

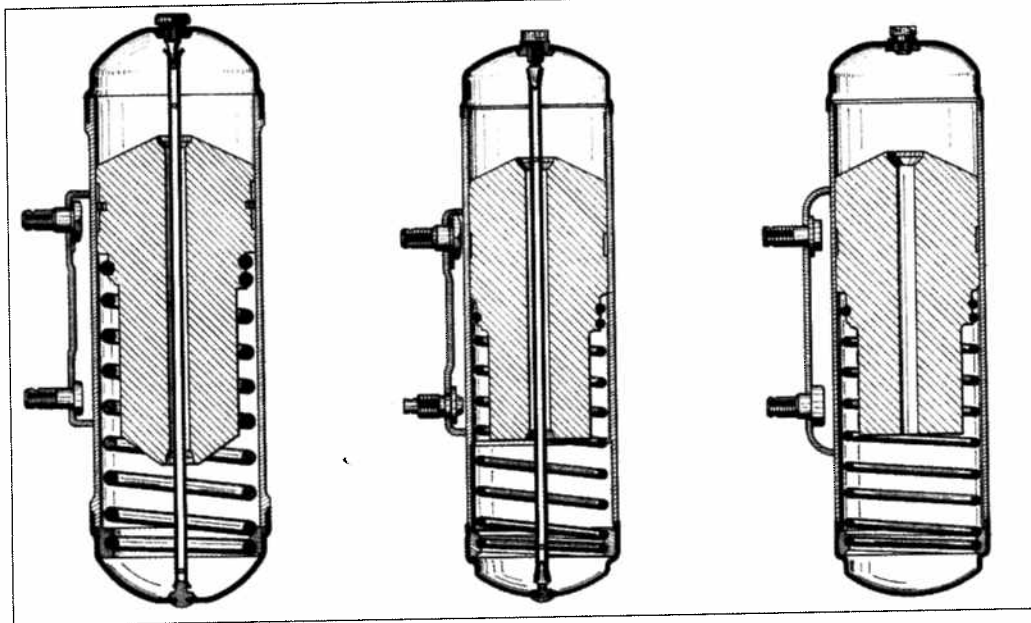
et à une usure constante. Ils nécessitent donc, contrairement aux amortisseurs hydrauliques, un entretien et un réglage réguliers.¹ Mais tout le secret de la suspension de la 2 CV ne réside pas là. L'élément le plus étonnant et le plus non-conformiste, pour ne pas dire révolutionnaire, est certainement le bat-

teur. Chaque voiture en possède quatre, fixés chacun à l'extrémité des quatre bras de suspension. Ils se présentent sous la forme d'un cylindre aux extrémités desquels ont été soudées coupelles embouties, la coupelle supérieure possédant en son sommet un bouchon vissé. Dans le batteur, l'on trouve

une masse pesant de sept à huit kilos reposant sur un ressort. A chaque choc subi par la roue, celle-ci se soulève absorbant l'inertie engendrée par ce dernier, permettant à la roue de ne pas rebondir de bénéficier d'une adhérence constante avec le sol. La masse suspendue circule donc dans le cylindre

du batteur. Elle est guidée sur son pourtour par la paroi du batteur. Percée verticalement en son centre, cette même masse circule le long d'un tube avec lequel elle n'est jamais en contact. Pour assurer le meilleur fonctionnement qui soit à ce dispositif dont tous les éléments constitutifs sont métalliques, il est donc essentiel, pour que la masse puisse se déplacer sans retenue et absorber au mieux l'inertie des chocs subis par la roue, que tout l'ensemble soit lubrifié, et ce en toutes circonstances. Conscient de ce problème, les concepteurs du batteur ont donc imaginé un système d'auto-lubrification permanent assuré par le déplacement de la masse suspendue. En effet, en remplissant le batteur avec une certaine quantité d'huile, et en plaçant en son centre un axe creux dont les extrémité basse et haute ont été percées, l'on obtient que la masse suspendue, lorsqu'elle descend sous l'effet du choc, comprime l'huile qui se trouve sous elle et qui ne peut alors que s'échapper par le tube central. L'huile comprimée remonte ainsi jusqu'en haut du batteur et lubrifie ainsi la masse suspendue par le dessus. Le profil de cette masse est alors tel que l'huile qui lui retombe dessus est dirigée principalement vers sa périphérie et la paroi du batteur. Bien évidemment pour obtenir un fonctionnement parfait des batteurs il est impératif qu'ils contiennent encore la bonne quantité d'huile mais aussi que celle-ci n'ait pas, avec le temps, perdu toutes ses qualités mécaniques et lubrifiantes. D'autre part il est aussi important qu'un batteur ne présente aucune trace de coups, ne serait-ce que sur son corps, afin de ne pas gêner la cir-

A L'INTERIEUR, LE BATTEUR EVOLUE AU FIL DES ANS



De gauche à droite, sur cette planche éditée au mois de janvier 1963, l'on voit ici en coupe le batteur premier modèle avec son tube central destiné à faire remonter l'huile et à arroser ainsi la masse suspendue par le dessus grâce aux petits trous percés en haut et en bas de ce même tube. Le bouchon du batteur dont l'extrémité est conique sert aussi à maintenir centré ce même tube. Au centre, le batteur allégé de première génération, apparu au mois d'octobre 1957, reprend la même architecture intérieure que le batteur lourd, hormis la disparition de la garniture antifriction et la modification de la forme du bas de la masse. A droite, le batteur allégé de dernière génération, apparaîtrait, semble-t-il, au mois de juillet 1959. Celui-ci, particulièrement simplifié ne possède maintenant plus de tube central.

2 CV AW (4 x 4), 1961 - 1966

batteurs arrière

gauche
A 435-01j

droit
A 435-01i

batteurs avant

gauche
A 435-01i

droit
A 435-01j

montage

tous modèles

• Equipée de transmissions sur le train avant mais aussi sur le train arrière, la 2 CV 4 x 4 est ainsi logiquement équipée des mêmes batteurs que ceux montés à l'avant sur les 2 CV produites entre les mois de juillet 1959 et de juillet 1965.