

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

(11) N° de publication : **2 631 601**
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

(21) N° d'enregistrement national : **88 06729**

(51) Int Cl⁴ : B 62 D 1/10.

(12) **DEMANDE DE BREVET D'INVENTION**

A1

(22) Date de dépôt : 19 mai 1988.

(30) Priorité :

(43) Date de la mise à disposition du public de la
demande : BOPI « Brevets » n° 47 du 24 novembre 1989.

(60) Références à d'autres documents nationaux appa-
rentés :

(71) Demandeur(s) : Société dite : ECIA — EQUIPEMENTS
ET COMPOSANTS POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE. —
FR.

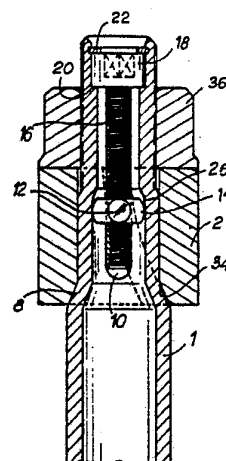
(72) Inventeur(s) : André Hoblingre.

(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire(s) : Cabinet Lavoix.

(54) Dispositif de réglage de la position angulaire d'un volant sur une colonne de direction de véhicule automobile.

(57) Ce dispositif comporte, à l'intérieur de l'axe de volant 1 qui est tubulaire, un coulisseau 14 en forme d'écrou entraîné par une vis 16 immobilisée axialement. Le coulisseau 14 comporte un doigt radial 12 qui traverse une fente longitudinale 10 de l'axe de volant 1 et pénètre dans une rainure hélicoïdale 28 ménagée à l'intérieur du moyeu de volant 2 dont la position doit être réglée. Aussi le déplacement axial du coulisseau provoque un déplacement angulaire du moyeu.



FR 2 631 601 - A1

Les volants de direction de véhicule automobile comportent généralement une jante qui est reliée à un moyeu de fixation sur la colonne de direction par des branches sensiblement radiales. Il est bien connu des constructeurs que ces branches doivent avoir une position bien déterminée par rapport à la colonne de direction de façon, d'une part, à assurer une conduite confortable au conducteur du véhicule et, d'autre part, à permettre au moins en marche en ligne droite une visibilité totale du tableau de bord et un aspect visuel esthétique.

Or l'orientation angulaire et la transmission du couple entre le moyeu du volant et l'axe de volant sont généralement assurées en donnant aux faces en regard de ces deux organes, des profils cannelés ou polygonaux complémentaires, la position axiale du moyeu étant déterminée par un appui conique ou pyramidal. Dans ces conditions, l'imprécision de l'orientation du volant correspond au pas des cannelures ou à l'angle des facettes des profils polygonaux. On a donc été amené à multiplier le nombre des cannelures ou des facettes, ce qui a permis de réduire l'incertitude de position du volant mais ne l'a pas supprimée. Elle reste en effet de l'ordre de 10 degrés.

Pour remédier à cela, le dispositif décrit dans le FR-B-2 557 992 associe au moyeu et à l'axe de volant un organe intermédiaire relié à chacun d'eux par un système de cannelures complémentaires, les deux systèmes étant différents. Aussi, une bague interposée entre l'axe de volant et le moyeu comporte sur sa face interne des moyens à cannelures de liaison à l'axe de volant et sur sa face externe des moyens à cannelures de liaison au moyeu du volant, l'un au moins de ces moyens à cannelures ayant des cannelures hélicoïdales.

Le déplacement axial de la bague intermédiaire provoque ainsi un déplacement angulaire du moyeu par rapport à l'axe de volant et permet le réglage de la position angulaire du volant par rapport à la colonne de direction.

Toutefois, un tel dispositif est relativement complexe à réaliser, ce qui augmente son prix de revient, et présente un encombrement important.

La présente invention a pour but de remédier à ces inconvénients en fournissant un dispositif de réglage angulaire d'un volant par rapport à une colonne de direction qui soit particulièrement simple à réaliser et présente le même encombrement qu'une colonne de direction classique sans dispositif de réglage angulaire.

Cette invention a en effet pour objet un dispositif de réglage de position angulaire comportant un axe de volant tubulaire, un moyeu ayant un alésage axial terminé par une portion tronconique d'appui sur une portée de forme correspondante de l'axe de volant, un organe intermédiaire monté à l'intérieur de l'axe de volant et relié à la fois à cet axe et au moyeu, et des moyens de serrage du moyeu sur l'axe tubulaire, dans lequel l'organe intermédiaire est un coulisseau muni d'au moins un doigt radial qui traverse une fente longitudinale de l'axe de volant et pénètre dans une rainure hélicoïdale interne du moyeu, de sorte que ce dernier est décalé angulairement par rapport à l'axe de volant lors du déplacement axial du coulisseau.

Selon un mode de réalisation, le coulisseau est un écrou qui est entraîné par une vis immobilisée axialement dans l'axe de volant.

La coopération du doigt radial simultanément avec la fente longitudinale du tube et la rainure

hélicoïdale du moyeu assure un déplacement extrêmement précis de l'un par rapport à l'autre en utilisant un nombre minimum d'organes et en permettant l'emboîtement direct du moyeu sur l'axe de volant.

5 La description ci-dessous d'un mode de réalisation donné à titre d'exemple et représenté aux dessins annexés fera d'ailleurs ressortir les avantages et caractéristiques de l'invention. Sur ces
10 dessins :

La figure 1 est une vue en coupe longitudinale d'un dispositif de réglage selon l'invention,

15 La figure 2 est une vue en perspective montrant l'extrémité de l'axe de volant destinée à porter le moyeu de ce dernier et l'écrou prêt à y être introduit.

La figure 3 est une vue en perspective du moyeu du volant, les branches et le cercle de ce dernier n'étant pas représentés pour simplifier la figure.

20 La figure 4 est une vue analogue à la Fig. 1 d'une variante de réalisation.

Comme le montrent les dessins, le dispositif de réglage suivant l'invention est destiné à régler les positions angulaires relatives d'un axe de volant
25 1 d'une colonne de direction et d'un moyeu de volant 2 qui est relié de la manière habituelle à une jante par des branches sensiblement radiales, mais qui a été représenté seul sur les dessins car les autres éléments peuvent avoir toute forme désirée sans que le
30 dispositif de l'invention ait besoin d'être modifié.

L'axe de volant 1 est un élément tubulaire creux (Fig.2) dont l'extrémité de support du volant est munie d'un filetage 4 et qui forme une portée cylindrique 6 de réception du moyeu 2 suivie d'une

portée tronconique 8 déterminant la position axiale de ce moyeu. La portée cylindrique 6 a un diamètre supérieur à celui de la partie filetée 4 et une portion tronconique 9 les réunit.

5 La portée cylindrique 6 comporte au moins une fente longitudinale 10 et, de préférence, comme représenté sur les figures 1 et 2, deux fentes diamétralement opposées qui s'étendent sur la majeure
10 partie de sa hauteur. Dans chacune des fentes 10 se déplace un doigt radial 12 qui est solidaire d'un coulisseau 14 en forme d'écrou cylindrique, monté à l'intérieur du tube 1. Une vis 16, ayant une tête 18 bloquée axialement entre un épaulement interne 20 du tube 1 et une rondelle 22 sertie à l'extrémité de ce
15 tube, est vissée dans l'écrou 14 de façon à provoquer le déplacement axial de ce dernier lorsqu'elle est elle-même entraînée en rotation.

Dans la position extrême représentée sur la figure 1, l'écrou 14 vient buter contre la surface
20 interne 26 du tronc de cône 9 reliant la portion filetée 4 et la portée cylindrique 6 du tube 1.

Les dimensions des fentes 10 sont choisies de manière à être supérieures à celles de l'écrou 14 et à permettre aussi une introduction facile de
25 l'écrou dans l'axe de volant, lorsque cet écrou est dans la position représentée sur la Fig.2 dans laquelle son axe est perpendiculaire à celui des fentes 10, tandis que les doigts 12 peuvent traverser ces fentes. Un pivotement de 90° autour des doigts 12
30 suffit ensuite à placer cet écrou en regard de la vis 16 et à permettre le vissage.

Chacun des doigts radiaux 12 a une longueur telle qu'il traverse la totalité de la paroi du tube 1 dans la fente 10 correspondante et pénètre dans une

rainure 28 ménagée dans la surface interne 30 du moyeu 2, de préférence sur toute la hauteur de celui-ci. En effet comme le montre plus particulièrement la figure 3, le moyeu 2 a une forme sensiblement cylindrique et comporte un alésage axial 30 dont le diamètre est sensiblement égal au diamètre extérieur de la portée cylindrique 6 du tube 1. Cet alésage 32 est toutefois terminé par une partie évasée tronconique 34 d'appui sur la portée conique 8 du tube 1. En outre, une rainure hélicoïdale 28 est ménagée dans la face interne 30 du moyeu 2 pour coopérer avec chacun des doigts radiaux 12.

L'ensemble ainsi formé est maintenu dans la position de réglage désiré au moyen d'un écrou 36 vissé sur la partie filetée 4 du tube 1 et serrant le moyeu 2 contre la portée tronconique 8.

Lors de l'assemblage du volant sur la colonne de direction, l'écrou 14 est d'abord amené dans une position médiane de sorte que les doigts radiaux 12 se trouvent sensiblement au milieu de la fente 10 correspondante, puis le moyeu 2 est enfilé sur la portée cylindrique du tube 1 en faisant glisser chacune des rainures hélicoïdales 28 sur l'un des doigts radiaux 12 qui font saillie hors des fentes longitudinales 10 jusqu'au moment où la partie évasée 34 vient buter contre la portée conique 8. Si, dans cette position, le volant n'est pas correctement orienté par rapport à la colonne de direction et à la planche de bord, il suffit de faire tourner la vis 16 en agissant depuis l'extérieur sur la tête 18 pour provoquer un déplacement axial du coulisseau 14 vers le haut ou vers le bas et obliger chaque doigt radial 12 à se déplacer à la fois dans la fente longitudinale 10 du tube 1 et dans la rainure hélicoïdale 28 du

moyeu 2. Le moyeu 2 effectue alors un déplacement angulaire dont l'importance dépend de la pente de la rainure hélicoïdale, et est ainsi amené progressivement dans la position de réglage précis
5 désiré. De préférence, la pente de la rainure 28 est importante, l'angle de réglage maximum nécessaire étant de l'ordre de + ou - 15 degrés de sorte que le réglage peut être extrêmement précis et qu'on obtient pratiquement un réglage micrométrique.

10 Une fois la position désirée obtenue l'écrou 36 est vissé sur le filetage 4 pour immobiliser rigoureusement le moyeu 2.

On constate que le déplacement angulaire du moyeu 2 permet d'absorber la totalité de la tolérance
15 angulaire résultant de la cinématique de la commande de direction depuis les roues jusqu'au volant.

Par ailleurs, le dispositif de réglage étant pratiquement contenu à l'intérieur de l'axe de volant tubulaire, et le moyeu étant emboîté directement sur
20 ce dernier, l'ensemble présente le même encombrement qu'une colonne de direction dépourvue de dispositif de réglage. En outre les éléments de liaison entre le coulisseau, l'axe de volant et le moyeu sont particulièrement simples. Aucun risque de dérèglement ni de
25 détérioration n'est donc à craindre et le dispositif peut facilement être réalisé en grande série à un prix de revient relativement faible.

Bien entendu, le dispositif de réglage est adapté à divers types de colonnes de direction. Il
30 peut par exemple, comme le montre la Fig.4, être utilisé sur une colonne dont l'axe de volant creux 41 ne comporte qu'une seule portée conique 38 qui relie la partie étroite filetée 4 au corps 40 de l'axe. Dans ce cas, l'alésage 44 du moyeu 42, qui a un diamètre

correspondant à celui du corps 40, est rétréci par une portée conique 46 et terminé par un alésage 48 dont le diamètre est plus petit mais cependant supérieur à celui du filetage 4.

- 5 Dans la paroi de ces alésages est ménagée une rainure hélicoïdale 28 de réception de chaque doigt radial 12 tandis que la portion du corps 40 voisine de la portée conique 38 comporte des fentes longitudinales 10. Ainsi le dispositif de réglage de
- 10 la figure 4 peut être assemblé et utilisé de la même manière que celui des figures 1 à 3. Il assure la même sécurité de fonctionnement.

REVENDECATIONS

1. Dispositif de réglage de la position angulaire d'un volant sur une colonne de direction comportant un axe de volant tubulaire (1), un moyeu
5 (2) ayant un alésage axial (30) qui comporte une portion tronconique (34,46) d'appui sur une portée (8,38) de forme correspondante de l'axe de volant, un organe intermédiaire (14) monté à l'intérieur de l'axe
10 est relié d'une part à cet axe et d'autre part au moyeu, et des moyens (36) de serrage caractérisé en ce que l'organe intermédiaire est un coulisseau (14) muni d'au moins un doigt radial (12) qui traverse une fente longitudinale (10) de l'axe de volant (1) et pénètre
15 dans une rainure hélicoïdale interne (28) du moyeu, de sorte que ce dernier est décalé angulairement lors d'un déplacement axial du coulisseau.

2. Dispositif suivant la revendication 1, caractérisé en ce que le coulisseau (14) est un écrou cylindrique qui est entraîné par une vis (16) immobilisée axialement dans l'axe tubulaire (1).
20

3. Dispositif suivant l'une des revendications 1 et 2, caractérisé en ce que le coulisseau (14) porte deux doigts radiaux (12) coaxiaux.

4. Dispositif suivant l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le moyeu
25 (2) comporte un alésage interne cylindrique (30,44) de contact avec une portée cylindrique (6,40) de l'axe de volant (1,41), et en ce que la ou les fentes (10) sont pratiquées dans cette portée cylindrique.

5. Dispositif suivant l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le moyeu
30 (2) comporte dans sa face interne au moins une rainure hélicoïdale (28) s'étendant sur toute sa hauteur.

6. Dispositif suivant l'une des revendications

cations précédentes, caractérisé en ce que chacune des fentes longitudinales (10) de l'axe de volant a une longueur supérieure au diamètre de l'écrou.

5 7. Dispositif suivant l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'axe de volant comporte à son extrémité une partie filetée (4) sur laquelle est vissé un écrou (36) de serrage du moyeu dans la position désirée.

1/4

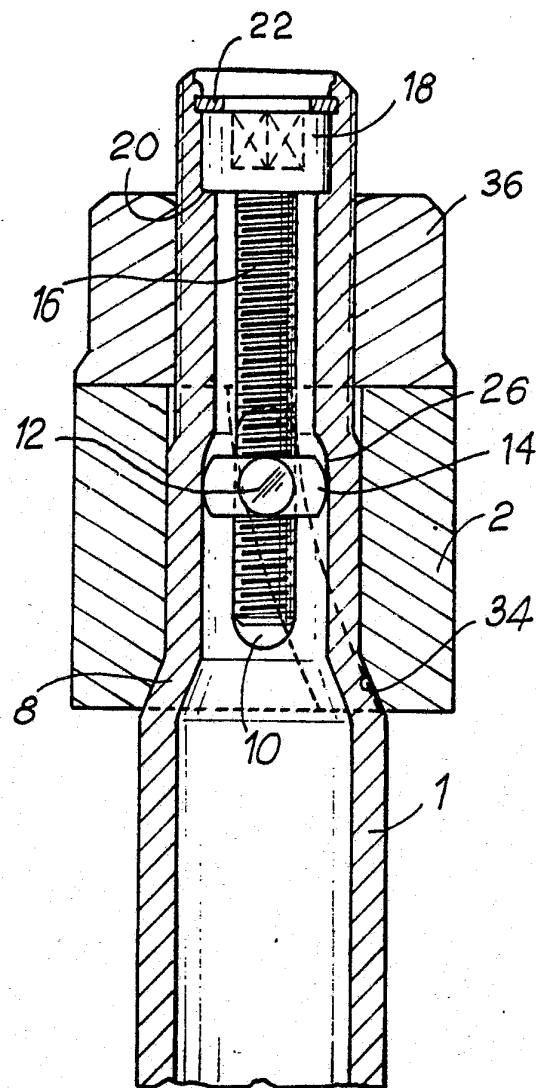
FIG.1

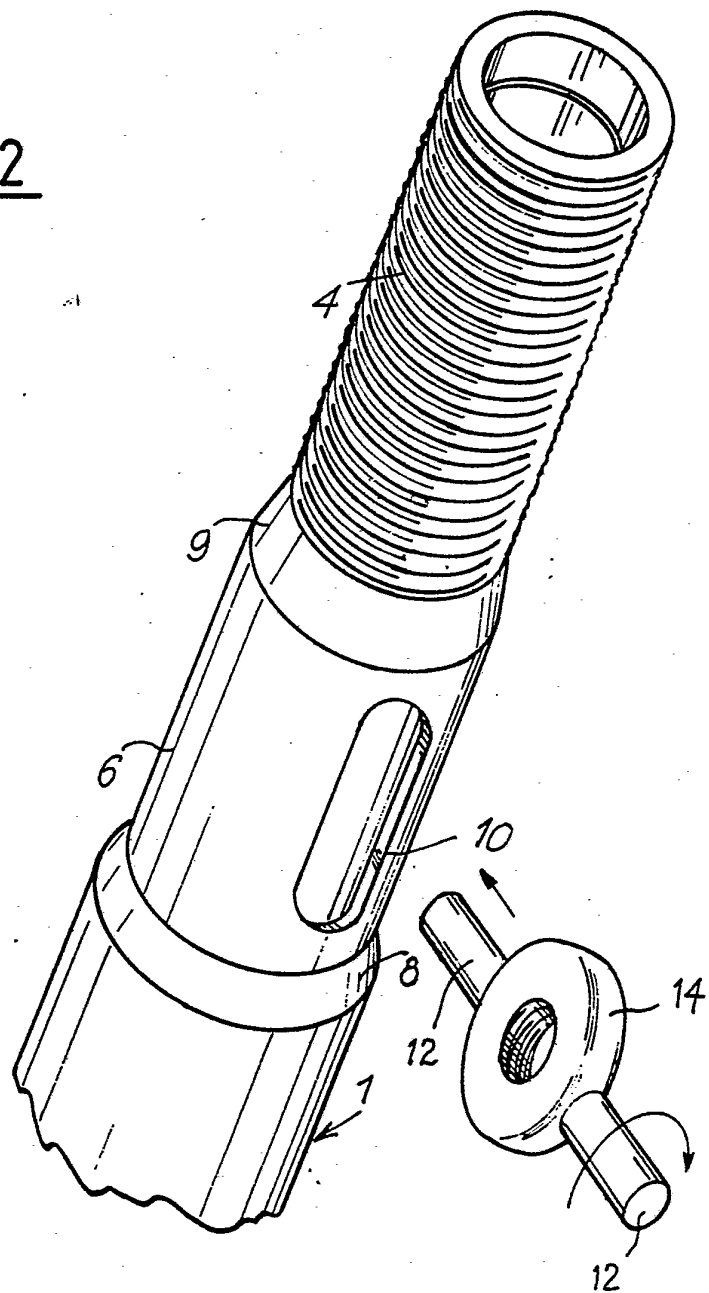
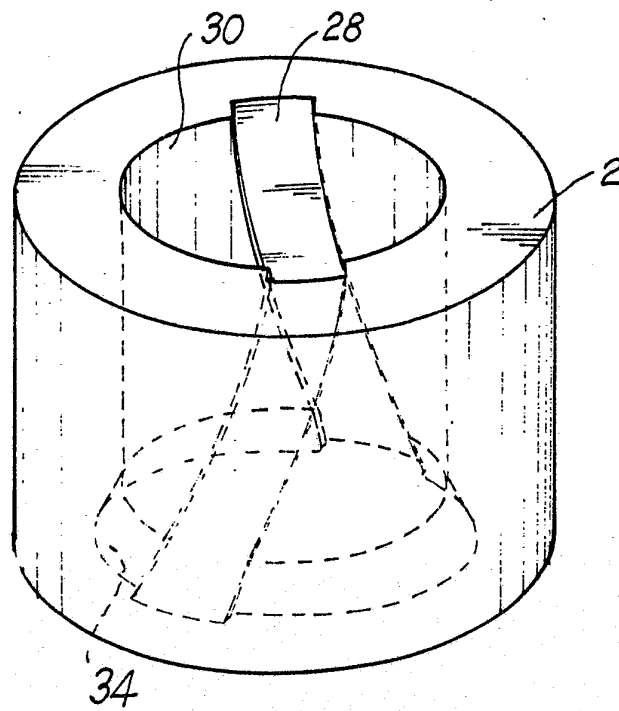
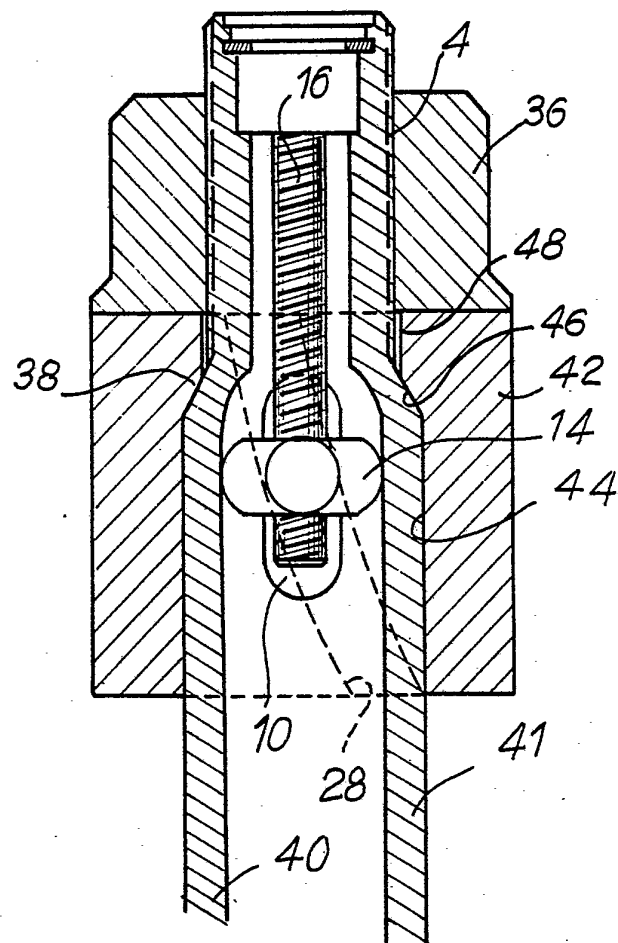
FIG.2

FIG. 3

4/4

FIG. 4