

# ENDLICH WIEDER TYPISCH CITROËN

Nach vier Jahren nimmt ein neuer Citroën den zweiten Lebensabschnitt mit einem weniger provokativen Äusseren unter die Räder. Der neue C4 Cactus ist trotzdem so viel Citroën wie schon lange keiner mehr.

**M**it den gut sichtbaren Airbumps versuchte Citroën 2014 den etwas anderen Auftritt, ganz so, wie man es von den Franzosen schon länger wieder einmal erwartet hatte. Der erste C4 Cactus war ein Nischenprodukt, brachte es innert vier Jahren auf 270 000 Einheiten. Im zweiten Anlauf trägt der Fünftürer nun eine schwerere Bürde.

Man erwartet von ihm nicht nur, eine Nische auszufüllen, er soll auch das Volumen des «normalen» C4 übernehmen, denn der Megane-Konkurrent wird, zumindest vorderhand, demnächst aus dem Sortiment gestrichen. Eine Spekulation, welche aufgehen könnte, denn die Welt hat von profanen Kompaktfahrzeugen langsam genug, tendiert eher zu sogenannten SUV oder Crossover.

## Ein echter Kompakter

Ohne populistische Trendbezeichnungen bleibt der geliftete C4 Cactus mit seinen 172 cm Aussenbreite ein Kompakter und ist mit 417 cm Aussenlänge wirklich ein solcher (Megane 436 x 182 cm, abgelöster C4 433 x 179 cm). Er unterwandert damit den Trend zu immer länger und breiter. Citroën nennt den C4-Nachfolger zu Recht «Kompaktlimousine». Sie wiegt bloss 1075 kg (Megane 1460 kg, C4 1275 kg).

Das ist schon einmal gut, reicht aber vielleicht nicht. Die Airbumps sind darum nicht mehr provokativ an die Türblätter geheftet, sondern diskreter oberhalb der Schweller installiert, wo sie schwarz abgesetzt mit diesen und den ebenfalls schwarzen Kotflügelabschlüssen harmonieren. Optisch ist es dadurch gelungen, ansatzweise eine Art von Crossover-Erscheinungsbild zu suggerieren.

## Neue Sitze

Bequemlichkeit soll gemäss Citroën-Produktplaner Xavier Peugeot beim C4 Cactus zuoberst gestanden haben. Das klingt in von dynamischen und agilen Autos wimmelnden Angeboten überzeugend und passt zur Winkelmarke, welche einst den Frontantrieb förderte und mit einem hydraulischen System (Hydropneumatik) im DS 19 begeisterte.

Teil der Komfortoffensive sind die Sitze. Sie sehen optisch zwar ähnlich aus wie im ersten Cactus, werden aber mit einem neuen Schaumstoff in höherer Dichte hergestellt und sollen ihre Statur besonders lange behalten. Der Fahrersitz ist serienmässig mit einer verstellbaren Lendenwirbelstütze versehen, und das Gestühl passt bestens zum kommoden Fahreindruck, welcher auf unserer ersten langen Tour mit dem C4 Cactus entstanden ist. Schon auf den



1



3



4

**1 Die Karosseriedimensionen sind unverändert kompakt geblieben.**

**2 Die Airbumps sind in den Flanken «abgerutscht» und wirken dadurch weniger provokativ.**

**3 Im Instrumentarium findet man nur das Nötigste.**

**4 Neuartige Sitze bieten mehr Komfort und guten Seitenhalt.**

ersten Metern unterwegs ist klar geworden: man pilotiert keinen Dynamiker, sondern einen der rar gewordenen «Comfys», wie es der 2CV und die DS waren.

## 20 Patente

Citroën hat während der Entwicklung 20 Patente angemeldet. Während herkömmliche Feder/Dämpfer-Systeme über mechanische Anschläge verfügen, kommen im neuen C4 Cactus hydraulische Anschläge in den Dämpfern zur Anwendung, welche auf beiden Seiten für Druck und Zug sorgen. Je nach Beanspruchung arbeitet die Federung in zwei Etappen: Bei stärkerem Druck absorbieren die Anschläge Teile der Bewegungsenergie und führen sie ab, ohne dass es zu lästigen Rückfederungen kommt, was es den Ingenieuren ermöglichte, längere Federwege vorzusehen.

Sogenannte Temposchwellen, wie sie in Frankreich geradezu penetrant vorkommen – und die Tour-de-France-Veranstalter zur Verzweiflung bringen –, bügelt der jüngste Citroën sehr souverän

aus. Die Gesamtabstimmung macht den Fahrer gelassener im dichten Verkehr. In Verbindung mit den neu konzipierten Sitzen kann zwar ein puddinghaftes Gefühl entstehen, was aber den Fahreindruck durchaus positiv zu prägen vermag. Dass sich der C4 Cactus trotzdem dynamischer vorwärtstreiben lässt als seinerzeit der 2CV, liegt an der neutraleren Auslegung mit ordentlich breiter Bereifung (ab 205/55 R16) und ist kein Schaden. An Grip mangelt es jedenfalls nicht. Gemäss Werk sollen die neuartigen Dämpfer alle künftigen Modelle der Marke prägen.

## Wenig Motorenqual

Die beiden verfügbaren Dreizylinder-Benzinmotoren mit 1.2 Litern Hubraum und 110 PS oder 130 PS passen bestens zu diesem Auto. Unter Last leicht knurrig, stellen sie ein ausreichendes Drehmoment zur Verfügung und bei Konstantfahrt stören eher früh auftretende Windgeräusche als der Motor den Fahrgenuss. Die Start-Stopp-Anlage funktioniert perfekt, sie ist in allen Modellen



In den Stossdämpfern sind hydraulische Anschläge integriert.

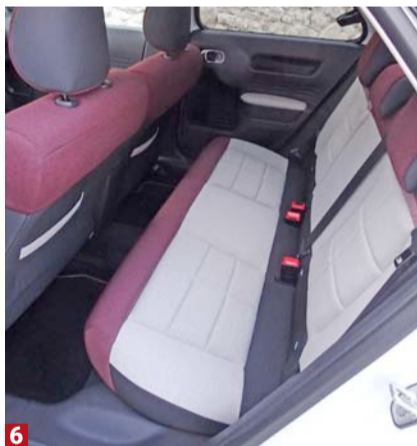




2



5



6



7

Serie, auch beim 4-Zylinder-Turbodiesel mit 99 PS.

Assoziationen zur «Ente» stellt das spartanische Instrumentarium her: ein aufgesetztes Tableau mit digitaler Tempoaussage. Für den Rest – Tankanzeige, Verkehrssignalerkennung, Kilometerzäh-

ler – muss der Schreiber die Lesebrille aufsetzen, Drehzahlmesser ist nicht, Wassertemperaturanzeige auch nicht. Zusätzliche Informationen wie Verbrauch lassen sich über den mittig installierten Touchscreen abrufen. Achtung, hohe Ablenkungsgefahr! Vor dem Aus-

steigen aus dem 130-PS-Handschalter mit sechs Gängen (110 PS und Diesel fünf Gänge) haben wir dort abgelesen: 6.0 l/100 km im Mischverkehr.

**Unkonventionelle Haptik**

Dass es den Fünftürer mit 6-Stufen-Au-

**5 Avantgardistisches Interieur.**

**6 Hinten genügend Knieraum, aber geringe Sitztiefe.**

**7 Beide 1200er-Benziner sind Dreizylinder.**

tomatik lediglich in der 110-PS-Benzin-Version gibt, haben wir gefühlt nicht als Nachteil empfunden, allerdings lag der Verbrauch um zirka zehn Prozent höher, was auch vom Datenblatt bestätigt wird. Bleibt noch zu erwähnen, dass der Neue die sympathisch unkonventionelle Haptik vom Vorgänger übernommen hat, selbst die hinten ausstellbaren statt versenkbaren Fenster.

Neu hinzu kommt ein beinahe komplettes Arsenal von Assistenzsystemen wie Active Safety Brake, Verkehrsschilderkennung (nicht sehr zuverlässig), Spurassistent, Coffee-Brake-Alarm, Toter-Winkel-Assistent, Park Assist, statisches Abbiegelicht usw., teilweise inkludiert in den gehobenen Ausstattungen, teilweise optional. Den werksseitig vorgesehenen Dreizylindersauger mit 82 PS findet man in der Schweizer Preisliste nicht. Aber mit dem neuen C4 Cactus trifft man auf ein Auto mit besonderem Charakter. Eine echte Alternative, wie man sie von Citroën lange vermisst hat.

Jürg Wick

**Technische Daten**

Citroën C4 Cactus	110 Manuelle 5 Live	110 AT 6 Feel	130 Manuelle 6 Shine	100 Manuelle 5 Feel
Zylinder   Hubraum	R3 1199	R3 1199	R3 1199	R4 1560
Motorkonstruktion	12V Turbo	12V Turbo	12V Turbo	8V Turbo
BohrungxHub	75 x 90.5	75 x 90.5	75 x 90.5	75 x 88.3
Leistung	81/110/5500	81/110/5500	96/131/5500	73/99/3750
Drehmoment	205/1500	205/1500	230/1750	254/1750
Kraftübertragung	MT5	AT6	MT6	MT5
LxBxH   Radstand	4170/17147/1480			
Leergewicht fahrbereit   gesamt	1030/1565	1070/1600	1045/1580	1075/1620
Kofferraum	358/1170			
Beschleunigung 0 – 100 km/h	10.3	10.9	9.1	11.8
Höchstgeschwindigkeit	188	188	207	185
Treibstoff   Tankinhalt	Benzin/50	Benzin/50	Benzin/50	Diesel/45
Verbrauch kombiniert	4.5	5.3	4.8	3.6
CO2-Ausstoß	104	119	110	94
Preis inkl. MwSt. ab	21 200.–	24 900.–	26 800.–	25 600.–