

Vorstellung Ford Ka+: Der Bonsai-Fiesta

Von Hans-Robert Richarz

Ford hatte ins Allerheiligste seines Entwicklungszentrums in Köln-Merkenich Journalisten aus ganz Europa geladen, wo Geheimnisse rund um den Nachfolger des Kleinwagens Ka gelüftet werden sollten. Der trägt den Namen Ka+, fällt auf Anhieb als typischer Vertreter der Ford-Familie ins Auge und soll ab Herbst zu haben sein. Das wäre zwar interessant, doch so richtig vom Hocker reißen würde das kaum jemanden. Ganz anders aber Preisgestaltung sowie Drum und Dran für den Neuen. Sie kann sich wahrhaft sehen lassen: Er ist bereits für wenig Geld zu haben, glänzt dafür mit erstaunlich viel Serienausstattung und einem für Fahrzeuge seiner Außenmaße respektablen Innenraum.

Vor nunmehr 20 Jahren warf Ford seinen Kleinwagen Ka erstmals auf den Markt und hielt einen für seine Verhältnisse außergewöhnlich langen Produktionszeitraum des optisch auffälligen Autos durch. Erst 2008, zwölf Jahre später, stand auf dem Automobilsalon von Paris die zweite Modellgeneration, die Ford gemeinsam mit Fiat entwickelt hatte. Deren Markteinführung in Deutschland geschah am 14. Februar 2009. Im April 2016 war auch sie nach mehr als sieben Jahren Geschichte. Zeit, dass nun ein neuer Ka präsentiert wird - ohne das Zutun eines anderen Autokonzerns.

"Erschwingliche Kleinwagen mit großem Nutzwert, hoher Wirtschaftlichkeit und viel Fahrspaß haben bei Ford eine lange Tradition", trommelt Jim Farley, Geschäftsführender Vizepräsident der Ford Motor Company und Präsident für Europa, den mittleren Osten und Afrika. "Der Ka+ setzt diese Tradition fort." Das fünftürige Schrägheckmodell - für einige Länder Osteuropas und Brasilien gibt es außerdem eine viertürige Stufenheck-Limousine - steht auf der B-Plattform von Ford, die unter anderem auch für den Fiesta, den Ecosport und den B-MAX gilt. Von außen ein Winzling und von Innen ein Sitzriese zählt er optisch mit seinem Trapezgrill eindeutig zur Ford-Familie, wobei er wie eine Art Bonsai-Fiesta daherkommt. Vier Zentimeter kürzer als sein größerer Bruder, dafür aber knapp drei Zentimeter höher, soll er fünf Passagieren genügend Platz bieten, mit seiner

Kopffreiheit vorne und der Beinfreiheit hinten sogar Klassenbester sein.

Stolz sind die Ford-Ingenieure nicht nur auf den 270 Liter großen Kofferraum und die im Verhältnis von 60 zu 40 umklappbare Rückbank, sondern ebenso auf die 21 Ablagefächer für Krimskrams, von denen das in der Mitte des Instrumententrägers platzierte "My Ford Deck" ganz auf der Höhe der Zeit ist. Hier lassen sich Mobilgeräte wie Smartphone oder Navi befestigen und mit Strom versorgen. Für den Antrieb über ein manuell schaltbares Fünfgang-Getriebe ist ein 1,2 Liter großer Vierzylinder-Benziner (Euro 6) verantwortlich, der entweder 51 kW / 70 PS oder mit anderer Software 63 kW / 85 PS leistet.

Wenn das Fahrzeug im Herbst auf den Markt kommt, wird es in zwei Ausstattungsvarianten erhältlich sein: als Basisversion Ka+ (ab 9990 Euro) und als Ka+ Cool & Sound (ab 11 400 Euro), wobei bereits die preiswerte Ausgabe serienmäßig gute Ausstattung wie ein Großer bietet. Zu ihr gehören beispielsweise elektrische Fensterheber vorn und elektrisch verstellbare Außenspiegel, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, der Schleuderverhinderer ESP, Antiblockier-Bremsen, sechs Airbags und ein Berganfahr-Assistent.

Das alles hat der Ka+ Cool & Sound auch und darüber hinaus unter anderem eine manuelle Klimaanlage, ein sprachgesteuertes Kommunikations- und Entertainmentsystem und einen sogenannten Ford MyKey-Zweitschlüssel. Mit ihm lassen sich etwa Höchstgeschwindigkeit oder Lautstärke der Audioanlage begrenzen oder verhindern, bestimmte Assistenz-Systeme abzuschalten - eine nützliche Einrichtung für Flottenmanager, Autovermieter oder besorgte Eltern rasender Sprösslinge. Aufpreispflichtiges Zubehör gibt es natürlich auch wie eine elektronisch geregelte Klimaautomatik, Lederlenkrad, Tempomat, beheizbare Frontsitze und vieles mehr. "Wer sich heute für einen Kompaktwagen entscheidet, sollte keine Abstriche machen müssen", meint zu diesem Thema Darren Palmer, Direktor Kompaktwagen-Baureihe bei Ford Europa.

Gebaut wird der Ford Ka+ im Ford-Werk Sanand, dem Automobilzentrum im mittleren Nordwesten des Subkontinents Indien. Dort nennt sich das Auto, das bereits dort ebenso wie in Brasilien auf dem Markt ist, Figo Aspire. In Europa wurden im vergangenen Jahr vom bisherigen Ka 49 000 Exemplare verkauft, davon in Deutschland 7000. Insgesamt legten sich in der bisherigen 20jährigen Existenz der Baureihe 1,9 Millionen Kunden das kleine Auto in Europa zu. Der Ford Ka+ scheint ein würdiger Erbe zu sein. (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 Benziner

Leistung: 52 kW / 70 PS bei 6000 U/min oder 63 kW / 85 PS bei 6300 U/min

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

Höchstgeschwindigkeit: 159 km/h oder 169 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 15,3 Sek oder 13,3 Sek

ECE-Durchschnittsverbrauch auf 100 km: 5,0 Liter

CO₂-Emissionen: 159 -169 g/km (Euro 6)

Leergewicht: min. 1009 kg

Kofferraumvolumen: 270 Liter

Räder / Reifen: 15-Zoll-Felgen / 165/55 R 16

Basispreis: 9990 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



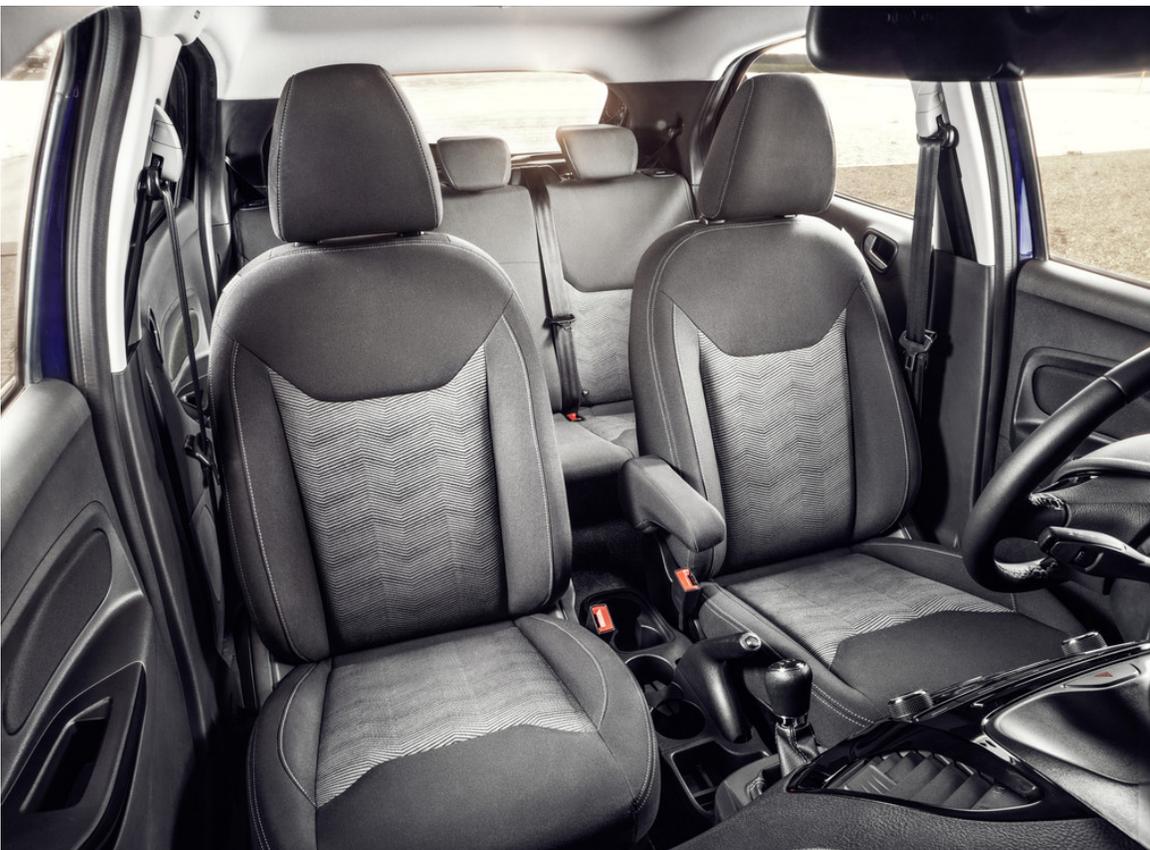
Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.



Ford Ka+.
