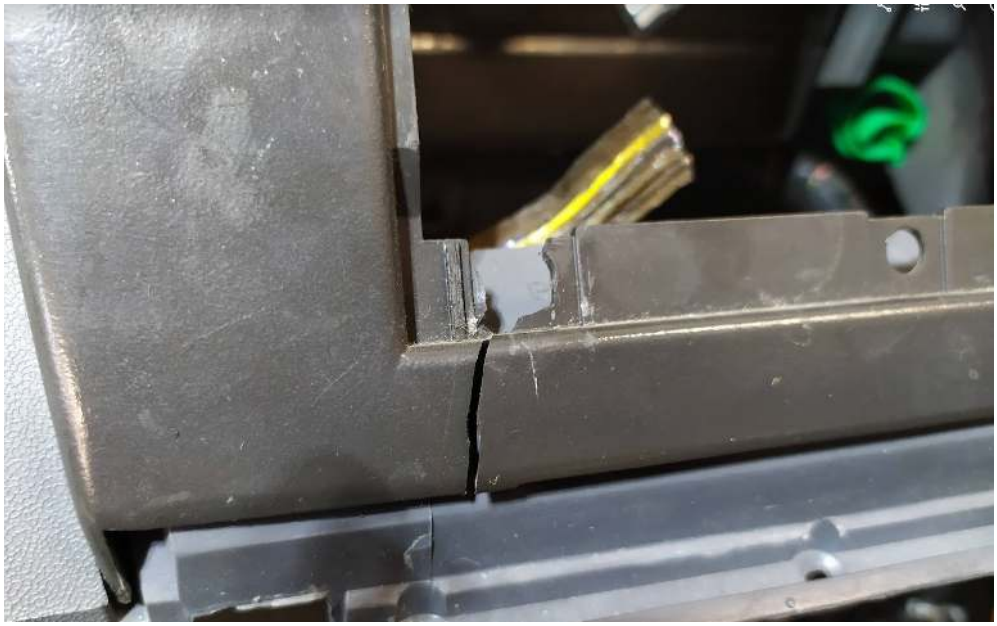


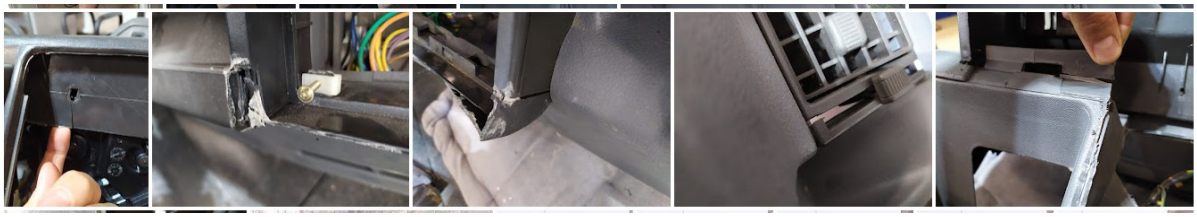
La crémaillère de direction a été démontée, nettoyée et repeinte pour garantir sa durabilité et son bon fonctionnement. De nouveaux soufflets ont été installés pour protéger les mécanismes internes contre la poussière et les débris, et les biellettes et rotules ont été remplacées pour assurer une direction précise et réactive.



La colonne de direction a également subi une révision complète, avec nettoyage et inspection des composants électriques et mécaniques.

25 octobre 2022 : Début de la réparation du tableau de bord, le plastique a vieilli, fibre de verre et résine époxy, résine PU ou colle cyano suivant le plastique touché.





29 octobre 2022 : Réparation des tôles intérieures, du plancher conducteur surtout.



6 novembre 2022 : Réfection des freins



Les étriers de freins ont été entièrement démontés, nettoyés et remis à neuf. Les pistons, colonnettes et joints ont été remplacés par des pièces neuves pour assurer un bon fonctionnement du système de freinage.

Résultat final - Passage au freinomètre lors du CT du 19 septembre 2026 :

- **Efficacité** : 73 %
- **Déséquilibre avant** : 7 %

12 décembre 2022 : Les pièces en attente de remontage commencent à prendre de la place.





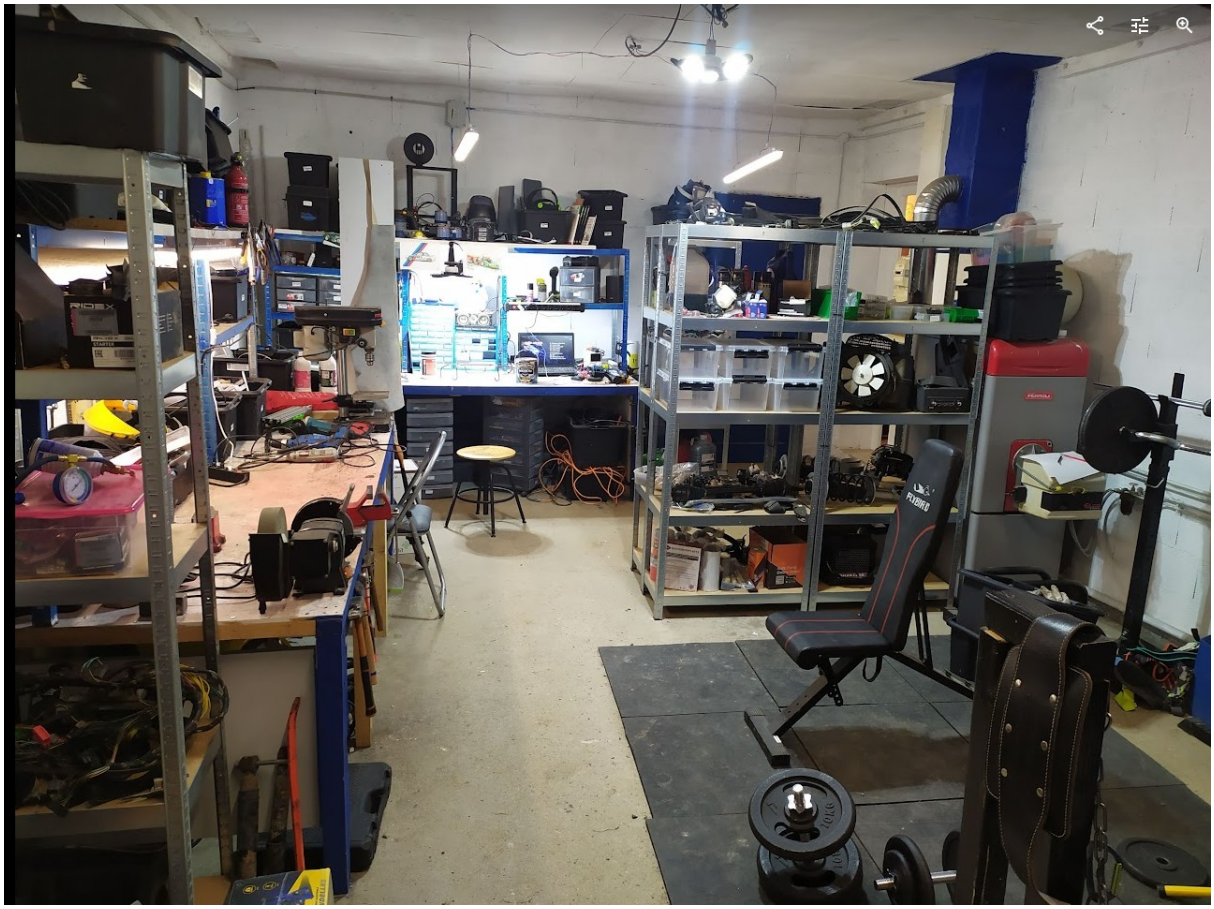




13 décembre 2022 : Montage à blanc



18 janvier 2023 : L’état du garage



Après des mois de restauration intensive, le garage est devenu un véritable champ de bataille ! Outils éparpillés, pièces en attente de remontage et équipement divers ont transformé l'atelier en un mélange de chaos organisé.

Malgré tout, chaque élément a sa place (enfin, presque). Ce désordre créatif fait partie de l'aventure, et bien que l’espace semble un peu envahi, il reste le terrain de jeu idéal.

Quant à la salle de sport, elle continuera à se faire petite pendant un temps…

20 janvier 2023 : Il fait nuit, il fait froid mais on ne lâche rien



SOS Soudage tout terrain



25 janvier 2023 : L’arrière du châssis est débarrassé de la rouille



28 janvier 2023 : Il neige et on fait le côté passager





Décapage puis protection antirouille (Ferose) avant les couches de protection suivantes : Hammerite puis revêtement anti-gravillon. Les joints entre les tôles sont refaits avec un mastic colle PU de chez APP.



21 février 2023 : L’avant du châssis est enfin débarrassé de la rouille !







28 février 2023 : Le bas de caisse passager est réparé





4 mars 2023 : Les arches de roues sont recouvertes d’anti-gravillon



5 mars 2023 : On peut commencer le remontage







28 mars 2023 : Le train avant est remonté et la traverse repeinte !



7 avril 2023 : Démontage et réfection du train arrière









24 avril 2023 : Le train arrière est terminé et traité contre la rouille, freins neufs, amortisseurs neufs.



26 avril 2023 : Réparation de la trappe à essence en commençant par découper la tôle pourrie



Pour sauver la trappe à essence rongée par la rouille, il a fallu découper la tôle pourrie avant de recréer les parties manquantes.

Armé de carton, d’un feutre, et d'une bonne dose d’imagination, les gabarits ont été réalisés à la main.





Une fois les pièces dessinées et découpées, il ne restait plus qu’à passer à la phase soudure.





Avec un peu de créativité et les bons outils, même les pièces les plus abîmées peuvent être ramenées à la vie.



Puis protection antirouille, masticage de finition et peinture plus tard...

28 avril 2023 : Décapage, traitement contre la rouille du châssis et remontage du train arrière





Après avoir décapé et traité le châssis contre la rouille, le train arrière a été remonté avec des pièces neuves pour assurer une meilleure durabilité et sécurité. Le résultat : un dessous de voiture protégé et prêt à affronter de nombreuses années sur la route.

14 mai 2023 : Les planchers sont complètement réparés et traités contre la rouille



20 mai 2023 : La baie de pare-brise est réparée



22 mai 2023 : Le faisceau est monté à blanc et fiabilisé



1er juin 2023 : Planche de bord et faisceau intérieur terminés



7 juin 2023 : Réparation des moquettes et remontage



Puis vérification du bon fonctionnement des instruments de bord



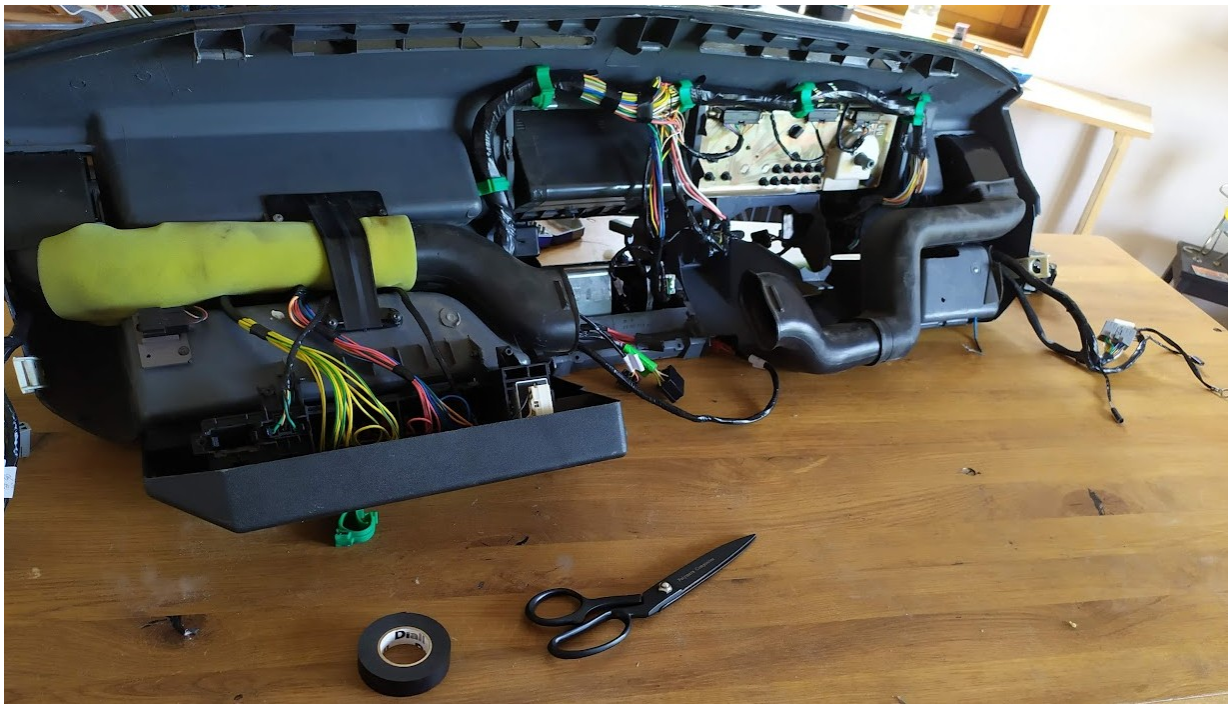
10 juin 2023 : Remontage et test du faisceau



11 juin 2023 : Arrière terminé



20 juin 2023 : Faisceau terminé



Remontage de l’intérieur…





24 juin 2023 : Durites du circuit d’essence en PTFE, choisies pour leur résistance à l'éthanol des carburants actuels et leur faible perméabilité.





Puis décapage à l’acide de la ligne d’échappement



La ligne d’échappement a été soigneusement décapée à l’acide pour enlever la rouille et les dépôts accumulés au fil des ans. Ce traitement permet de retrouver l’apparence d’origine des composants métalliques tout en préparant la surface pour une protection future. Après cette étape, la ligne d’échappement est prête à être repeinte avec une peinture haute température, garantissant ainsi une protection durable contre la corrosion.



25 juin 2023 : Peinture haute température de la ligne d’échappement




Puis montage du circuit de frein neuf sur mesure, durites, raccords…





2 septembre 2023 : Réfection des garnitures de porte







24 septembre 2023 : Changement des lève-vitres arrière et graissage des mécanismes d’ouverture



La gaine du lève vitre a fait son temps !



16 octobre 2023 : Début de la réfection moteur !





28 octobre 2023 : Réception des premières pièces neuves pour le moteur



Puis démontage et contrôle de la distribution, je n’ai pas constaté d’allongement ni de jeu latéral au niveau de la chaîne, elle est donc conservée. Tendeur neuf, pignons sans trace d'usure donc conservés. Jeu aux soupapes réglé à froid à 0,15 mm à l’admission et 0,20 mm à l’échappement comme indiqué dans la RTA.

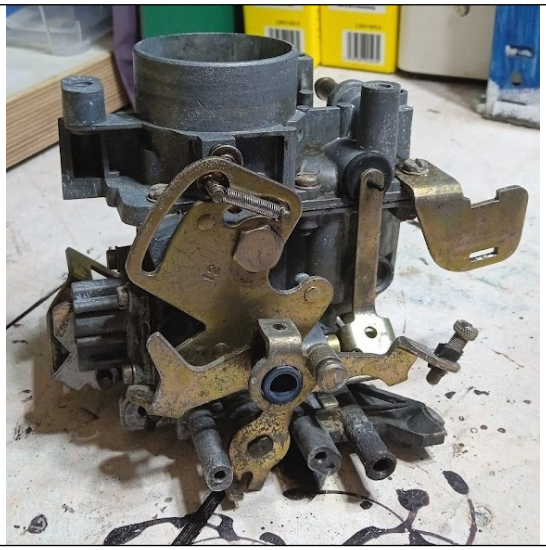
Pour la peinture on reste sobre, gris et noir.



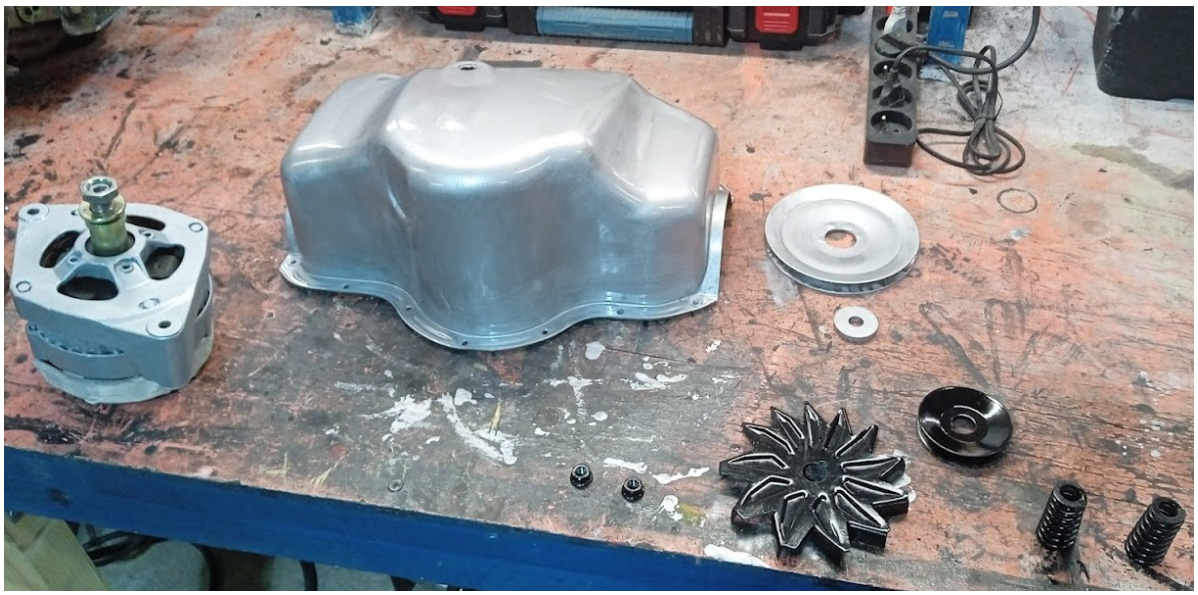
Réfections en tout genre… Carburateur Solex 32 BIS refait à neuf.











31 octobre 2023 : Une découverte inédite

En parcourant les pièces à restaurer, j'ai découvert un détail inattendu qui restera gravé dans ma mémoire de mécanicien. Lors de l'inspection de la sonde de température d’eau d’origine, une petite surprise est apparue : un poinçon en forme de cœur sur la face interne de la pièce.



Cet élément, invisible au premier coup d’œil et pourtant soigneusement intégré, reflète un souci du détail surprenant. Qui aurait cru que, parmi tant de pièces techniques, un symbole aussi inattendu se cacherait là ? C’est ce genre de découvertes qui rend chaque projet de restauration unique et personnel. Ce petit cœur, caché dans les entrailles de cette Super 5, témoigne d’un passé où même les objets industriels pouvaient porter une trace d’humanité.



Cette découverte est si unique et marquante que j'en ai fait l'image de couverture, symbolisant la passion et le soin que j’ai mis dans cette restauration.

7 novembre 2023 : Électrolyse et zingage de la visserie

d’origine (classe ≤ 8.8). La visserie structurelle (étriers, trains) a été remplacée par du neuf.



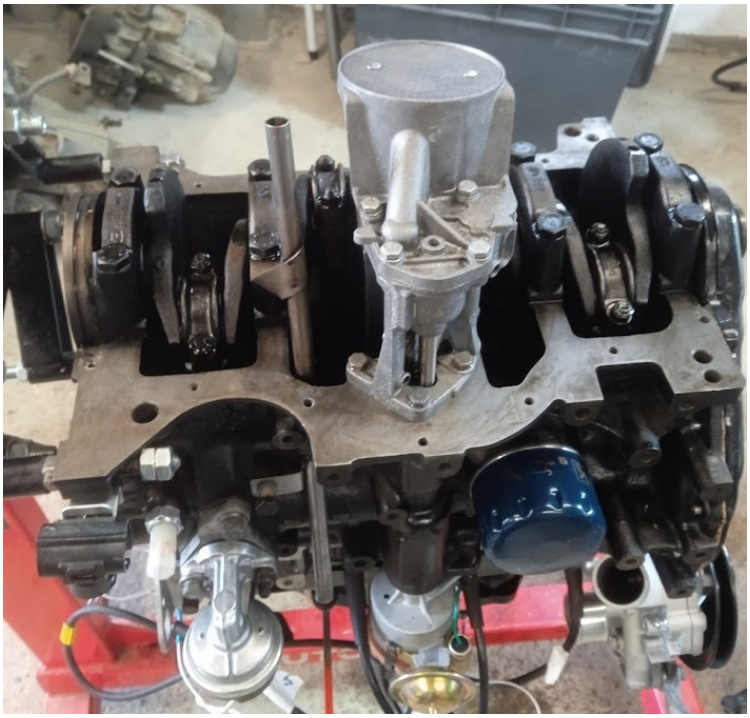


12 mars 2024 : Contrôle et nettoyage aux ultrasons de la pompe à huile



La pompe à huile est conçue spécifiquement pour les moteurs C1E, ainsi que pour les moteurs 688, 689 et 810.

Jeu entre pignons et corps de pompe mesuré à 0,17 mm, pour une limite d'usure de 0,20 mm au-delà de laquelle la pompe doit être remplacée (Manuel de réparation Renault, 10-70). Pompe conservée.



Cette photo montre d'autres éléments critiques du moteur, comme le vilebrequin, dont le jeu longitudinal a été vérifié pour s'assurer qu'il ne présente pas d’usure excessive. La tolérance va de 0,05 à 0,23 mm, celui-ci est de 0,18 mm.

Remontage des carters avec joints liège neufs (ils peuvent malheureusement suinter avec le temps par percolation de l'huile… Avec le recul j'aurais dû installer des joints papier modernes comme ceux montés sur Clio 1).



Montage des joints caoutchouc neufs de liaisons concaves/convexes entre carter d'huile et bloc.



Remontage du carter d’huile avec de la visserie neuve.





Remplacement des joints spi du vilebrequin, côté distribution et côté volant moteur, par des neufs.





19 mars 2024 : Contrôle et réfection de la boîte



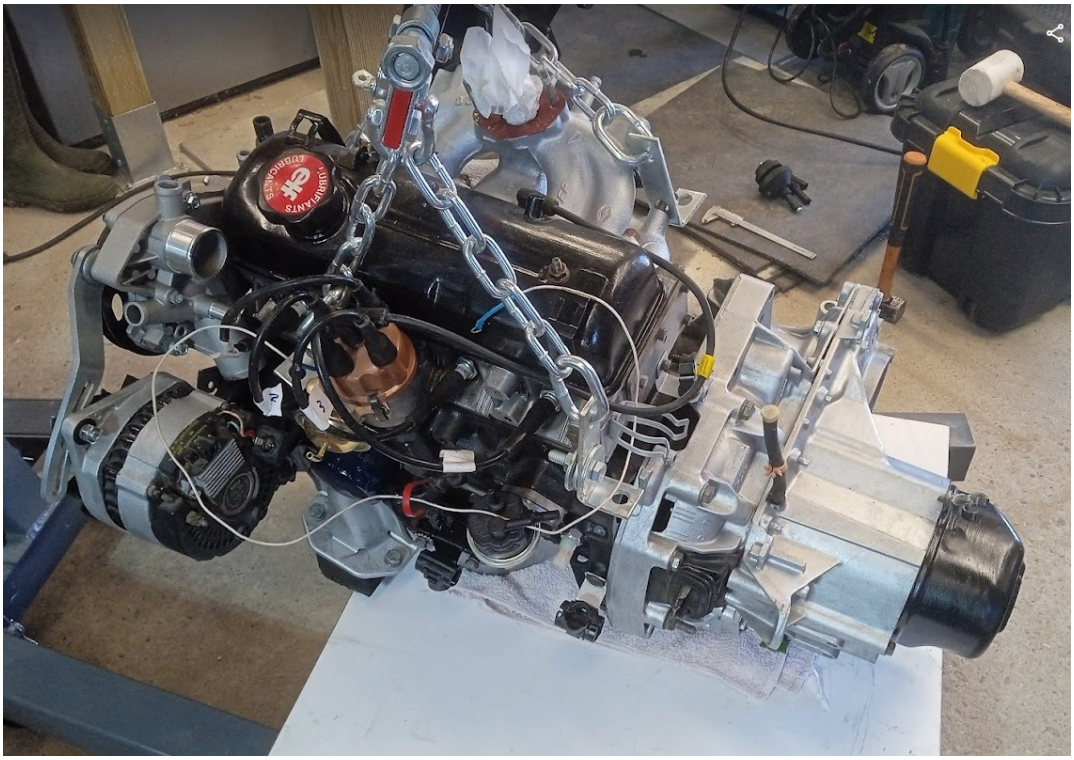



Cette étape a consisté en une inspection complète de la boîte de vitesses afin de détecter toute usure ou défaillance. Le démontage a permis de vérifier l’état des roulements, des pignons et des synchros. Après un nettoyage minutieux, joints neufs pour l'étanchéité ; fourchette, butée et roulement remplacés.

La boîte a ensuite été remontée avec un embrayage neuf pour garantir un passage de vitesses fluide et précis.

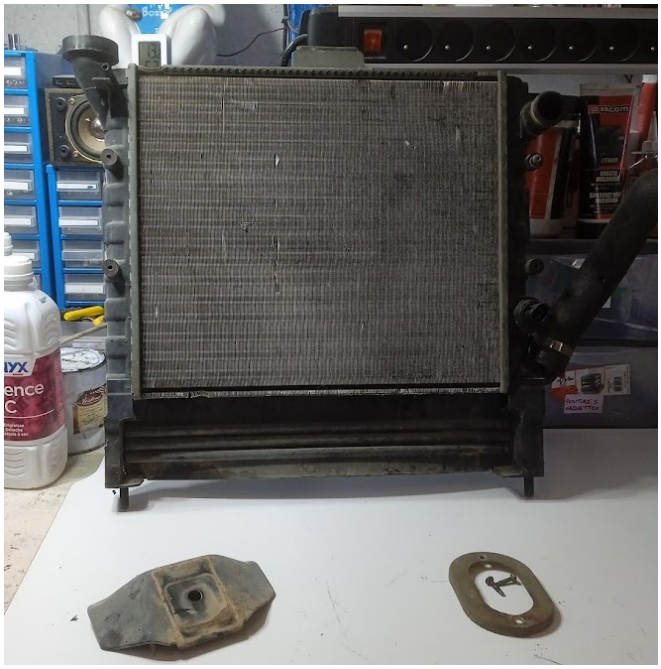


23 mars 2024 : Moteur et boîte terminés



Le moteur et la boîte ont été assemblés. Tout est maintenant prêt pour la prochaine phase du projet.

29 mars 2024 : Réfection du radiateur





Le radiateur, essentiel au bon refroidissement du moteur, a été entièrement révisé. Après un démontage complet, il a été nettoyé et inspecté pour repérer tout signe de fuite ou d’usure. Supports caoutchouc neufs. Ensuite, un traitement spécial de chez Restom a été appliqué pour protéger les ailettes et la structure contre la corrosion.

Test d'étanchéité sous pression (1,6 bar), désembouage, ailettes redressées.

29 mars 2024 : Traitement de la baie moteur contre la rouille



La baie moteur a été soigneusement traitée pour éliminer la rouille qui s'était installée avec le temps.

Après un décapage minutieux, un traitement antirouille a été appliqué pour protéger la structure.

Cette étape permet de prolonger la durée de vie du compartiment moteur et d'assurer une base saine pour le remontage des composants.

8 avril 2024 : Remontage du moteur dans la voiture



1er mai 2024 : restauration 80 %, intérieur 100 %, mécanique 100 %, il ne reste plus qu’une peinture complète qui devra attendre…





Août-septembre 2025 : Préparation pour une peinture complète.

Ponçage, finition, apprêt, ponçage, la peinture est préparée par Restom, un Brillant Direct blanc Renault 348.





Et enfin ponçage avec grains 800 à 6000, polissage et lustrage du brillant direct, très différent à travailler d’un vernis plus permissif.





Remontage des plastiques avec des agrafes neuves.

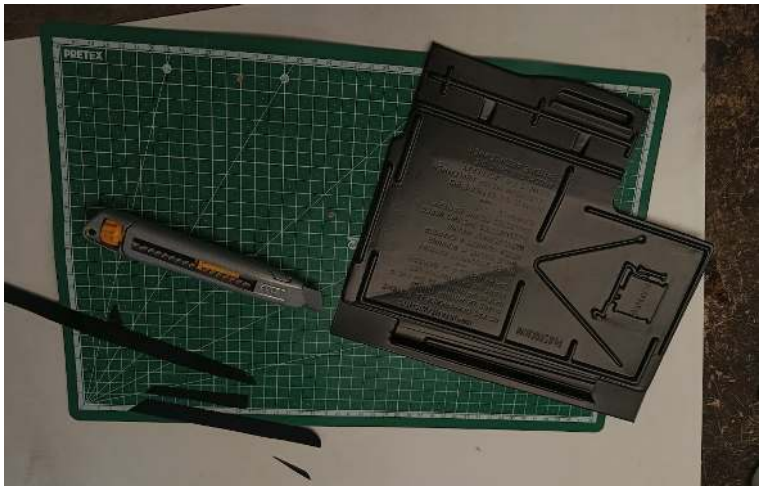


Janvier 2026 : Montage d’une pompe d’amorçage avec anti-retour intégré pour faciliter les démarrages après une période d’arrêt.





Avril 2026 : Installation des plastiques de protection d’origine dans la baie du pare-feu. Sur plaque thermoformée à découper, un cache pour la batterie et un cache central autour du mécanisme de verrouillage du capot.





Mai 2026 : Collage des autocollants d’origine de la baie moteur













Août 2026 : Remplacement de la membrane de la pompe de reprise, la deuxième hors service en moins de trois ans. Cause suspectée : incompatibilité du caoutchouc avec l'éthanol du SP95-E10. En haut « l’ancienne », en bas la nouvelle.



Puis nouveau réglage de la richesse, du ralenti, et de l’avance à l’allumage à la lampe strobo…

Mise en garde pour le prochain : Cette membrane à 50 centimes est garante, lors des accélérations, de l’étanchéité du circuit d’essence, qui à cet emplacement se trouve juste au-dessus du collecteur d’échappement ! À contrôler régulièrement capot ouvert en manipulant le câble d’accélérateur en vérifiant l’absence de fuite, et utiliser préférentiellement du SP98-E5.

Résultat final… Septembre 2026 ou novembre 1987 ?













4. Conclusion : Une restauration au-delà de la mécanique

La restauration de cette Super 5 a été bien plus qu'un simple travail de remise en état. Ce projet représente un véritable retour aux sources, à une époque où la mécanique automobile était plus simple, plus accessible.

Les voitures comme celle-ci n'étaient pas bardées d'électronique complexe, mais reposaient sur des principes mécaniques que l'on peut encore appréhender et maîtriser avec un peu de patience et d'effort.

Travailler sur un véhicule de cette génération permet de redécouvrir cette simplicité, de comprendre chaque rouage, et d'apprendre des compétences techniques qui se perdent dans l'industrie automobile moderne.

Au-delà de l'aspect purement technique, cette restauration a aussi été un acte de conservation, voire un geste écologique.

Dans un monde où l'on consomme et remplace rapidement, remettre en état un véhicule ancien plutôt que d'en acheter un neuf est une forme de respect pour l'histoire automobile, mais aussi pour l'environnement.

La Super 5 a été sauvée de la casse, et ce projet incarne la volonté de prolonger sa vie en lui redonnant toute sa gloire d'antan.

Ce type de projet est également une formidable école de patience et de résilience. Chaque nouvelle étape, chaque défi, que ce soit une vis bloquée ou une pièce introuvable, est une leçon en soi.

J'ai appris à prendre le temps nécessaire pour bien faire les choses, à ne pas me précipiter, à accepter les imprévus comme faisant partie du processus. Cette aventure m'a aussi permis de développer des compétences pratiques que je n'aurais jamais imaginé acquérir en débutant ce projet.

En définitive, cette restauration a été l'occasion de me reconnecter avec un savoir-faire manuel et d'apprendre à mieux apprécier le chemin parcouru. Chaque coup de pinceau, chaque soudure, chaque pièce remise en état raconte une histoire.

Revenue sur la route en 2026, elle porte en elle les traces de cette aventure.

Remerciements

Je tiens à exprimer ma gratitude envers toutes celles et ceux qui ont contribué, de près ou de loin, à la réussite de ce projet.

- **forum-super5.fr :** Ce forum a été une véritable mine d'or pour toute personne restaurant une Super 5. Grâce aux conseils avisés et à l'entraide des membres, j'ai pu surmonter des obstacles techniques et trouver des solutions à des problèmes parfois très spécifiques. Un grand merci à la communauté pour son partage de connaissances et son soutien continu.

- **Mecatechnic, Sprido peinture, Restom, Melun Retro Passion, etc. :** Ces magasins en ligne ont joué un rôle essentiel en me fournissant les pièces et les produits nécessaires à cette restauration. Pouvoir accéder à des pièces de rechange, des peintures et des matériaux spécifiques à la Super 5 à un coût raisonnable a rendu ce projet possible.

- **Les tutos en ligne et les passionnés :** Un grand merci à toutes les personnes qui ont pris le temps de créer et partager des tutoriels détaillés en ligne. Que ce soit pour la soudure, la réfection du moteur, ou le traitement de la rouille, ces vidéos et articles m'ont guidé pas à pas à travers des étapes parfois intimidantes. Sans ces ressources, la courbe d'apprentissage aurait été bien plus raide.

- **Les amis et la famille :** Merci à mes proches qui ont fait preuve de patience et d'encouragement tout au long de ce projet. Les soirées tardives passées dans le garage, les journées de bricolage imprévues et les moments de frustration auraient été bien plus difficiles sans votre soutien. Vous avez supporté mes monologues interminables sur les détails techniques, et vos encouragements ont été une motivation constante pour mener cette restauration à son terme.

- **L'écosystème de la restauration automobile :** Ce projet m'a permis de découvrir un monde passionnant où l'entraide, la passion pour les véhicules anciens et l'obsession du détail sont omniprésentes. L'écosystème de la restauration automobile, qu'il s'agisse des clubs, des forums ou des magasins spécialisés, a joué un rôle clé dans la réussite de cette aventure.

Conseils pour l’entretien futur

Afin de garantir une longue vie à cette Renault Super 5 et de maintenir le fruit de cette restauration, voici quelques recommandations d’entretien :

- **Huile moteur et vidanges :** Renault recommande une huile minérale 15W40 pour le moteur C1E. Il est conseillé de réaliser une vidange tous les 10 000 km ou une fois par an, selon l’usage. Il est essentiel de vérifier le niveau d'huile régulièrement. Selon la température extérieure et la viscosité de l’huile utilisée (si vous ne trouvez pas de 15W40 minérale, on ne sait jamais…), les joints liège peuvent suinter et les joints spi du vilebrequin peuvent être altérés par les additifs de l’huile.

- **Protection contre la rouille :** Bien que les traitements antirouille aient été appliqués minutieusement, il est recommandé de réappliquer de la cire dans les corps creux (longerons, bas de caisse, etc.) tous les cinq ans pour protéger la structure contre la corrosion. Cela est d’autant plus important si la voiture est exposée aux intempéries ou utilisée sur des routes salées en hiver. Brosse métallique + Ferose + Hammerite = Protection efficace. À compléter par la cire corps-creux et de l’anti-gravillon si besoin.

- **Système de freinage :** Les freins sont l’un des éléments les plus sollicités du véhicule. Il est conseillé de nettoyer régulièrement les étriers et les tambours, et de rouler régulièrement pour éviter le grippage, les longues périodes d’immobilisation sont à éviter. Ce modèle n'a pas d'ABS. Le freinage est à double circuit : une fuite sur une roue neutralise un circuit et allonge nettement les distances d'arrêt. Tout suintement au niveau d'un étrier, d'un cylindre de roue ou d'un flexible impose l'immobilisation du véhicule.

- **Allumage et réglage :** Le système d'allumage étant équipé de vis platinées, celles-ci se dérèglent avec le temps. Contrôler l'écartement des vis (ou l'angle de came) tous les 10 000 km ou chaque année, puis recaler l'avance à la lampe stroboscopique. En parallèle, il est important de vérifier l’état des bougies et des fils, souvent vecteurs de coupures d’allumage aléatoires.

- **Démarrage du véhicule :** Il est conseillé de s’assurer de l’amorçage du circuit d’essence avec la petite pompe manuelle, de jouer avec le starter et d’attendre quelques secondes entre chaque tentative en cas d’échec pour éviter de surchauffer le démarreur et préserver sa durée de vie.

- **Système de refroidissement :** Ce moteur est sensible à la chauffe, par sa conception rustique et son système de refroidissement « sous-dimensionné » : le moteur du ventilateur de refroidissement est aussi gros que le moteur d’essuie-glace, pour grossir le trait. Prudence donc avec un ralenti accéléré par la commande du starter en restant à l’arrêt.

- **Évacuation des eaux de pluie :** L’un des points faibles des Super 5 de cette génération est l’accumulation d’eau autour du pare-brise et sous le capot. Il est donc crucial de déboucher annuellement les conduits d’évacuation d’eau de pluie, notamment vers le support batterie. Cela évite que l’eau stagne et cause de la corrosion dans des zones sensibles.

- **Entretien général des pièces :** Bien que la plupart des pièces aient été restaurées ou remplacées, il est conseillé de suivre un calendrier d'entretien régulier pour les petites pièces comme les joints, soufflets, et autres éléments en caoutchouc. Ces composants peuvent se détériorer avec le temps, même si la voiture est peu utilisée.

- **Conservation des pièces d’origine :** Lors de la restauration, certaines pièces d'origine ont été révisées et conservées. Si ces pièces sont endommagées ou usées avec le temps, il est conseillé de se tourner vers des spécialistes en pièces détachées vintage pour maintenir l'authenticité du véhicule. Cela peut aussi inclure des méthodes comme l'électrolyse ou le zingage pour préserver certaines visseries, comme cela a été fait pendant le projet.

- **Et enfin… Conduite prudente**

  Bien que cette Super 5 ait été restaurée avec soin, il est important de garder en tête que ce modèle date de 1987 et que la conception date de 1978 pour la voiture et de 1960 pour le moteur Cléon-Fonte.

  Certaines technologies comme l'ABS, l'ESP, la direction assistée, les airbags, les systèmes de retenue en cas de collisions, et toutes les assistances électroniques modernes sont absentes.

  La masse à vide de ce modèle est de 740 kg (carte grise, champ G.1). La voiture moyenne en circulation en France pèse 1 628 kg (SDES, parc au 1er janvier 2026), soit plus du double.

  C'est l'un des véhicules les plus légers et les plus vulnérables de la route : je déconseille la conduite sur autoroute et invite à adapter sa conduite, surtout sous la pluie ou en trafic dense.

  Merci pour le temps et l’attention que vous accorderez à cette lecture.

  Luka Chassaing