

Vozili smo

Ford Ka



Začelo se je z obliko in z imenom: marca 1994 je Ford v Ženevi predstavil študijski prototip Ka. Zdaj je Ka tudi zares na cesti:

ime je ostalo, oblika pa je še domiselnješa, kot je bila takrat.



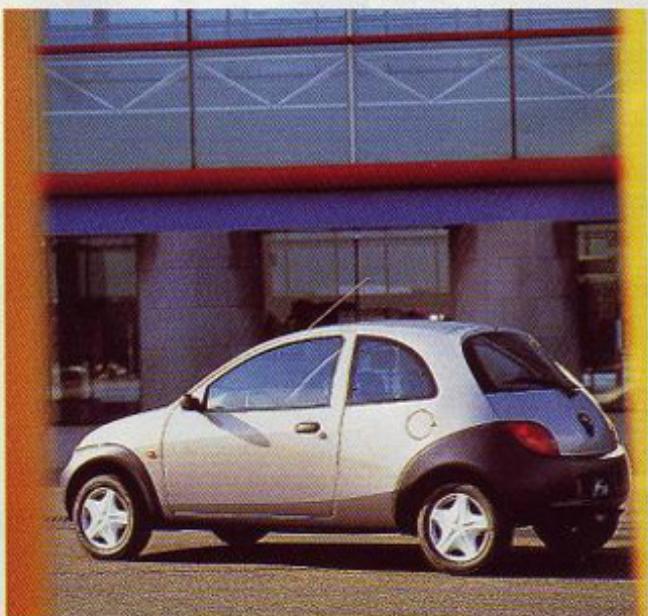
LADIES FIRST!

Ford Ka je predstavnik tako imenovanega segmenta sub B, je ta hip najmanjši nemški avtomobil in je zgleden primerek Issigonisovega minijevskega pristopa: vsakemu avtomobilskemu vogalu svoje kolo!

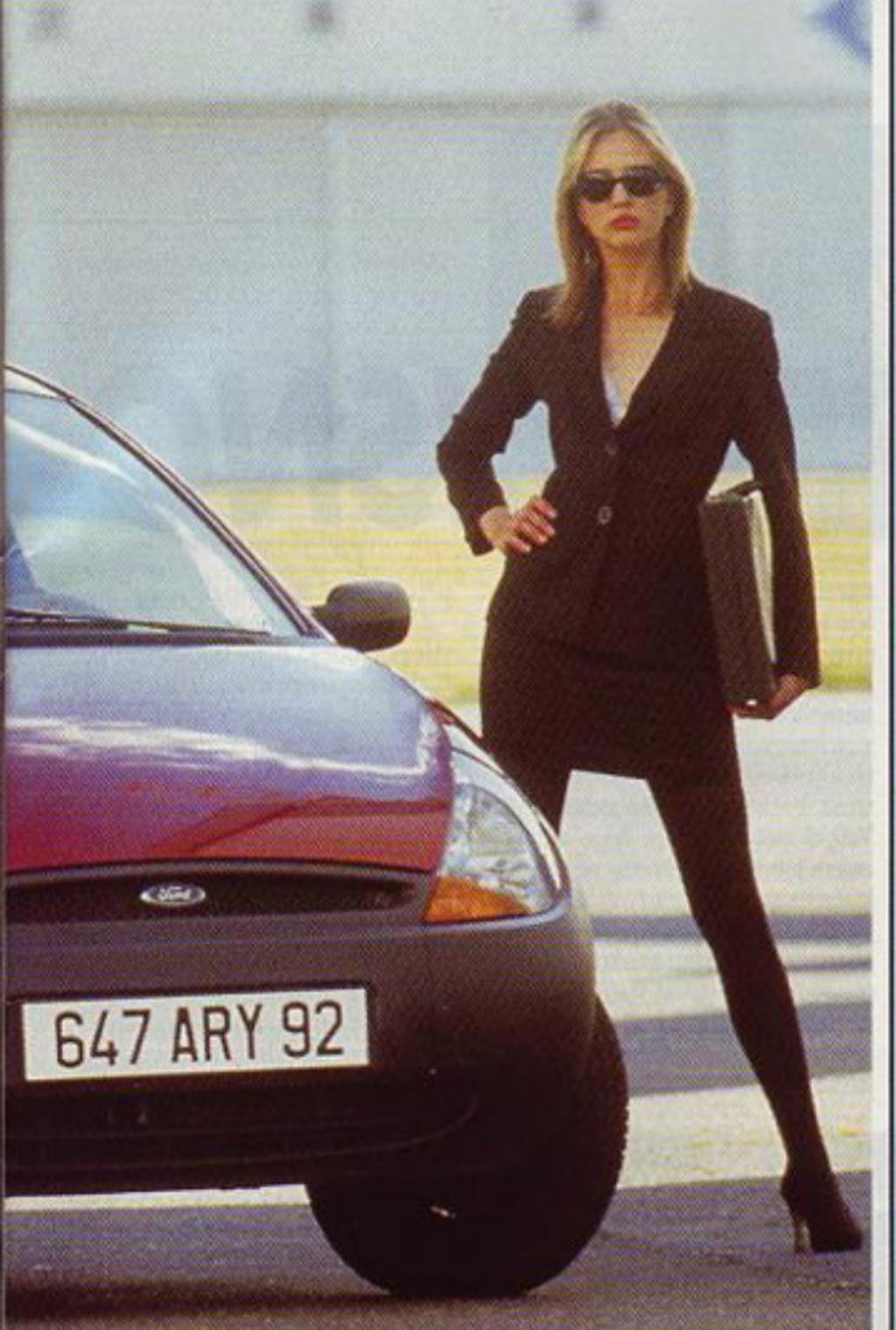
Za kvader, obrušen v polkroglo, seveda ni nujno, da vam je takoj všeč. Ampak preprostost zamisli, pristnost podrobnosti, spretnost zasnove in uporabnost celote so povsem jasen namig o tem, čigav tek-

mec hoče postati Ford Ka; čeprav je daljši od Renaulta Twinga.

Auto življenja? No ja, pa tudi karizma, zabava in obilica lastnega stila spadajo k uresničevanju s Fordom Ka zastavljenega cilja. »New Edge Design« (»potrebe svežih



Ford Ka	1.3i (60 KM)	1.3i (50 KM)
motor (zasnova)	širivaljni, vrstni	
gibna prostornina (ccm)	1299	
največja moč (kW/KM pri 1/min)	44/60 pri 5000	37/50 pri 4500
največji navor (Nm pri 1/min)	105 pri 2500	99 pri 2000
prednja prema	vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti	
teža praznega vozila (kg)	871/394	
dolžina x širina x višina (mm)	3620 x 1631 x 1368	
največja hitrost (km/h)	186/205	
pospešek 0-100 km/h	155	147
poraba goriva po DIN (l/100 km)	14,8	17,6



oblin» bi lahko rekli) pomeni Fordov oblikovalski preporod; ne le pri novem Ka, tudi pri prenovljenem mondeu na sosednji strani.

Ka ima enako medosno razdaljo kot sestrica fiesta, je tudi podobno širok, pa za 21 centimetrov krajši od nje. Če se vam zdi, da spominja z nosom na corso, s streho na kakšen volkswagen, z zadkom pa na Lancia Y, to mirno prezrite! Ka je štirisedežnik, ki je povsem Fordov original: vševši trapezoidna žarometta, elipsaste zadnje luči, orjaške odbijače in veseljaško armaturno ploščo. Ka hoče biti mini primerlek odraslega vozila: s popolnostjo kokpita, s fiestinima prednjima sedežema, z všito varnostjo, z doplačilnim seznamom imenitne opreme in z dobro vožnjo vred.

Ob kokpitu ne gre prezreti vrtljivega predalnika za dokumente in zgoščenke, klasične ure nostalgične oblike, beline v merilnikih in čedno okrogle sredinske konzole, na zadnji klopi pa tega, da je nagib naslonjala dvostopenjski in je - sicer dokaj skromen - prtljažni prostor stopenjsko prilagodljivo povečljiv.

Motor je fiestin, ne ravno najmodernejši 1,3-litrski štirivaljnik (endura E), s stransko odmično gredjo, s 60 oziroma (za nekatere trge) 50 KM, s petstopenjskim menjalnikom in s takšnimi lastnostmi, da so

fordu Ka povsem po volji. Tudi kadar ne gre zgolj za mestne vožnje in tudi takrat, ko so ovinki zahtevnejši, kot se izletu spodobi. Tudi podvozje je fiestino, udobno vzmeteno in dovolj čvrsto stabilizirano, zavore ob 13-colskih kolesih so spredaj kolntne in za zdaj še brez ABS, pa tudi volanski servojačevalnik je na seznamu doplačil.

Na lakotnost vožnje to ne vpliva, čeprav so končno prestavno razmerje, pospeševalni časi, največja hitrost in normna poraba goriva med različicami (motor, volanski servojačevalnik) rahlo različni. Ford Ka je okreten, nadzirljiv in uren avtomobilček, spretnih mer za mestne gnečo, še dovolj znosen za medmestne razdalje in zabaven tudi za resne priložnosti. Dovolj prikupna je tudi (nemška) cena zanj: od 16.750 do 18.150 DEM.

* * *

Gospodične in gospe, o tem niti za hip ne dvomim, se bodo ljubeče in strastno ozirale za njim. Gospodom predlagam, da - zoper večni strah pred majhnostjo - preberejo še zapis o novem mondeu, tu zraven.

MARTIN ČESENJ