

Foto: Citroën



Sehen, fühlen, riechen | Der Cactus sorgte bei der Premiere nahe Paris für reges Interesse



Sofa-Ambiente | Teil der speziellen Cactus-Charakteristik: die beiden breiten Vordersitze



Aufgeräumte Optik | Das schlichte, übersichtliche Armaturenbrett macht einen modernen Eindruck



„Sophisticated“ | Die nach oben öffnenden Ablagen zieren Eisenbeschläge

Kuschel-Cactus

Alles, außer gewöhnlich | Am 5. Februar, dem 136. Geburtstag von André Citroën, feierte der C4 Cactus Weltpremiere. Autoflotte war dabei.

— Die Mission des 4,16 Meter langen, 1,73 Meter breiten und 1,48 Meter hohen Kompaktheulings ist gewaltig: Er soll die stärkere Trennung der C- und DS-Linie der Franzosen einläuten, mit der „glatten“ Ästhetik und dem aufgeräumten Interieur Vorbote der künftigen C-Linie sein und Maßstäbe in Effizienz und Innovation setzen. Nach der Ente mal wieder etwas wagen, Kult werden, Hauptsache „weniger Stress“ lauten die Devisen.

Blickfang | Originell ist er allemal. Und bis auf Details orientiert sich der ab September käufliche C4 Cactus deutlich an der auf der IAA präsentierten Studie. Der erste Blick bleibt an den auffälligen, an einen Autoscooter erinnernden Airbumps hängen, die als Aufpralldämpfer mit nachgebenden Luftkissen rund ums Auto vor Lackschäden schützen und Reparaturkosten senken sollen. Den Flottenchef freut's mit Blick auf die Parkremplerstatistik. Die Airbumps (Grey, Dune, Black, Chocolate) lassen sich mit dem eigenen Firmenlogo branden – gut, das funktioniert auch mit der klassischen Folierung – und sind laut Citroën fürs ganze Fahrzeugleben ausgelegt. Austau-

schen soll man sie trotzdem können. Zehn Außenfarben und drei Innenausstattungen machen die Cactus-Welt noch bunter.

Unabhängig von der Farbe erfrischend: das Innenleben des Cactus, der mit 2,60 Meter einen nur um einen Zentimeter kürzeren Radstand mitbringt als der C4 und mindestens auf 15-Zoll-Rädern fußt (optional: 16/17 Zoll). Die Macher schafften Platz: Der Beifahrerairbag wanderte etwa in den Dachhimmel vor das Panoramadach, über den freistehenden Sieben-Zoll-Touchscreen bedient man wie im C4 Picasso diverse Funktionen. Speziell: die durchgehende „Kuschelbank“ in Reihe eins.

„Gewicht sparen“ rangierte weit oben auf der Agenda der Entwickler. So lassen sich die Fenster hinten etwa nur ausstellen. Das hat Retro-Charme und spart elf Kilo. Bitterer schmeckt die Pille, die man durch die (leichtere) einteilige Rücksitzbank schlucken muss. Nur nach gleichzeitigem Anheben beider Hebel links und rechts entsteht eine nicht ganz ebene Fläche (Kofferraum: 358 Liter). So wurde aus dem Leichtbau aber ein echtes Fliegengewicht, das keine Tonne wiegt (965 kg).

Wenig Gewicht macht effizient. Das sollen Motoren ohnehin sein: Zwei Diesel (92/100 PS) sowie ein Dreizylinder-Benziner mit 82 und 110 PS sollen den Cactus bis Tempo 190 auf Touren bringen. Der sparsamste Selbstzünder schlägt mit 3,1 Litern Verbrauch und 82 emittierten Gramm CO₂ zu Buche. Der e-VTi 82 ETG, der BlueHDi 100 und der e-THP 119 erfüllen bereits Euro 6.

Anne Ruthmann, Projektleitung Citroën C4 Cactus, räumt dem jüngsten Spross folglich gute Chancen ein: „Die geringen CO₂-Werte und die günstigen TCO machen den Cactus für den Flotteneinsatz attraktiv. Wir rechnen vor allem bei User-Choosern mit starkem Interesse.“ Die Gretchenfrage nach dem Preis beantwortete der Importeur bislang aber nur grob: Der Cactus wird sich wohl nicht viel vom VW Polo unterscheiden und unter 13.000 Euro starten.

Citroën hat sich bereits mit möglichen Reaktionen beschäftigt: „Wird der Cactus allen gefallen?“, fragt Pierre Monferrini, Produktmanager Citroën. Und gibt selbstbewusst die Antwort: „Vielleicht nicht. So what?“ So locker werden es die Franzosen im Zweifel sicher nicht nehmen. Grund zur größeren Sorge besteht aber nicht. Ob aus dem Cactus die neue Ente wird, bleibt zwar abzuwarten. Doch fest steht: Der „Kuschel-Cactus“ hat die Zeichen der Zeit verstanden und wird seine Liebhaber finden. | *Susanne Löw*