



## Lexus CT 200h Executive Automatik

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

Zum Modelljahr 2014 hat der Lexus CT 200 h ein Facelift erhalten. Neben einer besseren Grundausstattung wurde der Verbrauch optimiert und sogar die Preise gesenkt. Zudem gab es etwas Feinschliff an Karosserie, Fahrwerk und Geräuschdämmung. Und tatsächlich überzeugt der kompakte Japaner beim ADAC EcoTest mit niedrigem Kraftstoffverbrauch. Mit einem gemittelten Testverbrauch von 5,0 Litern auf 100 Kilometer und einem weitgehend schadstofffreien Abgas reicht es zu einem guten Vier-Sterne-Ergebnis. Trotz der aktuellen Überarbeitung passt das Fahrwerk nicht zum tendenziell komfortabel ausgelegten CT, unwillig und ruppig teilt es vor allem bei langsameren Geschwindigkeiten den Insassen jede noch so kleine Bodenwelle mit. Der Hybrid-Antrieb bringt für den Fahrer keinerlei Einschränkungen mit, das Auto lässt sich so einfach fahren wie jedes andere Automatik-Fahrzeug auch. Das ändert sich, will man in das Navigations- und Entertainmentsystem eingreifen. Hier sollte man sich vor Fahrtbeginn ausgiebig einarbeiten und während der Fahrt nur die nötigsten Einstellungen vornehmen. Der Preis für den CT 200h Executive fällt jedoch üppig aus: Erst bei 28.750 Euro geht's los. Da hat auch die aktuelle Preissenkung nur sanfte Linderung verschafft. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Peugeot 3008 Hybrid4, Toyota Auris, Toyota Prius, VW Jetta Hybrid.

**+** gutes Ergebnis beim ADAC EcoTest, gute Kindersicherheit, hohe Reichweite, optional mit LED-Scheinwerfern

**-** hoher Anschaffungspreis, kleiner Kofferraum, hohe Unterhaltskosten, teils gewöhnungsbedürftige Bedienung



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,9 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,4 Langstrecke

3,7 Transport

3,1 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

**3,1**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**2,5**

### Verarbeitung

- + Der CT 200h zeigt sich als bisher kleinster Lexus gut verarbeitet. Türen und Klappen schließen leicht, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, dürften aber etwas filigraner ausgeführt sein. Im Innenraum findet man überwiegend angenehme und recht hochwertig wirkende Materialien, schöne Details wie die mit weichem Leder überzogene Instrumentenabdeckung zeigen die Premium-Richtung. An manchen Stellen findet man aber auch genau das Gegenteil: Empfindliches Hartplastik, wackelig verarbeitet und schlecht entgratet. Der Unterboden ist fast komplett glattflächig, der Motor nach unten verschlossen. So werden unnötige Luftwirbel verhindert, die den Verbrauch erhöhen. Die Türausschnitte sind vorn wie hinten sehr gut abgedichtet, Kunststoffauflagen schützen die Schweller vor Kratzern.
- An den Türen und an den Stoßfängern fehlen Schutzleisten gegen kleine Parkrempler. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, im Innenraum findet sich aber ein gut erreichbarer Hebel zur Entriegelung. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Dieselmotorkraftstoff befüllt werden. Die Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten - hier wären Gasdruckfedern angebracht.

**3,3**

### Alltagstauglichkeit

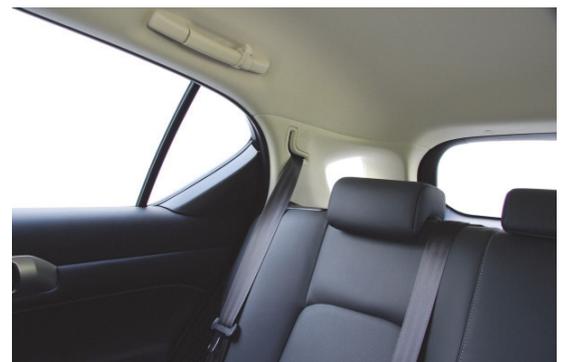
- + Kalkuliert man mit dem Durchschnittsverbrauch des EcoTest, so sind mit dem 45-Liter-Kraftstofftank Reichweiten bis zu 900 Kilometer realisierbar. Im Innenraum sitzt man zu viert bequem. Der hintere Mittelsitz sollte nur für kurze Strecken verwendet werden.
- Die maximale Zuladung beträgt nur 405 kg (inkl. Fahrer). Dachlasten und Anhänger sind für den Lexus nicht vorgesehen. 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.

**2,8**

### Sicht

Die Rundumsichtmessung des CT 200h fällt noch akzeptabel aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten C- und D-Säulen eingeschränkt. Immerhin sind die hinteren Kopfstützen versenkbar, sodass sie die Sicht nicht zusätzlich reduzieren. Die Fahrzeugabmessungen muss man oft abschätzen und ist dann froh um die Parksensoren vorn und hinten sowie über die Rückfahrkamera (beides optional). Die Rückfahrkameras lassen sich im Kofferraum dauerhaft deaktivieren. Warum ist unerklärlich. Eine Anhängerkupplung darf nicht verbaut werden. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend groß, auf einen asphärischen Bereich muss man leider bei beiden Außenspiegeln verzichten.

- + Durch die flach nach vorn abfallende Motorhaube sind auch niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennbar. Bei Regen wird die Windschutzscheibe großflächig gewischt, Fächerdüsen benetzen zuverlässig. Die optionalen LED-Abblendscheinwerfer sorgen auch nachts für gute Sicht, als Fernlicht kommt gewöhnliches Halogenlicht zum Einsatz. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Option).



**Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.**

Wird diese Funktion nicht erwünscht, kann sie per Tastendruck deaktiviert werden. Tagfahrlicht sorgt auch bei schlechter Witterung für gute Erkennbarkeit.

⊖ Aufgrund der kleinen Heckscheibe lässt auch die Sicht im Innenspiegel zu wünschen übrig. Zudem ist der Bodenblick hinten stark eingeschränkt.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorn fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Durch das Keyless-Go-System muss der Schlüssel nur mitgeführt werden, ver- und entriegelt wird per Fingertipp. Während das niedrige Schwellerniveau gefällt, stört der niedrige Türausschnitt und der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante. Vorn werden die Türen auch an Steigungen sicher offen gehalten. Hinten fallen die Rastungen etwas schwach aus, zudem könnten sie etwas feiner gestuft sein. Hinten klappt das Ein- und Aussteigen recht bequem, die Türausschnitte verengen sich aber nach unten aufgrund der Radhäuser. Über jeder Tür gibt es Haltegriffe am Dach. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Autos bei Dunkelheit.

## 4,5 Kofferraum-Volumen\*

⊖ Der flache Kofferraum fasst unterhalb der Gepäckraumabdeckung 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. Belädt man bis zum Dach, können 330 Liter Gepäck oder auch vier handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen ist das Volumen auf 495 l erweiterbar (gemessen bis zur Fensterunterkante). Nutzt man das volle Volumen bis unter das Dach, stehen 875 Liter zur Verfügung.

## 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie schwingt weit nach oben. Erst Personen ab etwa 1,85 m Größe sollten auf ihren Kopf achten und dabei besonderes Augenmerk auf den abstehenden Schlossbügel richten. Die Ladeöffnung ist groß. Die Ladekante liegt 70 cm über der Fahrbahn, beim Ausladen muss keine nennenswerte Kante überwunden werden. Durch die geringe Tiefe des Kofferraums können die Gepäckstücke gut erreicht werden.

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



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



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

---

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit jeweils einem Handgriff umklappen. Es entsteht ein ebener Ladeboden. Die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Kleine Kanten sollen verhindern, dass die Sicherheitsgurte von den Lehnen rutschen. Dies klappt nicht immer. So geraten sie beim Aufrichten der Sitze schon mal hinter die Lehnen, können dabei aber nicht beschädigt werden.
- ⊖ Unter dem Kofferraumboden und rechts und links daneben findet man ein großes und zwei kleine Ablagefächer für Utensilien. Weitere Halter und Befestigungsmöglichkeiten gibt es nicht. Eine Durchladeluke oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

---

## 2,7 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Der Lexus CT 200h ist nach einer gewissen Eingewöhnungszeit zufriedenstellend bedienbar, wenn er sich mit seiner Schalteranordnung aber teilweise deutlich vom Standard abweicht. Vor allem das Navigations- und Entertainmentsystem bedarf schon intensiver Einarbeitung. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, wenn das Display auch etwas mehr Kontrast bieten dürfte. Die meisten Schalter sind beleuchtet und gut zu erreichen, wenngleich teilweise verstreut angeordnet. Die Vordersitzeinsteller sind zufriedenstellend erreichbar, ein Handrad für die Rückenlehnen wäre aber praktischer. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, jedoch nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.



**Der Innenraum zeigt sich mit guter Verarbeitungsqualität und Funktionalität.**

- ⊕ Die Anordnung des Getriebewählhebels ist ungewöhnlich, der Hebel ist aber einwandfrei erreichbar. Die Parkstellung wird über eine separate Taste aktiviert. Die Pedale sind einwandfrei platziert. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden. Das Fahrzeug wird per Knopfdruck gestartet, es erscheint ein "Ready"-Symbol im Display, der Verbrennungsmotor springt aber nur selten gleich an. Ansonsten muss sich der Fahrer kaum umstellen, der Hybrid-Lexus fährt sich wie jedes andere Automatik-Auto auch. Fahrlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Dauerfunktion. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik, vorn sogar mit sanftem Anlaufen und Stoppen. Das optionale Navigationssystem wird über den Lexus-typischen Steuerhebel auf der Mittelkonsole bedient, der immer wieder mehr Aufmerksamkeit fordert als nötig wäre. Die Klimaregelung liegt in günstiger Höhe, ist recht einfach bedienbar und besitzt eine automatische Umluftfunktion. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer selbständig ab und verschwendet nicht unnötig Energie. Auch das Radio ist zufriedenstellend angeordnet; die Bedienung per Lenkradtasten gestaltet sich ordentlich, leider fehlen aber Stationstasten. Der Lautsprecherklang des serienmäßigen Audiosystems vermittelt auch bei lauter Musik angemessenen Hörgenuss. Vorn gibt es viele Ablagen, wenn diese auch etwas klein ausfallen. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Der Eco-Monitor zeigt dem Fahrer alle wichtigen Informationen des Hybridantriebs an. Zudem werden im Bordcomputer alle wichtigen Streckenparameter berechnet. Die Spiegeleinstellung ist praktisch, zudem lassen sich die Außenspiegel elektrisch einklappen. Auf langen Strecken unterstützt der optionale Tempomat.

– Hinten ist das Angebot an Ablagefächern auf Lehentaschen und Becherhalter beschränkt. Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Hinten gibt es keine Leselampen. 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.

---

## 2,5 Raumangebot vorne\*

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m zurück schieben. Die Innenbreite ist ordentlich bemessen. Etwas beengt fühlt man sich trotzdem, weil die Mittelkonsole und das Armaturenbrett sehr voluminös ausgelegt sind.

---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

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. Die Kopffreiheit stellt zufrieden, die Innenbreite ist aber nur durchschnittlich.



**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.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den CT 200h werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,7 KOMFORT

---

## 3,0 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 tritt kaum auf. Nickbewegungen sind gut gedämpft, Seitenneigung tritt selbst in sehr schnell durchfahrenen Kurven kaum auf. Auch voll beladen bleibt die straffe und ungehobelt wirkende Federungscharakteristik.

---

## 2,6 Sitze

+ Der Fahrersitz ist höhenstellbar. Die Lehnen der Vordersitze sind zufriedenstellend hoch und bieten dem Rücken festen Halt, dürften aber etwas breiter sein. Auch die Sitzflächen sind angenehm ausgeformt, mit festen Konturen seitlich versehen und tendenziell straff gefedert. Der Seitenhalt geht in Ordnung, die Seitenwangen bieten festen Halt. Der Fahrer sitzt entspannt, wenn auch die Fußablage etwas spärlich ausfällt. Auch hinten lässt es sich ordentlich Reisen. Die Konturen der Rückbank sind angemessen, die Polsterung ausgewogen, aber nicht zu dick. Nur für Erwachsene fällt die Oberschenkelauflage etwas gering aus.

– Der Beifahrersitz besitzt keine Höheneinstellung. Lordosenstützen sind nicht erhältlich. Trotz Perforation neigt man im Sommer auf den Ledersitzen zum Schwitzen.

## 2,3 Innengeräusch

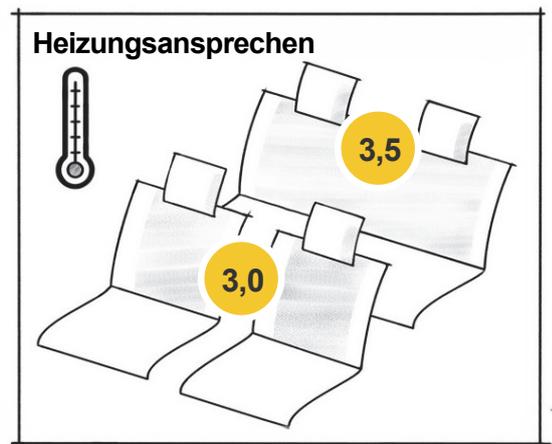
+ Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Schallpegel von nur 68,3 dB(A) gemessen. Durch Betätigen des EV-Schalters kann bei ausreichend geladener Batterie bis zu 2 km und bis zu einer Fahrgeschwindigkeit knapp 50 km/h rein elektrisch gefahren werden. Dadurch entstehen kaum Lärmemissionen. Bei Konstantfahrt dringen wenig Motorgeräusche in den Innenraum, fordert man aber mehr Leistung ab, dreht er hoch und wird laut und dröhnig. Die Windgeräusche halten sich in Grenzen.

## 2,7 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest liefert der Lexus nur durchschnittliche Ergebnisse ab. Vorn wie hinten dürfte die Heizung etwas spontaner ansprechen.

+ Der CT 200h ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur separat vorwählen. Einen Pollenfilter gibt es ebenfalls in Serie. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert.

– Die Luftmengenverteilung kann nur gemeinsam und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 3,3 Fahrleistungen\*

Das Antriebssystem sorgt für akzeptable 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. Der simulierte Überholvorgang (Sprint von 60 auf 100 km/h) wird in 7,4 Sekunden absolviert. 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. Der Fahrer kann zudem zwei zusätzliche Fahrmodi anwählen. Der ECO-Modus sorgt für einen besonders effizienten Umgang mit Kraftstoff mit der Folge eines gemächlicheren Ansprechverhaltens. Im SPORT-Modus wird das Zusammenspiel des Elektro- und Benzinmotors auf möglichst gute Fahrleistungen getrimmt.

## 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.

## 2,8 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 - der Richtungswechsel wird ruckfrei vollzogen. Durch das sanfte Einsetzen des Elektromotors fährt der Lexus sehr sanft an - an Steigungen unterstützt zusätzlich die Berganfahrhilfe.

## 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.

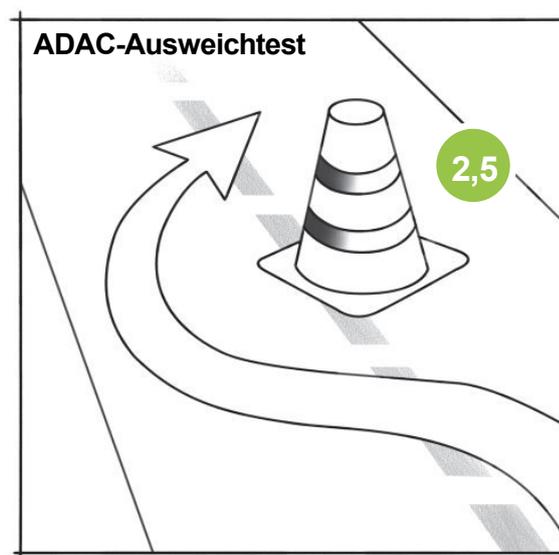
## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Lexus zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls eine gute Stabilität, das Fahrzeug pendelt sanft, 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 Vorwärtkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Lexus insgesamt ein sichereres Verhalten, untersteuert zunächst leicht und überrascht mit Gegenpendlern in der Ausfahrgasse. Schleuder- oder Kippgefahr besteht bei diesem Fahrzeug nicht. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Lexus früh und gut beherrschbar über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.

### 2,4 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln gut an. Auffällig ist ihre direkte Auslegung, sie lässt den CT 200h sehr agil und wendig wirken. Der Wendekreis von 11,3 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. Einziger Kritikpunkt: Die Mittellage dürfte etwas sauberer definiert sein.



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.

## 2,5 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: Yokohama dB E70 der Größe 205/55 R16 91 V). 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

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

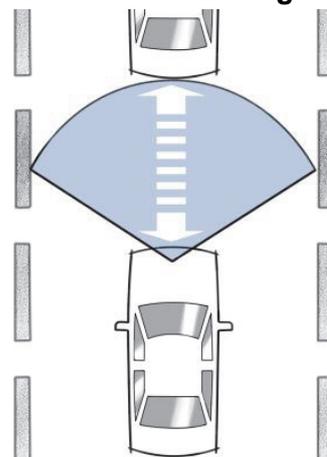
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Fahrstabilitätsprogramm VSC+ und einem Bremsassistenten ausgestattet. Für die höchste Ausstattungslinie gibt es optional einen radargestützten Abstandsregeltempomat mit Pre-Crash-Safety-System (nicht für Executive). Das Fahrzeug kann nur gestartet werden, wenn keine Fahrstufe eingelegt ist - so wird ein versehentliches Anfahren verhindert. Die Reifenluftdrücke werden elektronisch überwacht.

⊖ Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert kann keine Fahrtrichtungsanzeige mehr vorgenommen werden, was vor allem beim Abbiegen hinderlich ist.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

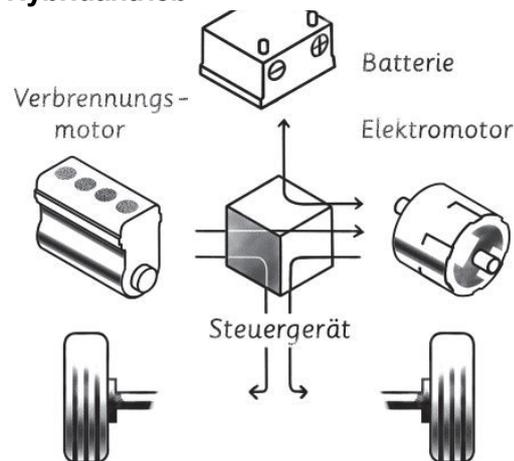
⊕ Der Lexus ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zusätzlich gibt es Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Beim EuroNCAP-Crashtest erreichte der CT 200h als Rechtslenker 94% der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit (Stand 2011). Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. 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 vorn werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus hinten wird der Fahrer per Display informiert. An den stabilen Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

#### 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.

#### Hybridantrieb



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

– 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.

---

## 1,6 Kindersicherheit

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

+ Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Lexus im Bereich Kindersicherheit 84% der möglichen Punkte (Stand 2011). Hier sollten die Ergebnisse von Rechts- und Linkslenker identisch ausfallen. An den äußeren Rücksitzen sind Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken vorhanden. Kindersitze mit Isofix lassen sich mit Einsteckhilfen 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. Die elektrischen Fensterheber der Rücksitzbank stellen aufgrund ihrer niedrigen Schließkräfte ein nur geringes Verletzungsrisiko dar. Auf dem Beifahrersitz und den hinteren Außenplätzen sind sämtliche Kindersitze aller Klassen erlaubt. Beim mittleren Platz der Rücksitzbank nimmt der Fahrzeughersteller Einschränkungen vor.

– Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kindern leicht deaktiviert werden.

---

## 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 (EuroNCAP-Test 2011). Der Lexus erreicht 55% der möglichen Punkte.

---

## 1,7 UMWELT/ECOTEST

---

### 2,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub> \*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Lexus CT 200h liegt bei günstigen 5,0 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 140 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 36 Punkte. Innerorts konsumiert der Hybrid-Lexus 2,6 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 7,0 l Super pro 100.

---

### 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. Auch bei den CO-Werten sieht es ausgezeichnet aus - daher werden volle 50 EcoTest-Punkte im Schadstoffbereich erzielt. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es insgesamt für 86 Punkten und damit für vier Sterne im ADAC EcoTest.

3,9

## AUTOKOSTEN

2,2

### 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.

3,0

### 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.

3,5

### Wertstabilität\*

Der CT 200h ist in die Jahr gekommen, ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen wird dem Hybrid-Lexus im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,9

### Kosten für Anschaffung\*

- Der Anschaffungspreis von 28.750 Euro liegt für ein Auto dieser Klasse sehr hoch. Die Serienausstattung geht in Ordnung, lässt aber noch Wünsche zur Individualisierung offen.

4,0

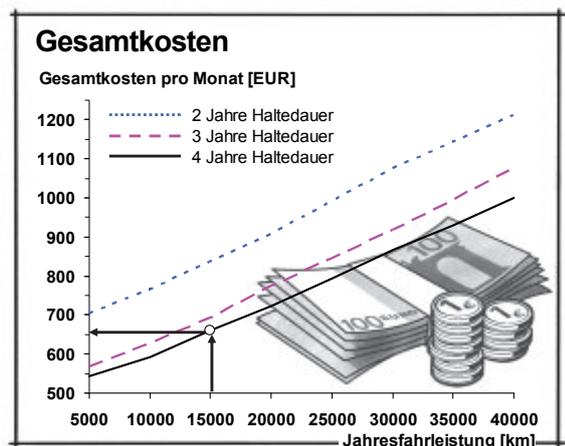
### Fixkosten\*

- Die jährliche Steuerlast fällt mit nur 36 Euro sehr niedrig aus. Das fällt bei den teuren Versicherungsklassen aber nicht ins Gewicht. Ob Haftpflicht oder Kaskoklassen, überall ist der Lexus sehr hoch eingestuft (KH: 18/VK: 23/TK: 22)

4,2

### Monatliche Gesamtkosten\*

- Zum Sparen ist der Lexus CT 200h nicht geschaffen. Mit seiner innovativen Antriebstechnik fährt er zwar tatsächlich sparsam. Aber die hohen Fixkosten und der nicht vernachlässigbare Wertverlust treiben die Kosten nach oben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 660 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	CT 200h Automatik
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798
Leistung [kW (PS)]	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	142/2800
0-100 km/h[s]	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	3,6 S
CO2 [g/km]	82
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	594
Preis [Euro]	27.600

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
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)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,1/11,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>7,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>2,6/4,6/7,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	88 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>140 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4350/1765/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1440 kg/405 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>200 l/495 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>900 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>96 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>112 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>397 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>660 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/22
Grundpreis	28.750 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	1.100 Euro <sup>o</sup>
Lichtsensoren	Serie
Parkhilfe, elektronisch	ab 350°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (im Paket)	1.650 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (im Paket)	1.650 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (im Paket)	1.650 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer + Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 950°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.550 Euro <sup>o</sup>
Sitze, vorn, beheizbar (im Paket)	1.650 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	770 Euro
Schiebe-Hubdach	950 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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