



Lexus CT 200h Executive Automatik

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Hinter der kryptischen Bezeichnung CT 200h verbirgt sich der neueste Sproß der Toyota-Edelmarke Lexus. Der bisher kleinste Lexus ist ein Voll-Hybrid-Fahrzeug. Das Auto ist als Golf-Konkurrent positioniert und teilt sich die Hybrid-Technik mit dem aktuellen Toyota Prius. Die Leistungsdaten sind identisch, aufgrund des etwas höheren Gewichts liegen der CT-Verbrauch etwas höher und die Fahrleistungen etwas schlechter. Mit einem EcoTest-Verbrauch von 4,8 l Super pro 100 km fährt der Lexus aber trotzdem sehr günstig. Insbesondere da die Ausstattung umfangreich ausfällt. Das Platzangebot geht in Ordnung, üppig ist es aber nicht geraten - hier bietet ein Golf oder ein Astra mehr. Zum Luxus im Lexus mag so gar nicht das viel zu straffe Fahrwerk passen, unwillig und ruppig teilt es vor allem bei langsameren Geschwindigkeiten den Insassen jede noch so kleine Bodenwelle mit. Ansonsten bringt der Hybrid-Antrieb für den Fahrer keinerlei Einschränkungen mit, das Auto lässt sich so einfach fahren wie jedes andere Automatik-Fahrzeug auch. Der Preis für den CT 200h fällt jedoch üppig aus: erst bei 28.900 Euro geht's los. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Honda CR-Z, Honda Insight, Toyota Auris, Toyota Prius.

- +** gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, günstiger Verbrauch, sehr sauberes Abgas
- hoher Anschaffungspreis, teilweise gewöhnungsbedürftige Bedienung



ADAC-URTEIL



⊕ Der CT 200h zeigt sich als bisher kleinster Lexus gut verarbeitet. Türen und Klappen schließen leicht, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Im Innenraum findet man angenehme und recht hochwertig wirkende Materialien, schöne Details wie die mit weichem Leder überzogene Instrumentenabdeckung zeigen die Premium-Richtung. Der Unterboden ist im vorderen Bereich fast komplett glattflächig, der Motor gegen Verschmutzung geschützt. Die Türausschnitte sind vorne wie hinten sehr gut abgedichtet, Kunststoffauflagen schützen vor Kratzern. Die maximale Zuladung beträgt ordentliche 407 kg (inkl. Fahrer). Eine Dachlast gibt Lexus nicht an.

⊖ Es ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich bei einer Reifenpanne schnell als unbrauchbar erweisen kann. Immerhin liefert Lexus trotzdem einen Wagenheber und Bordwerkzeug mit. Ein Reserverad ist nicht erhältlich. An den Türen und an den Stoßfängern fehlen Schutzleisten gegen kleine Parkrempel. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, im Innenraum findet sich aber ein gut erreichbarer Hebel zur Tankdeckelentriegelung.

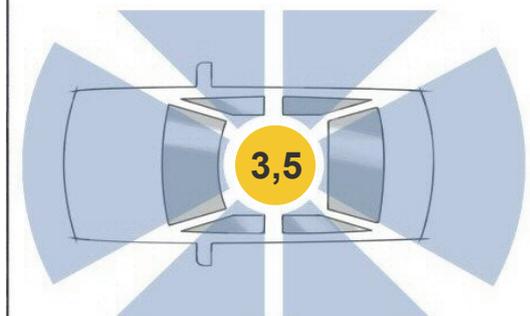
Die Rundumsicht des CT 200h fällt nur mittelmäßig aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten C-Säulen eingeschränkt. Immerhin sind die hinteren Kopfstützen versenkbar, so dass sie die Sicht nicht zusätzlich reduzieren. Aufgrund der kleinen Heckscheibe lässt auch die Sicht im Innenspiegel zu wünschen übrig. Die Fahrzeugabmessungen muss man oft abschätzen und ist dann froh um die Parksensoren vorne und hinten sowie über die Rückfahrkamera. In der Optionsliste findet sich auch ein Einparkassistent. Das Sichtfeld in den Außenspiegel ist zufriedenstellend groß, auf einen asphärischen Bereich muss man leider bei beiden Außenspiegeln verzichten.

⊖ Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nach vorne ordentlich und gleichmäßig aus, jedoch nicht besonders hell. Weit störender ist die mangelhafte seitliche Ausleuchtung - der schmale Lichtkegel führt zu einer schlechten Sicht beim Abbiegen und bei kurvigen Landstraßen. Das können selbst einfache Kleinwagen besser.

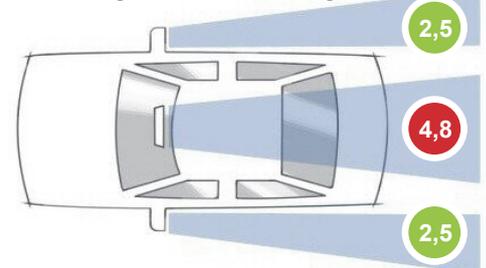


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

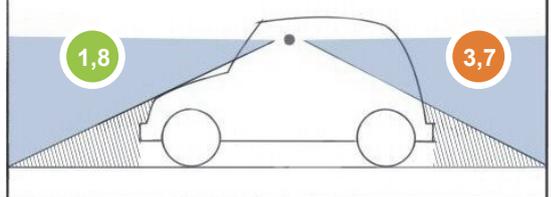
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorne fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Während das niedrige Schwellerniveau gefällt, stört der eher niedrige Türausschnitt und der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an leichten Steigungen offen zu halten; außer in der ganz geöffneten Position sollten sie aber etwas fester zupacken. Hinten fällt das Ein- und Aussteigen recht bequem aus, da die Türausschnitte groß genug sind, sie verengen sich aber nach unten aufgrund der Radhäuser. Für alle Insassen gibt es Haltegriffe am Dach. Die Umfeldbeleuchtung erhellt das Auto bei Dunkelheit.

4,3 Kofferraum-Volumen*

– Der flache Kofferraum fasst lediglich 200 l Gepäck - für ein Auto dieser Klasse arg wenig. Immerhin befindet sich unter dem Kofferraumboden ein großes Fach, das weitere 45 l Stauraum zur Verfügung stellt. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen ist das Volumen auf 495 l erweiterbar (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Akkus und Hybridkomponenten schränken das Kofferraumvolumen ein. Lediglich 200 l Volumen stehen hier zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Erst Personen ab etwa 1,85 m Größe sollten auf ihren Kopf achten und dabei besonderes Augenmerk auf ab den abstehenden Schlossbügel richten. Die Ladeöffnung ist groß. Es gibt zwar keine innere Bordwand, über die das Gepäck gehievt werden muss, die Ladefläche liegt jedoch recht hoch knapp 70 cm recht hoch.

– Durch das flache Kofferraumformat ist die Nutzbarkeit in der Höhe eingeschränkt. Die Kofferraumbeleuchtung fällt recht spärlich aus.

2,2 Kofferraum-Variabilität

+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit jeweils einem Handgriff umklappen. Es entsteht ein ebener Ladeboden. Die Kopfstützen können eingesteckt bleiben und die Gurte können beim Zurückklappen der Lehnen dank Gurthalter an der Seitenwand nicht eingeklemmt werden. Unter dem Kofferraumboden und rechts und links daneben findet man ein großes und zwei kleine Ablagefächer für Utensilien.

– Eine Durchladelupe oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Der Lexus CT 200h ist mit einer gewissen Eingewöhnungszeit gut bedienbar. Die Anordnung des Getriebewählhebels ist gewöhnungsbedürftig, der Hebel ist aber einwandfrei erreichbar. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden. Das Fahrzeug wird per Knopfdruck gestartet, es erscheint ein "Ready"-Symbol im Display - Motorgeräusche sind meist nicht gleich zu hören, davon darf man sich nicht irritieren lassen. Ansonsten muss sich der Fahrer kaum umstellen, der Hybrid-Lexus fährt sich wie jedes andere Automatik-Auto auch. Erst wenn man die besonderen Sparpotenziale des CT 200h nutzen will, benötigt man Übung und viel vorausschauendes Feingefühl. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar und geben alle wichtigen Informationen wieder; im Sportmodus erscheint sogar ein analoger Drehzahlmesser. Die meisten Schalter sind beleuchtet und gut zu erreichen, wenngleich teilweise verstreut angeordnet. Die Vordersitzeinsteller sind zufriedenstellend erreichbar. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik, vorne sogar mit sanftem Anlaufen und Stoppen. Das optionale Navigationssystem wird über den Lexus-typischen Steuerhebel auf der Mittelkonsole bedient, der ist gewöhnungsbedürftig, nach etwas Übung aber praktisch und angenehm. Die Klimaregelung liegt in günstiger Höhe und ist recht einfach bedienbar. Auch das Radio ist zufriedenstellend angeordnet; die Bedienung gestaltet sich ordentlich (Tasten am Lenkrad vorhanden), leider fehlen Stationstasten. Der Lautsprecherklang des serienmäßigen Audiosystems vermittelt auch bei lauter Musik angemessenen Hörerlebnis. Vorne gibt es viele Ablagen (auch Flaschenhalter in den Türen). Hinten ist das Angebot an Ablagefächern auf Lehnentaschen und Becherhalter beschränkt. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, jedoch nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Der Eco-Monitor zeigt dem Fahrer alle wichtigen Informationen des Hybridantriebs an.

⊖ Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Es fehlen teilweise interessante Anzeigen wie eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kraftstoffvorratsanzeige ist nur grob ablesbar. Zum Schließen der vorderen Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m zurück schieben. Die Innenbreite ist ordentlich bemessen. Geborgen bis leicht eingeengt fühlen sich die Insassen vorne trotzdem, weil die Mittelkonsole und das Armaturenbrett sehr voluminös auslegt ist.

3,6 Raumangebot hinten*

Das Fahrzeug besitzt hinten zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Auf den äußeren Rücksitzen finden Personen bis 1,77 m Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Damit ist das Platzangebot hinten nicht gerade üppig, insbesondere in Anbetracht der Fahrzeuglänge.



Der Innenraum zeigt sich mit guter Verarbeitungsqualität und Funktionalität.



Die hinteren äußeren Sitzplätze bieten für Personen bis 1,77 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,9 KOMFORT

3,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Lexus ungewöhnlich straff und wenig passend zum CT 200h gewählt. Besonders der Langsamfahrkomfort leidet darunter sehr, die Insassen werden von jeder kleinen Bodenunebenheit durchgeschüttelt. Während langgezogene Bodenwellen auf Landstraßen und Autobahnen das Auto nicht aus der Ruhe bringen, regt jede kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse die Karosserie soweit an, dass die Insassen alles mitbekommen. Stuckern ist damit auch ein Problem. Nickbewegungen sind gut gedämpft, Seitenneigung tritt selbst in sehr schnell durchfahrenen Kurven kaum auf. Selbst voll beladen bleibt die straffe und ungehobelt wirkende Federungscharakteristik.

2,5 Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist höhenstellbar. Die Lehnen der Vordersitze sind zufriedenstellend hoch und bieten dem Rücken festen Halt. Auch die Sitzflächen sind angenehm ausgeformt, mit festen Konturen seitlich versehen und tendenziell straff gefedert. Der Seitenhalt geht in Ordnung, auch weil das Alcantara wenig rutschig ist. Auch hinten lässt es sich ordentlich reisen. Die Konturen der Rückbank sind angemessen, die Polsterung ausgewogen. Nur für Erwachsene fällt die Oberschenkelaufgabe etwas gering aus.

⊖ Der Beifahrersitz besitzt keine Höheneinstellung. Lordosenstützen sind nicht erhältlich.

2,3 Innengeräusch

⊕ Durch Betätigen des EV-Schalters kann bei ausreichend geladener Batterie bis zu 2 km und bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 45 km/h rein elektrisch gefahren werden. Dadurch entstehen kaum Lärmemissionen. Bei Konstantfahrt dringen wenig Motorgeräusche in den Innenraum.

⊖ Beschleunigt man allerdings, fährt der Motor oft mit hohen Drehzahlen und ist dann deutlich im Innenraum hörbar. Auch die Wind- und Fahrgeräusche sind bei Autobahntempo nicht besonders niedrig.

2,8 Klimatisierung

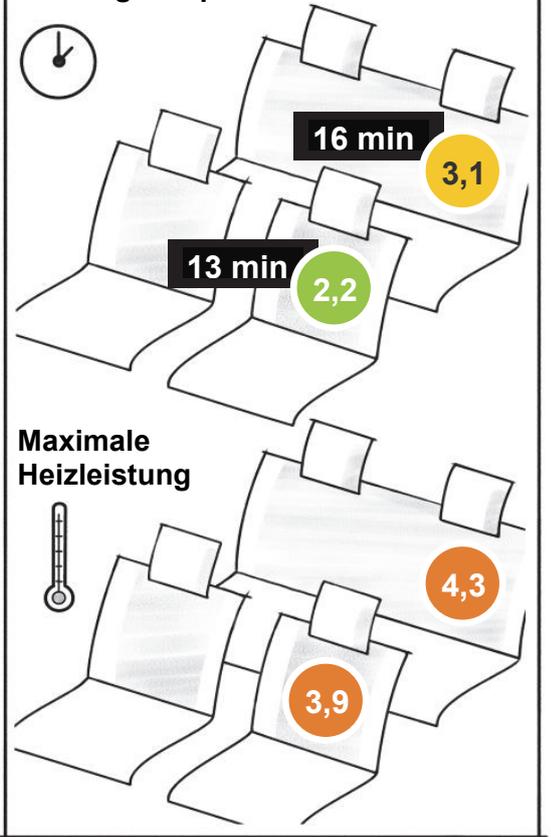
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine ausreichende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter.

⊕ Der CT 200h ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann nur gemeinsam und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Einen Pollenfilter gibt es ebenfalls in Serie.

⊖ Die Luftmengenverteilung kann nur grob justiert werden.

Heizungsansprechen



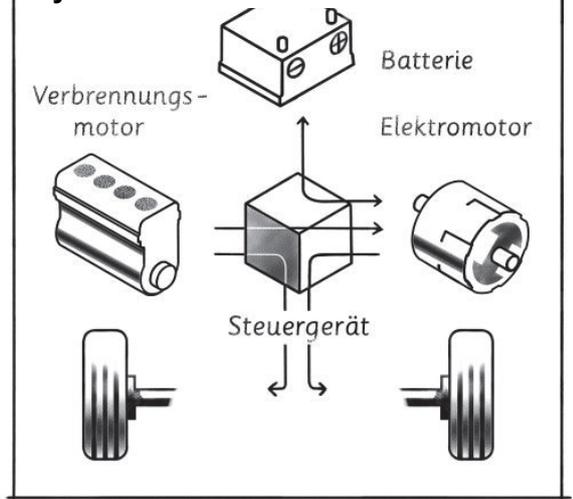
Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Das Antriebssystem sorgt für angemessene Fahrleistungen, wenngleich es der recht schwere CT 200h der maximalen Systemleistung von 136 PS nicht leicht macht. Der 1,8-Liter Benziner leistet 99 PS/73 kW und wird durch einen 60 kW Elektromotor unterstützt. Überholvorgänge lassen sich so in kurzer Zeit realisieren. Der Elektromotor unterstützt den Verbrennungsmotor nicht nur beim Beschleunigen, sondern übernimmt unter bestimmten Betriebsbedingungen den alleinigen Antrieb. Über einen Schalter kann der Fahrer auf reinen Elektroantrieb (bis 50 km/h) umschalten. Interessant ist das bei Stop-and-Go-Verkehr oder bei nächtlichem Rangieren in Wohngebieten. Der Fahrer kann zudem zwei zusätzliche Fahrmodi anwählen. Der ECO-Modus sorgt für einen besonders effizienten Umgang mit Benzin mit der Folge eines gemächlicheren Ansprechverhaltens. Im SPORT-Modus wird das Zusammenspiel des Elektro- und Benzinmotors auf möglichst gute Fahrleistungen getrimmt.

Hybridantrieb



Hybrid-Antrieb bedeutet zwei Antriebsarten, die abwechselnd oder auch parallel verwendet werden können. Bisher in der Kombination Verbrennungs- und Elektromotor auf dem Markt.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Verbrennungsmotor gibt nur sehr dezent Vibrationen an den Innenraum ab. Sein akustisches Verhalten kann dagegen nicht so begeistern, denn bei höherer Leistungsabforderungen und damit verbundenen höheren Drehzahlen neigt er zum offensiven Dröhnen und mag so gar nicht zum sonst so gediegenen und luxuriösen CT 200h passen.

2,6 Schaltung

Das stufenlose Automatikgetriebe des CT 200h reagiert sensibel auf Gasbefehle und dreht den Motor selbst bei moderatem Beschleunigen sehr hoch. Das funktioniert ruckfrei und kaum spürbar, allerdings nerven die ständigen hohen Drehzahlen des Motors und die daraus entstehende Geräuschkulisse. Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich und springt nach dem Anwählen der Fahrstufe wieder in die Mittellage zurück. Es kann nur am Display erkannt werden, welche Stufe eingelegt ist. Der Rückwärtsgang ist einfach einzulegen.

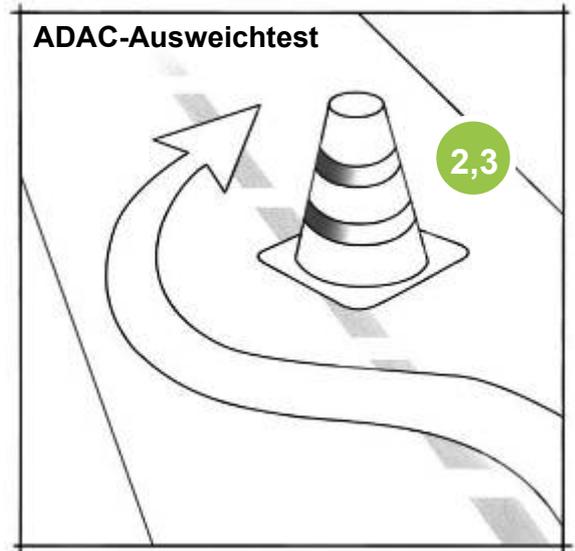
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Dank des stufenlosen Getriebes können die Motordrehzahlen bei Konstantfahrt über einen weiten Geschwindigkeitsbereich niedrig gehalten werden, selbst bei hohem Autobahntempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Lexus zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls eine gute Stabilität, das Fahrzeug bleibt sicher beherrschbar. Im Grenzbereich greift das elektronische Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Der CT 200h reagiert unempfindlich auf Spurrillen oder Seitenwind. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Lexus insgesamt sichereres Verhalten, übersteuert zunächst leicht und bei Lastwechseln dann deutlich. Auffällig sind die Gegenpendler in der Ausfahrgasse. Schleuder- oder Kippgefahr besteht bei diesem Fahrzeug nicht.



2,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen im Grenzbereich zunächst. Ergibt sich ein Lastwechsel, drängt das Heck recht plötzlich nach außen und wird erst spät vom VSC+ eingefangen. Diese sportlich orientierte Abstimmung mag ambitionierten Fahrern Spaß machen, den Laien kann sie aber erschrecken. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nur wenig, die Lastwechsel werden etwas ausgeprägter.

Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Auffällig ist ihre direkte Auslegung, sie lässt den CT 200h sehr agil und wendig wirken. Der Wendekreis von 11,4 m geht dabei in Ordnung. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist noch niedrig. Angenehm beim Fahren sind die Präzision der Lenkung und die ordentliche Rückmeldung und der damit verbundene gute Fahrbahnkontakt.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Lexus durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Fading tritt dabei kaum auf. Die Bremse spricht gut an, ihre Dosierbarkeit ist aber nicht ideal, speziell beim Übergang zwischen elektrischer und mechanischer Bremsung fehlt es an Gefühl. Das Bremssystem des CT 200h besteht in einer Kombination aus mechanischer und regenerativ wirkender elektrischer Bremse. Leichtes Bremsen übernimmt ausschließlich der als Generator arbeitende Elektromotor; dabei wird Energie rückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor.

2,2 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Fahrstabilitätsprogramm VSC+ und einem Bremsassistenten ausgestattet. Für die höchste Ausstattungslinie gibt es optional einen radargestützten Abstandsregeltempomaten mit Pre-Crash-Safety-System.

- Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr warnen könnten.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Lexus ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zusätzlich gibt es Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis 1,85 m, der Abstand zum Kopf ist gering, wodurch die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Die Insassen vorne werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus hinten wird der Fahrer per Display informiert. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

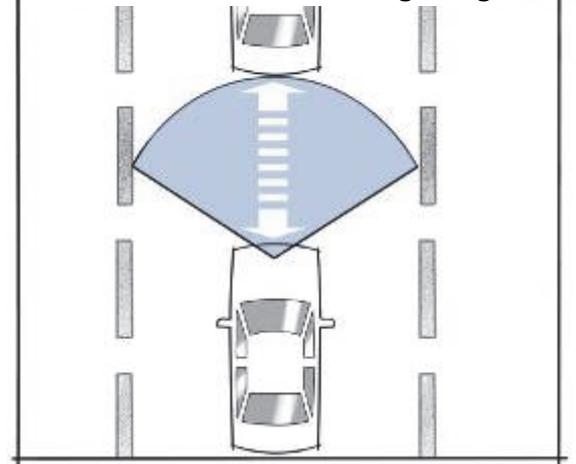
- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m Körpergröße, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist nicht gerade klein. Warndreieck und Verbandmaterial befinden sich schlecht erreichbar unter der Bodenplatte im Kofferraum.

1,8 Kindersicherheit

Die hintere Sitzbank eignet sich nur für zwei Kindersitze, drei Kindersitze passen nicht nebeneinander.

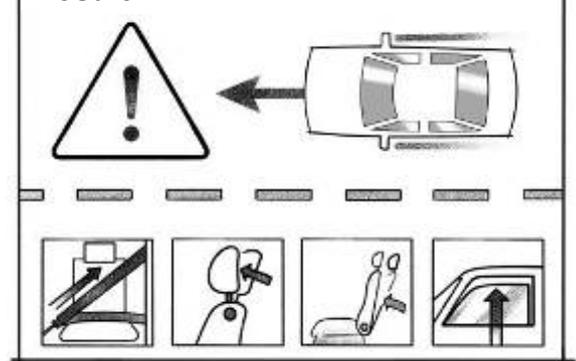
+ An den äußeren Rücksitzen sind Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken vorhanden. Kindersitze mit Isofix lassen sich unkompliziert befestigen. Auch normale Kindersitze sind auf den äußeren Sitzen mit den vorhandenen Sicherheitsgurten einfach zu befestigen. Die Gurte sind lang genug geraten, Kindersitze mit hohem Gurtbedarf können einwandfrei befestigt werden. Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett abschaltbar, dann dürfen auch Kindersitze auf dem Beifahrersitz installiert werden.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

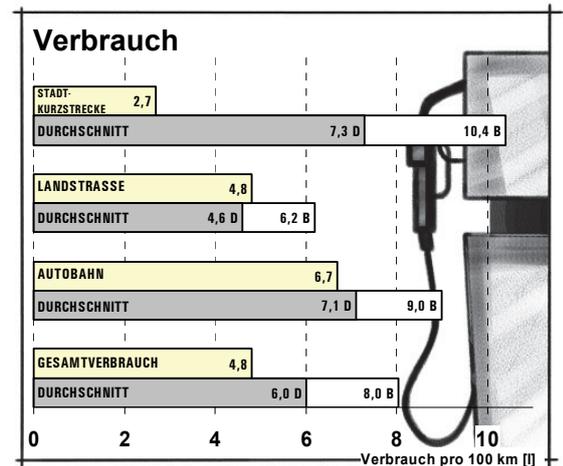
2,8 Fußgängerschutz

+ Der vordere Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind gut entschärft, nur die Flanken der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet. Es ist ein mittleres Verletzungsrisiko für Fußgänger zu erwarten.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO₂*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Lexus CT 200h liegt bei günstigen 4,8 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 112 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 41 Punkte. Innerorts konsumiert der Hybrid-Lexus 2,7 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,7 l Super pro 100. Der Innerorts- und der Außerortsverbrauch werden in Kombination ermittelt - wird das Hybrid-Auto nur innerorts gefahren, ergibt sich aufgrund der Batterieladezyklen ein höherer Verbrauch als 2,7 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,0 Schadstoffe

+ Der CT 200h kann beim Schadstoffausstoß eine saubere Vorstellung abliefern. Selbst im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus liegen die Werte ausgesprochen gering, Stickstoffoxide sind kaum messbar. Selbst bei den CO-Werten sieht es ausgezeichnet aus - daher werden voll 50 EcoTest-Punkte im Schadstoffbereich erzielt. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es insgesamt für 91 Punkte und damit für alle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Lexus sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Fitnesscheck (Ölwechsellservice) - alle 30.000 km oder 24 Monate ein Service fällig.

+ Lexus spendiert dem CT 200h nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell - wie Toyota - eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

- Der jährliche Service verursacht viele Werkstattaufenthalte und dementsprechend höhere Kosten. Teure Werkstattstundensätze verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Dem Lexus CT 200h wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell neu auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist. Ebenso wirken sich die umfangreichen Spritsparmaßnahmen günstig aus.

4,8 Kosten für Anschaffung*

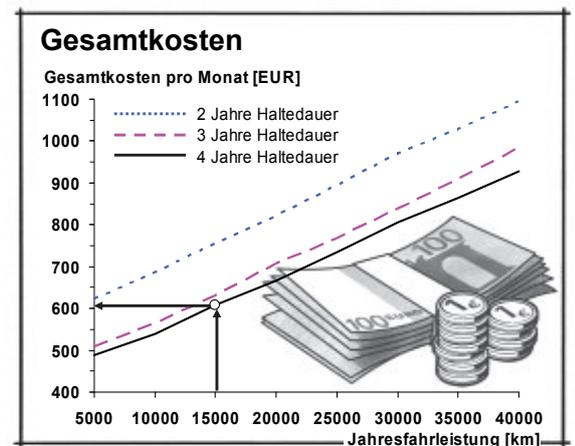
⊖ Der Anschaffungspreis von 29.750 Euro liegt für ein Auto dieser Klasse sehr hoch. Immerhin ist die Sicherheitsausstattung komplett und auch die Komfortausstattung umfangreich.

3,4 Fixkosten*

Die jährliche Steuerlast fällt mit nur 36 Euro sehr niedrig aus. Weniger günstig kommen die Kosten für die Haftpflichtversicherung. Hoch eingestuft ist der kleine Hybrid-Lexus bei der Teilkasko- und bei der Vollkaskoversicherung.

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Lexus CT 200h, dann reiht sich der Kompakt-Hybrid im Mittelfeld seiner Klasse ein. Die Kraftstoffkosten halten sich im Rahmen, können den recht hohen Wertverlust in Euro und Cent aber nicht ausgleichen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 608 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	2,7/ 4,8/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	94g/km / 112g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4320/1765/1440 mm
Leergewicht/Zuladung	1440 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/495 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	45 l
Reichweite	935 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (im Paket)	1030 Euro ^o
Parklenkassistent	700 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (im Paket)	1030 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (im Paket)	1030 Euro ^o
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer + Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	2750 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (im Paket)	1030 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	650 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	359 Euro
Monatliche Gesamtkosten	609 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22
Grundpreis	29.750 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich gute Zuladungsmöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹ **2,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,2
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	4,3	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	2,8
Raumangebot hinten*	3,6	Umwelt/EcoTest	1,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	1,9
Komfort	2,9	Schadstoffe	1,0
Federung	3,5		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,3
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	2,1
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	2,1
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	4,8
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,4
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	3,5
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen