

## Vorstellung Ford Ka+: Groß geworden

Von Hans-Robert Richarz

**Kaum eine andere Floskel hassen die meisten Pubertäre beiderlei Geschlechts so sehr wie die Bemerkungen von Tanten oder Großeltern über den Weg, den sie in den vergangenen paar Monaten in Richtung Adoleszenz in puncto Wachstum hinter sich gebracht haben. Auch die Menschen, die bei Ford in Köln das Sagen haben, können gar nicht genug mit Sprüchen wie „überdurchschnittliches Raumangebot“, „Platz für fünf Passagiere“ oder „klassenbeste Kopffreiheit“ um sich werfen. Doch das werden Ford-Fans gerne hören. Denn aus dem vor genau 20 Jahren erstmals präsentierten Winzling Ford Ka kommt mit dem Ford Ka+ ab Mitte Oktober ein richtig erwachsenes Autos in die Läden.**

Sein Urahn galt nicht von ungefähr als rollende Knutschkugel. Wenn zwei vorne oder zwei hinten saßen, gerieten sie mangels Breite des Autos unwillkürlich – aber bisweilen auch hochwillkommen – in ziemlich oder auch unziemlich engen Körperkontakt. Heute ist der Ford Ka+ als Fünfsitzer so groß, dass auf der Rückbank in der Mitte sogar ein Anstandswauwau Platz fände. Ob das für oder gegen das Fahrzeug spricht, liegt selbstverständlich ganz im Blickwinkel des Kunden oder der Kundin. Wie auch immer. Der Ford Ka+ hat gegenüber seinem Urahn von 1996 messbar in Länge, Breite und Höhe erheblich dazugewonnen, und zwar in Zentimetern exakt 30,9 x 13 x 10,8. Auch seine Muskeln sind stärker geworden. Statt 37 kW / 50 PS und 44 kW / 60 PS wirft er nun 51 kW / 70 PS und 63 kW / 85 PS ins Rennen, was ihm jetzt bis zu einem Spitzentempo von 159 km/h beziehungsweise 169 km/h verhilft. Früher ließ er es rund zehn km/h gemächlicher angehen.

Was einst als unkonventionell-avantgardistisches Vehikel daherkam, outet sich jetzt unverkennbar als typischer Ford und gibt sich äußerlich als ein etwas kleinerer Verwandter des Fiesta zu erkennen. Statt wie früher beim Ka nur drei hat der Ka+ jetzt fünf Türen, was den Einstieg nach hinten erleichtert. Mit seinen schnittigen Front, Heck und Seitenflächen verbreitet er pure Dynamik. Im Innenraum gerät er dagegen wegen

der vielen grauen Plastikflächen ein wenig trist. Doch machen das die insgesamt 21 Ablagefächer für allen möglichen Krimskrams und Flaschen wieder wett. Eins davon für Smartphone oder transportables Navi mit Steckbuchse zur Stromversorgung im Cockpit vorne rechts ist besonders praktisch. Instrumente und Schalter sind ergonomisch vernünftig platziert, Tacho und Drehzahlmesser zwar etwas klein, aber gut ablesbar.

Überraschend üppig geriet der Platz im Innenraum. Zu recht haut Ford auf die Pauke wenn es seine Marketing-Strategen über „genügend Platz für fünf Passagiere, klassenbeste Kopffreiheit vorn und Beinfreiheit hinten“ plaudern lässt. Dass zudem das Gestühl im Wagen guten Halt und bequemes Sitzen auch auf längeren Strecken bietet, macht die Sache rund.

Was das Verhalten des Fahrwerks auf gutem wie auf schlechtem Untergrund angeht, gab es bei Ford auch in zurückliegenden Jahren quer durch die in Deutschland angebotene Modellpalette wenig oder gar nichts zu meckern. Das gilt auch für den neuen Kleinen, dessen Fahrwerks-Layout – speziell Lenkung, Federn, Dämpfer, vordere Stabilisatoren und Verbundlenkerachse hinten – umfassende Renovierung erfuhr. Auch die Reifen sowie der vordere Hilfsrahmen und die Motorhalterung profitierten von zahlreichen Optimierungen. Von der Grundidee her ist das Auto mit seiner Wendigkeit für den Stadtverkehr gedacht. Doch – zumindest für eine Kleinfamilie – eignet er sich auch für den Kurzurlaub, zumal der Kofferraum mit einer Größe von 270 Litern umfangreiche Einkäufe oder zwei große Koffer schlucken kann. Und wenn das nicht reicht, lässt sich die Rückbank im Verhältnis 60/40 geteilt umklappen.

Der Euro 6-Vierzylinder-Benziner mit 1,2 Liter Hubraum und – je nach Software – 70 PS oder 85 PS geht nach Werksangaben mit dem Treibstoff im Gegensatz zu seinem Vorgänger, der als Schluckspecht galt, sparsam um. Sein Durst soll im Schnitt bei 5 Litern auf 100 Kilometer liegen und dabei 114 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer in die Luft blasen. Schaltfaulen Fahrern kommt er damit entgegen, dass er seine Kraft über einen breiten Drehzahlbereich abliefern kann.

„Erschwingliche Kleinwagen mit großem Nutzwert, hoher Wirtschaftlichkeit und viel Fahrspaß haben bei Ford eine lange Tradition“, behauptet Jim Farley, Geschäftsführender Vizepräsident der Ford Motor Company und Präsident für Europa, den mittleren Osten und Afrika. „Der K+ setzt diese Tradition fort. In diesem kompakten Fahrzeug steckt ein enormer Gegenwert.“ Zu einer solchen Aussage ist der Manager schon alleine von Berufs wegen verpflichtet. Doch insbesondere der letzte Satz trifft den Nagel tatsächlich auf den Kopf. Das Auto hat in seinen beiden Ausführungen Ka+ und Ka+ Cool & Sound sämtliche Einrichtungen standardmäßig an Bord, die heutzutage ein Fahrzeug haben

sollte.

Dem Komfort kommen unter anderem Radio, ein Berganfahrassistent, elektrische Fensterheber vorn, eine in der Höhe verstellbare Lenksäule, Zentralverriegelung mit Fernbedienung oder eine elektro-mechanische Servolenkung zugute. Das alles für 9990 Euro. Für 1410 Euro mehr bietet der Ka+ Cool & Sound Klimaanlage, das auf Zuruf gehorchende Audiosystem Ford Sync und das sogenannte My-Key-Schlüsselsystem. Damit können beispielsweise besorgte Eltern ihren Sprösslingen Grenzen bei der Höchstgeschwindigkeit oder der maximalen Lautstärke der Audioanlage setzen. Die Liste der gegen Aufpreis lieferbaren Wunschausstattung ist dagegen überschaubar und enthält Dinge wie eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Lederlenkrad und ein Park-Pilotsystem hinten, eine Alarmanlage und Leichtmetallräder.

Seit der Markteinführung des Ford Ka 1996 wurden 1,9 Millionen Exemplare an Kunden in Europa ausgeliefert. Der Neue wird für Europa im Ford-Werk in Sanand (Indien) produziert, wo auch der Figo Aspire vom Band läuft, die Version für den indischen Markt. (ampnet/hrr)

Daten Ford Ka+

Länge x Breite x Höhe (in m): 3,9 x 1,7 x 1,5

Radstand (m): 2,5

Motor: Reihenvierzylinder Benzin

Leistung: 51 kW / 70 PS bei 6000 U/min (63 kW / 85 PS bei 6300 U/min)

Max. Drehmoment: 105 (112) Nm bei 4000 U/min oder 112 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 159 (169) km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 15,3 (13,3) Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch auf 100 km: 5,0 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 114 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: C

Leergewicht: 1055 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 1500 kg-1510 kg

Kofferraumvolumen: 270 Liter

Max. Anhängelast: 500 kg (Ka+ Cool & Sound)

Wendekreis: 10,7 m

Räder / Reifen: 6 J x 15 / 195/55 R 15

Versicherungseinstufungen: Haftpflicht 15, Vollkasko 19, Teilkasko 16

Basispreis: 9990 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.

---



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.

---



Ford Ka+.

---



Ford Ka+.

---



Ford Ka+.

---



Ford Ka+.



Ford Ka+.

