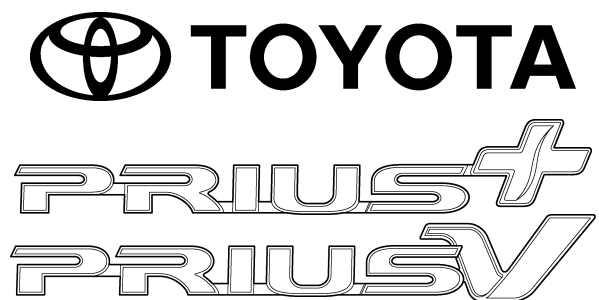




Hybride

Guide d'action d'urgence



Avant-propos

En mars 2012, Toyota lançait la PRIUS +/PRIUS v, un véhicule hybride fonctionnant à l'essence et à l'électricité. Pour former et aider les agents d'intervention d'urgence à manipuler la technologie hybride PRIUS +/ PRIUS v, Toyota a publié ce guide d'action d'urgence correspondant au véhicule hybride PRIUS +/PRIUS v.

La PRIUS +/PRIUS v fait partie de la Toyota PRIUS 3ème génération. Bien que de nombreuses caractéristiques du modèle Toyota PRIUS persistent, les agents d'intervention d'urgence doivent reconnaître et comprendre les nouvelles caractéristiques actualisées de la PRIUS +/PRIUS v présentées dans ce guide.

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 volts. La conception de la PRIUS +/PRIUS v prévoit de nombreuses protections afin de garantir la sécurité de l'ensemble de batterie de véhicule hybride (HV) au lithium-ion à haute tension, environ 201,6 volts, en cas d'accident.

La PRIUS +/PRIUS v utilise les systèmes électriques suivants :

- Courant alternatif (AC) de 650 volts maximum
- Courant continu (DC) d'une tension nominale de 201,6 volts
- Courant alternatif (AC) de 27 volts maximum
- Courant continu (DC) d'une tension nominale de 12 volts

Caractéristiques de la PRIUS +/PRIUS v :

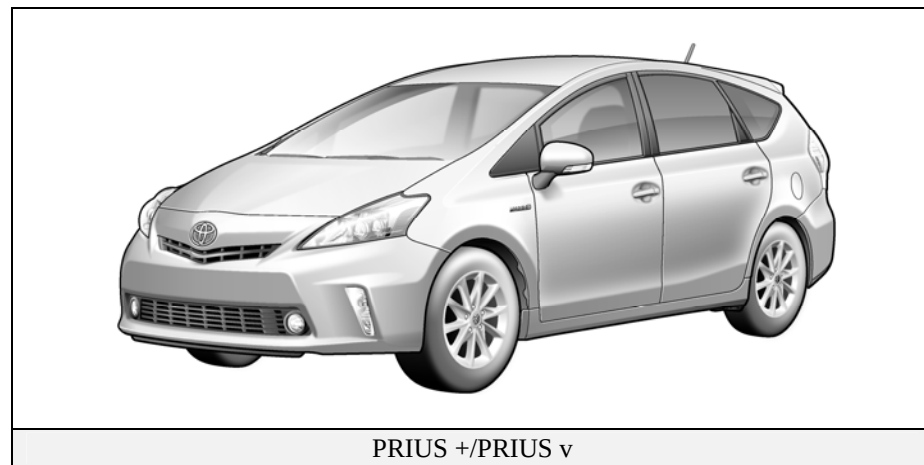
- Dans l'inverseur/convertisseur, un convertisseur de suralimentation augmente la tension disponible pour le moteur électrique jusqu'à 650 volts.
- Ensemble de batterie de véhicule hybride (HV) à haute tension de 201,6 volts.
- Compresseur de climatisation (A/C) entraîné par un moteur électrique à haute tension de 201,6 volts.
- Système électrique de carrosserie de 12 volts, masse du châssis négative.

- Système de retenue supplémentaire (SRS) - airbags frontaux, airbag genoux du conducteur, airbags latéraux de sièges avant, airbags rideaux latéraux et prétensionneurs de ceintures de sécurité avant.
- Moteur auxiliaire de direction assistée électrique (EPS) de 27 volts.

La sécurité du système électrique à haute tension reste un facteur important de la manipulation de la PRIUS +/PRIUS v 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 mentionnés tout au long de ce guide.

D'autres sujets sont traités dans ce guide :

- Identification de la PRIUS +/PRIUS v.
- Emplacements et descriptions des composants principaux du système de propulsion hybride.
- Désincarcération, incendie, récupération et informations supplémentaires concernant l'action d'urgence.
- Informations concernant l'assistance routière.



Ce guide a pour but d'aider les agents d'intervention d'urgence à manipuler un véhicule PRIUS +/PRIUS v en toute sécurité lors d'un incident.

REMARQUE :

Les guides d'action d'urgence des véhicules hybrides Toyota sont disponibles sur <http://techinfo.toyota.com>.

Table des matières	Page
Au sujet de la PRIUS +/PRIUS v	1
Identification de la PRIUS +/PRIUS v	2
Emplacements et descriptions des composants du système de propulsion hybride	5
Système d'ouverture et de démarrage	8
Sélecteur de vitesse électronique	10
Fonctionnement du système de propulsion hybride	11
Ensemble de batterie de véhicule hybride (HV)	12
Système 27 volts	13
Batterie basse tension	14
Sécurité contre la haute tension	15
Airbags SRS et prétensionneurs de ceintures de sécurité	16
Action d'urgence	18
Désincarcération	18
Incendie	24
Révision	25
Récupération/recyclage de l'ensemble de batterie HV au lithium-ion	25
Déversements	26
Premiers secours	26
Immersion	27
Assistance routière	28

Au sujet de la PRIUS +/PRIUS v

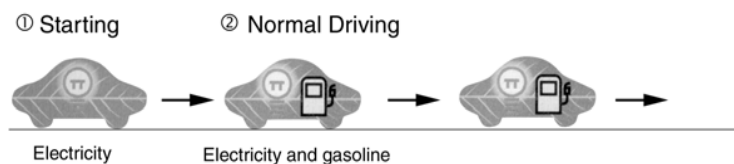
La berline 5 portes PRIUS +/PRIUS v rejoint la PRIUS, la CAMRY Hybrid et l'AURIS Hybrid au titre des modèles hybrides de Toyota. « Système de propulsion hybride » signifie que le véhicule fonctionne au moyen d'un moteur à essence et d'un moteur électrique. Les deux sources d'alimentation hybrides sont 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 ensemble de batterie de véhicule hybride (HV) à haute tension pour le moteur électrique.

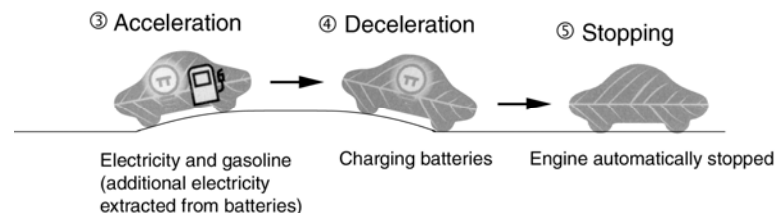
La combinaison de ces deux sources d'alimentation permet de réduire la consommation de carburant et les émissions. Le moteur à essence alimente également un générateur électrique afin de recharger l'ensemble de batterie ; contrairement à un véhicule entièrement électrique, la PRIUS +/PRIUS v ne doit 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 la PRIUS +/PRIUS v 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 arrêté.
- 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 l'ensemble de batterie et d'entraîner le moteur électrique.



- ❸ En pleine accélération, comme dans une montée, le moteur à essence et le moteur électrique fonctionnent conjointement pour propulser 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 l'ensemble 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.



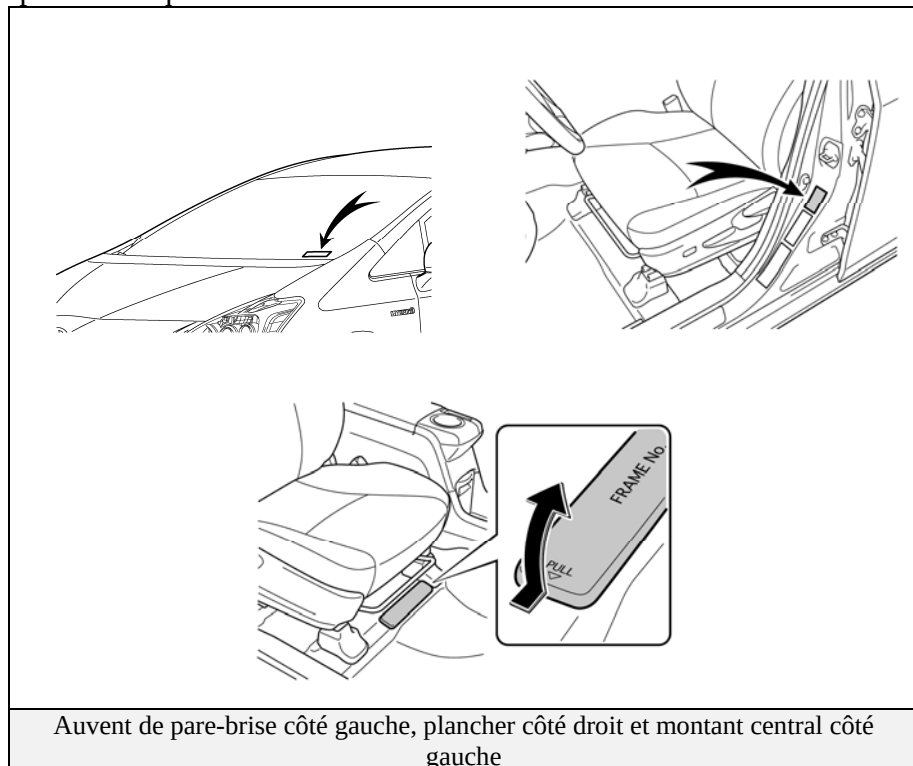
Identification de la PRIUS +/PRIUS v

D'aspect, la PRIUS +/PRIUS v est une berline 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 l'auvent de pare-brise, sur le plancher côté droit et sur le montant central côté gauche.

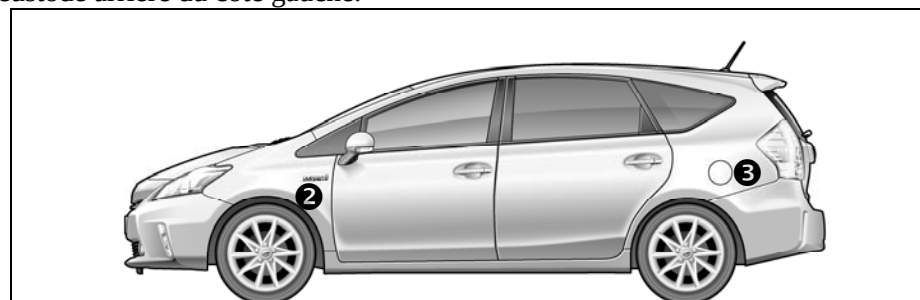
Exemple de VIN : JTDZS3EU0C3000101

La PRIUS +/PRIUS v s'identifie au moyen des 8 premiers caractères alphanumériques **JTDZS3EU**.

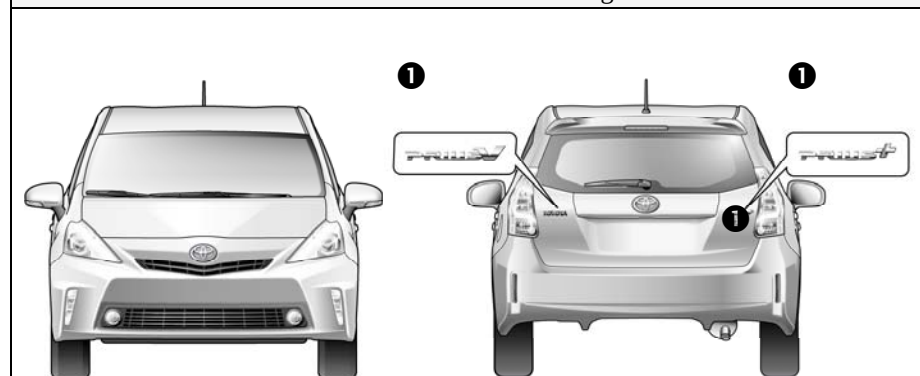


Extérieur

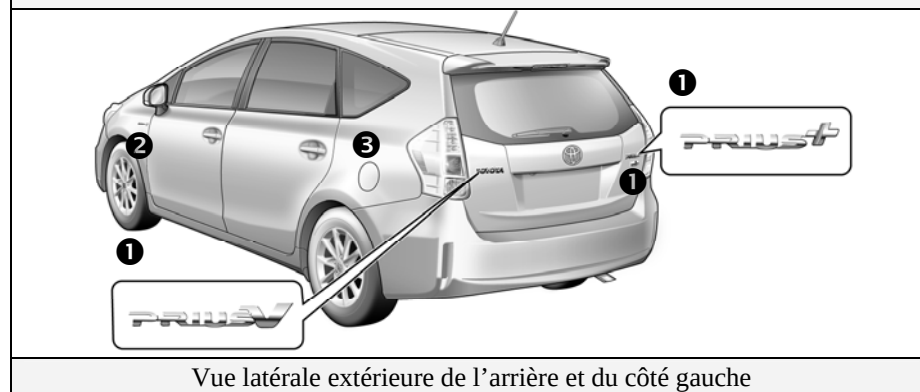
- 1 Plaque de nom et  logos sur la porte de coffre.
- 2  logo sur chaque aile avant.
- 3 La trappe à carburant du réservoir à essence se situe sur le panneau de custode arrière du côté gauche.



Vue latérale extérieure du côté gauche



Vues extérieures avant et arrière

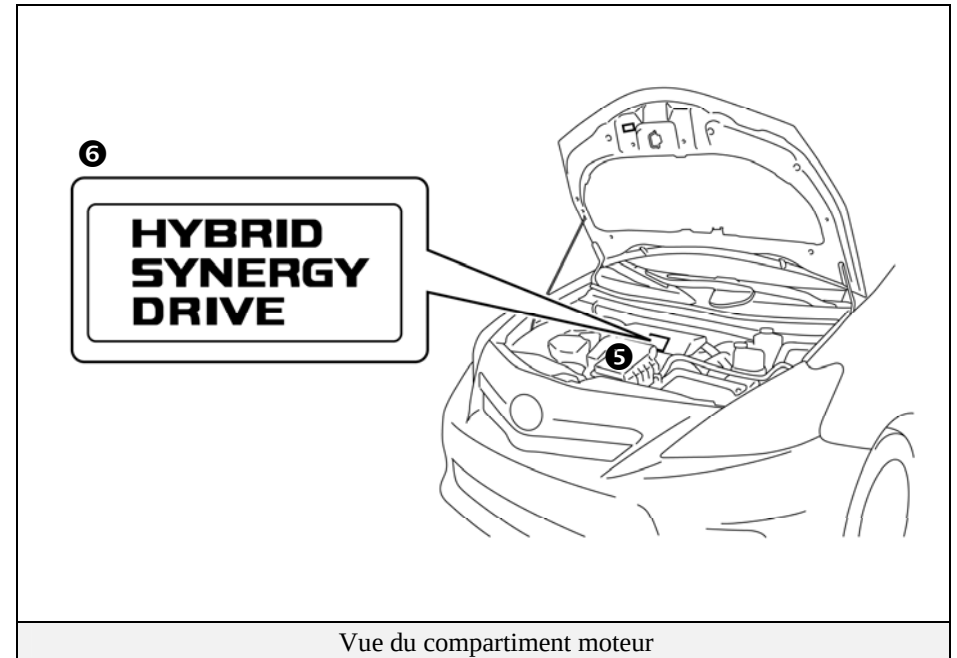


Vue latérale extérieure de l'arrière et du côté gauche

Identification de la PRIUS +/PRIUS v (suite)

Compartiment moteur

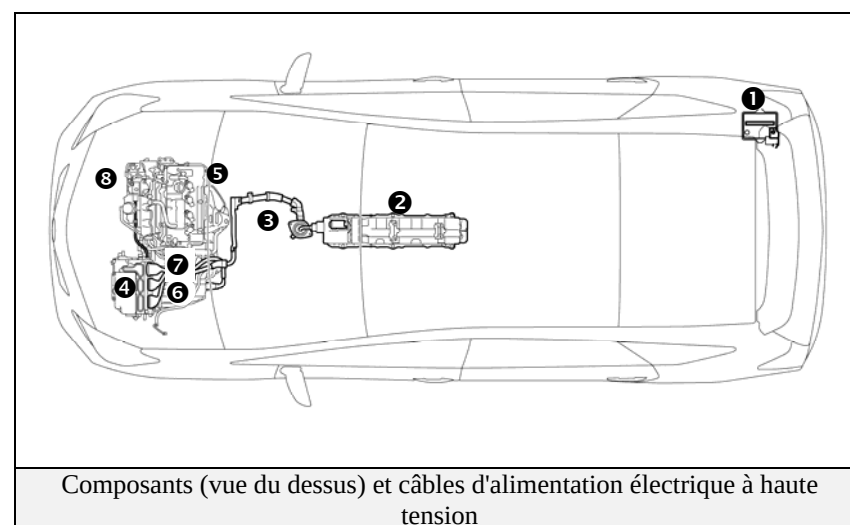
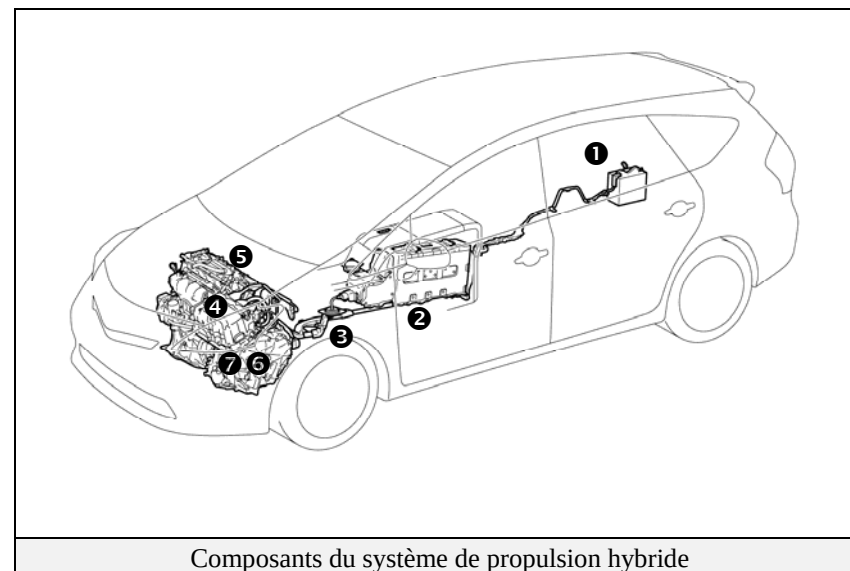
- ⑤ Moteur à essence en alliage d'aluminium de 1,8 litre.
- ⑥ Logo sur le cache en plastique du moteur.



Emplacements et descriptions des composants du système de propulsion hybride

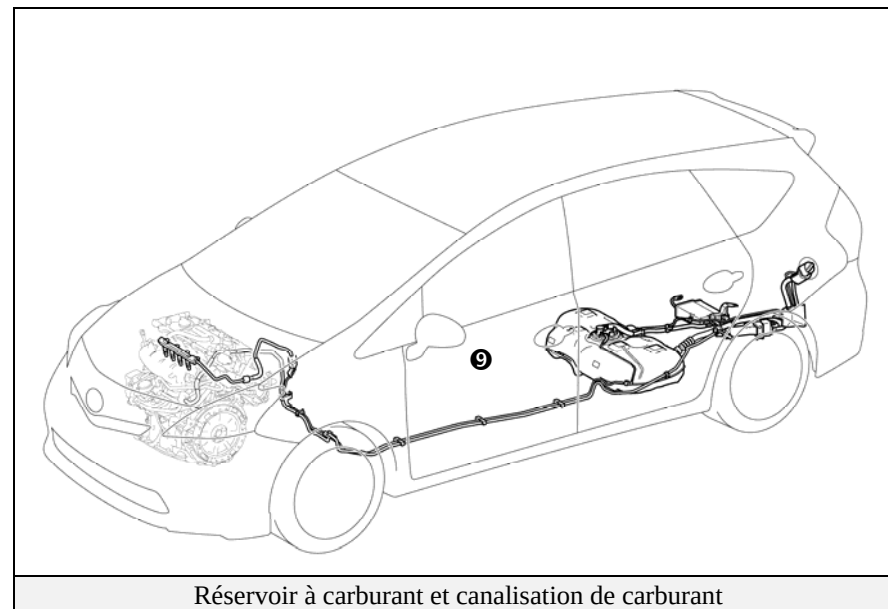
Composant	Emplacement	Description
❶ Batterie auxiliaire de 12 volts	Côté droit de la zone de chargement	Batterie au plomb fournissant l'alimentation électrique aux dispositifs à basse tension.
❷ Ensemble de batterie de véhicule hybride (HV)	Console centrale	Ensemble de batterie au lithium-ion (Li-ion) de 201,6 volts composé de 56 cellules à basse tension (3,6 volts) branchées 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 l'ensemble 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 de l'ensemble 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 régénérateur) en courant continu (DC) qui recharge l'ensemble de batterie HV.
❺ Moteur à essence	Compartiment moteur	Assure deux fonctions : 1) Motorise le véhicule. 2) Alimente le générateur pour recharger l'ensemble de batterie HV. Le moteur est démarré et arrêté sous commande de l'ordinateur du véhicule.
❻ Moteur électrique	Compartiment moteur	Moteur AC à haute tension triphasé contenu dans la boîte-pont. Utilisé pour motoriser les roues avant.
❼ Générateur électrique	Compartiment moteur	Générateur à courant alternatif (AC) haute tension triphasé, contenu dans la boîte-pont, qui recharge l'ensemble de batterie HV.

❸ Compresseur de climatisation (avec inverseur)	Compartiment moteur	Compresseur à moteur à entraînement électrique à courant alternatif (AC) haute tension triphasé.
---	---------------------	--



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

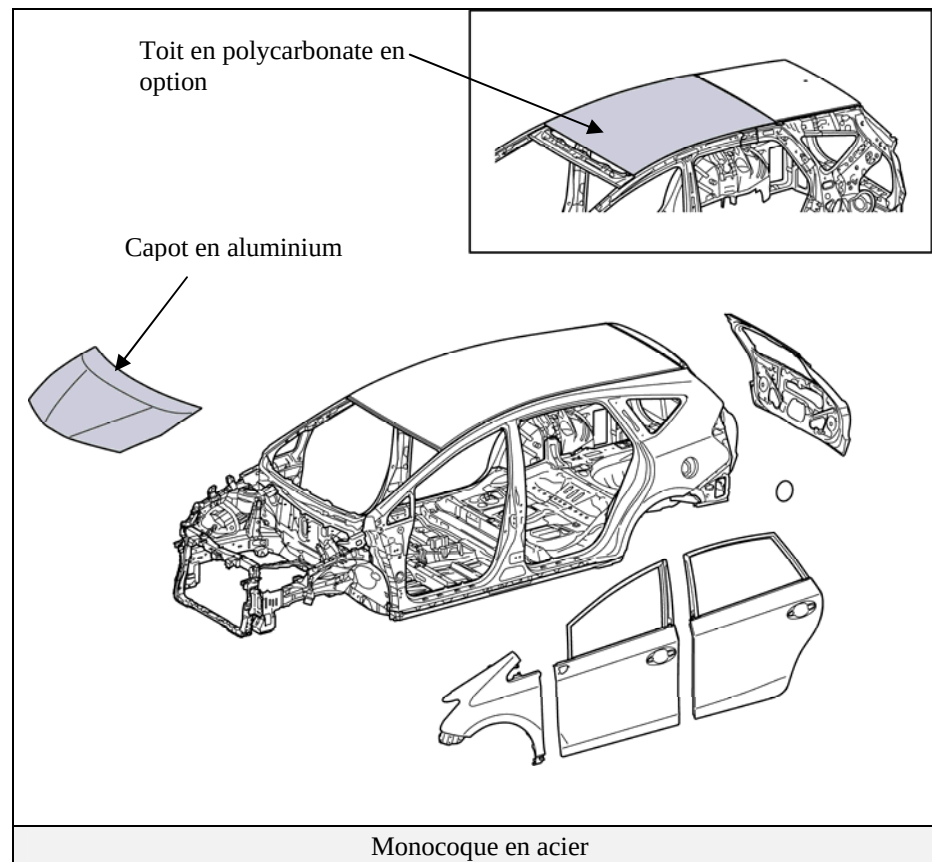
Composant	Emplacement	Description
⑨ Réservoir à carburant et canalisation de carburant	Soubassement et centre	Le réservoir à carburant fournit l'essence au moteur via une canalisation de carburant. La canalisation de carburant est acheminée sous le centre du véhicule.



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

Caractéristiques principales :

Moteur à essence :	Moteur en alliage d'aluminium de 73 kW (99 PS), 1,8 litre
Moteur électrique :	Moteur électrique AC de 60 kW (81 PS)
Boîte de vitesses :	Automatique uniquement (boîte-pont à variation continue à commande électrique)
Batterie HV :	Batterie au lithium-ion scellée de 201,6 volts
Poids en ordre de marche :	3 450 lbs/1 565 kg
Réservoir à carburant :	11,9 gallons/45,0 litres
Matériau du châssis :	Monocoque en acier
Matériau de la carrosserie :	Panneaux en acier à l'exception du capot en aluminium et du toit en polycarbonate en option
Nombre de sièges :	7 passagers



Système d'ouverture et de démarrage

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

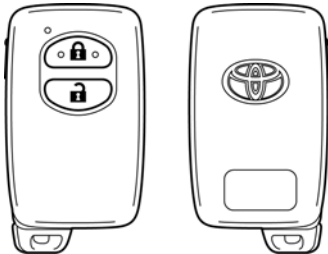
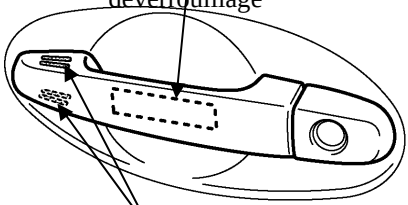
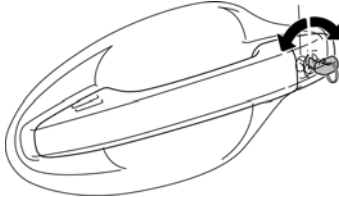
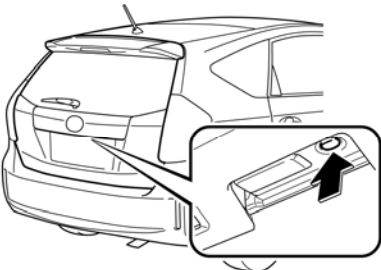
Caractéristiques de la clé intelligente :

- Fonction passive (à distance) pour verrouiller/déverrouiller les portes et pour démarrer le véhicule.
- Boutons d'émetteur de commande à distance pour verrouiller/déverrouiller les 5 portes.
- Clé taillée en métal cachée pour verrouiller/déverrouiller les portes.

Portes (verrouillage/déverrouillage)

Plusieurs méthodes permettent de verrouiller/déverrouiller les portes.

- Une simple pression sur la touche de verrouillage de la clé verrouille toutes les portes. Une simple pression sur la touche de déverrouillage de la clé déverrouille toutes les portes.
- Quand la clé se trouve à proximité du véhicule, toucher le capteur à l'arrière de chaque poignée extérieure de la porte du conducteur permet de déverrouiller toutes les portes. Quand la clé se trouve à proximité du véhicule, toucher le capteur à l'arrière de la poignée extérieure de la porte du passager avant permet de déverrouiller toutes les portes. Toucher le capteur tactile de verrouillage de l'une des portes avant, ou enfoncer le bouton de verrouillage de porte de coffre verrouille toutes les portes.
- 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 dans le sens des aiguilles d'une montre. Pour verrouiller toutes les portes, faire tourner la clé une fois dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Seule la porte du conducteur contient une serrure extérieure de porte pour la clé taillée en métal.

	
Clé (porte-clés)	Clé taillée en métal cachée pour la serrure de porte
	
Capteur tactile de déverrouillage et capteur tactile de verrouillage de porte conducteur	Serrure de porte avant du conducteur
	
Bouton de verrouillage de porte de coffre	

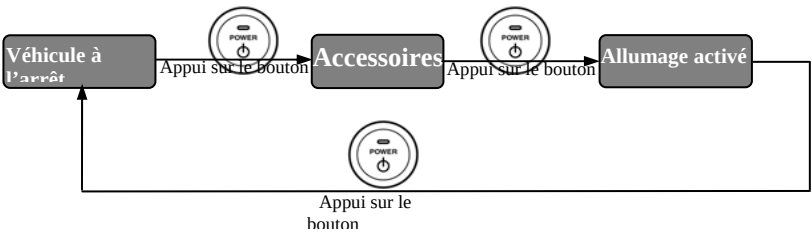
Système d'ouverture et de démarrage (suite)

Démarrage/Arrêt du véhicule

La clé 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 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 des accessoires, la seconde pression active le mode d'allumage 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 appuyant une fois sur le bouton de mise en marche. Pour vérifier si le véhicule a démarré, contrôler que le témoin d'état du bouton de mise en marche est éteint et que le témoin **READY** est allumé sur le combiné d'instruments.
- Si la pile interne de la clé est complètement déchargée, faire démarrer le véhicule comme suit.
 - Mettre le côté de la clé comportant l'emblème Toyota en contact avec le bouton de mise en marche.
 - Dans les 10 secondes suivant le signal sonore, appuyer sur le bouton de mise en marche avec la pédale de frein 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 mettre à l'arrêt le véhicule avant son arrêt complet en cas d'urgence, maintenir le bouton de mise en marche enfoncé pendant plus de 3 secondes. Cette procédure peut être utile sur une scène d'accident dans laquelle le

témoin **READY** est allumé, la position de stationnement (P) ne peut pas être sélectionnée et les roues motrices restent en mouvement.

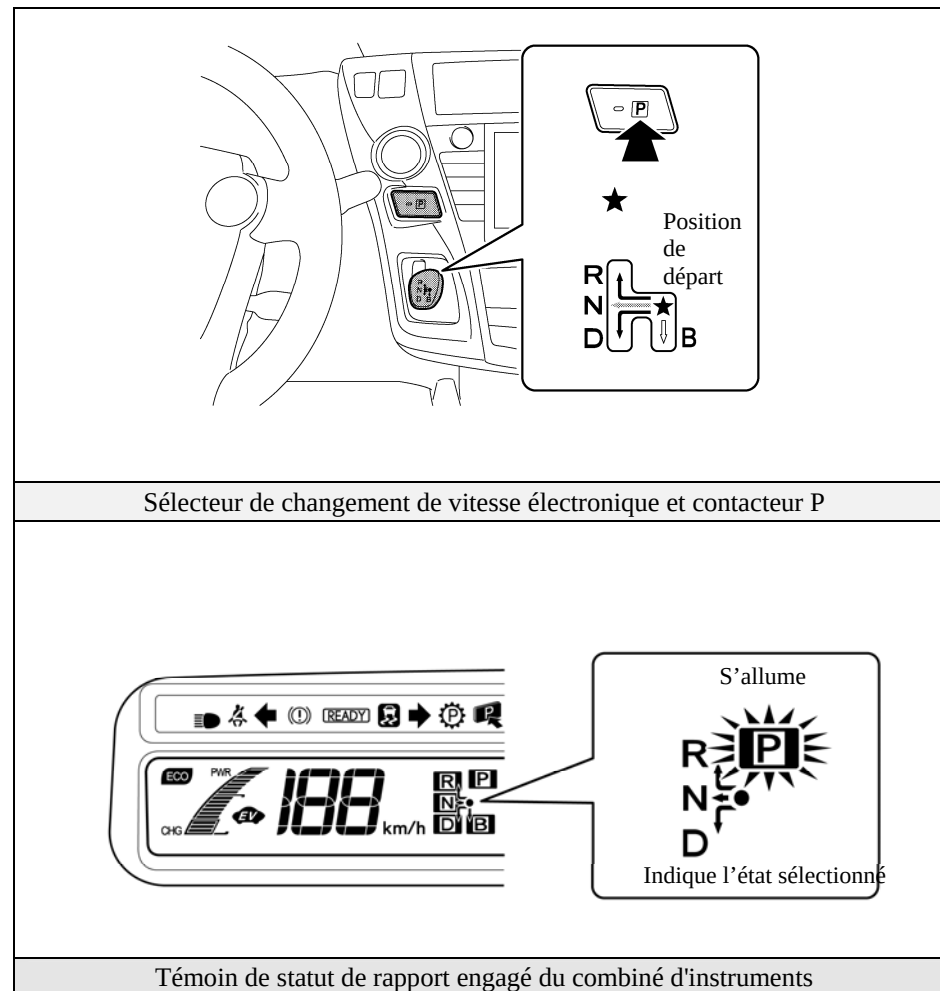
Mode d'allumage	Témoin du bouton de mise en marche
Désactivé	Désactivé
Accessoires	Ambre
Allumage activé	Ambre
Pédale de frein enfoncée	Vert
Véhicule démarré (témoin READY allumé)	Désactivé
Dysfonctionnement	Clignotant, ambre

Bouton de mise en marche avec témoin d'état intégré	Modes d'allumage (pédale de frein relâchée)
Séquence de démarrage (pédale de frein enfoncée)	Reconnaissance de la clé (quand la pile de la clé est complètement déchargée)

Sélecteur de vitesse électronique

Le sélecteur de changement de vitesse électronique de la PRIUS +/PRIUS v est un système de sélection par câble (« shift-by-wire ») momentané permettant de sélectionner le statut de marche arrière (R), point mort (N), conduite (D) ou le frein moteur (B).

- Ces statuts peuvent uniquement être sélectionnés quand le véhicule est sous contact et opérationnel (témoin READY allumé), à l'exception du point mort (N) qui peut également être sélectionné lorsque le mode d'allumage est activé. Une fois la position R, N, D ou B sélectionnée, la boîte-pont reste dans cet état, identifié sur le combiné d'instruments, mais le sélecteur de changement de vitesse retourne dans la position de départ. Pour sélectionner le point mort (N), il faut maintenir le sélecteur de changement de vitesse en position N pendant environ 0,5 seconde.
- A la différence d'un véhicule conventionnel, le sélecteur de changement 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 changement de vitesse, permet de sélectionner la position de stationnement (P).
- Quand le véhicule est à l'arrêt, quel que soit le statut du sélecteur de changement de vitesse, le cliquet de verrouillage de stationnement électromécanique peut être engagé pour verrouiller la boîte-pont en position de stationnement (P) en appuyant sur le contacteur P ou en appuyant 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 (P) dépendent de la batterie auxiliaire basse tension de 12 volts pour leur alimentation. Si la batterie auxiliaire de 12 volts est déchargée ou débranchée, le véhicule ne peut pas être démarré ni entrer ou quitter le mode de stationnement (P). Il n'existe pas de dispositif manuel, à l'exception du rebranchement de la batterie auxiliaire ou du démarrage du véhicule par batterie de secours (voir Démarrage par batterie de secours à la page 31).

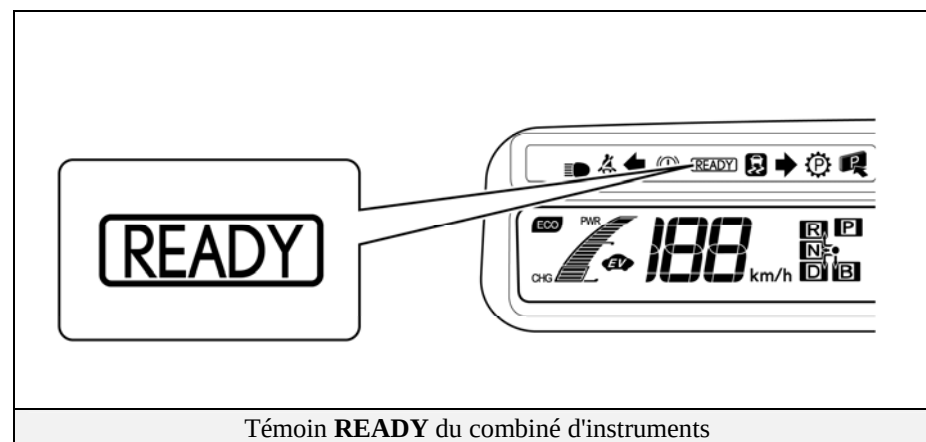


Fonctionnement du système de propulsion hybride

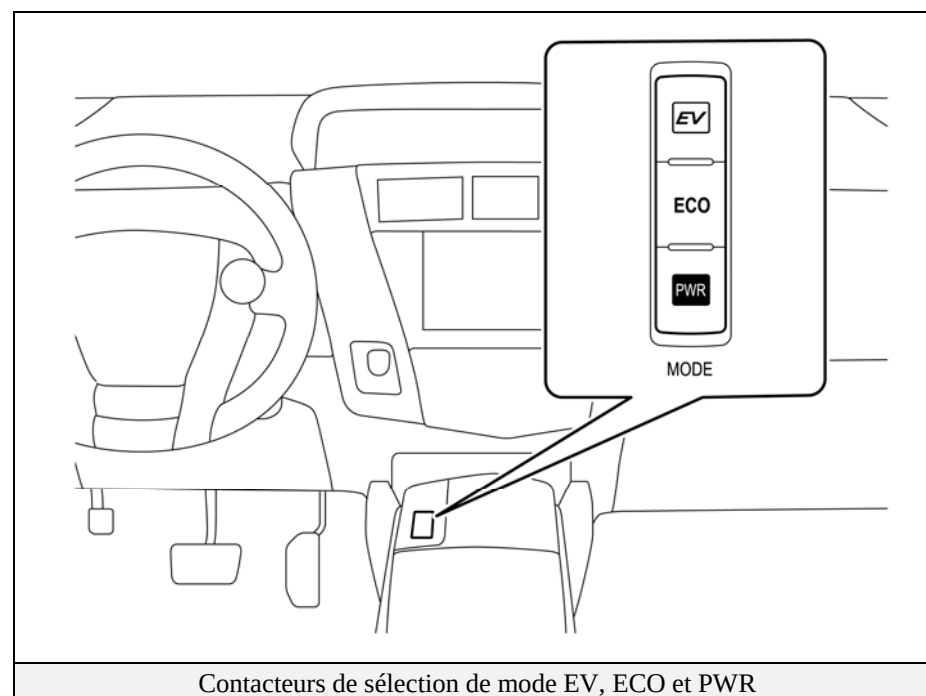
Quand le témoin **READY** est allumé sur le combiné d'instruments, le véhicule peut rouler. Cependant, le moteur à essence ne tourne pas au ralenti comme celui d'une automobile ordinaire ; il démarre et s'arrête automatiquement. Il est important de reconnaître et de comprendre le témoin **READY** intégré 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 la PRIUS +/PRIUS v, le moteur à essence peut s'arrêter et démarrer à n'importe quel moment quand le témoin **READY** est allumé.
- Ne jamais présumer que le véhicule est mis à l'arrêt parce que le moteur est arrêté. Toujours regarder l'état du témoin **READY**. Le véhicule est à l'arrêt quand le témoin **READY** est éteint.
- Le véhicule peut être motorisé par :
 1. Le moteur électrique uniquement.
 2. Une combinaison du moteur électrique et du moteur à essence.
- L'ordinateur du véhicule détermine comment le véhicule fonctionne afin de réaliser une économie de carburant plus importante et de réduire les émissions. Le mode EV (véhicule électrique), le mode PWR (puissance) et le mode ECO (économie) sont trois fonctions de la PRIUS +/PRIUS v :
 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 de réaliser une économie de carburant plus importante sur des trajets qui impliquent de nombreux freinages et accélérations.
 3. Mode PWR : Lorsque le mode Power est activé, il optimise la sensation d'accélération en augmentant la puissance de sortie plus rapidement au début de la course de la pédale d'accélérateur.



Témoin **READY** du combiné d'instruments



Contacteurs de sélection de mode EV, ECO et PWR

Ensemble de batterie de véhicule hybride (HV)

La PRIUS +/PRIUS v dispose d'un ensemble de batterie de véhicule hybride (HV) à haute tension qui contient des cellules de batterie au lithium-ion (Li-ion).

Ensemble de batterie HV

- L'ensemble de batterie HV est enfermé dans un boîtier de métal et est fermement fixé sous la console centrale. Le boîtier de métal est isolé contre la haute tension.
- L'ensemble de batterie HV se compose de 56 cellules de batterie au lithium-ion à basse tension (3,6 volts) branchées en série afin de produire environ 201,6 volts. Chaque cellule de batterie au lithium-ion est étanche et contenue dans un boîtier scellé.
- L'électrolyte utilisé dans les cellules de batterie au lithium-ion est un électrolyte organique inflammable. L'électrolyte est absorbé dans le séparateur de cellule de batterie et, normalement, ne fuit pas, même en cas de collision.

Ensemble de batterie HV	
Tension du châssis de batterie	201,6 V
Nombre de cellules de batterie au lithium-ion dans le châssis	56
Tension des cellules de batterie au lithium-ion	3,6 V
Dimensions des cellules de batterie au lithium-ion	4,4 x 0,6 x 4,4 pouces (111 x 14 x 112 mm)
Poids des cellules au lithium-ion	0,55 lbs (0,25 kg)
Dimensions de l'ensemble de batterie au lithium-ion	32,7 x 8,7 x 14,6 pouces (830 x 220 x 370 mm)
Poids de l'ensemble de batterie au lithium-ion	69 lbs (31,5 kg)

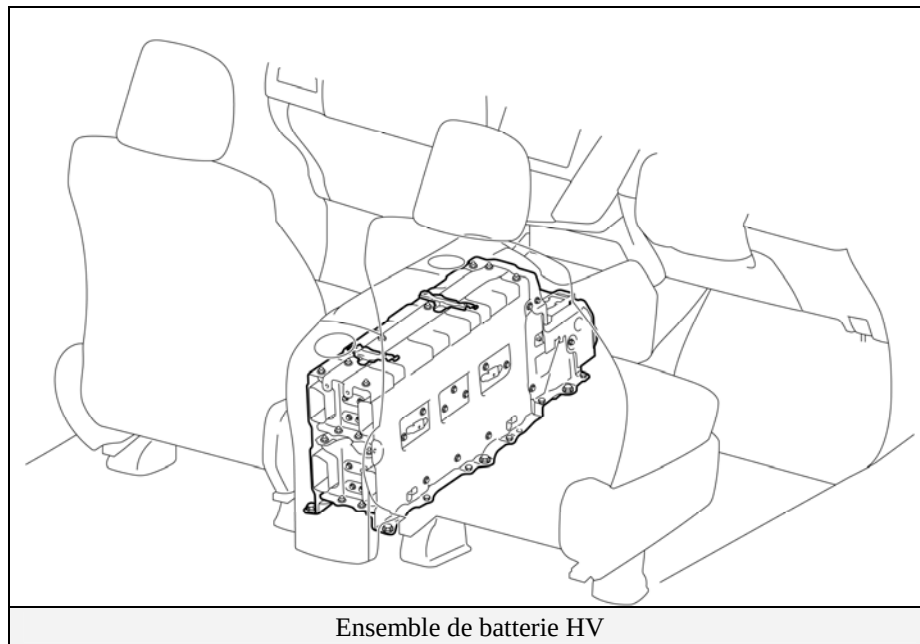
Remarque : Les valeurs en pouces ont été arrondies

Composants alimentés en électricité par l'ensemble de batterie HV

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

Récupération de l'ensemble de batterie HV au lithium-ion

- Pour toute information concernant la récupération de l'ensemble de châssis de batterie HV, contacter le concessionnaire Toyota le plus proche.



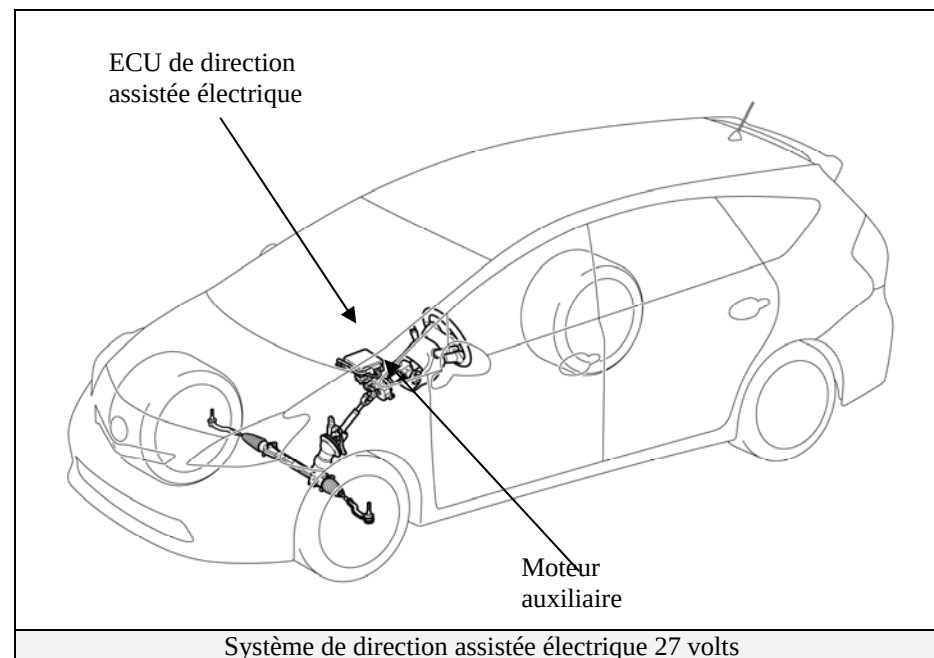
Ensemble de batterie HV

Système 27 volts

La PRIUS +/PRIUS v est équipée d'un moteur auxiliaire à courant alternatif (AC) de 27 V pour le système de direction assistée électrique (EPS). L'ordinateur EPS génère une tension de 27 volts à partir du système 12 volts. Les câbles de 27 volts sont isolés du châssis métallique et acheminés sur une courte distance de l'ordinateur EPS au moteur auxiliaire EPS dans la colonne de direction.

REMARQUE :

Le courant alternatif (AC) de 27 volts possède un potentiel d'arc supérieur à celui du courant continu (DC) de 12 volts.



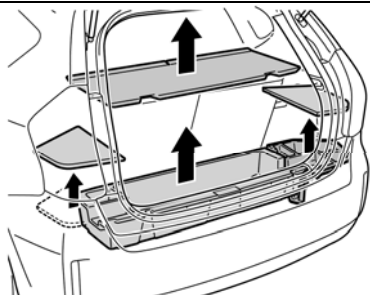
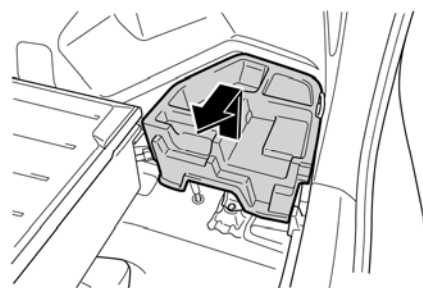
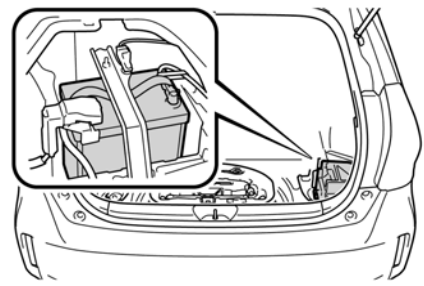
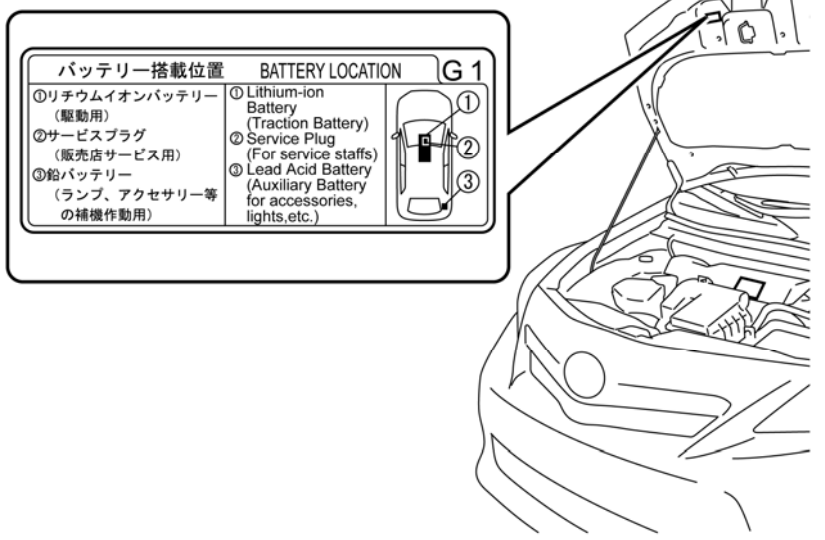
Batterie basse tension

Batterie auxiliaire

- La PRIUS +/PRIUS v contient une batterie scellée 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 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 volts.

	
Déposer les plaques de coffre et le compartiment auxiliaire	
	
Déposer le boîtier auxiliaire côté droit	Batterie auxiliaire de 12 volts fixée dans la zone de chargement
	
Etiquette d'emplacement de la batterie	

Sécurité contre la haute tension

L'ensemble de batterie HV 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, de l'ensemble 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

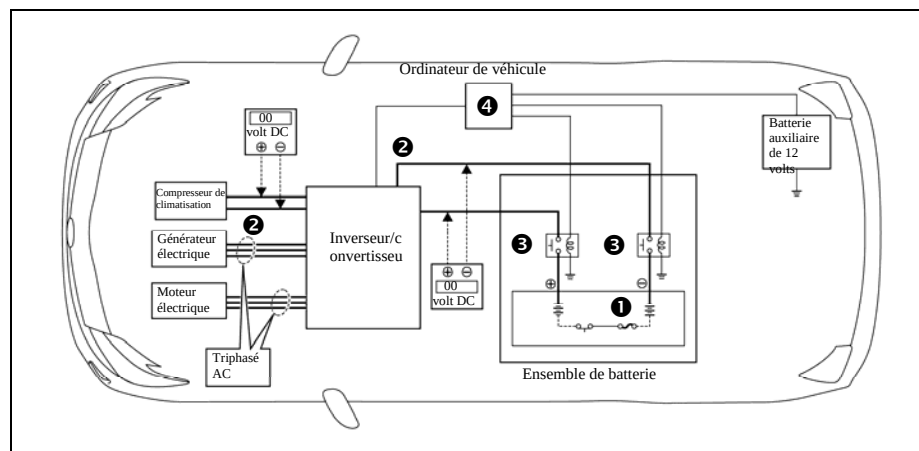
- Un fusible à haute tension ❶ offre une protection contre les courts-circuits dans l'ensemble de batterie HV.
- Les câbles d'alimentation électrique à haute tension positif et négatif ❷ branchés sur l'ensemble de batterie HV sont commandés par les relais normalement ouverts de 12 volts ❸. Quand le véhicule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

⚠ AVERTISSEMENT :

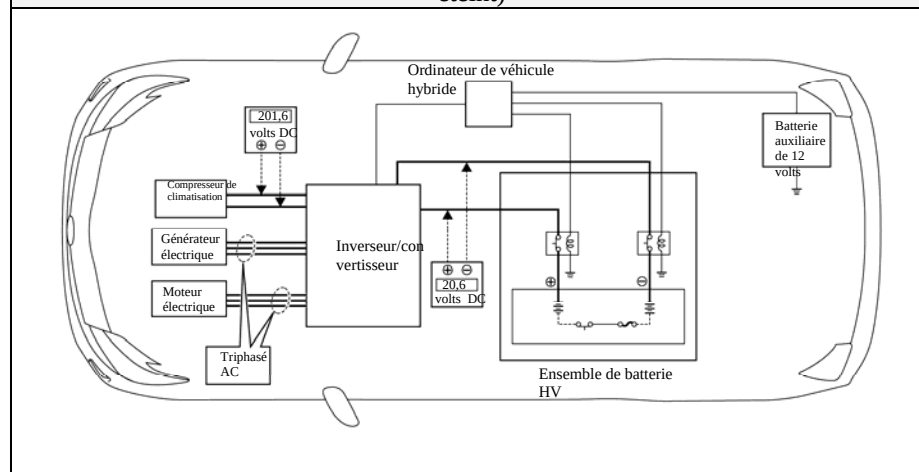
Le système à haute tension peut rester alimenté jusqu'à 10 minutes après la mise à l'arrêt ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles à cause de brûlures ou de décharges électriques importantes, éviter de toucher, de découper ou d'ouvrir tout câble d'alimentation 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. L'électricité à haute tension est véhiculée par ces câbles et ne circule pas par le biais de la carrosserie métallique du véhicule. La carrosserie métallique du véhicule ne présente pas de danger car elle est isolée des composants à haute tension

- Un moniteur de dysfonctionnement de masse contrôle en permanence la fuite de haute tension vers le châssis métallique pendant le fonctionnement du véhicule. Si un dysfonctionnement est détecté, l'ordinateur du véhicule hybride ❹ allume le témoin d'avertissement de système hybride ⚡ sur le combiné d'instruments.



Système de sécurité contre la haute tension – Véhicule à l'arrêt (témoin **READY** éteint)



Système de sécurité contre la haute tension – Véhicule activé et opérationnel (témoin **READY** allumé)

Airbags SRS et prétensionneurs de ceintures de sécurité

Equipement de série

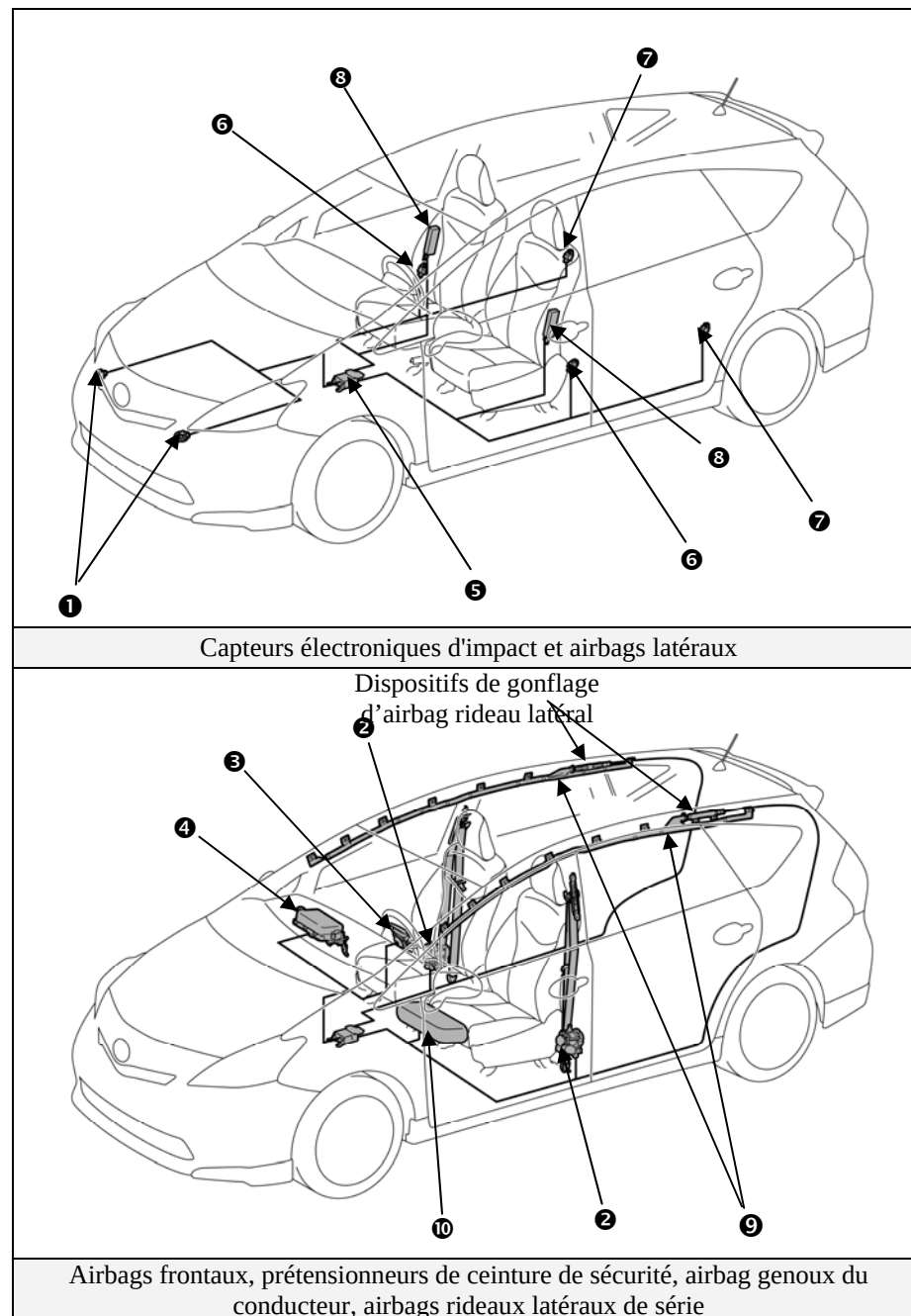
- Les capteurs électroniques d'impact frontal (2) sont montés dans le compartiment moteur ①, comme indiqué sur le schéma.
- Les prétensionneurs de ceinture de sécurité avant sont montés à proximité de la base des montants centraux ②.
- Un airbag du conducteur frontal ③ est monté dans le moyeu du volant.
- Un airbag frontal de passager ④ est intégré dans le tableau de bord, par le sommet duquel il se déploie.
- L'ordinateur SRS ⑤, contenant un capteur d'impact, est monté sur le panneau de plancher, en dessous du tableau de bord.
- Les capteurs électroniques d'impact latéral avant (2) sont montés à proximité de la base des montants centraux. ⑥
- Les capteurs électroniques d'impact latéral arrière (2) sont montés à proximité de la base des montants arrière. 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.
- Un airbag genoux de conducteur ⑩ est fixé sur la partie inférieure du tableau de bord.

Equipement en option

Le système de sécurité préventive en option contient un système à capteur radar et un système de prétensionneur pyrotechnique à moteur électrique. Lors d'une anticipation de collision, un moteur électrique, dans les prétensionneurs, rétracte les ceintures de sécurité avant. Quand les conditions se stabilisent, le moteur électrique s'inverse. Quand les airbags se déploient, ou si nécessaire, les prétensionneurs pyrotechniques fonctionnent normalement.

⚠ AVERTISSEMENT :

Le système SRS peut rester alimenté jusqu'à 90 secondes après l'arrêt ou la désactivation du véhicule. Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles causées par le déploiement involontaire du système SRS, éviter de découper les composants du système SRS.

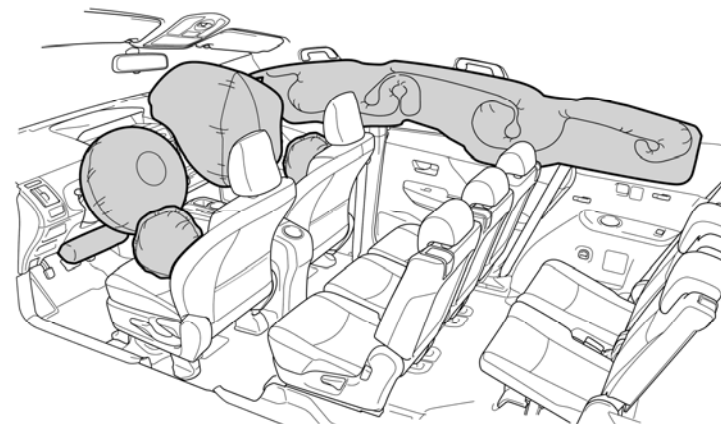
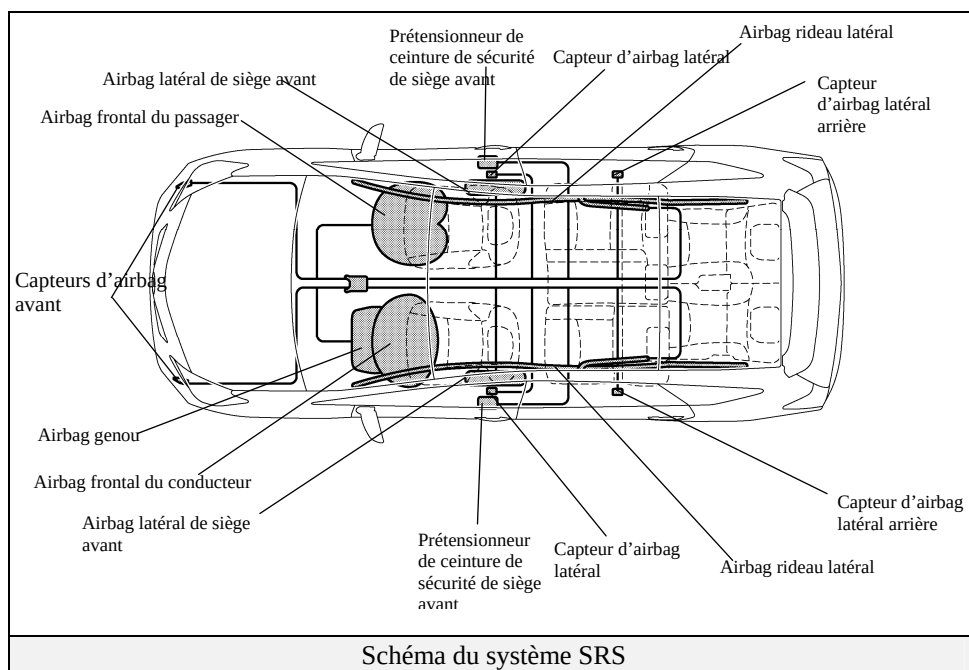


Airbags SRS et prétensionneurs de ceintures de sécurité (suite)

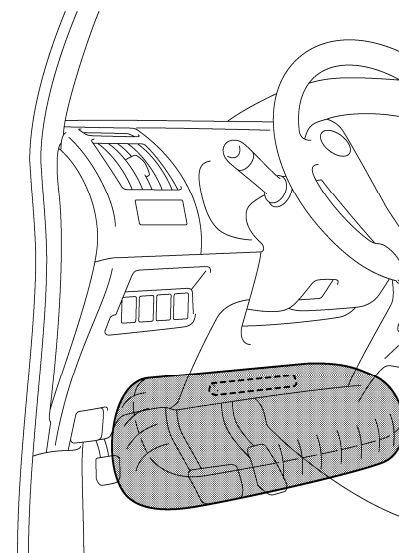
REMARQUE :

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 est conçu pour se déployer en même temps que l'airbag frontal.



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



Airbag genoux du conducteur et dispositif de gonflage

Action d'urgence

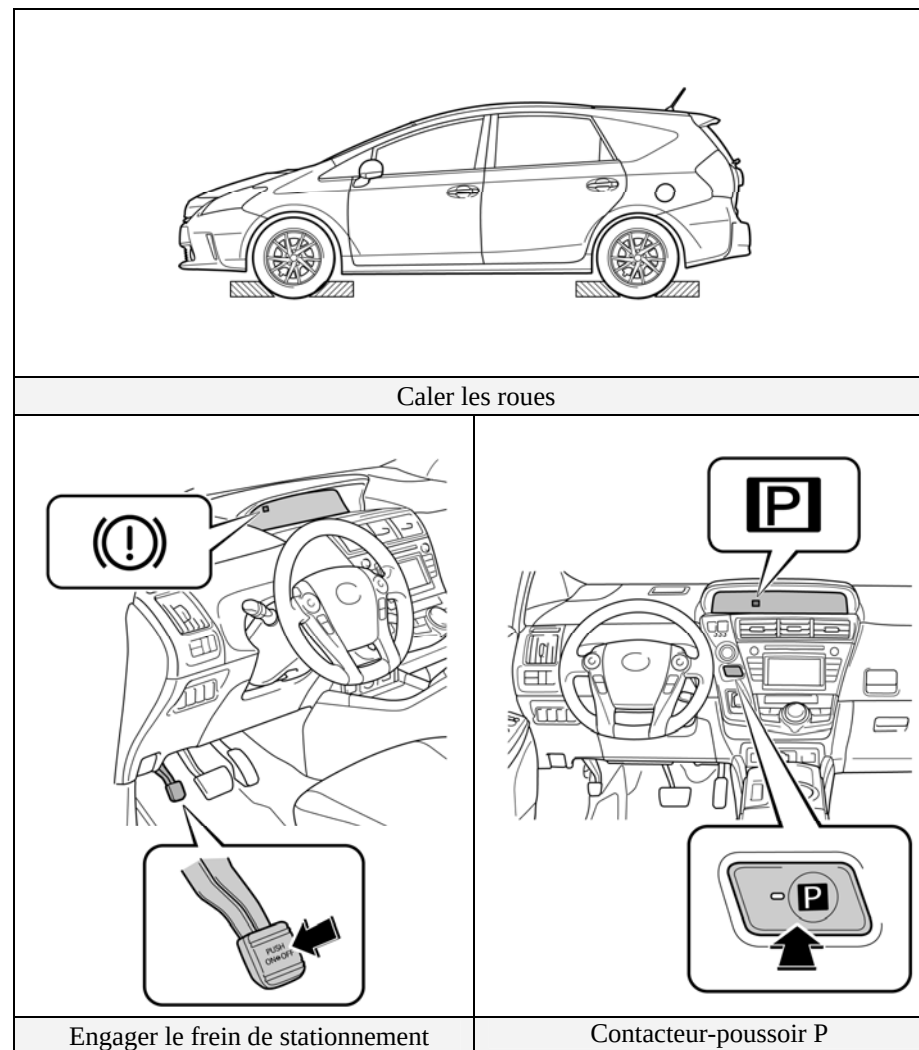
Lors de leur arrivée, les agents d'intervention d'urgence doivent suivre leurs procédures d'application normales pour les incidents impliquant un véhicule. Les cas d'urgence impliquant la PRIUS +/PRIUS v peuvent être traités comme pour d'autres automobiles, à l'exception des présentes instructions concernant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

⚠ AVERTISSEMENT :

- Ne **jamais** présumer que la PRIUS +/PRIUS v est coupée simplement parce qu'elle est silencieuse.
- Toujours observer l'état du témoin **READY** dans le combiné d'instruments afin de vérifier si le véhicule est activé ou à l'arrêt. Le véhicule est à l'arrêt quand le témoin **READY** est éteint.
- Si le véhicule n'est pas coupé et désactivé avant les procédures d'action d'urgence, cela peut provoquer des blessures graves ou mortelles dues au déploiement involontaire du système de retenue supplémentaire, ou de graves brûlures et des chocs électriques dus au système électrique à haute tension.

Désincarcération

- Immobiliser le véhicule
Caler les roues et engager le frein de stationnement.
Appuyer sur le contacteur **P** pour enclencher le stationnement (P).
- Désactiver le véhicule
Chacune des deux méthodes suivantes permet d'arrêter le véhicule et de désactiver l'ensemble de batterie HV, le système SRS et la pompe à essence.

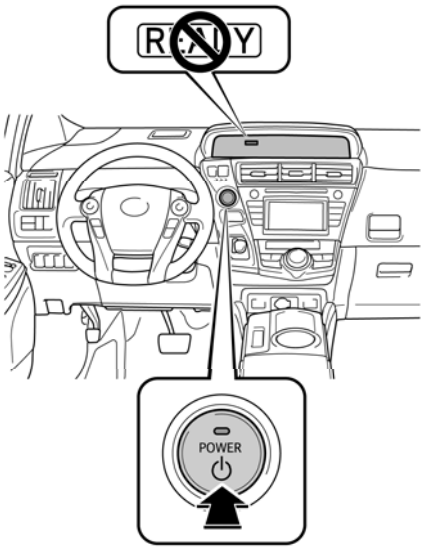
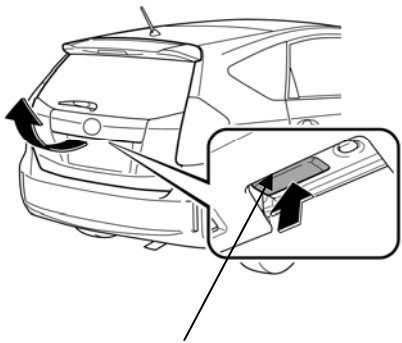
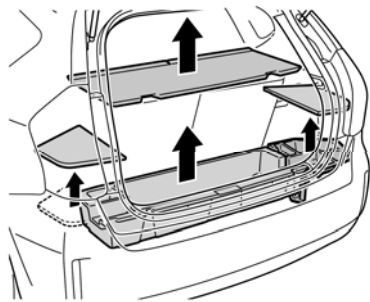
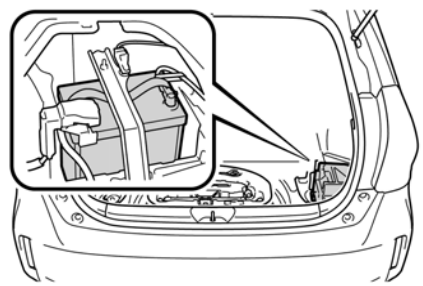


Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Procédure n° 1

1. Vérifier l'état du témoin **READY** sur le combiné d'instruments.
2. Si le témoin **READY** est allumé, le véhicule est activé et opérationnel. Arrêter le véhicule en appuyant une fois sur le bouton de mise en marche.
3. Le véhicule est déjà à l'arrêt si les témoins du combiné d'instruments et le témoin **READY** ne sont pas allumés. **Ne pas** appuyer sur le bouton de mise en marche car le véhicule peut démarrer.
4. Si la clé est facilement accessible, la maintenir à au moins 16 pieds (5 mètres) du véhicule et débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts située derrière le cache dans la zone de chargement afin d'éviter le redémarrage accidentel du véhicule.
5. Si la clé est introuvable, débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts sous le cache, dans la zone de chargement, afin d'empêcher un redémarrage accidentel du véhicule.

	 Contacteur d'ouverture de porte de coffre
Mettre le véhicule à l'arrêt (témoin READY éteint)	Ouvrir la porte de coffre
	
Déposer les plaques de coffre et les compartiments auxiliaires	Batterie auxiliaire de 12 volts dans la zone de chargement

Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

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

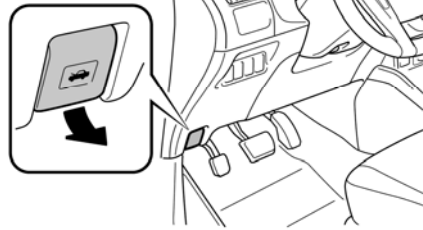
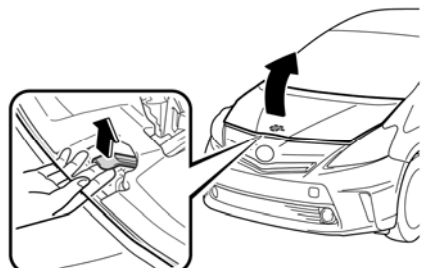
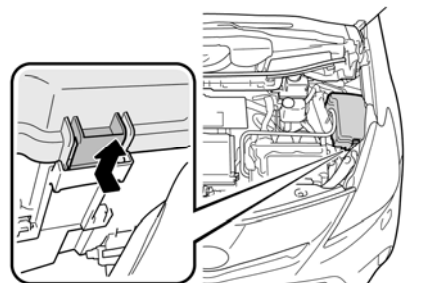
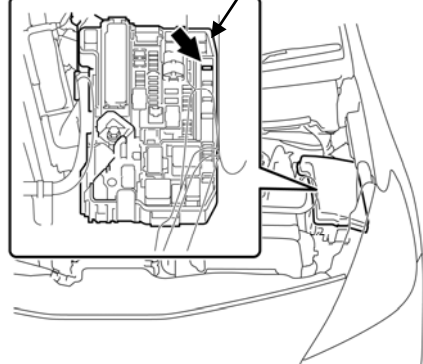
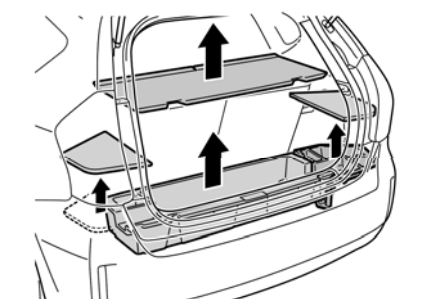
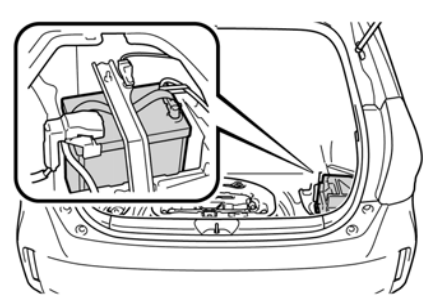
1. Ouvrir le capot.
2. Enlever le couvercle de boîte à fusibles.
3. Enlever le fusible **IG2** (20A de couleur jaune) de la boîte à fusibles du compartiment moteur (voir schéma). Si le fusible correct ne peut pas être identifié, retirer tous les fusibles de la boîte à fusibles.
4. Débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts sous le cache, dans la zone de chargement, afin d'empêcher un redémarrage accidentel du véhicule.

REMARQUE :

Avant de débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts, baisser les vitres, déverrouiller les portes et ouvrir la porte de coffre, selon les besoins. Quand la batterie auxiliaire de 12 volts est débranchée, les commandes électriques ne fonctionnent plus.

⚠ AVERTISSEMENT :

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

	
Déverrouillage à distance du capot	Déverrouillage du verrou du capot
	
Cache de boîte à fusibles	Fusible IG2 (20A jaune) Emplacement du fusible IG2 dans la boîte à fusibles du compartiment moteur
	
Déposer les plaques de coffre et les compartiments auxiliaires	Batterie auxiliaire de 12 volts dans la zone de chargement

Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

- Stabiliser le véhicule

Etayer les points (4) situés directement en dessous des montants avant et arrière.
Ne pas placer de cales en dessous des câbles d'alimentation à haute tension, du système d'échappement ou du système de carburant.
- Accéder aux patients

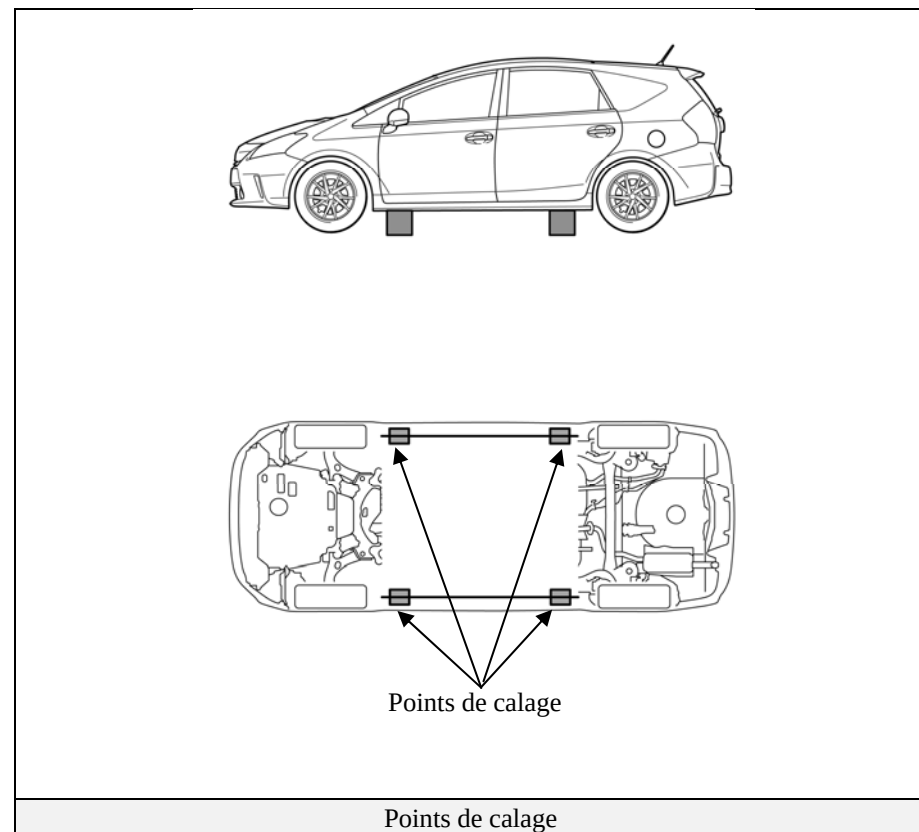
Dépose de vitre
Utiliser les procédures de dépose de vitre normales selon les besoins.

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 de porte
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.

REMARQUE :

Pour éviter tout déploiement intempestif des airbags lors de la dépose ou du déplacement de la porte avant, s'assurer que le véhicule est coupé et que la batterie auxiliaire de 12 volts est débranchée.



Action d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Dépose du toit

La PRIUS +/PRIUS v est équipée d'airbags rideaux latéraux. Lorsque les airbags ne se sont pas déployés, la dépose totale du toit n'est pas recommandée. 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. Ceci afin d'éviter de percer les airbags rideaux latéraux, les dispositifs de gonflage et le faisceau de câbles.

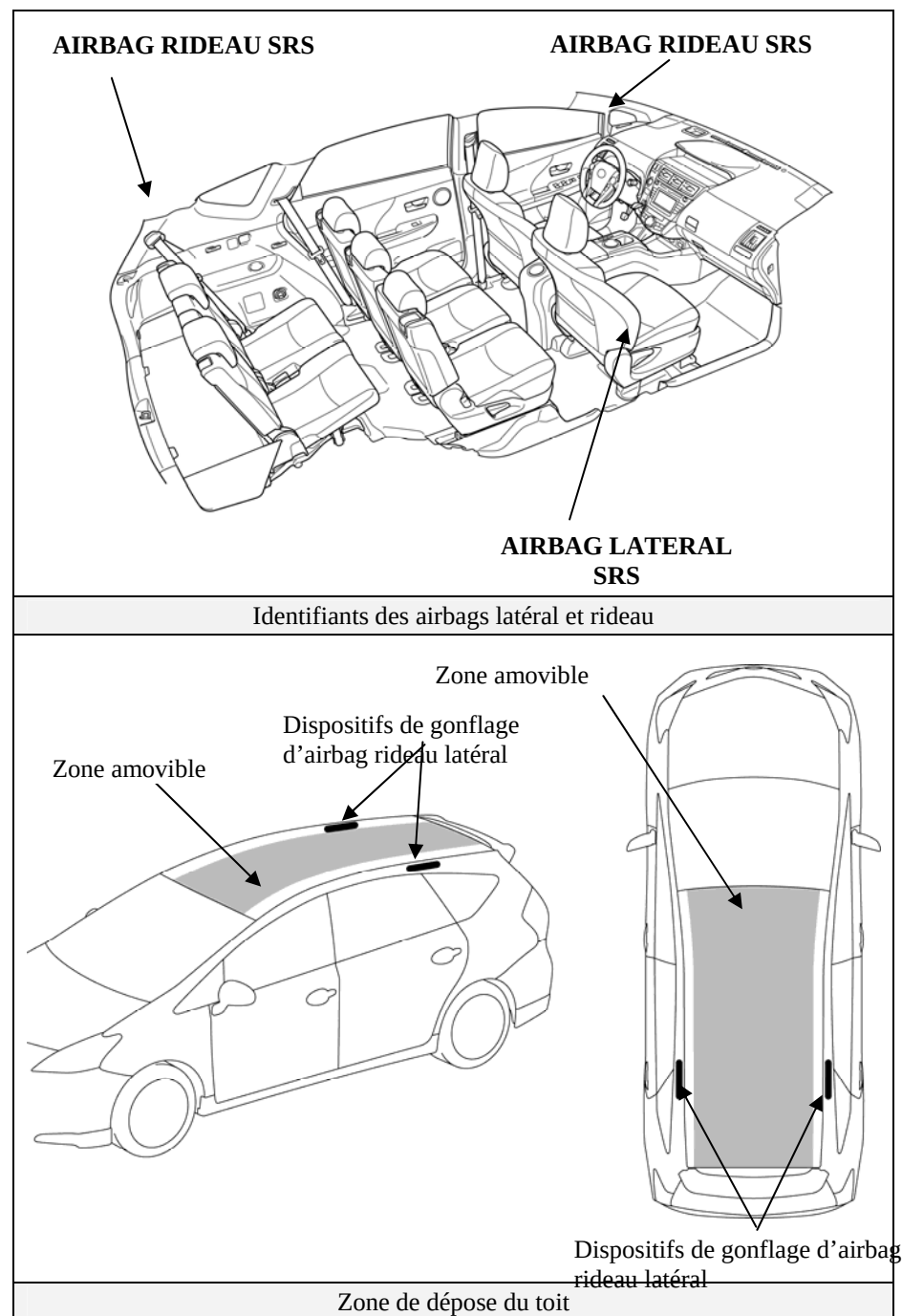
REMARQUE :

Les airbags rideaux latéraux peuvent être identifiés grâce au schéma de cette page (des détails supplémentaires sur le composant sont fournis à la page 16).

Un panneau de toit en polycarbonate gris sombre transparent est disponible en option pour la PRIUS +/ PRIUS v. Lors de la découpe de la section centrale du toit, utiliser des outils de découpe appropriés pour le polycarbonate.

Déplacement du tableau de bord

La PRIUS +/PRIUS v est équipée d'airbags rideaux latéraux. Si ces derniers ne se 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. 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)

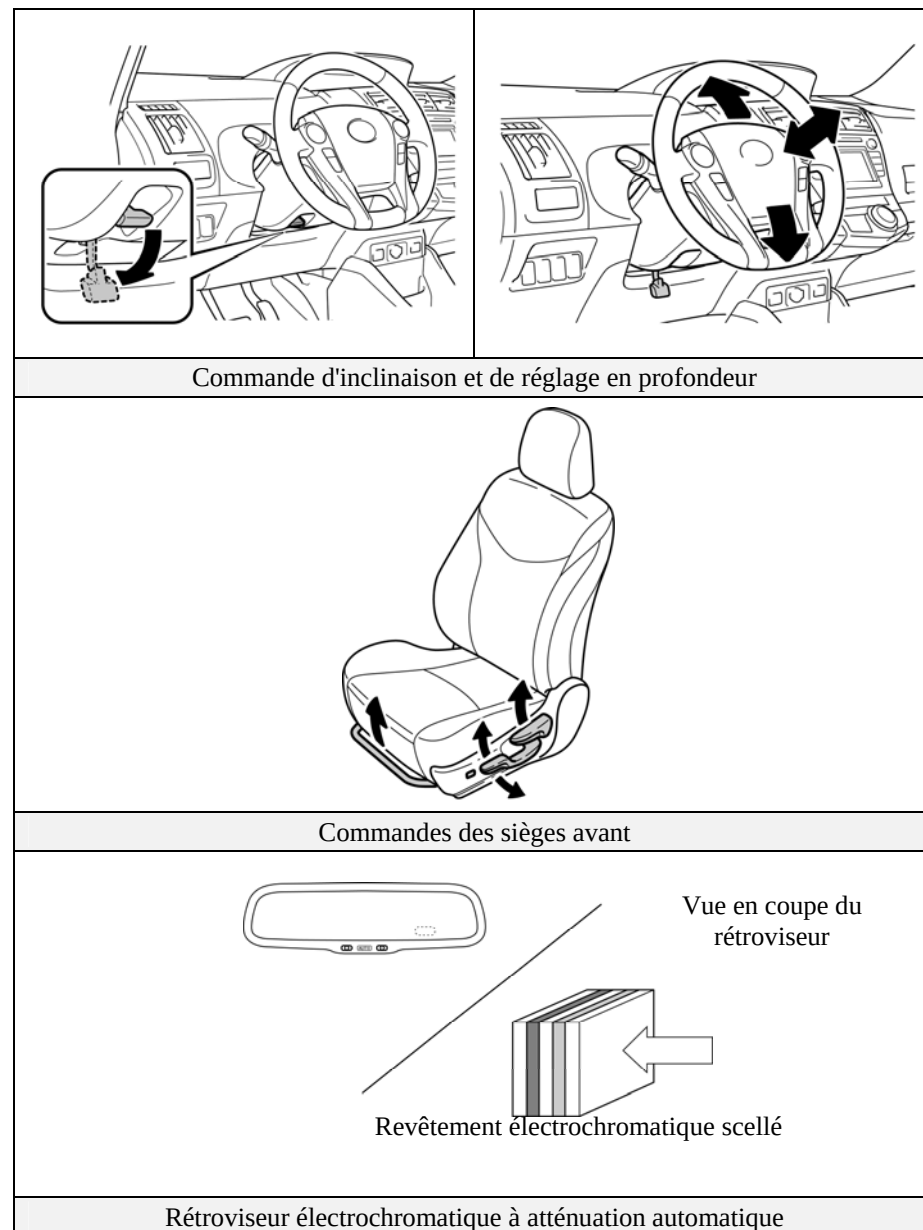
Désincarcération (suite)

Sacs gonflables de levage de secours

Ne 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 du système de carburant.

Repositionnement du volant et des sièges avant et arrière

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



REMARQUE :

La PRIUS +/-PRIUS v est équipée d'un rétroviseur électrochromique 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

- Produit extincteur
L'eau s'est avérée être un produit extincteur convenable.
- Lutte initiale contre le feu
Lutter contre le feu rapidement, de façon agressive.
Empêcher les eaux d'écoulement d'entrer dans les zones critiques.
Il est possible que les équipes de lutte contre le feu ne puissent pas identifier une PRIUS +/PRIUS v avant que le feu ait été éteint et que les opérations de révision aient commencé.
- Incendie dans l'ensemble de batterie HV
Si un incendie se déclare dans l'ensemble de batterie HV au lithium-ion, 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 l'ensemble de batterie HV.

Si on les laisse brûler, les cellules de batterie au lithium-ion de la PRIUS +/PRIUS v se consomment rapidement et peuvent être réduites en cendres à l'exception de leurs éléments métalliques.

Lutte offensive contre le feu

Normalement, on peut contrôler efficacement le feu dans un ensemble de batterie HV au lithium-ion en l'arrosant avec de grandes quantités d'eau à une distance de sécurité, ce qui refroidira les cellules de batterie au lithium-ion adjacentes à un point inférieur à leur point d'inflammation. Les cellules restant en feu, si elles ne sont pas éteintes par l'eau, se consumeront d'elles-mêmes.

Cependant, il n'est pas recommandé d'arroser l'ensemble de châssis de batterie HV de la PRIUS +/PRIUS v 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 l'ensemble de batterie HV de la PRIUS +/PRIUS v 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 cellules de batterie au lithium-ion se consumer. Durant la lutte défensive, l'équipe d'incendie peut utiliser un jet d'eau ou de l'eau pulvérisée pour protéger les zones avoisinantes ou contrôler la direction de la fumée.



AVERTISSEMENT :

- Des batteries qui brûlent peuvent irriter les yeux, le nez et la gorge. Pour éviter toute blessure, porter un équipement de protection individuelle qui convient aux solvants organiques, notamment un appareil respiratoire autonome.
- Les cellules de batterie sont enfermées dans un boîtier métallique et l'accès est limité.
- Afin d'éviter des blessures graves ou mortelles à la suite de graves brûlures ou d'un choc électrique, ne **jamais** enlever ou percer le couvercle de l'ensemble de batterie haute tension, même en cas d'incendie

Action d'urgence (suite)

Révision

Durant la révision, si ce n'est pas encore fait, immobiliser et désactiver le véhicule. Se reporter aux schémas des pages 18, 19 et 20. 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, des chocs électriques graves ou l'électrocution.

- Immobiliser le véhicule
Caler les roues et engager le frein de stationnement.
Appuyer sur le contacteur **P** pour enclencher le stationnement (P).
- Désactiver le véhicule
Chacune des deux méthodes suivantes permet d'arrêter le véhicule et de désactiver l'ensemble de batterie HV, le système SRS et la pompe à essence.

Procédure n° 1

1. Vérifier l'état du témoin **READY** sur le combiné d'instruments.
2. Si le témoin **READY** est allumé, le véhicule est activé et opérationnel. Arrêter le véhicule en appuyant une fois sur le bouton de mise en marche.
3. Le véhicule est déjà à l'arrêt si les témoins du combiné d'instruments et le témoin **READY** ne sont pas allumés. **Ne pas** appuyer sur le bouton de mise en marche car le véhicule peut démarrer.
4. Si la clé est facilement accessible, la maintenir à au moins 16 pieds (5 mètres) du véhicule et débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts située derrière le cache dans la zone de chargement afin d'éviter le redémarrage accidentel du véhicule.
5. Si la clé est introuvable, débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts sous le cache, 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. Ouvrir le capot.
2. Enlever le couvercle de boîte à fusibles.
3. Enlever le fusible **IG2** (20A de couleur jaune) de la boîte à fusibles du compartiment moteur (voir schéma). Si le fusible

correct ne peut pas être identifié, retirer tous les fusibles de la boîte à fusibles.

4. Débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts sous le cache, dans la zone de chargement, afin d'empêcher un redémarrage accidentel du véhicule.

REMARQUE :

Avant de débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts, baisser les vitres, déverrouiller les portes et ouvrir la porte de coffre, selon les besoins. Quand la batterie auxiliaire de 12 volts est débranchée, les commandes électriques ne fonctionnent plus.

AVERTISSEMENT :

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

Récupération de l'ensemble de batterie HV au lithium-ion

Pour toute information concernant la récupération de l'ensemble de châssis de batterie HV, contacter le concessionnaire Toyota le plus proche.

Action d'urgence (suite)

Déversements

La PRIUS +/PRIUS v contient les mêmes liquides automobiles ordinaires que les autres véhicules Toyota non hybrides, à l'exception de l'électrolyte au lithium-ion utilisé dans l'ensemble de batterie HV. L'électrolyte utilisé dans les cellules de batterie au lithium-ion est un électrolyte organique inflammable. L'électrolyte est absorbé par les séparateurs de cellule de batterie et, normalement, ne fuira pas, même si les cellules de batterie sont écrasées ou fissurées. Tout électrolyte liquide qui fuit d'une cellule de batterie au lithium-ion s'évapore rapidement.

AVERTISSEMENT :

- *La batterie au lithium-ion contient de l'électrolyte organique. Une tout petite quantité peut s'écouler des batteries et peut irriter les yeux, le nez, la gorge et la peau.*
- *Tout contact avec la vapeur produite par l'électrolyte peut irriter le nez et la gorge.*
- *Pour éviter toute blessure due à l'électrolyte ou à la vapeur, porter un équipement de protection individuelle protégeant contre l'électrolyte organique, notamment un appareil respiratoire autonome, ou un masque de protection protégeant contre les gaz organiques.*

En cas d'urgence, se reporter à la fiche technique de sécurité du fabricant (PSDS) de la batterie au lithium-ion (numéro de référence G9280-47190).

- Eliminer les éclaboussures d'électrolyte au lithium-ion en utilisant l'équipement de protection individuelle (EPI) suivant :
 - Bouclier anti-éclaboussures ou lunettes de protection. Les casques protecteurs rabattables ne conviennent pas pour les éclaboussures d'électrolyte.
 - Gants en caoutchouc ou gants appropriés pour les solvants organiques.
 - Tablier approprié pour les solvants organiques.
 - Bottes en caoutchouc ou bottes appropriées pour les solvants organiques.
 - Masque de protection protégeant contre les gaz organiques ou appareil respiratoire autonome.
- Absorbant
 - Absorbant convenant pour les solvants organiques.

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 au lithium-ion. L'exposition à l'électrolyte est peu probable sauf en cas de collision catastrophique ou d'erreur de manipulation. En cas d'exposition, suivre les directives suivantes.

- Porter un équipement de protection individuelle (EPI).
 - Bouclier anti-éclaboussures ou lunettes de protection. Les casques protecteurs rabattables ne conviennent pas pour les éclaboussures d'électrolyte.
 - Gants en caoutchouc ou gants appropriés pour les solvants organiques.
 - Tablier approprié pour les solvants organiques.
 - Bottes en caoutchouc ou bottes appropriées pour les solvants organiques.
 - Masque de protection protégeant contre les gaz organiques ou appareil respiratoire autonome
- Absorption
 - Effectuer une première décontamination en retirant les vêtements infectés et en les mettant au rebut de manière adéquate.
 - Rincer à l'eau durant 20 minutes les surfaces touchées.
 - Transporter les victimes à l'établissement de soins médicaux le plus proche.
- Inhalation sans incendie
 - Tout contact avec la vapeur produite par l'électrolyte contenant de l'humidité peut irriter le nez et la gorge. *Dans des cas extrêmes, comme dans des espaces confinés, déplacer les patients exposés vers une zone bien aérée.*
 - Transporter les victimes à l'établissement de soins médicaux le plus proche.*
- 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 individuelle adapté à la lutte contre le feu, y compris un appareil respiratoire autonome.
 - Transporter les victimes depuis l'environnement dangereux dans un endroit sûr et leur faire respirer de l'oxygène.
 - Transporter les victimes à l'établissement de soins médicaux le plus proche.

Action d'urgence (suite)

Premiers secours (suite)

- Ingestion
Ne pas faire vomir, sauf instructions du médecin.
Si le patient vomit spontanément, veiller à ce qu'il ne s'étouffe pas.
Transporter 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. La PRIUS +/-PRIUS v peut être manipulée en suivant ces recommandations :

REMARQUE :

Si les pièces liées au système de stationnement (P) sont endommagées suite à l'immersion, il peut être impossible de passer de la position de stationnement (P) au point mort (N). Si tel est le cas, veiller à remorquer ou à déplacer le véhicule avec les roues avant qui ne touchent pas le sol.

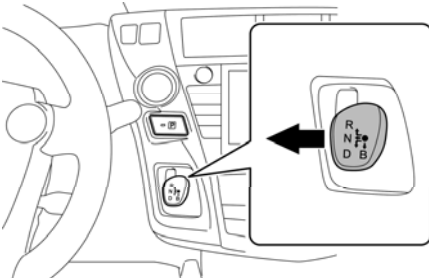
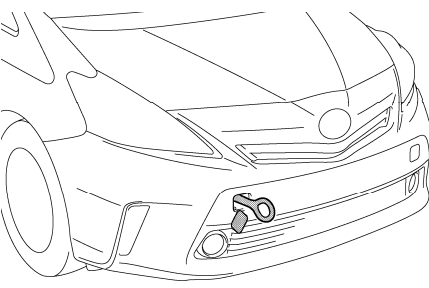
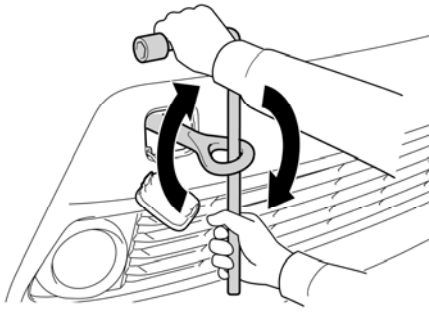
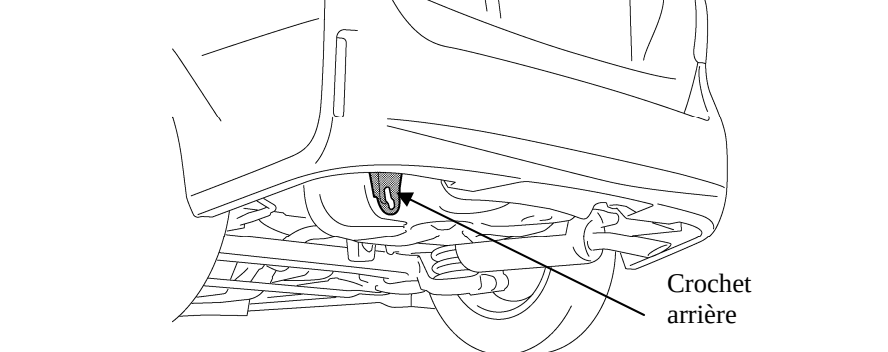
Assistance routière

La PRIUS +/PRIUS v utilise un sélecteur de changement de vitesse électronique et un contacteur P pour sélectionner le mode de stationnement (P). Si la batterie auxiliaire de 12 volts est déchargée ou débranchée, le véhicule ne peut pas être démarré ni quitter le mode de stationnement (P). En cas de décharge, la batterie auxiliaire de 12 volts peut être démarrée par batterie de secours afin de permettre au véhicule de démarrer et de quitter le mode 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

La PRIUS +/PRIUS v 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.

- Une remorque à plateau est la méthode de remorquage privilégiée.
- Le véhicule peut quitter le mode de stationnement (P) pour passer au point mort (N) lorsqu'il est en mode allumage ou READY. Pour sélectionner le point mort (N), il faut maintenir le sélecteur de changement de vitesse en position N pendant environ 0,5 seconde.
- Si la batterie auxiliaire de 12 volts est déchargée, le véhicule ne démarre pas et le levier de changement de vitesse reste en position de stationnement (P). 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 31).
- En l'absence de dépanneuse et en cas d'urgence, le véhicule peut être 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 sur une courte distance et à vitesse réduite (inférieure à 18 mph (30 km/h)). L'œillet se trouve avec les outils dans la zone de chargement du véhicule, comme illustré à la page 30.

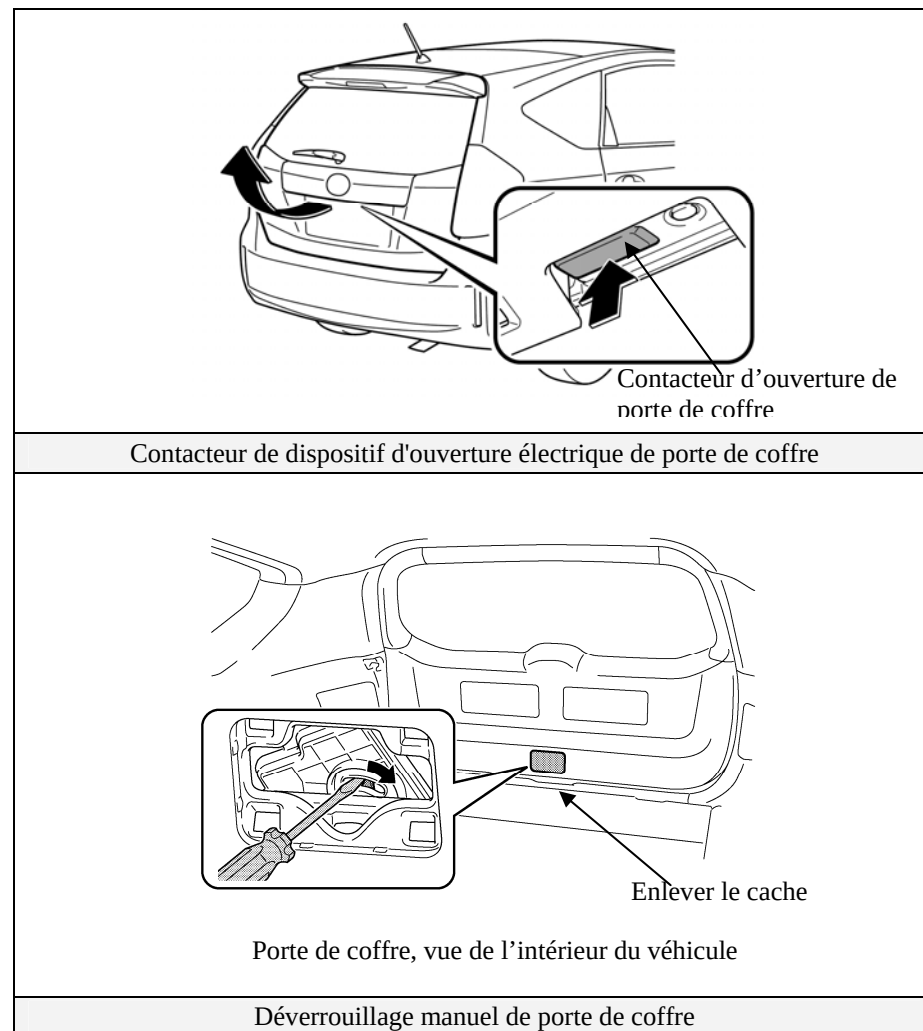
	
Démarrage du véhicule	Mettre le sélecteur de changement de vitesse en position N
	
Emplacement de montage de l'œillet de remorquage	Pose de l'œillet
	
Emplacement du crochet arrière	

Assistance routière (suite)

Dispositif d'ouverture électrique de porte de coffre

La PRIUS +/PRIUS v est équipée d'un dispositif d'ouverture électrique de porte du coffre. En cas de perte de l'alimentation 12 volts, 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.

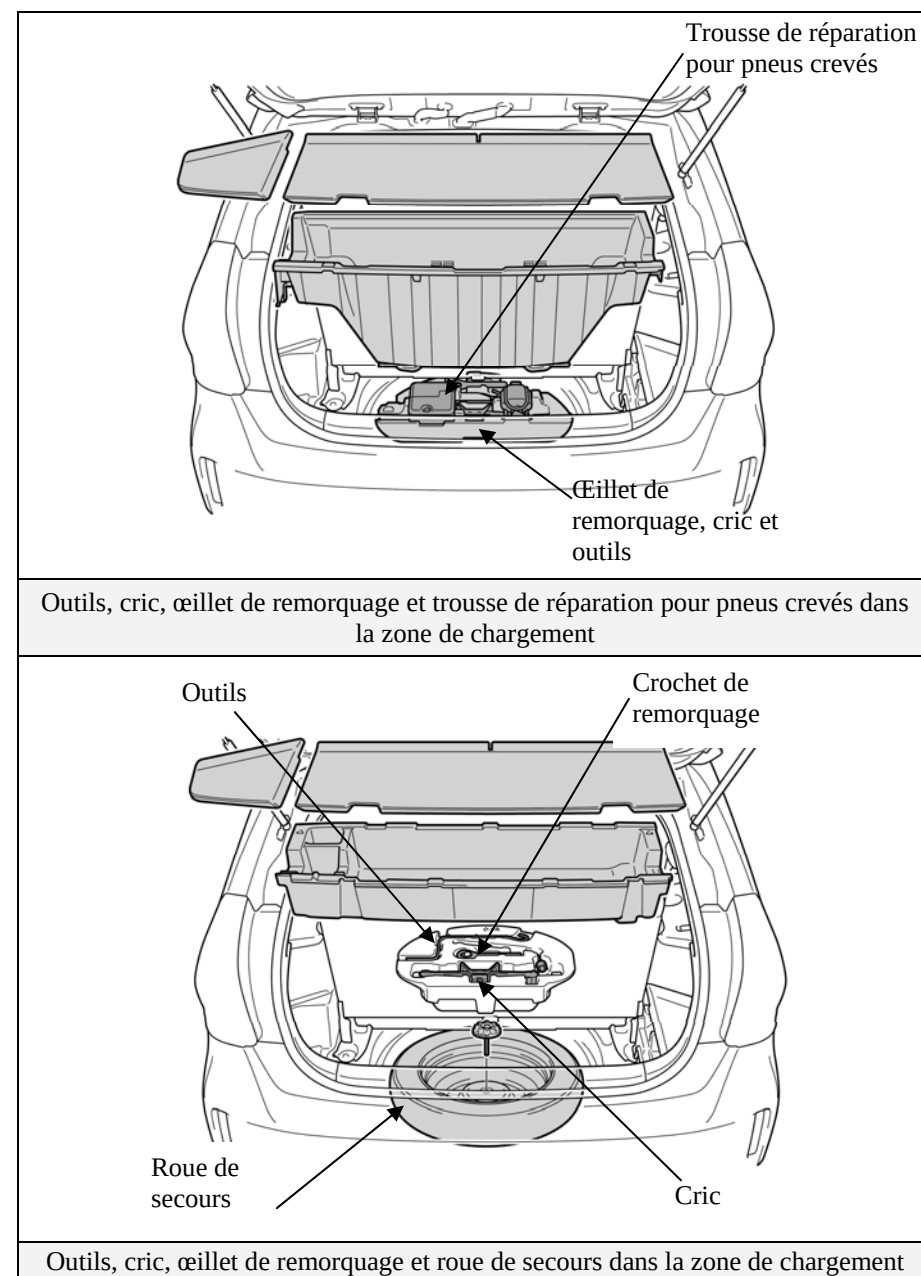


Assistance routière (suite)

Roue de secours

Le cric, les outils, l'œillet de remorquage et la trousse de réparation pour pneus crevés sont fournis, comme indiqué sur le schéma.

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



Assistance routière (suite)

Démarrage par batterie de secours

La batterie auxiliaire de 12 volts 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 volts se situe dans la zone de chargement. Si la batterie auxiliaire de 12 volts est déchargée, la porte de coffre 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 volts située dans la boîte à fusibles du compartiment moteur.

- Ouvrir le capot.
- Enlever le couvercle de la boîte à fusibles et ouvrir le cache de la borne positive.
- Brancher le câble de démarrage positif sur la borne positive.
- Brancher le câble de démarrage négatif sur une masse solide.
- Placer la clé à proximité de l'habitacle du véhicule, enfoncer la pédale de frein et appuyer sur le bouton de mise en marche.

REMARQUE :

Si le véhicule ne reconnaît pas la clé après avoir branché la batterie de secours, ouvrir et fermer la porte du conducteur quand le véhicule est à l'arrêt.

Si la pile interne de la clé est complètement déchargée, mettre le côté de cette clé 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 schémas de la page 9.

- L'ensemble de batterie HV à haute tension ne peut pas être relié à une batterie de secours.

Dispositif antidémarrage

La PRIUS +/PRIUS v est équipée d'un système antidémarrage de série.

- Le véhicule peut uniquement être démarré au moyen d'une clé enregistrée.

