

FORD NOVO KA/ NOVO KA+ 1.5L SIGMA 16V FLEX 2015

DADOS TÉCNICOS

Marca/Modelo/ Versão	NOVO KA SE 1.5 HATCH	NOVO KA SEL 1.5 HATCH	NOVO KA+ SE 1.5 SEDÃ	NOVO KA+ SEL 1.5 SEDÃ
Tipo de carroçaria	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama) 5 (cinco) portas - Hatch	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama) 5 (cinco) portas - Hatch	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama) 4 (quatro) portas - Sedan	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama) 4 (quatro) portas - Sedan
Motor	1.5L Sigma 16V Flex	1.5L Sigma 16V Flex	1.5L Sigma 16V Flex	1.5L Sigma 16V Flex
Portas	Ford	Ford	Ford	Ford
Tipo:	4 (quatro) em linha	4 (quatro) em linha	4 (quatro) em linha	4 (quatro) em linha
Marca do Motor:	79,0 mm	79,0 mm	79,0 mm	79,0 mm
Número e disposição dos cilindros:	76,,4 mm	76,,4 mm	76,,4 mm	76,,4 mm
Diâmetro do cilindro:	1,5 L (1498,52 cm3)	1,5 L (1498,52 cm3)	1,5 L (1498,52 cm3)	1,5 L (1498,52 cm3)
Curso dos êmbolos:	143,0 Nm a 4250 rpm (Gasolina)	143,0 Nm a 4250 rpm (Gasolina)	143,0 Nm a 4250 rpm (Gasolina)	143,0 Nm a 4250 rpm (Gasolina)
Deslocamento volumétrico (Cilindrada):	146,4 Nm a 4250 rpm (Etanol)	146,4 Nm a 4250 rpm (Etanol)	146,4 Nm a 4250 rpm (Etanol)	146,4 Nm a 4250 rpm (Etanol)
Torque:	77,1 kW (105 cv) a 6500 rpm (Gasolina)	77,1 kW (105 cv) a 6500 rpm (Gasolina)	77,1 kW (105 cv) a 6500 rpm (Gasolina)	77,1 kW (105 cv) a 6500 rpm (Gasolina)
Potência:	80,6 kW (110 cv) a 5500 rpm (Etanol)	80,6 kW (110 cv) a 5500 rpm (Etanol)	80,6 kW (110 cv) a 5500 rpm (Etanol)	80,6 kW (110 cv) a 5500 rpm (Etanol)
	780 rpm (s/ Ar Condicionado)	780 rpm (s/ Ar Condicionado)	780 rpm (s/ Ar Condicionado)	780 rpm (s/ Ar Condicionado)
Rotação de marcha lenta:	800 rpm (c/ Ar Condicionado)	800 rpm (c/ Ar Condicionado)	800 rpm (c/ Ar Condicionado)	800 rpm (c/ Ar Condicionado)
Rotação máxima:	6800 rpm	6800 rpm	6800 rpm	6800 rpm
Relação de compressão:	11,0 : 1	11,0 : 1	11,0 : 1	11,0 : 1
Combustível	(16) Alcool/Gasolina	(16) Alcool/Gasolina	(16) Alcool/Gasolina	(16) Alcool/Gasolina
Transmissão	(M) Manual	(M) Manual	(M) Manual	(M) Manual
Tipo:	5 (cinco)	5 (cinco)	5 (cinco)	5 (cinco)
Número de marchas:	1ª marcha 3,846 : 1	1ª marcha 3,846 : 1	1ª marcha 3,846 : 1	1ª marcha 3,846 : 1
Relação das marchas:	2ª marcha 2,038 : 1	2ª marcha 2,038 : 1	2ª marcha 2,038 : 1	2ª marcha 2,038 : 1
	3ª marcha 1,281 : 1	3ª marcha 1,281 : 1	3ª marcha 1,281 : 1	3ª marcha 1,281 : 1
	4ª marcha 0,951 : 1	4ª marcha 0,951 : 1	4ª marcha 0,951 : 1	4ª marcha 0,951 : 1
	5ª marcha 0,756 : 1	5ª marcha 0,756 : 1	5ª marcha 0,756 : 1	5ª marcha 0,756 : 1
	Ré 3,615 : 1	Ré 3,615 : 1	Ré 3,615 : 1	Ré 3,615 : 1
Relação final:	4,07:1	4,07:1	4,07:1	4,07:1
Peso do veículo em ordem de marcha - PVOM (kg)	1018	1034	1032	1048
Capacidade de carga (kg)	432	416	428	412
PBT (kg)	1450	1450	1460	1460
Distância entre eixos (mm)	2491	2491	2491	2491
Comprimento do veículo (mm)	3886	3886	4254	4254
Largura do veículo (mm)	com espelhos: 1911	1911	1911	1911
	sem espelhos: 1695	1695	1695	1695
Altura do veículo em ordem de marcha (mm)	1525	1525	1525	1525
Balanço traseiro (mm)	600	600	968	968
Capacidade de passageiros	05 (cinco)	05 (cinco)	05 (cinco)	05 (cinco)
Pneu radial	175/65 R14	175/65 R14	175/65 R14	175/65 R14
	195/55 R15	195/55 R15	195/55 R15	195/55 R15
Rodas	14 x 5,5"	14 x 5,5"	14 x 5,5"	14 x 5,5"
	15 x 6,0"	15 x 6,0"	15 x 6,0"	15 x 6,0"
	Aço estampado ou liga leve	Aço estampado ou liga leve	Aço estampado ou liga leve	Aço estampado ou liga leve
Freio de serviço	Hidráulico com freio a disco na dianteira e a tambor auto-ajustável na traseira. O cilindro mestre é duplo servo-assistido e o fluxo de óleo dirigido por meio de tubulação de aço passando pelo módulo ABS (que permite um controle anti-blocante das rodas) e direcionando os circuitos de forma independentes diagonalmente opostos.	Hidráulico com freio a disco na dianteira e a tambor auto-ajustável na traseira. O cilindro mestre é duplo servo-assistido e o fluxo de óleo dirigido por meio de tubulação de aço passando pelo módulo ABS (que permite um controle anti-blocante das rodas) e direcionando os circuitos de forma independentes diagonalmente opostos.	Hidráulico com freio a disco na dianteira e a tambor auto-ajustável na traseira. O cilindro mestre é duplo servo-assistido e o fluxo de óleo dirigido por meio de tubulação de aço passando pelo módulo ABS (que permite um controle anti-blocante das rodas) e direcionando os circuitos de forma independentes diagonalmente opostos.	Hidráulico com freio a disco na dianteira e a tambor auto-ajustável na traseira. O cilindro mestre é duplo servo-assistido e o fluxo de óleo dirigido por meio de tubulação de aço passando pelo módulo ABS (que permite um controle anti-blocante das rodas) e direcionando os circuitos de forma independentes diagonalmente opostos.
Freio de estacionamento	Freio de estacionamento mecânico com ação nas rodas traseiras, acionado por meio de cabo, ligado a uma alavanca posicionada entre os bancos dianteiros.	Freio de estacionamento mecânico com ação nas rodas traseiras, acionado por meio de cabo, ligado a uma alavanca posicionada entre os bancos dianteiros.	Freio de estacionamento mecânico com ação nas rodas traseiras, acionado por meio de cabo, ligado a uma alavanca posicionada entre os bancos dianteiros.	Freio de estacionamento mecânico com ação nas rodas traseiras, acionado por meio de cabo, ligado a uma alavanca posicionada entre os bancos dianteiros.
Reservatório de combustível - capac.	51,6 litros	51,6 litros	51,6 litros	51,6 litros
Direção	Do tipo pinhão e cremalheira, conectando a caixa de direção às mangas de eixo, permitindo a transmissão dos movimentos do volante de direção às rodas, manual ou opcionalmente assistida eletricamente.	Do tipo pinhão e cremalheira, conectando a caixa de direção às mangas de eixo, permitindo a transmissão dos movimentos do volante de direção às rodas, manual ou opcionalmente assistida eletricamente.	Do tipo pinhão e cremalheira, conectando a caixa de direção às mangas de eixo, permitindo a transmissão dos movimentos do volante de direção às rodas, manual ou opcionalmente assistida eletricamente.	Do tipo pinhão e cremalheira, conectando a caixa de direção às mangas de eixo, permitindo a transmissão dos movimentos do volante de direção às rodas, manual ou opcionalmente assistida eletricamente.