



Texto: Hernando Calaza

Fotos: Jorgelina Menéndez

D	Versión Origen Precio	Limited Brasil \$ 90.080
Velocidad máxima Acel. 0 a 100 km/h Consumo mixto		170 km/h* 11s5* 8,2 l/100 km/h*
*Datos del fabricante		

Golpear sobre caliente

Asediada por una competencia cada vez más afilada, la S 10, continúa figurando en lo más alto del ranking de ventas de su sector. Para mantener esta posición, Chevrolet decidió realizar una serie de modificaciones, con el fin de mejorar los aspectos fundamentales de su pick-up, sin alterar una de sus mayores cualidades, un precio competitivo.





A nadie se le ocurriría cambiar la estrategia que lo llevó a liderar el juego, pero si es sabio retocará varios aspectos para hacerla más efectiva, especialmente si los contrincantes redoblan el paso. Este es el caso de la **S 10**, que sobre una base conocida que le permitió llegar a la cima de su segmento, sumó nuevos aspectos para mantener el control de una situación cada vez más comprometida por los importantes embates de la competencia. Para tal motivo se optó por una contraofensiva moderada, pero actuando en todos los frentes: estética, mecánica y equipamiento, los cuales serán analizados durante esta impresión de manejo, junto a las demás cualidades ya conocidas de la pick-up mediana de Chevrolet.

Luego de una pertinente investigación de mercado llevada a cabo por la empresa, los primeros ítems tenidos en cuenta para esta **actualización** fueron los relacionados con su fortaleza y robustez. Estos valores son enfatizados ahora por elementos como la toma de aire en el capot, la parrilla con dos brazos que se anudan en el gran moño que representa a la marca y los «fenders» que agregan músculo en los guardabarros. En el caso de las versiones «top» como la DLX y LTD se suman barras portaequipajes de techo y cobertor de área de carga. Si bien son detalles, los elementos nombrados, junto a alguna diferencia en los faros delanteros y la nueva línea de calcos en el portón trasero refuerzan la imagen de manera sutil, pero efectiva.

Equipamiento

- Toma de aire en capó / Luneta corrediza
- Cobertor de caja de carga
- Barras portaequipajes en el techo
- Barra accesorio y estribos cromados
- Faros antiniebla delanteros
- Espejos exteriores eléctricos
- Doble airbag
- Levantacristales eléctricos del/traseros
- Volante en cuero de altura regulable
- Butacas delanteras eléctricas
- Asiento trasero rebatible
- Tapizado de cuero
- Tacómetro
- Alarma antirrobo / Inmovilizador de motor
- Cierre central con mando a distancia
- Cinturones de seguridad inerciales
- Radio AM/FM c/CD
- Climatizador automático



En el interior, una de las novedades es el tapizado de cuero con una suerte de piqué en la zona central de los asientos. Otra, el marco del cuadro de instrumentos en color metalizado.



En **el interior** se presentan menos novedades que en la carrocería. Una de ellas es el tapizado, que en el caso de la versión probada, Limited, es de cuero decorado con una suerte de piqué en la zona central de los asientos y sectores de las contrapueras. Otra novedad es el marco del cuadro de instrumentos en color metalizado que envuelve los grandes indicadores de lectura ultra simple. Si bien el tablero presenta una cara ya bastante vista y algunos materiales / encastres utilizados son mejorables, respeta los parámetros del segmento y facilita la utilización de sus comandos. Se destaca la consola de techo, elemento que solo la S 10 aporta a su categoría, realizada en plásticos mejorables pero con prácticas gavetas y luces de lectura individuales para cuatro ocupantes. El espacio interior se puede calificar como bueno, aunque podría ganar más halagos si los asientos delanteros dejaran espacio debajo de ellos para acomodar los pies de quienes viajan atrás, permitiendo estirar mejor las piernas.

Hablando de confort, **el equipamiento** es completo, especialmente para quien conduce ya que cuenta con regulaciones de asiento eléctricas en altura, profundidad e inclinación. Estas variantes, junto a la columna de dirección que permite corregir su altura, entregan una correcta posición de manejo, reforzada por una buena visibilidad hacia todos los sectores. Sin embargo, el principal factor de confort lo aportan las mejoradas suspensiones. No en vano para la presentación de la renovada S 10 se



creó una pista de pruebas off-road, simple de trazar hasta para el novato, pero con accidentes de suficiente calado como para marcar claramente las diferencias. Ante baches pronunciados se apreció la exitosa contención del balanceo de la carrocería, producto de la inercia, que impide que la trompa golpee el suelo.

Tanto en **ciudad** como en **ruta** estas mejoras también se notan. Sin lograr disimular las vibraciones resultantes de la construcción con chasis y carrocería propios de toda pick-up, los baches son absorbidos con gracia. A alta velocidad, la típica tendencia de la S 10 a «navegar» se ha suprimido notoriamente y



La actualización en el exterior está dada por la toma de aire en el capot, la parilla con dos brazos que se cruzan en el logo y los «fenders» que agregan músculo en los guardabarros.

Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, longitudinal, 4 cilindros en línea, 8 válvulas
Alimentación:	Diesel - Iny. directa + turbo + intercooler
Cilindrada:	2.796 cm ³
Diámetro x carrera:	93.0 x 103.0 mm
Potencia máx. medida:	132 CV a 3.600 rpm
Torque máximo:	34.0 kgm a 1.800 rpm
Relación de compresión:	17.8:1
Tracción:	4x4 con alta y baja
Transmisión:	Manual de 5 velocidades
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Independiente, con brazos articulados, barra de torsión y amortiguadores
Suspensión trasera:	Eje rígido con elásticos semielípticos y amortiguadores
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Tambor ABS en las cuatro ruedas
Neumáticos y llantas:	235/70 R 16 - Aleación 7jx16

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	5.257 / 1.734 / 1.661
Dist. entre ejes - Trochas:	3.122 - 1.454/1.399
Despeje mín. - Radio de giro:	228 - 5.0 m
Peso orden marcha:	1.875 / 1.900
Capacidad de carga:	1.030
Volumen de carga (m³):	0.83
Tanque de combustible:	67 litros

en curvas la estabilidad y seguridad dan el presente con voz más clara. Tanto sobre asfalto como fuera de él, especialmente en condiciones resbaladizas, se luce la incorporación del diferencial trasero autoblocante, otra de las grandes novedades de la S 10. Este nuevo elemento mejora el agarre ayudando a la tracción 4X4 con alta y baja conectables mediante botones, un servicio pocas pick-ups del mercado ofrecen a sus conductores.

Por su parte, el **2.8TD con intercooler** continua en su puesto, manteniendo su sistema de inyección mecánica. Si bien esta solución se traduce en mayor rumorosidad y varios caballos menos que los nuevos jugadores del segmento, permite mantener los costos bajos, algo que se traduce en una de las mejores cualidades de la S 10, su precio final. Durante la conducción, hay que prestar atención al cambio seleccionado ya que antes de las 1.500 rpm la entrega es muy modesta, comenzando a crecer exponencialmente a partir de ese punto hasta alcanzar los 34 kgm de torque máximo en las 1.800 vueltas. Por este motivo el gran tacómetro es un aliado para no perder potencia en exigencias off-road como trepadas o barro espeso, u obtener reacciones prontas en ciudad. Sin embargo, si se decide exprimir los 132 caballos encasillados dentro del cuatro cilindros, se sienten destacados valores de aceleración en consonancia con los 11.5 segundos declarados por Chevrolet, valor similar y a veces mejor que el de varios autos.

Sobre una base conocida, la Chevrolet S 10 ha mejorado aspectos clave, especialmente en el campo de las suspensiones, que le permiten continuar en la lucha por el «Título» sin renunciar a uno de sus mejores argumentos: un precio muy competitivo.

