

MODEL/YEAR MODÈLE /ANNÉE	DATE OF ISSUE DATE EN VIGUEUR	BULLETIN NUMBER NUMÉRO DU BULLETIN
ACCORD HYBRID 2014	17 OCT. 2014	J-4-14

ACCORD HYBRID 2014 : INFORMATION POUR LA RÉPARATION DE LA CARROSSERIE DU NOUVEAU MODÈLE

AVERTISSEMENT : Cette publication contient un survol de la nouvelle carrosserie et des nouvelles technologies du véhicule pouvant affecter les réparations effectuées à la suite d'une collision ou les autres réparations de carrosserie. Toujours consulter les manuels de service et de réparation de carrosserie appropriés afin d'obtenir toute l'information nécessaire pour les réparations. On peut se procurer un abonnement à l'adresse : techinfo.honda.com

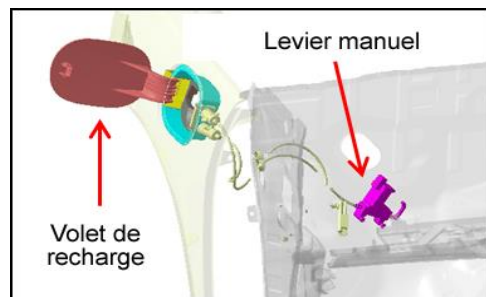
TABLE DES MATIÈRES

Technologie de carrosserie du nouveau modèle	Page 2
Groupe motopropulseur électrique haute tension	Page 5
Information pour la réparation de la carrosserie	Page 6
Précautions et information pour le soudage	Page 7
Systèmes particuliers aux véhicules hybrides	Page 9
Composants et réparations du système de coussins gonflables	Page 10
Information pour la réparation des systèmes électriques 12 V	Page 12

IDENTIFICATION DES MODÈLES

La berline peut fonctionner avec :

- Propulsion entièrement électrique (mode d'entraînement EV)
- Propulsion par moteur à essence
- Combinaison de propulsion électrique et de propulsion par moteur à essence (mode d'entraînement hybride)



Volet de recharge et levier manuel de l'Accord rechargeable

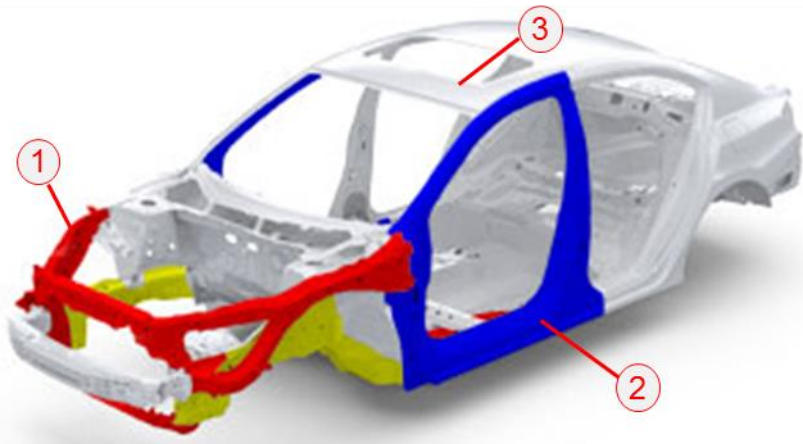
COMMENT IDENTIFIER LES MODÈLES D'ACCORD HYBRID

- Offerts à la grandeur du pays.
- Pare-chocs et calandre à design unique.
- Emblèmes de véhicule hybride « HYBRID » sur les ailes avant et le couvercle du coffre.
- Câbles haute tension orange sous le capot.



Emblème d'identification de l'Accord Hybrid

APERÇU DES CARACTÉRISTIQUES DE LA CARROSSERIE



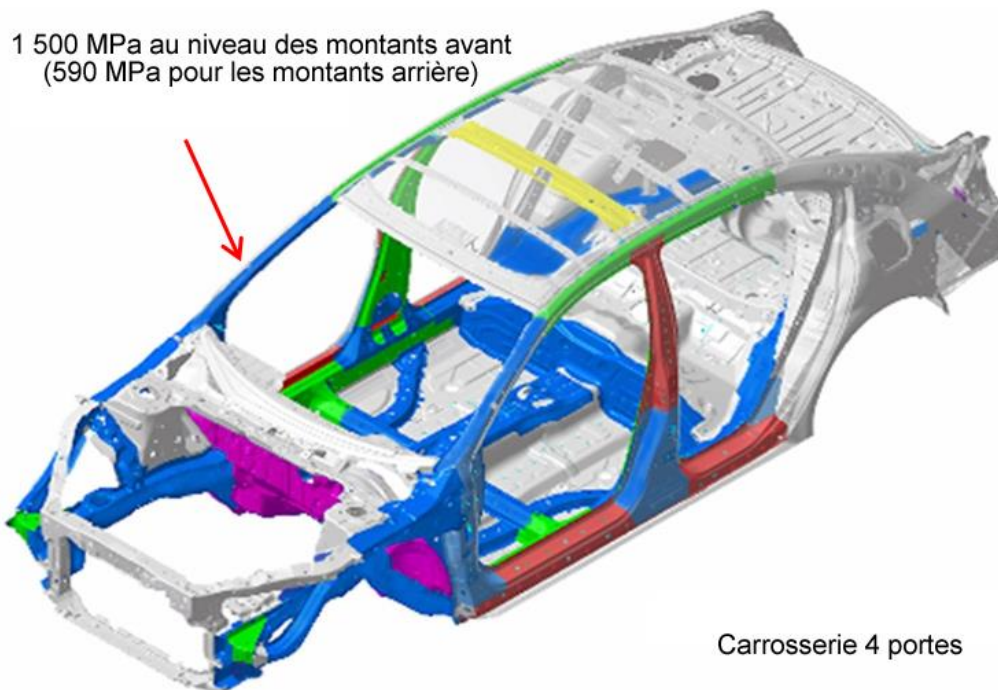
1. Structure de carrosserie Advanced Compatibility Engineering™ (ACE™) de nouvelle génération.
2. Utilisation considérable d'acier haute résistance (55,8 %), dont 17,2 % à des calibres de 780, 980 et 1 500 MPa.
3. Assemblage de panneau de toit avec rallonges de longeron et de voûte de toit intégrés.

Technologies de carrosserie du nouveau modèle

CONSTRUCTION DE LA CARROSSERIE ET TENEUR ÉLEVÉE EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE

- Les pièces en acier suivent un code de couleurs indiquant leur résistance à la traction en mégapascals (MPa).
 - L'acier à haute résistance est l'acier dont la résistance à la traction est de 340 MPa ou plus.
 - Les procédures de réparation et de soudage de l'acier varient selon la résistance à la traction des pièces concernées.
- REMARQUE : Ces illustrations représentent l'Accord de base et sont utilisées à titre de référence générale seulement. Certaines pièces de la carrosserie, comme les montants avant, sont fabriqués de plusieurs couches d'acier à résistance différente. Toujours consulter la section du manuel de réparation de carrosserie consacrée à la fabrication de la carrosserie afin de connaître la résistance à la traction de l'acier utilisé.

1 500 MPa au niveau des montants avant
(590 MPa pour les montants arrière)



270 MPa

440 MPa

590 MPa

780 MPa

980 MPa

1,500 MPa

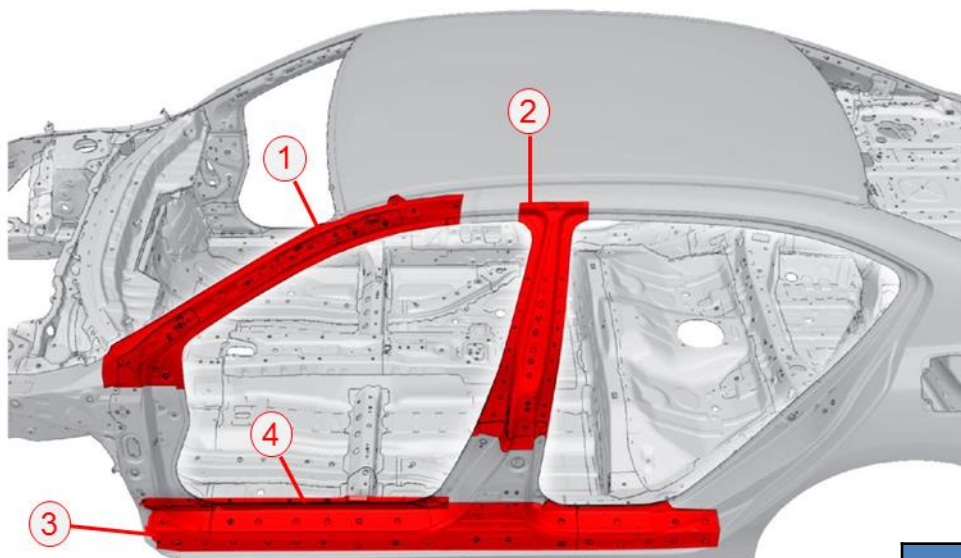
Légende : résistance à la traction de l'acier

Carrosserie 4 portes

EMPLACEMENTS AVEC DE L'ACIER DE 1 500 MPa (ESTAMPÉ À CHAUD)

Cet acier est plus résistant que l'acier ordinaire, ce qui lui permet de mieux protéger les occupants du véhicule, tout en réduisant le poids total du véhicule et en améliorant l'économie d'essence.

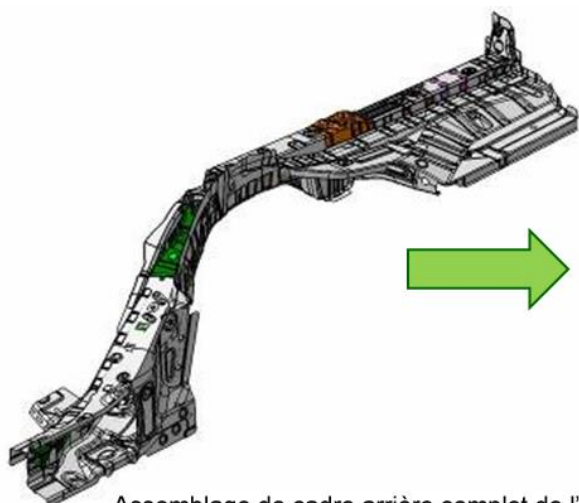
Les pièces numérotées dans les schémas ci-dessous sont fabriquées à partir d'acier de 1 500 MPa :



Modèles en version berline	
1	Montant supérieur intérieur avant
2	Renfort supérieur de montant central
3	Renfort de seuil latéral
4	Renfort de seuil intérieur

EMPLACEMENTS EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE SUPPLÉMENTAIRES POUR VÉHICULE RECHARGEABLE ET HYBRIDE

- La région du tableau de bord comporte des renforts en acier à haute résistance de 780 et 590 MPa.
- Les assemblages de cadre arrière gauche et droit comprennent des supports et des raidisseurs supplémentaires/unique en acier à haute résistance de 590 MPa qui servent à loger et à protéger la batterie à haute tension et l'IPU.
- Toujours consulter le bon catalogue de pièces au moment de commander les pièces structurales de remplacement.



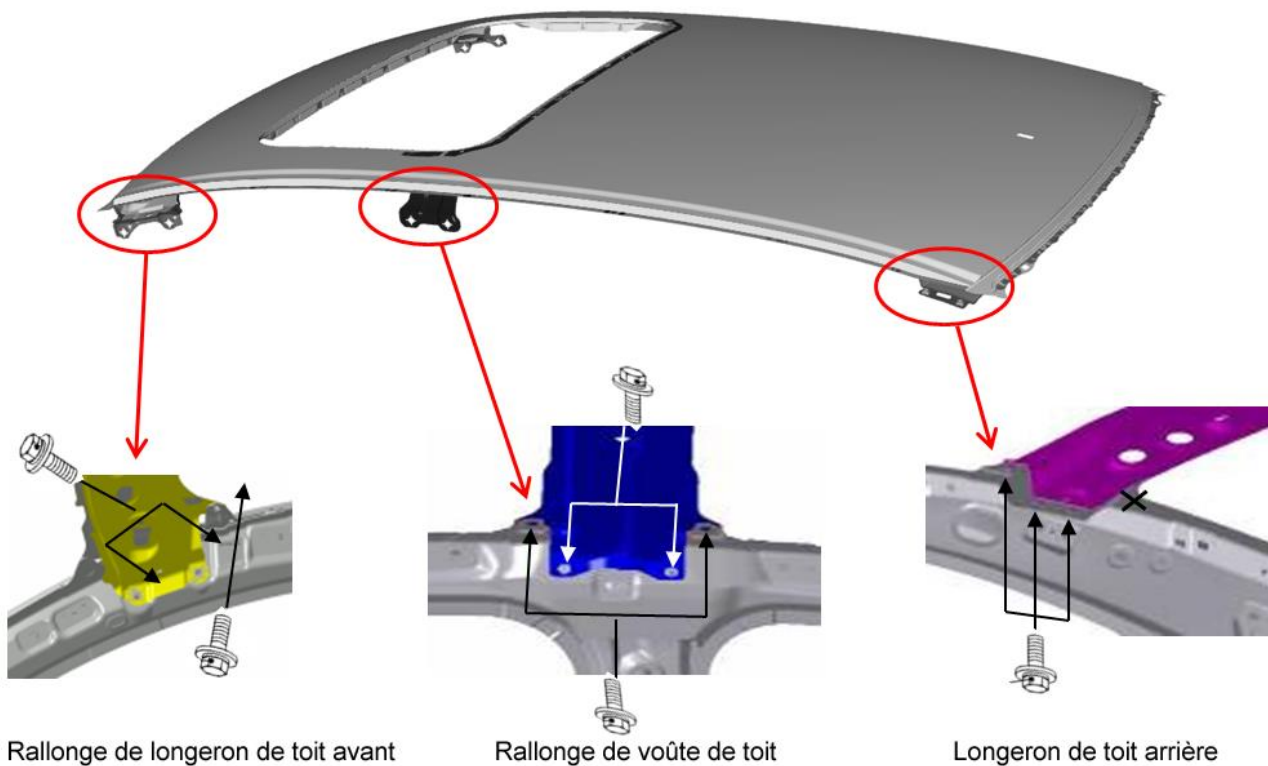
Supports et raidisseurs supplémentaires

Assemblage de cadre arrière complet de l'Accord rechargeable et Hybrid (côté droit illustré)

FIXATION DU PANNEAU DE TOIT

Les rallonges de longeron de toit et de voûte de toit sont intégrées au panneau de toit. Auparavant, il s'agissait de pièces séparées. Les boulons et les points de soudure du panneau de toit doivent être enlevés et installés sur le montant intérieur

et la structure des longerons de toit en suivant une procédure spécifique. Voir la section du manuel de réparation de carrosserie intitulée « Retrait et installation du panneau de toit » (Roof Panel Removal and Installation) pour obtenir l'information complète.



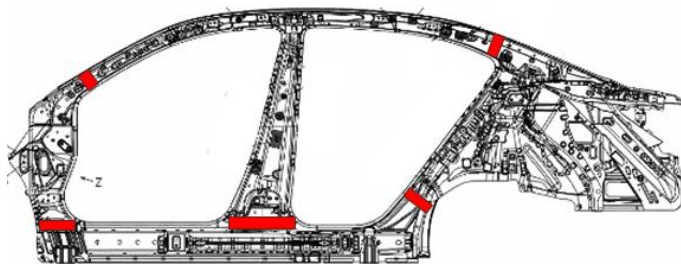
EMPLACEMENTS DES SÉPARATEURS ACOUSTIQUES

Des séparateurs de plastique et de mousse d'uréthane sont placés dans plusieurs endroits afin d'empêcher le bruit de la route d'entrer dans l'habitacle.

- La mousse de séparation installée en usine est soumise à un processus d'expansion au cours de l'étape d'apprêt et de cuisson de la peinture.

- Procéder avec soin pour ne pas endommager la mousse du séparateur. Il est impossible de réparer la mousse originale si elle est endommagée.

- Des séparateurs de plastique de remplacement sont offerts en tant que pièces de remplacement. Ces séparateurs ne produisent pas de mousse, et ce, même si on les chauffe. Pour sceller le nouveau séparateur, appliquer un scellant à l'uréthane autour afin d'éliminer le jeu au niveau du panneau.



■ = Emplacements des séparateurs acoustiques en mousse

Groupe motopropulseur électrique haute tension

BATTERIE ET CIRCUITS À HAUTE TENSION

Le groupe motopropulseur électrique utilise une batterie au lithium-ion ainsi qu'une unité d'alimentation intelligente (IPU) se trouvant derrière le siège arrière. Les circuits haute tension acheminent la puissance jusqu'à la région du compartiment moteur. Le système haute tension fonctionne sous une tension allant jusqu'à environ :

- 260 V sur l'Accord Hybrid
- La haute tension se distingue par des câbles et des revêtements de couleur orange vif.
- Une batterie haute tension au lithium-ion peut dégager de la fumée toxique, et le solvant organique utilisé comme électrolyte est inflammable et corrosif. Toujours porter l'équipement protecteur approprié.

Le traitement ou l'entretien inadéquat des composants à haute tension peut provoquer de graves blessures comme l'électrocution.

- L'entretien et la réparation du groupe motopropulseur électrique ne doivent être effectués que par des techniciens dûment formés. Communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.
- Suivre les mesures de sécurité des systèmes à haute tension lorsqu'on travaille sur le groupe motopropulseur électrique ou autour de celui-ci. Couper la haute tension avant de procéder à des réparations par soudage ou du système électrique.
- Consulter la section intitulée « Groupe motopropulseur électrique » (Electric Powertrain System) du manuel de réparation de carrosserie ou « Précautions d'entretien du groupe motopropulseur électrique » (Electric Powertrain Service Precautions) du manuel de service pour obtenir l'information nécessaire.
- D'autres informations relatives à la sécurité lors du service de matériel à haute tension se trouvent dans le Guide d'intervention en cas d'urgence. Ce guide est offert gratuitement sur le site Web Service Express de Honda.

PRÉCAUTIONS POUR LE LEVAGE ET LE REMORQUAGE

- La méthode préférable pour transporter ce véhicule consiste à utiliser une remorqueuse à plateforme.
 - Il est également possible d'utiliser un équipement de remorquage qui permet de soulever les roues avant pour remorquer ce véhicule.
 - Si on fait rouler une Accord Hybrid endommagée en laissant les roues avant (motrices) toucher le sol, le moteur électrique peut produire de l'électricité et demeure ainsi une source potentielle de décharge électrique, même si le système à haute tension est éteint. Pour obtenir plus d'information, consulter la section Remorquage d'urgence (Emergency Towing) dans le manuel du propriétaire.
 - Soulever le véhicule aux endroits indiqués seulement pour éviter de l'endommager.
 - On ne peut soulever ou remorquer ce véhicule en s'appuyant sur les pare-chocs, car cela causera des dommages importants.
- Pour plus d'information, consulter la section Points de levage et de support (Lift and Support Points) du manuel de service ou de réparation de carrosserie approprié.

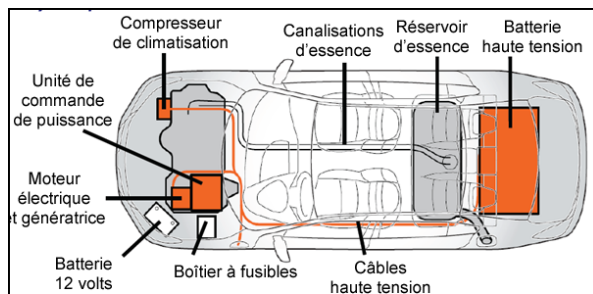
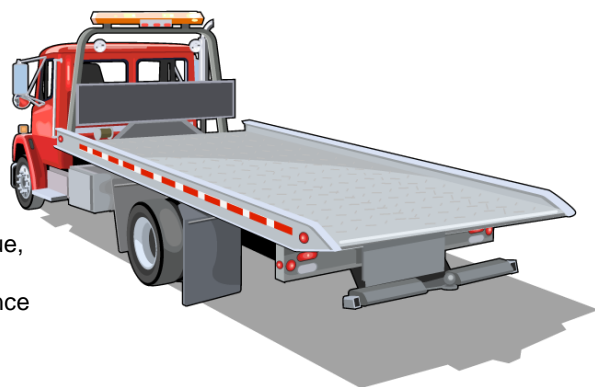


Schéma des composants et câbles haute tension



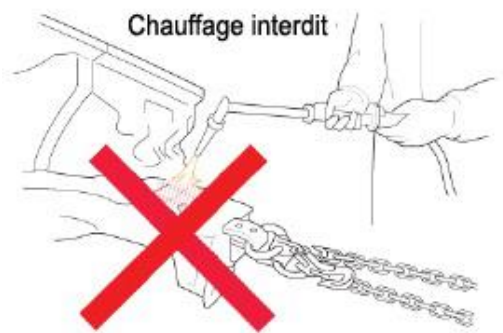
Information pour la réparation de la carrosserie

REMARQUE : La section qui suit sert uniquement à présenter des éléments nouveaux et à soulever des points importants. Éviter d'effectuer des réparations de carrosserie sans avoir d'abord consulté le manuel de réparation de carrosserie approprié pour obtenir toute l'information nécessaire.

UTILISATION DE LA CHALEUR LORS DU REDRESSEMENT ET DE LA RÉPARATION DE LA CARROSSERIE

Lorsqu'on effectue des procédures de redressement ou de réparation de la carrosserie :

- NE PAS APPLIQUER de chaleur aux pièces de la carrosserie pour les redresser. Cela risque d'affaiblir la structure interne et le niveau de résistance des pièces en acier à haute résistance.
- Une pièce qui a été chauffée lors d'un redressement DOIT être remplacée par une pièce neuve.
- Ignorer ces instructions peut réduire considérablement le niveau de protection des occupants en cas de collision.
- Les températures élevées peuvent endommager le module de batterie. Par exemple, lorsqu'on procède au séchage de la peinture dans une cabine de peinture chauffée, la température ne doit pas dépasser 65 °C (150 °F).

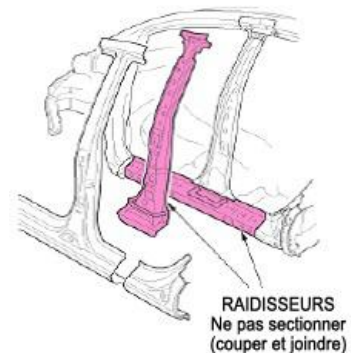


LIGNES DIRECTRICES POUR LE SECTIONNEMENT (COUPER ET JOINDRE)

En raison des améliorations à la structure de la carrosserie augmentant la sécurité en cas de collision, la rigidité, les matériaux, les épaisseurs de l'acier et les éléments de renforcement internes sont devenus très spécifiques.

Suivre les lignes directrices suivantes pour éviter d'effectuer des réparations non sécuritaires :

- Éviter de sectionner (couper et joindre), à l'exception des panneaux extérieurs et des panneaux de plancher, à moins qu'une procédure spécifique soit indiquée dans le manuel de réparation de carrosserie.
- Remplacer les composants structurels de la carrosserie en tant qu'assemblages dont la configuration est identique à celle des composants remplacés.



PIÈCES EN ALUMINIUM ET FACILITÉ DE RÉPARATION

Les pièces en alliage d'aluminium qui sont particulières aux présents modèles et qui ne se trouvent donc pas sur les modèles réguliers d'Accord :

- Capot.
- Sous-cadre avant

Problèmes de réparation :

- Ne pas tenter de réparer le sous-cadre avant si celui-ci est endommagé.
- Les capots en aluminium peuvent être réparés dans les ateliers de carrosserie ayant des installations spécialement prévues pour la réparation de pièces en aluminium et des outils à cet effet.
- Pour prévenir la corrosion galvanique, remplacer les fixations pour pièces en aluminium une fois retirées, car elles sont considérées comme étant à usage unique.
- Toujours consulter le bon catalogue de pièces au moment de commander les pièces de remplacement.



Sous-cadre avant entièrement en aluminium

Précautions et information pour le soudage

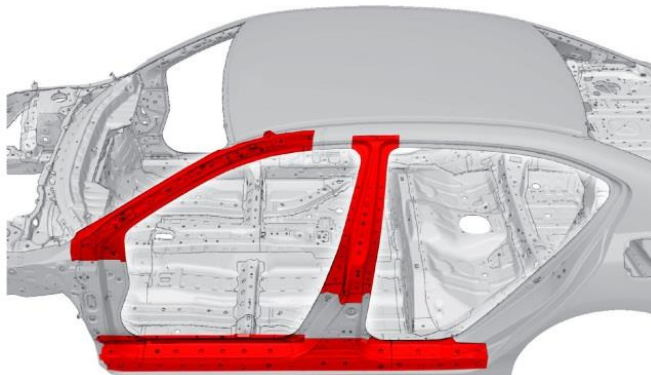
RÉPARER LES PIÈCES EN ACIER DE 1 500 MPa

Tenir compte des précautions suivantes lorsqu'on répare des pièces en acier à résistance de 1 500 MPa :

- NE JAMAIS TENTER de redresser des pièces en acier de 1 500 MPa, car elles risquent de se fendre.
- Les pièces en acier de 1 500 MPa DOIVENT être remplacées en respectant les joints d'usine et à l'aide de soudage par points par résistance (STRSW).
- Les joints brasés par soudage MIG peuvent être utilisés UNIQUEMENT aux endroits inaccessibles pour l'équipement de soudage par points.
- Afin de garantir une résistance à la traction appropriée des soudures, toujours régler le soudeur par points par résistance selon les spécifications indiquées dans le manuel de réparation de carrosserie.

Information importante

Les pièces fabriquées à partir d'acier à ultra haute résistance (UHSS/1 500 MPa/USIBOR) doivent être installées en tant que pièces complètes. Il est interdit de les sectionner. L'acier à ultra haute résistance nécessite de l'équipement de soudage spécialisé et des réglages spécifiques. Des procédures spécifiques doivent également être suivies. Consulter la section sur le soudage du manuel de réparation de carrosserie approprié. L'utilisation d'équipement autre ou le non-respect des procédures empêchera d'effectuer une réparation sécuritaire.



- NE JAMAIS EFFECTUER de soudage MAG sur l'acier de 1 500 MPa. La chaleur générée lors du soudage réduira considérablement la résistance et l'intégrité structurelle des pièces en acier de 1 500 MPa.
- Cette photo présente les résultats des tests de résistance à la traction de l'acier de 1 500 MPa soudé. L'acier de 1 500 MPa a fendu en premier, car la chaleur générée par le soudage a réduit son niveau de résistance bien en deçà de 590 MPa.
- Pour obtenir plus d'information, consulter la section « Spécifications de soudage de pièces installées par estampage à chaud (1 500 MPa) » (Hot Stamp (1 500 MPa) Parts Welding Specifications) du manuel de réparation de carrosserie.

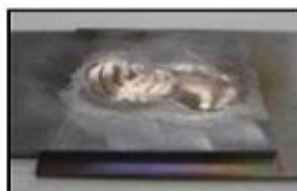


Résultats du test de traction de l'acier de 1 500 Mpa soudé

LIGNES DIRECTRICES DE BRASAGE MIG POUR LES PIÈCES EN ACIER DE 1 500 MPa

Consulter le manuel de réparation de carrosserie pour obtenir l'information complète.

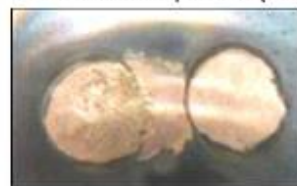
- Les emplacements des joints brasés par MIG sont indiqués dans le manuel de réparation de carrosserie.
- Le brasage MIG à trou simple ou double peut être indiqué dans le manuel de réparation de carrosserie selon la résistance à la traction des pièces jointes.
- Le diamètre et le nombre de trous sont des éléments essentiels pour garantir la résistance des joints.
- Un soudeur MIG pulsé DOIT être utilisé. Consulter les instructions du fabricant de l'équipement pour connaître les réglages de tension et de courant du soudeur.
- Les photos à droite montrent la différence des résultats entre le brasage MIG pulsé et non pulsé.



Soudure MIG pulsée (OK)



Sans soudure MIG pulsée (mauvaise)



LES SPÉCIFICATIONS DE SOUDAGE MAG POUR LES PIÈCES EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE DE 590-980 MPa

REMARQUE : Dans cette publication et les manuels de réparation de carrosserie, le soudage à l'arc sous gaz avec fil plein (GMAW) est indiqué par ses sous-types selon les exigences de soudage/brasage :

- **Soudage/brasage MIG** = Soudage ou brasage à l'arc avec fil électrode en atmosphère inerte où un gaz de protection fait d'argon (Ar) à 100 % est utilisé. L'argon est inerte et ne réagit pas avec le bain de fusion ou de brasage.
- **Soudage MAG** = Soudage à l'arc en atmosphère active où le gaz de protection utilisé est un mélange de 80 % d'argon (Ar) et de 20 % de dioxyde de carbone (CO₂). On parle de soudage actif, car le CO₂ subit une réaction limitée avec le bain de fusion.

Le manuel de réparation de carrosserie indique les types et les points de soudure pour chaque panneau de carrosserie :

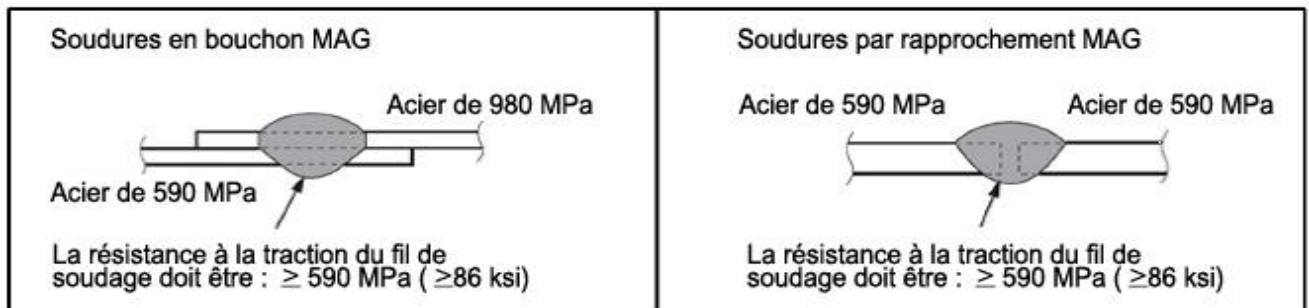
- La résistance à la traction du fil de soudage doit être équivalente ou supérieure à la résistance à la traction la plus faible des pièces soudées. Ce tableau de conversion montre la relation entre la résistance à la traction de l'acier (MPa) et la résistance à la traction minimale du fil de soudage (ksi).
- Consulter les schémas ci-dessous :

Information importante

Les pièces fabriquées à partir d'acier à haute résistance (590-980 MPa) doivent être installées en tant que pièces complètes. Il ne faut pas les sectionner, à moins qu'une procédure soit indiquée dans le manuel de réparation de carrosserie. Cet acier à haute résistance nécessite de l'équipement de soudage spécialisé et des réglages spécifiques. Des procédures particulières doivent également être suivies. Consulter la section sur le soudage du manuel de réparation de carrosserie approprié. L'utilisation d'équipement autre ou le non-respect des procédures empêchera d'effectuer une réparation sécuritaire.

Résistance à la traction de l'acier (MPa)	Résistance à la traction du fil (ksi)
590	≥86
780	≥113
980	≥142

(1 000 psi = 1 ksi)

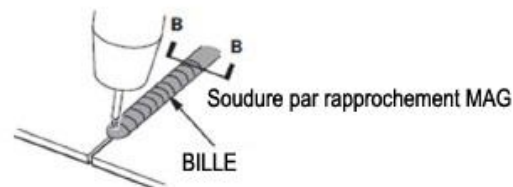
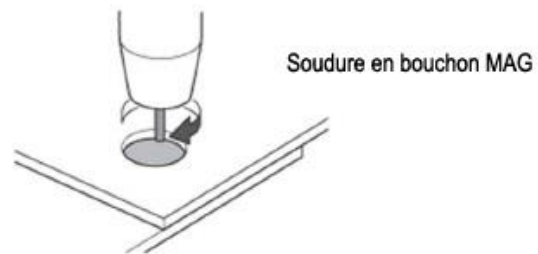


LIGNES DIRECTRICES POUR LE SOUDAGE EN BOUCHON MAG

- On peut utiliser le soudage en bouchon MAG pour joindre des composants de carrosserie à des pièces en acier de 590-980 MPa.
- Suivre les recommandations de la section « Spécifications de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance de 590 MPa et plus » (MAG welding specifications for high-strength steel parts 590 MPa and higher) du manuel de réparation de carrosserie.

LIGNES DIRECTRICES POUR LE SOUDAGE EN BOUT MAG

- Le soudage par rapprochement MAG peut être utilisé uniquement sur les pièces en acier dont la résistance à la traction est de 590 MPa ou moins.
- La vitesse de soudage est essentielle pour garantir la résistance de la soudure et pour minimiser la zone affectée par la chaleur (HAZ).
- Suivre les recommandations de la section « Spécifications de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance de 590 MPa et plus » (MAG welding specifications for high-strength steel parts 590 MPa and higher) du manuel de réparation de carrosserie.



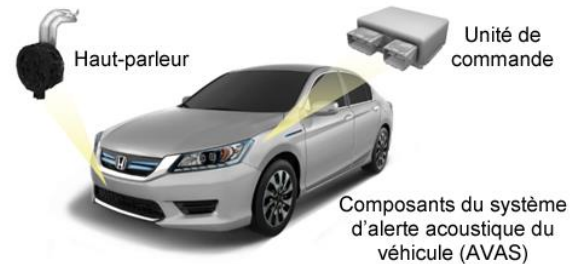
Systemes particuliers aux vehicules hybrides

Sur les modeles d'Accord Hybrid, les systemes suivants sont uniques ou considerablement differents de ceux qui equipent les modeles d'Accord reguliers. Consulter le manuel de service pour obtenir toute l'information concernant ces systemes. Ou communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin lors de la reparation de ces systemes.

Systeme d'alerte acoustique du vehicule (AVAS) :

Le vehicule emit un signal sonore de faible intensite pour avertir les pietons lorsqu'un vehicule propulse uniquement a l'electricite approche a une vitesse d'environ 20 km/h (12 mi/h) ou moins.

- Le systeme se compose d'une unite de commande AVAS et
- d'un haut-parleur.
- Sur les modeles americains, le systeme ne peut etre desactive.



Temoin POWER SYSTEM (systeme d'alimentation) :

Le module de commande des indicateurs comprend un nouveau temoin « POWER SYSTEM ».

- Cette icone s'allume lorsqu'une defaillance se produit au niveau des composants a haute tension du vehicule.
 - S'allume lorsque la temperature de la batterie haute tension s'eleve trop pendant la recharge de la batterie.
 - La verification des codes d'anomalie (DTC) necessite l'outil de diagnostic HDS (ou un outil equivalent).
- Communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.



Temoin
POWER SYTSEM
(systeme
d'alimentation)

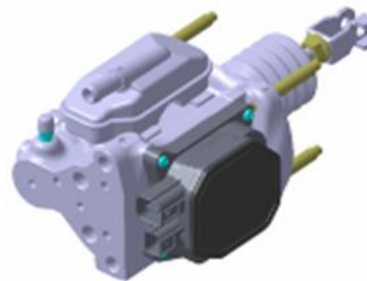
Systeme de servofrein electrique :

Le systeme de servofrein electrique a pour role de fournir un freinage offrant la meme sensation qu'un systeme traditionnel lorsque le systeme electrique est en fonction.

Il coordonne egalement la regeneration du moteur electrique et les

freins du vehicule pour un ralentissement et un arret en douceur.

- Les composants de ce systeme de freinage sont tres differents de ceux des systemes de freinage traditionnels.
 - Le temoin BRAKE SYSTEM ambre s'allume lorsque le systeme de servofrein electrique presente une defaillance.
 - Le remplacement et la purge du liquide de frein doivent etre effectues en suivant des procedures speciales.
- Communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.



Simulateur de fonctionnement des freins
(Systeme de servofrein electrique)



Temoin de freinage

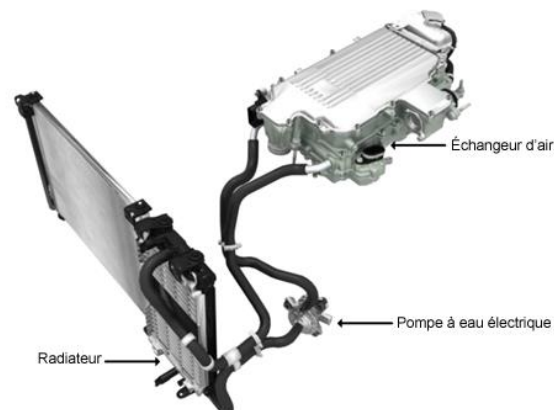
Systeme de refroidissement et CVCA :

Voici quelques caracteristiques du systeme de refroidissement :

- Systeme de refroidissement du moteur separe de celui de l'unite de commande de puissance.
- Un ventilateur de refroidissement unique equipe d'un moteur sans balais procure aux deux systemes de refroidissement un flux d'air a faible debit.
- Plusieurs pompes a liquide de refroidissement electriques permettent de faire circuler le liquide lorsque le moteur a essence ne tourne pas.
- Suivre les procedures speciales de remplissage du liquide de refroidissement lorsqu'on remplace le composant.

Voici quelques caracteristiques du systeme CVCA :

- Compresseur de climatisation electrique haute tension.
- Rechauffeur de liquide de refroidissement electrique haute tension avec soupape a 3 voies qui controle le debit de liquide de refroidissement sur les modeles rechargeables.
- Rechauffeur de liquide de refroidissement electrique auxiliaire 12 V sur les modeles hybrides.



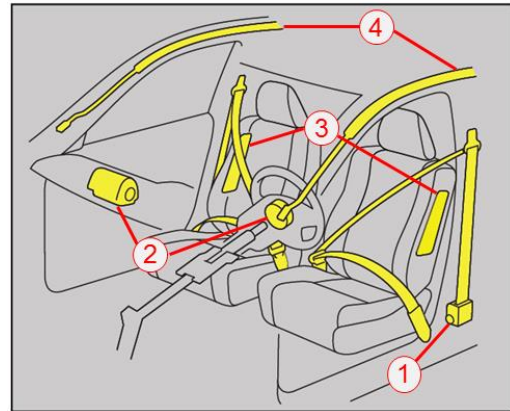
Systeme de refroidissement de l'unite de commande de puissance (PCU)

Composants et réparations du système de coussins gonflables

COMPOSANTS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Le système de coussins gonflables de ce véhicule comprend les composants suivants pouvant se déployer en cas de collision :

1. Tendeurs des ceintures de sécurité du conducteur et du passager avant (peuvent se déployer sans que les coussins gonflables se déploient).
2. Coussins gonflables SRS du conducteur et du passager avant.
3. Coussins gonflables latéraux placés sur les parois extérieures des dossiers des sièges du conducteur et du passager avant.
4. Les rideaux gonflables de gauche et de droite placés au haut des vitres latérales sous la doublure de pavillon.



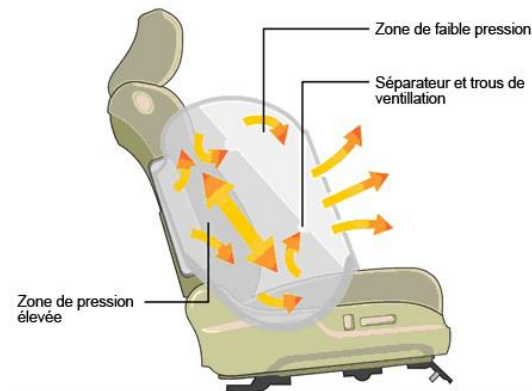
COUSSINS GONFLABLES LATÉRAUX SMARTVENT^{MC}

Ce véhicule est muni des nouveaux coussins gonflables latéraux SmartVent :

- Cette conception de coussins gonflables contribue à atténuer le risque d'une force de déploiement excessive des coussins, ainsi que le risque de blessures aux occupants de petite taille.
- Elle élimine le besoin d'un capteur du système de détection de la position de l'occupant (OPDS) dans le dossier du passager avant.

À l'instar de tous les coussins gonflables latéraux, les précautions d'entretien suivantes s'appliquent :

- Des revêtements et/ou des fils de séparation spéciaux sont utilisés sur les sièges afin d'assurer une aire de déploiement adéquate.
- Les revêtements de sièges endommagés doivent être remplacés, et non réparés.
- Ne pas installer de revêtements de siège qui ne proviennent pas de l'usine, puisqu'ils peuvent modifier l'aire de déploiement prévue du coussin gonflable.



Coussin gonflable SmartVent

SYSTÈME D'INTERRUPTION DE L'ALIMENTATION EN CAS DE COLLISION

Le groupe motopropulseur électrique est équipé d'un système qui coupe les circuits haute tension en cas de collision.

- Lorsque l'unité SRS détecte une collision, elle transmet l'information sur la collision au module de surveillance de l'état de la batterie au moyen d'une sortie de signal de détection de collision (CDS) câblée.
 - Si le module de surveillance de l'état de la batterie juge que le signal CDS a franchi le seuil programmé, les contacteurs de haute tension sont fermés par mesure de sécurité et un DTC (P1D65) est déclenché.
 - Vérifier si la batterie et les câbles haute tension présentent des dommages et remplacer tous les composants endommagés.
 - Après avoir effectué les réparations, le véhicule ne démarrera que lorsque le DTC aura été effacé à l'aide de l'outil de diagnostic HDS (ou un outil équivalent).
- Communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.

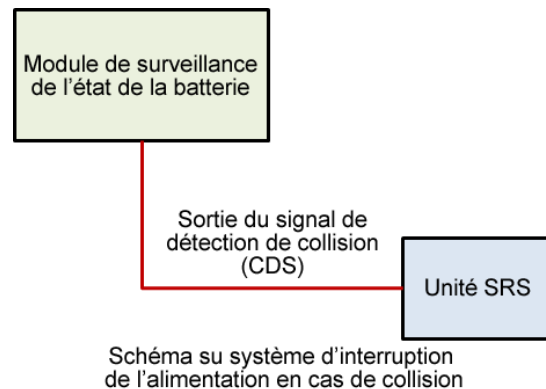


Schéma du système d'interruption de l'alimentation en cas de collision

TÉMOINS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Deux témoins sont utilisés pour le système de coussins gonflables :

Témoin du système de retenue supplémentaire (SRS)

Lorsqu'on place le commutateur d'allumage en mode ON, ce témoin doit s'allumer et s'éteindre après environ 6 secondes.

- Si le témoin SRS ne s'éteint pas, ou ne s'allume pas, le système est défectueux.
- Les codes d'anomalie doivent être récupérés et supprimés à l'aide de l'outil de diagnostic HDS (ou un outil équivalent). Communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.
- Si un véhicule est envoyé au concessionnaire pour une réparation ou le dépannage du système de coussins gonflables, ajouter une copie du devis de réparation incluant les numéros de pièces et le fournisseur des pièces de remplacement pour le système de coussins gonflables.



Témoin SRS

Témoin de désactivation du coussin gonflable du passager avant

Le témoin s'allume pour vous avertir que le coussin gonflable du passager avant a été désactivé.

- Cela se produit lorsque les capteurs de poids du passager avant détectent un poids de 65 lb (29 kg) ou moins, souvent le poids d'un tout-petit ou d'un bébé, sur le siège.
- Si le témoin s'allume et que personne ou aucun objet n'est sur le siège du passager, ou qu'un adulte est assis sur le siège, il est possible qu'un élément empêche le bon fonctionnement des capteurs de poids du siège ou que le système fasse défaut. Communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.



Témoin de désactivation du coussin gonflable du passager avant

RÉPARATIONS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES REQUISES APRÈS LE DÉPLOIEMENT

Pour rétablir le bon fonctionnement et permettre la suppression des codes d'anomalie, le système de coussins gonflables DOIT être réparé selon les directives du manuel de service. Consulter la section « Remplacement/inspection des composants après le déploiement » (Component Replacement/Inspection After Deployment) pour obtenir toute l'information nécessaire.

- NE JAMAIS UTILISER de pièces de système de coussins gonflables usées, résinées ou modifiées!
- Lorsqu'on effectue des réparations du système de coussins gonflables, utiliser uniquement des pièces de remplacement d'origine neuves de Honda qui sont fabriquées conformément aux normes et aux exigences de qualité qui s'appliquent aux pièces d'origine.
- Pour garantir que les pièces appropriées sont installées, indiquer le NIV du véhicule lorsqu'on commande des pièces. Comparer les numéros des pièces neuves et retirées pour vous assurer qu'ils sont identiques.

RÉPARATIONS DES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

À moins que ce soit pour des inspections de composants électriques nécessitant l'alimentation de la batterie, placer toujours le commutateur d'allumage en position OFF (LOCK), débrancher le câble négatif de la batterie, puis attendre au moins 3 minutes avant de commencer les travaux.

- Pour faciliter l'identification, les connecteurs électriques contenant uniquement du câblage pour le système de coussins gonflables sont jaunes.
- Plusieurs faisceaux contenant principalement du câblage des coussins gonflables sont également enrobés de ruban jaune.
- Le câblage du système de coussins gonflables se trouvant dans un faisceau commun, comme un faisceau de plancher, n'est pas toujours marqué.
- NE JAMAIS TENTER de modifier, d'épisser ou de réparer le câblage du système de coussins gonflables. Si le câblage du système de coussins gonflables est endommagé, remplacer le(s) faisceau(x) de câbles.

REMARQUE : Consulter le manuel de service pour obtenir toute l'information concernant le fonctionnement, le diagnostic et les réparations des systèmes de retenue.



Faisceau et connecteurs du système de coussins gonflables (jaune)

Information pour la réparation des systèmes électriques 12 V

SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUS (TPMS)

Ce véhicule est muni d'un système TPMS indirect. Ce système utilise les capteurs de vitesse de roue VSA afin de surveiller et comparer les caractéristiques des pneus pendant la conduite pour déterminer si la pression d'un ou de plusieurs pneus est nettement insuffisante.

L'indicateur de basse pression des pneus/TPMS clignote et/ou s'allume dans les cas suivants :

- La pression d'air est trop basse dans un ou plusieurs pneus.
- Le système doit être étalonné ou est en cours d'étalonnage.
- La roue de secours compacte est installée.
- Le système TPMS présente un problème.



Témoin de basse pression des pneus

On doit étalonner le système TPMS chaque fois qu'on :

- Ajuste la pression d'un ou de plusieurs pneus.
- Effectue la permutation des pneus.
- Remplace un ou plusieurs pneus.
- Remplace ou met à jour l'unité de commande du modulateur VSA.

Consulter la section « Étalonnage du système TPMS » (TPMS Calibration) dans le manuel de service ou du propriétaire pour obtenir l'information complète.

- Communiquer avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.

SUPPORTS DE PHARE REMPLAÇABLES

Si un des supports de phare est brisé, des supports de remplacement sont offerts en tant que pièces de remplacement.

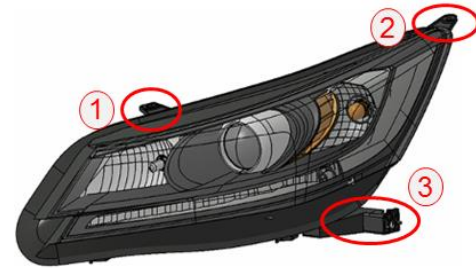
Un assemblage de phare brisé peut être réparé à l'aide de

supports de remplacement pourvu qu'il respecte les exigences suivantes :

- Le phare n'est pas endommagé.
- L'étanchéité de la lentille et du boîtier du phare n'est pas affectée.

Les supports de remplacement suivants sont offerts :

1. Support supérieur avant
2. Support supérieur arrière
3. Support inférieur



Supports de phare de remplacement

Consulter la section « Remplacement du support de phare » (Headlight Bracket Replacement) dans le manuel de réparation de carrosserie pour obtenir l'information complète.

SYSTÈMES POUVANT NÉCESSITER L'AIDE D'UN CONCESSIONNAIRE POUR L'ORIENTATION

Certains modèles peuvent être équipés d'un ou de plusieurs des systèmes suivants nécessitant une orientation après des réparations à la suite d'une collision. Des outils spéciaux sont requis pour effectuer les procédures d'orientation. Communiquer avec un concessionnaire Honda pour obtenir de l'aide.

LaneWatch^{MD} :

Le système LaneWatch utilise une caméra et l'unité d'affichage centrale pour aider les conducteurs à reconnaître les objets qui se trouvent dans l'angle mort du rétroviseur du côté passager.

La caméra LaneWatch doit être orientée si l'une ou l'autre des procédures suivantes a été effectuée :

- Retrait ou remplacement de la caméra LaneWatch.
- Retrait ou remplacement d'un rétroviseur extérieur.
- Retrait ou remplacement d'un panneau de portière.
- Réparation d'un panneau de carrosserie de portière.



Caméra Lane Watch

Le système LaneWatch ne déclenche pas les DTC. Le dépannage et l'orientation de la caméra s'effectuent au moyen des fonctions d'autodiagnostic du système de navigation ou de l'affichage central. La caméra LaneWatch ne présente pas de témoin d'anomalie.

Alerte de collision avant et Avertissement de sortie de voie (FCW/LDW) :

La caméra du système FCW/LDW doit être réorientée si :

- L'unité de la caméra FCW/LDW est retirée ou remplacée.
- Le pare-brise est retiré ou remplacé.

Si l'orientation n'est pas complétée, les témoins du système FCW et LDW s'allument et/ou clignotent.



Régulateur de vitesse et espacement (ACC) :

Le radar à ondes millimétriques du système ACC doit être réorienté si :

- L'unité radar est retirée ou remplacée.
- Le point de fixation de l'unité radar a été endommagé.

Le témoin ACC vert ambre s'allume si le processus d'orientation n'est pas complété ou si la procédure du manuel de service n'est pas respectée. Le message d'avertissement du système ACC peut également s'afficher.



PROTECTION DES CÂBLES ÉLECTRIQUES DE MISE À LA MASSE

• Peindre sur les points de fixation des mises à la masse électriques peut causer des problèmes électriques, tels qu'une défectuosité du système d'assistance à la stabilité du véhicule (VSA) et le déclenchement de codes d'anomalie nécessitant un diagnostic laborieux.

• Protéger le câble de mise à la masse et les filets du trou de fixation du câble de mise à la masse à l'aide d'un bouchon ou d'un bouchon en silicone lors de l'application d'apprêt ou de peinture.

