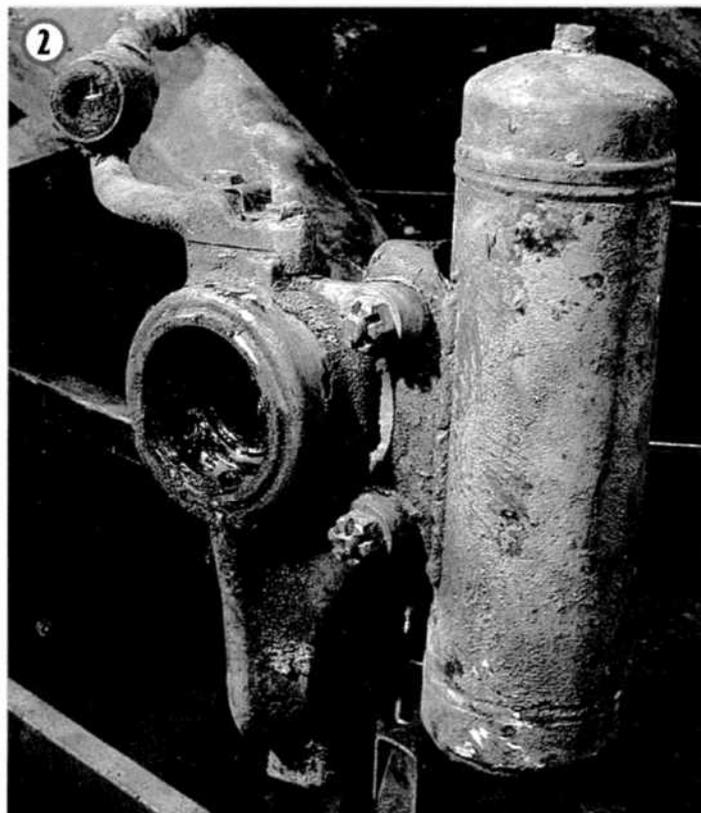
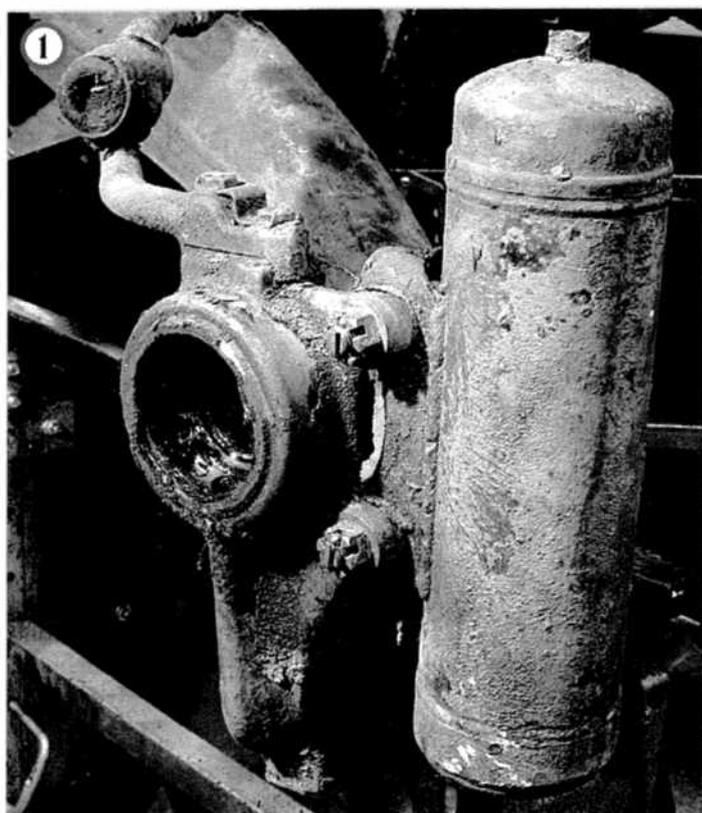


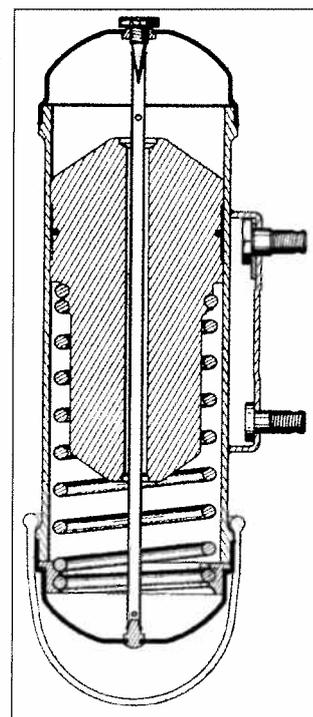
ENTRETIEN ET REMPLA

S'il est un dispositif qui équipe les Petites Citroën et que l'on peut qualifier d'aussi génial que méconnu, c'est bien le batteur! Elles lui doivent en effet une grande partie de leur suspension légendaire. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il nécessite lui aussi une inspection et un entretien réguliers nécessaires à son bon fonctionnement et donc à sa parfaite efficacité.

PAR JACQUES BAYONI ET ANTOINE DEMETZ



Lors de la première présentation au public de la 2 CV au Salon de Paris au mois d'octobre 1948, alors même que personne n'a pu la conduire, voire l'essayer sur seulement quelques mètres, visiteurs, journalistes, spécialistes, tous s'accordent pour déjà reconnaître qu'elle est dotée d'une suspension exceptionnelle. Sur les trois exemplaires exposés, deux sont totalement accessibles et, à longueur de journée, les visiteurs montent à bord de ses dernières et s'y font balancer à qui mieux mieux. Dans la presse spécialisée, divers schémas de la suspension sont publiés afin de décrire et d'expliquer son fonctionnement interactif. Citroën ne commercialisant pas le modèle de façon immédiate, il ne le sera qu'à partir de l'été 1949, est plutôt avare de renseignements vis-à-vis des journalistes. Ainsi, tous ceux qui se penchent sur la question de la suspension de la future 2 CV, en décrivent un fonctionnement comportant parfois quelques interprétations plus ou moins personnelles. En effet, certains voient par exemple des barres de torsion dans les traverses d'essieu avant et



UN PROTEGE BATTEUR



Jusqu'au mois d'octobre 1951, les batteurs arrière de la 2 CV A et de la 2 CV AU voient leur partie inférieure protégée par cet étonnant cache en caoutchouc. Il est tout simplement maintenu serré sur le batteur par un collier métallique. Son existence, même éphémère, est bien la preuve que les batteurs sont particulièrement sensibles aux chocs et à toute déformation. Les descentes des bordures de trottoirs un peu trop hautes peuvent causer par exemple des dégâts irréremédiables.

arrière permettant une interaction entre les deux bras d'un même essieu. D'autres affirment même qu'il sera impossible à Citroën de commercialiser une voiture avec une suspension aussi souple et à aussi grand débattement sans que les roues ne rebondissent. Ils y voient un coup de publicité! Ce sont d'ailleurs les mêmes qui ne croient pas au moteur de 375 cm³ et qui sont alors persuadés que le modèle de série recevra un moteur plus puissant... Toutes ces supputations ont certainement dû à l'époque passionner les ingénieurs du bureau des études Citroën qui ont conçu cette suspension.

Il est cependant un élément constitutif de cette suspension, et un des plus importants, qui est à cette époque totalement passé sous silence, le batteur.

En effet, dès la commercialisation des premières 2 CV en 1949, les journalistes de la presse spécialisée peuvent enfin l'essayer et vérifier que le moteur est de bien de 375 cm³ (ses performances ne permettent pas d'en douter). Ils constatent enfin que sa suspension à grand débattement et interaction