



Lexus CT 200h

Schöner Prius

Der CT 200h ist für Lexus ein Schlüsselmodell für den weiteren Ausbau der Marke, denn er spricht eine neue, jüngere Zielgruppe an. Den Antriebsstrang einschließlich Hochvoltbatterie übernahm man vom Toyota Prius.

Das vierte von Lexus in Deutschland vertriebene Hybrid-Automobil ist ein Kompaktwagen. Für Hersteller und Importeur ist der CT 200h ebenso ein Schlüsselmodell wie für Autohäuser und Werkstätten. Für Erstere, weil es eine für Lexus bisher kaum erreichbare, jüngere Zielgruppe anspricht. Und für Letztere, weil mit ihm erneut ein Fahrzeug ohne Riemenantriebe, Starter, Generator und Kupplung auf den Markt kommt. Besser man gewöhnt sich langsam daran, denn bei E-Mobilen wird es nicht anders sein.

Im laufenden Jahr rechnet der Kölner Importeur mit dem Verkauf von 2.000 Einheiten. Eine durchaus beachtliche Zahl, vor allem wenn man bedenkt, dass Lexus im vergangenen Jahr insgesamt nur etwa 2.000 Einheiten vermarkten konnte.

Hybrid-Absatz: plus 80 Prozent

Der Neuling soll die Zahl verdoppeln und den Hybrid-Fahrzeug-Absatz der Marke um etwa 80 Prozent steigern. Ungewöhnlich für ein japanisches Automobil ist die

Ankündigung einer dreimonatigen Lieferfrist. Ebenso ungewöhnlich ist die Begründung dafür: Die Aufpreisliste lässt die Konfiguration von gut 19.000 unterschiedlichen Varianten zu, weshalb der CT 200h nur auf Bestellung produziert wird. Zum Zeitpunkt der Präsentation des Fahrzeugs im Februar lagen rund 500 Bestellungen vor: jeweils 250 von Kunden und von den derzeit 32 deutschen Lexus-Händlern, bei denen der CT 200h ab 19. März steht. Den Antriebsstrang einschließlich der Hochvoltbatterie übernahmen die Entwickler



Fahr-Modi: Eco, Normal, Sport und EV (= Electric Vehicle) zur Anpassung des Antriebs an die Ansprüche des Fahrers



Farbkennzeichnung: bei Sport ist eine rote, bei allen anderen Fahr-Modi eine mittelblaue Cockpit-Beleuchtung aktiv



Frontantrieb: Wie beim Toyota Prius ist auch beim Lexus CT 200h der Hybrid-Antriebsstrang vorn quer eingebaut

vom Toyota Prius. Das bedeutet, es handelt sich um einen Vollhybrid-Antriebsstrang mit diesen Details:

- ✓ R4-Ottomotor mit 1,8 Liter Hubraum, 142 Nm zwischen 2.800 und 4.400/min, 73 kW bei 5.200/min, variable Betätigung der Einlassventile und Atkinson-Zyklus (spätes Schließen der Einlass- und spätes Öffnen der Auslassventile bewirkt längeren Arbeitstakt, niedrigere Kompression, reduzierten Unterdruck im Ansaugtrakt, weniger Pumpverluste, niedrigere Abgastemperatur und höheren Wirkungsgrad)
- ✓ Elektromotor mit 207 Nm und 60 kW
- ✓ Generator
- ✓ Hochvoltbatterie (Nickel-Metall-Hybrid) mit 201,6 V und 27 kW
- ✓ kompaktes Planetengetriebe
- ✓ Steuereinheit (Transformator, Inverter und Konverter)

Hybridübliche Besonderheiten

Wie bei den anderen Hybridmodellen von Toyota und Lexus sind auch beim CT 200h einige Besonderheiten verbaut:

- ✓ elektrohydraulische Betriebsbremse
- ✓ regenerative Bremse (Rekuperation)
- ✓ elektromechanische Lenkhilfe
- ✓ elektrischer Klimakompressor

Weitere Besonderheiten betreffen Abgasanlage, Fahrwerk und Karosserie. An der Abgasanlage sitzt ein Wärmetauscher, der während Kaltstartphasen dem Abgas Wärme entnimmt und sie über eine elektrische Pumpe dem Kühlmittel des Verbrennungsmotors zuführt. Dieser erreicht früher die Betriebstemperatur und kann früher ab-

geschaltet werden, um elektrisch zu fahren. Auch der Innenraumheizung nutzt die Abgaswärmerückgewinnung, sie arbeitet mit ihr schneller und effizienter.

Für einen Kompaktwagen besitzt der Lexus CT 200h ein relativ aufwändiges Fahrwerk mit MacPherson-Federbeinen und L-förmigen Lenkern vorn sowie einer Multilink-Achse mit Doppelquerlenkern und Längslenkern hinten, wobei sich der Aufwand an der Hinterachse mit der unmittelbar darüber befindlichen Hochvoltbatterie (39 Kilogramm) erklärt.

Stoßdämpfer gibt es beim neuen Lexus nicht nur an den Radaufhängungen, sondern auch quer in der Karosserie, und zwar

vorn an Stelle einer Domstrebe und hinten als Verbindung der Heckseitenteile. Die Einrohrdämpfer sollen Karosserievibrationen unterdrücken, die von hochfesten Strukturen stärker übertragen werden.

Bremsbelagwechsel: 100.000 km

Für den CT 200h gibt der Importeur als Durchschnittsverbrauch 3,8 Liter pro 100 Kilometer an, die CO₂-Emission beträgt 87 Gramm. Wartungsintervall: 15.000 Kilometer oder ein Jahr. Ein Wechsel der vorderen Bremsbeläge – und nur der – soll erst nach 100.000 Kilometern nötig sein. Preise ab 28.900 Euro. *Peter Diehl*

Merchandising

Ausschließlich Mechanik

Kooperationen zwischen Automobil- und Armbanduhrherstellern sind keine Seltenheit. Im Sommer 2005 zählte asp bereits 16 derartige Verbindungen (ohne Billiguhren), heute dürften es deutlich mehr sein. Die jüngste besteht zwischen Lexus und Stowa aus Engelsbrand nahe Pforzheim. Inhaber Jörg Schauer setzt den Lexus-Schriftzug auf die Zifferblätter der Stowa-Baureihen Antea und Ikarus.

- ✓ Stowa Antea: Bauhaus-Design, drei Zeiger aus der Mitte, Datumsfenster bei sechs Uhr (vgl. Bild rechts)
- ✓ Stowa Ikarus: Fliegeruhr-Design, drei Zeiger aus der Mitte, Datumsfenster bei sechs Uhr

In beiden Armbanduhren tickt das Eta-Kaliber 2824-2, ein solides mechanisches Werk mit automatischem Aufzug aus dem Swatch-Konzern. Preise ab ca. 400 Euro.

www.stowa.de, www.schauer-germany.com



Service am Automobil

Qualität - Innovation - Sicherheit



Verlassen Sie sich auf unser Urteil

Wir die Arbeitskreise des ASA-Bundesverbandes setzen Qualitätsstandards von Werkstattausrüstung und sorgen für Sicherheit in Autohäusern, Werkstätten und tragen mit ständig besserer Prüf- und Gerätetechnik zur Ressourcen- und Umweltschonung bei.

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Automobil-Service Ausrüstungen e. V.
Geschäftsstelle ASA-Bundesverband · Wettertalstraße 37 · 71254 Ditzingen



Tel.: +49 (0)71 56 - 95 83 87 · Fax: +49 (0)71 56 - 95 83 88 · Internet: www.asa-verband.de · E-Mail: asa-geschaeftsstelle@t-online.de