

Impresión de manejo: **Nuevo Ford Ka**

Precio:	\$ 42.560,-
Versión:	1.0 Fly Plus
Origen:	Brasil
Velocidad máxima:	155 km/h (*)

(*) Datos proporcionados por el fabricante



reKa librado

Luego de once años en el ruedo, el siempre joven Ka presenta una evolución sustancial, que aunque conjure contra su infatigable encanto, corrige su punto débil ampliando el espacio en las plazas traseras y el baúl.

Texto y fotos: Hernando Calaza

En 1996 Ford presentaba en Europa al Ka, un ultracompacto que encabezaba la nueva ola de diseño de la casa del óvalo, denominado New Edge. Un año después el mismo aire fresco llegaba a Argentina, donde la estética vanguardista y las acotadísimas medidas del Ka contrastaban con la imagen de autos robustos de la marca. Esto motivó que el slogan de su presentación fuera «**Abrí tu mente**». Diez años más tarde llegó la hora de una renovación profunda, tanto en Europa como en el Mercosur, aunque ambos vehículos sigan caminos completamente diferentes.

Mientras el próximo Ka europeo se basará en el nuevo FIAT 500, el nuestro utiliza la plataforma del Fiesta anterior y elementos del Ka original, algo que se puede apreciar en ciertas partes de su carrocería, puntualmente los pilares A y las puer-

Luego de 10 años de presencia en el mercado Argentino, el Ka se renueva profundamente con un planteo más práctico que mejora el espacio en las plazas traseras y el baúl.

tas. El objeto de la renovación se extiende más allá de lo puramente estético, poniendo énfasis en la practicidad y un precio más competitivo. El nuevo Ka ahora es 216 mm más lar-

go, alcanzando los 3.836 mm; trepa a 1.420 mm de alto (+35 mm), y crece marginalmente en distancia entre ejes y ancho alcanzando los 2.452 mm (+4 mm) y 1.641 mm (+10 mm), respectivamente. Pero el cambio más radical se encuentra en la parte posterior, que pasa de una forma de cono redondeado, a una disposición plana para ampliar el espacio interior en ese sector.

Exceptuando los guardabarros, descaramadamente grandes y marcados, ahora las curvas están enlazadas (o interrumpidas) por vértices y aparecen perfiles cortados con bisturí, una tendencia ya vista en el Fiesta y el EcoSport. El conjunto es menos armónico que el original, especialmente en el excesivo



espacio entre los guardabarros y las ruedas. El resultado polariza opiniones, genera detractores entre quienes aman al original, cuyo diseño representa un hito en el segmento de los compactos, pero gusta más a quienes aprecian su aspecto más moderno, robusto y agresivo.

En el interior, el paso de líneas curvas interconectadas también ha dejado lugar a los perfiles filosos, vértices y aristas marcadas. Por ejemplo, la consola central de controles ya no está unida con el cuadro de instrumentos cuya «capilla» ahora es más cuadrada, repitiendo la forma del corazón del nuevo volante de dos rayos. La calidad percibida es acorde al segmento de los compactos «made in Mercosur» con plásticos rígidos que se extienden a las contrapuertas. La terminación deja espacio para mejoras, aunque el tablero realizado casi en una sola pieza aporta sensación de solidez por la ausencia de encastrados y juntas. Se suma una inédita guantera con tapa que completa un repertorio de pequeños portaobjetos. Donde se aprecia una mejora sustancial es en la parte trasera, que ahora ofrece mayor sensación de espacio y distancia para los

El diseño del ultracompacto pierde la genialidad original cambiando las curvas originales por perfiles y cantos cortados con bisturí otorgándole un look más moderno y sólido.

hombros y cabezas. No hay que olvidarse que es un ultracompacto, y por lo tanto es acotado, pero ahora dos personas viajarán más cómodas en el asiento trasero. Lo mismo sucede con el baúl, que no es inmenso, pero crece considerablemente alcanzando respetables y útiles 263 dm³.



Equipamiento

- Aire acondicionado
- 3º luz de stop
- Lava limpia luneta
- Radio AM/FM c/CD, MP3



El diseño del tablero ha cambiado también, abandonando las curvas que integraban los elementos. Al igual que en el exterior aparecen perfiles marcados y aristas levemente redondeadas unidas por vértices. La calidad es acorde al segmento, con terminación mejorable pero correcta sensación de solidez.



Algunas de las memorables líneas New Edge del Ka original aún pueden apreciarse en la nueva versión. Por ejemplo el parabrisas, sus pilares y las puertas. El resto ha cambiado radicalmente, especialmente en la parte trasera de trazos más rectos para ampliar el espacio interior.

El nuevo Ka se ofrece con los mismos **motores** que el anterior, ambos de 8 válvulas, un 1.0L de 63 CV y el conocido 1.6 L de 95 caballos. Las opciones de equipamiento son Fly y Fly Plus para el impulsor pequeño, y Fly, Pulse y Pulse Top para el grande, que cuenta con levantacristales eléctricos, cierre central con comando a distancia, alarma, llantas de aleación y airbags frontales. En esta ocasión se probó el 1.0 base, seguramente la versión más vendida de la gama, cuyo repertorio solo incluye aire acondicionado y el reproductor de CD/MP3 con entrada auxiliar para iPod o similares. Todo está al alcance de las manos y es fácil de utilizar, incluyendo los grandes distribuidores de aire redondos estilo Fiesta, que suplantaron a los innovadores elementos del Ka ori-

ginal, copiados reiteradamente por varias marcas. El color negro no es interrumpido por decorados en otro tono, dejando que la parte superior de las puertas en chapa color carrocería

El bajo peso, las dimensiones acotadas, el buen desempeño de las suspensiones y el motor 1.0 L unido a una caja de escalonado corto, permiten desplazamientos veloces y confortables en el tránsito urbano y divertidos en caminos revirados.

aporten un soplo de felicidad.

En marcha, el pequeño 1.0 L se las arregla para generar suficiente velocidad apoyado por una caja de relaciones bien cortas y el bajo peso de 931 kg. Pequeño y rápido para el pique corto, se inmiscuye perfectamente en el tránsito urbano.

Ahora, sólo queda manejarlo.

Venga a dietrich a buscar su Ford S-Max.



Almagro: Av. Corrientes 4242 | 4867-6606 - Palermo Viejo: Av. Scalabrini Ortiz 1647 | 4833-6555
Caballito: Av. La Plata 736 | 4924-4300

www.onlinedietrich.com

dietrich

En ruta logra viajar con cierta serenidad acústica hasta los 130 km/h (121 reales), manteniendo la marcha estable. Teniendo en cuenta que el motor zumba a medida que acelera y que la caja es corta, pero que al mismo tiempo necesita varias rpm para dar lo mejor, hay que prestar constante atención al cambio para mantener la marcha calma o acelerar con ganas. Afortunadamente el largo vástago permite pasar de cambios rápidamente, con un tacto mecánico y sin obstrucciones. La falta de regulación de altura en volante y butaca no impiden una posición de manejo cómoda, con buena visibilidad solo obstruida por los parantes delanteros y fácil lectura del cuadro de instrumentos, que solo informa nivel de combustible, velocidad y distancia, al menos en la versión probada.

Dinámicamente el nuevo Ka conserva el consagrado desempeño de su antecesor, pero con un tacto menos directo, o en otras palabras, más maduro. La dirección, levemente dura, es rápida y precisa; el nivel de adherencia es alto y el pedal de freno de tacto correcto. Esto permite trazar fácilmente la trayectoria deseada y obtener mucha diversión cuando se transita por solitarios tramos revirados. Se suman suspensiones con buen poder de filtrado de irregularidades, que redondean un compacto destacado en el aspecto dinámico que ha perdido la genialidad de su diseño original, pero ha ganado en modernidad, solidez y mayor practicidad, para dar buena pelea en el segmento de entrada. 

El nuevo Ka conserva las puertas y el parabrisas del original, algo que se percibe en los pilares A y las líneas curvas que zurcan la parte superior e inferior del lateral. El resto del auto luce completamente nuevo.



Especificaciones

Motor delantero, transversal	
4 cilindros, 8 válvulas, 1 árbol de levas	
Inyección electrónica multipunto	
Cilindrada / Diam. x Carrera:	999 cc / 68.7 x 67.4 mm
Potencia:	63 cv a 6.000 rpm
Torque:	8.9 kgm a 3.250 rpm
Relación de compresión:	9.8:1
Tracción:	Delantera
Transmisión:	5 velocidades, manual
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Indep., tipo McPherson con barra estab.
Suspensión trasera:	Semiindependiente, eje torsional
Frenos del/traseros:	Discos / Tambor
Llantas:	5 Jx13'
Neumáticos:	165/70 R 13

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto:	3.836 / 1.812 / 1.420
Dist. entre ejes:	2.452 mm
Trochas del / tras:	1.395 / 1.425 mm
Radio de giro / Despeje:	4.8 m / 170 mm
Peso / Capacidad de carga:	931 / ND kg
Volumen del baúl:	263 Lts
Capacidad del tanque:	45 lts. nafta

