

Intro

Zonder noemenswaardige wijzigingen weet de Ford Ka het al ruim negen jaar te presteren goed te verkopen. De afgezette aantallen zijn door de toegenomen concurrentie wel wat gedaald, maar blijven opvallend constant. Dat is mede te danken aan de vele actiemodellen waaraan de namen van Nederlandse kunstenaars zijn gegeven, zoals Appel, Briels, Molenaar en Corneille. Juist, Kunst met een grote K. Maar ook het nog steeds bij de tijd zijnde design van dit autootje is debet aan de goede verkoopcijfers.

De testauto is een Ka Appel, deze uitvoering is op wat voorraadauto's na uitverkocht en vervangen door de Ka Schulten met precies dezelfde uitrusting en voor exact dezelfde prijs, namelijk € 11.995. Voor dat geld krijg je een compacte auto met een goede uitrusting, pittige motor en een rijgedrag waar veel auto's met dergelijke afmetingen een puntje aan kunnen zuigen.

Laten we de Ka eens van dichtbij gaan bekijken en ermee gaan rijden.



Nog steeds een smakelijk ontwerp

Het exterieur

Tijdens de introductie van de Ka, najaar 1996, waren de reacties niet van de lucht. De nieuwe designrichting van Ford, New Edge, sprak veel mensen aan, of juist niet. Later heeft Ford dit ook op de Focus en Puma losgelaten, en niet zonder succes. Al is de Puma inmiddels uit productie genomen en is de nieuwe Focus wat behoudender van vormgeving. Karakteristiek is eigenlijk de gehele Ka, van voor tot achter. Maar vooral de bolle daklijn en de wielen op de uiterste hoeken van de carrosserie vallen op. Dit is gedaan om een zo groot mogelijke interieurruimte en een zo strak mogelijk weggedrag te creëren.

Op de basisuitvoering van de Ka (leverbaar vanaf € 9.395) zijn de grote bumpers niet meegespoten. Bij deze special edition is dat wel het



Ka(rel) Appel

geval. Zo lijkt de Ka wat meer uit één stuk gehouwen. Aan de buitenkant behoren tot het actiepakket bovendien de lichtmetalen velgen met 165/60 R14-banden en gratis metalliclak, die op de andere uitvoeringen € 500 kost.

Het interieur

In het interieur wordt de New Edge-stijl vrolijk doorgezet. Het dashboard is wel in een erg donkere kleur uitgevoerd, maar is alles behalve recht van vorm. De fleurigheid in het interieur komt van de witte tellers (inclusief toerenteller, maar zonder temperatuurmeter), zilverkleurige middenconsole en de kleur van de carrosserie die je op de portieren terug ziet. Zolang de Ka op de markt is, is de grootste wijziging aan de rechterkant van het dashboard te zien. Hij heeft nu een volwaardig dashboardkastje en de belijning is wat aangepast aan de tand des tijds. In veel auto's rukken de ronde ventilatieroosters de laatste tijd op, de Ka heeft ze



Bijna alles is rond vormgegeven

altijd al gehad. Het leuke klokje midden op het dash weerspiegelt in de voorruit, maar is wel leuk gevonden. De afwerking is netjes, alle delen sluiten goed op elkaar aan.

Opbergruimte is er genoeg te vinden. Portiervakken in de vorm van een halve maan, een vakje voor de versnellingspook en een aflegruimte boven het dashboardkastje kunnen gebruikt worden voor het afleggen van klein grut. Tussen de zonnekleppen zit een klein netje waar iets tussen geklemd kan worden. Aan de achterkant van de voorstoelen zitten eveneens opbergnetten. Over de ergonomie ook geen kwaad woord. De knoppen van de elektrische zijruiten zitten keurig in het portier (zonder one-touch up/down-functie helaas) en de originele radio/cd-speler van Ford is voorzien van lekker grote druktoetsen, en klinkt heel aardig. Ook de spiegelverstelling zit waar hij hoort, onderaan de A-stijl. Airco is in deze Appel-uitvoering standaard. In stand één draait de ventilator al flink, waardoor je gauw geneigd bent stand nul in te schakelen. Alleen schakelt de airco zich dan automatisch uit. Links naast het stuur zit de knop voor de achterklepontgrendeling. Deze kan overigens ook met de afstandsbediening of gewoon via de sleutel geopend worden.

De zitpositie is niet uitgebreid verstelbaar, maar het voldoet. Het stevige met leer beklede stuur zit zo vast als een huis waardoor je met gestrekte armen zit. Ford durft te beweren dat de bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar is, maar dat kun je beter lezen als: de zitting is enigszins kantelbaar. Doordat de Ka slechts 3,62 meter lang is zit de B-stijl niet ver weg en zijn de gordels goed bereikbaar. De voorstoelen steunen redelijk, de zittingen zijn te kort. Wel zijn ze lekker stevig gevuld, na een uur rijden had ik geen last van stijve ledematen of ander ongerief.

Achterpassagiers hebben zolang de voorinzittenden wat van hun ruimte opofferen best de ruimte voor hun benen. Ook kunnen ze hun voeten ver onder de voorstoelen schuiven. Met de hoofdruimte is het

minder gesteld, personen van 1,75 meter of langer komen met hun kruin tegen de hemelbekleding. De instap naar de achterbank is niet erg ruim bemeten, maar lenige kleuters zullen vast zo naar binnen springen. De voorstoelen beschikken niet over een instapsysteem, slechts de rugleuning kantelt voorover.

Tsja, ook bagageruimte kun je natuurlijk niet in karrenvrachten verwachten bij zo'n opdondertje. Gelukkig is de achterbankleuning gedeeld neer te klappen. Is de afwerking van het dashboard prima voor elkaar, in de kofferruimte is dat wel anders. Een dun matje moet dienen als vloerbedekking en de draden van de achterlichten zijn niet afgedekt met een kapje. De kale wielkasten zullen in de loop der jaren aardig wat krassen oplopen door boodschappenkratten. Bij het monteren van de hoedenplank is Ford ook zuinig geweest. Slechts één koortje en kwetsbare kunststof klemmen voor de bevestiging. De achterklep is voorzien van een goede handgreep om hem dicht te trekken.

Het rijden

Op dit punt scoort de Ka enorm goed en laat hij veel jongere concurrenten achter zich.

Al bij de eerste meters geeft hij je vertrouwen. De stuurbeheersing is lekker op de achtergrond gehouden waardoor je het leren stuur goed vast moet pakken. Zo is wel het contact met de voorwielen behouden. Onder- en overstuur laten opmerkelijk lang op zich wachten in grenssituaties. In erg snel genomen bochten schuift de Ka dan eindelijk over zijn voorwielen weg. Het onderstel kan veel aan. Drempels en kuilen worden niet oncomfortabel doorgegeven aan de inzittenden. Ford heeft een goede combinatie weten te maken tussen stevigheid



Witte wijzerplaten en een toerenteller

aan de ene kant en comfort aan de andere kant. Wel duikt de kleinste Ford wat bij hard remmen. Achter heeft hij trouwens trommelremmen, maar remkracht is er genoeg. ABS is uiteraard standaard, ESP niet leverbaar. De testauto stond op Continental EcoContact 3-banden. Waarschijnlijk draagt dit rubber ook voor een deel bij aan het weggedrag. Eerlijk gezegd ben ik benieuwd hoe de Ka rijdt met optionele 195/45 R15-banden, mogelijk heeft hij dan nóg meer grip.

De motor van de Ka Appel is precies dezelfde als in de Fiesta 1.3. 70 pk en 106 Nm levert deze achtklepper. Maar wát een verschil met de Fiesta. Het verschil in gewicht is dan ook niet gering, maar liefst 155 kg! De Ka hangt lekker enthousiast aan het gas en wil maar wat graag vooruit. In combinatie met het stevige onderstel is het een feest om bochtige binnenweggetjes soldaat te maken. Ook door de perfecte versnellingsbakverhoudingen en klik-klak bediening van de pook nodigt de Ka met 70 pk je gewoon uit om er van door te gaan. Onderin de toeren gaat het uiteraard wat langzamer, maar het is nog altijd meer dan voldoende voor het dagelijkse verkeer. Ook de 1.3 met 60 pk uit de basisuitvoering is daar geschikt voor.

Even wat cijfertjes, niet helemaal representatief, maar leuk genoeg om even te meten. 0-100 km/h heb

ik op 13,5 seconden geklokt, 80-120 km/h in de vierde en vijfde versnelling op respectievelijk 11,5 en 17 seconden. Zeker in z'n vier is hij lekker pittig en daarbij blijft het motorgeluid netjes op de achtergrond. In geen geval kan de Ka aangemerkt worden als schreeuwlelijk. Op de snelweg laten de banden wel goed van zich horen, maar de radio blijft goed verstaanbaar. In tegenstelling tot de Citroën C2, die ook de afgelopen week is getest, maar eigenlijk een halve klasse hoger ingeschaald moet worden.

Slot

Dat de Ka nog steeds goed scoort is niet vreemd. Hij rijdt fijn, smooit goed en is zeker niet te duur ten opzichte van de geboden waar. Ford is inmiddels met Fiat aan een opvolger bezig, maar totdat die geïntroduceerd wordt kan de huidige Ka nog wel mee. Zeker met 70 pk aan boord is het voor € 11.695 een niet te versmaden karretje. Maar voor € 2.600 minder is de basisuitvoering eveneens een goede aanbieding.

Toch zijn er ook wat mindere details te vinden. De bagageruimte en hoofdruimte achterin zijn niet overdadig, de zittingen van de voorstoelen zijn erg kort en de afwerking van de bagageruimte is niet om over naar huis te schrijven.

Al met al is de Ka nog altijd het overwegen waard, tenzij je natuurlijk een nieuwer (beslist niet moderner!) ontwerp voor de deur wil hebben omdat je de Ka zo vaak ziet rijden op straat.



14-inch lichtmetalen velgen standaard

Plus

- + Weggedrag
- + Enthousiaste motor
- + Nog steeds modern

Min

- Hoofdruimte achterin
- Afwerking bagegeruimte
- Korte zittingen voorstoelen