



## KIA Picanto 1.0 Vision

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(51 kW / 69 PS)

**K**IA bringt einen komplett neuen Picanto auf den Markt. Die hier getestete Variante mit dem 1,0-l-Dreizylinder-Benziner stellt die Basis dar. Mit dem 69 PS Motor kann man in der Stadt gut mitschwimmen, über Land und vor allem auf der Autobahn geht dem kleinen Motor langsam die Luft aus und Geduld ist gefragt. Wer gemütlich unterwegs ist, kommt mit 5 l Super um die 100 Kilometer weit. Auch wenn das Triebwerk nur drei Zylinder hat, es bietet eine annehmbare Laufkultur. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und lässt auch längere entspannte Reisen zu. Im Innenraum gibt's genug Platz vor allem vorne, der Kofferraum fällt eher bescheiden aus - typisch Kleinwagen eben. Die Verarbeitungsqualität hat weiter Fortschritte gemacht und braucht sich vor keiner Konkurrenz zu verstecken. Die Sicherheitsausstattung geht in Ordnung: sechs Airbags sind serienmäßig, ESP gibt's nur gegen Aufpreis - das sollte Serie sein. Wer über elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung hinaus Komfort möchte, der muss beispielsweise für die Klimaanlage extra zahlen. Bei KIA gibt's also auch nix geschenkt, aber die Preisleistung stimmt. Das getestete Modell kostet 12.130 Euro. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer.

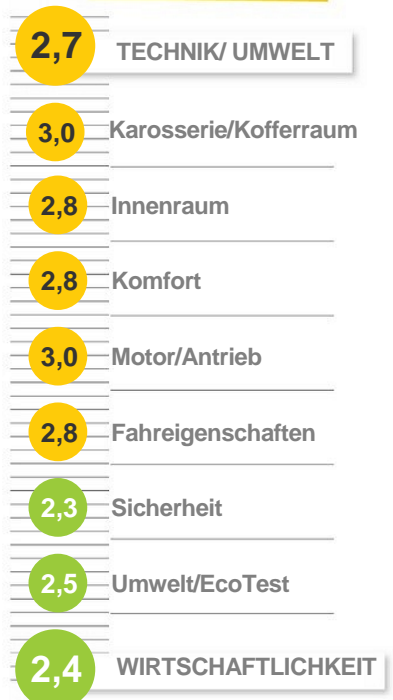
**Konkurrenten:** Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, Opel Agila, Peugeot 107, Toyota Aygo.

**+** gutes Raumangebot vorne, leistungsfähige Heizung, sicheres und komfortables Fahrwerk, moderater Anschaffungspreis

**-** kleiner Kofferraum, zu langer Bremsweg



### ADAC-URTEIL



3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

## Verarbeitung

Der Picanto ist recht ordentlich verarbeitet. Die Kunststoffe im Innenraum sind überwiegend sauber gefertigt, sehen jedoch teilweise nicht allzu hochwertig aus. An machen Stellen sind die Kunststoffe nachgiebig und etwas scharfkantig. Im Fond befinden sich ungeschützte Schrauben im Fußbereich. Die Einfüllstutzen für Benzin befinden sich unter einer Klappe, die nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen ist. Es gibt einen gut erreichbarer Hebel im Fußraum des Fahrers. Die tatsächliche zulässige Zuladung beträgt 405 kg (inkl. Fahrer). Auf dem Dach dürfen bis zu 60 kg transportiert werden.

– Der Unterboden ist völlig unverkleidet, so kann der Motorraum schnell verschmutzen. Zudem erhöht sich der Treibstoffverbrauch unnötigerweise. Die lackierten Stoßfänger sind ungeschützt gegen kleine Parkrempler. An den Türen fehlen Schutzleisten. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Pannenset mit Dichtmittel und Kompressor zur Verfügung. Wagenheber und Radmutterenschlüssel fehlen.

3,0

## Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der KIA Picanto zufriedenstellend ab. Besonders die breite C-Säule schränkt die Sicht nach hinten ein. Die Kopfstützen im Fond lassen sich versenken und sind dann kaum mehr sichtbehindernd. Während die Karosserie nach hinten sehr übersichtlich ist, muss man für die Front etwas mehr Schätzungsvermögen mitbringen. Hindernisse nah am Boden vor dem Fahrzeug können noch gut erkannt werden, Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind etwas schlechter erkennbar. Der Innenspiegel erlaubt nur einen befriedigenden Blick nach hinten. Die Außenspiegel sind groß, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, womit Objekte im toten Winkel besser erkannt werden könnten.

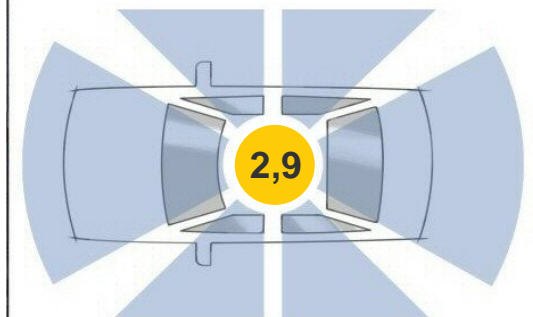
+ Tagfahrlicht ist serienmäßig. Das Halogenlicht (Reflektionssystem) leuchtet die Straße recht ordentlich aus. Scheinwerferlampen können gut gewechselt werden, weil die Scheinwerfer von hinten zugänglich sind.

– Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich. Ebenso wenig werden Kurven- oder Abbiegelicht angeboten.

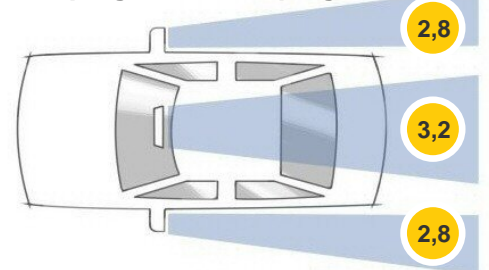


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht durch breite Dachsäulen eingeschränkt.

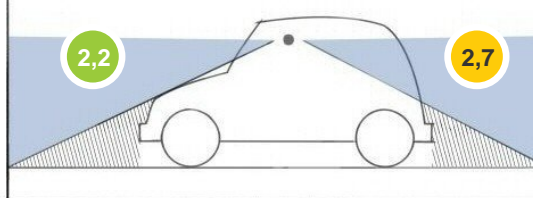
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

---

## 2,7 Ein-/Ausstieg

- + Vorne steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus, die Türen öffnen weit und geben große Türausschnitte frei. Hinten klappt das Einsteigen nicht ganz so leicht wie vorne, für einen Kleinwagen aber durchaus respektabel. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, sie halten die Türen auch an Steigungen sicher auf. Die Zentralverriegelung lässt sich über eine praktische Fernbedienung steuern. Haltegriffe sind für alle außensitzenden Insassen vorhanden - nur nicht für den Fahrer.
- Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertür ein Verriegeln unterbunden wird.

---

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

- + Der Kofferraum hat ein Fassungsvermögen von 160 l - nicht gerade viel, auch in dieser Fahrzeugklasse. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Fassungsvermögen auf gute 535 l. Aufgrund der steilen Heckscheibe kann man auch sperrige Gegenstände gut transportieren.



**Der Kofferraum ist mit 160 l Volumen gegenüber dem Vorgängermodell (105 l) deutlich größer geworden.**

---

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine ausreichend groß dimensionierte Öffnung frei. Der Kofferraum lässt sich ordentlich nutzen, angenehm ist seine geringe Tiefe. Die Ladekante hat eine Höhe von 74 cm über der Straße, die innere Bordwand ist 24 cm hoch - das fällt vor allem beim Ausladen von schwerem Gepäck sehr störend auf.

- Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach. Die Heckklappe öffnet nur bis 1,77 m, größere Personen müssen also auf ihren Kopf achten, um sich nicht anzustoßen. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich eine Stufe am Kofferraumboden, die beim Verschieben des Gepäcks stört.

---

## 3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Das Vorklappen ist etwas umständlich, jedoch braucht man dazu nicht viel Kraft: Die Sitzflächen werden nach oben gezogen und aufgestellt. Man entriegelt die Lehnen und klappt sie um (dabei dürfen die Vordersitze nicht zu weit nach hinten gestellt sein). Für die Gurtzungen der hinteren Sicherheitsgurte gibt es Befestigungsöffnungen in der Seitenverkleidung. Vergisst man diese zu nutzen, kann es beim Zurückklappen der Lehnen passieren, dass die Gurte eingeklemmt werden.

- Für kleine Utensilien fehlen sinnvolle Befestigungsmöglichkeiten im Kofferraum, zudem gibt es keine Verzurrösen.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

**+** Die Bedienung des KIA gibt dem Fahrer kaum Rätsel auf. Alle Schalter sind gut positioniert, ausreichend groß und die meisten beleuchtet. Das Lenkrad lässt sich leider nur in der Höhe einstellen. Der Schalthebel ist ein kleinwenig zu weit hinten positioniert. Die Pedale sind gut angeordnet. Der Lichtschalter befindet sich im Blinkerhebel, ebenso der Einstellring für die Nebelschlussleuchte. Der Tacho ist einwandfrei ablesbar, für die Beleuchtung fehlt noch eine Einstellmöglichkeit. Die elektrischen Fensterheber (nur vorne) funktionieren auch nach Abschalten der Zündung (solange bis eine Türe geöffnet wird), eine Auf-/Abwärtsautomatik gibt's leider nicht. Das Radio liegt in optimaler Höhe. Die gegen Aufpreis erhältliche Klimaanlage lässt sich gut und einfach bedienen. Die Luftaustrittsdüsen in der Mitte des Armaturenbretts können nicht verschlossen werden. Die Umluftfunktion schaltet sich nicht automatisch wieder ab. Ein Komfortblinker (1x Antippen, 3x Blinken) ist Serie. Vorne gibt es einige praktische Ablagen und vier Abstellmöglichkeiten für Getränke.

**-** Die Außenspiegel können nur umständlich mit einem kleinen Hebel von der Türinnenseite justiert werden. Leider fehlt eine Kontrollanzeige für die Kühlmitteltemperatur und ein Drehzahlmesser. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto lehnen, um die Griffe erreichen zu können. Die Innenraumbelichtung ist recht schwach, es gibt insgesamt nur eine Leuchte für vorne und hinten (keine Leseleuchten). Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Leider ist ein Regensensor oder ein Tempomat nicht lieferbar. Der Einstellhebel für die Sitzlehnenverstellung ist bei manchen Sitzpositionen nicht immer gut zugänglich und etwas klein ausgefallen. Hinten gibt es außer einem Becherhalter in der Mittelkonsole keine Ablagemöglichkeiten.



Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität sind durchschnittlich und bieten nach wie vor noch etwas Raum für Verbesserungen.

### 2,4 Raumangebot vorne\*

**+** Die Innenbreite ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse sehr großzügig bemessen. Die Kopffreiheit ebenfalls. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m zurückschieben. Das subjektive Raumangebot fällt ordentlich aus.

### 3,7 Raumangebot hinten\*

Die Innenbreite fällt auch hinten großzügig aus. Zumindest für zwei Personen reicht sie einwandfrei. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, wird es hinten mit der Beinfreiheit knapp, sie reicht nur noch für etwa 1,65 m große Leute. Kopffreiheit wäre indes mehr vorhanden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.



## 2,8 KOMFORT

### 2,5 Federung

Das Fahrwerk ist für Kleinwagenverhältnisse recht ausgewogen, tendenziell komfortabel abgestimmt. Kurze Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen kann der Picanto ordentlich absorbieren, er gibt sie nur gedämpft bis in den Innenraum ab. Die Stuckerneigung ist gering. Lange Bodenwellen nimmt er gelassen. Bei voll beladenem Fahrzeug wird der Federungskomfort besser, das Auto schwingt aber auch mehr nach. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven fällt durchschnittlich aus. Ebenso die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen.

### 3,0 Sitze

Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten brauchbare Rückunterstützung. Der Seitenhalt bei schnell durchfahrenen Kurven ist zufriedenstellend. Die Lehne ist hoch genug. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Die Sitzflächen bieten noch eine gute Oberschenkelunterstützung, wodurch auch längere Fahrten entspannt bewältigt werden können. Die hinteren Sitzpolster bieten kaum Seitenhalt, sind wenig konturiert und recht hart gefedert.

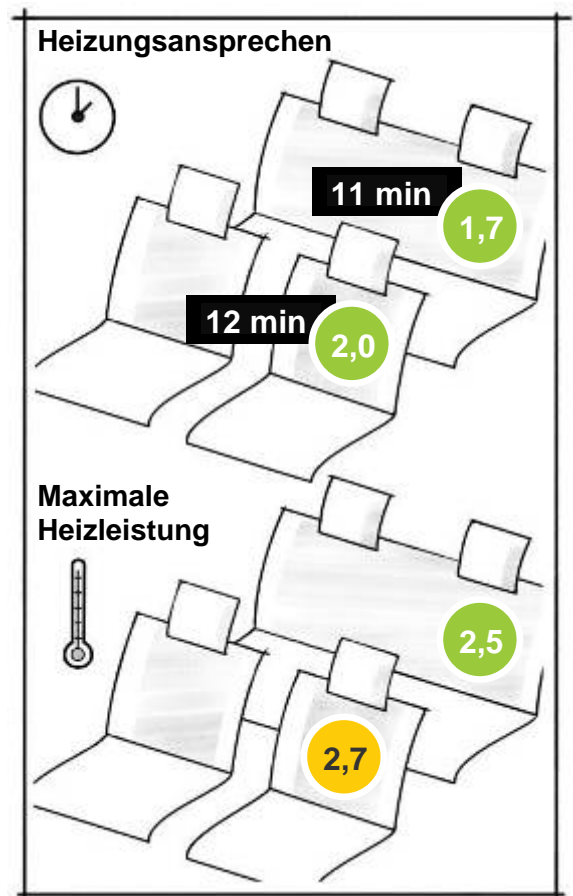
⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höhenstellbar.

### 3,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus, weder Wind- noch Motorgeräusche dringen besonders laut in den Innenraum. Fährt man allerdings schneller, nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Vor allem unter Last und bei hohen Drehzahlen macht der Motor lautstark auf sich aufmerksam.

### 2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Der kleine Dreizylinder produziert ausreichend Abwärme, um den Innenraum in angemessener Zeit zu erwärmen. Heizansprechen und -wirkung sind vorne wie hinten gut bis zufriedenstellend. Die Luftmengenverteilung kann nur in vorgegebenen Stufen angewählt werden. Die Temperatur kann man nur ungefähr vorwählen, es muss häufig nachjustiert werden, weil man keine bestimmte Temperatur vorwählen kann und keine automatische Temperaturregelung erfolgt. Die Klimaanlage kostet Aufpreis, eine Klimaautomatik ist in dieser Ausstattungsvariante nicht erhältlich.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 3,0 MOTOR/ANTRIEB

---

### 3,8 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des kleinen Dreizylinders sind soweit ausreichend, mehr darf man aber nicht erwarten. Wenn man die Gänge ausdreht, können Überholvorgänge in akzeptabler Zeit absolviert werden, das Manöver sollte aber gut geplant sein. Aufgrund der nicht gerade kurzen Übersetzung des Getriebes und des kleinen Hubraums des Dreizylinders sind die Elastizitätswerte im vierten und gerade im fünften Gang nur noch unzureichend. Wer zügig vorwärtskommen will, muss viel schalten.

---

### 3,3 Laufkultur

Dass im KIA ein Dreizylindermotor arbeitet, ist nicht zu überhören. Unter 1.800 U/min wird der Motor bei Lastanforderung brummig, bei höheren Drehzahlen wird er laut. Dabei halten sich die Vibrationen in Grenzen.

---

### 2,4 Schaltung

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht und schnell einlegen, die Präzision der Schaltung geht in Ordnung. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Eine Schaltpunktanzeige gibt sinnvolle Schalthinweise für eine ökonomische Fahrweise.
- Der Rückwärtsgang hakt etwas beim Einlegen. Ab und zu ist das Einlegen erst nach Schließen und erneutem Öffnen der Kupplung möglich. Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, sonst kracht es im Getriebe.

---

### 2,3 Getriebeabstufung

- + Die fünf Gänge sind gut gespreizt und passen zum Motor. Nur der Sprung vom dritten zum vierten Gang fällt etwas groß aus. Der fünfte Gang ist lang genug ausgelegt, um die Drehzahlen auch bei Überlandfahrten niedrig zu halten.

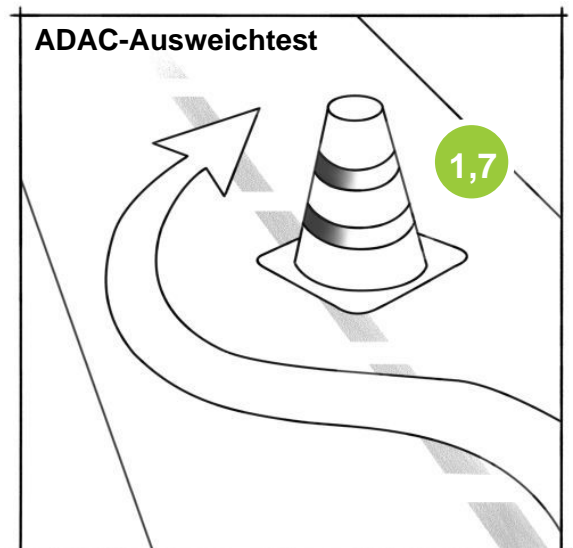
---

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,9 Fahrstabilität

- + Der KIA verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Etwas mehr reagiert der kleine Koreaner auf Seitenwind. Bei weniger griffiger Fahrbahnoberfläche regelt die Traktionshilfe durchdrehende Antriebsräder ein. Im ADAC Ausweichtest macht der Picanto eine gute Figur.



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.

Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und wird durch das effektiv regelnde ESP auf Kurs gehalten. Dabei unterstützt auch die Servolenkung den Fahrer, indem sie eine für den Fahrzeugstabilisierungsprozess hilfreiche Lenkbewegung durch stärkere Servounterstützung in die gewünschte Richtung angibt. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht.

---

## 2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Picanto, dieses Fahrverhalten kommt weniger geübten Fahrern entgegen. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Voll beladen bleibt der Picanto gutmütig, lediglich die Untersteuerneigung nimmt zu.

---

## 3,1 Lenkung\*

Die Zielgenauigkeit der Lenkung geht in Ordnung, sie könnte aber mehr Kontakt zur Fahrbahn vermitteln. Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Angenehm ist der geringe Kraftaufwand beim Rangieren. Er kann aber nicht die indirekte Übersetzung kaschieren, gerade beim Einparken ist viel Kurbelarbeit am Lenkrad nötig.

⊖ Der Wendekreis von 10,7 Meter ist für die Kleinstwagenklasse nur ausreichend.

---

## 4,0 Bremse

⊖ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 42 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen 165/65 R14). Das ist heutzutage ein kaum akzeptables Ergebnis. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Der serienmäßige Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

---

## 2,3 SICHERHEIT

---

### 3,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug in der Ausstattung Vision ist serienmäßig mit einem Bremsassistenten und optional mit ESP ausgestattet. Bei ESP-Eingriffen wird - wenn sinnvoll - ein leichtes Moment am Lenkrad erzeugt, mit dem dem Fahrer angezeigt wird, wie er am besten die ESP-Regelungen unterstützt. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Es fehlen Rückstrahler, die im Dunkeln auf geöffnete Türen aufmerksam machen würden. Der Kraftstoff-Einflüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

---

### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein aktueller Crashtest liegt vom neuen Picanto noch nicht vor. Es ist ein gutes bis sehr gutes Ergebnis zu erwarten, da bereits das technisch verwandte Modell, der Hyundai i10, ein gutes Resultat erzielen konnte.

In der getesteten Variante verfügt der Picanto sogar über Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Passagiere vorne werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für hinten wird der Fahrer über den Anschnallstatus informiert. Die Kopfstützen vorne reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m. Die aktiven Kopfstützen können das Risiko eines Schleudertraumas deutlich reduzieren. Die Kopfstützen auf den Rücksitzen bieten nur Personen bis 1,60 m guten Schutz; deren Abstand zu den Köpfen der Insassen sollte kleiner sein.

## 1,8 Kindersicherheit

Für drei Kindersitze nebeneinander reicht die Innenbreite nicht aus.

**+** Der Picanto ist für Kindersitze gut geeignet. Er bietet serienmäßig für zwei Kindersitze auf der Rücksitzbank eine ISOFIX-Halterung mit Ankerhaken. Auch mit den normalen Gurten fällt das sichere Fixieren von Kindersitzen nicht schwer. Die Gurtlängen reichen für Kindersitze mit hohem Gurtlängenbedarf aus. Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch rückwärts gerichtete und dafür geeignete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden.

**-** Das Angurten der Sitze fällt nicht immer leicht, da die Gurtschlösser nicht fixiert sind. In der Fahrzeugmitte ist das Befestigen eines Kindersitzes eher ungünstig, da die Gurtanordnung und die Sitzkontur nicht optimal sind. Die elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz, die hinteren Fenster werden über Kurbeln bedient, hier besteht also keine Einklemmgefahr. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht entsichert werden.

## 3,0 Fußgängerschutz

Ein aktueller Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist zumindest von einem zufriedenstellenden Ergebnis auszugehen, da bereits die Zulassungsvorschriften ein Mindestmaß an Fußgängerschutz voraussetzen.

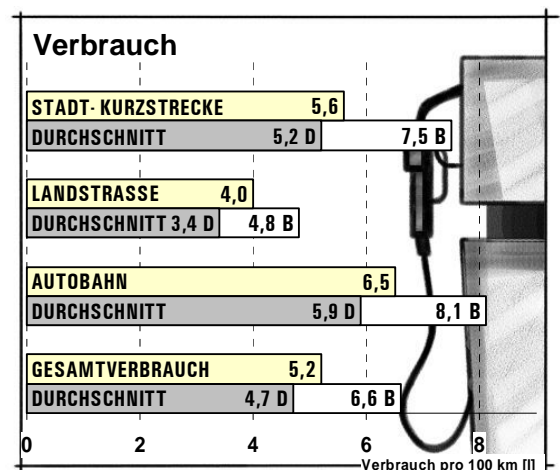
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Picanto 1.0 Vision fällt mit 5,2 l Super pro 100 km für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich aus. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 115 g pro Kilometer. Daraus ergeben sich 26 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l, außerorts bei 4,0 l und auf der Autobahn bei 6,5 l Super pro 100 km.

## 1,6 Schadstoffe

**+** Der Picanto ist insgesamt sauber unterwegs, einzig im Autobahnzyklus steigt der CO Wert deutlich an, was wertvolle Punkte in der Schadstoffwertung kostet. Von den maximal 50 Schadstoff-Punkten erhält er nur 44. Insgesamt kann der KIA Picanto 1.0 Vision so 70 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest erzielen.



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



2,4

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1

### Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da teures Super-Benzin konsumiert wird und der Verbrauch für diese Fahrzeugklasse nicht besonders niedrig liegt, kann der Picanto hier nur ein ausreichendes Ergebnis einfahren.

2,4

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,0

### Wertstabilität\*

Dem neuen KIA Picanto wird eine zufriedenstellende Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass umfangreiche Garantien auch nach vier Jahren für den Zweitkäufer eine gewisse Sicherheit bieten. Da das Modell ganz neu auf dem Markt ist, wird nicht mit einem komplett neuen Fahrzeug innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums gerechnet.

2,3

### Kosten für Anschaffung\*

+ Für 10,030 Euro ist der fünftürige KIA Picanto 1.0 mit der Ausstattung "Vision" selbst für einen Kleinwagen durchaus günstig. Allerdings muss man unbedingt das elektronische Stabilitätsprogramm dazubestellen, was den Preis um 450 Euro (Paket 2) anhebt. Der Komfortausstattung fehlt noch die Klimaanlage - hier werden nochmals 1.260 Euro für das Paket 1 fällig. Die umfangreiche Garantie bis 7 Jahre und 150.000 km ist in jedem Fall Serie.

2,1

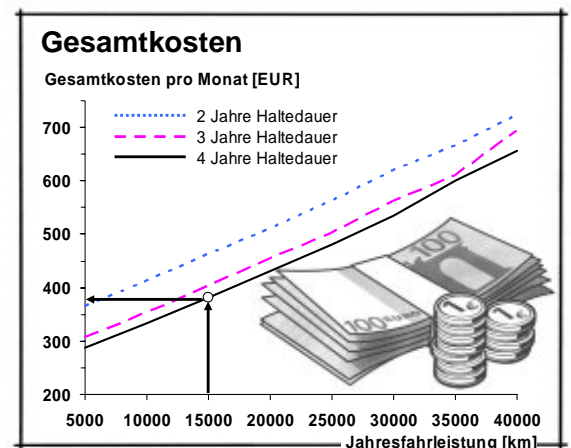
### Fixkosten\*

+ Die Fixkosten sind niedrig. Nur 20 Euro KFZ-Steuer müssen jährlich entrichtet werden. Die Einstufungen für die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung liegen im Mittelfeld, die Teilkaskoabsicherung kommt verhältnismäßig teuer.

2,1

### Monatliche Gesamtkosten\*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der KIA Picanto 1.0 im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Von Nachteil sind nur die verhältnismäßig hohen Kraftstoffkosten, weshalb diese Variante eher für typische Wenigfahrer interessant ist. Die festen Kosten fallen nicht aus dem Rahmen, ebenso hält sich der absolute Wertverlust in Grenzen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 381 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.2	1.0 LPG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1248	3/998
Leistung [kW(PS)]	51(69)	63(86)	60(82)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	95/3500	120/4000	94/3500
0-100 km/h[s]	14,4	11,1	14,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	153	171	156
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,2 S	5,7 S	7,0 FG
CO2 [g/km]	99	109	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/17	14/14/17	14/14/17
Steuer pro Jahr [Euro]	20	26	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	344	399	363
Preis [Euro]	9.390	12.790	11.330

### Aufbau

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	51 kW (69 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/60R14H
Reifengröße (Testwagen)	<b>165/65R14H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,2/10,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	153 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>10,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>42,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/ 4,0/ 6,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / <b>115g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3595/1595/1480 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>935 kg/405 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>160 l/535 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/700 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>670 km</b>
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	7 Jahre / 150.000 km

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>121 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>40 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>57 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>163 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>381 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/17
Grundpreis	10.030 Euro

## NOTENSKALA

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

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



KIA Picanto 1.0 Vision

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Start-Stop-System (nur für Spirit)	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (Paket 2)	450 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	219 Euro <sup>o</sup>
Drehzahlmesser	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Paket 1)	1260 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	390 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,7**

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

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

**ADAC** autotest