

## FORD NOVO KA/ NOVO KA+ 1.0L TiVCT 12V FLEX 2015

### DADOS TÉCNICOS

Marca/Modelo/ Versão	NOVO KA SE 1.0 HATCH	NOVO KA SEL 1.0 HATCH	NOVO KA+ SE 1.0 SEDÃ	NOVO KA+ SEL 1.0 SEDÃ
Tipo de carroçaria	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama)	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama)	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama)	Fechada do tipo monobloco, 999 (conf. Res. 261/07 Conama)
Portas	5 portas - Hatch	5 portas - Hatch	4 portas - Sedan	4 portas - Sedan
Motor	1.0L TiVCT 12V Flex	1.0L TiVCT 12V Flex	1.0L TiVCT 12V Flex	1.0L TiVCT 12V Flex
Marca do Motor:	Ford	Ford	Ford	Ford
Número e disposição dos cilindros:	3 (três) em linha	3 (três) em linha	3 (três) em linha	3 (três) em linha
Diâmetro do cilindro:	71,9 mm	71,9 mm	71,9 mm	71,9 mm
Curso dos êmbolos:	81,8 mm	81,8 mm	81,8 mm	81,8 mm
Deslocamento volumétrico (Cilindrada):	1,0 L (997,35 cm3)	1,0 L (997,35 cm3)	1,0 L (997,35 cm3)	1,0 L (997,35 cm3)
Torque:	100,0 Nm a 3500 rpm (Gasolina) 105,0 Nm a 4500 rpm (Etanol)	100,0 Nm a 3500 rpm (Gasolina) 105,0 Nm a 4500 rpm (Etanol)	100,0 Nm a 3500 rpm (Gasolina) 105,0 Nm a 4500 rpm (Etanol)	100,0 Nm a 3500 rpm (Gasolina) 105,0 Nm a 4500 rpm (Etanol)
Potência:	58,8 kW (80,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Gasolina) 62,5 kW (85,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Etanol)	58,8 kW (80,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Gasolina) 62,5 kW (85,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Etanol)	58,8 kW (80,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Gasolina) 62,5 kW (85,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Etanol)	58,8 kW (80,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Gasolina) 62,5 kW (85,0 cv) de 6300 até 6500 rpm (Etanol)
Rotação de marcha lenta:	860 rpm (s/ Ar Condicionado)	860 rpm (s/ Ar Condicionado)	860 rpm (s/ Ar Condicionado)	860 rpm (s/ Ar Condicionado)
Rotação máxima:	920 rpm (c/ Ar Condicionado)	920 rpm (c/ Ar Condicionado)	920 rpm (c/ Ar Condicionado)	920 rpm (c/ Ar Condicionado)
Relação de compressão:	6900 rpm	6900 rpm	6900 rpm	6900 rpm
Combustível	12,0 : 1	12,0 : 1	12,0 : 1	12,0 : 1
Transmissão	(16) Álcool/Gasolina	(16) Álcool/Gasolina	(16) Álcool/Gasolina	(16) Álcool/Gasolina
Tipo:	(M) Manual	(M) Manual	(M) Manual	(M) Manual
Número de marchas:	5 (cinco)	5 (cinco)	5 (cinco)	5 (cinco)
Relação das marchas:	1ª marcha 3,846 : 1 2ª marcha 2,038 : 1 3ª marcha 1,281 : 1 4ª marcha 0,951 : 1 5ª marcha 0,756 : 1 Ré 3,615 : 1	1ª marcha 3,846 : 1 2ª marcha 2,038 : 1 3ª marcha 1,281 : 1 4ª marcha 0,951 : 1 5ª marcha 0,756 : 1 Ré 3,615 : 1	1ª marcha 3,846 : 1 2ª marcha 2,038 : 1 3ª marcha 1,281 : 1 4ª marcha 0,951 : 1 5ª marcha 0,756 : 1 Ré 3,615 : 1	1ª marcha 3,846 : 1 2ª marcha 2,038 : 1 3ª marcha 1,281 : 1 4ª marcha 0,951 : 1 5ª marcha 0,756 : 1 Ré 3,615 : 1
Relação final:	4,73:1	4,73:1	4,73:1	4,73:1
Peso do veículo em ordem de marcha - PVOM (kg)	1007	1026	1022	1022
Capacidade de carga (kg)	443	424	438	438
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 sem espelhos: 1695	1911 1695	1911 1695	1911 1695
Altura do veículo em ordem de marcha (mm)	1525	1525	1525	1525
Capacidade de passageiros	05 (cinco)	05 (cinco)	05 (cinco)	05 (cinco)
Pneu radial	175/65 R14 195/55 R15	175/65 R14 195/55 R15	175/65 R14 195/55 R15	175/65 R14 195/55 R15
Rodas	14 x 5,5" 15 x 6,0" Aço estampado ou liga leve	14 x 5,5" 15 x 6,0" Aço estampado ou liga leve	14 x 5,5" 15 x 6,0" Aço estampado ou liga leve	14 x 5,5" 15 x 6,0" 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-bloccante 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-bloccante 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-bloccante 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-bloccante 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.