



GUIDE TECHNIQUE

Pompe de direction hydraulique : panne, remplacement, entretien

Guide technique VADEN : fonctionnement, symptômes de panne, diagnostic, remplacement et entretien de la pompe de direction hydraulique des poids lourds.

Si le volant d'un poids lourd peut être tourné d'un seul doigt, ce n'est pas un hasard : lors des manœuvres, ce n'est pas le conducteur mais la pression hydraulique qui supporte les tonnes de charge reposant sur l'essieu avant. Le cœur qui génère cette pression est la pompe de direction hydraulique, entraînée par le moteur. Contrairement aux véhicules de tourisme, sur les camions, tracteurs et autobus, le système de direction fonctionne à une pression et un débit bien plus élevés ; la pompe travaille dans un environnement chaud, soumis aux vibrations et à une charge permanente. Ce guide traite du fonctionnement de la pompe de direction hydraulique dans les applications diesel lourdes, du diagnostic correct des symptômes de panne, de la pratique de remplacement applicable sur le terrain et de la discipline du fluide hydraulique qui détermine la durée de vie de la pompe ; le tout à la lumière du contexte des marques OE (systèmes de type ZF, Bosch, TRW) et des spécifications de service des constructeurs de moteurs et de châssis.

💡 ASTUCE — Note E-E-A-T : Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN, sur la base de l'expérience terrain des systèmes de direction de véhicules utilitaires lourds. Les procédures constituent de bonnes pratiques générales du secteur ; pour les valeurs exactes de couple, de pression et de fluide, le manuel de service OE du véhicule fait toujours foi. Dernière mise à jour : juillet 2026.

Qu'est-ce qu'une pompe de direction hydraulique ? Fonction et principe de fonctionnement

La pompe de direction hydraulique est une pompe hydraulique qui, entraînée par le moteur, met sous pression le fluide de direction et transmet cette pression au boîtier de direction (unité d'assistance), réduisant ainsi considérablement l'effort de direction du conducteur.

Sur les véhicules utilitaires lourds, le type le plus répandu est la *pompe à palettes (vane)* ; dans certaines applications, on utilise aussi des pompes à engrenages (gear) ou à pistons radiaux. La pompe est entraînée par le moteur au moyen d'une courroie (poly-V/courroie trapézoïdale) ou directement par engrenage. Lorsque le rotor tourne, les palettes s'appuient contre la bague de came sous l'effet de la force centrifuge ; les cellules qui s'agrandissent côté aspiration et se rétrécissent côté refoulement aspirent le fluide du réservoir et le poussent sous haute pression vers le boîtier de direction. Lorsque le conducteur tourne le volant, la valve à l'intérieur du boîtier oriente cette pression du côté concerné, générant la force qui fait pivoter la roue.

Les composants fondamentaux d'une pompe de direction pour diesel lourd sont les suivants :

- **Corps (housing) :** Généralement en aluminium moulé ou en fonte ; il abrite les orifices de pression et d'aspiration ainsi que la cartouche interne.
- **Rotor et palettes (rotor & vanes) :** Le groupe mobile qui génère la pression. Le contact entre l'extrémité de la palette et la bague de came est la zone la plus exposée à l'usure.
- **Bague de came (cam ring) :** Le profil intérieur ovale que suivent les palettes ; il détermine les caractéristiques de débit et de pression.
- **Arbre, roulement/bague et joint (shaft, bearing, seal) :** Ils supportent l'arbre d'entraînement et empêchent le fluide de fuir vers l'extérieur. Le joint d'arbre est l'élément qui fuit le plus fréquemment.

- **Valve de régulation de débit et de décharge de pression (flow control & relief) :**
Généralement une cartouche unique ; elle maintient le débit constant indépendamment du régime et limite la pression à la valeur de sécurité en butée complète.
- **Poulie ou pignon d'entraînement (pulley/gear) :** L'élément de liaison qui reçoit le mouvement du moteur.

Sa place dans le système : la chaîne Pompe – Réservoir – Boîtier

La pompe ne fonctionne pas seule ; elle fait partie d'un circuit hydraulique fermé. Le fluide est aspiré du réservoir, part de la pompe par une conduite sous pression vers le boîtier de direction, puis retourne au réservoir par la conduite de retour (dans la plupart des systèmes, via un filtre de retour). Chaque élément de cette chaîne influe sur la santé de la pompe : un filtre de retour bouché, un réservoir encrassé ou une durite rétrécie entraînent la pompe vers la cavitation et une panne prématurée.

Pression ou débit ?

Le ressenti de la direction est déterminé par deux grandeurs : le *débit* (la rapidité avec laquelle la direction fournit l'assistance) et la *pression* (le poids de la charge qu'elle peut soulever). La pompe fournit un débit élevé à basse vitesse, comme lors d'une manœuvre de stationnement ; la pression, quant à elle, n'atteint son maximum que lorsque la roue bute contre un obstacle ou arrive en butée complète. Cette distinction est cruciale pour le diagnostic : une direction qui devient dure au stationnement mais reste normale en roulage relève le plus souvent d'un faible débit (pompe/cavitation), tandis qu'une direction dure en toutes circonstances signale un autre problème.

Comparaison selon le type d'entraînement

Caractéristique	Pompe à palettes entraînée par courroie	Pompe entraînée par engrenage
Usage courant	Camion, tracteur, autobus (très répandu)	Certains moteurs lourds, tandem/double circuit
Entraînement	Via courroie poly-V / trapézoïdale	Directement depuis le train de distribution/auxiliaire
Dépendance à la courroie	Oui (tension/alignement critiques)	Non
Point de panne typique	Usure palette/came, joint d'arbre	Usure de la cartouche interne, joint
Accès pour l'entretien	Généralement facile	Difficile s'il est près du carter avant moteur

⚠ ATTENTION — La vérification du numéro de pièce est impérative. Au sein d'une même famille de véhicules coexistent plusieurs variantes de pompes avec des réglages de pression, des débits, des types de poulie et des orientations d'orifices différents. « Ça se ressemble visuellement » ne suffit pas : une pompe au réglage de débit/pression erroné peut alourdir la direction ou solliciter excessivement le boîtier. Avant le remplacement, faites correspondre à l'identique le numéro OE figurant sur l'ancienne pompe, le type de poulie/pignon et la position des orifices avec la référence équivalente VADEN.

Symptômes de panne et diagnostic

Les pannes de pompe de direction évoluent le plus souvent d'abord par le bruit, puis par une perte de performance. Le tableau ci-dessous constitue une référence rapide pour le diagnostic sur le terrain ; nous détaillons ensuite les symptômes distinctifs. La plupart des symptômes pouvant être imités par un niveau de fluide bas ou de l'air entrant dans le système, il faut toujours contrôler le niveau et l'état du fluide avant d'incriminer la pompe.

Symptôme	Cause probable	Contrôle / Vérification
Gémissement/bourdonnement en tournant le volant (surtout à froid)	Air entrant dans le système, fluide bas, cavitation côté aspiration	Contrôle du niveau et de la mousse ; étanchéité durite/collier d'aspiration ; purge d'air
Direction dure au stationnement/à basse vitesse	Faible débit, usure palette-came, filtre de retour bouché	Mesure avec un banc de test débit/pression ; contrôle du filtre et des conduites
Grincement/grondement en butée complète et chute d'assistance	Valve de décharge de pression faible, fuite interne	Mesure de pression en butée complète (brève) ; contrôle valve/cartouche
Fuite de fluide au niveau du corps de pompe/de la poulie	Usure du joint d'arbre ou du joint torique d'orifice	Nettoyer et redémarrer pour localiser la source de la fuite
Fluide mousseux, laiteux ou noirci/à odeur de brûlé dans le réservoir	Mélange d'air ou surchauffe/dégradation du fluide	Contrôle de la couleur/odeur du fluide ; recherche de la source d'air et du refroidissement
Particules métalliques dans le fluide, cliquetis dans le système	Usure interne (palette/came/roulement) à un stade avancé	Contrôle des copeaux au fond du réservoir et dans le filtre ; décision de rénovation de la pompe
Assistance intermittente (par à-coups), ressenti variant avec le régime	Patinage/relâchement de la courroie, grippage de la valve de débit	Tension et alignement de la courroie ; nettoyage/remplacement de la valve

Diagnostic sonore : distinguer bourdonnement, gémissement et grincement

Le *gémissement/bourdonnement* entendu en tournant le volant est généralement le signe d'air entrant dans le système ou d'un niveau de fluide bas ; l'air forme dans le fluide des bulles incompressibles et la pompe produit du bruit en tentant de les comprimer (cavitation). Un bruit qui s'accroît à froid et s'atténue lorsque le moteur chauffe indique le plus souvent une entrée d'air côté aspiration. Le grondement qui apparaît *en butée complète* indique quant à lui l'entrée en action de la valve de décharge de pression ; il est normal s'il est bref, mais si l'assistance chute aussi, la valve ou une fuite interne est suspecte. Un bruit de *meulage* métallique dont la fréquence varie avec le régime évoque une usure mécanique interne (palette/came/roulement).

Test de pression et de débit

Le diagnostic le plus fiable se réalise avec un banc de test débit/pression branché en série sur la conduite de pression. Le débit mesuré moteur au ralenti et la pression de crête en butée

complète sont comparés à la spécification du constructeur. Deux règles importantes s'appliquent pendant la mesure : le volant **ne doit pas être maintenu plus de 5 secondes en butée complète** (la surpression et l'échauffement endommagent la pompe) et la vanne de fermeture du banc de test doit être utilisée brièvement. Une pression inférieure à l'attendu désigne la pompe ; une pression normale mais une direction dure désigne le côté boîtier/valve.

Contrôle de l'état et du niveau du fluide

L'étape la plus simple mais la plus souvent négligée du diagnostic est le réservoir. Si le niveau de fluide est bas, s'il est mousseux/laiteux, c'est qu'il y a entrée d'air ou d'eau dans le système ; un fluide noirci à odeur de brûlé indique une surchauffe et la fin de la durée de vie du fluide ; la présence de copeaux métalliques au fond signifie que l'usure interne est avancée. Si ces constats ne sont pas résolus avant de monter une pompe neuve, celle-ci connaîtra rapidement le même sort.

Étapes de remplacement / installation

⚠ ATTENTION — Équipement de protection individuelle (EPI) et sécurité : Le système peut être sous pression et chaud ; le fluide hydraulique est irritant pour la peau et les yeux. Commencez le travail moteur froid, portez gants et lunettes, immobilisez le véhicule et placez des cales sous les roues. Ne démontez jamais une conduite hydraulique sous pression moteur tournant.

Les étapes ci-dessous décrivent un déroulé de bonnes pratiques générales sur un véhicule diesel lourd. Pour le couple, le type de raccord de conduite et l'ordre de démontage propres au moteur/châssis, il faut impérativement respecter le manuel de service du constructeur.

- 1 Préparez le véhicule et évacuez la pression :** Arrêtez le moteur, coupez le contact ; tournez le volant plusieurs fois pour évacuer la pression résiduelle du système.
- 2 Récupérez le fluide dans un récipient adapté :** Videz le réservoir et, si possible, les conduites. Le fluide hydraulique se collecte conformément à la réglementation sur les déchets ; il ne se déverse pas au sol/à l'égout.
- 3 Détendez la courroie ou la liaison d'entraînement :** Sur un système à courroie, relâchez le tendeur et retirez la courroie ; avant de la retirer, photographiez son cheminement. Profitez-en pour évaluer une courroie usée et un galet tendeur fatigué.
- 4 Débranchez les conduites et obturez les orifices :** Démontez les conduites de pression et de retour ; obturez immédiatement tous les orifices ouverts avec un bouchon/sachet propre pour empêcher l'entrée de saleté/poussière. Dans un système hydraulique, le pire ennemi est la saleté.
- 5 Déposez l'ancienne pompe :** Desserrez progressivement les boulons de fixation. S'il y a des boulons de longueurs différentes, repérez leur position.
- 6 Transférez la poulie/le pignon si nécessaire :** Si la pompe neuve est livrée sans poulie, transférez la poulie sans dommage à l'aide d'un extracteur/d'une presse adaptés ; un choc endommage l'arbre et le roulement.

- 7 Amorcez la pompe neuve avant le montage (priming) :** Avant de monter la pompe neuve, remplissez-la de fluide propre et du type correct puis tournez l'arbre de quelques tours à la main. Un *premier démarrage à sec* endommage les palettes et la bague de came en quelques secondes ; cette étape ne doit pas être négligée.
- 8 Montez la pompe et serrez au couple :** Serrez les boulons de fixation au couple constructeur, progressivement et dans le bon ordre. Sur un corps en aluminium, un couple excessif signifie fissure, un couple insuffisant signifie vibrations/fuite.
- 9 Raccordez les conduites avec des éléments d'étanchéité neufs :** Utilisez un joint torique ou une bague neufs sur les raccords banjo/à visser ; ne réutilisez pas une étanchéité ancienne et écrasée. Serrez les raccords au couple constructeur (un serrage excessif endommage le filetage/le raccord).
- 10 Renouvelez le filtre de retour et nettoyez le réservoir :** Si le système comporte un filtre de retour, remplacez-le ; nettoyez les dépôts au fond du réservoir. Un réservoir sale achève une pompe neuve.
- 11 Remplissez avec le bon fluide et purgez l'air :** Remplissez le réservoir avec le fluide prescrit par le constructeur. Moteur *à l'arrêt*, tournez le volant plusieurs fois de butée à butée, complétez le niveau ; puis faites tourner le moteur au ralenti et tournez lentement plusieurs fois de butée à butée pour évacuer l'air (sans maintenir en butée complète). Répétez jusqu'à ce que le niveau se stabilise et que la mousse disparaisse.
- 12 Contrôlez la fuite, la pression et le ressenti :** Surveillez tous les raccords, le joint d'arbre et le niveau du réservoir ; vérifiez que le ressenti de la direction est correct et que le bruit est propre. Après le premier trajet, contrôlez à nouveau le niveau et l'absence de fuite.

Points de vigilance (erreurs fréquentes)

La réussite d'un remplacement de pompe de direction tient moins au montage lui-même qu'au choix du bon fluide, à la propreté et à la discipline de purge d'air. Les erreurs les plus fréquentes :

⚠ ATTENTION — Utiliser un fluide hydraulique erroné ou mélangé est l'erreur la plus coûteuse. L'ATF (type Dexron), le CHF (fluide hydraulique central) et les fluides de direction spécifiques au constructeur ont des chimies différentes ; un type erroné ou un mélange peut faire gonfler et durcir les joints, provoquer moussage et usure interne. Utilisez toujours l'unique type de fluide approuvé par le constructeur du véhicule ; si vous n'êtes pas sûr du type, videz entièrement le système et remplissez-le avec le bon fluide.

⚠ ATTENTION — Faire tourner la pompe neuve à sec (négliger le priming) et maintenir le volant longtemps en butée complète sont les deux ennemis mortels de la pompe à palettes. Un premier démarrage à sec use la surface palette-came sans lubrifiant ; le maintien en butée complète verrouille la pression à la limite de décharge et chauffe rapidement le fluide, fatiguant la pompe et le joint.

- **Purger l'air de manière incomplète :** L'air restant dans le système crée un bourdonnement permanent, de la mousse et de la cavitation ; la purge demande de la patience et peut nécessiter plusieurs cycles.
- **Ne pas obturer les conduites/orifices ouverts :** La poussière et la saleté entrées lors du démontage rayent la valve de débit/pression sensible et la surface des palettes, provoquant une panne prématurée.
- **Négliger le filtre de retour et le réservoir :** Un filtre bouché affame le côté aspiration, un réservoir sale alimente la pompe neuve ; les deux signifient cavitation et usure.
- **Négliger la tension/l'alignement de la courroie :** Une courroie qui patine crée une assistance intermittente et des grincements, une courroie trop tendue crée une surcharge du roulement d'arbre et une panne prématurée.
- **Ne remplacer que la pompe sans chercher la cause racine :** S'il y a des copeaux métalliques, la saleté s'est répandue dans tout le système ; un simple remplacement de pompe reproduit le problème. Le système doit être rincé et les conduites contrôlées.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs ci-dessous sont des références typiques/générales pour l'ensemble des véhicules utilitaires lourds ; les chiffres exacts de couple, de pression et de débit varient selon le véhicule et la variante de pompe. Pour les valeurs spécifiques au modèle, la donnée de service du constructeur fait foi.

- **Pression de service du système :** Les systèmes de direction des véhicules utilitaires lourds fonctionnent typiquement à moyenne pression en roulage/manœuvre ; à titre de référence générale, la pression de crête en butée complète peut atteindre la plage d'environ 120–175 bar (approximativement 1 700–2 500 psi). Sur certaines applications lourdes, le réglage de décharge est plus élevé. La pression de décharge exacte est indiquée dans la spécification de la pompe/du boîtier.
- **Débit (flow) :** Selon l'application, à titre de référence générale, il est de l'ordre d'environ 8–16 L/min ; la valve de régulation de débit s'efforce de maintenir cette valeur constante indépendamment du régime moteur.
- **Température du fluide :** En fonctionnement normal, elle est censée rester typiquement dans la plage d'environ 80–100 °C ; une montée continue au-delà d'environ 120 °C due à un long maintien en butée complète ou à un refroidissement bouché épuise rapidement la durée de vie du fluide et le joint.
- **Type de fluide :** Selon le véhicule, ATF (type Dexron), CHF/fluide hydraulique central ou fluide de direction spécifique au constructeur. Le type et le code d'homologation sont indiqués sur le bouchon du réservoir/dans le manuel de service ; ils ne se mélangent pas.
- **Tension et alignement de la courroie :** Sur les systèmes à courroie, la tension doit être amenée à la valeur constructeur et l'alignement des poulies doit être correct ; un relâchement signifie assistance intermittente, une tension excessive signifie charge sur le roulement.

Références de couple typiques (générales)

Les valeurs de couple ci-dessous ne sont que des **références générales** donnant un ordre de grandeur ; pour la valeur réelle, utilisez impérativement le manuel de service du véhicule.

Raccord	Plage typique (référence générale)	Remarque
Boulons de corps/support de pompe	~20–45 Nm	Progressif, dans le bon ordre ; ne pas surserrier sur l'aluminium
Boulon banjo/à visser de la conduite de pression	~35–70 Nm	Avec joint torique/bague neufs ; attention aux dommages du filetage
Raccord de la conduite de retour	Collier / couple faible	Collier de durite à la valeur constructeur
Écrou de poulie (le cas échéant)	Valeur constructeur prioritaire	Le plus souvent spécifique au modèle ; consulter le manuel

💡 ASTUCE — Lors du premier démarrage après remplacement, **limitez le test en butée complète** : tournez lentement le volant de butée à butée plusieurs fois pour évacuer l'air, mais n'attendez pas plus de 5 secondes à chaque butée. Complétez le niveau jusqu'à ce que la mousse disparaisse et que le bruit devienne propre.

Points de contrôle sur le terrain :

- Le niveau dans le réservoir est-il entre *MIN* et *MAX* et le fluide est-il clair/sans mousse ?
- Y a-t-il des fuites au niveau du joint d'arbre, des raccords d'orifice et des conduites (nettoyer et réexaminer) ?
- Au ralenti et en manœuvre, le bruit est-il propre et l'assistance équilibrée ?
- La tension/l'alignement de la courroie et le galet tendeur sont-ils en bon état ?
- Le filtre de retour est-il neuf et le réservoir propre ?

Entretien et durée de vie

La durée de vie d'une pompe de direction dépend largement de l'état du fluide hydraulique et de la propreté du système ; la pompe meurt le plus souvent non pas de son propre fait, mais à cause d'un fluide négligé et d'une entrée d'air. Pour un entretien proactif :

- **Surveillez régulièrement le niveau et l'état du fluide** : Un assombrissement de la couleur, de la mousse, un aspect laiteux ou une odeur de brûlé sont les signes précoces d'un problème interne.
- **Respectez l'intervalle de remplacement et le type correct** : Utilisez le fluide et l'intervalle de remplacement indiqués par le constructeur ; évitez de mélanger les types.
- **Renouvelez le filtre de retour à temps** : Le colmatage du filtre crée une famine d'aspiration et de la cavitation ; il raccourcit directement la durée de vie de la pompe.
- **Trouvez tôt la source des fuites et de l'air** : Un collier desserré/une durite fissurée côté aspiration laissent entrer de l'air en permanence et produisent bourdonnement et usure.

- **Gérez la courroie et le tendeur ensemble :** Une courroie usée et un galet tendeur faible achèvent prématurément même une pompe neuve.
- **Changez l'habitude de la butée complète :** Attendre en maintenant le volant en butée complète (le tenir fixe lors du stationnement) chauffe inutilement la pompe ; le ramener de quelques degrés en arrière prolonge sa durée de vie.

Avec cette discipline, une pompe de direction pour diesel lourd offre une durée de vie longue et prévisible même sous forte charge ; comme la panne n'est généralement pas soudaine mais arrive avec des symptômes traçables commençant par le bruit, un remplacement planifié est possible.

Foire aux questions

Quels sont les symptômes d'une panne de pompe de direction hydraulique ?

Les symptômes les plus typiques sont : un gémissement/bourdonnement entendu en tournant le volant, une direction qui devient dure surtout au stationnement et à basse vitesse, un grondement en butée complète avec chute d'assistance, une fuite de fluide au niveau de la pompe/de la poulie et un fluide mousseux/noirci dans le réservoir. La plupart de ces symptômes pouvant être imités par un niveau de fluide bas ou de l'air entrant dans le système, il faut impérativement contrôler le niveau et l'état du fluide avant d'incriminer la pompe.

La pompe de direction gémit/bourdonne, quelle en est la cause ?

La cause la plus fréquente est de l'air entrant dans le système ou un niveau de fluide bas ; l'air forme dans le fluide des bulles incompressibles générant cavitation et bruit. Un bruit qui s'accroît à froid indique généralement une entrée d'air côté aspiration. Si le bruit persiste alors que le fluide est correct et que l'air a été purgé, il faut rechercher une usure interne (palette/came) ou un problème de valve de débit.

La direction est devenue dure, la cause est-elle forcément la pompe ?

Pas toujours. Une dureté uniquement au stationnement/à basse vitesse est le plus souvent liée à un faible débit (pompe, cavitation, filtre de retour bouché). Une direction dure à toute vitesse et en toutes circonstances évoque plutôt le côté boîtier de direction/valve ou les liaisons mécaniques que la pompe. La distinction précise se fait par un test de pression/débit.

Quel fluide hydraulique / fluide de direction dois-je utiliser ?

Utilisez uniquement le type approuvé par le constructeur du véhicule : selon l'application, il peut s'agir d'ATF (type Dexron), de CHF/fluide hydraulique central ou d'un fluide de direction spécifique au constructeur. Le type et le code d'homologation sont indiqués sur le bouchon du réservoir ou dans le manuel de service. Mélanger des fluides différents peut détériorer les joints, provoquer moussage et usure interne ; si vous n'êtes pas sûr du type, videz le système et remplissez-le avec le bon fluide.

La pompe de direction se répare-t-elle ou se remplace-t-elle entièrement ?

À un stade précoce, si seul le joint d'arbre fuit et que les surfaces internes sont saines, une rénovation du joint/de la cartouche peut être possible. Mais s'il y a des copeaux métalliques dans

le fluide, une usure palette-came ou une chute de pression, c'est que le groupe interne est usé ; dans ce cas, le remplacement complet par une pompe équivalente OE aux tolérances et à la robustesse adéquates offre un résultat plus sûr et plus économique. La décision se prend d'après le test de pression et le constat de fluide/copeaux.

Combien de km dure une pompe de direction hydraulique ?

Une pompe dont le fluide est correctement entretenu, fonctionnant avec le bon fluide et un système propre, offre une longue durée de vie en usage lourd ; mais la durée de vie n'est pas un chiffre fixe. Un fluide erroné/mélangé, de l'air entrant, un filtre de retour bouché, une courroie qui patine ou l'habitude de la butée complète peuvent fortement raccourcir cette durée. Le facteur déterminant n'est pas le kilométrage mais l'état du fluide et la propreté du système ; la pompe doit être évaluée non pas selon un calendrier, mais lorsque des symptômes de bruit et de performance apparaissent.

Comment purger l'air après le remplacement de la pompe ?

Amorcez d'abord la pompe neuve avant le montage avec le bon fluide (priming). Après avoir rempli le réservoir, moteur *à l'arrêt*, tournez le volant plusieurs fois de butée à butée et complétez le niveau ; puis faites tourner le moteur au ralenti et tournez lentement plusieurs fois de butée à butée (sans maintenir en butée complète) pour évacuer l'air. Répétez jusqu'à ce que le niveau se stabilise et que la mousse disparaisse.

Est-il nuisible de maintenir le volant en butée complète ?

Oui. Attendre en butée complète verrouille la pression à la limite de la valve de décharge et chauffe rapidement le fluide ; cela fatigue inutilement la pompe et le joint. Plutôt que de maintenir le volant fixe en butée complète lors du stationnement, le ramener de quelques degrés en arrière est bénéfique tant pour la pompe que pour la durée de vie du système.

La pompe de direction hydraulique est un composant qui détermine directement la sécurité de la direction d'un véhicule utilitaire lourd et qui, avec la discipline du bon fluide et de la propreté, offre une longue durée de vie. Une qualité correcte palette-came, un réglage précis du débit/de la pression et un standard de fabrication équivalent OE sont déterminants tant pour la sécurité de conduite que pour la robustesse de la pompe. La famille de produits Pompe de Direction Hydraulique VADEN est fabriquée avec un objectif de tolérance et de robustesse équivalent OE, en tenant compte des conditions de haute pression et de charge permanente des applications camion-tracteur-autobus ; utilisée conjointement avec les pratiques de diagnostic et de montage de ce guide, elle assure une performance de direction fiable et prévisible.