

MANUEL D'ATELIER

HONDA *Integra Type R*

SUPPLEMENT

2000



SYSTEME DE RETENUE SUPPLEMENTAIRE (SRS)

Ce modèle est équipé d'un SRS qui comprend un coussin gonflable de sécurité destiné à la protection du conducteur, qui est placé au centre du volant et un coussin gonflable de sécurité destiné à la protection du passager avant. Les renseignements nécessaires à l'entretien rigoureux du SRS figurent le Manuel d'atelier (P/N 6FRST800). Les éléments qui, dans la table des matières, sont répertoriés par un astérisque (*) contiennent une partie du SRS, ou sont situés près du SRS. L'entretien, la dépose et le remplacement de ces éléments supposent des précautions particulières et un outillage spécial et doivent donc être effectués par un agent Honda agréé.

⚠ ATTENTION

- Pour éviter de rendre inopérant le SRS, ce qui peut entraîner des blessures graves et même la mort en cas de collision frontale, l'entretien du SRS ne doit être effectué que par un agent Honda agréé.
- Le non respect des méthodes d'entretien, ainsi que la dépose ou la pose incorrecte du SRS, peuvent entraîner des blessures par gonflage accidentel des coussins de sécurité.
- Ne pas taper l'unité SRS. Le système pourrait être défectueux lors d'une collision ou les airbags pourraient se déployer quand on met le contact (II).
- Tous les faisceaux du SRS sont recouverts d'une gaine isolante jaune. Les éléments relatifs au SRS sont situés dans la colonne de direction, la console avant, le tableau de bord, dans le tableau inférieur du tableau de bord, dans le tableau de bord au-dessus de la boîte à gants.
Ne pas brancher d'appareils d'essai électrique sur ces circuits.

INTRODUCTION

Comment utiliser ce manuel

Ce supplément comprend les informations sur le véhicule HONDA Integra Type R 2000. Se référer aux manuels suivants pour les procédures d'entretien et les données qui ne sont pas compris dans ce supplément.

MANUEL D'ATELIER DE REPARATION, D'ENTRETIEN et DE CONSTRUCTION Integra Type-R 98 6FRST800
SUPPLEMENT Integra Type-R 99 6FRST820

La première page de chaque chapitre, celle de l'index du 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.

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 dommage matériel 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.

 : chapitres qui ne sont pas inclus dans ce manuel.

Première Edition 12/99 44 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

specs

Entretien



Moteur



Refroidissement



Carburant et émissions



Boîte-pont



* Direction



Suspension



Freins
(ABS compris)



* Carrosserie



* Chauffage et climatiseur



* Electricité
(SRS compris)



Description des changements apportés aux modèles

| ELEMENT | DESCRIPTION | MODELE 1999 | MODELE 2000 | CHAPITRE DE REFERENCE |
|------------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|
| Arbres de transmission | <ul style="list-style-type: none"> ● Soufflet extérieur en TPE (Thermosplastic Polyester Elastomer) changé ● Procédure de remplacement des colliers de soufflets à crochet modifiée ● Procédure de démontage/remontage du joint homocinétique extérieure modifiée | | ○ | 16 |
| SRS | Volant avec airbag conducteur changé | ○ | | — |



Informations générales

| | |
|---|------------|
| Numéros de châssis et moteur | 1-2 |
| Abréviations | 1-3 |

Numéros de châssis et moteur

Numéro d'identification du Véhicule JHM DC2 3 1 0 Y S 200001

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

Ligne, type de carrosserie et moteur
 DC2 : INTEGRA 3 portes/B18C6

Type de carrosserie et type transmission
 3 : 2 portes hayon/Boîte manuelle 5 rapports

Série du véhicule
 1 : TYPE R

Code fixé

Année du modèle
 Y : 2000

Code usine
 Usine de Suzuka au Japon

Numéro de série

Numéro de moteur B18C6 - 1200001

Type moteur
 B18C6 : 1,8 l Moteur à injection séquentielle multipoint DOHC avec TWC

Numéro de série

Numéro de boîte de vitesses S80 - 3000001

Type de boîte de vitesses
 S80 : Manuelle

Numéro de série

Modèle/Code de zone/VIN/Numéro du moteur/Numéro de boîte de vitesses

| MODELE | NOM 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 | 5MT | JHMDC2310YS200001- | B18C6-1200001- | S80-3000001- |
| | | KE | | | | |



Liste des abréviations techniques utilisées dans ce manuel.

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

(Voir page suivante)

Abréviations

(Suite)

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

OBD Diagnostic de bord
 O2S Capteur d'oxygène
 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 et lampe pilote
 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 Secondaire
 SOHC Simple arbre à cames en tête
 SOL Solénoïde
 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 Convertisseur catalytique 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

Stationnement

Marche arrière

Point mort

D₄ Conduite (de 1ère à 4ème)

D₃ Conduite (de 1ère à 3ème)

2 Seconde

1 Première

D Conduite

S Seconde

L Lent

O/D Over drive

1ERE Première vitesse

2NDE Seconde vitesse

3EME Troisième vitesse

4EME Quatrième vitesse

5EME Cinquième vitesse



Outillage Spécial

La liste des outils se trouve en début de chaque chapitre.



1917

Dear Sir,
I have the pleasure to acknowledge the receipt of your letter of the 14th inst. in relation to the above mentioned matter.

Very truly yours,

Yours faithfully,
[Signature]

Enclosed

1. [unclear]
2. [unclear]
3. [unclear]

Caractéristiques

| | |
|--|-------------|
| Valeurs standards et limites de service | 3-2 |
| Caractéristiques de conception | 3-9 |
| Caractéristiques de carrosserie | 3-11 |

Valeurs standard 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 (kg/cm ²) | Nominal Minimum Ecart maximum | 930 200 | | |
| Culasse | Gauchissement Hauteur | | 141,95 — 142,05 | 0,05 | |
| Arbre à cames | Jeu axial | | 0,05 — 0,15 | 0,5 | |
| | Jeu de graissage entre arbre à cames et paliers | | 0,050 — 0,089 | 0,15 | |
| | Faux-rond total | | 0,03 max. | 0,04 | |
| | Hauteur du lobe de came | IN | Primaire Intermédiaire Secondaire | 33,088 36,865 34,732 | |
| | | EX | Primaire Intermédiaire Secondaire | 32,785 36,333 34,691 | |
| | Soupape | Jeu des soupapes (Froid) ** | IN | 0,15 - 0,19 | |
| EX | | | 0,17 - 0,21 | | |
| D.E. des tiges de soupape | | IN | 5,475 - 5,485 | 5,445 | |
| | | EX | 5,450 - 5,460 | 5,420 | |
| Jeu entre tige et guide | | IN | 0,025 - 0,055 | 0,08 | |
| | | EX | 0,050 - 0,080 | 0,11 | |
| Siège de soupape | Largeur | IN | 0,85 — 1,15 | 1,6 | |
| | | EX | 0,85 — 1,15 | 1,6 | |
| | Hauteur de la tige une fois posée | IN | 37,465 — 37,935 | 38,185 | |
| | | EX | 37,165 — 37,635 | 37,885 | |
| Ressort de soupape | Longueur libre | IN | 43,19 36,84 | | |
| | | EX | 41,05 36,16 | | |
| | | Extérieur | | | |
| | | Intérieur | | | |
| Guide de soupape | D.l | IN | 5,51 - 5,53 | 5,55 | |
| | | EX | 5,51 - 5,53 | 5,55 | |
| | Hauteur une fois posée | IN | 12,55 - 13,05 | | |
| | | EX | 12,55 - 13,05 | | |
| Culbuteur | Jeu entre axe et arbre | IN | 0,025 - 0,052 | 0,08 | |
| | | EX | 0,025 - 0,052 | 0,08 | |

* 1: Mesure entre l'arbre à cames et le culbuteur

Valeurs standard et limites de service

Refroidissement — Chapitre 10

| | MESURE | VALEUR STANDARD (ETAT NEUF) |
|--------------------------------|---|--|
| Radiateur | Contenance en liquide de refroidissement ¹ (y compris moteur, chauffage, circuit de refroidissement et réservoir) Contenance du réservoir ¹ : 0,6 l | 6,5 à la vidange 4,5 à la révision du liquide de refroidissement* |
| Bouchon du radiateur | Pression d'ouverture kPa | 93 - 123 |
| Thermostat | Début d'ouverture °C Ouverture complète °C Levée de soupape à l'ouverture complète | 76 - 80 90 8,0 min. |
| Ventilateur de refroidissement | Thermostat «ON» °C Thermostat «OFF» °C | 91 - 95 Retirer de 3 — 8 de la température réelle |

* :Liquide de refroidissement dans le réservoir et liquide restant dans le moteur compris.

Carburant et émissions — Chapitre 11

| | MESURE | VALEUR STANDARD (ETAT NEUF) |
|--|---|-------------------------------|
| Régulateur de la pression du carburant | Pression du carburant quand le flexible à dépression du régulateur est débranché kPa | 320 - 370 |
| Réservoir de carburant | Contenance ¹ | 50 |
| Moteur | Régime de ralenti en tr/min. (avec les phares éteint et le ventilateur de refroidissement à l'arrêt) | 800 ± 50 (M/T : point mort) |
| | Ralenti accéléré en tr/min | 1500 ± 200 (M/T : point mort) |
| | Teneur en CO au ralenti % | 0,1 max |

Embrayage — Chapitre 12

| | MESURE | VALEUR STANDARD (ETAT NEUF) | LIMITE DE SERVICE |
|-----------------------|---|-----------------------------|-------------------|
| Pédale de l'embrayage | Hauteur de la pédale au plancher | 164 | |
| | Course | 130 - 140 | |
| | Jeu de la pédale | 12 - 21* | |
| | Hauteur de désengagement de la pédale au plancher | 83 min. | |
| Volant moteur | Faux rond de la surface d'embrayage | 0,05 max | 0,15 |
| Disque d'embrayage | Profondeur de la tête du rivet | 1,2 - 1,7 | 0,2 |
| | Epaisseur | 8,3 - 9,0 | 6,0 |
| Plateau de pression | Voilage | 0,03 max. | 0,15 |
| | Alignement des doigts de ressort de membrane | 0,6 max. | 0,8 |

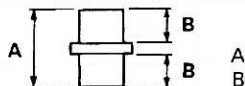
*Jeu de la pédale compris entre 1 -10 mm

Valeurs standard et limites de service

Unité de longueur : mm

Boîte de vitesses manuelle — Chapitre 13

| | MESURE | VALEUR STANDARD (ETAT NEUF) | LIMITE DE SERVICE |
|--|--|---------------------------------------|-------------------|
| Huile de boîte de vitesses | Contenance 1 | 2,2 à la révision 2,3 à la vidange | |
| Arbre primaire | Jeu axial | 0,11 - 0,18 | Régler |
| | Diamètre de la zone de contact du roulement à billes (embrayage) | 27,977 - 27,990 | 27,93 |
| Arbre primaire | Diamètre de la zone de contact du pignon de 3ème | 37,984 - 38,000 | 37,93 |
| | Diamètre de la zone de contact du roulement à billes (côté transmission) | 27,987 - 28,000 | 27,94 |
| | Faux rond | 0,02 max. | 0,05 |
| | | | |
| Pignons de 3ème et de 4ème de l'arbre primaire | D.I | 43,009 - 43,025 | 43,08 |
| | Jeu axial | 0,06 - 0,21 | 0,3 |
| | Epaisseur 3ème 4ème | 34,92 - 34,97 31,42 - 31,47 | 34,8 31,3 |
| Pignon de 5ème de l'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 | 24,980 - 24,993 | 24,94 |
| | Diamètre de la zone de contact du pignon de 1ère | 36,508 - 36,521 | 36,458 |
| | Faux-rond | 0,02 max. | 0,05 |
| Pignon de 1ère de l'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 de l'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 de l'arbre secondaire) | D.I | 36,515 - 36,525 | _____ |
| | D.E | 41,985 - 41,995 | _____ |
| | Longueur | 29,90 - 30,10 | _____ |
| | Différence hauteur | 26,575 - 26,635 | _____ |
| Entretoise (pignon de 2nde de l'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 de l'arbre primaire) | D.I | 31,002 - 31,012 | 31,06 |
| | D.E | 37,989 - 38,000 | 37,94 |
| | Longueur | 56,45 - 56,55 | _____ |
| | | 26,03 - 26,08 | _____ |



Valeurs standard et limites de service

Boîte de vitesses manuelle (suite) — Chapitre 13

| | MESURE | VALEUR STANDARD (ETAT NEUF) | LIMITE DE SERVICE |
|--|---|--|--------------------------------------|
| Pignon intermédiaire de marche arrière | D.I Jeu entre pignon et axe du pignon de marche arrière | 20,030 - 20,110 0,030 - 0,117 | 20,09 0,16 |
| Bague de synchro | Jeu entre bague et pignon (bague poussée contre pignon) | 0,85 - 1,10 | 0,4 |
| Bague de synchro double cône | Jeu (bague poussée contre pignon) Bague de synchro extérieure vers pignon Bague de synchro intérieure vers pignon Bague de synchro extérieure vers cône de synchro | 0,95 - 1,68 0,5 - 1,0 0,5 - 1,0 | 0,6 0,3 0,3 |
| Fourchette de changement de vitesses | Epaisseur de la dent de la fourchette de changement de vitesses Jeu entre manchon de synchro et fourchette | 7,4 - 7,6 0,35 - 0,65 | — 1,0 |
| Fourchette de marche arrière | Largeur de la rainure du cliquet de la fourchette Jeu entre pignon intermédiaire de marche arrière et fourchette Largeur de la rainure «L» Côté pignon de 5ème Côté pignon marche arrière Jeu entre axe de marche arrière/fourchette-5ème Côté pignon de 5ème Côté pignon 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 — — — — |
| Axe de changement de vitesses | Zone de contact de l'élément du sélecteur Jeu entre élément du sélecteur et axe du sélecteur | 11,8 - 12,0 0,05 - 0,35 | — 0,80 |
| Élément du sélecteur | Zone de contact de l'élément du sélecteur Jeu entre élément du sélecteur et axe du sélecteur D.I Jeu entre élément du sélecteur et axe Diamètre de la zone de contact de la fourchette du sélecteur Jeu entre élément du sélecteur et fourchette | 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 |
| Levier du sélecteur | Zone de contact de l'élément du sélecteur Jeu entre axe et élément du sélecteur Largeur de la rainure de la zone de contact de verrouillage Jeu entre axe 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 |
|--|---|-----------------------------|-------------------|
| | Jeu entre bague extérieure de roulement et anneau élastique | 0 - 0,10 | Régler |

Valeurs standard et limites de service

Unité de longueur : mm

Direction — Chapitre 17

| | MESURE | VALEUR STANDARD (ETAT NEUF) |
|----------------------------------|--|--|
| Volant | Jeu rotatif sur la circonférence du volant Charge de démarrage sur la circonférence du volant N (kgf) Moteur en marche | 0 - 10 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 (kg/cm ²) | 6400 - 7400 |
| Liquide de direction assistée | Liquide de direction assistée recommandé Contenance de liquide l Réservoir | Liquide de direction assistée HONDA V ou S 1,06 0,4 |
| Courroie de direction assistée * | Flèche avec une force de 98 N (10 kg) entre les poulies | 11,5 - 13,5 avec courroie usagée 8,0 - 10,0 avec courroie neuve |
| | Tension de la courroie N (kg) 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) | LIMITE DE SERVICE |
|----------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---|
| Alignement des roues | Carrossage | Avant Arrière | -0°30' ± 1° -0°45' ± ^{-0°45' / 1°15'} |
| | Chasse | Avant | 1°10' ± 1° |
| | Pincement total | Avant Arrière | 0 ± 2 IN 2 (⁻²) |
| | Angle de braquage des roues avant | Roue intérieure Roue extérieure | 36°00' ± 2° 30°30' |
| Roulement de roue | Jeu axial | Avant | 0 - 0,05 |
| | | Arrière | 0 - 0,05 |
| Roues | Faux rond des jantes | Axial | 0 - 0,7 |
| | | Radial | 0 - 0,7 |
| | | | 2,0 1,5 |

Freins — Chapitre 19

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

Valeurs standard et limites de service

Electricité — Chapitre 23

| | MESURE | VALEUR STANDARD (ETAT NEUF) | LIMITE DE SERVICE |
|----------------------------|---|--|---------------------------|
| Bobine d'allumage | Tension V Résistance des enroulements primaires Ω à 20°C Résistance des enroulements secondaires k Ω à 20°C | 12 0,63 - 0,77 12,8 - 19,2 | |
| Câble d'allumage | Résistance à 20°C Ordre d'allumage | 25 max 1 - 3 - 4 - 2 | |
| Bougie d'allumage | Type Ecart | Voir chapitre 23 1,1 (°) | 1,3 |
| Calage de l'allumage | Au ralenti | 16° ± 2° (Red) BTDC | |
| Courroie de l'alternateur* | Flèche avec une force de 98N (10kgf) entre les poulies Courroie usagée Courroie neuve | 9,0 - 11,0 7,0 - 9,0 | |
| | Tension mesurée avec appareil de mesure de tension entre les poulies N (kgf) Courroie usagée Courroie neuve | 340 - 490 (35 - 50) 540 - 740 (55 - 75) | |
| Alternateur | MITSUBISHI Sortie 13,5 V à chaud A Résistance de la bobine Ω Bague différentiel D.E Longueur de balai Tension de ressort de balai g | 85 2,7 - 3,0 22,7 19 340 - 420 | 21,2 14 |
| Démarrreur | DENSO : 1,2 kW Type Profondeur du mica Faux-rond du commutateur D.E du commutateur Longueur du balai | Réduction du pignon 0,45 - 0,75 0 - 0,05 28,0 10,0 | 0,2 0,4 27,0 6,0 |

*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.

Caractéristiques de conception

| | ELEMENT | MESURE | NOTES |
|-------------------|---|--|-------|
| DIMENSIONS | Longueur totale | 4400 mm | |
| | Largeur totale | 1695 mm | |
| | Hauteur totale | 1335 mm | |
| | Empattement | 2570 mm | |
| | Voile de roulement | Avant 1475 mm Arrière 1460 mm | |
| | Passage de roue | Avant 655 mm Arrière 643 mm | |
| | Nombre de places | Quatre (4) | |
| POIDS | Courbe de poids | 1130 kg Avec SRS 1140 kg | |
| | Répartition du poids (Avant/Arrière) | 695/435 kg 700/440 kg | |
| | Poids Maximum permis | 1500 kg | |
| MOTEUR | Type Disposition des cylindres Alésage et course Cylindrée Taux de compression Commande des soupapes Système de lubrification Débit de la pompe à huile Débit de la pompe à eau Carburant à utiliser | Refroidissement par eau, 4 temps DOHC Moteur à essence VTEC 4 cylindres en ligne, disposition transversale 81,0 x 87,2 mm 1797 cm ³ 11,1 Entraînement par courroie, DOHC VTEC 4 soupapes par cylindre Forcé par soupape troichoidale sur carter d'huile 71 1/minute à 7600 tr/mn 140 1/minute à 7600 tr/mn Essence sans plomb PREMIUM avec indice octane de 98 ou plus | |
| DEMARREUR | Type Puissance normale Tension nominale Limite de temps Sens de rotation Poids | Réduction de pignon 1,2 kW 12 V 30 secondes Dans le sens des aiguilles d'une montre 3,5 kg | |
| EMBRAYAGE | Type d'embrayage | Plateau unique, ressort à membrane | |
| | Zone frontale | 215 cm ² | |
| BOITE DE VITESSES | Type de boîte de vitesses Réduction primaire | 5 rapports marche avant, 1 arrière Directe 1 : 1 | |
| | Type | Type moteur Boîte de vitesses manuelles B18C6 | |
| | Rapport | 1ère 3,230 2nde 2,105 3ème 1,458 4ème 1,034 5ème 0,787 Marche arr. 3,000 | |
| | Réduction finale | Type Rapport Simple à denture hélicoïdale 4,785 | |

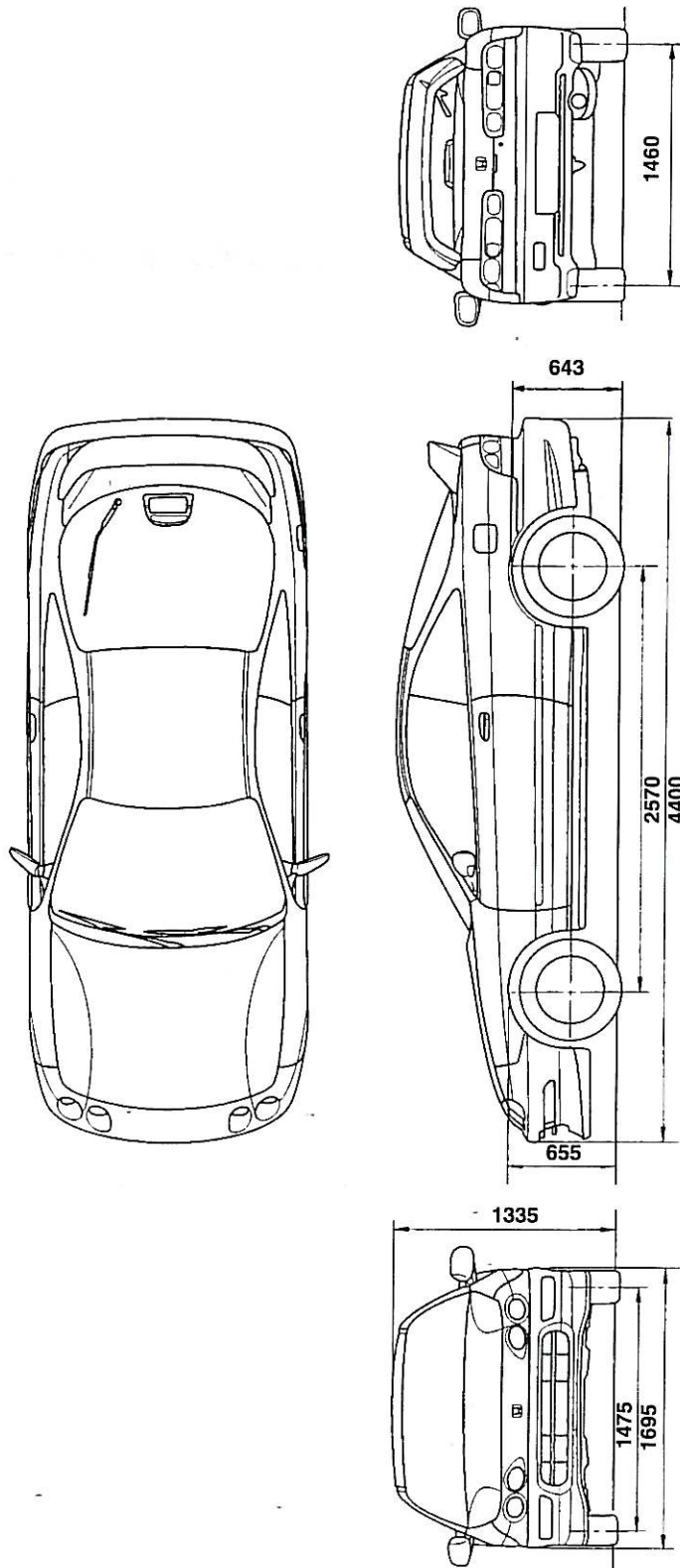
(Voir page suivante)

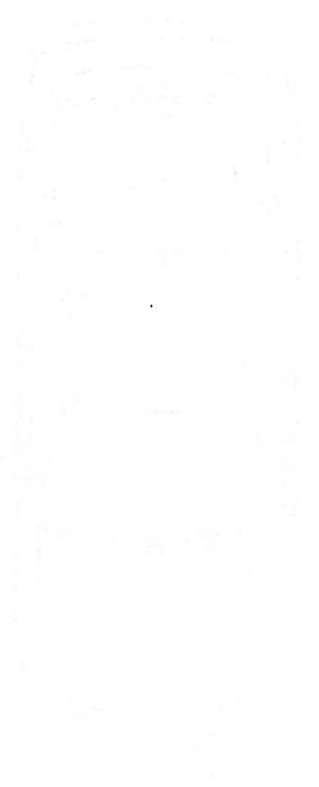
Caractéristiques de conception

(Suite)

| | ELEMENT | | MESURE | NOTES |
|----------------------|--|--|--|---|
| DIRECTION ASSISTEE | Type Rapport total Nbre de tours, de butée en butée Diamètre du volant | | Direction assistée, pignon et crémaillère 16,1 2,98 380 mm | |
| SUSPENSION | Type Amortisseur, avant et arrière | Avant Arrière | Indépendante à double triangulation, ressort avec stabilisateur Indépendant à double triangulation, ressort avec stabilisateur Télescopique, hydraulique à remplissage d'azote | |
| ALIGNEMENT DES ROUES | Carrossage Chasse Pincement avant | Avant Arrière Avant Arrière | -0°30' -0°45' 1°10' 0 mm En 2 mm | |
| SYSTEME DE FREIN | Type Surface des plaquettes Surface des garnitures Frein de stationnement | Avant Arrière Avant Arrière Type | Assisté à disque ventilé autoréglable Disque autoréglable 51,0 cm² x 2 27,9 cm² x 2 Commande mécaniquement, freins des deux roues arrière | |
| PNEU | Taille et pression | Avant et arrière Roue de secours | 195/55R 15 84 V T125/70D15 | |
| RESERVOIR LAVE-GLACE | Contenance 1 | | 2,5 l | |
| ELECTRICITE | Batterie Démarreur Alternateur Fusibles Dans boîte à fusibles/relais sous le tableau de bord Dans boîte à fusibles/relais sous le capot Dans boîte à fusibles relais ABS/sous capot Phares Feux clignotants avant Feux de stationnement avant Feux clignotants latéraux Feux clignotants arrière Feux stop/feux arrière 3ème feu stop Feux de recul Feux de plaque d'immatriculation Plafonniers Eclairage du coffre Eclairage de la boîte à gants Eclairage des compteurs Témoins Eclairage côté conducteur Eclairage chauffage | Haut Bas | 12 V-36AH/ 5HR 12V-1,2 kW 12V-85A 7,5A, 10A, 15A, 20A 7,5A, 10A, 15A, 20A, 40A, 100A 10A, 20A, 40A 12 V - 60 W (HB3) 12 V - 51W (HB4) 12V-21W 12V-5W 12V-5W 12V-21W 12V-21/5W 12V-21Wx2 12V-21W 12V-5Wx2 12V-5W 12V-3,4W 12V-3,4W 12V-3,4W 12V - 0,84W, 0,91 W 12V - 0,84W - 0,91W - 1,4W 12V - 1,4W | SAE1156 SAE 1157 SAE 7440 SAE 1156 |

Unité : mm





Entretien

Programme d'entretien..... 4-2



Programme d'entretien

Modèle européen - Conditions normales

Suivre le Programme d'entretien Normal si les conditions de conduite difficiles du Programme d'Entretien des Conditions difficiles p. 4-6 et 4-7 ne sont pas appliquées.

| Entretien à la distance et au temps indiqués selon la première échéance | km x 1000 | | 15 | 30 | 45 | 60 | 75 | 90 | 105 | 120 | 135 | 150 | 165 | NOTES | CHAPITRE et PAGE*2 |
|---|-----------|--|----------------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|---|--------------------------|
| | mois | | 12 | 24 | 36 | 48 | 60 | 72 | 84 | 96 | 108 | 120 | 132 | | |
| Remplacer l'huile moteur et le filtre à huile | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 8-4,5,6 |
| Remplacer le filtre à air | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | 11-79 |
| Contrôler le jeu des soupapes | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Contrôler le jeu des soupapes | 6-8,9 |
| Remplacer le filtre à carburant | | | | | | | | | ● | | | | | | 11-68 |
| Remplacer les bougies d'allumage | | | | | | | | | | ● | | | | | 23A-92 |
| Remplacer la courroie de transmission et contrôler la pompe à eau | | | | | | | | | | ● | | | | Contrôler la pompe à eau pour contrôler s'il y a des fuites | 6-3 à 6-15 10-11 |
| Contrôler et régler les courroies de transmission | | | ● | | | | | ● | | | ● | | | <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier si elles sont fissurées ou endommagées • Contrôler la flèche et la tension | 23A-108 17-14 |
| Contrôler le régime de ralenti | | | | | | | | | ● | | | | | Contrôler la gravité spécifique du point | 11-54,55 |
| Remplacer le liquide de refroidissement | | | | | | | | | | ● | | | ● | | 10-5 |
| Remplacer le liquide de boîte de vitesses (O: Contrôler) | | | | | | ○ | | | | ● | | | | MTF d'origine Honda | 13-3 |
| Contrôler les freins avant et arrière | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | <ul style="list-style-type: none"> • Contrôler l'épaisseur des plaquettes et des disques. • Vérifier s'ils sont endommagés ou fissurés. • Vérifier si les étriers sont endommagés, fument et sont bien serrés. | 19A-3,4,8,10,11,19,22,23 |
| Remplacer le liquide de frein | | | Tous les 3 ans | | | | | | | | | | | N'utiliser que du liquide DOT3 ou DOT4*. Vérifier si le liquide de frein est entre les repères supérieur et inférieur sur le réservoir. | 19A-7 |
| Remplacer le liquide de refroidissement | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Vérifier si le frein de stationnement fonctionne | 19A-6 |
| Contrôler l'alignement des feux | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Contrôler la position des phares | 23A-137 |
| Essai sur route (bruit, stabilité, tableau de bord) | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Contrôler la stabilité sur route, bruits, vibrations et tableau de bord | — |

* 1 : Nous recommandons l'utilisation du liquide de frein Honda
 * 2 : Voir le Manuel d'atelier : INTEGRA TYPE R 98 Code N° 6FRST800



Modèle européen - Conditions normales (suite)

| Entretien à la distance et au temps indiqué selon la première échéance | km x 1000 | | 15 | 30 | 45 | 60 | 75 | 90 | 105 | 120 | 135 | 150 | 165 | CHAPITRE et PAGE* | NOTES |
|--|-----------|--|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|------------------------|---|
| | mois | | 12 | 24 | 36 | 48 | 60 | 72 | 84 | 96 | 108 | 120 | 132 | | |
| Contrôler visuellement les éléments suivants | | | | | | | | | | | | | | | |
| Extrémités de barre d'accouplement, boîtier de direction et soufflets | | | | | | | | | | | | | | 17-13 | <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier s'ils sont bien installés et bien positionnés. • Vérifier s'il y a des fissures, des dommages, de la corrosion et des fuites. • Contrôler le serrage des vis, des écrous et des raccords. Si nécessaire, serrer à nouveau. |
| Pièces de suspension | | | | | | | | | | | | | | 18-9, 10 22, 23, 24 | <ul style="list-style-type: none"> • Contrôler la graisse sur la crémaillère et la timonerie de la direction • Vérifier si le soufflet est endommagé ou s'il y a des fuites de graisse. • Vérifier l'endommagement et les fuites des conduits. • Contrôler le serrage des vis. • Vérifier que le cache antipoussière n'est pas usé ou endommagé. |
| Soufflets de l'arbre de transmission | | | | | | | | | | | | | | 16-3 | <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier si les soufflets et les colliers de soufflet ne sont pas fissurés. • Contrôler le graissage de la crémaillère. |
| Flexibles et tuyaux de freins (ABS compris) | | | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 19-A-4 | <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier si le maître-cylindre, la soupape de commande proportionnelle et le modulateur ABS ne sont pas endommagés ou ne fuient pas. |
| Système d'échappement | | | | | | | | | | | | | | 9-4 | <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier si la plaque de protection du convertisseur catalytique, le tuyau d'échappement et le silencieux sont endommagés, s'il y a des fuites ou un mauvais réglage. |
| Connexions et raccords de carburant | | | | | | | | | | | | | | 11-57 | <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier si raccords des tuyaux de carburant sont desserrés, fissurés ou détériorés. Resserrer les raccords et remplacer toute pièce endommagée. |
| Etat des pneus | | | | | | | | | | | | | | --- | <ul style="list-style-type: none"> • Contrôler la pression, les coupures ou fissures et une usure inhabituelle. |

*1 : Voir le Manuel d'atelier INTEGRA TYPE R 98 Code : 6FRST800

Programme d'entretien

Modèle européen - conditions difficiles

| Entretien à la distance et au temps indiqué selon la première échéance | km x 1000 | | 7,5 | 15 | 22,5 | 30 | 37,5 | 45 | 52,5 | 60 | 67,5 | 75 | 82,5 | 90 | 97,5 | 105 | 112,5 | NOTES | CHAPITRE et PAGE** | |
|--|-----------|-------------------|----------------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|-----|-------|-------------------------------|---|---------|
| | mois | le filtre à huile | 6 | 12 | 18 | 24 | 30 | 36 | 42 | 48 | 54 | 60 | 66 | 72 | 78 | 84 | 90 | | | 96 |
| Remplacer l'huile moteur et le filtre à huile | | | ● | ● | ○ | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 8-4, 5, 6 | |
| Nettoyer (○) ou remplacer (●) le filtre à air — Utiliser le programme normal sauf si conditions poussiéreuses | | | | ○ | | | | ● | | | | | | | | | ○ | 11-79 | | |
| Contrôler le jeu des soupapes | | | | | | | | ● | | | | | ● | | | | | Contrôler le jeu des soupapes | 6-8, 9 | |
| Remplacer le filtre à carburant | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11-68 | | |
| Remplacer les bougies | | | | | | | | | | | | | | | | | | 23A-92 | | |
| Remplacer la courroie de distribution et contrôler la pompe à eau | | | | | | | | | | | | | | | | | ● | 6-13 à 6-15 10-11 | | |
| Contrôler et régler les courroies de transmission. | | | | | | | | ● | | | | | ● | | | | | ● | 23A-108, 17-14 | |
| Contrôler le régime du ralenti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11-54,55 | |
| Remplacer le liquide de refroidissement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 10-5 | |
| Remplacer le liquide de boîte de vitesses | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 13-3 | |
| Contrôler les freins avant et arrière | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 19A-3, 4, 8, 10, 11, 19, 22, 23 | |
| Remplacer le liquide de frein | | | Tous les 3 ans | | | | | | | | | | | | | | | 19A-7 | | |
| Contrôler le réglage du frein de stationnement. | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Contrôler le fonctionnement du frein de stationnement. | 19A-6 |
| Contrôler l'alignement des phares | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Contrôler la position des phares. | 23A-137 |
| Faire un essai sur route (bruit, stabilité, fonctionnement du tableau de bord) | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Contrôler l'adhérence à la route, le bruit, les vibrations et le fonctionnement du tableau de bord. | — |

*1 : Ces courroies doivent être remplacées normalement aux intervalles indiqués dans le programme d'entretien (Conditions normales)
Remplacer ces courroies à 75 000 km si le véhicule du client est principalement conduit sous une ou plus de ces conditions.

- A très hautes températures [43°C ou plus]
- A très basses températures [moins de -29°C]

*2 : Nous recommandons l'utilisation du liquide de frein HONDA
*3 : Voir le manuel d'atelier INTEGRA TYPE R 98 6FRST800



Modèle européen - conditions difficiles (suite)

| Entretien à la distance et au temps indiqué selon la première échéance | Contrôler visuellement les éléments suivants | | | | | | | | | | | | CHAPITRE et PAGE*1 | | | | | |
|--|--|-----|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|--------------------|----|------|-----|-------|----------------------|
| | km x 1000 | 7,5 | 15 | 22,5 | 30 | 37,5 | 45 | 52,5 | 60 | 67,5 | 75 | 82,5 | | 90 | 97,5 | 105 | 112,5 | 120 |
| mois | 6 | 12 | 18 | 24 | 30 | 36 | 42 | 48 | 54 | 60 | 66 | 72 | 78 | 84 | 90 | 96 | | |
| Extrémités de barre d'accouplement, boîtier de direction et soufflets | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 17-13 |
| Pièces de suspension | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 18-9, 10, 22, 23, 24 |
| Soufflets de l'arbre de transmission | | | | | | | | | | | | | | | | | | 16-3 |
| Flexibles et tuyaux de freins (ABS compris) | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19A-4 |
| Système d'échappement | | • | | | | | | | | | | | | | | | | 9-4 |
| Connexions et raccords de carburant | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11-57 |
| Etat des pneus | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*1 : Voir le Manuel d'atelier INTEGRA TYPE R 98 6FRST800.
 Suivre le Programme d'entretien pour les conditions difficiles si le véhicule est GÉNÉRALEMENT conduit dans les conditions suivantes :

- Trajet habituel de moins de 8 kms, ou à des températures très froides (trajets habituels de moins de 16 kms).
- Conduite à des températures très élevées. (plus de 32°C)
- Périodes de ralentis très longues ou longues périodes d'arrêt/démarrage.
- Conduite sur route caillouteuses, conduite avec porte-bagage sur le toit, ou conduite en montagne.
- Conduite sur routes boueuses, poussiéreuses ou glacées.

NOTE : Si le véhicule est OCCASIONNELLEMENT conduit dans ces conditions difficiles, suivre le programme d'entretien pour des conditions normales aux pages 4-4 et 4-5.



Standard for the Calibration of

(Title) Calibration of

| Item | Description | Value | Uncertainty | Notes |
|------|-------------|----------|-------------|-----------------|
| 1 | Temperature | 20.00 | ±0.01 | At 20°C |
| 2 | Pressure | 101.325 | ±0.1 | At 101.325 kPa |
| 3 | Humidity | 50% | ±1% | At 50% RH |
| 4 | Frequency | 1000.000 | ±0.001 | At 1000.000 MHz |
| 5 | Power | 100.0 | ±0.5 | At 100.0 W |
| 6 | Phase | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 rad |
| 7 | Impedance | 50.0 | ±0.5 | At 50.0 Ω |
| 8 | Attenuation | 20.0 | ±0.2 | At 20.0 dB |
| 9 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 10 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 11 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 12 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 13 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 14 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 15 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 16 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 17 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 18 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 19 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 20 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 21 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 22 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 23 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 24 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 25 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 26 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 27 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 28 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 29 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 30 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 31 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 32 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 33 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 34 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 35 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 36 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 37 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 38 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 39 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 40 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 41 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 42 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 43 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 44 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 45 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 46 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 47 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 48 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 49 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 50 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 51 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 52 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 53 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 54 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 55 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 56 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 57 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 58 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 59 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 60 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 61 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 62 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 63 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 64 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 65 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 66 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 67 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 68 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 69 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 70 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 71 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 72 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 73 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 74 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 75 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 76 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 77 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 78 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 79 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 80 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 81 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 82 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 83 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 84 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 85 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 86 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 87 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 88 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 89 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 90 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 91 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 92 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 93 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 94 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |
| 95 | Gain | 1.0 | ±0.02 | At 1.0 |
| 96 | Directivity | 20.0 | ±0.5 | At 20.0 dB |
| 97 | Isolation | 30.0 | ±1.0 | At 30.0 dB |
| 98 | Return | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 99 | Reflection | 0.00 | ±0.01 | At 0.00 dB |
| 100 | Loss | 0.5 | ±0.05 | At 0.5 dB |

Notes: 1. All measurements were made at 20°C. 2. All measurements were made at 101.325 kPa. 3. All measurements were made at 50% RH. 4. All measurements were made at 1000.000 MHz. 5. All measurements were made at 100.0 W. 6. All measurements were made at 0.00 rad. 7. All measurements were made at 50.0 Ω. 8. All measurements were made at 20.0 dB. 9. All measurements were made at 30.0 dB. 10. All measurements were made at 0.00 dB. 11. All measurements were made at 0.5 dB. 12. All measurements were made at 1.0. 13. All measurements were made at 20.0 dB. 14. All measurements were made at 30.0 dB. 15. All measurements were made at 0.00 dB. 16. All measurements were made at 0.00 dB. 17. All measurements were made at 0.5 dB. 18. All measurements were made at 1.0. 19. All measurements were made at 20.0 dB. 20. All measurements were made at 30.0 dB. 21. All measurements were made at 0.00 dB. 22. All measurements were made at 0.00 dB. 23. All measurements were made at 0.5 dB. 24. All measurements were made at 1.0. 25. All measurements were made at 20.0 dB. 26. All measurements were made at 30.0 dB. 27. All measurements were made at 0.00 dB. 28. All measurements were made at 0.00 dB. 29. All measurements were made at 0.5 dB. 30. All measurements were made at 1.0. 31. All measurements were made at 20.0 dB. 32. All measurements were made at 30.0 dB. 33. All measurements were made at 0.00 dB. 34. All measurements were made at 0.00 dB. 35. All measurements were made at 0.5 dB. 36. All measurements were made at 1.0. 37. All measurements were made at 20.0 dB. 38. All measurements were made at 30.0 dB. 39. All measurements were made at 0.00 dB. 40. All measurements were made at 0.00 dB. 41. All measurements were made at 0.5 dB. 42. All measurements were made at 1.0. 43. All measurements were made at 20.0 dB. 44. All measurements were made at 30.0 dB. 45. All measurements were made at 0.00 dB. 46. All measurements were made at 0.00 dB. 47. All measurements were made at 0.5 dB. 48. All measurements were made at 1.0. 49. All measurements were made at 20.0 dB. 50. All measurements were made at 30.0 dB. 51. All measurements were made at 0.00 dB. 52. All measurements were made at 0.00 dB. 53. All measurements were made at 0.5 dB. 54. All measurements were made at 1.0. 55. All measurements were made at 20.0 dB. 56. All measurements were made at 30.0 dB. 57. All measurements were made at 0.00 dB. 58. All measurements were made at 0.00 dB. 59. All measurements were made at 0.5 dB. 60. All measurements were made at 1.0. 61. All measurements were made at 20.0 dB. 62. All measurements were made at 30.0 dB. 63. All measurements were made at 0.00 dB. 64. All measurements were made at 0.00 dB. 65. All measurements were made at 0.5 dB. 66. All measurements were made at 1.0. 67. All measurements were made at 20.0 dB. 68. All measurements were made at 30.0 dB. 69. All measurements were made at 0.00 dB. 70. All measurements were made at 0.00 dB. 71. All measurements were made at 0.5 dB. 72. All measurements were made at 1.0. 73. All measurements were made at 20.0 dB. 74. All measurements were made at 30.0 dB. 75. All measurements were made at 0.00 dB. 76. All measurements were made at 0.00 dB. 77. All measurements were made at 0.5 dB. 78. All measurements were made at 1.0. 79. All measurements were made at 20.0 dB. 80. All measurements were made at 30.0 dB. 81. All measurements were made at 0.00 dB. 82. All measurements were made at 0.00 dB. 83. All measurements were made at 0.5 dB. 84. All measurements were made at 1.0. 85. All measurements were made at 20.0 dB. 86. All measurements were made at 30.0 dB. 87. All measurements were made at 0.00 dB. 88. All measurements were made at 0.00 dB. 89. All measurements were made at 0.5 dB. 90. All measurements were made at 1.0. 91. All measurements were made at 20.0 dB. 92. All measurements were made at 30.0 dB. 93. All measurements were made at 0.00 dB. 94. All measurements were made at 0.00 dB. 95. All measurements were made at 0.5 dB. 96. All measurements were made at 1.0. 97. All measurements were made at 20.0 dB. 98. All measurements were made at 30.0 dB. 99. All measurements were made at 0.00 dB. 100. All measurements were made at 0.00 dB.

Arbres de transmission

| | |
|-------------------------|------|
| Outillage spécial | 16-2 |
| Démontage | 16-3 |
| Remontage | 16-6 |

NOTE : Se référer au Manuel d'atelier INTEGRA TYPE R 1998 (P/N 6FRST800) pour les éléments qui ne sont pas indiqués dans ce chapitre.

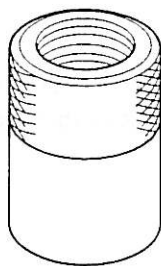


Description des changements apportés aux modèles

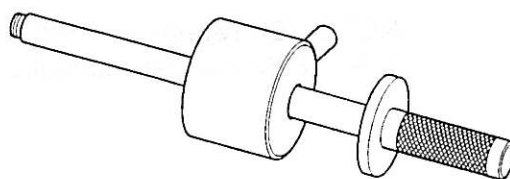
- Le soufflet extérieur de en Thermosplastic Polyester Elastomer (TPE) a été modifié.
- La procédure de remplacement pour les colliers de soufflet à crochet a été modifiée.
- La procédure de démontage/remontage du joint homocinétique extérieure a été modifiée.

Outillage spécial

| Réf. n°. | N° de l'outil | Description | Qté | Remarque |
|----------|-----------------|------------------------------|-----|----------|
| ① | 07XAC - 0010100 | Adapteur fileté, 22 x 1,5 mm | 1 | |
| ② | 07936 - 5790001 | Marteau à glissière | 1 | |



①



②



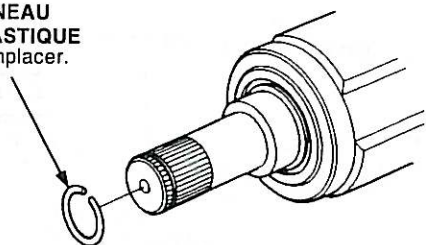
Arbres de transmission

Démontage

Côté joint homocinétique intérieur :

1. Retirer l'anneau élastique du joint homocinétique intérieur.

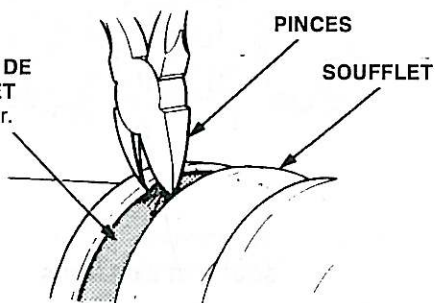
ANNEAU ELASTIQUE
Remplacer.



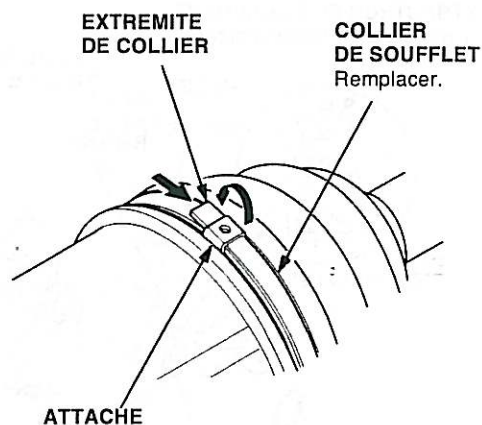
2. Déposer les colliers de soufflet. Prendre garde de ne pas endommager le soufflet.
 - Si le soufflet est de type serti, découper le collier du soufflet.
 - Si le collier du soufflet est à double boucle, soulever le collier du soufflet et le pousser dans l'attache.

Type serti

COLLIER DE SOUFFLET
Remplacer.



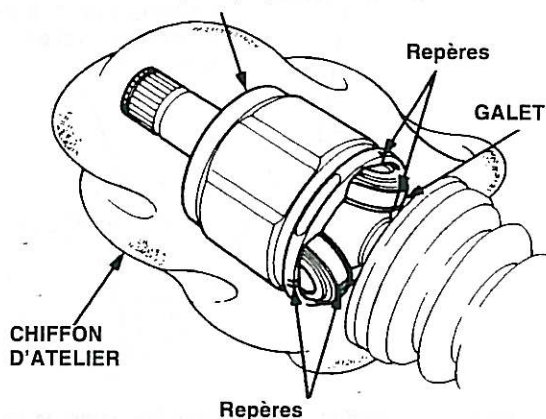
Type à double boucle



3. Faire un repère sur chaque galet et joint homocinétique intérieur pour identifier les emplacements des galets et des rainures dans le joint homocinétique intérieur. Puis retirer le joint homocinétique intérieur avec un chiffon d'atelier. Prendre garde de ne pas faire tomber les galets lorsqu'on les sépare du joint homocinétique intérieur.

JOINT HOMOCINETIQUE INTERIEUR

Vérifier que les cannelures ne sont pas usées ou endommagées.
Vérifier que l'alésage intérieur n'est pas usé
Vérifier qu'il n'y a pas de fissures.



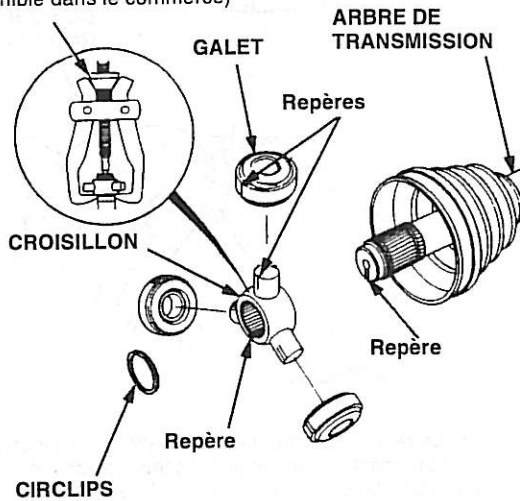
(Voir page suivante)

Arbres de transmission

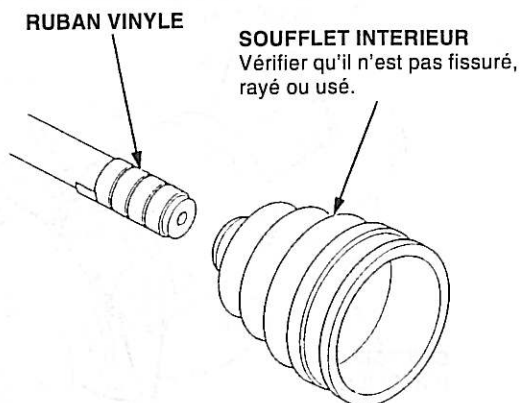
Démontage (suite)

4. Faire un repère sur les galets et le croisillon pour identifier les emplacements des galets sur le croisillon, puis déposer les galets.

EXTRACTEUR DE ROULEMENT (Disponible dans le commerce)



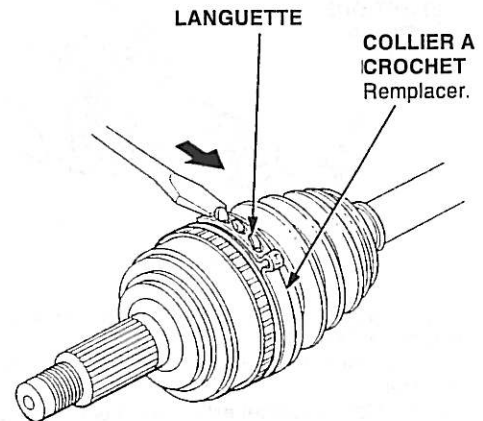
5. Déposer les circlips.
6. Faire un repère sur le croisillon et l'arbre de transmission pour identifier la position du croisillon sur l'arbre.
7. Déposer le croisillon à l'aide d'un extracteur de roulement.
8. Envelopper les cannelures sur l'arbre de transmission dans du ruban vinyle pour éviter d'endommager le soufflet.



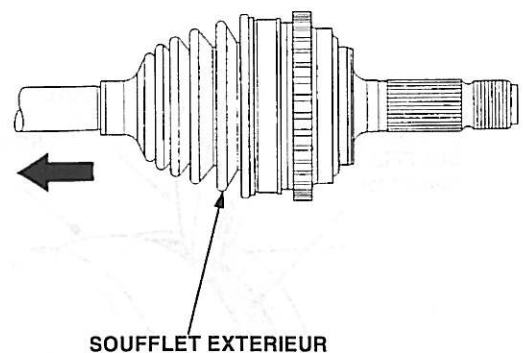
9. Déposer le soufflet intérieur. Prendre garde de ne pas endommager le soufflet.

Joint homocinétique extérieur :

1. Soulever les trois languettes avec un tournevis, puis retirer les colliers de soufflets. Prendre garde de ne pas endommager le soufflet.



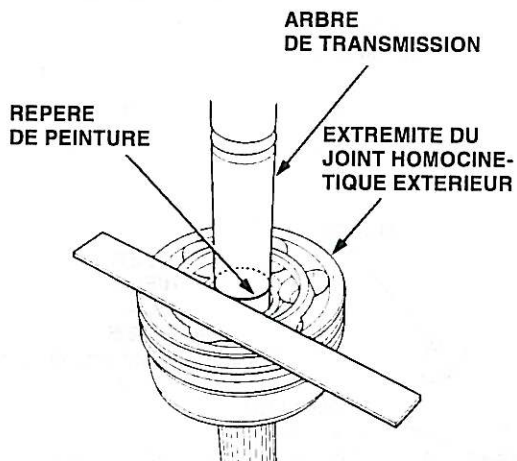
2. Faire glisser le soufflet extérieur sur le côté du joint homocinétique intérieur.



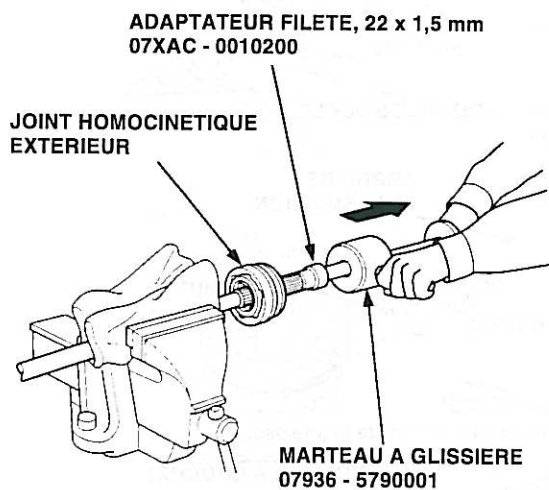


Démontage (suite)

3. Essuyer la graisse pour découvrir l'arbre de transmission et la bague intérieure du joint homocinétique extérieur.
4. Faire un repère avec de la peinture sur l'arbre de transmission dans la même position de l'extrémité du joint homocinétique extérieur.

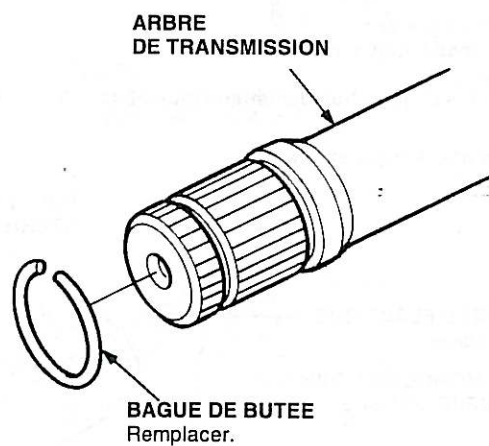


5. Fixer avec précaution l'arbre de transmission dans un étau.



6. Déposer le joint homocinétique extérieur à l'aide d'un outil spécial comme indiqué sur le schéma.

7. Retirer l'arbre de transmission de l'étau.
8. Retirer la bague de butée de l'arbre de transmission.




(Voir page suivante)

Arbres de transmission

Remontage

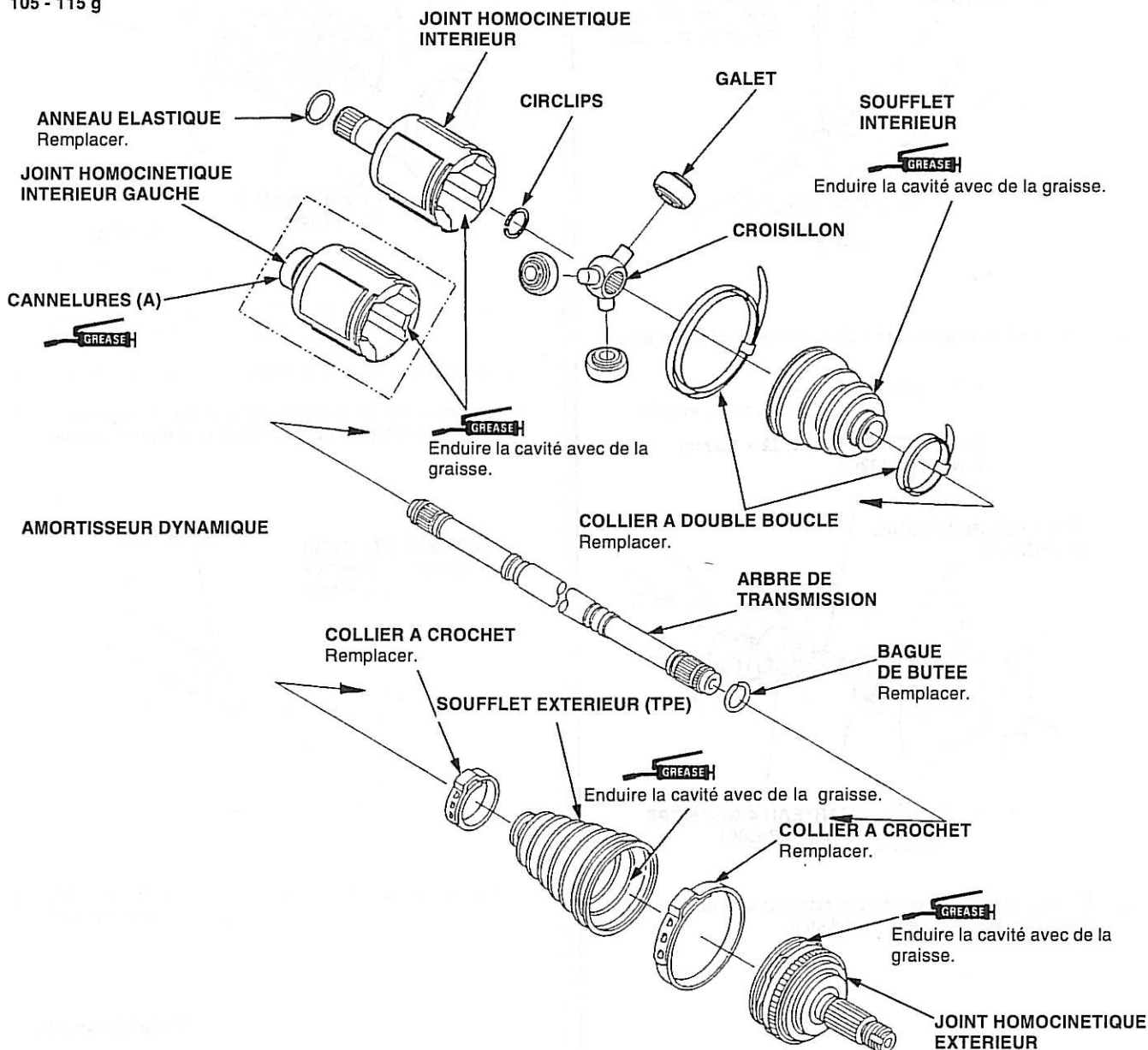
Noter les éléments suivants lors du remontage :

- Nettoyer les pièces démontées avec du solvant, et les sécher avec de l'air comprimé. Ne pas nettoyer les pièces en caoutchouc avec du solvant.
- Ce modèle est équipé d'un soufflet de joint homocinétique extérieur TPE (Thermoplastic Polyester Elastomer). Utiliser le collier de soufflet à crochet qui se trouve dans le set du soufflet du joint homocinétique extérieur.

-  Bien enduire les joints homocinétiques intérieur et extérieur et les deux soufflets des joints avec de la graisse qui se trouve dans le nouveau set d'arbre de transmission.

Quantité de graisse
 Joint homocinétique intérieur
 120 - 130 g
 Cannelures du joint homocinétique gauche (A) : 0,5 - 1,0 g

Joint homocinétique extérieur
 105 - 115 g

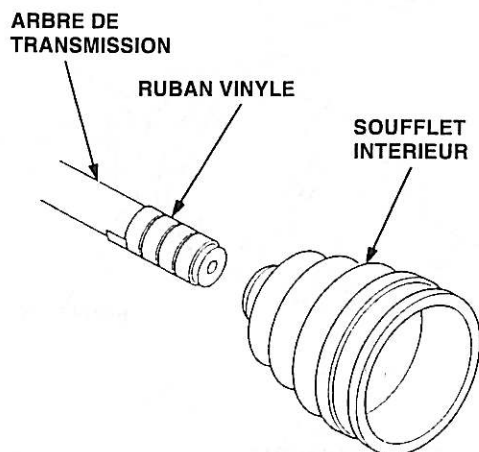




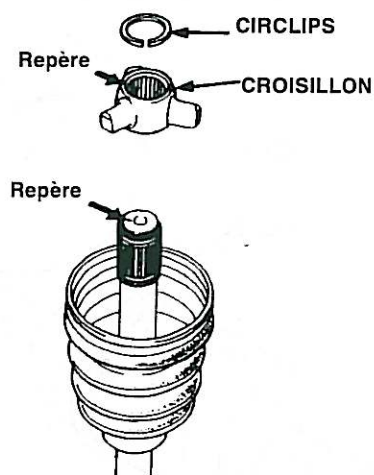
Remontage (suite)

Côté joint homocinétique intérieur :

1. Envelopper les cannelures avec du ruban vinyle pour éviter d'endommager le soufflet.



2. Poser le soufflet intérieur sur l'arbre de transmission, puis retirer le ruban vinyle. Prendre garde de ne pas endommager le soufflet.
3. Poser le croisillon sur l'arbre de transmission en alignant le repère sur le croisillon et l'extrémité de l'arbre de transmission.

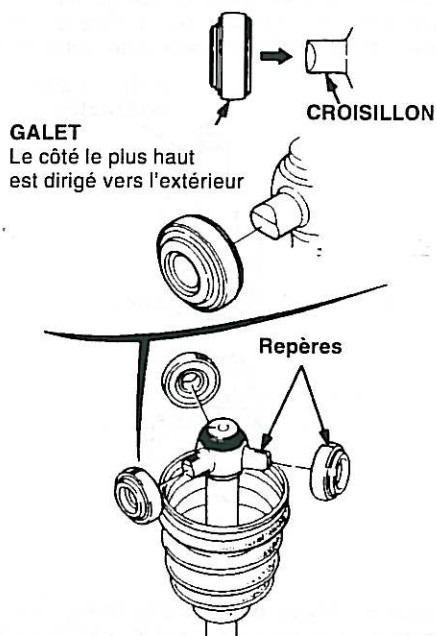


4. Poser le circlips dans la rainure de l'arbre de transmission. Toujours faire tourner le circlips dans sa rainure pour s'assurer qu'il est correctement installé.

5. Poser les galets dans le croisillon.

NOTE :

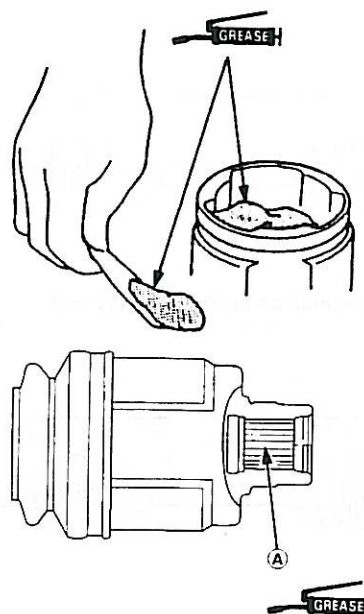
- Reposer les galets dans leurs positions d'origine sur le croisillon en alignant les repères.
- Diriger l'arbre de transmission vers le haut pour éviter que les galets ne tombent.



6. Poser le joint homocinétique intérieur avec de la graisse qui se trouve dans le set de l'arbre de transmission neuf.

Quantité de graisse : 120 - 130 g

Cannelures du joint homocinétique intérieur gauche (A) : 0,5 - 1,0 g



(Voir page suivante)

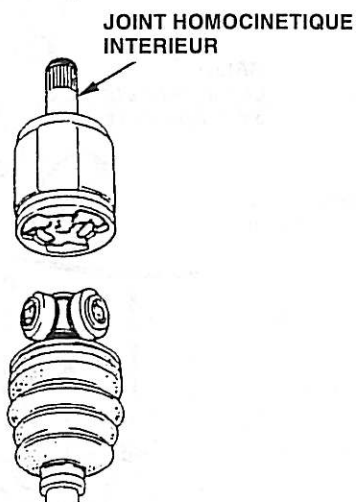
Arbres de transmission

Remontage (suite)

7. Poser le joint homocinétique intérieur sur l'arbre de transmission.

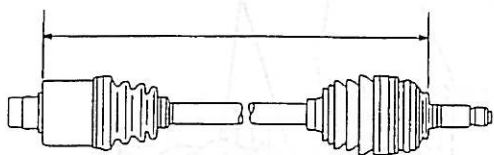
NOTE :

- Reposer le joint homocinétique intérieur sur l'arbre de transmission en alignant les repères sur le joint homocinétique intérieur avec les repères des galets.
- Maintenir l'arbre de transmission avec le joint homocinétique intérieur vers le haut pour éviter toute chute.

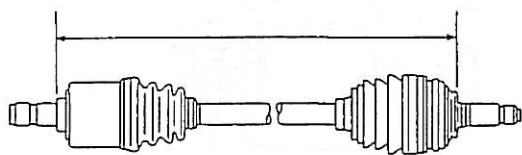


8. Régler la longueur des arbres de transmission au couple prescrit ci-dessous, puis régler les soufflets à moitié entre la compression complète et l'extension complète. S'assurer que les extrémités des soufflets sont bien installés dans la rainure de l'arbre de transmission et du joint.

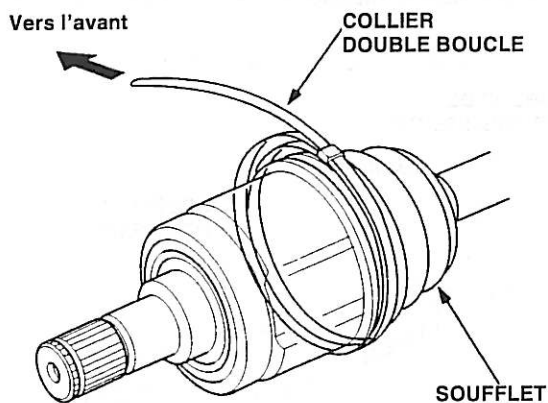
Arbre de transmission gauche : 475 - 480 mm



Arbre de transmission droit : 487 - 492 mm

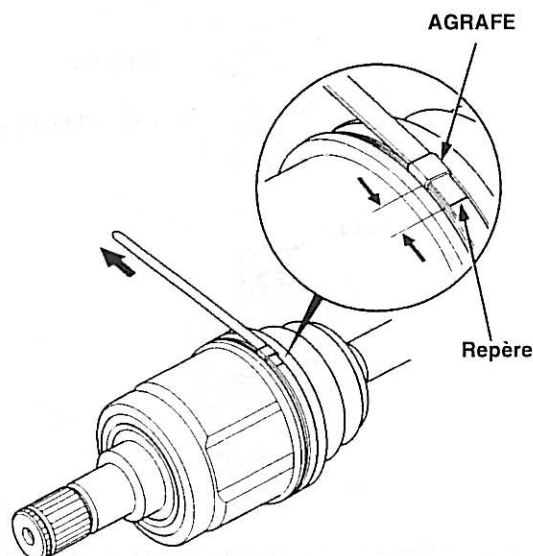


9. Poser le collier double boucle sur le soufflet avec l'extrémité du soufflet vers l'avant du véhicule.



10. Tirer sur la languette à la main.

11. Faire un repère sur le collier à 10- 14 mm de l'agrafe.



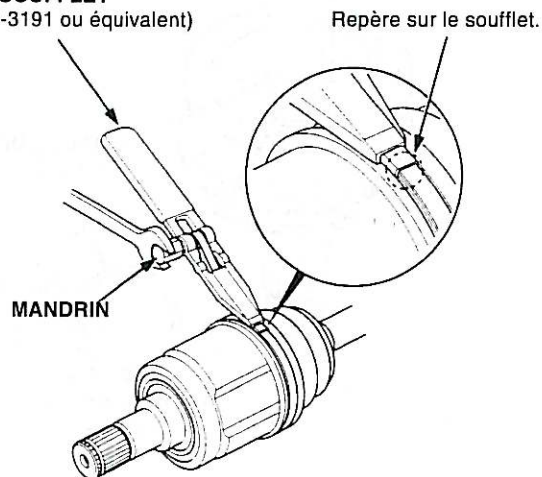


Arbres de transmission

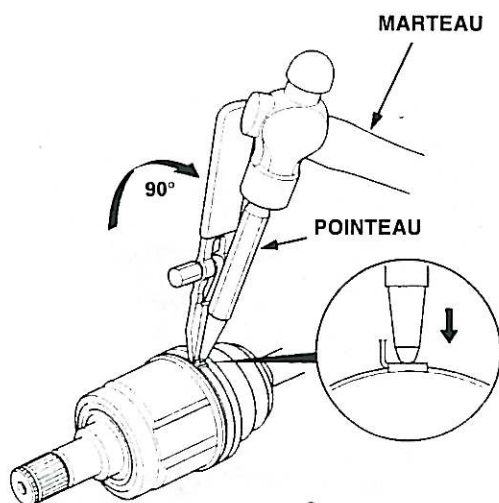
Remontage (suite)

12. Faire passer l'extrémité libre du collier par le passant de l'outil du collier de soufflet disponible dans le commerce (KD-3191 ou équivalent) et dans la rainure du mandrin.
13. Placer une clé sur le mandrin de l'outil de collier de soufflet et serrer le collier jusqu'à ce que le repère sur le soufflet rencontre le rebord de l'agrafe.

OUTIL DE COLLIER DE SOUFFLET
(KD-3191 ou équivalent)

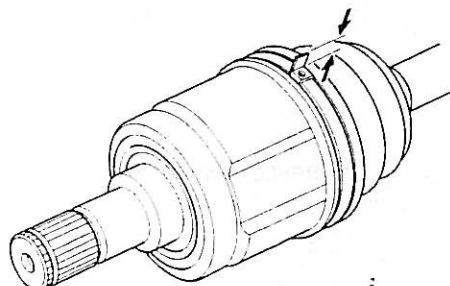


14. Soulever l'outil du collier du soufflet pour plier l'extrémité libre du collier de 90 degrés vers l'agrafe. Centrer au pointeau l'attache, puis replier le bout restant sur l'agrafe.



15. Desserrer l'outil du collier de soufflet et découper la partie libre du soufflet pour ne laisser dépasser que 5 - 10 mm.

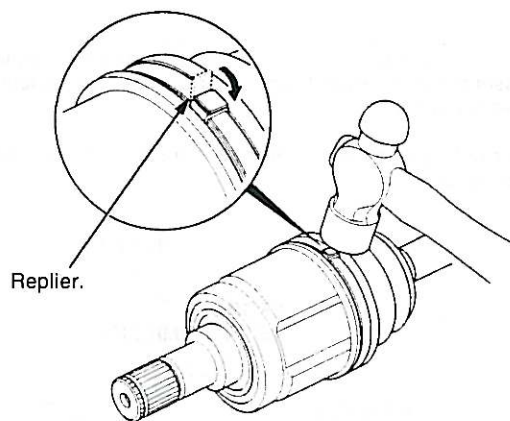
5 - 10 mm
(0.2 - 0.4 in)



16. Plier l'extrémité du collier en tapotant dessus avec un marteau.

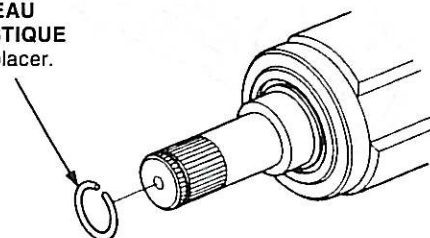
NOTE :

- S'assurer que le collier ne se déplace pas.
- Retirer toute graisse restant sur les surfaces environnantes.



17. Poser l'anneau élastique neuf.

ANNEAU ELASTIQUE
Remplacer.



(Voir page suivante)

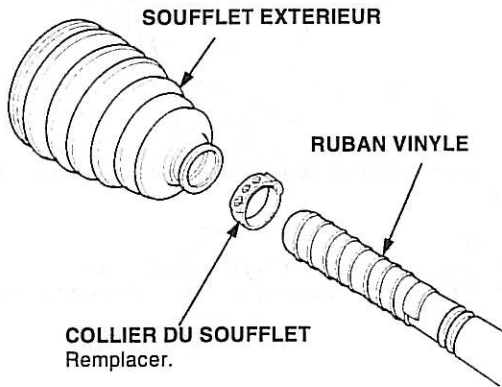
Arbres de transmission

Remontage (suite)

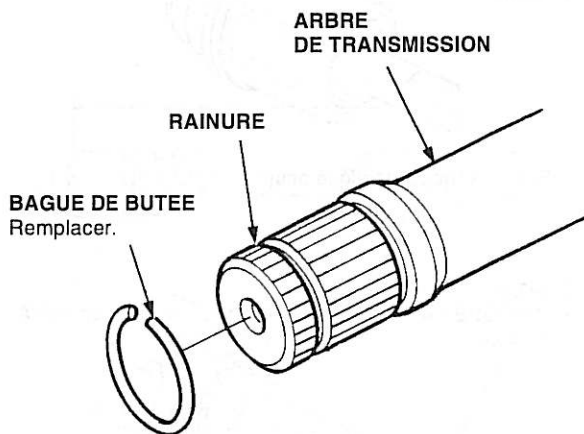
Côté joint homocinétique extérieur :

1. Envelopper les cannelures dans du ruban vinyle pour éviter d'endommager le soufflet.

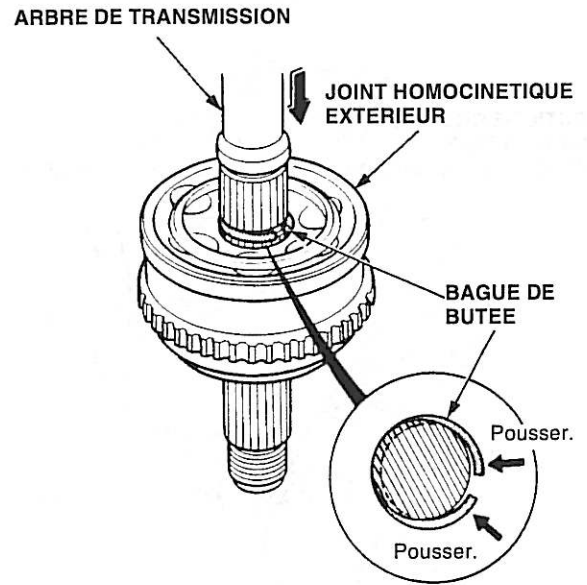
TYPE TPE :



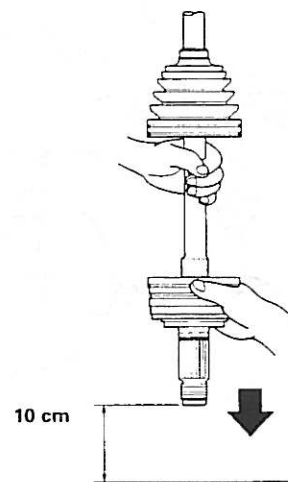
2. Poser le collier du soufflet et le soufflet extérieur, puis déposer le ruban vinyle. Prendre garde de ne pas endommager le soufflet.
3. Poser la bague de butée dans la rainure de l'arbre de transmission.



4. Insérer l'arbre de transmission dans le joint homocinétique extérieur jusqu'à ce que la bague de butée soit près du joint.



5. Pour asseoir complètement le joint homocinétique extérieur, soulever l'arbre de transmission et le joint, et les laisser tomber de 10 cm environ sur une surface dure. Ne pas utiliser de marteau avec une force trop excessive car vous pourriez endommager l'arbre de transmission.

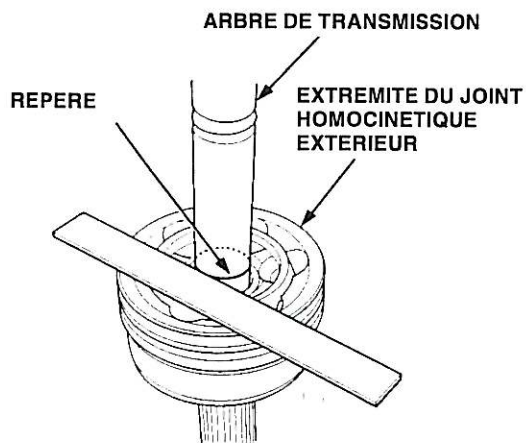




Arbres de transmission

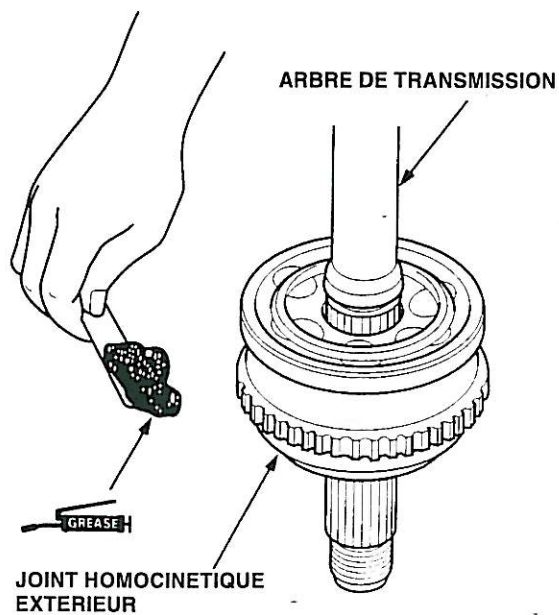
Remontage (suite)

6. Contrôler l'alignement du repère de peinture avec l'extrémité du joint homocinétique extérieur.

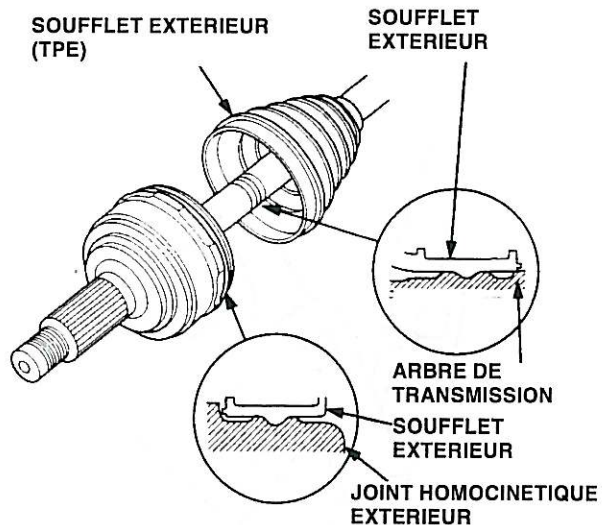


7. Enduire le joint homocinétique extérieur avec de la graisse qui se trouve dans le set du soufflet du joint neuf.

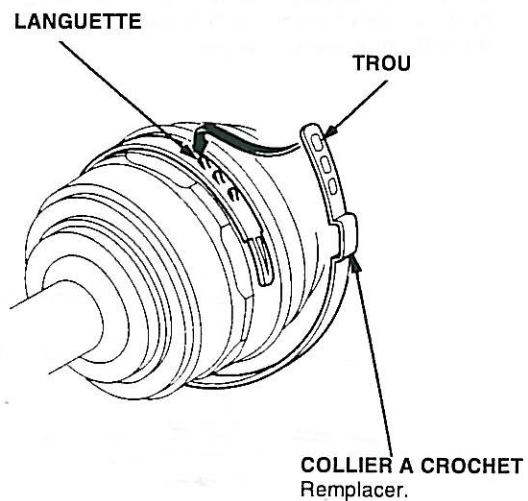
Quantité de graisse : 105 - 115 g



8. Poser les extrémités des soufflets sur l'arbre de transmission et le joint homocinétique extérieur.



9. Poser le collier à soufflet en faisant passer la languette dans les trous du collier.

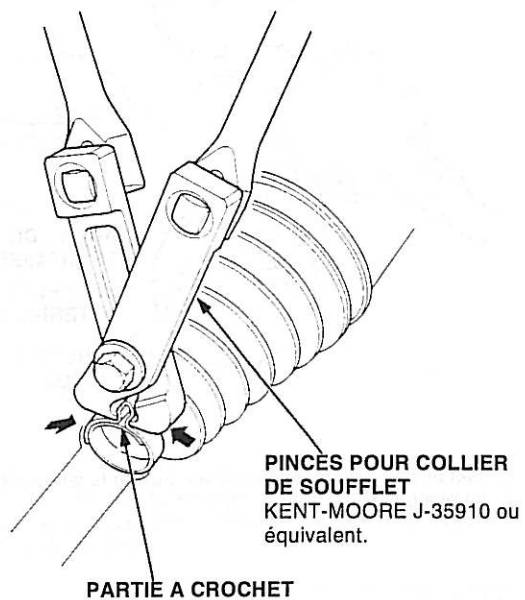


(Voir page suivante)

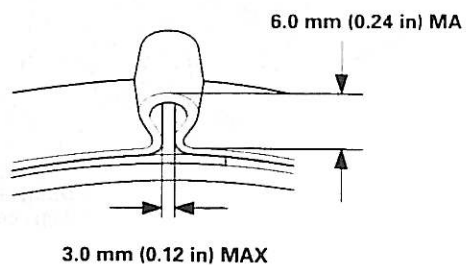
Arbres de transmission

Remontage (suite)

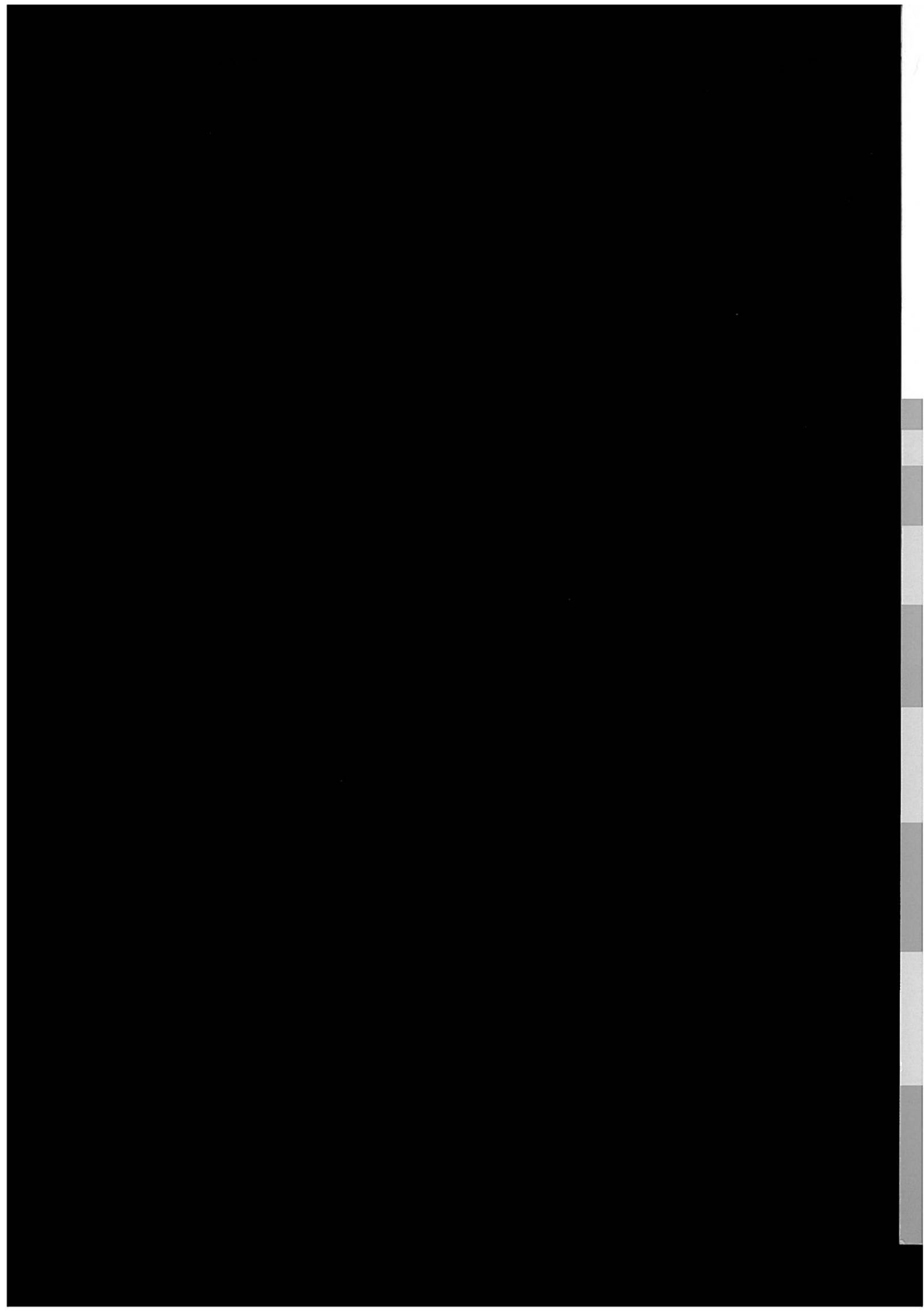
10. Fermer la partie à crochet du collier à l'aide de pinces pour collier de soufflet disponibles dans le commerce KENT-MOORE J-36910 ou équivalent.



11. Contrôler le jeu entre la partie à crochet fermé du collier. Si le jeu n'est pas conforme à la valeur standard, fermer le crochet du collier un peu plus.







HONDA