

## Ford Ka+ Większy niż myślisz

Autor: Wojciech Sierpowski

Ford sukcesywnie przesuwiał na wschód produkcje swojego niskobudżetowego modelu Ka. Pierwsza generacja powstawała w Walencji, druga zjeżdżała z taśmy w Tychach, a trzecia zawędrowała do Indii. Na szczęście przy dzisiejszej organizacji produkcji miejsce nie ma większego znaczenia. Zresztą to pokazała tyska fabryka, w której osiągnięto bardzo wysoką jakość.

Ponieważ w ostatnim czasie rynek europejski uległ zmianie i nawet w klasie niskobudżetowej preferowane są auta 5-drzwiowe z pogranicza segmentu A i B, bądź jak kto woli - z dolnej strefy segmentu B, Ford zadbał o przesunięcie modelu Ka w górę i stąd ten „plus”. Auto odznacza się przyzwoitą stylizacją, niewiele nieustępującą większym modelom tej marki. Rozmiary pokaźnie większe od poprzednika, co przy dodatkowej parze drzwi i podwyższonej przeszklonej części nadwozia zupełnie zmienia oblicze samochodu. Patrząc z zewnątrz, nic nie wskazuje by we wnętrzu było tyle miejsca ile jest. Przed kierowcą i pasażerem rozciąga się „normalizowana” fordowska deska rozdzielcza – czytelna i funkcjonalna – za wyjątkiem 5 nieopisanych przycisków tuż pod ekranem. Dolna krawędź szyby jest mocno wysunięta do przodu, co dodatkowo potęguje wrażenie przestrzeni. Przednie fotele spokojnie można określić jako dojrzałe i wygodne. Z tyłu dwie osoby podróżują bez większych zastrzeżeń, w trójkę oczywiście jest ciasniej. Jediną rzeczą, którą bym zmienił, to górne zakotwiczenia pasów bezpieczeństwa mocno wystające ze słupków B. Na bagażnik nie pozostało zbyt wiele z całkowitej długości pojazdu, ale dzięki sporej głębokości kufra wygospodarowano 270 litrów pojemności.

Materiały wykończeniowe i plastiki nie są z wysokiej półki, ale trudno się takich spodziewać w tej klasie auta. Za to w standardzie otrzymujemy 6 airbagów, elektrycznie sterowane przednie szyby i lusterka zewnętrzne, centralny zamek z pilotem, ESC z systemem Hill Start Assist, ogranicznik prędkości Speed Limiter oraz system Ford Easy Fuel. W testowanej wersji to wyposażenie było jeszcze bogatsze (klima, 15-calowe alufelgi, przyciemniane szyby). Do dyspozycji mieliśmy wersję z 85-konnym silnikiem benzynowym R4-1.2 Duratec Ti-VCT (istnieje też wersja 70-konna) połączonym z 5-biegową przekładnią. Gigantem sprinterskim nie była (13,3 s do setki), ale sprawiała wrażenie dynamicznej i nie da się ukryć, była dobrze wyciszona. Dopiero powyżej 120 km/h robiło się głośniejsze. Co do oszczędności to nie byłem usatysfakcjonowany, bo średnie zużycie paliwa 8 l/100 km to nie mało. Inna sprawa, że była to dynamiczna jazda miejska i wcale nie myślałem o oszczędzaniu paliwa. Na trasie należy się spodziewać ok 6 l/100 km. Przy 100 km/h na najwyższym biegu odnotowaliśmy obroty 2900/min, a prędkość maksymalna to 169 km/h. Układ jezdy nieźle broni się na nierównej nawierzchni. Pod względem zdolności połykania nierówności Ka+ wydaje się lepszy od niektórych znacznie droższych aut. Szkoda tylko, że ocenę obniżały hamulce, które wydawały dźwięk jak przy „biciu” tarcz hamulcowych (z czasem ten dźwięk trochę ustąpił). Ogólne wrażenie jest jednak pozytywne – dobre auto miejskie (lusterka zewnętrzne mogłyby być większe), w cenie ok 40 tys zł.

WS

