



## Citroen C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start Shine

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

**M**it dem C4 Cactus bietet Citroen ein SUV der unteren Mittelklasse an, das zunächst wegen seiner extravaganten Karosserie auffällt. Der Franzose hat sowohl an den Stoßfängern als auch an den Türen großflächige Schutzelemente, die "Airbump" genannt werden. Die Kunststoffeinlagen besitzen Luftkapseln sowie eine nachgiebige Oberfläche und sollen vor unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Autos schützen oder bei kleinen Remplern den lackierten Teilen einen gewissen Schutz bieten. Sie sind in vier Farben erhältlich und verleihen dem Fahrzeug so eine persönliche Note. Der Innenraum präsentiert sich aufgeräumt und übersichtlich. Nahezu alle Funktionen lassen sich mittels Sieben-Zoll-Touchdisplay steuern, dadurch gibt es kaum Schalter, es ist aber eine intensive Eingewöhnung nötig. Auch das Kombiinstrument ist digital gestaltet und besitzt keinerlei analoge Anzeigen, ein Drehzahlmesser fehlt gänzlich. Der im Testwagen verbaute aufgeladene Dreizylinder-Ottomotor kann bei der Laufkultur nicht überzeugen, er arbeitet rau und reicht Vibrationen deutlich in den Innenraum weiter. Im EcoTest kann er aber auch dank Euro-6-Abgastechnik ein gutes Ergebnis erzielen. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt mit 5,1 l/100 km niedrig. Der Grundpreis des C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start Shine beträgt 20.490 Euro, das ist in Anbetracht der großzügigen Serienausstattung ein akzeptabler Preis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Dacia Duster, Ford EcoSport, KIA Soul, Mini Cooper Countryman, Opel Mokka, Peugeot 2008, Skoda Yeti.

**+** guter Karosserieschutz (Airbump), großzügiges Raumangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, geringe monatliche Gesamtkosten

**-** gewöhnungsbedürftiges Bedienkonzept, geringe Zuladung und Anhängelast, Rücksitzlehne nur vollständig umklappbar



### ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

2,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,4 Langstrecke

3,2 Transport

3,0 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: September 2014  
Text: Martin Brand

**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

---

**2,9**

### Verarbeitung

Das Finish und die Verarbeitung des C4 Cactus sind insgesamt zufriedenstellend. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht schmal und gleichmäßig. Allerdings ist auch etwas Verbesserungspotenzial vorhanden. So ist das Ladeabteil zwar weitgehend mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet, das Heckblech liegt aber blank - der Lack kann durch dagegen schlagende Gegenstände beschädigt werden. Die Türausschnitte sind mit nur einer durchgängigen Dichtung akzeptabel gegen Schmutz von außen abgedichtet - leider fehlen an den lackierten Schwellern Kratzschutzleisten. Der Innenraum wird von harten kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert. Die Verarbeitung geht in Ordnung, wenn auch die Kanten besser entgratet sein könnten. Lediglich das Armaturenbrett hat oben einen geschäumten Teilbereich und die Armablagen in den Türverkleidungen sind gepolstert. Optisch wird das Interieur durch schwarz lackierte Elemente, Alu-Applikationen und das zweifarbige Lenkrad aufgewertet.

**+** Dank des nachgiebigen Citroen Airbump-System (in unterschiedlichen Farben erhältlich) zeigen sich die Fahrzeugflanken nahezu optimal gegen dagegen schlagende Nachbartüren geschützt. Das Airbump-System ist auch an den Stoßfängern zu finden, darüber hinaus lassen sich die unlackierten Einsätze der Stoßfänger separat austauschen, falls sie bei kleineren Remplern beschädigt werden. Dank einer Tankstutzen-Schutzklappe ist ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff nicht möglich. Die Scheinwerferlampen sind gut zugänglich und lassen sich daher auch einfach wechseln.

**-** Der Motorraum ist nur wenig von unten verkleidet und am restlichen Unterboden fehlen aerodynamische Optimierungen, die Luftverwirbelungen senken würden. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden - die Tankklappe ist nicht mit in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

**2,6**

### Alltagstauglichkeit

---

Der Cactus bietet mit vier vollwertigen Sitzplätzen und dem schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet, eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Die maximale Zuladung fällt mit 425 kg nicht besonders üppig aus. Die zulässige Stützlast beträgt nur 55 kg, möchte man schwerere Räder (z. B. zwei E-Bikes) mittels Heckträger transportieren, kann das zu wenig sein.

**+** Mit einer Tankfüllung (50 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 980 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine stabile Reling gibt es serienmäßig.

**-** Die zulässige Anhängelast fällt sehr gering aus. Es dürfen gebremste Anhänger nur bis maximal 825 kg und ungebremste bis 545 kg gezogen werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gegen Aufpreis kann ein Ersatzrad geordert werden (nicht im Testfahrzeug).

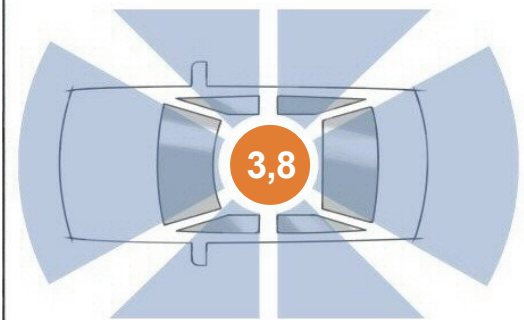
## 3,0 Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der C4 Cactus zufriedenstellend ab. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen akzeptabel überblicken. Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen. Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug nur durchschnittlich wahrgenommen werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis des Citroen nur ausreichend aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt. Die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten - leider müssen beide ohne einen zusätzlichen asphärischen Bereich auskommen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus, ein besseres Xenon- oder LED-Licht ist nicht erhältlich. Der Cactus ist serienmäßig mit den Magic Wash-Frontscheibenwischern ausgestattet. Das bedeutet, dass das Spritzwasser nicht wie üblich mittels Düsen an der Motorhaube auf die Windschutzscheibe aufgespritzt wird, sondern sich jeweils eine Düse direkt am Scheibenwischer befindet. Diese ist auf der linken Wischerseite (am Anlenkpunkt) positioniert. Möchte man die Scheibe reinigen, dauert es nach dem Betätigen des Schalters kurz, bis sich das Spritzwasser über die gesamte Breite des Wischers verteilt hat und erst dann startet der Wischvorgang. Wird während des Wischens nochmals gesprüht, kann das Wasser aber nicht über die gesamte Breite verteilt werden, das ist nicht optimal und kann besonders im Winter von Nachteil sein.

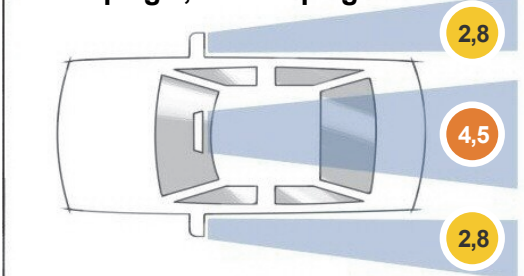
⊕ Der Cactus ist serienmäßig mit Parksensoren hinten ausgestattet, die beim Rangieren helfen. Gegen Aufpreis gibt es das Park-Assist-Paket (im Testwagen). Dann hat der Citroen auch Sensoren vorn, eine Rückfahrkamera und einen Park-Assistenten an Bord. Dieser lenkt das Fahrzeug selbstständig in Längsparklücken, der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Dank des LED-Tagfahrlichts wird man auch untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Das serienmäßige Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) leuchtet den seitlichen Bereich beim Abbiegen auf der jeweiligen Seite zusätzlich aus.

⊖ Da die Heckscheibenunterkante recht hoch liegt, lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Der Innenspiegel fällt recht klein aus, wodurch das Sichtfeld nach hinten eingeschränkt ist. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich.

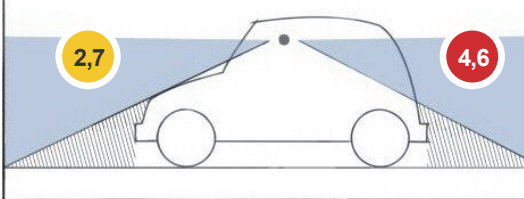
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

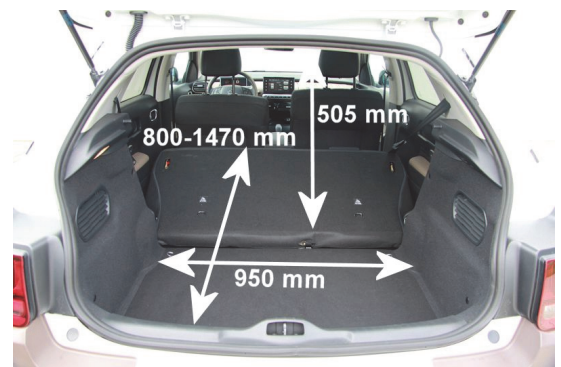
## 2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Cactus insgesamt durchschnittlich. Das Fahrzeug lässt sich serienmäßig mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegeln. Die Tür rasterungen fallen recht schwach aus, wodurch die Türen an Steigungen nicht optimal gehalten werden. Zudem gibt es vorn wie hinten nur zwei Haltepositionen. Der Fahrersitz ist in einer recht guten Höhe angeordnet, allerdings könnten die Schweller etwas niedriger positioniert sein. Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist groß, wodurch man einen großen Schritt machen muss. Die Höhe zwischen Sitz und Dach geht in Ordnung, große Personen sollten jedoch etwas auf den Kopf achten damit dieser nicht am Dach stößt. Dank großer Türausschnitte ist ein bequemes Ein- und Aussteigen in den Fond möglich.

- + Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für eine gewisse Zeit aus.
- Es fehlen über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten.

## 3,3 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 320 Liter. Baut man diese aus, lassen sich bis unters Dach 400 Liter verstauen. Dann passen bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne kann man bis zur Fensterunterkante 605 Liter verstauen. Belädt man das Ladeabteil dann bis unters Dach, finden 975 Liter Platz.



Der Kofferraum mit 320 Liter Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist insgesamt nur zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und dank Griffmulde in der Innenverkleidung auch wieder einfach schließen. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung fällt hoch aus, weist aber nur eine durchschnittliche Breite vor. Das Ladeabteil selbst ist ebenfalls durchschnittlich hoch und breit. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen.

- Das Ladegut muss sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden. Die Ladekante liegt 78 Zentimeter über der Fahrbahn und innen stört eine Stufe von 24 Zentimetern. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht eine Stufe und der Kofferraumboden steigt zusätzlich noch an. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

## 3,7 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt aufgrund der nur vollständig klappbaren Rücksitzlehne nicht besonders gut aus. Zum Umklappen der Lehne ist kein großer Kraftaufwand nötig, es ist aber etwas unpraktisch, dass man die Entriegelungsmechanismen auf beiden Seiten gleichzeitig betätigen muss. Zum Verstauen von kleinen Gegenständen gibt es kaum Möglichkeiten. Kleine Utensilien lassen sich nur unter dem Kofferraumboden (ca. 20 l, keine speziellen Fächer) verstauen.

Zum Sichern von Gepäck gibt es zwar Ösen, diese sind aber am Kofferraumboden befestigt und nicht sehr stabil. Ein Netz ist im Zubehör erhältlich. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzbank können die Gurte zwischen der Lehne und der Verkleidung eingeklemmt werden.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Das Cockpit des C4 Cactus wirkt auf den ersten Blick übersichtlich. Es gibt nur wenige Schalter im Armaturenbrett, die meisten Funktionen lassen sich über den sehr gut angeordneten 7-Zoll-Touchscreen steuern. Am Bildschirm sind sieben Menütasten (Klimaanlage, Fahrhilfen, Media/Audio, Navigationssystem, Einstellungen der Fahrzeugfunktionen, Internetfunktionen, Telefon) positioniert, mit welchen man in die jeweiligen Menüs gelangt. Diese sind berührungssensitiv und müssen daher zielgenau betätigt werden. Änderungen in den einzelnen Menüs werden dann mittels Touchscreen durchgeführt. Dadurch braucht es eine intensive Eingewöhnung, bis man sich in den vielen Untermenüs auskennt - insgesamt kann das Bedienkonzept zusätzlich vom Verkehrsgeschehen ablenken. Je nach gewähltem Menü sind Informationen aus anderen Hauptmenüs nur klein dargestellt und nicht optimal ablesbar. Unter dem Display gibt es u.a. für die Lautstärke, die Heckscheibenheizung und die Defrostfunktion, den Einparkassistenten und die Warnblinkanlage separate haptische Schaltflächen. Als Tachoanzeige dient ebenfalls ein digitales Display ohne analoge Anzeigen. Dort wird unter anderem der Tankfüllstand, die aktuelle Geschwindigkeit und die eingestellte Geschwindigkeit des Tempomaten (Begrenzers) sowie die Schaltempfehlung angezeigt. Das Lenkrad lässt sich leider nur in der Höhe einstellen, eine Weiteneinstellung fehlt. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte insgesamt aber etwas höher liegen. Das unbeleuchtete Zündschloss ist zufriedenstellend erreichbar im Lenkstock positioniert. Den elektrischen Fensterhebern vorn fehlt eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich zwar elektrisch einstellen, jedoch wird das Bedienfeld vom Lenkrad verdeckt und ist zusätzlich unbeleuchtet. Es gibt auch nur vorn eine zentrale Lampe und Leseleuchten, die hinteren Passagiere müssen ohne Beleuchtung auskommen. Im Fond ist auch die Anzahl an Ablagen übersichtlich, es gibt nur Lehnentaschen und Türfächer. Optional erhältlich ist das MultiCity-Connect-Starter-Paket (für zwölf Monate, anschl. aufpreispflichtige Verlängerung nötig). Damit stehen dem Fahrer elf Applikationen (u.a. Tankstellenfinder, Verkehrsinformationen, Wetterinfos) zur Verfügung. Die Services lassen sich ebenfalls mittels Hauptdisplay steuern.

⊕ Das Licht wird am Blinkerhebel oder alternativ vom serienmäßigen Lichtsensor aktiviert - der Status ist im Kombiinstrument klar ersichtlich. Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Blinkerhebel ein- und ausgeschaltet. Die Scheibenwischer vorn sind auch sensorgesteuert, die Intensität ist allerdings nicht einstellbar. Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik und Intervallschaltung. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet. Für das Audiosystem und den Tempomaten/Geschwindigkeitsbegrenzer gibt es gut zugängliche Schalter am Lenkrad. Das serienmäßige Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Der serienmäßige Bordcomputer informiert über wichtige Details, wie den Momentan- und Durchschnittsverbrauch - das Anzeigefeld befindet sich aber im Hauptdisplay und nicht im Kombiinstrument. Praktisch ist das Handschuhfach, dessen Deckel sich nach oben öffnen lässt, und das Fach dadurch sehr gut nutzbar ist. Darüber hinaus sind auf der Oberseite des Handschuhfachdeckels nützliche Antirutschknoppen, die kleinere Gegenstände auch in Kurven am Rutschen hindern.



**Die Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität beim Citroen Cactus sind zufriedenstellend.**

– Einen Drehzahlmesser gibt es beim Cactus nicht. Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz. Im Fond gibt es nur Ausstellfenster, die mittels Klapphebel geöffnet werden können. Das Handschuhfach muss ohne Beleuchtung auskommen.

## 1,8 Raumangebot vorne\*

+ Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde größere Personen zulassen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich nur durchschnittlich aus, das subjektive Raumempfinden ist aber auch dank des Panoramadaches angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 3,5 Raumangebot hinten\*

Im Fond sind die Platzverhältnisse nicht so großzügig bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis rund 1,85 m genügen, limitierend ist hier jedoch die Kopffreiheit, die für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m ausreicht (Testwagen mit optionalem Panoramadach). Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich durchschnittlich, das Raumgefühl noch gut. Das Panoramadach wirkt sich positiv auf das Empfinden aus, etwas eingeschränkt wird es durch die Dachsäulen, die sich auf den äußeren Fondplätzen direkt neben dem Kopf befinden.

## 4,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität fällt beim Cactus unterdurchschnittlich aus. Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen, die Rücksitzlehne ist allerdings nur komplett klappbar. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

## 2,7 KOMFORT

### 2,4 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung des C4 Cactus ist Citroen recht gut gelungen. Langwellige Fahrbahnen bringen den Cactus nicht aus der Ruhe, wenn dieser auch bei höheren Geschwindigkeiten etwas mehr ein- und ausfedert. Kurze Wellen dringen nicht zu stark in den Innenraum, können den Cactus aber zum Stuckern anregen - dann kommt etwas Unruhe ins Fahrzeug. Einzelhindernisse absorbiert die Federung ordentlich. Auf Querfugen spricht vor allem die Hinterachse etwas hölzern an - diese dringen etwas stärker bis zu den Passagieren durch, zu unangenehm wird es aber nicht. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster schluckt die Federung gut, wenn auch letztere das Lenkrad zum Schütteln bringen. Beim Beschleunigen hebt sich die Front etwas an und beim Bremsen taucht die Karosserie ein. Es ist auch eine gewisse Seitenneigung bei dynamischen Lenkvorgängen vorhanden. Der Fahrkomfort bei niedrigen Geschwindigkeiten geht in Ordnung.

## 2,8 Sitze

Der Cactus ist serienmäßig (außer Ausstattungsvariante Start) mit einem in der Höhe einstellbaren Fahrersitz ausgestattet. Eine Neigungseinstellung, die eine bessere Sitzposition ermöglichen würde, gibt es nicht. Die Vordersitze sind ordentlich konturiert und die Lehnen hoch, es wird ein recht guter Seitenhalt geboten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, wenn auch die Ablage etwas breiter ausfallen dürfte. Der Sitzkomfort ist auf den recht weich gepolsterten Sitzen angenehm, die Atmungsaktivität der Stoff-/Leder-Polsterung ausreichend. Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen nur schwach konturiert und bieten daher wenig Seitenhalt. Immerhin ist auch hier die Lehne hoch. Die Sitzposition ist auf den weich gepolsterten Sitzen zufriedenstellend, die Oberschenkel dürften jedoch etwas besser aufliegen.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich weder in der Höhe noch in der Neigung einstellen. Lordosenstützen gibt es für beide Vordersitze nicht.

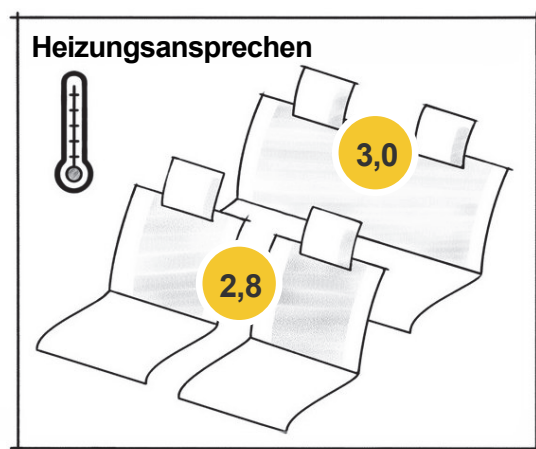
## 2,8 Innengeräusch

Das Innenraum-Geräusch liegt auf zufriedenstellendem Niveau. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h durchschnittliche 69,4 dB(A). Der Dreizylinder-Ottomotor ist dauerhaft im Innenraum präsent, besonders aber unter Last. Abroll- und Fahrgeräusche werden nicht als unangenehm wahrgenommen, ein gelegentliches Achspoltern ist auf schlechten Fahrbahnuntergründen jedoch vorhanden. Auf Kopfsteinpflaster dröhnt es auch etwas im Innenraum. Windgeräusche sind durchschnittlich stark vorhanden und steigen mit der Geschwindigkeit an.

## 2,8 Klimatisierung

Der Citroen C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start Shine ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Der Automatik-Modus kann in drei Intensitätsstufen eingestellt werden. Die Temperatureinstellung ist jedoch nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellbar und auch die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam. Im ADAC Heizungstest kann der Cactus ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Immerhin werden entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden die Fußbereiche schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzelle.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben sind nur ausstellbar und können nicht vollständig geöffnet werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen\*

⊕ Der Citroen C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start kann bei den Fahrleistungen ein noch gutes Ergebnis einfahren. Der 1,2-l-Dreizylinder-Ottomotor leistet 110 PS (bei 5.500 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 205 Nm (bei 1.500 1/min). Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Cactus in guten 6,0 Sekunden (2./3. Gang). Die Elastizitätswerte fallen durchschnittlich aus. Im vierten Gang braucht der Citroen 10,0 Sekunden und im fünften Gang 14,0 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h.

## 3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des aufgeladenen Dreizylinder-Ottomotors zählt nicht zu den Paradedisziplinen des Cactus. Das Aggregat macht sich im niedertourigen Bereich durch Brummen bemerkbar, dröhnt aber auch unter Last im mittleren Drehzahlbereich und ist stets akustisch wahrnehmbar. Darüber hinaus überträgt der Motor deutliche Vibrationen in den Innenraum, die an Lenkrad und den Pedalen spürbar sind.

## 2,9 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich insgesamt zufriedenstellend schalten. Der Schalthebel könnte aber etwas definierter geführt sein und der Widerstand beim Einlegen geringer ausfallen. Schnelle Schaltvorgänge lassen sich trotz der etwas hakenden Schaltung dennoch realisieren. Die Kupplung kann prinzipiell gut dosiert werden, wird aber gefühllos eingekuppelt ruckelt es im Antriebsstrang.

**+** Die gut erkennbare Schaltempfehlung animiert dazu, frühzeitig hoch zu schalten und so mit niedrigen Drehzahlen zu fahren. Eine Runterschaltempfehlung gibt sie jedoch nicht aus. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Motor springt auch bei eingelegtem Gang wieder an, wenn man die Kupplung betätigt. Das Anfahren an Steigungen wird durch die serienmäßige Berganfahrhilfe erleichtert.

**-** Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Nur ein direktes Schalten vom fünften in den Rückwärtsgang ist nicht möglich. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

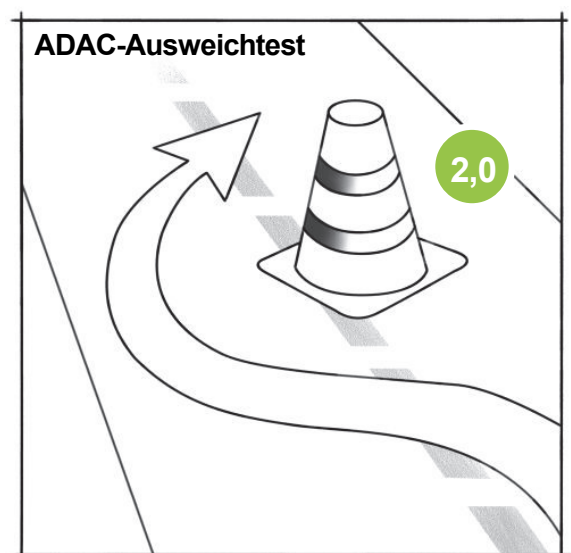
## 3,0 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe ist zufriedenstellend abgestuft, ein sechster Gang würde jedoch eine feinere Spreizung ermöglichen. Die Gesamtübersetzung hat Citroen noch moderat gewählt - das Aggregat dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit nicht zu hohen 2.900 1/min.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

**+** Die Fahrstabilität des C4 Cactus kann sich sehen lassen. Der Citroen reagiert etwas verzögert auf ein dynamisches Anlenken, drängt dann leicht mit dem Heck nach, stabilisiert sich aber recht schnell wieder. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der Cactus ein gutes Ergebnis einfahren. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, begibt sich der Citroen mit einem drängenden Heck auf Ausweichkurs. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm effektiv, wodurch der Cactus beim Gegenlenken ein untersteuerndes Verhalten zeigt, dadurch aber auch Geschwindigkeit abgebaut wird. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Citroen über die Vorderräder, der Grenzbereich kündigt sich früh an.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.



Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Cactus mit dem Heck nach außen - auch hier regelt das ESP im Bedarfsfall. Die Traktionskontrolle bremst zum Durchdrehen neigende Antriebsräder beim Anfahren auf rutschigem Untergrund ab und hilft damit beim Losfahren.

## 2,8 Lenkung\*

Die Lenkung spricht recht gut auf Lenkbefehle an und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Fahrbahnkontakt. Allerdings werden an der Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut, wodurch speziell bei höheren Geschwindigkeiten und kleineren Lenkwinkeln gelegentlich korrigiert werden muss (z. B. langgezogene Autobahnkurven). Insgesamt kann die Lenkung aber eine gute Präzision vorweisen. Beim Rangieren ist dank der Leichtgängigkeit kein großer Kraftaufwand notwendig. Auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es rund drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für diese Fahrzeugklasse akzeptabel aus.

⊖ Fahrbahnunebenheiten schlagen gelegentlich bis aufs Lenkrad durch.

## 3,3 Bremse

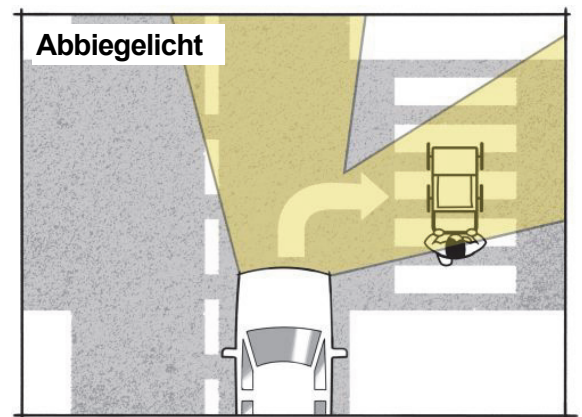
⊕ Die Bremse des Cactus spricht gut an und kann bei normaler Beanspruchung mit einem ordentlichen Bremsweg punkten. Der Citroen steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 37,5 Metern (Mittelwert aus 10 Einzelbremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear EfficientGrip, 205/50 R17 89V). Die Bremse lässt sich dabei gut dosieren. Bei Vollbremsungen in Kurven zeigt der Cactus mit einer Untersteuerneigung eine insgesamt gute Richtungsstabilität.

⊖ Bei hoher Beanspruchung lässt die Bremswirkung nach, dann ist ein leichtes Fading feststellbar.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Cactus beinhaltet alle klassenüblichen Details. Der Citroen ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Vollbremsung wird der herannahende Verkehr durch die schnell blinkende Warnblinkanlage gewarnt - ab Stillstand entspricht die Blinkfrequenz der üblichen Geschwindigkeit. Zum Serienumfang gehören auch das Reifendruckkontrollsystem sowie der Geschwindigkeitsbegrenzer - es lassen sich bis zu sechs Geschwindigkeiten speichern. Ab Werk besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion, die den jeweiligen seitlichen Bereich beim Abbiegen zusätzlich ausleuchtet.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

⊖ Der Motor lässt sich bei eingelegtem Gang ohne Kupplungsbetätigung starten, wodurch man versehentlich anfahren kann. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann nicht ohne Weiteres eine Richtungsänderung angezeigt werden. Es sind weder Rückleuchten noch Strahler in den Türverkleidungen, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen könnten.

---

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Zur Testveröffentlichung lag kein aktuelles ADAC Crashtestergebnis des Citroen Cactus vor, es wird aber eine guter Insassenschutz erwartet.

⊕ Der Cactus ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Zudem haben beide Vordersitzgurte sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf - das reduziert das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall. Im Fond schützen die Kopfstützen Passagiere bis zu einer Größe von etwas über 1,65 m, was aufgrund der geringen Kopffreiheit ein guter Wert ist. Die Stützen liegen auch hier nah am Kopf. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt. An den stabilen Außentürgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Der Cactus Shine ist serienmäßig mit der Citroen Connect Box ausgestattet (bei den anderen Ausstattungslinien optional erhältlich), die ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (Airbagauslösung) werden automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

⊖ Das Warndreieck und der Verbandskasten haben keinen speziellen Halter im Kofferraum. Die Zurrösen am Kofferraumboden könnten stabiler sein.

---

## 2,0 Kindersicherheit

Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor, es wird aber eine gute Kindersicherheit erwartet. Auf der Rückbank finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

⊕ Auf den äußeren Fondplätzen gibt es zur Kindersitzbefestigung Isofixhalterungen mit Ankerhaken - das System kann auch ohne Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Alternativ können die Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden. Die Gurtschlösser sind auf allen Plätzen kurz und fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter serienmäßig deaktivieren. Vorn rechts und auf den äußeren Fondplätzen sind die Anlenkpunkte weit auseinander, so dass auch breite Kindersitze Platz finden. Hohe Kindersitze lassen sich vorn problemlos und hinten außen gerade so montieren. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

⊖ Die Gurtanlenkpunkte sind hinten ungünstig positioniert. Der Gurt verläuft sehr steil, wodurch die Sitze nicht vollkommen stabilisiert werden. Darüber hinaus ist das Polster sehr weich und nachgiebig. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

## 3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor, es wird aber ein zufriedenstellender Fußgängerschutz erwartet.

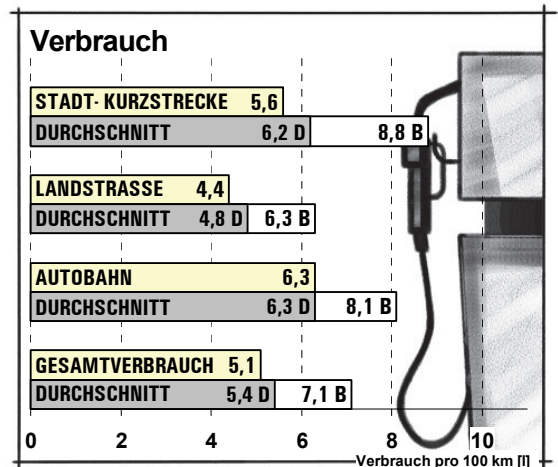
## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 142 g/km erhält der C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start 35 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Cactus 5,6 l/100 km und im Außerortsteil 4,4 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 6,3 l/100 km.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Der C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start Shine erfüllt bereits die Euro 6-Abgasnorm, was zu einem sehr geringen Schadstoffausstoß führt. Der Lohn sind 48 Punkte in diesem Kapitel. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der Citroen auf 83 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 3,3 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start recht zurückhaltend mit dem Super-Benzin umgeht, erhält er hier eine zufriedenstellende Bewertung.

### 2,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

## 3,0 Wertstabilität\*

Dem C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start Shine wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Mit seinem extravaganten Design wird er aber nur eine bestimmte Zielgruppe ansprechen.

## 2,9 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis des Citroen C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start Shine liegt mit 20.490 Euro im akzeptablen Bereich. Zumal sich der Citroen in dieser Variante gut ausgestattet zeigt. Licht- und Regensensor, Klimaautomatik und Navigationssystem sind serienmäßig an Bord. Ein besseres Xenon-/LED-Licht ist für den C4 Cactus allerdings nicht erhältlich.

## 1,3 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten fallen dank niedriger KFZ-Steuer von 48 Euro pro Jahr und überschaubarer Versicherungskosten günstig aus. Besonders die HaftpflichtEinstufung ist günstig, Teil- und Vollkasko liegen im zufriedenstellenden Bereich (KH: 15; TK: 18; VK: 17).

## 1,4 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Der Citroen C4 Cactus PureTech 110 Stop&Start Shine leistet sich in keinem Kostenkapitel einen Fauxpas, wodurch die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich sehr niedrig ausfallen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech 75	PureTech 82	PureTech 82 Stop&Start ETG	PureTech 110 Stop&Start	e-HDi 92 ETG6	BlueHDi 100	BlueHDi 100 82g
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	3/1199	4/1560	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	60 (82)	60 (82)	81 (110)	68 (92)	73 (99)	73 (99)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	118/2750	118/2750	118/2750	205/1500	230/1750	254/1750	254/1750
0-100 km/h[s]	12,9	12,9	15,0	9,3	11,4	10,7	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	171	173	190	176	184	184
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,6 S	4,6 S	4,3 S	4,7 S	3,5 D	3,4 D	3,1 D
CO2 [g/km]	105	107	98	107	92	87	82
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	15/17/18	15/17/18	15/17/18	15/19/18	15/19/18	15/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	44	48	30	48	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	415	450	480	471	498	470	487
Preis [Euro]	13.990	15.140	17.190	17.090	20.240	18.990	20.140

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1199 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,3/11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/4,4/6,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	107 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>142 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4157/1729/1490 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1940 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1130 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>320 l/605 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	545 kg/825 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>980 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>113 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>84 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>242 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>491 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18
Grundpreis	20.490 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Digitale Radioempfang (DAB)	250 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Klima-Paket)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, beheizbar (elek. einstellbar)	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	ab 500 <sup>o</sup>
Panorama-Glasdach	490 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,5**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	2,3
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,8
Sicht	3,0	Bremse	3,3
Ein-/Ausstieg	2,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen*	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kofferraum-Variabilität	3,7	Kindersicherheit	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,9</b>
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,5
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	4,5		
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>		
Federung	2,4	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>2,0</b>
Sitze	2,8	Betriebskosten*	3,3
Innengeräusch	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Klimatisierung	2,8	Wertstabilität*	3,0
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>	Kosten für Anschaffung*	2,9
Fahrleistungen*	2,4	Fixkosten*	1,3
Laufkultur	3,2	Monatliche Gesamtkosten*	1,4
Schaltung	2,9		
Getriebeabstufung	3,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen