



## KIA Picanto 1.0 LPG ISG Spirit

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(60 kW / 82 PS)

**E**in paar Monate nach dem Start des neuen KIA Picanto ist auch die LPG-Variante erhältlich. Das besondere dabei: es ist nicht einfach eine Nachrüstlösung, sondern ein System ab Werk. Auf den ersten Blick fallen die angepassten Instrumente auf. Wenn man genauer hinsieht, entdeckt man den Tankeinfüllstutzen unter dem üblichen Tankdeckel. Wer noch genauer nachforscht, stellt fest, dass im Kofferraum kein Platz durch den LPG-Tank verloren geht. Denn dieser befindet sich unter der Rückbank. Dafür musste der Benzintank auf 10 l Größe schrumpfen. Das macht aber nichts, da der kleine Dreizylinder mit LPG einwandfrei funktioniert. Er bietet ausreichende Fahrleistungen und eine ordentliche Laufkultur. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und lässt auch längere entspannte Reisen zu. Die Verarbeitungsqualität hat weiter Fortschritte gemacht und braucht sich vor keiner Konkurrenz zu verstecken. Herausragend ist die Sicherheitsausstattung: sieben (!) Airbags und ESP serienmäßig. Dazu Komfortdetails wie ein schlüsselloser Zugang und vier elektrische Fensterheber. Das alles relativiert dann den Anschaffungspreis von 14.450 Euro (inkl. Komfort-Paket mit Start-Stopp-Automatik).

**Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, Opel Agila, Peugeot 107, Toyota Aygo.

**+** großzügiges Raumangebot vorne, gute Heizung, günstige Treibstoffkosten, sicheres und komfortables Fahrwerk

**-** kleiner Kofferraum, 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 Autogas (LPG) und Benzin befinden sich unter einer Klappe, sie ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Es befindet sich ein gut erreichbarer Schalter im Fußraum des Fahrers. Die tatsächliche zulässige Zuladung beträgt 370 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.

2,8

## 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.

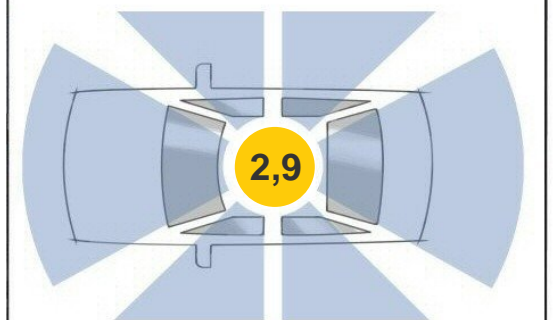
+ LED Tagfahrlicht ist in der Ausstattungsvariante "Spirit" serienmäßig. Das Halogenlicht (Projektionssystem) leuchtet die Straße gleichmäßig aus.

– Den Glühlampenwechsel werden viele Kiafahrer entnervt einer Werkstatt überlassen. Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich. Ebenso wenig werden Kurven- oder Abbiegelicht angeboten.

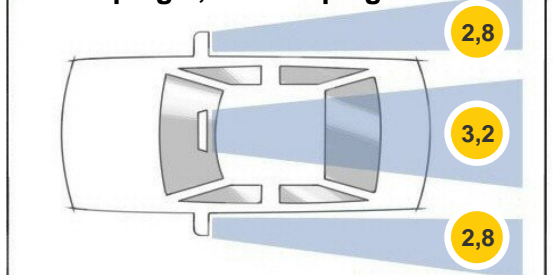


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht durch breite Dachsäulen eingeschränkt.

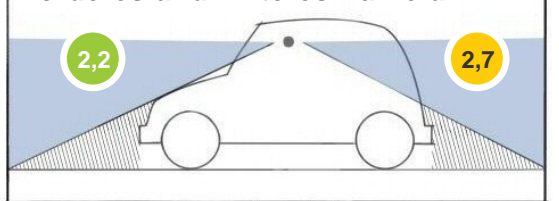
### Rundumsicht



### 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.

2,5

## 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 akzeptabel. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, sie halten die Türen auch an Steigungen sicher auf. Eine Seltenheit bei einem so kleinen Auto: es gibt ein schlüsselloses Zugangssystem, per Knopfdruck an den vorderen Türgriffen kann das Auto auf- und zugeschlossen werden. Ein versehentliches Aussperren ist daher nicht möglich. Haltegriffe sind für alle außersitzenden Insassen vorhanden - nur nicht für den Fahrer.

3,1

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum hat ein Fassungsvermögen von 120 l - selbst für einen ganz kleinen Wagen ist das wenig. Immerhin hat KIA den LPG-Tank so geschickt unter der Rückbank verbaut, dass er das Kofferraumvolumen nicht einschränkt. Unter dem doppelten Kofferraumboden befinden sich mehrere Fächer mit einem zusätzlichen Stauraum von etwa 10 l. Für kleine Gepäckstücke eine sehr praktische Angelegenheit. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Fassungsvermögen auf ordentliche 495 l. Aufgrund der steilen Heckscheibe kann man auch sperrige Gegenstände gut transportieren.



**Der Kofferraum fasst in dieser Ausstattungsvariante 120l Volumen. Weiterer Stauraum befindet sich unter dem doppelten Kofferraumboden.**

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 17 cm hoch - das fällt vor allem beim Ausladen von schwerem Gepäck 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.

3,1

## 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 entreigelt 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.

**+** Es gibt unterhalb des Ladebodens ein praktisches Fach, welches kleine Gegenstände aufnehmen kann. Ebenfalls an Bord ist ein Netzbeutel für weitere Kleinutensilien. Dieser kann zwischen der rechten und linken Kofferraumseite - etwas umständlich - eingehängt werden.

**-** Zum Befestigen von Gepäck fehlen Verzurrösen.

⊕ 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 Motor startet per Knopfdruck - der Taster ist etwas hinter dem Lenkrad versteckt. 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 Nebelscheinwerfer. Leider fehlt eine Kontrollanzeige für die Kühlmitteltemperatur. Tacho und Drehzahlmesser sind einwandfrei ablesbar, für die Beleuchtung fehlt noch eine Einstellmöglichkeit. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch nach Abschalten der Zündung (solange bis eine Tür geöffnet wird), leider gibt es nur fahrerseitig eine Auf-/Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich bequem elektrisch einstellen und sind beheizbar. Das Radio liegt in optimaler Höhe, kann auch über das Lenkrad bedient werden. Die gegen Aufpreis erhältliche Klimaautomatik lässt sich gut und einfach bedienen: Temperatur einstellen, den Rest übernimmt die Automatik. 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. Die gut funktionierende Berganfahrhilfe gibt es in der Ausstattungsvariante „Spirit“ ohne Aufpreis. Vorne gibt es einige praktische Ablagen, eine Schublade unter dem Beifahrersitz und vier Abstellmöglichkeiten für Getränke. Hinten sind außer Lehnentaschen in den Vordersitzen und ein Becherhalter in der Mittelkonsole keine Ablagemöglichkeiten.

⊖ Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto lehnen, um die Griffe erreichen zu können. Die Innenraumbeleuchtung 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. Für die LPG Ausführung ist ein Bordcomputer für Reichweite und Durchschnittsverbrauch nicht erhältlich. Der Einstellhebel für die Sitzlehnenverstellung ist bei manchen Sitzpositionen nicht immer gut zugänglich und etwas klein ausgefallen.



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

⊕ 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.

---

## 2,7 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.



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

---

## 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.

---

## 3,5 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.

## 2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

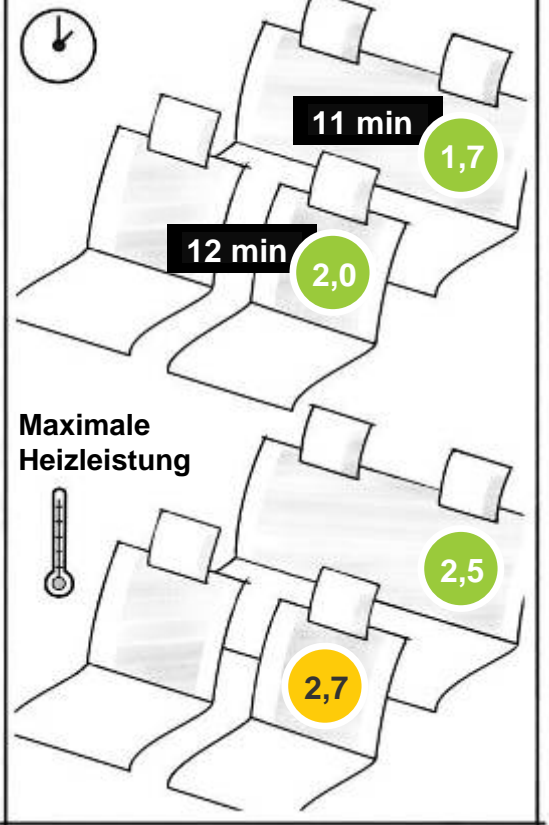
⊕ Der kleine Dreizylinder produziert genügend Abwärme, um den Innenraum in einer Zeit von 12 min auf eine Wohlfühltemperatur von 22 °C zu bringen. Im Fond ist diese Temperatur bereits nach 11 min erreicht. Temperatur und Luftverteilung können Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam wählen. Die Klimautomatik arbeitet fein und situationsangepasst.

## 2,9 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 60 kW / 82 PS starken Ottomotors sind zufriedenstellend bis ausreichend. Wenn man die Gänge ausdreht, können Überholvorgänge in akzeptabler Zeit absolviert werden. 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.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 3,2 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 hält sich das Vibrationsverhalten in Grenzen. Im Stand schaltet sich der Motor automatisch ab (Start-Stopp-System). Das spart nicht nur Treibstoff, sondern sorgt auch für angenehme Ruhe im Fahrzeug.

## 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.

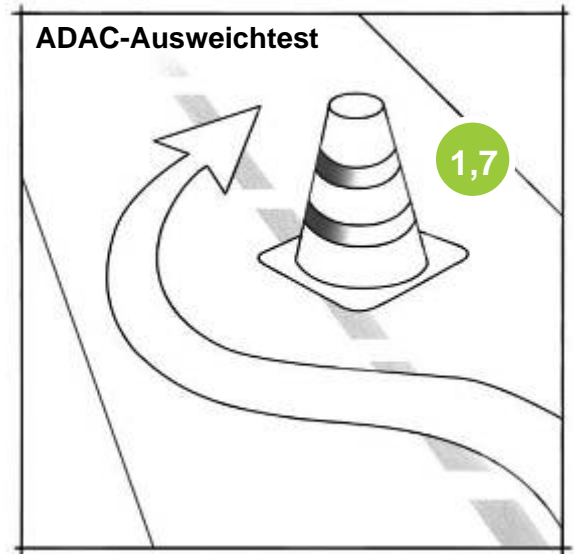
## 2,3 Getriebeabstufung

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

## 2,6 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. 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.



### 2,1 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.

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.

### 2,8 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.

### 3,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 41 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen 175/50 R15). Das ist kein besonders gutes Ergebnis, allerdings 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.

2,2

## SICHERHEIT

2,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Das Fahrzeug in der Ausstattung Spirit ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten 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. Die LED-Rückleuchten können vom nachfolgenden Verkehr besser erkannt werden als die sonst in dieser Klasse üblichen Glühlampen. 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-Einfüllstutzen 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 einen Knieairbag für den Fahrer. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags sind ohnehin Serie. Die Passagiere vorne werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für hinten wird der Fahrer über den Anschnallstatus informiert. Es gibt höhenverstellbare Sicherheitsgurte und aktive Kopfstützen vorne (nur in Ausstattungsvariante „Spirit“). Die Kopfstützen vorne reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m. Die Kopfstützen auf den Rücksitzen bieten nur Personen bis 1,60 m guten Schutz; auch deren Abstand zu den Köpfen der Insassen sollte kleiner sein.

2,4

### 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 (außer beim Fahrerfenster) keinen Einklemmschutz. 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.



---

**2,2**

## UMWELT/ECOTEST

---

**3,0**

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

Der Verbrauch des Picanto 1.0 LPG Spirit fällt mit 6,7 l Flüssiggas pro 100 km für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich aus. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 105 g pro Kilometer. Daraus ergeben sich 30 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,3 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 8,1 l LPG pro 100 km. Im Benzinbetrieb fällt der Verbrauch von 5,2 l Super alle 100 km zwar deutlich niedriger aus, dafür ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß mit 115 g pro Kilometer höher, weshalb der kleine Koreaner dann nur 26 CO<sub>2</sub>-Punkte im EcoTest erhalten würde.

**1,4**

### Schadstoffe

⊕ Der Picanto ist im Autogasbetrieb sehr sauber. Einzig im Autobahnzyklus steigt der CO Wert an, was wertvolle Punkte in der Schadstoffwertung kostet. Trotzdem ist im LPG-Betrieb der Schadstoffausstoß in der Summe niedriger als im Benzin-Betrieb. Von den maximal erreichbaren 50 Schadstoff-Punkten erhält er mit LPG gefahren, 46. Insgesamt kann der KIA Picanto 1.0 LPG Spirit so 76 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest erzielen.

**2,1**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**1,4**

### Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der KIA geizt zwar nicht mit dem Kraftstoff, aber aufgrund des günstigen Preises für Autogas sind die Betriebskosten niedrig.

**3,3**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

**1,5**

### Wertstabilität\*

⊕ Dem neuen KIA Picanto wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirken sich aus, dass die Kraftstoffkosten recht niedrig sind und 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.

## Kosten für Anschaffung\*

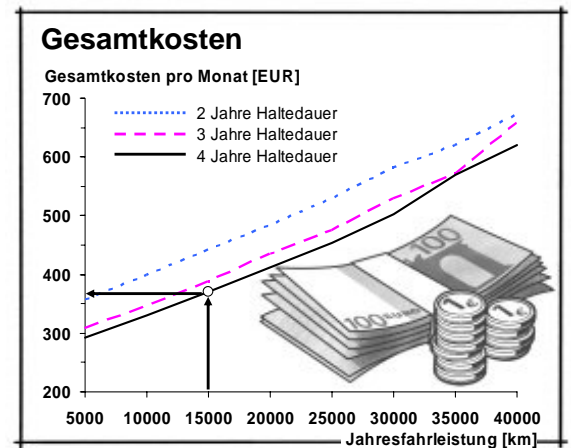
Für 14.450 Euro ist der fünftürige KIA Picanto 1.0 LPG mit der Ausstattung "Spirit" für einen Kleinwagen kein Schnäppchen. Allerdings erhält man dafür ein Fahrzeug mit umfangreicher Sicherheitsausstattung und vielen Komfortdetails. Die siebenjährige KIA Garantie gibt zusätzlich Sicherheit.

## 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.

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der KIA Picanto LPG ganz vorne in seiner Klasse einsortieren. Von Vorteil sind vor allem die niedrigen Kraftstoffkosten, die die LPG-Variante auch für Vielfahrer interessant macht. 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: 369 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-Haftpf.  
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	60 kW (82 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	94 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/50R15H
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/50R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,2/10,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>9,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	<b>6,7 kg</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,3/ 5,4/ 8,1 kg</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	95g/km / <b>105g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3595/1595/1480 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1010 kg/370 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>120 l/495 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/700 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	34,5 l
Reichweite	<b>510 km</b>
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	7 Jahre / 150.000 km

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Berganfahrhilfe	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Lichtsensor (P3 Komfort-Paket)	760 Euro <sup>o</sup>
Start-Stop-System (P3 Komfort-Paket)	760 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (P3 Komfort-Paket)	760 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

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

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>86 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>57 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>182 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>369 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/17
Grundpreis	14.450 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 LPG ISG Spirit

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,6**

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

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

**ADAC autotest**