

MODEL/YEAR MODÈLE /ANNÉE	DATE OF ISSUE DATE EN VIGUEUR	BULLETIN NUMBER NUMÉRO DU BULLETIN
CR-V 2012	11 déc. 2017	J-3-17

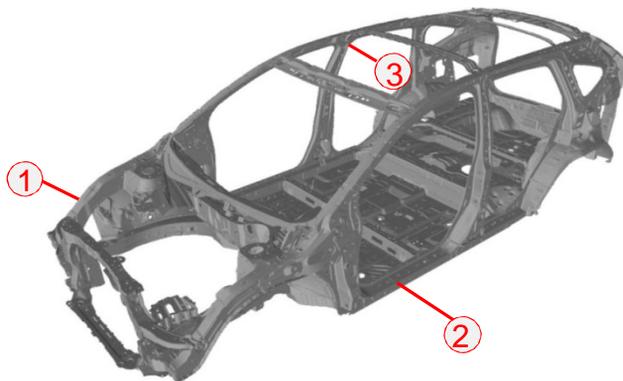
CR-V 2012 : Information pour la réparation de la carrosserie du nouveau modèle

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 5
Précautions et information relatives au soudage	Page 6
Composants et réparations du système de coussins gonflables	Page 8
Information sur les réparations électriques	Page 10

APERÇU DES CARACTÉRISTIQUES DE LA CARROSSERIE



La carrosserie des modèles 2012 à 2014 présente les caractéristiques suivantes :

1. Structure de carrosserie à compatibilité avancée (Advanced Compatibility Engineering^{MC} ou ACE^{MC})
2. Utilisation importante de l'acier présentant une résistance élevée à la traction (58 %), dont 10 % pour l'acier de 780 MPa.
3. Structure de toit renforcée pour améliorer la protection en cas de capotage.

Pour l'année modèle 2015, les caractéristiques de carrosserie suivantes ont été ajoutées ou améliorées en raison d'un changement mineur au modèle (MMC) :

1. Structure de carrosserie à compatibilité avancée (Advanced Compatibility Engineering^{MC} ou ACE^{MC}) de nouvelle génération
2. Utilisation de l'acier à ultra haute résistance (UHSS) de 1 500 MPa pour améliorer l'absorption de l'énergie d'un plus grand nombre de collisions frontales décalées et obliques.

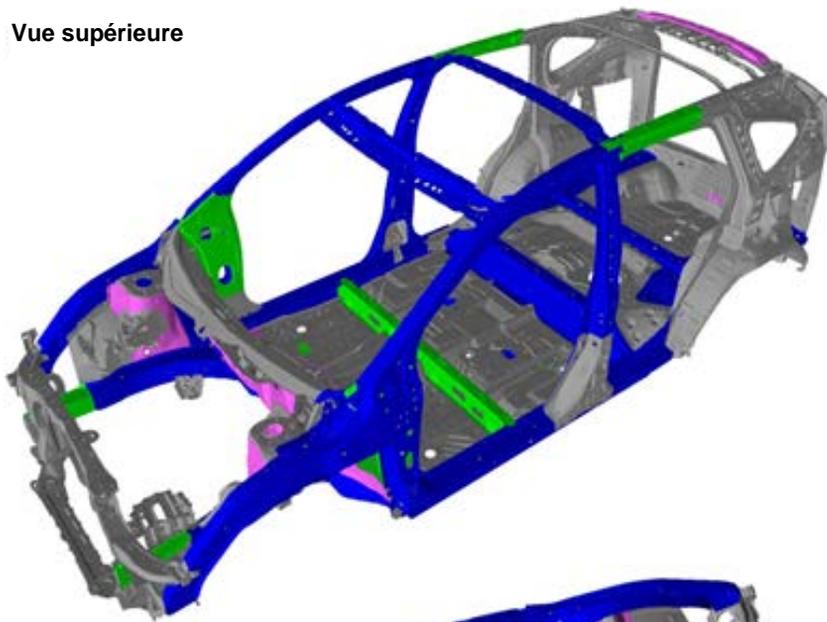
TECHNOLOGIE DE LA CARROSSERIE DU NOUVEAU MODÈLE

CONSTRUCTION DE LA CARROSSERIE ET TENEUR EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE – MODÈLES 2012 À 2014

- 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 tout acier ayant une résistance à la traction de 340 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.

Construction de carrosserie de 2012 à 2014

Vue supérieure



270 MPa

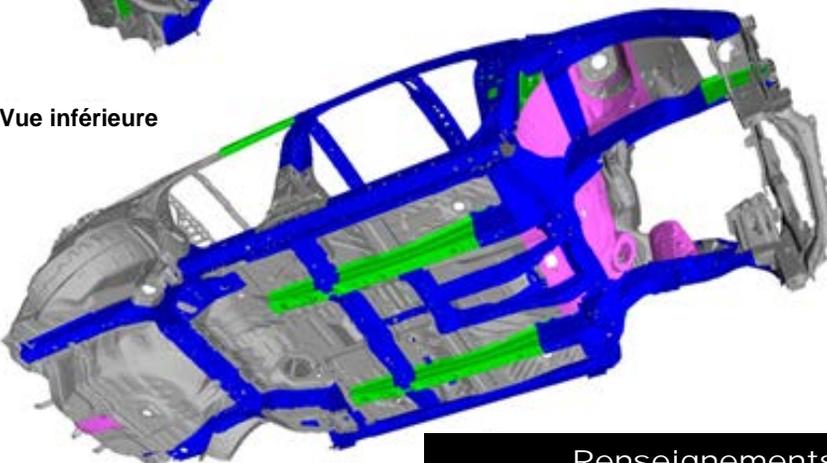
440 MPa

590 MPa

780 MPa

Légende de la
résistance à la
traction de l'acier

Vue inférieure



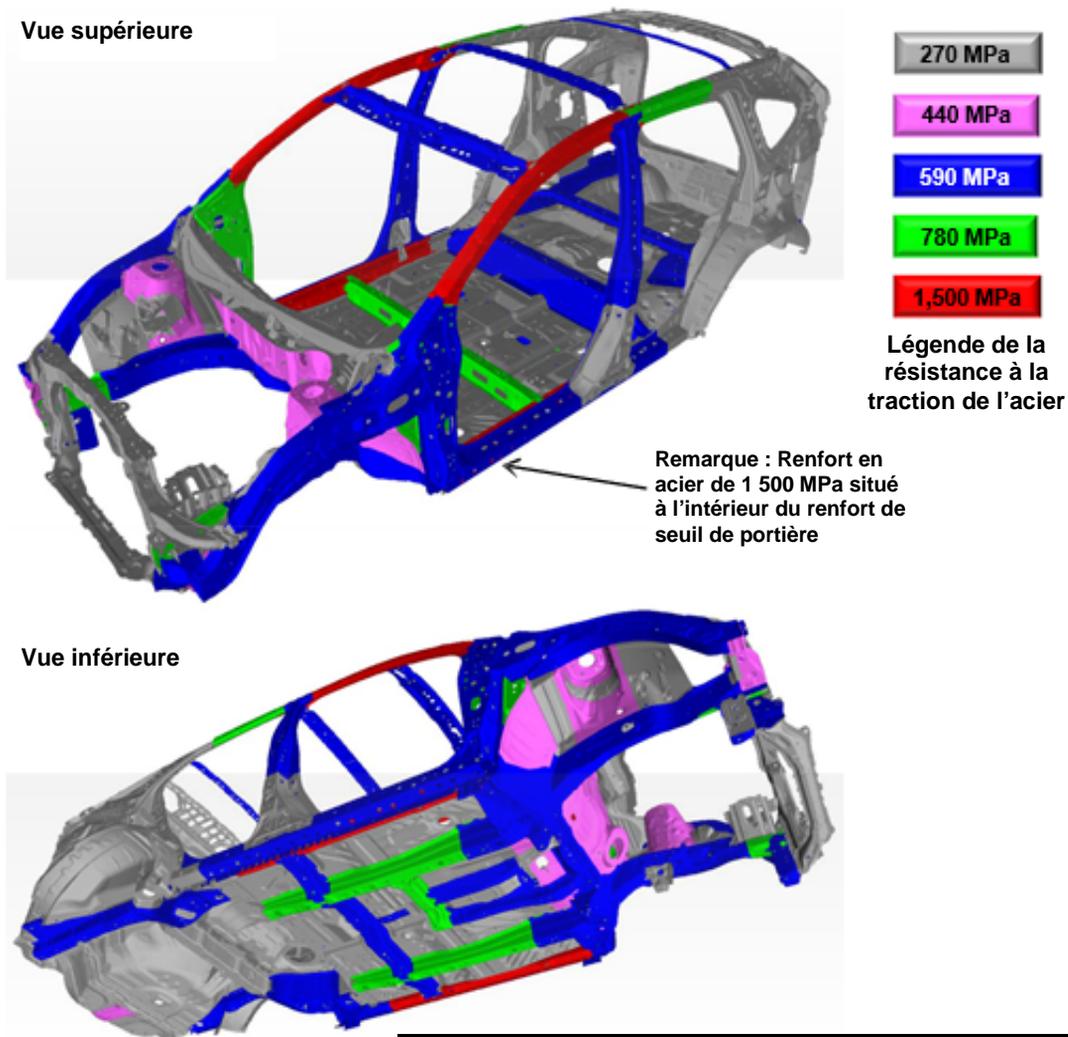
Renseignements importants

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.

CONSTRUCTION DE LA CARROSSERIE ET TENEUR EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE – MODÈLES 2015

- 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 tout acier ayant une résistance à la traction de 340 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.

Construction de la carrosserie en 2015



Renseignements importants

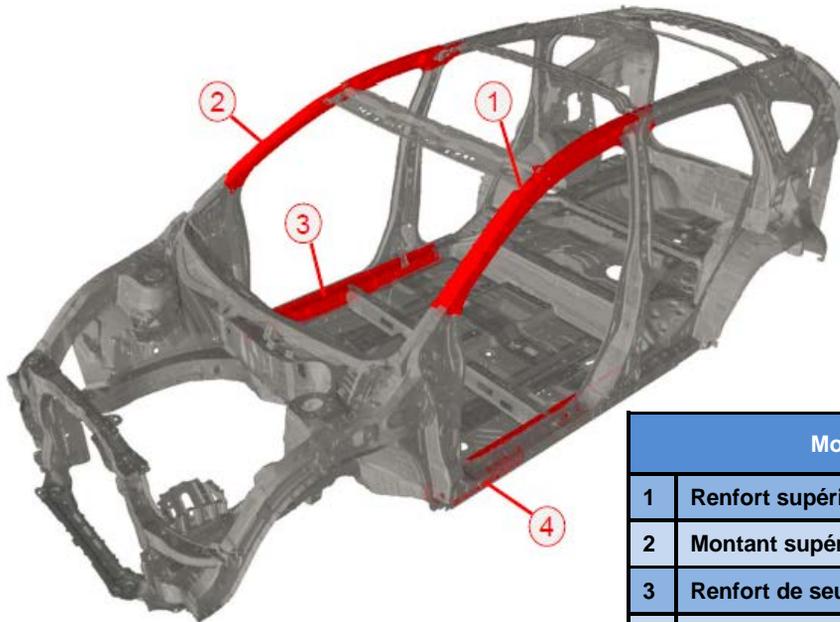
Ces illustrations sont fournies à titre de référence seulement. Certaines pièces de carrosserie sont faites de multiples couches d'acier ayant différents niveaux de résistance à la traction. Consultez toujours la section du manuel de réparation de la carrosserie portant sur la construction de la carrosserie 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) – MODÈLES 2015

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 pour en améliorer le rendement énergétique.

REMARQUE : L'acier de 1 500 MPa n'est pas utilisé sur les modèles de 2012 à 2014.

Les pièces numérotées dans le schéma ci-dessous sont fabriquées d'acier de 1 500 MPa :



Modèles 2015	
1	Renfort supérieur de montant avant
2	Montant supérieur intérieur avant
3	Renfort de seuil intérieur avant
4	Renfort de seuil de portière

PRÉCAUTIONS POUR LE REMORQUAGE ET LE LEVAGE

- Les modèles à traction intégrale (AWD) doivent être remorqués uniquement au moyen d'un camion à plate-forme pour ne pas endommager le système AWD.
- Les versions à deux roues motrices (2RM) peuvent être remorquées à l'aide d'un système de levage des roues avant ou d'une dépanneuse à plateau.
- Les versions AWD ne comportent aucun interrupteur manuel permettant de désactiver le système. Lorsqu'on doit faire tourner les roues avant ou arrière avec le moteur dans le cadre de l'entretien, soulevez toujours le véhicule et supportez-le de façon à ce que les quatre roues ne présentent aucun contact avec le sol.



Pour de plus amples renseignements, consultez la section « Remorquage d'urgence » du manuel du conducteur.

- 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 la rubrique « Points de levage et d'appui » dans le manuel d'entretien ou le manuel de réparation de la carrosserie approprié.

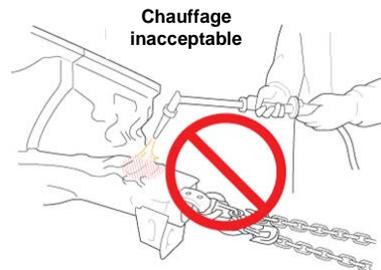
INFORMATION SUR LES RÉPARATIONS DE CARROSSERIE

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 obtenir toute l'information.

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 :

- 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.

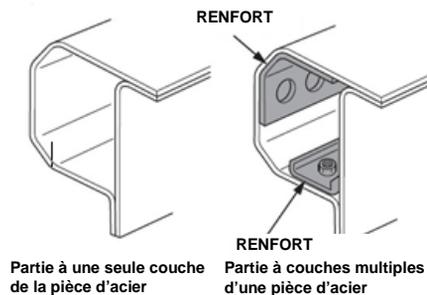


DIRECTIVES RELATIVES AU SECTIONNEMENT (COUPER ET JOINDRE)

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 de réparation, renfort, 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 et les panneaux de plancher en acier doux, 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 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 renforts et les autres pièces en acier en plusieurs couches, sous forme d'ensembles correspondant à la configuration d'origine des pièces.



CORRECT **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	O	O	O
590	O	O	O
780	O	O	O
980	O	O	X
1 500	O	X	X

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

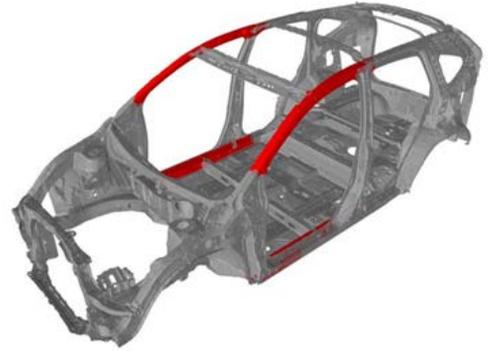
- Les méthodes de soudage approuvées sont indiquées dans le tableau.
- Consultez la section « Directives de sectionnement des pièces (couper et joint) » du manuel de réparation de la carrosserie pour obtenir toute l'information.

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 :

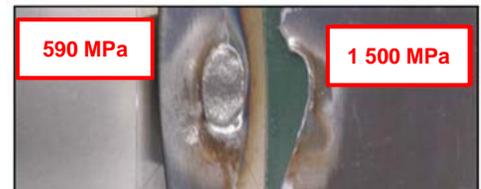
- Ne tentez JAMAIS de redresser des pièces en acier de 1 500 MPa endommagées, car elles pourraient se fendre.
- Les pièces en acier de 1 500 MPa DOIVENT être remplacées au niveau des joints d'usine en utilisant le soudage par points par résistance à la pression (STRSW). NE SECTIONNEZ PAS ces pièces !
- 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 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 pièces complètes. Aucun sectionnement n'est 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.
- Cette photo 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 fendu en premier, 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 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 à droite montrent la différence des résultats entre le brasage MIG pulsé et non pulsé.



Brasage MIG pulsé (acceptable)



Brasage MIG non pulsé (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 de soudage/brasage :

- 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 qui 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 la carrosserie indique les types et les points de soudure pour chaque panneau de carrosserie :

- 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. Ce tableau de conversion 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).

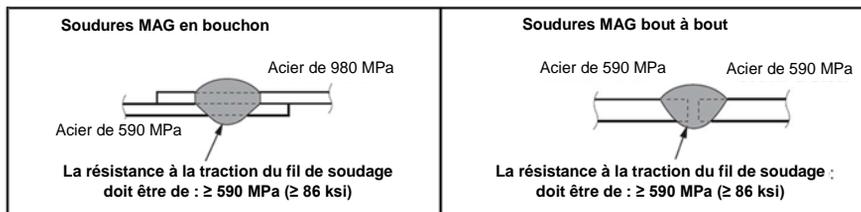
Renseignements importants

Les pièces faites en acier à haute résistance (590 à 980 MPa) doivent généralement être installées en tant que pièces complètes. 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

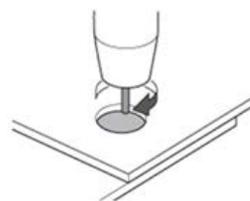
(1 000 psi = 1 ksi)

- 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 :

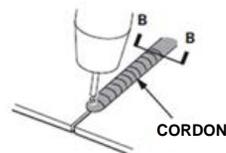


DIRECTIVES RELATIVES AU SOUDAGE MAG EN BOUCHON

- 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 « Conditions de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance (Sauf les 1 500 MPa) ».



Soudage MAG en bouchon



Soudage MAG bout à bout

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 « Conditions de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance (Sauf les 1 500 MPa) ».

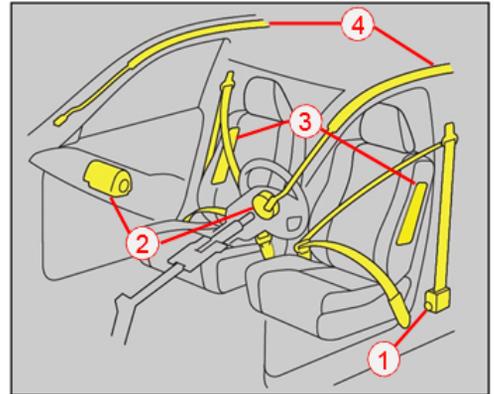
COMPOSANTS ET RÉPARATIONS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

COMPOSANTS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Le système de coussins gonflables de ce véhicule comprend :

Les composants suivants qui peuvent se déployer lors d'une collision :

1. Les tendeurs de ceinture de sécurité des sièges du conducteur et du passager avant (peuvent se déployer indépendamment des coussins gonflables).
2. Les coussins gonflables SRS du conducteur et du passager avant.
3. Les coussins gonflables latéraux installés dans les dossiers des sièges du côté conducteur et du passager avant.
4. Les rideaux gonflables latéraux installés au-dessus des glaces de gauche et de droite sous la garniture de toit.

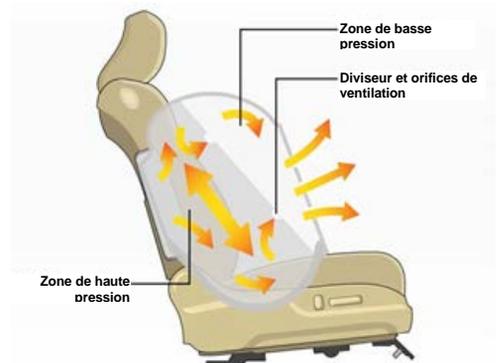


COUSSINS GONFLABLES LATÉRAUX SMARTVENT^{MC}

- À partir de l'année modèle 2015, ces véhicules sont munis de coussins gonflables latéraux SmartVent :
- Ce concept de coussin gonflable contribue à atténuer le risque d'une force de déploiement excessive d'un coussin gonflable et de blessures aux occupants de petite taille sur le siège.
- Élimine le besoin d'un capteur du système de détection de la position de l'occupant (OPDS) situé dans le dossier du siège du passager avant.

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

- Des housses de siège ou un fil de rupture spéciaux sont utilisés pour assurer une trajectoire convenable lors du déploiement.
- On recommande de remplacer les housses endommagées des sièges avant et non de les réparer.
- N'installez pas de housses de siège qui ne proviennent pas de l'usine, puisqu'elles risquent de modifier la trajectoire de déploiement prévue des coussins gonflables.



RÉPARATION DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES REQUISE APRÈS LE DÉPLOIEMENT

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

- N'INSTALLEZ 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 rechange 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 rechange 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.

TÉMOINS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Trois témoins sont utilisés pour le système de coussins gonflables.

Témoin du système de retenue supplémentaire (SRS)

Lorsque vous mettez le mode d'alimentation du véhicule à 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, une anomalie est présente dans le système.
- Les codes d'anomalie (DTC) doivent être récupérés et supprimés à l'aide de l'outil de diagnostic HDS (ou d'un outil équivalent). Au besoin, communiquez avec un concessionnaire Honda.
- 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 rechange 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 de 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, il se peut que quelque chose entrave les capteurs de poids ou que le système comporte une anomalie. Consultez la section « Diagnostic de symptômes du SRS » dans le manuel d'entretien ou, au besoin, communiquez avec un concessionnaire Honda.



Témoin d'annulation du coussin gonflable

Témoin d'annulation du coussin gonflable latéral (modèles 2012 à 2014 seulement)

Ce témoin s'allume lorsque le capteur OPDS constate que le coussin gonflable latéral du passager avant doit être désactivé pour des raisons de sécurité :

- Cela peut survenir parce que le passager est trop petit pour prendre place dans le siège avant, qu'il se penche vers l'avant, qu'il n'est pas assis bien droit ou qu'il s'est penché dans la trajectoire de déploiement du coussin gonflable.
- Ce témoin ne sert pas à identifier les problèmes au niveau de l'OPDS ou du système de coussins gonflables.
- Ce témoin n'est pas utilisé sur les modèles à partir de 2015, puisque le capteur OPDS n'est pas nécessaire lorsque les coussins gonflables latéraux SmartVent^{MC} sont utilisés.



Témoin
d'annulation du
coussin

RÉPARATIONS AU SYSTÈME ÉLECTRIQUE DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Sauf lors de l'inspection des composants électriques qui nécessite l'alimentation de la batterie, mettez toujours le mode d'alimentation du véhicule à CONTACT COUPÉ (ANTIVOL), 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'épisser ou de réparer le câblage du système de coussins gonflables. Si le câblage du système de coussins gonflables est endommagé, remplacez le(s) faisceau(x) de fils.



Connecteurs et faisceau (jaune)
du système de coussins
gonflables

REMARQUE : Consultez le manuel d'entretien pour obtenir toute l'information concernant le fonctionnement, le diagnostic et la réparation du système de retenue.

INFORMATION SUR LES RÉPARATIONS ÉLECTRIQUES

SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUS (TPMS)

Modèles 2012 et 2013

Ces véhicules sont munis d'un TPMS sans déclencheur qui fait appel à quatre capteurs de pression de gonflage des pneus :

- Le témoin de basse pression des pneus s'allume si la pression de gonflage d'un ou de plusieurs pneus est grandement insuffisante.
- Le temps froid, l'utilisation d'un enduit d'étanchéité pour pneus ou l'installation de roues qui ne sont pas de type TPMS, y compris le pneu de secours compact, peuvent également provoquer l'allumage du témoin.
- Le témoin TPMS, ou témoin de basse pression des pneus/TPMS, demeurera allumé et le système établira des DTC si les codes d'identification des capteurs de pression des pneus ne sont pas tous mémorisés par l'unité de contrôle de TPMS après :
 - Avoir substitué une roue réputée bonne avec capteur de pression de gonflage de pneu.
 - Remplacez un capteur de pression de gonflage des pneus
 - Remplacez l'unité de contrôle de TPMS
- Consultez la section « Mémorisation d'un code d'identification de capteur de pression de gonflage de pneu » dans le manuel d'entretien pour obtenir toute l'information.
- Un outil de déclenchement de TPMS tel que le ATEQ VT55 et un outil de diagnostic HDS (ou l'équivalent) sont nécessaires afin d'effectuer la procédure de mémorisation. Au besoin, communiquez avec un concessionnaire Honda.
- REMARQUE : Les témoins du système varient selon que le véhicule est muni d'un affichage d'information ou d'un affichage multifonction.



Témoin de basse pression des pneus



Témoin TPMS

Modèles 2014 et 2015

Ces véhicules sont équipés d'un TPMS indirect. Ce système fait appel aux capteurs de vitesse de roue de la VSA pour surveiller et comparer les caractéristiques du pneu pendant la conduite et déterminer quand un ou plusieurs pneus sont sous-gonflés de manière importante.

Le témoin de basse pression des pneus/TPMS clignote ou s'allume dans les cas suivants :

- La pression de gonflage d'un ou de plusieurs pneus est insuffisante.
- Le système doit être étalonné ou est en cours d'étalonnage.
- Le pneu de secours compact est installé.
- Il existe un problème au niveau du TPMS.



Témoin de basse pression des pneus/TPMS

Vous devez procéder à l'étalonnage du TPMS chaque fois que vous :

- Ajustez la pression d'un ou de plusieurs pneus.
- Permutez les pneus.
- Remplacez un ou plusieurs pneus.
- Procédez au remplacement ou à la mise à jour de l'unité de contrôle du modulateur VSA.

Consultez la section « Étalonnage du TPMS » dans le manuel d'entretien ou dans le manuel du conducteur pour obtenir toute l'information. Au besoin, communiquez avec un concessionnaire Honda.

SUPPORT DE PHARE DE RECHANGE

Un support de rechange est offert advenant le bris du support inférieur de l'ensemble de phare. Il est possible de remplacer le support, pourvu qu'on réponde aux critères suivants :

- L'ensemble de phare en tant que tel n'est pas endommagé.
- La lentille du phare et le boîtier du phare restent scellés.

Consultez la section « Remplacement du support de phare » dans le manuel de réparation de la carrosserie pour obtenir toute l'information.



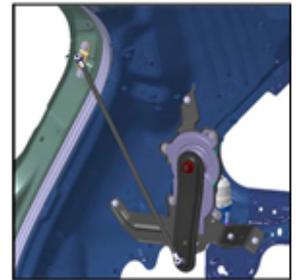
Support de phare inférieur

INFORMATION SUR LE HAYON ÉLECTRIQUE

À partir de l'année modèle 2015, les versions Touring sont munies d'un hayon électrique :

- Le hayon électrique ne pourra s'ouvrir ou se fermer automatiquement jusqu'à ce qu'il soit réinitialisé lorsque :
 - La batterie du véhicule est déconnectée ou le fusible n° A7 (10 A) dans le boîtier à fusibles/relais situé sous le capot est enlevé alors que le hayon électrique est en marche.
 - Certains composants du hayon électrique ont été remplacés.

Consultez la section « Réinitialisation de l'unité de contrôle de hayon électrique » dans le manuel d'entretien pour obtenir toute l'information.



Actionneur de hayon électrique

Vue à l'intérieur de la zone du montant arrière gauche

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.

LaneWatch^{MC} :

LaneWatch fait appel à une caméra et à un affichage central pour aider les conducteurs à reconnaître les objets qui se trouvent dans l'angle mort du rétroviseur extérieur de la portière du passager.

La caméra du système LaneWatch doit être orientée après que l'une ou plusieurs des procédures suivantes ont 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 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 anomalie.



Caméra LaneWatch

Les versions Touring sont équipées des systèmes d'aide à la conduite automobile suivants qui peuvent devoir faire l'objet d'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.

Avertissement de sortie de voie (LDW) :

L'unité de caméra à usages multiples doit être réorientée lorsque :

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

Si l'orientation est incomplète, les témoins des systèmes LKAS et ACC s'allument et clignotent.

- Le message d'avertissement du système LDW pourrait également s'afficher.



Témoin LDW



Message d'avertissement du système LDW

Régulateur de vitesse et d'espacement (ACC) et système de freinage atténuant les collisions (Collision Mitigating Braking System^{MC} ou CMBS^{MC}) :

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.

Le témoin ACC s'allume si la procédure d'orientation n'est pas terminée ou si on ne procède pas de la façon décrite dans le manuel d'entretien.

- Le message d'avertissement de l'ACC pourrait également s'afficher.



Témoin ACC



Message d'avertissement de l'ACC



Témoin CMBS



Message d'avertissement du CMBS

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

L'unité de caméra à usages multiples doit être réorientée lorsque :

- 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 s'allume et clignote.

- Un message d'avertissement du système LKAS pourrait également s'afficher.



Témoin LKAS



Message d'avertissement du LKAS

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

- Tout dommage du pare-brise dans le champ de vision de la caméra à usages multiples peut entraîner le fonctionnement anormal des systèmes d'aide à la conduite automobile.
- Seul un pare-brise de rechange Honda d'origine doit être installé. L'installation d'un pare-brise provenant du marché des pièces de rechange peut également causer le fonctionnement anormal de ces systèmes.

DIFFÉRENCES DE CALANDRE AVEC CMBS

Les versions Touring sont équipées d'un système de freinage atténuant les collisions (Collision Mitigating Braking System^{MC} ou CMBS^{MC}) comprenant une unité radar à ondes millimétriques.

- Cette unité perçoit l'information à travers la base de l'emblème de calandre.
- Cette pièce ainsi que 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 CMBS et l'établissement du DTC P2583-97 (poussière ou saleté sur le radar à ondes millimétriques).
- L'emblème Honda est plat et intégré à la lentille de la bonne base de l'emblème compatible avec le radar.
- Si l'emblème Honda présente une texture surélevée et qu'il est
- séparé de la base, les mauvaises pièces ont été installées.



Bases d'emblème de calandre

PROTECTION DES FILS DE MASSE ÉLECTRIQUES

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

