



KIA Picanto 1.2 Edition 7

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (62 kW / 84 PS)

Zum Modelljahr 2021 bekam der Picanto ein Facelift spendiert, das vor allem die inneren Werte betraf. So gibt es nun ausstattungsabhängig einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung, einen aktiven Spurhalteassistenten, einen Müdigkeitswarner und ein System, das den toten Winkel überwacht. Zudem gibt es jetzt neben Android Auto und Apple CarPlay auch einen Online-Dienst namens UVO Connect, der das Smartphone mit dem Auto koppelt und aus der Ferne einige Fahrzeugdaten bereitstellt. Warum gleich zu Beginn des Autotests diese stumpfe Aufzählung der Neuigkeiten des modernisierten Picanto? Um darzustellen, dass die Modellpolitik des Herstellers ihre Tücken hat: Für den getesteten Picanto in der Ausstattungslinie Edition 7 (die auf die serienmäßigen sieben Jahre Garantie des Herstellers anspielen soll) gibt es kein einziges der oben genannten Systeme, auch nicht gegen Aufpreis. So ist der Grundpreis des getesteten Modells mit 13.250 Euro zwar erfreulich niedrig, wenn man aber alle neuen Features des Picanto genießen will, muss man fast 3.000 Euro drauflegen und die Ausstattung GT Line oder die noch teurere X-Line nehmen. Schade, denn man könnte in dem gut gemachten Kleinwagen zwar auf den großen Touchscreen und die Online-Funktionen verzichten, die Verfügbarkeit der modernen Fahrsicherheitssysteme würden wir uns aber für alle Modellvarianten wünschen. So bleibt ein zwiespältiger Eindruck: Zwar gefallen das Fahrverhalten, der moderate Verbrauch und die gute Abgasreinigung ebenso wie die recht einfache Bedienung und der nicht nur in diesem Segment gute Qualitätseindruck, aber die fehlenden Assistenten verhegeln die Benotung des Picanto deutlich. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, Seat Mii, Skoda Citigo, Toyota Aygo, VW up!.

- + niedrige Unterhaltskosten, lange Garantie, gute Abgasreinigung
- für Picanto Edition 7 quasi keinerlei Assistenzsysteme verfügbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,9
	Stadtverkehr	2,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,7
	Transport	4,0
	Fahrspaß	3,8
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 Verarbeitung

Der Picanto - obwohl Vertreter der automobilen Einstiegsklasse - macht auf den ersten Blick ordentlich was her. Auch bei genauerem Blick außen über die Karosserie bleibt der gute Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Schaut man aber unter das Auto, fällt die lückenhafte Unterbodenverkleidung auf (vorn und hinten weitgehend offen). Beim Blick ins Auto sieht man die mehrteiligen, mit unschönen Schweißpunkten zusammengehaltenen Fensterrahmen. Design-technisch bemüht sich KIA auch im Innenraum, durch Applikationen in Alu- und schwarzer Hochglanzoptik mehr

Wertigkeit zu vermitteln; es bleibt ansonsten aber durchgehend bei ungeschäumtem harten Kunststoff.

⊖ Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffüberzug sind in dieser Klasse normal, ein weicherer Dachhimmel aus Stoff wäre aber wünschenswert und könnte besser dämmen. Ein Tausch der Scheinwerferlampen ist mit Bordmitteln zwar möglich (weil vorgeschrieben), jedoch besonders beim linken Scheinwerfer umständlich, weil der Motorraum hinter dem Scheinwerfergehäuse wenig Freiraum bietet.

3,4 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 l/100 km zugrunde, kommt der kleine KIA mit einer Tankfüllung (35 l) über 645 km weit. Er verfügt zwar über fünf Sitzplätze, der hinten in der Mitte ist aber sehr schmal ausgeführt und nur Kindern zuzumuten. Die erlaubte Testwagen-Zuladung von 445 kg ist für einen Kleinwagen ordentlich.

⊕ Mit seinen kompakten Ausmaßen und seinem kleinen Wendekreis von gut zehn Metern ist der Picanto sehr wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite.

⊖ 75 kg Stützlast verträgt der Picanto laut Preisliste, unser Testfahrzeug hat laut Fahrzeugschein aber keine Stützlast

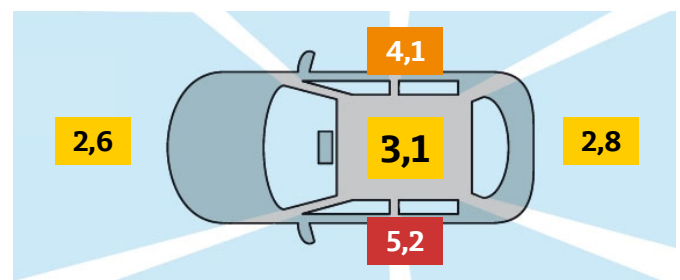
erlaubt. Anhänger darf der Picanto ohnehin auch laut Preisliste nicht ziehen. Eine eventuell erlaubte Anhängerkupplung dürfte also nur für Fahrradträger oder ähnliches verwendet werden. Zu einer möglichen Dachlast äußert sich KIA nicht, es wird weder im Handbuch noch in den technischen Daten eine Freigabe erteilt. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen und muss über einen kleinen Hebel im Fußraum des Fahrers geöffnet werden. Schraubenschlüssel und Wagenheber sind in der Aufpreisliste oder dem Konfigurator ebenso wenig erwähnt wie ein Ersatz- oder Notrad, ein Reifenpannenset ist Serie.

3,3 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorn, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Picanto ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Die Sicht im Innenspiegel ist ebenso zufriedenstellend wie die in den Außenspiegeln; der auf der Fahrerseite verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst zufriedenstellend, es bleiben aber links und oben rechts Bereiche der Frontscheibe ungewischt. Bei den Scheinwerfern setzt KIA auf ein Halogen-Reflexionssystem, ab der Ausstattung Spirit auf ein H7-Projektionssystem - ungewöhnlich in der Klasse, weil vergleichsweise aufwendig. Die Reflexionsscheinwerfer im Testwagen sind nicht schlecht, die Lichtfarbe und Leuchtweite der Kleinwagen-Scheinwerfer kommt aber nicht mit aktuellen LED-Systemen mit.

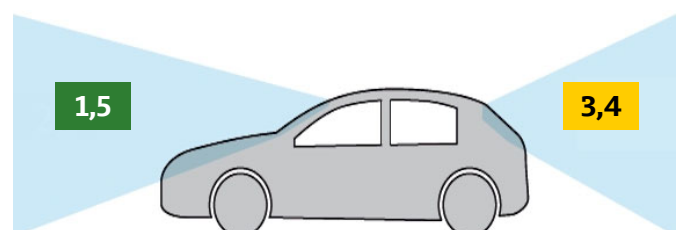
Rundumsicht

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.



⊖ Parksensoren oder eine Rückfahrkamera sind für den Picanto Edition 7 nicht erhältlich. Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage nicht verfügbar. So kann man beim Abschleppen keine Richtungsänderung anzeigen.

2,4 Ein-/Ausstieg

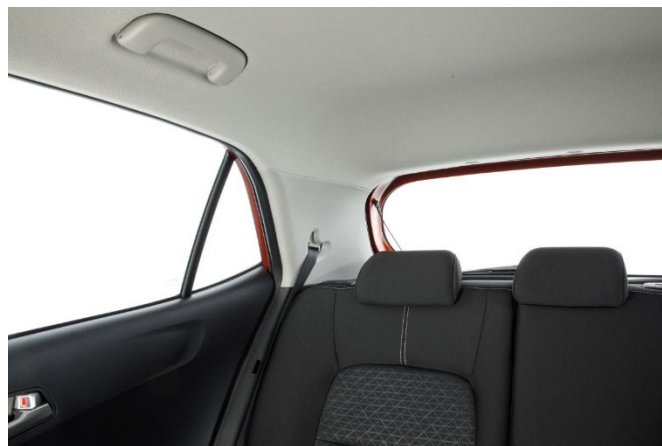
⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Picanto gelingt leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher nicht. Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Stellung der Vordersitze etwa 45 cm über der Straße. Insgesamt eine günstige Konstellation. Die im Verhältnis zur Karosserie großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Im hinteren Fußraum stört kein Mittelunnel. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet über die Fahrzeuglichter das Umfeld nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind ausreichend

4,1 Kofferraum-Volumen

⊖ In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 180 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 240 l zur Verfügung. Aufgrund des schmalen Formats kann man nur zwei Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 480 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 845 l Volumen verfügbar. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, sind darunter 40 l Volumen abgetrennt. Unten in der Reserveradmulde sind weitere etwa 20 l Stauraum verfügbar.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe einfach öffnen. Sie schwingt hoch genug, so dass sich bis etwa 1,85 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich für einen Kleinwagen recht hohe 74 cm über der Straße, entsprechend hoch muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Dank doppeltem Kofferraumboden kann die Stufe innen zwischen 8 und gut 22 cm variiert werden, ganz ohne Absatz geht es beim



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Eine Einparkhilfe oder Rückfahrkamera ist für diese Ausstattungsvariante leider nicht erhältlich.

kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten - das ist für den Alltag zu grob gerastert. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.



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

Picanto leider nicht. Diese Variabilität ist praktisch und in dieser Fahrzeugklasse keine Selbstverständlichkeit. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine fast ebene Ladefläche im Verbund mit dem Kofferraumboden in oberer Position.

⊖ Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt nur zwei kleine Haken

oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich. Mangels Ösen am Boden lässt sich auch kein Netz am Boden befestigen.

3,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Picanto gelingt recht einfach, einerseits weil es nicht zu viele Detailfunktionen zu steuern gibt, andererseits weil KIA auf vergleichsweise große und klare Tasten setzt. Die Standard-Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der einfache Bildschirm des Audiosystems befindet sich in günstiger Höhe, anders das Bedienteil der Klimaautomatik, das zwar simpel und übersichtlich aufgebaut, aber recht tief platziert ist. Mit Ausnahme des Spiegeleinstellers sind praktisch alle Schalter vorbildlich beleuchtet, auch die Lenkradtasten. Diese sind gut greifbar und nach gewisser Lernphase auch gut verständlich. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei offenen Klappen und Türen wird der Fahrer gewarnt.

⊖ Als Innenraumbeleuchtung gibt es vorn nur eine zentrale Leuchte, jedoch keine Leseleuchten. Hinten fehlt die

Beleuchtung komplett. Nur das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen ohne Automatikfunktion auskommen. Das Lenkrad ist lediglich in der Höhe einstellbar.



Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität sind zufriedenstellend.

3,7 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio (analog und DAB+) mit Bluetooth-Freisprechanlage verbaut KIA serienmäßig, ebenso ist ein USB-Anschluss immer dabei. Das war es beim Edition 7 dann. Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich, genauso wenig wie ein Navigationssystem oder weitere Lautsprecher neben den beiden in den

vorderen Türen. Auch App-Anbindung oder Apple CarPlay/Android Auto gibt es für den Picanto Edition 7 nicht, dies alles ist erst für die höheren Ausstattungsvarianten verfügbar - bis auf den CD-Player, den bekommt man bei KIA weder für Geld noch für gute Worte.

3,0 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich mehr. Die Innenbreite ist aufgrund der geringen Fahrzeugbreite

beschränkt, allgemein betrachtet ist sie folglich nur ausreichend. Das Raumempfinden im Picanto ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut.

4,4 Raumangebot hinten

⊖ Auf der Rückbank zeigt sich, dass auch ein Picanto nicht zaubern kann: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, wird es hinten schon ab einer Größe von etwas über 1,60 m für die Knie eng. Der Raum über den Köpfen würde auch für deutlich größere Menschen reichen. Auf der Rückbank ist es wie in praktisch jedem Kleinwagen eng, gemessen genauso wie gefühlt.

4,1 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorn gibt es Ablagen in der Mittelkonsole und zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne; die Türfächer sind allerdings schmal, nur kleinere Flaschen passen hinein. Die beiden Becherhalter sind praktisch gestaltet und mit ihrer Drehmechanik zum Fixieren der Becher erstaunlich aufwendig. Hinten

3,6 KOMFORT

3,3 Federung

Das Fahrwerk ist für einen Kleinwagen insgesamt recht ausgewogen, es ist nicht zu straff abgestimmt, macht den Picanto aber auch nicht zur "Schaukel" auf schlechten Wegen. Im Stadtverkehr werden Einzelhindernisse und Temposchwellen recht gut pariert, ebenso eine wellige Fahrbahn, wenn die Unebenheiten nicht zu hoch sind - falls doch, kommt der Picanto an seine Grenzen und die Karosserie in deutliche Bewegung. Auf

3,5 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Kurvenfahrten wenig Seitenhalt, weil zwar die Sitzflächen ordentliche Konturen aufweisen, die Lehnen aber nur wenig Seitenhalt bieten. Es gibt eine Mittelarmlehne zwischen den Vordersitzen, die sich längs einstellen lässt. Die Kopfstützen vorn können in der Höhe und sogar im Abstand zum Kopf eingestellt werden - das ist unter den Kleinwagen eine Besonderheit.

4,1 Innengeräusch

⊖ Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 72,2 dB(A) - ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Der Motor ist akustisch präsent, aber im Kleinwagenbereich ist das typisch. Windgeräusche sind



Im Fond finden aufgrund des stark eingeschränkten Knie-raums lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m ausreichend Platz.

gibt es keine Becherhalter oder dergleichen. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht beleuchtet oder abschließbar und auch nicht klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

der Landstraße ist er passabel gefedert unterwegs, nur eine leichte Stuckerneigung fällt auf. Die zeigt sich auch ab und an auf der Autobahn, wo der Picanto ansonsten einen annehmbaren Federungskomfort liefert. Fahrten auf Kopfsteinpflaster sind eine Tortur. Während die Unebenheiten ausreichend weggedefert werden, ist das Dröhnen, Brummen und Schep-pern akustisch eine hohe Belastung für die Insassen.

⊖ Eine Sitzhöhen-einstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen; große Erwachsene auf der Beifahrerseite kommen dem Dachhimmel schon recht nahe. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

nicht auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter. Das ist über 100 km/h so dominant, dass Telefonate über die serienmäßige Freisprecheinrichtung schwierige werden, weil man am anderen Ende der Leitung schlecht verstanden wird.

3,9 Klimatisierung

Der Picanto Edition 7 besitzt serienmäßig eine manuelle Einzelzonen-Klimaanlage. Optional bekommt man eine Sitzheizung für die Vordersitze und sogar eine Lenkradheizung. Während der vordere Innenraum dank zahlreicher Luftdüsen gut

klimatisiert wird, müssen die hinteren Sitze ganz ohne Luftdüsen auskommen, auch im Fußraum.

⊖ Eine Klimaautomatik ist den den höheren Ausstattungslinien vorbehalten.

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen

Der Picanto ist ein kleines und leichtes Auto, die 84 PS des Vierzylinders schaffen aber dennoch keine zügigen Fahrleistungen. Seine 120 Nm Drehmoment liegen bei recht hohen 4.200 U/min an. Soll es einigermaßen vorangehen, muss man also hohe Drehzahlen bemühen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 8,6 Sekunden, Überholvorgänge

sollten also gut geplant sein. Gleicher Tempoanwuchs, aber ohne Schalten geht noch gemächlicher, im 4. Gang in über 16 Sekunden und im 5. Gang in langen 22 Sekunden. Für etwa 600 Euro weniger bekommt man im Picanto auch noch den 67 PS starken Dreizylinder, dieser ist dann aber ganz und gar nur für die Stadt passend.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der kleine Saugmotor gefällt mit einem guten Ansprechen auf Gaspedalbefehle und einer guten Laufruhe. Bis auf das übliche Vierzylinder-Kribbeln kommt nicht viel im Innenraum an.

Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift er sich, bei sehr hohen Drehzahlen dröhnt der Motor ein wenig.

3,3 Schaltung/Getriebe

Die fünf Vorwärtsgänge des 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. Nicht immer beim ersten Versuch lässt sich der Rückwärtsgang einlegen, dann muss man einmal kurz einen Vorwärtsgang einlegen und anschließend einen zweiten Versuch zum Rückwärtsfahren starten - das ist nicht mehr zeitgemäß. Unterwegs erweisen sich die fünf Gänge als ausreichend, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Das Getriebe ist

insgesamt kurz übersetzt, alles andere wäre bei dem recht schwachen Motor auch nicht sinnvoll. Eine Schaltempfehlung und eine Berganfahrhilfe sind 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.

⊖ Der Motor nimmt nach dem Schaltvorgang immer etwas verzögert wieder Gas an; schaltet man gemütlich, fällt das nicht weiter auf, aber bei schnellem Schalten ergibt sich immer eine lästige Verzögerung.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Der Picanto liegt insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, auf Lenkbefehle reagiert der Kleinwagen 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. Zur Not

greift spät, aber rechtzeitig das ESP ein. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz durchdrehende Antriebsräder - in diese Situation bringt einen der kleine Motor aber selten. Beim Ausweichtest wird ein nach außen drängendes Heck vom effektiv regelnden ESP eingefangen. Der Picanto lässt sich somit sicher durch den Parcours steuern, wenn auch die beim Testwagen montierten, schmalen Sperrreifen ein niedriges Gripniveau haben.

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 unter drei Lenkradumdrehungen, beim Rangieren ist also nicht zu viel Kurbelei notwendig.

2,7 Bremse

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich angemessen dosieren. Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei nur zufriedenstellenden 35,5 m.

3,4 SICHERHEIT

3,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Picanto Edition 7 verfügt (wie vom Gesetzgeber gefordert) serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm und eine indirekte Reifendruckkontrolle. Optional gibt es einen Notbremsassistenten, der aber keine Fußgänger erkennt. Auf eine Notbremsung machen schnell blinkende Bremslichter sowie ab Stillstand die Warnblinkanlage aufmerksam.

⊖ Gerade auch seit dem Facelift gibt es noch einige weitere Assistenten für den Picanto, aber typisch für den Hersteller sind diese höheren Ausstattungen vorbehalten. So gibt es zwar Tempomat, Limiter, Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner, Totwinkelassistent und auch eine Fußgängererkennung für das Notbremsssystem, aber dafür muss man sich bei den höheren und teureren Ausstattungsvarianten Spirit, GT Line und X Line umsehen.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Der Picanto verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags sowie Vorhangairbags an den Seiten. Zusätzlich schützt den Fahrer im Ernstfall ein Knieairbag. Die Crashtests nach Euro NCAP-Norm vom September 2017 weisen für den Picanto ohne City-Notbremsfunktion (also vergleichbar dem getesteten Edition 7) eine Insassenschutzbewertung von 79 Prozent aus. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis fast 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

3,4 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der Picanto bei den Euro NCAP-Tests nur 64 Prozent der Punkte. 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. 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 Kindesitze 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.

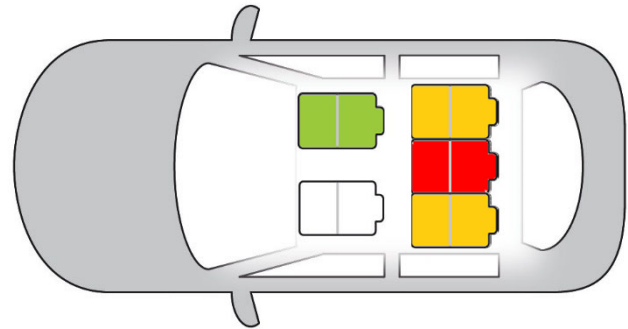
4,7 Fußgängerschutz

⊖ Für den Bereich Fußgängerschutz erhält der Picanto bei den Euro NCAP-Tests nur 64 Prozent der Punkte. Der Test wurde noch mit dem Vorfacelift-Modell durchgeführt, für den

⊖ Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Platz, sind im Notfall daher schwierig zu finden. Es fehlen stabile Verzurrösen.

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)

es noch kein Fußgänger-Notbremssystem gab. Zwar gibt es das mittlerweile optional im kleinsten Kia, aber nicht für die getestete Ausstattungsvariante.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des KIA Picanto liegt im aktuellen Ecotest bei insgesamt 5,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 151 g pro km und es gibt 33 von 60 möglichen Punkten. Innerorts ergibt sich ein Ecotest-Verbrauch von 5,5 l, außerorts von 5,0 l und auf der Autobahn von 6,1 l alle 100 km.

Verbrauch

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

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

1,2 Schadstoffe

⊕ Nur die CO-Werte im Autobahnzyklus und die Partikelemissionen beim Kaltstart sind leicht erhöht, es reicht aber immer noch für 48 von 50 Punkten in der Ecotest-Schadstoffbewertung. Zusammen mit den 33 Punkten für den moderaten CO₂-Ausstoß erhält der KIA satte 81 Punkte und

damit 4 von 5 Sternen im ADAC Ecotest - er gehört zu den empfehlenswerten Fahrzeugen. Auch bei Straßenmessungen mit einem portablen Emissionsmessgerät bestätigen sich die Laborwerte.

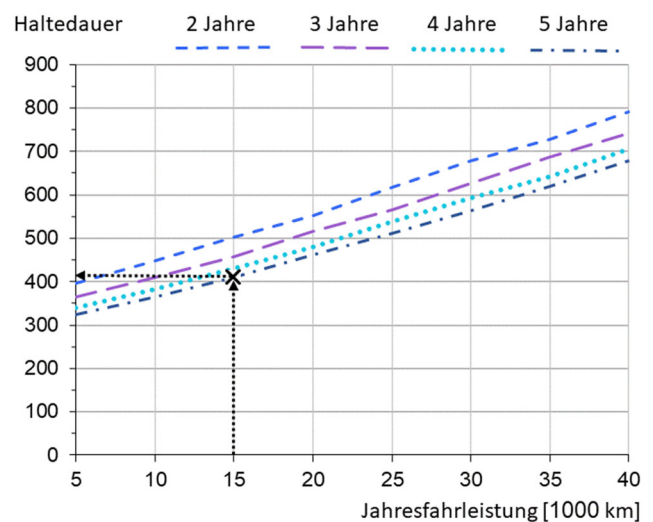
1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 13.250 Euro - das ist nicht wenig Geld für einen Kleinwagen. Ausstattung gibt es gerade im Konnektivitätsbereich nicht viel im Edition 7 - beheizbare Sitze und beheizbares Lenkrad sind aber verfügbar. Wer einen Touchscreen und mehr Multimedia-Möglichkeiten möchte, muss eine höhere Ausstattungslinie wählen. Wer alle im Picanto verfügbaren Fahrassistentenfunktionen nutzen möchte, muss zur Topvariante greifen, die etwa 3.000 Euro über dem Edition 7 liegt. Der absolute Wertverlust hält sich in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank niedrigem Verbrauch und günstigen Werkstattkosten. Zur Inspektion möchte der KIA alle 15.000 km oder einmal im Jahr. Ein großer Vorteil ist die siebenjährige Garantie bis 150.000 km - eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern entweder gar nicht oder nur gegen hohen Aufpreis. 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: 409 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.2	1.0 T-GDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1197	3/998
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	62 (84)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	98/3750	120/4200	175/1500
0-100 km/h [s]	14,6	12,5	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	173	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,2/4,8 l S	4,6/5,2 l S	4,4/5,0 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	95/109	103/117	99/114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	13/16/18	13/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	48	68	58
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	407	420	488
Preis [Euro]	10.750	13.250	16.850

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) 36AP, geregelt	
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)	5,20 l
CO ₂ -Ausstoß	103 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	175/65 R14
Länge/Breite/Höhe	3.595/1.595/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	983/417 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255/1.010 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	75/- kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Seosan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	16,1/22,0/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	175/65 R14 86T
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	10,1/10,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/5,0/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	72,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.870 mm
Leergewicht/Zuladung	970/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	180/480/845 l

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

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	52 Euro
Fixkosten	85 Euro	Wertverlust	168 Euro
Monatliche Gesamtkosten	409 Euro		
Steuer pro Jahr	105 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/18		
Basispreis Picanto 1.2 Edition 7	13.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	14.820 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.970 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	-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	590 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/590 Euro° (Paket)
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	-
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/490 Euro° (Paket)
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	490 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	490 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,3

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

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.