



le batteur et son rôle réel en matière de tenue de route. Si votre batteur ne fonctionne pas ou mal, et qu'il ne porte aucune trace de coup ou aucune déformation quelconque, cela peut être dû à un manque d'huile. Tant que vous ne l'avez pas vidangé, réservez votre diagnostic quant à son éventuel remplacement. Il ne faut pas oublier non plus que ce n'est pas parce que un batteur à l'air de bien fonctionner que l'huile qu'il contient est encore suffisante tant en matière de quantité qu'en matière de qualité.

Vidange et huiles...

Vous avez très certainement remarqué cette étrange pièce que tous les batteurs comportent en leur sommet. Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une vis, ou plutôt d'un bouchon vissé avec un joint d'étanchéité en cuivre (**photographie**

n° 5) dont le seul rôle est de permettre de vider le batteur de son huile et de le remplir à nouveau. Cette vis très particulière, ne peut se défaire ni avec un tournevis ni avec une clé, même spéciale. Mais rassurez-vous, généralement, une pince multiprise sinon une pince-étau, voire même un étau, suffisent très largement pour la débloquer. Mais avant d'ouvrir votre batteur, nous vous conseillons de lui faire subir un bon nettoyage afin d'éviter de faire pénétrer dedans, lorsqu'il sera ouvert, diverses impuretés et particules parasites qui perturberaient son fonctionnement (**photographie n° 6**). Une fois débloqué, le bouchon se dépose tout seul à la main (**photographies n° 7 et n° 8**). Pour vidanger le batteur, il suffit de le retourner afin qu'il se vide de toute l'huile qu'il contient. L'aspect

et la couleur de cette dernière vous en diront long sur les conditions de fonctionnement de votre batteur. Si elle est particulièrement sombre et sale, n'hésitez pas à rincer l'intérieur de votre batteur soit avec de l'essence, soit avec du diluant de nettoyage. Et ce jusqu'à obtenir une propreté parfaite. Pour achever le nettoyage, séchez si possible l'intérieur de votre batteur avec de l'air comprimé. Maintenant, sans attendre pour éviter que la corrosion ne s'installe, il faut refaire le niveau du batteurs et surtout pas avec l'ancienne huile, Alors quelle huile et en quelle quantité faut-il mettre dans les batteurs? Ne cherchez pas dans la notice d'entretien, les réponses à ces questions ne s'y trouvent pas. En fait, en fonction des modèles et des années, la quantité et la nature de

l'huile à mettre dans les batteurs varient. Citroën aborde le sujet avec plus ou moins de précision dans divers documents techniques qu'elle diffuse auprès de ses concessionnaires et agents.

Ainsi dans la première édition de son *Dictionnaire de Réparations* daté de 1950, Citroën indique laconiquement « mettre 80 cm³ d'huile » sans rien préciser de la nature de l'huile. (NDLA: 80 cm³ = huit centilitres) L'année suivante il est en plus indiqué que l'huile doit être du « genre Mobiloil AM » puis en 1955 elle devient « huile spéciale pour amortisseurs » mais sans aucune autre précision. On imagine facilement la perplexité des mécaniciens d'alors face à de telles indications. Dans son édition 1960, Citroën préconise dès lors l'emploi d'huile moteur, soit 80 cm³ pour les bat-

2 CV 4, 2 CV 6, 2 CV SPECIAL, 2 CV 6 CLUB, 2 CV 6 SPECIAL, 2 CV 6 SPECIAL E, 1970 - 1990

batteurs arrière		batteurs avant		montage
gauche	droit	gauche	droit	
AY 435-01	AY 435-01	AY 435-01 A	AY 435-01 B	jusqu'à février 1972 * février 1972 - juillet 1975 depuis juillet 1975
sans	sans	AY 435-01 D	AY 435-01 E	
sans	sans	sans	sans	

- * A partir du mois de novembre 1970, les 2 CV 4 ne reçoivent plus de batteurs arrière.
- * A partir du mois de mai 1971, les 2 CV 6 équipées à l'arrière des nouveaux amortisseurs de marque Boge ne reçoivent pas de batteurs arrière. Les 2 CV 6 PO (Pays d'Outremer) et les 2 CV 6 équipées d'amortisseurs d'une autre marque conservent les batteurs arrière.
- A partir du mois de septembre 1971, les modèles PO sont équipés de batteurs arrière, référencés AY 435-01 jusqu'au mois de février 1972
- A partir du mois de février 1972 et jusqu'au mois de juillet 1974, les modèles PO sont équipées de batteurs arrière. Ils sont référencés AY 435-01 C.
- A partir du mois de juillet 1975 suppression des batteurs avant.