



Kia Picanto 1.0 Vision

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(46 kW / 63 PS)

Der Kia Picanto zählt gleich im doppelten Sinne zu einer bedrohten Art. Zum einen wird der Kreis der Kleinwagen auf Grund geringer Margen immer enger, zum anderen sind Neuwagen für unter 20.000 Euro immer seltener zu finden: Der Picanto kann beides. Und obendrein ist er frisch überarbeitet; das bereits zweite Facelift bringt dem superkompakten Koreaner nicht nur eine stämmigere Front - angelehnt an das Kia Topmodell EV9 -, sondern auch zahlreiche Verbesserungen in der Komfort- und Sicherheitsausstattung. So kommt der Picanto jetzt serienmäßig mit einem Navigationssystem mit Onlineanbindung und einem Tempomaten sowie Rückfahrkamera und Einparkhilfe. Darüber hinaus erkennt der serienmäßige Notbremsassistent nun auch Fußgänger und Fahrradfahrer, und die Verkehrszeichenerkennung ist ohne Aufpreis an Bord. Abfinden muss man sich dagegen weiterhin mit der manuellen Klimaanlage und den fehlenden Ablagen im Fond. Speziell im Falle des Testwagens geht der Verzicht noch weiter. Die Basismotorisierung mit dem 1,0-l-Dreizylinder und Handschaltung, zieht neben den trägen Fahrleistungen noch weitere Konsequenzen nach sich. Der Picanto bleibt dann ein reiner Viersitzer, bietet keinen variablen Kofferraumboden und keine Verzurrösen. Greift man zum nur 800 Euro teureren 1,2-l-Vierzylinder, sind nicht nur die Fahrleistungen besser, auch die Alltagstauglichkeit steigt, ohne die Kosten über Gebühr in die Höhe zu treiben. Nichtsdestotrotz: Auch wenn der Koreaner dann weiterhin unter 20.000 Euro liegt, bleibt er als Kleinwagen kein Sparangebot. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Panda, Hyundai i10, Suzuki Ignis, Toyota Aygo.

- ⊕ gute Komfort- und Sicherheits-Ausstattung, einfache Bedienung, siebenjährige Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung, niedrige Unterhaltskosten
- ⊖ nur vier Sitzplätze, träge Fahrleistungen, mäßige Scheinwerferleistung, keine Ablagen im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 1,6

Zielgruppencheck

	Familie	3,9
	Stadtverkehr	2,4
	Senioren	2,8
	Langstrecke	4,0
	Transport	4,0
	Fahrspaß	4,4
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

Der Picanto macht auf den ersten Blick einen ordentlichen 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. 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. 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. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offengehalten. Im Kofferraum dominiert kratzempfindliches Hartplastik an den Seiten.

3,5 Alltagstauglichkeit

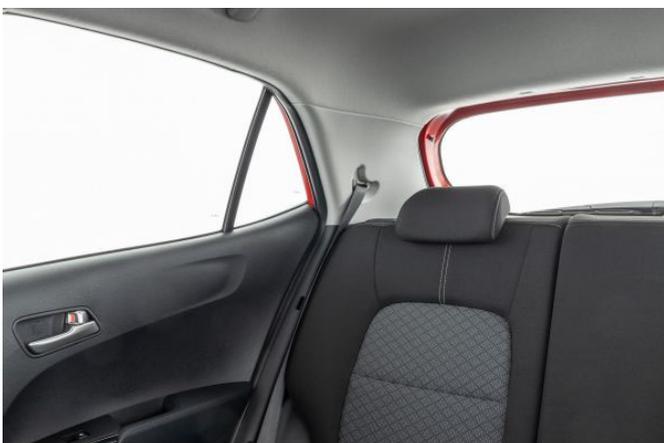
Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 35-l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 660 km. Der fünftürige Testwagen bietet vier vollwertige Sitzplätze - ein weiterer Notsitzplatz in der Mitte der Rücksitzbank ist für den 1,0-l-Handscharter nicht verfügbar. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 340 kg - für einen Kleinwagen mit ohnehin begrenztem Raum für Passagiere und Gepäck ist das noch in Ordnung. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 60 kg transportieren, eine Reling gibt es allerdings nicht. 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 10,2 m.

⊖ Für den Picanto wird keine zulässige Stützlast angegeben, zudem gibt es keine Freigabe für einen Anhängerbetrieb. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen. Optional ist ein Notrad erhältlich. Einen Fehlbetankungsschutz, der das irrtümliche Betanken mit Dieselmotorkraftstoff verhindert, gibt es auch nicht. Der Tankdeckel lässt sich nur vom Innenraum aus entriegeln.

3,3 Licht und Sicht

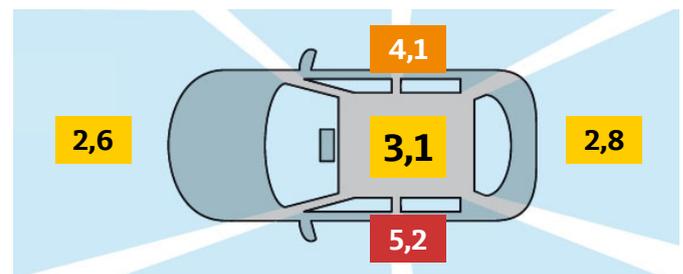
Die Karosserieenden des kleinen Koreaners lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht unmittelbar einsehbar ist. Niedrige Gegenstände lassen sich vorn nah am Auto noch recht gut erkennen, hinten fällt das deutlich schwerer, die serienmäßigen Parksensoren schaffen Abhilfe.



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

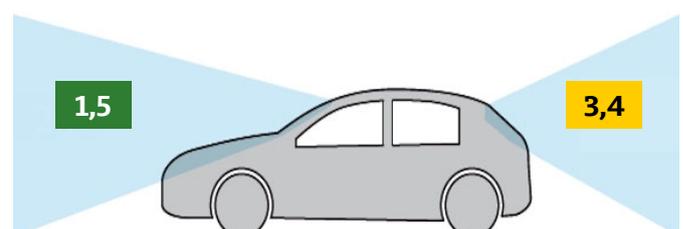
Rundumsicht

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.



Eine Rückfahrkamera ist erfreulicherweise zudem im Serienumfang enthalten. 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 Vision ist ausschließlich mit Halogenscheinwerfern (Linsensystem) ausgestattet, LED gibt es in den höheren Ausstattungslinien. Die Scheinwerfer erzeugen einen homogenen Lichtkegel, es zeigt sich aber sehr deutlich,

dass Halogenleuchtmittel heutzutage einfach veraltete Technik sind: Das Licht ist gelblich und damit weit von der tageslichtähnlichen Lichtfarbe entfernt, die ein LED-System bieten kann. Auch die Reichweite ist auffallend schwach - wenn man aktuellere Systeme zum Vergleich heranzieht. Zwar gibt es eine Lichtautomatik, zusätzliche Lichtfunktionen wie ein Fernlichtassistent oder Abbiegelicht sind aber nicht erhältlich. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sucht man ebenso vergebens wie einen nützlichen Regensensor.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Kia Picanto kommt in der Ausstattungslinie Vision noch mit einer klassischen Funkfernbedienung als Klappschlüssel und ohne schlüssellosen Motorstart. Der Einstieg in die erste Sitzreihe gelingt gut, die Türen öffnen weit genug, der Schweller ist kein allzu großes Hindernis. 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 Fußraum ausschnitt 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.

⊖ Für den Fahrer gibt es keinen Haltegriff am Dachhimmel.

4,1 Kofferraum-Volumen

Die Kofferraumvolumina des Kia Picanto fallen entsprechend seiner kompakten Abmaße nicht allzu üppig aus. Im Normalzustand fasst das Gepäckabteil magere 180 l, bis unters Dach passen 240 l oder alternativ drei Getränkeboxen 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.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe des Picanto Vision wird immer manuell betätigt, lässt sich aber auch ohne verfügbaren elektrischen Antrieb mühelos öffnen und schließen. Im Kofferraum selbst geht es, wie das geringe Ladevolumen vermuten lässt, beengt zu. Die Beleuchtung des Laderaums fällt mit nur einer Leuchte auf der Fahrerseite spärlich aus. Bei umgeklappten Rücksitzen



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



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

entsteht keine Stufe in der Ladefläche, allerdings liegen die Lehnen auch nicht komplett eben. Die Öffnungshöhe der Kofferraumklappe beträgt 1,85 m.

⊖ Für den Einliter-Handscharter gibt es keinen variablen Ladeboden. Dies hat zur Folge, dass die Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante immer beträchtliche 25 cm beträgt. Dies erschwert vor allem das Ausladen von Gegenständen erheblich. In den Varianten mit automatisiertem Schalt-

2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand im Verhältnis 60:40 umklappen - auf Grund des kurzen Kofferraums gelingt das auch von hinten. Die Gurte werden außerhalb der Lehnen geführt, weshalb sie beim Zurückklappen nicht eingeklemmt werden können. Wie erwähnt gibt es im Unterschied zu den anderen Antriebsvarianten des Picanto, keinen variablen Ladeboden. Dennoch lassen sich in der

getriebe oder dem 1,2-l-Motor ist der Ladeboden höhenverstellbar, die Innenkante der Bordwand beträgt dann nur noch knapp 10 cm - praxistauglicher beim häufigen Ein- und Ausladen, aber immer noch nicht ideal. On top kommt noch die Hohe Ladekante von knapp 74 cm.

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

Reserveradmulde neben Verbandskasten, Warndreieck und Tirefit-Kit noch rund 15 l für kleinere Utensilien nutzen.

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

3,2 INNENRAUM

3,0 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 klassisch über einen Schlüssel, den man im Schloss an der Lenksäule drehen muss - dies ist heutzutage eine Seltenheit und erfordert für manche durchaus wieder eine Eingewöhnung. 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 Klimautomatik erfolgt erfreulicherweise über eine separate Bedieneinheit mit gut dimensionierten Drehreglern und Tasten. Allerdings gibt es keine Anzeige der eingestellten Temperatur in Ziffern, man muss mit einer einfachen Skala auskommen. Zudem ist die Klimabedieneinheit sehr tief angebracht, was eine starke Blickabwendung zur Folge hat. Positiv: Die Sitzheizung wird weiterhin über haptische Tasten aktiviert, oftmals findet sich diese Funktion mittlerweile im Zentralscreen wieder. 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. Unter dem Bildschirm befindet sich eine Reihe von Schnellwahltasten, die den Zugriff auf Hauptfunktionen wie Fahrzeugeinstellungen, Medienquellen und Navigationssystem abkürzt. Der Bord-

computer 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 Fahrzeugeinstellungen in einem der beiden Displays zu bündeln. Zu den ergonomischen Schwächen zählt die fehlende Längsverstellung des Lenkrads und die schlechte Erreichbarkeit der Lehnenneigungsverstellung.

⊖ Das Kombiinstrument mit bestens ablesbaren Rundinstrumenten wurde im Zuge der Modellüberarbeitung durch eine einfache digitale Anzeige ersetzt. Geschwindigkeit und Motordrehzahl werden nun lediglich durch Ziffern dargestellt.



Die Materialanmutung im Innenraum sowie die Verarbeitungsqualität sind zufriedenstellend und in dieser Fahrzeugklasse üblich. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, lässt aber dennoch Raum für Verbesserungen.

Diese lassen sich zwar ebenfalls problemlos ablesen, schöner anzusehen und wertiger waren aber zweifellos die klassisch analogen Anzeigen. Einzelne Texte, wie beispielsweise Menüpunkte im Bordcomputer, werden als Laufschrift dargestellt, sodass man der Anzeige über einen längeren

Zeitraum folgen muss. Hier würden Abkürzungen oder der Einsatz mehrerer Textzeilen deutlich weniger Ablenkungspotenzial bergen. Manche Funktionen sind zudem in den Tiefen des Systems oder über den Bordcomputer umständlich zu erreichen.

2,4 Multimedia/Konnektivität

Mit dem Facelift wurde die serienmäßige Multimediaausstattung deutlich erweitert. So verfügt der Picanto nun immer über ein Navigationssystem samt Online-Diensten und Smartphone-Anbindung (Apple CarPlay, Android Auto; beides nur mit Kabel) sowie die Möglichkeit Over-the-Air-Updates aufzuspielen. Damit sind die Multimedia-Funktionen des Picanto auf dem Stand der Technik und können die Erwartungen an einen Kleinwagen mehr als erfüllen. Weiter gibt es ein Radio mit DAB-Empfang sowie die Möglichkeit, über Bluetooth Musik vom Smartphone an das Soundsystem zu streamen. Per Kabel gelingt die Verbindung mittels USB-A- und USB-C-Anschluss zentral in der Mittelkonsole, die induktive Ladeschale ist den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Die

integrierte Sprachsteuerung versteht nur einfache Sprachbefehle, wie z.B. die Eingabe von Navigationszielen oder das Anrufen von Kontakten. 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.

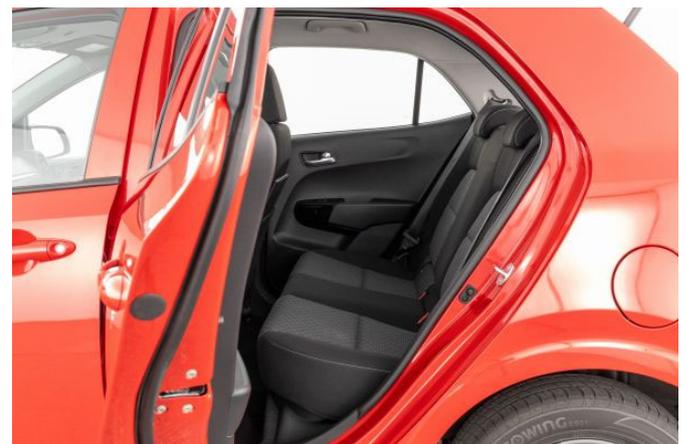
3,0 Raumangebot vorn

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 für "Sitzriesen" als passendes Modell

unter den Kleinwagen. Das subjektive Raumgefühl entspricht dem eines typischen Kleinwagens, immerhin schafft der helle Himmel ein wenig mehr "gefühlten Raum" über den Köpfen.

4,4 Raumangebot hinten

Anders sieht es im Fond aus. Hier geht es sehr 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 zweifelsohne beengt.



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

3,6 Innenraum-Variabilität

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 fällt die Klappe einfach ungedämpft auf. Dort, wo in den höheren Ausstattungsvarianten die induktive Ladeschale sitzt, lässt sich im Picanto Vision das Telefon immerhin gut erreichbar ablegen. 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. Im

Unterschied zu den höher positionierten Antriebsvarianten kommt der getestete Picanto immer als Viersitzer, ab dem

automatisierten Schaltgetriebe verfügt der Koraener über fünf Sitzplätze.

3,5 KOMFORT

3,3 Federung

Der Picanto verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk, die Hinterachse ist wie in dieser Klasse üblich als Verbundlenkerkonstruktion ausgeführt. Die Abstimmung ist weitgehend ausgewogen und bietet für einen Kleinwagen einen ordentlichen Federungskomfort. Zwar meldet der Picanto die Beschaffenheit des Asphalts - auch akustisch - deutlich an

die Insassen weiter, wird dabei aber nie wirklich unkomfortabel, was auch an den leichten Rädern mit hoher Seitenwand liegt. Autobahnpassagen absolviert der Picanto unter dem Komfortaspekt durchaus ordentlich, sein natürliches Habitat ist es erwartungsgemäß nicht.

3,6 Sitze

Die Sitze des Picanto Vision sind im Gegensatz zu den sportlichen Sitzen der GT-Line eher leger ausgeformt und bieten damit nur einen befriedigenden Seitenhalt. Immerhin kommt der Komfort dabei nicht zu kurz: Die Polsterung ist bequem, die Sitzflächen annehmlich geformt. Allerdings sind die Einstellmöglichkeiten limitiert. Auf der Fahrerseite lässt sich der Sitz mechanisch in Höhe und Längsrichtung sowie Lehnenneigung verstellen - wenn auch mit etwas grober Rasterung. Auf

der Beifahrerseite entfällt die Höhenverstellung. Die Höhe des Gurtaustritts lässt sich auf beiden Plätzen anpassen, eine Lordosenstütze gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Die Armauflagen sind in der ersten Sitzreihe geringfügig gepolstert, in der zweiten Reihe sorgt schnödes Hartplastik für schmerzende Ellbogen. Auch Mittelarmlehnen vorn und hinten werden speziell auf längeren Etappen schmerzlich vermisst.

3,5 Innengeräusch

Während die letzten beiden Kia Picanto im Test mit Messwerten von über 72 dB(A) negativ auffielen, erzielt das Facelift nun ein besseres Ergebnis. Der gemessene Innengeräuschpegel bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h beträgt nun 69,7 dB(A). Nichtsdestotrotz ist das Geräuschniveau weiterhin bestenfalls befriedigend. Während sich das Motorgeräusch noch weit-

gehend zurückhält, drängen sich vor allem Fahrbahn- und Windgeräusche recht schnell in den Vordergrund. Innerorts wirkt der Picanto weiterhin akustisch "offen", und gibt schlechte Fahrbahnbeläge und Regenwasser oder losen Splitt ziemlich transparent in den Innenraum weiter.

3,8 Klimatisierung

Eine Klimaautomatik gibt es für die Variante Vision nicht, sie kommt ausschließlich mit einer manuellen Klimaanlage. Immerhin: Im Unterschied zum absoluten Basismodell, ist der getestete Picanto bereits mit einer Sitz- und Lenkradheizung ausgestattet. Die zweite Sitzreihe bekommt in puncto Luftzuführung keine besondere Aufmerksamkeit. Es gibt weder einen

rückwärtigen Ausströmer am Ende der Mittelkonsole noch Luftauslässe im Fußraum. Für die Fondinsassen kann es besonders im Sommer ganz schön warm werden, zumal es auch keine getönten Scheiben ab der B-Säule gibt. Die vorderen Ausströmer kommen ohne Regelung der Intensität aus und lassen sich nur in der Richtung verstellen.

3,7 MOTOR/ANTRIEB

4,8 Fahrleistungen

⊖ Die Fahrleistungen des Picanto fallen entsprechend seiner schwächlichen Motorisierung mit 63 PS und 93 Nm dürrtig aus. Der 1,0l-Dreizylinder ist als Saugmotor ausgeführt und erreicht sein maximales Drehmoment - und damit auch das subjektive Beschleunigungsgefühl - erst im mittleren Drehzahlbereich. So

ist man als Fahrer in vielen Situationen gezwungen runterzuschalten und den Motor mit viel Gaspedaleinsatz hochzudrehen, um noch einigermaßen zügig vorwärts zu kommen. Eine Turboaufladung würde dem Picanto mehr Antrittsstärke und Mühelosigkeit in Überholmanövern

verleihen - ist aber in keiner Variante verfügbar, da für die Fahrzeugklasse zu kostenintensiv. Die Messwerte belegen den trägen Vorschub: Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h wird in 10,6 s erledigt, von 80 auf 120 km/h geht es in sehr gemächlichen 16,2 s. Für den Spurt von 15 auf 30 km/h braucht

der Picanto 3,2 s. Die Elastizität von 60 auf 100 km/h im vierten (20,6 s) und fünften Gang (29,7 s) ist schlecht, hier hat der Motor im unteren Drehzahlbereich schlicht zu wenig Drehmoment. Für den Standartsprint von 0 auf 100 km/h gibt Kia 15,6 s an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt magere 145 km/h.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder-Benziner läuft recht kultiviert und überträgt ein annehmbares Maß an Vibrationen in den Innenraum - gerade unter 1.500 1/min sind Vibrationen und Brummen präsent, in diesem Drehzahl-Bereich hält man sich aber nicht allzu häufig auf. Da das maximale Drehmoment von 93 Nm erst bei 3.750 Umdrehungen zur Verfügung steht, ist man oft mit

höheren Drehzahlen unterwegs, sofern ein zügiges Vorankommen gewünscht wird. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus laut und dröhnig. Die Leistungsentfaltung ist zäh, aber gleichmäßig. Das Ansprechverhalten ist wie bei Saugmotoren üblich gut.

3,0 Schaltung/Getriebe

Die fünf Vorwärtsgänge des manuellen Getriebes sind nicht besonders präzise geführt, lassen sich aber dennoch gut schalten. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts im Schalt-schema, 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 3.400 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. Zudem unterstützt die serienmäßige Berganfahrhilfe an Steigungen.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der Picanto liegt insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, auf Lenkbefehle reagiert der Kleinstwagen angemessen und nicht zu empfindlich oder zu träge. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Kia kaum aus der Ruhe. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein. Provokiert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch

Gaswegnehmen oder noch ausgeprägter durch eine Bremsung, bleibt der Picanto auch dann noch gut beherrschbar. Beim Ausweichen wird das nach außen drängende Heck vom effektiv regelnden ESP eingefangen. Der Picanto lässt sich somit sicher durch den Parcours steuern, wenn auch die beim Testwagen montierten, schmalen Sprintsparreifen ein niedriges Gripniveau haben.

2,6 Lenkung

Die Lenkung ist zufriedenstellend abgestimmt. Sie zentriert ordentlich und gefällt mit angemessener Reaktion beim Anlenken. Sie liefert eine passende Rückmeldung und eine gute

Zielgenauigkeit. Von Anschlag zu Anschlag braucht es nur 2,5 Lenkradumdrehungen, damit fällt der Lenkaufwand beim Rangieren oder Abbiegen in der Stadt nicht allzu hoch aus.

3,2 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Picanto nach 36,9 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - nur ein

befriedigender Wert. Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ordentlich dosieren.

2,8 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit dem Facelift passt Kia auch seinen Kleinwagen an die gesetzlichen Regularien an: So sind die vormals aufpreispflichtigen Ausstattungen wie der aktive Spurhalteassistent und die für den intelligenten Geschwindigkeitsassistenten notwendige Verkehrszeichenerkennung nun serienmäßig an Bord. Zusätzlich ist mit dem Facelift die Geschwindigkeitsregelanlage (inkl. Limiter) serienmäßig verbaut, zuvor war diese nur für das Topmodell erhältlich. Im Zusammenspiel mit dem Spurfolgeassistenten, der die Spurführung für eine begrenzte Zeit übernimmt, kann der Fahrer dann vor allem auf Autobahnetappen entlastet werden. Weiter bietet der Picanto neben Abstands- und Kollisionswarner einen Notbremsassistenten, der auch Fußgänger und Fahrradfahrer erkennt. Den ebenfalls neu eingeführten erweiterten Notbremsassistenten inkl. Abbiegefunktion sowie den aktiven Totwinkelassistenten gibt es nicht für das Modell Vision. Das Reifendruckkontrollsystem ist in der einfachen, indirekten Bauweise ausgeführt.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Das Crashtestergebnis nach Euro NCAP-Norm (Stand 09/2017) ist mittlerweile als nicht mehr aktuell gekennzeichnet. Nichtsdestotrotz gibt es im Bereich der passiven Sicherheit weiterhin einen verlässlichen Richtwert. Beim Crashtest erreicht der Picanto 79 Prozent der möglichen Punkte; ein ordentliches Ergebnis. Der Picanto verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags sowie durchgehende Vorhangairbags welche die Köpfe auch in der zweiten Reihe schützen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 2,10 m 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. Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und können im Beladungsfall möglicherweise schlecht zugänglich sein.

3,2 Kindersicherheit

Auch das Ergebnis der Kindersicherheit nach Euro NCAP-Norm (Stand 09/2017) ist mittlerweile als nicht mehr aktuell gekennzeichnet. Nichtsdestotrotz gibt es weiterhin eine

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

aussagekräftige Einschätzung. Beim Crashtest erreicht der Picanto 64 Prozent der möglichen Punkte - nur ein ausreichendes Ergebnis. Das Angurten 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. Den Mittelsitz hingegen gibt Kia für die Montage eines Kindersitzes nicht frei. 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.

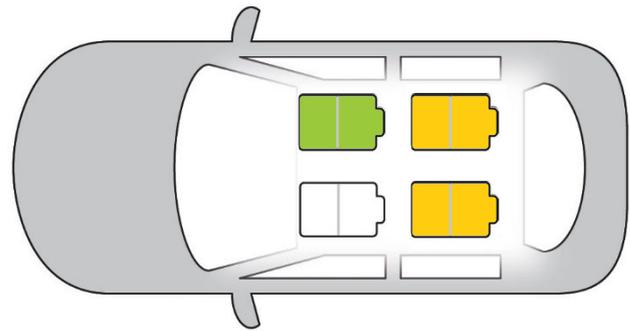
⊖ Für besonders raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Basis und Stützfuß ist der Picanto eigentlich zu klein, der Vordersitz muss dafür so weit nach vorne geschoben werden, dass ein Erwachsener darauf kaum noch Platz findet. Zudem bieten die Fenster keinen zuverlässigen Einklemmschutz.

4,5 Fußgängerschutz

⊖ Auch das Ergebnis für den Fußgängerschutz nach Euro NCAP-Norm (Stand 09/2017) ist mittlerweile als nicht mehr aktuell gekennzeichnet. Damals erreichte der Picanto nur 54 Prozent der Punkte. Mittlerweile wird es besser ausfallen, da der Notbremsassistent nun serienmäßig auch Fußgänger und

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)

Fahrradfahrer erkennen kann. Die Frontscheinwerfer, die A-Säulen, und deren Übergänge in die Motorhaube, bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Picanto liegt im ADAC Ecotest bei 5,3 l/100 km; er unterbietet den Verbrauch des ebenfalls getesteten 1,2-l-Vierzylinder (ohne Eco-Bereifung) um 0,5 l. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 145 g/km, der dem Benzinernur 35 von 60 Punkten einbringt. Der Verbrauch liegt innerorts bei 5,1 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Super/100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der Picanto punktet mit geringen Schadstoffemissionen und erzielt hier 48 von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Kleinwagen 83 Punkte und erreicht damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Auch bei der Überprüfung der Emissionen im realen Straßenverkehr bestätigte sich das gute Ergebnis.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Basispreis von 17.190 Euro liegt der Picanto mit dem kleinen 1-Liter-Benziner in der Ausstattungsvariante Vision - einem etwas aufgewertetem Basismodell - noch deutlich unter der 20.000 Euro-Schallmauer. Dabei hat der Kleinstwagen dann bereits alle Features an Bord, die man von einem Auto dieser Klasse erwarten kann und ist damit in Sachen grundlegender Komfortausstattung und aktiver Sicherheit auf dem Stand der Zeit, einzig die Leistung der Halogenscheinwerfer ist nur ausreichend. Das nächsthöhere Modell Spirit wartet dann schon mit Funktionen auf, die eigentlich über die gewöhnlichen Bedürfnisse eines Kleinstwagen-Fahrers hinausgehen und stellt damit kein Muss dar, sofern man nicht explizit eine bessere Fahrbahnausleuchtung (LED-Scheinwerfer Serie) benötigt. Sicherlich

eine sinnvolle Investition sind die moderaten 800 Euro Aufpreis für den stärkeren 1,2-Liter-Motor - damit wirkt der Picanto dann nicht ganz so lethargisch und bietet zudem, unabhängig vom Getriebe, einen fünften Sitzplatz, den herausnehmbaren Kofferraumboden sowie Verzurrösen. 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. Die Unterhaltskosten befinden sich auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 66 Euro, zudem sind die Versicherungseinstufungen günstig (KH: 16, VK: 16, TK: 14).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Picanto 1.0 Edition 7	Picanto 1.2 Vision
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1197
Leistung [kW (PS)]	46 (63)	58 (79)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	93/3750	113/4200
0-100 km/h [s]	15,6	13,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145	159
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,2 S	5,6 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	118	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/14/16	14/14/16
Steuer pro Jahr [Euro]	66	90
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	471	492
Preis [Euro]	16.690	17.990

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	5,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] 	4,1 184/490/862 61/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	5,75
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	70,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	174

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Benziner, Euro 6e	
Hubraum	998 ccm
Leistung	46 kW/63 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	93 Nm bei 3.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	111 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	175/65 R14 T
Länge/Breite/Höhe	3.605/1.595/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	981/339 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255/1.010 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/60 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)	10,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	20,6 s/29,7 s/-
Drehzahl bei 130 km/h	3.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	175/65 R14 86T
Reifenmarke Testwagen	Kumho ecoWing ES01
Wendekreis links/rechts	10,1/10,2 m
Ecotest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,9/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	126 g/km (WTW* 145 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.870 mm
Leergewicht/Zuladung	980/340 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	180/480/845 l

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

Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	80 Euro	Wertverlust	204 Euro
Monatliche Gesamtkosten	474 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/14/16		
Basispreis Picanto 1.0 Vision	17.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.06.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	17.680 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.896 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	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

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

1,6

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

Stand: Dezember 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat