

Ford Ka Kaméléon urbain



Après 12 ans d'existence, la première Ka tire enfin sa révérence pour céder la place à un modèle basé sur la Fiat 500. Au risque de perdre son identité ?

C'est en 1996 que la première génération de Ka a pointé le bout de son capot. Avec sa bouille sympa et son côté basique, elle s'est vendue à 1.460.000 exemplaires à travers le monde (surtout en Europe), aidée dans ses dernières années d'existence par un tarif défiant toute concurrence : 6.990 euros tout compris. Ce fut aussi le modèle Ford le plus performant en matière de satisfaction de la clientèle. Petite anecdote : savez-vous pourquoi la meilleure année commerciale de la Ka en Belgique est 2001 ? Tout simplement parce que c'est le millésime où est apparue la version disposant d'une conduite à droite. Quel rapport avec les ventes sur le marché belge où, jusqu'à

preuve du contraire, on roule à droite ? Eh bien figurez-vous qu'un certain nombre de concessionnaires se sont spécialisés dans l'exportation Outre-manche !

Style 100% Ford

Economies obligent, la nouvelle Ka partage bon nombre de ses composants avec la Fiat 500, et donc par conséquent avec la Panda. A commencer par son châssis et son moteur. Mais pour ce qui est du style, c'est du 100% Ford, et c'est plutôt réussi. Sur la route, on remarque surtout les larges épaules de la Ka, qui contrastent avec une partie supérieure plus étroite. De profil, on se rend également compte que la ligne arquée du montant C fait un clin d'œil nostalgique à l'ancien modèle. Tout cela est fort sympathique, mais n'augure rien de bon en ce qui concerne la garde au toit à l'arrière...

Pas pour les grands

Elle a beau être une citadine, la Ka ne protège ni ses flancs ni ses pare-chocs. Attention aux touchettes ! Les portes latérales sont également très longues, ce qui ne facilite pas l'accès à l'habitacle dans les parkings. Côté coffre, et c'est une fâcheuse habitude chez Ford, le hayon ne présente pas le moindre bouton d'ouverture : il faut utiliser la télécommande de la clé ou introduire cette dernière dans le barillet.

A l'avant, la colonne de direction est bien réglable en hauteur, mais pas en profondeur,

- Look sympa
- Possibilités de personnalisation
- Disponibilité du moteur
- Prix étudié
- Consommation/rejets de CO2
- Position de conduite
- Absence de poignée de maintien
- Carrosserie exposée aux chocs
- Pas de bouton d'ouverture du coffre
- Ceintures de sécurité non réglables en hauteur
- Garde au toit à l'arrière

