

Test drive Lexus CT 200 h



a cura di Toyota Genetti e Hybrid Synergy Forum

Versione Base
Pneumatici estivi

Michelin energy saver 195/65 R 15

Test svolto il 23-24-25 settembre 2011

Prezzo 29.000 euro vernice metallizzata 750 euro



Test eseguiti

Test 1 - circuito urbano - Bolzano città

Percorrenza di almeno 20Km in percorso completamente urbano con motore caldo, zone a velocità ridotta, con attraversamenti pedonali, semafori e rotatorie.

Rilevamento dei consumi.

Rilevamento di sensibilità frenata a bassa velocità, verifica della tendenza ad aumentare la frenata quando il sistema passa da rigenerativo a idraulico a bassa velocità con pedale del freno leggermente premuto.

Rilevamento del comfort acustico su tombini, pavè e buche.

Rilevamento efficienza intervento ABS con frenata su buche e tombini.

Km percorsi: 18Km

Consumo: 23Km/l (rilevato tramite CdB)

Test 2 - circuito extraurbano da Egna Ora a Bolzano

Percorrenza su strade ad alto scorrimento.

Velocità compresa tra 50 e 90Km/h.

Rilevamento nella risposta di accelerazione e ripresa nelle immissioni sulla tangenziale e nei sorpassi inserendosi nella scia dei veicoli in sorpasso.

Rilevamento prontezza di risposta nell'erogare potenza per immissione in rotonda (si simula l'ingresso in rotonda, si arriva in prossimità della rotonda, si frena e il termico se acceso si deve spegnere, poi si pigia direttamente l'acceleratore chiedendo piena potenza).

Rilevamento consumi.

Rilevamento vibrazioni motore quando in rilascio a motore spento l'auto scende sotto la soglia dei 70 Km/h.

Km percorsi: 22Km

Consumi: 25,7 Km/l (rilevato tramite CdB)

Test 3 - strade extraurbane di montagna

Bolzano, Selva Gardena, giro dei 4 passi dolomitici, Bolzano

Rilevamento di consumo batteria nel tratto in salita, rilevamento della tenuta di strada e ripresa sorpassi.

Rilevamento consumi globali tra salita e discesa.

Rilevamento tenuta di strada e frenata (specialmente in inserimento curve strette) nel tratto a scendere dalla Val Senales.

Rilevamento delle vibrazioni motore quando in discesa a batteria carica si sfrutta l'azione frenante B e si modula con l'acceleratore.

Km percorsi totali: 272 Km

consumi totali: 22 Km/l (rilevato tramite CdB)

Test 4 - autostrada (Verona sud - Egna Ora)

Rilevamento

Comfort acustico, rotolamento pneumatici e fruscii aerodinamici.

Km percorsi: 121Km

Consumi: 18,1 Km/l (rilevato tramite CdB)

Recensione:

Lexus approda al segmento delle compatte tramite la CT200h, la linea della vettura è un mix tra eleganza e sportività. L'anteriore esprime tutta la natura Lexus, mentre la linea al posteriore risulta anonima priva dell'essenza Lexus, probabilmente la necessità di mantenere le dimensioni contenute su di un pianale già preesistente ha obbligato i designer a scelte di praticità e razionalizzazione di assemblaggio a discapito dell'estetica. La vettura si colloca nel settore di Audi A3 e BMW serie 1. Salire a bordo della CT200 è agevole all'anteriore, mentre risulta meno agevole ai posti posteriori a causa della portiera di dimensioni un po' piccole e alla seduta bassa, alla pari di BMW serie1. Ai posti posteriori il pianale risulta piatto per una migliore abitabilità, il tetto è alto e anche persone di alta statura non rischiano di toccare con la testa, mentre lo spazio a disposizione per le gambe non è abbondante a causa della panca e dello schienale in posizione troppo avanzata. Il baule è di dimensioni inferiori ad una pari categoria non ibrida, ovviamente le batterie hanno rubato spazio obbligando ad inserire un ripiano che ne limita l'altezza del vano di carico. Gode di una discreta profondità, ma la larghezza è inferiore rispetto alla Auris HSD e più avanti vedremo il perché.

L'abitacolo è ben rifinito, sali a bordo e indossi la vettura, ti sembra cucita attorno a te, sei avvolto dal tunnel centrale e dalla cintura alta della portiera, una sensazione di protezione ma al tempo stesso di ambiente poco arioso per chi ovviamente è abituato a Prius. Plancia solida e piacevole al tatto, rivestimenti delle porte solidi e ben imbottiti, unico neo la cornice in plastica di contorno alla leva di apertura della portiera, materiale poco elegante rispetto al resto della vettura. Il tessuto degli interni è di buon livello anche sul modello base. La plancia è sullo stile BMW, sul volante sono replicati alcuni comandi, volume impianto radio, regolazione temperatura, selezione stazioni radio, comandi per telefono bluetooth e attivazione comandi vocali. Manca il comando di attivazione del ricircolo dell'aria perché è automatico. L'impianto di climatizzazione è bizona silenzioso ed efficace all'anteriore, ma al posteriore mancano le bocchette centrali. L'impianto audio provato è quello di base ma la qualità del suono è comunque buona, regolazione dei bassi, medi e alti, il sintonizzatore radio mantiene le stazioni prescelte anche cambiando regione.



il bracciolo anteriore è in posizione molto arretrata e il guidatore se di piccola statura è costretto ad appoggiare il braccio destro sul profilo del portabicchieri, mentre il passeggero non ha alcun appoggio per il braccio sinistro.

I vani portaoggetti sono limitati alle tasche sulle portiere, al cassetto portaoggetti e al piccolo vano posto sotto il bracciolo.

Sedili anteriori ben profilati, trattengono bene e la seduta è comoda, unico neo la regolazione dello schienale che è scatti come sulle Prius. In ogni caso si riesce a trovare la giusta posizione di guida.

Pedaliera ben posizionata, freno e acceleratore abbastanza raccolti e permettono a chi è pratico di utilizzare entrambi i comandi, piede destro sull'acceleratore e sinistro sul freno, non tanto per guidare sportivamente ma per avere la massima prontezza nell'evitare scooter e moto che si infilano nel caotico traffico cittadino quando si imboccano incroci e rotonde.

La frenata risulta potente e non ho avvertito incertezze nel passaggio da frenata rigenerativa a quella idraulica, anche quando le ruote vengono sollecitate da asperità, tagli sull'asfalto o tombini l'impianto frenante non ha indugi. La modulabilità è paragonabile a molte altre vetture tradizionali, bisogna premere un po' il pedale del freno per imprimere una sensibile azione frenante, forse ciò che si può contestare è che per premere a fondo il pedale del freno non serve esercitare una particolare forza e qualcuno potrebbe trovarsi disorientato nei primi momenti, le donne invece apprezzeranno la caratteristica.

La strumentazione è chiara, ben leggibile, manca solamente l'indicatore di temperatura acqua. Volante ben rifinito, sterzo leggero in manovra ad indurimento progressivo con l'aumentare della velocità, che si accentua maggiormente se si imposta la vettura in

modalità sport tramite il selettore satinato posto al centro del tunnel. Selezionando la modalità sport il cruscotto cambia colore, da azzurro a rosso e l'indicatore/econometro posto a lato del tachimetro cambia grafica e diventa contagiri motore.



quando la vettura si muove in solo elettrico si accende sempre la spia verde EV, per segnalare che il motore a benzina è spento.

Porta USB e AUX in posizione molto comoda sul tunnel centrale, protette da uno sportellino.

La leva di selezione marcia è di forma particolare, poco pratica quando la si deve azionare per impostare la funzione B (Brake).

Il freno di stazionamento è a pedale come sulla Prius e chi è alto di statura può urtarlo facilmente nel salire o scendere dall'abitacolo.

La visibilità è un po' limitata all'anteriore o meglio bisogna fare un po' di pratica per capire dove finisce il cofano, poco invasivi i montanti anteriori permettono una buona visibilità agli

angoli anteriori, mentre è scarsa la visibilità al posteriore, il lunotto è veramente minimale, ma per fortuna ci sono due grandi specchi retrovisori e i sensori di parcheggio.

Il comfort di viaggio è di buon livello, abitacolo ben insonorizzato dalle asperità stradali (attenzione la vettura provata aveva pneumatici 195/65 R15), sicuramente con pneumatici 215/45 R17 il rumore di rotolamento sarà più presente in abitacolo, il motore rimane sottovoce fino ai 3500 rpm, poi inizia a farsi sentire e diventa invasivo dopo i 4000 rpm. A velocità autostradali il motore a benzina si stabilizza a 2200 rpm circa e sono i fruscii aerodinamici a farsi sentire in abitacolo, generati probabilmente dai due specchietti retrovisori.

Il sistema di propulsione ibrida è quello di Auris e Prius3, rifinito e tarato per questa Lexus.



Zero vibrazioni nella accensione e spegnimento dell'ibrido a qualsiasi velocità, si passa dalla propulsione esclusivamente elettrica a quella mista e viceversa senza avvertire lo stacco. Anche quando si inserisce la funzione B non si avverte alcun sobbalzo della vettura o dondolamento anche quando la batteria è completamente carica, il rallentamento è progressivo e non si avverte il trascinamento del motore a benzina fino a quando questo rimane sotto i 3000rpm.

In modalità sport il motore a benzina sale di giri con estrema rapidità, l'accelerazione è importante e progressiva fino a 110 Km/h o poco più, poi l'accelerazione prosegue ma in maniera decisamente più blanda, il motore a benzina ovviamente dà quello che può, 99CV.

Dotazioni di sicurezza completa, è una Lexus.

ABS (Sistema di frenata antibloccaggio)
EBD (Distribuzione elettronica della forza frenante)
BAS (Sistema di assistenza alla frenata)
BOS (Brake Override System)
ECB-R (Frenata rigenerativa a controllo elettronico)
HAC (Assistenza alla partenza in salita)

TRC (Controllo elettronico della trazione)
VSC (Controllo elettronico della stabilità)
EPS (Servosterzo elettrico, sensibile alla velocità)

Airbag a 2 stadi, guidatore
Airbag a 2 stadi a doppia camera, passeggero anteriore
Airbag laterali, guidatore e passeggero anteriore
Airbag per le ginocchia, guidatore e passeggero anteriore
Airbag laterali a tendina su tutta la lunghezza dell'abitacolo
Interruttore blocco airbag, passeggero anteriore
Sedili anteriori con protezione dal colpo di frusta (WIL)
Pretensionatori cinture sedili anteriori

E a richiesta sulla versione Luxury

SISTEMA PRE-CRASH SAFETY (PCS) E CRUISE CONTROL AUTOADATTATIVO (ACC)

Il PCS utilizza un radar a microonde e il computer di bordo per rilevare la presenza di ostacoli davanti al veicolo. Se il rischio di collisione è elevato, il PCS allerta il guidatore con un segnale acustico e una spia luminosa ed esercita una maggiore pressione sui freni. Se la collisione è inevitabile, il PCS aziona i freni e pretensiona le cinture anteriori.

Sospensioni di buon livello, rigide al punto giusto per conferire una buona stabilità e dinamicità alla vettura ma capaci di assorbire i colpi filtrando bene le vibrazioni, la vettura ha un coricamento limitato ed il retrotreno segue prontamente ai cambi di traiettoria aiutato anche dal passo di 250cm. Sulle strette e dissestate curve dolomitiche il retrotreno rimane stabile e la vettura mantiene la giusta traiettoria, grazie alla soluzione del doppio braccio oscillante.



l'adozione di questo sistema di sospensione ha comportato una lieve riduzione dello spazio nel vano bagagli (in larghezza) e ha costretto a far avanzare di qualche centimetro la seduta posteriore riducendo un po' lo spazio per le gambe per chi siede dietro.

La vettura è fluida, nel traffico cittadino e sulle statali il comfort di viaggio è elevato, silenziosa e ovattata, per dialogare con chi siede davanti o dietro non serve alzare il tono della voce, anche con la radio di sottofondo. Lo stile di guida è molto rilassato, nel centro cittadino fermarsi per dare precedenza a pedoni e ciclisti non è più un obbligo, ma è un piacere.

Tombini, buche e rallentatori non danno alcun fastidio in abitacolo, nessuna reazione al volante, interni e plancia cruscotto non vibrano o scricchiolano.

Sulle strade di montagna tra Bolzano e Selva Gardena si viaggia veloci e stabili, anche nelle salite più ripide la CT200h in modalità sport sale di gran carriera, il motore a benzina è sempre in coppia e il consumo di batteria non è mai eccessivo, quindi si dispone sempre di una buona scorta di energia per affrontare sorpassi in piena sicurezza. Quando le salite sono decisamente ripide e si vuole mantenere un'andatura briosa il motore a benzina si fa sentire.

Nelle discese veloci le traiettorie sono stabili, ma usate la funzione B, vi aiuterà a mantenere una migliore traiettoria a centro curva ed inoltre vi aiuta a non surriscaldare freni e batterie.

Questa Lexus CT200h che possa piacere o no nella linea o perché il suo bagagliaio è un po' limitato ci ha ugualmente soddisfatto.

Si ringrazia Toyota Genetti di Merano e Luxury Car di Verona per aver messo a nostra disposizione la Lexus CT200 h per le prove su strada.

Recensione a cura di Matteo Bernardi.