

Ensemble de pièces mécaniques permettant de modifier la trajectoire d'un véhicule en fonction du tracé de la route, des manœuvres à effectuer.

La commande de la direction doit s'effectuer avec précision, sans efforts exagérés de la part du conducteur.

Démultiplication de la direction

Un mécanisme démultiplicateur permet:

- de diminuer l'effort à appliquer au volant;
- de donner plus de précision à la direction;
- de limiter la réversibilité de la direction.

Direction très démultipliée

- Faible effort à fournir.
- Grand nombre de tours de volant sur routes sinueuses ou en manœuvres.
- Direction imprécise à grande vitesse.

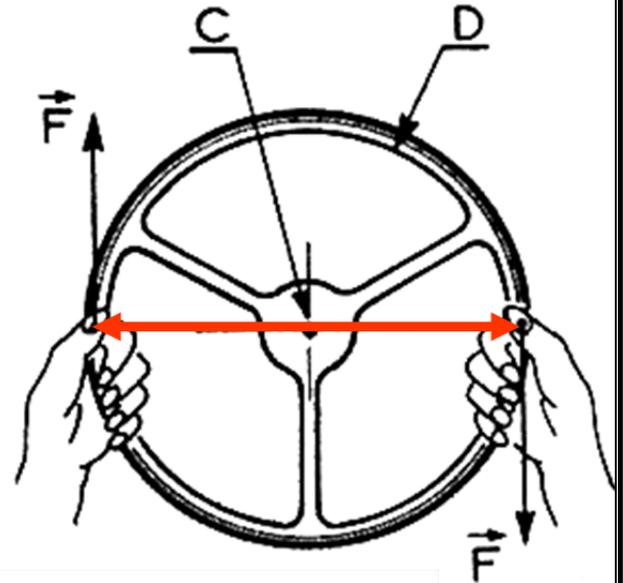
Direction peu démultipliée (directe)

- Direction précise.
- Un petit mouvement du volant entraîne une modification de trajectoire.
- Le couple nécessaire au braquage sera important en manœuvres de parcage.

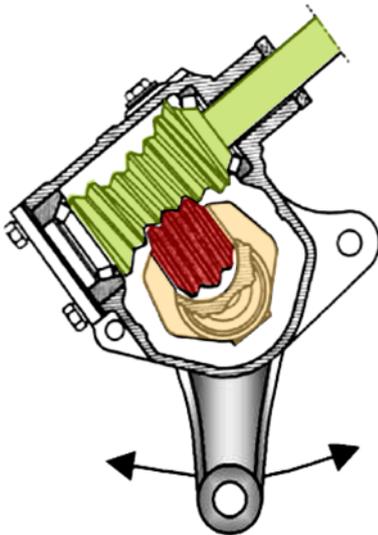


Pour conserver une direction suffisamment précise lorsque le couple de braquage est important, la démultiplication seule peut ne pas être suffisante.

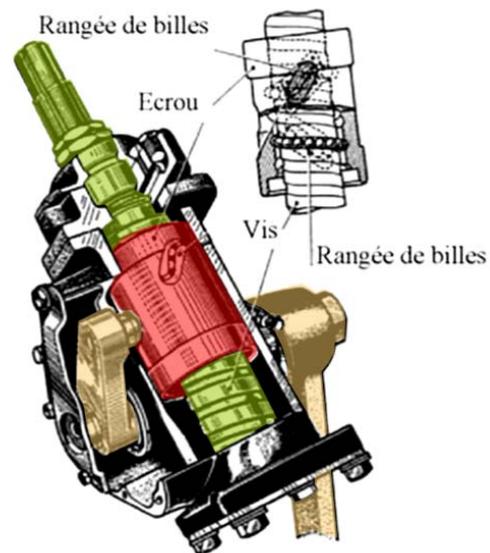
On diminuera l'effort à appliquer en utilisant un volant de plus grand diamètre.



Boîtier de direction



A vis globique et galet



A recirculation de billes

Ces mécanismes de direction ne sont plus utilisés que sur certains véhicules 4X4 (JEEP Wrangler, NISSAN X-trail, LAND ROVER Defender ...) et sur des camions.

La transmission du mouvement entre boîtier de direction (1) réalisée par des biellettes (2, 4, 5) et des renvois (3) qui constituent la timonerie.

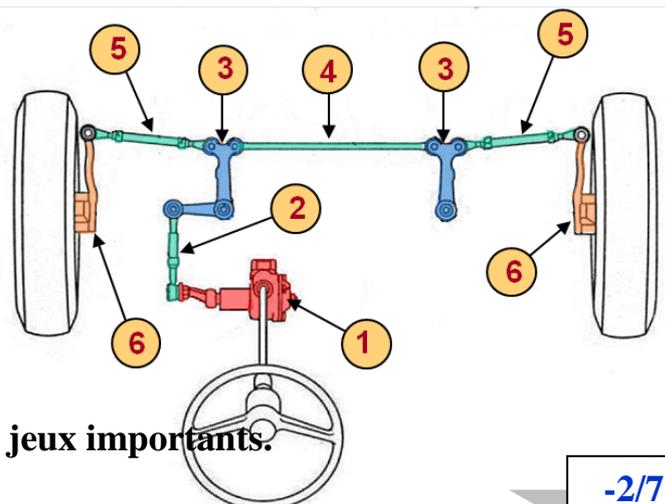
Avantages

Couple obtenu important.

Grande irréversibilité.

Inconvénients

Grand nombre d'articulations entraînant des jeux importants.





Direction a crémaillère

La rotation du volant (1) est transmise à un pignon (2) qui entraîne une crémaillère (3) dans un déplacement latéral.

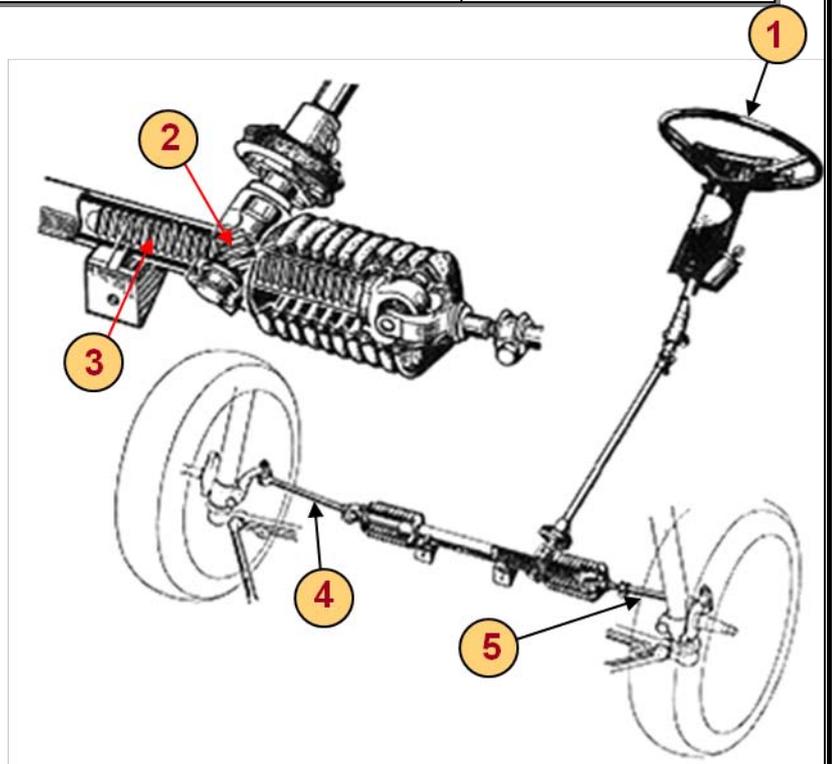
La timonerie est réduite. De simples biellettes (4, 5) relie la crémaillère aux pivots.

Avantages

Mécanisme léger, de faible encombrement.

Bonne adaptation aux roues indépendantes.

Réduction des articulations , donc des risques de jeux.

Inconvénients

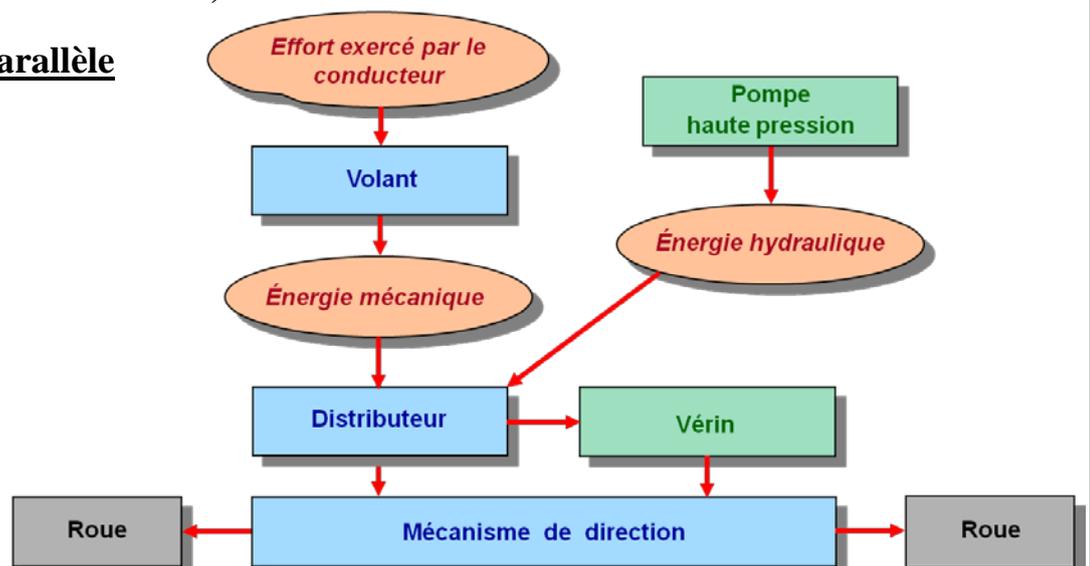
Direction réversible: les chocs reçus par les roues sont transmis dans le volant.

Direction assistée

Elle améliore le confort de conduite en obtenant le braquage sans demander d'effort exagéré de la part du conducteur.

Elle permet de diminuer la démultiplication de la direction (direction plus directe \Rightarrow moins de tours de volant)

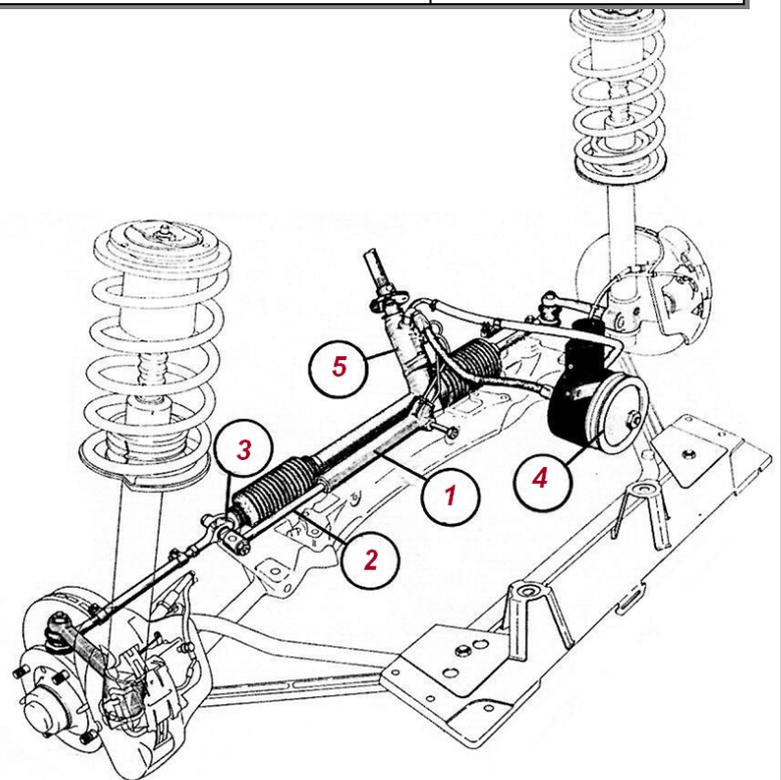
L'assistance agit en parallèle avec la direction





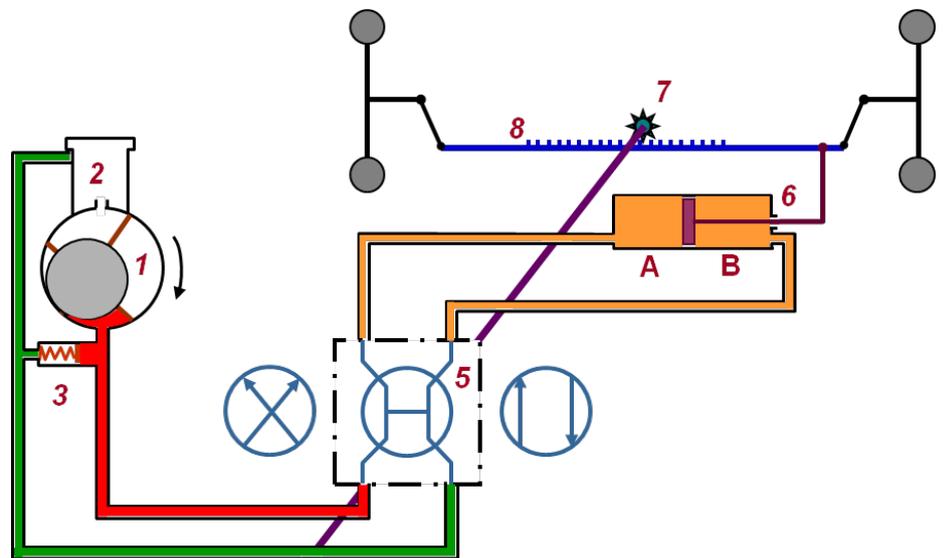
Constitution

- 1 Vérin hydraulique à double effet
- 2 Tige de commande
- 3 Chape de liaison
- 4 Pompe hydraulique
- 5 Distributeur rotatif



Fonctionnement

1	Pompe hydraulique
2	Réservoir hydraulique
3	Clapet de surpression
4	Volant
5	Distributeur
6	Vérin d'assistance
7	Pignon de crémaillère
8	Crémaillère



- Alimentation H.P.
- Utilisation
- Retour réservoir



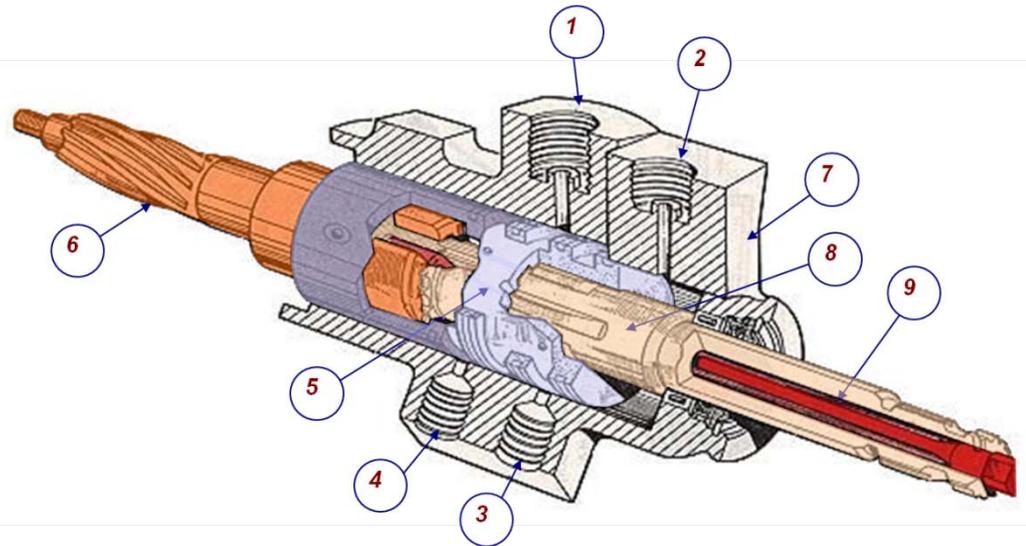
Le distributeur met en communication les chambres « A » et « B » du vérin avec le circuit haute pression et le retour réservoir.

La pompe hydraulique met le circuit sous pression.



Le volant de direction entraîne simultanément le tiroir rotatif (8) et la barre de torsion (9).

La barre de torsion est liée, à l'autre extrémité, au pignon de crémaillère (6), solidaire lui-même du distributeur (5).



Le tiroir rotatif et le distributeur sont maintenus en position neutre par une barre de torsion.

Les deux côtés du vérin sont à une même pression.

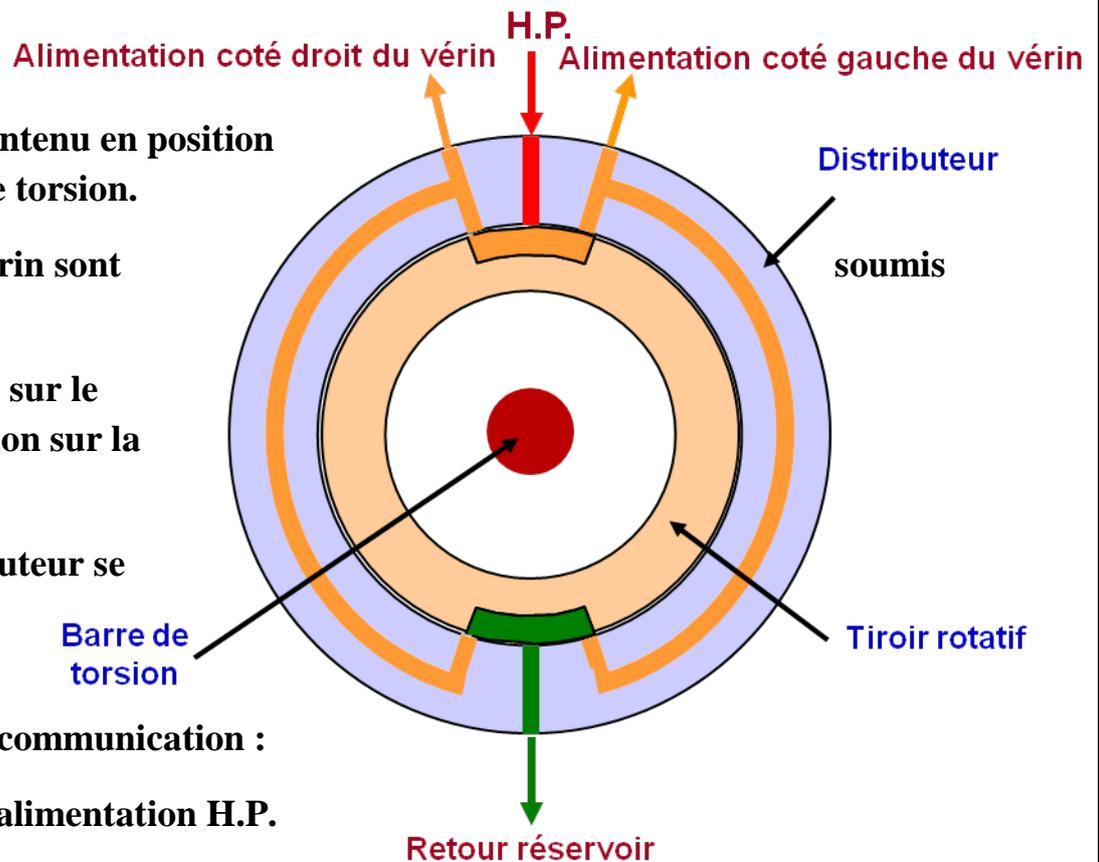
L'action du conducteur sur le volant entraîne une action sur la barre de torsion.

Le tiroir et le distributeur se décalent puis tournent ensemble.

Le tiroir rotatif met en communication : un côté du vérin avec l'alimentation H.P.

l'autre côté avec le retour réservoir.

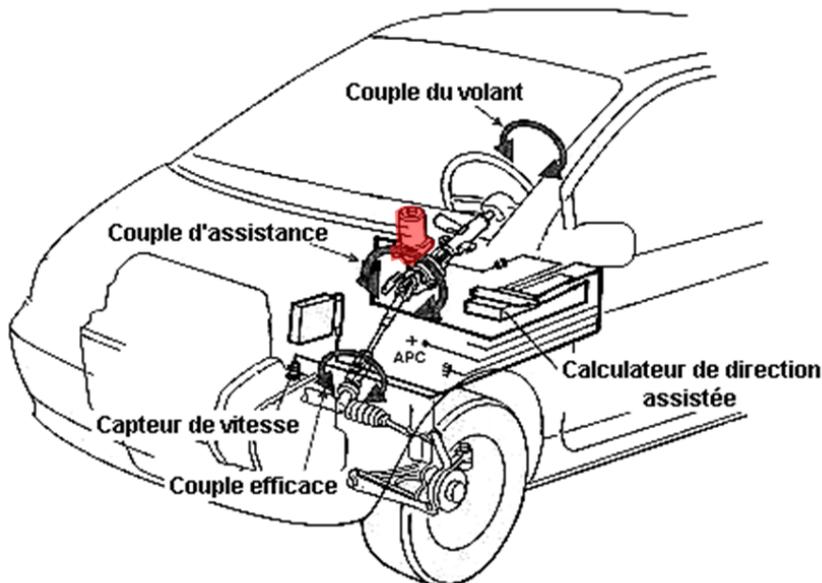
L'alimentation du vérin n'est plus symétrique, celui-ci se déplace en entraînant la crémaillère.





Un moteur électrique produit un couple d'assistance en fonction de l'effort exercé sur le volant par le conducteur.

L'effort volant est transmis mécaniquement à la crémaillère et électriquement à un calculateur par l'intermédiaire d'un capteur de couple monté sur la colonne de direction.

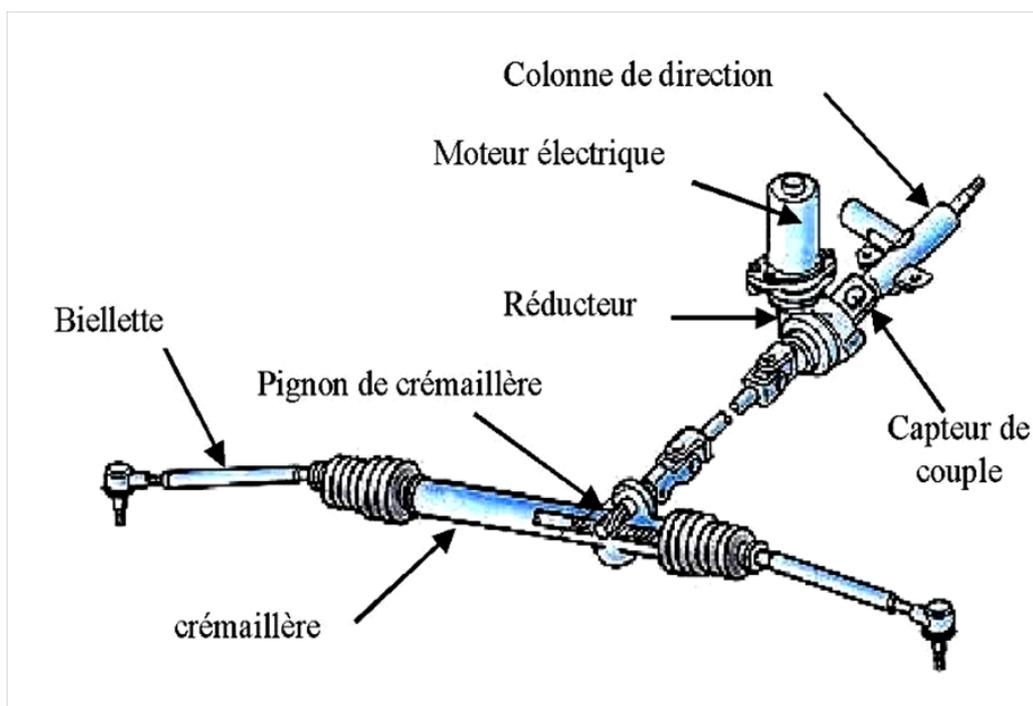


Lorsque le capteur de couple enregistre un effort exercé sur le volant, le calculateur fournit au moteur électrique un courant d'alimentation en rapport avec le couple volant et en fonction de la vitesse du véhicule.

Ainsi la direction peut être très assistée à basse vitesse pour faciliter les manœuvres, et plus ferme à grande vitesse pour améliorer la tenue de cap.

Montage sur la colonne de direction

Ce montage est économe en place. Le moteur électrique installé sur la partie de la colonne de direction située dans l'habitacle permet d'utiliser une crémaillère classique.





Montage sur le pignon

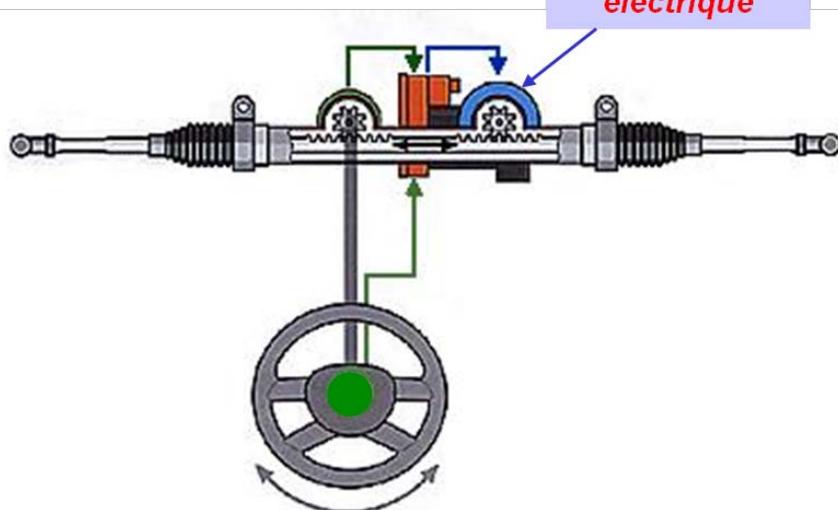
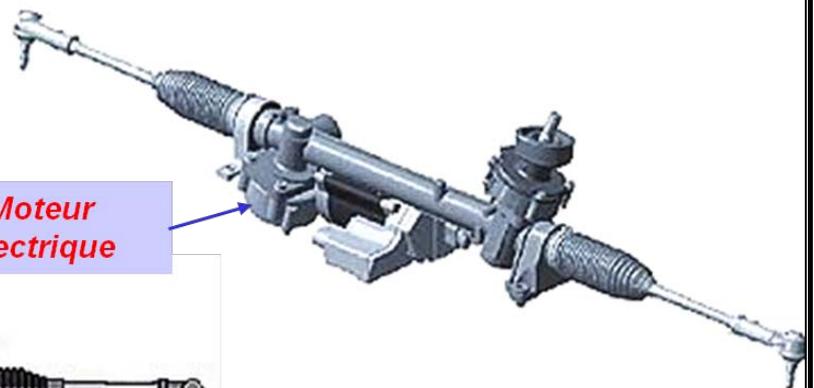
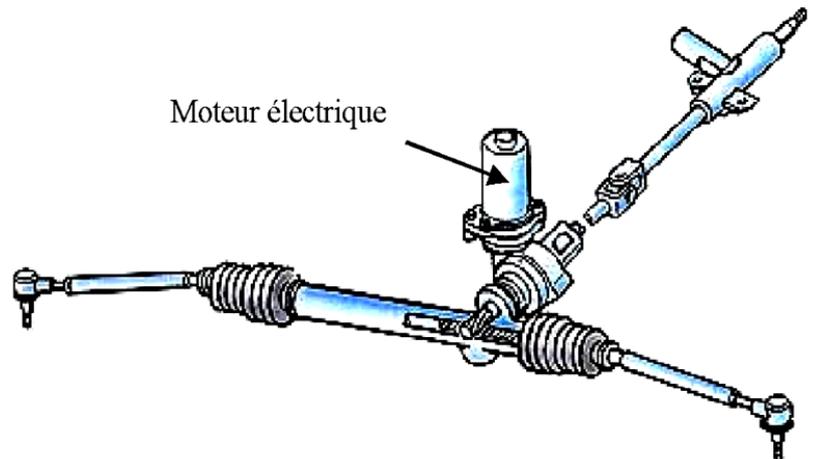
Le moteur électrique se trouve au pied de la colonne de direction en entrée de crémaillère.

De cette façon, la colonne et ses cardans ne subissent pas le couple d'assistance fourni par le moteur électrique et n'ont donc pas besoin

d'être surdimensionnés.

Montage sur la crémaillère

le moteur électrique est intégré à la crémaillère.



Ce montage concerne surtout les véhicules haut de gamme, d'un poids important (monospace) exigeant un couple d'assistance élevé.

Direction assistée électrohydraulique

Direction assistée hydraulique classique dont la pompe d'assistance n'est pas entraînée par le moteur du véhicule mais par un moteur électrique.

La pression hydraulique d'assistance est modulée en fonction du couple de braquage, de la vitesse du véhicule et de la vitesse angulaire du volant.

Les variations de pression sont obtenues en faisant varier la vitesse de rotation de la pompe.

