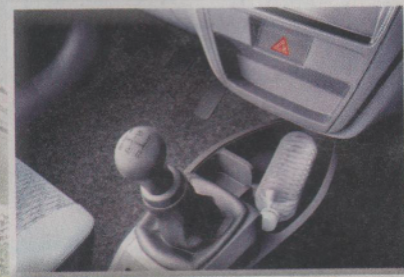


SUZUKI ALTO

CAMPEÓN DE LA FRUGALIDAD

— Por Santiago Álvarez

La nueva versión de este city-car reduce su peso y tamaño, al mismo tiempo que acoge una mecánica más pequeña.



SU CAJA DE CINCO MARCHAS TIENE LA TECNOLOGÍA "DETENT PIN TECHNOLOGY", QUE REDUCE LA FRICCIÓN QUE SE GENERA AL MANIPULAR LA PALANCA.

FICHA TÉCNICA

SUZUKI ALTO

PRECIO

DESDE \$ 19.000.000

MOTOR

3 CILINDROS, 796 CM³ Y

12 VÁLVULAS

POTENCIA

47 HP A 6.000 RPM

TORQUE

6,9 KG-M A 3.500 RPM

TRANSMISIÓN

MANUAL, DE 5

MARCHAS

LARGO / ANCHO

/ ALTO (M)

3,39/1,49/1,47

Teniendo en cuenta que en los últimos años el segmento de entrada del mercado se ha poblado de muchos modelos de origen asiático (primero de Corea, luego de China y ahora de India), no sorprende que Suzuki incorpore a su portafolio nacional esta nueva versión del Alto, la cual proviene de su subsidiaria india y cuyos cambios reafirman la fama ganada por el constructor japonés en materia de vehículos urbanos.

El Alto no es ningún desconocido en Colombia, pues inició su carrera en el mercado hace tres lustros bajo la batuta de Chevrolet y hace unos años regresó de la mano de Suzuki, cuando la firma japonesa decidió establecerse de forma independiente en el país. Esta nueva versión cuenta en su carrocería con la inscripción "800", buscando así diferenciarse de los modelos que lo preceden.

SIMPLEZA Y SENCILLEZ

Conservando la conocida base de las versiones previas, la subsidiaria india logró configurar una carrocería de 3,39 metros de largo (una reducción de 22,5 centímetros), sin sacrificar espacio interior o capacidad del baúl, pues emula las dimensiones internas del modelo anterior, que tenía una distancia entre ejes de 2,60 metros y un baúl de 180 litros.

En el Alto es evidente que la sencillez prima ante la sofisticación, puede incluso que su estética luzca tradicional frente a otras propuestas más arriesgadas. En todo caso, si bien la cabina no tiene sorpresas en cuanto a diseño o materiales, es notable el espacio disponible en altura o longitud, mientras que el ancho condiciona el uso de la banca trasera solo para dos ocupantes. A pesar de recurrir a plásticos duros, la presentación del tablero y la consola me parecen correctas, al ofrecer buenos terminados y un acertado ensamble.

El equipamiento de la versión GLX incluye lo necesario para hacer confortable cualquier viaje urbano: vidrios eléctricos delanteros, bloqueo central, dirección de asistencia eléctrica, aire acondicionado (de eficiente operación) y un radio con conexión Bluetooth. Por otra parte, el cuadro de instrumentos es de aspecto simple, al visualizarse solo el velocí-

metro y varios testigos luminosos; en la parte central se adosa un medidor digital para el nivel de gasolina y el odómetro.

POCOS CABALLOS, PERO BIEN APROVECHADOS

Se tomó la decisión de equipar este modelo evolucionado con un motor tricilíndrico de 0,8 litros, que produce 47 hp de potencia. Las cifras pueden sonar limitadas, pero en la práctica resultan más que suficientes para las pretensiones de este city-car. En lo anterior favorece la reducción de peso a la que fue sometido, pues no solo es más pequeño, sino que "adelgazó" en 35 kilogramos respecto a la versión anterior.

En ralentí, el tres cilindros no transmite mayores vibraciones al habitáculo, pero una vez se supera la inercia, el motor se torna ruidoso, sobre todo porque si se quiere aprovechar su mecánica exige apremiar el acelerador; eso sin embargo no castiga el consumo de combustible, que, según la marca, puede superar los 70 km/galón. El buen desplazamiento del Alto también se debe a que las cuatro primeras marchas de la transmisión se encargan de administrar muy bien la limitada potencia disponible.

El esquema de suspensión (McPherson adelante y eje rígido atrás) controla bien las inercias de la carrocería, aunque acusa cierta rigidez y eso obliga a ser cuidadoso en tramos de asfalto irregular o con muchos baches. Por su parte, la dirección de asistencia eléctrica funciona sin reproche, facilitando cualquier maniobra de giro, mientras que los frenos (disco adelante y campana detrás) detienen sin problemas al pequeño Alto. Un punto a destacar es el logrado ajuste del vehículo, pues durante la prueba no percibimos ruidos o vibraciones extrañas.

Teniendo en mente a quienes quieren comprar por primera vez un "cero kilómetros" o los que desean un segundo auto, este Suzuki es una acertada propuesta que brilla por su economía y sencillez. Un conjunto mecánico de correcto rendimiento, un habitáculo justo para las necesidades urbanas y su frugal consumo, lo hacen un auto adecuado para movilizarse sin pretensiones y con economía. **7**

