MANUEL D'ATELIER

Honda Integra Type R

ENTRETIEN, REPARATION ET CONSTRUCTION **98**

© 1998 HONDA

INTRODUCTION

Comment utiliser ce manuel

Ce Manuel est divisé en 24 chapitres. La première page de chaque chapitre, comporte un onglet noir qui correspond également avec le pictogramme de cette page d'introduction générale. Il est ainsi possible de retrouver rapidement un chapitre donné sans avoir à parcourir la table des matières complète. Les pictogrammes imprimés dans le coin en haut de chaque page permettent également une identification facile et rapide des chapitres.

Chaque chapitre comprend :

1. Une table des matières ou un index illustré montrant :
   - L'ordre de démontage des pièces
   - Les couples de serrage des vis et les dimensions des filetages
   - Les références des pages de description
2. Procédures de démontage/remontage et outillage.
3. Contrôle
4. Essai/dépistage des pannes
5. Réparation
6. Réglages

Informations spéciales

⚠ ATTENTION Attire l'attention sur un grand risque de blessures corporelles graves ou mortelles si les instructions ne sont pas suivies.

PRECAUTION : Attire l'attention sur un risque de blessures ou de dommages matériels si les instructions ne sont pas suivies.

NOTE : Fournit des renseignements utiles.

PRECAUTION : Ce manuel ne décrit pas dans le détail les méthodes de travail en atelier, principes de sécurité et opérations d'entretien standard. Il est important de noter qu'il contient certaines mises en garde contre des méthodes d'entretien particulières pouvant entraîner des BLESSURES CORPORELLES, endommager le véhicule ou porter atteinte à sa sécurité. Ces mises en garde ne peuvent, naturellement, couvrir toutes les manières concevables pour l'exécution d'une révision, qu'elles soient ou non recommandées par HONDA, ni tous les risques entraînés par ces méthodes, HONDA n'ayant pu les expérimenter toutes. Quiconque a recours à des procédures ou outils d'entretien, recommandés ou non par HONDA, *doit s'assurer lui-même que* ni la sécurité des personnes, ni celle du véhicule ne sont pas compromises.

Toutes les informations fournies dans ce manuel sont fondées sur les données les plus récentes disponibles au moment de la mise sous presse. Honda se réserve le droit d'effectuer à tout moment et sans préavis des modifications. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, mise en mémoire dans un système de traitement des données ou transmise sous quelque forme ou moyen que ce soit, électronique, mécanique, photocopie, enregistrement ou autres, sans l'autorisation écrite préalable de l'éditeur. Ceci s'applique au texte, aux figures et aux tableaux.

Première Edition 7/97 952 pages
Tous droits réservés

HONDA MOTOR CO., LTD.
Bureau des Publications de Service

Les chapitres avec un astérisque (*) contiennent des pièces SRS des précautions particulières sont requises pour toute intervention.

Informations générales
Outillage spécial
Caractéristiques
Entretien
Moteur
Refroidissement
Carburant et émissions
* Boîte-pont
* Direction
Suspension
* Freins (ABS compris)
* Carrosserie
* Chauffage et climatiseur
* Electricité (SRS compris)

Informations générales

Numéros de châssis et de moteur 1-2
Emplacements des numéros d'identification 1-3
Emplacements des étiquettes d'avertissement/
précaution.....1-4
Points de levage et d'appui
Chandelles de sécurité et pont élévateur.....1-6
Cric rouleur.....1-7
Remorquage 1-8
Préparation du travail 1-9
Abréviations 1-16

Numéros de châssis et de moteur

Numéro d'identification du véhicule

JHM DC2 3 1 0 W S 000001

Constructeur, marque et type de véhicule
JHM : HONDA MOTOR CO., LTD
Véhicule de tourisme HONDA

Type de caisse et de moteur
DC2 : INTEGRA 3 portes/B18C6

Type de caisse et boîte de vitesses
3 : Hatchback 2 portes/boîte manuelle à 5 vitesses

Catégorie du véhicule
1 : TYPE R

Code Fixe

Année du modèle
W : 1998

Code d'usine
C : Usine Suzuka au Japon

Numéro de série

Numéro du moteur

B18C6 - 1000001

Type de moteur
B18C6 : Moteur 1,81 DOHC VTEC à injection séquentielle multipoint avec TWC

Numéro de série

Numéro de transmission

S80 - 3000001

Type de transmission
S80 : Manuelle

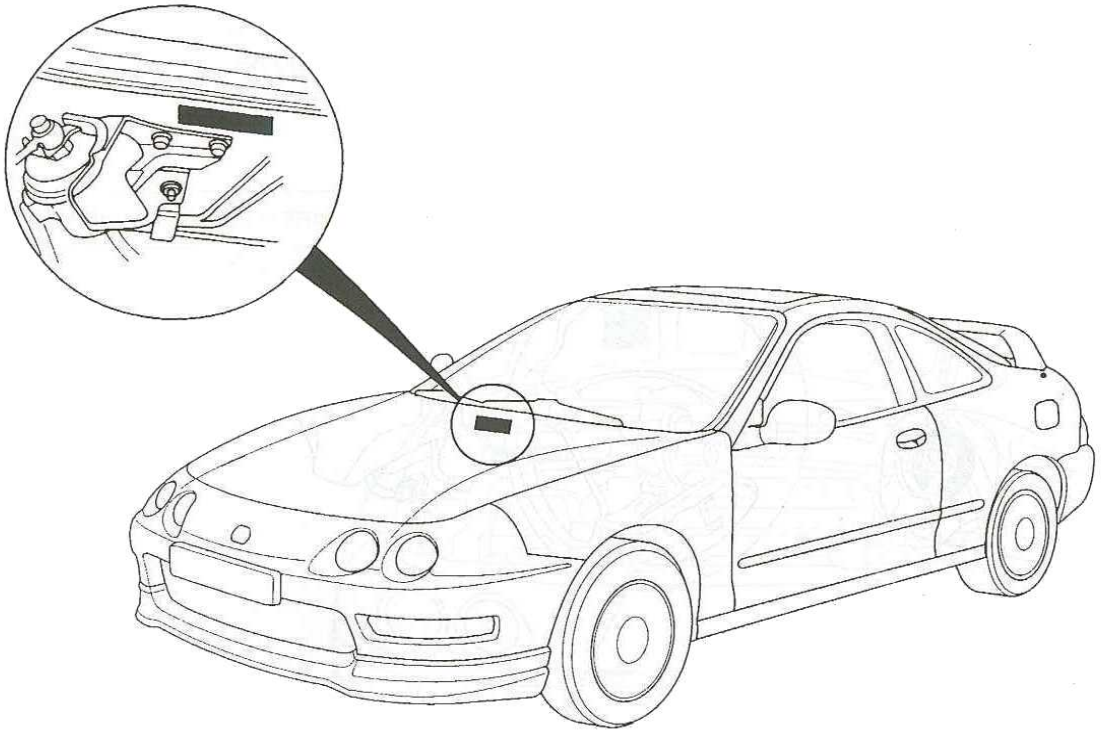
Numéro de série

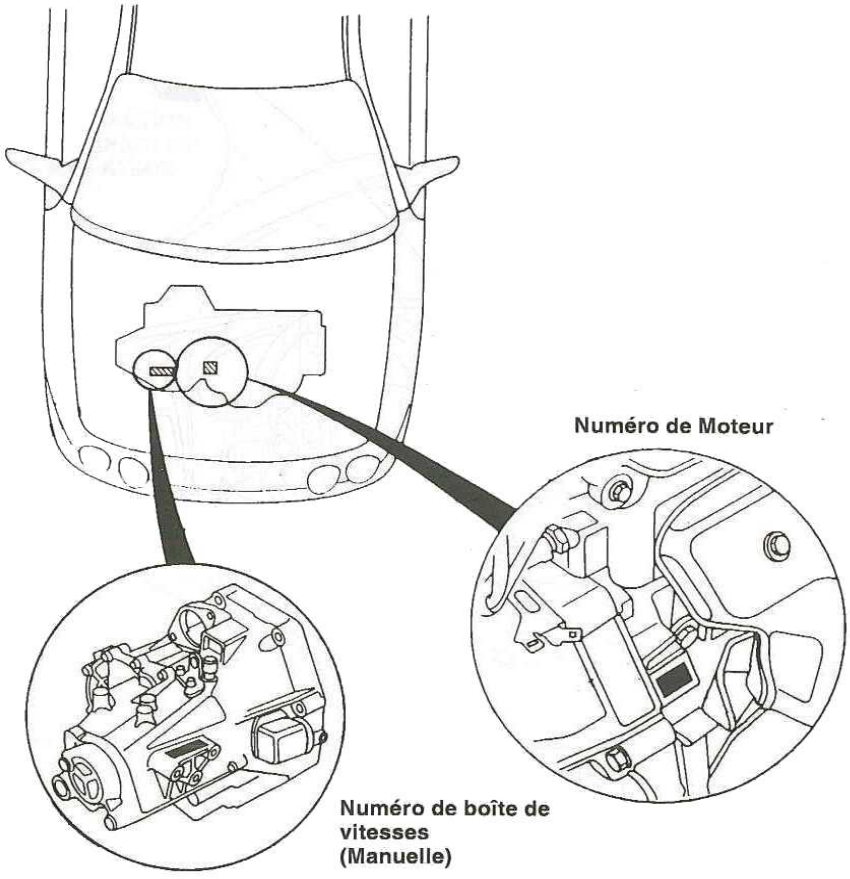
Codes de zone/VIN/numéros de moteur/numéros de transmission

MODELE	NUMERO DE SERIE	CODE DE ZONE	TYPE DE BOITE DE VITESSES	NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE	NUMERO DU MOTEUR	NUMERO DE BOITE DE VITESSES
INTEGRA	TYPE R	KG KE	5MT	JHMDC2310WS000001	B18C6-1000001-	S80-3000001-

Emplacements des numéros de moteur

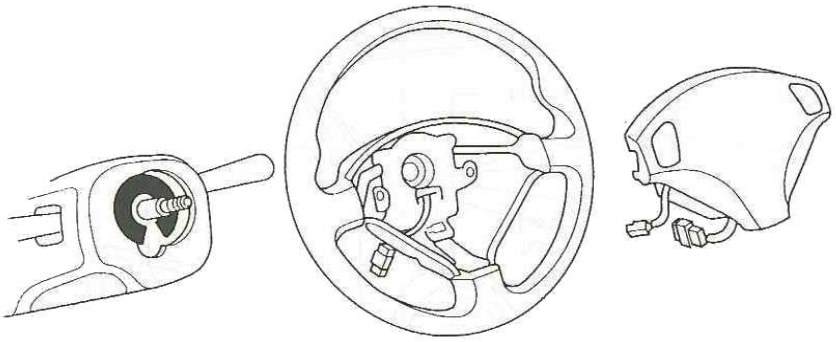
Identification du véhicule
Numéro (VIN), Type de véhicule et Numéro de Moteur (KG)
Le modèle KE est identique.

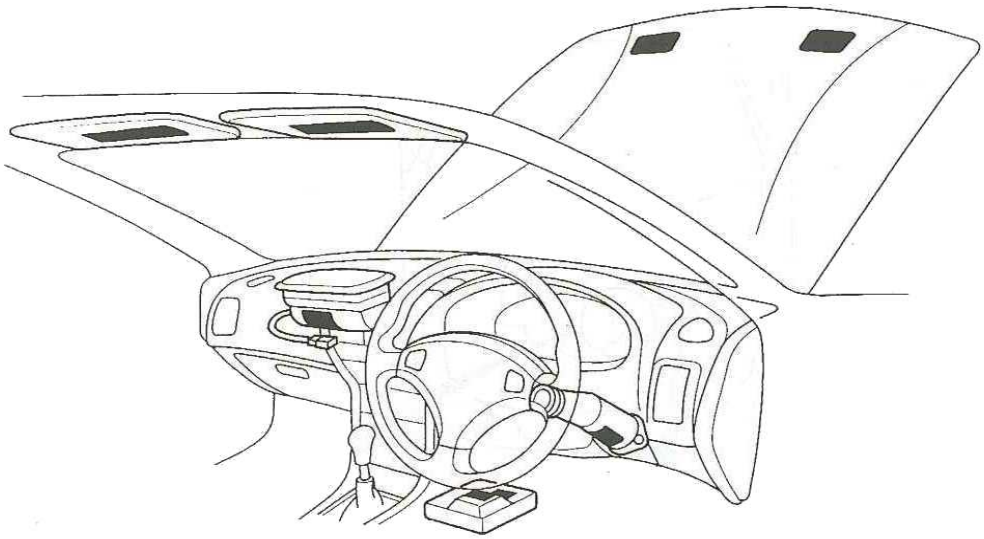


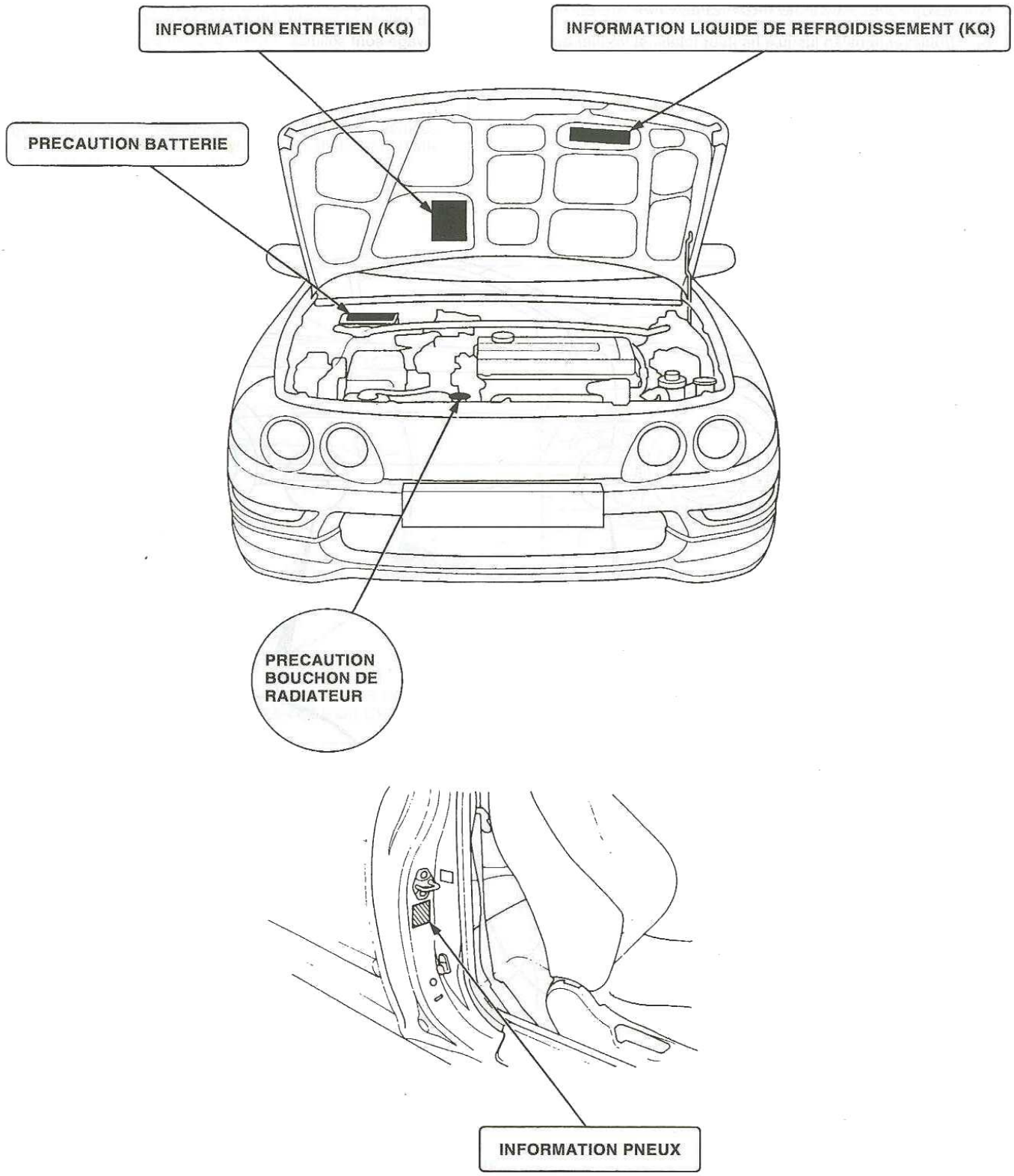


Emplacements des étiquettes de précaution/avertissement

Les étiquettes de précaution/avertissement « Se reporter au manuel d'atelier» se trouvent placées selon les indications portées ci-dessous.





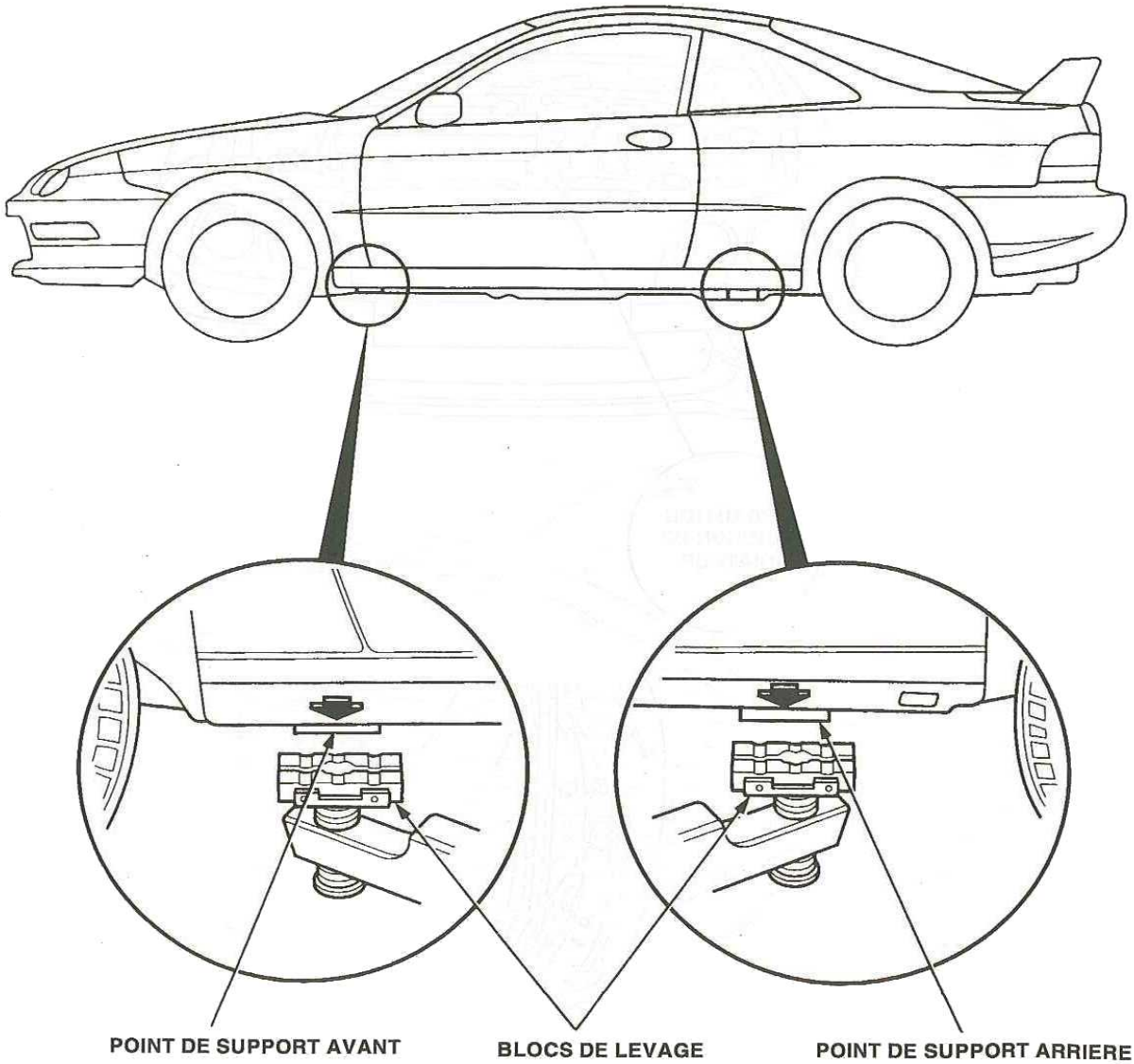

INFORMATION ENTRETIEN (KQ)
INFORMATION LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT (KQ)
PRECAUTION BATTERIE
PRECAUTION BOUCHON DE RADIATEUR
INFORMATION PNEUX

Points de support et de levage

Chandelles de levage et de sécurité

1. Placer les blocs de levage comme le montre le schéma.
2. Soulever le palan de quelques centimètres, et faire basculer le véhicule pour s'assurer qu'il est correctement maintenu.
3. Soulever la palan jusqu'à hauteur totale, et vérifier que les points de levage sont solides.

NOTE : Utiliser les mêmes points de support pour maintenir le véhicule sur les chandelles de sécurité.



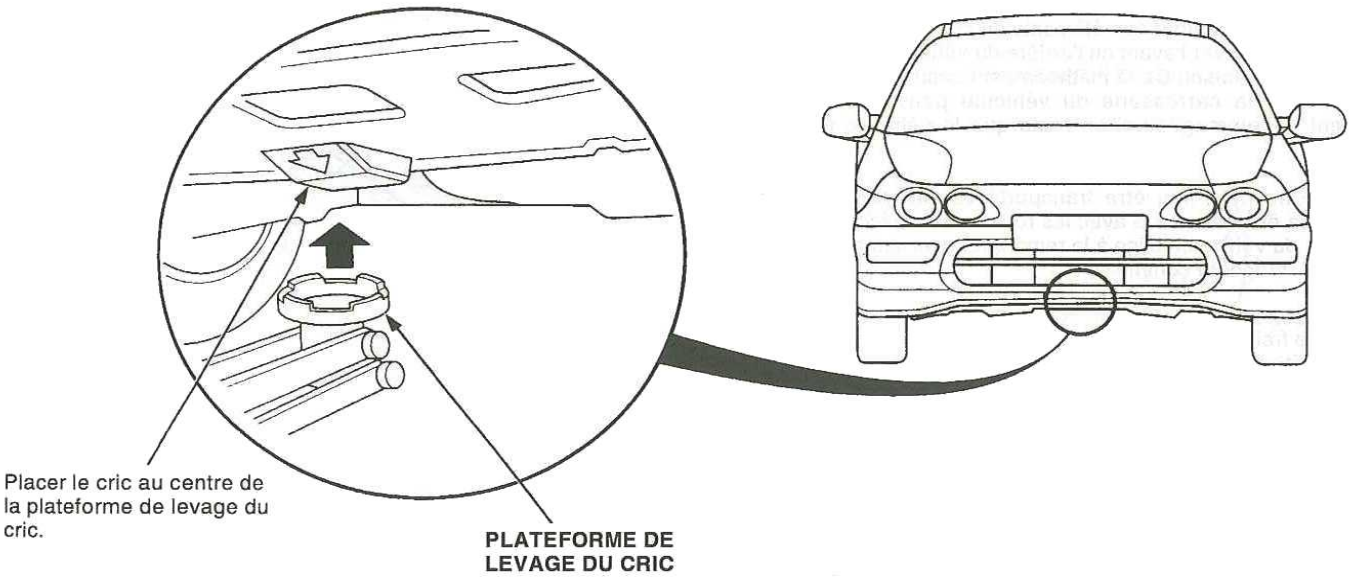
Cric rouleur

1. Serrer le frein de stationnement et bloquer les roues qui n'ont pas été levées.
2. Pour soulever l'arrière du véhicule, placer le levier de vitesses en position de marche arrière.
3. Soulever le véhicule assez haut pour pouvoir placer les chandelles.
4. Régler et placer les chandelles de telle sorte que le véhicule soit approximativement de niveau, puis abaisser le véhicule pour le poser sur celles-ci.

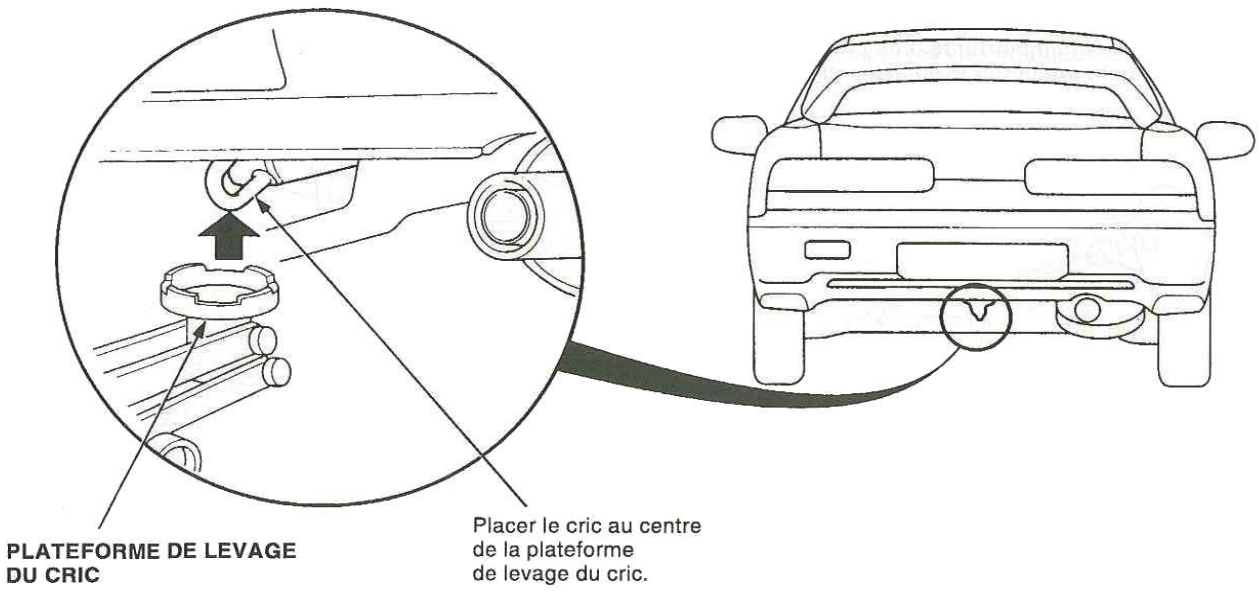
⚠ ATTENTION

- **Toujours utiliser des chandelles de sécurité lorsque l'on travaille sur ou sous un véhicule soutenu uniquement par un cric.**
- **Ne jamais essayer de placer un cric sous les pare-chocs pour soulever ou soutenir un véhicule.**

Avant :



Arrière :



Si le véhicule doit être remorqué, faire appel à un service de remorquage professionnel. Ne jamais remorquer un véhicule derrière un autre véhicule avec une simple corde ou une chaîne. C'est très dangereux.

Remorquage d'urgence.
Il existe trois méthodes courantes de remorquage de véhicule.

Sur camion-plateau — L'opérateur charge le véhicule à l'arrière du camion. C'est la meilleure façon de transporter un véhicule.

Levage par les roues — Le camion de remorquage est équipé de deux bras pivotant qui se glissent sous les pneus (avant ou arrière) pour les faire décoller du sol. Les deux autres roues restent au sol.

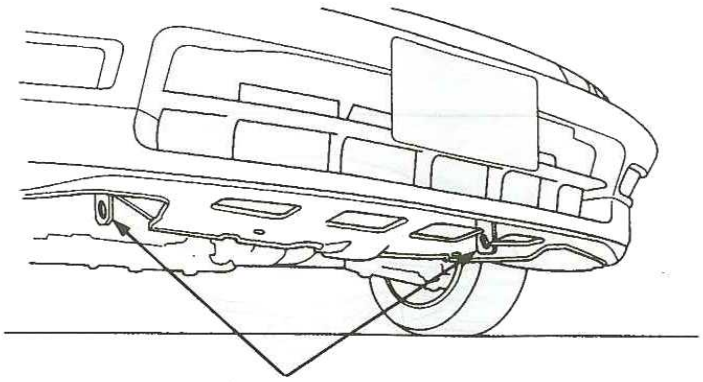
Levage avec des élingues — Le camion de remorquage est équipé de câbles métalliques avec des crochets aux extrémités. Ces crochets se fixent autour des éléments du châssis ou de la suspension pour soulever l'avant ou l'arrière du véhicule et faire décoller le véhicule du sol. Cette méthode est déconseillée car la suspension et la carrosserie du véhicule peuvent être sérieusement endommagées si on remorque le véhicule de cette manière.

Si le véhicule ne peut pas être transporté sur un camion-plateau, il devra être remorqué avec les roues avant décollées du sol. Si l'état du véhicule oblige à le remorquer avec les roues avant sur le sol, procéder comme suit :

Boîte de vitesses manuelle
- Desserrer le frein de stationnement
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.

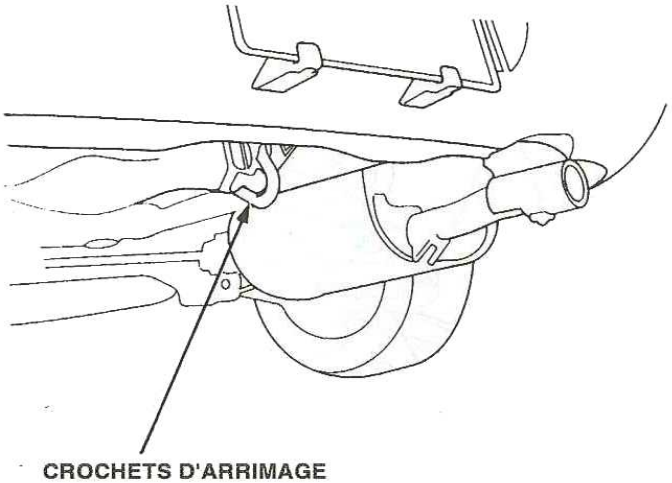
PRECAUTION :
- **Un remorquage effectué sans avoir été correctement préparé risque d'endommager la boîte de vitesses. Suivre exactement la procédure ci-dessus. S'il est impossible de changer le rapport de la boîte de vitesses ou de mettre le moteur en marche (boîte automatique), le véhicule doit être transporté sur un camion-plateau.**
- **Il est préférable de ne pas remorquer la voiture sur plus de 80 km et de maintenir la vitesse en dessous de 55 km/h.**
- **Soulever ou remorquer le véhicule par les pare-chocs peut causer des dégâts importants. Les pare-chocs ne sont pas conçus pour supporter le poids du véhicule.**

Avant :



CROCHETS D'ARRIMAGE

Arrière :

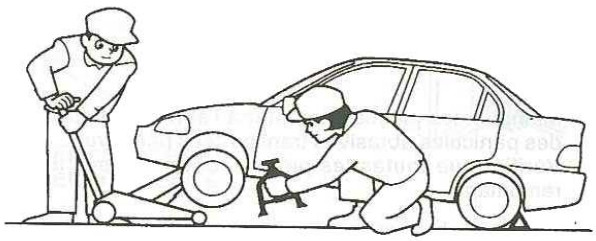


CROCHETS D'ARRIMAGE

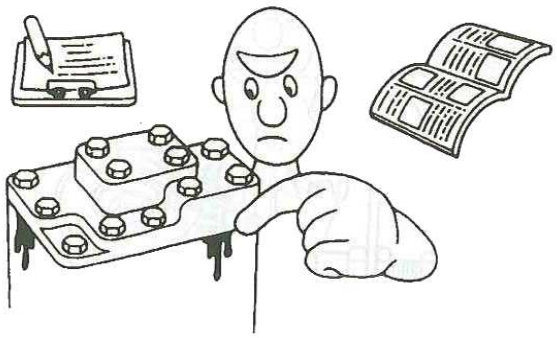
PRECAUTION : Respecter toutes les mesures et notices de sécurité pendant le travail.

- A l'aide d'un chiffon propre ou d'une couverture en vinyl, protéger les sièges et toutes les surfaces peintes de la poussière et des éraflures.

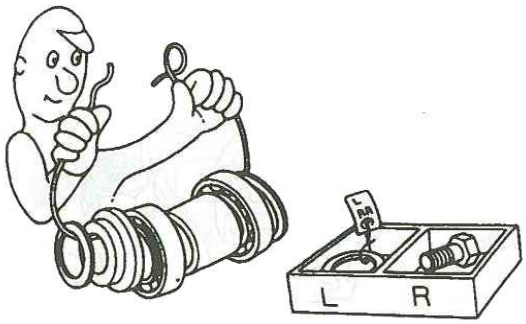
- Travailler en toute sécurité et avec toute l'attention requise. Si l'on doit soulever soit les roues avant soit les roues arrière, bloquer solidement les roues restantes. Indiquer aussi souvent que possible si le travail nécessite une ou deux personnes de plus. Ne pas faire tourner le moteur si l'atelier ou le lieu de travail n'est pas bien ventilé.



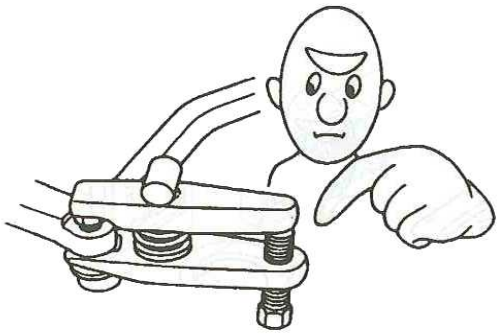
- Contrôler avec attention les pièces avant de les déposer ou de les démonter pour déterminer si elles nécessitent un entretien. Respecter toutes les notices et mesures de sécurité et suivre les procédures correctes décrites dans ce manuel.



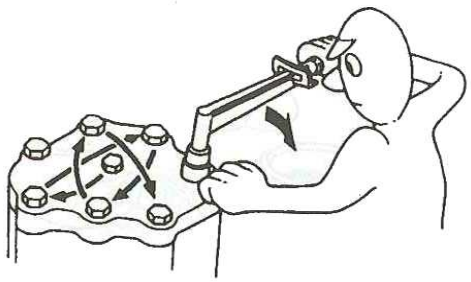
- Marquer ou placer toutes les pièces déposées, dans l'ordre et dans un tiroir prévu à cet effet, de façon à les remonter dans leur position d'origine.



- Utiliser un outillage spécial chaque fois que cela est requis.



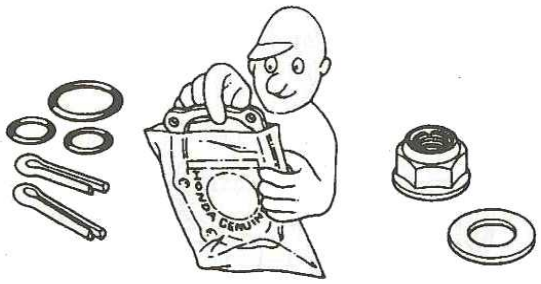
- Les pièces doivent être montées au couple de serrage prescrit conformément aux normes d'entretien établies.
- Lors du serrage d'une série de boulons ou d'écrous, commencer par les vis centrales ou celles qui ont le plus large diamètre et les serrer en diagonale en deux ou trois fois.



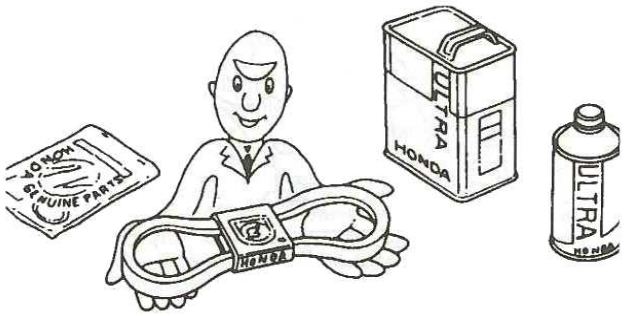
(Voir page suivante)

(suite)

- Utiliser des garnitures d'étanchéité, des joints, des joints toriques et des goupilles neufs à chaque remontage.
- Ne pas réutiliser des pièces qui nécessiteraient un remplacement. Les remplacer systématiquement.

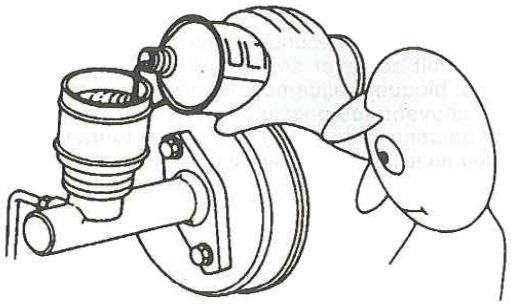


- Utiliser des pièces ou lubrifiants d'origine Honda ou leurs équivalents. Quand les pièces doivent être réutilisées, elles doivent être contrôlées avec précaution pour s'assurer qu'elles ne sont pas endommagées et qu'elles peuvent encore être utilisées.

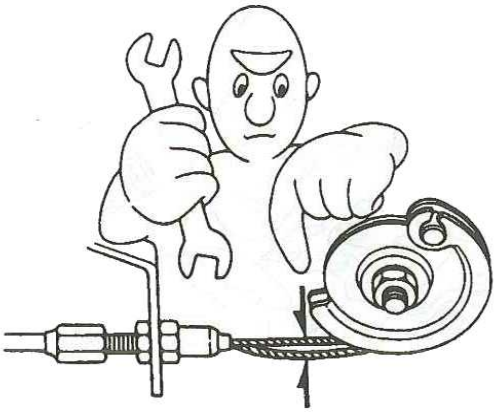


- Enduire ou remplir les pièces de graisse comme indiqué (page 3-2). Nettoyer toutes les pièces déposées avec du solvent lors du démontage.

- Liquide de frein et composants hydrauliques
  - Lors du remplissage du système, être très vigileant afin d'éviter que la poussière ou la saleté n'entrent dans le système.
  - Ne pas mélanger différentes marques de liquide car elles peuvent ne pas être compatibles.
  - Ne pas réutiliser du liquide de frein ayant été vidangé.
  - Comme le liquide de frein peut causer des dommages aux surfaces peintes ou surfaces en résine, prendre garde de ne pas le renverser sur ces matériaux. Si on renverse accidentellement, rincer aussitôt avec de l'eau chaude.
  - Après avoir débranché les flexibles ou tuyaux de frein, s'assurer que l'on a bouché les ouvertures pour éviter des pertes de liquide de frein.
  - Pour nettoyer toutes les pièces démontées, n'utiliser que du LIQUIDE DE FREIN propre. Souffler de l'air comprimé dans tous les trous et tous les passages d'huile.



  - Maintenir les pièces démonter à l'abri de la poussière et des particules abrasives transportées par le vent.
  - Vérifier que toutes les pièces sont nettoyées avant le remontage.
- Eviter de mettre de l'huile ou de la graisse sur les pièces en caoutchouc ou les tubes si ce n'est pas recommandé.
- Lors du remontage, vérifier que toutes les pièces sont remontées dans la bonne position et qu'elles fonctionnent bien.

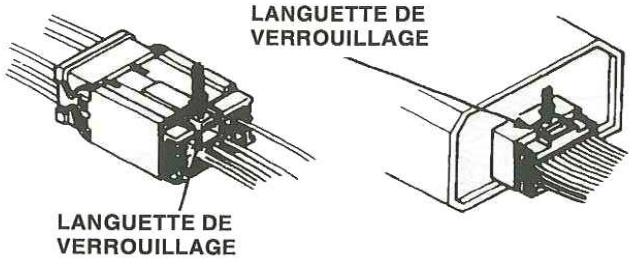


Dépistage des pannes électriques

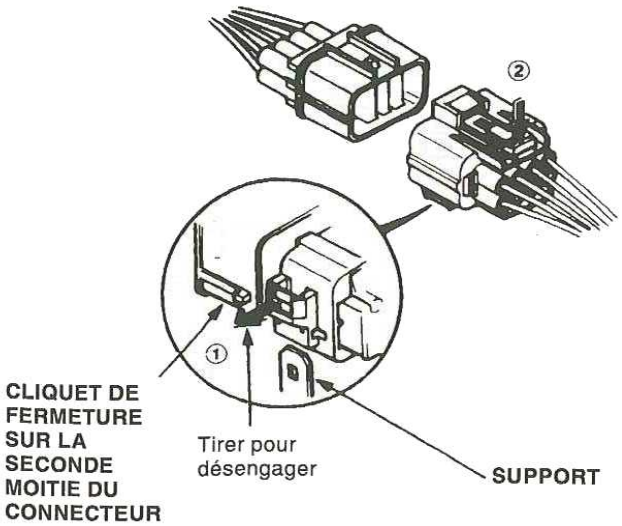
Avant le dépistage des pannes
- Contrôler les fusibles dans leur boîte à fusibles respec tive.
- Vérifier que la batterie n'est pas endommagée, contrôler son état de charge et vérifier que les raccords sont propres et bien serrés.
- Contrôler la tension de la courroie de l'alternateur.

PRECAUTION :
- **Ne pas recharger rapidement une batterie tant que le câble de masse de celle-ci n'a pas été débranché, faute de quoi on endommagerait les diodes de l'alternateur.**
- **Ne pas tenter de démarrer le moteur si le câble de masse de la batterie n'est pas solidement connecté, car on risque d'endommager sérieusement les câbles électriques.**

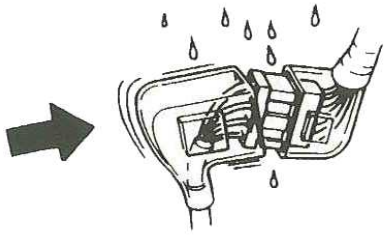
Connecteurs de manipulation
- S'assurer que les connecteurs sont propres et que les bornes des câbles ne sont pas desserrées.
- S'assurer que les connecteurs à cavités multiples sont enduits de graisse (sauf les connecteurs imperméables).
- Tous les connecteurs sont munis de languettes de verrouillage.



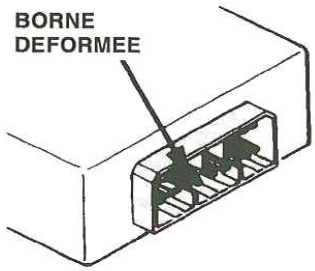
- Certains connecteurs ont une attache sur le côté, que l'on utilise pour les fixer au support de fixation de la carrosserie ou d'un autre élément. Cette attache est munie d'une languette de tirée.
- Certains connecteurs qui sont fixés ne peuvent pas être débranchés si dans un premier temps, on n'a pas relaché la languette et déposé le connecteur de son support de fixation.



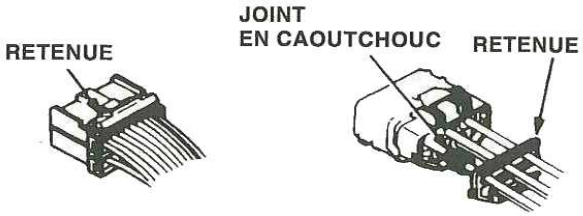
- Ne jamais tenter de débrancher les connecteurs en tirant sur leurs câbles, mais tirer sur la moitié du connecteur.
- Toujours reposer les protections en plastique.



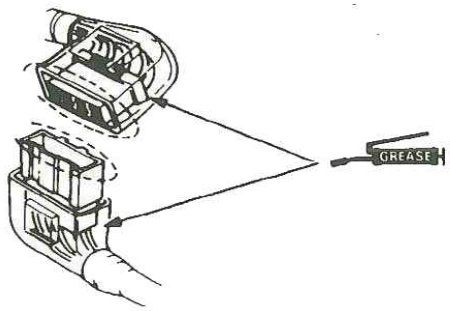
- Avant de brancher les connecteurs, s'assurer que les bornes sont bien en place et ne sont pas déformées.



- Vérifier que les retenues et les joints en caoutchouc ne sont pas desserrés.

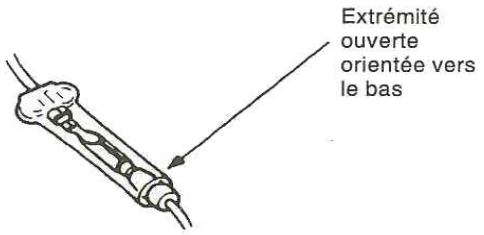


- La partie arrière de certains connecteurs sont enduits de graisse. En ajouter si nécessaire. Si la graisse est sale, la remplacer.



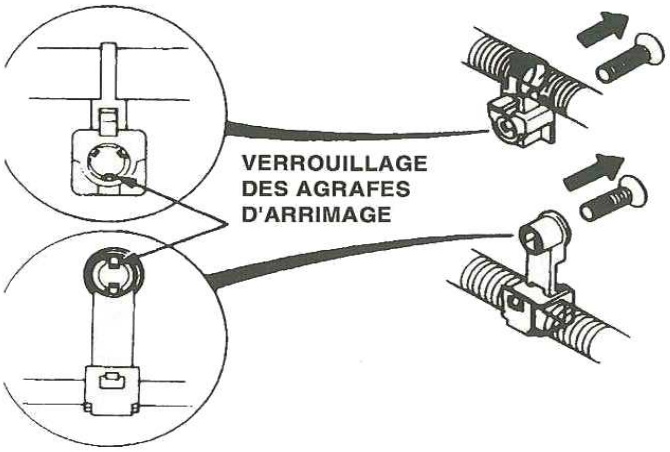
Dépistage des pannes électriques (suite)

- Insérer complètement le connecteur et s'assurer qu'il est solidement verrouillé.
- Placer les câbles de manière à ce que l'extrémité ouverte de la protection soit orientée vers le bas.



Faisceaux et câbles de manipulation

- Fixer solidement les câbles et les faisceaux de câbles au châssis avec leurs attaches respectives aux endroits indiqués.
- Déposer les agrafes avec précaution ; ne pas endommager leur système de fermeture.

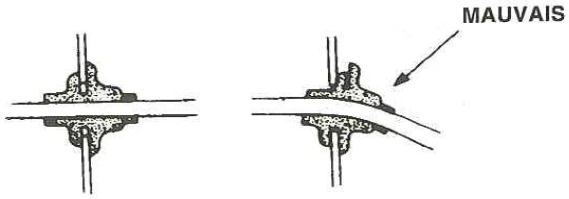


Faire glisser les pinces sous la base de l'agrafe et à travers l'orifice situé à l'angle, puis écraser les languettes d'expansion afin de relâcher l'agrafe.

PINCES COUPANTES

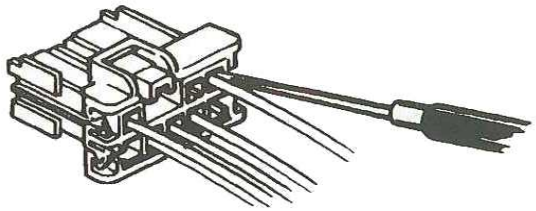
- Après avoir posé les attaches de faisceaux, s'assurer que le faisceau n'interfère pas avec une pièce amovible.
- Eloigner les faisceaux de câbles des tuyaux d'échappement et d'autres pièces chaudes, des extrémités coupantes des supports et des orifices, ainsi que des boulons et vis exposés.

- Placer correctement les passe-câbles dans leurs rainures.



Essais et réparations

- Ne pas utiliser de faisceaux ou de câbles dont la gaine isolante est cassée. Les remplacer ou les réparer en enveloppant la coupure dans un ruban adhésif pour système électrique.
- Après la repose des pièces, s'assurer qu'aucun des câbles n'est bloqué sous ces pièces.
- Lors de l'utilisation d'un appareil d'essai électrique, suivre le mode d'emploi du fabricant ainsi que les instructions décrites dans ce manuel.
- Si possible, insérer la sonde du testeur du côté du câble (sauf pour le connecteur imperméable).



- Utiliser une sonde munie d'un dispositif de contrôle précis.

Comment lire les organigrammes

Sauf SRS :
Un organigramme est conçu pour être utilisé du début à la fin de la réparation. Il peut être assimilé à une carte qui indiquerait la distance la plus courte. Mais attention : si vous sortez de la "carte" n'importe où sauf sur un symbole "arrêt", vous pouvez vous perdre facilement.

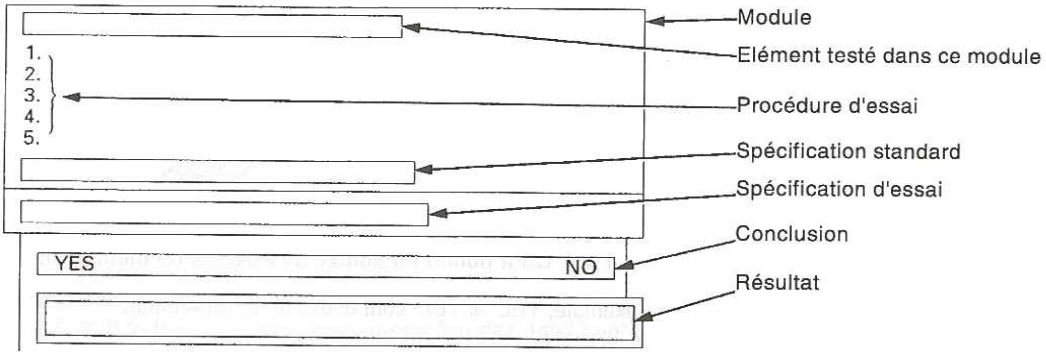
DEMARRAGE (en gras) — Décrit les conditions ou la situation dans laquelle débute le dépistage des pannes.

ACTION — Vous demande de faire quelque chose : procéder à un essai, poser une condition etc.

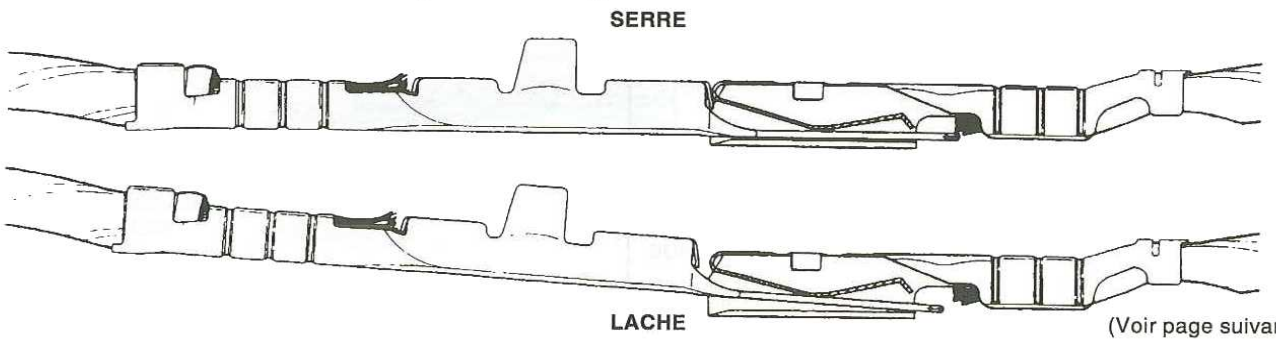
DECISION, — Vous demande le résultat d'une action, et indique la marche à suivre pour poursuivre le dépistage des pannes.

ARRET (en gras) — Décrit la fin d'une série d'actions et de décisions et la réparation finale, et renvoie parfois à une étape précédente afin de confirmer la réparation.

SRS :
Les oganigrammes de dépistage des pannes SRS sont composés de modules qui indiquent toutes les actions à effectuer pour arriver à prendre les décisions. Mises à part les étapes à franchir, les modules incluent également les spécifications standard d'un système fonctionnant correctement ainsi que les spécifications des essais. Si le résultat d'un essai concorde avec les spécifications indiquées dans le module, la conclusion de cet essai sera alors OUI. Dans le cas contraire, la conclusion de l'essai sera NON. Si l'on ne suit pas exactement les procédures décrites dans le module, on risque d'obtenir des résultats erronés.



NOTE :
- Le terme "panne intermittente" est employé dans ces organigrammes. Il indique simplement qu'un système peut avoir eu une panne, mais qu'il est désormais en bon état. Si un témoin du tableau de bord ne s'allume pas, s'assurer qu'il n'y a pas de faux-contact et que les câbles ne sont pas lâches au niveau des connecteurs correspondant au circuit sur lequel on pratique le dépistage des pannes (voir l'illustration ci-dessous).
- La plupart des organigrammes de dépistage des pannes obligent à réorganiser des modules ou unités de contrôle et tendent à reproduire le code de défaut (DTC). Au cas où le problème est intermittent et que l'on ne peut pas reproduire le code, ne pas aller plus loin dans l'organigramme. Continuer ne contriburait qu'à augmenter la confusion et probablement, inciterait à remplacer des modules ou unités qui ne le nécessitent pas.
- "Coupure" et "court-circuit" sont des termes électriques courants. Une "coupure" est une "cassure" au niveau d'un câble ou d'un raccord. Un court-circuit est une connexion accidentelle entre un faisceau et la masse ou un autre faisceau. Dans l'électronique simple, ceci signifie habituellement que rien ne fonctionnera. Pour ce qui est de l'électronique plus complexe, cela signifie parfois que quelque chose fonctionne, mais pas de la façon dont il est supposé fonctionner.



(Voir page suivante)

Dépistage des pannes électriques (suite)

Dépistage des pannes en cinq étapes

1. Contrôler les réclamations
   Mettre sous tension tous les éléments faisant partie du circuit en cause afin de contrôler le bien fondé des réclamations du client. Noter les anomalies. Ne pas commencer le démontage ou les essais tant que l'on n'a pas cerné le problème.

2. Analyser le schéma
   Consulter le schéma du circuit en cause. Déterminer la façon dont le circuit est supposé fonctionner en traçant les circuits suivis par le courant depuis la source d'alimentation, à travers les éléments du circuit jusqu'à la masse. Si plusieurs circuits tombent en panne en même temps, la cause probable doit être le fusible ou la masse.

   En se basant sur les anomalies et sur sa propre compréhension du fonctionnement du circuit, identifier une ou plusieurs causes possibles de l'anomalie.

3. Isoler l'anomalie en testant le circuit
   Procéder à des essais du circuit afin de vérifier le diagnostic établi à l'étape 2. Garder à l'esprit qu'une procédure logique et simple est la clé d'un dépistage de pannes efficace. En premier lieu, contrôler les causes les plus probables de pannes. Essayer de faire des essais sur des points facilement accessibles.

4. Cerner l'anomalie
   Une fois l'anomalie spécifique identifiée, faire la réparation nécessaire. S'assurer de n'utiliser que les outils recommandés et de respecter les consignes de sécurité.

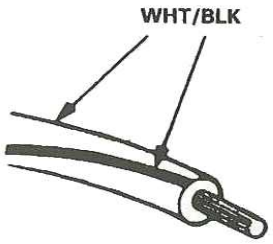
5. S'assurer que le circuit fonctionne correctement
   Mettre sous tension tous les éléments du circuit que l'on a réparé, pour s'assurer que pour chaque mode de fonctionnement l'anomalie a disparu. Si l'anomalie venait d'un fusible grillé, vérifier que l'on a effectué tous les essais des circuits relatifs au fusible. S'assurer qu'aucune nouvelle anomalie n'est apparue et que l'anomalie d'origine a disparu.

Codes de couleur des câbles

Les abréviations suivantes sont utilisées pour identifier la couleur des câbles dans les schémas des circuits :

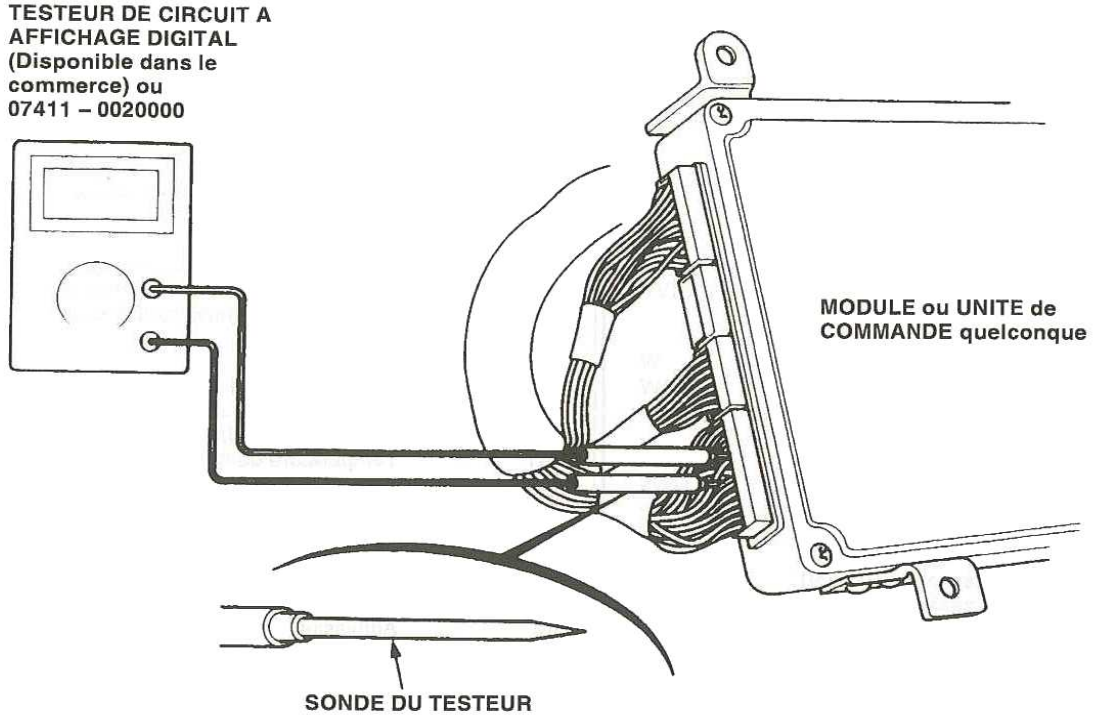
WHT	Blanc
YEL	Jaune
BLK	Noir
BLU	Bleu
GRN	Vert
RED	Rouge
ORN	Orange
PNK	Rose
BRN	Marron
GRY	Gris
PUR	Pourpre
LT BLU	Bleu clair
LT GRN	Vert clair

La gaine du câble n'a qu'une couleur ou une couleur avec une bande d'une autre couleur. La seconde couleur est la couleur de la bande.



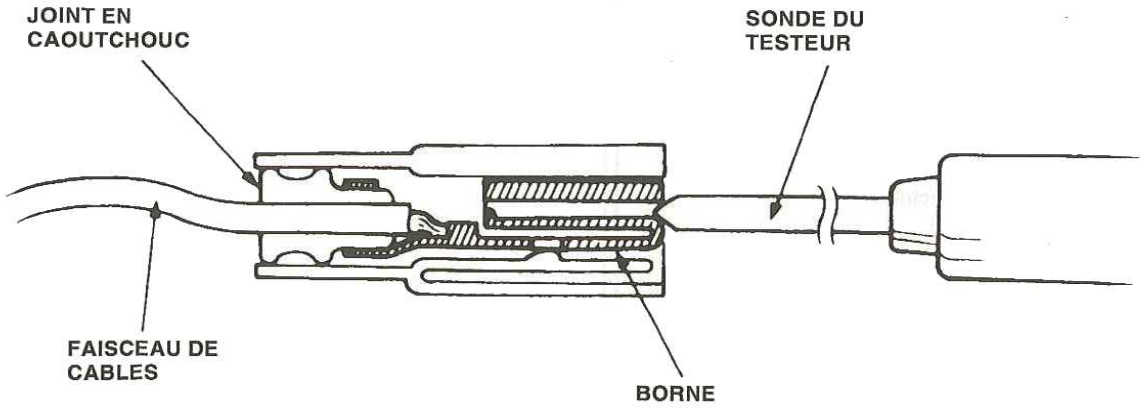
NOTE : On a donné un suffixe aux câbles de même couleur dans un même circuit pour les distinguer les uns des autres (par exemple, YEL¹ et YEL² sont deux câbles différents).

Lors du contrôle des bornes des connecteurs de modules ou d'unités de contrôle, faire glisser doucement la sonde du testeur du côté du câble dans le connecteur jusqu'à ce qu'il entre en contact avec l'extrémité de la borne du câble



PRECAUTION :

- **Inciser la gaine d'un câble peut engendrer des faux contact ou des connexions électriques intermittentes.**
- **Pour tester les connecteurs, mettre la sonde du testeur en contact avec la borne du côté des connecteurs des faisceaux de câbles du compartiment moteur. Dans le cas des connecteurs femelles, toucher légèrement avec la sonde du testeur sans insérer la sonde.**



Abréviations

Liste des abréviations automobiles utilisées dans ce manuel.

ABS	Système d'antiblocage de frein
A/C	Climatiseur, système de climatisation
ACL	Filtre à air
A/F	Rapport air/carburant
ALT	Alternateur
AMP	Ampère(s)
ANT	Antenne
API	Institut Américain du Pétrole
APPROX.	Approximativement
ASSY	Ensemble
A/T	Boîte de vitesses automatique
ATDC	Après le point mort haut
ATF	Huile de boîte de vitesses automatique
ATT	Attache
ATTS	Système de transfert de couple actif
AUTO	Automatique
AUX	Auxiliaire
BARO	Barométrique
BAT	Batterie
BDC	Point mort bas
BTDC	Avant le point mort haut
CARB	Carburateur
CAT ou CATA	Catalyseur
CHG	Charge
CKF	Fluctuation de la vitesse du vilebrequin
CKP	Position du vilebrequin
CO	Oxyde de carbone
COMP	Complet
CPB	Contre-pression d'embrayage
CPC	Commande de pression d'embrayage
CPU	Unité centrale de traitement
CVT	Transmission à variation continue
CYL	Cylindre
CYP	Position du cylindre
DI	Distributeur de l'allumage
DIFF	Différentiel
DLC	Connecteur de transmission des données
DOHC	Double arbre à cames en tête
DPI	Injection bipoint
DTC	Code de défaut
ECM	Module de commande du moteur
ECT	Température du liquide de refroidissement
EGR	Recyclage des gaz d'échappement
ELD	Détecteur de charge électrique
EPR	Régulateur de pression de l'évaporateur
EPS	Direction assistée électrique
EVAP	Vapeurs de carburant
EX	Echappement
F	Avant
FIA	Air d'injection du carburant
FL	Avant gauche
FP	Pompe à carburant
FR	Avant droit
FSR	Relais de sécurité
FWD	Roue avant motrice
GAL	Gallon
GND	Masse
H/B	Hayon
HC	Hydrocarbures
HO2S	Capteur d'oxygène chauffé
IAB	Dérivation de l'air admis
IAC	Commande d'air de ralenti
IAR	Silencieux de l'air admis
IAT	Température de l'air admis
ICM	Module de commande d'allumage
ID	Identification
ID ou I.D	Diamètre intérieur
IG ou IGN	Allumage
IMA	Réglage du ralenti
IMMOBI.	Système d'immobilisation
IN	Admission
INJ	Injection
INT	Intermittent
KS	Capteur de choc
L	Gauche
L/C	Embrayage de verrouillage
LED	Diode électroluminescente
LF	Avant gauche
LH	Côté gauche
LHD	Conduite à gauche
LR	Arrière gauche
LSD	Différentiel autobloquant
L-4	Moteur 4 cylindres en ligne

MAP	Pression absolue du collecteur
MAX.	Maximum
MBS	Système de freinage de l'arbre primaire
MCK	Contrôle du moteur
MCU	Unité de contrôle de couple
MIL	Témoin d'anomalie de fonctionnement
MIN.	Minimum
MPI	Injection multipoint
M/S	Direction manuelle
M/T	Boîte de vitesses manuelle
N	Point mort
NOx	Oxyde d'azote
O2S	Capteur d'oxygène
OBD	Diagnostic de bord
OD ou O.D	Diamètre extérieur
P	Stationnement
PAIR	Injection à air secondaire
PCM	Module de commande de puissance
PCV	Soupape du système d'aspiration des gaz du carter
PGM-FI	Injection de carburant programmée
PGM-IG	Allumage programmé
PH	Haute pression
PL	Lampe-témoin
PMR	Relais du moteur de pompe
P/N	Numéro de pièce
PRI	Primaire
P/S	Direction assistée
PSF	Liquide de direction assistée
PSP	Pression de direction assistée
PSW	Contacteur de pression
Qty	Quantité
R	Droit
REF	Référence
RHD	Conduite à droite
RL	Arrière gauche
RON	Indice d'octane recherche
RR	Arrière droit
SAE	Société des ingénieurs de l'automobile
SCS	Signal de contrôle de service
SEC	Second Secondaire
SOHC	Simple arbre à cames en tête
SOL	Solénoide
SPEC	Caractéristiques
S/R	Toit ouvrant
SRS	Système de retenue supplémentaire
STD	Valeur standard
SW	Contacteur

T	Couple
TB	Corps du papillon
T/B	Courroie de distribution
TC	Convertisseur de couple
TCM	Module de commande de la boîte de vitesses
TCS	Système de contrôle de traction
TDC	Point mort haut
T/N	Numéro de l'outil
TP	Position du papillon
TWC	Catalyseur à trois voies
VC	Viscocoupleur
VIN	Numéro d'identification du véhicule
VSS	Capteur de vitesse du véhicule
VTEC	Commande électronique de distribution et de levée de soupape variable
VVIS	Système d'admission à volume variable
W	Avec
W/O	Sans
WOT	Papillon des gaz complètement ouvert
2WD	Deux roues motrices
4WD	Quatre roues motrices
2WS	Deux roues directrices
4WS	Quatre roues directrices
4AT	Boîte de vitesses automatique quatre vitesses
5MT	Boîte de vitesses manuelle cinq vitesses
[P]	Stationnement
[R]	Marche arrière
[N]	Point mort
[D4]	Conduite (de 1ère à 4ème)
[D3]	Conduite (de 1ère à 3ème)
[2]	Seconde
[1]	Première
[D]	Conduite
[S]	Seconde
[L]	Lent
1ERE	Première vitesse
2NDE	Seconde vitesse
3EME	Troisième vitesse
4EME	Quatrième vitesse
5EME	Cinquième vitesse

specs

Caractéristiques

Valeurs standards et limites de services.....3-2
Caractéristiques de conception.....3-9
Caractéristiques de carroserrie 3-11

Valeurs standards et limites de service

Culasse/mécanisme de commande des soupapes — Chapitre 6

	MESURE			VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Compression	250 tr/mn avec le papillon grand ouvert kPa (kgf/cm²)	Nominal Minimum Ecart maximum		1,860 930 200	
Culasse	Gauchissement Hauteur			——— 141,95 – 142,05	0,05 ———
Arbre à cames	Jeu axial Jeu de graissage entre arbre à cames et paliers Faux-rond total Hauteur des cames	 IN EX 	 Primaire Intermédiaire Secondaire Primaire Intermédiaire Secondaire	0,05 – 0,15 0,050 – 0,089 0,03 max. 33,088 36,865 34,732 32,785 36,333 34,691	0,5 0,15 0,04 ——— ——— ——— ——— ——— ———
Soupape	Jeu des soupapes (à froid)* D.E. des tiges de soupape Jeu entre tige et guide	 	IN EX IN EX IN EX	0,15 – 0,19 0,17 – 0,21 5,475 – 5,485 5,450 – 5,460 0,025 – 0,055 0,050 – 0,080	——— ——— 5,445 5,420 0,08 0,11
Siège de soupape	Largeur Hauteur de la tige une fois posée		IN EX IN EX	0,85 – 1,15 0,85 – 1,15 37,465 – 37,935 37,165 – 37,635	1,6 1,6 38,185 37,885
Ressort de soupape	Longueur libre (Référence)	IN EX 	Extérieur Intérieur Extérieur Intérieur	43,19 36,84 41,05 36,16	——— ——— ——— ———
Guide de soupape	D.I. Hauteur une fois posé	 	IN EX IN EX	5,51 – 5,53 5,51 – 5,53 12,55 – 13,05 12,55 – 13,05	5,55 5,55 ——— ———
Culbuteur	Jeu entre culbuteur et axe		IN EX	0,025– 0,052 0,025 – 0,052	0,08 0,08

* : Point de mesure entre l'arbre à cames et le culbuteur.

Unité de longueur : mm

Bloc moteur — Chapitre 7

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Bloc cylindre	Gauchissement de la portée	0,05 max.	0,08
	Diamètre d'alésage	81,00 – 81,02	81,07
	Conicité d'alésage	———	0,05
	Limite de réalésage	———	0,25
Piston	D.E. de la jupe (à 15 mm du bas de la jupe)	80,98 –80,99	80,97
	Jeu dans le cylindre	0,01 – 0,04	0,05
	Largeur de la gorge (pour le segment) Segment coup de feu	1,030 – 1,040	1,060
	Segment d'étanchéité	1,230 – 1,240	1,260
	Segment racleur	2,805 – 2,820	2,840
Segment de piston	Jeu entre segment et gorge Segment coup de feu	0,045 – 0,070	0,13
	Segment d'étanchéité	0,040 – 0,065	0,13
	Jeu à la coupe de segment Segment coup de feu	0,20 – 0,35	0,60
	Segment d'étanchéité	0,40 – 0,55	0,70
	Segment racleur	0,20 – 0,50	0,70
Axe de piston	D.E.	20,994 – 21,000	———
	Jeu entre axe de piston et piston	0,010 – 0,020	———
Bielle	Interférence entre axe de piston et bielle	0,023 – 0,036	———
	Diamètre d'alésage du pied de la bielle	20,964 – 20,973	———
	Diamètre d'alésage de la tête de la bielle Nominal	48,0	———
	Jeu axial sur le vilebrequin une fois monté	0,15 – 0,30	0.40
Vilebrequin	Diamètre du tourillon du vilebrequin		———
	Tourillons N°1, 2, 4 et 5	54,976 – 55,000	———
	Tourillon N°3	54,974 – 54,998	———
	Diamètre du maneton de bielle	44,976 – 44,994	———
	Conicité	0,005 max.	0,010
	Ovalisation	0,005 max.	0,010
	Jeu axial	0,10 – 0,35	0,45
	Faux-rond	0,020 max.	0,040
Paliers	Jeu de graissage entre palier principal et tourillon		
	Tourillons N°1, 2, 4 et 5	0,024 – 0,042	0,05
	Tourillon N°3	0,030 – 0,048	0,06
	Jeu de graissage entre roulement de la bielle et tourillon	0,038– 0,050	0,06

Huile moteur — Chapitre 8

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Huile moteur	Contenance l	4,8 à la révision du moteur 4,0 à la vidange, filtre compris 3,7 à la vidange, sans le filtre	
Pompe à huile	Jeu radial entre rotors intérieur et extérieur	0,02 – 0,16	0,20
	Jeu entre corps de la pompe et rotor extérieur	0,10 – 0,19	0,20
	Jeu axial entre corps de la pompe et rotor	0,02 – 0,07	0,15
Soupape de décharge	Ajustage de la pression avec température de l'huile à 80°C		
	kPa (kgf/cm²) au ralenti	670 min.	
	à 3000 tr/min.	340 min.	

Valeurs standards et limites de service

Refroidissement — Chapitre 10

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)
Radiateur	Contenance en liquide de refroidissement l [y compris moteur, chauffage, circuit de refroidissement et réservoir] Contenance du réservoir : 0,6 l	6,5 à la révision 4,5 à la vidange du liquide*
Bouchon du radiateur	Pression d'ouverture kPa (kgf/cm²)	93 – 123
Thermostat	Début d'ouverture °C Ouverture complète °C Levée de soupape à l'ouverture complète	70 – 80 90 8,0 min.
Ventilateur de refroidissement	Température d'enclenchement du thermocontacteur °C Température de coupure du thermocontacteur °C	91 – 95 Soustraire 3 – 8 de la température d'enclenchement réelle

* Liquide de refroidissement du réservoir et celui restant dans le moteur compris.

Carburant et émissions — Chapitre 11

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)
Pression du régulateur	Pression quand le flexible à dépression du régulateur est débranché kPa (kgf/cm²)	320 – 370
Réservoir de carburant	Contenance l	50
Moteur	Régime de ralenti en tr/min. avec les phares éteints et le ventilateur de refroidissement à l'arrêt	800 ± 50 (M/T : au point mort)
	Ralenti accélé	1,500 ± 200 (M/T : au point mort)
	Teneur en CO au ralenti %	0,1 max.

Embrayage — Chapitre 12

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Pédale d'embrayage	Hauteur de la pédale au plancher Course Jeu libre de la pédale Hauteur de débrayage au plancher	164 130 – 140 12 – 21 83	——— ——— ——— ———
Volant	Faux-rond de la surface d'embrayage	0,05 max.	0,15
Disque d'embrayage	Profondeur des têtes de rivet Epaisseur	1,2 min. 8,4 – 9,1	0,2 6,0
Plateau de pression	Gauchissement Alignement des doigts du ressort de diaphragme	0,03 max. 0,6 max.	0,15 0,8

* Jeu de la pédale compris 1 – 10 mm.

Unité de longueur : mm

Boîte de vitesses manuelle — Chapitre 13

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Huile de boîte de vitesses	Contenance l	2,2 à la vidange du liquide 2,3 à la révision	
Arbre primaire	Jeu axial	0,11 – 0,18	Régler
	Diamètre de la zone de contact du roulement à billes (côté boîtier d'embrayage)	27,977 – 27,990	27,93
	Diamètre de la zone de contact du roulement à aiguilles	37,984 – 38,000	37,93
	Diamètre de la zone de contact du roulement à billes (côté boîte de vitesses)	27,987 – 28,000	27,94
	Faux-rond	0,02 max.	0,05
Pignons de 3ème et 4ème d'arbre primaire	D.I.	43,009 – 43,025	43,080
	Jeu axial	0,06 – 0,21	0,3
	Epaisseur 3ème	34,92 – 34,97	34,8
	Epaisseur 4ème	31,42 – 31,47	31,3
Pignon de 5ème d'arbre primaire	D.I.	43,009 – 43,025	43,08
	Jeu axial	0,06 – 0,21	0,3
	Epaisseur	31,42 – 31,47	31,3
Arbre secondaire	Diamètre de la zone de contact du roulement à aiguilles	33,000 – 33,015	32,95
	Diamètre de la zone de contact du roulement à billes et du roulement à aiguilles	24,980 – 24,993	24,94
	Faux-rond	0,02 max.	0,05
Pignon de 1ère d'arbre secondaire	D.I.	47,009 – 47,025	47,08
	Jeu axial	0,045 – 0,205	0,265
	Epaisseur	29,45 – 29,50	———
Pignon de 2nde d'arbre secondaire	D.I.	47,009 – 47,025	47,08
	Jeu axial	0,07 – 0,14	0,20
	Epaisseur	28,92 – 28,97	28,8
Entretoise (pignon inférieur d'arbre secondaire)	D.I.	36,515 – 36,525	———
	D.E.	41,985 – 41,995	———
	Longueur	29,90 – 30,10	———
	Différence de hauteur	26,575 – 26,635	———
Entretoise (pignon de 2nde d'arbre secondaire)	D.I.	36,48 – 36,49	36,5
	D.E.	41,989 – 42,000	41,94
	Longueur	29,07 – 29,09	———
Entretoise (pignons de 4ème et 5ème d'arbre primaire)	D.I.	31,002 – 31,012	31,06
	D.E.	37,989 – 38,000	37,94
	Longueur A	56,45 – 56,55	———
	Longueur B	26,03 – 26,08	———

(Voir page suivante)

Valeurs standards et limites de service

Boîte de vitesses manuelle (suite) — Chapitre 13

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Pignon de renvoi de marche arrière	D.I. Jeu d'axe du pignon de renvoi de marche arrière	20,030 – 20,110 0,025 – 0,081	20,09 0,16
Bague de synchro	Jeu entre pignon et segment (bague contre pignon)	0,85 – 1,10	0,4
Bague bioconique de synchro	Jeu (bague contre pignon) Entre bague synchro extérieure et pignon Entre bague synchro intérieure et pignon Entre bague synchro extérieure et cône synchro	 0,95 – 1,68 0,5 – 1,0 0,5 – 1,0	——— 0,6 0,3 0,3
Fourchette de changement de vitesse	Epaisseur des doigts de fouchette de changement de vitesse Jeu entre manchon de synchro et fourchette	7,4 – 7,6 0,35 – 0,65	——— 1,0
Fourchette de renvoi de marche arrière	Epaisseur de la rainure du cliquet de fouchette de changement de vitesse Jeu entre fouchette et pignon de renvoi de marche arrière Epaisseur de rainure «L» au pignon de 5ème au pignon de marche arrière Jeu entre élèments de changement de vitesse de 5ème/fourchette de 5ème au pignon de 5ème au pignon de marche arrière	13,0 – 13,3 0,5 – 1,1 7,40 – 7,70 7,05 – 7,25 0,4 – 0,9 0,05 – 0,45	——— 1,8 ——— ——— ——— ———
Bras de changement de vitesse	Largeur de la rainure au contact de la pièce de changement de vitesse Jeu entre bras du sélecteur et pièce de changement de vitesse	11,8 – 12,0 0,05 – 0,35	——— 0,80
Electrovanne de changement de vitesse	Largeur de la rainure à la zone de contact du bras du sélecteur Jeu entre bras du sélecteur et élément de changement de vitesse D.I. Jeu entre l'axe et l'élément de changement de vitesses Diamètre à la zone de contact de la fourchette de changement de vitesse Jeu entre axe de fouchette de changement de vitesse et élément de changement de vitesse	8,1 – 8,2 0,10 – 0,30 14,000 – 14,068 0,011 – 0,092 11,90 – 12,00 0,20 – 0,50	——— 0,60 ——— 0,150 0,80
Bras du sélecteur	Diamètre à la zone de contact de l'élément de changement de vitesse Jeu entre l'élément et le bras de changement de vitesse Largeur de la rainure à la zone de contact de verrouillage Jeu entre bras et verrouillage	11,8 – 12,0 0,05 – 0,35 10,05 – 10,15 0,05 – 0,25	——— 0,50 ——— 0,50

Différentiel (Boîte de vitesses manuelle) — Chapitre 15

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Précharge du roulement à rouleaux coniques du différentiel Couple de démarrage	N.m	2,11 – 3,04	Régler

Unité de longueur : mm

Direction — Chapitre 17

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)
Volant	Jeu sur la circonférence du volant	0 – 10
	Charge de démarrage sur la circonférence du volant N (kgf) Quand le moteur tourne	34
Boîtier de direction	Angle de desserrage de la vis de guidage de crémaillère à partir de la position bloquée	20° MAX
Pompe	Pression de la pompe avec la soupape d'arrêt fermée kPa (kgf/cm²)	6,400 – 7,400
Liquide de direction assistée	Liquide de direction assistée recommandé	Liquide de direction assistée HONDA (V, II ou S)
	Contenance en liquide l Réservoir	1,06 0,4
Courroie de direction assistée *	Flèche avec une force de 98 N (10 kgf) entre les poulies	11,5 – 13,5 avec courroie usagée 8,0 – 10,0 avec courroie neuve
	Tension de la courroie N (kgf) Mesurée au tensiomètre	390 – 540 avec courroie usagée 740 – 880 avec courroie neuve

*: Lorsque l'on utilise une courroie neuve, faire un premier réglage à la valeur de la flèche ou de tension pour courroie neuve. Laisser le moteur tourner pendant cinq minutes puis le couper. Refaire le réglage à la valeur de la flèche ou de tension pour courroie usagée.

Suspension — Chapitre 18

	MESURE		VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	
Alignement des roues (2WS)	Carrossage	Avant	– 0°30' ± 1°	
		Arrière	– 0°45' $^{+0°45}_{-1°15}$	
	Chasse	Avant	1° 10' ± 1°	
	Pincement total	Avant	0 ± 2 (0 ± 0,08)	
		Arrière	IN 2 $^{+2}_{-1}$ (0,08 $^{+0,08}_{-0,04}$)	
	Angle de braquage des roues avant	Roue intérieure	36°00' ± 2°	
		Roue extérieure	30°30'	
Roulement de roue	Jeu axial	Avant	0 – 0,05	
		Arrière	0 – 0,05	
Roues			VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
	Faux-rond total (Jante aluminium)	Axial	0 – 0,7	2,0
		Radial	0 – 0,7	1,5

Freins — Chapitre 19

	MESURE		VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	
Levier du frein de stationnement	Course en tirant avec une force de 196 N (20 kgf)		Course au blocage du levier 6 – 10 crans	
Pédale de frein	Hauteur de la pédale (tapis de sol enlevé)		160	
	Jeu libre		1 – 5	
Maître-cylindre	Jeu entre piston et tige de poussée		0 – 0,4	
Frein à disque			VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
	Epaisseur du disque	Avant	22,9 – 23,1	21,0
		Arrière	8,9 – 9,1	8,0
	Faux-rond du disque	Avant	———	0,10
		Arrière	———	0,10
	Parallélisme du disque	Avant et arrière	———	0,015
	Epaisseur des plaquettes	Avant	10,5 – 11,5	1,6
		Arrière	8,5 – 9,5	1,6

Valeurs standards et limites de service

Electricité — Chapitre 23

	MESURE	VALEUR STANDARD (ETAT NEUF)	LIMITE DE SERVICE
Bobine d'allumage	Tension de sortie V Résistance d'enroulement primaire Ω à 20°C Résistance d'enroulement secondaire kΩ à 20°C	12 0,63 – 0,77 12,8 – 19,2	
Câble d'allumage	Résistance à 20° C kΩ Ordre d'allumage	25 max. 1 – 3 – 4 – 2	
Bougies d'allumage	Type Ecartement	Voir chapitre 23 $1,1^{+0,8}_{-0,1}$ ($0,043^{\ 0}_{-0,004}$)	 1,3
Calage de l'allumage	Au ralenti	16° ± 2° (Red) BTDC	
Courroie de l'alternateur	Flèche avec une force de 98 N entre les poulies Courroie usagée Courroie neuve	 340 – 490 540 – 740	
	Tension mesurée avec un appareil de mesure de tension N (kgf) Courroie usagée Courroie neuve	 340 – 490 540 – 740	
Alternateur	MITSHUBISHI Sortie 13,5 V à chaud A Résistance de bobine (rotor) Ω D.E. de la bague Largeur de balais Tension du ressort de balai	 85 2,7 – 3,0 22,7 19 340 – 420	——— ——— ——— 21,2 14 ———
Moteur du démarreur	DENSO : 1,2 kW Type Profondeur du Mica Faux-rond du commutateur D.O. du commutateur Longueur de balais	 Réduction de la vitesse 0,45 – 0,75 0 – 0,05 28,0 10,0	 0,2 0,4 27,0 6,0

* : Lors de l'utilisation d'une courroie neuve, régler la flèche ou tension aux nouvelles valeurs de courroie. Faire tourner le moteur pendant 5 minutes, puis le couper. Puis régler à nouveau la flèche ou la tension aux valeurs de courroie usagée.

Caractéristiques de conception

	ELEMENT		MESURE	NOTES
DIMENSIONS	Longueur totale		4,400 mm	
	Largeur totale		1,695 mm	
	Hauteur totale		1,335 mm	
	Empattement		2,570 mm	
	Voile de roulement	Avant	1,475 mm	
		Arrière	1,460 mm	
	Passage de roue	Avant	655 mm	
		Arrière	643 mm	
	Nombre de places		Quatre (4)	
POIDS	Courbe de poids		1,130 kg 1,140 kg	
	Répartition du poids (avant/arrière)		695/435 kg 700/440 kg	
	Poids total en charge		1,500 kg	
MOTEUR	Type		Moteur essence VTEC, 4 cylindres en ligne à disposition transversale refroidissement par eau	
	Disposition des cylindres		81,0 x 87,2 mm	
	Course et alésage		1,797 cm³ (m l)	
	Déplacement		11,1	
	Taux de compression		A entrainement par courroie, DOHC VTEC 4 soupapes par cylindre	
	Commandes des soupapes		Forcé par soupape trochoïdale sur carter d'huile	
	Système de lubrification		71 l/mn à 7600 tr/mn	
	Débit de la pompe à huile		140 l/mn à 7600 tr/mn	
	Débit de la pompe à eau		Essence sans plomb avec indice octane Recherche RON de 98 ou plus	
	Carburant nécessaire			
DEMARREUR	Type		Pignon de réduction	
	Sortie normale		1,2 kW	
	Tension nominale		12 V	
	Taux horaire		30 secondes	
	Sens de rotation		Dans le sens des aiguilles d'une montre vu depuis l'extrémité du pignon	
	Poids		3,5 kg	
EMBRAYAGE	Type d'embrayage		Ressort de membrane, mono-disque à sec	
	Zone frontale d'embrayage		176 cm²	
BOITE DE VITESSE	Type de boite de vitesse		Synchronisé, 5 vitesses avant, 1 mache arrière	
	Réduction primaire		Prise directe 1 : 1	
	Type		Boîte manuelle	
		Type de moteur	B18C5	
	Rapport de vitesses	1ère	3,230	
		2nde	2,105	
		3ème	1,458	
		4ème	1,034	
		5ème	0,787	
		Marche arrière	3,000	
	Réduction finale	Type de rapport	Simple à denture hélicoïdale	
		Taux de rapport	4,785	

(Voir page suivante)

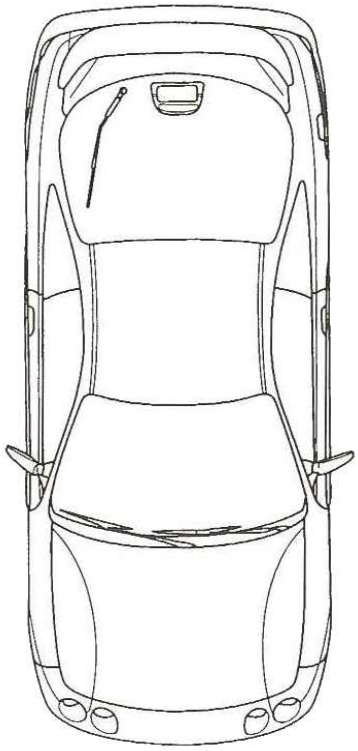
Caractéristiques de conception

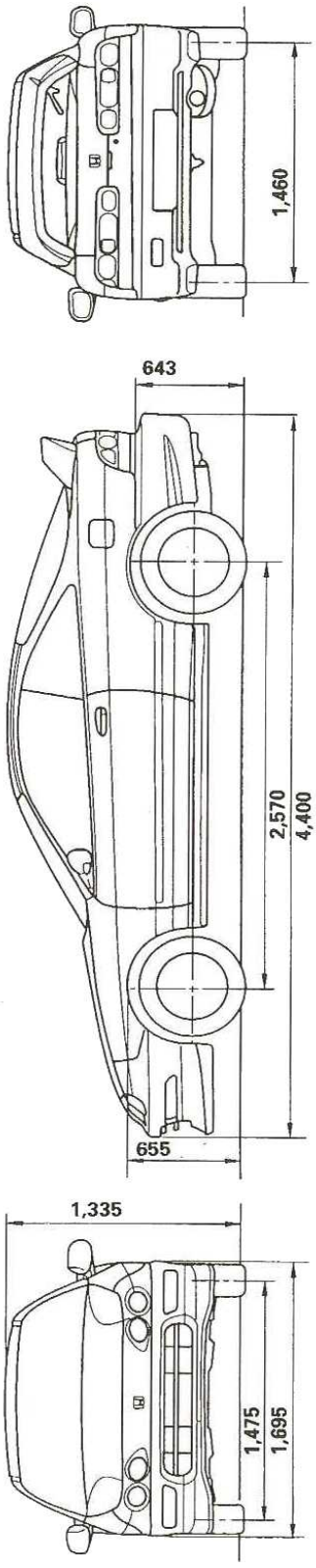
(suite)

	ELEMENT		MESURE	NOTE
SYSTEME DE DIRECTION	Type		Direction assistée, crémaillère et pignon	
	Taux total		16,1	
	Nbre de tours, de butée en butée		2,98	
	Diamètre du volant		380	
SUSPENSION	Type	Avant	Indépendante, à double triangulation, ressort hélicoïdale avec stabilisateur	
		Arrière	Indépendante, à double triangulation, ressort hélicoïdale avec stabilisateur	
	Amortisseur	Avant et arrière	Téléscopique, hydraulique avec remplissage à l'azote	
ALIGNEMENT DES ROUES	Carrossage	Avant	– 0°30'	
		Arrière	– 0°45'	
	Chasse	Avant	1°10'	
	Pincement total	Avant	0 mm	
		Arrière	In 2,0 mm	
SYSTEME DE FREINAGE	Type	Avant	Assisté, à disque ventilé	
		Arrière	Assisté, à disque non ventilé	
	Surface des plaquettes	Avant	51,0 cm^2 x 2	
		Arrière	27,9 cm^2 x 2	
	Frein de stationnement	Type	Commandé mécaniquement, agissant sur les freins des deux roues arrière	
PNEU	Taille et pression	Avant et arrière	195/55R15 84V	
		Pneus	T125/70D15	
RESERVOIR DU LAVE-GLACE	Contenance l		2,5	
ELECTRICITE	Batterie		12 V – 36 AH/5 HR	
	Démarreur		12 V – 1,2 kW	
	Alternateur		12 V – 85 A	
	Fusibles			
	Dans la boîte à fusibles/relais sous tableau de bord		7,5 A, 10 A, 15 A, 20 A	
	Dans la boîte à fusibles/relais sous capot		7,5 A, 10 A, 15 A, 20 A, 40 A, 100 A	
	Dans la boîte à fusibles/relais ABS/sous capot		10 A, 20 A, 40 A	
	Phares	Haut	12 V – 60 W (HB3)	
		Bas	12 V – 51 W (HB4)	
	Feux clignotants avant		12 V – 21 W	
	Feux de stationnement avant		12 V – 5 W	
	Feux clignotants latéraux		12 V – 5 W	
	Feux clignotant arrière		12 V – 21 W	SAE 1156
	Feux stop/Feux arrière		12 V – 21/5 W	SAE 1157
	3ème feu stop		12 V – 21 W x 2	SAE 7440
	Feux de recul		12 V – 21 W	SAE 1156
	Eclairage de plaque d'immatriculation		12 V – 5 W x 2	
	Plafonniers		12 V – 5 W	
	Eclairage du coffre		12 V – 3,4 W	
	Eclairage de boîte à gants		12 V – 3,4 W	
	Eclairage des compteurs		12 V – 3,4 W	
	Témoins		12 V – 0,84 W, 0,91 W	
	Feux avant et lampes témoin		12 V – 0,84 W, 0,91 W, 1,4 W	
	Lampes témoin du chauffage		12 V – 1,4 W	

Caractéristiques de conception

Unité de longueur : mm





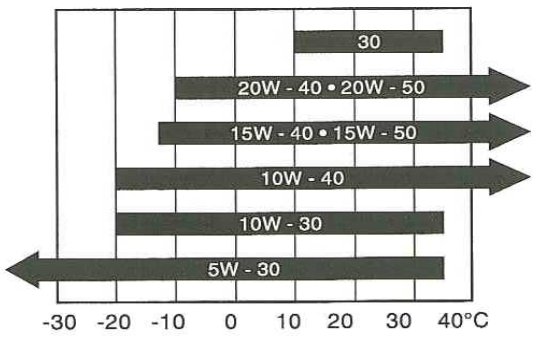
Entretien

Points de lubrification **4-2**
Schéma d'entretien **4-4**

Points de lubrification

Pour le détail des points de lubrification et des types de lubrifiants à utiliser, se référer à l'index illustré et aux différentes procédures d'entretien (démontage/remontage, remplacement, révision, pose, etc) de chaque chapitre.

N°	POINTS DE LUBRIFICATION		LUBRIFIANT
1	Moteur		Toujours utiliser l'huile SG ou SH portant la mention "API" pour réduire la consommation de carburant. Viscosité SAE : voir tableau ci-dessous.
2	Boîte de vitesses	Manuelle	MTF*1 d'origine Honda
3	Tuyau de frein (Tuyau d'antiblocage de frein compris)		Liquide de frein DOT3 ou DOT4*2
4	Tuyau de l'embrayage		Liquide de frein DOT3 ou DOT4*2
5	Boîtier de la direction assistée		Graisse pour direction P/N 08733 – B070E
6	Fourchette de débrayage (Boîte de vitesses manuelle)		Graisse UREA UM264 (P/N 41211 – PY5 – 305)
7	Extrémité du câble de l'accélérateur (Trou dans le panneau inférieur du tableau de bord)		Graisse au silicone
8 9 10 11 12 13 14 15 16	Extrémité du câble de l'accélérateur (tringlerie d'accélération) Tige de poussée du maître-cylindre de frein Tige de poussée du maître-cylindre d'embrayage Charnières et verrous du capot Bornes de la batterie Trappe du carburant Charnières et verrou du coffre Charnières supérieures et inférieures et verrous de porte Locquet de verrouillage des portes		Graisse à usages multiples
17	Etriers du frein arrière		Graisse au silicone
18	Système de direction assistée		Liquide de direction assistée d'origine Honda (V, II ou S)

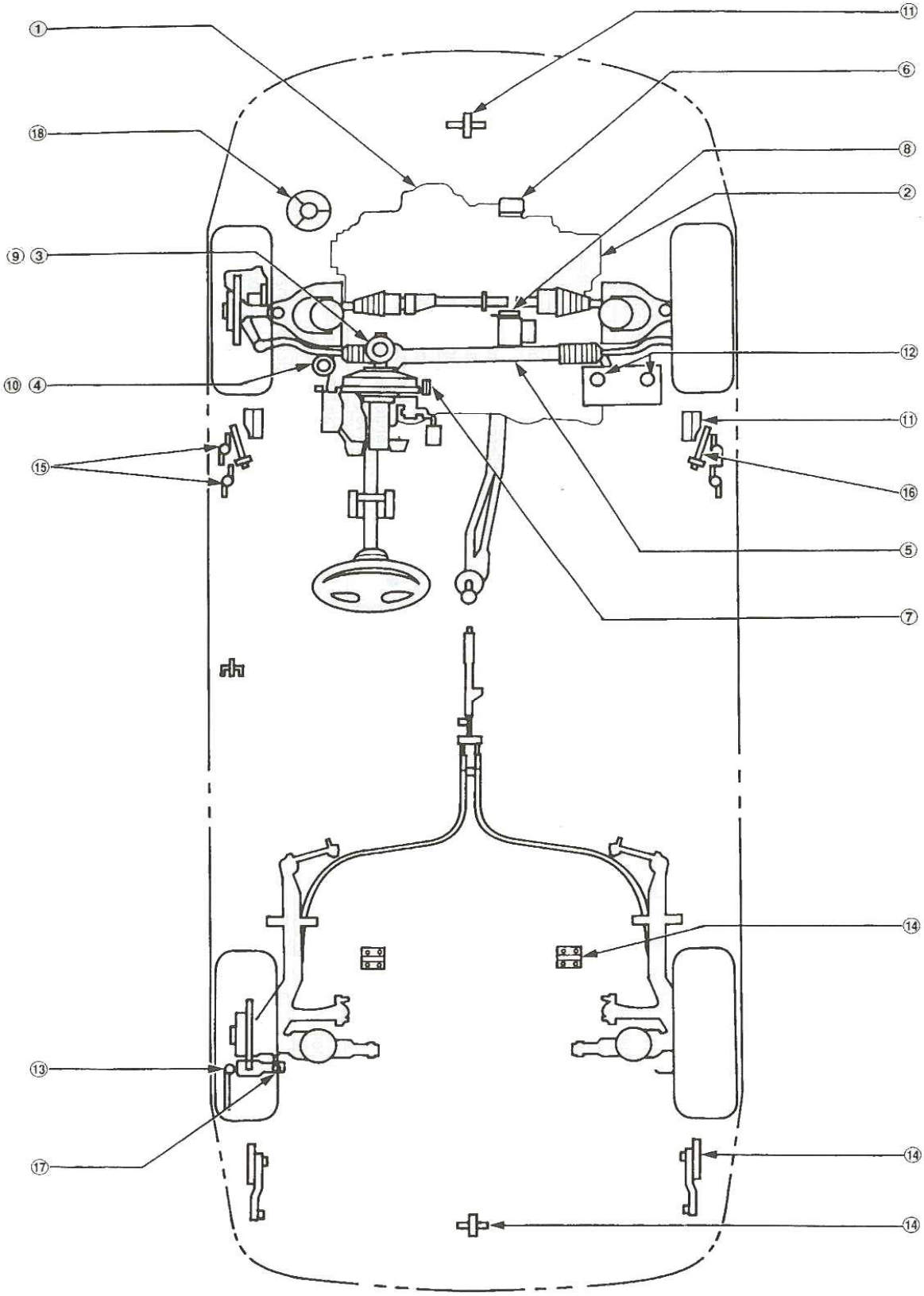


Viscosité de l'huile moteur en fonction de la température ambiante

PRECAUTION : L'huile moteur usagée peut causer des cancers de la peau si elle est en contact répété et prolongé avec la peau. Mais ceci est improbable à moins d'utiliser cette huile usagée tous les jours, il est alors recommandé de se laver soigneusement les mains à l'eau et au savon immédiatement après avoir manipulé de l'huile usagée.

*1 : Si l'huile Honda de boîte de vitesses manuelle n'est pas disponible, on peut utiliser temporairement l'huile moteur SG ou SH dosée portant la mention «API» avec une viscosité SAE de 10W-30 ou 10W-40. L'huile moteur peut augmenter l'usure de la boîte de vitesses et réclamer davantage d'efforts au levier de vitesses.

*2 : Nous recommandons le liquide de frein d'origine Honda.


①
⑪
⑥
⑱
⑧
②
⑨ ③
⑫
⑩ ④
⑪
⑮
⑯
⑤
⑦
⑭
⑬
⑰
⑭
⑭

Suivre le programme d'entretien normal si les conditions de conduite difficiles spécifiées dans le programme d'entretien de la page 4-6 et 4-7 ne s'appliquent pas.

Entretien à la distance et au temps indiqué selon la première échéance	km x 1000	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	NOTES	CHAPITRE et PAGE
	Mois	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120		
Remplacer l'huile moteur		Tous les 10000 kms ou tous les 12 mois											8-4
Remplacer le filtre de l'huile moteur		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		8-5
Remplacer un élément du filtre à air			●		●		●		●		●		11-79
Contrôler le jeu des soupapes			●		●		●		●		●	Contrôler le jeu des soupapes.	6-8
Remplacer le filtre du carburant			●		●		●		●		●		11-68
Remplacer les bougies d'allumage		Tous les 10000 kms ou tous les 12 mois											4-22
Contrôler la courroie de distribution et la pompe à eau						●					●	Vérifier que la pompe à eau ne fuit pas.	6-8, 13 10-11
Contrôler et régler les courroies de distribution			●		●		●		●		●	• Vérifier qu'elle ne sont ni craquelées ni endommagées. • Contrôler la flèche et la tension.	4-35 17-14
Contrôler la vitesse du ralenti						●					●		11-54
Remplacer le liquide de refroidissement moteur					●		●		●		●	Contrôler la gravité spécifique du point de refroidissement.	10-5
Remplacer l'huile de boîte de vitesse (○: Contrôler)			○		●		○		●		○	MTF d'origine Honda.	13-3
Contrôler les freins avant et arrière		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	• Contrôler l'épaisseur des plaquettes et des disques de frein. Vérifier qu'ils ne sont pas endommagés. • Vérifier que les étriers sont bien serrés, qu'ils ne sont pas endommagés et qu'ils n'ont pas de fuite.	19A-4, 8 10, 11, 19 22, 23 19-3
Remplacer le liquide de frein				●			●			●		N'utiliser que du liquide DOT3 ou DOT4*1. Vérifier que le niveau du liquide de frein se trouve entre les repères supérieur et inférieur du réservoir.	19A-7
Contrôler le réglage du frein de stationnement		●	●		●		●		●		●	Contrôler le fonctionnement du frein de stationnement.	19A-6
Contrôler l'alignement des feux		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contrôler la position des phares.	23A-137
Effectuer un essai sur route (bruit, stabilité fonctionnement des éléments du tableau de bord)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contrôler l'adhérence à la route, le bruit, les vibrations et le fonctionnement des éléments du tableau de bord.	———

*1 : Se reporter au manuel d'atelier : CONSTRUCTION, ENTRETIEN et REPARATION INTEGRA N° 6FRST700
*2 : Se reporter au manuel d'atelier : SUPPLEMENT INTEGRA N° 6FRST721
*3 : Nous recommandons le liquide de frein d'origine HONDA.

Entretien à la distance et au temps indiqué selon la première échéance	km x 1000	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	NOTES	CHAPITRE et PAGE
	Mois	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120		
Contrôler visuellement les éléments suivants :												• Contrôler le bon positionnement et vérifier que la pose est correcte, vérifier qu'il n'y a pas de cassure, de dommages, de rouille ou de fuite. • Vérifier le bon serrage des vis, des écrous et des rotules. Si nécessaire resserrer.	———
Tirants, boîtiers de direction et soufflets												• Contrôler le graissage de la crémaillère et la tringlerie de direction • Vérifier que le soufflet n'est pas endommagé et qu'il n'a pas de fuite de graisse • Vérifier que les passages d'huile ne sont pas endommagés et n'ont pas de fuite	17-13
Pièces des suspensions												• Vérifier le bon serrage des boulons • Vérifier qu'aucun des couvercles n'est endommagé.	18-9, 10 22, 23, 24
Soufflets de l'arbre de transmission												• Vérifier que les soufflets et les colliers de soufflet ne sont pas cassés. • Contrôler le graissage de la crémaillère	16-3
Flexibles et tuyaux de frein (ABS compris)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Vérifier que le maître-cylindre, la soupape de commande de distribution et le modula-teur ABS ne sont pas endommagés et n'ont pas de fuite.	19A-4, 14
Système d'échappement												Vérifier que la protection thermique du catalyseur, le tuyau d'échappement et le silencieux ne sont pas endommagés, desserrés et n'ont pas de fuite	9-3,4
Raccords et tuyaux de carburant												Vérifier que les tuyaux de carburant ne sont pas desserrés, cassés ou endommagés. Resserrer les raccords qui sont desserrés et remplacer toutes les pièces endommagées	11-57
Etat des pneus												Contrôler la pression et vérifier qu'ils ne sont pas dégonflés, coupés et qu'il n'y a pas d'usure anormale	———

*1 : Se reporter au manuel d'atelier : CONSTRUCTION, ENTRETIEN et REPARATION INTEGRA N° 6FRST700

Entretien à la distance et au temps indiqué selon la première échéance	km x 1000	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	NOTES	CHAPITRE et PAGE
	Mois	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120		
Remplacer l'huile et le filtre à huile moteur		Tous les 5000 kms ou tous les 6 mois											8-4, 5
Nettoyer (○) ou remplacer (●) un élément du filtre à air — Utiliser le programme d'entretien normal sauf en cas de poussière		○	●	○	●	○	●	○	●	○	●		11-79
Contrôler le jeu des soupapes			●		●		●		●		●	Contrôler le jeu des soupapes	6-8
Remplacer le filtre du carburant			●		●		●		●		●		11-68
Remplacer les bougies		Tous les 100000 kms ou tous les 72 mois											4-22
Remplacer les courroies de distribution et contrôler la pompe à eau						●					●	Vérifier que la pompe à eau n'a pas de fuite	6-13 10-11
Contrôler et régler les courroies de transmission			●		●		●		●		●	• Vérifier qu'elles ne sont pas cassées ou endommagées. • Contrôler la tension	4-35 17-14
Contrôler le régime de ralenti						●					●		11-54
Remplacer le liquide de refroidissement					●		●		●		●	Contrôler la gravité du point de refroidissement	10-5
Remplacer l'huile de la boîte de vitesses												MTF d'origine Honda	13-3
Contrôler les freins avant et arrière		Tous les 10000 kms ou tous les 6 mois										• Contrôler l'épaisseur des plaquettes et des disques de frein. Vérifier qu'ils ne sont pas endommagés. • Vérifier que les étriers sont bien serrés, qu'ils ne sont pas endommagés et qu'ils n'ont pas de fuite	19A-4, 8, 10, 11, 19, 22, 23
Remplacer le liquide de frein (ABS compris)				●			●			●		N'utiliser que du liquide DOT3 ou DOT4*1. Vérifier que le niveau du liquide de frein se trouve entre les repères supérieur et inférieur du réservoir.	19A-7
Contrôler le réglage du frein de stationnement		●	●		●		●		●		●	Contrôler le fonctionnement du frein de stationnement	19A-6
Contrôler l'alignement des feux		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contrôler la position des phares	23A-137
Effectuer un essai sur route (bruit, stabilité fonctionnement des éléments du tableau de bord)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Contrôler l'adhérence à la route, le bruit, les vibrations et le fonctionnement des éléments du tableau de bord.	———

*1 : Se reporter au manuel d'atelier : CONSTRUCTION, ENTRETIEN et REPARATION INTEGRA N° 6FRST700
*2 : Se reporter au manuel d'atelier : SUPPLEMENT INTEGRA N° 6FRST721
*3 : Nous recommandons le liquide d'origine HONDA.

Entretien à la distance et au temps indiqué selon la première échéance	km x 1000	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	NOTES	CHAPITRE et PAGE
	Mois	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120		
Contrôler visuellement les éléments suivants :												• Contrôler le bon positionnement et vérifier que la pose est correcte, vérifier qu'il n'y a pas de cassure, de dommages, de rouille ou de fuite. • Vérifier le bon serrage des vis, des écrous et des rotules. Si nécessaire resserrer.	———
Tirants, boîtiers de direction et soufflets (actionneur arrière 4WS compris)	Tous les 10000 kms ou tous les 6 mois											• Contrôler le graissage de la crémaillère et la tringlerie de direction • Vérifier que le soufflet n'est pas endommagé et qu'il n'a pas de fuite de graisse • Vérifier que les passages d'huile ne sont pas endommagés et n'ont pas de fuite	17-13
Pièces des suspensions												• Vérifier le bon serrage des boulons • Vérifier qu'aucun des couvercles n'est endommagé.	18-9, 10, 22, 23, 24
Soufflets de l'arbre de transmission												• Vérifier que les soufflets et les colliers de soufflet ne sont pas cassés. • Contrôler le graissage de la crémaillère	16-3
Flexibles et tuyaux de frein (ABS compris)												Vérifier que le maître-cylindre, la soupape de commande de distribution et le modula-teur ABS ne sont pas endommagés et n'ont pas de fuite.	19A-4,14
Système d'échappement		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Vérifier que la protection thermique du catalyseur, le tuyau d'échappement et le silencieux ne sont pas endommagés, desserrés et n'ont pas de fuite	9-3, 4
Raccords et tuyaux de carburant												Vérifier que les tuyaux de carburant ne sont pas desserrés, cassés ou endommagés. Resserrer les raccords qui sont desserrés et remplacer toutes les pièces endommagées	11-57
Etat des pneus												Contrôler la pression et vérifier qu'ils ne sont pas dégonflés, coupés et qu'il n'y a pas d'usure anormale	———

*1 : Se reporter au manuel d'atelier : CONSTRUCTION, REPARATION et ENTRETIEN CRX 94, N°6FRST700

Suivre le programme d'entretien difficile si le véhicule du client est conduit PRINCIPALEMENT dans l'une ou plusieurs des conditions suivantes :

- Conduite sur moins de 8 kms par trajet, dans des conditions de températures très froides ou sur moins de 16 kms par trajet.
- Conduite dans des conditions de températures très chaudes [supérieures à 32°C].
- Conduite au ralenti accéléré avec de longues périodes d'arrêt et redémarrage.
- Remorquage ou conduite avec galerie ou sur routes montagneuses.
- Conduite sur routes boueuses, poussièreuses ou gelées.

NOTE : Si le véhicule est conduit dans des conditions difficiles seulement OCCASIONNELLEMENT, suivre le programme d'entretien normal page 4-4 et 4-5.