



## KIA Picanto 1.0 Edition7

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (49 kW / 66 PS)

**D**er KIA Picanto ist durch seine kompakten Abmessungen ein prädestiniertes Stadtauto, mit dem die Parkplatzsuche zum Kinderspiel wird und man dennoch genügend Platz fürs Einkaufsgepäck hat. Denn trotz der fünf Sitzplätze bleibt noch genügend Kofferraum übrig, um auch mal etwas größere Einkäufe verstauen zu können. Empfehlenswert ist dabei die getestete fünftürige Variante. Die kostet gegenüber dem Dreitürer zwar 450 Euro Aufpreis, man lernt die Vorzüge der besseren Zugänglichkeiten zum Fond aber schnell schätzen, auch wenn die Platzverhältnisse hinten eher mau ausfallen. Kinder sowie Kindersitze finden dennoch genügend Platz. Der Picanto zeigt sich mit seiner 66-PS-Einstiegsmotorisierung zwar alles andere als spritzig, für die Stadt reicht die Leistung aber allemal. Wer öfters längere Strecken fährt, sollte aber unbedingt auf den stärkeren 1,2 Liter großen Vierzylinder zurückgreifen. Wer sich für die Ausstattung Edition7 entscheidet, kann sich über einen niedrigen Grundpreis von 10.440 Euro erfreuen - es sollte jedoch beachtet werden, dass die Serienausstattung dann äußerst bescheiden ausfällt. Selbst Radio und Klimaanlage kosten Aufpreis. Äußerst lobenswert und ein echtes Kaufargument sind die sieben Jahre Herstellergarantie, die KIA für den Picanto bietet. In der Summe ist der Picanto für Wenigfahrer somit die erste Wahl - wer auf die Top-Ausstattung Spirit zurückgreift, darf sich bei Wahl des Komfort-Pakets sogar auf Annehmlichkeiten wie eine Lenkradheizung freuen. **Karosserievarianten: Dreitürer**  
**Konkurrenten:** u.a. Fiat Panda, Hyundai i10, Opel Karl, Renault Twingo, Toyota Aygo, VW up!

**+** gute Stadtauglichkeit, geringer Gewöhnungsaufwand, sichere Fahreigenschaften, 7 Jahre Garantie

**-** schwacher Motor, kein Start-Stopp-System, im Fond wenig Platz, schwache Heizung, lauter Innenraum, spartanische Ausstattung



### ADAC-URTEIL

**2,8** AUTOTEST

**3,1** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,0** Familie

**1,7** Stadtverkehr

**2,7** Senioren

**3,1** Langstrecke

**3,9** Transport

**4,3** Fahrspaß

**2,9** Preis/Leistung

**3,1**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**3,5**

### 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 weitgehend gleichmäßig. Der Kofferraum ist zwar komplett verkleidet, die Kunststoffverkleidungen sind aber kratzempfindlich. Nicht perfekt sind der fehlende Klarlack an den Innenseiten der Heckklappe und Motorhaube sowie die mehrteiligen Türrahmen, die teils nachlässig geschweißt und versiegelt sind. Der Innenraum ist zwar überwiegend sauber gefertigt, die Materialien wirken aber nicht besonders hochwertig. An manchen Stellen sind die Kunststoffe nachgiebig, scharfkantig und kratzempfindlich. Die Tankklappe 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. Für eine "hochwertige Zusatzkonservierung" des Motorraums und Unterbodens verlangt KIA 110 Euro Aufpreis (KIA Protection Plus). Man sollte erwarten können, dass das Fahrzeug ab Werk gegen Umwelteinflüsse geschützt ist und man nicht separat dafür bezahlen muss. Die lackierten Stoßfänger müssen ohne Kunststoffleisten auskommen, die bei kleinen Parkremplern den Lack schützen. Auch Seitenschutzleisten an den Türen fehlen. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

**3,5**

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des KIA Picanto ist allenfalls zufriedenstellend. Das liegt vor allem an den nur mäßigen Transporteigenschaften. Die tatsächliche maximale Zuladung liegt bei rund 455 kg. Mit dem 35 l großen Tank sind mit einer Füllung Reichweiten von bis zu 670 km möglich (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs).

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

– Anhängelasten sind nicht zulässig. Zur zulässigen Dachlast findet man in den technischen Daten keine Angaben, weshalb davon ausgegangen werden muss, dass Dachlasten nicht erlaubt sind. Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich bei einer größeren Reifenpanne schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutter Schlüssel sucht man vergeblich, daher ist ein Räderwechsel nicht ohne weiteres möglich. Ein Ersatzrad ist nicht lieferbar.

**3,1**

### Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der KIA Picanto zufriedenstellend ab. Besonders die breiten C-Säulen schränken 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 der teilversenkbaren Kopfstützen wird die Sicht durch breite Dachsäulen eingeschränkt.**

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

⊖ Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer sorgen mit der nicht mehr aktuellen H4-Technik nur für eine mäßige Fahrbahnausleuchtung, vor allem das Fernlicht kann nicht überzeugen. 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 in der getesteten Ausstattung nicht erhältlich. Die Außenspiegel sind beim Edition7 nicht beheizbar.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der KIA Picanto ist in der getesteten Ausstattung zwar mit einer Zentralverriegelung ausgestattet, wer aber auch eine Funkfernbedienung haben möchte, muss auf das Emotion-Paket zurückgreifen (im Testwagen verbaut). Die Tasten der Fernbedienung sind 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 vorn, für einen Kleinstwagen aber durchaus akzeptabel. Die Türfeststeller sind kräftig genug ausgelegt und sie halten die Türen auch an Steigungen sicher auf. Haltegriffe sind für alle außensitzenden Insassen vorhanden - nur nicht für den Fahrer.

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

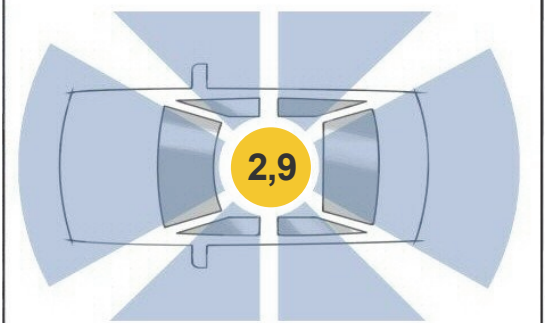
## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen des Picanto erweist sich im Klassenvergleich als durchschnittlich. Üblicherweise fasst das Abteil bis zur Kofferraumabdeckung 160 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unters Dach 205 Liter verstauen. Auch dann passen nur zwei handelsübliche Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzflächen und -lehnen um, finden bis zur Fensterunterkante 535 Liter Platz. Belädt man das Abteil bis unters Dach, sind es immerhin 920 Liter.

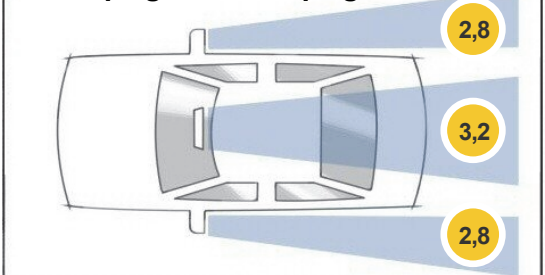
## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des Picanto ist insgesamt zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, bietet aber nur Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist hoch und relativ breit, wodurch der Kofferraum gut beladen werden kann.

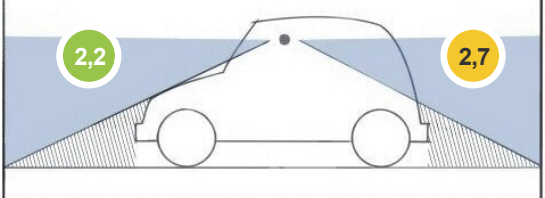
### Rundumsicht



### 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.



Der Kofferraum fasst klassenübliche 160 l Gepäck.

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.

- ⊕ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände sehr gut erreichen.
- ⊖ Zum Ausladen muss das Gepäck über eine rund 24 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe spärlich aus. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine unpraktische Stufe am Ladeboden. Große Personen sollten beim Einladen auf den Kopf achten, da dieser leicht am abstehenden Schloss gestoßen werden kann.

---

## 3,7 Kofferraum-Variabilität

Bei der Kofferraum-Variabilität schneidet der Picanto noch akzeptabel ab. Die Rücksitzbank kann asymmetrisch geteilt umgelegt werden, doch der Vorgang ist umständlich. Zuerst müssen die Sitzflächen nach vorn umgeklappt werden, anschließend werden dann die Lehnen umgelegt. Werden die Sitzflächen nicht umgelegt, steigt der Boden ungünstig an. Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen schlichtweg Möglichkeiten. Es gibt weder Fächer noch Zurrösen. Es findet sich lediglich etwas Platz unter dem Kofferraumboden. 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.

---

## 3,1 INNENRAUM

### 3,2 Bedienung

In der getesteten Ausstattung Edition7 ist der Picanto äußerst spartanisch eingerichtet. Es fehlen viele Komfortfunktionen, die man selbst in einem Kleinwagen nicht missen möchte. Das übersichtliche Cockpit mit wenigen Funktionen hat wiederum den Vorteil, dass man kaum Gewöhnungsaufwand benötigt, um mit dem KIA zurecht zu kommen. Die Bedienung gibt dem Fahrer kaum Rätsel auf. Alle Schalter sind gut positioniert, ausreichend groß und die meisten beleuchtet. Störend ist jedoch, dass sich in der getesteten Ausstattung die Instrumentenbeleuchtung nicht dimmen lässt. 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. Es gibt serienmäßig elektrische Fensterheber vorn, sie besitzen aber weder eine Auf-/Abwärtsautomatik noch einen Einklemmschutz. Die Fondinsassen müssen mit einfachen Kurbeln auskommen. Elektrische Fensterheber hinten sind der Top-Ausstattung Spirit vorbehalten.



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

- ⊕ Der Schalthebel ist einfach zu erreichen, könnte aber noch ein Stück weiter oben und damit näher am Lenkrad positioniert sein. Die Scheibenwischer vorn haben eine Antippfunktion, 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. Sind Türen oder Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer gewarnt. Das optionale Audiosystem ist sehr günstig positioniert und übersichtlich gestaltet.

Das Bedienteil der optionalen Klimaanlage liegt in guter Höhe und lässt sich recht einfach 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 fällt schwach aus, 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 Edition7 nicht lieferbar. Verzichten muss man beim Edition7 auch auf eine Außentemperaturanzeige. Die Außenspiegel müssen manuell eingestellt werden - der Hebel für den Beifahrerspiegel ist vom Fahrerplatz aus kaum zu erreichen.

---

## 2,6 Raumangebot vorne\*

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m zurückschieben. Die Kopffreiheit würde für über 2,05 m große Personen ausreichen. 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.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 3,4 KOMFORT

---

### 2,8 Federung

Das Fahrwerk ist für einen Kleinwagen zufriedenstellend abgestimmt. Kurze Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen verdaut der Picanto akzeptabel, auch wenn das Überfahren teils mit deutlichen Poltergeräuschen den Insassen mitgeteilt wird. Bei regelmäßiger Anregung durch feine Unebenheiten zeigt das Fahrwerk eine gewisse Stuckerneigung, wodurch der Picanto etwas nervös wirkt. Auf grobem 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 geht in Ordnung.

3,3

## Sitze

Die recht straff gepolsterten Sitze bieten einen zufriedenstellenden Komfort. Der Fahrersitz ist zwar in der Höhe einstellbar, jedoch fällt der Einstellbereich relativ gering aus. Vorn sind die Flächen und Lehnen zufriedenstellend konturiert und der Seitenhalt ist akzeptabel. Die hohen Lehnen dürften besonders im Schulterbereich etwas mehr ausgeformt sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond sind die Sitze nur ausreichend konturiert und bieten daher auch so gut wie keinen Seitenhalt. Die Lehnen erweisen sich aber als hoch. Die Sitzposition geht in Ordnung, größere Passagiere würden sich aber eine bessere Oberschenkelauflage wünschen.

– Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Darüber hinaus fehlen Lordosenstützen an den Vordersitzen.

3,6

## Innengeräusch

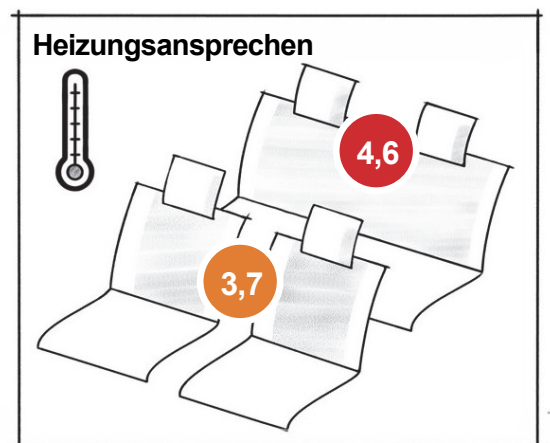
Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit 71,8 dB(A) nicht gerade niedrig aus. Windgeräusche fallen nicht zu unangenehm auf, steigen mit der Geschwindigkeit aber deutlich an. Der kleine Motor ist dauerhaft im Innenraum präsent. Das Aggregat erweist sich als recht dröhnig, besonders wenn es gefordert wird. Im oberen Drehzahlbereich wird es zudem recht laut. Fahrgeräusche sind nicht gut gedämmt. Beim Überfahren von groben Unebenheiten dringt deutliches Achspoltern bis in den Innenraum.

4,1

## Klimatisierung

Für den Picanto muss man in der getesteten Ausstattung selbst für eine manuelle Klimaanlage Aufpreis zahlen. Eine Klimaautomatik ist der Top-Ausstattung Spirit vorbehalten. Im ADAC Heizungstest kann der Picanto 1.0 kaum überzeugen. Es dauert insgesamt sehr lange, bis die Fahrgastzelle auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Hinten ist die Heizleistung nochmals ein gutes Stück schlechter als vorn. Vor allem der Fußraum wird hinten kaum erwärmt.

– Die Temperatur kann nur grob eingestellt werden, eine Anzeige der Wunschtemperatur gibt es nicht. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen. Die mittleren Luftdüsen lassen sich nicht komplett schließen.



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

3,7

## MOTOR/ANTRIEB

4,8

## Fahrleistungen\*

– Die Fahrleistungen des KIA Picanto 1.0 sind alles andere als rühmend. Der kleine Dreizylindermotor leistet 66 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von überschaubaren 95 Nm. Die Elastizitätswerte des Motors sind mangelhaft. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, dauert es bereits im vierten Gang rund 19,5 s. Fährt man im gleichen Geschwindigkeitsbereich im fünften Gang, vergehen sogar 25,4 s. Doch auch für den simulierten Überholvorgang, der ein weites Ausdrehen des Motors zulässt, vergeht viel Zeit, bis der Wagen sich von 60 auf 100 km/h gequält hat. Der Überholvorgang ist erst nach 11,6 Sekunden abgeschlossen (gemessen im 2./3. Gang).

## 3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders ist allenfalls akzeptabel, der Motor läuft insgesamt recht rau. Es sind dauerhaft Vibrationen am Lenkrad spürbar. Unter Last neigt der Motor zu ausgeprägtem Dröhnen, vor allem bei niedrigen Drehzahlen. Im oberen Drehzahlbereich wird das Aggregat zudem sehr laut.

## 2,7 Schaltung

⊕ Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht und schnell einlegen, die Präzision der Schaltung geht in Ordnung. Beim Einlegen ist zwar ein kleiner Widerstand spürbar, schnelle Schaltvorgänge sind aber aufgrund der kurzen Schaltwege dennoch gut möglich. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, etwas Feingefühl ist aber gefragt - sonst ruckelt es im Antriebsstrang.

⊖ Der Rückwärtsgang hakt etwas beim Einlegen. Ab und zu ist das Einlegen erst nach erneutem Schließen und wiederholtem Öffnen der Kupplung möglich. Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, sonst kracht es im Getriebe. Ein Start-Stopp-System ist für den Picanto Edition7 nicht erhältlich. Dieses gibt es nur in der Top-Ausstattung Spirit und auch dann nur gegen Mehrpreis (Komfort-Paket).

## 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.

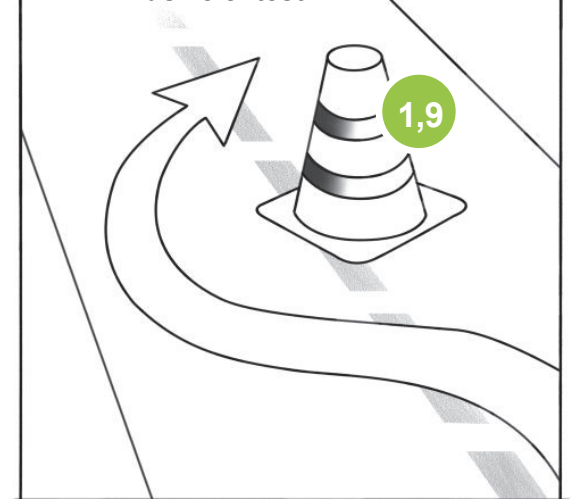
⊖ Die Gesamtübersetzung wurde sehr kurz gewählt. Der Motor dreht bei 130 km/h bereits mit hohen 4.000 1/min. Trotz der hohen Drehzahl hat der Motor aber bei Autobahngeschwindigkeit kaum Reserven mehr, sodass an Steigungen schon einmal einen Gang heruntergeschaltet werden muss.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der KIA verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen zufriedenstellend seine Spur. Etwas empfindlicher reagiert der kleine Koreaner auf Seitenwind. Bei wenig 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 ESC 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, bleibt dank des breiten Grenzbereiches aber auch für ungebühte Fahrer stets sicher beherrschbar. Bei einem Lastwechsel in Kurven ist die Richtungsstabilität gut.

### ADAC-Ausweichtest



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.

---

**3,0**

## Lenkung\*

Zum Modelljahr 2016 wurde die Lenkung des Picanto überarbeitet. Vor allem die nun direktere Lenkübersetzung fällt positiv auf. Während bisher über vier Lenkradumdrehungen nötigen waren, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind es nun etwas weniger als drei Umdrehungen. Die Kurbelarbeit beim Rangieren nimmt somit deutlich ab. Auch der Wendekreis wurde leicht verkleinert und beträgt nun 10,1 m (vorher 10,2 m). Nicht verbessert wurde dagegen das Lenkgefühl. Um die Mittellage reagiert die Lenkung nach wie vor verzögert und 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.

---

**2,4**

## Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37,2 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Hankook Kinergy ECO der Größe 165/60 R14 75H). 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.

---

**2,3**

## SICHERHEIT

---

**2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm ESC findet man auch einen Bremsassistenten an Bord. Das ESC beinhaltet zudem eine Lenkunterstützung. Bei ESC-Eingriffen wird ein leichtes Moment am Lenkrad erzeugt, wodurch dem Fahrer angezeigt wird, wie er am besten lenken soll. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter, 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. Ab Werk ist der KIA mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet - bei Druckverlust wird der Fahrer gewarnt. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet werden kann.

**-** 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. Es fehlen Rückstrahler, die im Dunkeln auf geöffnete Türen aufmerksam machen.

---

**2,1**

### Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest erreicht der Picanto in der Summe vier von fünf Sternen (Stand: 07/2011). Während der Kleinstwagen bei der Insassen- und Kindersicherheit gut abschneidet, 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 sechs Airbags (Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags). Die Passagiere vorn werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird der Fahrer informiert. 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 Beladung im Notfall schlecht erreichbar. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

## 1,8 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 Isofix-Halterungen 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 Gurtanlenkpunkte 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.

– Auf 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 Kleinwagen ohnehin nicht nebeneinander Platz.

## 3,2 Fußgängerschutz

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

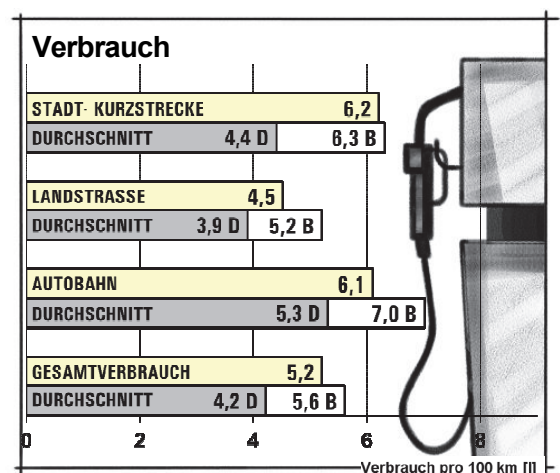
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Verbrauch des Picanto 1.0 fällt mit 5,2 l/100 km noch durchschnittlich aus. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 138 g/km erhält das Fahrzeug 27 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Im Innerortsteil genehmigt sich der KIA 6,2 l/100 km, hier könnte ein Start-Stopp-System den Verbrauch etwas senken - das ist aber nur für die höchste Ausstattungsvariante und dann auch nur gegen Aufpreis erhältlich. Im Außerortsteil verbraucht der KIA 4,5 l/100 km und auf der Autobahn sind es 6,1 l/100 km.

## 1,8 Schadstoffe

Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der Picanto 1.0 Edition7 auf 69 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

+ Insgesamt sind die Schadstoffe im Abgas auf niedrigem Niveau, wenn auch der CO-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus recht deutlich ansteigt. In der Summe reicht es in diesem Kapitel für gute 42 von 50 Punkten.

## 3,1 AUTOKOSTEN

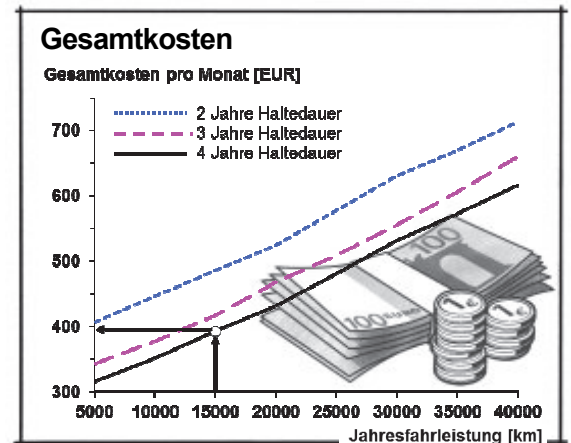
### 4,1 Betriebskosten\*

- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Picanto im Klassenvergleich nicht gerade sparsam mit dem Benzin umgeht, erhält er hier keine gute Bewertung.

### 3,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

+ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 393 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 4,9 Wertstabilität\*

- Der prozentuale Restwertverlauf des KIA Picanto fällt nicht besonders stabil aus. Man muss mit einem hohen prozentualen Wertverlust rechnen.

### 2,7 Kosten für Anschaffung\*

Den KIA Picanto 1.0 Edition7 gibt es mit fünf Türen für 10.440 Euro. Das ist für einen Kleinwagen ein annehmbarer Preis. Beachten sollte man jedoch, dass die Serienausstattung des Edition7 äußerst übersichtlich ausfällt. Selbst für ein Radio und eine Klimaanlage muss man extra bezahlen. Beides gibt es im 990 Euro teuren Emotion-Paket. Wer Anspruch auf etwas Komfort hat, sollte auf die Top-Ausstattung Spirit zurückgreifen. Die kostet zwar 13.140 Euro, dafür erhält man ein Fahrzeug mit den wichtigsten Ausstattungsdetails. Wer dann noch etwas Geld übrig hat, kann auf das Komfort-Paket zurückgreifen, das neben dem Start-Stopp-System sogar eine Lenkradheizung beinhaltet.

### 3,6 Fixkosten\*

+ Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 40 Euro.

- Unvorteilhaft 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).

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen für diese Fahrzeugklasse nicht zu hoch aus.

### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.2 ISG	1.0 LPG
Aufbau/Türen	SR/3	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1248	3/998
Leistung [kW (PS)]	49 (66)	63 (85)	49 (67)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3500	120/4000	92/3500
0-100 km/h[s]	14,6	11,9	13,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	158	175	155
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,5 l S	4,6 l S	6,2 l FG
CO2 [g/km]	105	106	100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	15/17/18	15/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	40	48	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	361	409	394
Preis [Euro]	9.550	12.990	11.640

#### Aufbau

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

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

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	998 ccm
Leistung	49 kW (66 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/60R14
Reifengröße (Testwagen)	<b>165/60R14H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>11,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,2/4,5/6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>138 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,8 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3595/1595/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1875 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>945 kg/455 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>160 l/535 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>670 km</b>
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>95 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>47 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>83 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>168 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>393 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18
Grundpreis	10.440 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System (nicht beim Edition7)	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	219 Euro <sup>o</sup>
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Emotion-Paket)	990 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung (Fernbedienung optional)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	460 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

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

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