

 **TOYOTA**
AURIS



Modèle
hybride 2010
Guide d'action d'urgence



© 2010 Toyota Motor Corporation

Tous droits réservés. Ce document ne peut être modifié sans l'autorisation écrite de Toyota Motor Corporation.

10 Auris ERG REV – (6/10/10)

Avant-propos

En juin 2010, Toyota lançait le véhicule hybride essence-électricité Toyota Auris. Sauf lorsque cela est mentionné dans ce guide, les systèmes et caractéristiques de base du véhicule hybride Auris sont identiques à ceux des véhicules Toyota Auris non-hybrides. Pour former et aider les agents d'intervention d'urgence à manipuler la technologie hybride Auris, Toyota a publié ce guide d'action d'urgence correspondant au véhicule hybride Auris.

De l'électricité à haute tension alimente le moteur électrique, le générateur, le compresseur de climatisation et l'inverseur/convertisseur. Tous les autres dispositifs électriques automobiles, comme les phares, la radio et les jauges, sont alimentés par une batterie auxiliaire séparée de 12 V. La conception de l'Auris Hybride prévoit de nombreuses protections afin de garantir la sécurité du châssis de batterie de véhicule hybride (HV) au nickel-métal-hydrure (NiMH) à haute tension (environ 201,6 V), en cas d'accident.

L'Auris Hybride utilise les systèmes électriques suivants :

- Courant alternatif (AC) de 650 V maximum
- Courant continu (DC) d'une tension nominale de 201,6 V
- Courant continu (DC) d'une tension nominale de 12 V

Caractéristiques de l'Auris Hybride :

- Modification complète du modèle, avec une nouvelle conception de l'extérieur et de l'habitacle.
- Dans l'inverseur/convertisseur, un convertisseur de suralimentation augmente la tension disponible pour le moteur électrique jusqu'à 650 V.
- Châssis de batterie de véhicule hybride (HV) à haute tension de 201,6 V.
- Compresseur de climatisation (A/C) entraîné par un moteur électrique à haute tension de 201,6 V.
- Système électrique de carrosserie de 12 V, masse du châssis négative.
- Système de retenue supplémentaire (SRS) – airbags avant, airbags latéraux montés dans les sièges avant, airbags rideaux latéraux,

prétensionneurs de ceintures de sécurité avant et airbag genoux du conducteur.

La sécurité du système électrique à haute tension reste un facteur important de la manipulation de l'Auris à système de propulsion hybride en cas d'urgence. Il est important de reconnaître et de comprendre les procédures de désactivation ainsi que les avertissements tout au long de ce guide.

D'autres sujets sont traités dans ce guide :

- Identification de l'Auris Hybride.
- Emplacements et descriptions des composants principaux du système de propulsion hybride.
- Désincarcération, incendie, récupération et informations supplémentaires pour l'action d'urgence.
- Informations sur l'assistance routière.



Ce guide a pour but d'aider les agents d'intervention d'urgence à manipuler une Auris Hybride en toute sécurité lors d'un incident.

Table des matières	Page
A propos de l'Auris Hybride	1
Identification de l'Auris Hybride	2
Emplacements et descriptions des composants du système de propulsion hybride	6
Système d'ouverture et de démarrage	9
Sélecteur de changement de vitesse électronique	13
Fonctionnement du système de propulsion hybride	14
Châssis de batterie de véhicule hybride (HV)	15
Batterie basse tension	16
Sécurité contre la haute tension	17
Airbags SRS et prétensionneurs de ceintures de sécurité	18
Action d'urgence	20
Désincarcération	20
Incendie	26
Révision	27
Récupération/Recyclage du châssis de batterie HV NiMH	27
Déversements	28
Premiers secours	28
Immersion	29
Assistance routière	30

A propos de l'Auris

L'Auris rejoint la Prius au titre des modèles hybrides pour Toyota.
« Système de propulsion hybride » signifie que le véhicule fonctionne au moyen d'un moteur à essence et d'un moteur électrique. Les deux sources d'alimentation hybrides sont stockées à bord du véhicule :

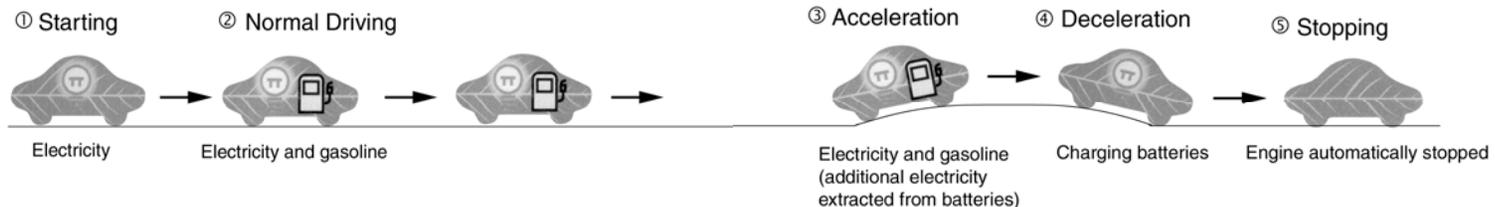
1. L'essence est stockée dans le réservoir à carburant pour le moteur à essence.
2. L'électricité est stockée dans un châssis de batterie de véhicule hybride (HV) à haute tension pour le moteur électrique.

La combinaison de ces deux sources d'alimentation permet de réduire la consommation de carburant et les émissions. Le moteur à essence alimente également un générateur électrique afin de recharger le châssis de batterie ; contrairement à un véhicule entièrement électrique, l'Auris Hybride ne doit jamais être rechargée à partir d'une source d'alimentation électrique externe.

Selon les conditions de conduite, l'une ou les deux sources sont utilisées pour motoriser le véhicule. Le schéma suivant montre comment l'Auris Hybrid fonctionne dans différents modes de conduite.

- ❶ En légère accélération à faible vitesse, le véhicule fonctionne au moyen du moteur électrique. Le moteur à essence est coupé.
- ❷ En conduite normale, le véhicule fonctionne principalement au moyen du moteur à essence. Le moteur à essence alimente également le générateur afin de recharger le châssis de batterie.

- ❸ En pleine accélération, comme en cas de montée, le moteur à essence et le moteur électrique fonctionnent conjointement le véhicule.
- ❹ En décélération, comme en cas de freinage, le véhicule régénère l'énergie cinétique des roues avant afin de produire de l'électricité pour recharger le châssis de batterie.
- ❺ Quand le véhicule est à l'arrêt, le moteur à essence et le moteur électrique sont désactivés ; cependant le véhicule reste activé et opérationnel.



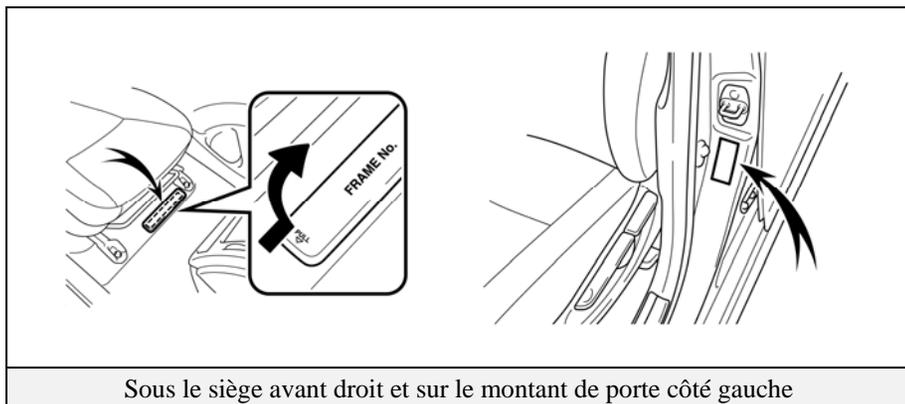
Identification de l'Auris Hybride

D'aspect, l'Auris Hybride 2010 est pratiquement identique à la Toyota Auris non-hybride conventionnelle. L'Auris Hybride est un Hatchback à 5 portes. Les schémas suivants, représentant l'extérieur, l'habitacle et le compartiment moteur du véhicule, permettent de l'identifier.

Le numéro d'identification du véhicule (VIN) à 17 caractères alphanumériques figure sur le plancher sous le siège avant droit et sur le montant de porte côté gauche.

Exemple de VIN : SB1KS56E#####

Une Auris Hybride s'identifie au moyen des 8 premiers caractères alphanumériques **SB1KS56E**.



Sous le siège avant droit et sur le montant de porte côté gauche

Extérieur

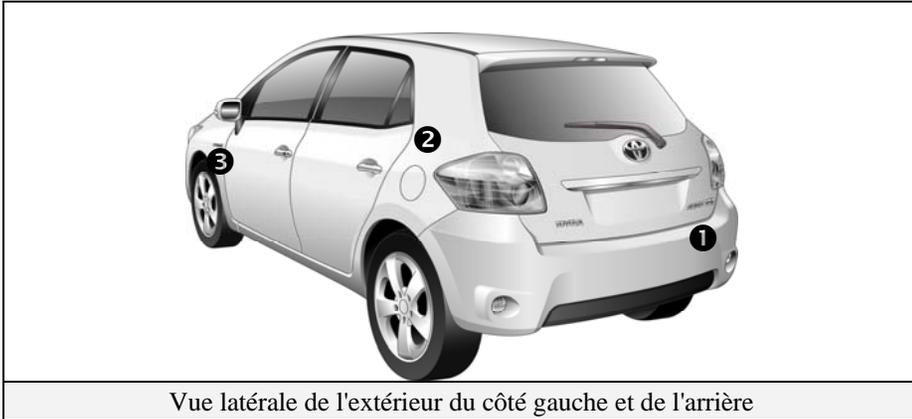
- 1  logo sur la porte de coffre.
- 2 La trappe à carburant du réservoir à essence se situe sur le panneau de custode arrière du côté gauche.
- 3  logo sur chaque aile avant.



Vue latérale de l'extérieur du côté gauche



Vues avant et arrière de l'extérieur



Vue latérale de l'extérieur du côté gauche et de l'arrière

Identification de l'Auris Hybride (suite)

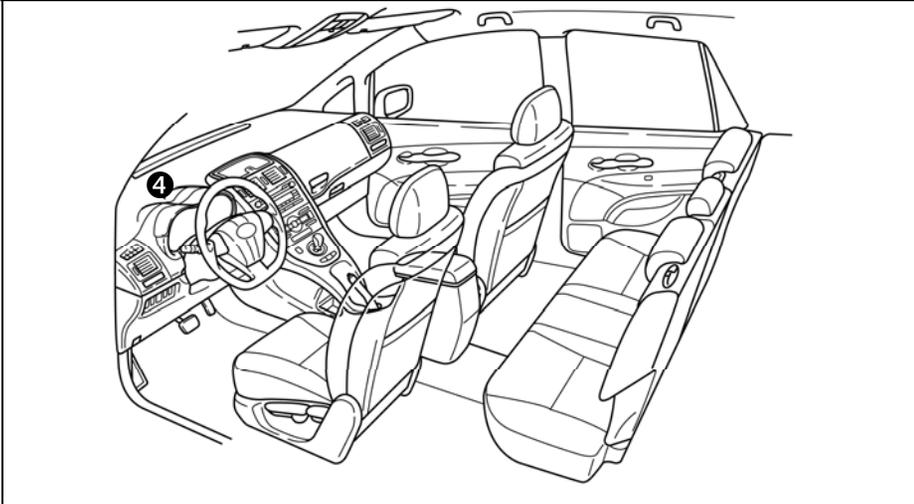
Habitacle

- ④ Le combiné d'instruments (compteur de vitesse, témoin **READY**, témoins de rapport engagé, témoins), situé dans le tableau de bord, derrière le volant, est différent de celui de l'Auris non-hybride conventionnelle.

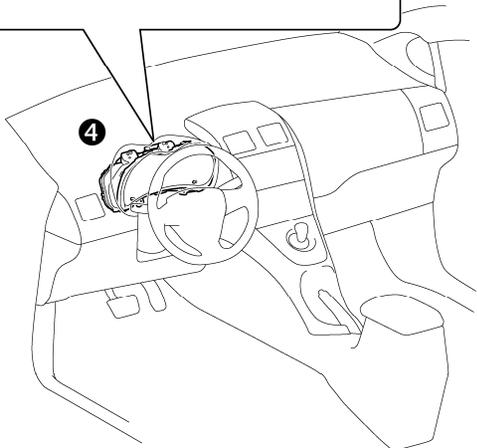
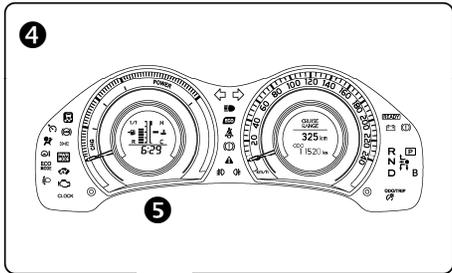
- ⑤ Au lieu d'un compte-tours, un indicateur de puissance est utilisé pour indiquer la sortie d'alimentation.

REMARQUE :

Si le véhicule est éteint, les jauges du combiné d'instruments seront grisées et non-éclairées.



Vue de l'habitacle

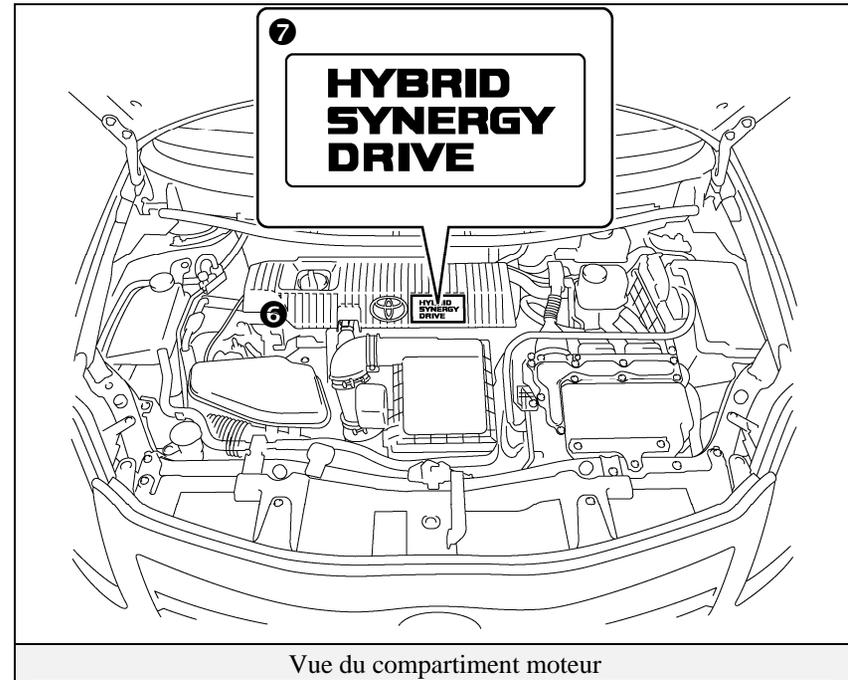


Vue du combiné d'instruments

Identification de l'Auris Hybride (suite)

Compartiment moteur

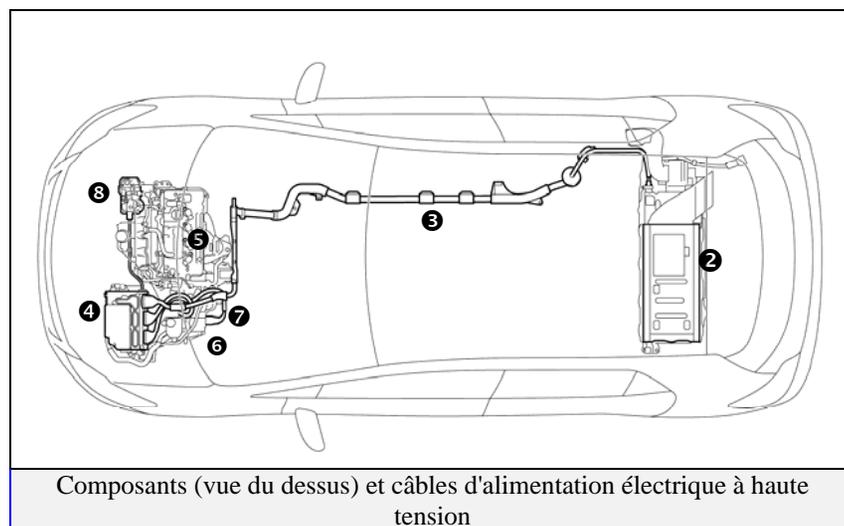
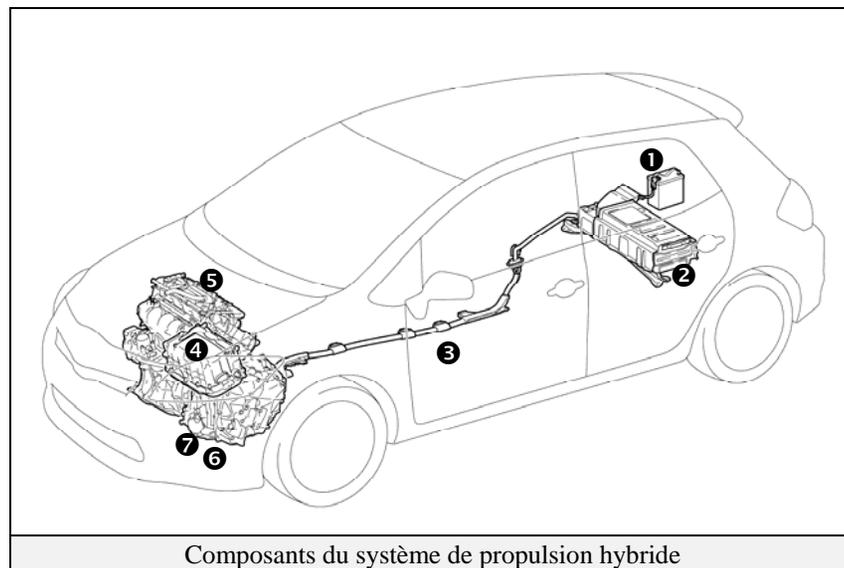
- ⑥ Moteur à essence en alliage d'aluminium de 1,8 litre.
- ⑦ Logo sur le couvercle en plastique du moteur.



Emplacements et descriptions des composants du système de propulsion hybride

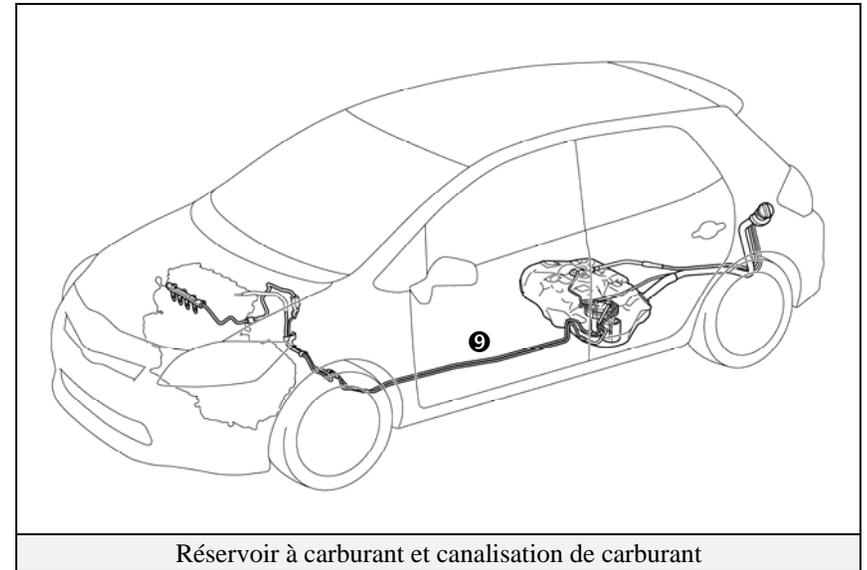
Composant	Emplacement	Description
❶ Batterie auxiliaire de 12 Volts	Côté droit de la zone de chargement	Batterie au plomb fournissant l'alimentation électrique aux dispositifs à basse tension.
❷ Châssis de batterie de véhicule hybride (HV)	Zone de chargement, fixée sur la traverse derrière le siège arrière	Châssis de batterie au nickel-métal-hydrure (NiMH) de 201,6 Volts composé de 28 modules à basse tension (7,2 Volts) branchés en série.
❸ Câbles d'alimentation électrique	Soubassement et compartiment moteur	Câbles d'alimentation électrique de couleur orange acheminant le courant continu (DC) à haute tension entre le châssis de batterie HV, l'inverseur/convertisseur et le compresseur de climatisation. Ces câbles acheminent également un courant alternatif (AC) triphasé entre l'inverseur/convertisseur, le moteur électrique et le générateur.
❹ Inverseur/ Convertisseur	Compartiment moteur	Amplifie et inverse l'électricité à haute tension provenant du châssis de batterie HV en électricité à courant alternatif (AC) triphasé qui entraîne le moteur électrique. L'inverseur/convertisseur convertit également l'électricité à courant alternatif (AC) provenant du générateur électrique et du moteur électrique (freinage régénératif) en courant continu (DC) qui recharge le châssis de batterie HV.
❺ Moteur à essence	Compartiment moteur	Assume deux fonctions : 1) Motorise le véhicule. 2) Alimente le générateur pour recharger le châssis de batterie HV. Le moteur est démarré et arrêté sous commande de l'ordinateur du véhicule.
❻ Moteur électrique	Compartiment moteur	Moteur électrique à aimant permanent à courant alternatif (AC) haute tension triphasé contenu dans la boîte-pont avant. Utilisé pour motoriser les roues avant.

❷ Générateur électrique	Compartiment moteur	Générateur à courant alternatif (AC) haute tension triphasé, contenu dans la boîte-pont, qui recharge le châssis de batterie HV.
-------------------------	---------------------	--



Emplacements et descriptions des composants du système de propulsion hybride (suite)

Composant	Emplacement	Description
Compresseur de climatisation (avec inverseur) ③	Compartiment moteur	Compresseur à moteur à entraînement électrique à courant alternatif (AC) haute tension triphasé.
⑨ Réservoir à carburant et canalisation de carburant	Soubassement et centre	Le réservoir à carburant fournit l'essence au moteur via une canalisation de carburant. La canalisation de carburant est acheminée sous le centre du véhicule.



Emplacements et descriptions des composants du système de propulsion hybride (suite)

Caractéristiques principales :

Moteur à essence : Moteur en alliage d'aluminium de 98 cv (73 kW), 1,8 litre

Moteur électrique : Moteur électrique à aimant permanent, 80 cv (60 kW)

Boîte de vitesses : Automatique uniquement (boîte-pont à variation continue à commande électrique)

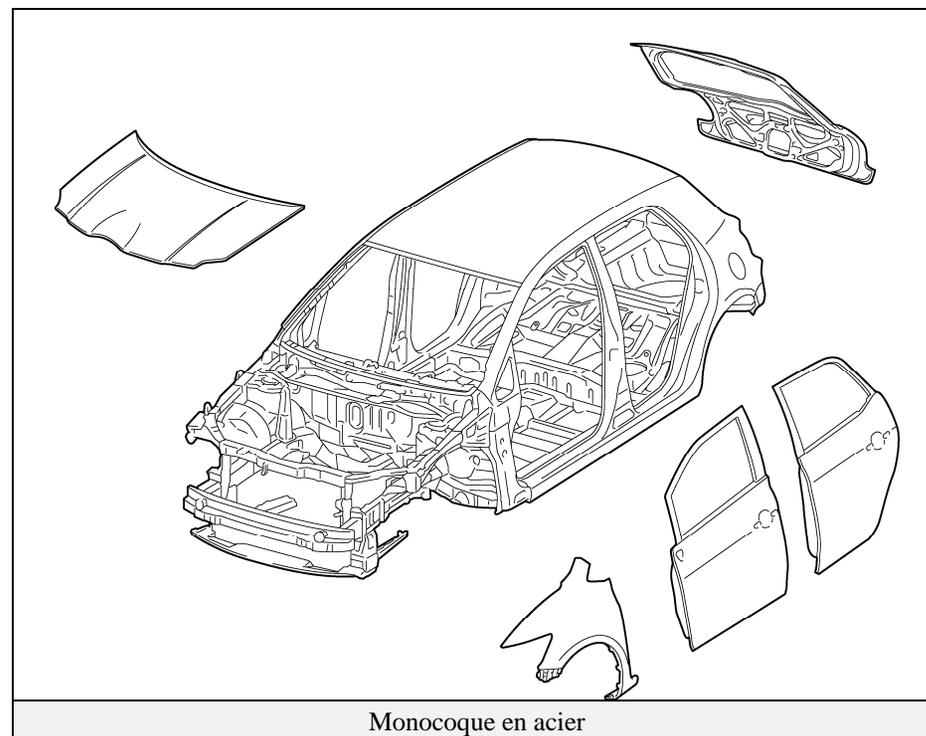
Batterie HV : Batterie NiMH scellée de 201,6 Volts

Poids en ordre de marche : 3,042 à 3,130 lb/1,380 à 1420 kg

Réservoir à carburant : 11,9 gallons/45,0 litres

Matériau du châssis : Monocoque en acier

Matériau de la carrosserie : Panneaux d'acier



Système d'ouverture et de démarrage

Le système d'ouverture et de démarrage de l'Auris Hybride se compose d'un émetteur-récepteur à clé intelligente qui communique de manière bidirectionnelle, permettant au véhicule de reconnaître cette clé intelligente quand elle se trouve à proximité. Une fois qu'elle est reconnue, la clé intelligente permet à l'utilisateur de verrouiller et de déverrouiller les portes sans appuyer sur les boutons* de cette clé intelligente et de démarrer le véhicule sans l'insérer dans un contacteur d'allumage.

Caractéristiques de la clé intelligente :

- Fonction passive (à distance) pour le verrouillage/déverrouillage des portes* et le démarrage du véhicule.
- Boutons d'émetteur de commande à distance pour le verrouillage/déverrouillage des 5 portes.
- Clé taillée en métal cachée pour le verrouillage/déverrouillage des 5 portes.

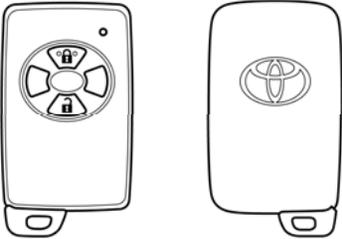
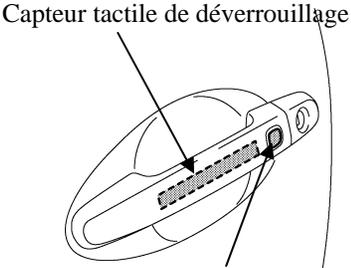
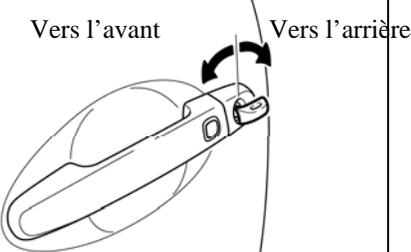
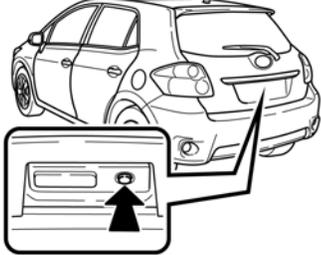
*: modèles avec fonction d'ouverture

Portes (verrouillage/déverrouillage)

Plusieurs méthodes permettent de verrouiller/déverrouiller les portes.

- Une pression sur le bouton de verrouillage de la clé intelligente verrouille toutes les portes, y compris la porte de coffre. Lorsque le bouton de déverrouillage de la clé intelligente est enfoncé, toutes les portes sont déverrouillées.
- Quand la clé intelligente se trouve à proximité du véhicule, toucher le capteur à l'arrière de chaque poignée extérieure de la porte avant permet de déverrouiller toutes les portes. Enfoncer le contacteur d'ouverture de porte de coffre au moyen de la clé intelligente à proximité de la porte de coffre déverrouille toutes les portes et ouvre la porte de coffre. Enfoncer le bouton de verrouillage de l'une des portes avant ou le bouton de verrouillage sur la porte de coffre verrouille toutes les portes. (modèles avec fonction d'ouverture)
- Quand la clé taillée en métal cachée est insérée dans la serrure de porte du conducteur, toutes les portes peuvent être déverrouillées en faisant tourner

cette clé une fois vers l'arrière. Pour verrouiller toutes les portes, faites tourner la clé une fois vers l'avant. Seule la porte du conducteur contient une serrure extérieure pour la clé taillée en métal.

	 <p>Bouton de déverrouillage</p>
<p>Clé intelligente (porte-clés)</p>	<p>Clé taillée en métal cachée pour la serrure de porte</p>
 <p>Capteur tactile de déverrouillage</p> <p>Bouton de verrouillage</p>	 <p>Vers l'avant Vers l'arrière</p> <p>Utilisez la clé taillée en métal cachée</p>
<p>Bouton de verrouillage et capteur tactile de déverrouillage de porte conducteur*</p>	<p>Serrure de porte avant du conducteur</p>
	
<p>Contacteur d'ouverture de porte de coffre</p>	<p>Bouton de verrouillage de porte de coffre*</p>

*: modèles avec fonction d'ouverture

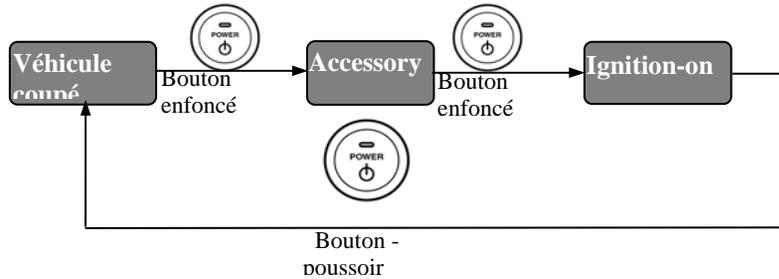
Systeme d'ouverture et de demarrage (suite)

Démarrage/Arrêt du véhicule

La clé intelligente a remplacé la clé taillée en métal conventionnelle et le bouton de mise en marche avec un témoin d'état intégré a remplacé le contacteur d'allumage. La clé intelligente doit seulement se trouver à proximité du véhicule afin de permettre le fonctionnement du système.

- La pédale de frein étant relâchée, la première pression du bouton de mise en marche active le mode Accessory, la seconde pression active le mode Ignition-on et la troisième pression désactive ce mode d'allumage.

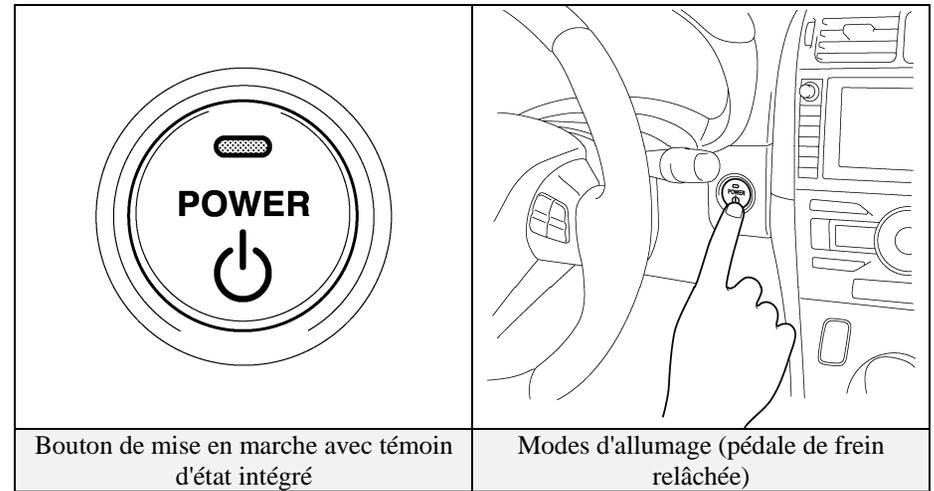
Ordre du mode d'allumage (pédale de frein relâchée) :



- Le démarrage du véhicule est prioritaire sur tous les autres modes d'allumage et s'effectue en enfonçant la pédale de frein tout en poussant une fois sur le bouton de mise en marche. Pour vérifier que le véhicule a démarré, contrôlez que le témoin d'état du bouton de mise en marche est éteint et que le témoin **READY** est allumé dans le combiné d'instruments.
- Si la pile interne de la clé intelligente est morte, faites démarrer le véhicule comme suit.
 - Mettez le côté de la clé intelligente comportant l'emblème Toyota en contact avec le bouton de mise en marche.
 - Dans les 5 secondes suivant le signal sonore, appuyez sur le bouton de mise en marche, la pédale de frein étant enfoncée (le témoin **READY** s'allume).
- Quand le véhicule a démarré, qu'il est sous contact et opérationnel (témoin **READY** allumé), il peut être coupé à l'arrêt complet en appuyant une fois sur le bouton de mise en marche.

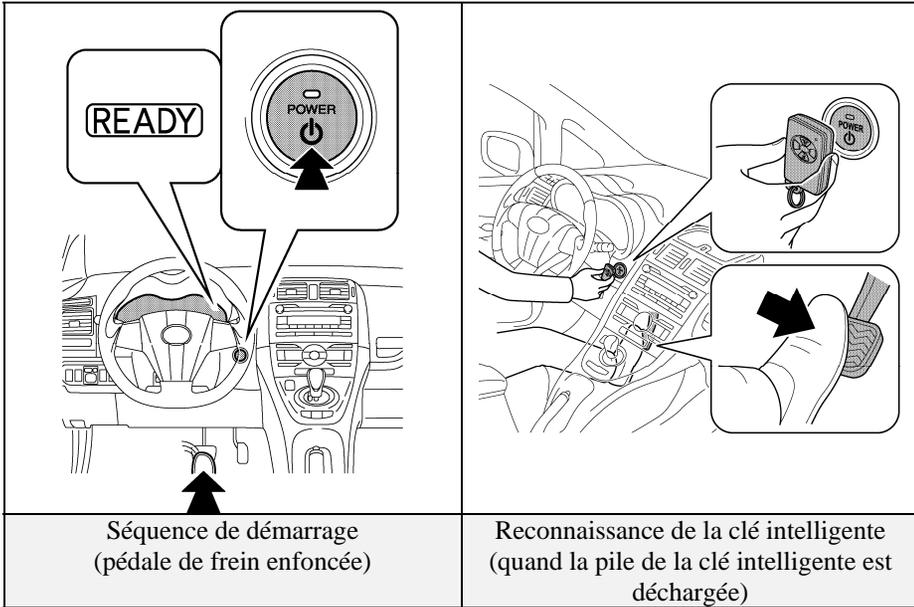
- Pour couper le véhicule avant l'arrêt en cas d'urgence, maintenez le bouton de mise en marche enfoncé pendant plus de 3 secondes. Cette procédure peut être utile, par exemple sur une scène d'accident dans laquelle le témoin **READY** est allumé et les roues motrices restent en mouvement.

Mode d'allumage	Témoin du bouton de mise en marche
Désactivé	Désactivé
Accessory	Ambre
Ignition-On	Ambre
Pédale de frein enfoncée	Vert
Véhicule démarré (témoin READY allumé)	Désactivé
Dysfonctionnement	Clignotant, ambre



Bouton de mise en marche avec témoin d'état intégré

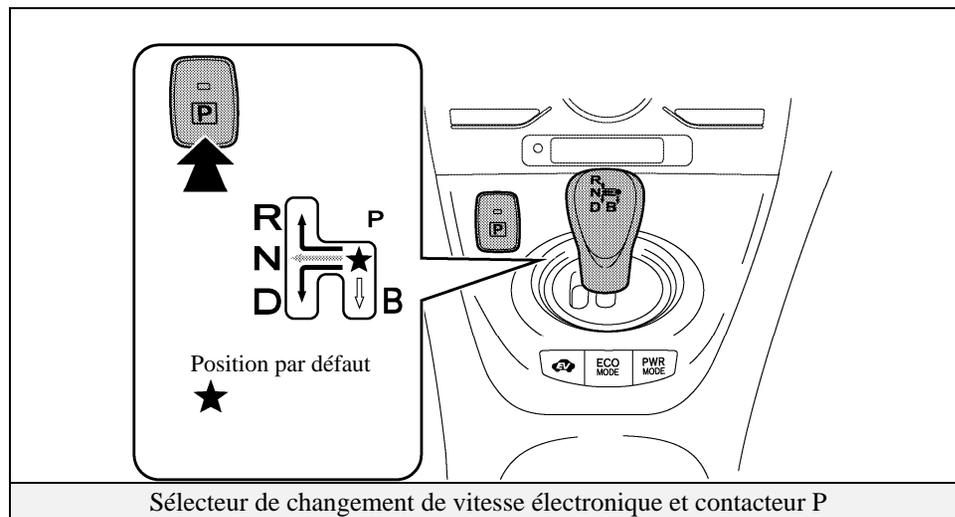
Modes d'allumage (pédale de frein relâchée)



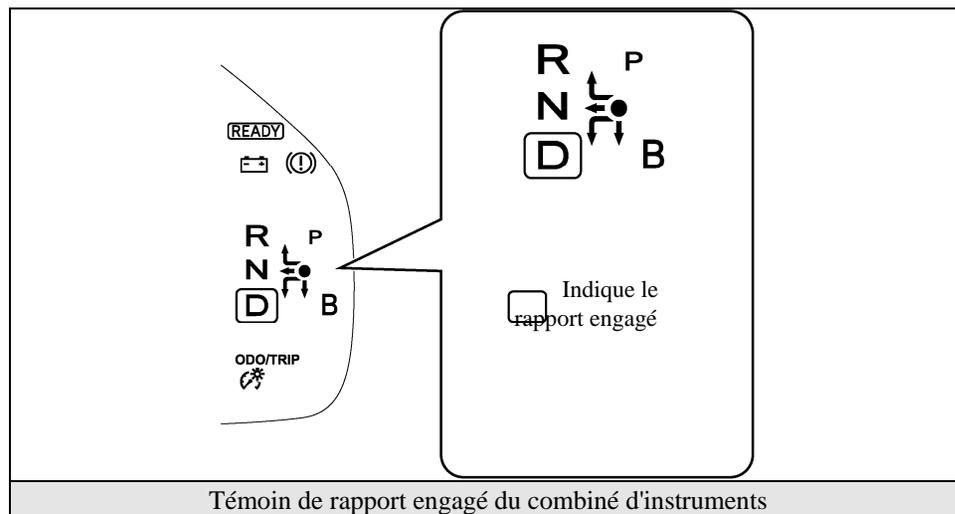
Sélecteur de changement de vitesse électronique

Le sélecteur de changement de vitesse électronique de l'Auris Hybride est un système de sélection par câble ("shift-by-wire" ») momentané permettant d'engager les modes de boîte-pont **R**/marche arrière (Reverse), **N**/point mort (Neutral), **D**/conduite (Drive) ou **B**/frein moteur (engine Brake).

- Ces modes peuvent uniquement être engagés quand le véhicule est sous contact et opérationnel (témoin READY allumé), à l'exception du point mort (**N**) qui peut également être engagé en mode Ignition-On. Après avoir sélectionné le rapport engagé R, N, D ou B, la boîte-pont reste dans cette position, identifiée sur le combiné d'instruments, mais le sélecteur de vitesse retourne dans une position par défaut. Pour sélectionner N/point mort (Neutral), il faut maintenir le sélecteur de vitesse en position N pendant environ 0,5 seconde.
- A la différence d'un véhicule conventionnel, le sélecteur de vitesse électronique ne comporte pas de position de stationnement (**P**). Au lieu de cela, un contacteur **P** séparé, situé au-dessus du sélecteur de vitesse, permet d'engager la position de stationnement (**P**).
- Quand le véhicule est à l'arrêt, quelle que soit la position du sélecteur de vitesse, le cliquet de stationnement électromécanique peut être engagé pour bloquer la boîte-pont en stationnement (**P**) en appuyant sur le contacteur **P** ou en poussant sur le bouton de mise en marche pour couper le véhicule.
- Comme ils sont électroniques, les systèmes de sélecteur de changement de vitesse et de stationnement dépendent de la batterie auxiliaire basse tension de 12 V pour leur alimentation. Si la batterie auxiliaire de 12 V est déchargée ou débranchée, le véhicule ne peut pas être démarré ni quitter le mode de stationnement (**P**).



Sélecteur de changement de vitesse électronique et contacteur P



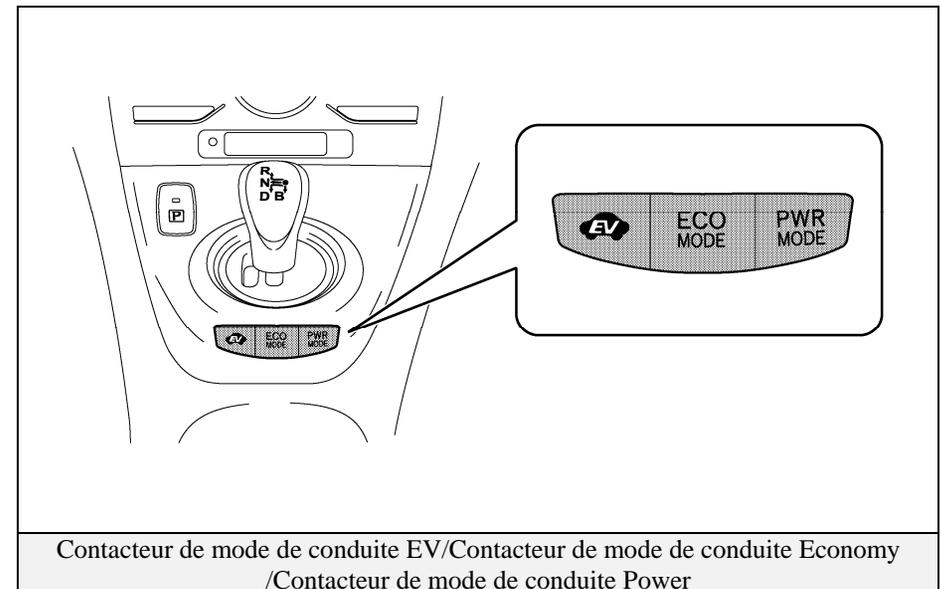
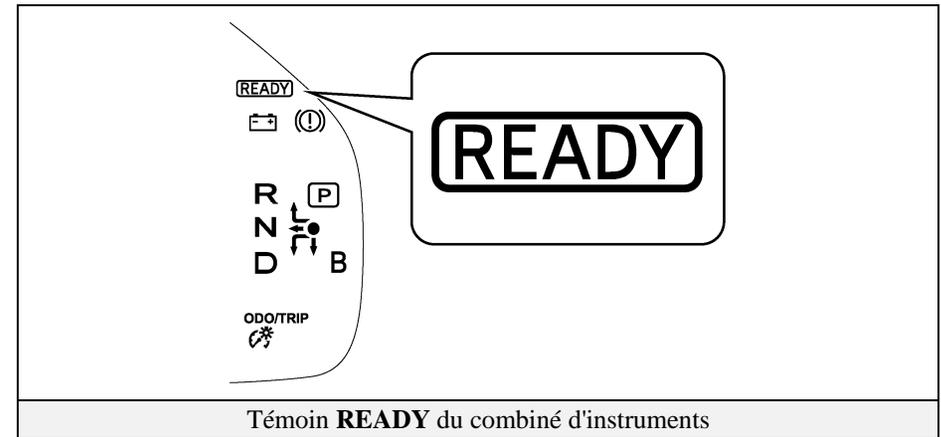
Témoin de rapport engagé du combiné d'instruments

Fonctionnement du système de propulsion hybride

Quand le témoin **READY** est allumé sur le combiné d'instruments, le véhicule peut être conduit. Cependant, le moteur à essence ne tourne pas au ralenti comme celui d'une automobile ordinaire ; il démarre et s'arrête automatiquement. Il est important de reconnaître et de comprendre le témoin **READY** intégré au combiné d'instruments. Quand il est allumé, il informe le conducteur que le véhicule est activé et opérationnel, même si le moteur à essence peut être désactivé et que le compartiment moteur est silencieux.

Fonctionnement du véhicule

- Sur l'Auris Hybride, le moteur à essence peut s'arrêter et démarrer à n'importe quel moment quand le témoin **READY** est allumé.
- Ne supposez jamais que le véhicule est désactivé parce que le moteur est coupé. Regardez toujours l'état du témoin **READY**. Même si le véhicule est coupé lorsque le témoin **READY** est éteint.
- Le véhicule peut être motorisé par :
 1. Le moteur électrique uniquement.
 2. Le moteur à essence uniquement.
 3. Une combinaison du moteur électrique et du moteur essence.
- L'ordinateur du véhicule détermine le mode dans lequel le véhicule fonctionne afin d'améliorer l'économie de carburant et réduire les émissions. Le mode EV (véhicule électrique), le mode Power et le mode ECO (économie) sont trois nouvelles fonctions de l'Auris Hybride2010 :
 1. Mode EV : quand ce mode est activé et sous certaines conditions, le véhicule fonctionne au moyen du moteur électrique alimenté par la batterie HV.
 2. Mode ECO : quand il est activé, ce mode permet d'améliorer l'économie de carburant sur des trajets qui comportent de nombreux freinages et accélérations.
 3. Mode Power (puissance) : optimise la sensation d'accélération en augmentant la puissance de sortie plus rapidement au début de la course de la pédale d'accélérateur.



Châssis de batterie de véhicule hybride (HV)

L'Auris Hybride possède un châssis de batterie de véhicule hybride (HV) à haute tension contenant des modules de batterie scellés au nickel-métal-hydrure (NiMH).

Châssis de batterie HV

- Le châssis de batterie HV est enfermé dans un boîtier de métal fermement fixé à la traverse du panneau de plancher de la zone de chargement, derrière le siège arrière. Le boîtier de métal est isolé contre la haute tension et caché par le tapis dans la zone de l'habitacle.
- Le châssis de batterie HV se compose de 28 modules de batterie NiMH à basse tension (7,2 Volts) branchés en série afin de produire environ 201,6 Volts. Chaque module de batterie NiMH est étanche et contenu dans un boîtier scellé.
- L'électrolyte utilisé dans le module de batterie NiMH est un mélange alcalin d'hydroxyde de potassium et de sodium. L'électrolyte est absorbé dans les plaques de cellule de batterie et, normalement, ne fuit pas, même en cas de collision.

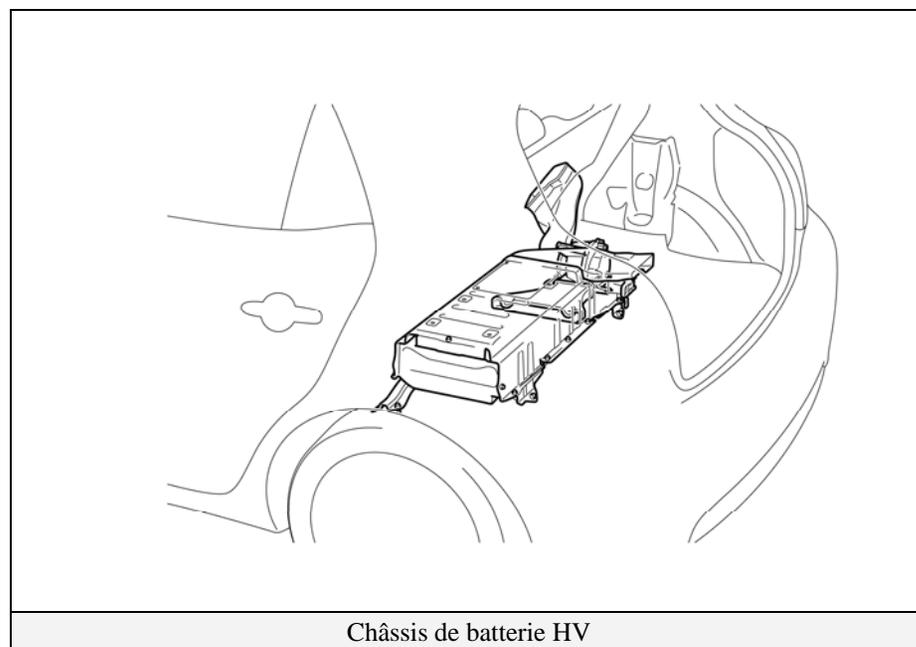
Châssis de batterie HV	
Tension du châssis de batterie	201,6 V
Nombre de modules de batterie NiMH dans le châssis	28
Tension de module de batterie NiMH	7,2 V
Dimensions des modules de batterie NiMH	11,2 x 0,8 x 4,6 pouces (285 x 19,6 x 117,8 mm)
Poids du module NiMH	2,3 lb (1,04 kg)
Dimensions du châssis de batterie NiMH	11,7 x 23,2 x 0,42 pouces (297 x 590 x 10,7 mm)
Poids du châssis de batterie NiMH	90 lb (41 kg)

Composants alimentés en électricité par le châssis de batterie HV

- Moteur électrique
- Câbles d'alimentation électrique
- Générateur électrique
- Inverseur/Convertisseur
- Compresseur de climatisation électrique

Recyclage du châssis de batterie HV

Le châssis de batterie HV est recyclable. Veuillez contacter le concessionnaire Toyota le plus proche.



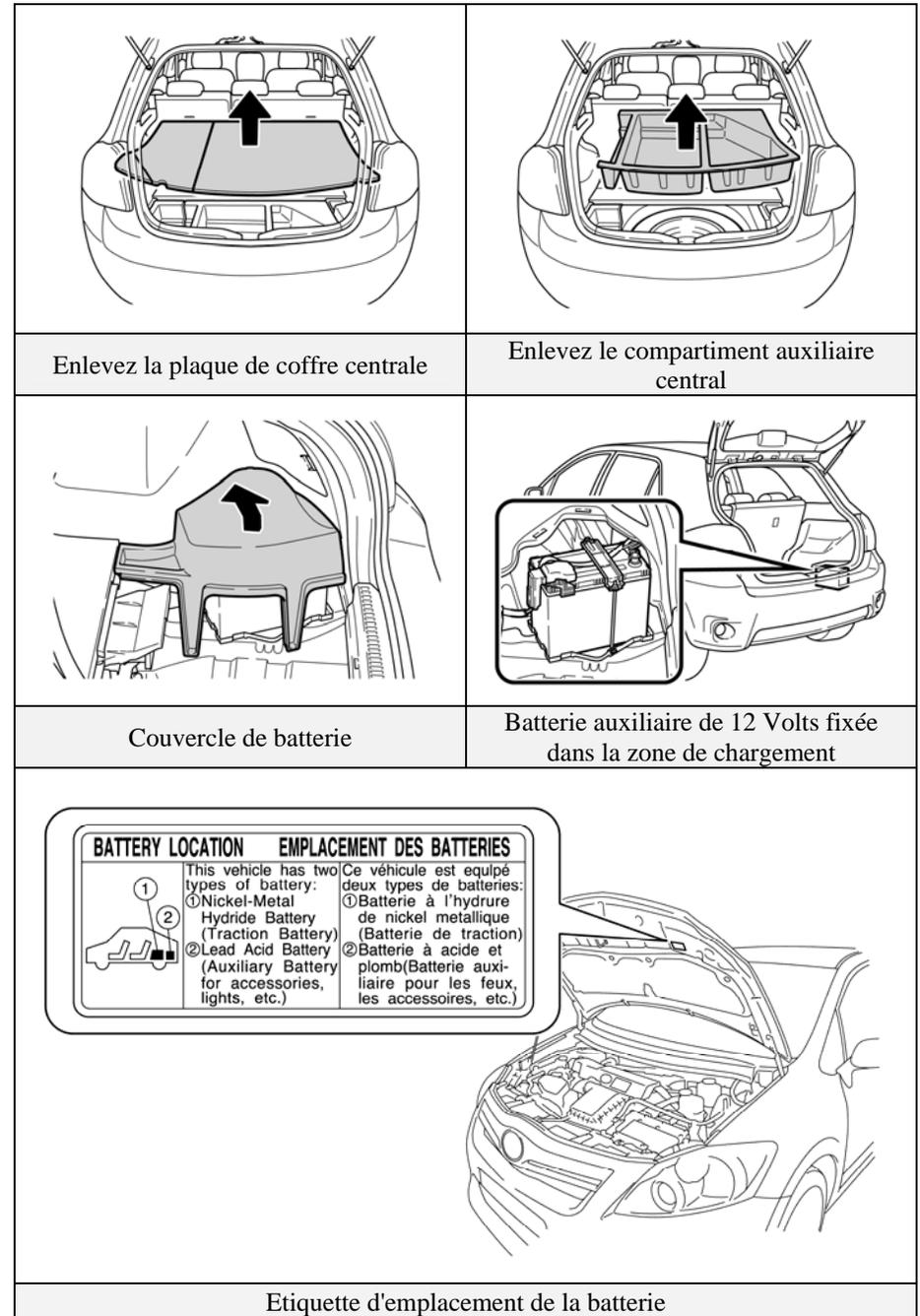
Batterie basse tension

Batterie auxiliaire

- L'Auris Hybride contient une batterie auxiliaire sans entretien au plomb de 12 Volts. La batterie auxiliaire de 12 Volts alimente le système électrique du véhicule de la même manière que dans un véhicule conventionnel. Comme dans les véhicules conventionnels, la cosse négative de la batterie auxiliaire est raccordée à la masse sur le châssis de métal du véhicule.
- La batterie auxiliaire se situe dans la zone de chargement. Elle est dissimulée par un cache en tissu dans le fond du panneau de custode arrière, du côté droit.

REMARQUE :

Sous le capot, une étiquette indique l'emplacement de la batterie HV (batterie de traction) et de la batterie auxiliaire de 12 V.



Sécurité contre la haute tension

Le châssis de batterie alimente le système électrique à haute tension avec de l'électricité à courant continu (DC). Les câbles d'alimentation électrique à haute tension, positif et négatif, de couleur orange, sont acheminés sous le panneau de plancher du véhicule, du châssis de batterie jusqu'à l'inverseur/convertisseur. L'inverseur/convertisseur contient un circuit qui amplifie la tension de batterie HV de 201,6 à 650 Volts en courant continu (DC). L'inverseur/convertisseur crée un courant alternatif (AC) triphasé afin d'alimenter le moteur électrique. Les câbles d'alimentation électrique sont acheminés de l'inverseur/convertisseur vers chaque moteur à haute tension (moteur électrique, générateur électrique et compresseur de climatisation). Les systèmes suivants ont pour but de protéger les occupants du véhicule et les agents d'intervention d'urgence contre l'électricité à haute tension.

Système de sécurité contre la haute tension

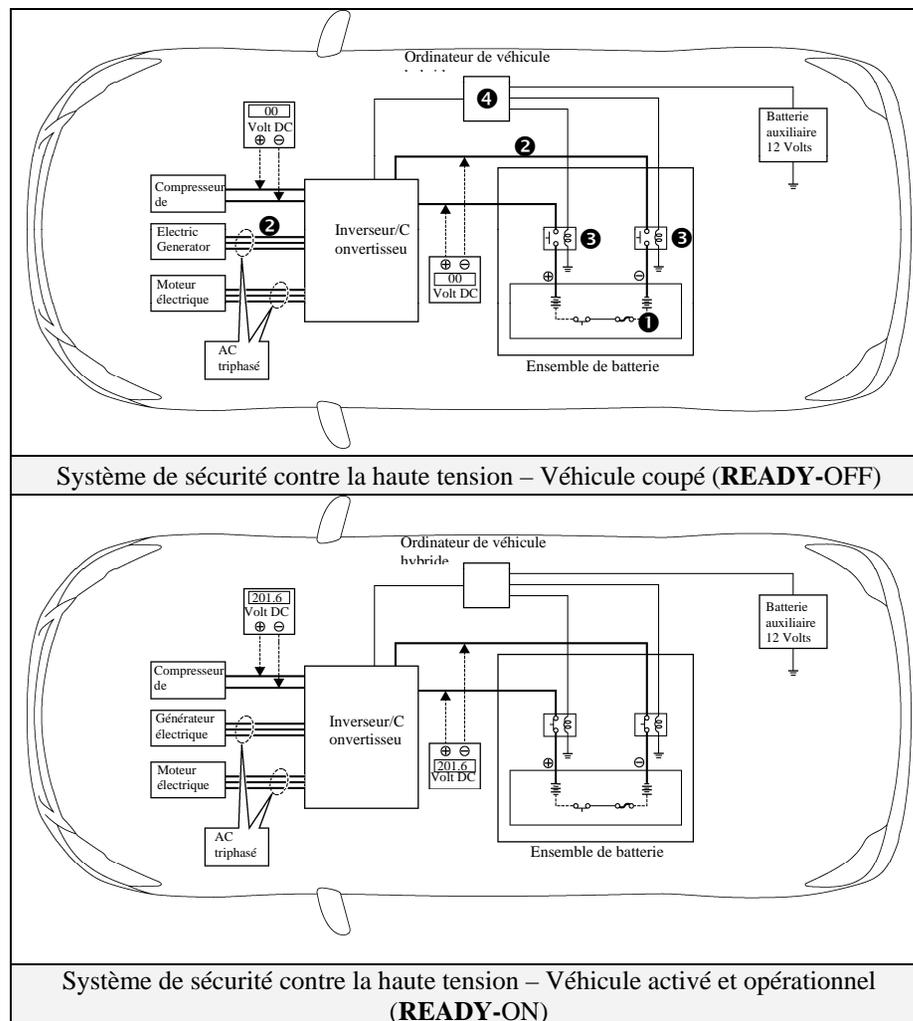
- Un fusible à haute tension ❶ offre une protection contre les courts-circuits dans le châssis de batterie HV.
- Les câbles d'alimentation électrique à haute tension positif et négatif ❷ branchés sur le châssis de batterie HV sont commandés par les relais normalement ouverts de 12 Volts ❸. Quand le véhicule est coupé, les relais interrompent la circulation de l'électricité provenant du châssis de batterie HV.

⚠ AVERTISSEMENT :

Le système à haute tension peut rester alimenté jusqu'à 10 minutes après la coupure ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles à cause de brûlures ou de décharges électriques importantes, évitez de toucher, de découper ou d'ouvrir tout câble d'alimentation électrique à haute tension orange ou tout composant sous haute tension.

- Les câbles d'alimentation électrique positif et négatif ❷ sont isolés de la carrosserie métallique. De l'électricité sous haute tension circule via ces câbles et pas dans la carrosserie métallique du véhicule. La carrosserie métallique du véhicule peut être touchée en toute sécurité car elle est isolée des composants sous haute tension.

- Un moniteur de dysfonctionnement de masse ❹ contrôle en permanence la fuite de haute tension vers le châssis métallique pendant le fonctionnement du véhicule. En cas de dysfonctionnement détecté, l'ordinateur du véhicule hybride ❹ allumera le témoin d'avertissement principal ⚠ sur le combiné d'instruments et « Check Hybrid System » s'affichera sur l'écran multifonction.



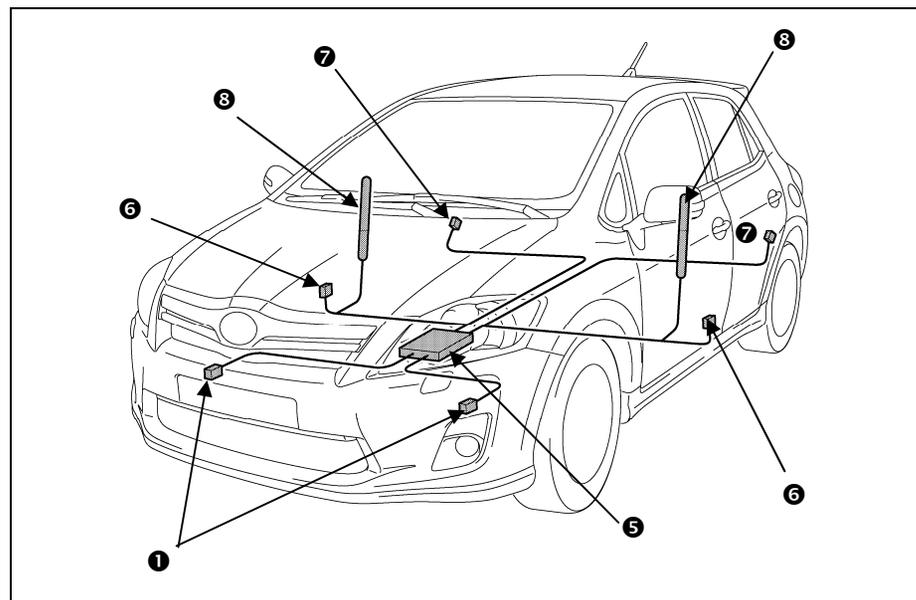
Airbags SRS et prétensionneurs de ceintures de sécurité

Equipement de série

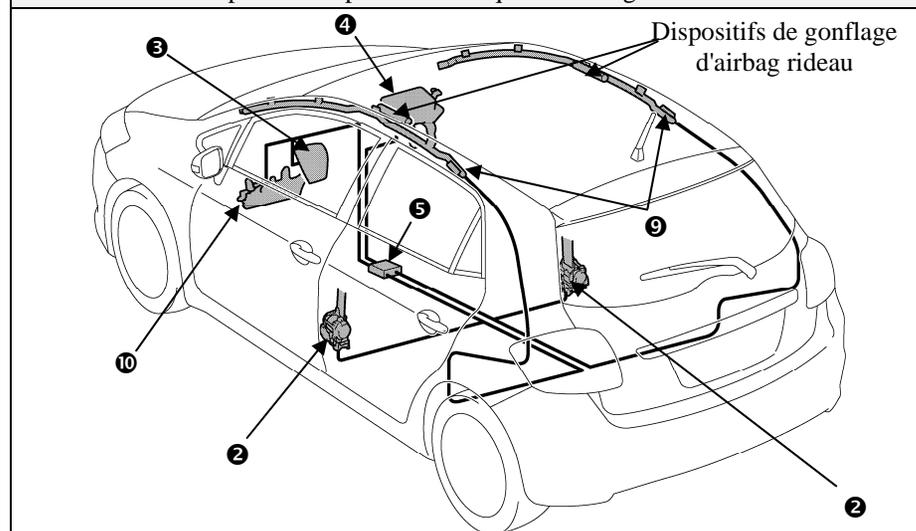
- Les capteurs électroniques d'impact frontal (2) sont montés dans le compartiment moteur ①, comme indiqué sur le schéma.
- Les prétensionneurs de ceinture de sécurité avant sont montés à proximité de la base des montants B ②.
- Un airbag frontal côté conducteur ③ est monté dans le moyeu du volant.
- Un airbag frontal côté passager ④ est intégré dans le tableau de bord, par le sommet duquel il se déploie.
- L'ordinateur du système de retenue supplémentaire ⑤, contenant un capteur d'impact, est monté sur le panneau de plancher, en dessous du tableau de bord, à l'avant du levier de changement de vitesse.
- Les capteurs d'impact électroniques latéraux avant (2) sont montés à proximité de la base des montants B. ⑥
- Les capteurs d'impact électroniques latéraux arrière (2) sont montés à proximité de la base des montants C. ⑦
- Les airbags latéraux de siège avant ⑧ sont montés dans les dossiers de siège avant.
- Les airbags rideaux latéraux ⑨ sont montés le long du bord externe, à l'intérieur des rails de toit.
- L'airbag genoux de conducteur ⑩ est fixé à la partie inférieure du tableau de bord.

⚠ AVERTISSEMENT :

Le système de retenue supplémentaire peut rester alimenté jusqu'à 90 secondes après la coupure ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles dues au déploiement involontaire du système de retenue supplémentaire, évitez de découper les composants du système de retenue supplémentaire.



Capteurs d'impact électroniques et airbags latéraux



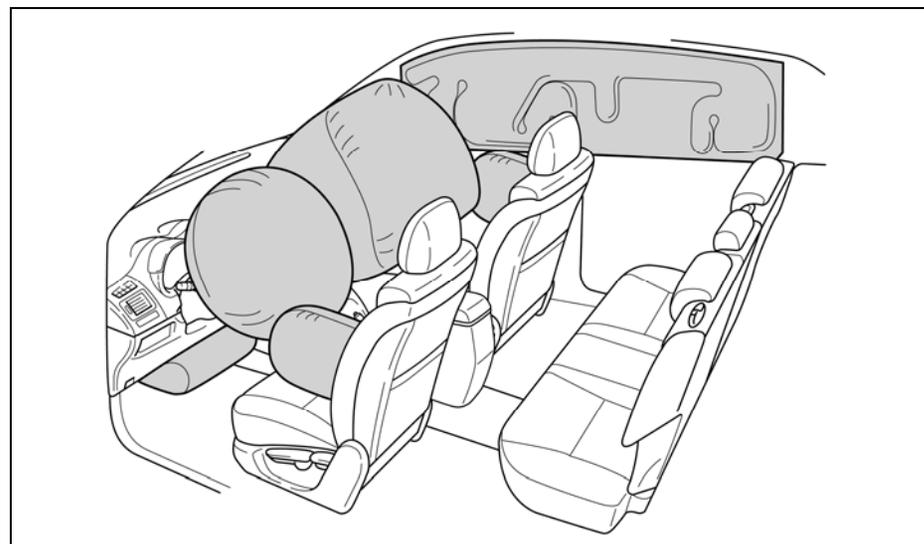
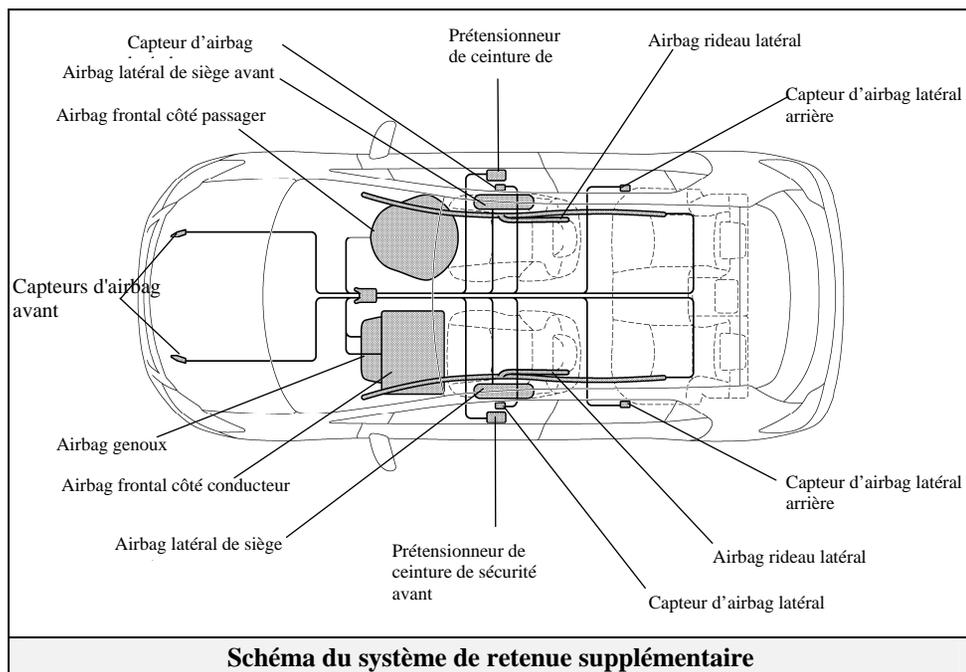
Airbags avant, prétensionneurs de ceinture de sécurité, airbag genoux, airbags rideaux latéraux de série

Airbags SRS et prétensionneurs de ceintures de sécurité (suite)

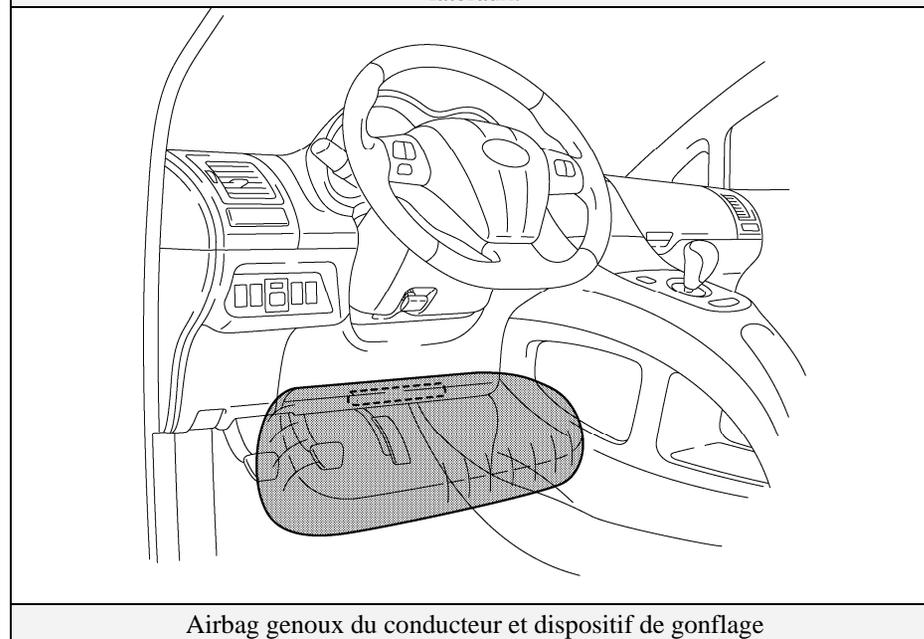
REMARQUE :

Les airbags latéraux montés dans les dossiers de siège avant et les airbags rideaux latéraux peuvent se déployer indépendamment les uns des autres.

L'airbag genoux de conducteur est conçu pour se déployer simultanément à l'airbag avant.



Airbags avant, genoux, latéraux montés dans le dossier de siège avant et rideaux latéraux.



Airbag genoux du conducteur et dispositif de gonflage

Action d'urgence

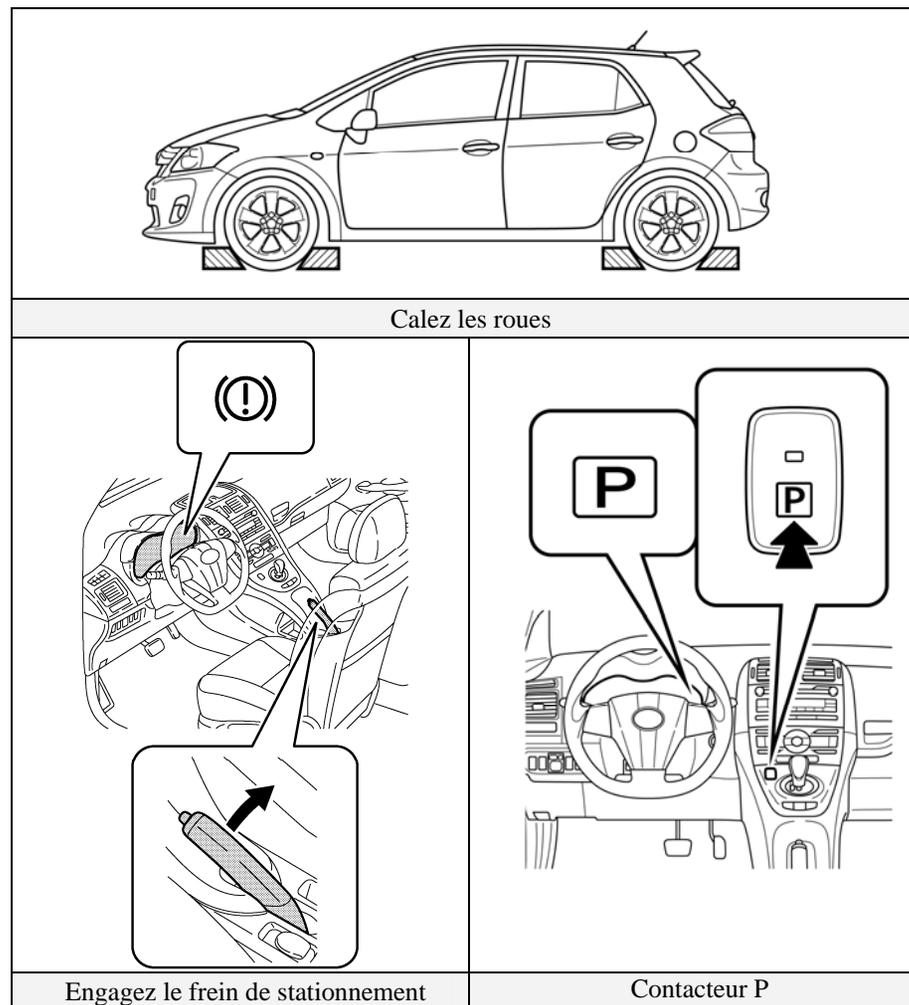
Lors de leur arrivée, les agents d'intervention d'urgence doivent suivre leurs procédures d'application normales pour les incidents impliquant un véhicule. Les cas d'urgence impliquant l'Auris Hybride peuvent être traités comme pour d'autres automobiles, à l'exception des présentes instructions concernant la désincarcération, l'incendie, la révision, la récupération, les déversements, les premiers secours et l'immersion.

⚠ AVERTISSEMENT :

- *Ne présumez **jamais** que l'Auris hybride est coupée simplement parce qu'elle est silencieuse.*
- *Observez toujours l'état du témoin **READY** sur le combiné d'instruments afin de vérifier si le véhicule est activé ou coupé. Le véhicule est coupé lorsque le témoin **READY** est éteint.*
- *Le défaut de coupure et de désactivation du véhicule avant les procédures d'action d'urgence peut provoquer des blessures graves ou mortelles en raison du déploiement involontaire du système de retenue supplémentaire, ou de graves brûlures et chocs électriques dus au système électrique à haute tension.*

Désincarcération

- Immobilisez le véhicule
Calez les roues et engagez le frein de stationnement.
Appuyez sur le contacteur **P** pour stationner le véhicule (P).
- Désactivez le véhicule
Chacune des deux méthodes suivantes permet de couper le véhicule et de désactiver le châssis de batterie HV, le système de retenue supplémentaire et la pompe à essence.

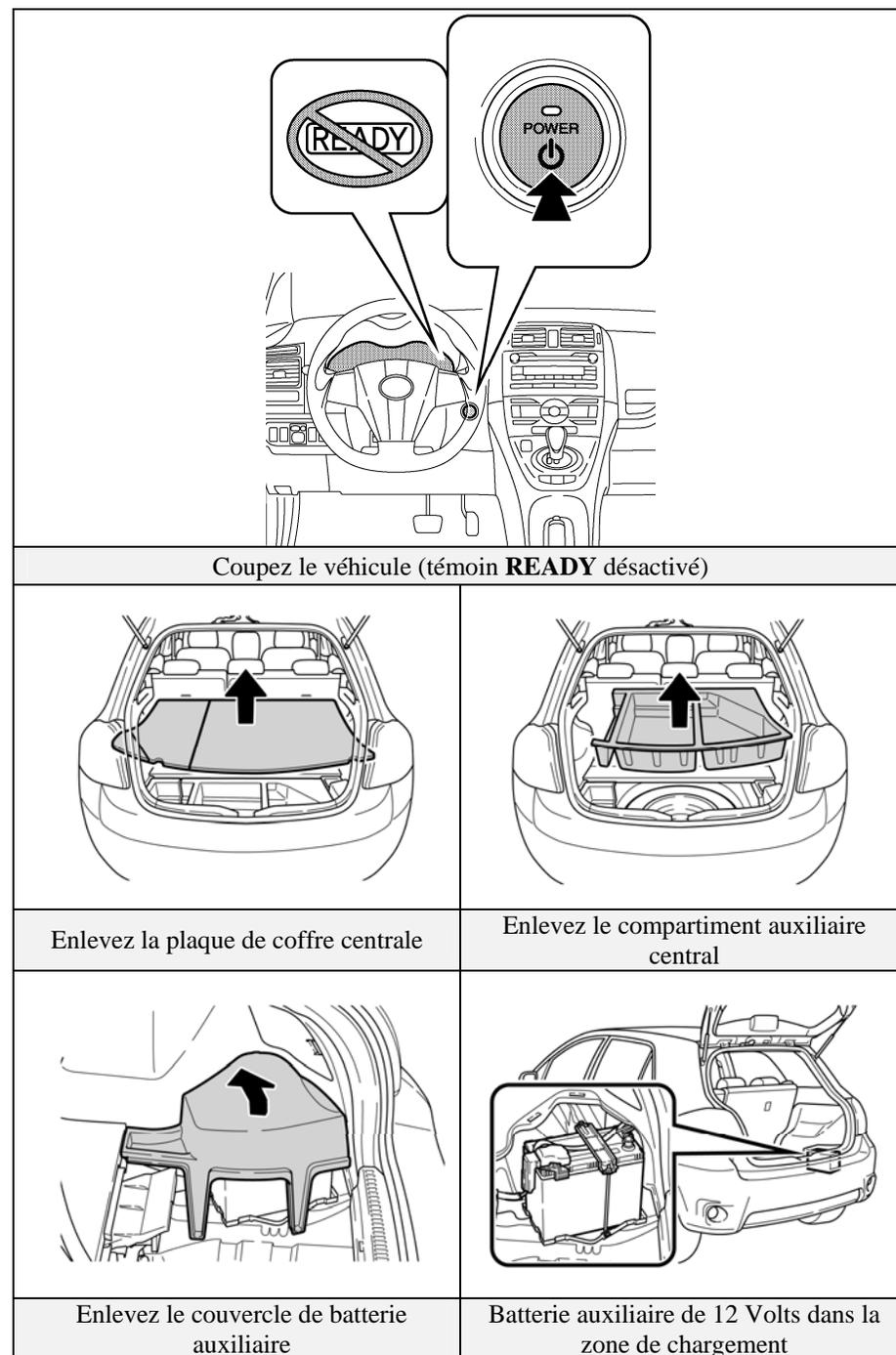


Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Procédure n° 1

1. Vérifiez l'état du témoin **READY** du combiné d'instruments. Si le témoin **READY** est allumé, le véhicule est activé et opérationnel.
2. Coupez le véhicule en appuyant une fois sur le bouton de mise en marche.
3. Le véhicule est déjà coupé si les témoins du combiné d'instruments ne sont pas allumés. N'appuyez pas sur le bouton de mise en marche car le véhicule peut démarrer.
4. Si la clé intelligente est aisément accessible, maintenez-la à au moins à 5 mètres (16 pieds) du véhicule.
5. Débranchez la batterie auxiliaire de 12 V sous le couvercle, dans la zone de chargement, afin d'empêcher un redémarrage accidentel du véhicule.



Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Procédure n° 2 (alternative si le bouton de mise en marche est inaccessible)

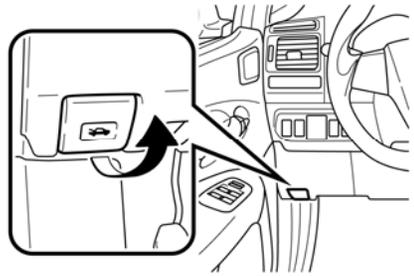
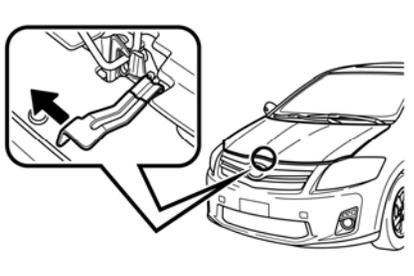
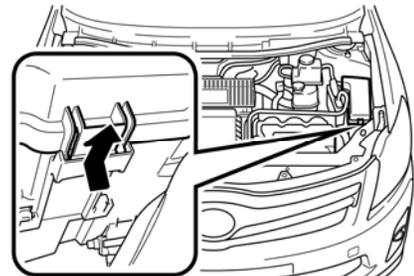
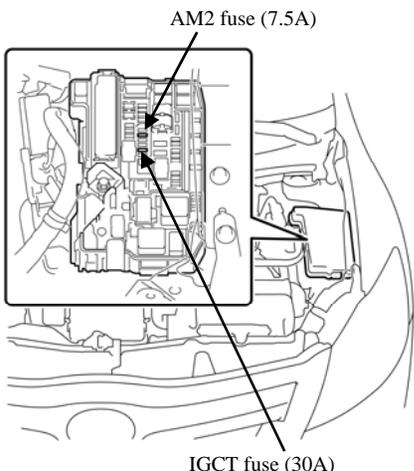
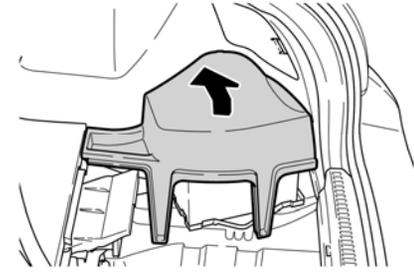
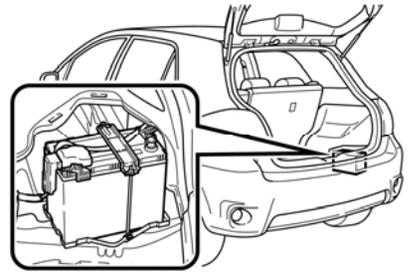
1. Ouvrez le capot.
2. Enlevez le couvercle de boîte à fusibles.
3. Enlevez le fusible **IGCT** (30 A) et le fusible **AM2** (7,5 A) dans la boîte à fusibles du compartiment moteur (voir le schéma). Si le fusible correct ne peut pas être identifié, retirez tous les fusibles de la boîte à fusibles.
4. Débranchez la batterie auxiliaire de 12 V sous le couvercle, dans la zone de chargement.

REMARQUE :

Avant de débrancher la batterie auxiliaire de 12 V, baissez les vitres, déverrouillez les portes et ouvrez la porte de coffre, selon les besoins. Quand la batterie auxiliaire de 12 V est débranchée, les commandes électriques ne fonctionnent plus.

⚠ AVERTISSEMENT :

- *Le système à haute tension peut rester alimenté jusqu'à 10 minutes après la coupure ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves mortelles dues à des brûlures ou à des décharges électriques importantes, évitez de toucher, de découper ou d'ouvrir tout câble d'alimentation électrique à haute tension orange ou tout composant sous haute tension.*
- *Le système de retenue supplémentaire peut rester alimenté jusqu'à 90 secondes après la coupure ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles à cause d'un déploiement involontaire du système de retenue supplémentaire, évitez de découper les composants du système de retenue supplémentaire.*
- *Si aucune des procédures de désactivation ne peut être exécutée, agissez avec prudence car il n'est pas garanti que le système électrique à haute tension, le système de retenue supplémentaire ou la pompe à carburant sont désactivés.*

	
Déverrouillage du capot à distance	Déverrouillage du verrou du capot
	
Enlevez le couvercle de la boîte à fusibles	Emplacement des fusibles IGCT et AM2 dans la boîte à fusibles du compartiment moteur
	
Enlevez le couvercle de batterie	Batterie auxiliaire de 12 Volts dans la zone de chargement

Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

- Stabilisez le véhicule

Etayez les points (4) situés directement en dessous des montants avant et arrière.

Ne placez pas de cales en dessous des câbles d'alimentation à haute tension, du système d'échappement ou du système d'alimentation en carburant.

- Accédez aux patients

Dépose des vitres

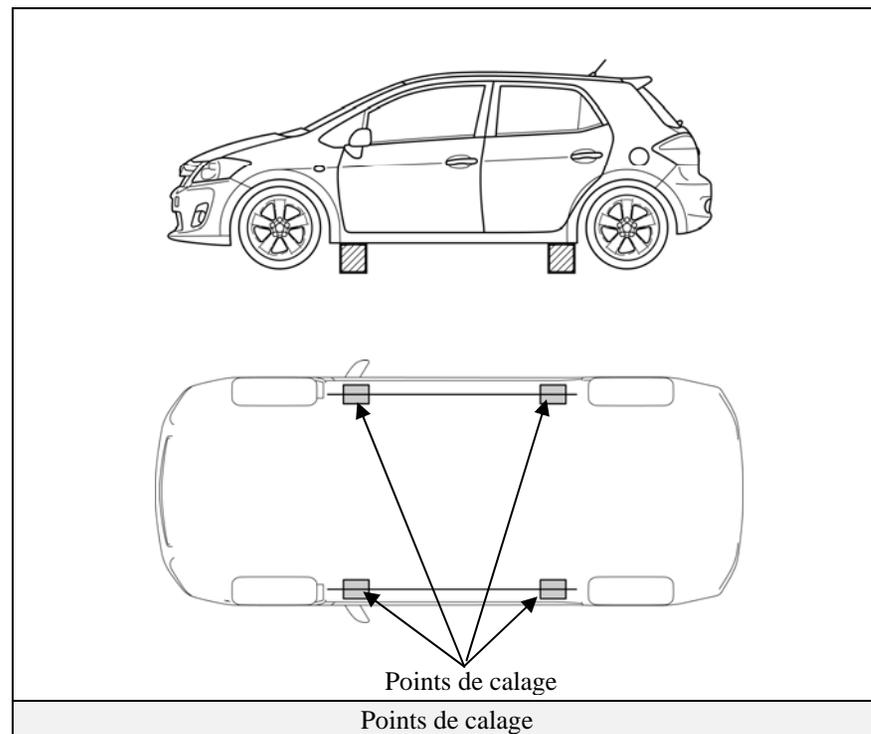
Utilisez les procédures normales de dépose des vitres selon les besoins.

Conscience du risque lié au système de retenue supplémentaire

Les intervenants doivent observer la prudence en travaillant à proximité d'airbags et de prétensionneurs de ceinture de sécurité non déployés.

Dépose/Déplacement des portes

Les portes peuvent être retirées au moyen d'outils de secours conventionnels comme les outils électriques et hydrauliques manuels. Dans certaines situations, il peut être plus facile de repousser la carrosserie vers l'arrière par un effet de levier afin d'exposer et de déboulonner les charnières.



Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Dépose du toit

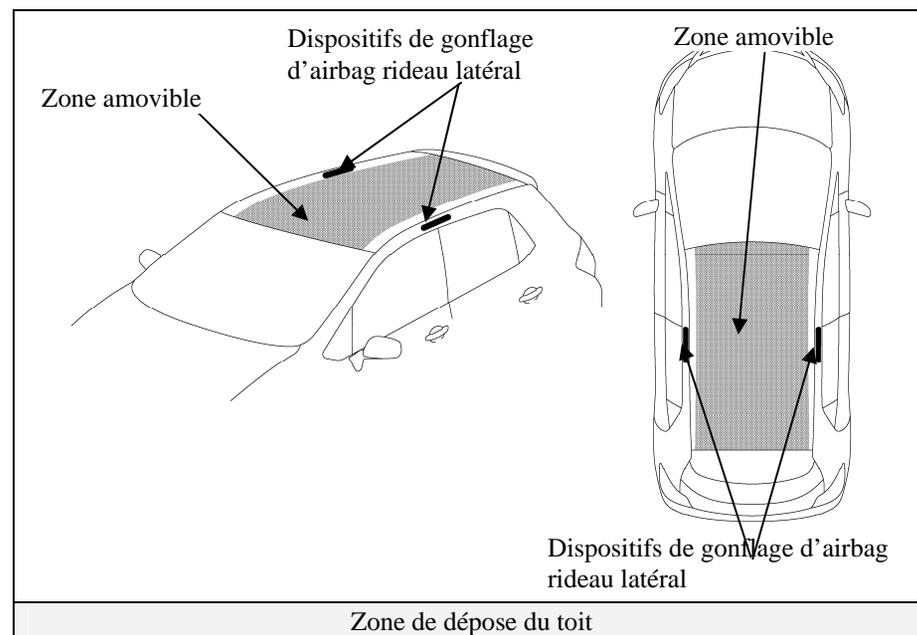
L'Auris Hybride est équipée d'airbags rideaux latéraux. Si les airbags rideaux latéraux ne sont pas déployés, la dépose totale du toit n'est pas recommandée. Ceci afin d'éviter de percer les airbags rideaux latéraux, les dispositifs de gonflage et le faisceau de câbles. L'accès aux patients par le toit peut s'effectuer en découpant la section centrale du toit à l'intérieur des rails de toit, comme indiqué sur le schéma.

REMARQUE :

Les airbags rideaux latéraux peuvent être identifiés comme indiqué sur le schéma de cette page (détails des composants supplémentaires page 19).

Déplacement du tableau de bord

L'Auris hybride est équipée d'airbags rideaux latéraux. En l'absence de leur déploiement, la dépose totale du toit n'est pas recommandée afin d'éviter de percer les airbags rideaux latéraux, les dispositifs de gonflage et le faisceau de câbles. Comme solution de rechange, il est possible d'écarter le tableau de bord en utilisant la technique appelée « Modified Dash Roll ».



Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Sacs gonflables de levage de secours

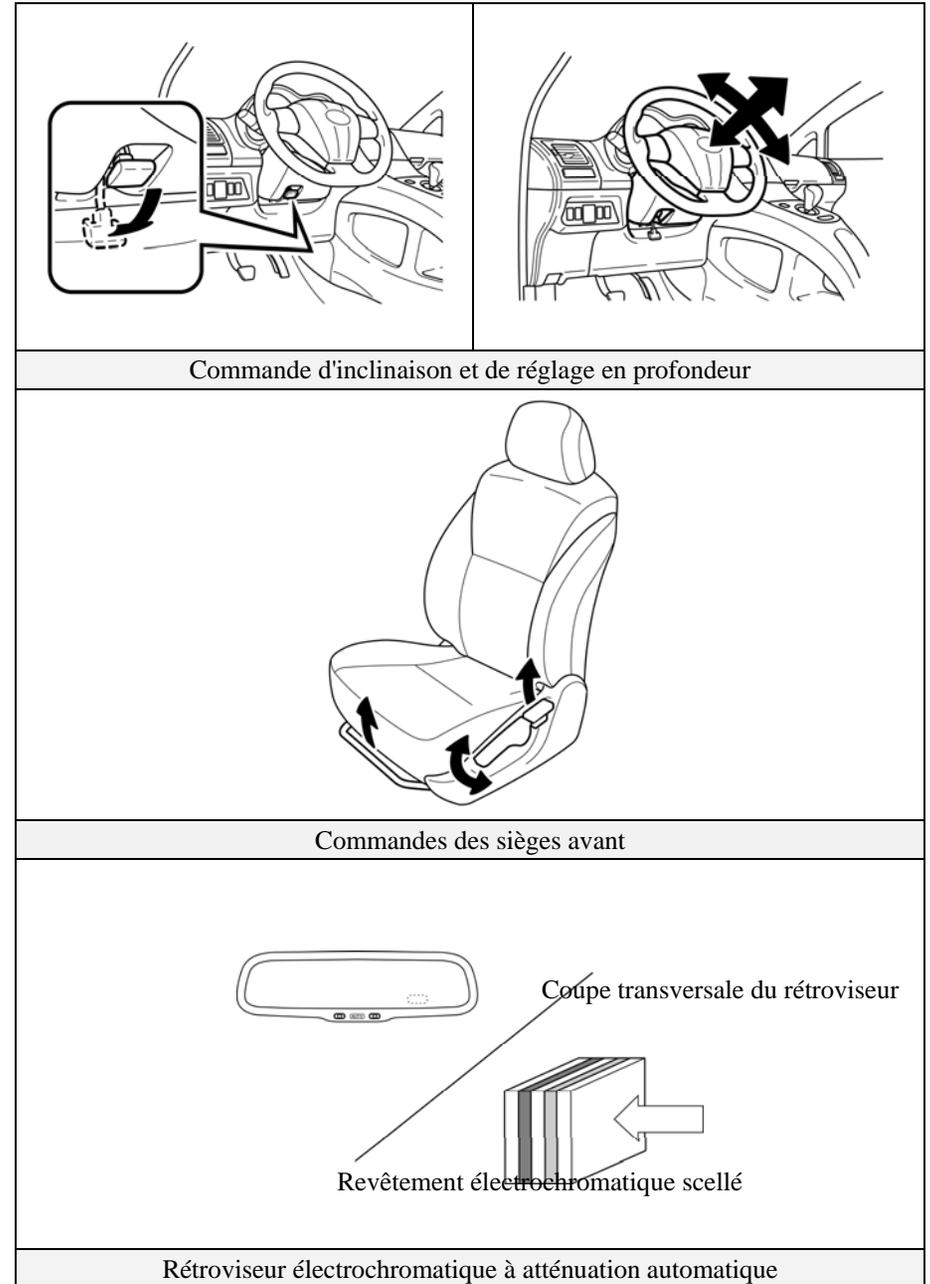
Les agents d'intervention ne doivent pas placer de cales ni de sacs gonflables de levage de secours en dessous des câbles d'alimentation haute tension, du système d'échappement ou des composants du système d'alimentation en carburant.

Repositionnement du volant et des sièges avant

Les commandes du volant réglable en profondeur et des sièges sont indiquées sur le schéma.

REMARQUE :

L'Auris hybride est équipée d'un rétroviseur électrochromatique à atténuation automatique en option. Le rétroviseur contient une quantité minimale de gel transparent scellé entre deux plaques de verre ne devant normalement pas présenter de fuite.



Action d'urgence (suite)

Incendie

Aborder l'incendie et l'éteindre en suivant les pratiques appropriées de lutte contre les incendies de véhicules recommandées par la NFPA, l'IFSTA ou la National Fire Academy (États-Unis).

- **Produit extincteur**
L'eau s'est avérée être un produit extincteur convenable.
- **Attaque initiale du feu**
Attaquez le feu rapidement, de façon agressive.
Empêchez les eaux d'écoulement d'entrer dans les zones critiques.
Il est possible que les équipes de lutte ne puissent pas identifier une Auris hybride avant que le feu ait été éteint et que les opérations de révision aient commencé.
- **Incendie dans le châssis de batterie HV**
Si un incendie se déclare dans le châssis de batterie HV NiMH, l'équipe d'intervention doit utiliser un jet d'eau ou de l'eau pulvérisée pour éteindre toute flamme dans l'habitacle à l'exception de celles qui consomment le châssis de batterie HV.

AVERTISSEMENT :

- *L'électrolyte de batterie NiMH est un alcalin caustique (pH 13,5) qui attaque les tissus humains. Pour éviter tout risque de blessure par contact avec l'électrolyte, portez un équipement de protection personnelle adéquat.*
- *Les modules de batterie sont enfermés dans un boîtier métallique et leur accès est limité.*
- *Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles suite à de graves brûlures ou à un choc électrique, **n'enlevez ou ne percez jamais** le couvercle du châssis de batterie haute tension, même en cas d'incendie.*

Si on les laisse brûler, les modules de batterie NiMH de l'Auris hybride se consomment rapidement et peuvent très vite être réduits en cendres à l'exception de leurs éléments métalliques.

Lutte offensive contre le feu

Normalement, on peut contrôler efficacement le feu dans un châssis de batterie HV NiMH en l'arrosant avec de grandes quantités d'eau à une distance de sécurité, ce qui refroidira les modules de batterie NiMH adjacents à un point inférieur à leur point d'inflammation. Les modules restant en feu, s'ils ne sont pas éteints par l'eau, se consumeront d'eux-mêmes.

Cependant, il n'est pas recommandé d'arroser le châssis de batterie HV de l'Auris hybride parce que la conception de son boîtier et son emplacement empêchent l'application correcte d'eau en toute sécurité par les ouvertures de ventilation. Il est donc recommandé que le chef d'équipe laisse le châssis de batterie HV de l'Auris hybride se consumer.

Lutte défensive contre le feu

Si la décision a été prise de lutter contre le feu de façon défensive, l'équipe d'incendie devra se tenir à une distance de sécurité et laisser les modules de batterie NiMH se consumer. Durant la lutte défensive, l'équipe d'incendie peut utiliser un jet d'eau ou l'eau pulvérisée pour protéger les zones avoisinantes ou contrôler la direction de la fumée.

Action d'urgence (suite)

Révision

Durant la révision, si ce n'est pas encore fait, immobilisez et désactivez le véhicule. Voir les illustrations des pages 21, 22 et 23. *Le couvercle de batterie HV ne doit **jamais** être percé ou enlevé, quelles que soient les circonstances, même en cas d'incendie. Cela peut provoquer des brûlures et des chocs électriques graves ou l'électrocution.*

- Immobilisez le véhicule
Calez les roues et engagez le frein de stationnement.
Appuyez sur le contacteur **P** pour stationner le véhicule (P).
- **Désactivez le véhicule**
Chacune des deux méthodes suivantes permet de couper le véhicule et de désactiver le châssis de batterie HV, le système de retenue supplémentaire et la pompe à essence.

Procédure n° 1

1. Vérifiez l'état du témoin **READY** sur le combiné d'instruments. Si le témoin **READY** est allumé, le véhicule est activé et opérationnel.
2. Coupez le véhicule en appuyant une fois sur le bouton de mise en marche.
3. Le véhicule est déjà coupé si les témoins du combiné d'instruments ne sont pas allumés. N'appuyez pas sur le bouton de mise en marche car le véhicule peut démarrer.
4. Si la clé intelligente est aisément accessible, maintenez-la à au moins au moins 5 mètres (16 pieds) du véhicule.
5. Débranchez la batterie auxiliaire de 12 V sous le couvercle, dans la zone de chargement, afin d'empêcher un redémarrage accidentel du véhicule.

Procédure n° 2 (alternative si le bouton de mise en marche est inaccessible)

1. Ouvrez le capot et retirez le couvercle de la boîte à fusibles.
2. Retirez le fusible **IGCT** (30 A) et le fusible **AM2** (7,5 A) de la boîte à fusibles du compartiment moteur, comme illustré à la page 23. Si le fusible correct ne peut pas être identifié, retirez tous les fusibles de la boîte.

3. Débranchez la batterie auxiliaire de 12 V sous le couvercle, dans la zone de chargement.

REMARQUE :

Avant de débrancher la batterie auxiliaire de 12 V, baissez les vitres, déverrouillez les portes et ouvrez la porte de coffre, selon les besoins. Quand la batterie auxiliaire de 12 V est débranchée, les commandes électriques ne fonctionnent plus.

AVERTISSEMENT :

- *Le système à haute tension peut rester alimenté jusqu'à 10 minutes après la coupure ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles à cause de brûlures ou de décharges électriques importantes, évitez de toucher, de découper ou d'ouvrir tout câble d'alimentation électrique à haute tension orange ou tout composant sous haute tension.*
- *Le système de retenue supplémentaire peut rester alimenté jusqu'à 90 secondes après la coupure ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles dues à un déploiement involontaire du système de retenue supplémentaire, évitez de découper les composants du système de retenue supplémentaire.*
- *Si aucune des procédures de désactivation ne peut être exécutée, agissez avec prudence car il n'est pas garanti que le système électrique à haute tension, le système de retenue supplémentaire ou la pompe à carburant sont désactivés.*

Récupération/Recyclage du châssis de batterie HV NiMH

Le nettoyage du châssis de batterie HV peut être effectué par l'équipe de dépannage sans se préoccuper des écoulements ou déversements. Pour toute information concernant le recyclage du châssis de batterie HV, contactez le concessionnaire Toyota le plus proche.

Action d'urgence (suite)

Déversements

L'Auris hybride contient les mêmes liquides automobiles ordinaires que les autres véhicules Toyota non hybrides, à l'exception de l'électrolyte NiMH utilisé dans le châssis de batterie HV. L'électrolyte de batterie NiMH est un alcalin caustique (pH 13,5) qui attaque les tissus humains. Cependant, l'électrolyte est absorbé par les plaques de cellule et, normalement, ne se répandra ou ne fuira pas, même si un module de batterie est fissuré. Un accident catastrophique ouvrant une brèche tant dans le boîtier du châssis de batterie métallique que dans un module de batterie serait un cas d'une rareté exceptionnelle.

De même que l'on utilise du bicarbonate de soude pour neutraliser un déversement d'électrolyte de batterie au plomb, on utilise une solution d'acide borique ou du vinaigre pour neutraliser un déversement d'électrolyte de batterie NiMH.

REMARQUE :

Une fuite d'électrolyte provenant du châssis de batterie HV n'est pas susceptible d'être due à sa fabrication ni à la quantité d'électrolyte contenue dans les modules NiMH. Tout déversement n'entraîne pas nécessairement une déclaration d'incident de produit dangereux. Les agents d'intervention doivent suivre les recommandations telles que décrites dans ce guide d'action d'urgence.

En cas d'urgence, voir les fiches techniques de sécurité de produit du fabricant.

- Éliminez les éclaboussures d'électrolyte NiMH en utilisant l'équipement de protection personnelle (PPE) suivant :
 - Bouclier anti-éclaboussures ou lunettes de protection. Les casques protecteurs rabattables ne conviennent pas pour les éclaboussures d'acide ou d'électrolyte.
 - Des gants en caoutchouc, en latex ou en nitrile.
 - Un tablier résistant aux alcalins.
 - Des bottes en caoutchouc.
- Neutralisez l'électrolyte NiMH
 - Utilisez une solution d'acide borique ou du vinaigre.

Solution d'acide borique : 800 grammes d'acide borique pour 20 litres d'eau ou 5,5 onces d'acide borique pour un gallon d'eau.

Premiers secours

Les agents d'intervention qui administrent les premiers soins à un patient ne sont pas nécessairement familiarisés avec l'exposition à l'électrolyte NiMH. L'exposition à l'électrolyte est peu probable sauf en cas de collision catastrophique ou d'erreur de manipulation. En cas d'exposition, suivez les directives suivantes.

AVERTISSEMENT :

L'électrolyte de batterie NiMH est un alcalin caustique (pH 13,5) qui attaque les tissus humains. Pour éviter tout risque de blessure par contact avec l'électrolyte, portez un équipement de protection personnelle adéquat.

- Portez un équipement de protection personnelle.
 - Bouclier anti-éclaboussures ou lunettes de protection. Les casques protecteurs rabattables ne conviennent pas pour les éclaboussures d'acide ou d'électrolyte.
 - Des gants en caoutchouc, en latex ou en nitrile.
 - Un tablier résistant aux alcalins. Des bottes en caoutchouc.
- Absorption
 - Effectuez une première décontamination en retirant les vêtements infectés et en les mettant au rebut de manière adéquate.
 - Rincez à l'eau durant 20 minutes les surfaces touchées.
 - Transportez les victimes à l'établissement de soins médicaux le plus proche.
- Inhalation sans incendie
 - Aucun gaz toxique n'est émis dans des conditions normales.
- Inhalation en cas d'incendie
 - Des gaz toxiques sont émis comme sous-produits de combustion.
 - Tous les agents d'intervention dans la zone névralgique devront porter un équipement de protection personnelle adapté à la lutte contre le feu, y compris un appareil respiratoire autonome.
 - Transportez les victimes depuis l'environnement dangereux dans un endroit sûr et faites-leur respirer de l'oxygène.

Transportez les victimes à l'établissement de soins médicaux le plus proche.

- Ingestion

Ne faites pas vomir.

Faites boire de grandes quantités d'eau à la victime afin de diluer l'électrolyte (n'essayez jamais de faire boire de l'eau à une personne inconsciente).

3. Si possible, évacuez l'eau du véhicule.

4. Suivez les procédures d'immobilisation et de désactivation des pages 21, 22 et 23.

REMARQUE :

Quand des pièces liées au sélecteur de changement de vitesse électronique, au contacteur P ou au système hybride sont endommagées suite à l'immersion, il peut être impossible de faire sortir la boîte-pont de la position de stationnement (P).

Action d'urgence (suite)

Premiers secours (suite)

En cas de vomissement spontané, maintenez le patient avec la tête penchée vers l'avant pour réduire le risque d'asphyxie.

Transportez les victimes à l'établissement de soins médicaux le plus proche.

Immersion

La carrosserie métallique d'un véhicule hybride immergé ne comporte aucun potentiel à haute tension et peut être touchée en toute sécurité.

Accéder aux patients

Les agents d'intervention peuvent accéder au patient et suivre les procédures de désincarcération normales. Les câbles d'alimentation à haute tension codés de couleur orange et les composants à haute tension ne doivent jamais être touchés, coupés ou percés.

Récupération du véhicule

Si un véhicule hybride est totalement ou partiellement immergé dans l'eau, les agents d'intervention d'urgence peuvent ne pas être en mesure de déterminer si ce véhicule a été automatiquement désactivé.

L'Auris hybride peut être manipulée en suivant ces recommandations :

1. Sortez le véhicule de l'eau.
2. Couvrez le module solaire à l'aide d'une matière comme un tissu épais bloquant la lumière du soleil (véhicules avec système de ventilation solaire en option).

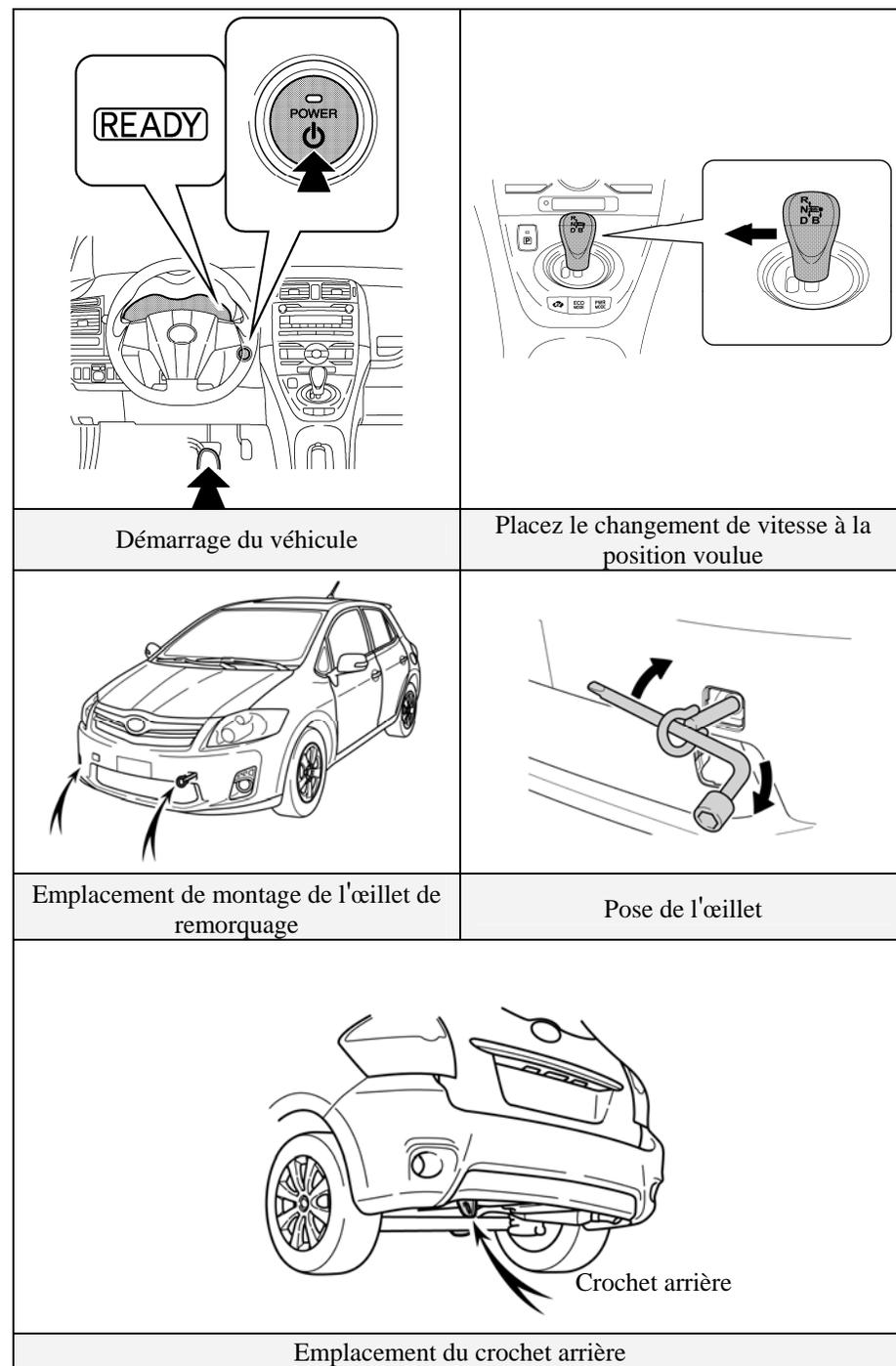
Assistance routière

L'Auris Hybride utilise un sélecteur de changement de vitesse électronique et un contacteur électronique **P** pour le stationnement (P). Si la batterie auxiliaire de 12 V est déchargée ou débranchée, le véhicule ne peut pas être démarré ou quitter le mode de stationnement (P). En cas de décharge, la batterie auxiliaire de 12 V peut être câblée afin de permettre au véhicule de démarrer et de quitter la position de stationnement (P). La plupart des autres opérations d'assistance routière peuvent être exécutées de la même manière que pour les véhicules Toyota conventionnels.

Remorquage

L'Auris hybride est un véhicule à traction avant qui **doit** être remorqué en soulevant les roues avant. Sinon, les composants du système de propulsion hybride peuvent subir de graves dégâts.

- Le véhicule peut être mis de la position de stationnement **Park (P)** au point mort **Neutral (N)** en activant les modes Ignition-On et **READY**. Pour sélectionner le point mort (N), il faut maintenir le sélecteur de vitesse en position N pendant environ 0,5 seconde.
- Si la batterie auxiliaire de 12 V est déchargée, le véhicule ne démarre pas et la sortie de la position de stationnement (P) est impossible. Il n'existe pas de dispositif manuel, à l'exception du démarrage du véhicule par batterie de secours (voir Démarrage par batterie de secours à la page 34).
- En l'absence de dépanneuse et en cas d'urgence, le véhicule peut être temporairement remorqué à l'aide d'un câble ou d'une chaîne fixé(e) à l'œillet de remorquage d'urgence ou au crochet de remorquage arrière. Ceci doit avoir lieu sur une route avec un revêtement, sur une courte distance à faible vitesse. L'œillet se trouve avec les outils dans la zone de chargement du véhicule, comme illustré à la page 33.

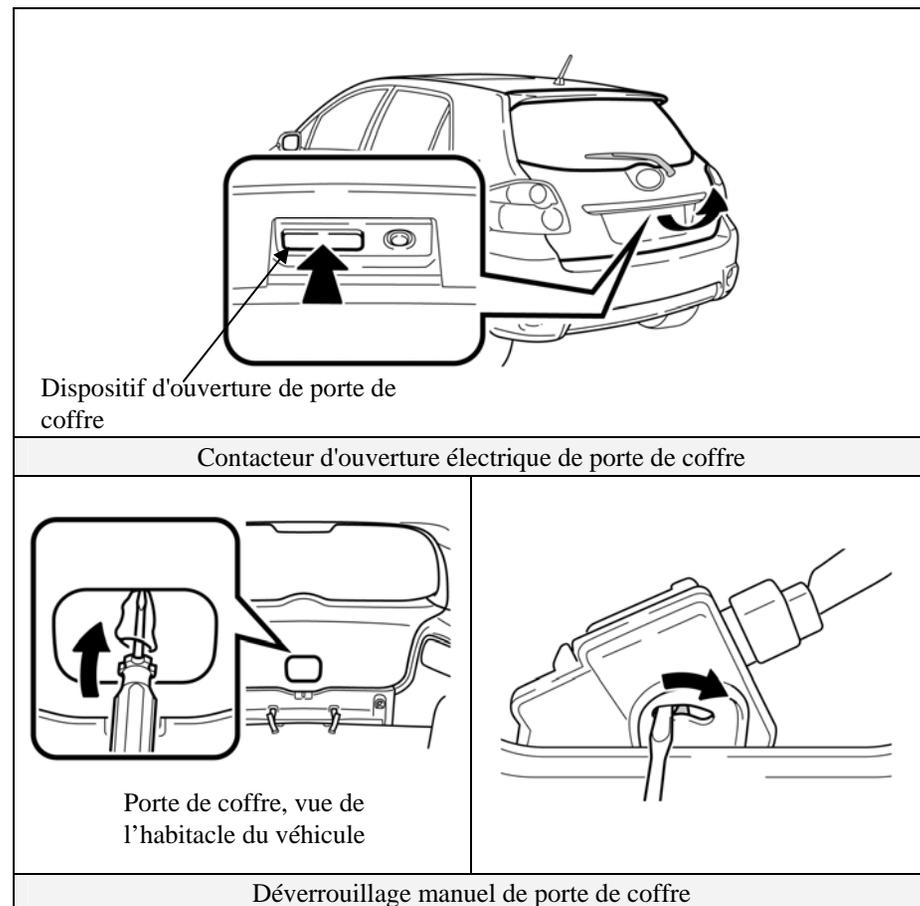


Assistance routière (suite)

Dispositif d'ouverture électrique de porte de coffre

L'Auris hybride est équipée d'un dispositif d'ouverture électrique de la porte du coffre. En cas de perte de l'alimentation 12 V, la porte de coffre ne peut pas être ouverte de l'extérieur du véhicule.

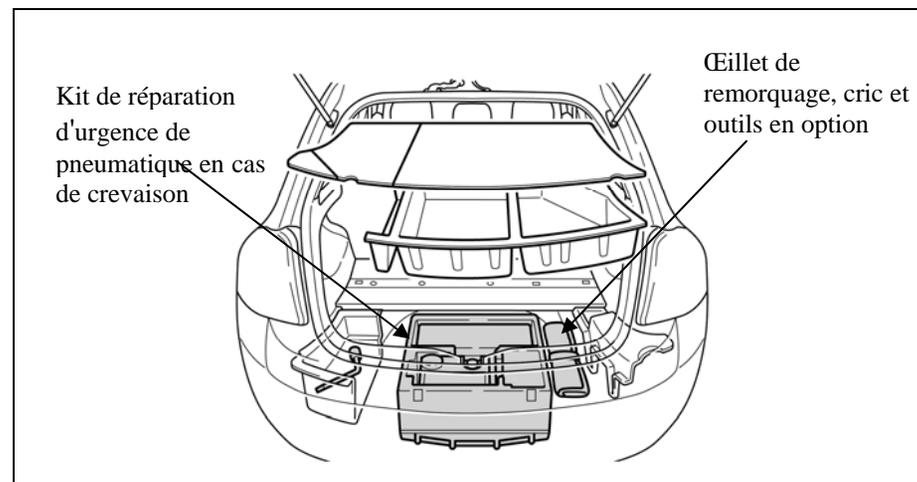
La porte de coffre à commande électrique peut être ouverte manuellement à l'aide du déverrouillage, comme indiqué sur le schéma.



Assistance routière (suite)

Kit de réparation d'urgence de pneumatique en cas de crevaison

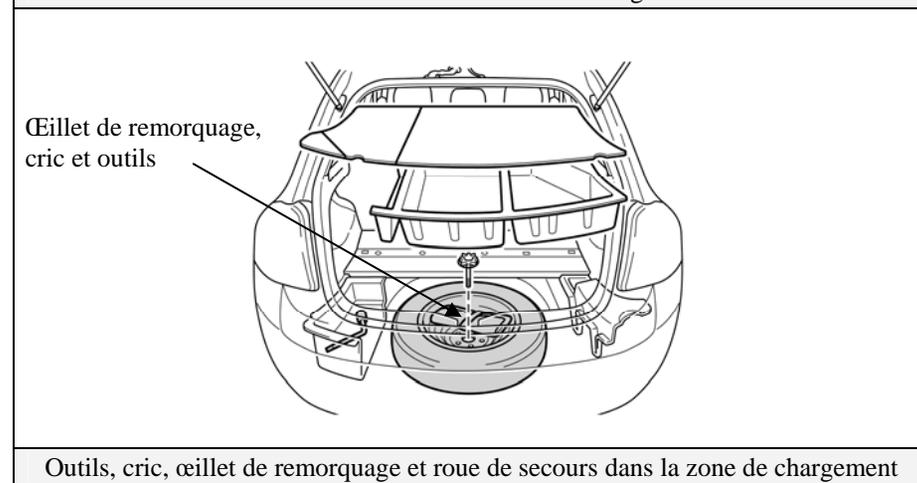
Le cric, les outils, l'œillet de remorquage et le kit de réparation d'urgence de pneumatique en cas de crevaison sont fournis, comme indiqué sur le schéma.



Outils, cric, œillet de remorquage et kit de réparation d'urgence de pneumatique en cas de crevaison dans la zone de chargement

Roue de secours en option

Le cric, les outils, l'œillet de remorquage et la roue de secours sont fournis, comme indiqué sur le schéma.



Outils, cric, œillet de remorquage et roue de secours dans la zone de chargement

Assistance routière (suite)

Démarrage par batterie de secours

La batterie auxiliaire de 12 V peut être démarrée par une batterie de secours, si le véhicule ne démarre pas et que les jauges du tableau de bord sont faiblement éclairées ou éteintes, après avoir enfoncé la pédale de frein et poussé sur le bouton de mise en marche.

La batterie auxiliaire de 12 V se situe dans la zone de chargement. Si la batterie auxiliaire de 12 V est déchargée, la porte de coffre arrière ne peut pas être ouverte. Alternativement, le véhicule peut être démarré par une batterie de secours en accédant à la borne positive distante de la batterie auxiliaire 12 V située dans la boîte à fusibles du compartiment moteur.

- Ouvrez le capot, enlevez le couvercle de la boîte à fusibles et ouvrez le couvercle de la borne positive.
- Branchez le câble de démarrage positif sur la borne positive.
- Branchez le câble de démarrage négatif sur une masse solide.
- Placez la clé intelligente à proximité de l'habitacle du véhicule, enfoncez la pédale de frein et appuyez sur le bouton de mise en marche.

REMARQUE :

Si le véhicule ne reconnaît pas la clé intelligente après avoir branché la batterie de secours, ouvrez et fermez la porte du conducteur quand le véhicule est coupé.

Si la pile interne de la clé intelligente est déchargée, mettez le côté de cette clé intelligente comportant l'emblème Toyota en contact avec le bouton de mise en marche pendant la séquence de démarrage. Pour plus de détails, voir les instructions et les illustrations de la page 12.

- Le châssis de batterie HV haute tension ne peut pas être relié à une batterie de secours.

Dispositif antidémarrage et alarme antivol en option

L'Auris hybride est équipée d'un système antidémarrage de série et une alarme antivol en option.

- Le véhicule peut uniquement être démarré au moyen d'une clé intelligente enregistrée.
- Pour désarmer l'alarme antivol, déverrouillez la porte à l'aide du bouton de clé intelligente ou du capteur tactile de poignée de porte. Activez l'allumage ou démarrer le véhicule désarmera aussi l'alarme antivol.

