

Auto Das Motor-Magazin

Kompakt

Grünpfeil verpflichtet nicht zum Abbiegen

Ein einfacher Grünpfeil an einer Ampelkreuzung verpflichtet nicht zum Abbiegen. Wenn Verkehrsteilnehmer an der Haltelinie der Ampel gestoppt haben und die Straße frei ist, dürfen sie zwar bei Rot rechts abbiegen – sie müssen es aber nicht, erläutert Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. Bei Ampeln mit grünem Leuchtpfeil für Abbieger ist die Sache dagegen anders: Hier muss gefahren werden, sobald der Pfeil aufleuchtet.

Autoleuchten kostenlos checken lassen

Autofahrer können vom 1. bis 31. Oktober wieder kostenlos die Beleuchtung ihres Wagens überprüfen lassen. Der „Licht-Test 2014“ wird gemeinsam von der Deutschen Verkehrswacht und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe getragen und in rund 38 500 Werkstätten angeboten. Laut Verkehrswacht beteiligen sich auch Augenoptiker an der Aktion: Sie checken kostenlos das Sehvermögen der Fahrer – denn neben defekten Fahrzeugleuchten sind auch Sehschwächen eine häufige Unfallursache.

Autokauf verunsichert vor allem Frauen

Viele Deutsche verunsichert der Autokauf. Deutlich mehr als die Hälfte (58 Prozent) haben Angst, vom Verkäufer über den Tisch gezogen zu werden. Mehr als jeder Dritte fürchtet, eine falsche Entscheidung zu treffen. Das ergab eine Umfrage des Marktforschungsinstituts Innofact. Allerdings gehen Frauen und Männer unterschiedlich damit um: Während sich die Mehrheit der Männer (61 Prozent) bei der Fahrzeugwahl von niemandem reinreden lässt, trifft das nur auf ein Drittel der Autokäuferinnen zu.

Schulterblick beim Aussteigen ein Muss

Ein Blick in den Spiegel und der Schulterblick sind für Verkehrsteilnehmer nicht nur beim Abbiegen ein Muss, sondern auch vor dem Verlassen des Autos. Darauf weist der TÜV Thüringen hin. Autofahrer haben beim Ein- und Aussteigen die Sorgfaltspflicht, sich zu vergewissern, dass beim Öffnen der Türen keine Radler oder Mofafahrer gefährdet werden. Das hätten viele Pkw-Fahrer und Beifahrer noch nicht verinnerlicht.



Schickes Äußeres und eine Reihe von pfiffigen Ideen im Inneren: Der Citroën C4 Cactus ist ein günstiges Auto, das seine Liebhaber finden wird. Foto: Citroën

Citroën C4 Cactus: Fast ein Volltreffer

RZ-Autotest Eine anspruchslose Stadtgondel mit vielen witzigen Details in der Ausstattung

Von unserem Autoexperten Holger Holzer

Die Marke Citroën hinterließ unter anderem mit dem Traction Avant, der DS sowie der „Ente“ (2CV) Ausruferzeichen in der Automobilgeschichte. In den vergangenen Jahrzehnten jedoch musste sich ihre Innovationsbegeisterung nackten betriebswirtschaftlichen Tatsachen unterordnen. Mit dem schick gezeichneten C4 Cactus wollen die Franzosen aber wieder mit pfiffigen Ideen überzeugen. Wir baten den Neuzugang zum Alltagstest.

Auch wenn das „C4“ in der Modellbezeichnung nach Citroën-Nomenklatur auf ein Auto aus der Kompaktfamilie hindeutet, ist der Cactus im Herzen doch ein Kleinwagen; der Großteil seiner Technik stammt vom vier Jahre alten C3. Entsprechend steif, untermalt von schwach gedämpftem Dreizylinder-Schnattern, setzt sich der Crossover auch in Bewegung. Das Fahrwerk ist dezidiert sanft ausgelegt, schlechte Straßen und lange Bodenwellen kommen so zwar kaum bei den Insassen an, machen sich aber akustisch und in störenden Karosseriebewegungen umso mehr bemerkbar. Die eher gemütliche Lenkung und der etwas ältliche Benziner mit 60 kW/82 PS tun

das Übrige dazu, den immerhin recht leichten Cactus zu einer anspruchslosen Stadtgondel zu machen. Auf längeren Strecken kann der recht laute und doch eher lahme Motor nicht glänzen. Zumindest der Verbrauch von knapp unter sechs Litern geht noch gerade so in Ordnung.

Der Widerspruch von Form (chic bis avantgardistisch) und Funktion

(bieder bis durchschnittlich) irritiert zunächst, ist aber durchaus in Ordnung – vor allem in dieser Preisklasse. Was die Entwickler des C4 an Technik und Komfort gespart haben, investierten sie in witzige Details (zum Beispiel die seitlichen Stoßfänger – Airbumps – in den Türen) und Gewichts- sowie Kostenersparnis. Vor allem der Innenraum zeigt, wie man mit geringem

finanziellen Aufwand ein nicht nur ansehnliches, sondern auch eigenständiges Cockpit hinbekommt.

Statt Tacho und Drehzahlmesser gibt es hinterm Lenkrad einen kleinen Bildschirm, der Tempo und Tankfüllstand zwar nur einfarbig darstellt, dank scharfer Bilder aber durchaus hochwertig wirkt. Radio, Heizung und Navi werden über einen Touchscreen in der Mittelkonsole (etwas umständlich) bedient, sodass im reduzierten Cockpit ansonsten kaum Knöpfchen zu finden sind. Dazu passend ist das gesamte Armaturenbrett sehr schlank gebaut, sodass auch die eher kostenorientierte Materialauswahl und die teilweise lässige Verarbeitung kaum auffallen. Netze Details wie das extra große Handschuhfach und die bei den Automatikversionen durchgehende vordere Sitzbank lassen einige Schwächen schnell vergessen. So fehlen etwa ein Luftausströmer für den Beifahrer oder die Haltegriffe am Dachhimmel. Und die hinteren Fenster lassen sich nicht versenken, sondern nur, wie heute allenfalls noch bei Transportern üblich, lediglich ausstellen. All das spart Kosten und Gewicht.

An einigen Stellen schlägt die Sparsamkeit aber fast in Geiz um. So lässt sich die Lehne der Rück-

bank immer nur im Ganzen, nicht aber im gewohnten 2:1-Verhältnis umlegen. Zudem liegt sie alles andere als flach und bildet auch noch eine große Stufe im Laderaumboden. Das Bestücken des sowieso mit einer hohen Ladekante geschlagenen Kofferraums wird dadurch nicht einfacher. Hier verspricht die immerhin 4,16 Meter lange Crossover-Karosserie mehr, als der Kleinwagen-Innenraum halten kann.

Fahrzeugschein Citroën C4 Cactus

- Hubraum: 1199 ccm
- Zylinder: 3
- Leistung: 60 kW/82 PS
- Max. Drehmoment: 118 Nm bei 2750 U/min
- Höchstgeschw.: 171 km/h
- Beschleunigung: 12,9 Sek., 0 auf 100 km/h
- Testverbrauch: 5,8 Liter
- Treibstoff: Super
- Tankvolumen: 50 Liter
- CO₂-Emission: 107 g/km
- Länge: 4,16 m
- Breite: 1,95 m
- Höhe: 1,49 m
- Leergewicht: 1040-1142 kg
- Zuladung: 433-535 kg
- Kofferraum: 348 - 1170 Liter
- Preis: 15 140 Euro

Test-Fazit

Bitte noch ein Schippchen drauf

Für Sie unterwegs: Mein ganz persönlicher Eindruck

Insgesamt ist Citroën mit dem frechen Cactus knapp an einem Volltreffer vorbeigeschlittert. Etwa mehr Variabilität, ein bisschen mehr Sorgfalt bei der Montage und vielleicht ein wenig mehr Temperament bei der Motorisierung – und der Crossover könnte selbst deutlich teureren Modellen wie dem Mini Countryman gefährlich werden. Ganz unrealistisch ist das nicht, hat Citroën doch bereits angekündigt, eine teilbare Rückbank zu entwickeln und ab Spätherbst seinen neuen Dreizylinder-Turbo mit 81



Holger Holzer über den Citroën C4 Cactus

kW/110 PS ins Programm nehmen zu wollen. Mindestens bis dahin muss man sich so trösten: Ein Charmer ganz ohne Schwächen wäre doch ein rechter Langweiler. Entschädigt wird man auch beim Preis. Das günstigste Modell mit 75 PS gibt es für 13 990 Euro, die getestete Version mit 60 kW/82 PS für 15 140 Euro. Dann fehlen aber ein paar wichtige Ausstattungsdetails und Designgags.

Das richtige Auto für: Leute, die die „Ente“ vermissen

Caterham Seven 165 – der will nur spielen

Neuvorstellung Ein Auto, bei dem Mensch und Maschine eins werden

Von Benjamin Bessinger

Vier Räder, zwei Sitze, ein Motor und ein paar Alu-Bleche – mehr Auto braucht kein Mensch. Zumindest nicht, wenn er damit sportlich und schnell um die Kurven fliegen will.

Keiner hat das besser verstanden als Colin Chapman, der Gründer von Lotus. Lange bevor seine Ingenieure die Elise auf die Räder stellten, hat er 1957 nach diesem Prinzip den Super Seven entwickelt – eine rasende Zigarre für Straße und Rennstrecke, die es mit Blick auf ein paar Schlupflöcher in der britischen Steuergesetzgebung auch als Bausatz zu kaufen gab. Zwar hatte Chapman schon bald die Lust am Siebener verloren, und bei Lotus wurde die Produktion in den Siebzigern eingestellt. Doch

Firmen wie Caterham sei Dank, lebt die Legende weiter: Obwohl das Auto aussieht wie von gestern und sich bis auf ständig modernisierte Motoren an der Grundkonstruktion nur wenig geändert hat, fährt man im Seven auch heute noch mit Vollgas in den siebten Himmel.

Dafür braucht es in dem offenen Zweisitzer gar nicht viel: Obwohl das neue Einstiegsmodell Seven 165 gerade einmal 23 795 Euro kostet und lächerliche 59 kW/80 PS leistet, stiehlt man damit jedem Porsche die Schau. Nicht nur, weil einem alle Blicke sicher sind. Sondern auch, weil sich kaum ein anderes Auto so unmittelbar, so sportlich anföhlt wie der eilige Einsteiger aus England. Kein Wunder, bei einem rekordverdächtigen Leergewicht von 490 Kilo.

Das erreichen die Briten übrigens nicht durch Karbon oder andere Hightech-Materialien, sondern durch eine Karosserie aus Aluminium und Kunststoff über einem Rahmen aus Gitterrohren und

vor allem durch eine ganz einfache Tugend: Verzicht. Denn jedweden Luxus hat sich Caterham einfach gespart. Das beginnt bei Nebensächlichkeiten wie dem Radio oder den Airbags und reicht bis weit unter die Motorhaube – schließlich fährt der nach seinem Leistungsgewicht in „PS pro Tonne“ benannte Seven 165 mit einem vergleichsweise mickrigen Dreizylinder, der samt Hinterachse und Fünfganggetriebe von Suzuki kommt.

Doch in einem Auto wie diesem fühlt sich selbst ein Bonsai-Motor mit 660 Kubikzentimetern, 80 PS und 107 Nm Drehmoment an wie eine Rennmaschine. Wer in 6,9 Sekunden von 0 auf 100 beschleunigt, fühlt sich wie am Steuer eines Supersportwagens, und die 161 km/h Spitze kommen einem vor, als müsse man gleich durch die Schallmauer knallen.

Aber so schnell will man ohnehin nicht fahren. Nicht, weil der Verbrauch in die Höhe schnellen würde. Der liegt auf dem Prüfstand

bei 4,9 Litern und lässt sich in der Praxis selbst bei mutwilliger Raselei nicht in zweistellige Bereiche treiben. Sondern weil alles über 100 Sachen mangels jeglicher Elektronik und einer Knautschzone von der gefühlten Widerstandskraft eines Eierkartons einer unnötigen Mutprobe gleicht.

Es braucht deshalb schon ein bisschen Mut und mehr noch Geschick für den Umgang mit dem Seven. Das beginnt schon beim Einsteigen: Über die niedrigen Seitenschweller läuft man einfach drüber, aber in die Sitze hilft einem bei diesem Einbaum auf Rädern nur die Schwerkraft.

Der Weg zu den Pedalen erinnert an den Versuch, mit beiden Füßen gleichzeitig durch ein Hosenbein zu steigen. Und hat man einmal seinen Platz gefunden, ist man dem Wind und den Blicken der anderen Verkehrsteilnehmer fast schutzlos ausgeliefert. Natürlich ist es im Stadtverkehr ein ungewohntes Gefühl, wenn man wie in einer rasenden Badewanne ohne



Ein offener Zweisitzer, der garantiert jedem Porsche die Schau stiehlt: Der Caterham Seven 165 bringt stolze 80 PS auf die Straße. Foto: Caterham

Wasser auf dem Präsentierteller sitzt, sich nackt und schutzlos wähnt und selbst zu Porschefahrern andächtig aufblicken muss.

Doch sobald die Verkehrslichte nachlässt und man sich an die vielen Blicke gewöhnt hat, kann der totale Genuss beginnen: Festgeschwinn in die engen Lederschalen, rutscht der Schwerpunkt des Wa-

gens in die eigene Gesäßtasche. Dann lässt dieser Seven Mensch und Maschine eins werden und macht jede Landstraße zur Lustmeile. Als hätten seine Reifen magnetische Kräfte, klebt der Caterham in der Kurve und erlaubt Geschwindigkeiten, von denen man diesseits des Motorrads nur träumen kann.