



Kia Picanto 1.2 GT Line

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(62 kW / 84 PS)

Der Kia Picanto ist ein Kleinwagen des koreanischen Autoherstellers Kia und damit ein Vertreter einer aussterbenden Spezies. In der Ausstattungsvariante "GT Line" präsentiert sich der kleine Koreaner im dezent sportlichen Dress und möchte mit Alltagsnutzen und der gewissen Prise Fahrspaß überzeugen. Im Test konnte der Picanto mit seinem wendigen und agilen Fahrverhalten den Testern durchaus ein Lächeln entlocken. Die Lenkung spricht direkt an, das Fahrwerk schafft einen ausgewogenen Spagat aus Komfort und Dynamik. Allerdings holen den Fahrer das hohe Geräuschniveau im Innenraum wieder zurück auf den Boden der Kleinwagen-Tatsachen. Zudem kommt das Gefühl auf, dass die Auswahl der Materialien im Interieur den Testwagenpreis von 23.100 Euro nicht angemessen repräsentiert. Positiv ins Auge fällt die serienmäßige Online-Anbindung über Kia Live, die das Navigationssystem auf aktuelle Verkehrsdaten oder Spritpreise zugreifen lässt. On top zur ordentlichen Grundausstattung lässt sich der Picanto mit dem Fahrassistentz-Plus-Paket in puncto Sicherheit und Fahrassistentz weiter aufwerten. Eine Aufwertung würden wir uns auch für den Antrieb des Picanto wünschen. Der 84 PS starke Saugmotor dürfte durchaus etwas mehr Elan an den Tag legen. Ein kleines Plus an Drehmoment würde Alltagsfahrten im Umfeld immer antrittsstärkerer Verkehrsteilnehmer müheloser gestalten und gut zum ansonsten agilen Fahrverhalten passen. Kia bietet mit dem Picanto einen unkomplizierten und kompakten Kleinwagen an, der größtenteils überzeugt - nur beim Preis nicht so recht. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500, Hyundai i10, Renault Twingo, Suzuki Ignis.

- ⊕ sichere und agile Fahreigenschaften, Infotainment mit Online-Anbindung, gegen Aufpreis gute Sicherheitsausstattung
- ⊖ dürftige Materialqualität, kleiner Kofferraum und Fond, schlechte Geräuschdämmung, maue Fahrleistungen, verbesserungswürdiger Fußgängerschutz, hoher Einstiegspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

Der Picanto macht im sportlichen Dress der GT Line auf den ersten Blick einen guten Eindruck. Beim Fokus auf die Verarbeitungsqualität der Karosserie bestätigt sich dieser. Der Kia überzeugt mit gleichmäßigen Spaltmaßen, wenngleich sich die Koreaner teils großzügige Abstände zwischen den Bauteilen erlauben. Blickt man etwas genauer auf die Ausführung des Picanto, fallen die typischen Merkmale von - ehemals - preiswerten Kleinwagen auf: kostengünstige Verarbeitung und Konstruktion (z.B. mehrteilig geschweißte Fensterrahmen, sichtbare Schrauben, schlecht entgratete Kunststoffteile) und auf Seiten der Materialqualität einfache Kunststoffe und Textilien. So sind neben der Instrumententafel und den Dachsäulen auch die Türverkleidungen aus Hartplastik ausgeführt. Auch die Textilien für Dachhimmel und Fußraum sind einfach gehalten und lassen nur ein Mindestmaß an Wohnlichkeit aufkommen. Aufgewertet wird der Innenraum durch Hochglanz-

Applikationen und rote Akzente (Nähte und Stoffbahnen in den Sitzen), wenngleich das Bezugsmaterial der Sportsitze gummiartig und nicht leder-ähnlich wirkt. Die Fügequalität im Innenraum weiß größtenteils zu überzeugen. Schalter und Tasten sitzen fest und gerade, einzig die Mittelkonsole - ebenfalls aus Hartplastik - lässt etwas an Solidität vermissen. Darüber hinaus ist das Pad für das induktive Laden als nachträgliche Lösung in die Mittelkonsole lose eingesetzt worden - zumindest ist es da. Unter dem Picanto setzt sich die Kleinwagen-Qualität fort: Der Motorraum und das Heck sind nach unten hin offen, nur die Seiten sind flächig verkleidet. Ausgefeilte Akustik- und Luftleit-Maßnahmen sucht man vergebens. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offengehalten. Im Kofferraum dominiert kratzempfindliches Hartplastik an den Seiten - zumindest findet man kein lackiertes Blech wie etwa im VW up! vor.

3,2 Alltagstauglichkeit

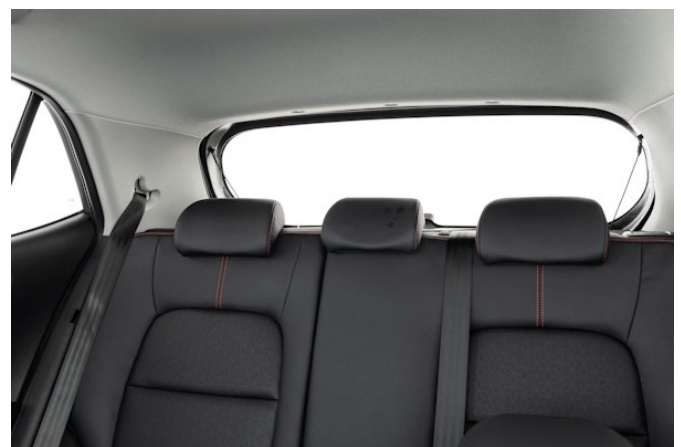
Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 35-l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 600 km. Einen Fehlbetankungsschutz, der das irrtümliche Betanken mit Dieselmotorkraftstoff verhindert, gibt es nicht. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 407 kg - das sollte für vier Leute samt etwas Gepäck reichen. Der Fünftürer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden kann. Eine Dachlast gibt Kia für den Picanto nicht an. Erfreulich handlich ist der Koreaner im Stadtverkehr:

mit nur etwa 3,60 m Länge und unter 1,90 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man recht einfach einen Parkplatz; zudem überzeugt der geringe Wendekreis von 10,3 m. Für die nachrüstbare Anhängerkupplung ist eine Stützlast von 75 kg angegeben, das reicht beispielsweise für zwei E-Bikes auf einem Fahrradträger.

⊖ Eine Anhängelast ist für den Kia nicht angegeben. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen. Optional ist ein Notrad erhältlich.

3,2 Licht und Sicht

Die Karosserieenden dem Kompakten lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Niedrige Gegenstände lassen sich vorn nah am Auto noch recht gut erkennen, hinten fällt das deutlich schwerer, sodass die optionalen Parksensoren hinten eine lohnende Investition darstellen. Eine Rückfahrkamera ist erfreulicherweise schon im Serienumfang enthalten. Parksensoren vorn sind für den Picanto nicht zu haben. Die Rundumsicht ist ordentlich und wird durch Innenspiegel und C-Säulen nicht über Gebühr eingeschränkt. Der Innenspiegel verfügt über eine manuelle Abblend-Stellung, die Außenspiegel haben keine Abblendfunktion und auch keinen asphärischen Bereich, um das Sichtfeld aufzuweiten. Der Picanto ist serienmäßig mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, allerdings lässt die Lichtintensität von Abblend- und Fernlicht Potential für Verbesserung. Zwar gibt es eine Lichtautomatik, zusätzliche Lichtfunktionen wie ein



Trotz der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht nach hinten, auch Dank der teilversenkbaren Kopfstützen, akzeptabel.

Fernlichtassistent oder Abbiegelicht sind aber nicht erhältlich. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sucht man ebenso vergebens.

⊖ Der Picanto verfügt nicht über einen Regensensor.

2,7 Ein-/Ausstieg

Dank des aufpreispflichtigen Technologiepakets lässt sich der Picanto durch eine Taste an Fahrer- und Beifahrertür ohne Verwendung des Fahrzeugschlüssels aufschließen. Ein Ver- und Entriegeln über Entfernung und Annäherung ist nicht möglich. Zusätzlich gibt es ein offenliegendes Schloss am Griff der Fahrertür. Der Einstieg in die erste Sitzreihe gelingt gut, die Türen öffnen weit genug, der Schweller ist trotz Verbreiterung im Rahmen der GT Line kein all zu großes Hindernis. Gleiches gilt für die erhöhten Wangen des Sportsitzes; diese zeigen sich nachgiebig. Die Sitzhöhe von 45 cm (Sitz in der untersten Position, gemessen zur Straßenoberfläche) fühlt sich im "SUV-Zeitalter" beinahe etwas tief an und erfordert beim Ausstieg etwas mehr Körpereinsatz. Der Ein- und Ausstieg in die zweite Reihe ist durch den geringen Fußraumausschnitt beengt, zudem geht es nach dem Überwinden des Schwellers relativ weit hinunter zum Fahrzeugboden. Hier muss man tatsächlich ein wenig Einfädeln. Ein weiterer Beleg für die Kleinwagen-DNA und die Kostensensibilität des Herstellers sind die Türen mit nur zwei Rasten. Vor allem in beengten Umgebungen würde eine feinere Abstufung der Türöffnung helfen.

4,1 Kofferraum-Volumen

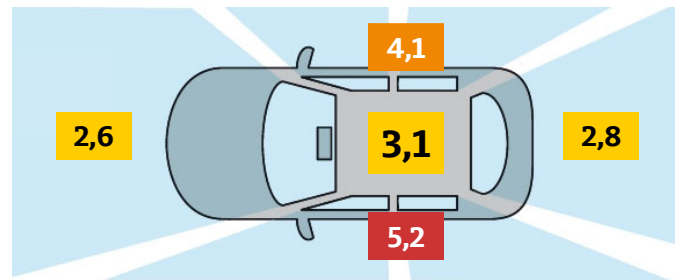
Die Kofferraumvolumina des Kia Picanto fallen entsprechend seiner kompakten Abmaße nicht all zu üppig aus. Im Normalzustand fasst das Gepäckabteil magere 180 l, bis unters Dach passen 240 l oder alternativ zwei Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 480 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 845 l Volumen verfügbar.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe des Picanto lässt sich auch ohne elektrischen Antrieb mühelos manuell öffnen und schließen. Im Kofferraum selbst geht es, wie das geringe Ladevolumen vermuten lässt, beengt zu. Dazu trägt auch die hohe Bordwand innen bei, die eine Stufe von knapp 10 cm zwischen Ladekante und Ladeboden nach sich zieht. Das Ladegut muss so immer über die Hürde in den kleinen Kofferraum des Picanto eingefädelt werden. Handelsübliche Klappboxen passen erst in den Kofferraum, wenn der variable Ladeboden in die untere Stellung

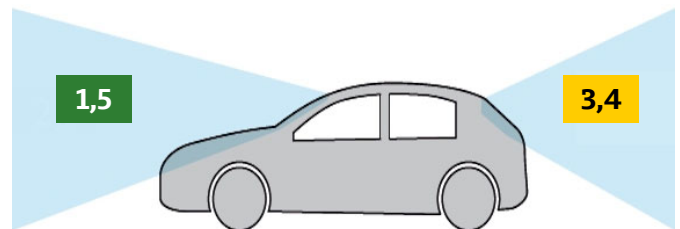
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Für den Fahrer gibt es keinen Haltegriff am Dach. Das Keyless-System verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz. Weitere Informationen gibt es auf adac.de/keyless



Mit 180 l Volumen besitzt der KIA einen Kofferraum von klassenüblicher Größe.

versetzt wird. Dann beträgt die Höhe der Bordwand innen aber schon stattliche 23 cm. On top kommt noch die Hohe Ladekante von knapp 74 cm. Das Handling ist also nicht gerade komfortabel. Die Beleuchtung des Laderaums fällt mit nur einer Leuchte auf der Fahrerseite spärlich aus. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht keine Stufe in der Ladefläche, allerdings

liegen die Lehnen auch nicht komplett eben. Die Öffnungshöhe der Kofferraumklappe beträgt 1,85 m.

⊖ Das Schloss der Heckklappe ist nicht mit schützendem Kunststoff ummantelt und birgt so vor allem für große Personen unnötiges Verletzungspotential.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand im Verhältnis 60:40 umklappen. Die Gurte werden außerhalb der Lehnen geführt, weshalb sie beim Zurückklappen nicht eingeklemmt werden können. Der variable Ladeboden, mit dem sich in der oberen Position etwa 45 l vom Kofferraumvolumen abtrennen lassen, erweist sich als praktisch, wenngleich der Boden nur lose eingelegt ist und sich in der aufgestellten Position nicht fixieren lässt.

⊖ In puncto Ablagen ist der Picanto schwach aufgestellt. Im Kofferraum gibt es lediglich zwei Taschenhaken. Auch auf Verzurrösen wurde verzichtet.

3,2 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Die Bedienung des Picanto erfolgt nach klassischem Muster. Das Lenkrad ist manuell in der Höhe verstellbar, verfügt aber nicht über eine Verstellung in Längsrichtung. Die Pedale sind etwas klein geraten, lassen sich aber dennoch sicher betätigen; für den linken Fuß gibt es eine Fußstütze. Der Schalthebel ist in einer ordentlich erreichbaren Position angebracht und lässt sich einwandfrei bedienen. Gestartet wird der Kia dank des optionalen Technologie-Pakets via Startknopf, allerdings wird dieser vom Lenkrad verdeckt und muss ertastet werden - an die Position gewöhnt man sich aber schnell. Die Lichtbedieneinheit ist in den Blinkerhebel integriert und, wie bei dieser Lösung üblich, unbeleuchtet. Die Wischerfunktionen werden mit dem rechten Lenkstockhebel betätigt, allerdings gibt es auf Grund des fehlenden Regensensors keine Wischautomatik. Die Bedienung der Klimaautomatik erfolgt erfreulicherweise über eine separate Bedieneinheit mit gut dimensionierten Drehreglern und Tasten. Die Ablesbarkeit der eingestellten Temperatur (digitale Anzeige) ist mit Sonnenbrille und bei starkem Lichteinfall eingeschränkt. Zudem ist die Klimabedieneinheit sehr tief angebracht, was eine starke Blickabwendung zur Folge hat. Der Hauptbildschirm ist erhöht auf der Instrumententafel angebracht und als 20,2 cm großer Touchscreen ausgelegt. Er reagiert spontan auf Eingaben, ist gut ablesbar und hat eine hohe Auflösung. Eine weitere Steuerungsmöglichkeit des Zentralscreens über einen Dreh-Drück-Steller o.ä. gibt es nicht. Unter dem Bildschirm befindet sich eine Reihe von Schnellwahltasten, die den Zugriff auf Hauptfunktionen



Die knapp 74 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühevollen Tätigkeit.

wie Fahrzeugeinstellungen, Medienquellen und Navigationssystem abkürzt. Die Instrumentenkombination besteht aus klassischen analogen Rundinstrumenten mit einem zentralen Farbdisplay mit einer Diagonale von 10,7 cm. Dieses Display dient zur Anzeige des Bordcomputers, von Warnmeldungen, aber auch für die Justage von Fahrzeugeinstellungen und wird über die Lenkradtasten gesteuert. Die Ablesbarkeit der Instrumente ist Tag und Nacht einwandfrei. Der Bordcomputer umfasst lediglich einen Kurzzeit- und einen Langzeitspeicher, die Auskunft über die gefahrene Distanz, den Kraftstoffverbrauch und die Fahrzeit geben. In Summe ist der Gewöhnungsaufwand gering, wenngleich es wünschenswert wäre die



Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität sind zufriedenstellend.

Fahrzeugeinstellungen in einem der beiden Displays zu bündeln. Zu den ergonomischen Schwächen zählt die fehlende

Längsverstellung des Lenkrads und die schlechte Erreichbarkeit der Lehnenneigungsverstellung.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Die Multimedia-Funktionen des Picanto sind auf dem Stand der Technik und können die Erwartungen an einen Kleinwagen mehr als erfüllen. Es gibt ein Radio mit DAB-Empfang, sowie die Möglichkeit über Bluetooth Musik vom Smartphone an das Soundsystem zu streamen. Darüber hinaus besteht die Option das Smartphone via Apple CarPlay oder Android Auto zu verbinden - beides allerdings nicht kabellos. Für die Verbindung bietet der Kia einen USB-A-Anschluss zentral in der Mittelkonsole. Das Smartphone kann überdies induktiv geladen werden. Die integrierte Sprachsteuerung versteht nur einfache Sprachbefehle, wie z.B. die Eingabe von Navigationsdaten oder das Anrufen von Kontakten. Natürliche Sprache versteht sie nicht, weshalb man die Sprachbedienung nach der vorge-

gebenen Kia-Logik bedienen muss. Dank der fest eingebauten SIM-Karte ist der Picanto jederzeit online und kann so Echtzeit-Verkehrsdaten in das Navigationssystem einfließen lassen und über die "Kia Live"-Funktion aktuelle Kraftstoffpreise bei umliegenden Tankstellen oder Ergebnisse von Sportveranstaltungen anzeigen. Darüber hinaus zeigt das System Parkhäuser und deren Tarife an. Weiter gibt es die Möglichkeit Nutzerprofile anzulegen, diese mit einem Passwort zu schützen oder, im Falle eines Verkaufs, wieder zu löschen. Die Einstellungsmöglichkeiten der Privatsphäre sind nicht sonderlich ausgedehnt; zumindest einzelne letzte Ziele lassen sich aus der Navigation löschen.

3,0 Raumangebot vorn

Das Raumangebot des Picanto fällt für einen Kleinwagen ordentlich aus. Geht es nach der Beinfreiheit finden Personen bis 1,85 m ausreichend Platz, was die Kopffreiheit betrifft passen sogar Personen bis 2,10 m in den kleinen Koreaner. Im Test

erweist sich der Kia damit vor allem für "Sitzriesen" als passendes Modell. Das subjektive Raumgefühl entspricht dem eines typischen Kleinwagens. Der helle Himmel schafft ein wenig mehr "gefühlten Raum" über den Köpfen.

4,4 Raumangebot hinten

Anders sieht es im Fond aus. Hier geht es beengt zu. So reicht die Beinfreiheit wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist nur für 1,65 m große Passagiere. Die Kopffreiheit reicht theoretisch für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m. Das Raumgefühl ist entsprechend der Fahrzeugklasse als Kleinwagen eher beengt.



Im Fond finden aufgrund des stark eingeschränkten Knie- raums lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m ausreichend Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität zählt nicht zu den Stärken des Picanto. In der ersten Reihe gibt es mit offenen Fächern in der Mittelkonsole und einem geschlossenen Fach unter der Armauflage nur ein Mindestmaß an Ablageflächen. Das Handschuhfach ist weder beleuchtet noch klimatisiert und vorrangig für die Bordunterlagen dimensioniert. Zudem öffnet die Klappe ungedämpft und lautstark. Praktisch ist die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole, die gleichzeitig eine gut erreichbare Ablagefläche für das Smartphone darstellt. Darüber hinaus überzeugt zumindest der Schminkspiegel auf der Fahrerseite mit seiner großzügigen Beleuchtung. Einen kleinen Clip für die Fahrzeugpapiere gibt es neben dem unbeleuchteten

Schminkspiegel auf der Beifahrerseite. Die Türverkleidungen vorn bieten nur wenig Ablagefläche, eine 1 l-Flasche passt hier schon nicht mehr rein.

⊖ Auf der Rücksitzbank geht es maximal spartanisch zu. Hier gibt es weder Ablagen in den Türen noch Becherhalter.

3,4 KOMFORT

3,4 Federung

Der Picanto verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk, die Hinterachse ist wie in dieser Klasse üblich als Verbundlenkerkonstruktion ausgeführt. Es überzeugt mit seiner ausgewogenen Abstimmung und bietet für einen Kleinwagen einen ordentlichen Federungskomfort. Zwar meldet der

Picanto die Beschaffenheit des Asphalts - auch akustisch - teils deutlich an die Insassen weiter, wird dabei aber nie wirklich unkomfortabel. Die Wankbewegungen halten sich erfreulicherweise im Rahmen, was zum durchaus fahraktiven Charakter des Picanto passt.

3,5 Sitze

Die Sitze des Picanto sind in der GT Line sportlich ausgeformt und bieten damit einen guten Seitenhalt. Auch der Komfort kommt nicht zu kurz. Allerdings sind die Einstellmöglichkeiten limitiert. Auf der Fahrerseite lässt sich der Sitz mechanisch in Höhe, Längsrichtung sowie Lehnenneigung verstellen - wenn auch mit etwas grober Rasterung -, auf der Beifahrerseite entfällt die Höhenverstellung. Eine Lordosenstütze gibt es

auch optional nicht. Der Bezug aus Lederimitat ist gelocht und hilft so bei der Belüftung der Sitzfläche. Darüber hinaus trägt der griffige Bezug positiv zum Seitenhalt bei, wenngleich er sich etwas gummiartig und "klebrig" anfühlt. Die Armauflagen sind in der ersten Sitzreihe geringfügig gepolstert, in der zweiten Reihe sorgt schnödes Hartplastik für schmerzende Ellbogen.

4,2 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel von 72,8 dB(A) spiegelt das hohe Geräuschniveau im Picanto in Zahlen wider. Der Koreaner ist alles andere als eine Oase der Ruhe, eher eine Demonstration dessen, was beim Autofahren alles zu hören sein kann. Während sich das Motorgeräusch noch in Grenzen hält,

dominieren neben den Windgeräuschen vor allem die Fahrgeräusche. Insbesondere bei Regen klingt der Picanto viel zu "offen" und nicht konsequent gedämmt. In Anbetracht des durchaus stolzen Preises könnte Kia hier mehr Dämmung verbauen und den Fahrkomfort für die Kunden dadurch steigern.

3,1 Klimatisierung

Der Picanto ist als GT Line serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik sowie Sitz- und Lenkradheizung ausgestattet. Die zweite Sitzreihe bekommt in puncto Luftzuführung keine besondere Aufmerksamkeit. Es gibt weder einen rückwärtigen

Ausströmer in der Mittelkonsole, noch Luftauslässe im Fußraum. Die vorderen Ausströmer sind ohne Regelung der Intensität. Positiv: Die Verglasung ab der B-Säule ist serienmäßig abgedunkelt.

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,9 Fahrleistungen

Die Fahrleistungen des Picanto fallen entsprechend seiner Motorisierung mit 84 PS und 120 Nm überschaubar aus. Der 1,2 l-Vierzylinder ist als Saugmotor ausgeführt und erreicht sein maximales Drehmoment - und damit auch das subjektive Beschleunigungsgefühl - erst bei hohen Drehzahlen und niedrigen Gängen. So ist man als Fahrer oft gezwungen runterschalten und den Motor mit viel Gaspedaleinsatz hochzudrehen, um zügig vorwärts zu kommen. Eine Turboaufladung würde dem Picanto mehr Antrittsstärke und Mühelosigkeit in

Überhol- und Spurwechselszenarien verleihen. Nichtsdestotrotz ist der Kia für normale Fahraufgaben ausreichend motorisiert. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h wird in 8,8 s erledigt. Von 80 auf 120 km/h geht es in gemächlichen 12,5 s. Für den Spurt von 15 auf 30 km/h braucht der Picanto 2,6 s. Für den Standartsprint von 0 auf 100 km/h gibt Kia 12,5 s an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 173 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des Vierzylinders fällt nicht negativ auf. Vibrationen des Motors werden ordentlich von den Insassen und der Karosserie ferngehalten, auch die Brummfrequenzen halten sich in Grenzen. Die Leistung entfaltet sich - typisch für einen

Saugmotor - gleichmäßig und erreicht ihr Maximum erst in höheren Drehzahlregionen. Auf Gaspedal-Eingaben reagiert der Picanto ohne all zu große Verzögerung; das Ansprechverhalten geht somit ebenfalls in Ordnung.

3,2 Schaltung/Getriebe

Die fünf Vorwärtsgänge des manuellen Getriebes sind nicht wirklich präzise geführt, lassen sich aber gut schalten. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts im Schaltschema, eine klassische Anordnung in dieser Klasse. Er ist nicht separat über einen Ring oder über Herunterdrücken gesichert. Zudem kann man sich nur sicher sein, dass der Rückwärtsgang auch wirklich eingelegt ist, wenn die Rückfahrkamera angeht und das "R" in der Instrumentenkombination angezeigt wird. Hier wäre eine mechanische Rückmeldung wünschenswert. Unterwegs erweisen sich die fünf Gänge als ausreichend, es ergeben

sich keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Allerdings kann es bei nachlässigem Schalten durchaus zu Schaltschlägen kommen, die das Getriebe etwas "unwillig" wirken lassen. Das Getriebe ist insgesamt kurz übersetzt, alles andere wäre bei dem recht schwachen Motor auch nicht sinnvoll. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle bereits mit 3.600 Touren. Eine Schaltempfehlung ist serienmäßig an Bord. Das Start-Stopp-System funktioniert gut, es startet den Motor auch nach dem "Abwürgen" wieder von selbst, wenn man auskuppelt und den Gang rausnimmt.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Picanto GT Line ist ordentlich. Beim Durchfahren des ADAC-Ausweichtest überzeugt der Koreaner neben seiner direkt ansprechenden Lenkung vor allem mit seinen geringen Abmessungen. Auch die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. Im Grenzbereich zeigt der Kia

deutliches Untersteuern und eine durch die ESP-Eingriffe leicht hoppelnde Hinterachse, die aber zu keiner Zeit droht instabil zu werden. Der Picanto durchfährt den Ausweichtest damit nicht mit allergrößter Gelassenheit, aber dennoch sicher.

2,7 Lenkung

Zufriedenstellend abgestimmt ist neben dem Fahrwerk auch die Lenkung. Sie zentriert ordentlich und gefällt mit angemessener Reaktion beim Anlenken. Sie liefert eine passende

Rückmeldung für eine gute Zielgenauigkeit. Von Anschlag zu Anschlag braucht es weniger als drei Lenkradumdrehungen, beim Rangieren ist also nicht zu viel Kurbelei notwendig.

2,6 Bremse

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich angemessen dosieren. Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei ordentlichen 35,4 m.

2,8 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Mit dem optionalen Assistenz-Plus-Paket lässt sich der Picanto von Seiten der aktiven Sicherheit für einen Kleinstwagen auf ein beachtenswertes Niveau heben. Er bietet dann einen aktiven Spurhalteassistenten, einen Spurwechselassistenten mit Totwinkelwarner, einen Querverkehrswarner und einen Frontkollisionswarner mit Bremseingriff, der Fußgänger bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h und Fahrzeuge bis 75 km/h erkennt. Positiv: die Warntöne und Warnschwellen lassen sich anpassen. Auf Seiten des Fahrkomforts bietet Kia sowohl einen Tempomaten an, als auch einen Spurfolgeassistenten, der die Spurführung für eine begrenzte Zeit übernimmt. Allerdings lässt sich diese Funktion nicht durch einen Abstandstempomaten ergänzen. Etwas ungewohnt ist die Justage der Geschwindigkeitsregelanlage: Die Zielgeschwindigkeit wird nicht digital angezeigt, stattdessen muss man auf den Geschwindigkeitszeiger in der Instrumentenkombination blicken. Das macht die Einstellung etwas unpräzise. Eine Limiter-Funktion ist ebenfalls an Bord. Geschwindigkeitbeschränkungen werden nur an Hand von Navigationsdaten bereitgestellt, eine eigene Kamera zur Verkehrszeichenerkennung gibt es nicht. Die Anzeige der Tempolimits erfolgt nur in der Navigationsansicht im Zentraldisplay, nicht in der Instrumentenkombination. Zudem gibt es kein Symbol für die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. Das Reifendruckkontrollsystem ist in der einfachen, indirekten Bauweise ausgeführt.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Der Picanto verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags sowie Vorhangairbags welche die Köpfe schützen. Zusätzlich schützt den Fahrer im Ernstfall ein Knieairbag. Die Crashtests nach Euro NCAP-Norm (Stand 09/2017) weisen eine Insassenschutzbewertung von 87 Prozent aus. Ein gutes Ergebnis, das dem Koreaner vier Sterne beschert. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen prinzipiell nur bis knapp 1,70 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten; hinten wird der Anschnallstatus angezeigt, löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Es fehlen stabile Verzurrösen im Kofferraum.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Option
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,4 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der Picanto bei den Euro NCAP-Tests nur 64 Prozent der Punkte. Das Anbringen von Kindersitzen gelingt einfach, weil die Gurtschlösser fixiert sind und alle Gurte eine ausreichende Länge aufweisen. Isofix-Haltepunkte und Ankerhaken sind auf beiden äußeren Sitzen hinten vorhanden, eine i-Size Freigabe gibt es dafür ebenso. Auf allen Plätzen finden auch hohe Kindersitze genug Platz. Für drei Kindersitze nebeneinander ist die Rückbank des Picanto verständlicherweise zu schmal. Der Beifahrersitz besitzt zwar keine Isofix-Halterungen, eignet sich aber ansonsten gut für Kindersitze, zumal die Airbags bei Bedarf deaktiviert werden können. Alle äußeren Gurte verfügen über Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer.

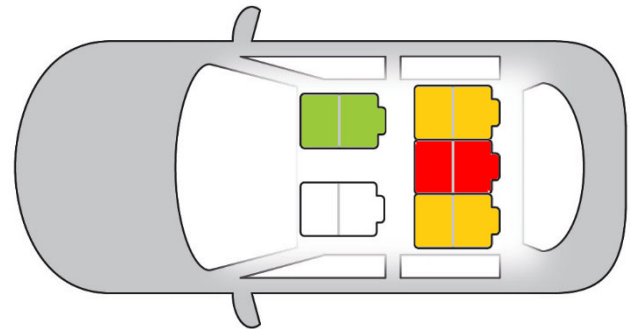
⊖ Für besonders raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Basis und Stützfuß ist der Picanto eigentlich zu klein, der Vordersitz muss dafür so weit nach vorne geschoben werden, dass ein Erwachsener darauf kaum noch Platz findet. Zudem

4,6 Fußgängerschutz

⊖ Für den Bereich Fußgängerschutz erhält der Picanto bei den Euro NCAP-Tests nur 54 Prozent der Punkte. Die Frontscheinwerfer, die A-Säulen, und deren Übergänge in die

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

bieten die Fenster auf der Beifahrerseite und im Fond keinen Einklemmschutz.

Motorhaube, bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Zudem gibt es den Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung nur optional.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Picanto liegt im ADAC Ecotest bei 5,8 l/100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 158 g/km, der dem Benziner nur 31 von 60 Punkten einbringt. Der Verbrauch liegt innerorts bei 5,7 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 6,5 l Super/100 km.

1,2 Schadstoffe

Im Kapitel der Schadstoffemissionen schneidet der Picanto mit einem sehr guten Ergebnis ab. In der Bewertung entfallen 31 Punkte auf den CO₂-Ausstoß und 48 Punkte auf die Partikelemissionen. Der Kia Picanto erzielt damit im ADAC Ecotest 79 Punkte, was einem guten Ergebnis von vier Sternen entspricht.

Verbrauch

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

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

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

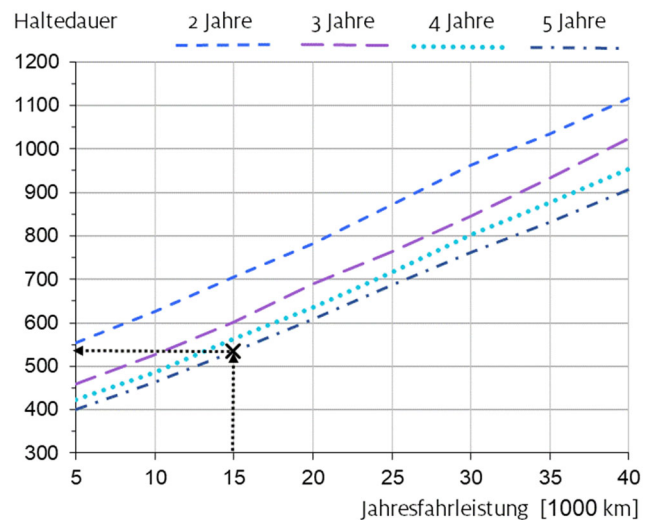
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Basispreis von 19.430 Euro ist der Picanto in der Ausstattungsvariante GT Line für einen Kleinwagen schon stolz bepreist. Unser Testwagen, der mit allen optionalen Paketen ausgestattet ist (Technologie-Paket und Assistenz-Plus-Paket), bringt es auf stattliche 21.300 Euro. Damit ist dann auch alles an Bord, was den Kleinwagen zum gut ausgestatteten Alltagsbegleiter macht. Ein großer Vorteil ist die Kia-typische, siebenjährige Garantie bis 150.000 km. Die lange Garantie ist auch hilfreich beim Wiederverkauf - allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen genau nach Herstellervorgaben einzuhalten, damit der Garantieschutz erhalten bleibt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 533 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Picanto 1.0 Vision	Picanto 1.2 GT Line
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1197
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	62 (84)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	98/3750	120/4200
0-100 km/h [s]	14,6	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	173
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,2/5,2 S	5,6/5,6 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	118/118	127/127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/14/17	14/14/17
Steuer pro Jahr [Euro]	66	90
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	480	532
Preis [Euro]	16.340	19.430

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.197 ccm
Leistung	62 kW/84 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	120 Nm bei 4.200 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/45 R16
Länge/Breite/Höhe	3.595/1.595/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	983/432 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255/1.010 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	75 kg/-
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Seosan, Südkorea

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5. Gang)	18,1/24,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	195/45 R16 84V
Reifenmarke Testwagen	Nexen Nblue HD Plus
Wendekreis links/rechts	10,3 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/5,3/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	137 g/km (WTW* 158 g/km)
Reichweite	600 km
Innengeräusch 130 km/h	72,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.870 mm
Leergewicht/Zuladung	1.008/407 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	180/480/845 l

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

Betriebskosten	151 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	78 Euro	Wertverlust	242 Euro
Monatliche Gesamtkosten	533 Euro		
Steuer pro Jahr	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/17		
Basispreis Picanto 1.2 GT Line	19.430 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.10.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	16.990 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	790 Euro°/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/590 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	590 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/790 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	790 Euro°
Spurassistent	790 Euro°
Spurwechselsassistent	790 Euro°

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: September 2023
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat