



Lexus CT 200h Executive Automatik

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

Schon seit dem Frühjahr 2011 ist das kleinste Modell der Toyota-Premiummarke Lexus auf dem Markt, währenddessen wurde es bereits zweimal einem Facelift unterzogen. Er basiert nach wie vor auf dem Toyota Prius, soll aber Kunden mit einem höheren Luxusanspruch finden. Wertiger als der Technikspender aus dem Mutterkonzern ist der Lexus zwar, kommt aber nicht an die starke Konkurrenz aus den Häusern Audi, Mercedes und Co heran. Dafür ist das Auto mittlerweile auch schlicht zu alt und bietet dementsprechend zu wenige Schmankerl in Sachen Komfort und Konnektivität. Überhaupt das Infotainmentsystem: Die schrullige Steuerung per Cursor und Computermouse sorgt in Verbindung mit der mäßig aufgeräumten Menüstruktur mindestens für Erstaunen, oft für Ärger, immer aber für Ablenkung vom Straßenverkehr. Der ebenfalls vom Prius entlehnte Hybridantrieb ist die einzig erhältliche Motorisierung, besteht aus einem 1,8 Liter großen Vierzylinder-Saugbenziner sowie einem Elektromotor und leistet 136 PS. Damit ist man ausreichend motorisiert, mehr aber nicht. Zudem sorgt das stufenlose Getriebe ziemlich oft für einen laut aufheulenden Motor. Premium fühlt sich anders an. Immerhin ist der EcoTest-Verbrauch mit 5,4 Litern auf 100 Kilometer tatsächlich ziemlich niedrig. Nicht allzu niedrig ist der Preis: Der getestete Executive kostet mindestens 28.800 Euro und hat dann noch keinerlei Assistenzsysteme an Bord. Ein Smartphone kann der kleine Lexus gar nicht koppeln. Der CT 200h ist von der Moderne überholt worden, nur die sehr sauberen Abgase erfüllen aktuelle Kriterien. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Ioniq, Kia Niro, Toyota Prius.

- + gelungene Lenkung, niedriger Verbrauch, saubere Abgase
- Fast 40 Meter Bremsweg, kein höhenverstellbarer Beifahrersitz, zu straffes Fahrwerk für den trägen Antrieb, unpraktische Bedienung des Infotainmentsystems

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,1
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,8
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Der kompakte Lexus kann bei der gefühlten Qualität nicht mit der selbst ernannten Premium-Konkurrenz von Audi, Daimler und Co mithalten. Dafür sind die Kunststoffteile im Innenraum nicht sauber genug verarbeitet. Was sich die Edelmarke aus dem Hause Toyota aber mit den neueren, teuren Modellen aus Deutschland teilt: Es werden wieder mehr harte Oberflächen verwendet. Weiche, den Finger schmeichelnde Materialien sind nur in homöopathischen Dosen vorhanden, wie etwa nur der obere Teil des

Armaturenbretts geschäumt ist. Alles in allem macht der Lexus beileibe keinen billigen Eindruck, für ein besonders nobles Ambiente reicht es aber nicht.

⊖ Die Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten - hier wären Gasdruckfedern wünschenswert.

3,7 Alltagstauglichkeit

Der nur 45 Liter große Benzintank reicht auf Basis des Eco-Tests für 830 Kilometer. Mit einer Breite inklusive Spiegeln von knapp über zwei Metern und einer Länge von 4,35 Metern reiht sich der CT in die typischen Kompaktklassen-Ausmaße ein. Auch die 75 Kilogramm maximale Dachlast sind Durchschnitt.

⊖ Anhänger sind am kleinen Lexus nicht erlaubt, es ist keine Stützlast zulässig. Der Tankdeckel ist umständlich über einen Hebel im Innenraum zu entriegeln, einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht. Ein Reserverad bekommt man auch gegen Aufpreis nicht, dementsprechend findet man auch keinen Wagenheber im Lexus.

3,1 Licht und Sicht

Die Rundumsichtmessung des CT 200h fällt noch akzeptabel aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt. Immerhin sind die hinteren Kopfstützen versenkbar, sodass sie die Sicht nicht zusätzlich reduzieren. Vor allem nach hinten ist das Ende des Fahrzeugs nicht einsehbar, deshalb empfehlen sich die optionalen Parksensoren. Auch eine Rückfahrkamera hält die Aufpreisliste bereit.

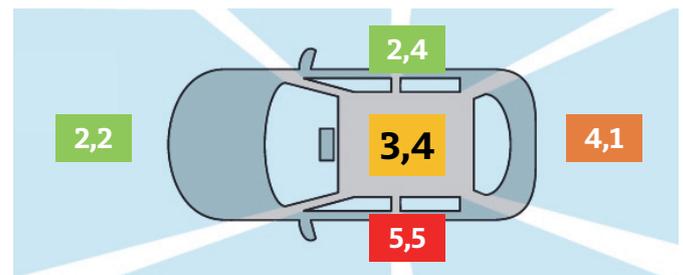
⊕ Die optionalen LED-Scheinwerfer sorgen nachts für gute Sicht, machen aber nicht die Nacht zum Tag wie manche Konkurrenzmodelle. Auch Abbiege- oder Kurvenlicht bietet der Lexus nicht, hier zeigt sich wieder: Der kompakte Japaner ist schon länger am Markt. Der Innenspiegel blendet optional bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, die Außenspiegel erst bei den höheren Ausstattungslinien.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

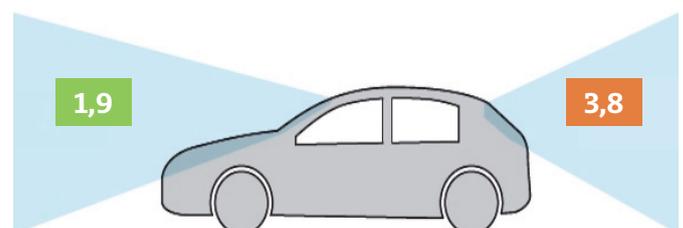
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



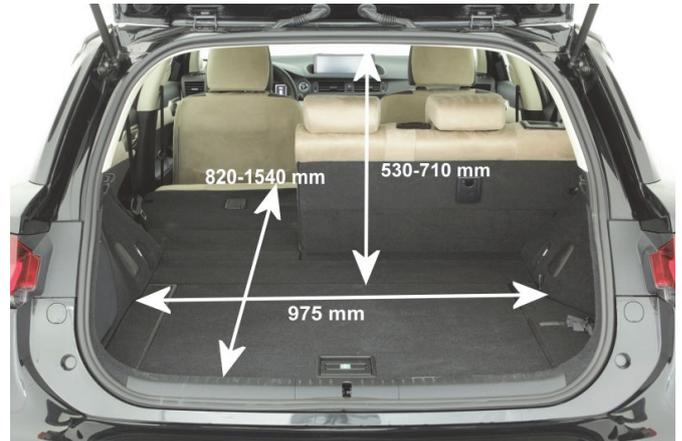
2,5 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorn fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Durch das aufpreispflichtige Keyless-Go-System muss der Schlüssel nur mitgeführt werden, ver- und entriegelt wird per Fingertipp. Das Ein- und Aussteigen wird durch den niedrigen Schweller erleichtert, der Türausschnitt selbst ist von klassenüblicher Größe.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut, lässt sich aber mit einem vergleichsweise simplen Reichweiterlängerer überlisten. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.

3,8 Kofferraum-Volumen

Der flache Kofferraum fasst unterhalb der Gepäckraumabdeckung lediglich 215 Liter - für ein Auto dieser Klasse arg wenig. Immerhin befindet sich unter dem Kofferraumboden ein großes Fach, das weitere 50 Liter Stauraum zur Verfügung stellt. Belädt man bis zum Dach, können 340 Liter Gepäck oder auch sechs handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen ist das Volumen auf 485 Liter erweiterbar (gemessen bis zur Fensterunterkante). Nutzt man das volle Volumen bis unter das Dach, stehen 920 Liter zur Verfügung.



Akkus und Hybridkomponenten schränken das Kofferraumvolumen ein. Lediglich 215 l Volumen stehen hier zur Verfügung.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar nicht elektrisch, aber per Handgriff einfach öffnen und schließen: Die Hände bleiben sauber. Sie könnte aber weiter öffnen: Ab etwa 1,85 Meter Größe sollte man auf seinen Kopf achten und dabei besonderes Augenmerk auf den abstehenden Schlossbügel

richten. Die Ladeöffnung ist - typisch Fließheck - groß. Die Ladekante liegt 70 Zentimeter über der Fahrbahn, beim Ausladen muss nur eine winzige Kante überwunden werden.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umlegen, dies geschieht per Griff an der Oberkante der Lehne. Die Gurte sollen dabei in einer Führung verbleiben, um beim Wiederaufstellen der Lehne nicht eingeklemmt zu werden. Dadurch stehen sie beim seitlichen Beladen des Autos aber im Weg. Langer Rede kurzer Sinn: Es gibt praktischere Lösungen. 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 ist nicht erhältlich.

3,1 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Der Lexus CT 200h ist nach einer gewissen Eingewöhnungszeit zufriedenstellend bedienbar, auch wenn er mit seiner Schalteranordnung teilweise deutlich vom Standard abweicht. Vor allem das Navigations- und Entertainmentssystem bedarf schon intensiver Einarbeitung. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, wenn auch das Infotainmentdisplay mehr Kontrast bieten dürfte. Die meisten Schalter sind beleuchtet und gut zu erreichen. Fahrersitz und Lenkrad lassen sich vernünftig einstellen, der Verstellbereich des Lenkrads in Tiefe und Höhe dürfte aber etwas größer sein.

⊖ Das Infotainmentsystem mit optionaler Navigationsfunktion fällt negativ auf. Das Menü wirkt unstrukturiert, man muss sich oft lange durch seine Tiefen kämpfen, um die gewünschte Funktion zu erreichen. Deutlich getoppt wird die Menüführung aber durch die Bedienung über den dazugehörigen Steuerhebel auf der Mittelkonsole. Mit diesem muss man ähnlich einer Computermaus im Menü navigieren, was äußerst

ungelenk vonstatten geht. Vor allem aber muss man sich so intensiv auf die Bedienung konzentrieren, dass man oft stark vom Straßenverkehr abgelenkt wird. Die Feststellbremse wird mit dem linken Fuß betätigt - im Alltag stört das weit in den Fußraum ragende Pedal viele Fahrer sehr. Außerdem kann der Beifahrer im Notfall so keine Notbremsung auslösen.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität vermitteln einen zufriedenstellenden Eindruck.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der CT ist nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Es fehlen zum Beispiel CarPlay oder Android Auto, genauso wie ein paar USB-Anschlüsse mehr: Das Smartphone hat auch die automobile Welt verändert. Die Grundanforderungen an Medienkompetenz erfüllt der Lexus aber: Musik kann man

per Bluetooth, USB oder Klinkenstecker einspielen - außerdem kann man in diesem Auto noch CDs hören, keine Selbstverständlichkeit mehr. Digitaler Radioempfang ist verfügbar, genauso wie natürlich ein Navigationssystem.

2,5 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 Meter zurück schieben, die Kopffreiheit ist noch etwas großzügiger. Die Innenbreite ist noch ordentlich bemessen. Etwas beengt fühlt man sich trotzdem,

dafür sorgen die raumgreifende Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie.

3,6 Raumangebot hinten

Auf den äußeren Rücksitzen finden Personen bis 1,80 Meter Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Andere Autos in dieser Klasse bieten hier mehr Raum.



Die hinteren äußeren Sitzplätze bieten für Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

3,8 Innenraum-Variabilität

⊕ Das Handschuhfach ist recht geräumig, abschließbar und beleuchtet, falls die Scheinwerfer des Autos aktiviert sind.

⊖ Besonders viele Ablagen stehen nicht zur Verfügung, außer nicht allzu großen Türfächern vorn und einem Fach

im Mitteltonnel. Immerhin hat man an zwei Becherhalter gedacht.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Lexus ungewöhnlich straff und wenig passend zum alles andere als sportlichen Antrieb des CT 200h gewählt. Besonders der Langsamfahrkomfort leidet darunter sehr, die Insassen werden von jeder kleinen Bodenunebenheit durchge-

schüttelt. Während lang gezogene Bodenwellen auf Landstraßen und Autobahnen das Auto nicht aus der Ruhe bringen, regen jede kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse die Karosserie so an, dass die Insassen alles mitbekommen. Stuckern tritt aber immerhin selten auf.

3,2 Sitze

Nur der Fahrersitz ist höhenstellbar, gegen Aufpreis kommt noch eine einstellbare Sitzflächenneigung dazu - aber nur, wenn man eine der höheren Ausstattungslinien wählt. Für den CT Executive ist dieses Extra nicht erhältlich. Die Lehnen der Vordersitze bieten dem Rücken festen Halt, dürften aber etwas breiter und höher sein. Die Sitzflächen sind angenehm ausgeformt, man sitzt zwischen den

angemessen straffen Seitenwangen bequem. Auch hinten lässt es sich ordentlich reisen. Die Konturen der Rückbank sind passend, die Polsterung gelungen. Nur für Erwachsene fällt die Oberschenkelaufgabe etwas kurz aus.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar.

3,3 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Schallpegel von recht hohen 69,8 dB(A) gemessen. Durch Betätigen des EV-Schalters kann bei ausreichend geladener Batterie ein kurzes Stück bei niedrigen Lasten und Geschwindigkeiten elektrisch und quasi lautlos gefahren werden.

Bei Konstantfahrt dringen wenig Motorgeräusche in den Innenraum, fordert man aber mehr Leistung ab, dreht der Benzinmotor hoch und wird sehr laut und dröhnig. Auch die Windgeräusche sind lauter, als man es von einem Lexus erwartet.

2,9 Klimatisierung

Eine Zweizonen-Klimaanlage ist serienmäßig, Sitzheizung vorn kostet Aufpreis. Von Sitzheizung hinten, belüf-

teten Sitzen oder Lenkradheizung ist in der Ausstattungsliste aber keine Rede. Solche Dinge bietet die Konkurrenz heutzutage.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Das Antriebssystem sorgt für akzeptable Fahrleistungen, wenngleich die maximale Systemleistung von 136 PS nicht für sportliche Gefühle sorgen kann. Der 1,8 Liter große Benzinmotor leistet maximal 99 PS und bringt schmale 142 Nm auf die Kurbelwelle. Er wird aber durch einen 60 kW und 207

Nm starken Elektromotor unterstützt. Der simulierte Überholvorgang (Sprint von 60 auf 100 km/h) wird in ausreichend kurzen 7,6 Sekunden absolviert. Von 15 auf 30 km/h spurtet der Hybrid in 1,4 Sekunden, damit fädelt man leicht in den innerstädtischen Verkehr ein.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder gibt nur wenige Vibrationen an den Innenraum ab. Sein akustisches Verhalten kann dagegen

nicht begeistern, denn bei höherer Leistungsabforderung und damit - wegen des stufenlosen Getriebes - stets auch

höheren Drehzahlen dröhnt er laut. Das Getriebe ist auch schuld an der gewöhnungsbedürftigen Leistungsentfaltung, da es bei Leistungsanforderung

recht hektisch wirkt und den Motor schnell in hohe Drehzahlregionen schickt.

1,6 Schaltung/Getriebe

Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich und springt nach dem Anwählen der Fahrstufe wieder in die Mittellage zurück. Es wird nur am Display gezeigt, welche Stufe eingelegt ist.

⊕ Der Rückwärtsgang ist einfach einzulegen - der Richtungswechsel wird ruckfrei und zügig vollzogen. Der Vorteil des stufenlosen Getriebes ist bemerkbar: Schaltrücke fehlen völlig, auch beim Losfahren setzt sich der Lexus sanft in Bewegung.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der ADAC Ausweichtest untersucht, ob ein Auto fahrsicher durch ein brenzliges, weil abruptes Ausweichmanöver zu steuern ist. Der Lexus kommt ordentlich durch den Test. Dabei regelt das ESP aber ziemlich grob, sodass das Fahrzeug zwischen merklichem Über- und Untersteuern pendelt. Kein problematisches Verhalten, aber eben auch nicht besonders souverän. Aus Sportfahrersicht gefällt das

Verhalten nicht, da der Wagen nicht sauber zu positionieren ist.

⊕ Im Straßenverkehr gefällt der gute Geradeauslauf, der für entspannte Autobahnfahrten sorgt. Auch Lastwechsel in Kurven bringen den Lexus nicht weiter aus der Ruhe.

2,5 Lenkung

⊕ Gelungen ist die Lenkung: 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.

3,9 Bremse

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 rekuperativ 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.

⊖ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Lexus 39,1 Meter- aktuelle Konkurrenten stehen auch mal vier bis fünf Meter eher.

2,7 SICHERHEIT

3,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Optional kann man den CT 200h Executive mit dem Lexus Safety System + ausstatten. Dann sorgen ein Radar im Grill und eine Kamera am Innenspiegel für mehrere Funktionen. Ein Tempomat hält auch abhängig vom voraus fahrenden Fahrzeug die Geschwindigkeit (ACC). Vor drohenden Frontalunfällen wird der Fahrer zunächst gewarnt, bevor das Auto dann selbstständig bremst, falls der Fahrer nicht reagiert. Ein Spurassistent samt korrigierendem Lenkeingriff sorgt auch bei Unaufmerksamkeit für eine höhere Spurtreue. Zu guter Letzt erkennt der Lexus mit dem Sicherheitspaket Verkehrszeichen und kann so vor einer Geschwindigkeitsübertretung warnen. Auch Überholverbote werden erkannt.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

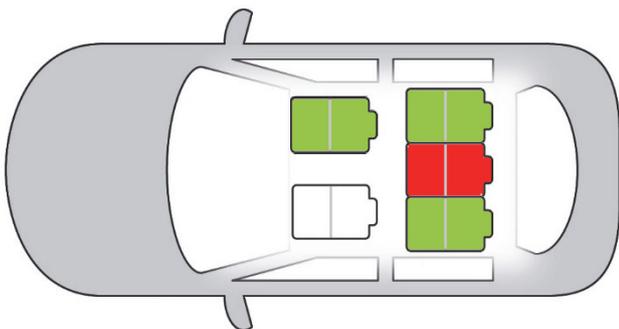
⊕ Der Lexus ist mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Kopfairbags vorne und hinten sowie Seitenairbags auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Zusätzlich gibt es Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Beim ADAC-Crashtest erreichte der CT 200h als Rechtslenker 94 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit (Stand 2011). Die Kopfstützen reichen vorn für bis zu 1,90 Meter großer Personen, hinten ist man aber nur bis zu 1,65 Meter Körpergröße vor einem Schleudertrauma beim Heckaufprall geschützt.

3,1 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest erreicht der Lexus im Bereich Kindersicherheit 84 Prozent der möglichen Punkte.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Hier sollten die Ergebnisse von Rechts- und Linkslenker identisch ausfallen. An den äußeren Rücksitzen sind leicht nutzbare Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken vorhanden. Auch mit den Gurten sind Kindersitze auf den äußeren Sitzen einfach zu befestigen. Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett

abschaltbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz installiert werden.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren ist für Kinder selbst leicht zu bedienen. Zudem fehlt den Fenstern ein wirksamer Einklemmschutz, der auch im manuellen Modus greift.

4,8 Fußgängerschutz

⊕ Der optionale Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger.

⊖ Der Lexus erreicht beim Fußgängerschutz nur 55 Prozent der möglichen Punkte. Zudem warnt er Fußgänger im rein elektrischen Betrieb nicht mit einem Warnton.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Lexus CT 200h liegt im ADAC EcoTest bei 5,4 Liter Super alle 100 Kilometer. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 149 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 34 Punkte. Innerorts konsumiert der Hybrid-Lexus 3,9 Liter, außerorts 5,0 Liter und auf der Autobahn 7,2 Liter pro 100 Kilometer.

1,3 Schadstoffe

⊕ Der CT 200h kann beim Schadstoffausstoß eine saubere Vorstellung abliefern. Selbst im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus mit viel Vollgas liegen die Werte ausgesprochen niedrig, nur der Stickoxid-Ausstoß steigt leicht an. Auch bei den CO-Werten sieht es ausgezeichnet aus. Ein paar Punkte verliert der CT 200h für seine nicht besonders niedrigen Partikelemissionen. Daher werden 47 von 50 EcoTest-Punkte im Schadstoffbereich erzielt. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es insgesamt für 81 Punkte und damit für vier Sterne im ADAC EcoTest.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis von 28.800 Euro liegt für ein Auto dieser Klasse sehr hoch. Lexus will eben mit der Premium-Konkurrenz auch preislich mithalten - bietet mit dem CT aber kein wirklich aktuelles Auto mehr.

⊕ Der moderate Benzinverbrauch drückt die Betriebskosten. 36 Euro Steuer pro Jahr sind ebenfalls überschaubar. Die hohen Einstufungen in den Kasko-Klassen (Teil- und Vollkasko: 25) sind aber nicht von Vorteil.

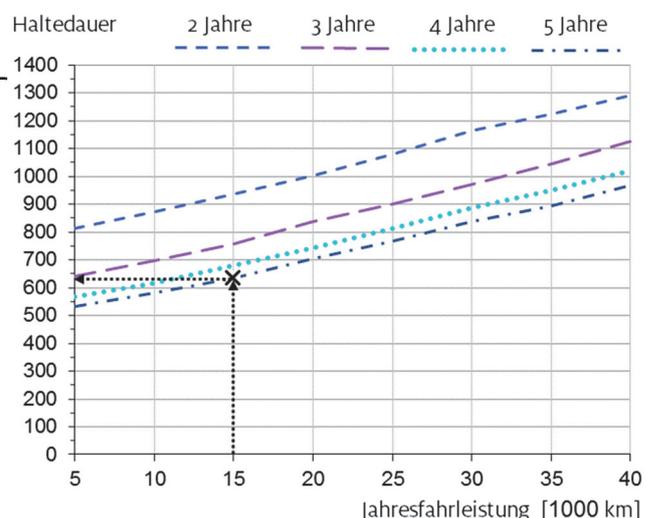
Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	48	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	42	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	58	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	48	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 635 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6b, geregelt	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm bei 2.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km	3,8 l
CO ₂ -Ausstoß	88 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.765/1.455 mm
Leergewicht/Zuladung	1.485/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375/985 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Kitakyushu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R 17 87W
Reifenmarke Testwagen	Yokohama dB decibel E70
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,9/5,0/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 149 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1450/395 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/485/920 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	92 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	129 Euro	Wertverlust	354 Euro
Monatliche Gesamtkosten	635 Euro		
Steuer pro Jahr	36 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/25		
Basispreis CT 200h Executive Automatik	28.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.655 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/950 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (bei LED-Scheinwerfer inkl.)	950 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	750 Euro°/-/750 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	700 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	2350 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	750 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	3.100 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremsystem	750 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	750 Euro°
Spurassistent	750 Euro°
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/2.350 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 950 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	3.100 Euro (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	3.100 Euro (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	770 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	950 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	3,9
Innenraum	3,1	Sicherheit	2,7
Bedienung	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,0
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	4,8
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	2,9	Schadstoffe	1,3
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,9		

Stand: August 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.