



KIA Picanto 1.0 ISG Spirit

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (49 kW / 67 PS)

Die kleinste Baureihe von Kia hat 2017 wieder eine Erneuerung erfahren: der Picanto bietet einige Ausstattungsdetails, die man sonst erst in höheren Klassen findet. Beispielsweise gibt es einen radarbasierten Notbremsassistenten oder ein Navisystem mit Echtzeit-Verkehrsinformation, die bei der Routenführung berücksichtigt wird. Bei der Außenbeleuchtung setzt Kia teilweise auf LED, leider gibt es die Frontscheinwerfer nur in Halogenausführung - aber immerhin dank Projektionstechnik mit gleichmäßiger Ausleuchtung. Als Basismotorisierung dient weiterhin ein 1,0-l-Dreizylinder-Benziner mit überschaubaren 67 PS. Für die Stadt ist der Antrieb ausreichend, aber schon auf der Landstraße muss man sich beim Beschleunigen in Geduld üben. Mit viel Anlauf kann man auch auf der Autobahn mitschwimmen. Weil aber das kleine Motörchen so schuffen muss, bleibt es nicht mehr sauber und verliert fast alle Punkte im Schadstoffbereich des EcoTest; ausgerechnet wegen hoher Kohlenmonoxidwerte, die Partikelwerte - sonst ein typisches Benzinerproblem - bleiben unauffällig. Immerhin geht der Motor sparsam mit Benzin um. Das Fahrwerk ist komfortorientiert und sicher abgestimmt, es hat genug Reserven und man darf gespannt sein auf den später folgenden Dreizylinder-Turbobenziner, der mit 100 PS mehr Fahrspaß verspricht. Der Picanto ist in der Summe seiner Eigenschaften ein interessantes Angebot und hat einen besonderen Trumpf: sieben Jahre Garantie (bis 150.000 km). **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, Seat Mii, Skoda Citigo, Toyota Aygo, VW up!.

⊕ gute Serienausstattung, Extras aus höheren Klassen verfügbar, niedrige Unterhaltskosten, lange Garantie

⊖ schwacher Motor, keine Stützlast, kein DAB+ erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,4

AUTOKOSTEN 1,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,7
	Stadtverkehr	2,3
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,8
	Transport	4,0
	Fahrspaß	3,9
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★☆☆☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Der Picanto macht schon auf den ersten Blick einen modernen und modischen Eindruck. Verchromte Türgriffe und LED-Tagfahrlicht sowie LED-Blinker vorne lassen staunen, immerhin handelt es sich um einen Kleinwagen. Auch bei genauerem Blick außen über die Karosserie bleibt der gute Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Schaut man aber unter das Auto, fällt die lückenhafte Unterbodenverkleidung auf (vorne und hinten weitgehend offen). Beim Blick ins Auto sieht man die mehrteiligen, mit unschönen Schweißpunkten zusammengehaltenen Fensterrahmen. Design-technisch bemüht sich Kia auch im Innenraum, durch Applikationen in

3,2 Alltagstauglichkeit

Legt man den EcoTest-Verbrauch zugrunde, kommt der kleine Kia mit einer Tankfüllung (35 l) über 640 km weit. Er verfügt zwar über fünf Sitzplätze, der hinten in der Mitte ist aber sehr schmal ausgeführt und nur Kindern zuzumuten. Die Zuladung von 415 kg ist mit vier Erwachsenen und etwas Gepäck meistens auch erschöpft. Schraubenschlüssel und Wagenheber kosten Aufpreis, ebenso ein Notrad, das man über das Zubehör ordern muss; serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord.

⊕ Mit seinen kompakten Ausmaßen und seinem kleinen Wendekreis von gut zehn Metern ist der Picanto sehr

3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; es gibt optional eine Rückfahrkamera, die für noch präziseres Rangieren von Vorteil ist. Parksensoren hinten kosten Aufpreis, für die Front gibt es keine. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Picanto ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Die Sicht im Innenspiegel ist ebenso zufriedenstellend wie die in den Außenspiegeln; der auf der Fahrerseite verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst zufriedenstellend, es bleiben aber links und oben rechts Bereiche der Frontscheibe ungewischt.

Alu- und schwarzer Hochglanzoptik mehr Wertigkeit zu vermitteln; es bleibt ansonsten aber durchgehend bei ungeschäumtem harten Kunststoff.

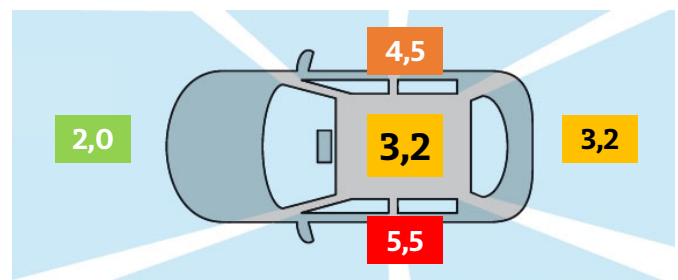
⊖ Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffüberzug sind in dieser Klasse normal, ein weicherer Dachhimmel aus Stoff wäre aber wünschenswert und könnte besser dämmen. Ein Tausch der Scheinwerferlampen ist mit Bordmitteln zwar möglich, weil vorgeschrieben, jedoch besonders beim linken Scheinwerfer umständlich, weil der Motorraum hinter dem Scheinwerfergehäuse recht verbaut ist.

wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite.

⊖ Eine Anhängerkupplung ist nicht verfügbar, eine Anhängelast nicht eingetragen. Zu einer möglichen Dachlast äußert sich Kia nicht, es wird weder im Handbuch noch in den technischen Daten eine Freigabe erteilt. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen und muss über einen kleinen Hebel im Fußraum des Fahrers geöffnet werden.

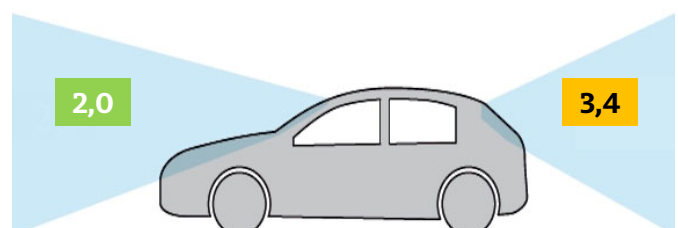
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Bei den Scheinwerfern setzt Kia auf ein H7-Projektionssystem - ungewöhnlich in der Klasse, weil vergleichsweise aufwendig. Das Ergebnis spricht aber für sich, das Licht wird gleichmäßig auf der Straße verteilt und ist ausreichend hell. Die Bremslichter sind in LED-Technik ausgeführt (mit Ausnahme der dritten Bremsleuchte).

2,4 Ein-/Ausstieg

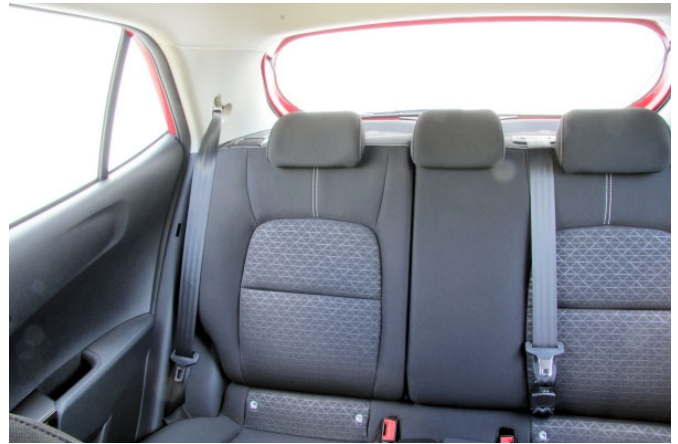
⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Picanto gelingt leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher nicht. Die Sitzfläche befindet sich gut 43 cm über der Straße. Insgesamt eine günstige Konstellation. Die großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Im hinteren Fußraum stört kein Mittelunnel. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet über die Fahrzeuglichter das Umfeld

4,0 Kofferraum-Volumen

⊖ In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 200 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 290 l zur Verfügung. Aufgrund des schmalen Formats kann man nur zwei Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 470 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 850 l Volumen verfügbar.

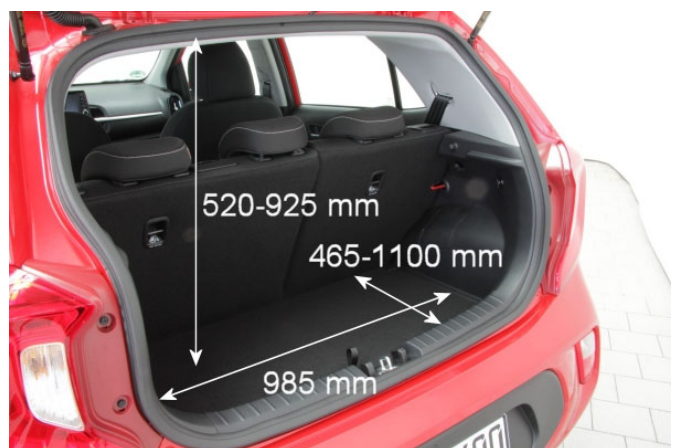
3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe einfach öffnen. Sie schwingt hoch genug, so dass sich bis etwa 1,85 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich für einen Kleinwagen recht hohe 74 cm über der Straße, entsprechend hoch muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Dank doppeltem Kofferraumboden kann die Stufe innen zwischen 8 und gut 22 cm variiert werden. Diese Variabilität ist praktisch und in dieser Fahrzeugklasse eine Seltenheit. In oberer Position finden etwa



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten - das ist für den Alltag zu grob gerastert. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.



Mit 200 l Volumen besitzt der KIA einen Kofferraum von klassenüblicher Größe.

60 Liter Gepäck unter dem variablen Boden Platz; ganz unten in der Reserveradmulde sind weitere etwa 20 Liter Stauraum verfügbar. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine fast ebene Ladefläche im Verbund mit dem Kofferraumboden in oberer Position.

⊖ Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen sollte man auf die äußeren Gurte achten,

um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht erhältlich.

3,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Picanto gelingt recht einfach, einerseits weil es nicht zu viele Detailfunktionen zu steuern gibt, andererseits weil Kia auf vergleichsweise große und klare Tasten setzt. Die Standard-Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der Monitor des Navigationssystems befindet sich in günstiger Höhe, anders das Bedienteil der Klimaautomatik, es ist zwar simpel und übersichtlich aufgebaut, aber recht tief platziert. Mit Ausnahme des Spiegeleinstellers sind praktisch alle Schalter vorbildlich beleuchtet, auch die Lenkradtasten. Von diesen gibt es recht viele, aber sie sind gut greifbar und nach gewisser Lernphase auch gut verständlich. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei allen offenen Klappen und Türen wird der Fahrer gewarnt.

⊖ Als Innenraumbeleuchtung gibt es vorne nur eine zentrale Leuchte, jedoch keine Leseleuchten; hinten fehlt

die Beleuchtung komplett. Nur das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen ohne Automatik auskommen.



Bis auf die tief angeordneten Bedienelemente für die Klimatisierung ist die Funktionalität gut gelungen. Auch die Verarbeitungsqualität geht in Ordnung.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage verbaut Kia serienmäßig, ebenso sind ein USB- und ein AUX-Anschluss immer dabei. Optional kann die Sprachsteuerung eines gekoppelten Handys über den Picanto genutzt werden (Siri oder Google). Die Handy-Anbindung über Apple CarPlay und Android Auto ist als Extra verfügbar. Das optionale Navigationssystem setzt auf die Kooperation mit TomTom, über den Navi-Spezialisten sind Online-Verkehrsdaten in

Echtzeit verfügbar, die in der Routenplanung berücksichtigt werden können; dafür wird eine Datenverbindung über ein gekoppeltes Handy benötigt.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich, auch einen DAB-Tuner sucht man in der Ausstattungsliste vergeblich.

2,9 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich mehr. Die Innenbreite ist aufgrund der geringen Fahrzeugbreite beschränkt, allgemein betrachtet ist sie folglich nur

ausreichend. Das Raumempfinden im Picanto ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut.

4,7 Raumangebot hinten

⊖ Auf der Rückbank zeigt sich, dass auch ein Picanto nicht zaubern kann: sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, wird es hinten schon ab einer Größe von 1,60 m für die Knie eng. Der Raum über den Köpfen würde auch für deutlich größere Menschen reichen. Auf der Rückbank ist es wie in praktisch jedem Kleinstwagen eng, gemessen genauso wie gefühlt.

4,1 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in der Mittelkonsole und zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne; die Türfächer vorne sind allerdings schmal, nur kleinere Flaschen passen hinein. Die beiden Becherhalter vorne sind praktisch gestaltet und mit ihrer Drehmechanik erstaunlich aufwendig. Hinten gibt es keine Becherhalter oder dergleichen.

3,4 KOMFORT

3,3 Federung

Das Fahrwerk ist für einen Kleinstwagen insgesamt recht ausgewogen, es ist nicht zu straff abgestimmt, macht den Picanto aber auch nicht zur "Schaukel" auf schlechten Wegen. Im Stadtverkehr werden Einzelhindernisse und Tempeschwellen recht gut pariert, ebenso wellige Fahrbahn, wenn die Unebenheiten nicht zu hoch sind - falls doch, kommt der Picanto an seine Grenzen und die Karosserie in



Im Fond finden aufgrund des stark eingeschränkten Knieraums lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m ausreichend Platz.

Das Handschuhfach ist recht klein, nicht beleuchtet oder abschließbar und nicht klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

3,5 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Kurvenfahrten wenig Seitenhalt, weil zwar die Sitzflächen ordentliche Konturen aufweisen, die Lehnen aber nur wenig Seitenhalt bieten. Es gibt eine Mittelarmlehne zwischen den Vordersitzen, die sich längs einstellen lässt. Die Kopfstützen vorne können in der Höhe und sogar im Abstand zum Kopf eingestellt werden - das ist unter den Kleinstwagen eine Besonderheit.

deutliche Bewegung. Auf der Landstraße ist er passabel gefedert unterwegs, nur eine leichte Stuckerneigung fällt auf. Die zeigt sich auch ab und an auf der Autobahn, wo der Picanto ansonsten einen annehmbaren Federungskomfort liefert. Die Fahrten auf Kopfsteinpflaster sind eine Tortur, während die Unebenheiten ausreichend weggedefert werden, ist das Dröhnen, Brummen und Scheppern akustisch eine hohe Belastung für die Insassen.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen; große Erwachsene auf der Beifahrerseite kommen dem Dachhimmel schon recht nahe. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

3,8 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,0 dB(A) - ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Der Motor selbst klingt kernig beim Ausdrehen, er ist unter Last zwar laut, neigt aber erst über 5.000 1/min zu nervigem Dröhnen; in den hohen Gängen

brummt er bei niedrigen Drehzahlen. Windgeräusche sind nicht auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter. Das ist über 100 km/h so dominant, dass Telefonate über die serienmäßige Freisprecheinrichtung schwieriger werden, weil man am anderen Ende der Leitung schlechter verstanden wird.

3,4 Klimatisierung

Der Picanto in der getesteten Spirit-Ausstattung besitzt serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik. Optional bekommt man eine Sitzheizung für die Vordersitze und sogar eine Lenkradheizung. Während der vordere Innenraum

dank zahlreicher Luftdüsen gut klimatisiert wird, müssen die hinteren Sitze ganz ohne Luftdüsen auskommen, auch im Fußraum.

3,7 MOTOR/ANTRIEB

4,3 Fahrleistungen

⊖ Der Picanto ist ein kleines und leichtes Auto, aber auch damit hat der Dreizylinder mit unter einem Liter Hubraum ziemlich zu kämpfen. Er leistet maximal 67 PS, seine 96 Nm Drehmoment liegen bei recht hohen 3.500 U/min an; d.h. soll es einigermaßen vorangehen, muss man hohe

Drehzahlen bemühen. Den "Sprint" von 60 auf 100 km/h absolviert er in 10,5 Sekunden, Überholvorgänge sollten also gut geplant sein. Gleicher Tempozuwachs, aber ohne Schalten geht noch gemächlicher, im 4. Gang in über 18 Sekunden und im 5. Gang in langen 26 Sekunden.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Motorvibrationen sind vor allem unterhalb von 1.500 U/min zu spüren, darüber läuft der Dreizylinder recht ordentlich und kultiviert. Es sind auch die niedrigen Drehzahlen unter 2.000 U/min, die den Verbrenner brummig

wirken lassen, ansonsten zeigt er einen akustisch unauffälligen Lauf, erst beim Ausdrehen über 5.000 U/min wird er laut. Die Leistung entfaltet sich recht gleichmäßig, bei mittleren Drehzahlen fühlt er sich am wohlsten zum Mitschwimmen im Verkehr.

3,3 Schaltung/Getriebe

Die fünf Vorwärtsgänge des Getriebes sind insgesamt recht präzise geführt und lassen sich gut schalten. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts im Schaltschema, eine klassische Anordnung in dieser Klasse. Er ist nicht separat über einen Ring oder über Herunterdrücken gesichert. Nicht immer auf den ersten Versuch lässt sich der Rückwärtsgang einlegen, dann muss man einmal kurz einen Vorwärtsgang einlegen und anschließend einen zweiten Versuch zum Rückwärtsfahren starten - das ist nicht mehr zeitgemäß. Unterwegs erweisen sich die fünf Gänge als ausreichend, es ergeben sich keine zu großen Drehzahl-sprünge beim Schalten. Das Getriebe ist insgesamt kurz

übersetzt, alles andere wäre bei dem kleinen Basismotor auch nicht sinnvoll. Eine Schaltempfehlung und eine Berganfahrhilfe sind serienmäßig an Bord. Das Start-Stopp-System funktioniert gut, es startet den Motor auch nach dem "Abwürgen" wieder von selbst, wenn man auskuppelt und den Gang rausnimmt.

⊖ Der Motor nimmt nach dem Schaltvorgang immer etwas verzögert wieder Gas an; schaltet man gemütlich, fällt das nicht weiter auf, aber bei schnellem Schalten ergibt sich immer eine lästige Verzögerung.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der Picanto liegt insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, auf Lenkbefehle reagiert der Kleinwagen angemessen und nicht zu empfindlich oder zu träge. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Kia kaum aus der Ruhe. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch Gaswegnehmen oder ausgeprägter noch durch eine Bremsung, bleibt der Picanto auch dann noch gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz durchdrehende Antriebsräder - in diese Situation bringt einen der kleine Motor aber selten. Beim Ausweichtest wird ein nach außen drängendes Heck vom effektiv regelnden ESP eingefangen, das Untersteuern ist gut beherrschbar. Der Picanto lässt sich somit sicher und ausreichend dynamisch durch den Parcours steuern.

2,7 Lenkung

Zufriedenstellend abgestimmt ist neben dem Fahrwerk auch die Lenkung. Sie zentriert ordentlich und gefällt mit angemessener Reaktion beim Anlenken. Sie liefert eine passende Rückmeldung für eine gute Zielgenauigkeit. Von Anschlag zu Anschlag braucht es unter drei Lenkraddrehungen, beim Rangieren ist also nicht zu viel Kurbelei notwendig.

2,9 Bremse

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich angemessen dosieren. Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei nur zufriedenstellenden 36 m. Bremsst man in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt ESP mit.

3,2 SICHERHEIT

3,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Picanto verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und eine Reifendruckkontrolle. Auf eine Notbremsung machen schnell blinkende Bremslichter sowie ab Stillstand die Warnblinkanlage aufmerksam. Optional sind ein Tempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremsssystem	optional
	vorausschauendes Notbrems-system	optional
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Ebenfalls in der Aufpreisliste findet sich ein radarbasierter Notbremsassistent mit Kollisionswarnung, bis 30 km/h

sollen Unfälle weitgehend vermieden, darüber ein Aufprall abgeschwächt werden.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der Picanto verfügt serienmäßig über Front und vordere Seitenairbags sowie Vorhangairbags an den Seiten. Zusätzlich schützt den Fahrer im Ernstfall ein Knieairbag. Ein ADAC Crashtest für das aktuelle Modell liegt noch nicht vor, der Vorgänger hat aber ein solides Vier-Sterne-Resultat (86 Prozent) erzielen können - es ist also zumindest ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis fast zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen prinzipiell nur bis knapp 1,70 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch für größere Menschen ein guter

Schutz gewährleistet ist. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten; hinten wird der Anschnallstatus angezeigt, löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Platz, sind im Notfall daher schwieriger zu finden. Es fehlen stabile Verzurrösen.

3,4 Kindersicherheit

Auch für die Kindersicherheit ist noch kein aktuelles Crashtestergebnis vorhanden, der Vorgänger konnte 2011 insgesamt gut abschneiden (83 Prozent). Das Angurten von Kindersitzen gelingt einfach, weil die Gurtschlösser fixiert sind und alle Gurte eine ausreichende Länge aufweisen. Allerdings ist der linke Sitzplatz auf der Rückbank laut Betriebsanleitung nicht für Kindersitze freigegeben; Isofix-Haltepunkte und Ankerhaken sind aber trotzdem auf beiden äußeren Sitzen hinten vorhanden, eine i-Size Freigabe gibt es dafür ebenso. Auf allen Plätzen finden auch hohe Kindersitze genug Platz. Für drei Kindersitze nebeneinander ist die Rückbank des Picanto verständlicherweise zu schmal. Der Beifahrersitz besitzt zwar keine Isofix-Halterungen, eignet sich aber ansonsten gut für Kindersitze, zumal die Airbags bei Bedarf deaktiviert werden können. Alle äußeren Gurte verfügen über Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer.

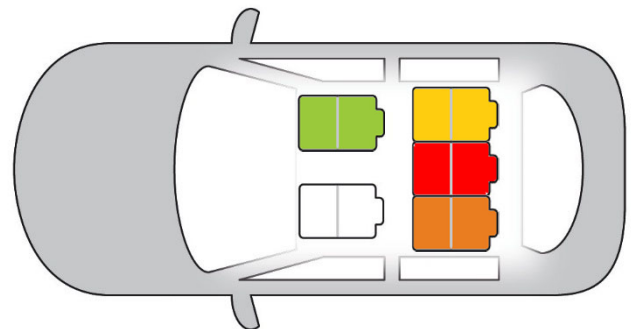
⊖ Für Kindersitze mit einer Base ist der Picanto eigentlich zu klein, der Vordersitz muss dafür so weit nach vorne geschoben werden, dass ein Erwachsener darauf kaum noch Platz findet.

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Die Front des Picanto scheint im Vergleich zum Vorgänger nicht grundlegend geändert worden zu sein. Auch gibt es kein explizites Fußgängerschutzsystem. Im näheren Bereich unter der Motorhaube befindet sich der Motor und weitere harte Bauteile, daher ist von einem

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)

höheren Verletzungsrisiko bei einem Aufprall auszugehen. Der Vorgänger-Picanto erzielte beim Crashtest nur 47 Prozent und damit einen unzureichenden Fußgängerschutz.

4,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Kia Picanto liegt im aktuellen EcoTest bei insgesamt 5,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 143 g pro km. Der EcoTest wird mit realistischem Gewicht samt 200 kg Zuladung und auch etwas flotter als der Prüfzyklus gefahren, daher kann die Werksangabe von optimistischen 4,2 l/100 km nicht erreicht werden. Innerorts ergibt sich ein EcoTest-Verbrauch von 5,6 l, außerorts von 4,8 l und auf der Autobahn von 6,1 l alle 100 km.

5,5 Schadstoffe

⊖ Der kleine Motor muss im EcoTest häufig bei Volllast arbeiten, um die geforderten Geschwindigkeiten zu erzielen. Offensichtlich ist der Dreivegekat nicht ausreichend dimensioniert, denn in allen Zyklen zeigt der Picanto einen erhöhten Kohlenmonoxid-Ausstoß. Bei den Partikelwerten dagegen bleibt er unauffällig - der Dreizylinder ist kein Direkteinspritzer und daher konzeptionell unproblematisch. Am Ende kann er aufgrund seines hohen Schadstoffausstoßes nur 4 von 50

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

möglichen Punkten erzielen. Zusammen mit den 36 Punkten für den moderaten CO₂-Ausstoß erhält der kleinste von Kia immerhin 40 Punkte und damit 2 von 5 Sternen im ADAC EcoTest.

1,0

AUTOKOSTEN

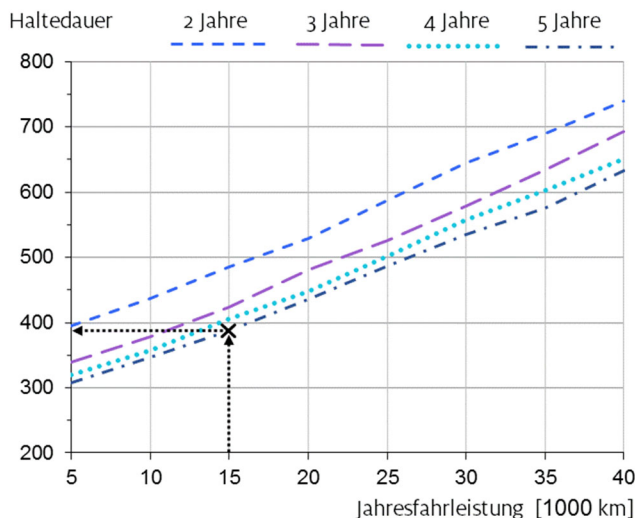
1,0

Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei knapp 14.000 Euro - das ist nicht wenig Geld für einen Kleinstwagen, allerdings kommt der Picanto mit viel Ausstattung, die in seiner Klasse alles andere als selbstverständlich ist. Der absolute Wertverlust hält sich in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank niedrigem Verbrauch und günstigen Werkstattkosten. Zur Inspektion möchte der Kia alle 15.000 km oder einmal im Jahr. Ein großer Vorteil ist die siebenjährige Garantie bis 150.000 km - eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern entweder gar nicht oder nur gegen hohen Aufpreis. Die lange Garantie ist auch hilfreich beim Wiederverkauf - allerdings sollte man sehr darauf achten, die Wartungen und Reparaturen genau nach Herstellervorgaben einzuhalten, damit der Garantieschutz erhalten bleibt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 388 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Attract	1.2 Edition7
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1248
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	62 (84)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	96/3500	122/4000
0-100 km/h [s]	14,3	12,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	173
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,4 S	4,6 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	101	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	15/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	32	48
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	358	369
Preis [Euro]	9.990	11.890

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

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro6b, geregelt	
Hubraum	998 ccm
Leistung	49 kW/67 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	96 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,3 s
Verbrauch pro 100 km	4,2 l
CO ₂ -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/55 R15
Länge/Breite/Höhe	3.595/1.595/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	935/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255/1.010 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	k.A.

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	10,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	18,1/26,1/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R15 86H
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Eco Contact 5
Wendekreis links/rechts	10,1/10,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,8/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	120 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	71,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	0 mm
Leergewicht/Zuladung	985/415 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	200/470/850 l

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

Betriebskosten	92 Euro	Werkstattkosten	53 Euro
Fixkosten	81 Euro	Wertverlust	162 Euro
Monatliche Gesamtkosten	388 Euro		
Steuer pro Jahr	24 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18		
Basispreis Picanto 1.0 ISG Spirit	13.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.749 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 01.09.2016 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.

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	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	790 Euro (Paket)*/790 Euro (Paket)*/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/790 Euro (Paket)°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	990 Euro (Paket)*/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	590 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/590 Euro°
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	990 Euro (Paket)°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	790 Euro (Paket)°/-
Lenkradheizung	790 Euro (Paket)°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,4

AUTOKOSTEN

1,0

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

Stand: Januar 1900

Test und Text: M. Ruhdorfer