

 **TOYOTA**  
***AURIS***



## Hybridní Model 2010

*Příručka pro činnost v případě nouze*



## Předmluva

V červnu 2010 Toyota představila model Toyota Auris s benzínově-elektrickým hybridním pohonem. Kromě systémů popsaných v této příručce sdílí hybridní model Aurisu základní automobilové systémy a charakteristiky s klasickým nehybridním modelem Aurisu. Tuto příručku vydala Toyota pro havarijní a záchranné týmy, aby je poučila a pomohla jim s bezpečnou manipulací s hybridní technologií Aurisu.

Elektrický proud o vysokém napětí napájí pohonný elektromotor vozu, generátor, kompresor klimatizace a inverter/konvertor. Všechna ostatní elektrická zařízení automobilu, jako přední světlomety, rádio a ukazatele/měřiče, jsou napájeny ze zvláštního 12voltového pomocného akumulátoru. Do hybridního Aurisu byla zabudována řada bezpečnostních zařízení, která zajišťují, aby vysokonapěťová (přibližně 201,6 voltů) nikl-metal-hydridová (NiMH) akumulátorová sada hybridního pohonu (HV) byla v případě nehody maximálně zabezpečena.

Hybridní Auris využívá následující elektrické systémy:

- Střídavý proud (AC) o maximálním napětí 650 voltů
- Stejnoseměrný proud (DC) o jmenovitém napětí 201,6 voltů
- Stejnoseměrný proud (DC) o jmenovitém napětí 12 voltů

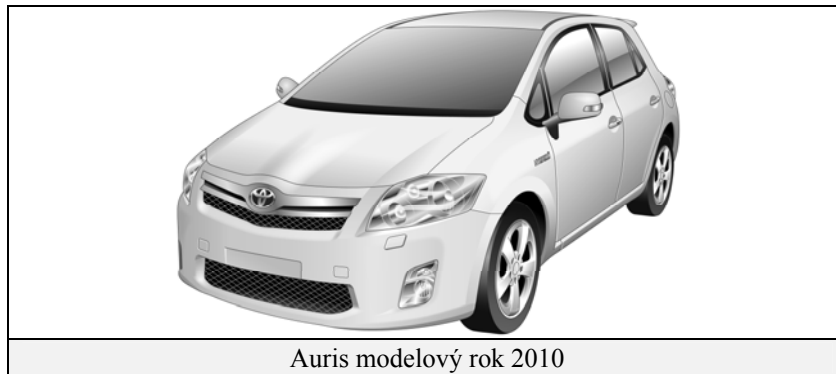
Charakteristiky hybridního Aurisu:

- Kompletní modelová změna s novým designem exteriéru a interiéru.
- Zesilovací konvertor v invertoru/konvertoru, který zesiluje dostupné napětí na 650 voltů potřebných pro elektromotor pohánějící vůz.
- Vysokonapěťová akumulátorová sada hybridního pohonu (HV), dimenzovaná na 201,6 voltů.
- Vysokonapěťový elektricky poháněný kompresor klimatizace (A/C), dimenzovaný na 201,6 voltů.
- Elektrická soustava karoserie dimenzovaná na 12 voltů se záporným pólem připojeným na kostru.
- Přídavný zádržný systém (SRS) – přední airbasy, boční airbasy v předních sedadlech, boční hlavové airbasy, předepínače bezpečnostních pásů na předních sedadlech a kolenní airbag řidiče.

Důležitým faktorem při manipulaci s havarovaným Aurisem s hybridním synergickým pohonem je bezpečnost před vysokým napětím. Je proto důležité znát a chápat všechny odpojovací a deaktivací postupy a výstrahy uvedené v této příručce.

Příručka dále obsahuje:

- Identifikace hybridního Aurisu.
- Rozmístění a popis hlavních součástí hybridního synergického pohonu.
- Informace důležité pro vyproštění posádky, hašení požáru, vyproštění vozu a další havarijní a záchranné postupy.
- Informace pro silniční asistenci.



Auris modelový rok 2010

Tato příručka má pomoci členům havarijních a záchranných týmů při bezpečné manipulaci s hybridním modelem Auris v případě nehody.

<b>Obsah</b>	<b>Strana</b>
O hybridním Aurisu	1
Identifikace hybridního Aurisu	2
Rozmístění & popis součástí hybridního synergického pohonu	5
Systém bezklíčového nastupování a startování	8
Elektronická volicí páka automatické převodovky	10
Fungování hybridního synergického pohonu	11
Akumulátorová sada hybridního pohonu (HV)	12
Nízkonapěťový akumulátor	13
Ochrana před vysokým napětím	14
Airbagy & předepínače bezpečnostních pásů systému SRS	15
Havarijní a záchranné postupy	17
Vyproštění posádky	17
Požár	23
Prohlídka	24
Vyproštění/recyklace NiMH akumulátorové sady hybridního pohonu	24
Únik kapalin	25
První pomoc	25
Potopení vozu	26
Silniční asistence	27

## O hybridním Aurisu

Auris se připojil k Priusu jako další hybridní model Toyota. Hybridní synergický pohon znamená, že vůz je poháněn spalovacím (benzínovým) motorem i elektromotorem. Ve voze jsou uloženy dva zdroje pohonné energie:

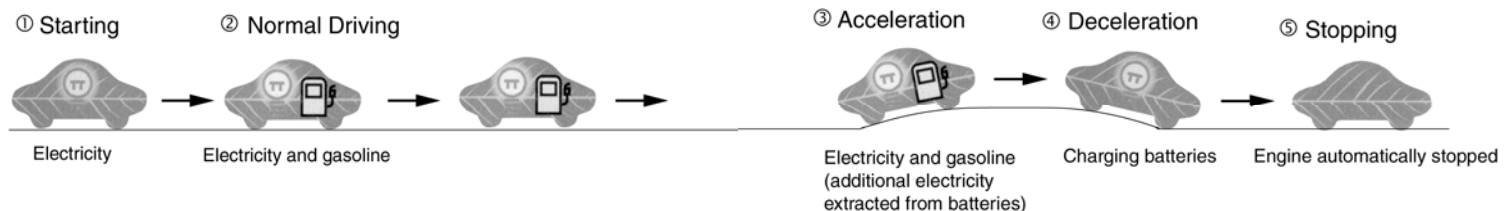
1. Benzín pro spalovací motor je uložen v palivové nádrži.
2. Elektřina pro elektromotor je uložena ve vysokonapěťové akumulátorové sadě hybridního pohonu (HV).

Zkombinováním obou pohonných jednotek se dosáhlo jak úspory paliva, tak i snížení škodlivých emisí. Benzínový motor pohání také elektrický generátor, který dobíjí akumulátorovou sadu, takže hybridní Auris nikdy nepotřebuje nabíjení z vnějšího zdroje (na rozdíl od čistých elektromobilů).

V závislosti na jízdních podmínkách může být vůz poháněn jedním nebo oběma pohonnými jednotkami. Následující obrázek ukazuje, jak hybridní Auris funguje v různých jízdních režimech.

- ❶ Při malé akceleraci v nízkých rychlostech je vůz poháněn elektromotorem. Benzínový motor je vypnut.
- ❷ Během normální jízdy je vůz poháněn převážně benzínovým motorem. Benzínový motor současně pohání generátor, který dobíjí akumulátorovou sadu.

- ❸ Při plné akceleraci, jako například při vyjíždění kopce, je vůz poháněn oběma motory – benzínovým i elektromotorem.
- ❹ Při zpomalování, jako například při brzdění, vůz regeneruje svou kinetickou energii z předních kol a přeměňuje ji na elektřinu, kterou ukládá do akumulátorové sady.
- ❺ Při stání vozu jsou benzínový motor i elektromotor vypnuté, ale vůz přitom stále zůstává zapnutý a v provozu.



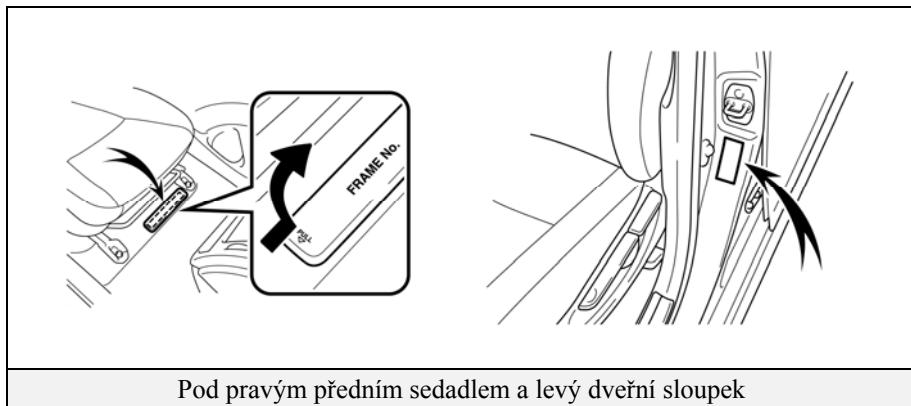
## Identifikace hybridního Aurisu

Svým vzhledem je Auris z modelového roku 2010 téměř identický s klasickým nehybridním modelem Toyota Auris. Hybridní Auris je 5dveřový hatchback. Následující obrázky, zachycující exteriér, interiér a motorový prostor, vám pomohou při identifikaci.


Alfanumerické 17místné identifikační číslo vozu (VIN) je umístěno na podlaze pod pravým předním sedadlem a na levém dveřním sloupku.

Příklad VIN: SB1KS56E#####

Hybridní Auris je identifikován prvními 8 alfanumerickými znaky **SB1KS56E**.



## Exteriér

- 1  logo na dveřích zavazadlového prostoru.
- 2 Dvířka plnicího otvoru benzínové nádrže, umístěná na levém zadním rohovém panelu.
- 3 **HYBRID** logo na obou předních blatnicích.



Levý pohled na exteriér



Čelní a zadní pohled na exteriér



Levý zadní pohled na exteriér

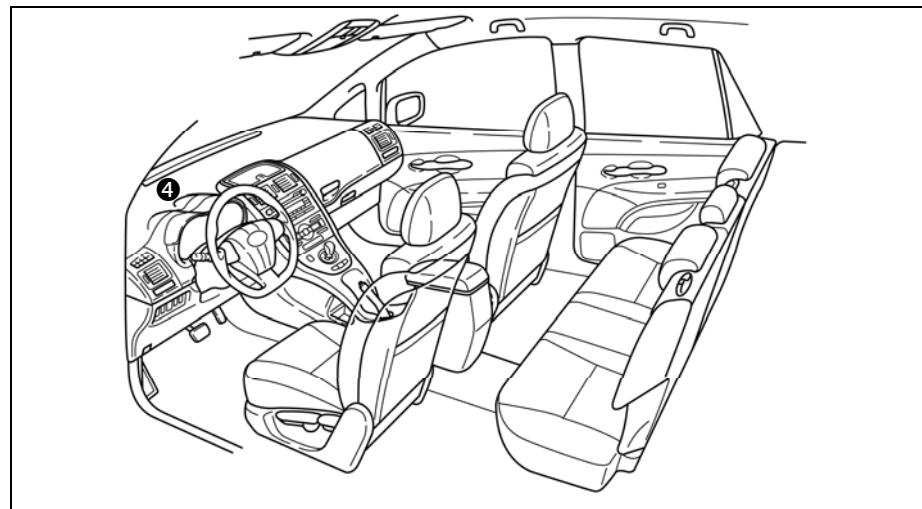
## Identifikace hybridního Aurisu (pokračování)

### Interiér

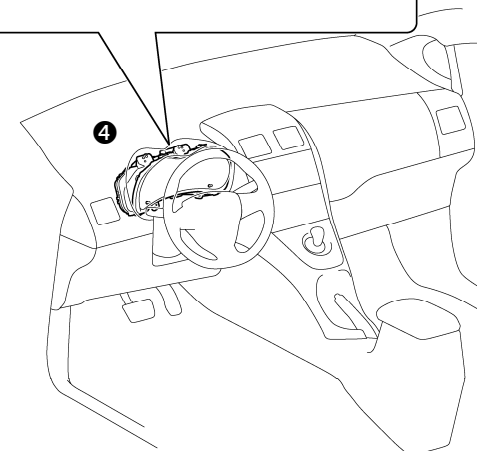
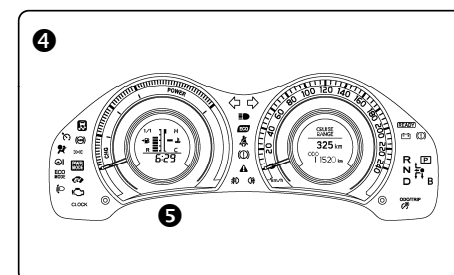
- ④ Přístrojový blok (rychloměr, výstražná kontrolka **READY**, indikátory zařazeného převodu, výstražné kontrolky), umístěný na palubní desce za volantem, je odlišný od klasického nehybridního modelu Auris.
- ⑤ Namísto otáčkoměru je ukazatel výkonu, který ukazuje výkon vozu.

### POZNÁMKA:

Pokud je vozidlo vypnuto, ukazatele v přístrojovém bloku budou "zhasnuté", čili nebudou svítit.



Pohled na interiér

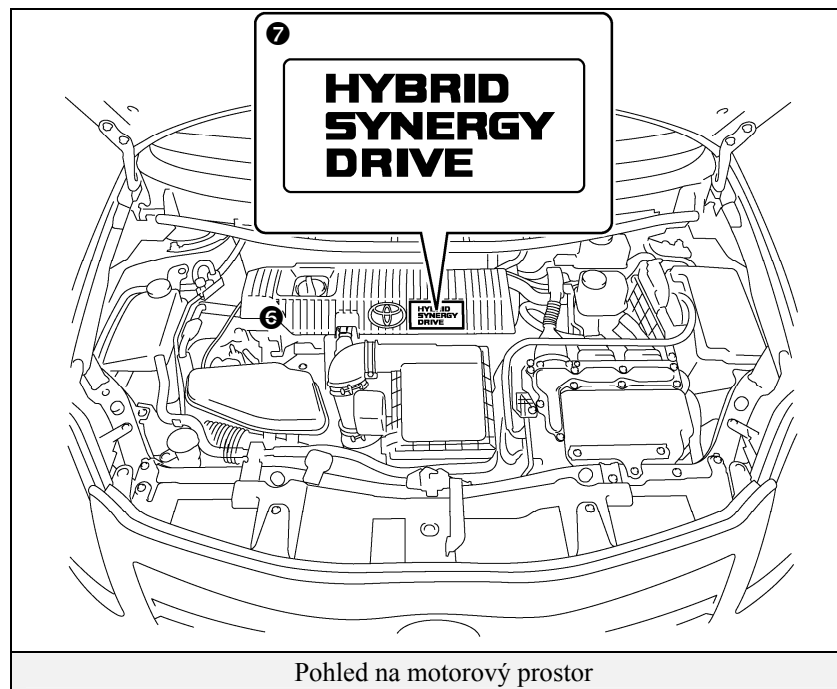


Pohled na přístrojový blok

## Identifikace hybridního Aurisu (pokračování)

### Motorový prostor

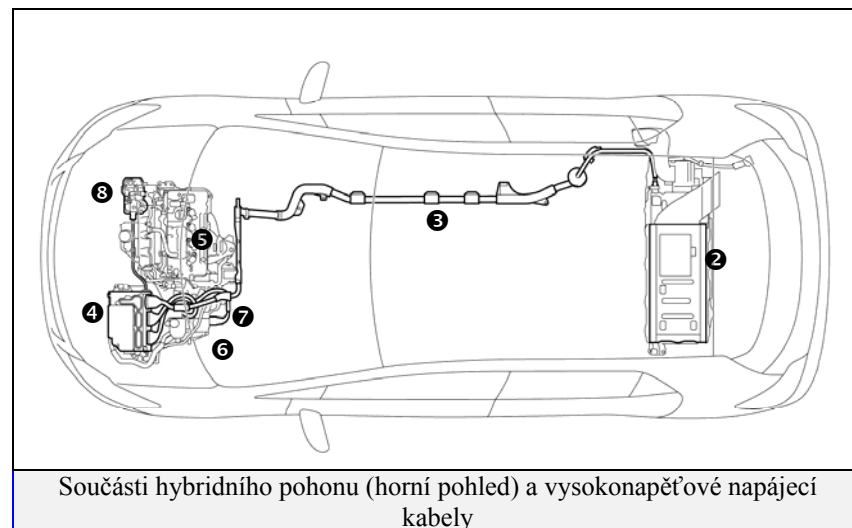
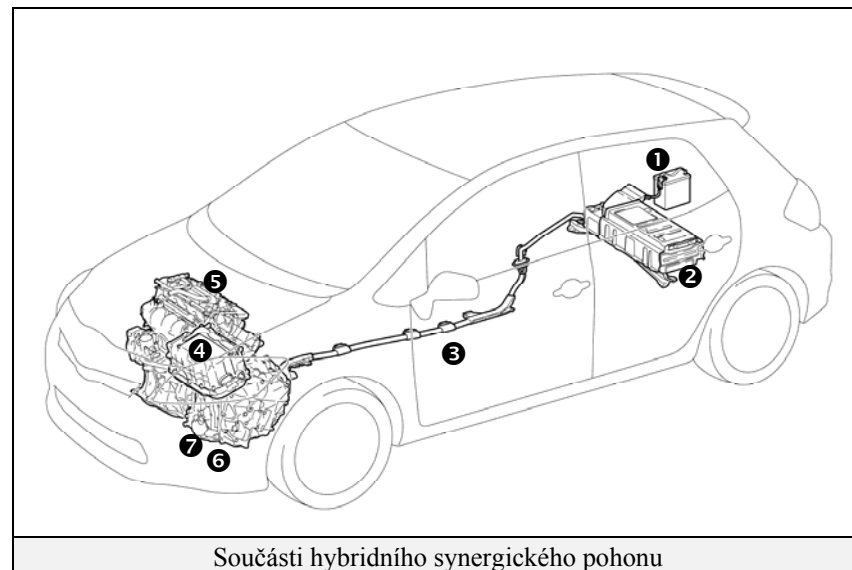
- ⑥ 1,8litrový benzinový motor z hliníkové slitiny.
- ⑦ Logo na plastovém krytu motoru.



## Rozmístění & popis součástí hybridního synergického pohonu

Součást	Umístění	Popis
12voltový pomocný akumulátor ❶	Pravá strana nákladového prostoru	Olovo-kyselinový akumulátor, který napájí nízkonapěťová zařízení.
Akumulátorová sada hybridního pohonu (HV) ❷	Nákladový prostor, upevněný k příčnému nosníku za zadním sedadlem	201,6voltová nikel-metal-hydridová (NiMH) akumulátorová sada se skládá z 28 nízkonapěťových modulů (po 7,2 voltech) spojených do série.
Napájecí kabely ❸	Podvozek a motorový prostor	Oranžové napájecí kabely vedou stejnosměrný proud (DC) o vysokém napětí mezi akumulátorovou sadou hybridního pohonu, invertorem/konvertorem a kompresorem klimatizace. Tyto kabely také vedou třífázový střídavý proud (AC) mezi invertorem/konvertorem, elektromotorem a generátorem.
Invertor/konvertor ❹	Motorový prostor	Stejnoscenný proud o vysokém napětí z akumulátorové sady hybridního pohonu zesiluje a mění na třífázový střídavý proud, který napájí pohonný elektromotor vozu. Invertor/konvertor také mění střídavý proud, vyrobený v elektrickém generátoru a elektromotoru (při regenerativním brzdění) na stejnosměrný proud, který dobíjí akumulátorovou sadu hybridního pohonu.
Benzínový motor ❺	Motorový prostor	Má dvě funkce: 1) Pohání vůz. 2) Pohání generátor, který dobíjí akumulátorovou sadu hybridního pohonu. Startování a zastavování benzínového motoru je řízeno počítačem vozu.
Elektro motor ❻	Motorový prostor	Elektromotor s permanentními magnety, napájený třífázovým střídavým proudem o vysokém napětí, je zabudován do přední rozvodovky s diferenciálem. Pohání přední kola.

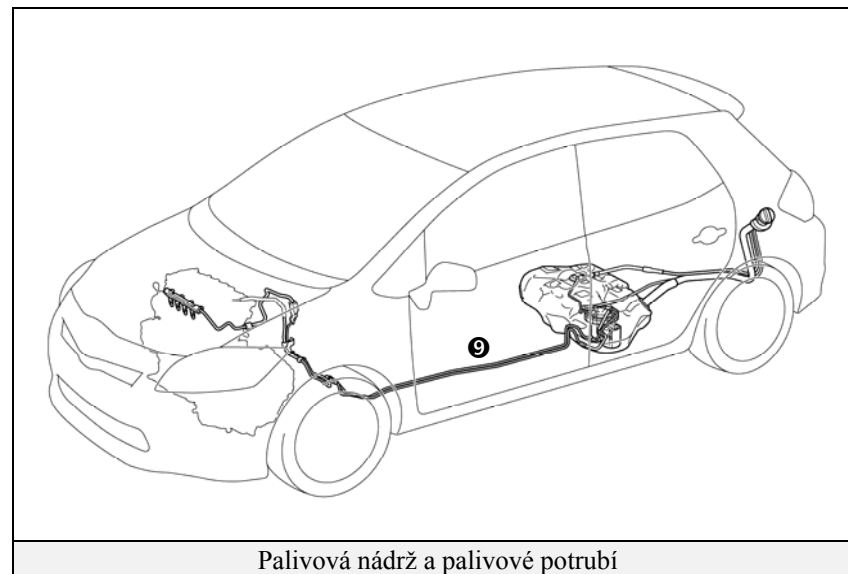
Elektrický generátor ❼	Motorový prostor	Generátor třífázového střídavého proudu o vysokém napětí je zabudován do převodovky s diferenciálem a dobíjí akumulátorovou sadu hybridního pohonu.
------------------------	------------------	---





## Rozmístění & popis součástí hybridního synergického pohonu (pokračování)

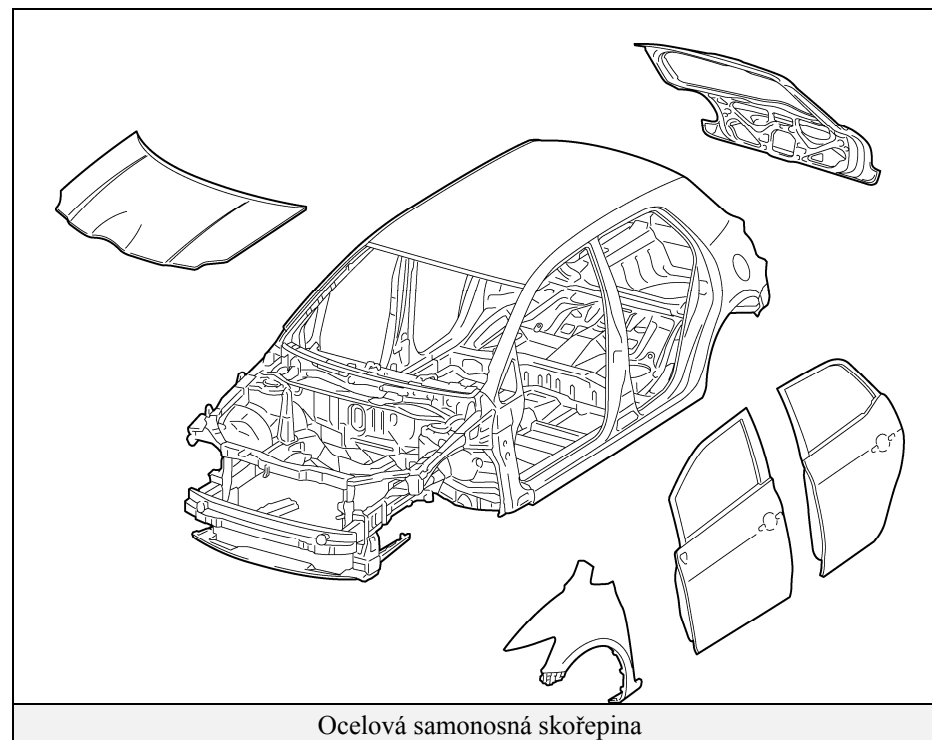
Součást	Umístění	Popis
Kompresor klimatizace (s invertorem) ③	Motorový prostor	Elektricky poháněný kompresor na třífázový střídavý proud o vysokém napětí.
Palivová nádrž a palivové potrubí ⑨	Podvozek a střed	Palivová nádrž s palivovým potrubím zásobují motor benzinem. Palivové potrubí vede pod středem vozu.



## Rozmístění & popis součástí hybridního synergického pohonu (pokračování)

### Základní specifikace:

- Benzínový motor: 1,8litrový motor z hliníkové slitiny o výkonu 98 hp (73 kW)
- Elektromotor: Elektromotor s permanentními magnety o výkonu 80 hp (60 kW)
- Převodovka: Pouze automatická (elektricky ovládaná s plynule měnitelným převodovým poměrem)
- Akumulátor hybridního pohonu: Nikl-metal-hydridový (NiMH) – 201,6-voltový hermeticky uzavřený akumulátor
- Pohotovostní hmotnost: 3 042 až 3 130 liber / 1 380 až 1 420 kg
- Palivová nádrž: 11,9 galonů / 45,0 litrů
- Rám karoserie: Ocelová samonosná skořepina
- Panely karoserie: Ocelové panely



## System bezklíčového nastupování a startování

System bezklíčového nastupování a startování u modelu Auris hybrid se skládá z vysílače/přijímače v klíči Smart, který obousměrně komunikuje s vozem, takže vůz díky tomu pozná, že se klíč Smart právě nachází v jeho blízkosti. Jakmile je klíč Smart rozpoznán v blízkosti vozu, uživatel může zamykat nebo odemykat dveře, aniž by musel tisknout tlačítka na klíči Smart\*, nebo může nastartovat vůz, aniž by musel vložit klíč do spínače zapalování (čili přitom nemusí mít klíč vůbec v ruce).

Vlastnosti klíče Smart:

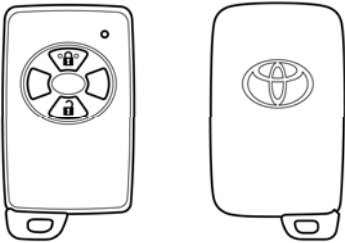
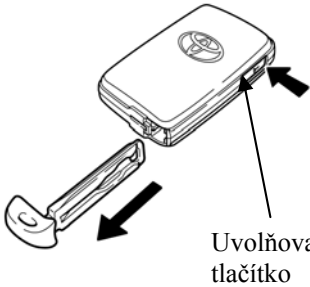
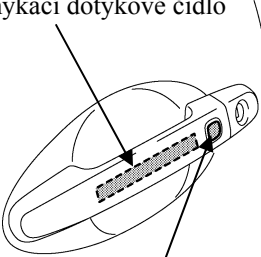
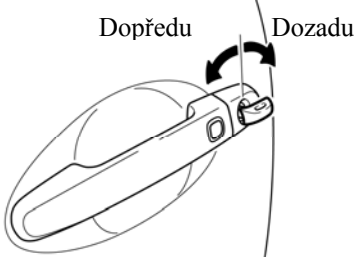
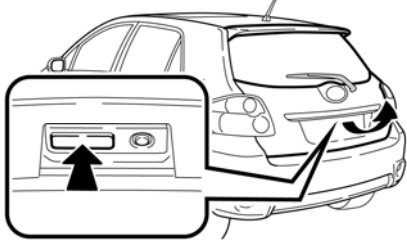

- Pasivní (dálková) funkce, která zamyká/odemyká\* dveře a startuje vůz.
- Aktivní dálkové ovládání, které pomocí tlačítek na klíči zamyká/odemyká všech 5 dveří.
- Skrytý záložní kovový klíč, který zamyká/odemyká všech 5 dveří.

\*:Modely se systémem bezklíčového nastupování

### Dveře (zamykání/odemykání)

Existuje několik způsobů, jak zamknout/odemknout dveře vozu.

- Stisknutím zamykacího tlačítka na klíči Smart se zamknou všechny dveře včetně dveří zavazadlového prostoru. Stisknutím odemykacího tlačítka na klíči Smart se odemknou všechny dveře
- Pokud je klíč Smart v blízkosti vozu, dotknutím se čidla na zadní straně vnější kliky kterýchkoli předních dveří se odemknou všechny dveře. Stisknutím otevíracího spínače zavazadlových dveří s klíčem Smart v blízkosti zavazadlových dveří se odemknou všechny dveře a otevrou dveře zavazadlového prostoru. Stisknutím zamykacího tlačítka na kterýchkoli předních dveřích nebo zamykacího tlačítka na dveřích zavazadlového prostoru se zamknou všechny dveře. (Modely se systémem bezklíčového nastupování)
- Vložením záložního kovového klíče do zámku řídicích dveří a jedním otočením klíče dozadu se odemknou všechny dveře. Jedním otočením klíče dopředu se zamknou všechny dveře. Zámek pro záložní kovový klíč je pouze ve dveřích řidiče.

	
<p>Klíč Smart ve tvaru přívěsku</p>	<p>Skrytý záložní kovový klíč pro mechanické odemknutí zámku</p>
	
<p>Odemykací dotykové čidlo a zamykací tlačítko v řídicích dveřích*</p>	<p>Mechanický zámek v řídicích dveřích</p>
	
<p>Otevírací spínač dveří zavazadlového prostoru</p>	<p>Zamykací tlačítko dveří zavazadlového prostoru*</p>

\*:Modely se systémem bezklíčového nastupování

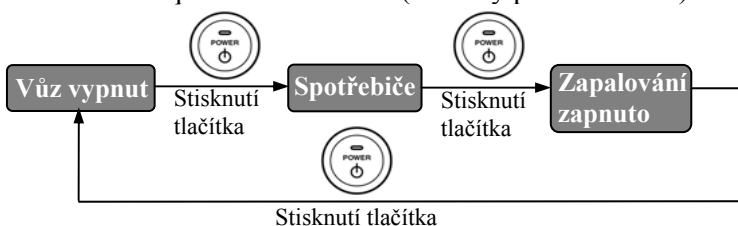
## System bezklíčového nastupování a startování (pokračování)

### Startování/zastavování vozu

Klasický kovový mechanický klíč byl nahrazen klíčem Smart ve tvaru přívěšku nebo karty. Klasický spínač zapalování byl nahrazen tlačítkem napájení s integrovanou indikační kontrolkou. Pro fungování systému je nutné zajistit pouze to, aby se klíč Smart nacházel v blízkosti vozu (například v kapse, peněžence nebo kabelce).

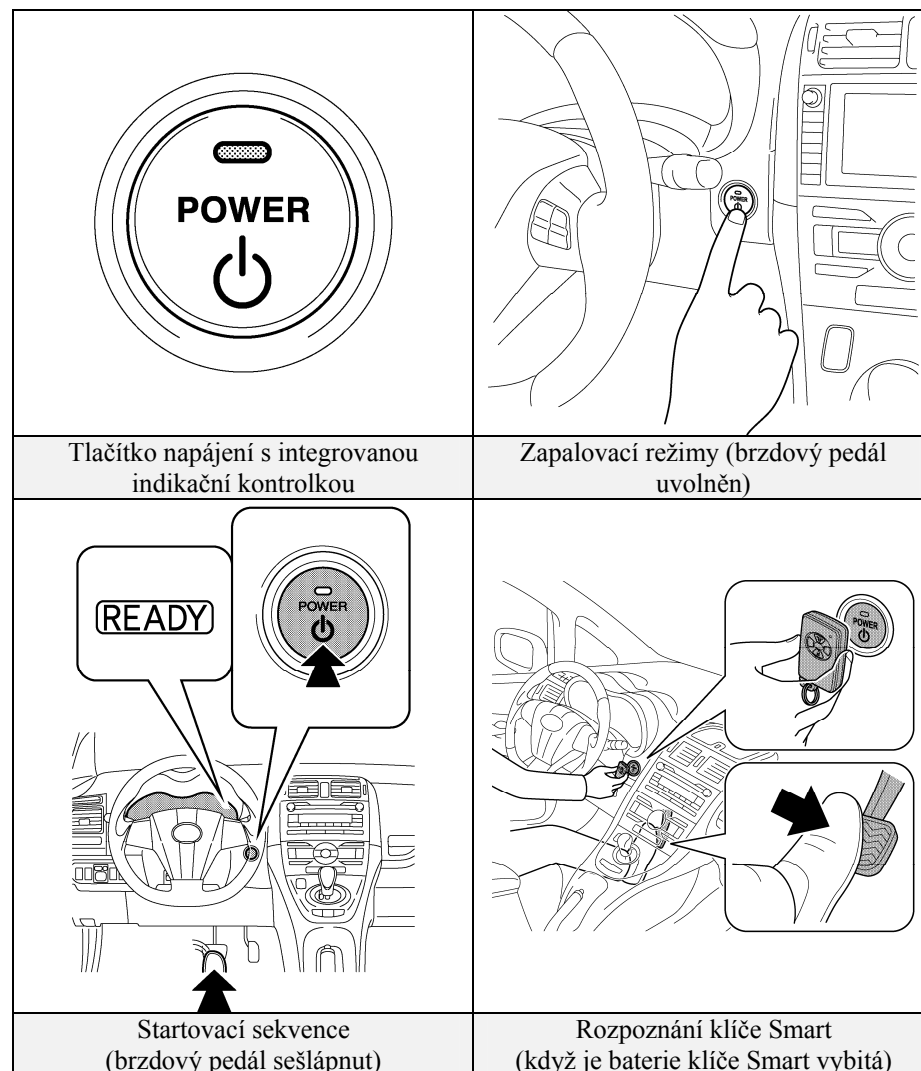
- Když je brzdový pedál uvolněný, prvním stisknutím tlačítka napájení aktivujete režim spotřebičů, druhým stisknutím tlačítka zapnete zapalování a třetím stisknutím tlačítka vypnete zapalování.

Sekvence zapalovacího režimu (brzdový pedál uvolněn):



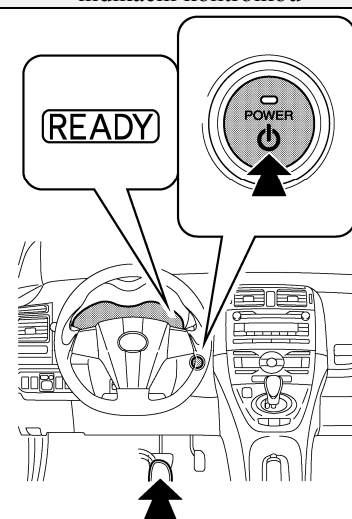
- Startování vozu má prioritu nad ostatními zapalovacími režimy a provádí se sešlápnutím brzdového pedálu a jedním stisknutím tlačítka napájení. Pro ověření, že vůz nastartoval: zkontrolujte, zda indikační kontrolka v tlačítku napájení zhasne a kontrolka **READY** v přístrojovém bloku se rozsvítí.
- Pokud je baterie v klíči Smart vybitá, můžete vůz nastartovat takto:
  - Dotkněte se klíčem Smart (stranou se symbolem Toyota) tlačítka napájení.
  - Do 5 sekund od zaznění bzučáku stiskněte tlačítko napájení s brzdovým pedálem současně sešlápnutým (rozsvítí se kontrolka **READY**).
- Jakmile vůz nastartoval a je zapnutý a v provozu (svítí kontrolka **READY**), můžete vůz vypnout jeho úplným zastavením a poté jedním stisknutím tlačítka napájení.
- Pokud byste chtěli vypnout vozidlo ještě před zastavením (v případě nouze), stiskněte a podržte tlačítko napájení déle než 3 sekundy. Tato metoda může být užitečná třeba v případě nehody, kdy indikační kontrolka **READY** svítí a hnaná kola havarovaného vozu se stále naprázdno otáčejí.

Zapalovací režim	Indikační kontrolka v tlačítku napájení
Vypnuto	Vypnuto
Spotřebiče	Jantarová
Zapalování zapnuto	Jantarová
Brzdový pedál sešlápnut	Zelená
Vůz nastartoval (kontrolka <b>READY</b> svítí)	Vypnuto
Porucha	Blikající jantarová

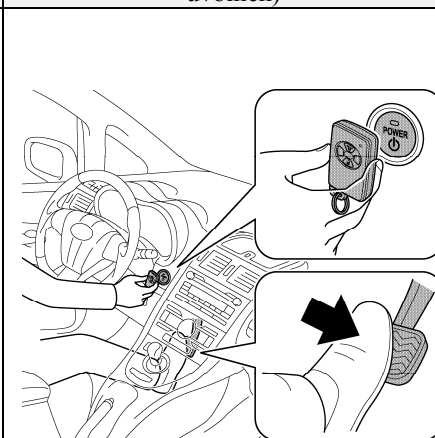


Tlačítko napájení s integrovanou indikační kontrolkou

Zapalovací režimy (brzdový pedál uvolněn)



Startovací sekvence (brzdový pedál sešlápnut)

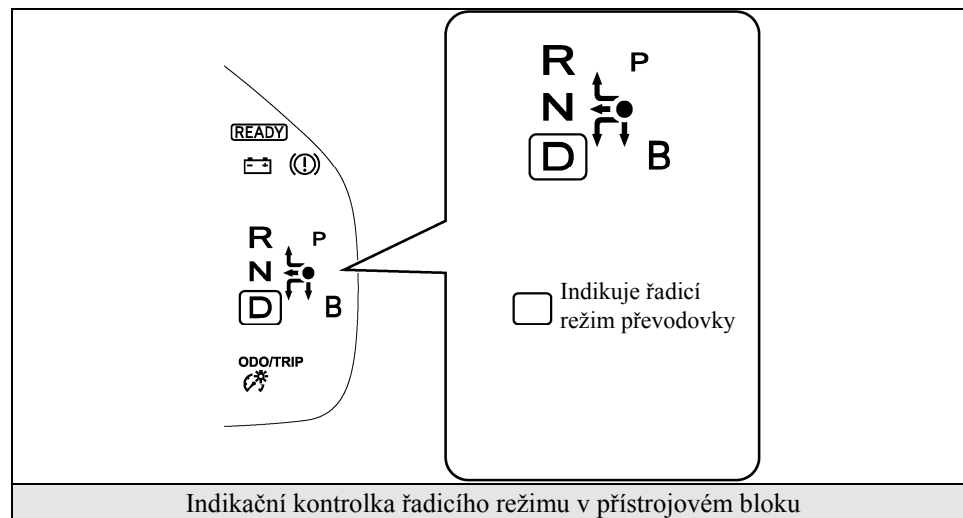
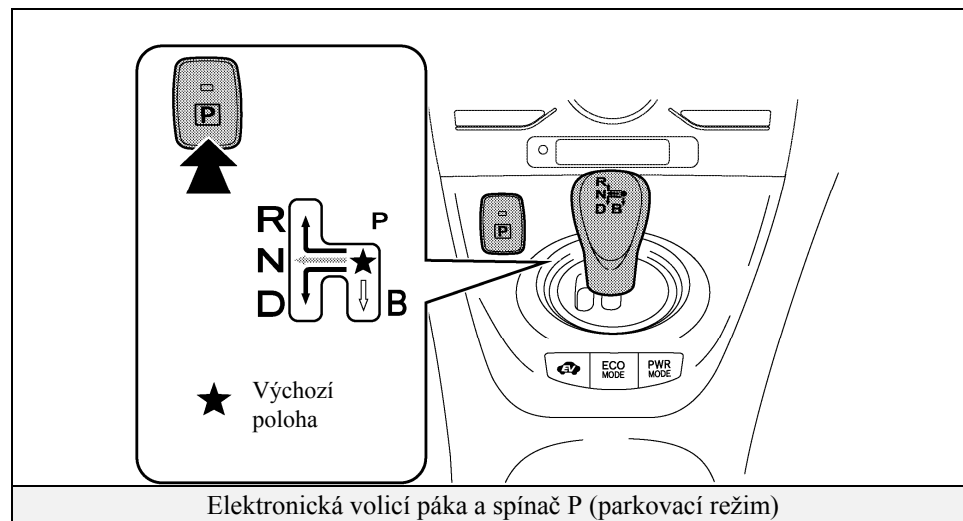


Rozpoznání klíče Smart (když je baterie klíče Smart vybitá)

## Elektronická volicí páka automatické převodovky

Elektronická volicí páka hybridního Aurisu je systém, který okamžitě elektronicky nastavuje řídicí režimy automatické převodovky: zpátečku (**R**), neutrál (**N**), jízdu vpřed (**D**) nebo brzdění motorem (**B**).

- Tyto režimy mohou být nastaveny pouze v případě, že je vůz zapnutý a v provozu (svítí indikační kontrolka READY, s výjimkou neutrálu (**N**), který může být nastaven také tehdy, když je vůz v režimu zapnutého zapalování. Po zvolení řídicího režimu R, N, D nebo B zůstává převodovka v tomto režimu, což je vidět na přístrojovém bloku, ale volicí páka se vrátí do výchozí polohy. Pro zvolení neutrálu (**N**) je nutné podržet volicí páku v poloze N přibližně 0,5 sekundy.
- Na rozdíl od klasických vozů elektronická volicí páka nemá parkovací polohu (**P**). Parkovací režim převodovky (**P**) nastavuje zvláštní spínač **P**, umístěný nad volicí pákou.
- Když vůz zastaví, bez ohledu na polohu elektronické volicí páky elektromechanická parkovací západka uzamkne převodovku v parkovacím režimu (**P**), a to buď po stisknutí spínače **P** nebo po vypnutí vozu spínačem napájení.
- Protože jsou elektronické, tak volicí páka i parkovací systém závisí na napájení z nízkonapěťového 12voltového pomocného akumulátoru. Pokud je 12voltový pomocný akumulátor vybitý nebo odpojený, vůz nemůže nastartovat a nemůže ani vyřadit z parkovacího režimu (**P**).

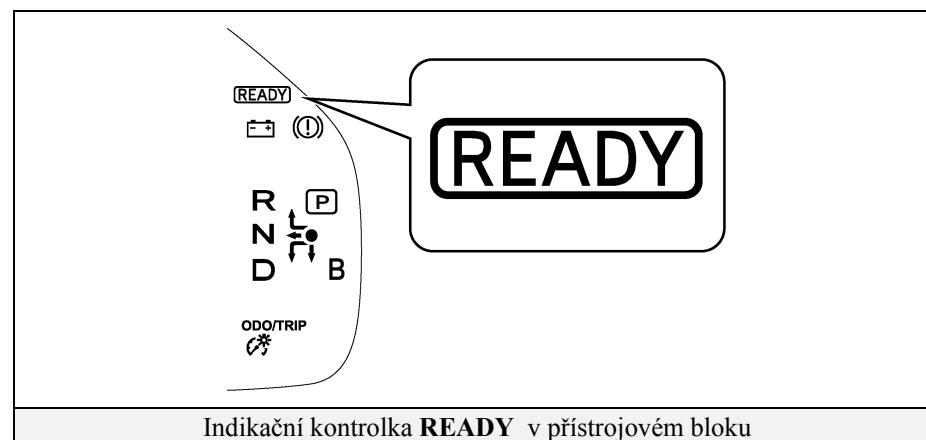


## Fungování hybridního synergického pohonu

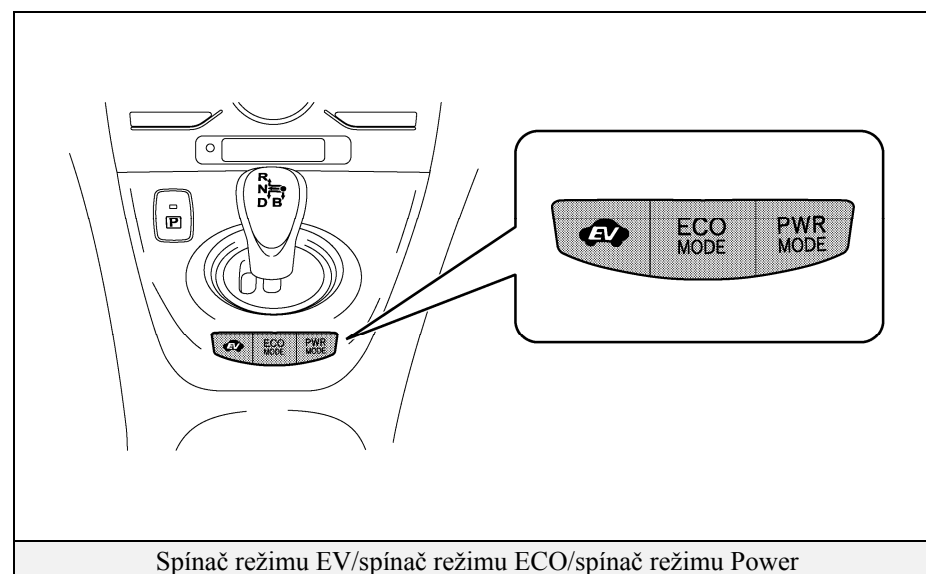
Jakmile se rozsvítí indikační kontrolka **READY** v přístrojovém bloku, vůz se může rozjet. Na rozdíl od typického automobilu však benzínový motor tohoto vozu nemá volnoběh, nýbrž startuje a zastavuje se automaticky. Je proto důležité znát a rozumět údajům kontrolky **READY** v přístrojovém bloku. Když tato kontrolka svítí, informuje tím řidiče, že vůz je stále zapnutý a v provozu, i když benzínový motor právě neběží a motorový prostor je tichý.

### Fungování vozu

- U hybridního Aurisu se benzínový motor může automaticky zastavit nebo nastartovat kdykoli, když svítí indikační kontrolka **READY**.
- Nikdy nepředpokládejte, že vozidlo je vypnuté, pouze z toho faktu, že má právě vypnutý motor. Vždy si vypnutí vozidla ověřte pohledem na kontrolku **READY**. Vozidlo je vypnuté tehdy, když jeho indikační kontrolka **READY** nesvítí.
- Vůz může být poháněn:
  1. Pouze elektromotorem.
  2. Pouze benzínovým motorem.
  3. Kombinací elektromotoru a benzínového motoru.
- O pohonném režimu, ve kterém vůz zrovna pracuje, rozhoduje jeho palubní počítač tak, aby v daném okamžiku minimalizoval spotřebu paliva a škodlivé emise. Tři nové vlastnosti hybridního Aurisu z roku 2010 jsou režim EV (elektrický), režim Power (výkonný) a režim ECO (úsporný).
  1. Elektrický režim EV: Když je aktivován a současně jsou splněny určité podmínky, vůz je poháněn pouze elektromotorem napájeným z akumulátoru hybridního pohonu.
  2. Úsporný režim ECO: Když je aktivován, pomáhá snížit spotřebu paliva v případech, kdy je nutné často brzdit a akcelarovat.
  3. Výkonný režim Power: V úvodní fázi sešlapování akceleračního pedálu zvyšuje výkon rychleji, čím poskytuje pocit mohutnější akcelerace.



Indikační kontrolka **READY** v přístrojovém bloku



Spínač režimu EV/spínač režimu ECO/spínač režimu Power

## Akumulátorová sada hybridního pohonu (HV)

Hybridní Auris je vybaven vysokonapěťovou akumulátorovou sadou hybridního pohonu (HV), která je tvořena několika hermeticky uzavřenými nikel-metal-hydridovými (NiMH) moduly.

### Akumulátorová sada hybridního pohonu

- Akumulátorová sada hybridního pohonu je uzavřena v kovové schránce a je bezpečně upevněna k příčnému nosníku podlahy nákladového prostoru za zadním sedadlem. Kovová schránka je izolovaná před vysokým napětím a zakrytá koberečkem v kabině.
- Akumulátorová sada hybridního pohonu se skládá z 28 nízkonapěťových NiMH modulů po 7,2 voltech, zapojených do série, které dohromady dávají napětí 201,6 voltů. Každý z NiMH modulů je v uzavřené schránce, aby nemohlo dojít k úniku jeho elektrolytu.
- Elektrolyt použitý v NiMH modulu je zásaditá směs hydroxidu draselného a sodného. Elektrolyt je absorbován v deskách článků, takže za normálních podmínek nemůže uniknout, dokonce ani v případě havárie.

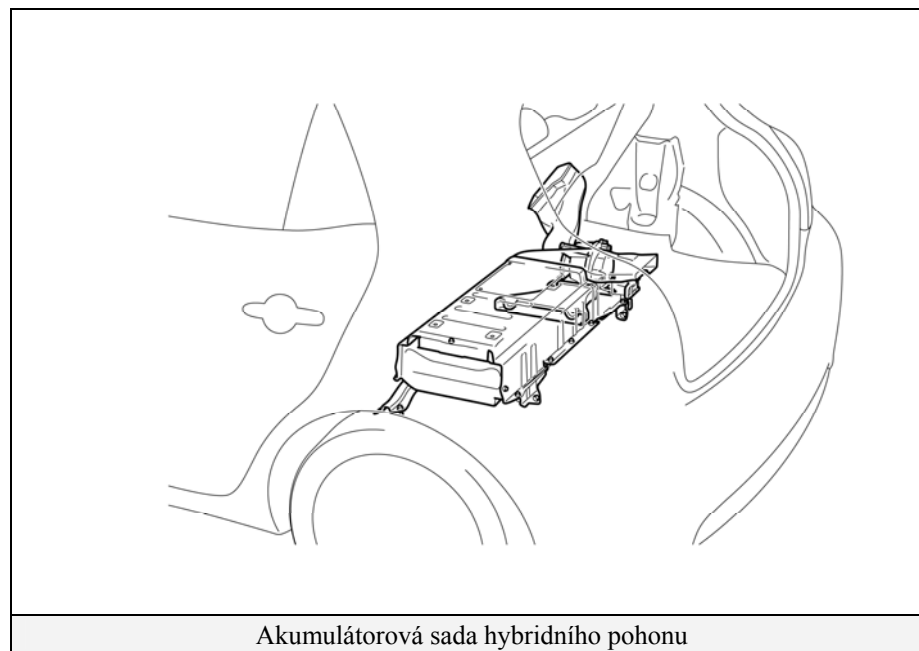
Akumulátorová sada hybridního pohonu	
Napětí akumulátorové sady	201,6 V
Počet NiMH modulů v akumulátorové sadě	28
Napětí jednoho NiMH modulu	7,2 V
Rozměry jednoho NiMH modulu	11,2 x 0,8 x 4,6 palců (285 x 19,6 x 117,8 mm)
Hmotnost jednoho NiMH modulu	2,3 liber (1,04 kg)
Rozměry celé NiMH akumulátorové sady	11,7 x 23,2 x 0,42 palců (297 x 590 x 10,7 mm)
Hmotnost celé NiMH akumulátorové sady	90 liber (41 kg)

### Součásti napájené akumulátorovou sadou hybridního pohonu

• Elektromotor	• Invertor/konvertor
• Napájecí kabely	• Kompresor klimatizace
• Elektrický generátor	

### Recyklace akumulátorové sady hybridního pohonu

Akumulátorová sada hybridního pohonu je recyklovatelná. Kontaktujte nejbližšího prodejce Toyota.



Akumulátorová sada hybridního pohonu

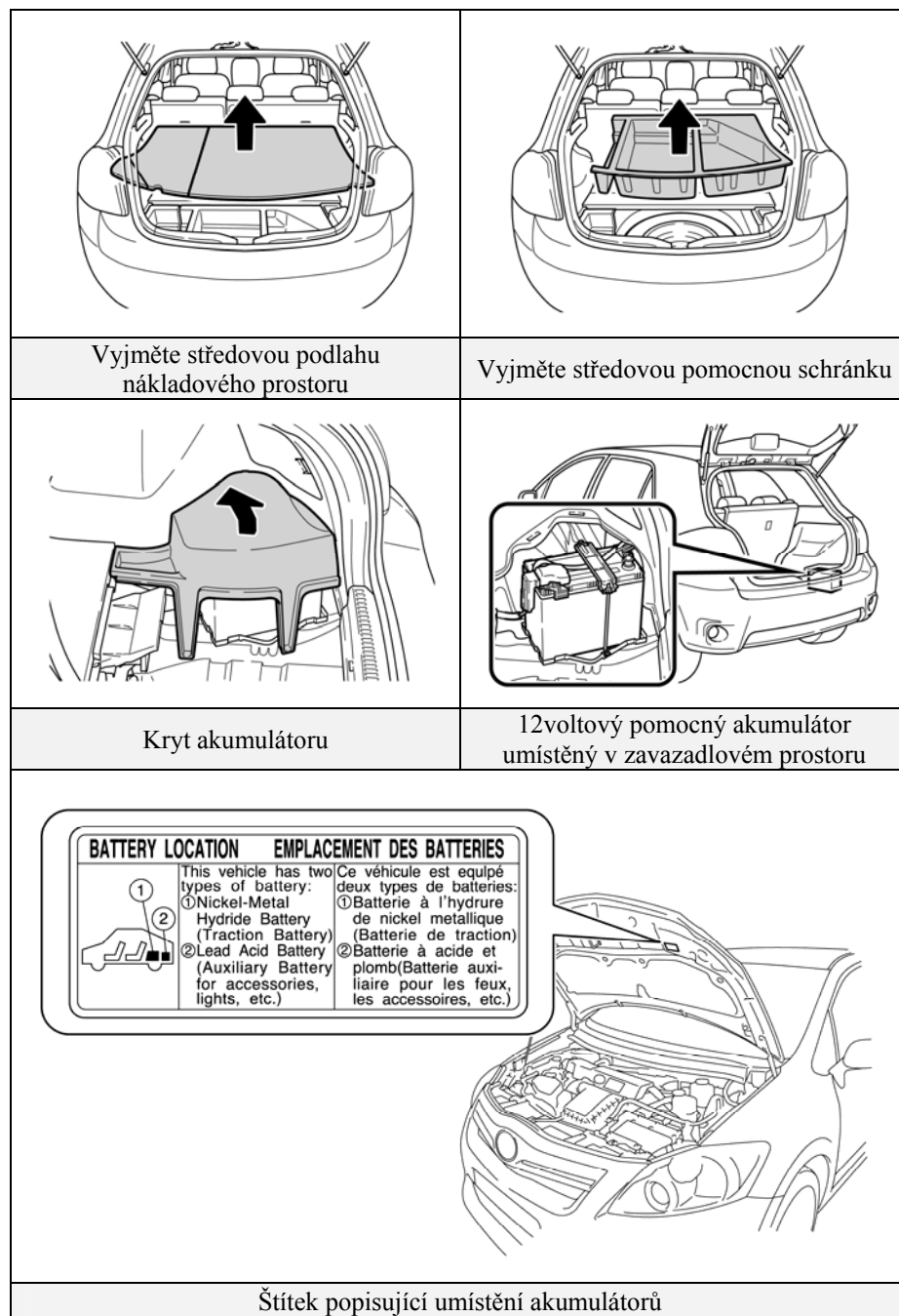
## Nízkonapěťový akumulátor

### Pomocný akumulátor

- Hybridní Auris obsahuje také hermeticky uzavřený 12voltový olovo-kyselinový akumulátor. 12voltový pomocný akumulátor napájí běžné elektrické systémy podobně jako u klasického automobilu. Stejně jako u klasických automobilů, také zde je záporná svorka pomocného akumulátoru připojena na kovovou kostru vozu.
- Pomocný akumulátor je umístěn v nákladovém prostoru. Je zakrytý textilním krytem na pravé straně v otvoru zadního rohového panelu.

### POZNÁMKA:

Štítek na spodní straně kapoty motoru ukazuje umístění vysokonapěťového akumulátoru hybridního pohonu (pohonného akumulátoru) a 12voltového pomocného akumulátoru.





## Ochrana před vysokým napětím

Akumulátorová sada hybridního pohonu napájí stejnosměrným proudem vysokonapěťový elektrický systém. Kladný a záporný oranžový vysokonapěťový napájecí kabel vedou od akumulátorové sady pod podlahou kabiny k invertoru/konvertoru. Invertor/konvertor obsahuje obvod, který zesiluje napětí stejnosměrného proudu akumulátorové sady hybridního pohonu z 201,6 voltů na 650 voltů. Invertor/konvertor vytváří ze stejnosměrného proudu třífázový střídavý proud, který napájí motor. Napájecí kabely jsou vedeny z invertoru/konvertoru do každého vysokonapěťového motoru (poháněcí elektromotor vozu, elektrický generátor a kompresor klimatizace). Následující systémy jsou určeny k ochraně posádky vozu a členů havarijních a záchranných týmů před vysokým napětím:

### Ochranný systém před vysokým napětím

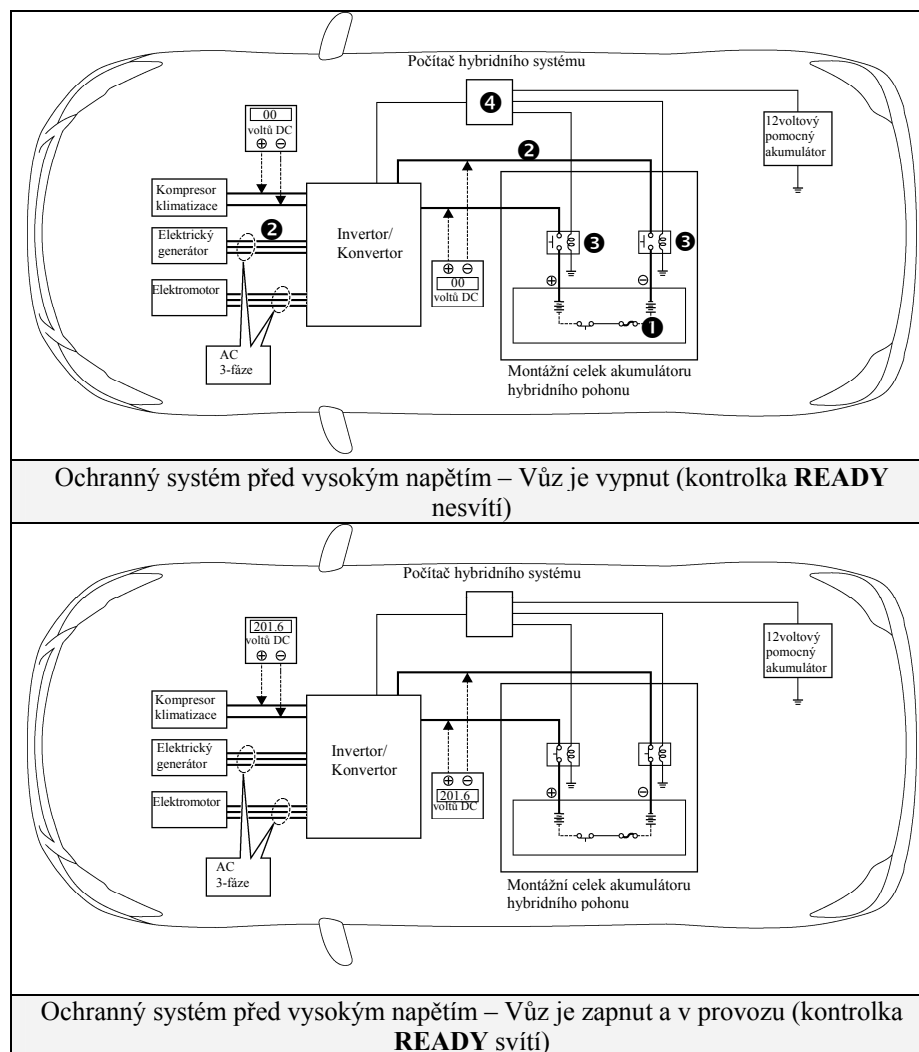
- Vysokonapěťová pojistka ❶ chrání akumulátorovou sadu hybridního pohonu před zkratem.
- Kladný a záporný vysokonapěťový napájecí kabel ❷, připojené k akumulátorové sadě hybridního pohonu, jsou jištěny 12voltovými relé, která jsou za normálních podmínek rozepnuta ❸. Když je vůz vypnutý, rozepnutá relé zabráňují toku elektrického proudu z akumulátorové sady hybridního pohonu.

### ⚠VAROVÁNÍ:

Vysokonapěťový systém může zůstat pod napětím až 10 minut od vypnutí nebo deaktivace vozu. Abyste předešli vážnému zranění nebo dokonce smrti způsobené těžkými popáleninami nebo elektrickým šokem, nedotýkejte se, nepřerézávejte ani jinak nenarušujte žádné oranžové vysokonapěťové napájecí kabely nebo vysokonapěťové součásti.

- Jak kladný, tak i záporný napájecí kabel ❷ jsou izolovány od kovové karoserie vozu. Elektrický proud o vysokém napětí protéká pouze těmito kabely a nikoli kovovou karosérií vozu. Dotýkání se kovové karoserie vozu je tedy bezpečné, protože je izolovaná od vysokonapěťových součástí vozu.

- Monitor ukostřovací ochrany ❹ nepřetržitě hlídá možný únik vysokého napětí na kovovou kostru během chodu vozu. Pokud je detekována porucha, počítač hybridního vozu ❹ rozsvítí hlavní výstražnou kontrolku ⚠ v přístrojovém bloku a nápis “Check Hybrid System” (zkontrolujte hybridní systém) na multi-informačním displeji.



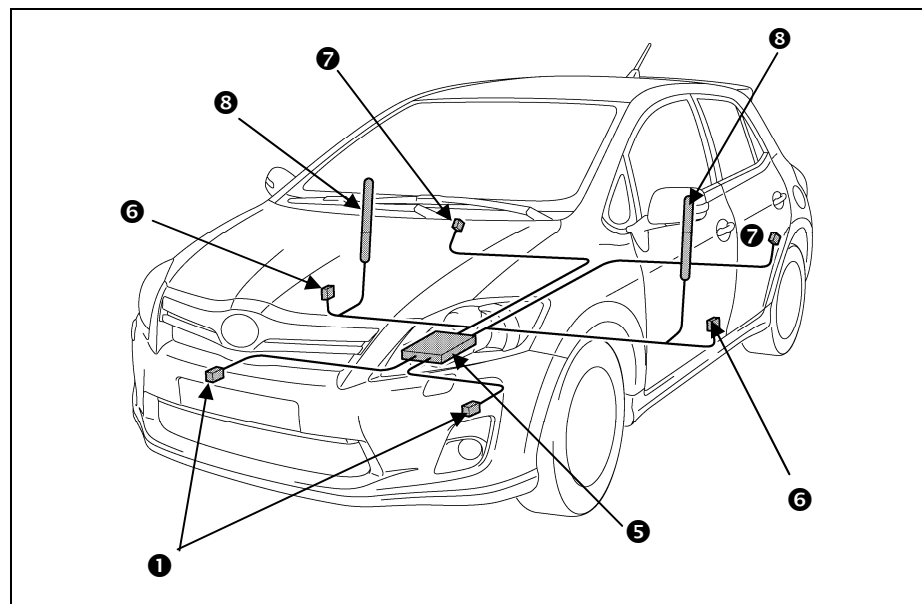
## Airbagy & předepínače bezpečnostních pásů systému SRS

### Standardní výbava

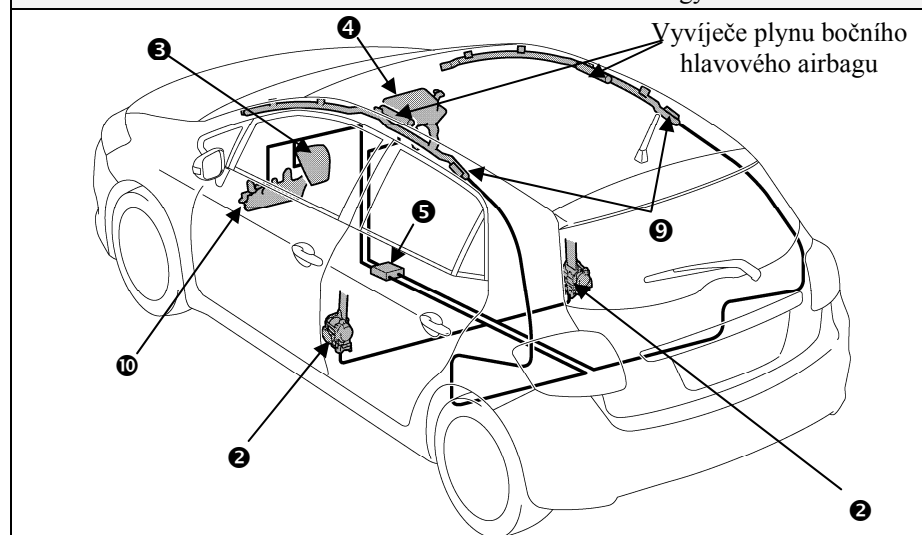
- Přední elektronická čidla nárazu (2) jsou umístěna v motorovém prostoru ❶ (viz obrázek).
- Předepínače předních bezpečnostních pásů jsou umístěny poblíž spodních částí sloupků B ❷.
- Přední airbag řidiče ❸ je umístěn ve výplni volantu.
- Přední airbag předního spolujezdce ❹ je integrován do palubní desky a nafukuje se vrchem palubní desky.
- Počítač systému SRS ❺, který obsahuje nárazové čidlo, je umístěn na podlaze pod přístrojovou deskou, vpředu od řadicí páky.
- Přední boční elektronická čidla nárazu (2) jsou umístěna poblíž spodních částí sloupků B. ❻
- Zadní boční elektronická čidla nárazu (2) jsou umístěna poblíž spodních částí sloupků C. ❼
- Boční airbagy předních sedadel ❸ jsou umístěny v jejich opěradlech.
- Boční hlavové airbagy ❹ jsou umístěny podél vnějšího okraje uvnitř nosníků střechy.
- Kolenní airbag řidiče ❿ je umístěn ve spodní části palubní desky.

### ⚠ VAROVÁNÍ:

*Systém SRS může zůstat pod napětím až 90 sekund od vypnutí nebo deaktivace vozu. Abyste předešli vážnému zranění nebo dokonce smrti způsobené náhodnou aktivací systému SRS, nenarušujte žádné součásti systému SRS.*



Elektronická nárazová čidla a boční airbagy



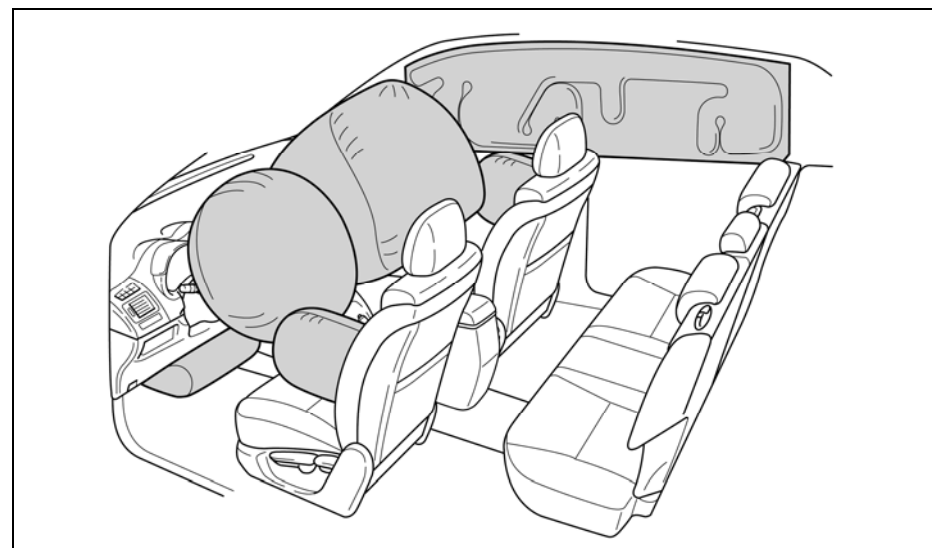
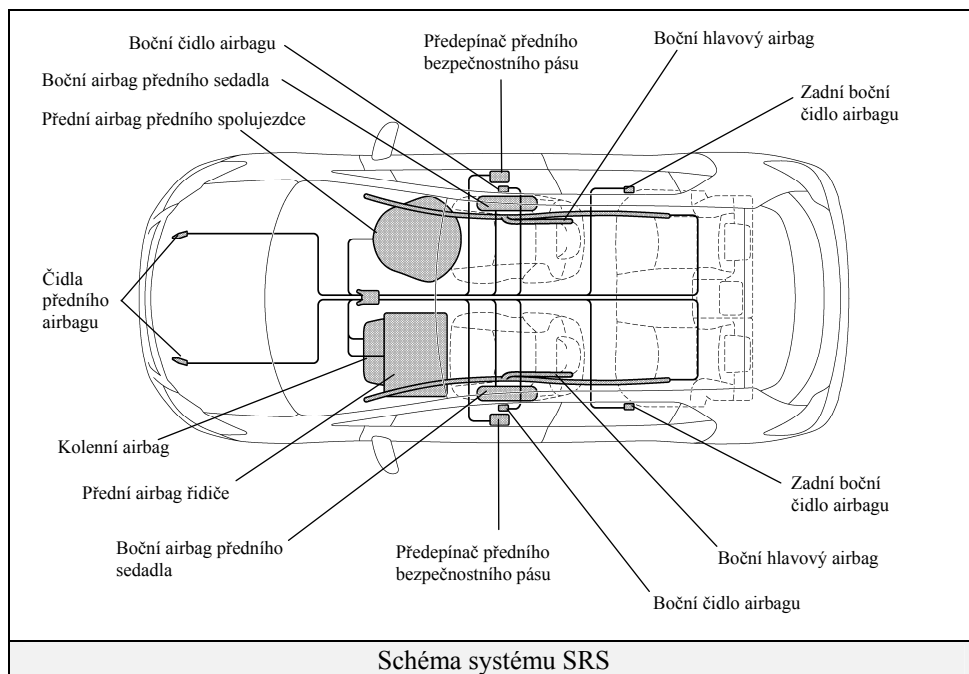
Standardní přední airbagy, předepínače bezpečnostních pásů, kolenní airbag, boční hlavové airbagy

## Airbagy & předepínače bezpečnostních pásů systému SRS (pokračování)

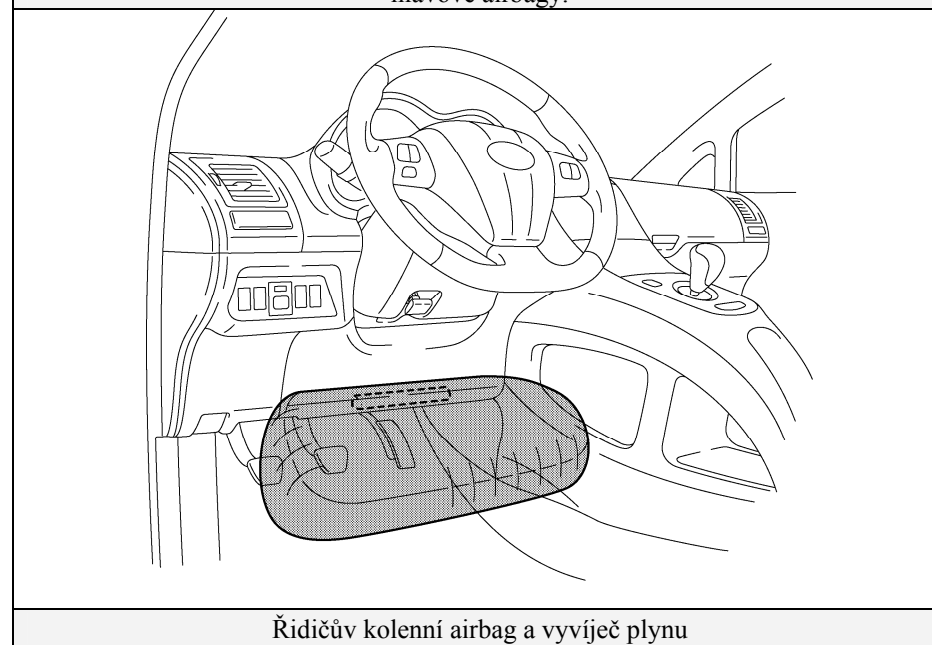
### POZNÁMKA:

Boční airbagy v opěradlech předních sedadel a boční hlavové airbagy se mohou nafouknout nezávisle na sobě.

Kolenní airbag řidiče je navržen tak, aby se nafoukl současně s předním airbagem.



Přední airbagy, kolenní airbag, boční airbagy v opěradlech předních sedadel, boční hlavové airbagy.



Řidičův kolenní airbag a vyvíječ plynu

## Havarijní a záchranné postupy

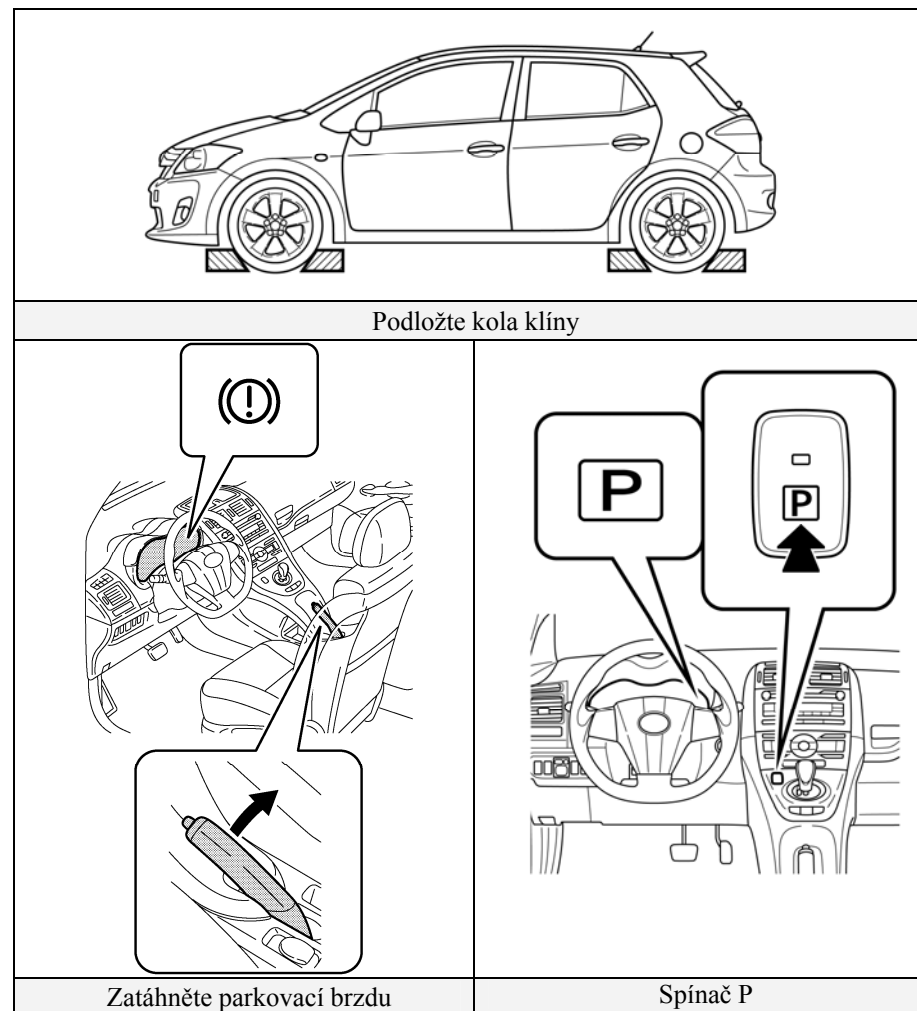
Po příjezdu na místo nehody by havarijní a záchranné týmy měly dodržovat své standardní postupy pro automobilové nehody. Nehody zahrnující hybridní Auris mohou být zvládnuty stejně jako u ostatních automobilů, s výjimkami uvedenými v následujících návodech pro vyproštění posádky, požár, prohlídku, vyproštění vozu, únik kapalin, první pomoc a potopení vozu.

### ⚠ VAROVÁNÍ:

- *Nikdy nepředpokládejte, že hybridní Auris je vypnutý pouze proto, že je tichý.*
- *Vždy zkontrolujte stav indikační kontrolky **READY** v přístrojovém bloku, podle které poznáte, zda je vozidlo zapnuté nebo vypnuté. Vozidlo je vypnuté tehdy, když jeho indikační kontrolka **READY** nesvítí.*
- *Pokud vozidlo nevypnete a nedeaktivujete ještě předtím, než přikročíte k havarijním a záchranným pracím, může dojít k vážnému zranění nebo dokonce smrti kvůli náhodné aktivaci systému SRS (airbagů a předepínačů pásů) nebo k vážnému popálení a elektrickým šokům kvůli vysokému napětí v elektrické soustavě.*

### Vyproštění posádky

- Imobilizujte vozidlo  
Podložte kola vozu klíny a zatáhněte parkovací brzdu.  
Stisknutím spínače **P** zvolte parkovací režim (P).
- Deaktivujte vozidlo  
Provedením jednoho ze dvou následujících postupů vypnete vůz a deaktivujete akumulátorovou sadu hybridního pohonu, systém SRS a palivové čerpadlo.

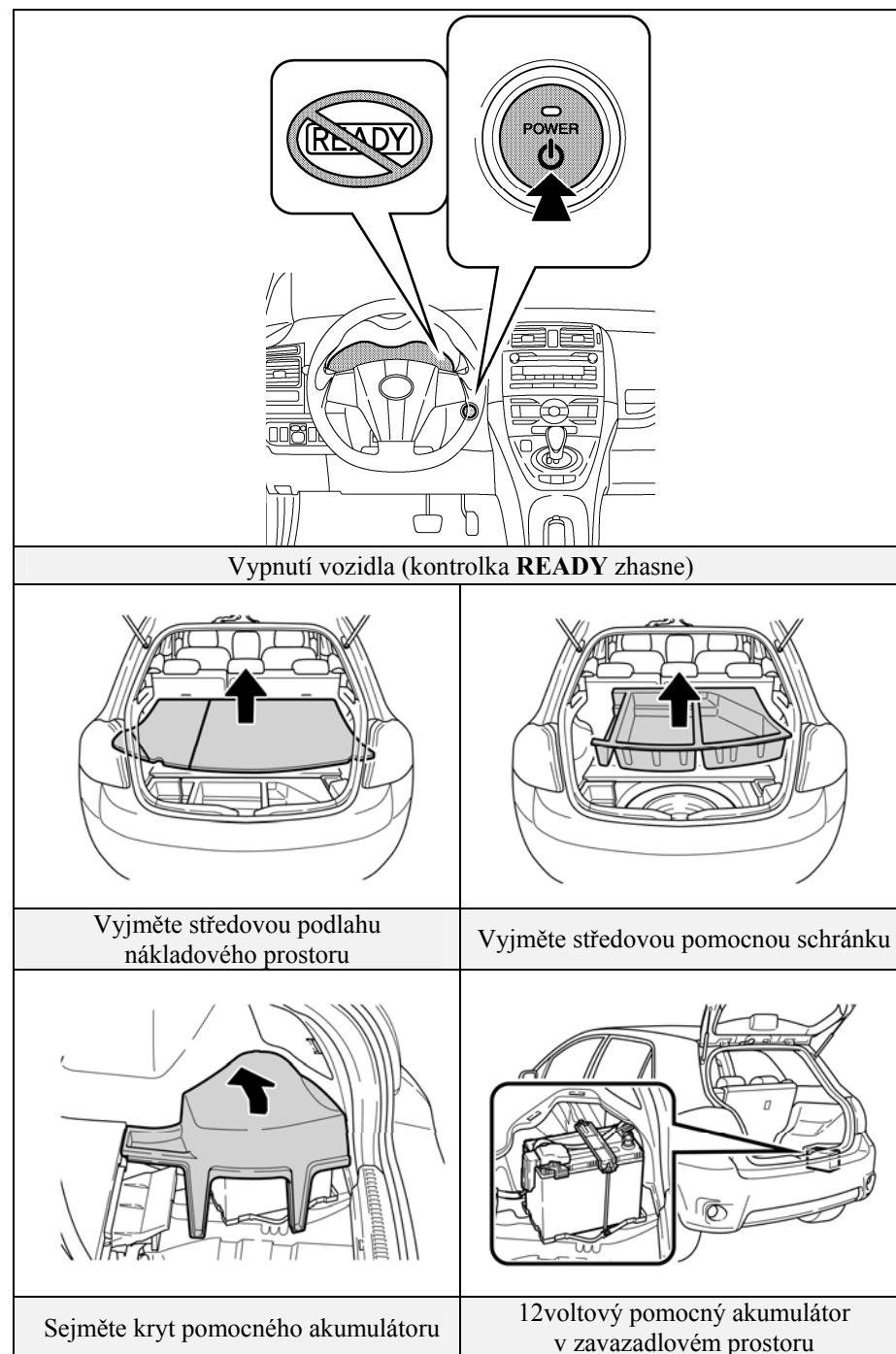


## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Vyproštění posádky (pokračování)

#### Postup č.1

1. Zkontrolujte stav indikační kontrolky **READY** v přístrojovém bloku. Pokud indikační kontrolka **READY** svítí, vozidlo je zapnuté a v provozu.
2. Vypněte vozidlo jedním stisknutím tlačítka napájení.
3. Pokud světla v přístrojovém bloku nesvítí, vozidlo je již vypnuto. V takovém případě **nesmíte** tlačítko napájení stisknout, protože tím byste mohli vůz nastartovat.
4. Pokud máte snadný přístup ke klíči Smart, nechte ho ve vzdálenosti nejméně 16 stop (5 metrů) od vozidla.
5. Odpojte 12voltový pomocný akumulátor pod krytem v zavazadlovém prostoru, abyste zabránili náhodnému restartování vozidla.



## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Vyproštění posádky (pokračování)

#### Postup č.2 (alternativa, pokud je tlačítko napájení nepřístupné)

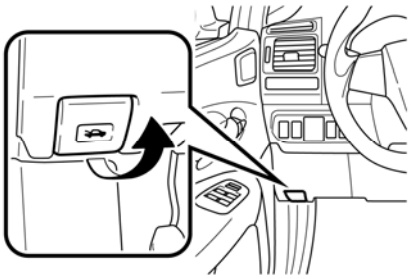
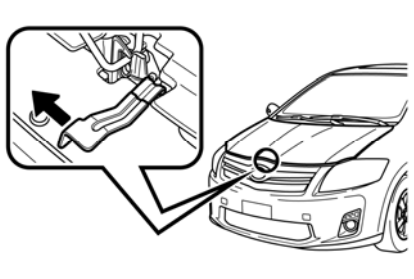
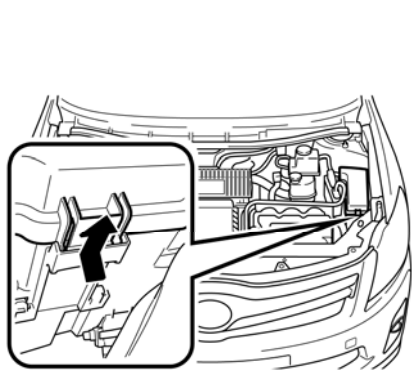
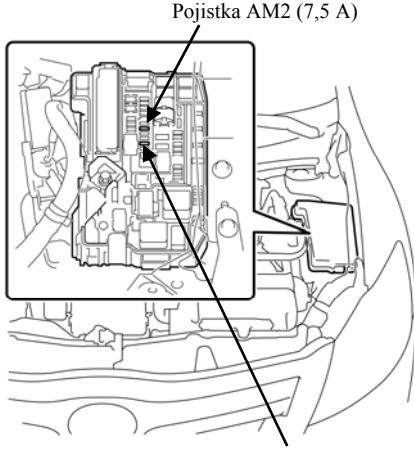
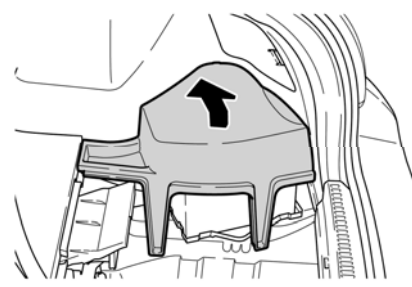
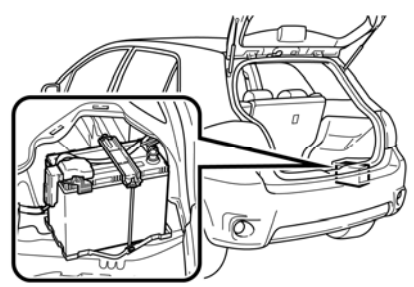
1. Otevřete kapotu motoru.
2. Sejměte kryt pojistkové skříňky.
3. Vyjměte pojistku IGCT (30 A) a pojistku AM2 (7,5 A) z pojistkové skříňky v motorovém prostoru (viz obrázek). Pokud nemůžete správnou pojistku identifikovat, vytáhněte z pojistkové skříňky všechny pojistky.
4. Odpojte 12voltový pomocný akumulátor pod krytem v zavazadlovém prostoru.

#### POZNÁMKA:

Před odpojením 12voltového pomocného akumulátoru (pokud to bude nutné pro další práce) stáhněte okna, odemkněte dveře a otevřete zavazadlový prostor podle potřeby. Jakmile je 12voltový pomocný akumulátor odpojen, elektrické ovládání těchto systémů už nebude fungovat.

#### ⚠ VAROVÁNÍ:

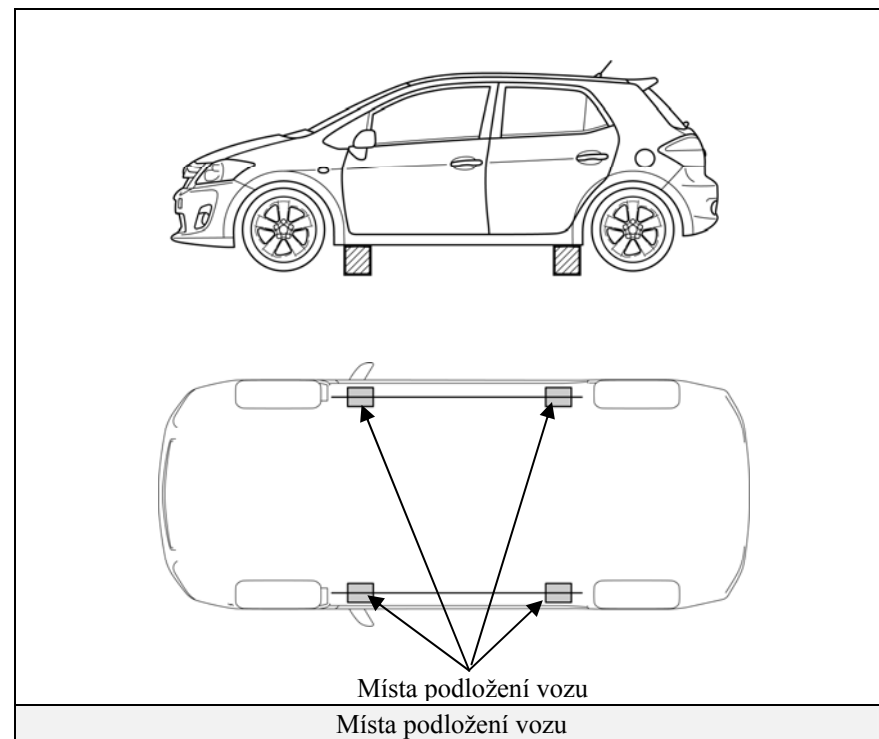
- *Vysokonapěťový systém může zůstat pod napětím až 10 minut od vypnutí nebo deaktivace vozu. Abyste předešli vážnému zranění nebo dokonce smrti způsobené těžkými popáleninami nebo elektrickým šokem, nedotýkejte se, nepřerézávejte ani jinak nenarušujte žádné oranžové vysokonapěťové napájecí kabely nebo vysokonapěťové součásti.*
- *Systém SRS může zůstat pod napětím až 90 sekund od vypnutí nebo deaktivace vozu. Abyste předešli vážnému zranění nebo dokonce smrti způsobené náhodnou aktivací systému SRS, nenarušujte žádné součásti systému SRS.*
- *Pokud nelze provést žádný z deaktivčních postupů, pracujte velmi opatrně, protože nemáte jistotu, že vysokonapěťový elektrický systém, systém SRS nebo palivové čerpadlo byly skutečně deaktivovány.*

	
<p>Uvolnění kapoty motoru z kabiny</p>	<p>Uvolnění západky kapoty motoru</p>
	 <p>Pojistka AM2 (7,5 A)</p> <p>Pojistka IGCT (30 A)</p>
<p>Sejměte kryt pojistkové skříňky</p>	<p>Umístění pojistky IGCT a AM2 v pojistkové skříňce motorového prostoru</p>
	
<p>Sejměte kryt akumulátoru</p>	<p>12voltový pomocný akumulátor v zavazadlovém prostoru</p>

## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Vyproštění posádky (pokračování)

- Stabilizujte vozidlo  
Podložte vozidlo na 4 místech přímo pod předními a zadními sloupky.  
Neumísťujte podložky pod vysokonapěťové napájecí kabely, výfukový systém nebo palivový systém.
- Přístup k uvězněné posádce  
Odstranění okenních skel  
Pokud to bude nutné, použijte normální postupy odstranění okenního skla.  
  
Pozor na airbagy a předepínače systému SRS  
Členové havarijních a záchranných týmů musí v blízkosti nenafoklých airbagů a neaktivovaných předepínačů bezpečnostních pásů pracovat velmi opatrně.  
  
Odstranění/odsunutí dveří  
Dveře lze odstranit běžnými záchrannými nástroji, jako jsou různé nůžky, čelisti a jiné elektrické či hydraulické nástroje. V některých situacích může být jednodušší vypáčením karoserie vozu odkrýt závěsy dveří a odšroubovat je.



## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Vyproštění posádky (pokračování)

#### Odstranění střechy

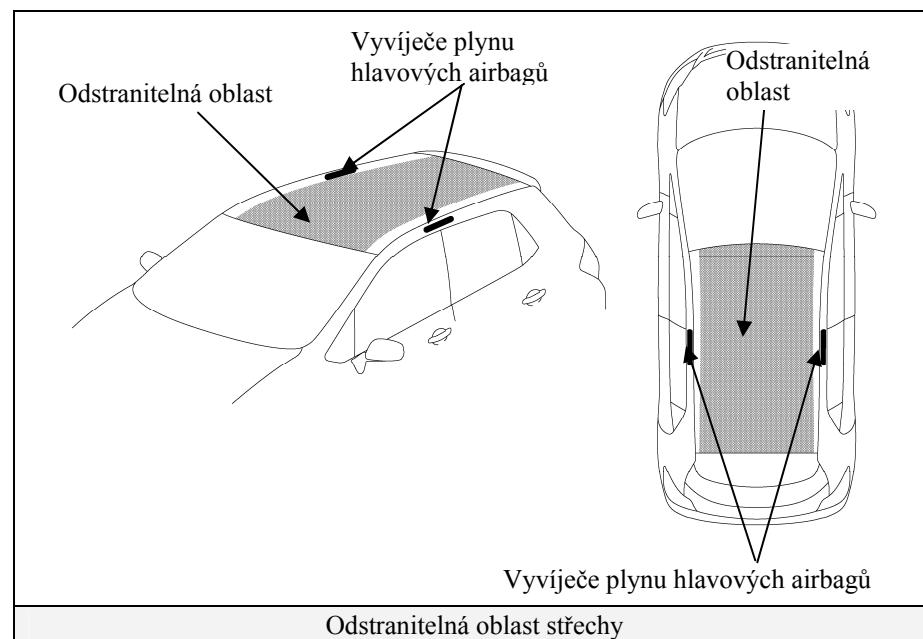
Hybridní Auris je vybaven bočními hlavovými airbagy. Pokud nejsou boční hlavové airbagy nafouknuty, úplné odstranění střechy se nedoporučuje. Důvodem je vyhnout se narušení bočních hlavových airbagů, jejich vyvíječů plynu a elektrického vedení. Přístup k uvězněné posádce střechou lze zajistit odřezáním středového úseku střechy mezi střešními nosníky (viz obrázek).

#### POZNÁMKA:

Boční hlavové airbagy můžete identifikovat podle obrázku na této straně (další podrobnosti o jejich součástech najdete na straně 15).

#### Odsunutí palubní desky

Hybridní Auris je vybaven bočními hlavovými airbagy. Pokud nejsou nafouknuty, úplné odstranění střechy se nedoporučuje, aby nedošlo k narušení bočních hlavových airbagů, jejich vyvíječů plynu a elektrického vedení. Jako alternativu lze odsunout palubní desku pomocí jejího modifikovaného otočení (Modified Dash Roll).





## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Vyproštění posádky (pokračování)

#### Pneumatické zvedací vaky

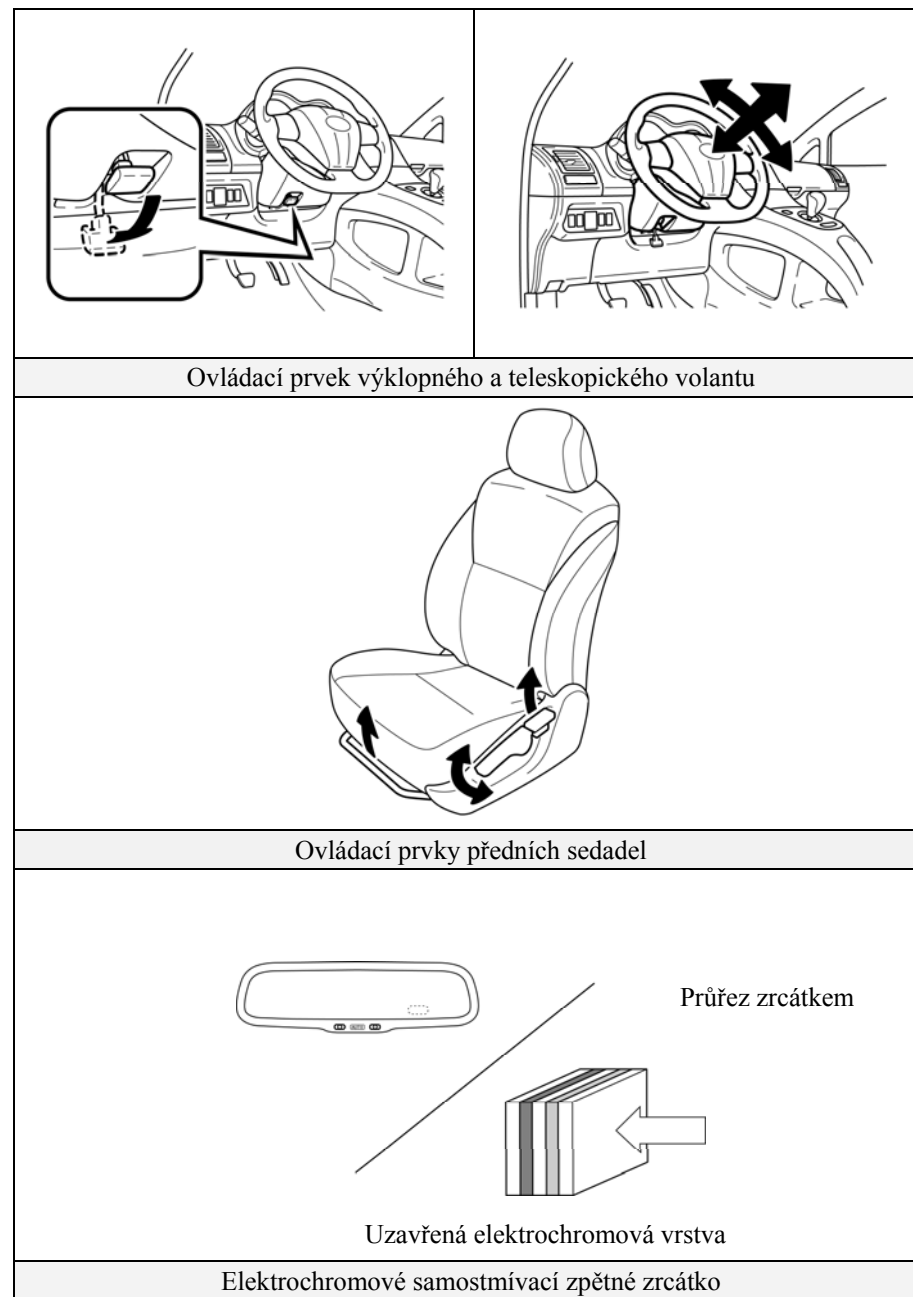
Členové havarijních a záchranných týmů by neměli umisťovat podložky nebo pneumatické zvedací vaky pod vysokonapěťové napájecí kabely, výfukový systém nebo palivový systém.

#### Změna polohy volantu a předních sedadel

Ovládací prvky elektricky polohovatelného teleskopického volantu a sedadel jsou znázorněny na obrázcích.

#### POZNÁMKA:

Hybridní Auris je vybaven elektrochromovaným samostmívacím zpětným zrcátkem. Zrcátko obsahuje tenkou vrstvičku průhledného gelu mezi dvěma skly, která za normálních podmínek nemůže uniknout.



## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Požár

Přístup k požáru a jeho hašení provádějte správnými postupy pro hašení automobilů, doporučenými NFPA, IFSTA nebo National Fire Academy (USA).

- Hasicí látka  
Jako vhodná hasicí látka se osvědčila voda.
- Počáteční protipožární útok  
Proveďte rychlý agresivní útok proti ohni.  
Zabraňte odtoku hasicí vody do okolí.  
Požární týmy nemusí být schopny identifikovat hořící vůz jako hybridní Auris, dokud nedojde k uhašení ohně a nezačne prohlížení vraku.
- Požár akumulátorové sady hybridního pohonu.  
Pokud nastane požár NiMH akumulátorové sady, požární týmy by měly užít vodní proud nebo mlhu k uhašení ohně kdekoli ve voze kromě akumulátorové sady hybridního pohonu.

### VAROVÁNÍ:

- *Elektrolyt NiMH akumulátoru je žíravý loup (hydroxid alkalických kovů o pH 13,5), který je nebezpečný pro lidské tkáň. Abyste předešli zranění při kontaktu s elektrolytem, noste správný ochranný oblek a ochranné pomůcky.*
- *Moduly akumulátoru jsou uzavřeny v kovové schránce, takže přístup k nim je omezen.*
- *Abyste předešli vážnému zranění nebo dokonce smrti způsobené těžkými popáleninami nebo elektrickým šokem, **nikdy** za žádných okolností (včetně požáru) nenarušujte nebo neodmontovávejte kryt vysokonapěťové akumulátorové sady.*

Pokud jim bude umožněno dohoření, NiMH akumulátorové moduly hybridního Aurisu rychle shoří a zbude po nich jen popel a kov.

### *Ofenzivní požární útok*

Normálně by zaplavení NiMH akumulátorové sady velkým množstvím vody z bezpečné vzdálenosti umožnilo efektivní kontrolu ohně díky ochlazení sousedících modulů na teplotu pod jejich bodem vznícení. Zbývající hořící moduly, pokud by je neuhasila voda, by pak vyhořely.

Avšak zaplavení akumulátorové sady hybridního pohonu u hybridního Aurisu se nedoporučuje kvůli jejich konstrukci a umístění, které zabraňuje hasicímu týmu bezpečně přivést potřebné množství vody dostupnými ventilačními otvory. Proto doporučujeme, aby velitel zásahu umožnil samovolné dohoření akumulátorové sady hybridního pohonu Aurisu.

### *Defenzivní požární útok*

Pokud je učiněno rozhodnutí použít defenzivní hasicí strategii, požární tým by měl ustoupit do bezpečné vzdálenosti a umožnit NiMH akumulátorovým modulům samovolně dohořet. Během defenzivního hašení může požární tým použít vodní proud nebo mlhu k ochraně okolí vozu nebo ke kontrole cesty kouře.

## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Prohlídka

Během prohlídky imobilizujte a deaktivujte vozidlo, pokud tak již nebylo učiněno (Viz obrázky na stranách 17, 18 a 19). Kryt akumulátorové sady hybridního pohonu by **nikdy** za žádných okolností (včetně požáru) neměl být narušen nebo demontován. Mohlo by to mít za následek vážné popáleniny, šok nebo smrt elektrickým proudem.

- Imobilizujte vozidlo  
Podložte kola vozu klíny a zatáhněte parkovací brzdu.  
Stisknutím spínače **P** zvolte parkovací režim (P).
- Deaktivujte vozidlo  
Provedením jednoho ze dvou následujících postupů vypnete vůz a deaktivujete akumulátorovou sadu hybridního pohonu, systém SRS a palivové čerpadlo.

### Postup č.1

1. Zkontrolujte stav indikační kontrolky **READY** v přístrojovém bloku. Pokud indikační kontrolka **READY** svítí, vozidlo je zapnuté a v provozu.
2. Vypněte vozidlo jedním stisknutím tlačítka napájení.
3. Pokud světla v přístrojovém bloku nesvítí, vozidlo je již vypnuto. V takovém případě **nesmíte** tlačítko napájení stisknout, protože tím byste mohli vůz nastartovat.
4. Pokud máte snadný přístup ke klíči Smart, nechte ho ve vzdálenosti nejméně 16 stop (5 metrů) od vozidla.
5. Odpojte 12voltový pomocný akumulátor pod krytem v zavazadlovém prostoru, abyste zabránili náhodnému restartování vozidla.

### Postup č.2 (alternativa, pokud je tlačítko napájení nepřístupné)

1. Otevřete kapotu motoru a sejměte kryt pojistkové skříňky.
2. Vyjměte pojistku **IGCT** (30 A) a pojistku **AM2** (7,5 A) z pojistkové skříňky v motorovém prostoru (viz obrázek na straně 19). Pokud nemůžete správnou pojistku identifikovat, vytáhněte z pojistkové skříňky všechny pojistky.
3. Odpojte 12voltový pomocný akumulátor pod krytem v zavazadlovém prostoru.

### POZNÁMKA:

Před odpojením 12voltového pomocného akumulátoru (pokud to bude nutné pro další práce) stáhněte okna, odemkněte dveře a otevřete zavazadlový prostor podle potřeby. Jakmile je 12voltový pomocný akumulátor odpojen, elektrické ovládání těchto systémů už nebude fungovat.

### VAROVÁNÍ:

- *Vysokonapěťový systém může zůstat pod napětím až 10 minut od vypnutí nebo deaktivace vozu. Abyste předešli vážnému zranění nebo dokonce smrti způsobené těžkými popáleninami nebo elektrickým šokem, nedotýkejte se, nepřerézávejte ani jinak nenarušujte žádné oranžové vysokonapěťové napájecí kabely nebo vysokonapěťové součásti.*
- *Systém SRS může zůstat pod napětím až 90 sekund od vypnutí nebo deaktivace vozu. Abyste předešli vážnému zranění nebo dokonce smrti způsobené náhodnou aktivací systému SRS, nenarušujte žádné součásti systému SRS.*
- *Pokud nelze provést žádný z deaktivčních postupů, pracujte velmi opatrně, protože nemáte jistotu, že vysokonapěťový elektrický systém, systém SRS nebo palivové čerpadlo byly skutečně deaktivovány.*

### Vyproštění/recyklace NiMH akumulátorové sady hybridního pohonu

Vyčištění akumulátorové sady hybridního pohonu může provést vyprošťovací tým bez obav ze znečištění okolních vod nebo z úniku elektrolytu. Pro informace o recyklaci akumulátorové sady hybridního pohonu kontaktujte nejbližšího prodejce Toyota.

## Havarijní a záchranné postupy (pokračování)

### Únik kapalin

Hybridní Auris obsahuje stejné běžné automobilové kapaliny jako ostatní nehybridní vozy Toyota, s výjimkou elektrolytu NiMH použitého v akumulátorové sadě hybridního pohonu. Elektrolyt NiMH akumulátoru je žíravý loup (hydroxid alkalických kovů o pH 13,5), který je nebezpečný pro lidské tkáně. Elektrolyt je však absorbován v deskách článků, takže za normálních podmínek nevyteče nebo neunikne dokonce ani z prasklého modulu akumulátoru. Katastrofická havárie, která by porušila jak kovovou schránku akumulátorové sady, tak i schránku modulu, je nepravděpodobná.

Podobně jako se používá jedlá soda k neutralizaci kyselinového elektrolytu vylitého z olověného akumulátoru, můžete elektrolyt z NiMH akumulátoru neutralizovat pomocí naředěného roztoku kyseliny borité nebo octa.

### POZNÁMKA:

Únik elektrolytu z akumulátorové sady hybridního pohonu je nepravděpodobný díky jeho konstrukci a množství dostupného elektrolytu obsaženého v NiMH modulech. Při úniku elektrolytu není nutné provést ohlášení mimořádné události s nebezpečnými látkami. Členové havarijních a záchranných týmů by měli dodržovat doporučení uvedená v této příručce.

Při mimořádné události si přečtěte Bezpečnostní list výrobce (MSDS).

- Zlikvidujte únik elektrolytu NiMH pomocí těchto osobních ochranných pomůcek:
  - Ochranný štít nebo ochranné brýle. Sklopné štíty na helmu nejsou přípustné pro úniky kyseliny nebo elektrolytu.
  - Gumové, latexové nebo nitrilové rukavice.
  - Zástěra vhodná pro zásady.
  - Gumové boty.
- Neutralizujte elektrolyt NiMH
  - Použijte roztok kyseliny borité nebo octa.
  - Roztok kyseliny borité – 800 gramů kyseliny borité do 20 litrů vody nebo 5,5 unce kyseliny borité do 1 galonu vody.

### První pomoc

Členové havarijních a záchranných týmů, poskytující první pomoc raněným, nemusí být obeznámeni s následky vystavení účinkům elektrolytu NiMH. Vystavení účinkům elektrolytu je však nepravděpodobné s výjimkou katastrofických nehod nebo nesprávné manipulace. V případě vystavení účinkům elektrolytu dodržujte následující postup.

#### **VAROVÁNÍ:**

*Elektrolyt NiMH akumulátoru je žíravý loup (hydroxid alkalických kovů o pH 13,5), který je nebezpečný pro lidské tkáně. Abyste předešli zranění při kontaktu s elektrolytem, noste správný ochranný oblek a ochranné pomůcky.*

- Použijte osobní ochranné pomůcky
  - Ochranný štít nebo ochranné brýle. Sklopné štíty na helmu nejsou přípustné pro úniky kyseliny nebo elektrolytu.
  - Gumové, latexové nebo nitrilové rukavice.
  - Zástěra vhodná pro zásady.
  - Gumové boty.
- Absorpce
  - Proveďte hrubou dekontaminaci odstraněním zasaženého oděvu a jeho správnou likvidací.
  - Oplachujte zasažené místo vodou po dobu 20 minut.
  - Transportujte pacienty do nejbližšího lékařského zařízení.
- Nadýchání v případech, kdy nedošlo k požáru
  - Za normálních podmínek nejsou uvolňovány žádné jedovaté plyny.
- Nadýchání v případech požáru
  - Vedlejšími produkty spalování jsou jedovaté plyny. Všichni členové havarijních a záchranných týmů v zasažené zóně by měli mít osobní ochranné pomůcky určené pro požáry, včetně dýchacích přístrojů.
  - Přesuňte pacienta z nebezpečné do bezpečné oblasti a podávejte mu kyslík.
  - Transportujte pacienty do nejbližšího lékařského zařízení.
- Požití
  - Nevyvolávejte zvracení.
  - Nechte pacienta vypít velké množství vody, aby se v něm elektrolyt zředil (nikdy však nepodávejte vodu osobě v bezvědomí).

## **Havarijní a záchranné postupy (pokračování)**

### První pomoc (pokračování)

Pokud došlo ke spontánnímu zvracení, držte pacienta v předklonu, abyste snížili riziko vdechnutí.

Transportujte pacienty do nejbližšího lékařského zařízení.

### Potopení vozu

Hybridní vůz potopený ve vodě nemá na karoserii potenciál vysokého napětí, takže je bezpečné se ho dotknout.

#### Přístup k uvězněné posádce

Členové havarijních a záchranných týmů se mohou dostat k pacientovi a provést normální vyprošťovací postupy. Nikdo by se však neměl dotýkat, přezívat nebo jinak narušovat vysokonapěťové oranžové napájecí kabely a vysokonapěťové součásti.

#### Vyproštění vozu

Pokud je hybridní vozidlo plně nebo částečně ponořené do vody, členové havarijních a záchranných týmů nemusí být schopni určit, zda se vozidlo automaticky deaktivovalo. S hybridním Aurisem můžete manipulovat tímto způsobem:

1. Vytáhněte vozidlo z vody.
2. Pokryjte sluneční panel nějakým materiálem (například silnou tkaninou), který odstíní sluneční paprsky (vozidla s volitelným slunečním ventilačním systémem).
3. Pokud je to možné, vypusťte z vozidla vodu.
4. Proveďte imobilizační a deaktivaci postupy uvedené na stranách 17, 18 a 19.

#### POZNÁMKA:

Pokud budou při zaplavení vozu poškozeny součásti elektronické volicí páky, spínače P nebo hybridního systému, nemusí být pak možné vyřadit převodovku z parkovacího režimu (P).

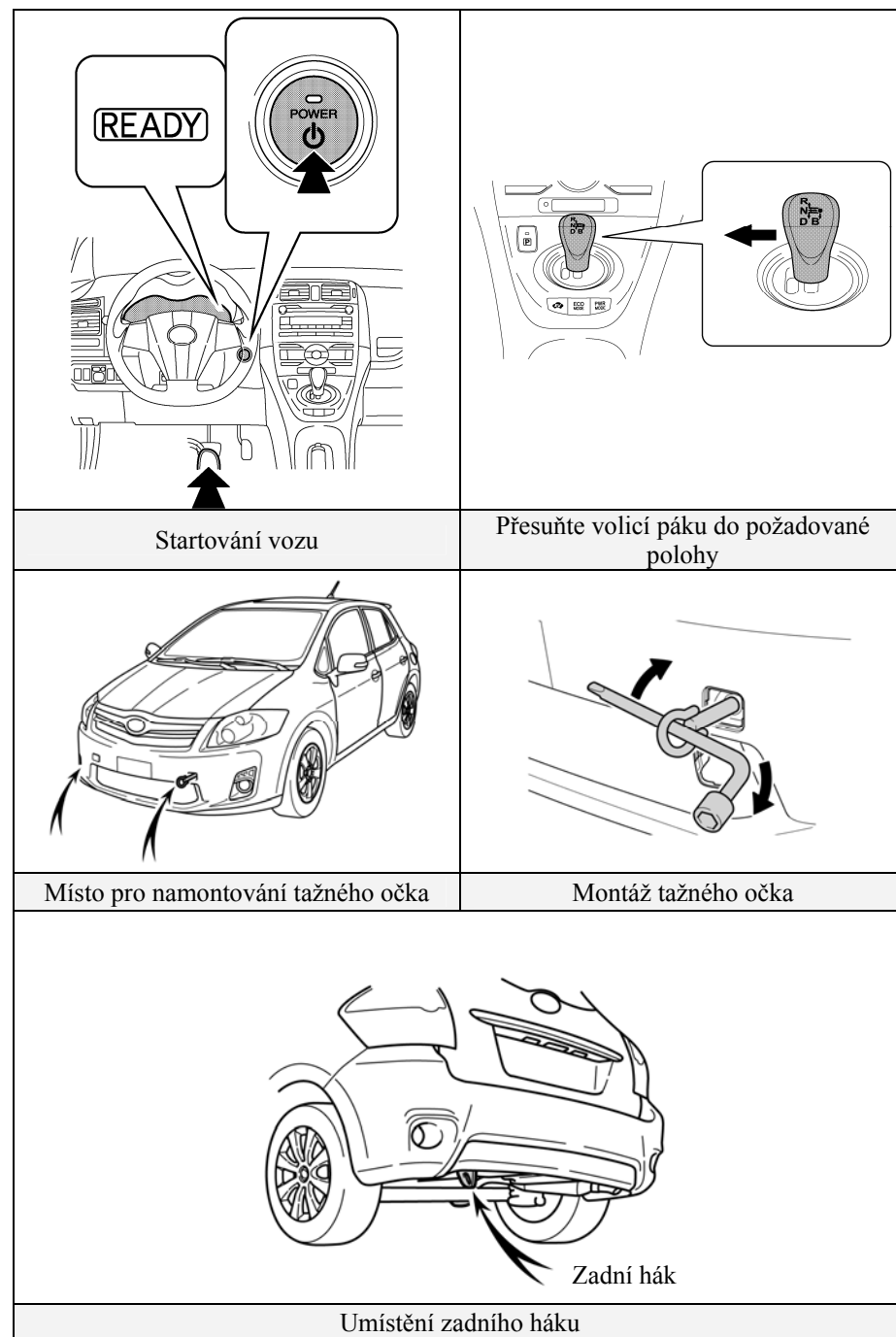
## Silniční asistence

Pro nastavení parkovacího režimu převodovky (P) používá hybridní Auris elektronickou volicí páku a elektronický spínač **P**. Pokud je 12voltový pomocný akumulátor vybitý nebo odpojený, vůz nemůže nastartovat a nemůže ani vyřadit z parkovacího režimu (P). Pokud je 12voltový pomocný akumulátor vybitý, je možné k němu kabelem připojit externí zdroj, aby bylo možné vůz nastartovat a vyřadit parkovací režim (P). Většina postupů silniční asistence může být provedena stejně jako u klasických vozů Toyota.

### Odtah

Hybridní Auris má pohon na přední kola, a proto **musí** být tažen tak, aby se jeho přední kola nedotýkala země. Jinak by totiž mohlo dojít k vážnému poškození součástí hybridního synergického pohonu.

- Vůz může být vyřazen z **P** parkovacího režimu (P) na neutrálu (N) zapnutím zapalovacího režimu a režimu READY. Pro zvolení neutrálu (N) je nutné podržet volicí páku v poloze N přibližně 0,5 sekundy.
- Pokud je 12voltový pomocný akumulátor vybitý, vůz nemůže nastartovat ani vyřadit z parkovacího (P) režimu. Neexistuje žádný manuální způsob jak to obejít, kromě nastartování vozu pomocí kabelů popsaného na straně 30.
- Pokud není k dispozici odtahové vozidlo, v případě nouze může být vůz odtážen na laně nebo řetězu upevněném k nouzovému tažnému očku nebo k zadním hákům. Mělo by to však být prováděno pouze na tvrdé zpevněné vozovce, na krátkou vzdálenost a nízkou rychlostí. Tažné očko se nachází v zavazadlovém prostoru mezi ostatními nástroji (viz obrázek na straně 29).

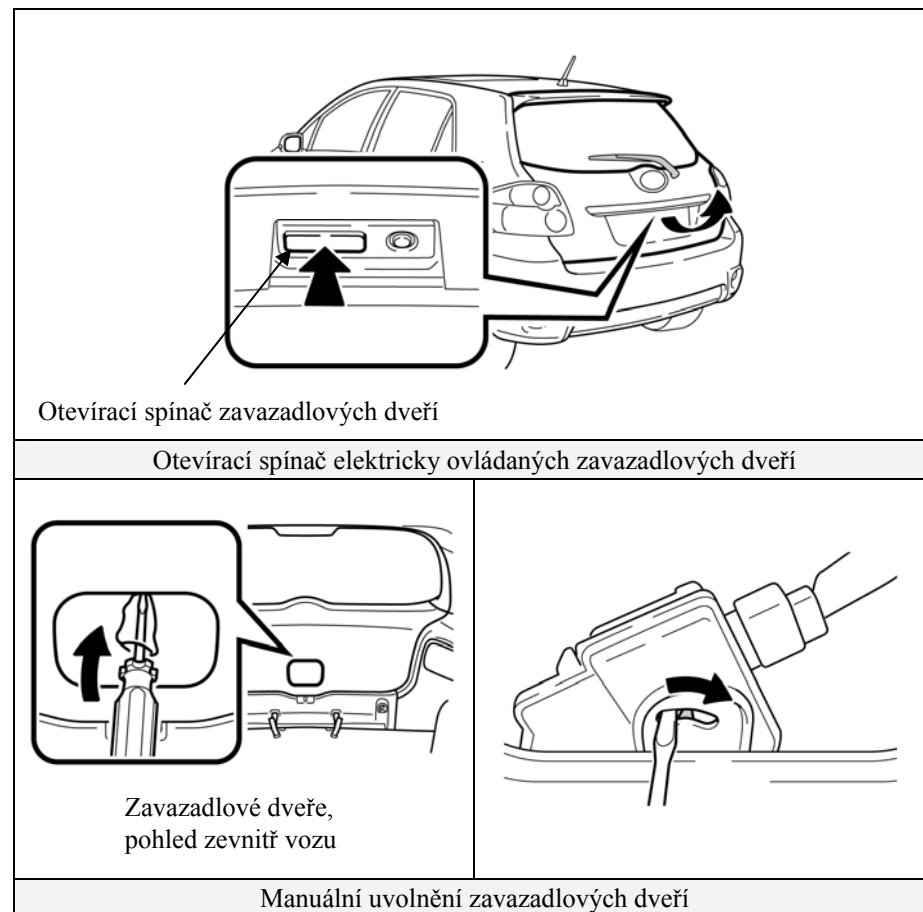


## Silniční asistence (pokračování)

### Elektrické otevírání zavazadlových dveří

Hybridní Auris je vybaven elektrickým otevíráním zavazadlových dveří. V případě ztráty 12voltového napájení nelze otevřít zavazadlové dveře zvenku vozu.

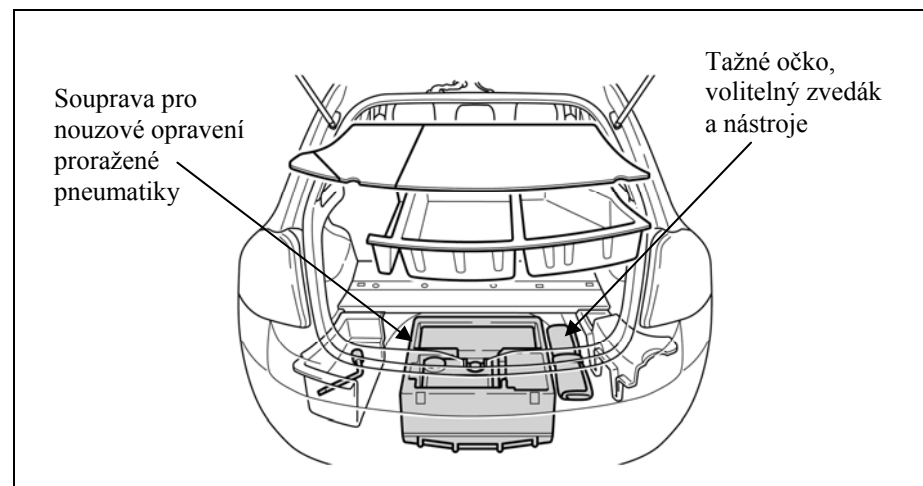
Je možné je však otevřít manuálně pomocí uvolňovacího mechanismu zobrazeného na následujících obrázcích.



## Silniční asistence (pokračování)

### Souprava pro nouzové opravení proražené pneumatiky

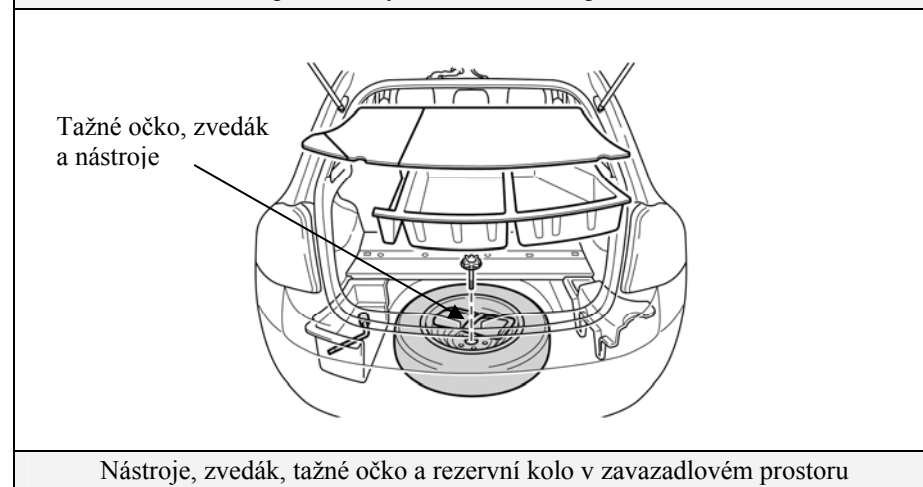
Zvedák, nástroje, tažné očko a souprava pro nouzové opravení proražené pneumatiky jsou umístěny podle obrázku.



Nástroje, volitelný zvedák, tažné očko a souprava pro nouzové opravení proražené pneumatiky v zavazadlovém prostoru

### Volitelná rezervní pneumatika

Zvedák, nástroje, tažné očko a rezervní kolo jsou umístěny podle obrázku.



Nástroje, zvedák, tažné očko a rezervní kolo v zavazadlovém prostoru



## Silniční asistence (pokračování)

### Startování pomocí kabelů

Pokud po sešlápnutí brzdového pedálu a stisknutí startovacího tlačítka vozidlo nespustí a ukazatele v přístrojovém bloku jsou ztemnělé nebo vypnuté, je možné ho nastartovat připojením startovacích kabelů na 12voltový pomocný akumulátor.

12voltový pomocný akumulátor je umístěn v zavazadlovém prostoru. Pokud je 12voltový pomocný akumulátor vybitý, zavazadlové dveře nelze otevřít. Místo toho lze vozidlo nastartovat pomocí kladné svorky z 12voltového pomocného akumulátoru, vyvedené do pojistkové skříňky motorového prostoru.

- Otevřete kapotu motoru, sejměte kryt pojistkové skříňky a otevřete kryt kladné svorky.
- Připojte kladný startovací kabel ke kladné svorce.
- Připojte záporný startovací kabel k pevné kostře vozu.
- Umístěte klíč Smart do blízkosti interiéru vozu, sešlápněte brzdový pedál a stiskněte tlačítko napájení.

#### POZNÁMKA:

Pokud vůz po připojení externího akumulátoru nerozpoznává klíč Smart, otevřete a zavřete řidičovy dveře, když je vůz vypnutý.

Pokud je baterie klíče Smart vybitá, během startovací sekvence se dotkněte klíčem Smart (stranou se symbolem Toyota) tlačítka napájení. Podrobnější pokyny a obrázky najdete na straně 9.

- Vysokonapěťovou akumulátorovou sadu hybridního pohonu nelze startovat pomocí kabelů.

### Imobilizér & Volitelný bezpečnostní alarm proti krádeži

Hybridní Auris je standardně vybaven imobilizérem a volitelně bezpečnostním alarmem proti krádeži.

- Proto ho lze nastartovat pouze pomocí zaregistrovaného klíče Smart.
- Pro vyřazení bezpečnostního alarmu odemkněte dveře pomocí tlačítka na klíči Smart nebo se dotkněte dotykového čidla na klíče dveří. Zapnutí zapařování nebo nastartování vozu také vyřadí alarm.

