

Examen a Fondo

La Viva se sobra en estabilidad y en frenos, permitiendo un manejo muy divertido y seguro.



res de la Viva y para hacer justicia, se debe resaltar la excelente calidad de la pintura, esto gracias a la nueva planta de pintura que hace poco instaló Suzuki en su planta ubicada cerca a Pereira y que es una de las más modernas de Latinoamérica.

Economía y tecnología, si riman

O al menos en la Viva, que sin dejar de ser una moto económica, incluye refinamientos en su motor, que la ponen un paso adelante. El primero se llama TVS y es una válvula térmica incorporada al cilindro, la cual por encima de 60°C se abre, permitiendo que entre un flujo extra de aire al circuito de mínima, con esto se logra reducir las emisiones dañinas de CO, mientras se tiene el acelerador cerrado. Este sistema hace un pequeño, pero significativo aporte en el camino hacia motos más "limpias", un campo en el cual se está todavía lejos,

con respecto a la industria automovilística, donde se ha logrado masificar los sistemas de inyección electrónica y los catalizadores, algo a lo que inevitablemente deberán apuntar los fabricantes de motos.

La Viva cuenta además con un sistema denominado SDCS (Squish dome combustion system), que en otros términos es una cámara de combustión plana en la parte exterior y esférica en el centro, donde esta la bujía. Con esto la mezcla de combustible es forzada por el pistón a salir a presión hacia el centro, donde salta la chispa, produciendo una combustión más eficiente, lo cual incrementa el rendimiento del motor.

El resto aunque es más convencional, no deja de ser interesante. El propulsor es un monocilíndrico de 109cc OHC con dos válvulas que según la ficha produce 9.8 caballos a 9.000 revoluciones, cifra que la coloca como la más potente en su categoría.

Tiene caja semiautomática de 4 velocidades, con doble sistema de embrague. El primero se acciona a medida que aumentan las revoluciones y conecta al cigüeñal con el segundo embrague, tipo multidisco, el cual funciona con la palanca de cambios, haciendo mucho más suave el funcionamiento de la caja y siendo muy útil en ciertos momentos, en los cuales se necesita potencia extra, por ejemplo, a la

Suzuki Viva *FD 115*

Texto y Fotos: Juan C. Posada
Con la colaboración de: Hector Alfonso Angel

Nos demoramos, pero al final pudimos probar la nueva Suzuki Viva, que ya no es tan nueva, pero que sigue siendo la más novedosa en su segmento. Esto fue posible gracias a Suzuki, que nos facilitó por una semana, una unidad que tienen destinada para demostración.

En la Viva, predomina un diseño elegante, de líneas dinámicas y llamativos decorados. Un corte muy deportivo que se manifiesta de punta apunta, desde sus aerodinámicas luces, hasta su lujoso silenciador, pasando por el llamativo disco perforado, con su pinza color dorado de doble pistón. Su babero tampoco se queda atrás, al igual que las tapas laterales y la óptica posterior que conjuga de forma funcional y muy atractiva, el stop y las direccionales, rematando perfectamente un diseño que se lleva muy buenos puntos a la hora de tomar decisiones.

Rojo intenso, azul metalizado y negro, conforman la gama actual de colo-

La Viva es la primera moto "nacional" que incorpora sistemas que ayudan a reducir la contaminación.





Macro MotoS

Servicio y Calidad en Grande..!

Te damos CRÉDITO

En TODOS nuestros productos y servicios



Estamos en San Juan Con la 68



Tels: **2603072**
2304145 Macro MotoS

Servicio y Calidad en Grande..!

hora de arrancar en una subida muy empinada.

El chasis de la Viva es construido con láminas troqueladas. Las suspensiones son convencionales, resaltando la tijera de sección rectangular, más rígida que las fabricadas en tubería redonda. El silenciador terminado en negro mate, cuenta con una lámina protectora en acero inoxidable, que remarca el carácter deportivo que predomina en todo el diseño de la Viva. La frenada esta a cargo de un imponente disco perforado, mordido por una pinza de doble pistón, que supone todo un lujo para la cilindrada; acompañado de un tambor en el tren posterior.

Más detalles agradables están presentes, como el funcional tablero que incorpora velocímetro, contador total y testigos; acompañados de indicador de combustible, indicador de marchas y guías para saber hasta que punto acelerar en cada una de las marchas. Además se tienen unos comandos muy completos que incorporan "Run" o botón de parada de motor y cuenta también con arranque eléctrico y a patada, mediante un cranck que, a propósito, desentona por completo con el diseño de la moto.

Sólo nos resta mencionar su asiento de gran tamaño, bajo el cual esta el tanque de gasolina, junto a dos pequeños espacios en los cuales cabe la herramienta y un trapo. Además encontramos la batería, de tipo convencional y



Llamativo y funcional "stop" integrado a las direccionales.
Disco perforado con pinza de doble pistón, todo un lujo.
Aerodinámico y elegante diseño de luces.
Tablero completo, con indicador de cambios.



dos ganchos para asegurar los cascos.

Respuesta a la altura

Como han podido leer hasta el momento, La Viva se encuentra muy bien dotada en todos los aspectos, esto hace pensar que su desempeño va a estar a la altura de sus características, o al menos eso era lo que nosotros esperábamos.

Al principio les comentábamos que tuvimos la Viva por una semana, tiempo suficiente para hacer bastantes kilómetros dentro de la ciudad, lidiando con el caótico tráfico de

las horas pico; a esto hay que sumar la montaña que no nos puede faltar y suficiente carretera en diferentes condiciones para terminar de conocer a fondo la máquina.

Acostumbrarse a la Viva es fácil, aunque el sistema de cambios requiere tiempo extra, para llegar a dominarlo con soltura. La moto funciona con mucha suavidad, prende sin problemas con ambos sistemas, pero es tal la efectividad del botón, que la palanca tiende a convertirse en un adorno. El motor funciona tan

SERVICIO TÉCNICO
MOTOCICLETAS YAMAHA
RENZO MONSALVE - YESID GELVEZ
Av. 33 # 65-50 Tel: 3513666/67 Medellín

Examen a Fondo

Comandos completos y funcionales.



suave y exento de vibraciones, que en mínima parece apagado.

La posición de manejo es cómoda, relajada y ofrece un control absoluto de todos los comandos, los cuales también gozan de una suavidad que se agradece. La caja una vez dominada se muestra muy suave, con la ventaja de que permite devolver los cambios de tres formas diferentes: usando el empuje, el tacón o levantando el pie y presionando con la punta, opción que al final terminamos prefiriendo.

Desde el arranque queda claro que hay buena potencia entre las piernas. El motor acelera muy bien, devorándose las cuatro marchas en poco tiempo y llegando a los límites indicados para cada una sin problemas, con lo cual los carros no representan mayor problema.

Subiendo encontramos una respuesta excelente, con promedios que superan los 60 km/h cuando se viaja en solitario y con un motor que sube sin problemas en tercera, llegando incluso hasta los 70 km/h en algunos tramos. Con acompañante se sube bien, aunque al pasar de segunda a tercera las revoluciones caen demasiado y al motor le cuesta acelerar,

Fácil de manejar y capaz de llegar a cualquier parte, una excelente combinación.



con lo cual el ritmo se reduce de forma notoria. Aunque se sigue manteniendo a un paso muy bueno para la cilindrada, entre 50 y 60 km/h dependiendo de la pendiente.

A la hora de tomar curvas, la Viva se muestra muy confiable, con bastante estabilidad y mostrando una rigidez que sólo flaquea cuando se buscan los límites, algo fácil gracias a lo rápida que es y a la potencia de los frenos, sobretodo el delantero, que brinda una frenada muy dosificable y que soporta sin fatiga el uso y el abuso.

Si hablamos de economía, la Viva pasa el examen con nota sobresaliente. 174 kilómetros por galón, promedio conseguido en nuestra prueba, una cifra que puede mejorar cuando el motor se encuentre completamente asentado. Aquí cabe mencionar lo confiable que resulta el medidor de combustible, información vital cuando se sale a carretera, algo que en la Viva perfectamente puede hacerse, pues aunque lo suyo es la ciudad, tiene condiciones de sobra, para afrontar largas distancias, siendo válida incluso en carreteras destapadas, aunque obviamente este no es su terreno favorito, por lo cual se debe tomar con más calma.

Al igual que el conductor, el acompa-

ñante disfruta de un amplio asiento que permite adoptar una postura relajada, con las piernas apoyadas en unos tacos, que a nuestro parecer son algo pequeños, pero confortables, gracias a que van anclados al chasis.

Viva para todos

La Viva es una máquina 100% ciudadana, de bajo consumo y muy fácil de manejar. Perfectamente válida como transporte diario, como herramienta de trabajo o como diversión los fines de semana, que incluso muestra tener condiciones de sobra a la hora de salir a carretera, terreno en el cual sigue siendo divertida, y que gracias a su elegante y moderno diseño se lleva bien con todo tipo de usuarios, desde estudiantes, hasta mujeres y mensajeros, pasando por los ejecutivos jóvenes, que por agilidad y economía prefieren la moto al carro. Eso es la Viva, una moto que va bien con todo y con todos.

Texto y Fotos: Juan C. Posada

Con la colaboración de: Hector Alfonso Angel

Segutronics
seguridad electrónica
TRANSEIVER
La Mejor Alarma para Moto
APAGADO POR DISTANCIA
Venta al por mayor y al detal
Cra. 48 #36-34 Conm. 2321166 Medellín
e-mail: segutronics@medellin.cetcol.net.co



Motor	Monocilíndrico OHC 4T
Refrigeración	Aire
Cilindrada	109c.c.
Potencia Max.	9.8 HP a 9000rpm
Torque Max.	1.0 kg f - m a 7.000rpm
Alimentación	Carburador
Encendido	CDI
Arranque	Eléctrico y patada
Embrague	Multidisco en aceite
Caja	4 Vel. semiautomática
Transmisión	Cadena
Suspen. Del.	Telescópica
Suspen. Tra.	Doble amortiguador
Freno Del.	Disco, pinza doble pistón
Freno Tra.	Tambor
Peso vacío	95 kg.
Capacidad tanque	4.5 litros (0.8 reserva)
Consumo	174 km/galón
Autonomía teórica	206 km (con reserva)
Sistema eléctrico	12 Voltios
Colores	Rojo, verde y negro
Garantía	12 meses / 15.000 km

