



KA 2 0H

Mit allen Wassern gewaschen oder nur ein lauer Aufguss des Originals? In der zweiten Generation hat der Ford Ka zwar etwas Eigenständigkeit verloren, aber an Format, Sicherheit und Modellvielfalt gewonnen.

Trendiges Design, peppige Farben: Zumindest optisch gibt der neue Ka den jungen Wilden



Die Lackfarben heißen Jump (Foto), Café, Disco-Schwarz oder Funky-Magenta, die Stylingpakete Grand Prix, Digital Art oder Tattoo – blumige Ornamente mit umranktem Herzchen inklusive. Dazu gibt es je nach Geschmack knallbunte Stoffe und Blenden innen oder gedeckte Ton-in-Ton-Farbkombinationen sowie Anschlüsse für Bluetooth, USB-Stick und mobile Navigationsgeräte. „Ka-Besitzer wollen persönliche Statements setzen“, weiß Marketingchef Ingvar Sviggum, und deshalb bietet Ford gleich zum Marktstart Mitte November ein breites Individualisierungsprogramm an – Mini und Fiat 500 lassen grüßen.

Klar, dass sich die Kölner von den beiden Kult-Zwergen inspirieren ließen und ähnliche Erfolge für den neuen Ka erhoffen. Schließlich hat schon die erste Generation – in zwölf Jahren ohne große Änderungen immerhin 1,46 Millionen Mal verkauft – wegen ihres unverwechselbaren Stils eine treue Fangemeinde. Und obwohl der Neue speziell von vorn dem aktuellen Ford-Design huldigt, stellen das Heck und die seitliche Fensterlinie eine optische Verbindung zum Vorgänger her. Auch Länge, Breite und Gewicht blieben praktisch gleich, nur die Höhe wuchs zugunsten einer erhabenen Sitzposition sowie mehr Kopffreiheit und Kofferraum um zehn Zentimeter. >

CAR-GUIDE

Ford Ka

€	Grundpreis 9750 Euro, Diesel 2000 Euro teurer
	Kleinwagen mit zehn Zentimeter mehr Höhe
	Plattform und Antrieb von Fiat, nur als Zweitürer
	Citroën C1, Fiat 500, Peugeot 107, Renault Twingo, Suzuki Alto, Toyota Aygo

15 Zentimeter weniger Radstand und zehn Zentimeter mehr Höhe ergeben andere Proportionen als beim Ka I



Mit spürbaren Folgen: Für einen 3,62 Meter kurzen Kleinwagen genießt man vorn ein luftiges Raumgefühl und eine gute Position hinter dem höhenverstellbaren Lenkrad, nur mit der Seitenführung und Oberschenkelaufgabe der angenehm straff gepolsterten Sitze hapert es etwas. Auf der zweisitzigen Rückbank sowie im jetzt 224 Liter fassenden Heckabteil geht es naturgemäß enger zu, doch für Kurzstrecken zu viert und Reisen zu zweit reicht es allemal. Wer mehr Platz und hintere Türen braucht, muss eben zum Fiesta greifen. Als störender im Alltag erweisen sich jedenfalls das kleine Wischerfeld auf der Beifahrerseite, die fehlende Gurt höhenverstellung und die umständliche Entriegelung der Heckklappe per Schlüssel.

Auch Materialoberflächen und Ausstattung sind zwar schlicht, doch ABS und vier Airbags immer Serie, und ESP gibt es nun wenigstens als Extra (360 Euro). Beim Crashtest nach Euro-NCAP erwartet Ford vier Sterne, der strukturell ähnliche Fiat 500 erhielt mit serienmäßigen seitlichen Kopfairbags (Ka 260 Euro) einen mehr. Zugunsten eines niedrigen Basispreises (9750, Fiat 10 900 Euro) wolle man preissensiblen Käufern eben die Wahl lassen – eine fragwürdige Entscheidung. Ansonsten sind die Tarife fair: Die Titanium-Ausstattung (Klima, Zentralverriegelung, Fensterheber und elektrische Außenspiegel-Verstellung) kostet nur 1000

Euro extra, und schon für 142 Euro monatlich ohne Anzahlung kann man das Basismodell per Flatrate-Finanzierung vier Jahre à 10 000 Kilometer inklusive Wartung fahren.

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen schuf nicht zuletzt die Kooperation mit Fiat. Anders als beim Vorgänger auf Fiesta-Basis stammen Plattform und Antrieb von Panda und 500, mit denen der Ka zusammen im polnischen Tychy vom Band läuft. Das spart Kosten bei Entwicklung und Produktion, muss aber keinesfalls den Markencharakter verwässern. Denn weil das Handling längst zur Ford-DNA gehört, haben die Techniker alle Schlüsselteile des Fahrwerks optimiert. Vor allem die geänderte Feder-Dämpfer-Abstimmung und der zusätzliche Stabilisator an der Hinterachse sollen dazu beitragen, die Wankneigung der Karosserie in Kurven zu mindern und den Komfort zu verbessern.

Mit Erfolg, wie die erste Ausfahrt über meist kurvige Gebirgs- und Landstraßen zeigt. Während Instrumente, Blinkerhebel und die hoch platzierte Schaltung des Fünfganggetriebes auf der kurzen Mittelkonsole zunächst Fiat suggerieren, bleibt der Ford-Einfluss nicht verborgen. Der Ka wirkt ruhiger, erwachsener, nimmt Kurven sämig in einem Fluss und schiebt bei forcierter Fahrt zart über die Vorderräder. Zum agilen Charakter passt, dass das optionale ESP erst relativ spät ins Geschehen eingreift.

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Ford Ka 1.2	Ford Ka 1.3 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1242	1248
Leistung	51 (69) bei 1/min	55 (75) 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	102 bei 3000 145 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg	940/380 1055/360
Länge × Breite × Höhe	mm	3620 × 1658 × 1506 3620 × 1658 × 1506
Radstand	mm	2300 2300
Gepäckraum	L/VDA	224/710 224/710
Beschleunigung	0 – 100 km/h	13,1 13,1
Höchstgeschw.	km/h	159 161
ECE-Verbrauch gesamt	L/100 km	Superbenzin 5,1 Diesel 4,2
Grundpreis	Euro	9 750,- 11 750,-



Die Variabilität erschöpft sich in umklappbaren Rücksitzlehnen. Kopffreiheit und Reichweite der Fondkopfstützen sind knapp bemessen



Obwohl Ford draufsteht, stammt der sparsame, aber teure 1,3-Liter-Diesel fast unverändert von Fiat



Farbige Blenden im Cockpit werten den tristen Plastiklook auf. Die USB-Schnittstelle gehört zum Sound&Connect-Paket

Auch die neu programmierte Elektrolenkung gefällt mit präzisiertem Ansprechen und guter Rückmeldung, reagiert allerdings trotz direkter Übersetzung nicht ganz so spontan wie die im Fiesta. Ein besonders leichtgängiger City-Modus à la Fiat fehlt zwar, wird jedoch selbst beim Einparken in enge Lücken nie vermisst, zumal der kleine Wendekreis (9,1 Meter) beim Rangieren hilft. Ganz nebenbei trägt die bedarfsgerechte Elektrounterstützung zur Verbrauchs- und CO₂-Senkung bei.

Noch mehr Sparpotenzial bieten natürlich die beiden Motoren, die – ebenfalls mit geänderter Steuerung – von Fiat übernommen wurden. Einziger Benziner ist künftig ein 1,2-Liter-Zweiventiler mit 69 PS, der kultiviert läuft und völlig ausreichendes Temperament bietet. Im Vergleich zum bisherigen 1,3-Liter begnügt er sich bei deutlich flotterer Beschleunigung im Normzyklus mit 5,1 statt 5,9 Liter Super auf 100 km und bleibt damit wie der erstmals im Ka angebotene Diesel unter 120 g CO₂ pro km. Der kräftige Selbstzünder mit 75 PS schluckt zwar nur 4,2 L/100 km, kostet aber einschließlich Partikelfilter glatte 2000 Euro Aufpreis. Außerdem machen sich die gut 50 Kilogramm mehr auf der Vorderachse mit härterem Abrollen und Poltergeräuschen bemerkbar. Kein Wunder, dass Ford nicht einmal zehn Prozent Diesel-Anteil am Modellmix erwartet.

Neben einer sparsameren Econetic-Version (2009) sind vorläufig keine weiteren Varianten geplant – schon gar kein Hydrogen-Ka, wie ihn das Bond-Girl Camille im neuen 007-Epos „Ein Quantum Trost“ fährt. Der per Aufkleber versprochene Wasserstoffantrieb unter der Haube ist ohnehin nur Fake – ganz im Gegensatz zum Ford-Logo. Denn trotz Fiat-Basis hat der Ka einen ganz eigenständigen Ka-rakter.