

 **TOYOTA**
AURIS



Modelo híbrido de 2010

Guía de respuesta ante emergencias



Prefacio

En junio de 2010, Toyota lanzó al mercado el vehículo híbrido de gasolina y eléctrico Toyota Auris. A excepción de lo indicado en esta guía, las características y los sistemas básicos del Auris híbrido son los mismos que los del Toyota Auris convencional, no híbrido. Para formar y ayudar a los servicios de emergencias en el manejo seguro de la tecnología híbrida del Auris, Toyota ha publicado esta Guía de respuesta ante emergencias del Auris híbrido.

El motor eléctrico, el generador, el compresor del aire acondicionado y el inversor/convertidor están alimentados por electricidad de alta tensión. El resto de dispositivos eléctricos del vehículo, como las luces, la radio y los medidores, están alimentados por una batería auxiliar independiente de 12 V. Se han diseñado numerosas medidas de seguridad en el Auris híbrido para ayudar a garantizar que la batería de níquel e hidruro metálico (NiMH) de alta tensión (aproximadamente 201,6 V) del vehículo híbrido se mantenga segura en caso de accidente.

El Auris híbrido utiliza los siguientes sistemas eléctricos:

- CA de 650 V como máximo
- CC nominal de 201,6 V
- CC nominal de 12 V

Características del Auris híbrido:

- Actualización completa del modelo con un nuevo diseño del exterior y del interior.
- Un convertidor elevador en el inversor/convertidor que aumenta la tensión disponible para el motor eléctrico hasta los 650 V.
- Una batería para vehículos híbridos (HV) de alta tensión con capacidad nominal de 201,6 V.
- Un compresor del aire acondicionado (A/C) accionado por un motor de alta tensión con una capacidad nominal de 201,6 V.
- Un sistema eléctrico de la carrocería con una capacidad nominal de 12 V, con conexión a masa en el chasis.
- Sistema complementario de sujeción (SRS): airbags frontales, airbags laterales montados en el asiento delantero, airbags de cortina laterales, pretensores del cinturón de seguridad delantero y

airbag de rodilla para el conductor.

La seguridad en cuanto a la corriente de alta tensión continúa siendo un factor importante en el manejo de emergencia del sistema Hybrid Synergy Drive del Auris. Resulta importante reconocer y comprender los procedimientos de desactivación y las advertencias presentes a lo largo de esta guía.

Entre los temas adicionales de la guía se incluyen:

- Identificación del Auris híbrido.
- Localizaciones y descripciones de los componentes principales del sistema Hybrid Synergy Drive.
- Información acerca del rescate, incendios, recuperación y respuestas de emergencia adicionales.
- Información de asistencia en carretera.



Modelo de Auris del año 2010

Esta guía está destinada a ayudar a los servicios de emergencias en el manejo seguro de un vehículo Auris híbrido en caso de accidente.

Índice	Página
Acerca del Auris híbrido	1
Identificación del Auris híbrido	2
Ubicación y descripción de los componentes del sistema Hybrid Synergy Drive	5
Sistema de entrada y arranque	8
Selector electrónico de la palanca de cambio	11
Funcionamiento del sistema Hybrid Synergy Drive	12
Batería del vehículo híbrido (HV)	13
Batería de baja tensión	14
Medidas de seguridad para alta tensión	15
Airbags SRS y pretensores del cinturón de seguridad	16
Respuesta de emergencia	18
Rescate	18
Incendio	24
Revisión general	25
Recuperación y reciclaje de la batería HV de NiMH	25
Derrames	26
Primeros auxilios	26
Inmersión	27
Asistencia en carretera	28

Acerca del Auris

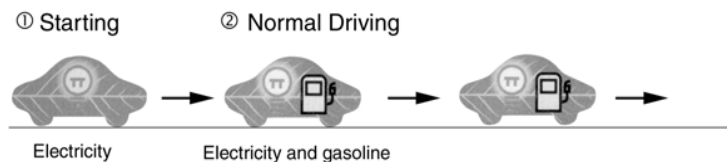
El Auris se suma al Prius en la gama de modelos híbridos de Toyota. Hybrid Synergy Drive quiere decir que el vehículo contiene un motor de gasolina y otro eléctrico para propulsarse. El vehículo cuenta con dos fuentes de alimentación híbridas a bordo:

1. Gasolina almacenada en el depósito de combustible para el motor de gasolina.
2. Electricidad almacenada en una batería para vehículo híbrido (HV) de alta tensión para el motor eléctrico.

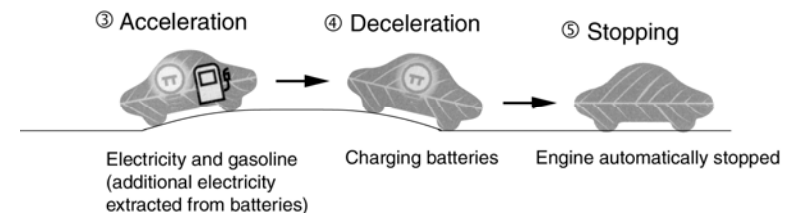
El resultado de combinar estas dos fuentes de alimentación es un menor consumo de combustible y una reducción en las emisiones. El motor de gasolina alimenta también un generador eléctrico para recargar la batería; al contrario de lo que sucede en un vehículo totalmente eléctrico, el Auris híbrido no necesita recargarse desde una fuente de alimentación eléctrica externa.

En función de las condiciones de conducción, se utilizará una o ambas fuentes para propulsar el vehículo. En la siguiente ilustración se demuestra cómo funciona el Auris híbrido en varios modos de conducción.

- ❶ Durante aceleraciones suaves a bajas velocidades, el vehículo es propulsado por el motor eléctrico. El motor de gasolina está apagado.
- ❷ Durante la conducción normal, el vehículo es propulsado principalmente por el motor de gasolina. El motor de gasolina impulsa también el generador encargado de recargar la batería.



- ❸ En aceleraciones a todo gas como, por ejemplo, al subir una pendiente, el vehículo es propulsado tanto por el motor de gasolina como por el eléctrico.
- ❹ Durante la desaceleración, por ejemplo, durante la frenada, el vehículo regenera la energía cinética de las ruedas delanteras para producir electricidad y recargar la batería.
- ❺ Con el vehículo detenido, el motor de gasolina y el eléctrico están apagados, no obstante, el vehículo permanece encendido y operativo.



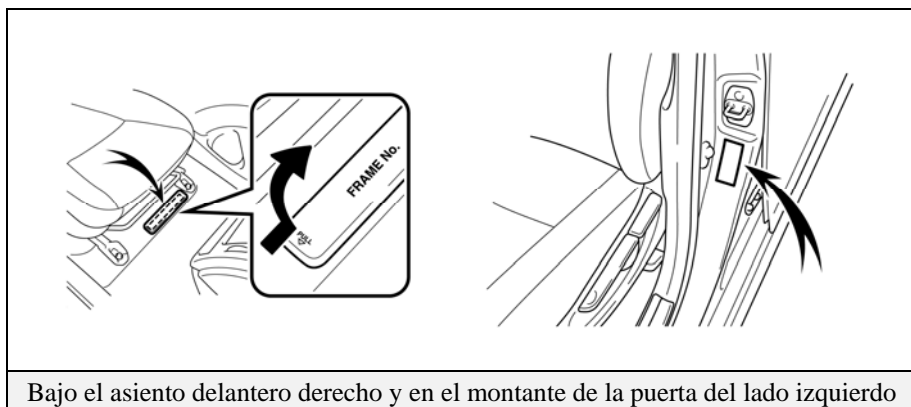
Identificación del Auris híbrido

En lo relativo al aspecto exterior, el Auris híbrido del año 2010 es prácticamente idéntico al Toyota Auris convencional, no híbrido. El Auris híbrido es un hatchback de 5 puertas. Las ilustraciones del exterior, del interior y del compartimiento del motor proporcionadas sirven para ayudar a su identificación.


El número de identificación del vehículo (VIN) con 17 caracteres alfanuméricos se encuentra en el piso, debajo del asiento delantero derecho, y en el montante de la puerta del lado izquierdo.

Ejemplo de VIN: SB1KS56E#####

Los Auris híbridos se identifican mediante los primeros 8 caracteres alfanuméricos **SB1KS56E**.



Exterior

- 1 Logotipo  en la puerta del maletero.
- 2 Tapa del depósito de combustible situada en el panel posterior lateral del lado izquierdo..
- 3 Logotipo **HYBRID** en las aletas delanteras.



Vista exterior del lado izquierdo



Vista exterior delantera y trasera



Vista exterior trasera del lado izquierdo

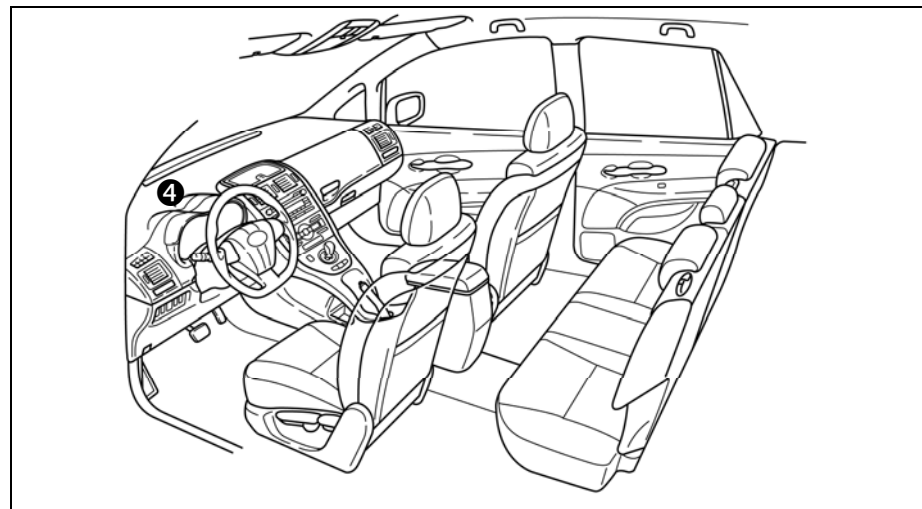
Identificación del Auris híbrido (continuación)

Interior

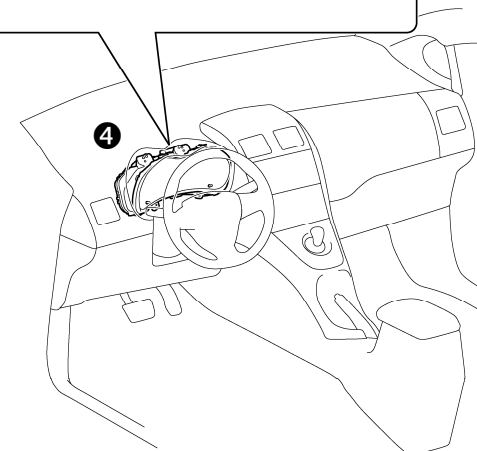
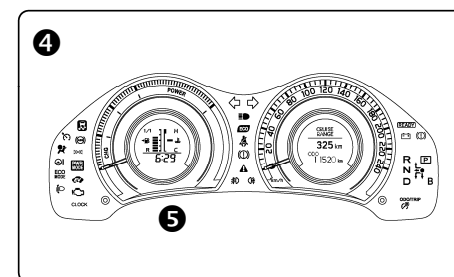
- ④ El grupo de instrumentos (velocímetro, indicador **READY**, indicadores luminosos de posición del cambio, indicadores de advertencia), situado en el salpicadero y detrás del volante, es diferente al del Auris convencional, no híbrido.
- ⑤ En lugar de un cuentarrevoluciones, se utiliza un indicador que muestra la potencia.

NOTA:

Si el vehículo está apagado, los indicadores del grupo de instrumentos estarán "en negro", no iluminados.



Vista del interior

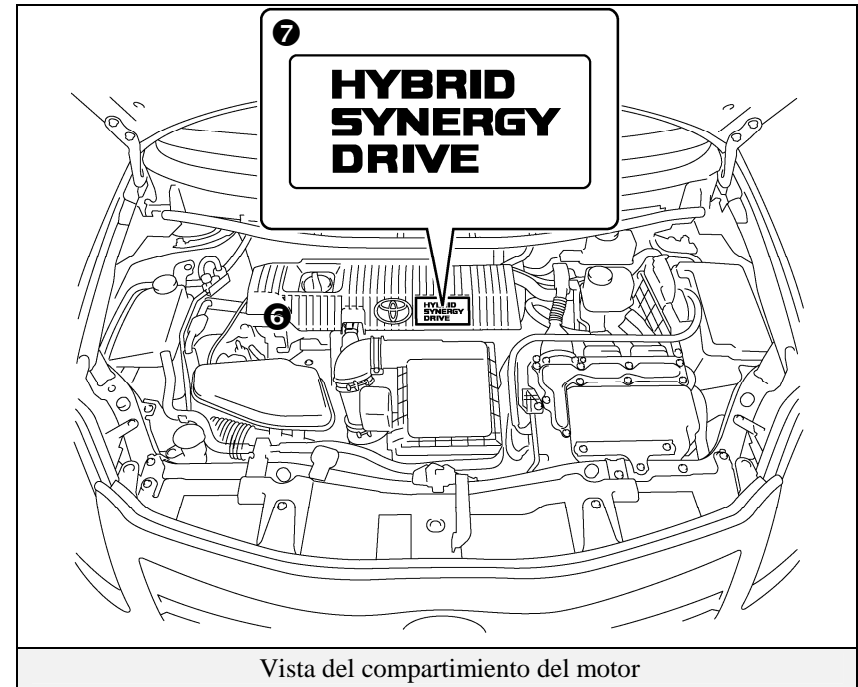


Vista del grupo de instrumentos

Identificación del Auris híbrido (continuación)

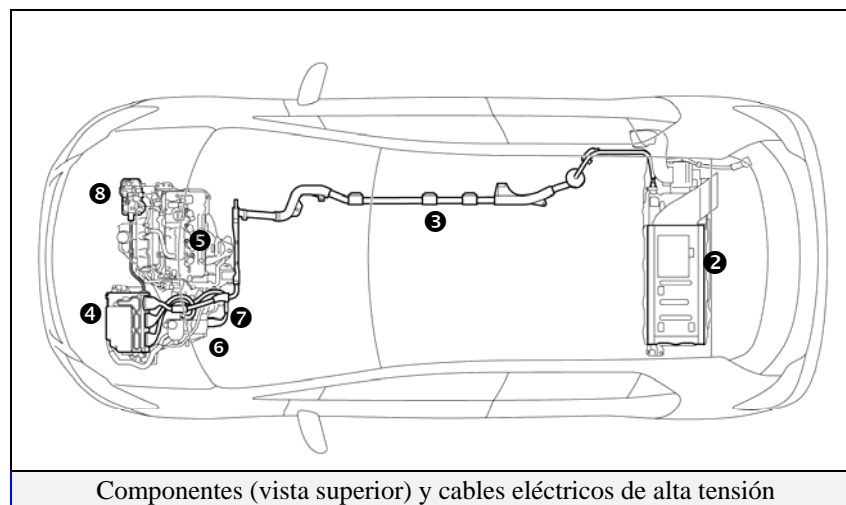
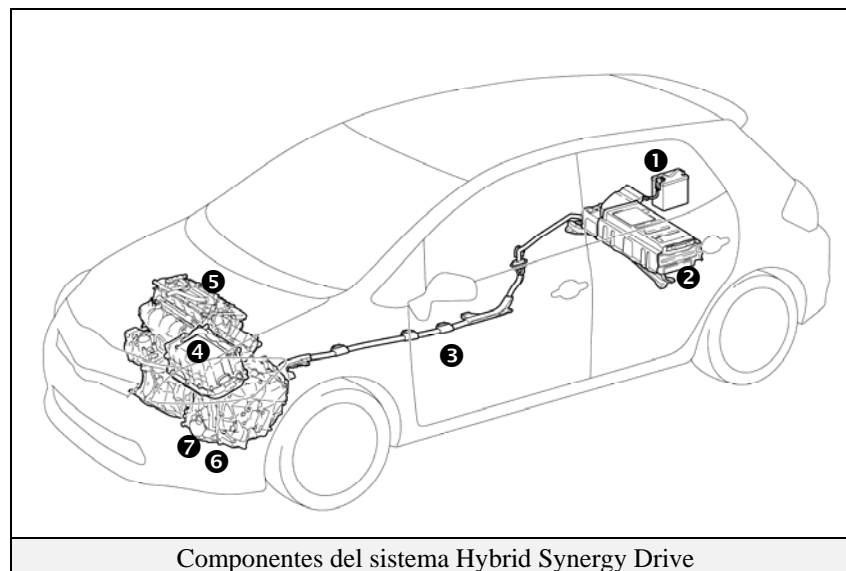
Compartimiento del motor

- ⑥ Motor de gasolina de aleación de aluminio de 1,8 litros.
- ⑦ Logotipo en la cubierta de plástico del motor.



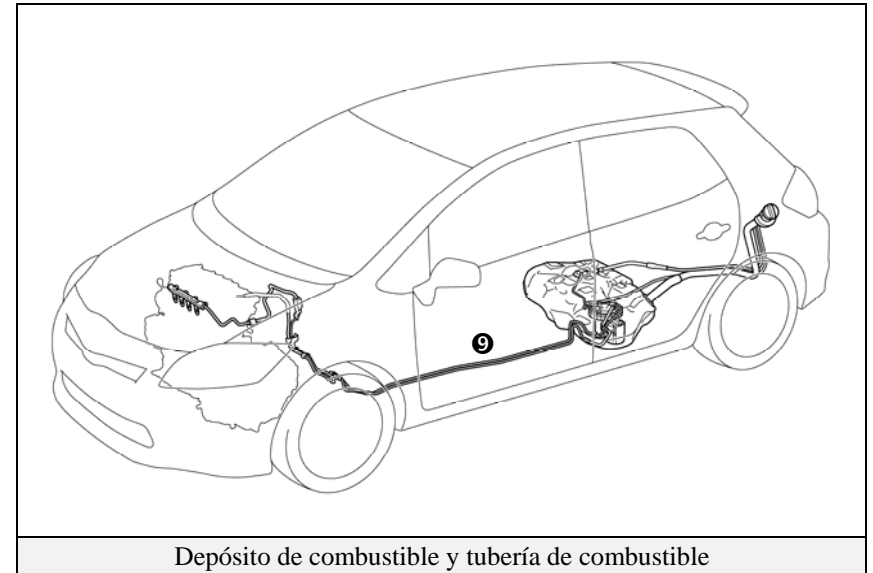
Ubicación y descripción de los componentes del sistema Hybrid Synergy Drive

Componente	Ubicación	Descripción
Batería auxiliar ❶ de 12 V	Lado derecho del espacio de carga	Una batería de plomo y ácido que suministra alimentación a los dispositivos de baja tensión.
Batería ❷ del vehículo híbrido (HV)	Espacio de carga, montada en el travesaño detrás del asiento trasero	Batería de níquel e hidruro metálico (NiMH) de 201,6 V que consta de 28 módulos de baja tensión (7,2 V) conectados en serie.
Cables eléctricos ❸	Parte inferior del vehículo y compartimiento del motor	Los cables eléctricos de color naranja transportan corriente continua de alta tensión entre la batería HV, el inversor/convertidor y el compresor del aire acondicionado. Estos cables transportan también corriente alterna (CA) trifásica entre el inversor/convertidor, el motor eléctrico y el generador.
Inversor/convertidor ❹	Compartimiento del motor	Aumenta y convierte la electricidad de alta tensión de la batería HV a electricidad de CA trifásica que impulsa el motor eléctrico. El inversor/convertidor también convierte la electricidad de CA del generador eléctrico y del motor eléctrico (frenada regenerativa) en CC para recargar la batería HV.
Motor de gasolina ❺	Compartimiento del motor	Dispone de dos funciones: 1) Impulsa el vehículo. 2) Impulsa el generador encargado de recargar la batería HV. El ordenador del vehículo controla el encendido y apagado del motor.
Motor eléctrico ❻	Compartimiento del motor	Motor eléctrico de imanes permanentes de CA de alta tensión trifásica situado en el transeje delantero. Se utiliza para impulsar las ruedas delanteras.
Generador eléctrico ❼	Compartimiento del motor	Generador de CA de alta tensión trifásica situado en el transeje encargado de recargar la batería HV.



Ubicación y descripción de los componentes del sistema Hybrid Synergy Drive (continuación)

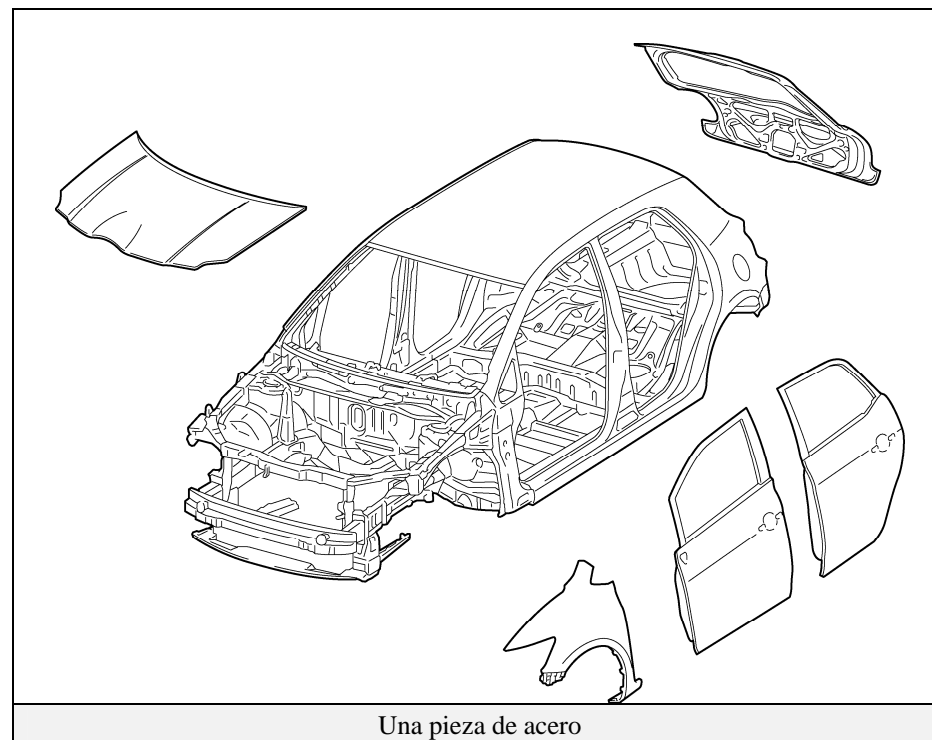
Componente	Ubicación	Descripción
Compresor del A/C (con inversor) ⑧	Compartimiento del motor	Compresor que funciona con un motor eléctrico de CA de alta tensión trifásica.
Depósito de combustible y tubería de combustible ⑨	Parte inferior y central del vehículo	El depósito de combustible suministra gasolina al motor a través de la tubería de combustible. La tubería de combustible pasa por debajo de la parte central del vehículo.



Ubicación y descripción de los componentes del sistema Hybrid Synergy Drive (continuación)

Especificaciones clave:

Motor de gasolina:	Motor de aleación de aluminio de 1,8 litros y 98 cv (73 kW)
Motor eléctrico:	Motor de imanes permanentes de 80 cv (60 kW)
Transmisión:	Sólo automática (transeje variable continuo con control eléctrico)
Batería HV:	Batería de NiMH sellada de 201,6 V
Peso en vacío:	De 3.042 a 3.130 lb./1.380 a 1.420 kg
Depósito de combustible:	11,9 galones/45,0 litros
Material del bastidor:	Una pieza de acero
Material de la carrocería:	Paneles de acero



Sistema de entrada y arranque

El sistema de entrada y arranque del Auris híbrido está compuesto por un transceptor de llave inteligente que se comunica bidireccionalmente, lo que permite al vehículo reconocer la llave inteligente cuando se encuentra en las proximidades del vehículo. Una vez reconocida, la llave inteligente permitirá al usuario bloquear y desbloquear las puertas sin necesidad de pulsar los botones de la llave inteligente*, y arrancar el vehículo sin necesidad de insertarla en un interruptor de encendido.

Funciones de la llave inteligente:

- Función pasiva (remota) para bloquear/desbloquear las puertas* y arrancar el vehículo.
- Botones del transmisor inalámbrico para bloquear/desbloquear las 5 puertas.
- Llave de corte metálica oculta para bloquear/desbloquear las 5 puertas.

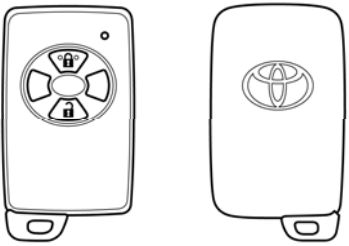
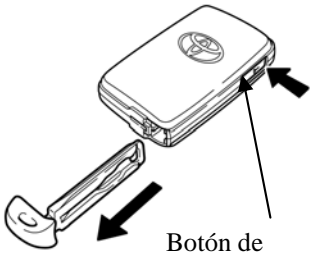
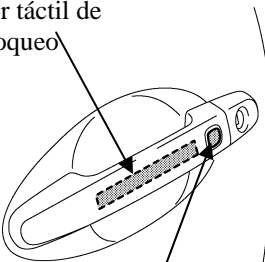
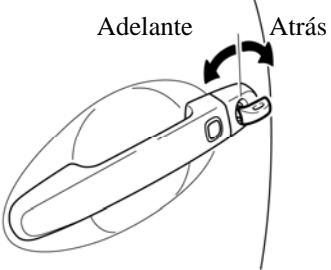

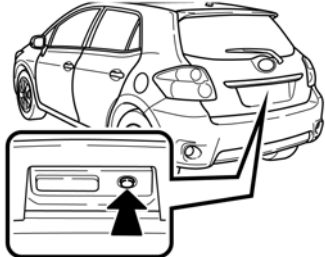
*: Modelos con función de entrada

Puerta (bloqueo/desbloqueo)

Existen varios métodos disponibles para bloquear/desbloquear las puertas.

- Al pulsar el botón de bloqueo de la llave inteligente se bloquearán todas las puertas, incluida la puerta del maletero. Al pulsar el botón de desbloqueo de la llave inteligente se desbloquean todas las puertas.
- Al tocar el sensor de la parte posterior de la manilla exterior de la puerta delantera con la llave inteligente situada en las proximidades del vehículo, se abren todas las puertas. Al pulsar el interruptor de apertura de la puerta del maletero con la llave inteligente cerca de dicha puerta, se desbloquearán todas las puertas y se abrirá la puerta del maletero. Al pulsar el botón de bloqueo de una de las puertas delanteras o el botón de bloqueo de la puerta del maletero se bloquearán todas las puertas. (Modelos con función de entrada)
- Al insertar la llave de corte metálica oculta en la cerradura de la puerta del conductor y girarla hacia atrás una vez, se desbloquean todas las puertas. Para cerrar todas las puertas, gire la llave hacia adelante una vez. La puerta

del conductor es la única que contiene una cerradura exterior para la llave de corte metálica.

	 <p>Botón de desbloqueo</p>
<p>Llave inteligente (mando)</p>	<p>Llave de corte metálica oculta para la cerradura de la puerta</p>
 <p>Sensor táctil de desbloqueo</p> <p>Botón de bloqueo</p>	 <p>Adelante</p> <p>Atrás</p> <p>Utilice la llave de corte metálica</p>
<p>Botón de bloqueo y sensor táctil de desbloqueo de la puerta del conductor*</p>	<p>Cerradura de la puerta del conductor</p>
	
<p>Interruptor de apertura de la puerta del maletero</p>	<p>Botón de bloqueo de la puerta del maletero*</p>

*: Modelos con función de entrada

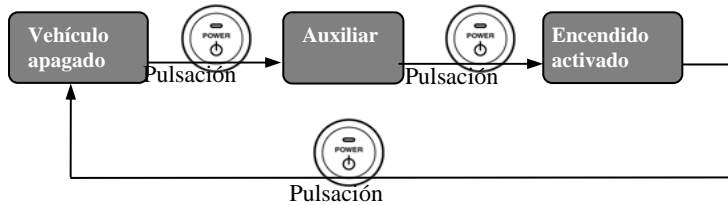
Sistema de entrada y arranque (continuación)

Arranque y detención del vehículo

La llave inteligente ha sustituido la llave de corte metálica convencional y el botón de encendido con un indicador luminoso de estado integral ha sustituido el interruptor de encendido. La llave inteligente necesita tan solo estar situada cerca del vehículo para que el sistema funcione.

- Con el pedal del freno sin pisar, la primera vez que se pulsa el botón de encendido se acciona el modo auxiliar, la segunda pulsación acciona el modo de encendido y la tercera pulsación apaga el vehículo.

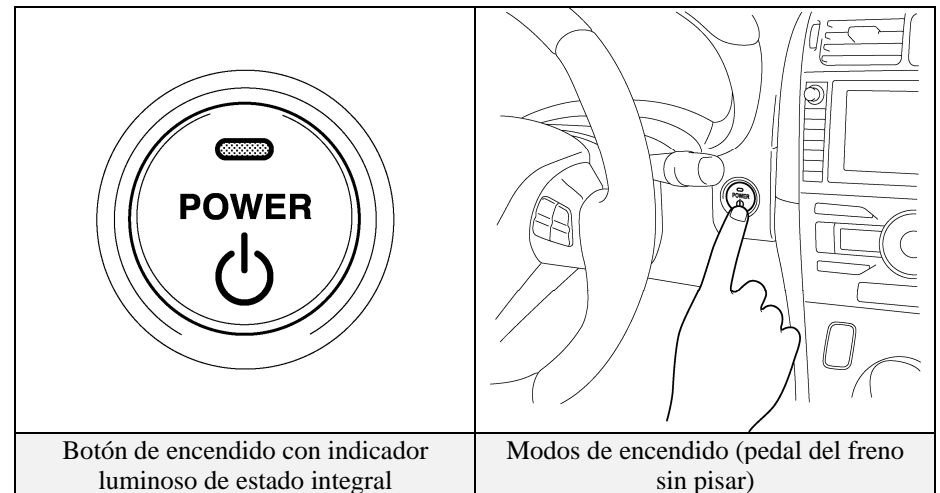
Secuencia del modo de encendido (pedal del freno sin pisar):



- Arrancar el vehículo tiene prioridad sobre el resto de modos de encendido. Esto se consigue pulsando el pedal del freno y el botón de encendido una vez. Para asegurarse de que se ha arrancado el vehículo, compruebe que el indicador luminoso de estado del botón de encendido se encuentre apagado y que el indicador **READY** del grupo de instrumentos está iluminado.
- Si la pila de la llave inteligente está agotada, lleve a cabo el siguiente procedimiento para arrancar el vehículo.
 1. Acerque la parte del logotipo Toyota de la llave inteligente al botón de encendido.
 2. Antes de que transcurran 5 segundos desde que se escuche el avisador acústico, pulse el botón de encendido con el pedal del freno pisado (el indicador **READY** se iluminará).
- Una vez se haya arrancado el vehículo y se encuentre operativo (indicador **READY** encendido), este se apagará al detenerlo por completo y pulsar el botón de encendido una vez.
- Para apagar el vehículo antes de detenerlo en caso de emergencia, mantenga pulsado el botón de encendido durante más de 3 segundos. Este procedimiento puede resultar útil ante un accidente en el que el indicador

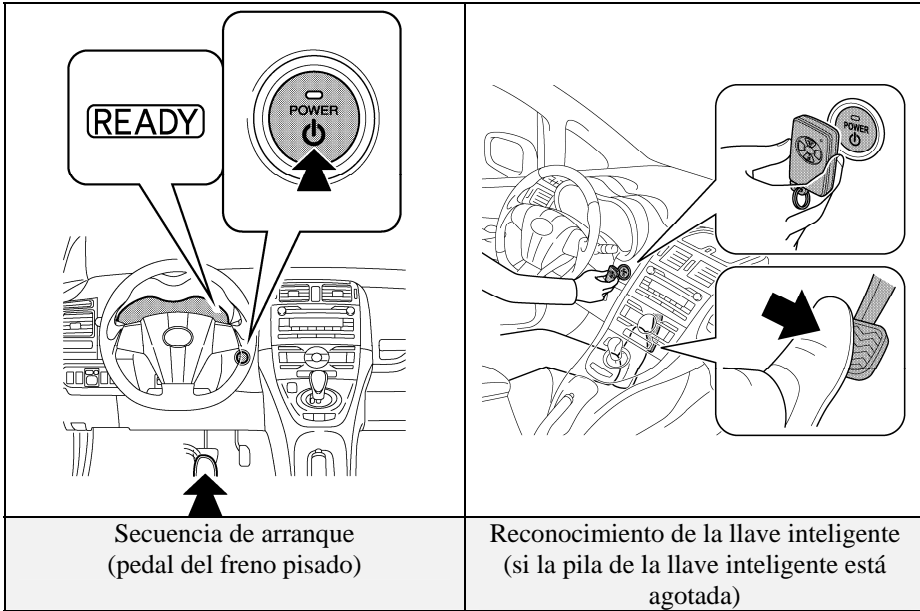
READY se encuentre encendido y las ruedas motrices permanezcan en movimiento.

Modo de encendido	Indicador luminoso del botón de encendido
Apagado	Apagado
Auxiliar	Ámbar
Encendido activado	Ámbar
Pedal del freno pisado	Verde
Vehículo arrancado (READY encendido)	Apagado
Avería	Ámbar intermitente



Botón de encendido con indicador luminoso de estado integral

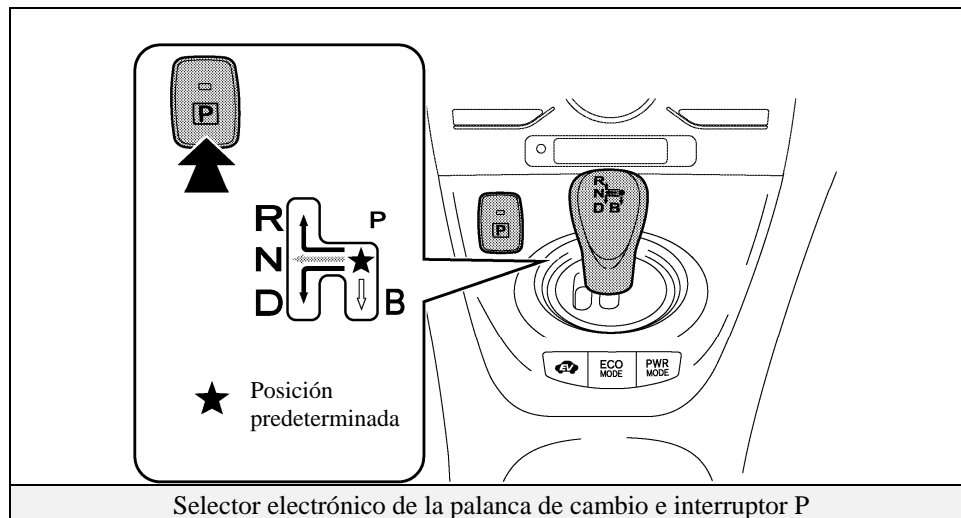
Modos de encendido (pedal del freno sin pisar)



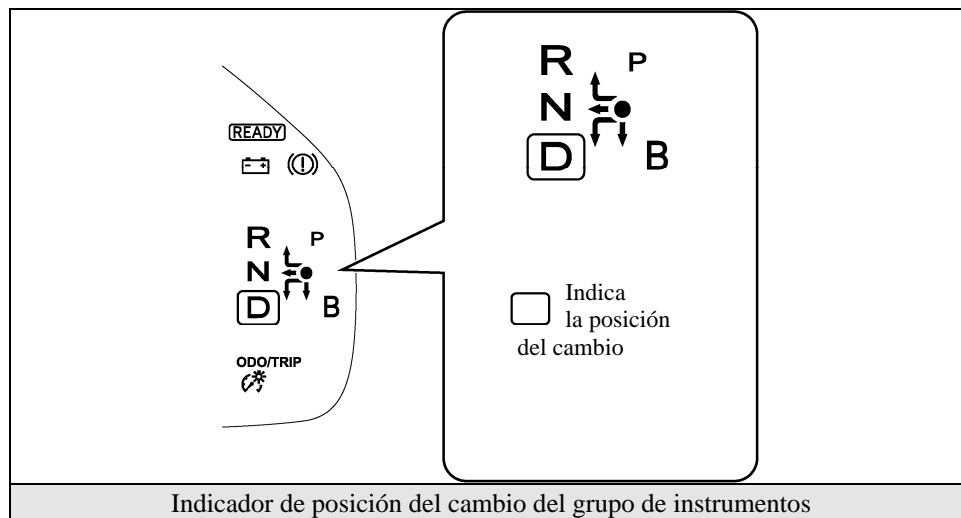
Selector electrónico de la palanca de cambio

El selector electrónico de la palanca de cambio del Auris híbrido es un sistema de cambio por cable eléctrico de selección instantánea que permite ajustar el transeje en los modos de marcha atrás (**R**), punto muerto (**N**), conducción (**D**) o freno del motor (**B**).

- Estos modos se pueden activar solo con el vehículo encendido y operativo (indicador **READY** encendido), excepto el modo de punto muerto (**N**), que es posible seleccionarlo también en el modo de encendido. Después de seleccionar la posición del cambio R, N, D o B, el transeje permanecerá en esa posición y se indicará en el grupo de instrumentos, sin embargo, la palanca de cambio regresará a una posición predeterminada. Para seleccionar la posición de punto muerto (**N**), es necesario mantener el selector de cambio en la posición N durante aproximadamente 0,5 segundos.
- A diferencia de los vehículos convencionales, el selector de cambio electrónico no contiene una posición de estacionamiento (**P**). En su lugar, se ha colocado un interruptor **P** independiente encima del selector de cambio para seleccionar la posición de estacionamiento (**P**).
- Cuando el vehículo está detenido, independientemente de la posición del selector de cambio, se acciona el trinquete de estacionamiento electromecánico para bloquear el transeje en la posición de estacionamiento (**P**) mediante la pulsación del interruptor **P** o del botón de encendido para apagar el vehículo.
- Al ser electrónicos, los sistemas del selector de la palanca de cambio y de estacionamiento se alimentan de la batería auxiliar de 12 V de baja tensión. Si la batería auxiliar de 12 V está descargada o desconectada, el vehículo no podrá encenderse y no se podrá seleccionar una posición distinta de la de estacionamiento (**P**).



Selector electrónico de la palanca de cambio e interruptor P



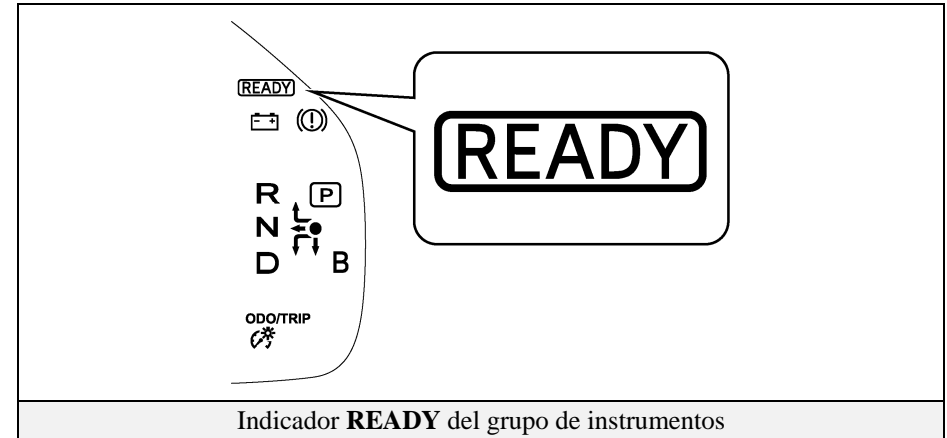
Indicador de posición del cambio del grupo de instrumentos

Funcionamiento del sistema Hybrid Synergy Drive

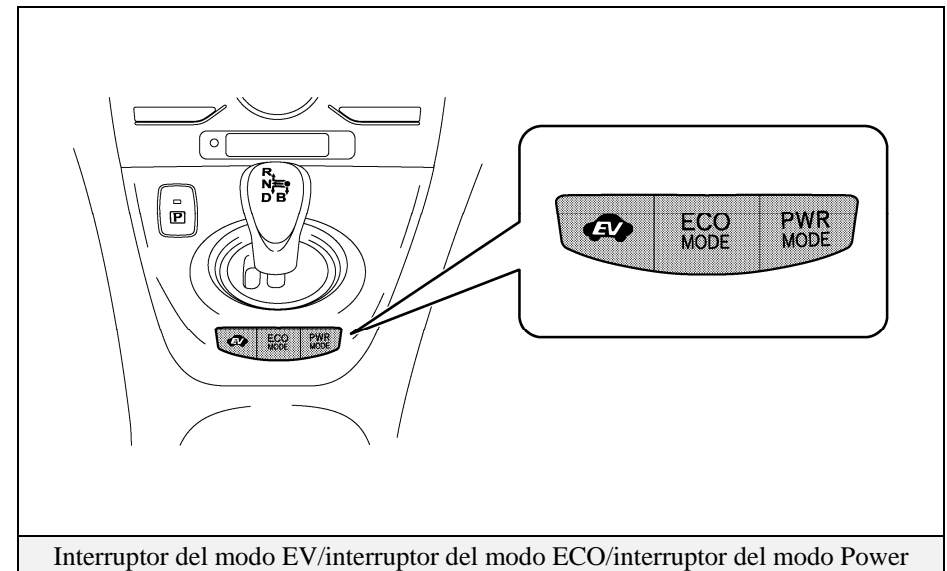
En cuanto se ilumina el indicador **READY** en el grupo de instrumentos, se puede conducir el vehículo. No obstante, el motor de gasolina no funciona a ralentí como los automóviles normales, en este automóvil se enciende y se apaga automáticamente. Es importante reconocer y comprender el funcionamiento del indicador **READY** del grupo de instrumentos. Cuando está iluminado, informa al conductor de que el vehículo está encendido y operativo, aunque el motor de gasolina esté apagado y no se escuche ningún ruido proveniente del compartimiento del motor.

Funcionamiento del vehículo

- Con el Auris híbrido, es posible que el motor de gasolina se apague y se encienda en cualquier momento aunque el indicador **READY** se encuentre encendido.
- No dé por supuesto que el vehículo está apagado debido a que el motor está apagado. Observe siempre el estado del indicador **READY**. Aunque el vehículo esté apagado cuando el indicador **READY** esté apagado.
- El vehículo puede propulsarse mediante:
 1. El motor eléctrico solamente.
 2. El motor de gasolina solamente.
 3. El motor eléctrico y el motor de gasolina a la vez.
- El ordenador del vehículo determina el modo de funcionamiento de este para reducir el consumo de combustible y las emisiones. El Auris híbrido de 2010 dispone de tres nuevas funciones: el modo EV (de Electric Vehicle en inglés, vehículo eléctrico), el modo Power y el modo ECO (de Economy en inglés, ahorro):
 1. Modo EV: cuando se activa y se cumplen determinadas condiciones, el vehículo funciona con el motor eléctrico alimentado por la batería HV.
 2. Modo ECO: cuando se activa, este modo ayuda a reducir el consumo de combustible en viajes que implican frenadas y aceleraciones frecuentes.
 3. Modo Power: optimiza la sensación de aceleración mediante un aumento de potencia más rápido en cuanto se acciona el pedal del acelerador.



Indicador **READY** del grupo de instrumentos



Interruptor del modo EV/interruptor del modo ECO/interruptor del modo Power

Batería del vehículo híbrido (HV)

El Auris híbrido dispone de una batería de vehículo híbrido (HV) de alta tensión que contiene módulos de batería de níquel e hidruro metálico (NiMH) sellados.

Batería HV

- La batería HV se encuentra en una caja metálica y está bien ajustada al travesaño de la bandeja del piso del espacio de carga detrás del asiento trasero. La caja metálica se encuentra aislada de la alta tensión y oculta por una alfombra en la zona del habitáculo.
- La batería HV está compuesta por 28 módulos de baterías de NiMH de baja tensión (7,2 V) conectados en serie para generar aproximadamente 201,6 V. Cada módulo de batería de NiMH dispone de protección antifugas y se encuentran dispuestos en cajas selladas.
- El electrolito utilizado en el módulo de la batería de NiMH es una mezcla alcalina de potasio e hidróxido de sodio. El electrolito es absorbido por las placas de los elementos de la batería y no suele dar lugar a fugas, incluso en caso de colisión.

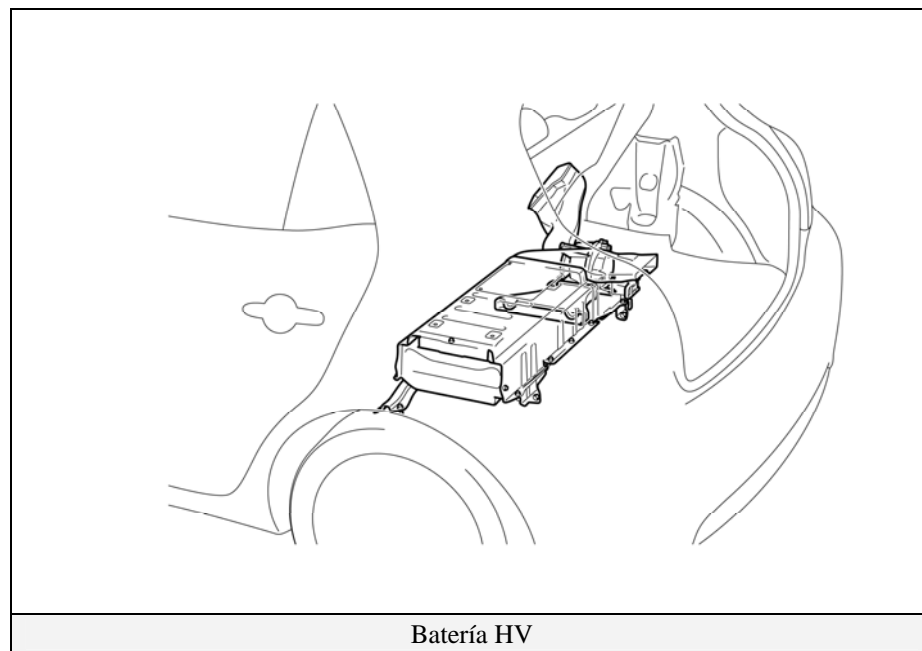
Batería HV	
Tensión de la batería	201,6 V
Número de módulos del conjunto de la batería de NiMH	28
Tensión del módulo de la batería de NiMH	7,2 V
Dimensiones del módulo de la batería de NiMH	11,2 x 0,8 x 4,6 pulgadas (285 x 19,6 x 117.8 mm)
Peso del módulo de NiMH	2,3 lb. (1,04 kg)
Dimensiones de la batería de NiMH	11,7 x 23,2 x 0,42 pulgadas (297 x 590 x 10,7 mm)
Peso de la batería de NiMH	90 lb. (41 kg)

Componentes alimentados por la batería HV

- Motor eléctrico
- Inversor/convertidor
- Cables eléctricos
- Compresor del A/C
- Generador eléctrico

Reciclaje de la batería HV

La batería HV es reciclable. Póngase en contacto con el concesionario Toyota más cercano.



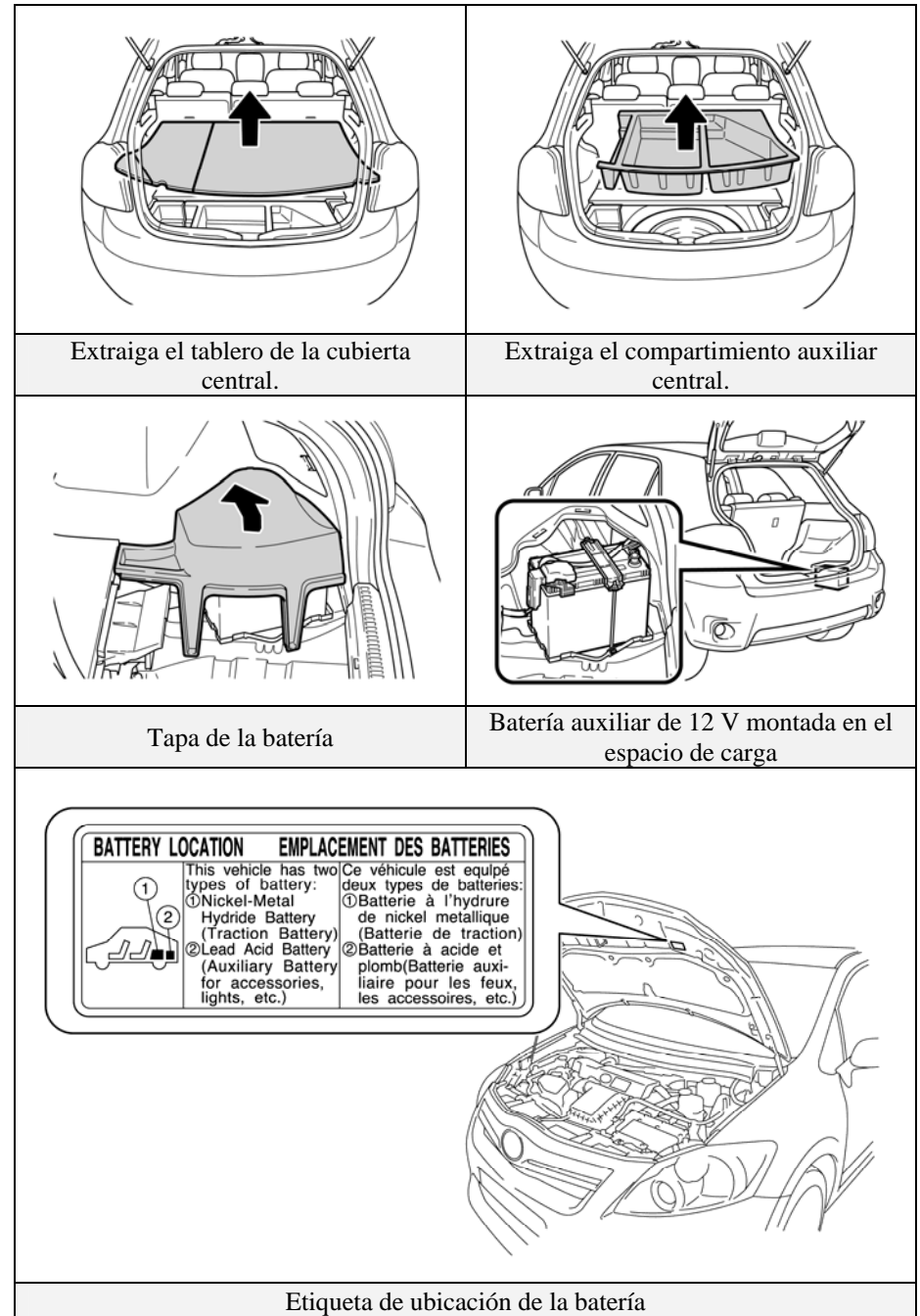
Batería de baja tensión

Batería auxiliar

- El Auris híbrido contiene una batería sellada de plomo y ácido de 12 V auxiliar. La batería auxiliar de 12 V alimenta el sistema eléctrico del vehículo de un modo similar a lo que sucede en un vehículo convencional. Al igual que en los vehículos convencionales, el terminal negativo de la batería auxiliar está conectado a masa en el chasis de metal del vehículo.
- La batería auxiliar se ubica en el espacio de carga. Está oculta bajo una cubierta de tela situada en el lado derecho del hueco del panel lateral posterior.

NOTA:

La ubicación de la batería HV (batería de tracción) y de la batería auxiliar de 12 V está indicada por una etiqueta situada bajo el capó.



Medidas de seguridad para alta tensión

La batería HV alimenta el sistema eléctrico de alta tensión mediante electricidad de CC. Los cables eléctricos de alta tensión de color naranja positivo y negativo van desde la batería, pasando por debajo de la bandeja del piso del vehículo, hasta el inversor/convertidor. El inversor/convertidor contiene un circuito que aumenta la tensión de la batería HV de 201,6 a 650 V de CC. El inversor/convertidor crea corriente de CA trifásica para alimentar el motor. Los cables eléctricos van del inversor/convertidor a cada uno de los motores de alta tensión (motor eléctrico, generador eléctrico y compresor del A/C). Los sistemas que se describen a continuación están diseñados para mantener la seguridad de los ocupantes del vehículo y de los servicios de emergencias frente a la electricidad de alta tensión:

Sistemas de seguridad de alta tensión

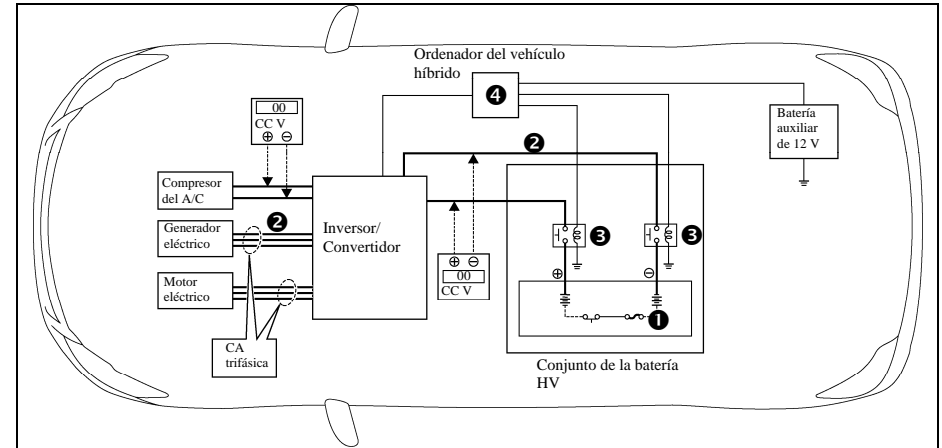
- Un fusible de alta tensión ❶ proporciona protección contra cortocircuitos de la batería HV.
- Los cables eléctricos de alta tensión positivo y negativo ❷ conectados a la batería HV están controlados por relés de 12 V que, por lo general, se encuentran abiertos ❸. Al apagar el vehículo, los relés impiden que el flujo eléctrico abandone la batería HV.

⚠ AVISO:

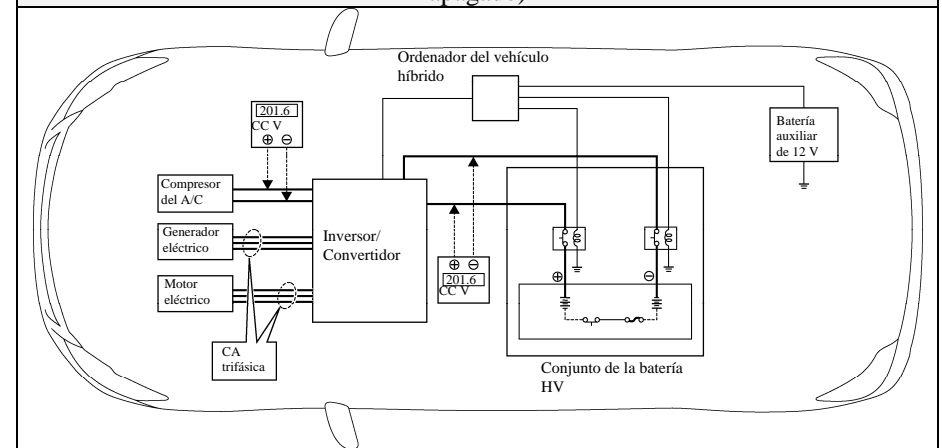
Es posible que el sistema de alta tensión permanezca encendido hasta 10 minutos después de apagar o desactivar el vehículo. Para evitar lesiones graves o la muerte debido a quemaduras graves o descargas eléctricas, evite tocar, cortar o romper los cables eléctricos de alta tensión de color naranja o el componente de alta tensión.

- Los cables eléctricos positivo y negativo ❷ están aislados de la carrocería metálica. La electricidad de alta tensión fluye a través de estos cables y no a través de la carrocería metálica del vehículo. La carrocería del vehículo se puede tocar sin ningún riesgo, ya que está aislada de los componentes de alta tensión.

- El sistema consta de un control de fallos en la conexión a masa ❹ que supervisa de manera continua si se producen fugas de alta tensión al chasis metálico mientras el vehículo se encuentra circulando. Si se detecta un fallo de funcionamiento, el ordenador del vehículo híbrido ❹ encenderá el indicador de advertencia principal ⚠ en el grupo de instrumentos y mostrará el mensaje “Check Hybrid System” (revisar sistema híbrido) en la pantalla de información múltiple.



Sistema de seguridad de alta tensión: vehículo apagado (indicador **READY** apagado)



Sistema de seguridad de alta tensión: vehículo encendido y operativo (indicador **READY** encendido)

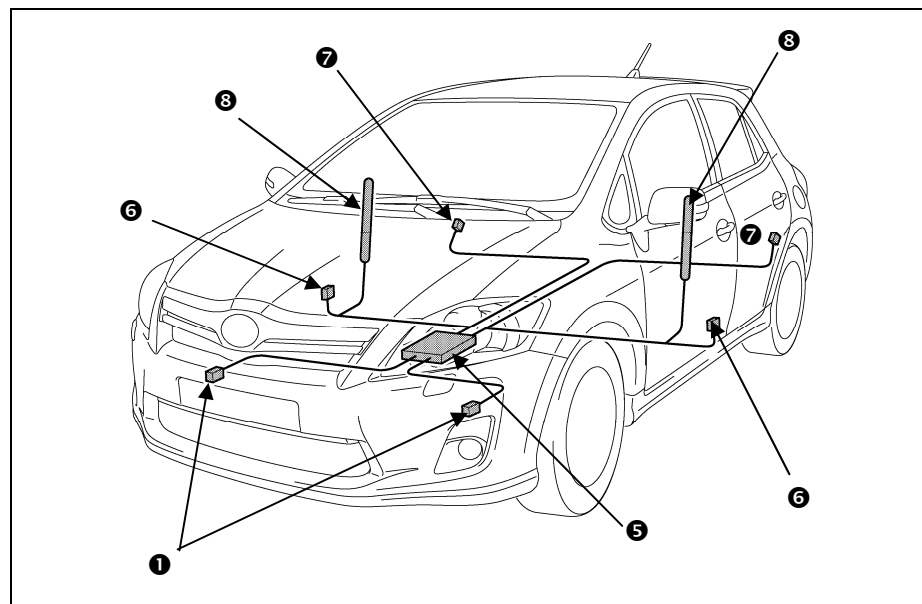
Airbags SRS y pretensores del cinturón de seguridad

Equipamiento de serie

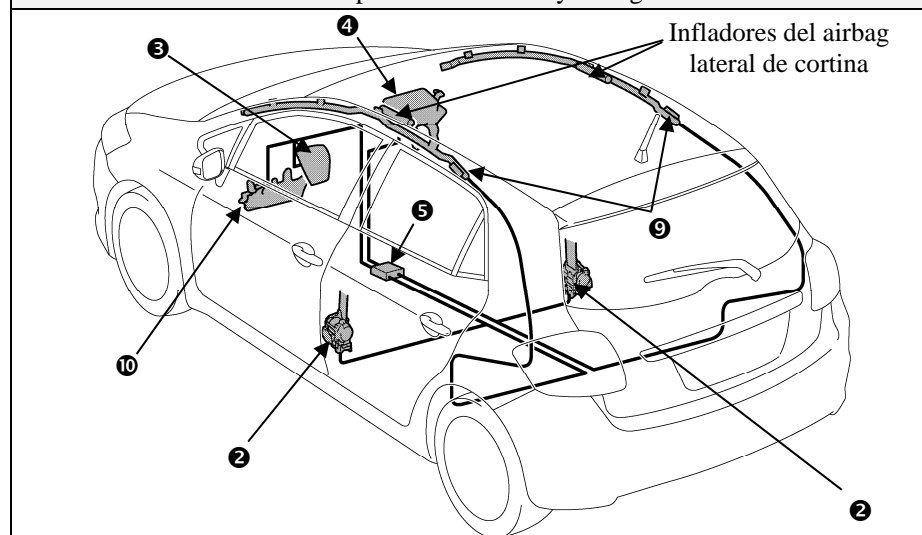
- Los sensores de impacto frontal electrónicos (2) se encuentran instalados en el compartimiento del motor ❶ tal como muestra la ilustración.
- Los pretensores de los cinturones de seguridad delanteros están instalados cerca de la base de los montantes B ❷.
- En el cubo del volante se encuentra instalado un airbag frontal para el conductor ❸.
- En el salpicadero se encuentra integrado un airbag frontal para el pasajero ❹ que se despliega por la parte superior de este.
- El ordenador del SRS ❺, el cual dispone de un sensor de impacto, está instalado en la bandeja del piso bajo el panel de instrumentos, delante de la palanca de cambios.
- Los sensores de impacto laterales electrónicos delanteros (2) están instalados cerca de la base de los montantes B. ❻
- Los sensores de impacto laterales electrónicos traseros (2) están instalados cerca de la base de los montantes C. ❼
- Los airbags laterales de los asientos delanteros ❸ están instalados en los respaldos de los asientos delanteros.
- Los airbags de cortina laterales ❹ están instalados en el borde exterior del interior de los rieles del techo.
- El airbag de rodilla del conductor ❿ está instalado en la parte inferior del salpicadero.

⚠ AVISO:

Es posible que el SRS permanezca encendido hasta 90 segundos después de apagar o desactivar el vehículo. Para evitar lesiones graves o la muerte debido a un despliegue no intencionado del SRS, evite romper los componentes del SRS.



Sensores de impacto electrónicos y airbags laterales



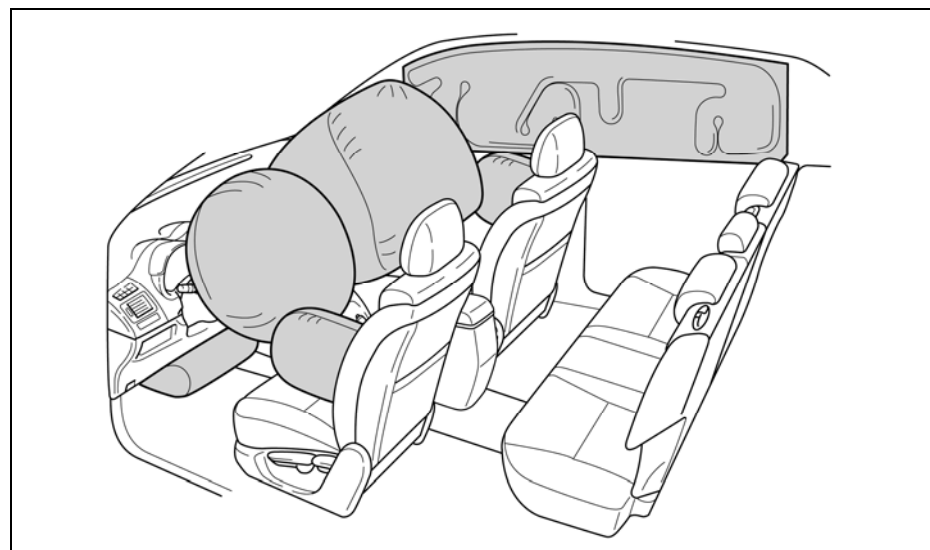
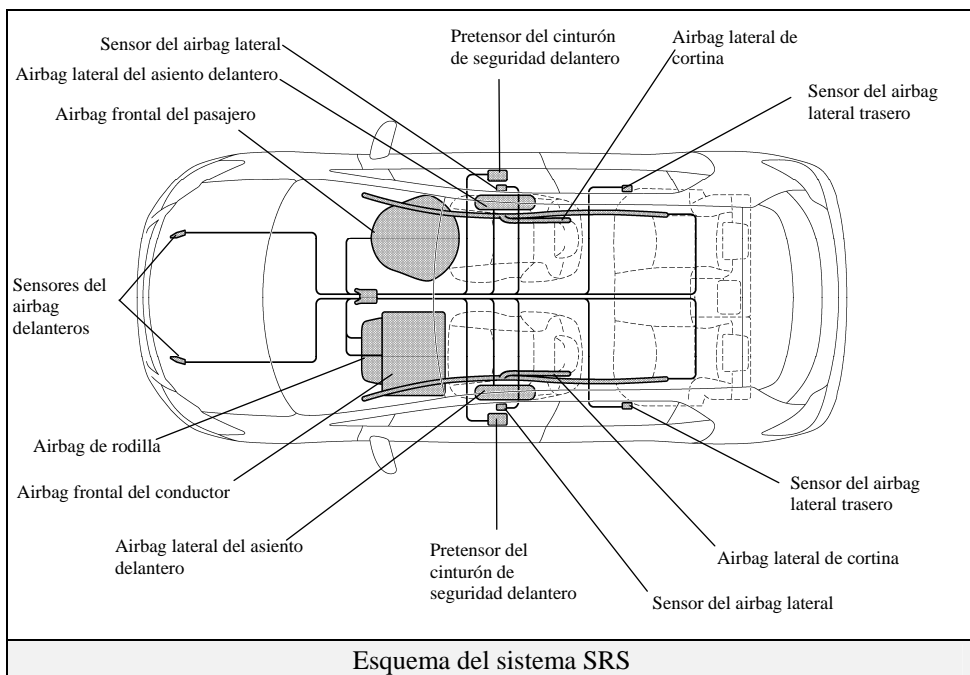
Airbags frontales de serie, pretensores de los cinturones de seguridad, airbag de rodilla, airbags de cortina laterales

Airbags SRS y pretensores del cinturón de seguridad (continuación)

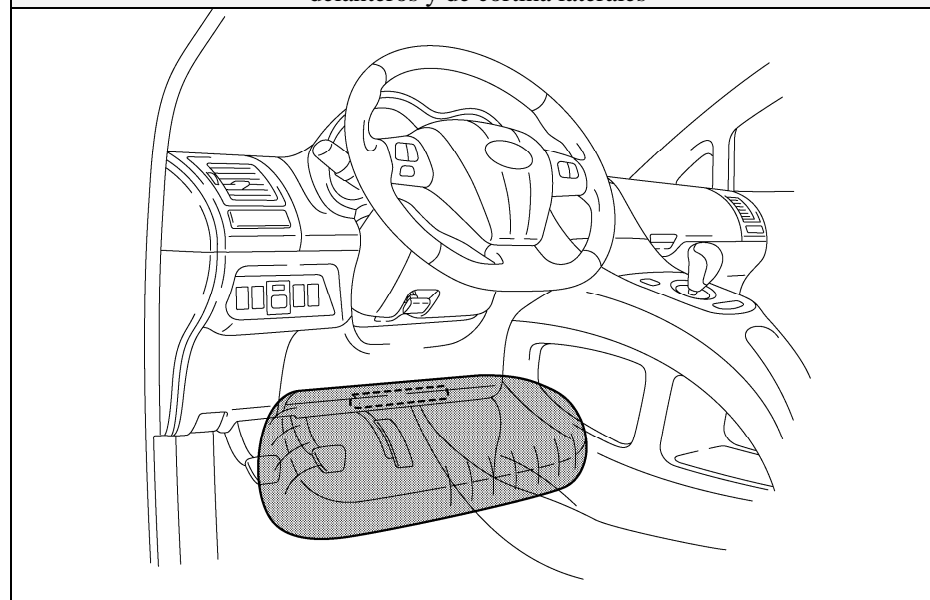
NOTA:

Es posible que los airbags laterales instalados en los respaldos de los asientos delanteros y los airbags de cortina laterales se desplieguen de manera independiente.

El airbag de rodilla del conductor está diseñado para desplegarse de forma simultánea al airbag frontal.



Airbags frontales, de rodilla, laterales montados en el respaldo de los asientos delanteros y de cortina laterales



Airbag de rodilla del conductor e inflador

Respuesta de emergencia

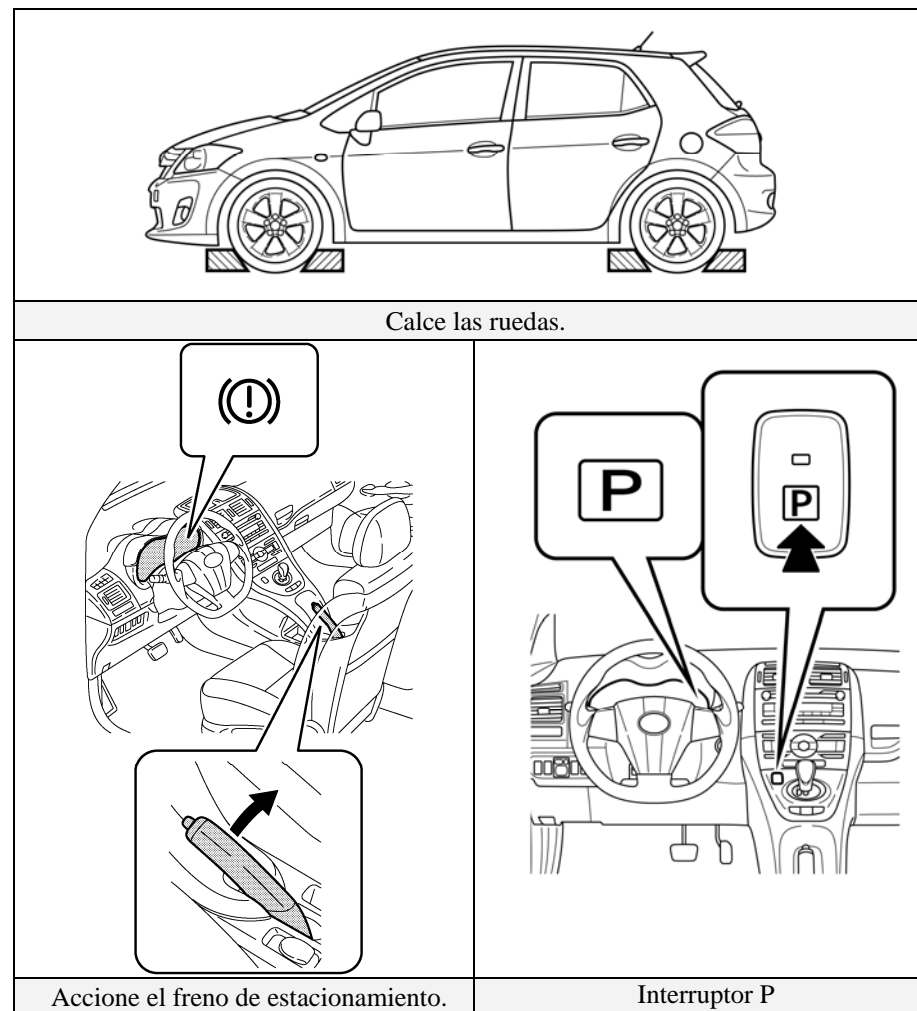
A su llegada, los servicios de emergencias deben seguir sus procedimientos convencionales en caso de accidentes de vehículos. Las emergencias en las que se vea implicado el Auris híbrido pueden tratarse como las de los demás automóviles, excepto en los aspectos indicados en este documento en las secciones de rescate, incendio, revisión general, recuperación, fugas, primeros auxilios e inmersión.

⚠ AVISO:

- *Nunca dé por hecho que el Auris híbrido está apagado por el simple indicio de que no emite ningún ruido.*
- *Observe siempre el indicador **READY** en el grupo de instrumentos para comprobar si el vehículo está encendido o apagado. El vehículo está apagado cuando el indicador **READY** está apagado.*
- *El hecho de no apagar o desactivar el vehículo antes de llevar a cabo los procedimientos de respuesta ante emergencias puede ocasionar lesiones graves o la muerte debido al despliegue no intencionado del SRS, o quemaduras graves y descargas eléctricas provocadas por el sistema eléctrico de alta tensión.*

Rescate

- **Inmovilización del vehículo**
Calce las ruedas y accione el freno de estacionamiento.
Pulse el interruptor **P** para activar el modo de estacionamiento (P).
- **Desactivación del vehículo**
La realización de cualquiera de los dos procedimientos que se describen a continuación provocará que se apague el vehículo y se deshabilite la batería HV, el SRS y la bomba de combustible.

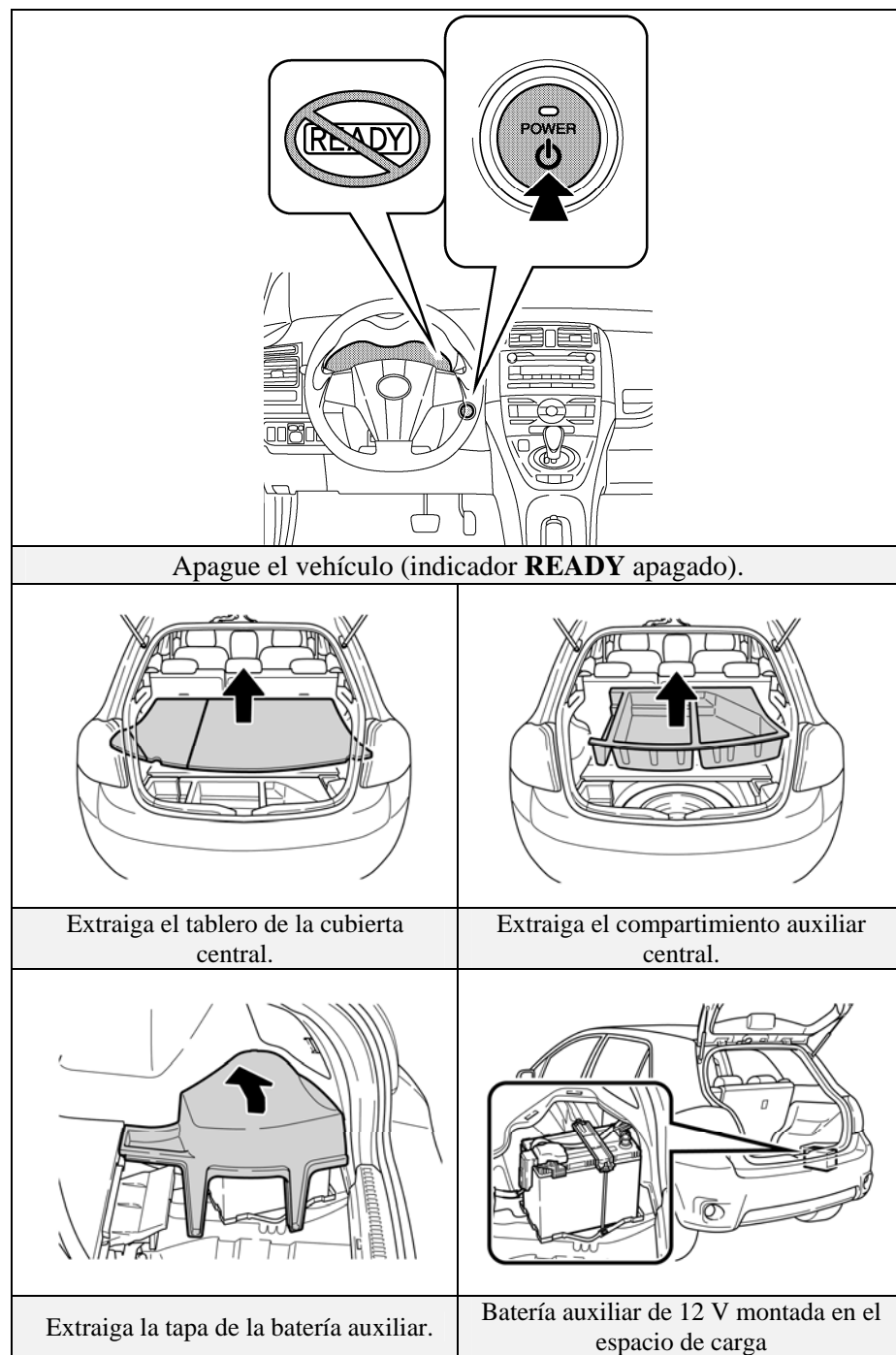


Respuesta de emergencia (continuación)

Rescate (continuación)

Procedimiento n° 1

1. Compruebe el estado del indicador **READY** del grupo de instrumentos. Si el indicador **READY** está iluminado, significa que el vehículo está encendido y operativo.
2. Pulse el botón de encendido una vez para apagar el vehículo.
3. El vehículo estará apagado si las luces del grupo de instrumentos no se encuentran iluminadas. **No** pulse el botón de encendido, ya que es posible que el vehículo se encienda.
4. Si puede acceder con facilidad a la llave inteligente, manténgala a una distancia mínima de 16 pies (5 metros) del vehículo.
5. Desconecte la batería auxiliar de 12 V que se encuentra situada debajo de la cubierta del espacio de carga para impedir que el vehículo se encienda de nuevo de manera accidental.



Respuesta de emergencia (continuación)

Rescate (continuación)

Procedimiento n° 2 (alternativa en caso de no poder acceder al botón de encendido)


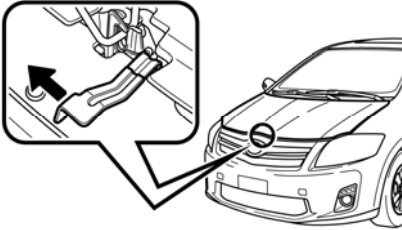
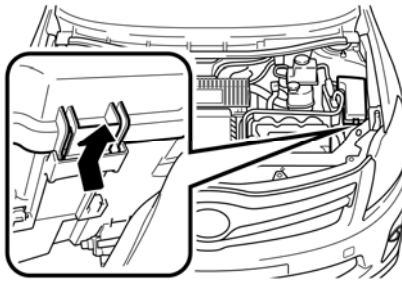
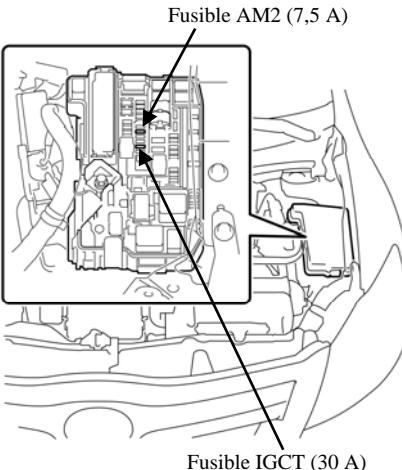
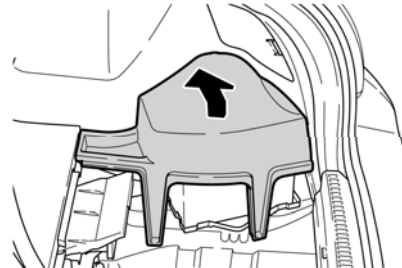
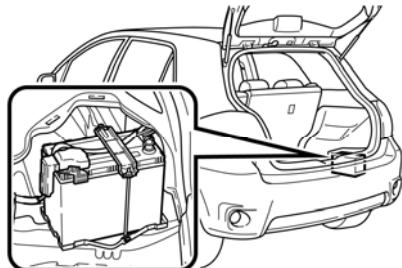
1. Abra el capó.
2. Extraiga la tapa de la caja de fusibles.
3. Extraiga los fusibles **IGCT** (30 A) y **AM2** (7,5 A) de la caja de fusibles del compartimiento del motor (consulte la ilustración).
Si no reconoce los fusibles en cuestión, extraiga todos los fusibles de la caja.
4. Desconecte la batería auxiliar de 12 V situada bajo la cubierta del espacio de carga.

NOTA:

Si fuera necesario, baje las ventanillas, desbloquee las puertas o abra la puerta del maletero antes de desconectar la batería auxiliar de 12 V. Una vez desconectada la batería auxiliar de 12 V, los controles eléctricos quedarán desactivados.

⚠ AVISO:

- *Es posible que el sistema de alta tensión permanezca encendido hasta 10 minutos después de apagar o desactivar el vehículo. Para evitar lesiones graves o la muerte debido a quemaduras graves o descargas eléctricas, evite tocar, cortar o romper los cables eléctricos de alta tensión de color naranja o el componente de alta tensión.*
- *Es posible que el SRS permanezca encendido hasta 90 segundos después de apagar o desactivar el vehículo. Para evitar lesiones graves o la muerte debido a un despliegue no intencionado del SRS, evite romper los componentes del SRS.*
- *Si no puede realizar ninguno de los procedimientos de desactivación, proceda con precaución, ya que no hay ningún indicio de que el sistema eléctrico de alta tensión, el SRS o la bomba de combustible estén desactivados.*

	
<p>Mecanismo de desbloqueo remoto del capó</p>	<p>Mecanismo de desbloqueo del pestillo del capó</p>
	 <p>Fusible AM2 (7,5 A)</p> <p>Fusible IGCT (30 A)</p>
<p>Extraiga la tapa de la caja de fusibles.</p>	<p>Ubicación de los fusibles IGCT y AM2 en la caja de fusibles del compartimiento del motor</p>
	
<p>Extraiga la tapa de la batería.</p>	<p>Batería auxiliar de 12 V montada en el espacio de carga</p>

Respuesta de emergencia (continuación)

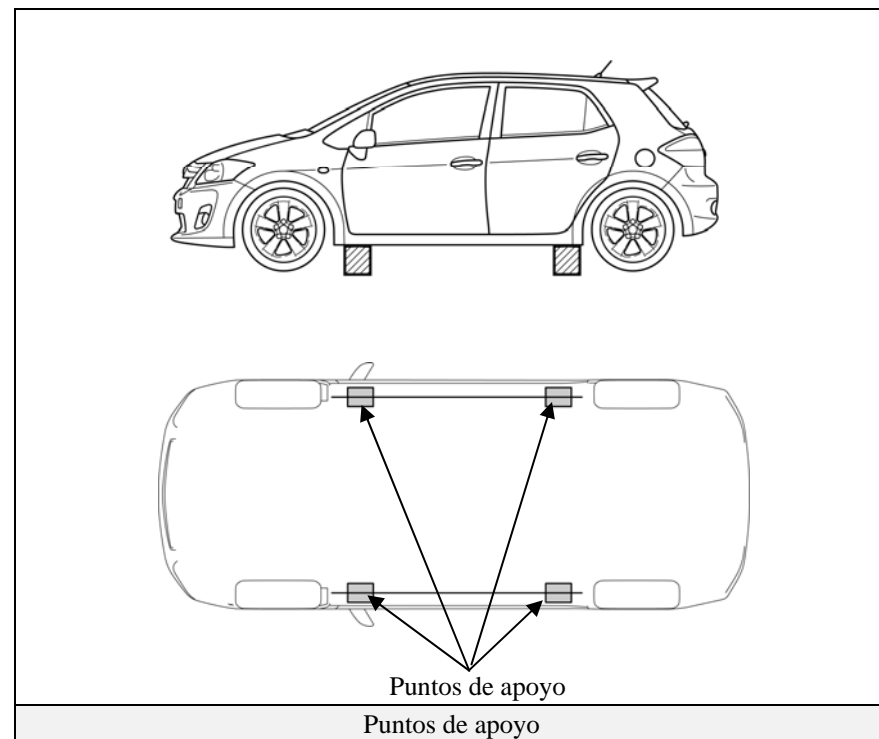
Rescate (continuación)

- Estabilización del vehículo
 - Apoye el vehículo sobre (4) puntos directamente debajo de los montantes delanteros y traseros.
 - No coloque los apoyos debajo de los cables eléctricos de alta tensión, del sistema de escape o del sistema de combustible.

- Acceso a las víctimas
 - Extracción del cristal
 - Utilice los procedimientos habituales de extracción de cristales según sea necesario.

 - Precaución con el SRS
 - Los servicios de emergencias deben actuar con precaución cuando trabajen cerca de los pretensores del cinturón de seguridad y airbags sin desplegar.

 - Extracción y desplazamiento de las puertas
 - Las puertas pueden extraerse mediante herramientas de rescate convencionales manuales, eléctricas e hidráulicas. En ciertas situaciones, puede resultar más sencillo hacer palanca sobre la carrocería del vehículo para dejar expuestas las bisagras y desempernarlas.



Respuesta de emergencia (continuación)

Rescate (continuación)

Extracción del techo

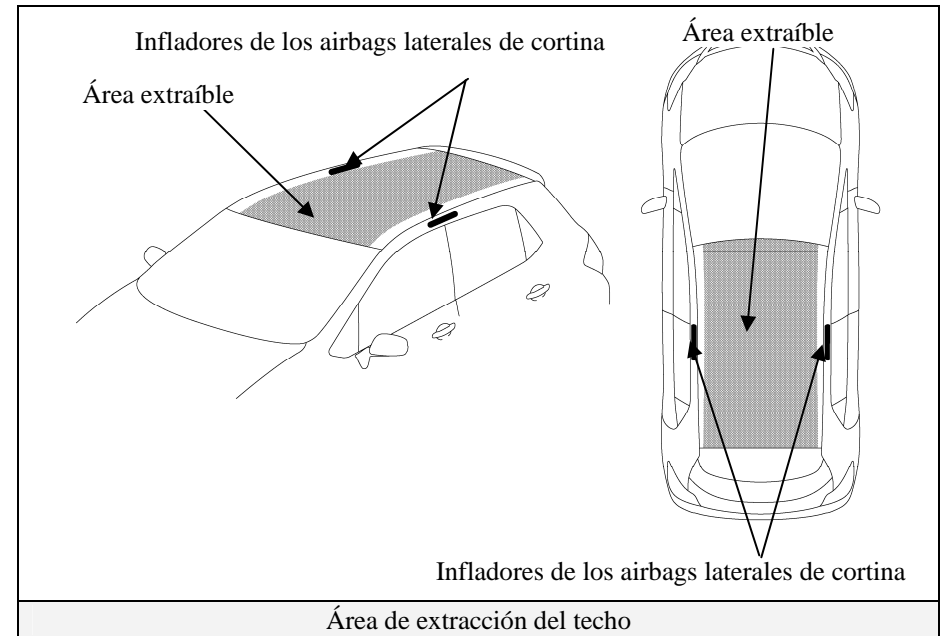
El Auris híbrido está equipado con airbags laterales de cortina. Si dichos airbags no están desplegados, no se recomienda la extracción del techo. De este modo se evitará la posibilidad de romper los airbags laterales de cortina, los infladores y el mazo de cables. Es posible acceder a las víctimas a través del techo cortando la sección central del mismo, hacia el interior de los rieles, como se muestra en la ilustración.

NOTA:

Los airbags laterales de cortina se pueden identificar siguiendo la ilustración de esta página (información adicional sobre el componente en la página 16).

Desplazamiento del salpicadero

El Auris híbrido está equipado con airbags laterales de cortina. Si dichos airbags no están desplegados, no se recomienda la extracción del techo para evitar la posibilidad de romper los airbags laterales de cortina, los infladores y el mazo de cables. Como alternativa, el desplazamiento del salpicadero puede llevarse a cabo aplicando la técnica “Modified Dash Roll” (separación del salpicadero modificada).



Respuesta de emergencia (continuación)

Rescate (continuación)

Bolsas neumáticas elevadoras de rescate

Los servicios de emergencias no deben colocar los apoyos o bolsas neumáticas elevadoras de rescate debajo de los cables eléctricos de alta tensión, del sistema de escape o del sistema de combustible.

Reposicionamiento del volante y los asientos delanteros

En las ilustraciones se muestra el volante telescópico y los controles de los asientos.



NOTA:

El Auris híbrido está equipado con un espejo retrovisor opcional electrocrómico con graduación automática. El espejo contiene una pequeña cantidad de gel transparente sellado entre dos placas de vidrio que, por lo general, no suele presentar fugas.

Respuesta de emergencia (continuación)

Incendio

Apague los incendios aplicando las prácticas adecuadas de lucha contra incendios en vehículos recomendadas por las agencias NFPA, IFSTA o la Academia Nacional de Lucha contra Incendios (National Fire Academy) de EE.UU.

- Agente extintor
Se ha demostrado que el agua es un agente extintor apropiado.
- Ataque inicial al incendio
Realice un ataque rápido y agresivo al incendio
Desvíe el agua escurrida para evitar que se vierta en áreas donde pueda acumularse.
Es posible que los equipos de lucha contra incendios no puedan identificar un Auris híbrido hasta que se haya apagado el fuego y hayan comenzado las operaciones de revisión general.
- Fuego en la batería HV
En caso de que se produzca un incendio en la batería HV de NiMH, los equipos de lucha contra incendios pueden actuar utilizando un chorro de agua o de niebla para apagar cualquier fuego producido en el vehículo excepto en dicha batería.

AVISO:

- *El electrolito de la batería de NiMH es un agente alcalino cáustico (pH 13,5) pernicioso para los tejidos humanos. Use un equipo de protección personal adecuado para evitar lesiones por contacto con el electrolito.*
- *Los módulos de la batería están almacenados en una carcasa metálica y el acceso a ellos es limitado.*
- *Para evitar lesiones graves o la muerte por quemaduras graves o descarga eléctrica, no rompa **nunca** ni extraiga la tapa de la batería de alta tensión bajo ninguna circunstancia, incluso tratándose de un incendio.*

Si se dejan arder, los módulos de la batería de NiMH del Auris híbrido se queman rápidamente y quedan reducidos a cenizas en poco tiempo, a excepción de las partes metálicas.

Ataque ofensivo al incendio

Normalmente, si se inunda la batería HV de NiMH con cantidades abundantes de agua a una distancia segura, se podrá controlar de manera eficaz el fuego de la batería enfriando los módulos de batería adyacentes a una temperatura inferior a la de prendido. Los módulos que queden encendidos y no hayan podido apagarse con agua, se quemarán por completo.

Sin embargo, no se recomienda inundar la batería HV del Auris híbrido debido a que el diseño y ubicación de su carcasa impide que el personal de rescate aplique correctamente agua a través de los orificios de ventilación de los que dispone. Por lo tanto, se recomienda que el jefe de la patrulla de lucha contra incendios permita que la batería HV del Auris híbrido se quemara por completo.

Ataque defensivo al incendio

Si se decide luchar contra el incendio aplicando un ataque defensivo, el grupo de lucha contra incendios debe retroceder a una distancia prudencial y permitir que los módulos de la batería de NiMH se quemaran totalmente. Durante esta operación defensiva, el grupo contra incendios puede utilizar un chorro de agua o niebla para protegerse o controlar la trayectoria del humo.

Respuesta de emergencia (continuación)

Revisión general

Durante la revisión general, inmovilice y desactive el vehículo si aún no se ha hecho. Consulte las ilustraciones de las páginas 18, 19 y 20. La tapa de la batería HV no se debe romper o extraer *nunca* bajo ninguna circunstancia, aun tratándose de un incendio. Si lo hace, puede sufrir quemaduras por descarga eléctrica graves, una descarga eléctrica o electrocución.

- Inmovilización del vehículo
Calce las ruedas y accione el freno de estacionamiento.
Pulse el interruptor **P** para activar el modo de estacionamiento (P).
- Desactivación del vehículo
La realización de cualquiera de los dos procedimientos que se describen a continuación provocará que se apague el vehículo y se deshabilite la batería HV, el SRS y la bomba de combustible.

Procedimiento n° 1

1. Compruebe el estado del indicador **READY** del grupo de instrumentos. Si el indicador **READY** está iluminado, significa que el vehículo está encendido y operativo.
2. Pulse el botón de encendido una vez para apagar el vehículo.
3. El vehículo estará apagado si las luces del grupo de instrumentos no se encuentran iluminadas. **No** pulse el botón de encendido, ya que es posible que el vehículo se encienda.
4. Si puede acceder con facilidad a la llave inteligente, manténgala a una distancia mínima de 16 pies (5 metros) del vehículo.
5. Desconecte la batería auxiliar de 12 V que se encuentra situada debajo de la cubierta del espacio de carga para impedir que el vehículo se encienda de nuevo de manera accidental.

Procedimiento n° 2 (alternativa en caso de no poder acceder al botón de encendido)

1. Abra el capó y extraiga la tapa de la caja de fusibles.
2. Extraiga los fusibles **IGCT** (30 A) y **AM2** (7,5 A) de la caja de fusibles del compartimiento del motor como se ilustra en la página 20. Si no puede reconocer el fusible en cuestión, extraiga todos los fusibles de la caja.
3. Desconecte la batería auxiliar de 12 V situada bajo la cubierta del espacio de carga.

NOTA:

Si fuera necesario, baje las ventanillas, desbloquee las puertas o abra la puerta del maletero antes de desconectar la batería auxiliar de 12 V. Una vez desconectada la batería auxiliar de 12 V, los controles eléctricos quedarán desactivados.

AVISO:

- *Es posible que el sistema de alta tensión permanezca encendido hasta 10 minutos después de apagar o desactivar el vehículo. Para evitar lesiones graves o la muerte debido a quemaduras graves o descargas eléctricas, evite tocar, cortar o romper los cables eléctricos de alta tensión de color naranja o el componente de alta tensión.*
- *Es posible que el SRS permanezca encendido hasta 90 segundos después de apagar o desactivar el vehículo. Para evitar lesiones graves o la muerte debido a un despliegue no intencionado del SRS, evite romper los componentes del SRS.*
- *Si no puede realizar ninguno de los procedimientos de desactivación, proceda con precaución, ya que no hay ningún indicio de que el sistema eléctrico de alta tensión, el SRS o la bomba de combustible estén desactivados.*

Recuperación y reciclaje de la batería HV de NiMH

El grupo de recuperación del vehículo puede limpiar la batería HV sin que existan riesgos de vertidos ni derrames. Para obtener información acerca del reciclaje de la batería HV, póngase en contacto con el concesionario Toyota más próximo.

Respuesta de emergencia (continuación)

Derrames

El Auris híbrido contiene los mismos líquidos para automóvil convencionales que se usan en otros vehículos Toyota no híbridos, con la excepción del electrolito de la batería de NiMH utilizado en la batería HV. El electrolito de la batería de NiMH es un agente alcalino cáustico (pH 13,5) pernicioso para los tejidos humanos. Las placas de los elementos de la batería absorben el electrolito y no suele dar lugar a fugas, aun cuando se produzca la rotura de uno de los módulos. Es muy improbable que se produzca un choque de gran magnitud capaz de dar lugar a la rotura simultánea de la carcasa metálica de las baterías y de un módulo de batería.

De la misma manera en que se utiliza el bicarbonato sódico para neutralizar un derrame del electrolito de las baterías de plomo y ácido, se puede utilizar una solución de ácido bórico diluido o vinagre para neutralizar los derrames de electrolito de las baterías de NiMH.

NOTA:

Es improbable que se produzcan fugas de electrolito de una batería HV debido a su estructura y a la cantidad de electrolito que contienen los módulos de NiMH. Un simple derrame no justificaría la declaración de un incidente con materiales peligrosos. Los servicios de emergencias deben seguir las recomendaciones incluidas en esta guía de respuesta ante emergencias.

En caso de emergencia, consulte las fichas de datos de seguridad del material (MSDS) del fabricante.

- Los derrames de electrolito de las baterías de NiMH se deben tratar utilizando los siguientes equipos de protección personal (PPE):
 - Máscara contra salpicaduras o gafas protectoras. Los cascos con máscara plegable no son adecuados para tratar derrames de ácidos o electrolitos.
 - Guantes de goma, látex o nitrilo.
 - Delantal apto para agentes alcalinos.
 - Botas de goma.
- Neutralización del electrolito de baterías de NiMH
 - Utilice una solución de ácido bórico o vinagre.
 - Solución de ácido bórico: 800 gramos de ácido bórico en 20 litros de agua o 5,5 onzas de ácido bórico en 1 galón de agua.

Primeros auxilios

Es posible que los servicios de emergencias no estén familiarizados con la exposición al electrolito de baterías de NiMH cuando se encuentren prestando auxilio a una víctima. La exposición al electrolito es improbable excepto en caso de colisiones de gran magnitud o manipulación indebida. En caso de exposición, aplique las pautas descritas a continuación.

AVISO:

El electrolito de la batería de NiMH es un agente alcalino cáustico (pH 13,5) pernicioso para los tejidos humanos. Use un equipo de protección personal adecuado para evitar lesiones por contacto con el electrolito.

- Utilización de equipos de protección personal (PPE)
 - Máscara contra salpicaduras o gafas protectoras. Los cascos con máscara plegable no son adecuados para tratar derrames de ácidos o electrolitos.
 - Guantes de goma, látex o nitrilo.
 - Delantal apto para agentes alcalinos.
 - Botas de goma.
- Absorción
 - Efectúe una descontaminación eficaz retirando las prendas de vestir afectadas y desechándolas correctamente.
 - Enjuague las áreas afectadas con agua durante 20 minutos.
 - Transporte a las víctimas al centro de atención médica más cercano.
- Inhalación sin presencia de incendio
 - En condiciones normales, no se emiten gases tóxicos.
- Inhalación con presencia de incendio
 - La combustión de los productos da lugar a la emisión de gases tóxicos. Todos los miembros del equipo de rescate presentes en la zona del accidente deben usar equipos de protección apropiados para la lucha contra incendios, incluidos equipos de respiración autónomos (SCBA).
 - Retire la víctima de la zona de peligro, llévela a un área segura y adminístrele oxígeno.
 - Transporte las víctimas al centro de atención médica más cercano.

- **Ingestión**
No induzca el vómito.
Haga que la víctima beba grandes cantidades de agua para diluir el electrolito (nunca le dé agua a una persona inconsciente).

NOTA:

Cuando las piezas del selector electrónico de la palanca de cambio, el interruptor P o el sistema híbrido estén dañadas debido a la inmersión, puede que no sea posible cambiar el transeje de la posición de estacionamiento (P).

Respuesta de emergencia (continuación)

Primeros auxilios (Continuación)

Si se produce el vómito espontáneo, mantenga la cabeza de la víctima hacia abajo y adelante para reducir el riesgo de asfixia.
Transporte las víctimas al centro de atención médica más cercano.

Inmersión

Un vehículo híbrido sumergido no tiene potencial de alta tensión en la carrocería metálica y puede manipularse con total seguridad.

Acceso a las víctimas

Los servicios de emergencias pueden acceder a la víctima y realizar los procedimientos normales de rescate. Los cables eléctricos de alta tensión de color naranja y los componentes de alta tensión no se deben tocar, cortar ni romper bajo ningún concepto.

Recuperación del vehículo

Si un vehículo híbrido está sumergido total o parcialmente en el agua, es posible que los servicios de emergencias no puedan determinar si el vehículo se ha desactivado automáticamente. Maneje el Auris híbrido siguiendo las recomendaciones descritas a continuación:

1. Extraiga el vehículo del agua.
2. Cubra el módulo solar con un material como, por ejemplo, una tela gruesa que bloquee la luz solar (vehículos con sistema de ventilación solar opcional).
3. Si es posible, extraiga el agua del vehículo.
4. Siga los procedimientos de inmovilización y desactivación de las páginas 18, 19 y 20.

Asistencia en carretera

El Auris híbrido utiliza un selector electrónico de la palanca de cambio y un interruptor electrónico de posición **P** para estacionamiento (P). Si la batería auxiliar de 12 V está descargada o desconectada, el vehículo no podrá encenderse y no se podrá seleccionar una posición distinta de la de estacionamiento (P). Si está descargada, es posible efectuar un arranque por conexión de la batería auxiliar de 12 V para arrancar el vehículo y cambiar la posición de estacionamiento (P). El resto de operaciones de asistencia en carretera pueden llevarse a cabo de igual modo que con el resto de vehículos Toyota convencionales.

Remolque

El Auris híbrido es un vehículo con tracción delantera y **debe** remolcarse con las ruedas delanteras levantadas del suelo. De lo contrario, es posible que se causen daños graves a los componentes del sistema Hybrid Synergy Drive.

- Cambie la posición de estacionamiento (**P**) a punto muerto (**N**). Para ello, encienda el vehículo y active el modo READY. Para seleccionar la posición de punto muerto (**N**), es necesario mantener el selector de cambio en la posición N durante aproximadamente 0,5 segundos.
- Si la batería auxiliar de 12 V está descargada, el vehículo no podrá arrancar y será imposible cambiar de la posición de estacionamiento (P). La anulación manual no es posible. La única posibilidad existente es la de arrancar el vehículo por conexión. Consulte Arranque por conexión en la página 31.
- Solo en caso de emergencia y si no se dispone de grúa, el vehículo puede remolcarse temporalmente usando un cable o una cadena fijados al ojal de remolque de emergencia o al gancho de remolque trasero. Efectúe este procedimiento solo en caminos pavimentados de superficie resistente, para un recorrido corto y a bajas velocidades. El ojal se encuentra junto a las herramientas, en el espacio de carga del vehículo. Consulte la ilustración de la página 30.

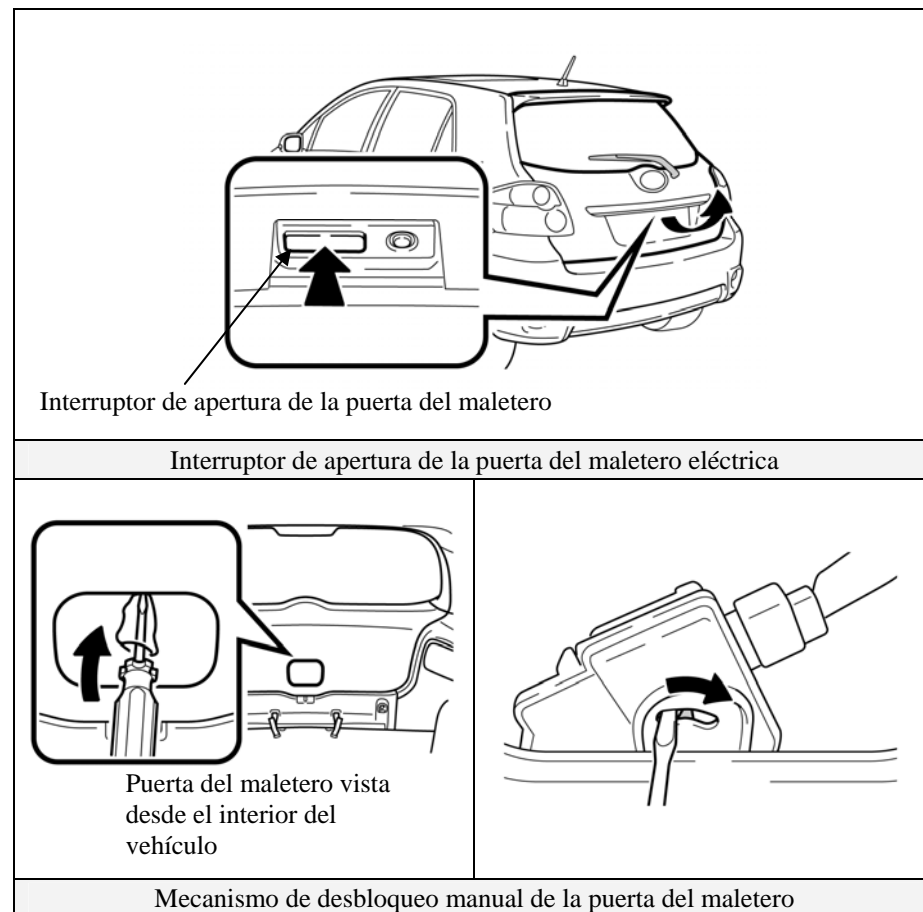


Asistencia en carretera (continuación)

Dispositivo de apertura de la puerta del maletero eléctrica

El Auris híbrido está equipado con un dispositivo de apertura de la puerta del maletero eléctrica. La puerta del maletero no podrá abrirse desde el exterior del vehículo en caso de que la fuente de alimentación de 12 V no funcione adecuadamente.

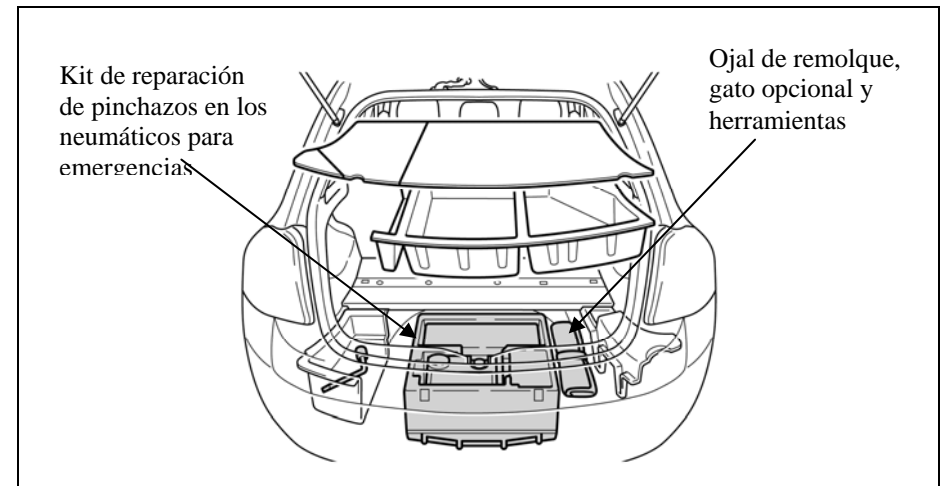
La puerta eléctrica del maletero puede abrirse manualmente mediante el mecanismo de desbloqueo que se muestra en la ilustración.



Asistencia en carretera (continuación)

Kit de reparación de pinchazos en los neumáticos para emergencias

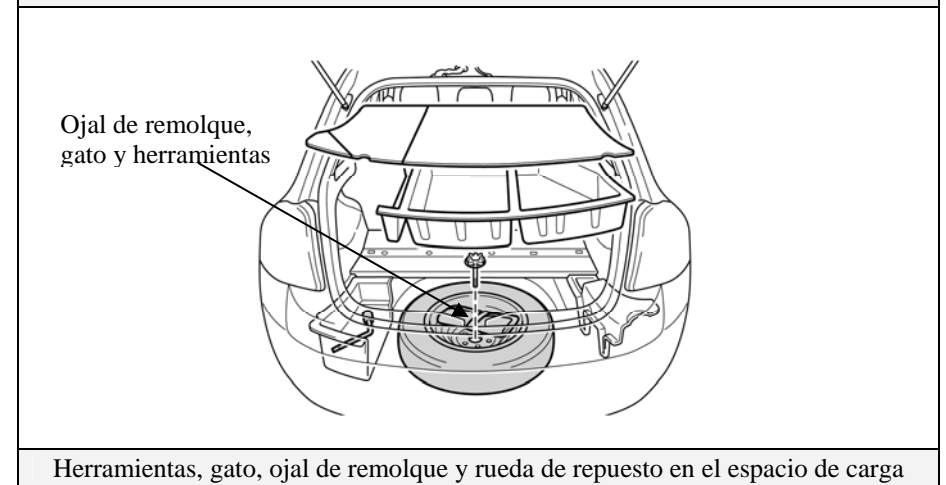
El gato, las herramientas, el ojal de remolque y el kit de reparación de pinchazos para emergencias están ubicados según se ilustra en la imagen.



Herramientas, gato opcional, ojal de remolque y kit de reparación de pinchazos para emergencias en el espacio de carga

Rueda de repuesto opcional

El gato, herramientas, ojal de remolque y rueda de repuesto están ubicados según se ilustra en la imagen.



Herramientas, gato, ojal de remolque y rueda de repuesto en el espacio de carga

Asistencia en carretera (continuación)

Arranque por conexión

Si el vehículo no arranca y los indicadores del grupo de instrumentos están atenuados o apagados después de pisar el pedal del freno y pulsar el botón de encendido, es posible efectuar un arranque por conexión de la batería auxiliar de 12 V.

La batería auxiliar de 12 V se ubica en el espacio de carga. Si la batería auxiliar de 12 V está descargada, no es posible abrir la puerta del maletero. Sin embargo, es posible arrancar el vehículo efectuando un arranque por conexión. Para ello, acceda al terminal positivo remoto de la batería auxiliar de 12 V ubicado en la caja de fusibles del compartimiento del motor.

- Abra el capó, extraiga la tapa de la caja de fusibles y abra la tapa del terminal positivo.
- Conecte el cable positivo del puente al terminal positivo.
- Conecte el cable negativo del puente a una masa sólida.
- Coloque la llave inteligente cerca del interior del vehículo, pise el pedal del freno y pulse el botón de encendido.

NOTA:

Si el vehículo no reconoce la llave inteligente después de conectarlo a la batería de refuerzo, abra y cierre la puerta del conductor con el vehículo apagado.

Si la pila interna de la llave inteligente está agotada, acerque la parte del logotipo de Toyota de la llave inteligente al botón de encendido durante la secuencia de arranque. Para más detalles, consulte las instrucciones e ilustraciones de la página 9.

- Es imposible efectuar un arranque por conexión de la batería HV de alta tensión.

Inmovilizador y alarma antirrobo opcional

El Auris híbrido está equipado con un sistema inmovilizador de serie y una alarma antirrobo opcional.

- El vehículo solo se puede arrancar con una llave inteligente registrada.

- Para desactivar la alarma antirrobo, desbloquee la puerta con el botón de la llave inteligente o el sensor táctil de la manilla. Al activar el encendido o arrancar el vehículo, se deshabilitará la alarma antirrobo.

