

Не каждая Toyota может стать Lexus. Чтобы превратиться в премиум-хэтчбек CT 200h, Toyota Prius пришлось измениться до неузнаваемости. Портал **Kolesa.Ru** оценил произошедшие метаморфозы, не дождался спорта от «спортрежима» и удивился несвойственной гольф-классу плавности хода.



Перед тестом сотрудники «Lexus Центра Приморский» заправили автомобиль под завязку. Но после тестовой поездки стрелка расходомера едва опустилась до первого деления сверху. Возвращая автомобиль, я панически перебирал в голове все возможные места, куда бы еще мог заехать – не столько халявы ради (сами понимаете, чего бензину пропадать?!), сколько из принципа: подумают еще, что мы с фотографом отогнали машину за угол, сфотографировали и оставили, вместо того, чтобы ездить... И я объехал весь север города и даже ближайшие окрестности, протолкавшись около часа в пробках, после чего вырвался на свободу, столько же времени проведя за периодическим вжиманием правой педали в коврик. Не помогло: бензин не хотел исчезать.

Это явно был не день топливного расточительства, поскольку Lexus CT 200h – гибридный хэтчбек с очень экономичным и экологичным «уклоном». Настолько, что я могу твердо сказать – это самый медленный Lexus, которым мне доводилось управлять. Но медленный – не значит «плохой»...

## **Гибридная система**

Вы многого достигли за последние 10 лет жизни? Lexus с гордостью заявляют, что за две минувшие пятилетки добились больших успехов в изучении гибридных технологий. И им можно верить! Результатом их изысканий стал медлительный и неспортивный, но самый экологичный в модельном ряду, безумно комфортный и технологически совершенный хэтчбек. Его гибридная силовая установка состоит из 1.8-литрового бензинового мотора мощностью 99 л.с., 82-сильного электродвигателя, генератора, вариаторной трансмиссии, Ni-MH аккумулятора, электронного блока управления и набора планетарных передач, перераспределяющего мощность моторов. Всеми потоками энергии управляет система EMS (Energy Management System), которая дирижирует гибридным оркестром, следит за уровнями шума, вибраций и, естественно, количеством извергаемых выбросов.

В отличие от Toyota Prius, с которым у «двухсотого» полтонны общих деталей, Lexus действительно здорово выглядит. Стильный и узнаваемый дизайн передней части Lexus CT 200h убедит большинство тихоходов уступить ему дорогу. Сзади «Си-Ти 200» более оригинален, пусть в таком ракурсе гораздо меньше «премиума», чем анфас. Что до вида сбоку, то так премиум-гибрид и вовсе напоминает совсем не люксовый автомобиль Mazda3 хэтчбек. К чести Lexus, «тройка» – одна из самых ярких пятидверок на нашем рынке.



Салон Lexus CT 200h впечатляет больше внешности. Причем, не только кожаной отделкой торпедо и сидений (во «второй» комплектации Comfort), но и удобным расположением передней панели и близостью всех важных органов управления. Для этих целей центральный тоннель даже поднят и слит с центральной консолью, как на внедорожниках и кроссоверах. Толстый руль с приливами под правильный хват обшит кожей и легок во вращении, а приборная панель полностью цифровая. При этом, цвет подсветки меняется вместе со стилем езды и зависит от поворота шайбы на центральном тоннеле. В нейтральном положении, либо если ее качнуть против часовой стрелки, подсветка светит синим цветом, а в левой части приборки показан индикатор экономичности («зарядка», экономия топлива или эффективность бензинового мотора). Если же повернуть шайбу по часовой стрелке, приборная панель подсвечивается красным, а место слева от спидометра занимает тахометр. Такой режим в Lexus называют спортивным, но если честно, это мало сказывается на динамике CT 200h...

## **Режимы движения**

Передвигаться на Lexus CT 200h можно четырьмя способами, названия которых говорят сами за себя: Normal, Eco, EV («электромобиль») и Sport. Первые три алгоритма делают акцент на неспешной езде, одновременно заботясь об экономии топлива, уменьшении вредных выбросов и снижении шумов и вибраций. В полностью «электрическом» режиме EV можно ехать со скоростью до 45 км/ч на протяжении 2 километров. В режиме Eco, гибридная система также тревожится об экономии и комфорте, снижая производительность кондиционера и уменьшая чувствительность педали акселератора. В «Спорте» от силовой установки можно добиться максимальной мощности; рабочие обороты двигателя доходят до красной зоны, а электроусилитель ужесточает обратную связь и повышает усилие на руле.

«Жизнь» гибрида начинается с нажатия кнопки запуска двигателя на верху центральной консоли. Но поначалу кажется, что это ни к чему не привело; стрелка тахометра не шевельнулась (я просто не заметил, что в «синем режиме» он отсутствует как таковой), да и привычного звукового сопровождения не последовало. Может нажать еще раз? Нажал, и «приборка» погасла... Еще одно нажатие, и до меня дошло, что привычного «бензинового» оживления мотора ждать бессмысленно: электродвигатель запущен бесшумно и готов стартовать. Перевод забавного джойстика-селектора в режим «драйв» и отпускание тормоза это подтверждает: Lexus тихо трогается с места.

