



Citroen C4 Cactus BlueHDI 100 Stop&Start Shine

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (75 kW / 102 PS)

Als 2014 der erste C4 Cactus auf den Markt kam, staunte man nicht schlecht: Er hatte luftgefüllte Kammern an den Seitenflanken, die leichten Remplern den Schrecken nehmen sollten. Nun wurde der "neue" Cactus vorgestellt - Citroen spricht von einem neuen Modell, nüchtern betrachtet handelt es sich um ein Facelift. Auffälligste Änderung sind die verschwundenen Prallkissen, die nur noch von ähnlich designten Kunststoffplanken über den Seitenschwellern zitiert werden. Auch an der Front tat sich was, ein angedeuteter Kühlergrill fasst den Citroen-Doppelwinkel ein. Zudem sind einige vormals unlackierte Karosserieteile nun auch in der Karosseriefarbe gehalten. Auch unter der Haube gibt es eine Neuerung, der neue Diesel hat statt 1,6 nur noch 1,5 Liter Hubraum. Dieser nutzt eine AdBlue-Einspritzung, um die Stickoxidemissionen zu reduzieren - und das durchaus erfolgreich. Der Dieselverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 4,6 Litern auf 100 Kilometer. Kraft hat der 102 PS leistende Testwagen genug, um entspannt durch den Alltag zu kommen. Im Innenraum des ordentlich verarbeiteten Citroen zeigt sich, dass man mit einer ansprechenden Gestaltung auch einfachere Materialien durchaus ansprechend präsentieren kann. Das Armaturenbrett verzichtet auf viele Tasten, die Bedienung läuft hauptsächlich über den Touchscreen in der Mitte. Das ist zeitgemäß und spart dem Hersteller Geld, aber deswegen nicht praktischer. Nervig: Sogar der Drehzahlmesser wurde eingespart. Zudem ist das Infotainment-Menü recht undurchsichtig und verlangt Eingewöhnung. Wichtigste Neuerung beim C4 Cactus ist wohl das neue Fahrwerk, das konsequent auf Komfort getrimmt wurde. Und tatsächlich, der Testwagen gefällt mit einem für die Klasse bemerkenswerten Abrollkomfort - der Ruf des Citroens mit gelassenem Fahrwerk wird mit Leben gefüllt. Ein wirklich günstiges Angebot ist der Testwagen mit einem Grundpreis von über 23.000 Euro zwar nicht, leistet sich abgesehen vom teilweise merklichen Sparzwang aber auch keine groben Schnitzer. Zudem sticht das Auto auch ohne Luftkammern aus der Masse heraus. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Kona, Nissan Juke, Opel Crossland X, Fiat 500X, Ford EcoSport, Seat Arona, VW T-Cross.








- ⊕ gelungener Federungskomfort, gute Abgasreinigung und geringer Verbrauch, vorn großzügige Platzverhältnisse, niedriges Fahrzeuggewicht
- ⊖ teils sehr einfach und günstig gestaltet (Kombiinstrument, Kofferraumboden), hohe Ladekante, AdBlue-Tankstutzen schlecht erreichbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,6**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,5
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der Cactus spart an vielen Enden, meist aber recht geschickt. So sind die Materialien im Innenraum von einfacher - sprich: harter - Qualität, das klare und leicht avantgardistische Design zieht die Aufmerksamkeit aber auf sich. In Summe aber ist schon merklich, dass man es mit einem günstig gemachten Auto zu tun hat. Der Kofferraumboden ist alles andere als

3,5 Alltagstauglichkeit

Die zulässige Anhängelast fällt gering aus. Es dürfen gebremste Anhänger nur bis maximal 950 und ungebremste bis 580 Kilogramm gezogen werden, die maximal erlaubte Stützlast beträgt lediglich 55 Kilogramm. Insgesamt zuladen darf der Testwagen 450 Kilogramm, davon 80 auf dem Dach.

Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig nur ein Reifenreparaturset, das sich bei einem schweren Reifenschaden schnell als unbrauchbar erweist. Immerhin kann gegen Aufpreis für den BlueHDi 100 ein schmales Notrad geordert werden. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord.

3,2 Licht und Sicht

Die Enden des Cactus lassen sich gut abschätzen, wenn man auch das Ende der Motorhaube nicht direkt sieht. Helferlein für das Parken und Rangieren gibt außerdem auch noch: Hinten sind Parksensoren serienmäßig, vorn gegen Aufpreis im Paket mit einer Rückfahrkamera erhältlich. Zusätzlich kann auch ein Parklenkassistent unterstützen, dieser kostet aber weiteren Aufpreis.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis für den Citroen nur ausreichend aus. Vor allem der Blick nach schräg hinten wird durch die extrem breiten C-Säulen eingeschränkt.

⊕ Die Scheibenwaschanlage sprüht das Reinigungsmittel direkt vor die Scheibenwischer, eine elegante Lösung.



Sehr breite Dachsäulen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten stark ein.

stabil, der Unterboden ist unaufgeräumt und der Motor dort kaum verkleidet. Außerdem sind die meisten Blechkanten zwar noch ordentlich umgelegt, aber fast nie versiegelt.

⊖ Zum günstigen Eindruck passt auch, dass die Motorhaube von einem Stab offen gehalten wird.

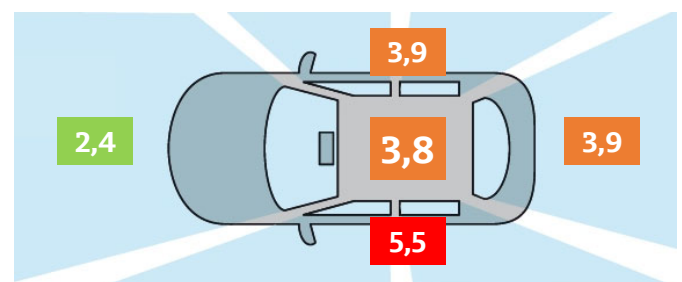
Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 4,6 Litern pro 100 Kilometer ergibt sich durch den 45 Liter fassenden Tank eine Reichweite von 975 Kilometern.

⊖ Den Tankdeckel muss man mit dem Zündschlüssel aufschließen - eine "altertümliche" Lösung. Zudem fehlt ein Fehlbetankungsschutz. Der Einfüllstutzen für den AdBlue-Tank befindet sich nur mühsam erreichbar unter dem Kofferraumboden.

⊖ Mit den Halogenscheinwerfern erhellt man die Straße zwar vernünftig und recht homogen, mit moderner Lichttechnik braucht sich der Cactus in Sachen Lichtstärke, Reichweite und auch Adaptivität aber nicht zu messen. Da ist das serienmäßige Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer auch nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

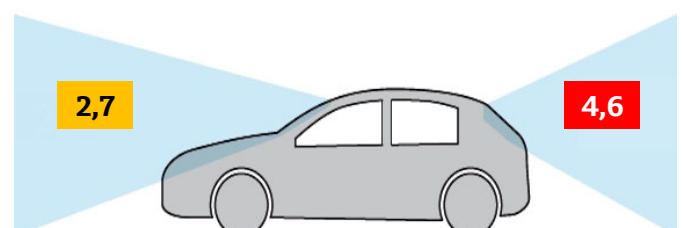
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,8 Ein-/Ausstieg

Vorn wie hinten haben die Türen zwei Rastungen, die immerhin recht zuverlässig halten.

Die Türausschnitte sind zwar angesichts der Fahrzeugklasse recht groß, die recht hohen Seitenschweller stören aber den Ein- und Ausstieg.

3,2 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen fällt für ein Fahrzeug in der Kleinwagenklasse ganz 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 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.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eigentlich ist die Kofferraumöffnung von praktischem Format, die nach innen ragenden Rückleuchten begrenzen die Breite der Öffnung aber unnötig.

⊖ Die Ladekante ist mit 82 Zentimetern über der Straße sehr hoch, zudem ist auch von innen eine hohe Stufe von 26 Zentimetern zu überwinden: Das Be- und Entladen ist gerade bei schwererem Gepäck mühselig.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrische geteilte Rücksitzlehne lässt sich über Tasten oben an der Lehne umlegen, das geht leicht von Hand und dank des kurzen Kofferraums auch vom Kofferraum aus. Beim Wiederaufstellen muss man aber auf die Gurte achten, da sie leicht im Lehnenschloss eingeklemmt werden können.

2,8 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der Innenraum ist konsequent auf Minimalismus getrimmt. Der sieben Zoll große Touchscreen und fünf darunter liegende Tasten müssen ausreichen, um annähernd alle Funktionen des Cactus zu steuern. Deswegen ist das Armaturenbrett angenehm aufgeräumt und die Bedienung unangenehm umständlich. Um die Temperatur zu ändern, muss man ein gesondertes Menü aufrufen. Um die Helligkeit der Schalterbeleuchtung zu ändern, muss man sich durch vier Menüebenen touchen. Zudem sind die Menüs nicht in einer klaren Struktur angeordnet

⊕ Die Schweller sind zwar nicht sehr niedrig, aber immerhin nicht sehr breit. Deswegen und auch durch die mit 46 Zentimetern in angenehmer Höhe liegende Sitzfläche steigt man insgesamt recht kommod ein und aus.

⊖ Es fehlen über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen.



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des Cactus für einen Kleinwagen von sehr ordentlicher Größe.

Legt man die Rücksitzlehne um, entsteht keine ebene Ladefläche, sondern ein von einer Stufe durchbrochener, ansteigender Boden. Die eine schwache Lampe beleuchtet den Kofferraum nur unzureichend.

⊖ Für Kleinkram findet man im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten, ein einzelner Taschenhaken muss als Stauraumkonzept ausreichen.

- nach einer gewissen Eingewöhnungszeit kann man sich zumindest merken, welche Funktion man wo findet. Gut gelöst dagegen ist die graphische Darstellung mit einer klaren Schrift und leicht verständlichen Erklärungen zu den einzelnen Fahrzeugfunktionen.

Die "herkömmlichen" Einstellungen wie die von Lenkrad, Sitzen und Spiegeln gehen dafür leicht von der Hand. Nur die Tiefeneinstellung des Lenkrads könnte in einem weiteren Bereich möglich sein.

⊕ Vorn und hinten bietet der Cactus sowohl eine zentrale Innenleuchte als auch einzelne Leseleuchten - ein Lämpchen im Schminkspiegel fehlt aber.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Der Cactus konzentriert sich auf die wichtigsten modernen Funktionalitäten, wenn es um die Konnektivität geht. Bluetooth, ein USB-Anschluss, Apple CarPlay und Android Auto sind beim Cactus Shine serienmäßig, einen CD-Player gibt es aber nicht. Digitaler Radioempfang ist gegen Aufpreis zu haben, das Navigationssystem ist dagegen wiederum serienmäßig, wenn man die höchste Ausstattungslinie wählt. Besonderheiten wie weitere USB-Anschlüsse oder eine Steckdose im Kofferraum findet man im Cactus nicht.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde noch größere Personen

3,2 Raumangebot hinten

Auch im Fond fallen die Platzverhältnisse für einen Kleinwagen ordentlich 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 und wir am meisten noch durch die breite und nah am Kopf befindliche C-Säule eingeschränkt.

3,4 Innenraum-Variabilität

Bei den Ablagen ergibt sich ein zwiespältiges Bild. Zwar fehlt vorn ein Brillenhalter, die Becherhalter vor dem Schaltknäuel sind nicht tief genug und im Fond gibt es gar keine Becherhalter, aber: Die Türfächer hinten sind - dank der nicht versenkbaren Scheiben - rekordverdächtig groß, auch vorn sind sie sehr ordentlich dimensioniert. Das - dank des im Dachhimmel ver-

3,0 KOMFORT

2,4 Federung

Der Cactus hat als erster Citroen in Europa als Teil der Komfort-Offensive neuartige Dämpfer verbaut und nennt die Technik Advanced Comfort Federung. Die Dämpfer sind mit zwei integrierten Federn ausgerüstet, die den Endanschlag frühzeitig weich begrenzen.

Zwar handelt es sich bei diesen Dämpfern um ein eher simples



Das außergewöhnliche Innenraumdesign kann den Eindruck der harten, kratzempfindlichen Materialien nicht ganz kaschieren. Wie bei vielen anderen Vertretern des PSA-Konzerns muss die Funktionalität hinter dem minimalistischen Bedienkonzept zurückstehen.

zulassen. Das subjektive Raumempfinden ist dank der nicht sehr wuchtig gestalteten Armaturen und der hohen Dachlinie gut.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz

bauten Beifahrerairbags - von oben zugängliche Handschuhfach ist zwar nicht beleuchtet, aber groß und prima zu überblicken.

3,2 Sitze

Auch die Sitze sind Teil des Citroen-Komfortkonzepts namens Advanced Comfort. Sie sollen eine besonders ausgeklügelte Polsterung aufweisen - tatsächlich ist diese gelungen. Die Sitze sind dazu recht breit und bieten dadurch zwar recht viel Bewegungsfreiheit, aber wenig Seitenhalt. Beim Topmodell Shine ist

auch der Beifahrersitz serienmäßig höhenverstellbar, die Neigung der Sitzflächen ist aber nicht einstellbar. Hinten sitzt man klassenüblich, also auf einer bankähnlichen Sitzgelegenheit.

3,3 Innengeräusch

Ein besonders leises Auto ist der Cactus nicht. Der Motor drängt sich vor allem unter Last in den Vordergrund, auf der Autobahn dominieren dann meist die Windgeräusche. Resultat: Bei 130

km/h wird im ADAC Autotest ein Geräuschpegel von 69,3 dB(A) gemessen.

3,5 Klimatisierung

Der C4 Cactus Shine kommt serienmäßig mit einer Klimaautomatik samt einstellbarer Intensität. Abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sind ebenfalls stets dabei, Sitzheizung vorn kostet Aufpreis.

⊖ Vorn stehen nur drei Luftdüsen zur Verfügung, rechts fehlt eine. Zudem ist bei diesen der Luftstrom nicht getrennt in Richtung und Stärke einstellbar. Die hinteren Scheiben sind nur Ausstellfenster und können nicht heruntergelassen werden.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Turbodiesel mit anderthalb Litern Hubraum beschleunigt den C4 ordentlich, ohne aber sportliche Gefühle zu wecken. Laut Hersteller beschleunigen die 102 PS den Cactus in 11,1 Sekunden auf Tempo 100, bei 190 km/h endet der Vor-

trieb. Auch die ADAC Messwerte zeigen die völlig ausreichenden Muskeln des Testwagens: In 6,7 Sekunden beschleunigt er von 60 auf 100 km/h, der Durchzug in den Gängen vier und fünf ist ebenfalls praxistauglich. Nur der lange sechste Gang ist eher zum Dahingleiten als zum Beschleunigen ausgelegt.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,5 Liter große Diesel ist einer der besseren Vertreter seiner Zunft. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung geben keinen Grund zur Klage, auch verkneift sich der Franzose ein Brummen bei niedrigen Drehzahlen weitgehend. Vibrationen sind im Lenkrad spürbar, aber im Vergleich mit

anderen Vierzylinder-Dieseln im Segment ist der Citroen einer der guten.

⊖ Der Motor selbst ist zwar ziemlich laufruhig, gerade in den unteren Gängen aber macht sich beim starken Beschleunigen ein deutliches Zittern des Vorderwagens bemerkbar.

2,7 Schaltung/Getriebe

Das Sechsgang-Getriebe passt gewissermaßen zum komfortorientierten Auftritt des C4 Cactus: Die Gänge lassen sich nicht sportlich-knackig, sondern eher unauffällig-weich einlegen. Es gibt präziser geführte Schalthebel, insgesamt geht der Schaltkomfort aber in Ordnung. Die Kupplung schlägt in die gleiche Kerbe und bietet nicht allzu viel Gefühl für den Schleifpunkt, was sich mitunter in merklichen Schaltschlägen äußert.

⊕ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

⊖ Mangels Drehzahlmesser kann kein Wert für die Drehzahl bei 130 km/h angegeben werden.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des C4 Cactus BlueHDi kann sich sehen lassen, wenn der Wagen auch nicht besonders sportlich ist. Der Citroen reagiert verzögert auf ein dynamisches Anlenken, Spurrinnen nehmen dafür aber wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität.

Im ADAC Ausweichtest kann der Cactus ein gutes Ergebnis einfahren. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, regelt das elektronische Stabilitätsprogramm effektiv und baut viel Geschwindigkeit ab. In Folge kann man den Cactus entspannt durch den Parcours lenken. Hebt man in Kurven das Gaspedal oder bremst gar, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Cactus mit dem Heck zwar merklich nach außen, im Zweifelsfall regelt das ESP aber rechtzeitig.

2,9 Lenkung

Die Lenkung lässt um die Mittellage Gefühl vermissen und könnte gerade bei höherem Tempo etwas stärker zentrieren, um entspanntes Fahren zu unterstützen. Bei der Kurvenfahrt aber bessert sich das Gefühl für die Vorderachse, es lässt sich angemessen präzise durch Landstraßenkurven zirkeln.

3,0 Bremse



















Der Testwagen steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 36,0 Metern - ein solider Wert. Potential für Verbesserung lässt die Bremsanlage aber. Die Dosierbarkeit ist gut, das Ansprechverhalten der Fahrzeugklasse angemessen.

2,9 SICHERHEIT

3,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Seit dem Modellwechsel gibt es einige neue Assistenzsysteme im Cactus - leider keines davon serienmäßig, auch nicht in der getesteten Spitzenversion. Kauft man das neue Drive-Assist-Paket für 750 Euro dazu, kommt der C4 Cactus aber immerhin auf einen ziemlich aktuellen Stand in Sachen aktive Fahrassistenz: Er erkennt dann Verkehrszeichen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen, überwacht passiv, ob man in der eigenen Spur bleibt, erkennt nachlassende Konzentration des Fahrers, überwacht den toten Winkel und bremst bei erkannten Hindernissen automatisch - auf fahrende Hindernisse bis 85 km/h und auf stehende bis zu einer Geschwindigkeit von 62 km/h. Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer sind serienmäßig in allen Cactus verbaut, wie auch die automatische Aktivierung der Warnblinkanlage bei einer Notbremsung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der bis 2018 erhältliche C4 Cactus gut ab - leider wurde das neue Modell noch nicht getestet. Da die Karosserie nur behutsam verändert wurde, kann zur Bewertung der alte Test heran gezogen werden. 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 schützen die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 Metern.

Bei der Ausstattungsvariante Shine ist die Citroen Connect Box serienmäßig; diese beinhaltet ein Notrufsystem. Nach einem Unfall (Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und anschließend bei Bedarf die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch manuell durch Betätigung der SOS-Taste vor dem Innenspiegel herstellen.

2,3 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 Isofix-Halterungen 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.

2,6 Fußgängerschutz

Beim Insassenschutz erreichte der alte C4 Cactus 80 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz, kein schlechtes Ergebnis.

1,9 UMWELT/ECOTEST

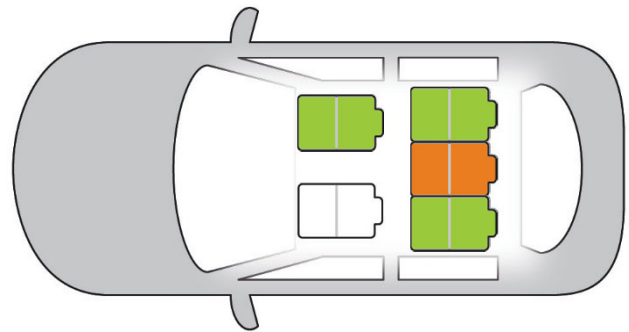
2,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Citroen C4 Cactus BlueHDi 100 kann mit einer CO₂-Bilanz von 146 g/km 35 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des EcoTest einfahren. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Cactus 4,2 l/100 km und im Außerortsteil ebenfalls 4,2 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 5,7 l/100 km.

⊖ Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keinen speziellen Halter im Kofferraum. Die Zurrösen am Kofferraumboden sind nur im herausnehmbaren Teppich eingelassen und können dadurch nicht zur Ladungssicherung schwerer Gegenstände verwendet werden.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Nutzt man im Fond besonders raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Stützfuß, können die Vordersitze nicht mehr ganz zurück geschoben werden. Im Test gab es außerdem Probleme mit besonders hohen Kindersitzen auf der Rückbank - diese stehen je nach Modell am Dach an. Wie immer ist vor dem Kindersitzkauf eine Probemontage anzuraten. Der Fondmittelsitz ist zur Kindersitzmontage nicht gut geeignet, Isofix steht hier auch nicht zur Verfügung.

Ein Fußgänger erkennender Notbremsassistent ist nicht erhältlich.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	42		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	42		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,7		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,6		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe hat der Cactus gut im Griff - insbesondere die Stickoxidemissionen werden durch die Harnstoff-Einspritzung wirkungsvoll eingedämmt, wenn es auch diesbezüglich noch sauberere Autos gibt. Da auch die Partikel- und sonstigen Emissionen nicht negativ auffallen, erreicht der

Citroen hier 47 von 50 Punkten. Die Prüfstandmessungen sind durch ADAC-Messungen im realen Straßenverkehr bestätigt. Die insgesamt erreichten 82 Punkte im Ecotest reichen für vier Sterne.

1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 23.290 Euro kostet der C4 Cactus Shine mit dem 102 PS starken Diesel mindestens, viel kommt dann aber nicht mehr hinzu. Nur Sitzheizung, die Pakete mit Parksensoren und Rückfahrkamera sowie aktiven Sicherheitssystemen sind noch

wichtige Optionen. Die Versicherungseinstufungen kommen dem Fahrzeughalter nicht allzu teuer, die für den Testwagen jährlich fällige Steuer nach WLTP beträgt 206 Euro.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 110 Stop&Start Live	PureTech 130 Stop&Start Feel	BlueHDi 100 Stop&Start Feel
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (131)	75 (102)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1500	230/1750	250/1750
0-100 km/h [s]	10,3	9,1	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	208	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/19	16/17/19	16/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	17.690	20.390	20.990

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	75 kW/102 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	3,8/4,8 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	99/127 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.170/1.714/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	1.160/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	348/1.170 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/950 kg
Stützlast/Dachlast	55/80 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Villaverde

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,2/11,4/22,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 89V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	4,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,2/4,2/5,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	121 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	975 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/605/975 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	241 Euro
Monatliche Gesamtkosten	513 Euro		
Steuer pro Jahr (Testfahrzeug) ¹	206 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/19		
Basispreis C4 Cactus BlueHDi 100 Stop&Start Shine	23.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.205 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.228 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus des Testfahrzeugs. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	1.200 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	450 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	750 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	750 Euro° (Paket)/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/750 Euro° (Paket)
Spurassistent	750 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	790 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (im Zubehör, ohne Montage)	329 Euro
Metalllackierung	525 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	490 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	2,7
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,0	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,0
Innenraum	2,8	Sicherheit	2,9
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,4
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	2,5
Federung	2,4	Schadstoffe	1,3
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	3,5		

Stand: Februar 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.