



KIA Picanto 1.0 LPG Spirit

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(49 kW /67 PS)

Mit dem Modelljahr 2014 wurde die Autogas-Variante des Kia Picanto überarbeitet. So wanderte der Gastank, der bisher unter Rücksitzbank verbaut war, in die Mulde des Reserverades. Vorteil: Es steht nun wieder ein vollwertiger Benzintank mit 35 l zur Verfügung (bisher nur 10 l). Dass aber gleichzeitig der Autogas-Tank, der eigentlich die primäre Antriebsart darstellen sollte, von 35 l auf 27 l geschrumpft ist, schränkt die Reichweite und somit die Langstreckentauglichkeit weiter ein - zumindest wenn man mit LPG fährt. Dann liegt die Reichweite bei lediglich 340 km. Da seit der Überarbeitung kein Start-Stopp-System mehr erhältlich ist, fällt auch der Stadtverbrauch entsprechend höher aus. Mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 7,9 l/100 km verspielt der Picanto LPG weitgehend die Vorteile des günstigeren Autogases. Eingeschränkt ist auch der Kofferraum. Mit dem LPG-Tank in der Reserveradmulde erhält man bis zur Hutablage nur magere 135 l Stauraum. In der Summe kann der Picanto LPG auch aufgrund der Sparmaßnahmen gegenüber der früheren LPG-Variante nicht mehr ganz überzeugen. Immerhin wurde der Preis des aktuellen LPG leicht reduziert. In der Top-Ausstattung Spirit kostet der Fünftürer 13.790 Euro. Die bessere Wahl sollte der rund 1.000 Euro billigere Benziner darstellen, der auch mit Start-Stopp-System erhältlich ist.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** mit LPG nur Opel Adam, sonst u.a. Fiat Panda, Hyundai i10, Toyota Aygo, VW up!.

+ gute Stadtauglichkeit, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften

- geringe Reichweite mit LPG, sehr schlechte Fahrleistungen, kein Start-Stopp-System, sehr kleiner Kofferraum, hinten wenig Platz



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,2 Familie

1,8 Stadtverkehr

2,7 Senioren

4,3 Langstrecke

3,9 Transport

4,5 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

3,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung des Picanto geht für einen Kleinwagen in Ordnung, auch wenn es im Detail noch Verbesserungspotential gibt. Alle Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht schmal sowie gleichmäßig. Der Kofferraum ist gut verkleidet. Nicht perfekt ist der fehlende Klarlack an den Innenseiten der Heckklappe und Motorhaube oder die mehrteiligen Türrahmen, die teils nachlässig geschweißt und versiegelt sind. Die Kunststoffe im Innenraum sind überwiegend sauber gefertigt, sehen jedoch nicht besonders hochwertig aus. An manchen Stellen sind die Kunststoffe nachgiebig, scharfkantig und kratzempfindlich. Die Einfüllstutzen für Autogas (LPG) und Benzin befinden sich unter einer Klappe, sie ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Es befindet sich aber ein gut erreichbarer Hebel im Fußraum des Fahrers.

– Der Unterboden ist völlig unverkleidet, so kann der Motorraum schnell verschmutzen. Die lackierten Stoßfänger müssen ohne Kunststoffleisten auskommen, die bei kleinen Parkremplern den Lack schützen könnten. Auch Seitenschutzleisten an den Türen fehlen. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

3,8

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Kia Picanto LPG ist nur ausreichend. Das liegt vor allem an den nur mäßigen Transporteigenschaften und der geringen Reichweite mit Autogas. Laut Betriebsanleitung dürfen auf dem Dach immerhin Last von bis 60 kg transportiert werden.

+ Dank kompakter Außenmaße erweist sich der Picanto als wendiges Stadtfahrzeug. Die Kia bietet vier vollwertige Sitze und einen schmalen Mittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet.

– Mit dem 27 l großen Gastank lassen sich lediglich Reichweiten von bis zu 340 km realisieren - damit ist die Langstreckentauglichkeit deutlich eingeschränkt, da man oft eine LPG-Tankstelle aufsuchen muss. Da der Picanto einen zusätzlichen 35 l großen Benzintank besitzt, kann man im Notfall auch damit ohne Mobilitäts-Einschränkungen weiterfahren. Die maximale Zuladung fällt mit 390 kg nur mäßig aus. Anhängelasten sind bei der LPG-Variante nicht zulässig. Man findet nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei einer größeren Reifenpanne schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergeblich, daher ist ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich. Ein Ersatzrad ist nicht lieferbar.

3,0

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Kia Picanto zufriedenstellend ab. Besonders die breite C-Säule schränkt die Sicht nach hinten ein. Immerhin lassen sich die Kopfstützen im Fond bei Nichtgebrauch 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 gut erkannt werden, Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind etwas schlechter erkennbar.



Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht durch breite Dachsäulen eingeschränkt.

Der Innenspiegel erlaubt nur einen befriedigenden Blick nach hinten. Die Außenspiegel sind groß, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde.

⊖ Der Kia Picanto LPG war in der Ausstattung Spirit bisher mit Projektionsscheinwerfer und LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Beim aktuellen Modelljahr 2014 wurde beides gestrichen. Das nun verbaute Halogenlicht mit H4-Scheinwerferlampen sorgt nur noch für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung, vor allem das Fernlicht ist nicht mehr so hell, wie es bei den Projektionsscheinwerfern der Fall war. Tagfahrlicht gibt es bei der LPG-Variante gar nicht mehr - vorher war in die Scheinwerfer noch ein helles LED-Lichtband integriert. Das sind Sparmaßnahmen, die man so bisher von Kia nicht kannte. Es gibt für den Picanto weder Kurven- noch Abbiegelicht. Auch ein helleres Lichtsystem (z.B. Xenon) sucht man in der Aufpreisliste vergebens. Zusätzliche Einparksysteme wie Parksensoren oder eine Rückfahrkamera sind für den Picanto nicht erhältlich.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Kia Picanto war bisher mit einem schlüssellosen Zugangssystem erhältlich - zum Modelljahr 2014 wurde dieses aber aus der Ausstattungsliste gestrichen. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung gibt es dennoch. Die Tasten sind aber gleichförmig und dadurch nicht optimal zu unterscheiden.

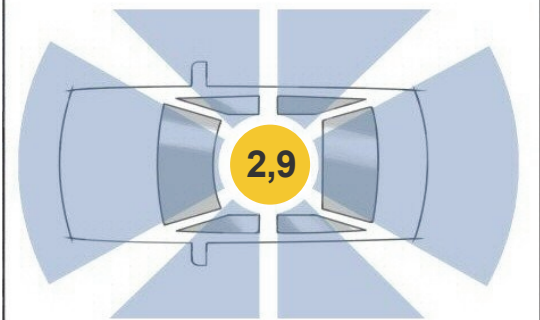
⊕ Vorne steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus, die Türen öffnen weit und geben große Türausschnitte frei. Hinten klappt das Einsteigen nicht ganz so leicht wie vorne, für einen Kleinwagen aber durchaus akzeptabel. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, sie halten die Türen auch an Steigungen sicher auf. Haltegriffe sind für alle außensitzenden Insassen vorhanden - nur nicht für den Fahrer. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld des Fahrzeugs.

⊖ Der Picanto lässt sich bei offenem Kofferraum abschließen, so dass ein versehentliches Aussperren möglich ist.

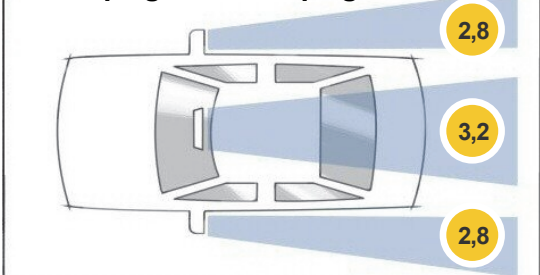
3,3 Kofferraum-Volumen*

Da der LPG-Tank unter dem Kofferraumboden verbaut ist, fällt der Kofferraum gegenüber den benzinbetriebenen Varianten deutlich kleiner aus. So passen in den Picanto LPG bis zur Gepäckraumabdeckung lediglich 135 l. Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, erhöht sich der Stauraum auf 180 l. Es passen nur zwei handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum.

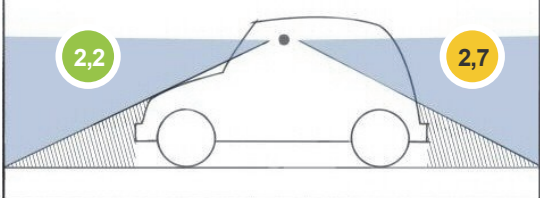
Rundumsicht



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



Der Kofferraum fasst in dieser Ausstattungsvariante 135 l Volumen. Weiterer Stauraum befindet sich unter dem doppelten Kofferraumboden.

⊕ Klappt man die Rücksitzflächen und -lehnen um, finden bis zur Fensterunterkante 510 Liter Platz. Belädt man den Kia bis zum Dach, passen maximal 895 l in den Kofferraum.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des Picanto ist insgesamt zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, bietet aber nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist hoch und relativ breit, wodurch der Kofferraum gut beladen werden kann. Der Kofferraum selbst weist eine zufriedenstellende Höhe und Breite auf. Das Gepäck muss zum Einladen allerdings relativ weit angehoben werden, da die Ladekante rund 72 cm über der Straße liegt. Da der Kofferraumboden beim LPG etwas höher liegt, fällt die Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden mit knapp 13 cm nicht zu groß aus.

⊕ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Hindernisse sehr gut erreichen.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe spärlich aus.

3,7 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.

⊖ Im Kofferraum gibt es so gut wie keine Ablagen. Nur unter dem Kofferraumboden gibt es ein kleines Fach. Auch Zurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck fehlen.

2,9 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. Insgesamt lässt sich der Kia bereits nach kurzer Zeit einfach bedienen. Nicht perfekt einstellen lässt sich das Lenkrad. Es kann nur in einem kleinen Bereich in der Höhe eingestellt werden. Das Zündschloss ist zufriedenstellend erreichbar im Lenkstock angeordnet, aber unbeleuchtet. Das Licht wird über einen gut greifbaren Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert, ebenso die Nebellampen. Die Beleuchtung der Schalter geht insgesamt in Ordnung, auch wenn einige Bedienelemente (z.B. Luftdüsen, Spiegeleinstellung) nicht beleuchtet sind. Die Helligkeit der Bedienelemente und Instrumententafel ist nicht einstellbar. Es gibt serienmäßig vier elektrische Fensterheber - lediglich das Fahrerfenster besitzt aber eine Auf-/Abwärtsautomatik. Auch nur das Fahrerfenster ist mit einem Einklemmschutz ausgestattet.



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

⊕ Der Schalthebel ist insgesamt gut positioniert und einfach zu erreichen, könnte aber noch ein Stück weiter oben und damit näher am Lenkrad positioniert sein. Die Scheibenwischer vorn haben eine Antippsfunktion, eine Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten - ein Regensensor ist aber nicht erhältlich. Der Tacho liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist klar gegliedert. Der Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Tankfüllstand des LPG- und Benzintanks wird mittels zwei separaten Tankuhren dargestellt. Sind Türen oder Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer gewarnt. Das serienmäßige Audiosystem ist sehr günstig positioniert und übersichtlich gestaltet - es gibt auch Audiotasten am Lenkrad. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik liegt in guter Höhe und lässt sich intuitiv bedienen. Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türen und kleine Ablagen in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet.

⊖ 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). Die Lehnenneigung lässt sich nur grob einstellen, ein Einstellrad würde eine feinere Rasterung ermöglichen. Ein Tempomat ist für den Picanto nicht lieferbar.

2,6 Raumangebot vorne*

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m zurückschieben. Dank der guten Innenbreite und großzügigen Kopffreiheit findet man im Kia Picanto ein ordentliches subjektives Raumempfinden vor.

3,9 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 knapp 1,70 m große Personen. Die Kopffreiheit wäre deutlich großzügiger bemessen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Picanto werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität zufriedenstellend aus.

3,1 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk ist für eine Kleinstwagen recht ordentlich abgestimmt. Kurze Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen kann der Picanto zufriedenstellend absorbieren, er gibt sie nur gedämpft bis in den Innenraum ab. Bei regelmäßiger Anregung durch feine Unebenheiten zeigt das Fahrwerk eine gewisse Stuckerneigung, wodurch der Picanto etwas nervös wirkt. Auf groben Kopfsteinpflaster dringen die Stöße bis zu den Insassen durch und sind auch am Lenkrad deutlich wahrnehmbar. 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. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut bis zufriedenstellend.

3,1 Sitze

Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten eine akzeptable 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. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen.

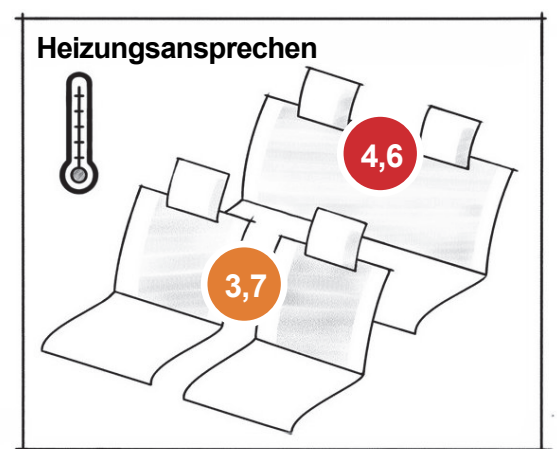
3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit 70,2 dB(A) nicht besonders niedrig 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 und ist dann permanent im Innenraum präsent.

3,7 Klimatisierung

Der Kia Picanto ist in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik, die insgesamt gut funktioniert. Die Intensität des Auto-Modus ist allerdings nicht einstellbar. Die Temperatur kann gut eingestellt werden, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer zusammen. Im ADAC Heizungstest kann der Picanto LPG kaum überzeugen. Es dauert insgesamt recht lange, bis die Fahrgastzelle auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Hinten ist die Heizleistung nochmals ein gutes Stück schlechter, als vorne. Vor allem der Fußraum wird hinten kaum erwärmt.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen. Zudem lassen sich die Mitteldüsen nicht vollständig verschließen.



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

3,7

MOTOR/ANTRIEB

5,0

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Kia Picanto LPG mit 67 PS starkem Dreizylinder können nicht überzeugen. Selbst wenn man die Gänge weit ausdreht, können Überholvorgänge kaum bewältigt werden. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Kia 11,9 s. Durch den durchzugsschwachen Motor muss man oft schon an kleinen Steigungen zurückschalten. Insgesamt ist der Motor für den Stadtbetrieb durchaus ausreichend. Wer aber auch mal auf die Autobahn möchte, ist mit dem Motor fast untermotorisiert.

3,2

Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders ist noch akzeptabel. Der Motor läuft aber insgesamt recht rau. Es sind dauerhaft Vibrationen am Lenkrad spürbar. Unter Last neigt der Motor zu ausgeprägtem Dröhnen. Im oberen Drehzahlbereich wird das Aggregat zudem sehr laut.

2,5

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. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, etwas Feingefühl braucht man aber beim Anfahren.

- 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. Ein Start-Stopp-System ist für den aktuellen Picanto LPG nicht mehr lieferbar. Vor dem Modelljahr 2014 war ein Start-Stopp-System für den LPG noch erhältlich.

3,8

Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe weist eine zufriedenstellende Abstufung auf, es entstehen insgesamt keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Ein sechster Gang würde für eine etwas feinere Spreizung sorgen.

- Die Gesamtübersetzung wurde sehr kurz gewählt. Der Motor dreht bei 130 km/h bereits mit sehr hohen 4.400 1/min. Trotz der hohen Drehzahl hat der Motor aber bei Autobahngeschwindigkeit kaum Reserven mehr, sodass an Steigungen schon einmal ein Gang heruntergeschaltet werden muss.

2,6

FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

Fahrstabilität

+ Der Kia verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Etwas empfindlicher reagiert der kleine Koreaner auf Seitenwind. Bei weniger griffiger Fahrbahnoberfläche verhindert die Traktionshilfe durchdrehende Antriebsräder. 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. Bei schneller Kurvenfahrt schiebt das Fahrzeug im Grenzbereich recht früh über die Vorderräder und besitzt genügend Reserven - das überfordert aber auch ungeübte Fahrer nicht. Bei einem Lastwechsel in Kurven ist die Richtungsstabilität gut.

3,2 Lenkung*

Um die Mittellage reagiert die Lenkung leicht verzögert. Die Mittenzentrierung dürfte ausgeprägter sein. Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung spontan an. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, es fehlt aber an Lenkgefühl. 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 10,2 m fällt für die Kleinstwagenklasse nicht besonders gering aus.

2,5 Bremse

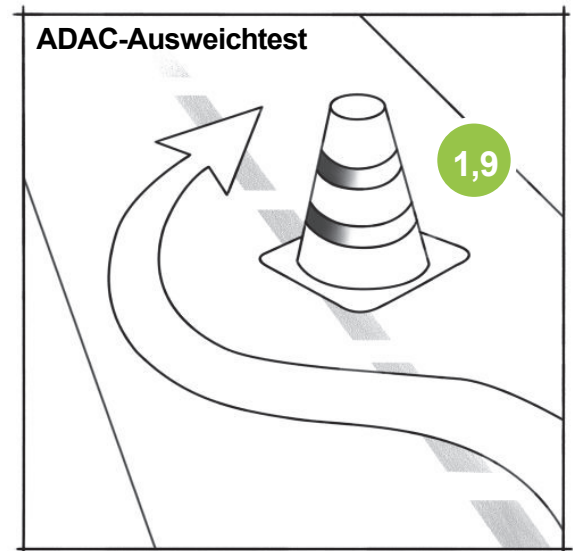
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37,8 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Nexen Nblue HD 75H der Größe 165/60 R14). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

2,4 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Kia Picanto ist zwar in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESC ausgestattet, es ist aber nicht mehr zeitgemäß, dass in den niedrigen Ausstattungsvarianten dafür Aufpreis verlangt wird, bzw. das ESC in der Basisausstattung erst gar nicht erhältlich ist. Es sollte darauf geachtet werden, dass das wichtige ESC beim Kauf unbedingt im Fahrzeug verbaut ist, auch wenn man dafür die höheren Ausstattungsvarianten ordern muss.

⊕ Ein Bremsassistent (BAS) ist beim Picanto immer Serie. Das ESC beinhaltet auch eine Lenkunterstützung. Bei ESC-Eingriffen wird - wenn sinnvoll - ein leichtes Moment am Lenkrad erzeugt, wodurch dem Fahrer angezeigt wird, wie er am besten die ESC-Regelungen unterstützt. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter dreimal, wodurch der nachfolgende Verkehr effektiv auf die starke Verzögerung aufmerksam gemacht wird und somit schneller reagieren kann (ESS - Emergency Stop Signal). Die Warnblinker werden aber leider nicht zusätzlich automatisch aktiviert.



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.

⊖ Es fehlen Rückstrahler, die im Dunkeln auf geöffnete Türen aufmerksam machen würden. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker ohne Funktion, daher kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres angezeigt werden. Eine City-Notbremsfunktion ist für den Picanto nicht erhältlich, diese wäre allerdings für ein Stadt-Fahrzeug sinnvoll.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest erreicht der Picanto in der Summe vier von fünf Sterne - während der Kleinstwagen bei der Insassen- und Kindersicherheit gut abschneiden, verhindern die nur mäßigen Ergebnisse beim Fußgängerschutz und in der aktiven Sicherheit den fünften Stern im Crashtest.

+ Für die Insassensicherheit erhält der Picanto bei den ADAC Crashtests gute 86% der möglichen Punkte. In der getesteten Variante verfügt der Picanto über sieben Airbags - neben Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags gibt es in der getesteten Top-Ausstattung auch einen Knieairbag für den Fahrer. Die Passagiere vorne werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen; über den Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird der Fahrer informiert. Es gibt höhenverstellbare Sicherheitsgurte und aktive Kopfstützen vorne (nur in Ausstattungsvariante „Spirit“). Die Kopfstützen vorne reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp 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. Sowohl das Warndreieck als auch der Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden positioniert und dadurch bei beladenem Ladeabteil im Notfall schlecht erreichbar. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

2,1 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit erreicht der Picanto im ADAC Crashtest gute 83% der möglichen Punkte. Kindersitze können im fünftürigen Picanto gut montiert werden. Nur die losen Gurtschlösser sind dabei nicht ideal. Serienmäßig gibt es auf den äußeren Rücksitzen 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 und die Anlenkpunkte der Gurte sind akzeptabel gestaltet. Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch rückwärts gerichtete und dafür geeignete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Laut Betriebsanleitung sind sowohl auf den äußeren Rücksitzen als auch auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzgruppen ohne Einschränkung erlaubt.

⊖ Auch dem mittleren Rücksitz dürfen laut Anleitung Kindersitze montiert werden. Da die Gurtanordnung und die Sitzkontur ungünstig sind, können aber Kindersitze kaum stabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander hätten in dem Kleinstwagen ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die elektrischen Fensterheber haben (außer am Fahrerfenster) keinen Einklemmschutz.

3,2 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das kleine Stadtauto nur eine mittelmäßige Bewertung. Bei den ADAC Crashtests werden 47% der möglichen Punkte erreicht. Vor allem im Bereich der Vorderkante und den seitlichen Bereichen der Motorhaube ist die Fahrzeugstruktur zu aggressiv gestaltet.

2,6 UMWELT/ECOTEST

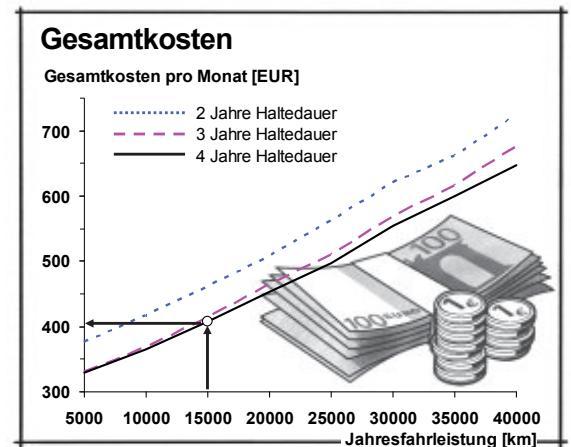
3,3 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des Picanto 1.0 LPG Spirit fällt mit 7,9 l/100 km nur durchschnittlich aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 138 g/km erhält das Fahrzeug 27 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Nicht ideal für ein Stadtauto ist der hohe Innerortsverbrauch von 9,3 l/100 km. Kein Wunder, hat man auch zum Modelljahr 2014 die bisher erhältliche Start-Stopp-Automatik für den LPG gestrichen. Außerorts sind es 6,9 l/100 km und auf der Autobahn ebenfalls hohe 9,4 l/100 km.

1,8 Schadstoffe

Mit insgesamt 69 Punkten verpasst der Kia Picanto LPG ganz knapp die vier Sterne im ADAC EcoTest.

⊕ Der Picanto ist im Autogasbetrieb sehr sauber. Einzig im Autobahnzyklus steigt der CO Wert an, was ihn einige Punkte in der Schadstoffwertung kostet. Im Schadstoffkapitel des EcoTest kann das Fahrzeug 42 Punkte einfahren.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 404 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,4 AUTOKOSTEN

2,8 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 fallen die Betriebskosten noch recht niedrig aus.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

4,4 Wertstabilität*

⊖ Der prozentuale Restwertverlauf des Kia Picanto LPG fällt nicht besonders stabil aus.

3,7

Kosten für Anschaffung*

Den Kia Picanto 1.0 LPG gibt es mit fünf Türen und in der Top-Ausstattung Spirit für 13.790 Euro. Das ist für einen Kleinwagen zwar kein besonders niedriger Preis, doch angesichts der noch akzeptablen Serienausstattung und dem Autogas-Antrieb geht der Preis gerade noch in Ordnung. Gegenüber dem Picanto LPG vor dem Modelljahr 2014 fällt die Ausstattung weniger umfangreich aus, doch der Preis ist auch um knapp 1.000 Euro gesunken.

3,5

Fixkosten*

- + Die jährliche KFZ-Steuer beträgt pro Jahr nur 30 Euro.
- Ungünstigen fallen für diese Fahrzeugklasse dagegen die Versicherungs-Einstufungen aus. Sowohl die Haftpflicht-, als auch die Teil- und Vollkaskoversicherung liegen ungünstig (KH: 15; TK: 18; VK: 17).

2,8

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen für diese Fahrzeugklasse im Mittelfeld.

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)	49 (67)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3500	120/4000	92/3500
0-100 km/h[s]	14,4	11,1	14,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	153	171	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,2 S	4,7 S	6,2 FG
CO ₂ [g/km]	99	109	100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	15/17/18	15/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	28	54	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	372	430	389
Preis [Euro]	9.990	13.190	11.990

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpf.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas
			E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	49 kW (67 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	92 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/50R15H
Reifengröße (Testwagen)	165/60R14H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,2/10,1 m
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	11,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/6,9/9,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	100 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	138 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3595/1595/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1875 mm
Leergewicht/Zuladung	1010 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	135 l/510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	27 l
Reichweite	340 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	82 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	185 Euro
Monatliche Gesamtkosten	404 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18
Grundpreis	13.790 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren (P3 Komfort-Paket)	550 Euro ^o
Regensensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System (nicht beim LPG)	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
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)	550 Euro ^o
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen