

Weniger stachelig, aber weiter eigen

Fahrvorstellung | Das Facelift des Cactus soll nicht nur Individualisten, sondern auch den Mainstream und damit ehemalige C4-Käufer anlocken. Bequem, flott und positiv puristisch geht der Franzose dies an.

— Citroën lässt etwas die Luft aus den Airbumps, die den Auftritt des C4 Cactus bislang unverwechselbar machten. Drei schützende „Beulen“ bleiben pro Seite bodennah erhalten. Klar, man will mit dem Nachfolger des C4 nicht allein die Cactus-Gemeinde bedienen, sondern auch den Mainstream. Aber auch ausgewiesene Charakterköpfe, denen sich die Doppelwinkelmarke schon jeher verpflichtet fühlte, werden am etwas kleineren Kompakten (4,17 Meter Länge im Cactus statt 4,33 Meter im C4) ihre Freude haben.

Dreizylinder | Denn das Interieur bleibt puristisch. Das Instrumentendisplay beschränkt sich auf wesentliche Infos, lässt die Füllstandsanzeige des Tanks zum roten Strich mutieren und verzichtet auf einen Drehzahlmesser. Den braucht es im Grunde auch nicht, denn man kann ganz den eigenen Sinnen folgend nach Gehör fahren. Zumindest wenn man den 110 PS starken Einzylinderbenziner unter der Haube weiß.

Der bisherige 82-PS-Cactus entfällt, was sich auf die Preispolitik auswirkt, aber dazu etwas später. Der Dreizylinder ist hörbar drehfreudig, aber auf schnellen Passagen ausreichend kräftig. Auf der Testrunde war dieser mit der sechsstufigen Automatik kombiniert. 21 PS mehr holt der Topbenziner aus dem 1,2-Liter-Motorblock heraus.

Komfortfederung | Dieser wurde mit der Sechsganghandschaltung zur Ausfahrt angeboten, was die Geräuschkulisse minderte und auch den Verbrauch signifikant reduzierte. Als dritter im Bunde wird der Diesel



Fotos: PSA

Aircross-Familie | Zwar verzichtet der Cactus auf den Schriftzug, aber optisch eint ihn viel mit C3 und C5

mit 99 PS und Fünfganghandschalter zum Marktstart am 14. April präsent sein. Allen gemeinsam ist die Komfortfederung, die aus dem Rallyesport entliehen ist und bereits im C5 Aircross (ab 2019 in Deutschland) grobe Stöße wirksam abfedert, ohne nach jeder Bodenwelle im Dauerwippen zu verharren.

Selbst wenn sich das Leichtgewicht von etwas über 1,1 Tonnen in die Kurven legt, sorgen die neuen Komfortsitze dank breiter Seitenwangen und strapazierfähiger Struktur für bequemes Reisen in der Front. Im Fond ist eher Platz für Kinder. Der Kofferraum ist großzügig (358 Liter), aber mit einer ho-

hen Ladekante versehen. Kommen wir zum Preis für den Cactus: Das Einstiegsgebot für den „Live“ fällt mit rund 14.700 Euro attraktiv aus. Wir raten allerdings zum mittleren Niveau „Feel“ (ab 15.958 Euro), da hier unter anderem die Klimaanlage, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht und die Lordosenstütze für den Fahrersitz ab Werk bereits dabei sind und optional das Navi und die Einparkhilfe hinten hinzugebucht werden können.

Im Grunde kann man auf die Parkpiepser aber fast verzichten, denn der Cactus bleibt funktional und übersichtlich – auch das wissen Puristen zu schätzen. |rs



Platzhalter | In der Front ist der Platz üppig und die Komfortsitze erfüllen ihre Aufgabe sehr gut



Digital-Duo | Das Zentralscreen ist mittlerweile Standard, die digitale Instrumententafel ist eigen

Daten und Preise | Citroën C4 Cactus

Puretech 110 Stop&Start ab 14.697 Euro
R3/1.199 cm³ | 81 kW/110 PS | 205 Nm/1.500 U/min
5-Gang | 10,3 s | 188 km/h | 4,5 D | 104 g/km

Puretech 130 Stop&Start ab 16.966 Euro
R3/1.199 cm³ | 96 kW/131 PS | 230 Nm/1.750 U/min
6-Gang | 9,1 s | 193 km/h | 4,8 D | 110 g/km

Blue HDI 100 Stop&Start ab 17.471 Euro
R4/1.560 cm³ | 73 kW/99 PS | 254 Nm/1.750 U/min
5-Gang | 11,8 s | 184 km/h | 3,6 D | 96 g/km

4.170 x 1.477 x 1.480 mm | 358 – 1.170 Liter

Wartung: 1 Jahr oder 25.000 km (für die Puretech);
1 Jahr oder 30.000 km (Blue HDI)

Effizienzklasse: A | B | A+/A

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 15 | 19 | 17

Garantie: 2 Jahre

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer