



HONDA

Nouvelles sur la réparation des carrosseries

MODEL/YEAR MODÈLE/ANNÉE	DATE OF ISSUE DATE EN VIGUEUR	BULLETIN NUMBER NUMÉRO DU BULLETIN
Odyssey 2018	Le 13 juillet 2017	J-2-17

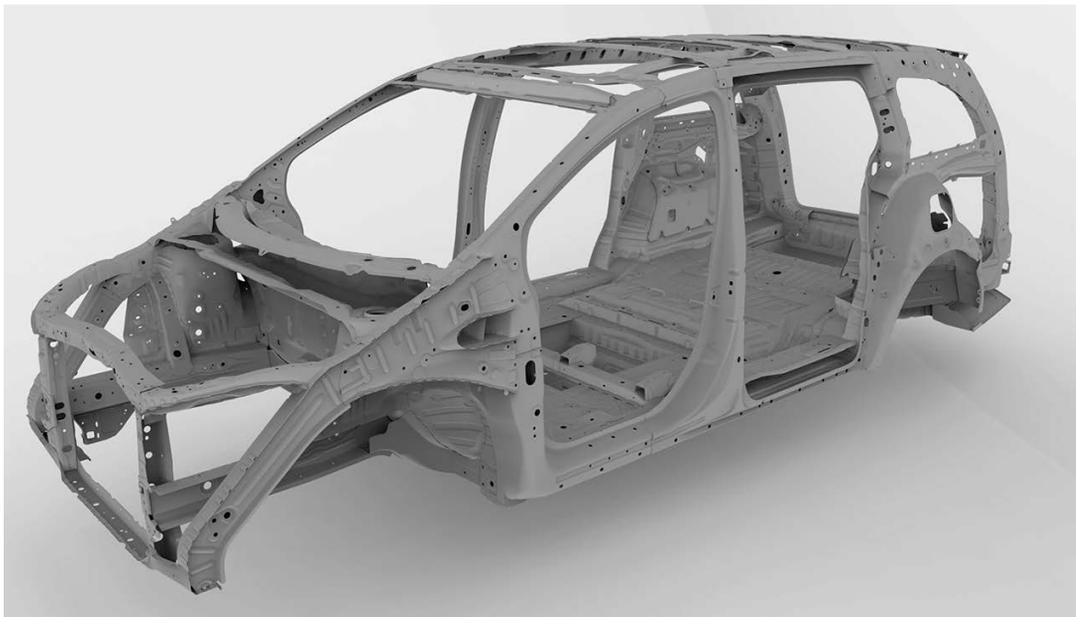
Odyssey 2018 : Information pour la réparation de la carrosserie du nouveau modèle

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ : Cette publication contient un sommaire des nouvelles technologies de la carrosserie et du véhicule qui peuvent avoir une incidence sur les réparations après collision et autres réparations de carrosserie. Consultez toujours le manuel d'information d'entretien et le manuel de réparation de la carrosserie pour obtenir tous les renseignements concernant la réparation. **Vous pouvez acheter un abonnement à l'adresse : techinfo.honda.com**

TABLE DES MATIÈRES

Technologie de la carrosserie du nouveau modèle	Page 2
Information sur les réparations de carrosserie	Page 7
Précautions et information relatives au soudage	Page 8
Composants et réparations du système de coussins gonflables	Page 10
Information sur les réparations électriques	Page 12

APERÇU DES CARACTÉRISTIQUES DE LA CARROSSERIE

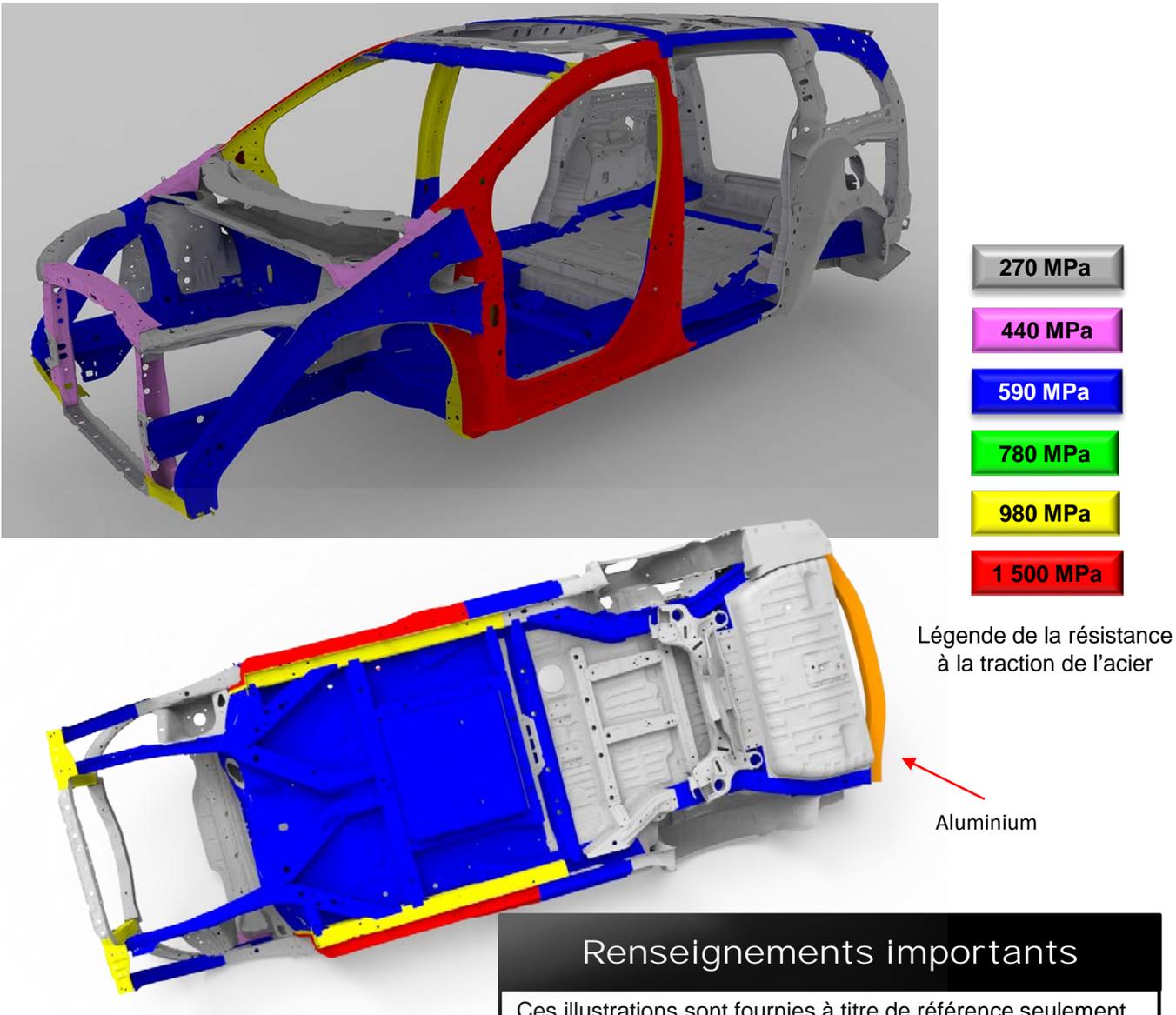


- Structure de carrosserie à compatibilité avancée de la nouvelle génération Advanced Compatibility Engineering^{MC} (ACE^{MC}).
- Carrosserie faite de 60 % d'acier à haute résistance (HSS) et de 21 % d'acier à ultra haute résistance (UHSS – 980 MPa et plus).
- Cabine consolidée avec des bagues de renfort extérieures de portières avant de 1 500 Mpa et une structure de toit renforcée.
- Plateforme à « 3 fourches » avec renforts additionnels.
- Structure interne de carrosserie en composite (CBIS) utilisée à plusieurs endroits pour augmenter la rigidité et la force de la carrosserie.

Technologie de la carrosserie du nouveau modèle

CONSTRUCTION DE LA CARROSSERIE ET TENEUR EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE

- Les pièces en acier sont codées par couleur en fonction de leur résistance à la traction en mégapascals (MPa).
- On entend par acier à haute résistance (HSS) tout acier ayant une résistance à la traction de 340 MPa ou plus.
- On entend par acier à ultra haute résistance (UHSS) tout acier ayant une résistance à la traction de 980 MPa ou plus.
- Les procédures de réparation et de soudage des pièces en acier varient en fonction de la résistance à la traction des pièces concernées.



Renseignements importants

Ces illustrations sont fournies à titre de référence seulement. Certaines pièces de carrosserie sont faites de multiples couches d'acier ayant différents niveaux de résistance à la traction. Consultez toujours la section du manuel de réparation de la carrosserie portant sur la construction de la carrosserie pour obtenir des renseignements précis sur la résistance à la traction de l'acier.

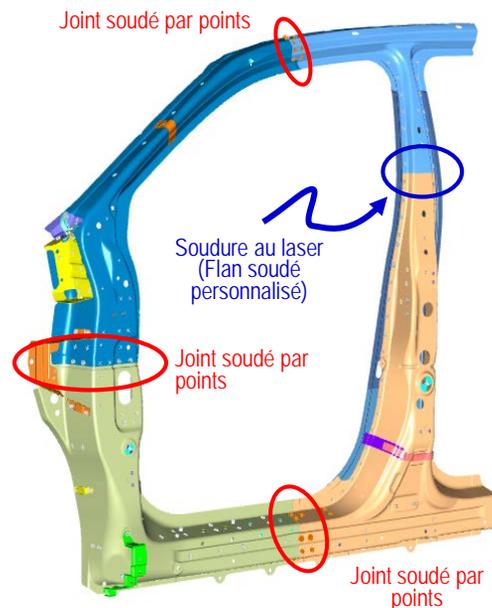
EMPLACEMENTS DE L'ACIER DE 1 500 MPa (ESTAMPÉ À CHAUD)

Étant donné que l'acier de 1 500 MPa est plus résistant que l'acier ordinaire, il aide à protéger les occupants tout en réduisant le poids du véhicule et à améliorer le rendement énergétique.

- Les bagues de renfort extérieures de portières sont fabriquées en acier de 1 500 MPa :

REMARQUE : Les bagues de renfort extérieures de portières doivent **obligatoirement** être remplacées en tant qu'ensemble seul en cas de dommage.

- Les bagues de renfort sont fabriquées à partir de nombreuses pièces matricées ensuite soudées ensemble par points à l'usine.
- Une fois la bague de renfort de portière assemblée et installée, il n'y a aucun accès aux points de soudure pour ces joints effectués en usine, de telle sorte qu'il est **impossible** de les réparer.
- La pièce d'entretien de la bague de renfort de portière est vendue sous forme d'ensemble complet.
- **Ne remplacez pas** ce soudage par point effectué à l'usine sur la bague de renfort de portière par du soudage MAG ou par du brasage MIG.

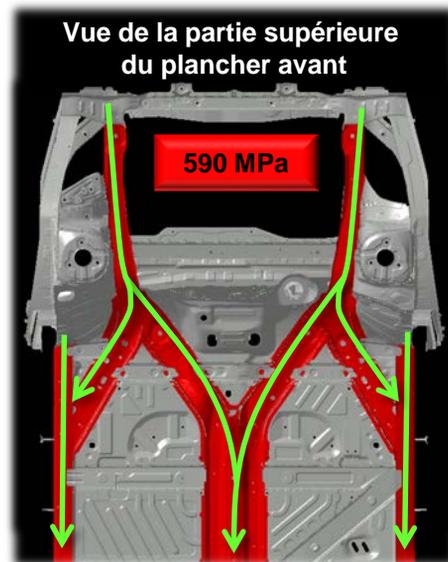


Construction du cadre de renfort extérieur de portière

STRUCTURE DE PLATEFORME À 3 FOURCHES

Une structure de plateforme à 3 fourches est intégrée à ce véhicule.

- La structure améliore la gestion de la force de choc autour de l'habitacle tout en réduisant le poids.
- En cas de dommage suite à une collision, il se peut qu'il soit nécessaire de remplacer des renforts de plancher additionnels ou de retirer les soudures par point.
- Sectionnement limité autorisé sur le cadre latéral avant et les pièces B du cadre arrière. Consultez le manuel de réparation de la carrosserie pour toute l'information.



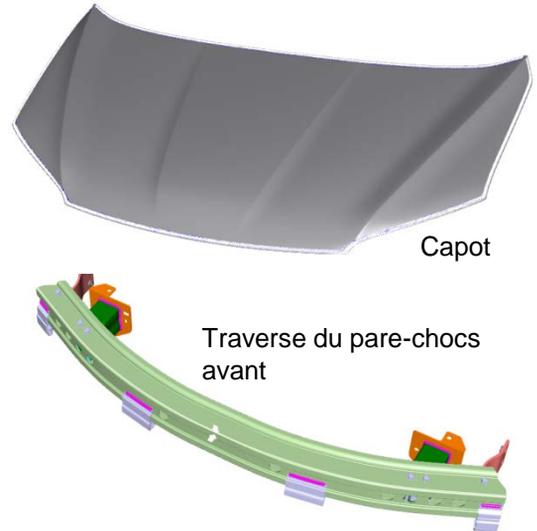
Flèches vertes = parcours de la force de choc

PIÈCES EN ALUMINIUM ET RÉPARABILITÉ

Toutes les pièces illustrées ici intègrent une construction en alliage d'aluminium.

Problèmes de réparabilité :

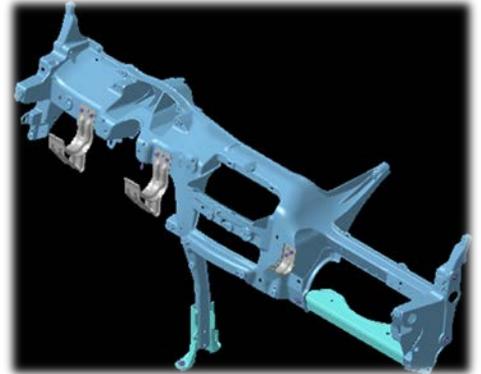
- Ne réparez pas les traverses du pare-chocs si elles sont endommagées.
- Les dommages mineurs au capot en aluminium peuvent être réparés par les ateliers de carrosserie disposant d'installations de réparation et d'outils spécifiques à l'aluminium.
- Afin de prévenir la corrosion galvanique, certaines fixations destinées aux pièces en aluminium sont considérées comme des pièces à usage unique et doivent être remplacées si elles sont retirées.



TRAVERSE DE SUPPORT DE COLONNE DE DIRECTION EN MAGNESIUM

La traverse de support de colonne de direction sert de point de montage pour la colonne de direction et les composants du tableau de bord.

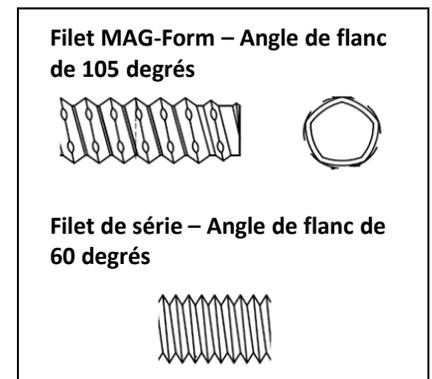
- La traverse est construite à partir d'alliage de magnésium pour obtenir des réductions du poids.
- Ne réparez pas la traverse de support de colonne de direction si elle est endommagée.
- Les boulons à collet à filetage spécial sont utilisés à cinq emplacements de montage de la traverse pour compenser toute variation des dimensions de la carrosserie.
- Il est nécessaire de suivre une procédure spécifique d'installation et de serrage des boulons.
- Consultez la section « Traverse de support de colonne de direction/tableau de bord – Retrait et installation » dans l'information d'entretien pour toutes les précisions.



Traverse de support de colonne de direction

BOULONS ET GOUJONS MAG-FORM®

- Des boulons et des goujons MAG-Form spéciaux sont utilisés pour fixer les composants du tableau de bord et les masses électriques à la traverse de support de colonne de direction.
- Ces boulons ont un angle de flanc de 105° autoproduisant des filets dans la traverse à mesure que les boulons sont installés.
- Si un trou d'origine dans la traverse est usé, il est possible de le réparer en commandant un boulon ou un goujon surdimensionné de +1 mm.
- Les boulons d'entretien MAG-Form formeront de nouveaux filets de réparation pendant l'installation – aucun perçage ni taraudage n'est nécessaire.
- Utilisez toujours une clé dynamométrique pour serrer les boulons ou les goujons MAG-Form aux spécifications indiquées dans l'information d'entretien.
- N'utilisez pas d'outils électriques; les filets formés dans la traverse de support de colonne de direction peuvent s'user facilement.
- Si un boulon ou un goujon d'entretien de trop grand format a été installé et s'use, la traverse de support de colonne de direction doit être remplacée.



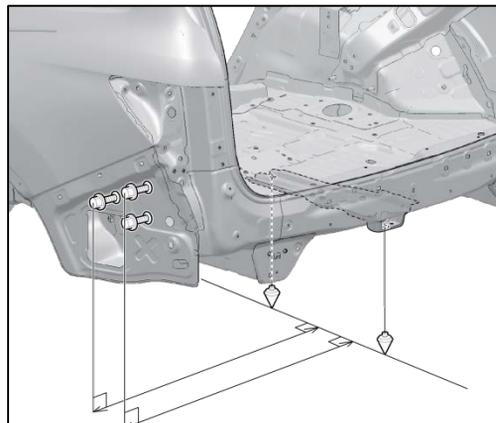
SYSTÈME D'INFORMATION D'ANGLE MORT (BSI)

Les modèles équipés de ce système peuvent être identifiés par ce témoin d'alerte du système BSI, situé sur les deux portières avant près du rétroviseur extérieur.

- Le système repose sur deux unités radar, une montée de chaque côté du véhicule sous le pare-chocs arrière.
- Le système peut présenter une anomalie et provoquer des DTC en raison de dommages, de réparations inadéquates ou de la présence excessive de corps étrangers sur un des éléments suivants :
 - Pare-chocs arrière
 - Panneaux latéraux extérieurs
 - Positions de montage des unités radar
- Pendant les réparations, il est nécessaire d'effectuer plusieurs vérifications et inspections de la surface de montage de l'unité radar.
- Si la vérification de la surface de montage n'est pas effectuée, un concessionnaire Honda pourrait être incapable d'orienter correctement le radar.
- Pour en savoir plus, consultez la section « Vérification de la surface de montage de l'unité radar BSI » dans l'information d'entretien.



Témoin d'alerte du système BSI



Vérification de la surface de montage de l'unité BSI gauche
(Le côté droit est symétrique)

GOULOT DE REMPLISSAGE SANS BOUCHON

Ce véhicule intègre une conception de goulot de remplissage sans bouchon. Il ne comporte pas de bouchon de réservoir de carburant traditionnel.

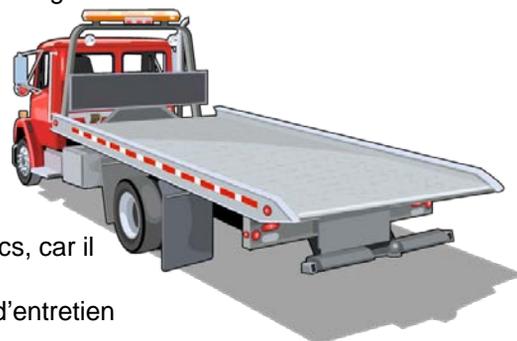
- Si vous devez ravitailler le véhicule à partir d'un bidon d'essence portatif, un entonnoir se trouve derrière le panneau amovible, sur le côté gauche de la garniture intérieure du compartiment utilitaire.
- L'insertion du bec verseur d'un bidon d'essence portatif directement dans l'orifice de remplissage ou l'utilisation de tout entonnoir autre que celui qui est fourni avec le véhicule peuvent endommager le système de carburant.
- Pour de plus amples renseignements, consultez la section « Remplissage du réservoir de carburant à partir d'un bidon d'essence portatif », dans le manuel du conducteur en ligne.



Goulot de remplissage sans bouchon

PRÉCAUTIONS POUR LE REMORQUAGE ET LE LEVAGE

- Les modèles à 2RM peuvent être remorqués avec un système de levage des roues avant ou avec une dépanneuse à plateau. Pour de plus amples renseignements, consultez la section « Remorquage d'urgence » du manuel du conducteur ou l'information d'entretien accessibles en ligne.
- Afin de ne pas endommager le véhicule, soulevez-le au moyen d'un pont élévateur ou d'un cric positionné seulement aux points précisés.
- **Évitez** de soulever ou de remorquer ce véhicule par ses pare-chocs, car il pourrait en résulter de graves dommages. Pour de plus amples renseignements, consultez les informations d'entretien portant sur les points de levage et d'appui.



Information sur les réparations de carrosserie

REMARQUE : La section qui suit sert uniquement à présenter des éléments nouveaux et soulever des points importants. Aucune réparation de carrosserie ne doit être commencée sans avoir d'abord consulté le manuel de réparation de la carrosserie approprié pour l'information complète.

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

Lorsque vous effectuez des procédures de redressement ou de réparation de la carrosserie, suivez les directives ci-dessous :

- N'appliquez **pas** de chaleur aux pièces de carrosserie pendant le redressement. Cela risque d'affaiblir la structure interne et le niveau de résistance des pièces en acier à haute résistance.
- Toute pièce qui est chauffée pendant le redressement **doit** être remplacée par une pièce neuve.
- Ne pas tenir compte de ces directives pourrait réduire considérablement la protection des occupants en cas de collision.



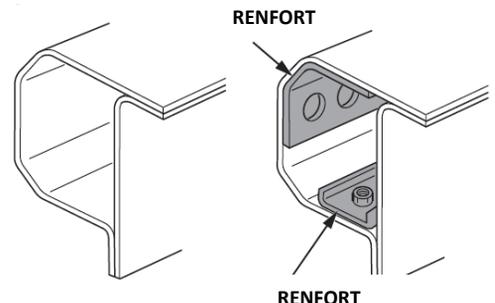
Ne pas chauffer pendant le redressement

DIRECTIVES RELATIVES AU SECTIONNEMENT (COUPER ET JOINDRE)

Divers matériaux en acier à haute résistance d'épaisseurs et de résistances variées sont utilisés à de nombreux endroits qui varient selon la conception de la carrosserie afin d'offrir un niveau de sécurité plus élevé lors d'une collision, une plus grande rigidité du châssis, de même qu'une réduction de poids. Des renforts insérés dans certaines pièces (pièce rapportée, raidisseur, etc.) sont également clairement précisés.

Suivez ces directives pour éviter d'effectuer des réparations non sécuritaires :

- Le sectionnement (couper et joindre) doit habituellement être évité, sauf pour les panneaux extérieurs en acier doux et les panneaux de plancher, à moins qu'une procédure particulière soit indiquée dans le manuel de réparation de la carrosserie.
- Cependant, selon le type de dommage au véhicule, les pièces en acier dont la résistance à la traction est égale ou inférieure à 780 MPa peuvent être sectionnées pourvu que **toutes** les conditions suivantes soient respectées :
 - Le sectionnement doit être fait à un endroit de la pièce où il n'y a qu'une seule couche de matériau.
 - Les renforts et les raidisseurs internes en acier en plusieurs couches ne doivent pas être sectionnés.
 - La réparation n'est pas dans une partie qui supporte une charge comme le moteur, la transmission ou les points de montage de la suspension.
- Remplacez les composants de structure de carrosserie, Comme les raidisseurs, les renforts et les autres pièces en acier en plusieurs couches, sous forme d'ensembles correspondant à la configuration d'origine des pièces.
- Les méthodes de soudage approuvées sont indiquées dans le tableau de droite.
- Consultez la section « Directives de sectionnement des pièces (coupe et joint) du manuel de réparation
- de la carrosserie pour de l'information complémentaire.



Zone à couche simple de la pièce d'acier

CORRECT

Couches multiples de la pièce d'acier

INCORRECT

Exemples de surfaces de sectionnement

Résistance à la traction des pièces en acier (MPa)	Méthode de soudage		
	Soudage par points	Soudage MAG	
		Soudage en bouchon	Soudage bout à bout
< 590	○	○	○
590	○	○	○
780	○	○	○
980	○	○	X
1 500	○	X	X

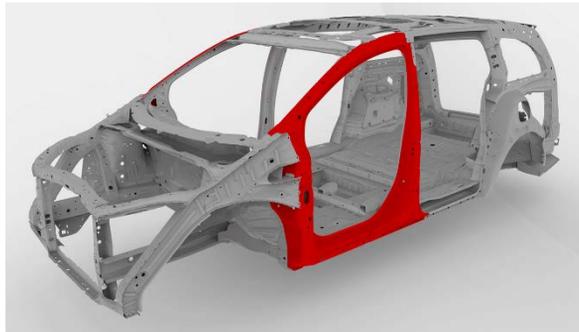
Méthodes de soudage pour les pièces en acier (○ = Approuvée X = Non approuvée)

Précautions et information relatives au soudage

RÉPARATION DES PIÈCES EN ACIER DE 1 500 MPa

Tenez compte des précautions suivantes lorsque vous réparez des pièces en acier de 1 500 MPa :

- Ne tentez **jamais** de redresser des pièces en acier de 1 500 MPa endommagées, car elles pourraient se fendre.
- Les pièces en acier de 1 500 MPa **doivent** être remplacées au niveau des joints d'usine en utilisant le soudage par points par résistance (STRSW). **Ne sectionnez pas ces pièces !**
- Les joints brasés par MIG doivent être utilisés **uniquement** aux endroits inaccessibles par une soudeuse par points.
- Afin d'assurer une résistance à la traction adéquate des soudures, réglez toujours manuellement la soudeuse par points selon les spécifications indiquées dans le manuel de réparation de la carrosserie.



Renseignements importants

Les pièces faites en acier à ultra haute résistance (UHSS/1 500 MPa/USIBOR) doivent être installées en tant que pièce complète. Aucun sectionnement autorisé. L'acier à ultra haute résistance nécessite de l'équipement de soudage spécialisé ainsi que des procédures et des réglages spécifiques. Consultez la section de soudage du manuel de réparation de la carrosserie approprié. Le fait de ne pas utiliser l'équipement approprié ou de ne pas suivre les procédures appropriées pourrait entraîner une réparation non sécuritaire.

- N'effectuez **jamais** de soudage MAG sur de l'acier de 1 500 MPa. La chaleur générée lors du soudage MAG réduira considérablement la résistance et l'intégrité structurale des pièces en acier de 1 500 MPa.
- La photo de droite présente les résultats de l'essai de résistance à la traction de l'acier de 1 500 MPa soumis au soudage MAG. L'acier de 1 500 MPa a d'abord fendu, car la chaleur générée par le soudage a réduit son niveau de résistance bien en deçà de 590 MPa.
- Pour plus d'information, consultez la section « Directives de réparation relatives aux pièces en acier à haute résistance » dans le manuel de réparation de la carrosserie.



Résultats de l'essai de résistance à la traction de l'acier de 1 500 MPa soumis au soudage MAG

DIRECTIVES RELATIVES AU BRASAGE MIG POUR LES PIÈCES EN ACIER DE 1 500 MPa

Consultez le manuel de réparation de la carrosserie pour obtenir toute l'information :

- Les emplacements des joints brasés par MIG sont indiqués dans le manuel de réparation de la carrosserie.
- Le brasage MIG à trou simple ou double peut être indiqué dans le manuel de réparation de la carrosserie selon la résistance à la traction des pièces qui sont soudées.
- Le diamètre et le nombre de trous sont des éléments essentiels pour garantir la résistance adéquate des joints.
- Une soudeuse MIG à réglage par impulsion **doit** être utilisée. Consultez les instructions du fabricant de l'équipement pour connaître les réglages de tension et de courant de la soudeuse.
- Les photos de droite montrent la différence des résultats entre le brasage MIG pulsé et non pulsé.



Soudure MIG pulsée (acceptable)



Sans soudure MIG pulsée (inacceptable)



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

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

- **Soudage/brasage MIG** = Soudage ou brasage à l'arc avec fil électrode en atmosphère inerte où un gaz de protection d'argon (Ar) à 100 % est utilisé. L'argon est un gaz 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.
- Pour le soudage MAG, un gaz de protection 80/20 (C20) est recommandé. Toutefois, un gaz de protection 75/25 (C25) est acceptable.

Le manuel de réparation de la carrosserie indique les types et les points de soudure pour chaque panneau de carrosserie, comme suit :

- Le fil de soudage utilisé doit avoir une résistance à la traction égale ou supérieure à la résistance à la traction la plus faible des pièces soudées. Le tableau de conversion de droite démontre la relation entre la résistance à la traction de l'acier (MPa) et la résistance à la traction minimale du fil de soudage (ksi).
- Un fil MIG ER70S-6 typique possède une résistance à la traction minimale de 70 ksi (483 MPa). Ce fil peut être utilisé pour souder des pièces en acier ayant une résistance à la traction pouvant aller jusqu'à 440 MPa. Consultez les schémas ci-dessous :

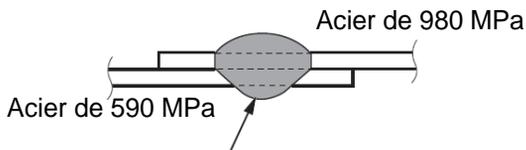
Renseignements importants

Les pièces faites en acier à haute résistance (590 à 980 MPa) doivent généralement être installées en tant que pièce complète. Sectionnez ces pièces uniquement selon les informations et les directives de réparation publiées. L'acier à haute résistance nécessite de l'équipement de soudage spécialisé ainsi que des procédures et des réglages spécifiques. Consultez la section de soudage du manuel de réparation de la carrosserie approprié. Le fait de ne pas utiliser l'équipement approprié ou de ne pas suivre les procédures appropriées pourrait entraîner une réparation non sécuritaire.

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

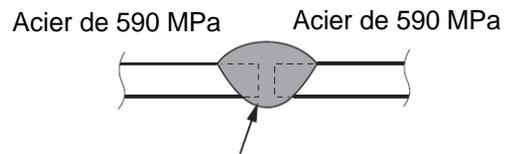
(1 000 psi = 1 ksi)

Soudures MAG en bouchon



La résistance à la traction du fil doit être ≥ 590 MPa (≥ 86 ksi)

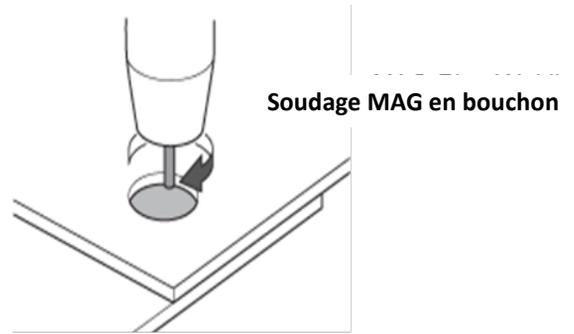
Soudures MAG bout à bout



La résistance à la traction du fil doit être ≥ 590 MPa (≥ 86 ksi)

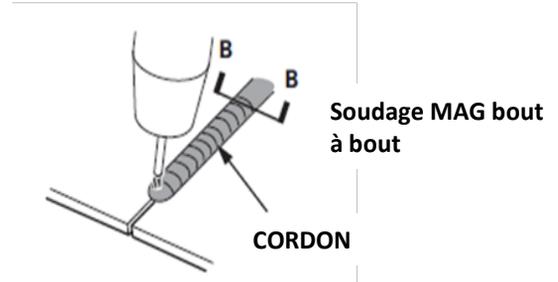
DIRECTIVES RELATIVES AU SOUDAGE MAG EN BOUCHON

- Le soudage MAG en bouchon peut être utilisé pour joindre des composants de carrosserie à des pièces en acier de 590 à 980 MPa.
- Suivez les recommandations précisées dans le manuel de réparation de la carrosserie, sous « Directives de réparation relatives aux pièces en acier à haute résistance » et sous « Conditions de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance (Sauf les 1 500 MPa) ».



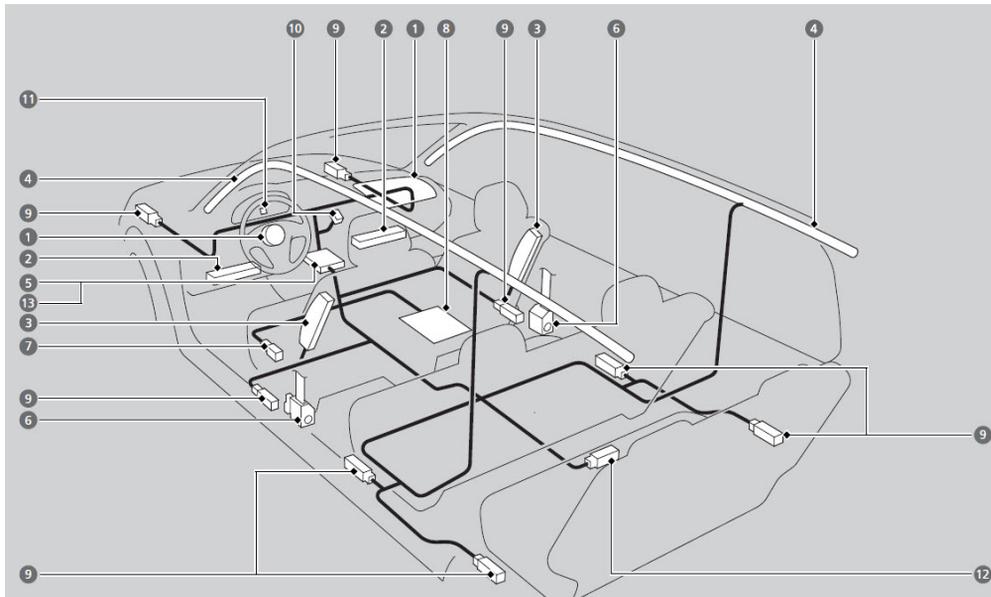
DIRECTIVES RELATIVES AU SOUDAGE MAG BOUT À BOUT

- Le soudage MAG bout à bout peut être utilisé **uniquement** sur les pièces en acier dont la résistance à la traction est de 780 MPa ou moins.
- La vitesse de soudage revêt une très grande importance pour garantir la résistance de la soudure et minimiser la zone affectée thermiquement.
- Suivez les recommandations précisées dans le manuel de réparation de la carrosserie, sous « Directives de réparation relatives aux pièces en acier à haute résistance » et sous « Conditions de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance (Sauf les 1 500 MPa) ».



Composants et réparations du système de coussins gonflables

COMPOSANTS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES



1. Deux coussins gonflables avant SRS (système de retenue supplémentaire). Le coussin gonflable du conducteur est au centre du volant de direction; le coussin gonflable du passager avant est intégré dans le tableau de bord. Les deux portent la mention « SRS AIRBAG » (coussin gonflable SRS).
2. Deux coussins gonflables avant pour genoux. Le coussin gonflable pour genoux du conducteur est intégré sous la colonne de direction. Le coussin gonflable pour genoux du passager avant est installé sous la boîte à gants. Les deux portent la mention « SRS AIRBAG » (coussin gonflable SRS).
3. Deux coussins gonflables latéraux, l'un pour le conducteur et l'autre pour un passager avant. Les coussins gonflables sont intégrés dans les bordures latérales extérieures des dossiers. Les deux portent la mention « SIDE AIRBAG » (coussin gonflable latéral).
4. Deux rideaux gonflables latéraux, l'un de chaque côté du véhicule. Les coussins gonflables sont intégrés dans le plafond au-dessus des glaces latérales. Les montants avant et arrière portent la mention « SIDE CURTAIN AIRBAG » (rideau gonflable latéral).
5. Une unité de contrôle électronique qui, lorsque le véhicule est en marche, surveille continuellement les données provenant des divers capteurs de choc, capteurs de siège et de boucle, du capteur de capotage, des actionneurs de coussin gonflable, des tendeurs de ceinture de sécurité et toute autre information du véhicule. Pendant une collision, l'unité peut enregistrer de telles informations.
6. Tendeurs automatiques de ceinture de sécurité avant. De plus, les boucles de ceinture de sécurité des sièges conducteur et passager avant comportent des capteurs qui détectent si elles sont bouclées ou non.
7. Capteur de position du siège conducteur. Si le siège est trop avancé, le coussin gonflable se déploiera avec moins de force.
8. Des capteurs de poids intégrés au siège passager avant. Le coussin gonflable du passager avant se désactivera si le poids sur le siège est d'environ 29 kg (65 lb) ou moins (le poids d'un bébé ou d'un jeune enfant).
9. Des capteurs de choc pouvant détecter une collision frontale ou latérale modérée à grave.
10. Un témoin sur le tableau de bord qui vous indique que le coussin gonflable avant du passager avant a été désactivé.
11. Un témoin sur le tableau de bord qui prévient d'une anomalie possible du système de coussins gonflables ou des tendeurs de ceinture de sécurité.
12. Détecteur d'impact de sécurité.
13. Un capteur de capotage pouvant détecter le capotage imminent du véhicule et commandant à l'unité de contrôle de déployer les rideaux gonflables latéraux des deux côtés.

TÉMOINS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Deux témoins sont utilisés pour le système de coussins gonflables.

Témoin du système de retenue supplémentaire (SRS)

Lorsque vous placez le commutateur d'allumage en position marche, ce témoin devrait s'allumer et s'éteindre après environ 6 secondes.

- Si le témoin SRS ne s'éteint ou ne s'allume pas, le système est défectueux.
- Les codes d'anomalie (DTC) doivent être récupérés et supprimés à l'aide de l'outil de diagnostic i-HDS (ou d'un outil équivalent).
Communiquez 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, ajoutez 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 D'ANNULATION DU COUSSIN GONFLABLE DU PASSAGER

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 siège passager avant détectent un poids d'environ 29 kg (65 lb) ou moins, ce qui représente le poids d'un bébé ou d'un enfant de petite taille sur le siège.
- Si le témoin s'allume alors que le siège du passager avant est libre et qu'il n'y a rien sur le siège ou qu'un adulte y est assis, quelque chose peut entraver les capteurs de poids ou alors, le système peut comporter une anomalie. Communiquez avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.



Témoin d'annulation du coussin gonflable du passager

RÉPARATION DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES REQUISE APRÈS LE DÉPLOIEMENT

Pour rétablir le fonctionnement et permettre la suppression du DTC, le système de coussins gonflables **doit** être réparé conformément à ce qui est spécifié dans l'information d'entretien. Consultez la section portant sur le remplacement/l'inspection des composants suite au déploiement pour obtenir tous les détails.

- **N'utilisez pas** des pièces de système de coussins gonflables d'occasion, remises à neuf ou modifiées !
- Lorsque vous effectuez la réparation du système de coussins gonflables, utilisez uniquement des pièces de remplacement d'origine neuves qui sont de la même qualité et fabriquées selon les mêmes normes que les pièces d'origine.
- Pour garantir que les pièces de remplacement appropriées du système de coussins gonflables sont installées, indiquez le NIV du véhicule lorsque vous commandez les pièces. Comparez les numéros des pièces neuves et retirées pour vous assurer qu'ils soient identiques.

RÉPARATIONS DES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Sauf lors de l'inspection des composants électriques qui nécessite l'alimentation de la batterie, coupez toujours l'alimentation, déconnectez le câble négatif de la batterie, ensuite attendez 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.
- De nombreux faisceaux contenant principalement du câblage destiné aux 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 généralement pas identifié.
- Ne tentez **jamais** de modifier, d'épissier ou de réparer le câblage du système de coussins gonflables. Si l'une des parties du câblage du système de coussins gonflables est endommagée, remplacez le(s) faisceau(x) de fils touchés.



Connecteurs et faisceau (jaune) des systèmes de coussins gonflables

REMARQUE : Consultez les informations d'entretien pour obtenir toute l'information concernant le fonctionnement, le diagnostic et la réparation des systèmes de retenue.

Information sur les réparations électriques

SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUS (TPMS) AVEC ASSISTANCE AU GONFLAGE

Ce véhicule est équipé d'un TPMS de type à initiateur.

- Le témoin de basse pression de pneu/TPMS s'allume si la pression de gonflage d'un pneu ou de plusieurs pneus est insuffisante. Des messages du TPMS apparaîtront également sur l'interface d'informations du conducteur du module de commande des instruments.
- L'assistance au gonflage du TPMS procure un guide sonore et visuel pendant le réglage de la pression d'un pneu. Consultez le manuel du conducteur pour en savoir plus.
- Le témoin du TPMS demeurera allumé et le système établira un DTC si les codes d'identification des capteurs de pression des pneus ne sont pas mémorisés par l'unité de contrôle de TPMS après le remplacement d'une roue et/ou d'un capteur de pression de gonflage de pneu.
- Consultez la section « Mémorisation d'un code d'identification de capteur de pression de gonflage de pneu » dans l'information d'entretien pour toutes les précisions.
- L'outil de diagnostic i-HDS (ou l'équivalent) sera peut-être nécessaire pour effectuer cette mémorisation. Communiquez avec un concessionnaire Honda au besoin.

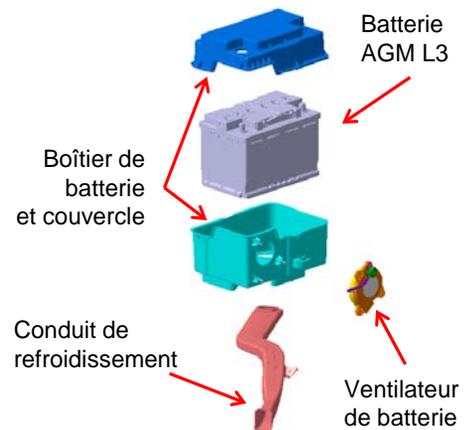


Témoin de basse pression de pneu/TPMS

SYSTÈME D'ARRÊT AUTOMATIQUE AU RALENTI ET BATTERIE AGM

Les versions Touring et Élite sont équipées d'un système d'arrêt automatique au ralenti qui améliore le rendement énergétique en coupant le moteur lorsque le véhicule arrive à un arrêt si certaines conditions sont réunies. Le démarreur et la batterie de 12 volts redémarrent alors le moteur.

- L'arrêt automatique au ralenti augmente la charge de la batterie de 12 volts et les événements de décharge.
- Une batterie longue durée de type L3 (AGM) à tapis en fibre de verre absorbante est utilisée pour ses capacités de service à décharge profonde.
- Pour réduire la température de la batterie, la batterie comporte un boîtier fermé avec un ventilateur et un conduit de refroidissement.
- Les batteries AGM exigent des procédures particulières de recharges et d'essai.
- Remplacez toujours une batterie AGM par le même type de batterie, sans quoi la durée utile de la batterie sera grandement réduite.
- Le ventilateur de refroidissement de la batterie n'établit pas de DTC en cas d'anomalie.



Fonctionnement du témoin d'arrêt automatique au ralenti :

- Le témoin d'arrêt automatique au ralenti s'allumera de couleur verte lorsque l'arrêt automatique au ralenti sera activé.
- Ce témoin s'allumera de couleur ambre si le système est désactivé. Il clignotera également de couleur ambre en cas d'anomalie du système.
- Un message d'avertissement pourrait également s'afficher.



Arrêt automatique au ralenti actif (moteur coupé)



Arrêt automatique au ralenti désactivé ou anomalie

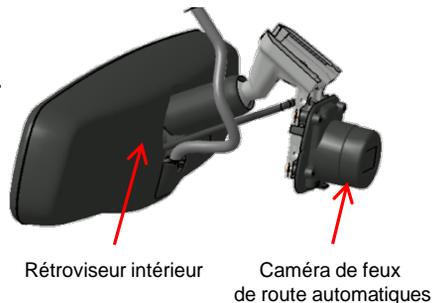


- Système Désactivé = témoin entièrement allumé
- Anomalie = témoin clignotant

SYSTÈME DE FEUX DE ROUTE AUTOMATIQUES

Certains modèles comportent une caméra montée à l'intérieur du pare-brise; ce système détecte les sources lumineuses devant le véhicule. Selon la source lumineuse, le système remplace les feux de route par les feux de croisement pour une vision nocturne optimale.

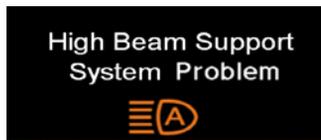
- Un témoin vert de feux de route automatiques s'allume sur le module de commande des instruments lorsque le système est fonctionnel.
- Si la surface du pare-brise entourant la caméra est sale, il se peut que le système de feux de route automatiques ne fonctionne pas.
- Ne fixez pas d'objets, d'autocollant ou de pellicule teintée sur la surface autour de la caméra.
- Des messages d'avertissement apparaîtront pour signaler les anomalies du système.



Témoin de feux de route automatiques



Message d'avertissement des feux de route automatiques



SYSTÈME AVEC SÉLECTEUR DE RAPPORT ÉLECTRONIQUE

Les modèles Touring et Élite sont équipés d'un sélecteur de rapport électronique fonctionnant avec des boutons sélecteurs de rapport pour remplacer le levier de vitesses et le câble traditionnels.

- L'unité de contrôle du sélecteur de rapport électronique comporte une logique de stationnement programmée lorsque le véhicule est arrêté, mais qu'il n'est pas à la position de stationnement. Si la ceinture de sécurité du conducteur est détachée et que la portière du conducteur est ouverte, le véhicule passera automatiquement en mode stationnement pour aider à prévenir une situation de roulement accidentel.
- Si certaines situations exigent que le véhicule soit au point mort, moteur coupé, comme lorsqu'il faut pousser pour le déplacer, il est possible de sélectionner un mode « lave-auto ». Pour passer au mode lave-auto, suivez les instructions se trouvant sous « Changement de rapport » dans le manuel du conducteur en ligne.
 - Le véhicule restera au point mort avec l'allumage en position
 - ACCESSOIRE pendant 15 minutes.
 - Après 15 minutes, le sélecteur passe automatiquement au mode stationnement et l'allumage se désactive.

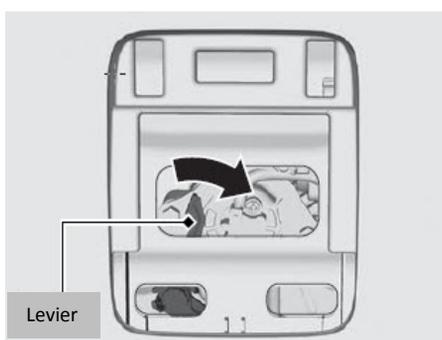
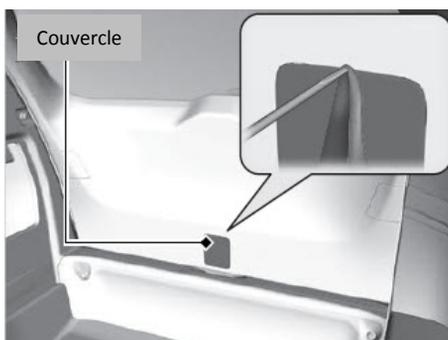


Sélecteur de rapport électronique

INFORMATION SUR LE HAYON ÉLECTRIQUE

Si vous ne pouvez pas à ouvrir le hayon électrique, recourez à la procédure suivante :

1. Utilisez un tournevis à lame plate pour retirer le couvercle sur la face intérieur du hayon.
2. Pour ouvrir le hayon, poussez sur le hayon en poussant en même temps le levier vers la droite.



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. Communiquez avec un concessionnaire Honda pour obtenir de l'aide.

Système d'information d'angle mort (BSI) avec alerte de trafic transversal :

Les unités radar BSI doivent être réorientées dans les cas suivants :

- Après le remplacement ou le retrait et installation d'une ou des deux unités radar BSI.
 - Après le remplacement/la réparation de panneaux latéraux extérieurs arrière de la carrosserie.
 - DTC B18B8 ou B1E68 enregistré – azimut de l'unité radar BSI gauche ou droite désaligné.
- BSI, le témoin BSI de couleur ambre s'allumera. Un message d'avertissement pourrait également s'afficher.



Témoin d'information d'angle mort (BSI)



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

L'unité de caméra à usages multiples doit être réorientée dans les cas suivants :

- La caméra est retirée ou remplacée.
- Le pare-brise est retiré ou remplacé.

Si l'orientation est incomplète, les témoins des systèmes FCW et LDW s'allument et clignotent. Des messages d'avertissement des systèmes FCW et LDW peuvent également s'afficher.



Témoin LDW



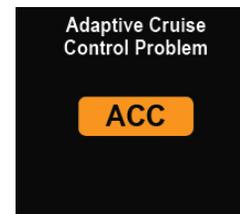
Témoin FCW/CMBS



Régulateur de vitesse et d'espace (ACC) et système de freinage atténuant les collisions (CMBS) :

Le radar à ondes millimétriques des systèmes ACC/CMBS doit être réorienté si :

- L'unité radar est retirée ou remplacée.
- Le point de fixation de l'unité radar a été endommagé.
- Si la procédure d'orientation n'est pas complétée ou si la procédure d'information d'entretien n'est pas suivie, le témoin d'ACC passe à la couleur ambre et un message d'avertissement peut également s'afficher.



Système d'aide au respect des voies (LKAS) :

L'unité de caméra à usages multiples doit être réorientée dans les cas suivants :

- La caméra/l'unité de contrôle est retirée ou remplacée.
- Le pare-brise est retiré ou remplacé.
- Si l'orientation n'est pas effectuée ou complétée, le témoin LKAS devient ambre et clignote. Un message d'avertissement pourrait également s'afficher.

Remplacement du pare-brise des véhicules dotés des systèmes FCW/LDW/LKAS :

- Tout dommage dans le champ de vision de la caméra à usage multiple peut entraîner le fonctionnement anormal de ces systèmes.
- Seul un pare-brise de remplacement Honda d'origine doit être utilisé. L'installation d'un pare-brise de remplacement provenant du marché des pièces de rechange peut également causer le fonctionnement anormal de ces systèmes.



LaneWatch^{MC} :

LaneWatch repose sur une caméra intégrée aux rétroviseur extérieur de la portière du passager et sur l'écran d'affichage central pour aider le conducteur à mieux voir la voie du côté passager.

La caméra du système LaneWatch doit être orientée après que l'une ou plusieurs des procédures suivantes aient été effectuées :

- Retrait ou remplacement de la caméra du système LaneWatch
- Retrait ou remplacement du rétroviseur extérieur
- Retrait ou remplacement du panneau de portière
- Réparation du panneau de portière

Le système LaneWatch ne génère pas de codes d'anomalie (DTC).

Les opérations de dépannage et d'orientation de la caméra sont effectuées en utilisant la fonction d'auto-diagnostic du système de navigation ou de l'affichage central. Le système LaneWatch n'utilise pas de témoin pour avertir le conducteur d'une défaillance.

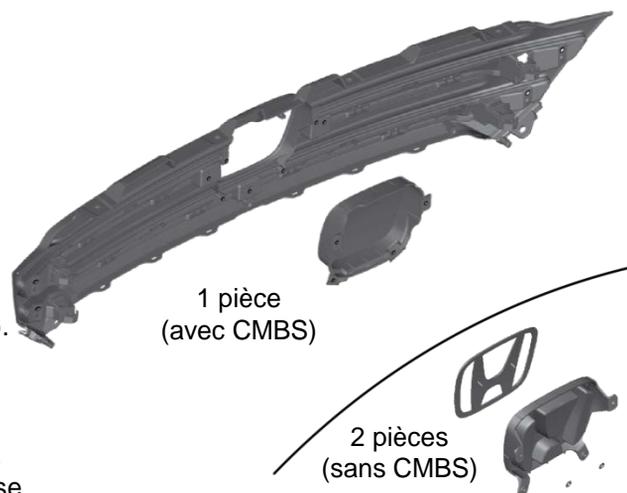


Emplacement de la caméra du système LaneWatch

DIFFÉRENCES DE CALANDRE ACC/CMBS

Certains modèles sont équipés d'un régulateur de vitesse et d'espacement et du système de freinage atténuant les collisions (Collision Mitigating Braking System^{MC} – CMBS^{MC}) comprenant une unité radar à ondes millimétriques montée derrière la calandre.

- Cette unité perçoit l'information à travers la base de l'emblème de calandre.
- Cette pièce, et son emblème Honda sont spécifiquement conçus pour prévenir l'interférence du radar. Ce changement de conception augmente aussi substantiellement le coût de la pièce.
- Le fait d'installer la mauvaise base d'emblème de calandre déclenchera l'allumage du témoin du CMBS et l'établissement du DTC P2583-97 (poussière ou saleté sur le radar à ondes millimétriques).
- L'emblème Honda est une lentille plate intégrée à la base de la bonne pièce compatible avec le radar.
- Les mauvaises pièces ont été installées sur un modèle équipé des systèmes ACC/CMBS si l'emblème Honda a une texture surélevée et est une pièce séparée de la base.



Emblème de calandre et bases

Fluide frigorigène de climatiseur R-1234yf

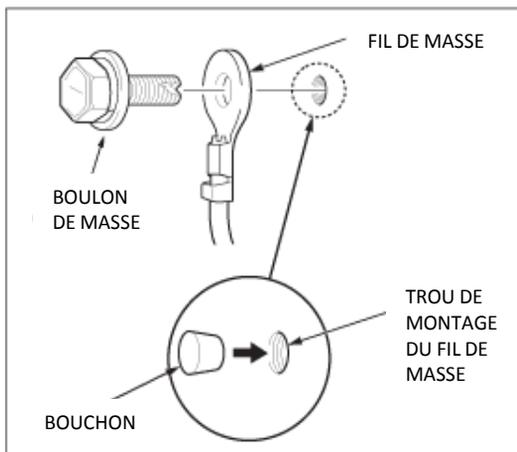
Le système de climatisation de ce véhicule utilise le fluide frigorigène R-1234yf, lequel est plus écologique.

- Le fluide frigorigène R-1234yf est considéré comme étant « légèrement inflammable ». Assurez-vous de respecter toutes les consignes de sécurité de base lorsque vous travaillez à proximité de gaz inflammables. Consultez la section Précautions et conseils » dans l'information d'entretien.
- L'entretien du système doit être effectué seulement par un technicien qualifié dans le domaine de la climatisation et formé pour manipuler le fluide frigorigène R-1234yf.
- La récupération, le remplissage et la détection de fuites de liquide frigorigène sont des opérations qui nécessitent de l'équipement et des outils dédiés conçus et approuvés par la SAE aux fins d'utilisation avec le fluide frigorigène R-1234yf.
- Les concessionnaires Honda possèdent cet équipement.
- Veuillez communiquer avec le concessionnaire de votre région si vous avez besoin d'aide.



PROTECTION DES FILS DE MASSE ÉLECTRIQUES

- Peindre sur les points de fixation des mises à la masse électriques peut causer des problèmes aux systèmes électriques, tels qu'une défectuosité du système d'assistance à la stabilité du véhicule (VSA), et le déclenchement de codes d'anomalie (DTC) difficiles à diagnostiquer.
- Protégez le fil de masse et les filets du trou de montage avec un bouchon ou un bouchon de silicone lors de l'application d'apprêt ou de peinture.



DÉMARRAGE DE SECOURS/CHARGE/POINTS D'ESSAI DE LA BATTERIE

Ce véhicule comporte un capteur de batterie de 12 volts sur le câble négatif de la batterie au niveau de la borne de batterie.

- Ce capteur est fragile et peut être endommagé pendant des procédures de démarrage de secours ou de recharge/d'essai de la batterie.
- Pour prévenir l'endommagement du capteur de la batterie et les risques d'étincelles électriques, n'utilisez pas la borne négative de la batterie pour ces procédures. Connectez plutôt le câble volant négatif ou le câble négatif de l'équipement d'essai/de recharge sur le support de la pièce de suspension du moteur du côté passager, sous le couvercle en plastique du moteur.



Positions de démarrage de secours/recharge/essai de la batterie de 12 volts sous le capot.