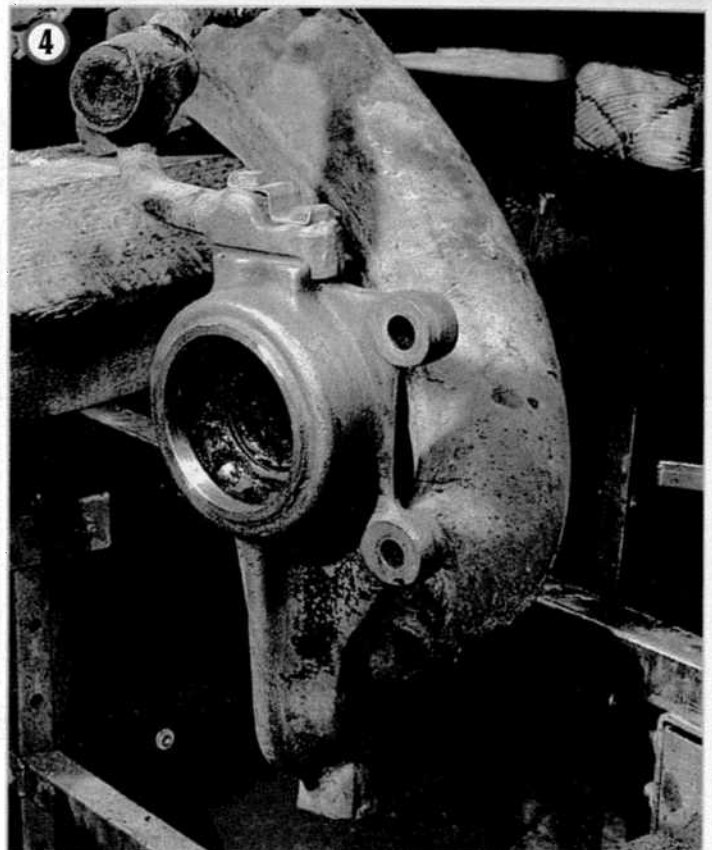


EMENT DES BATTEURS



offre effectivement une tenue de route et un confort bien supérieurs à tous ceux des voitures populaires d'alors, mais aussi à ceux de très nombreuses voitures beaucoup plus puissantes et beaucoup plus

luxueuses. Cette prouesse est à mettre au compte de cette grande flexibilité, mais aussi d'un amortissement particulièrement efficace quant à filtrer les imperfections quel que soit le profil de la chaussée.



Celui-ci est confié à deux dispositifs agissant simultanément et de façon complémentaire. Le premier est constitué de quatre amortisseurs à friction, ou frotteurs, qui, dans leur domaine, ne sont pas ce

qu'il y de plus nouveau, bien au contraire. En cet immédiat après-guerre, plus une seule automobile produite en grande série n'utilise une telle technologie. Les frotteurs sont en effet sujet à l'échauffement

2 CV A, 2 CV AU, 2 CV AZ, 2 CV AZU, 2 CV AZL, 2 CV AZLP, 1949-1970

batteurs arrière		batteurs avant		montage
gauche	droit	gauche	droit	
A 435-01	A 435-01	A 435-01	A 435-01	jusqu'à octobre 1957
A 435-01a	A 435-01a	A 435-01a	A 435-01a	octobre 1957 - juillet 1958
A 435-01a	A 435-01a	A 435-01b	A 435-01c	juillet 1958 - juillet 1959
A 435-01f	A 435-01f	A 435-01i	A 435-01j	juillet 1959 - juillet 1965
AZ 435-01	AZ 435-01	AZ 435-01a	AZ 435-01b	juillet 1965 - septembre 1968
AY 435-01	AY 435-01	AY 435-01a	AY 435-01b	depuis septembre 1968

● Jusqu'au mois de juillet 1958, pour des raisons évidentes d'économie, un seul et unique modèle de batteur est monté sur les 2 CV quel que soit leur modèle.

● A partir du mois d'octobre 1957, les nouveaux batteurs sont dits allégés et ne contiennent plus que 70 cm³ d'huile moteur au lieu de 80 cm³. Le batteur A 435-01 est désormais monté en remplacement du batteur A 435-01 qui n'est plus fourni

● A partir du mois de juillet 1958, les moyeux avant sont modifiés et reçoivent des supports de batteur en biais qui impose la modification des batteurs avant. Il y a désormais un batteur avant gauche et un batteur avant droit, ce qui, donne trois modèles de batteurs différents.

● A partir du mois de juillet 1959, et en prévision du montage en série des nouvelles roues de 380 au mois de septembre suivant, sur les pivots, les oreilles de fixation des batteurs voient leur épaisseur passer de 11,5 à 15,5 mm, tandis que le graisseur n'est plus vissé sur le bouchon inférieur du pivot mais sur le pivot lui-même. La longueur de la vis de fixation supérieure du batteur passe quant à elle de 24,5 à 28,5 mm.

● A partir du mois de juillet 1965, le montage se fait par des vis de fixation sans trou de goupille et avec des écrous freinés.

● A partir du mois de septembre 1968, les 2 CV sont équipées de batteurs provenant de la Dyane. Le diamètre du corps de ces batteurs est de 65 mm.