

**DATOS MOTOR FORD DURATEC HE 2.0 - 107 KW (145 CV)\***

TIPO MOTOR	Cuatro cilindros en línea, DOHC
CILINDRADA (CC)	1.999
DIÁMETRO (MM)	87,5
CARRERA (MM)	83,1
TIPO COMBUSTIBLE, OCTANAJE	Gasolina RON 95
POTENCIA MÁX. (ISO KW/CV)	107 (145)
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	6.000
PAR MÁXIMO (ISO NM)	190
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	4.500
RELACIÓN COMPRESIÓN	10,8 : 1
CILINDROS	4
CULATA	DOHC, DE FUNDICIÓN DE ALEACIÓN DE ALUMINIO POR GRAVEDAD, CON GUÍAS Y ASIENTOS DE VÁLVULAS SINTERIZADOS
BLOQUE CILINDROS	DE FUNDICIÓN A ALTA PRESIÓN DE ALEACIÓN DE ALUMINIO CON BANCADA
CIGÜEÑAL	DE HIERRO FUNDIDO CON MUÑEQUILLAS DE 47 MM DE DIÁMETRO, OCHO CONTRAPESOS, CINCO APOYOS PRINCIPALES DE 52 MM DE DIÁMETRO Y POLEA FRONTAL AMORTIGUADA
VÁLVULAS POR CILINDRO	4
GUIADO DE VÁLVULAS	CADENA SIMPLE, DOCK
ÁNGULO INCLUIDO ENTRE VÁLVULAS	29°
TAMAÑOS VÁLVULAS (MM)	ADMISIÓN: 35 ESCAPE: 30
GUIADO DE ARBOL DE LEVAS	CADENA SIMPLE
PISTONES	ALUMINIO ESTAMPADO
BIELAS	ACERO FORJADO SINTERIZADO
GESTIÓN MOTOR	Visteon Levanta con CAN-Bus y control de detonación individual para cada cilindro
INYECCIÓN COMBUSTIBLE	Inyección de combustible secuencial electrónica (SEFI)
ENCENDIDO	ELECTRÓNICO SIN DISTRIBUIDOR, CON CAPUCHÓN SOBRE BUJÍA
CONTROLES DE EMISIONES	SISTEMA DE CATALIZADOR DE TRES VÍAS DE CICLO CERRADO CON SENSORES DE OXÍGENO CALENTADO Y SENSORES POST CATALIZADOR DE CONTROL DEL CATALIZADOR
NIVEL DE EMISIONES	STAGE V EUROPEO, CON DIAGNÓSTICO ELECTRÓNICO A BORDO (EOBD)
<b><u>TRANSMISIÓN</u></b>	
TIPO TRANSMISIÓN: MANUAL	FORD MTX-75 MANUAL DE 5 VELOCIDADES CON DOBLE SINCRONIZADO EN TODAS LAS MARCHAS (INCLUYENDO MARCHA ATRÁS) Y MECANISMO DE CAMBIO POR CABLE REVISADO
Relaciones de cambio	

5 <sup>a</sup>	0,902
4 <sup>a</sup>	1,114
3 <sup>a</sup>	1,483
2 <sup>a</sup>	2,136
1 <sup>a</sup>	3,80
Atrás	3,727
Relación final	4,067
EMBRAGUE	DE ACCIONAMIENTO HIDRÁULICO, CON SISTEMA DE AUTOAJUSTE; VOLANTE DE DOBLE MASA
DIÁMETRO EMBRAGUE (MM)	240

\* también disponible como versión "Flexifuel", capaz de utilizar mezclas de Bioetanol y combustible hasta E85 (85% Bioetanol)

**DATOS MOTOR FORD ECOBOOST SCTI 2.0 - 203 CV**

TIPO MOTOR	CUATRO CILINDROS EN LÍNEA, TURBO INYECCIÓN DIRECTA TIVCT
CILINDRADA (CC)	1.999
DIÁMETRO (MM)	87,5
CARRERA (MM)	83,1
TIPO COMBUSTIBLE, OCTANAJE	GASOLINA RON 95
POTENCIA MÁX. (ISO KW/CV)	149 (203)
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	6.000
PAR MÁXIMO (ISO NM)	300
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	1.750 – 4.500
RELACIÓN DE COMPRESIÓN	10,0 : 1
CILINDROS	4
CULATA	DOHC, DE FUNDICIÓN DE ALEACIÓN DE ALUMINIO POR GRAVEDAD CON GUÍAS Y ASIENTOS DE VÁLVULAS SINTERIZADOS
BLOQUE CILINDROS	DE FUNDICIÓN A ALTA PRESIÓN DE ALEACIÓN DE ALUMINIO CON BANCADA
CIGÜEÑAL	DE HIERRO FUNDIDO CON MUÑEQUILLAS DE 52 MM DE DIÁMETRO, OCHO CONTRAPESOS, CINCO APOYOS PRINCIPALES DE 52 MM DE DIÁMETRO Y POLEA FRONTAL AMORTIGUADA
VÁLVULAS POR CILINDRO	4
GUIADO DE VÁLVULAS	CADENA SIMPLE
ÁNGULO INCLUIDO ENTRE VÁLVULAS	39°
TAMAÑO VÁLVULAS (MM)	ADMISIÓN: 32,5 ESCAPE: 28
TURBOCOMPRESOR	SISTEMA TURBO INTEGRADO BORG WARNER K03 DE BAJA INERCIA, COLECTOR DE ESCAPE DE DOBLE CAPA DE LÁMINA DE METAL
GUIADO DE ÁRBOL DE LEVAS	CADENA SIMPLE, DOBLE SINCRONIZACIÓN VARIABLE INDEPENDIENTE DE VÁLVULAS (TIVCT), VARIACIÓN DE SINCRONIZACIÓN 50° (ADMISIÓN), 50° (ESCAPE)
PISTONES	FUNDICIÓN A PRESIÓN
BIELAS	FORJADAS Y FRACTURADAS
GESTIÓN MOTOR	BOSCH MED17 CON CAN-BUS Y CONTROL INDIVIDUAL DE DETONACIÓN PARA CADA CILINDRO
INYECCIÓN COMBUSTIBLE	INYECCIÓN DIRECTA DE ALTA PRESIÓN DE GASOLINA CON INYECTORES DE 7 AGUJEROS
ENCENDIDO	ELECTRÓNICO SIN DISTRIBUIDOR CON CAPUCHÓN SOBRE BUJÍA
CONTROL DE EMISIONES	SISTEMA DE CATALIZADOR DE TRES VÍAS DE CICLO CERRADO CON SENSORES DE OXÍGENO CALENTADO Y SENSORES POST CATALIZADOR DE CONTROL DEL CATALIZADOR
NIVEL DE EMISIONES	STAGE V EUROPEO, CON DIAGNÓSTICO ELECTRÓNICO A BORDO (EOBD)
<b><u>TRANSMISIÓN</u></b>	
TIPO DE TRANSMISIÓN	TRANSMISIÓN GETRAG FORD POWERSHIFT (MPS6) DE 6 VELOCIDADES Y DOBLE EMBRAGUE CON DOBLE EJE DE

**TRANSMISIÓN ELECTRÓNICAMENTE CONTROLADA Y  
EMBRAGUES HÚMEDOS**

RELACIONES DE CAMBIO	
6 <sup>A</sup>	0,971
5 <sup>A</sup>	1,188
4 <sup>A</sup>	1,029
3 <sup>A</sup>	1,407
2 <sup>A</sup>	2,150
1 <sup>A</sup>	3,818
ATRÁS	5,283
RELACIÓN FINAL 1 (MARCHAS 1/2/3/4)	3,933
RELACIÓN FINAL 2 (MARCHAS 5/6/ ATRÁS)	2,682
TIPO EMBRAGUE	Sistema de doble embrague húmedo con accionamiento hidráulico, controlado electrónicamente
Diámetro embrague (mm)	240

**DATOS MOTOR DURATORQ TDCI 2.0 - 115 CV**

TIPO MOTOR	TURBO DIESEL, INYECCIÓN DIRECTA
CILINDRADA (CC)	1.997
DIÁMETRO (MM)	85,0
CARRERA (MM)	88,0
TIPO COMBUSTIBLE	DIESEL
POTENCIA MÁX. (ISO KW/CV)	85 (115)
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	3.750
PAR MÁXIMO (ISO NM)	300
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	1.500 – 2.250
RELACIÓN DE COMPRESIÓN	17,9:1
CILINDROS	4 EN LÍNEA
CULATA	ALUMINIO FUNDIDO
BLOQUE CILINDROS	HIERRO FUNDIDO
CIGÜEÑAL	ACERO ESTAMPADO, OCHO CONTRAPESOS, CINCO APOYOS PRINCIPALES
VÁLVULAS POR CILINDRO	4
GUIADO VÁLVULAS	CORREA DE DISTRIBUCIÓN (CIGÜEÑAL A ADMISIÓN) CON TENSOR DINÁMICO CADENA DE ADMISIÓN A ESCAPE CON TENSOR HIDRÁULICO
ÁNGULO INCLUIDO ENTRE VÁLVULAS	0°
TAMAÑO VÁLVULAS (MM)	28,2 23,1
TURBOCOMPRESOR	TURBOCOMPRESOR DE GEOMETRÍA VARIABLE, ACCIONADO NEUMÁTICAMENTE CON SENSOR DE POSICIÓN
ÁRBOL DE LEVAS	ÁRBOL DE LEVAS FORJADO / COMPOSITE, LA LEVA DE ESCAPE ACCIONA LA BOMBA DE INYECCIÓN
PISTONES	ALEACIÓN DE ALUMINIO-SÍLICE CON RECUBRIMIENTO DE MOLIBDENO, TRES SEGMENTOS
BIELAS	ACERO FORJADO, PIE DE BIELA EN FORMA TRAPEZOIDAL, CABEZA FRACTURADA
GESTIÓN MOTOR	SISTEMA DE GESTIÓN MOTOR DIESEL COMMON RAIL FORD DE 2ª GENERACIÓN
INYECCIÓN COMBUSTIBLE	INYECCIÓN MÚLTIPLE COMMON RAIL DELPHI - COMMON RAIL TUBULAR DE ALTA PRESIÓN CON PRESIÓN DE COMBUSTIBLE DE 2000 BARES - 2 VÁLVULAS DE CONTROL (PCV/VCV), 3 PISTONES + BOMBA DE TRANSFERENCIA INTERNA - INYECTORES CENTRALES, ACCIONADOS POR SOLENOIDE, CON MICRO SAC DE 8 AGUJEROS: - CONTROL DE INYECCIÓN DE CICLO CERRADO 'CANTIDAD MÍNIMA DE INYECCIÓN'
CONTROL DE EMISIONES	Catalizador por oxidación EGR refrigerado por agua cDPF de serie
NIVEL EMISIONES	Euro Stage 5
<b><u>TRANSMISIÓN</u></b>	
TIPO TRANSMISIÓN: MANUAL	GETRAG FORD DURASHIFT (MMT6 - TRANSMISIÓN MANUAL MODULAR DE 6 VELOCIDADES): TRANSMISIÓN MANUAL, TOTALMENTE SINCRONIZADA CON CABLE DE

CAMBIO Y EJE DE TRANSMISIÓN DUAL	
RELACIONES DE CAMBIO	
6 <sup>A</sup>	0,789
5 <sup>A</sup>	0,943
4 <sup>A</sup>	0,868
3 <sup>A</sup>	1,241
2 <sup>A</sup>	1,952
1 <sup>A</sup>	3,583
MARCHA ATRÁS	1,423
RELACIÓN FINAL	4,063 (marchas 1/2/3/4); 2,955 (marchas 5/6/atrás)
TIPO DE EMBRAGUE	DE ACCIONAMIENTO HIDRÁULICO, CON SISTEMA DE AUTOAJUSTE; volante de doble masa
DIÁMETRO DEL EMBRAGUE (MM)	240

**DATOS MOTOR DURATORQ TDCI 2.0 - 140 CV**

TIPO MOTOR	TURBO DIESEL, INYECCIÓN DIRECTA
CILINDRADA (CC)	1.997
DIÁMETRO (MM)	85,0
CARRERA (MM)	88,0
TIPO COMBUSTIBLE	DIESEL
POTENCIA MÁX. (ISO KW/CV)	103 (140)
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	3.750
PAR MÁXIMO (ISO NM)	320
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	1.750 – 2.750
RELACIÓN DE COMPRESIÓN	17,9: 1
CILINDROS	4 EN LÍNEA
CULATA	FUNDICIÓN DE ALUMINIO
BLOQUE CILINDROS	HIERRO FUNDIDO
CIGÜEÑAL	ACERO ESTAMPADO, OCHO CONTRAPESOS, CINCO APOYOS PRINCIPALES
VÁLVULAS POR CILINDRO	4
GUIADO DE VÁLVULAS	CORREA DE DISTRIBUCIÓN (CIGÜEÑAL A ADMISIÓN) CON TENSOR DINÁMICO CADENA DE ADMISIÓN A ESCAPE CON TENSOR HIDRÁULICO
ÁNGULO INCLUIDO ENTRE VÁLVULAS	0°
TAMAÑO VÁLVULAS (MM)	28,2 23,1
TURBOCOMPRESOR	TURBOCOMPRESOR DE GEOMETRÍA VARIABLE, ACCIONADO NEUMÁTICAMENTE CON SENSOR DE POSICIÓN
ÁRBOL DE LEVAS	ÁRBOL DE LEVAS FORJADO / COMPOSITE, LA LEVA DE ESCAPE ACCIONA LA BOMBA DE INYECCIÓN
PISTONES	ALEACIÓN DE ALUMINIO-SÍLICE CON RECUBRIMIENTO DE MOLIBDENO, TRES SEGMENTOS
BIELAS	ACERO FORJADO, PIE DE BIELA EN FORMA TRAPEZOIDAL, CABEZA FRACTURADA
GESTIÓN MOTOR	SISTEMA DE GESTIÓN MOTOR DIESEL COMMON RAIL FORD DE 2ª GENERACIÓN
INYECCIÓN COMBUSTIBLE	INYECCIÓN MÚLTIPLE COMMON RAIL DELPHI - COMMON RAIL TUBULAR DE ALTA PRESIÓN CON PRESIÓN DE COMBUSTIBLE DE 2000 BARES - 2 VÁLVULAS DE CONTROL (PCV/VCV), 3 PISTONES + BOMBA DE TRANSFERENCIA INTERNA - INYECTORES CENTRALES, ACCIONADOS POR SOLENOIDE, CON MICRO SAC DE 8 AGUJEROS: - CONTROL DE INYECCIÓN DE CICLO CERRADO 'CANTIDAD MÍNIMA DE INYECCIÓN'
CONTROL DE EMISIONES	Catalizador por oxidación EGR refrigerado por agua Cdpf de serie
NIVEL DE EMISIONES	Euro Stage 5
<b><u>TRANSMISIÓN</u></b>	
TIPO TRANSMISIÓN: MANUAL	GETRAG FORD DURASHIFT (MMT6 - TRANSMISIÓN MANUAL MODULAR DE 6 VELOCIDADES): TRANSMISIÓN MANUAL, TOTALMENTE SINCRONIZADA CON CABLE DE CAMBIO Y EJE DE TRANSMISIÓN DUAL

## RELACIONES DE CAMBIO

6 <sup>A</sup>	0,789
5 <sup>A</sup>	0,943
4 <sup>A</sup>	0,868
3 <sup>A</sup>	1,241
2 <sup>A</sup>	1,952
1 <sup>A</sup>	3,583
MARCHA ATRÁS	1,423
RELACIÓN FINAL	4,063 (marchas 1/2/3/4); 2,955 (marchas 5/6/atrás)
TIPO DE EMBRAGUE	DE ACCIONAMIENTO HIDRÁULICO, CON SISTEMA DE AUTOAJUSTE; volante de doble masa
DIÁMETRO DE EMBRAGUE (MM)	240

TRANSMISIÓN (Opción)

TIPO TRANSMISIÓN

GETRAG FORD POWERSHIFT (MPS6), TRANSMISIÓN DE 6 VELOCIDADES Y DOBLE EMBRAGUE CON CONTROL ELECTRÓNICO, EJE DE TRANSMISIÓN DUAL Y EMBRAGUES HÚMEDOS

## RELACIONES DE CAMBIO

6 <sup>A</sup>	0,789
5 <sup>A</sup>	0,943
4 <sup>A</sup>	0,842
3 <sup>A</sup>	1,194
2 <sup>A</sup>	1,952
1 <sup>A</sup>	3,583
MARCHA ATRÁS	2,167
REL. FINAL 1 (VEL. 1/2/3/4)	4,067
REL. FINAL 2 (VEL. 5/6/ATRÁS)	2,905
TIPO DE EMBRAGUE	Sistema de doble embrague húmedo con accionamiento hidráulico, controlado electrónicamente
DIÁMETRO DE EMBRAGUE	240

**DATOS MOTOR DURATORO TDCI 2.0 - 163 CV**

TIPO MOTOR	TURBO DIESEL, INYECCIÓN DIRECTA
CILINDRADA (CC)	1.997
DIÁMETRO (MM)	85,0
CARRERA (MM)	88,0
TIPO COMBUSTIBLE, OCTANAJE	DIESEL
POTENCIA MÁX. (ISO KW/CV)	120 (163)
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	3.750
PAR MÁXIMO (ISO NM)	340
A VELOCIDAD MOTOR (RPM)	2.000 – 3.250
RELACIÓN DE COMPRESIÓN	17,9:1
CILINDROS	4 EN LÍNEA
CULATA	ALUMINIO FUNDIDO
BLOQUE CILINDROS	HIERRO FUNDIDO
CIGÜEÑAL	ACERO ESTAMPADO, OCHO CONTRAPESOS, CINCO COJINETES PRINCIPALES
VÁLVULAS POR CILINDRO	4
GUIADO DE VÁLVULAS	CORREA DE DISTRIBUCIÓN (CIGÜEÑAL A ADMISIÓN) CON TENSOR DINÁMICO CADENA DE ADMISIÓN A ESCAPE CON TENSOR HIDRÁULICO
ÁNGULO INCLUIDO ENTRE VÁLVULAS	0°
TAMAÑO VÁLVULAS (MM)	28,2 23,1
TURBOCOMPRESOR	TURBOCOMPRESOR DE GEOMETRÍA VARIABLE, ACCIONADO NEUMÁTICAMENTE CON SENSOR DE POSICIÓN
ÁRBOL DE LEVAS	ÁRBOL DE LEVAS FORJADO / COMPOSITE, LA LEVA DE ESCAPE ACCIONA LA BOMBA DE INYECCIÓN
PISTONES	ALEACIÓN DE ALUMINIO-SÍLICE CON RECUBRIMIENTO DE MOLIBDENO, TRES AROS
BIELAS	ACERO FORJADO, PIE DE BIELA EN FORMA TRAPEZOIDAL, CABEZA FRACTURADA
GESTIÓN MOTOR	SISTEMA DE GESTIÓN MOTOR DIESEL COMMON RAIL FORD DE 2ª GENERACIÓN
INYECCIÓN COMBUSTIBLE	INYECCIÓN MÚLTIPLE COMMON RAIL DELPHI - COMMON RAIL TUBULAR DE ALTA PRESIÓN CON PRESIÓN DE COMBUSTIBLE DE 2000 BARES - 2 VÁLVULAS DE CONTROL (PCV/VCV), 3 PISTONES + BOMBA DE TRANSFERENCIA INTERNA - INYECTORES CENTRALES, ACCIONADOS POR SOLENOIDE, CON MICRO SAC DE 8 AGUJEROS: - CONTROL DE INYECCIÓN DE CICLO CERRADO 'CANTIDAD MÍNIMA DE INYECCIÓN'
CONTROL DE EMISIONES	Catalizador por oxidación EGR refrigerado por agua cDPF de serie
NIVEL DE EMISIONES	Euro Stage 5

**TRANSMISIÓN**

TIPO TRANSMISIÓN:	GETRAG FORD DURASHIFT (MMT6 - TRANSMISIÓN MANUAL MODULAR DE 6 VELOCIDADES): TRANSMISIÓN MANUAL, TOTALMENTE SINCRONIZADA CON CABLE DE CAMBIO Y EJE DE TRANSMISIÓN DUAL
RELACIONES CAMBIO	Gear-set C

	6 <sup>A</sup>	0,789
	5 <sup>A</sup>	0,943
	4 <sup>A</sup>	0,868
	3 <sup>A</sup>	1,241
	2 <sup>A</sup>	1,952
	1 <sup>A</sup>	3,583
MARCHA ATRÁS		1,423
RELACIÓN FINAL	4,063 (marchas 1/2/3/4); 2,955 (marchas 5/6/atrás)	
TIPO EMBRAGUE	DE ACCIONAMIENTO HIDRÁULICO, CON SISTEMA DE AUTOAJUSTE; volante de inercia de doble masa	
DIÁMETRO EMBRAGUE (MM)	240	
<b>TRANSMISIÓN (Opción)</b>		
TIPO TRANSMISIÓN	GETRAG FORD POWERSHIFT (MPS6), TRANSMISIÓN DE 6 VELOCIDADES Y DOBLE EMBRAGUE CON CONTROL ELECTRÓNICO, EJE DE TRANSMISIÓN DUAL Y EMBRAGUES HÚMEDOS	
<b>RELACIONES CAMBIO</b>		
	6 <sup>A</sup>	0,789
	5 <sup>A</sup>	0,943
	4 <sup>A</sup>	0,842
	3 <sup>A</sup>	1,194
	2 <sup>A</sup>	1,952
	1 <sup>A</sup>	3,583
MARCHA ATRÁS		2,167
REL. FINAL 1 (VEL. 1/2/3/4)		4,067
REL. FINAL 2 (VEL. 5/6/ATRÁS)		2,905
TIPO EMBRAGUE	Sistema de doble embrague húmedo con accionamiento hidráulico, controlado electrónicamente	
DIÁMETRO EMBRAGUE (mm)	240	

**CARROCERÍA Y SUSPENSIÓN****FORD S-MAX****SUSPENSIÓN**

SUSPENSIÓN DELANTERA	TRIÁNGULOS MCPHERSON Y SUBCHASIS AISLADO DE ACERO PENSADO (OPTIMIZADO PARA CHOQUES), UNIDAD DE MUELLE-AMORTIGUADOR CON MUELLE HELICOIDAL, AMORTIGUADOR DE GAS Y BRAZO SUPERIOR INCLINADO, BRAZO DE CONTROL INFERIOR EN ANCLAJE DE GOMA VERTICAL OPTIMIZADO Y ANCLAJE TRASERO HYDRO BUSH. BARRA ESTABILIZADORA DE 23 MM PARA EL ECOBOOST SCTI 2.0 Y DURATORQ TDCI 2.0, 24 MM PARA EL DURATEC HE 145 CV
SUSPENSIÓN TRASERA	Brazo Corto-Largo independiente (SLA) junto con sistema multibrazo Control Blade, amortiguadores de gas, subchasis aislado de acero prensado, barra estabilizadora de 19 mm

**DIRECCIÓN**

Tipo	CREMALLERA, 14,8 :1 (60,5 MM/REV), ASISTENCIA PARA EL DURATEC 2.0 Y ECOBOOST SCTI 2.0: BOMBA DE TAMAÑO VARIABLE ACCIONADA POR CORREA; PARA EL DURATORQ TDCI 2.0: SISTEMA
------	--

	ELECTROHIDRÁULICO (EHPAS)
Diámetro de giro (metros)	11,9 entre extremos con ruedas de 16"

**FRENOS**

Tipo	CIRCUITO DUAL, DIVIDIDO EN DIAGONAL, DISCOS HIDRÁULICOS DELANTE Y DETRÁS. SERVOASISTENCIA POR VACÍO. SISTEMA ANTIBLOQUEO (ABS) CONTROLADO ELECTRÓNICAMENTE CON DISTRIBUCIÓN ELECTRÓNICA DE LA FUERZA DE FRENADO (EBD) DE SERIE Y ESP OPCIONAL CON SISTEMA DE ASISTENCIA DE FRENADO DE EMERGENCIA (EBA) OPCIONAL, ESP de serie en mercados concretos
DELANTEROS	DISCOS VENTILADOS 300 X 28 O 316 X 28 MM (ECOBOOST SCTI 2.0)
TRASEROS	Discos macizos 302 x 11 mm

**RUEDAS/NEUMÁTICOS**

TIPO DE RUEDA DE SERIE	ACERO PRENSADO CON TAPACUBOS EXCLUSIVOS	ALEACIÓN
TAMAÑO RUEDA SERIE (PUL)	6 ½ J x 16	6 ½ J x 16
MEDIDA NEUMÁTICO – SERIE	215/60 R 16 99 H/V/W	215/60 R 16 99 H/V/W
Tamaños rueda-neumático opcional en aleación	– 7 J x 17 con 225/50 R 17 98W – 8 J x 18 con 235/45 R 18 98W	

**DIMENSIONES Y CAPACIDADES****FORD S-MAX****EXTERIOR**

LONGITUD TOTAL (MM)	4.772 (4.801 CON KIT CARROCERÍA)
ANCHURA TOTAL (MM)	1.884 (SIN ESPEJOS) 1.961 (ESPEJOS PLEGADOS) 2.154 (ESPEJOS)
ALTURA TOTAL (MM)	1.660 sin baca
BATALLA (MM)	2.850
ANCHURA VÍAS DELANTERA (MM)	1.578-1.588
ANCHURA VÍAS TRASERA (MM)	1.595-1.605

**INTERIOR**

ALTURA INTERIOR 1 <sup>A</sup> /2 <sup>A</sup> /3 <sup>A</sup> FILA (MM)	1.015 / 966 / 943
ANCHURA A LA ESPALDA 1 <sup>A</sup> /2 <sup>A</sup> /3 <sup>A</sup> FILA (MM)	1.531 / 1.535 / 1.386
Espacio piernas 1 <sup>a</sup> / 2 <sup>a</sup> / 3 <sup>a</sup>	1.079 (max) / 991 (nom) / 725 (nom)

Dimensiones compartimiento equipajes

Altura de carga hasta techo en eje trasero	1.018, 5 asientos / 894, 7 asientos
Anchura de carga entre pasos rueda	1.147
Longitud carga en suelo hasta 1 <sup>a</sup> fila	2.041
Longitud carga en suelo hasta 2 <sup>a</sup> fila	min 1.114 / max 1.264
Longitud carga en suelo hasta 3 <sup>a</sup> fila	496

Volúmenes compartimiento equipajes

(l) según ISO 3832

**5 PLAZAS:**

2 <sup>A</sup> FILA HASTA RESPALDO /	854
2 <sup>A</sup> FILA AL TECHO /	MIN 1.051 / MAX 1.171
1 <sup>A</sup> FILA AL TECHO	2.100

**OPCIONAL 7 PLAZAS:**

3 <sup>A</sup> FILA A RESPALDO /	285
2 <sup>A</sup> FILA A RESPALDO /	755
2 <sup>A</sup> FILA A TECHO /	MIN 952 / MAX 1.072 /
1 <sup>A</sup> FILA A TECHO	2.000

**FLUIDOS**

Depósito combustible (litros)	70
-------------------------------	----

<b>PESOS</b>	<b>FORD S-MAX</b>
	<b>2.0 DURATEC HE 145 CV CON TRANSMISIÓN MANUAL</b>
PESO EN ORDEN DE MARCHA (KG)*	1.605
PESO BRUTO VEHÍCULO (KG)	2.340
Carga útil (kg)*	735
Masa máxima remolcable 12 %	1.100
Masa máxima remolcable 8 %	1.200
	<b>2.0 ECOBOOST SCTI 203 CV CON POWERSHIFT</b>
PESO EN ORDEN DE MARCHA (KG)*	1.676
PESO BRUTO VEHÍCULO (KG)	2.405
Carga útil (kg)*	729
Masa máxima remolcable 12 %	1.500
Masa máxima remolcable 8 %	1.700
	<b>2.0 DURATORQ TDCI CON TRANSMISIÓN MANUAL (CON POWERSHIFT)</b>
PESO EN ORDEN DE MARCHA (KG)*	1.690 (1.688)
PESO BRUTO VEHÍCULO (KG)	2.505 (2.505)
Carga útil (kg)*	815 (817)
Masa máxima remolcable 12 %	1.800 (1.800)
Masa máxima remolcable 8 %	2.000 (1.800)

Para todos los nuevos S-MAX: masa máxima del remolque sin frenos 750 kg; carga vertical del remolque 90 kg; carga máxima en techo 75 kg.

\* Cifras referidas a vehículos básicos con fluidos al 100%, 90% de combustible y conductor de 75 kg

**Prestaciones y consumos\*****Ford S-MAX****Motor****DURATEC 2.0 145 CV (VERSIÓN FFV CON COMBUSTIBLE****E5)**

VEL. MÁXIMA (KPH)	197
ACELERACIÓN (SEGS) 0-100 KM/H	10,9
FLEXIBILIDAD 50-100 KM/H (4 <sup>^</sup> ) (SEGS)	14,9
<b>CONSUMO COMBUSTIBLE:</b>	
URBANO (ECE L/100 KM)	11,3 (11,2)
EXTRAURBANO (ECE L/100 KM)	6,4 (6,5)
COMBINADO (ECE L/100 KM)	8,2 (8,2)
CO <sub>2</sub> – MODO COMBINADO (G/KM)	189 (191)

**Motor****ECOBOOST SCTI 2.0 - 203 CV**

VEL. MÁXIMA (KPH)	221
ACELERACIÓN (SEGS) 0-100 KM/H	8,5
FLEXIBILIDAD 50-100 KM/H (4 <sup>^</sup> ) (SEGS)	N/D
<b>CONSUMO COMBUSTIBLE:</b>	
URBANO (ECE L/100 KM)	11,0
EXTRAURBANO (ECE L/100 KM)	6,4
COMBINADO (ECE L/100 KM)	8,1
CO <sub>2</sub> – MODO COMBINADO (G/KM)	189

**Motor****DURATORQ TDCI 2.0 - 115 CV**

VEL. MÁXIMA (KPH)	182
ACELERACIÓN (SEGS) 0-100 KM/H	12,2
FLEXIBILIDAD 50-100 KM/H (4 <sup>TH</sup> ) (SEGS)	11,0
<b>CONSUMO COMBUSTIBLE:</b>	
URBANO (ECE L/100 KM)	7,2
EXTRA URBANO (ECE L/100 KM)	4,9
COMBINADO (ECE L/100 KM)	5,7
CO <sub>2</sub> – MODO COMBINADO (G/KM)	152

**Motor****DURATORQ TDCI 2.0 - 140 CV**

	MMT6 MANUAL	FORD POWERSHIFT
VEL. MÁXIMA (KPH)	196	193
ACELERACIÓN (SEGS) 0-100 KM/H	10,2	10,9
FLEXIBILIDAD 50-100 KM/H (4 <sup>TH</sup> ) (SEGS)	9,5	N/D
<b>CONSUMO COMBUSTIBLE:</b>		
URBANO (ECE L/100 KM)	7,2	7,4
EXTRA URBANO (ECE L/100 KM)	4,9	5,2
COMBINADO (ECE L/100 KM)	5,7	6,0
CO <sub>2</sub> – MODO COMBINADO (G/KM)	152	159

<b><u>Motor</u></b>	<b><u>DURATORO TDCI 2.0 - 163 CV</u></b>	
	<b>MMT6 MANUAL</b>	<b>FORD POWERSHIFT</b>
VEL. MÁXIMA (KPH)	205	202
ACELERACIÓN (SEGS) 0-100 KM/H	9,5	10,2
FLEXIBILIDAD 50-100 KM/H (4 <sup>TH</sup> ) (SEGS)	9,3	N/D
<b>CONSUMO COMBUSTIBLE:</b>		
URBANO (ECE L/100 KM)	7,2	7,4
EXTRA URBANO (ECE L/100 KM)	4,9	5,2
COMBINADO (ECE L/100 KM)	5,7	6,0
CO <sub>2</sub> – MODO COMBINADO (G/KM)	152	159

\* Todas las cifras de emisiones de CO<sub>2</sub> en g/km y las cifras de consumo de combustible proceden de tests oficialmente aprobados de acuerdo con la Directiva de la Comunidad Europea EC Directive 93/116/EC. Las cifras de consumo de combustible se basan en la Directiva Europea sobre Consumo de Combustible EU 80/1268/EEC y diferirán de los resultados de consumos en ciclos de conducción en otras regiones del mundo.