

Desde que llegó al país en el 2003, la Pulsar no ha parado de mejorar en cada versión. Ya son 6 las que hasta ahora han visto la luz de una manera totalmente exitosa.



Bajaj Pulsar 220

Texto: AMG - Fotos: JCP

En junio de 2009, mientras recibíamos a Daniel Velandia en India, la pista de pruebas de Bajaj en la planta de Chakan nos recibió con una grata sorpresa, la ansiada Pulsar 220 estuvo a nuestra disposición para dar unas vueltas al trazado de más de 3.000 metros, era una moto de la primera versión, equipada con inyección electrónica, que se mostró muy rápida, y a pesar de ser unos privilegiados al rodar el modelo más emblemático de la marca, en el mismo lugar donde fue concebido y desarrollado, esa vez nos quedamos con ganas de rodar más sobre la moto de mayor cilindrada de la casa hindú.

Inicialmente la expectativa era alta para comprobar que tanta era la diferencia con las menores de la saga, más concretamente con la 200 y 180UG, para ello tendríamos la oportunidad de "testear" una unidad de la 220, la cual en los primeros metros nos dejó claro ese matiz de superioridad frente a sus hermanas al sentir el empuje de su motor, que goza de los rasgos propios de su linaje: monocilíndrico, 4 tiempos, refrigeración por aire y aceite (con un radiador un 33% de mayor capacidad), dos válvulas, eje de levas en la culata, doble bujía (DTS-i), con una cilindrada de 220 centímetros cúbicos que entregan 21hp a 8.500rpm y un torque máximo de 1.95kg/m, disponible a solo 7.000rpm, en versión carburada que es la segunda evolución de este modelo.

No hay que hacer muchos kilómetros con ella para comprender que esta es una nueva raza de Pulsar, estéticamente el carenaje es su cambio más radical, el cual puede hacerla ver un poco extraña para algunos, pero muy actual para otros, es cuestión de gustos, pero lo que resulta innegable

es la gran mejora aerodinámica que representa y la excelente visual que disfruta el piloto al estar sobre ella. Tanto nos gustó que cuando nos subimos a otra versión de menor cilindrada extrañamos de inmediato ese efecto "protector" del carenaje y la sensación de moto grande que brinda. Los retrovisores, que van adosados a él, gozan de un buen diseño, desde el punto de vista estético, pero las vibraciones y una ubicación poco práctica les reducen drásticamente el campo de visión. Otro elemento que pertenece a este conjunto es la farola de doble óptica, una elipsoidal para las luces altas y la otra de tipo proyector para las bajas, que emiten las mejores luces que hayamos visto en una Pulsar hasta ahora.

En esta 220 la posición de manejo, la comodidad y ergonomía son las propias de su género, es una moto que te acoge bien, que no requiere esfuerzos extraños de ninguna parte del cuerpo para poder controlarla y el parrillero por su parte no sentirá cambios notorios respecto a versiones anteriores. El resto de la moto, salvo algunos rasgos puntuales de diseño, sobre todo en

Los mundos,
una sola marca de lubricantes.

Santiago Villa
Piloto Oficial Tacama-Motul
Campeonato AMA-USA

TACAMA
IMPORT S.A.S.

MOTUL

Tacama Import S.A.S. Calle 78 No. 22-27, Bogotá - Colombia. Tel: (1) 548 4452 - 549 2916
Línea gratuita de atención al cliente: 01 8000 11 1979
www.tacaimport.com

La visión desde el puesto del piloto es de moto "grande" y se puede acceder a una información muy completa. Comandos y manubrio están muy bien acabados como ya es habitual en este modelo.

el motor, se presenta muy similar a la Pulsar 200, compartiendo desde las medidas de sus ruedas 120/80-17 atrás y 90/90-17 adelante, hasta la misma distancia entre ejes de 1.350mm que la hace muy estable tanto en curvas como a alta velocidad.

La gran diferencia

Para nosotros cualquier momento es bueno para salir a montar en moto, así este cayendo una de esas lloviznas persistentes y desalentadoras, tan frecuentes últimamente, nos ponemos el atuendo indicado y salimos a rodar sin excusas, observamos el cielo, verificamos hacia que dirección se



encuentra mejor y fijamos el rumbo a esa zona. Por fortuna en esta oportunidad el oriente cercano se apreciaba exento de nubes, magnífico para disfrutar de una tarde de curvas. Para hacer más productiva la salida invitamos a dos amigos, uno en su Pulsar 200 y el otro en una UG, ejercicio que resultó muy revelador y provechoso para dejar ver las diferencias de la recién llegada.

cualquier momento bajar un cambio acelerar y dejarlos atrás con toda facilidad, sin que pudieran hacer mucho para seguirnos, pero la 220 también las aventaja en estabilidad y con eso las diferencias se hacen todavía mayores.

Desde ese momento nos quedó claro que la 220 es capaz incluso de seguirle el ritmo a motos mucho más grandes, especialmente en reviradas

Tapiivan
15 años
FORROS ORIGINALES Y DE LUJO
ESPUMAS, BASES Y SILLINES
REPUESTOS PARA PIAGGIO

PBX: (4) 262 87 01
Fax: (4) 381 28 52
SERVICIO AL CLIENTE
01 8000 941033
Calle 38 N°. 52-39
Medellín-Colombia
E-mail: tapiivan@une.net.co



carreteras de montaña y si se descuidan se pone adelante sin vergüenza alguna. Caso que comprobamos rodando junto a una monocilíndrica de 650cc en una de nuestras salidas a "trabajar" por el suroeste antioqueño. En la primera parte del recorrido mantuvimos la cordura y dejamos que los kilómetros transcurrieran sin afanes con el fin de estar cómodos con la moto y con la vía, esta vez algo difícil y traicionera a causa del invierno imperante. La confianza fue creciendo gracias a la estabilidad de esta 220, su freno de disco de 260mm adelante la detiene con contundencia pero sin brusquedades, con un excelente tacto en la manivela que se logra gracias a su manguera con recubrimiento metálico, el disco trasero (novedad en la familia Pulsar) se pensaría más tosco por su gran diámetro de 230mm, pero por el contrario es toda una dulzura, frena lo necesario para no aca-rearnos sustos en ninguna circunstancia y ambos aguantan el uso y el abuso que se les impongan

sin mermar su efectividad.

Las curvas las íbamos tomando ya con mayor soltura y el ritmo crecía al igual que las emociones, la rueda trasera de la 650 estaba más cerca cada vez y en una parada surgió la pregunta para nuestro compañero "¿pasa algo? veo que te estoy alcanzando con facilidad", y la respuesta fue muy clara "no pasa nada, solo que esa 220 camina y se tiene mucho y por más que me trato de ir en las rectas a punta de motor, siempre que miro el retrovisor en las curvas ya esta encima otra vez".

Al final, todos, incluidos nuestros amigos de la UG y la 200, quedamos convencidos que cualquier discusión sobre sus formas queda olvidada al subirse en ella y sentir la manera en que se mueve, lo fácil que mantiene velocidades de cruce superiores a 100km/h y lo efectiva que puede ser en carreteras de montaña, siendo su motor el protagonista principal con sus 21 caballos que se dejan sentir y son capaces de



**Productos y Servicio de calidad
¡Todo en un mismo lugar!**



- Repuestos
- Accesorios
- Llantas
- Acodalada de rines
- Enderezada de suspensiones
- Cambio de biela y compensada
- Distribuimos llantas de ATV's
- Rectificada y encamisada de 2T y 4T

Seguimos creciendo para su comodidad

Boutique - Zona de parqueo

CII 38 # 51-20 Tel: 2320099 - 2329588 Telefax: 2610974- Medellín - estopamotos@une.net.co

poner la moto por encima de los 130km/h en muy poco tiempo y con la sensación en todo momento de que el monocilíndrico va muy relajado, sin importar que lo llevemos hasta la línea roja se muestra muy a gusto rodando a fondo y la caja de cambios es tan precisa que es toda una delicia entrar a las curvas apurando los frenos y bajando marchas sin bloqueos ni movimientos extraños de la moto, es como si tuviera un sistema de clucht antirrebote de esos tan comunes en las deportivas actuales, además cuenta con un chasis que ha ido ganando puntos modelo a modelo y unas suspensiones que, sin ser de última generación, transmiten una gran seguridad en todo momento, virtudes que la ponen en la cima de las sport-ruteras de baja cilindrada.

Para satisfacer nuestra curiosidad de conocer su velocidad máxima nos fuimos a una carretera plana, libre de tráfico y a una altitud de 600 metros sobre el nivel del mar, un tramo de asfalto perfecto para estas pruebas.



Pag. opuesta, su estampa combina perfectamente con una buena carretera de curvas y el freno de disco trasero le otorga distinción además de seguridad. El carenaje genera diversidad de opiniones y la estabilidad en curvas es envidiable.



ESTOPA MOTOS La 80

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO 

Motocicletas, repuestos y accesorios

Boxer - Pulsar - Agility - Discover - Platino - Magic II - XCD - Activ 110

Almacén: Calle 64A N° 79 A 43 frente al Éxito de Robledo
Tels: 234 52 20 - 474 59 24

Taller: Cra. 80 N° 64A 22 Tel: 437 19 00 

solopulsaryautecos@yahoo.es

Aprovechando al máximo la protección aerodinámica de su carenaje, en una posición digna de un piloto de MotoGP logramos ver 145km/h en su tablero, velocidad que alcanzamos varias veces y en sentidos opuestos, aunque nos quedó la sensación de que hubiera podido dar un poco más de no ser por una corriente de aire que soplab lateralmente. Claro que 145 ya es una cifra respetable y más que eso se debe destacar la facilidad con que los logra. Pero en la vida real lo que uno agradecerá es poder ir rodando relajado a 100km/h con el motor girando a solo 6.500rpm, a 120km/h a 8.000rpm, a 130 a 9.000 y si fuera necesario más, saber que todavía tenemos más de mil rpm por exprimir antes que el testigo indicador de corte de encendido haga su trabajo.

Cuando la idea no es más que desplazarnos de un lugar a otro o disfrutar del paisaje, esta 220 será la moto ideal para todo tipo de pilotos, pero si pretendemos buscarle los límites es mejor tener buena experiencia porque con ella se puede ir realmente rápido y aunque es una moto muy segura, ya estamos a un nivel que no es precisamente para

pilotos novatos.

Madurez en todo sentido

Sus 152 kilogramos en seco ya hablan de unas proporciones de moto grande, madura en reacciones, más aplomada pero a su vez con una aceleración brillante entre las motos de su segmento. Las vías de montaña son sus preferidas para "cazar elefantes" de cilindradas mayores, echándose en falta una sexta marcha que el motor pide a gritos cuando apretamos el ritmo.

Si llevamos segundo a bordo y estamos en una subida con buenas curvas podremos llegar a los 95km/h, aquí la tercera marcha es la adecuada para estos tramos revirados con parrillero, así el motor se sentirá "respirando" correctamente y logrará en consecuencia esos promedios de velocidad tan respetables. Otro punto importante es que podemos inclinar la moto tanto como queramos y el gato central no rozará fácilmente el asfalto, dolencia que afectaba particularmente a la 200 Oil Cooled.

La madurez esta presente además en detalles como el convertidor catalítico de su sistema de

escape, que la hace más amigable con el medio ambiente, y a pesar de ser carburada, a nosotros el consumo nos mostró entre 115 y 135 kilómetros por galón de combustible rodando a buen paso, porque con un motor así de agradable es imposible no tentarse de acelerarlo en todo momento, pero con un manejo menos "alegre" los números seguro aumentarán y la factura del combustible disminuirá. La autonomía es de aproximadamente 500 kilómetros con el tanque lleno incluida la reserva, según esto estamos ante una moto económica y respetuosa con la naturaleza pero que sigue con ese espíritu emocionante y rutero que la ha distinguido siempre, sin dejar de lado lo buena ciudadana que demuestra ser cuando se lo pedimos, por que las calles no dejan de ser su entorno natural.

Por tanto podemos señalar sin temor a equivocarnos que estamos en presencia de una Pulsar que sigue avanzando hacia una madurez tanto técnica como en diseño y que ahora cumple con creces todas las expectativas que ella misma ha planteado durante años. **DM**

Aprovechando al máximo la protección aerodinámica, en una posición digna de un piloto de MotoGP, logramos ver 145km/h en su tablero.



www.demotos.com.co

Ficha Técnica

Motor	Monocilíndrico, 4T, SOHC
	2 válvulas, Refrig. x aire
Cilindrada	220 c.c.
Rel. compresión	9,5 : 1
Torque Máx.	2.0 kg/m a 7.000 rpm
Potencia Máx.	20.71hp a 8.500rpm
Alimentación	Carburador
Encendido	Eléctrico y cranck
Transmisión	5 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Telescópica
Susp. Tra.	Doble amortiguador (Nitrox)
Freno Del.	Disco 260mm
Freno Tra.	Disco 230mm
Peso	152 kg en vacío
Capacidad Tanque	3.96 galones (15 L)
Precio	\$6.990.000
Para saber más	www.auteco.com.co

Llantas para Motocicleta en Japonés se dice:



Descubre lo mejor en seguridad, calidad y confianza para tu moto.



Street / Cruiser / Off-Road / Scooter / Moped

Los Expertos en motos las usan y recomiendan:

