



Geslaagde marktpenetratie

Tegen de Audi A3 en BMW 1 Serie was tot een jaar geleden geen kruid gewassen. Beide modellen domineerden jarenlang de markt van de luxueuze C-segmenter. Sinds Lexus dit winstgevende segment heeft ontdekt zijn de kaarten opnieuw geschud. De CT 200h is nog geen jaar op de markt en reeds een ongehoorde verkooptopper in ons land. Je kunt dit succes enkel aan de fiscale voordelen toeschrijven, de succesformule van de Lexus CT 200h bestaat echter uit meer smaakmakende ingrediënten.



Bijzondere positie

Het is publiek geheim dat Lexus op motorisch vlak alles op één kaart zet. De CT 200h is uitsluitend leverbaar als hybride, wat de keuzemogelijkheden extreem beperkt. Voor een diesel of potente benzinemotor ben je nog steeds aangewezen op een Audi A3 of BMW 1 Serie. Daar staat tegenover dat beide Duitsers vooralsnog geen hybride met lage bijtelling in hun aanbod hebben. Alle drie de modellen hebben veel raakvlakken met elkaar, maar zijn motorisch niet met de Lexus te vergelijken.

Appels en peren? Voor wie zich op de aandrijflijn blindstaart wel. Lexus heeft zich met deze slimme strategie in een bijzondere positie gemanoeuvreerd. Met zijn eigenzinnige en beschaafde exterieurdesign is het in ieder geval geen aanstootgevende auto. Saai kun je de Japanner evenmin noemen. Mooie details zoals een chromen raamomlijsting, aparte achterdeuren met typerende Lexus-knik en stijlvolle 16 inch

Lexus CT 200h Business Line

velgen completeren het chique en hoogwaardige gevoel. Dit is een auto die prima in het straatje van de Audi A3 en BMW 1 Serie past.



Boven zijn stand

Dat zie je ook terug in het interieur. Qua gevoel denk je met een auto uit het hogere segment te maken te hebben. Dit komt mede op het conto van dure materialen, nauwkeurige afwerking en uitzonderlijk complete uitrusting. Een achteruitrijcamera en uitgebreid audiosysteem zijn net zo vanzelfsprekend als luxe aanvoelende stoffen bekleding en met leer beklede interieurdetails. Op deze manier creëert Lexus en niet te negeren onderscheid ten opzichte van de Audi A3 en BMW 1 Serie. Je krijgt niet alleen meer voor je geld, maar hebt ook echt het gevoel in iets bijzonders te rijden.

Bijzonder is ook de omsloten zitpositie die een vleugje sportiviteit weet te verspreiden,

iets wat je misschien niet bij een auto met een hybride aandrijflijn verwacht. Het ruimteaanbod laat op de kleine bagageruimte na weinig te wensen over en de zitpositie is zowel voor- als achterin goed voor elkaar. Alleen als je een boom van een vent bent zul je wensen dat de voorstoelen een tandje lager ingesteld konden worden.



Ready to go?

Onder de motorkap gaat het minder deftig aan toe. Het indrukken van de startknop wordt niet gevolgd door een repeterend symfonieorkest, maar door een nuchter groen lampje met het weinig bevlogen opschrift 'READY'. En nu? Met een fragiel pookje wordt de CVT bak geactiveerd. Nog steeds doodse stilte. Het rempedaal 'loslaten' heeft uiteindelijk de gewenste voorwaartse beweging tot gevolg. Het klinkt allemaal vanzelfsprekend, maar in de praktijk zorgde de CT 200h zo nu en dan voor vragende blikken onder bestuurders die door de jaren heen gewend zijn geraakt aan - in de ogen

Lexus CT 200h Business Line

van Lexus - uit de mode geraakte techniek.

Uiteindelijk is de bediening van de CT 200h geen rocket science. Meer dan gasgeven, remmen en sturen wordt niet van je verwacht. Dat is maar goed ook, want ik denk niet dat er iemand bestaat die de ingewikkelde hybride technologie van de CT 200h manueel net zo goed zou kunnen aansturen als de slimme elektronica. Van al het geregeld en geschuif merk je als bestuurder niets. Sterker nog, dankzij de voorbeeldige isolatie en de op korte stukken elektrische aandrijving is het in de Lexus fantastisch stil. Totdat je het gaspedaal induwt. Met een enorm gebl  r - een onontkoombaar gevolg van de CVT bak - komt de viercilinder tot leven. Bij een verkiezing van het meest irritante automobiele geluid zou dit deuntje waarschijnlijk hoog eindigen.



Boven verwachting

Het zal waarschijnlijk nog een paar jaar duren voordat de Japanners gaan inzien dat wij efficiëntere automaten beter appreciëren dan continu variabele transmissies. Gelukkig weten ze bij Lexus wel hoe ze een alerte en fijn sturende auto moeten bouwen. In de ECO mode voelt de CT 200h weliswaar wat lui en gezapig aan, maar daar komt verandering in wanneer de auto in de normale of sportieve modus zet. De elektromotor genereert maar liefst 207Nm en dat is praktisch vanuit stilstand beschikbaar. Daar komt bij dat de CT 200h vrij alert op commando's van je rechtervoet reageert. Accelereren gaat vlot en moeiteloos, maar lijkt door het aanzwellende motorgeluid niet van harte te gaan. De aandrijflijn voelt zich bij een rustiger rijstijl beduidend fijner aan.

Dat is ook niet erg, je koopt of least de CT 200h immers niet vanwege zijn prestatiepotentieel. Desondanks beschikt de Lexus over een uitgebalanceerd rijgedrag dat meer naar het sportieve dan comfortabele neigt. De CT 200h is stevig gedempt, helt gering over en stuurt met behoorlijk veel gevoel en precisie. Hij voelt niet zo lichtvoetig aan als een BMW 1 Serie, maar biedt wel beduidend meer rijplezier dan zijn bedaagde evenknie uit Ingolstadt. Een leuke bijkomstigheid is dat dit plezier niet geremd wordt door een hoog verbruik. Aan het einde van de rit noteerden we 5,6 liter per honderd kilometer. Dat is aanmerkelijk meer dan de beloofde 4,1 liter, maar in het licht van de strenge winterse omstandigheden acceptabel.



Frisse wind

Met de CT 200h heeft Lexus een auto op de weg gezet die meer kan dan alleen de leaserijder paaien. De pragmatische aandrijflijn mist soms finesse en past wellicht niet helemaal bij het totaalplaatje dat de CT wil bieden, maar het zou niet eerlijk zijn om hem alleen daarop af te rekenen. Hybride technologie heeft nog steeds de toekomst en op dat vlak heeft de CT 200h reeds een enorme voorsprong opgebouwd. Daarnaast scoort de Lexus op diverse vlakken beter dan zijn min of meer directe Duitse rivalen. Zodoende is de CT 200h niet alleen een kassucces voor Lexus, maar ook een auto die een frisse wind in een vastgeroeste klasse laat waaien.

Plus

- + Fluisterstil
- + Goede rijdynamiek
- + Luxe en complete uitrusting

Min

- CVT blijft wennen
- Opgegeven verbruik moeilijk haalbaar
- Weinig individualiseringsmogelijkheden