

 **LEXUS**
CT200h



Híbrido
Modelo 2011
Guia de Resposta de Emergência



© 2011 Toyota Motor Corporation
Todos os direitos reservados. Este documento não poderá ser
alterado sem a autorização escrita da Toyota Motor Corporation.

11 Lexus CT200h ERG REV – (03/10/11)

Preâmbulo

Em Dezembro de 2010, a Lexus lançou o veículo híbrido a gasolina - elétrico Lexus CT200h 2011. Para informar e auxiliar os socorristas de emergência no tratamento seguro da tecnologia do CT200h híbrido, a Lexus publicou o presente Guia de resposta de emergência do CT200h.

A eletricidade de alta tensão alimenta o motor elétrico, o gerador, o compressor de ar condicionado e o inversor/conversor. Todos os outros dispositivos elétricos do automóvel como os faróis, rádio e manómetros são alimentados a partir de uma bateria auxiliar separada de 12 Volts. Foram introduzidas inúmeras salvaguardas no CT200h para ajudar a assegurar que a unidade de baterias do veículo híbrido (VH), de níquel metal híbrido (NiMH) de aproximadamente 201,6 Volts é mantida segura e salva em caso de acidente.

O CT200h utiliza os seguintes sistemas elétricos:

- Máximo 650 Volts CA
- 201,6 Volts CC nominais
- Máximo 27 Volts CA
- 12 Volts CC nominais

Características do CT200h:

- Um conversor elevador no inversor/conversor que aumenta a tensão disponibilizada ao motor elétrico para 650 Volts.
- Uma unidade de baterias de alta tensão do veículo híbrido (VH) com 201,6 Volts nominais.
- Um compressor de ar condicionado (A/C) comandado por um motor de alta tensão com 201,6 Volts nominais.
- Um sistema elétrico da carroçaria com 12 Volts nominais, com massa do chassis negativo.
- Sistema Suplementar de Segurança (SRS) - airbags dianteiros de dois estágios, airbags dianteiros de joelhos, airbags laterais dos bancos dianteiros, airbags de cortina laterais, e pré-tensores dos cintos de segurança dianteiros.
- Um motor auxiliar da direção assistida elétrica (EPS) com 27 Volts nominais.

A segurança elétrica de alta tensão é um fator importante no tratamento de situações de emergência do sistema Lexus Hybrid Drive do CT200h. É importante que se reconheça e se perceba os procedimentos de desativação e os avisos ao longo do guia.

Tópicos adicionais no guia incluem:

- Identificação do CT200h.
- Localização e descrição dos principais componentes da unidade motriz híbrida do Lexus.
- Informações relativas ao desencarceramento, a incêndios e respostas adicionais de emergência.
- Informação sobre a assistência em viagem



Este guia destina-se a ajudar socorristas de emergência no tratamento seguro de um veículo CT200h durante um incidente.

NOTA:

Os Guias de resposta de emergência para os veículos híbridos da Lexus podem ser visualizados em <http://techinfo.lexus.com>.

Índice	Página
Sobre o CT200h	1
Identificação do CT200h	2
Localização e descrição dos componentes do Lexus Hybrid Drive	5
Sistema de chave inteligente	8
Seletor eletrônico das mudanças	12
Funcionamento do Lexus Hybrid Drive	13
Unidade de baterias do veículo híbrido (VH)	14
Sistema de 27 Volts	15
Bateria de baixa tensão	16
Segurança de alta tensão	17
Airbags SRS e Pré-tensores dos cintos de segurança	18
Resposta de emergência	20
Desencarceramento	20
Incêndio	26
Revisão	28
Recuperação/reciclagem da unidade de baterias NiMH do VH	28
Derrames	29
Primeiros socorros	29
Submersão	30
Assistência em viagem	31

Sobre o CT200h

O CT200h hatchback de 5 portas junta-se ao LS600h L, ao RX450h e ao GS450h como modelos híbridos da Lexus. Lexus Hybrid Drive significa que o veículo tem um motor a gasolina e um motor elétrico para alimentação. As duas fontes motrizes híbridas encontram-se acondicionadas a bordo do veículo:

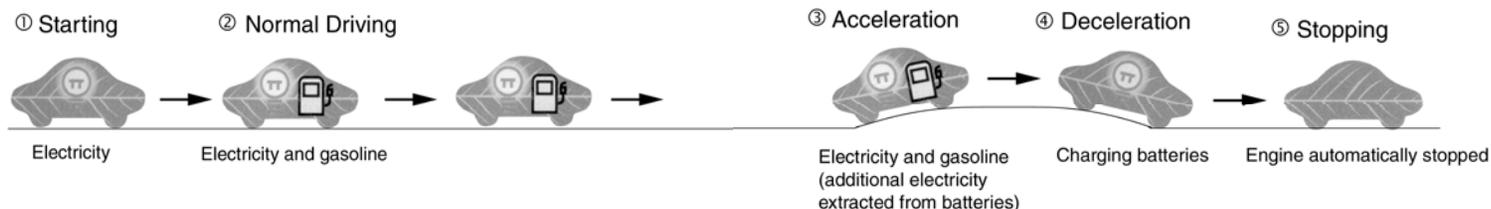
1. Gasolina guardada no depósito de combustível para o motor a gasolina.
2. Eletricidade armazenada numa unidade de baterias de alta tensão do veículo híbrido (VH) para o motor elétrico.

O resultado da combinação destas duas fontes de alimentação é uma economia de combustível melhorada e emissões reduzidas. O motor a gasolina alimenta igualmente um gerador elétrico para recarregar a unidade das baterias; ao contrário de um veículo totalmente elétrico, o CT200h nunca necessita de ser recarregado a partir de uma fonte de alimentação elétrica externa.

Consoante as condições de condução serão utilizadas uma ou duas fontes para alimentar o veículo. A figura seguinte mostra como o CT200h funciona nos vários modos de condução.

- ❶ Durante a aceleração ligeira a baixas velocidades, o veículo é impulsionado pelo motor elétrico. O motor a gasolina é desligado.
- ❷ Durante a condução normal, o veículo é impulsionado principalmente pelo motor a gasolina. O motor a gasolina acciona igualmente o gerador de modo a recarregar a unidade de baterias.

- ❸ Durante a plena aceleração, como no caso de subidas inclinadas, o veículo é impulsionado pelo motor a gasolina e pelo motor elétrico.
- ❹ Durante a desaceleração, como numa travagem, o veículo gera uma energia cinética a partir das rodas dianteiras para produzir eletricidade que recarrega a unidade de baterias.
- ❺ Enquanto o veículo está parado, o motor a gasolina e o motor elétrico estão desligados, no entanto o veículo permanece ligado e operacional.



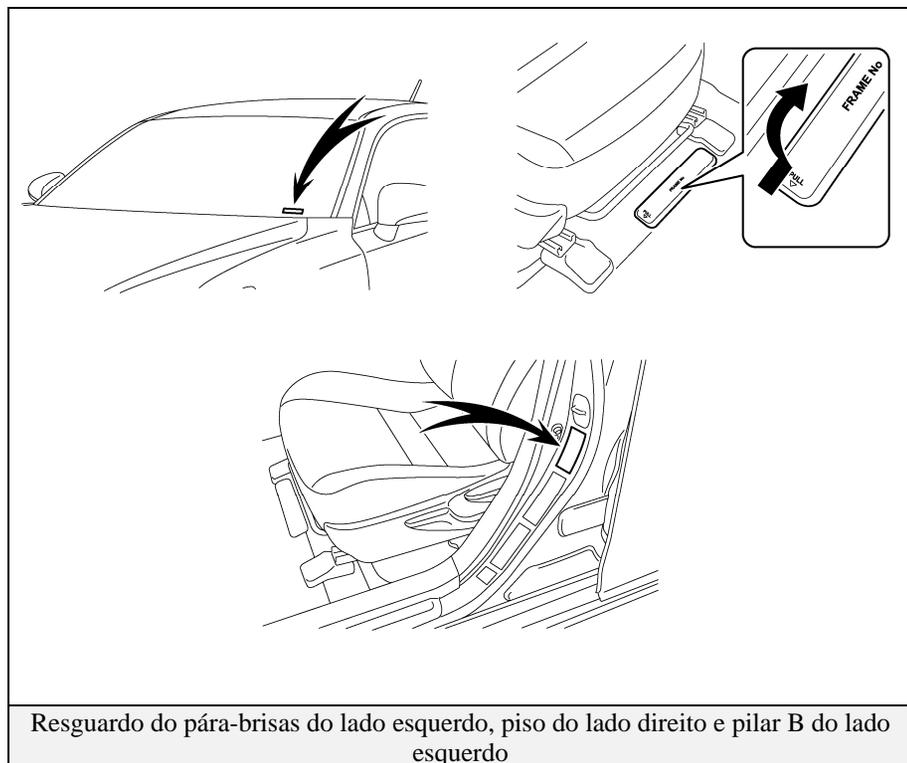
Identificação do CT200h

Em termos visuais o CT200h do modelo ano 2011 é um hatchback de 5 portas. As figuras relativas ao exterior, interior e ao compartimento do motor são disponibilizadas para ajudar na identificação.

O número alfanumérico de 17 caracteres de identificação do veículo (VIN) é fornecido no resguardo dianteiro do pára-brisas e no pilar B lateral esquerdo.

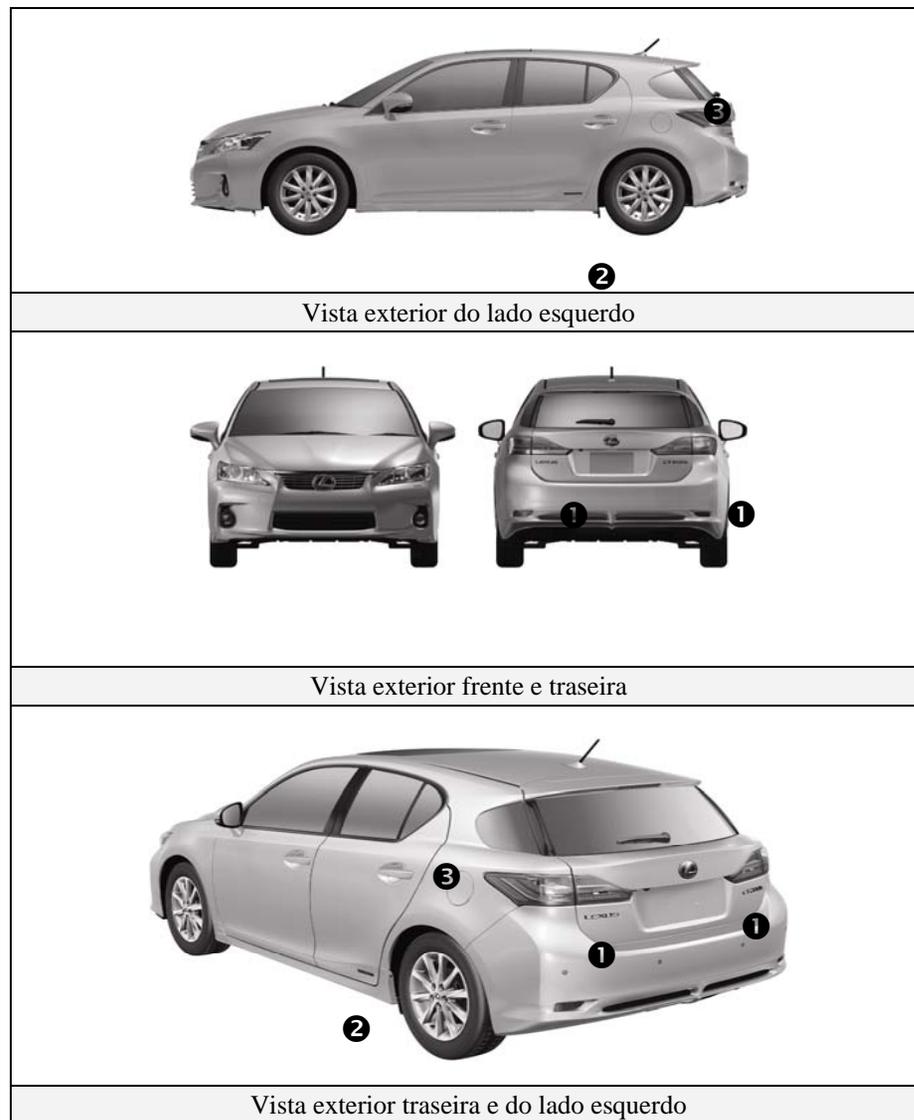
Exemplo VIN: JTHKD5BH0C2000101

Um CT200h é identificado pelos primeiros 8 caracteres alfanuméricos **JTHKD5BH**.



Exterior

- 1 **LEXUS** e **CT200h** logótipos na porta traseira.
- 2 **HYBRID** logótipo nos dois painéis das portas traseiras.
- 3 Portinhola do combustível de gasolina localizada no painel lateral esquerdo traseiro.



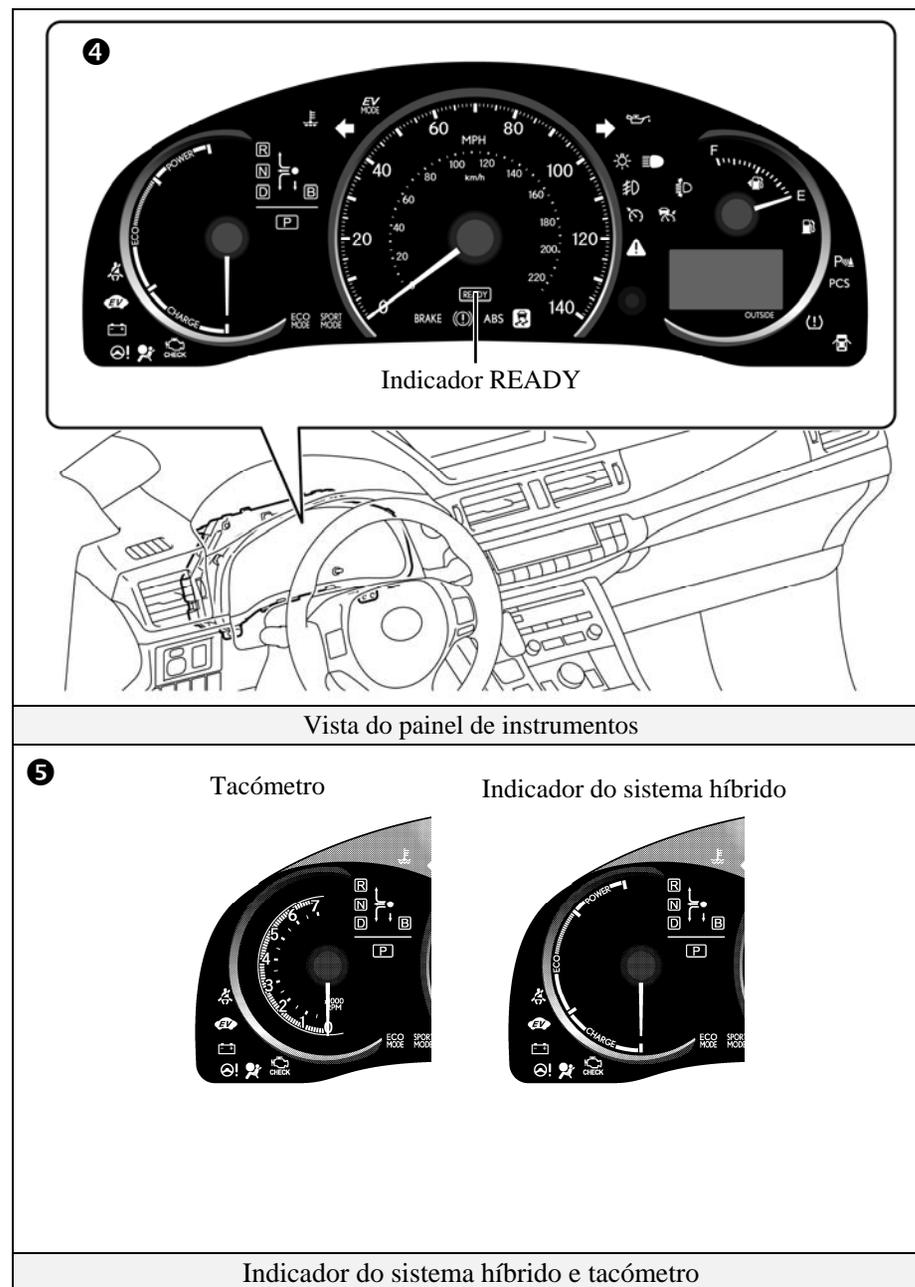
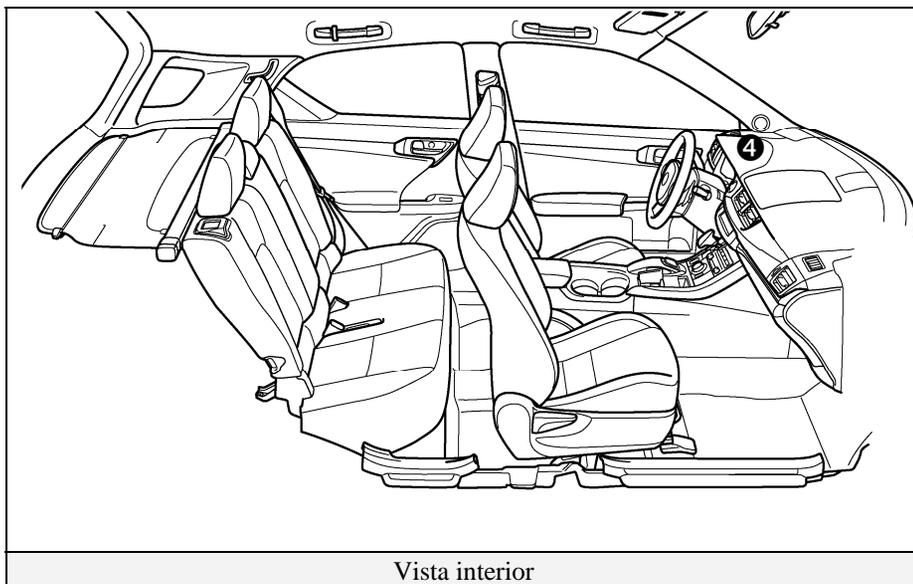
Identificação do CT200h (Continuação)

Interior

- 4 Painel de instrumentos (velocímetro, indicador **READY**, indicadores da posição das mudanças, luzes de aviso), localizado no tabliê por detrás do volante.
- 5 Um manómetro comutável no painel de instrumentos apresentando um indicador de sistema híbrido ou um tacómetro, consoante o modo de condução.

NOTA:

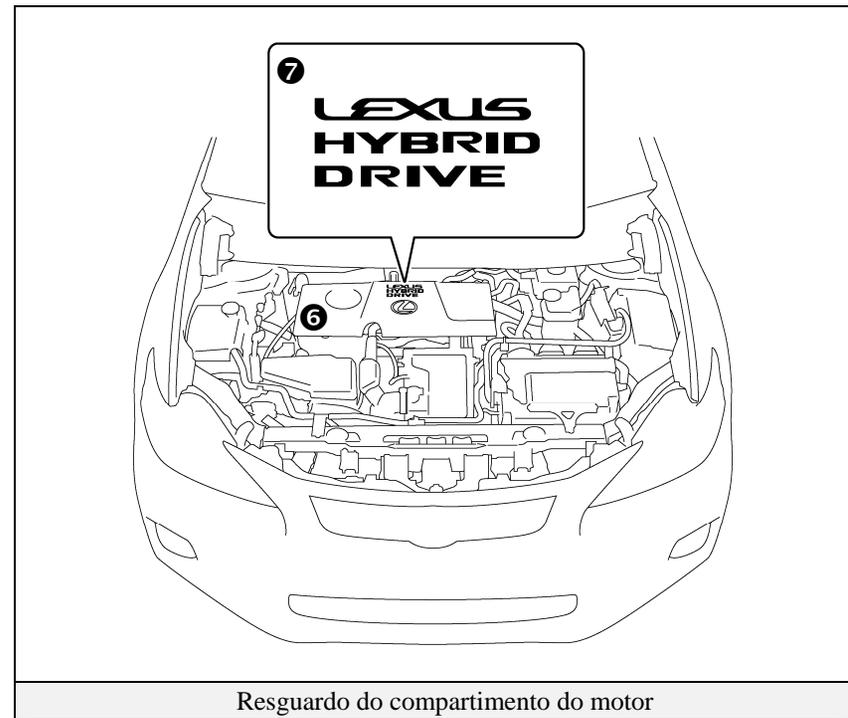
Se o veículo estiver desligado, os manómetros do painel de instrumentos estarão "escurecidos", não acesos.



Identificação do CT200h (Continuação)

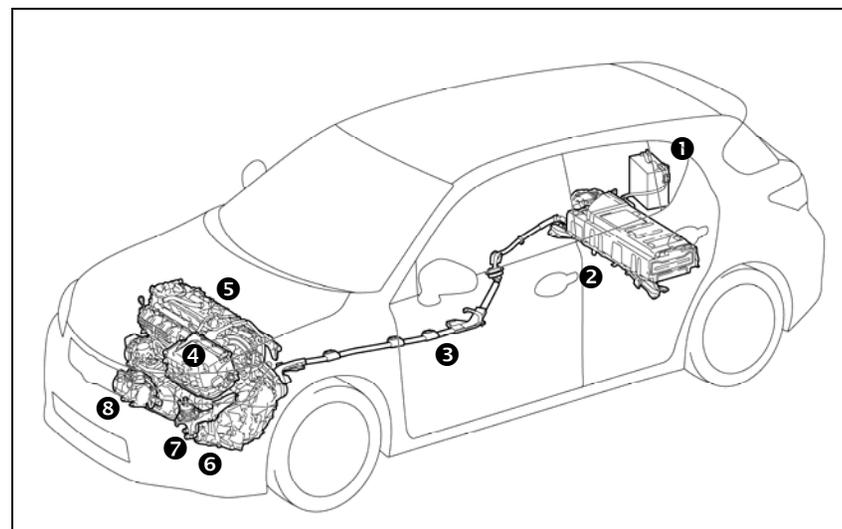
Compartimento do motor

- ⑤ Motor a gasolina em liga de alumínio de 1,8 litros.
- ⑥ Logótipo na cobertura plástica do motor.

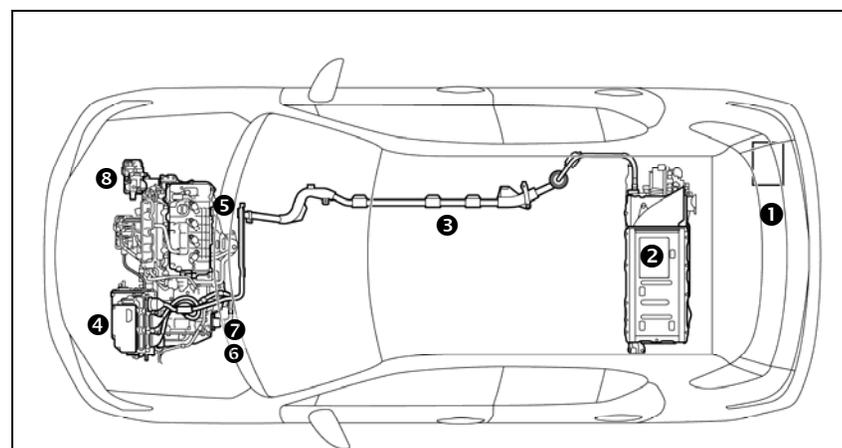


Localização e descrição dos componentes do Lexus Hybrid Drive

Componente	Localização	Descrição
Bateria ❶ auxiliar de 12 Volts	Lado direito da área de carga	Uma bateria de ácido de chumbo que fornece alimentação aos dispositivos de baixa tensão.
Unidade de baterias ❷ do veículo híbrido (VH)	Área de carga, montada na travessa atrás do banco traseiro	Unidade de baterias de níquel metal hídrico (NiMH) de 201,6 Volts constituída por 28 módulos de baixa tensão (7,2 Volts) ligados em série.
Cabos ❸ elétricos	Substrutura e compartimento do motor	Os cabos de alimentação cor de laranja transportam uma corrente contínua (CC) de alta tensão entre a unidade de baterias do VH, o inversor/conversor e o compressor de A/C. Estes cabos transportam ainda corrente alternada (CA) trifásica entre o inversor/conversor, o motor elétrico e o gerador.
Inversor/ Conversor ❹	Compartimento do motor	Aumenta e inverte a eletricidade de alta tensão da unidade de alta tensão das baterias para uma eletricidade CA trifásica que comanda o motor elétrico. O inversor/conversor também converte eletricidade CA do gerador elétrico e motor elétrico (travagem regenerativa) em CC que recarrega a unidade de baterias do VH.
Motor ❺ a gasolina	Compartimento do motor	Oferece duas funções: 1) Alimenta o veículo. 2) Alimenta o gerador para recarregar a unidade de baterias do VH. O motor é colocado a trabalhar e parado sob o controlo do computador do veículo.
Motor ❻ elétrico	Compartimento do motor	Motor trifásico eletromagnético permanente CA de alta tensão incluído no eixo de transmissão dianteiro. É utilizado para mover as rodas dianteiras.
Gerador ❼ Elétrico	Compartimento do motor	Gerador trifásico CA de alta tensão que está incluído no eixo de transmissão e recarrega a unidade de baterias do VH.



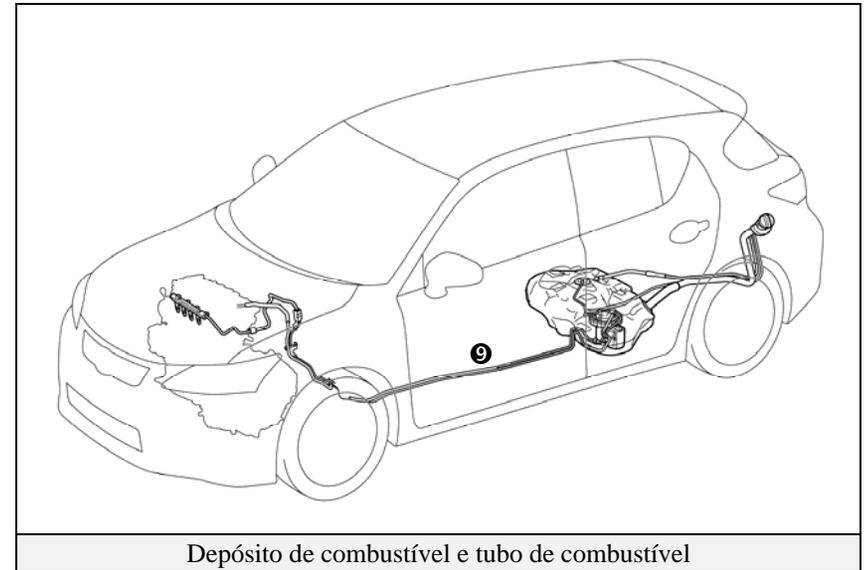
Componentes do Lexus Hybrid Drive



Componentes (vista de cima) e cabos de alimentação de alta tensão

Localização e descrição dos componentes do Lexus Hybrid Drive (Continuação)

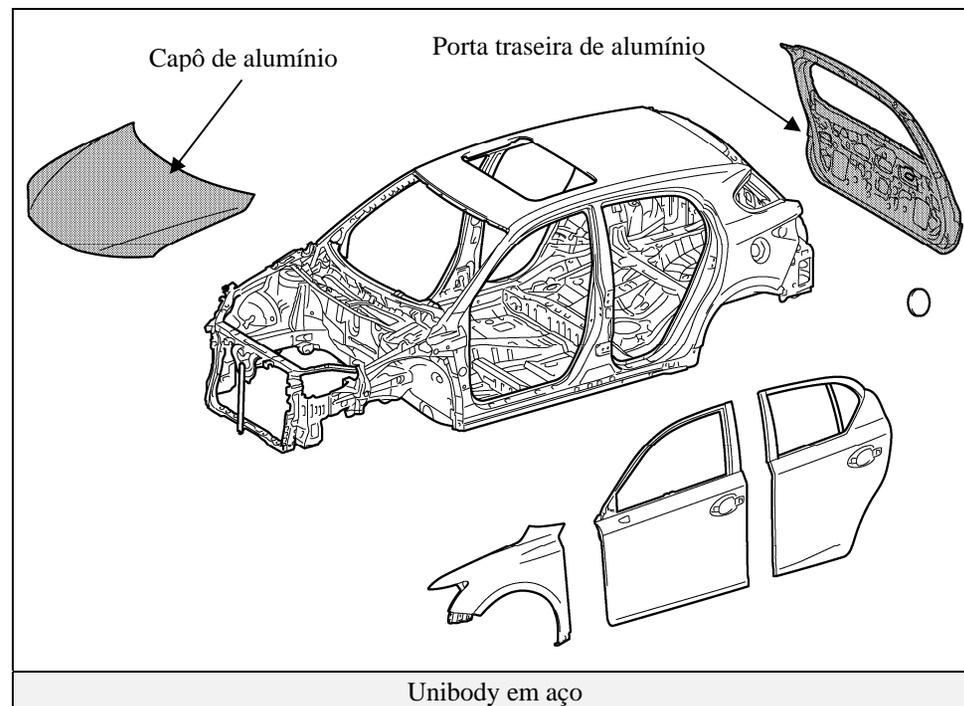
Componente	Localização	Descrição
Compressor de A/C (com inversor) ⑧	Compartimento do motor	Compressor do motor trifásico de alta tensão de CA de comando elétrico.
Depósito de combustível e tubos de combustível ⑨	Substrutura e centro	O depósito de combustível fornece gasolina ao motor através de um tubo de combustível. O tubo de combustível está disposto por baixo do centro do veículo.



Localização e descrição dos componentes do Lexus Hybrid Drive (Continuação)

Especificações chave:

Motor a gasolina:	Motor em liga de alumínio de 98 cv (73 kW), 1,8 litros
Motor elétrico:	Motor magnético permanente 80 cv (60 kW)
Transmissão:	Apenas automática (eixo de transmissão de variável contínua de control elétrico)
Bateria VH:	Bateria NiMH selada de 201,6 Volts
Tara:	3.230 lbs/1.465 kg
Depósito de combustível:	11,9 gals/45,0 litros
Material dos chassis:	Unibody em aço
Material da carroçaria:	Painéis de aço exceto para o capô e porta traseira de alumínio
Lugares sentados:	5 Passageiros



Sistema de chave inteligente

O sistema de chave inteligente do CT200h é constituído por um transceptor de comunicação bidireccional, permitindo ao veículo reconhecer a chave inteligente nas proximidades do veículo. Assim que for reconhecida, a chave inteligente permitirá ao utilizador trancar e destrancar as portas sem pressionar os botões da chave inteligente, e pôr o veículo a trabalhar sem inserir a mesma num interruptor de ignição.

Características da chave inteligente:

- Função passiva (remota) para trancar/destrancar as portas e pôr o veículo a trabalhar.
- Botões de transmissores sem fios para trancar/destrancar todas as 5 portas.
- Chave metálica oculta para trancar/destrancar as portas e o porta-luvas.

O CT200h está equipado com 2 tipos de chaves inteligentes:

- Chave inteligente (comando)
- Chave inteligente em cartão (opcional)

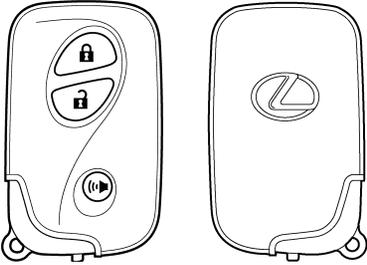
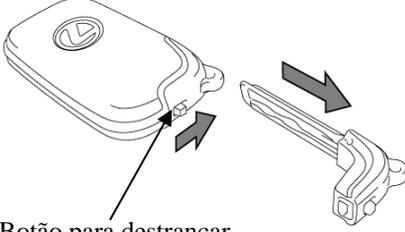
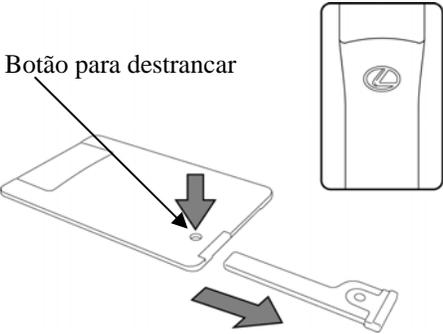
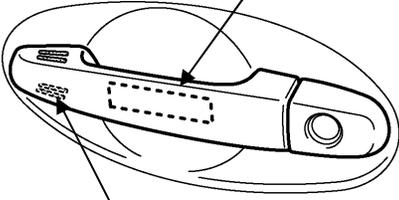
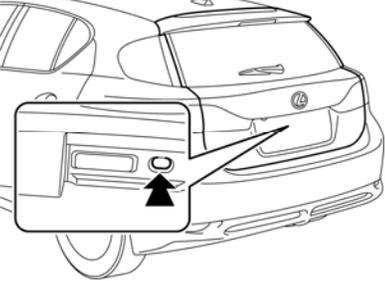
A chave inteligente em cartão foi concebida para ser guardada numa carteira e dispõe das mesmas funções que a chave inteligente (comando), exceto no que se refere aos botões.

Porta (trancar/destrancar)

Existem vários métodos à disposição para trancar/destrancar as portas.

- Quando se pressiona o botão de trancar da chave inteligente, tranca-se todas as portas. Pressiona-se o botão de abertura da chave inteligente uma vez para destrancar a porta do condutor, duas vezes para destrancar todas as portas.
- Quando se toca no sensor na parte de trás do puxador exterior da porta do condutor, com a chave inteligente na proximidade do veículo, destranca-se a porta do condutor. Quando se toca no sensor na parte de trás do puxador exterior da porta do passageiro, com a chave inteligente na proximidade do veículo, destranca-se todas as portas. Quando se toca no sensor de toque do trinco em qualquer uma das portas dianteiras, ou se pressiona o botão de trancar da porta traseira, tranca-se todas as portas.

- Insira a chave metálica oculta na fechadura da porta do condutor e rode-a no sentido dos ponteiros do relógio uma vez para abrir a porta do condutor e duas vezes para abrir todas as portas. Para trancar todas as portas rode a chave no sentido contrário dos ponteiros do relógio uma vez. A porta do condutor é a única que tem uma fechadura exterior da porta para a chave metálica.

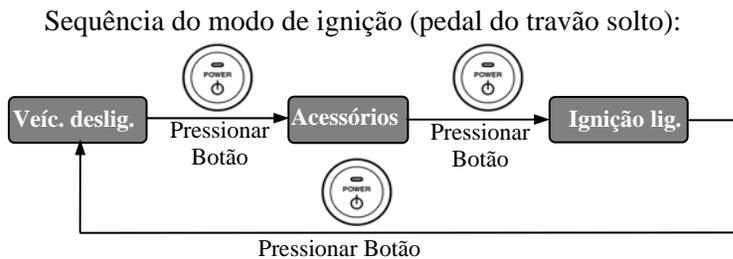
	 <p>Botão para destrancar</p>
<p>Chave inteligente (comando)</p>	<p>Chave metálica oculta para fechadura da porta</p>
 <p>Botão para destrancar</p>	 <p>Sensor de toque para destrancar</p> <p>Sensor de toque para trancar</p>
<p>Chave inteligente de cartão opcional e chave metálica oculta para fechadura da porta</p>	<p>Sensor de toque de destrancar da porta do condutor e sensor de toque de trancar</p>
 <p>Utilize a chave metálica oculta</p>	 <p>Botão de trancar da porta traseira</p>
<p>Trinco da porta dianteira do condutor</p>	<p>Botão de trancar da porta traseira</p>

Sistema de chave inteligente (Continuação)

Arranque/paragem do veículo

A chave inteligente substitui a chave metálica convencional, e o botão de alimentação com uma luz indicadora de estado integrada, substituiu os interruptores da ignição. A chave inteligente apenas tem que se encontrar na proximidade do veículo para permitir que o sistema funcione.

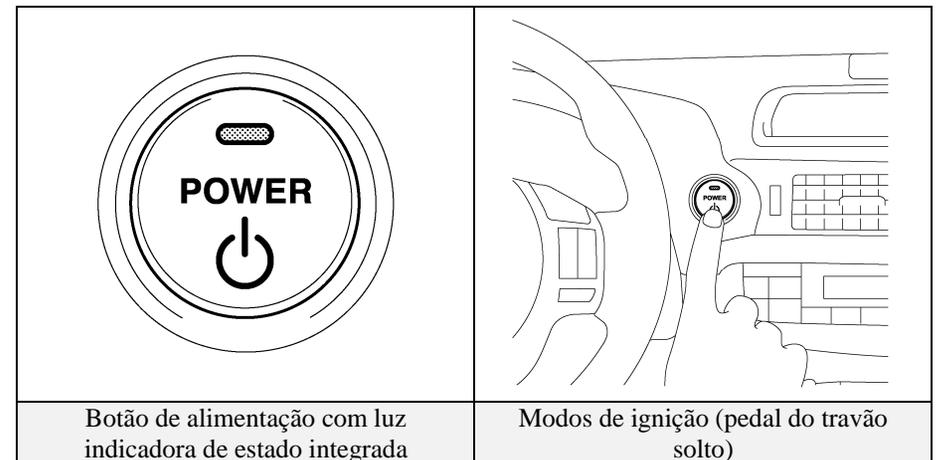
- Com o pedal do travão solto, ao se pressionar uma primeira vez o botão de alimentação acciona-se o modo de acessórios. Pressionando uma segunda vez acciona-se o modo de ignição ligada e uma terceira vez volta a desligar o motor.



- A colocação do veículo a trabalhar assume prioridade sobre todos os outros modos de ignição e é conseguida quando se pressiona o pedal do travão e se pressiona o botão de alimentação uma vez. Para verificar se o veículo está a trabalhar, verifique se a luz indicadora do estado do botão de alimentação está apagada e se a luz **READY** está acesa no painel de instrumentos.
- Se a pilha interna da chave inteligente estiver gasta, utilize o método seguinte para pôr o veículo a trabalhar.
 - Encoste o lado do logótipo Lexus da chave inteligente ao botão de alimentação.
 - Num espaço de 10 segundos depois do aviso sonoro ter soado, pressione o botão de alimentação com o pedal do travão pressionado (a luz **READY** irá acender-se).
- Assim que o veículo tenha sido colocado a trabalhar e esteja ligado e operacional (**READY** aceso), o veículo poderá ser desligado immobilizando-o completamente e pressionando de seguida uma vez o botão de alimentação.

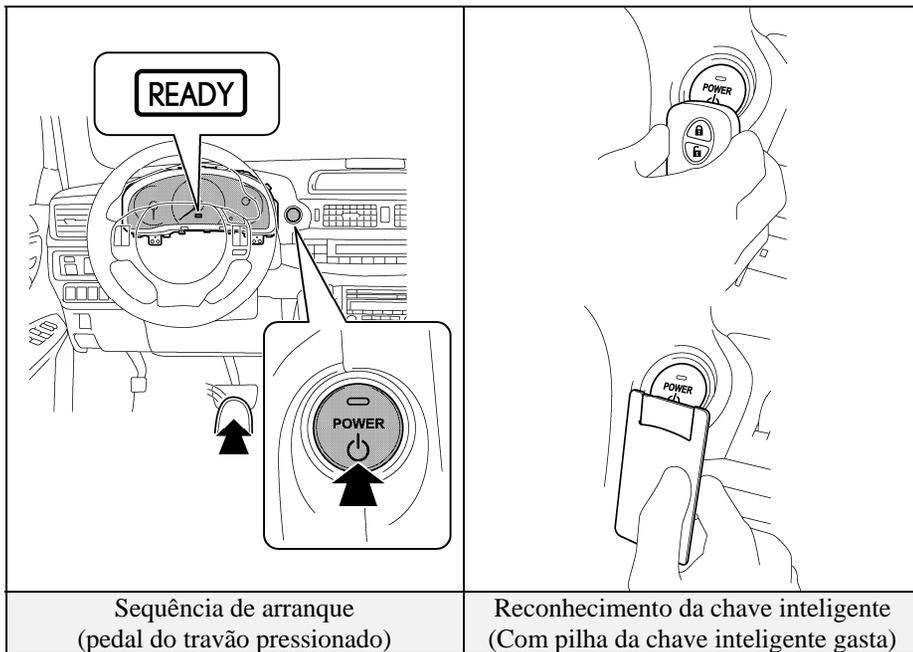
- Para desligar o veículo antes de este se imobilizar numa emergência, mantenha pressionado o botão de alimentação durante mais de 3 segundos ou pressione o interruptor de alimentação 3 vezes ou mais de seguida. Este procedimento pode ser útil num cenário de acidente em que o indicador **READY** está aceso, não é possível seleccionar estacionamento (P) e as rodas de tração continuam a movimentar-se.

Modo de ignição	Luz indicadora do botão de alimentação
Desligado	Apagada
Acessórios	Amarelo
Ignição ligada	Amarelo
Pedal do travão pressionado	Verde
Veículo colocado a trabalhar (READY aceso)	Desligado
Avaria	Amarelo intermitente



Botão de alimentação com luz indicadora de estado integrada

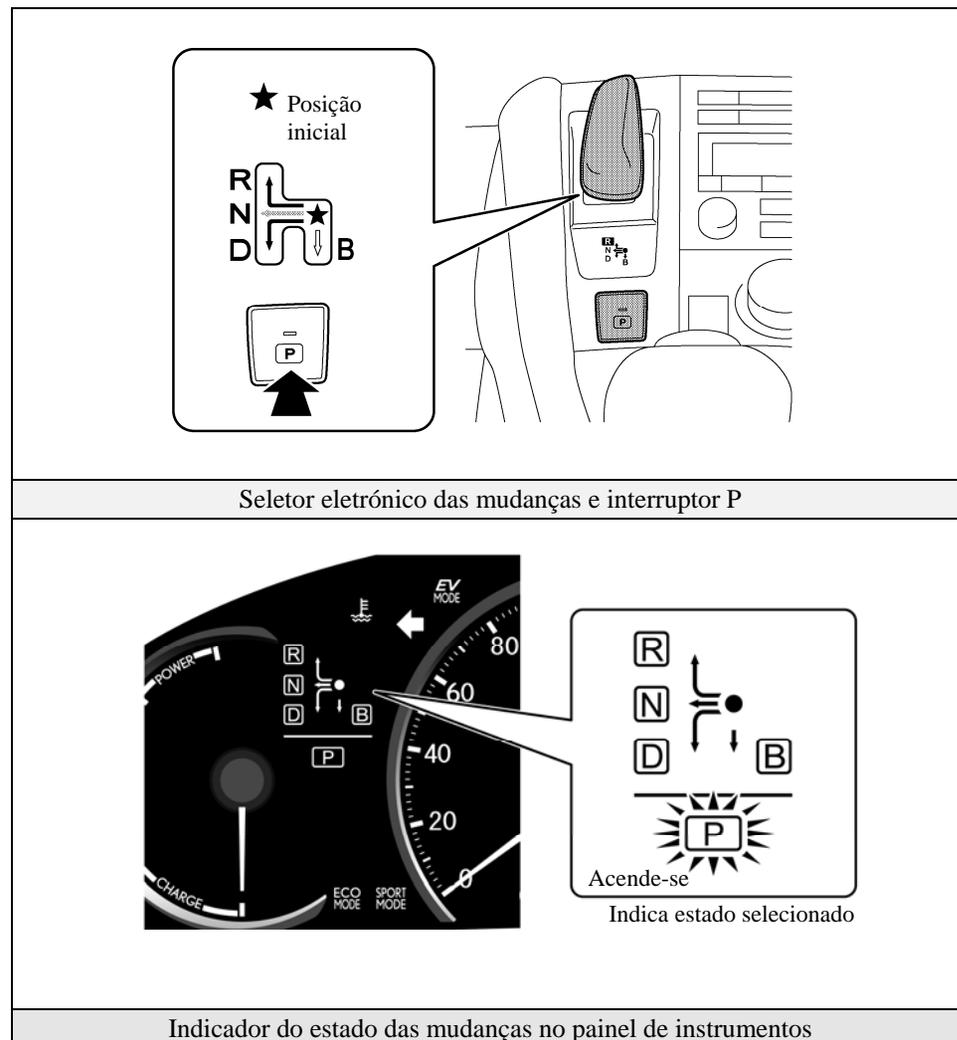
Modos de ignição (pedal do travão solto)



Seletor eletrónico das mudanças

O seletor eletrónico das mudanças do CT200h é um sistema seletor momentâneo de mudança por cabo que pode ser utilizado para seleccionar entre os modos marcha-atrás (R), ponto morto (N), marcha (D), ou travagem com o motor (B).

- Estes estados apenas podem ser accionados enquanto o veículo está ligado e operacional (READY aceso), exceto o ponto morto (N) que pode ser igualmente seleccionado enquanto se está no modo ignição ligada. Depois de se ter seleccionado R, N, D, ou B, o eixo de transmissão mantém-se nesse estado, identificado no painel de instrumentos, mas o seletor de mudanças volta à posição inicial. Para seleccionar o ponto-morto (N) é necessário manter a alavanca seletora de mudanças na posição N durante aproximadamente 0,5 segundos.
- Ao contrário do que acontece num veículo convencional, o seletor eletrónico da alavanca das mudanças não inclui uma posição de estacionamento (P). Em vez disso, um interruptor **P** em separado localizado por baixo do seletor de mudanças selecciona estacionamento (P).
- Quando o veículo é parado, independentemente do estado das mudanças, a lingueta eletromecânica de estacionamento é engrenada para bloquear o eixo de transmissão em estacionamento (P) pressionando o interruptor P ou pressionando o botão de alimentação para desligar o veículo.
- Sendo componentes eletrónicos, os sistemas seletores de mudanças e de estacionamento (P) dependem da bateria auxiliar de baixa tensão de 12 Volts para a sua alimentação eléctrica. Se a bateria auxiliar de 12 Volts estiver descarregada ou desligada, o veículo não poderá ser colocado a trabalhar e a alavanca das mudanças sair da posição de estacionamento (P). Não existe nenhum dispositivo de anulação manual, apenas se pode ligar a bateria auxiliar ou pôr o veículo a trabalhar com arranque assistido, consulte Arranque assistido na página 34.

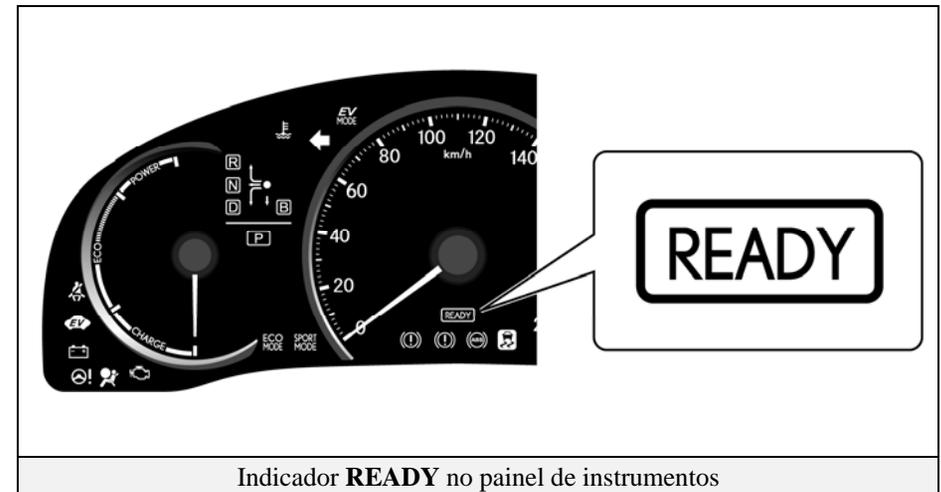


Funcionamento do Lexus Hybrid Drive

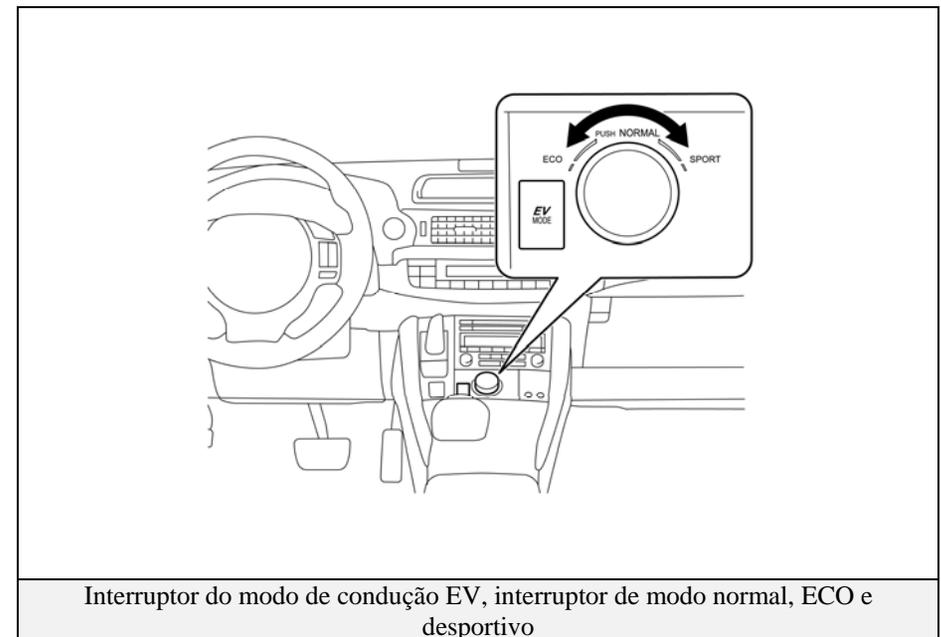
Assim que o indicador **READY** se acender no painel de instrumentos, o veículo poderá ser conduzido. No entanto, o motor a gasolina não fica ao ralenti como num automóvel comum e arrancará e parará automaticamente. É importante que se reconheça e se perceba o indicador **READY** existente no painel de instrumentos. Quando aceso, informa o condutor que o veículo está ligado e operacional mesmo se o motor a gasolina estiver desligado e não se ouvir barulho do compartimento do motor.

Funcionamento do veículo

- Com o CT200h, o motor a gasolina pode parar e arrancar a qualquer altura enquanto o indicador **READY** estiver aceso.
- Nunca parta do princípio que o veículo esteja desligado só porque o motor está desligado. Tenha sempre em atenção o estado do indicador **READY**. O veículo está desligado quando o indicador **READY** está apagado.
- O veículo poderá ser impulsionado pelo:
 1. Motor elétrico apenas.
 2. Motor a gasolina apenas.
 3. Uma combinação de motor elétrico e motor a gasolina.
- O computador do veículo determina como o veículo opera para melhorar a economia de combustível e reduzir as emissões. Três funções do CT200h 2011 são o modo EV (veículo elétrico), modo desportivo e modo ECO (economia):
 1. Modo EV: Quando accionado, e em determinadas condições, o veículo opera com o motor elétrico alimentado pela bateria do VH.
 2. Modo ECO: Comparado com o modo Normal, quando accionado, o modo ECO ajuda a aumentar a economia de combustível em viagens que envolvem frequentes travagens e acelerações.
 3. Modo desportivo: Comparado com o modo normal, quando ativado, o modo desportivo otimiza a sensação de aceleração aumentando a saída de potência mais rapidamente no início do accionamento do pedal do acelerador. Quando o modo desportivo está seleccionado, é apresentado o tacómetro no painel de instrumentos em vez do indicador do sistema híbrido.



Indicador **READY** no painel de instrumentos



Interruptor do modo de condução EV, interruptor de modo normal, ECO e desportivo

Unidade de baterias do veículo híbrido (VH)

O CT200h inclui uma unidade de baterias de alta tensão do veículo híbrido (VH) que contém módulos selados de baterias de níquel metal híbrido (NiMH).

Unidade de baterias do VH

- A unidade de baterias do VH está integrada numa caixa metálica e montada de forma rígida na travessa na área de carga por detrás do banco traseiro. A caixa de metal está isolada da alta tensão e resguardado por um painel tapeteado na área da cabina.
- A unidade de baterias do VH é constituída por 28 módulos de baterias NiMH de baixa tensão (7,2 Volts) ligados em série para produzirem aproximadamente 201,6 Volts. Cada um dos módulos de baterias NiMH é antiderrame e está instalado numa caixa selada.
- O eletrólito utilizado no módulo da bateria NiMH é uma mistura alcalina de potássio e hidróxido de sódio. O eletrólito é absorvido nas placas das células da bateria e normalmente não existirão fugas, mesmo em caso de colisão.

Unidade de baterias do VH	
Tensão da unidade de baterias	201,6 V
Número de módulos de bateria NiMH na unidade	28
Tensão do módulo da bateria NiMH	7,2 V
Dimensões do módulo da bateria NiMH	5 x 1 x 11 pol (118 x 20 x 276 mm)
Peso do módulo NiMH	2,3 lbs (1,04 kg)
Dimensões da unidade da bateria NiMH	15 x 40 x 9 pol (387 x 1011 x 225 mm)
Peso da unidade da bateria NiMH	90 lbs (41 kg)

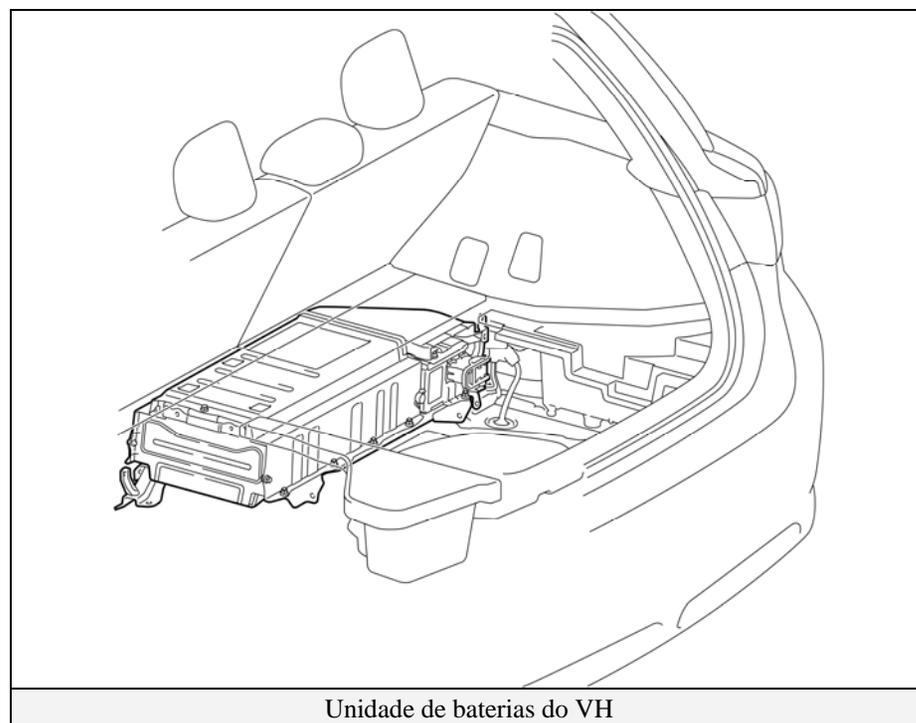
Nota: Os valores em polegadas foram arredondados

Componentes alimentados pela unidade de alta tensão das baterias

- Motor elétrico
- Cabos de alimentação
- Gerador elétrico
- Inversor/Conversor
- Compressor de A/C

Reciclagem da unidade de baterias do VH

- A unidade de baterias do VH é reciclável. Contacte o concessionário Lexus mais próximo.

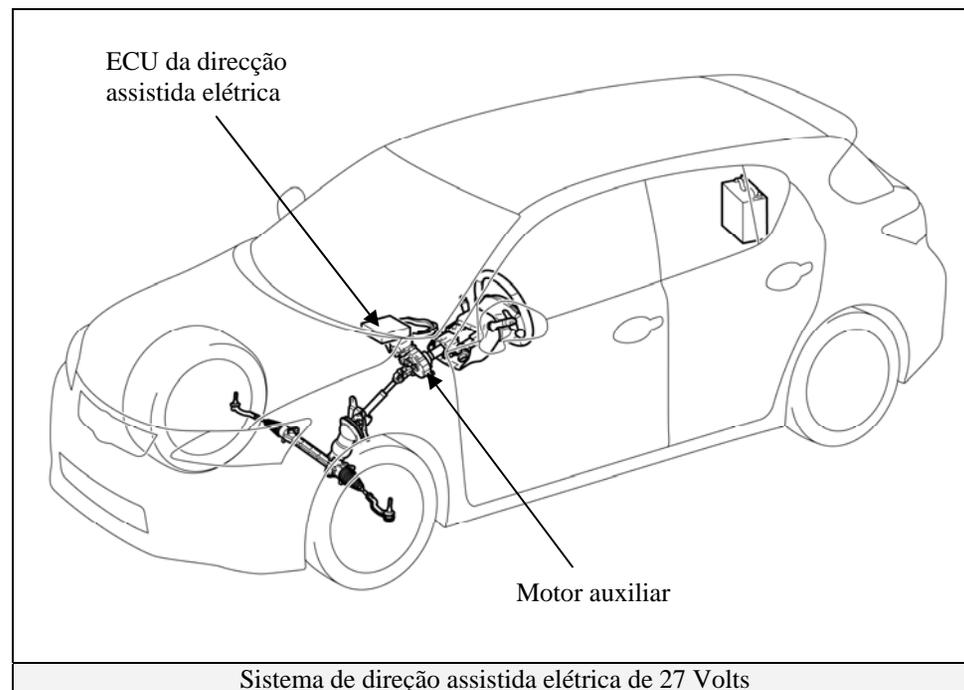


Sistema de 27 Volts

O CT200h está equipado com um motor auxiliar de 27 Volts CA para o sistema de direção assistida elétrica (EPS). O computador EPS gera 27 Volts a partir do sistema de 12 Volts. Os fios de 27 Volts estão isolados do chassis metálico e dispostos numa curta distância do computador EPS ao motor auxiliar EPS no compartimento do motor.

NOTA:

A CA de 27 Volts tem um potencial de arco mais elevado que a CC de 12 Volts.



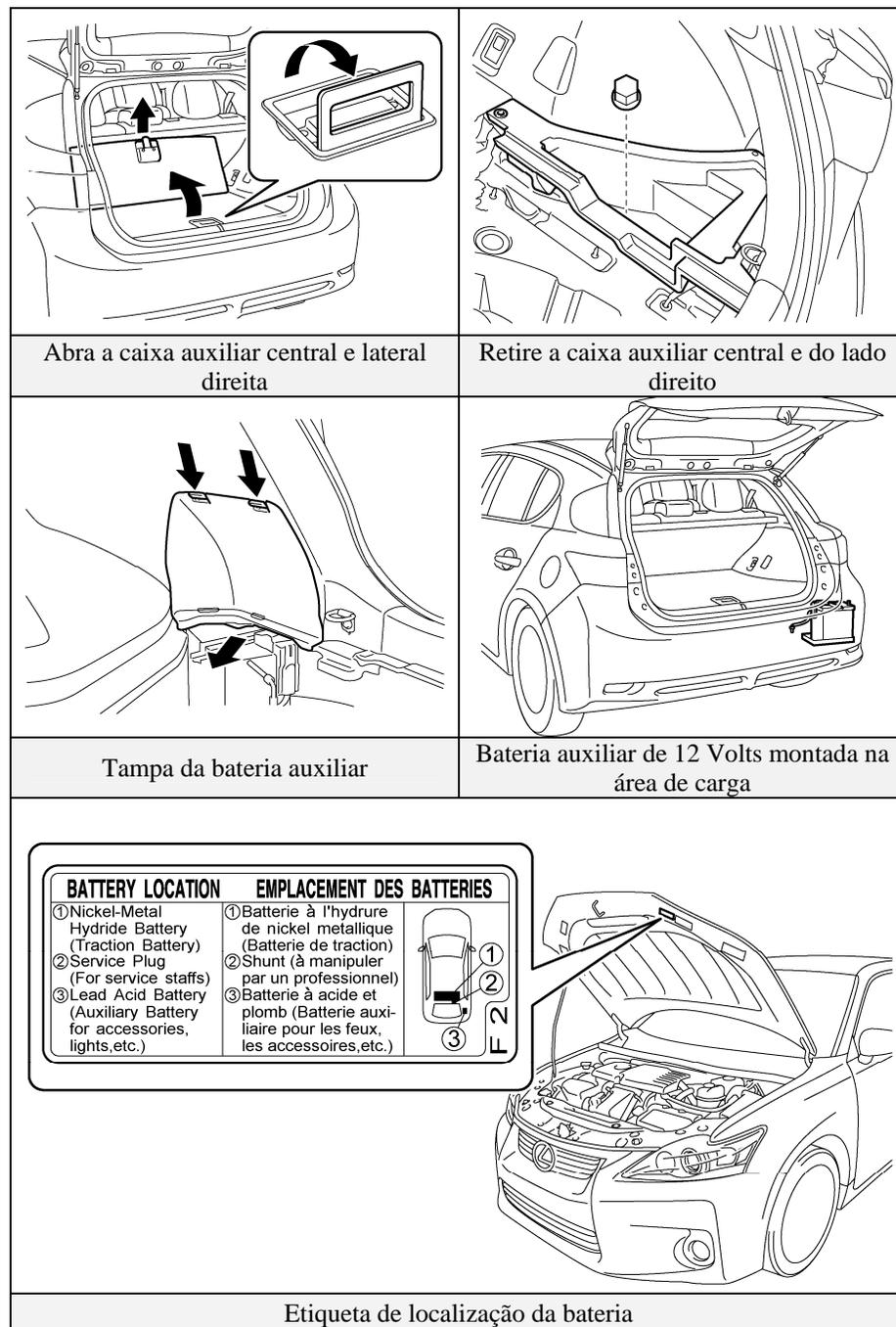
Bateria de baixa tensão

Bateria auxiliar

- O CT200h contém uma bateria selada de chumbo ácido de 12 Volts. A bateria auxiliar de 12 Volts alimenta o sistema elétrico do veículo tal como acontece num veículo convencional. Tal como acontece nos veículos convencionais, o terminal negativo da bateria auxiliar está ligado à massa através do chassis metálico do veículo.
- A bateria auxiliar situa-se na área de carga. Está escondido por uma cobertura em tecido no lado direito na cava do painel lateral traseiro.

NOTA:

Uma etiqueta colocada sob o capô mostra a localização da bateria do VH (bateria de tração) e da bateria auxiliar de 12 Volts.



Segurança de alta tensão

A unidade de baterias do VH alimenta o sistema elétrico de alta tensão com eletricidade CC. Os cabos elétricos positivos e negativos cor de laranja de alta tensão estão dispostos da unidade de baterias, por baixo da caixa do piso do veículo, até ao inversor/conversor. O inversor/conversor contém um circuito que aumenta a tensão das baterias do VH de 201,6 para 650 Volts. O inversor/conversor cria uma CA trifásica para alimentar o motor. Os cabos de alimentação estão dispostos do inversor/conversor para cada um dos motores de alta tensão (motor elétrico, gerador elétrico e compressor do A/C). Os sistemas seguintes destinam-se a ajudar a manter os ocupantes no veículo e os socorristas de emergência seguros da eletricidade de alta tensão:

Sistema de segurança de alta tensão

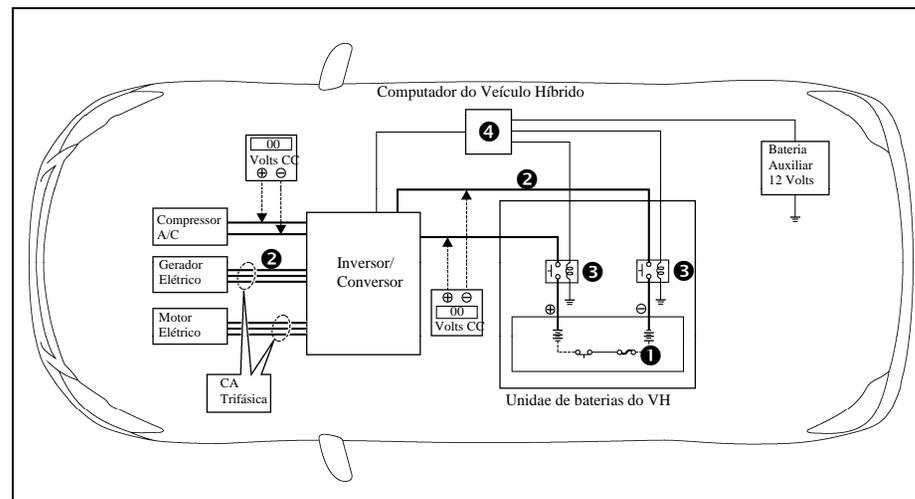
- Um fusível de alta tensão ❶ oferece uma proteção de curto-circuito na unidade de alta tensão das baterias.
- Cabos de alimentação de alta tensão positivo e negativo ❷ ligados à unidade de baterias do VH são controlados por relés normalmente abertos a 12 Volts ❸. Quando o veículo é desligado, os relés impedem o fluxo de eletricidade de sair da unidade de baterias do VH.

⚠ AVISO:

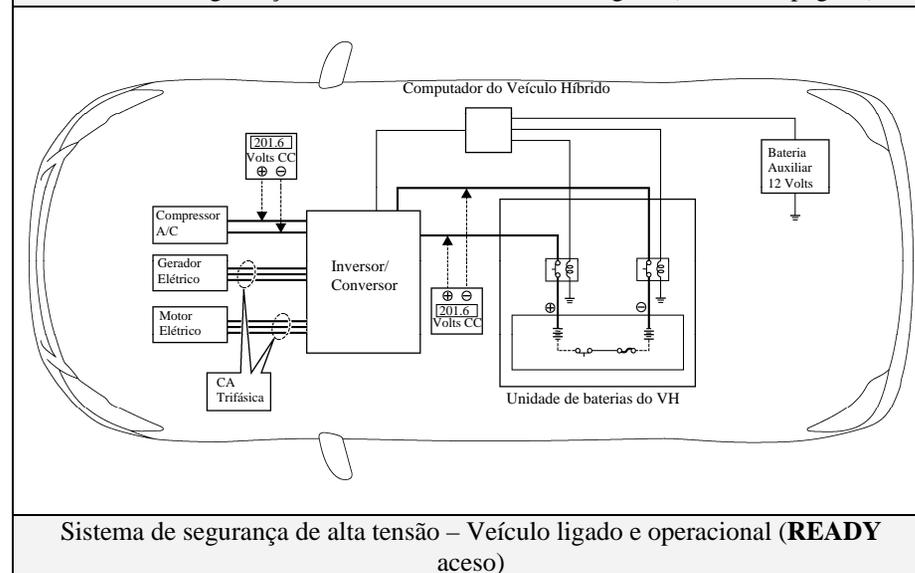
O sistema de alta tensão poderá manter-se carregado até 10 minutos depois do veículo ter sido desligado ou desativado. Para evitar ferimentos graves ou a morte por queimaduras graves ou choque elétrico, evite tocar, cortar ou romper qualquer cabo elétrico cor de laranja de alta tensão ou componente de alta tensão.

- Os cabos positivos e negativos da alimentação ❷ estão isolados em relação à carroçaria metálica. A eletricidade de alta tensão passa por estes cabos e não pela carroçaria metálica do veículo. A carroçaria metálica do veículo pode ser tocada em segurança já que está isolada do componente de alta tensão.

- Um detetor de falha de massa ❹ monitoriza continuamente quanto a desvios de alta tensão para o chassis metálico enquanto o veículo está a trabalhar. Se for detectada uma avaria, o computador do veículo híbrido ❹ fará acender a luz de aviso geral ⚠ no painel de instrumentos e apresentará “Check Hybrid System” no ecrã multi-informação.



Sistema de segurança de alta tensão – Veículo desligado (READY apagado)



Sistema de segurança de alta tensão – Veículo ligado e operacional (READY aceso)

Airbags SRS e Pré-tensores dos cintos de segurança

Equipamento standard

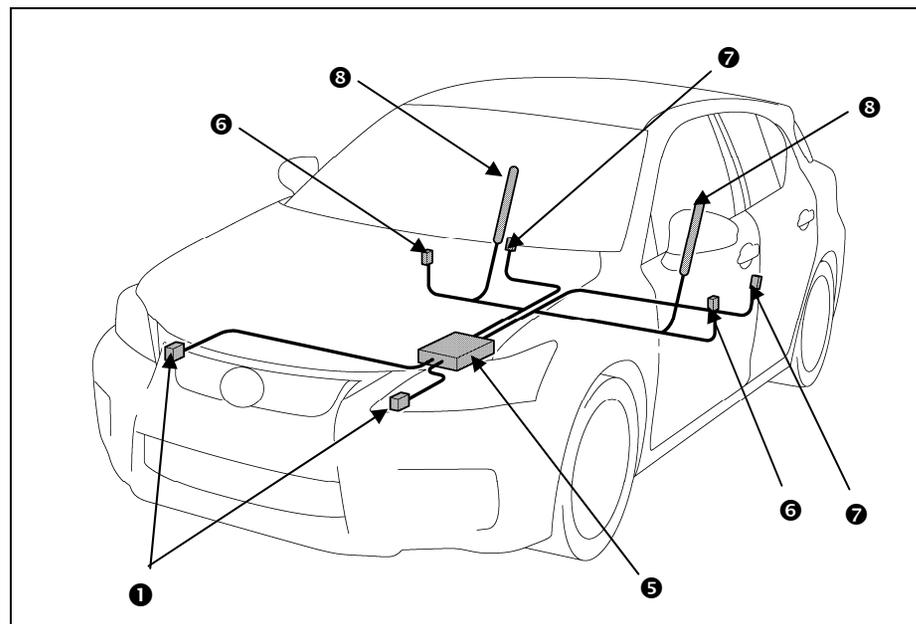
- Sensores eletrónicos de impacto frontal (2) estão montados no compartimento do motor ❶ conforme mostrado na figura.
- Os pré-tensores dos cintos segurança dianteiros estão montados perto da base do pilar B ❷.
- No cubo do volante encontra-se montado um airbag frontal do condutor de dois estágios ❸.
- O tabliê integra um airbag frontal do passageiro de dois estágios em formato de duas câmaras ❹ que dispara pela parte de cima do tabliê.
- O computador do SRS ❺, que contém um sensor de impacto, está montado na caixa do piso, por baixo do painel de instrumentos.
- Junto à base dos pilares B encontram-se montados os sensores eletrónicos dianteiros de impacto lateral (2). ❻
- Perto da base dos pilares C encontram-se montados sensores eletrónicos traseiros de impacto lateral (2). ❼
- Airbags laterais dos bancos dianteiros ❸ estão montados nos encostos dos bancos dianteiros.
- Os airbags de cortina laterais ❹ são montados ao longo da aresta exterior no interior das calhas do tejadilho.
- Os airbags de joelhos dianteiros (2) ❿ estão montados na parte inferior do tabliê.

Equipamento opcional

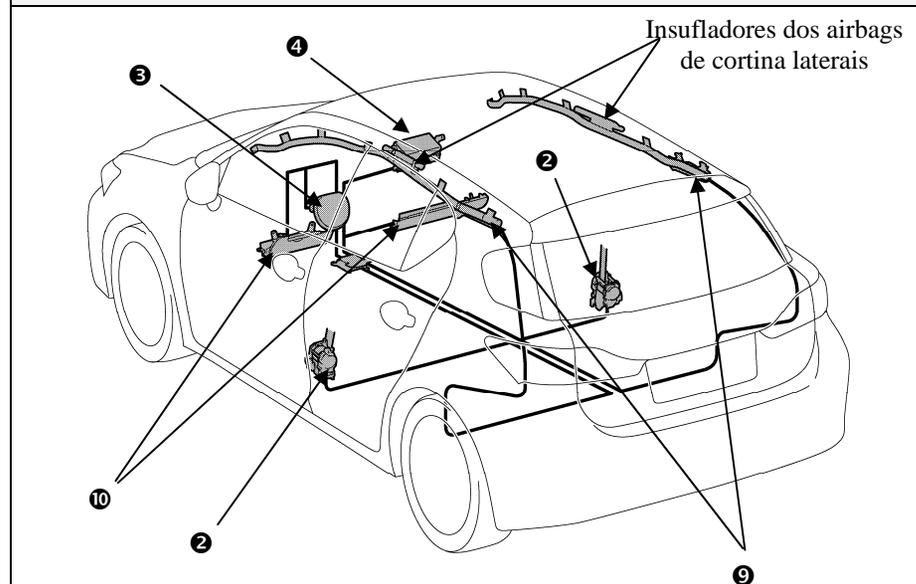
- O sistema de segurança de pré-colisão opcional contém um sistema de sensores de radar e um sistema de pré-tensores pirotécnicos com motor elétrico. Durante um evento de pré-colisão, um motor elétrico nos pré-tensores retrai os cintos de segurança dianteiros. Quando as condições se estabilizam, o motor elétrico inverte sozinho. Quando os airbags disparam, ou conforme necessário, os pré-tensores pirotécnicos funcionam normalmente.

⚠ AVISO:

O SRS poderá manter-se carregado até 90 segundos após se ter desligado ou desativado o veículo. Para evitar ferimentos graves ou a morte por disparo inadvertido do SRS, evite romper os componentes SRS.



Sensores eletrónicos de impacto e airbags laterais



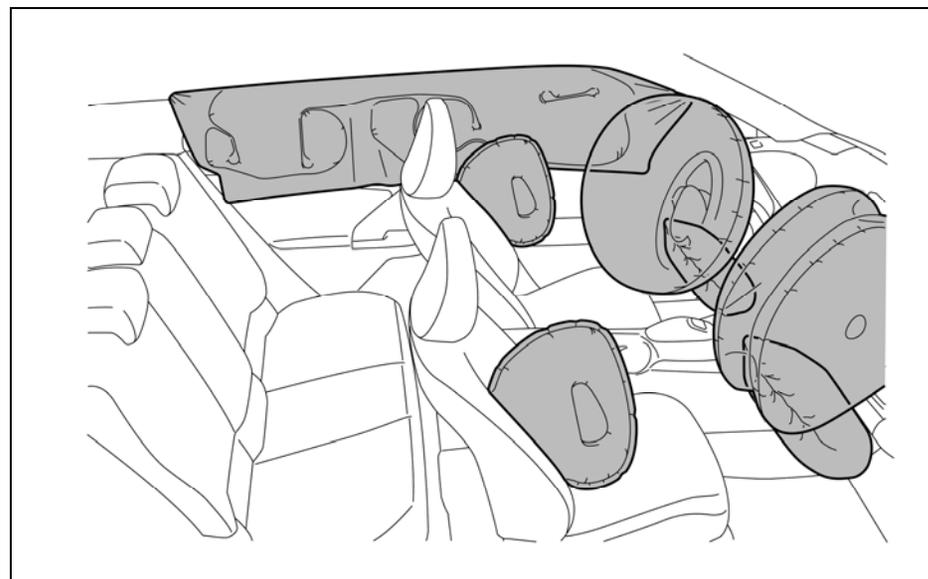
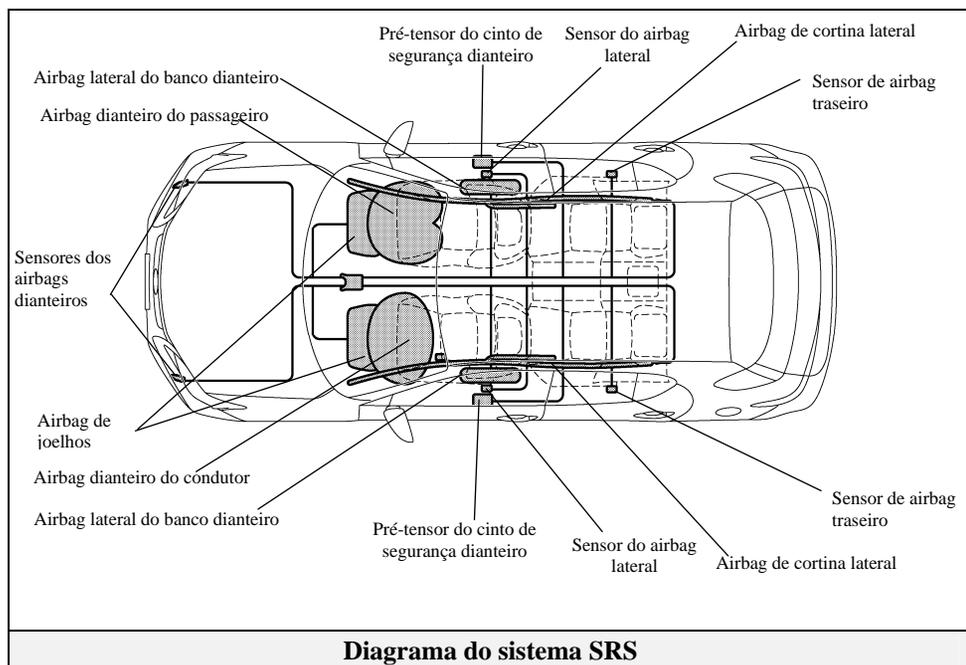
Airbags dianteiros standard, pré-tensores dos cintos de segurança, airbag de joelhos, airbags de cortina laterais

Airbags SRS e Pré-tensores dos cintos de segurança (Continuação)

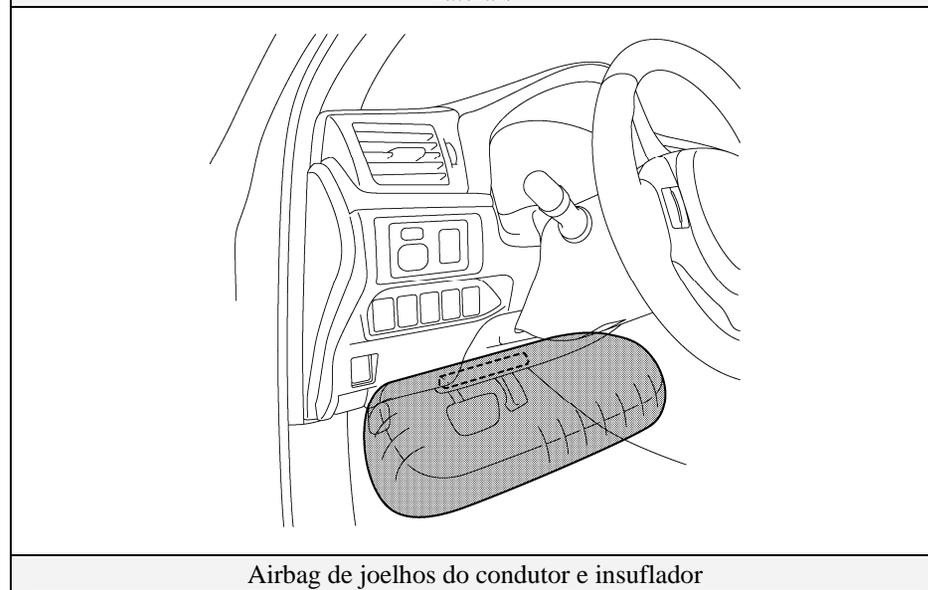
NOTA:

Os airbags laterais montados no encosto do banco dianteiro e os airbags de cortina laterais poderão ser disparados independentemente uns dos outros.

Os airbags de joelhos deflagram em simultâneo com os airbags dianteiros.



Airbags dianteiros, de joelhos, laterais montados nos bancos dianteiros, de cortina laterais



Airbag de joelhos do condutor e insuflador

Resposta de emergência

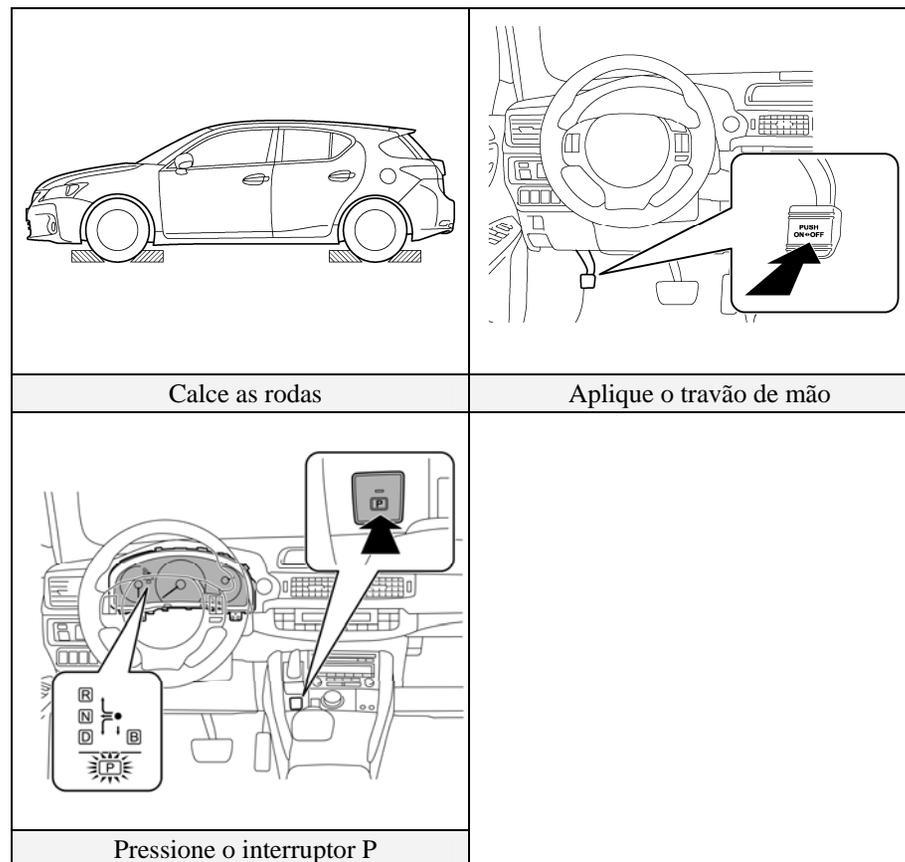
À chegada, os socorristas de emergência deverão seguir os seus procedimentos operacionais normais relativos a incidentes com veículos. Situações de emergências envolvendo o CT200h poderão ser tratadas como as que envolvem qualquer outro veículo, exceto no que se refere aos pontos referidos nestas instruções relativas ao desencarceramento, incêndio, revisão, recuperação, derrames, primeiros socorros e submersão.

⚠ AVISO:

- *Nunca parta do princípio que o CT200h esteja desligado só porque está silencioso.*
- *Observe sempre estado do indicador **READY** no painel de instrumentos para verificar se o veículo está ligado ou desligado. O veículo está desligado quando o indicador **READY** está apagado.*
- *O não desligar o veículo antes de realizar os procedimentos de resposta em caso de emergência poderá levar a ferimentos graves ou morte resultante de um disparo não intencional do SRS ou em queimaduras graves e choques elétrico do sistema elétrico de alta tensão.*

Desencarceramento

- **Imobilize o veículo**
Calce as rodas e aplique o travão de mão.
Pressione o interruptor **P** para engrenar o estacionamento (P).
- **Desativar o veículo**
A realização de um dos dois procedimentos seguintes irá desligar o veículo e desativar a unidade de baterias do VH, o SRS, e a bomba de combustível de gasolina.

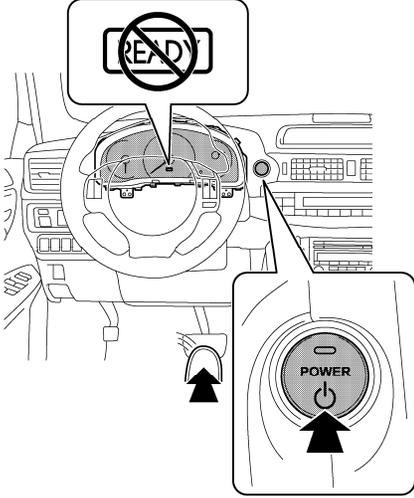
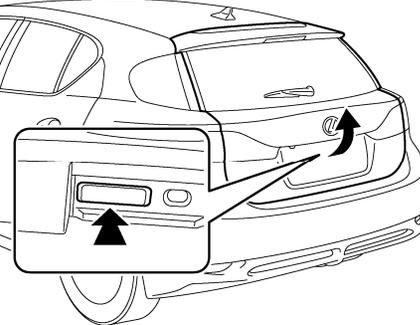
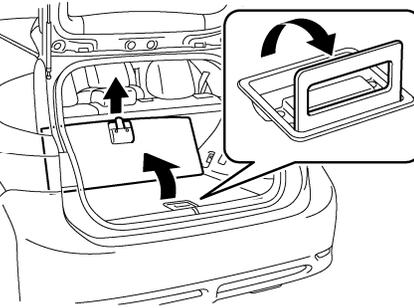
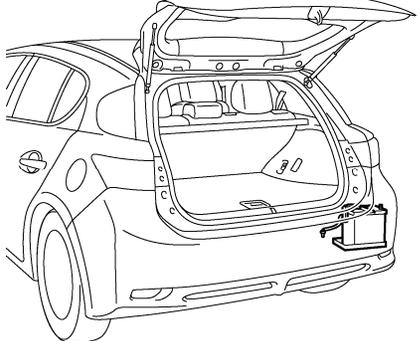


Resposta de emergência (Continuação)

Desencarceramento (Continuação)

Procedimento # 1

1. Confirme o estado do indicador **READY** no painel de instrumentos.
2. Se o indicador **READY** estiver aceso, o veículo está ligado e operacional. Desligue o veículo pressionando uma vez o botão de alimentação.
3. O veículo já está desligado se as luzes do painel de instrumentos e o indicador **READY** não estiverem acesos. **Não** pressione o botão de alimentação já que o veículo poder começar a trabalhar.
4. Se a chave inteligente estiver facilmente acessível, mantenha-a pelo menos 16 pés (5 metros) afastada do veículo.
5. Se não for possível encontrar a chave inteligente, desligue a bateria auxiliar de 12 Volts por detrás da tampa na área de carga para evitar um rearranque acidental do veículo.

	
Desligue o veículo (READY apagado)	Abra a porta traseira
	
Abra a caixa auxiliar central e lateral direita	Bateria auxiliar de 12 Volts montada na área de carga

Resposta de emergência (Continuação)

Desencarceramento (Continuação)

Procedimento #2 (alternativo se o botão de alimentação não estiver acessível)

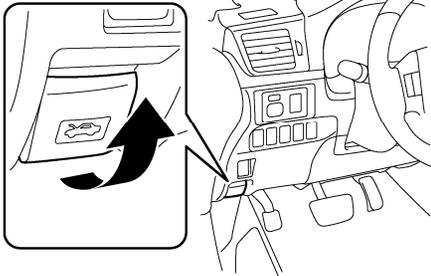
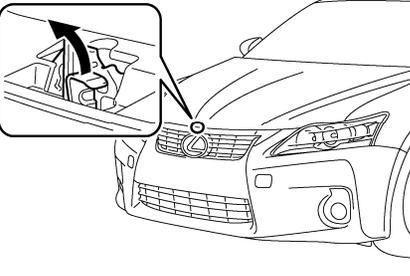
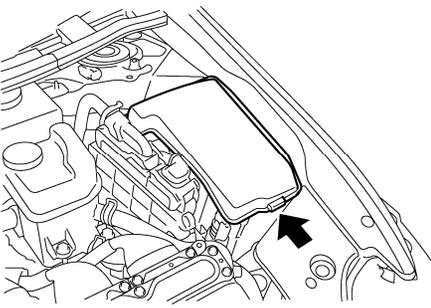
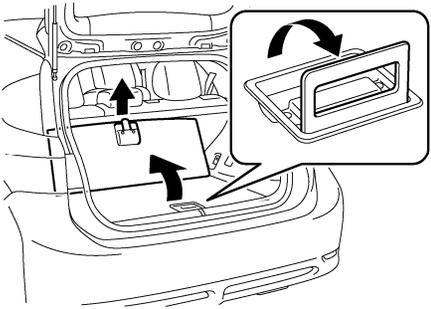
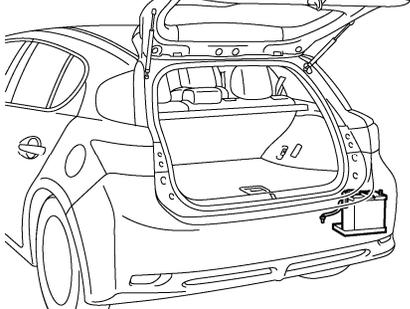
1. Abra o capô.
2. Retire a tampa da caixa de fusíveis.
3. Retire o fusível **IGCT** (30A a verde) e o fusível **AM2** (7,5A a castanho) na caixa de fusíveis do compartimento do motor (consulte a figura). Se não for possível identificar o fusível correto, retire todos os fusíveis na cais de fusíveis.
4. Desligue a bateria auxiliar de 12 Volts por baixo da tampa na área de carga.

NOTA:

Antes de desligar a bateria auxiliar de 12 Volts, se necessário, reposicione os bancos elétricos opcionais, baixe os vidros, destranque as portas e abra a portinhola de combustível conforme indicado. No tabliê inferior, à esquerda do volante, encontra-se um interruptor elétrico de abertura da portinhola de combustível. Um dispositivo manual de abertura da portinhola de combustível encontra-se na área de carga no lado do condutor (consulte a figura no capítulo Assistência em viagem na página 32). Uma vez desligada a bateria auxiliar de 12 Volts, os comandos elétricos deixarão de funcionar.

⚠ AVISO:

- *O sistema de alta tensão poderá manter-se carregado até 10 minutos depois do veículo ter sido desligado ou desativado. Para evitar ferimentos graves ou a morte por queimaduras graves ou choque elétrico, evite tocar, cortar ou romper qualquer cabo elétrico cor de laranja de alta tensão ou componente de alta tensão.*
- *O SRS poderá manter-se carregado até 90 segundos após se ter desligado ou desativado o veículo. Para evitar ferimentos graves ou a morte por disparo inadvertido do SRS, evite romper os componentes SRS.*
- *Se nenhum dos procedimentos de desativação puder ser realizado, proceda com cuidado, já que não existe garantia de que o sistema de alta tensão, SRS, ou bomba de combustível estejam desativados.*

	
Abertura remota do capô	Dispositivo de abertura do capô
	 <p>Fusível AM2 (7,5A castanho)</p> <p>Fusível IGCT (30A Verde)</p>
Retire a tampa da caixa de fusíveis	Localização dos fusíveis IGCT e AM2 na caixa de fusíveis do compartimento do motor
	
Abra a caixa auxiliar central e lateral direita	Bateria auxiliar de 12 Volts montada na área de carga

Resposta de emergência (Continuação)

Desencarceramento (Continuação)

- Estabilize o veículo
Apoiar nos (4) pontos diretamente por baixo dos pilares dianteiros e traseiros.
Não coloque os apoios por baixo dos cabos de alimentação de alta tensão, do sistema de gases de escape, ou do sistema de combustível.

- Acesso aos pacientes

Retirada de vidro

Utilize os procedimentos normais para a retirada de vidros conforme necessário.

Ter em consideração o sistema SRS

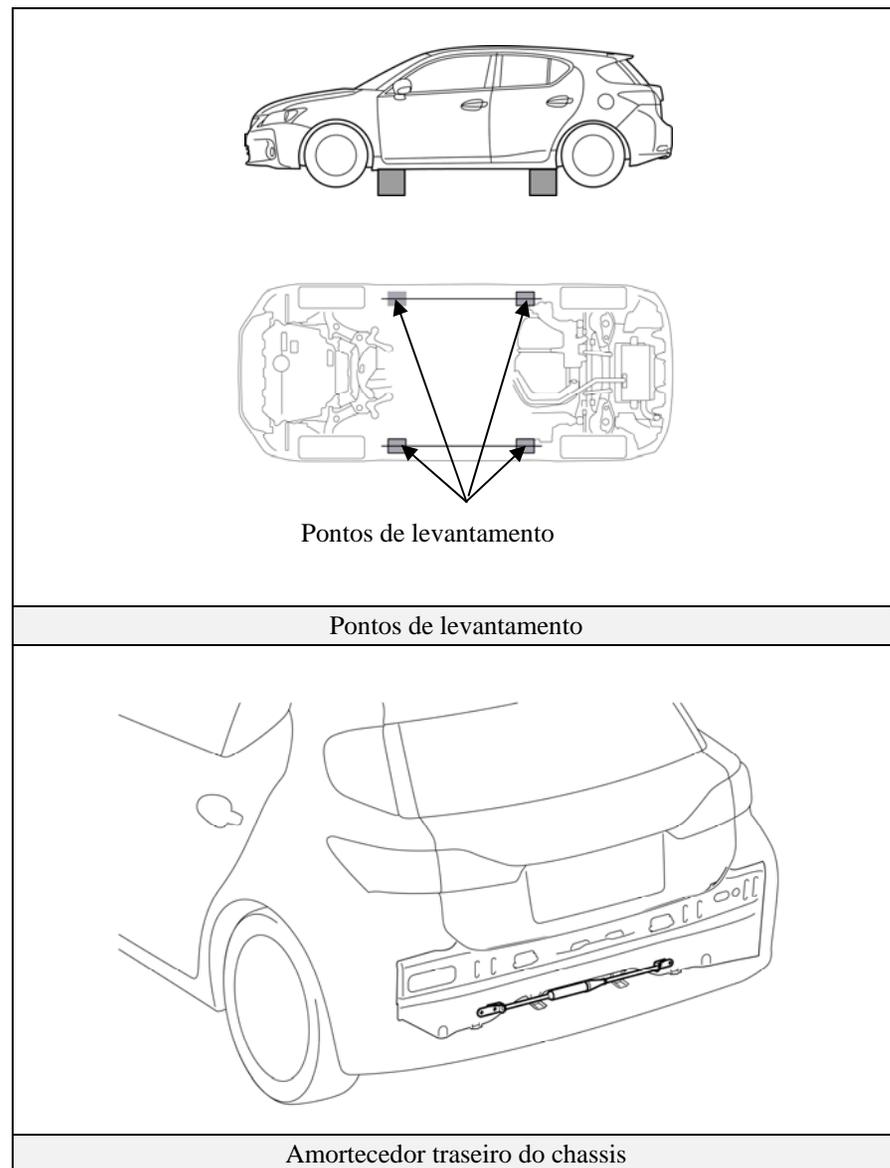
Os socorristas precisam de ter cuidado quando trabalham perto de airbags e pré-tensores de cintos de segurança não acionados. Os airbags dianteiros de dois estágios accionam os dois estágios numa fração de segundo.

Desmontagem/deslocação das portas

As portas podem ser desmontadas por ferramentas de resgate convencionais como ferramentas manuais, elétricas e hidráulicas. Em determinadas situações poderá ser mais fácil deformar a carroçaria do veículo para expor e desparafusar as dobradiças.

NOTA:

- Para evitar a deflagração acidental dos airbags quando se realiza a desmontagem/deslocamento da porta dianteira, assegure-se que o veículo está desligado e que a bateria auxiliar de 12 Volts está desconetada.
- O CT200h dispõe de um amortecedor traseiro do chassis (cilindro amortecedor de choque) montado por baixo do pára-choques traseiro para absorver a vibração e a flexibilidade da carroçaria. O amortecedor poderá ser danificado em caso de um incêndio ou de uma colisão.



Resposta de emergência (Continuação)

Desencarceramento (Continuação)

Desmontagem do tejadilho

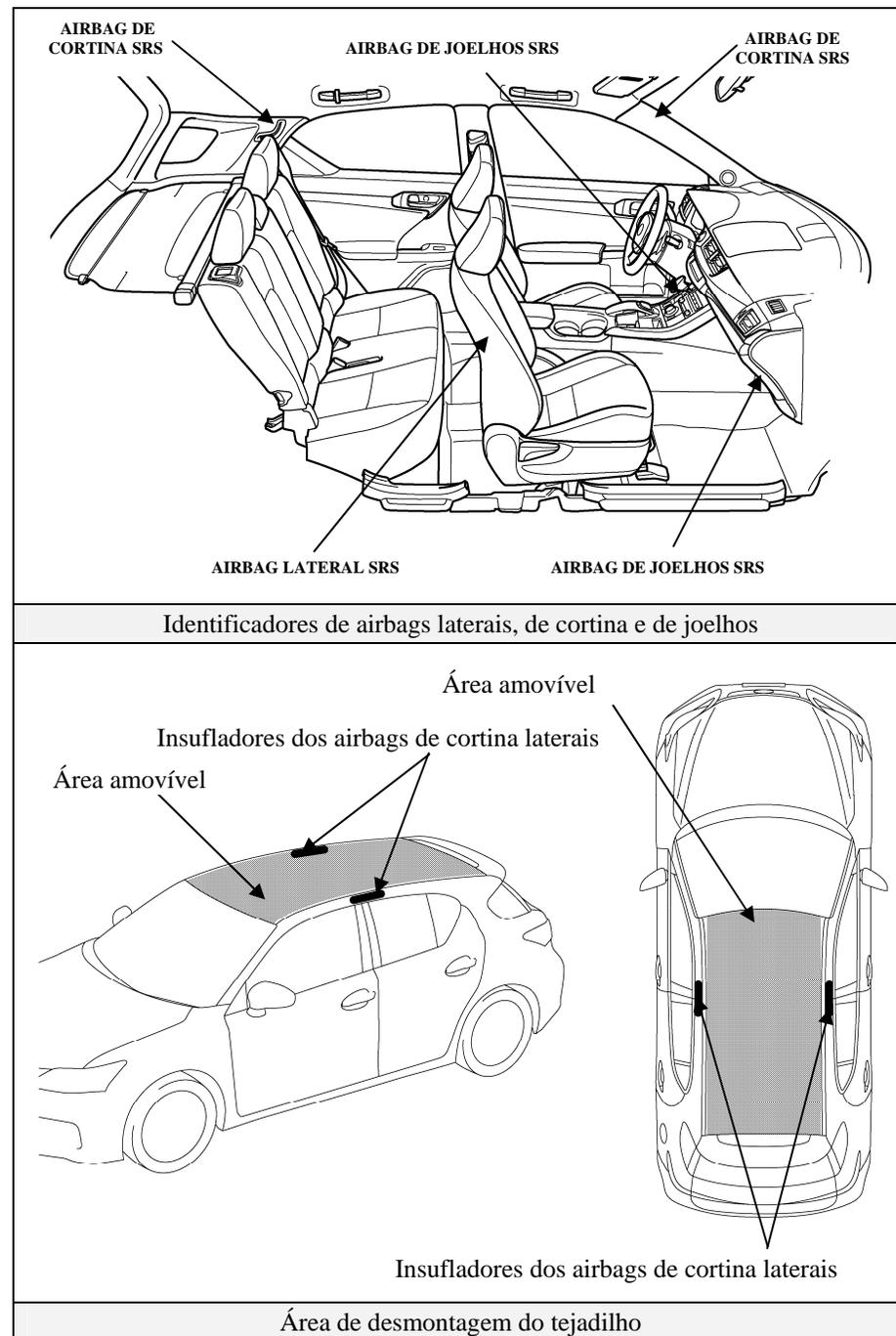
O CT200h está equipado com airbags de cortina laterais. Quando não disparado, não é recomendado que se faça a extração total do tejadilho. O acesso ao paciente através do tejadilho pode ser conseguido cortando o painel interior da secção central do tejadilho das calhas do tejadilho conforme mostrado na figura. O que evitaria romper os airbags de cortina laterais, os insufladores e a cablagem elétrica.

NOTA:

Os airbags de cortina laterais podem ser identificados conforme mostrado na figura nesta página (detalhes adicionais dos componentes na página 18).

Deslocação do tabliê

O CT200h está equipado com airbags de cortina laterais. Quando não disparado, não é recomendado que se faça a extração total do tejadilho para evitar o rompimento dos airbags de cortina laterais, dos insufladores e da cablagem elétrica. Como alternativa, o deslocamento do tabliê poderá ser executado utilizando um procedimento de corte e afastamento do tabliê.



Resposta de emergência (Continuação)

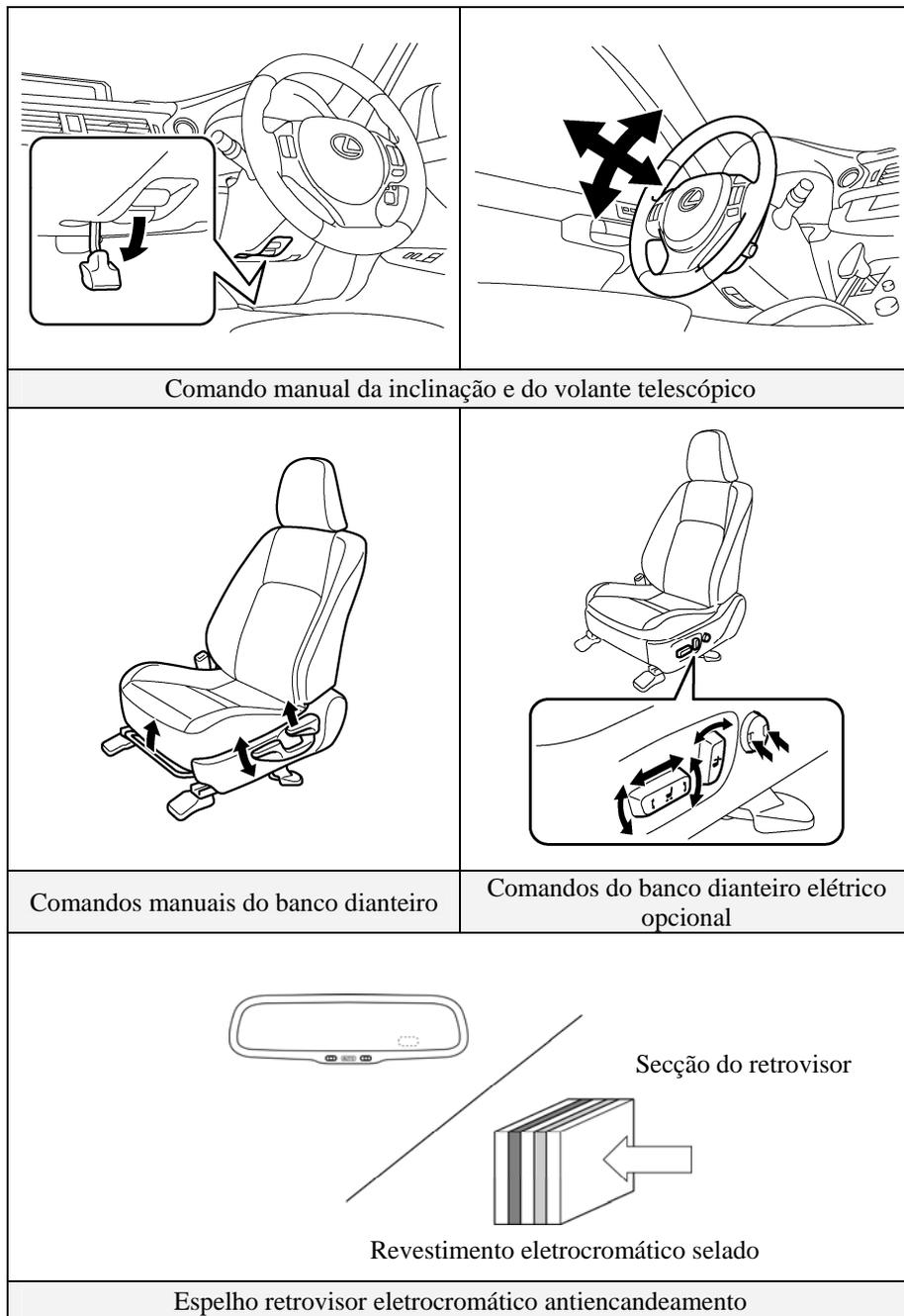
Desencarceramento (Continuação)

Airbags de levantamento para resgate

Os socorristas não deverão colocar os airbags de apoio ou de levantamento para resgate por baixo dos cabos elétricos de alta tensão, sistema de escape ou sistema de combustível.

Reposicionamento do volante e dos bancos dianteiros

Nas figuras são mostrados os comandos do volante telescópico e do banco.



NOTA:

O CT200h está equipado com um espelho retrovisor eletrocromático antiencandeamento opcional. O espelho contém uma quantidade mínima de gel transparente selado entre duas placas de vidro que normalmente não apresentarão fugas.

Resposta de emergência (Continuação)

Incêndio

Aproxime-se e extinga um incêndio utilizando as práticas adequadas de combate a incêndios em veículos, conforme recomendado pela NFPA, IFSTA, ou a Academia norte-americana para o combate aos incêndios (National Fire Academy - EUA).

- Agente extintor
A água provou ser um agente de extinção adequado.
- Ataque inicial ao incêndio
Realize um ataque rápido e agressivo ao incêndio.
Desvie o derrame para não se infiltrar nas bacias hidrográficas.
As equipas de socorro poderão não ser capazes de identificar um CT200h até que o incêndio tenha sido extinto e as operações de rescaldo se tenham iniciado.
- Incêndio na unidade de baterias do VH
No caso de ocorrer um incêndio na unidade de baterias NiMH do VH, as equipas de ataque ao incêndio deverão utilizar um fluxo de água ou neblina de água para extinguir todos os incêndios no interior do veículo exceto para a unidade de baterias do VH.

AVISO:

- *O eletrólito da bateria NiMH é uma alcalina cáustica (pH 13,5) que é nociva para os tecidos humanos. Para evitar ferimentos causados pelo contacto com o eletrólito, use equipamento de proteção individual adequado.*
- *Os módulos da bateria estão dentro de uma caixa de metal e a acessibilidade é limitada.*
- *Para evitar ferimentos graves ou a morte por queimaduras graves ou choque elétrico, **nunca** parta ou retire a cobertura da unidade das baterias de alta tensão, seja em que circunstância for, incluindo incêndio.*

Quando se deixa que queimem até se esgotarem, os módulos da bateria NiMH do CT200h queimam-se rapidamente e podem ser rapidamente reduzidos a cinzas, com exceção do metal.

Ataque ofensivo ao incêndio

Normalmente a imersão da unidade de baterias NiMH do VH com grandes quantidades de água a uma distância segura irá efetivamente controlar o incêndio da unidade de baterias do VH arrefecendo os módulos adjacentes de baterias NiMH até um ponto abaixo da sua temperatura de ignição. Os restantes módulos que estejam a arder, quando não foram extinguidos pela água, queimar-se-ão até se esgotarem.

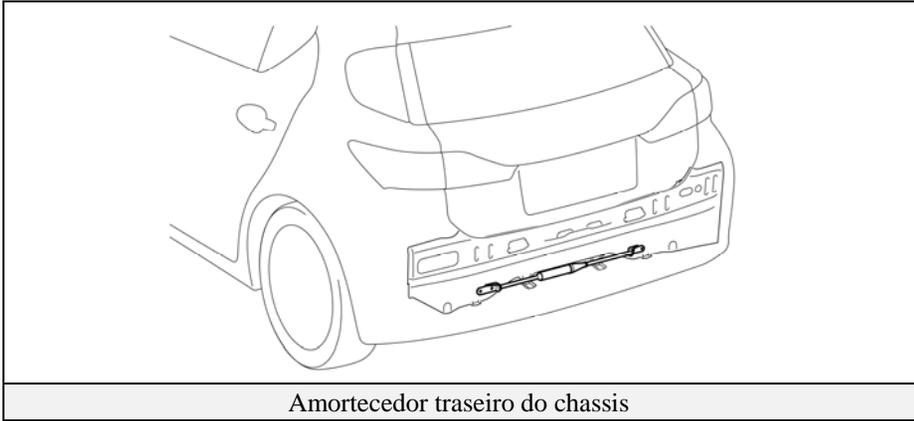
No entanto, *não* se recomenda a imersão da unidade de baterias do VH CT200h devido ao design da caixa da bateria e à sua localização que impede que os socorristas apliquem adequadamente e em segurança água através das aberturas de ventilação disponíveis. Como tal, recomenda-se que o comandante do incidente permita que a unidade de baterias do VH CT200h queime até se esgotar.

Ataque defensivo do incêndio

Se foi tomada a decisão de combater o incêndio utilizando um ataque defensivo, a equipa de ataque ao incêndio deverá retirar-se para uma distância segura e permitir que os módulos da bateria NiMH queimem até se esgotarem. Durante esta operação defensiva, as equipas de bombeiros poderão utilizar um fluxo de água ou neblina de água para proteger de exposições ou para controlar o percurso do fumo.

NOTA:

O CT200h dispõe de um amortecedor traseiro do chassis (cilindro amortecedor de choque) montado à frente do pára-choques traseiro para absorver a vibração e a flexibilidade da carroçaria. O amortecedor poderá ser danificado em caso de um incêndio ou de uma colisão.



Amortecedor traseiro do chasis

Resposta de emergência (Continuação)

Revisão

Durante a revisão, imobilize o veículo e desative o mesmo se ainda o não tiver feito. Consulte as figuras nas páginas 20, 21 e 22. A tampa da bateria do VH **nunca** deverá ser partida ou desmontada seja em que circunstância for, incluindo incêndio. Ao fazê-lo poderá provocar queimaduras elétricas graves, choques ou eletrocussão.

- Imobilize o veículo
Calce as rodas e aplique o travão de mão.
Pressione o interruptor **P** para engrenar o estacionamento (P).
- Desativar o veículo
A realização de um dos dois procedimentos seguintes irá desligar o veículo e desativar a unidade de baterias do VH, o SRS, e a bomba de combustível de gasolina.

Procedimento # 1

1. Confirme o estado do indicador **READY** no painel de instrumentos.
2. Se o indicador **READY** estiver aceso, o veículo está ligado e operacional. Desligue o veículo pressionando uma vez o botão de alimentação.
3. O veículo já está desligado se as luzes do painel de instrumentos e o indicador **READY** não estiverem acesos. **Não** pressione o botão de alimentação já que o veículo poder começar a trabalhar.
4. Se a chave inteligente estiver facilmente acessível, mantenha-a pelo menos 16 pés (5 metros) afastada do veículo.
5. Se não for possível encontrar a chave inteligente, desligue a bateria auxiliar de 12 Volts por detrás da tampa na área de carga para evitar um rearranque acidental do veículo.

Procedimento #2 (alternativo se o botão de alimentação não estiver acessível)

1. Abra o capô e retire a tampa da caixa dos fusíveis.
2. Retire o fusível **IGCT** (30A a verde) e o fusível **AM2** (7,5A a castanho) na caixa de fusíveis do compartimento do motor conforme mostrado na figura na página 22. Se não for possível identificar o fusível correto, puxe todos os fusíveis na caixa de fusíveis.

3. Desligue a bateria auxiliar de 12 Volts por baixo da tampa na área de carga.

NOTA:

Antes de desligar a bateria auxiliar de 12 Volts, se necessário, reposicione os bancos elétricos opcionais, baixe os vidros, destranque as portas e abra a portinhola de combustível conforme indicado. No tabliê inferior, à esquerda do volante, encontra-se um interruptor elétrico de abertura da portinhola de combustível. Um dispositivo manual de abertura da portinhola de combustível encontra-se na área de carga no lado do condutor (consulte a figura no capítulo Assistência em viagem na página 32). Uma vez desligada a bateria auxiliar de 12 Volts, os comandos elétricos deixarão de funcionar.

AVISO:

- *O sistema de alta tensão poderá mater-se carregado até 10 minutos depois do veículo ter sido desligado ou desativado. Para evitar ferimentos graves ou a morte por queimaduras graves ou choque elétrico, evite tocar, cortar ou romper qualquer cabo elétrico cor de laranja de alta tensão ou componente de alta tensão.*
- *O SRS poderá mater-se carregado até 90 segundos após se ter desligado ou desativado o veículo. Para evitar ferimentos graves ou a morte por disparo inadvertido do SRS, evite romper os componentes SRS.*
- *Se nenhum dos procedimentos de desativação puder ser realizado, proceda com cuidado, já que não existe garantia de que o sistema de alta tensão, SRS, ou bomba de combustível estejam desativados.*

Recuperação/reciclagem da unidade de baterias NiMH do VH

A limpeza da unidade de alta tensão das baterias veículo pode ser realizada pela equipa de recuperação do veículo sem quaisquer preocupações de fugas ou derrames. Para informações sobre a reciclagem da unidade de baterias do VH, contacte o concessionário Lexus mais próximo:

Resposta de emergência (Continuação)

Derrames

O CT200h contém os mesmos líquidos de automóvel comum utilizado nos outros veículos Lexus não híbridos, com exceção para o eletrólito NiMH utilizado na unidade de baterias do VH. O eletrólito da bateria NiMH é uma alcalina cáustica (pH 13,5) que é nociva para os tecidos humanos. O eletrólito, no entanto, é absorvido pelas placas das células e normalmente não existirão derrames ou fugas mesmo se o módulo da bateria ficar partido. Um choque tão severo que levaria à quebra da caixa metálica da unidade das baterias e de um módulo das baterias seria uma ocorrência rara.

Tal como na utilização de bicarbonato de sódio para neutralizar um derrame de eletrólito de uma bateria de ácido de chumbo, pode ser utilizada uma solução diluída de ácido bórico ou vinagre para neutralizar o derrame de eletrólito da bateria NiMH.

NOTA:

A fuga de eletrólito da unidade de baterias do VH é improvável devido à sua construção e à quantidade de eletrólito disponível contida no interior dos módulos NiMH. Nem todos os derrames implicam uma declaração de incidente de material perigoso. Os socorristas deverão seguir as recomendações conforme delineadas no presente guia de resposta de emergência.

Em caso de emergência, as fichas de dados de segurança de material (MSDS) do fabricante estão disponíveis contactando:

- Lide com os derrames de eletrólito NiMH utilizando o seguinte equipamento de proteção individual (EPI):
 - Viseira antisalpicos ou óculos de segurança. Viseiras de capacete rebaixadas não são aceitáveis nos casos de derrames de ácidos ou eletrólito.
 - Luvas de borracha, látex ou nitrilo.
 - Avental adequado para alcalina.
 - Botas de borracha.
- Neutralize o eletrólito NiMH
 - Utilize uma solução de ácido bórico ou vinagre.
 - Solução de ácido bórico - 800 de ácido bórico para 20 litros de água ou 5,5 onças de ácido bórico para 1 galão de água.

Primeiros socorros

Os socorristas de emergência poderão não estar familiarizados com a exposição a eletrólito NiMH quando prestam assistência a um paciente. A exposição ao eletrólito é improvável exceto num embate extremamente severo ou através de um manuseamento inadequado. Utilize as seguintes diretivas no caso de exposição.

AVISO:

O eletrólito da bateria NiMH é uma alcalina cáustica (pH 13,5) que é nociva para os tecidos humanos. Para evitar ferimentos causados pelo contacto com o eletrólito, use equipamento de proteção individual adequado.

- Use equipamento de proteção individual (EPI)
 - Viseira antisalpicos ou óculos de segurança. Viseiras de capacete rebaixadas não são aceitáveis nos casos de derrames de ácidos ou eletrólito.
 - Luvas de borracha, látex ou nitrilo.
 - Avental adequado para alcalina.
 - Botas de borracha.
- Absorção
 - Realize uma descontaminação retirando a roupa afetada e eliminado de modo adequado o vestuário.
 - Enxagúe as áreas afetadas com água durante 20 minutos.
 - Transporte os pacientes para as instalações de cuidados médicos de emergência mais próximas.
- Inalação em situações sem incêndio
 - Em condições normais não são emitidos nenhuns gases tóxicos.
- Inalação em situações de incêndio
 - Os gases tóxicos são emitidos como produtos residuais da combustão. Todos os socorristas na zona crítica deverão usar o EPI adequado para o combate a incêndios incluindo aparelho respiratório autónomo. Desloque um paciente do ambiente de risco para uma zona segura e administre-lhe oxigénio.
 - Transporte os pacientes para as instalações de cuidados médicos de emergência mais próximas.

- Ingestão
Não provoque vômitos.
Deixe que um paciente beba grandes quantidades de água para diluir o eletrólito (nunca dê água a uma pessoa inanimada).

Resposta de emergência (Continuação)

Primeiros socorros (Continuação)

Se ocorrerem espontaneamente vômitos, mantenha a cabeça do paciente baixa e inclinada para a frente para reduzir o risco de asfixia. Transporte os pacientes para as instalações de cuidados médicos de emergência mais próximas.

Submersão

Um veículo híbrido submerso não apresenta um potencial de alta tensão na carroçaria metálica do veículo e poderá ser tocado com segurança.

Acesso aos pacientes

Os socorristas podem aceder ao paciente e realizar os procedimentos normais de desencarceramento. Os cabos elétricos cor de laranja de alta tensão e os componentes de alta tensão nunca devem ser tocados, cortados ou rompidos.

Recuperação do veículo

Se um veículo híbrido estiver total ou parcialmente submerso em água, os socorristas de emergência poderão não ser capazes de determinar se o veículo foi automaticamente desativado. O CT200h pode ser tratado seguindo-se as seguintes recomendações:

1. Retire o veículo da água.
2. Se possível drene a água do veículo.
3. Siga os procedimentos de imobilização e desativação na página 20, 21 e 22.

Assistência em viagem

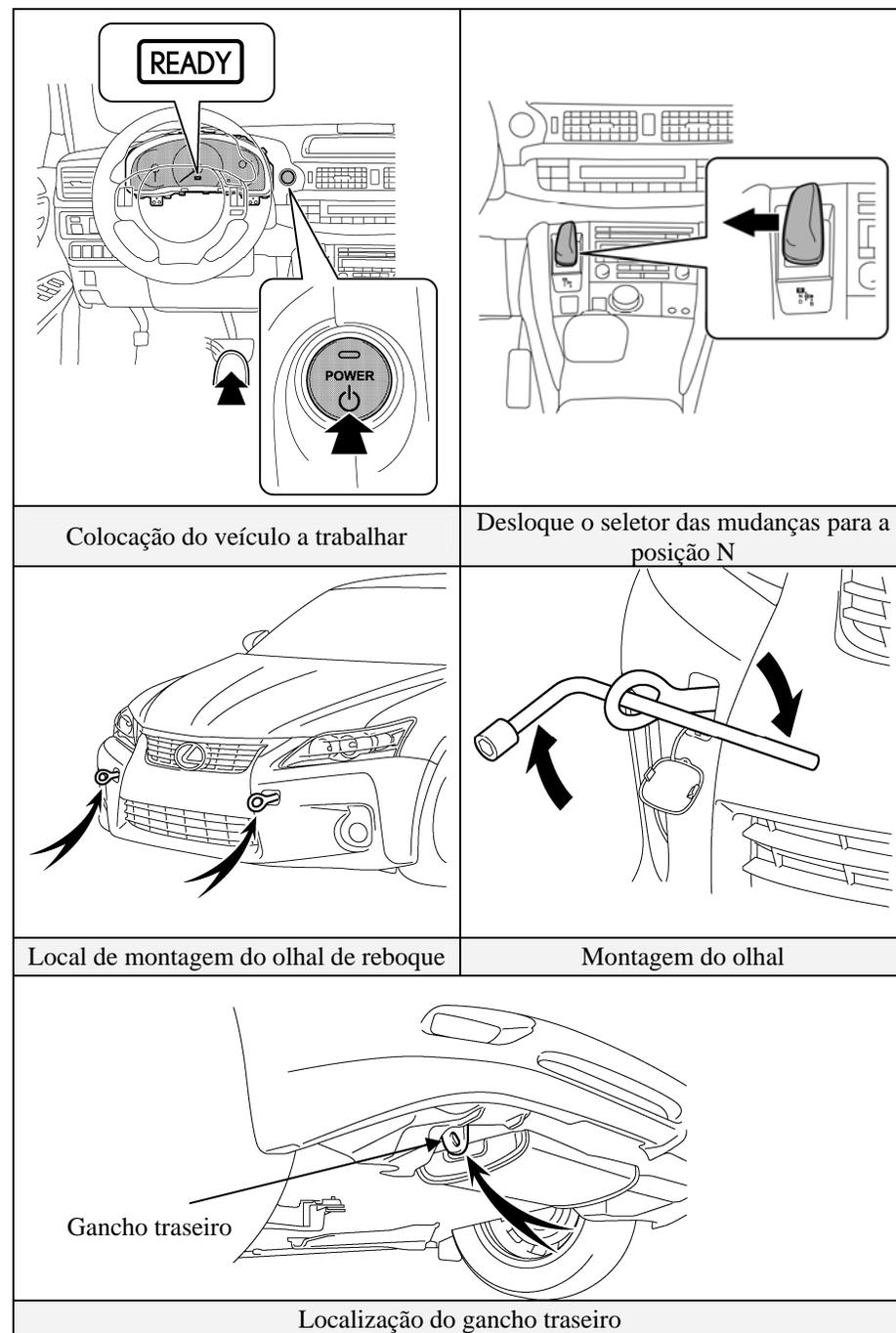
O CT200h utiliza um seletor eletrônico de mudanças e um interruptor P para seleccionar estacionamento (P). Se a bateria auxiliar de 12 Volts estiver descarregada ou desligada, o veículo não poderá ser colocado a trabalhar nem a alavanca das mudanças sair da posição de estacionamento (P). Se estiver descarregada, a bateria auxiliar de 12 Volts pode ser ligada com arranque assistido para permitir que o veículo pegue e possa sair de estacionamento (P). A maior parte das outras operações de assistência em viagem pode ser aplicadas tal como nos veículos Lexus convencionais.

A Assistência em viagem do Lexus está disponível durante o período básico de garantia contactando:

Rebocar

O CT200h é um veículo de tração dianteira e **deverá** ser rebocado com as rodas dianteiras levantadas do chão. O desrespeito por esta instrução poderá levar a danos graves nos componentes do Hybrid Drive do Lexus.

- A alavanca das mudanças pode ser deslocada da posição de estacionamento (P) para a posição de ponto-morto (N) quando estiver no modo de ignição ligada ou READY aceso. Para seleccionar o ponto-morto (N) é necessário manter a alavanca seletora de mudanças na posição N durante aproximadamente 0,5 segundos.
- Se a bateria auxiliar de 12 Volts estiver descarregada, o veículo não arrancará e não será possível mover a alavanca das mudanças da posição de estacionamento (P). Não existe nenhum dispositivo de anulação manual, apenas se pode pôr o veículo a trabalhar com arranque assistido, consulte Arranque assistido na página 34.
- Se não estiver disponível um reboque, em caso de emergência o veículo poderá ser rebocado a baixas velocidades (18 mph (30 km/h)). O olhal encontra-se junto com as ferramentas na área de carga do veículo, consulte a figura na página 33.



Assistência em viagem (Continuação)

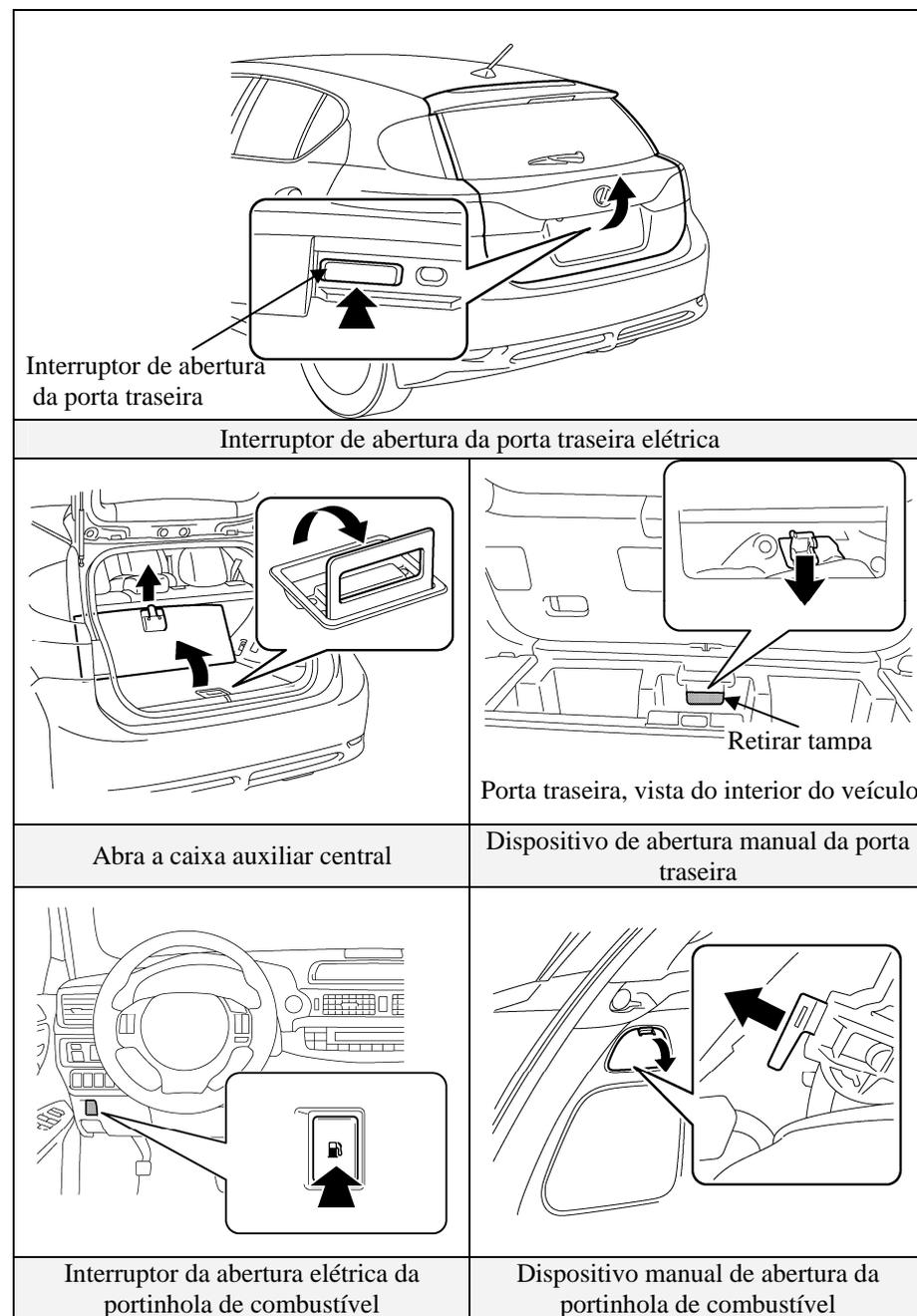
Dispositivo de abertura da porta traseira elétrica

O CT200h está equipado com um dispositivo elétrico de abertura da porta traseira. No caso de falha de energia de 12 Volts, a porta traseira não poderá ser aberta pelo exterior do veículo.

A porta traseira elétrica pode ser aberta manualmente utilizando o dispositivo de abertura conforme mostrado na figura.

Dispositivo elétrico da abertura da portinhola de combustível

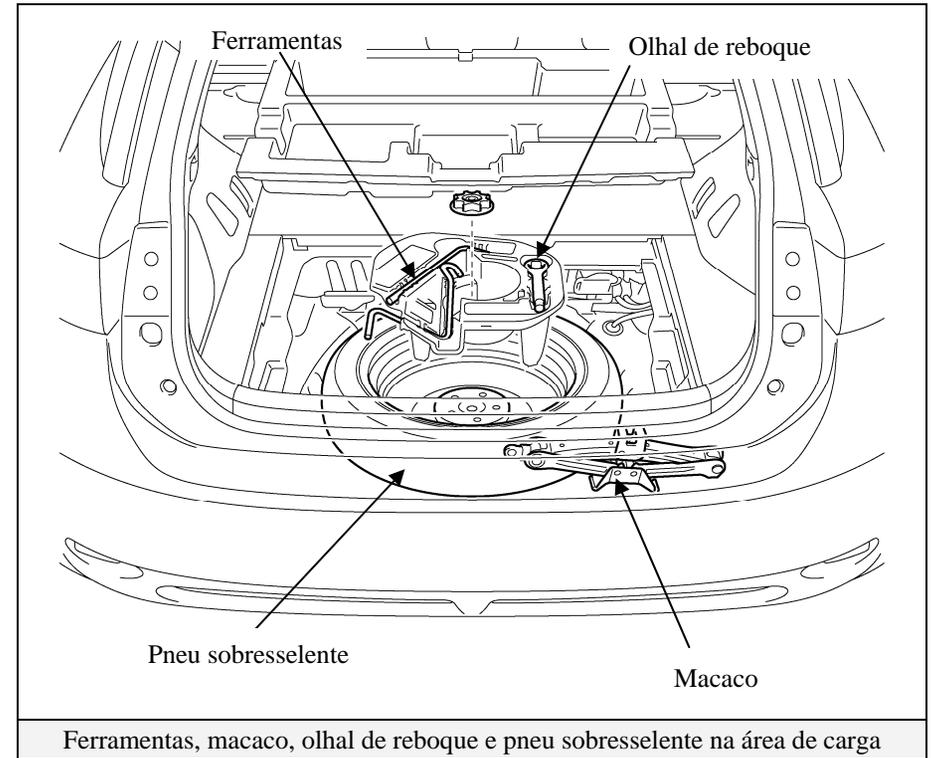
O CT200h está equipado com um dispositivo elétrico da abertura da portinhola de combustível. No caso de falha de energia de 12 Volts, a portinhola de combustível apenas poderá ser aberta utilizando o dispositivo de abertura manual localizado no interior área de carga.



Assistência em viagem (Continuação)

Pneu sobresselente

O macaco, ferramentas, olhal de reboque e pneu sobresselente são fornecidos conforme mostrado.



Assistência em viagem (Continuação)

Arranque assistido

A bateria auxiliar de 12 Volts poderá ser ligada através do arranque assistido se o veículo não arrancar e os manômetros do painel de instrumentos estiverem escurecidos ou desligados depois de se pressionar o pedal dos travões e se pressionar o botão de alimentação.

A bateria auxiliar de 12 Volts está colocada na área de carga. Se a bateria auxiliar de 12 Volts estiver descarregada, a porta traseira não poderá ser aberta. Em vez disso, o veículo pode ser colocado a trabalhar acedendo ao terminal positivo da bateria auxiliar de 12 Volts na caixa de fusíveis do compartimento do motor.

- Retire a tampa da caixa de fusíveis e abra a cobertura do terminal positivo.
- Ligue o cabo positivo de ligação direta ao terminal positivo.
- Ligue o cabo negativo de ligação direta a uma massa sólida.
- Coloque a chave inteligente nas proximidades do interior do veículo, pressione o pedal dos travões e pressione o botão de alimentação.

NOTA:

Se o veículo não reconhecer a chave inteligente depois de se ligar a bateria auxiliar ao veículo, abra e feche a porta do condutor quando o veículo estiver desligado.

Se a bateria interna da chave inteligente estiver gasta, encoste o lado do emblema do Lexus na chave inteligente ao botão de alimentação durante a sequência de arranque. Consulte as instruções e figuras na página 10 para mais detalhes.

- A unidade de baterias de alta tensão do VH não pode ser sujeita a um arranque assistido.

Imobilizador e alarme antirroubo

O CT200h está equipado com um sistema imobilizador standard e um alarme antirroubo opcional.

- O veículo apenas pode ser colocado a trabalhar com uma chave inteligente registada.
- Para desarmar o alarme antirroubo, destranque a porta utilizando o botão da chave inteligente, a chave metálica oculta, ou o sensor de toque do puxador da porta. Quando se liga a ignição ou se coloca o veículo a trabalhar também se desarma o alarme antirroubo.

