



## Citroen C4 Cactus BlueHDi 100 Stop&Start Feel

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (73 kW / 99 PS)

Citroen bietet mit dem C4 Cactus ein mutig designtes Mini-SUV an, das durch seine extravagante Optik nicht nur für Aufmerksamkeit sorgt sondern auch stark polarisiert. Dabei bietet die ungewohnt gestaltete Karosserie echte Vorteile. An den Türen und Fahrzeugenden sind großflächig farblich individuell gestaltbare Schutzelemente (Airbumps) angebracht. Die Kunststoffeinlagen besitzen Luftkapseln sowie eine nachgiebige Oberfläche und schützen den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Autos oder bei kleinen Parkremplern. Auch die rundlich geformte Frontpartie hat einen funktionellen Zweck. Die weichen und nachgiebigen Konturen sorgen für einen guten Fußgängerschutz - bei den ADAC Crashtests erhält der Cactus ein Top-Ergebnis. Der Innenraum präsentiert sich aufgeräumt und übersichtlich. Nahezu alle Funktionen lassen sich mittels Touchdisplay steuern, dadurch gibt es kaum Schalter, was eine intensive Eingewöhnung fordert. Das rot hinterleuchtete digitale Kombiinstrument ist nicht ideal ablesbar, ein Drehzahlmesser fehlt gänzlich. Der Basis-Dieselmotor leistet 99 PS und hat mit den nur 1,2 Tonnen Leergewicht leichtes Spiel. Der Testverbrauch fällt mit 4,2 l/100 km erfreulich gering aus. Citroen setzt beim BlueHDi zwar auf ein aufwendiges AdBlue-Abgasnachbehandlungssystem, was für einen Kleinwagen eher untypisch ist, echte Vorteile ergeben sich dadurch aber nicht. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen auch beim Cactus die NOx-Emissionen stärker an. In der Summe erreicht der C4 Cactus BlueHDi 100 aber dennoch klar vier Sterne im EcoTest. Den Cactus gibt es in der getesteten Variante ab 20.340 Euro - für einen Kleinwagen ist das nicht gerade günstig, auch wenn die wichtigsten Ausstattungsdetails dann bereits an Bord sind. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford EcoSport, Kia Soul, Opel Mokka, Peugeot 2008, Renault Captur.

- +** guter Karosserieschutz, großzügiges Raumangebot vorn, recht sparsamer Motor, guter Fußgängerschutz
- gewöhnungsbedürftiges Bedienkonzept, geringe Anhängelast, polterndes Fahrwerk, kein Drehzahlmesser, schlecht zugänglicher AdBlue-Einfüllstutzen



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

2,7 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,5 Langstrecke

3,2 Transport

2,8 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: April 2016  
Text: D. Silvestro

Die Verarbeitung des C4 Cactus zeigt sich insgesamt zufriedenstellend. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht schmal und gleichmäßig. Im Detail gibt es allerdings noch Verbesserungspotenzial. So ist das Ladeabteil zwar weitgehend mit robustem Stoff verkleidet, das Heckblech liegt aber blank - der Lack kann durch dagegen schlagende Gegenstände leicht beschädigt werden. Die Türausschnitte sind mit nur einer durchgängigen Dichtung akzeptabel gegen Schmutz von außen abgedichtet - leider fehlen an den lackierten Schwellern Schutzleisten. Der Innenraum wird von harten kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert. Die Verarbeitung geht in Ordnung, wenn auch die Kanten besser entgratet sein könnten. Das Armaturenbrett hat oben einen geschäumten Teilbereich und die Armauflagen in den Türverkleidungen sind gepolstert. Optisch wird das Interieur durch das zweifarbige Armaturenbrett und die in Klavierlackoptik gehaltenen Applikationen aufgewertet.

⊕ Dank des nachgiebigen Citroen Airbump-Systems sind 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. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden - die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.



**Breite Dachsäulen und die hohe Fensterlinie verhindern eine gute Sicht nach hinten.**

Der Cactus bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 445 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 (45 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1.070 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 570 kg gezogen werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweist. Immerhin kann gegen Aufpreis für den BlueHDi 100 ein schmales Notrad geordert werden (im Testfahrzeug). Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord. Der Wagenheber befindet sich jedoch sehr ungünstig unter dem Fahrersitz. Der Einfüllstutzen für den AdBlue-Tank befindet sich äußerst schlecht erreichbar unter dem Kofferraumboden.

## 3,2 Sicht

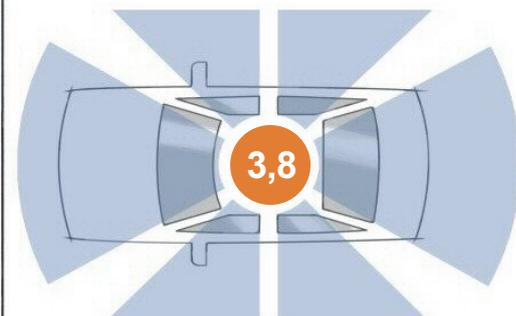
Im Sichtkapitel schneidet der C4 Cactus zufriedenstellend ab. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen akzeptabel überblicken. Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen. Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug nur durchschnittlich wahrgenommen werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis des Citroen nur ausreichend aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die extrem breiten C-Säulen 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 im Bereich des unteren Scheibenrahmens auf die Windschutzscheibe aufgesprüht 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. In der getesteten Ausstattung kosten sowohl beheizbare Außenspiegel als auch Einparkensoren hinten Aufpreis. Beides gibt es zusammen mit einer Rückfahrkamera im City-Kamera-Paket (im Testwagen). Gegen Aufpreis gibt es das Park-Assist-Paket (nicht im Testwagen). Dann hat der Citroen zudem Sensoren vorn und einen Park-Assistenten an Bord. Dieser lenkt das Fahrzeug selbstständig in Längsparklücken, der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern kostet ebenfalls Aufpreis.

⊖ 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.

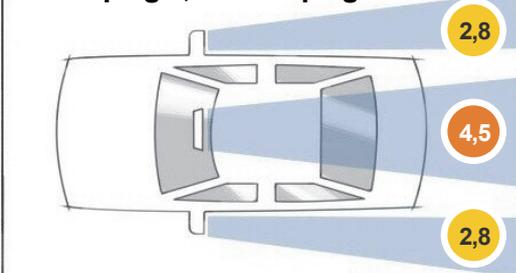
## 2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Cactus insgesamt durchschnittlich. Das Fahrzeug lässt sich serienmäßig mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegeln. Die Türrastungen fallen recht schwach aus, wodurch die Türen an Steigungen nicht optimal offengehalten 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 beim Einsteigen einen großen Schritt machen muss. Die Höhe zwischen Sitz und Dach geht in Ordnung, große Personen sollten jedoch etwas auf den Kopf achten, um sich diesen nicht am Dach zu stoßen. Dank großer Türausschnitte ist ein bequemes Ein- und Aussteigen in den Fond möglich.

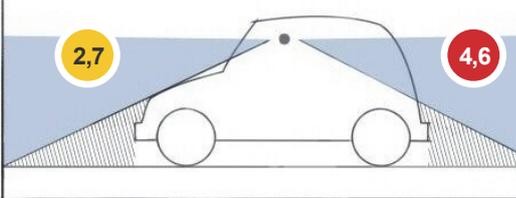
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld

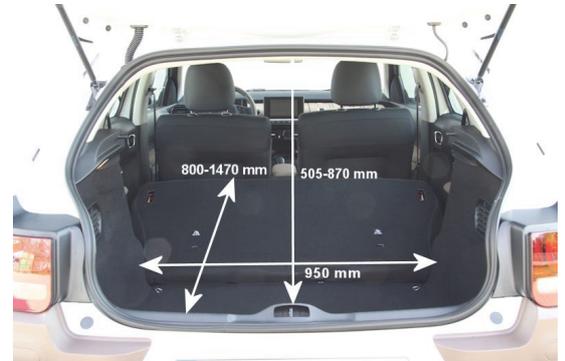


Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

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

### 2,3 Kofferraum-Volumen\*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt für ein Fahrzeug in der Kleinwagenklasse gut 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 Getränkekisten 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 nur von durchschnittlicher Größe.**

### 3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist insgesamt nur zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und dank einer Griffmulde in der Innenverkleidung auch wieder einfach schließen. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,85 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung fällt hoch aus, weist aber nur eine durchschnittliche Breite auf. 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.

### 3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt zufriedenstellend aus. Bisher war der C4 Cactus nur mit einer vollständig klappbaren Rücksitzlehne ausgestattet, die umständlich zu bedienen war. Seit April 2016 ist nun eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne ab der Ausstattung Feel serienmäßig an Bord.

- Zum Verstauen von kleinen Gegenständen gibt es so gut wie keine Möglichkeiten. Kleine Utensilien lassen sich nur unter dem Kofferraumboden (ca. 20 l, keine speziellen Fächer) verstauen. Dieses Fach entfällt jedoch, wenn man wie im Falle des Testwagens das optionale Notrad an Bord hat. Dann bleiben keine Ablagemöglichkeiten mehr übrig. Zum Sichern von Gepäck gibt es zwar Ösen, diese sind aber an der Kofferraummatte 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.

Das Cockpit des C4 Cactus wirkt auf den ersten Blick übersichtlich. Es gibt kaum Schalter im Armaturenbrett, die meisten Funktionen lassen sich über den sehr gut angeordneten 7-Zoll-Touchscreen steuern. Am Bildschirmrand findet man sieben berührungssensitive Menütasten (Klimaanlage, Fahrhilfen, Media/Audio, Navigationssystem, Einstellungen der Fahrzeugfunktionen, Internetfunktionen, Telefon), die zielgenau betätigt werden müssen. Es braucht eine intensive Eingewöhnung, bis man sich in den vielen Untermenüs auskennt - insgesamt hat das Bedienkonzept ein hohes Ablenkungspotential. Je nach gewähltem Menü sind Informationen aus anderen Hauptmenüs nur klein dargestellt und nicht optimal ablesbar. Unter dem Display gibt es für wichtige Funktionen wie Lautstärkeregelung, Heckscheibenheizung und Warnblinkanlage separate Tasten. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe einstellen, eine Weiteinstellung fehlt. Die Pedale und der Schalthebel sind befriedigend angeordnet. 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, anssl. aufpreispflichtige Verlängerung nötig). Damit stehen dem Fahrer unterschiedliche Apps (u.a. Tankstellenfinder, Verkehrsinformationen, Wetterinfos) zur Verfügung. Die Dienste lassen sich ebenfalls mithilfe des Zentraldisplays steuern. Das Licht wird über einen Drehring am Blinkerhebel aktiviert, der Status ist im Kombiinstrument klar ersichtlich. Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Blinkerhebel ein- und ausgeschaltet. Die Scheibenwischer vorn besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung (nicht einstellbar). Ein Licht- und Regensensor kostet in der getesteten Ausstattung Aufpreis (nicht im Testwagen). Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik und Intervallschaltung. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet.

⊕ Für das Audiosystem und den Geschwindigkeitsregler /-begrenzer gibt es gut zugängliche Schalter am Lenkrad. Das optionale 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. Das Handschuhfach lässt sich nach oben öffnen und ist dadurch sehr gut nutzbar. Das ist möglich, da der Beifahrerairbag nicht wie üblich im Armaturenbrett sondern im Dachhimmel verbaut ist.

⊖ Als Tachoanzeige dient ein einfaches digitales Display ohne analoge Anzeigen. Durch die rote Beleuchtung ist das Display nicht ideal ablesbar. 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.



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

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde noch größere Personen zulassen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich üppig aus, das subjektive Raumempfinden geht aber dank der hohen Dachlinie in Ordnung.

---

## 2,5 Raumangebot hinten\*

Auch im Fond fallen die Platzverhältnisse gut aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reichen die Bein- und Kopffreiheit im Fond für Passagiere bis rund 1,85 m. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend.

⊕ Tadellos für einen Kleinwagen ist die Innenraumbreite, die zwei Personen genügend Ellenbogenfreiheit bietet. Bei drei Insassen auf der Rückbank wird es aber trotzdem recht eng.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität fällt beim Cactus durchschnittlich aus. Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehne ist nun asymmetrisch geteilt klappbar. Bisher war sie nur komplett umklappbar.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des C4 Cactus ist zufriedenstellend gut gelungen. Langwellige Fahrbahnen bringen den Cactus nicht aus der Ruhe. Erst bei höheren Geschwindigkeiten und hoher Beladung federt die Karosserie stärker ein und aus. Kurze Wellen dringen teils etwas deutlicher in den Innenraum und können den Vorderwagen zum Stuckern anregen. Dann kommt leichte Unruhe ins Fahrzeug. Einzelhindernisse absorbiert die Federung ordentlich. Auf Querfugen spricht vor allem die Hinterachse hölzern an. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster schluckt die Federung gut, wenn auch letztere das Lenkrad zum Vibrieren bringen. Beim Beschleunigen hebt sich die Front deutlich an und beim Bremsen taucht die Karosserie spürbar ein. Es ist auch eine erhöhte Seitenneigung bei dynamischen Lenkvorgängen vorhanden. Das Ansprechverhalten bei niedrigen Geschwindigkeiten geht in Ordnung.

---

### 2,9 Sitze

Der Cactus ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einem in der Höhe einstellbaren Fahrersitz ausgestattet. Eine Neigungseinstellung, die eine bessere Sitzposition ermöglichen würde, gibt es nicht. Die weitgeschnittenen Vordersitze sind ordentlich konturiert und die Lehnen hoch, es wird aber nur zufriedenstellender Seitenhalt geboten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, wenn auch die Ablage etwas breiter ausfallen dürfte. Der Sitzkomfort auf den weich gepolsterten Sitzen ist zufriedenstellend, die Atmungsaktivität der Stoffpolsterung 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 auf der weich gepolsterten Rücksitzbank ist akzeptabel, die Oberschenkel dürften jedoch besser aufliegen.

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

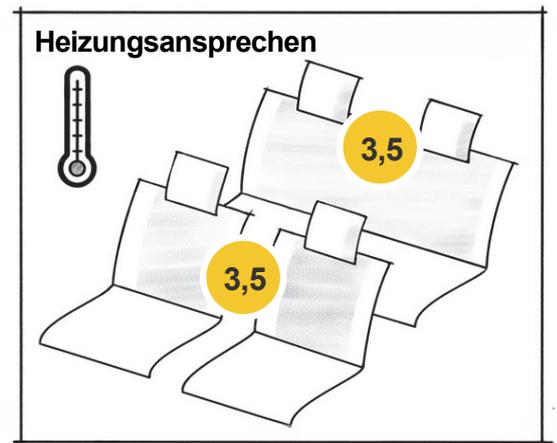
## 3,0 Innengeräusch

Das Innenraum-Geräusch des Cactus BlueHDi 100 liegt auf zufriedenstellendem Niveau. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h durchschnittliche 69,9 dB(A). Abroll- und Fahrgeräusche werden nicht als unangenehm wahrgenommen, ein recht deutliches 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. Der Dieselmotor wird im Innenraum nicht als störend wahrgenommen.

## 3,7 Klimatisierung

Der Citroen C4 Cactus Feel ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Eine Klimaautomatik gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Die Temperatur kann bei der manuellen Klimaanlage nur grob eingestellt und muss oft nachjustiert werden. Die Luftverteilung lässt sich über den Touchscreen individuell einstellen. Im ADAC Heizungstest kann der Cactus ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren.

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



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

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

## 2,2 Fahrleistungen\*

⊕ Der BlueHDi 100 überzeugt mit einem guten Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Der 1,6-l-Vierzylinder-Diesel leistet 99 PS, das maximale Drehmoment von 254 Nm liegt bereits bei 1.750 Touren an. Für den Zwischenspur von 60 km/h auf 100 km/h benötigt der Cactus nur 6,9 s (gemessen im dritten Gang). Überholmanöver lassen sich so flott vollziehen. Auch die Elastizitätswerte gehen in Ordnung. Im vierten Gang braucht der Kleinwagen 9,3 s und selbst im fünften Gang geht es noch zufriedenstellend voran. Hier dauert es 16,5 s, bis das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat.

## 3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors ist akzeptabel. Unter Last werden bei niedrigen Drehzahlen deutliche Vibrationen auf das Lenkrad, den Schalthebel und die Vordersitze übertragen. Abgesehen davon fallen die Vibrationen nicht zu unangenehm auf, können aber auch nicht gänzlich von den Insassen fern gehalten werden. Störfrequenzen lassen sich ebenfalls unter Last im unteren Drehzahlbereich oder bei hohen Drehzahlen wahrnehmen.

3,1

## Schaltung

Die Präzision des Fünfgang-Schaltgetriebes kann nur wenig überzeugen. Der Schalthebel ist nicht sehr präzise geführt und es hakt oftmals beim Gangwechsel. Deshalb können auch nur bedingt schnelle Schaltvorgänge vorgenommen werden. Die Schaltwege sind durchschnittlich lang. Die Kupplung lässt sich nicht besonders fein dosieren. Dies macht sich sowohl beim Anfahren als auch bei unsanftem Kuppeln bemerkbar - dann sind deutliche Schaltrucke spürbar.

⊕ 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 lautstark im Getriebe.

2,8

## Getriebeabstufung

Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes passt weitgehend, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe wäre aber dennoch die bessere Wahl. Die Gesamtübersetzung hat Citroen zugunsten des Kraftstoffverbrauchs verhältnismäßig lang gewählt. Der Motor dreht bei Tempo 130 im größten Gang mit ca. 2.400 1/min.

2,4

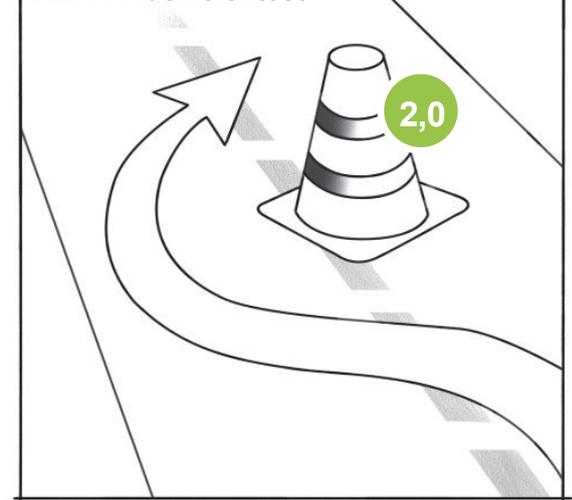
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

### Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des C4 Cactus BlueHDi 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. Spurrinnen 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, beim Gegenlenken zeigt der Cactus ein untersteuerndes Verhalten, wodurch Geschwindigkeit abgebaut wird. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Citroen über die Vorderräder, der Grenzbereich kündigt sich früh an. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass 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.

### ADAC-Ausweichtest



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.

3,0

## Lenkung\*

Die Lenkung spricht recht spontan 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 geht die Präzision der Lenkung aber noch in Ordnung. 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.

2,0

## Bremse

+ Die Bremse des Cactus kann mit einem ordentlichen Bremsweg punkten. Der Citroen steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 36,0 Metern (Mittelwert aus 10 Einzelbremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver+ der Größe 205/55 R16 91V). Die Bremse spricht gut an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Bei Vollbremsungen in Kurven zeigt der Cactus trotz der Untersteuerneigung eine insgesamt gute Richtungsstabilität.

2,0

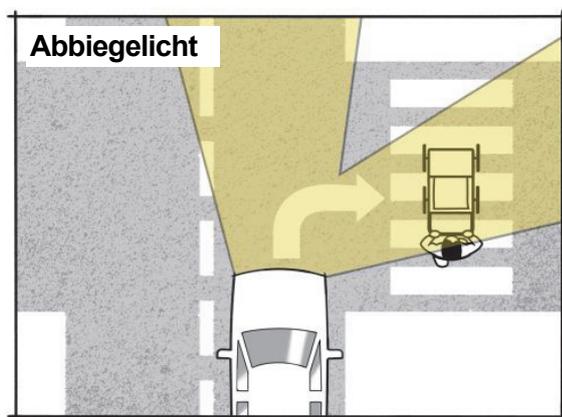
## SICHERHEIT

2,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Die aktive Sicherheitsausstattung des Cactus beinhaltet die wichtigsten Systeme wie das elektronische Stabilitätsprogramm und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Vollbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch die schnell blinkende Warnblinkanlage gewarnt - ab Stillstand entspricht die Blinkfrequenz der üblichen Geschwindigkeit. Zum Serienumfang gehören auch ein Reifendruckkontrollsystem sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer - es lassen sich bis zu sechs Geschwindigkeiten speichern. Optional besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion, die den jeweiligen seitlichen Bereich beim Abbiegen zusätzlich ausleuchtet.

– Assistenzsysteme wie ein Notbrems- oder Spurhalteassistent sind nicht erhältlich. 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.



**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.**

1,8

---

## Passive Sicherheit - Insassen

- +** Beim ADAC Crashtest schneidet der C4 Cactus gut ab. Für die Insassensicherheit erhält das Fahrzeug 82 % der möglichen Punkte. In der Summe reicht es für vier von fünf Sternen (Stand: 10/2014). 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 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 ausreichend 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. Für die Ausstattungsvariante Feel ist optional die Citroen Connect Box erhältlich, die ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (Airbagauslösung) werden automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.
- Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keinen speziellen Halter im Kofferraum. Die Zurrösen am Kofferraumboden sind nur im Teppich eingelassen und können dadurch bei schweren Gegenständen nicht zur Ladungssicherung verwendet werden.

2,0

---

## Kindersicherheit

- +** Im Kapitel Kindersicherheit kann das Fahrzeug bei den ADAC Crashtests gute 79 % der möglichen Punkte einfahren. 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, sodass auch breite Kindersitze Platz finden. Hohe Kindersitze lassen sich vorn problemlos und hinten außen gerade noch 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. Der Mittelsitz ist zwar laut Hersteller für Kindersitze freigegeben, eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform aber kaum dafür. Drei Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank ohnehin keinen Platz.

1,8

---

## Fußgängerschutz

- +** Das Crashtestergebnis beim Fußgängerschutz kann sich sehen lassen. Der C4 Cactus kann hier mit 80 % der möglichen Punkte ein überraschend gutes Ergebnis einfahren.

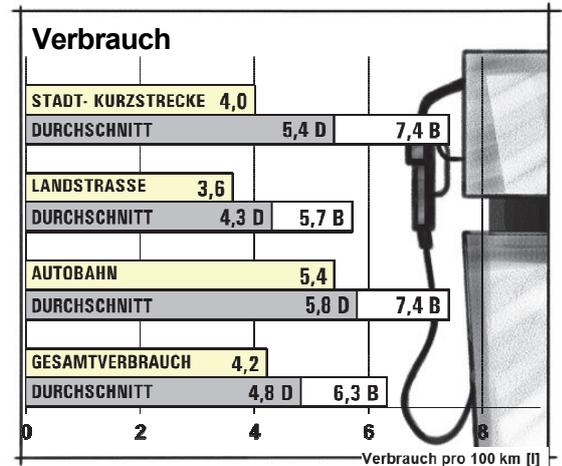
## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Citroen C4 Cactus BlueHDi 100 kann mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 134 g/km 33 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest einfahren. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Cactus 4,0 l/100 km und im Außerortsteil 3,6 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 5,4 l/100 km.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Der Dieselmotor erfüllt durch den Einsatz eines SCR-Systems mit AdBlue-Einspritzung die Abgasnorm Euro6. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen dadurch gering aus. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die NO<sub>x</sub>-Werte trotz AdBlue leicht erhöht aus. Der Citroen erhält in diesem Kapitel 46 von 50 Punkten. Addiert man die CO<sub>2</sub>- und Schadstoffpunkte, kommt der C4 Cactus BlueHDi 100 auf 79 Punkte im EcoTest und erreicht somit klar vier von fünf möglichen Sternen.



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

## 3,0 AUTOKOSTEN

### 2,3 Betriebskosten\*

⊕ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch von günstigem Diesel-Kraftstoff niedrig ausfällt, fallen auch die Betriebskosten entsprechend gering aus.

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 175.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- ⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Die jährliche Wartung mit Ölwechsel sorgt - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - für mehr Werkstattaufenthalte und somit Kosten. Die Ersatzteilpreise für Verschleißteile sind relativ teuer und auch für den Reifenersatz müssen erhöhte Kosten eingeplant werden.

### 3,4 Wertstabilität\*

Für den C4 Cactus BlueHDi 100 kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums ein durchschnittlicher Restwertverlauf erwartet werden.

## 4,3 Kosten für Anschaffung\*

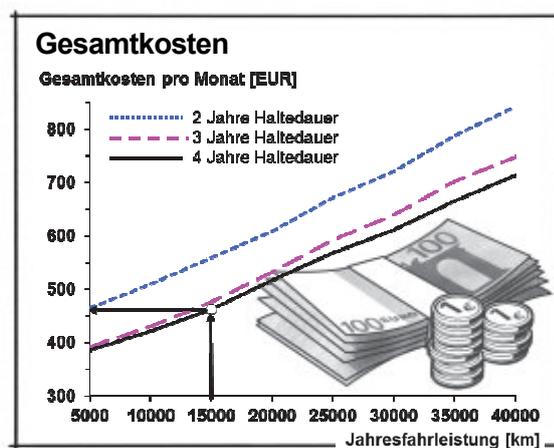
Der Grundpreis des getesteten C4 Cactus liegt bei 20.340 Euro. Das ist für einen Kleinwagen ein stolzer Preis, zumal es sich um die Grundausrüstung des BlueHDi 100 handelt. Immerhin fällt die Serienausstattung reichhaltig aus. Klimaanlage, Radio, Tempomat sind immer an Bord.

## 3,9 Fixkosten\*

Die fixen Kosten fallen für einen Kleinwagen nicht besonders niedrig aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 152 Euro zu Buche. Teuer zeigt sich der Citroen bei den Versicherungseinstufungen. Er ist sowohl bei der Haftpflicht als auch bei der Teil- und Vollkaskoversicherung recht ungünstig eingestuft (KH: 15; TK: 18; VK: 19).

## 2,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen insgesamt durchschnittlich aus. Während die Betriebskosten einen positiven Beitrag leisten, wirken sich sowohl die Anschaffungs- als auch die Fixkosten negativ aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 463 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech 75	PureTech 82	PureTech 110 Stop&Start	BlueHDi 100 Stop&Start
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1560
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	60 (82)	81 (110)	73 (99)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	118/2750	118/2750	205/1500	254/1750
0-100 km/h[s]	13,0	12,9	9,3	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	169	190	184
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,6   S	4,6   S	4,3   S	3,4   D
CO2 [g/km]	105	105	100	90
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	15/17/18	15/17/18	15/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	44	44	34	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	400	441	455	463
Preis [Euro]	13.990	15.340	18.540	20.340

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1560 ccm
Leistung	73 kW (99 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	254 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,3/11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,0/3,6/5,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	90 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test (*WTW)	<b>134 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4157/1729/1490 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1940 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1165 kg/445 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>320 l/605 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/825 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>1070 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>100 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>242 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>463 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18
Grundpreis	20.340 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	150 Euro°
Automatikgetriebe (ETG6)	750 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Klima-Paket)	490 Euro
Rückfahrkamera (City-Kamera-Paket)	490 Euro°
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
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Klima-Paket)	490 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Navigationspaket)	790 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, beheizbar (City-Kamera-Paket)	490 Euro°
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	525 Euro°
Panorama-Glasedach	490 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

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