



Mit der Einführung des CT 200h möchte Lexus seine Produkte einer breiteren Käuferschicht zugänglich machen. Um den hohen Anspruch an Technologie und Umweltfreundlichkeit zu demonstrieren, ist der Kompaktklässler selbstredend ausschließlich als Hybrid zu haben. Flottenmanagement nahm den Asiaten unter die Lupe.



Breitensport

Lexus, die edle Division aus dem Hause Toyota, besitzt durchaus den Reiz des Exotischen. Mit dem kompakten CT 200h und dem damit verbundenen Vorstoß in eine tiefere Preisregion wird die Marke schlagartig für ein deutlich breiteres Publikum interessant. Das schreit nach einer Proberunde mit dem solide verarbeiteten Fronttriebler. Das „h“ in der Modellbezeichnung verrät schon: Hier arbeiten zwei Motoren – neben dem 1,8-Liter Vierzylinder mit 99 PS steckt zusätzlich ein kräftiges E-Aggregat (82 PS) unter dem Blech, das sein ordentliches Drehmoment (207 Nm) zusammen mit dem Verbrenner über ein Planetengetriebe an die Räder gibt. Dieses recht komplexe leistungsverzweigte System ermöglicht zahlreiche Betriebsmodi und vor allem eine stufenlose Übersetzung.

In puncto Fahrcharakter erinnert diese Technik an jene bewährten CVT-Lösungen – drehzahlintensives Fahren lässt sich demnach problemlos realisieren, muss aber keineswegs sein. Falls doch, kommt der Lexus hurtig in Fahrt und verwöhnt so mit ansehnlichem Vortrieb. Ein behutsamer Gasfuß und gefüllter Nickel-Metallhydrid-Akku haben gar zur Folge, dass die Fuhre rein elektrisch durch die Straßen stromert, wengleich dieses Vergnügen von keiner allzu langen Dauer ist. Am besten geht es also mit vereinten Kräften – und die gemeinsame Arbeit der beiden

Triebwerke gelingt äußerst geschmeidig – die Insassen merken niemals, welche der beiden Maschinen (Systemleistung 136 PS) sich gerade in Szene setzt.

Übrigens glänzt der mit sportiver Front gesegnete Lexus durch eine milde Federung, was ihn zum kommoden Langstrecken-Begleiter avancieren lässt. Selbst kurze Fugen filtert er in wirkungsvoller Manier weg; darüber hinaus können sich die Raumverhältnisse sehen lassen und bieten selbst fülligen Mitteleuropäern ein feines Plätzchen auf ebenso feinen Stühlen. Leise Fahrgeräusche selbst unter Einsatz beider Maschinen runden das Komfort-Kapitel ab. Für mindestens 24.285 Euro bietet der Japaner inzwischen unkonventionell anmutende Velourspolster, Klimaautomatik sowie ein Radio. Satte 10.000 Euro Aufpreis bescheren dem Kunden viele Annehmlichkeiten und Hightech wie Festplatten-Navigationssystem, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, schlüsselloses Schließsystem, elektrisch einstellbare wie beheizbare Sitze, Soundsystem, automatisch abblendende Spiegel (innen und au-

ßen) und Tempomat. Ein kleiner Ausflug in die Oberklasse gefällig? Der Radartempomat wandert für zusätzliche 2.126 Euro an Bord.

Bilder links von oben:

Auch ein Hybrid kann trotz Batterie eine Menge schlucken

Schicker Kompakter in einem markanten Rot

Aufgeräumter Innenraum mit betont breiter Mittelkonsole

Lexus CT 200h	
Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Otto/1.798
E-Motor:	
kW/PS:	60/82
Drehmoment:	207 Nm
Systemleistung: kW/PS:	100 (136)
kW (PS) bei U/min:	73 (99) bei 5.200
Drehmoment bei U/min:	142 Nm bei 4.400
Getriebe:	Automatik (leistungsverzweigt)
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 5/87 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	10,3/180
EU-Verbrauch/Reichweite km:	3,8 L/1.184 (45 l)
Zuladung kg/Ladevolumen L:	345/375-985
Typklasse HP/VK/TK:	-/-/-
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	-
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	24.285 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	655,87/0,26 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate