



Bajaj
Pulsar UG 180

Aunque el panorama ha cambiado bastante desde que arribó a nuestro mercado la Pulsar a mediados de 2003, es imposible negar que esta moto marcó un antes y un después en la historia del motociclismo nacional y gracias a su constante evolución se sigue manteniendo en lo más alto de su categoría.

El liderazgo de la Pulsar, entre las sport de su gama, es indiscutible cuando hablamos exclusivamente del desempeño, y eso nos ha sido reconfirmado después de poner a prueba la última generación (UG) de esta vieja conocida de muchos, aunque también hay que aceptar que en lo referente a diseño, con todo y las mejoras que ha recibido, ya las cosas no están tan claras a su favor y aunque la nueva

180 se sigue viendo muy actual y cada vez más deportiva, ya estamos tan habituados a sus formas, que ya no generan mayor sorpresa a la retina, algo que es inevitable después de años sin recibir cambios sustanciales. Claro que en la técnica, o en otras palabras en lo que se esconde bajo la "piel", la historia es otra, esta nueva 180 incorpora muchas sorpresas que consiguen mejorar un producto que desde su concepción ha sido demasiado bueno.

Para un público tan conocedor, seguramente ya no es noticia ahondar en la parte estética y por ello seremos breves y dejaremos que las fotos hablen por sí solas, solo hay que decir que muchos de los elementos que cubrían la 200, visten ahora a la UG, dándole ese toque más deportivo que no le queda nada mal, con las aletas proyectándose a los costados del tanque, el asiento dividido en dos niveles, las ruedas mucho más "carnudas" y otros toques que le sientan muy bien, tanto que de no ser por el mofle uno podría confundirla con una 200, aunque este último varía sutilmente su ángulo de salida para estar más a tono con las líneas predominantes. Además la UG recibe un



manubrio deportivo, conformado por dos piezas que van atornilladas directamente a la tija superior y que procede de la 220, moto de la cual se tomó prestada también la suspensión delantera, cuyas barras son dos milímetros más gruesas, pasando de 31 a 33mm de diámetro.

Algo que resulta tan o más interesante que el "vestido" es la estructura interna, que viene de la 200, con un chasis y basculante más rígidos, que sumados a la ya mencionada suspensión delantera de la 220 hacen notorias diferencias en el aplomo de la moto a ritmo alegre, tal como pudimos corroborarlo después de rodar bastante con ella, haciendo gran parte de la prueba con pasajero y algo de equipaje, que es como ruedan normalmen-



MUNDIMOTOS

Mundial de Repuestos de Motos

www.mundimotos.com.co



Llantas - Rines - Neumáticos

**Rectificada de Cilindros
Asesoría Técnica**

**Ventas al por mayor y detal
Repuestos Originales**

Calle 38 No. 52-30 PBX: 2324513 Medellín - mundimotos@mundimotos.com.co



Adquiera su **SOAT** de forma inmediata en **MUNDIMOTOS**
Teléfono: 2329597

Parqueadero Interno

te los miles de adeptos a este modelo que se han convertido en una constante en nuestras calles y carreteras, claro que en esto también ayuda mucho la incorporación de unas ruedas Pirelli Sport Demon con las que vienen calzadas las primeras mil unidades de esta moto y que esperamos sigan presentes en el futuro, puesto que aportan mucho a las buenas sensaciones que percibimos y por supuesto a la estética.

La mecánica tampoco se ha salvado de recibir cambios, entre los cuales el mayor y más incidente en el buen rendimiento que nos dejó ver la renovada 180, es el nuevo encendido digital con procesador de 8 bits, que tiene en su memoria un muy bien estudiado mapa de encendido que, literalmente, le ha soltado las riendas al monocilíndrico, ganando en estirada y un extra de potencia, que ahora se ubica en 17 caballos a 8.500rpm (500 vueltas más arriba y medio caballo ganado frente a la II) y curiosamente, aunque la cifra de torque máximo se ve caer un poco respecto a la Pulsar II, pasando de 1,55 kg-m a 6.000rpm a 1,45 kg-m a 6.500rpm, con la incorporación de un redimensionado Exhaust TEC, se ha logrado una curva de torque mucho más efectiva en la zona media y por ello la moto no ha perdido bríos al salir desde abajo en las tres primeras marchas, aunque en la práctica la mayor diferencia en comparación con las versiones anteriores, es la capacidad del motor para subir hasta la zona roja del tacómetro,



Uno de los cambios más notorios de la UG es su nuevo manubrio de estilo deportivo que procede de la 220, de la cual también toma la suspensión delantera, con barras de 33mm. El freno de disco sube a 260mm de diámetro.



algo en lo que no eran muy brillantes los motores previos y que la nueva Pulsar logra con mucha facilidad, también con gran suavidad, y lo mejor, manteniendo un empuje que no se siente decaer de manera abrupta, gracias a esto la UG acelera bastante bien, pasando de cero a cien en menos de 15 segundos, una cifra nada despreciable, y alcanzando su corte de encendido a 10.500rpm, mil vueltas más que antes, llegando a poner en

aprietos a la misma 200. Y ya que hablamos de cifras, seguro les interesará saber que su capacidad de estirada le permite pasar de 90km/h en tercera y superar los 120km/h (del tablero) en cuarta, esto lo consigue gracias al nuevo mapa de encendido, que además de retrasar el corte, también mantiene funcionando ambas bujías en todo momento, contrario al esquema anterior en el que una de las dos chispas se apagaba al pasar de medio régimen.

Otra mejora importante en la UG radica en que el sistema eléctrico pasó a funcionar con corriente directa, lo cual le genera una energía constante y más eficiente, que se nota al caer la noche y comprobar la calidad de sus luces, que ya no decrece cuando se desacelera el motor, principal falencia de las motos que trabajan con corriente alterna, como ocurría en las anteriores Pulsar, esto también ha traído consigo la desaparición del cranck, puesto que ya la moto no funciona sin batería, haciéndose innecesaria su presencia, es por ello que el tablero ahora tiene un indicador que se prende si la batería está baja de carga, para que tengamos tiempo de revisarla y evitar una posible varada.

Al subirse en ella se siente de inmediato una postura más deportiva, con los pies más retrasados y por ende con las piernas más flexionadas, siendo la misma posición que ya conocíamos de la 200. En cuanto a los brazos, el nuevo manubrio incrementa ese "feeling" deportivo que Bajaj le ha venido imprimiendo gradualmente a la 180,

aunque en la práctica la postura del torso y los brazos es muy similar a la que ofrecía la II y más bien esas sensaciones se las atribuimos al impacto visual que genera el nuevo manubrio, que para nuestro gusto esta muy bien logrado. En cuanto al pasajero, la postura sigue siendo agradable, lástima que las nuevas asas no permitan una sujeción tan cómoda como en las anteriores 180 y que la dureza de su asiento nos exija descansos más frecuentes en viaje largo, cosa que también sucede en el puesto del piloto.

Como todas sus hermanas, la UG es una ciudadana ejemplar, que se muestra perfecta en tráfico lento, ultra lento (que es la moda) y que sabe librarse del acoso de los demás vehículos cuando es necesario y la vía lo permite, además cuenta con unos frenos potentes y modulables, que siguen siendo otra de sus fortalezas, más aún cuando se ha incrementado el diámetro del disco delantero hasta 260mm (240mm en la II). También sigue siendo bastante económica, llegando a rodar más de 180km con un solo galón si nos portamos gentilmente con el acelerador, aunque en un uso más realista y donde no nos negamos la posibilidad de disfrutar a plenitud su enérgico motor, rodaremos entre 110 y 140km con el mismo galón de corriente.

En carretera tampoco defrauda, basta encontrar un buen trazado de montaña y buenas curvas para sentir el excelente aplomo que se ha logrado al traer una estructura más robusta y una suspensión delantera de mayor calibre, que también es cierto que esto le representa unos kilos de más (147kg frente a 143 de la Pulsar II), pero ni el motor se resiente para moverlos, ni se puede negar que la ganancia en las sensaciones de "moto grande" los justifican con creces, de hecho da gusto apretar el motor al máximo en cada cambio y sentir su estabilidad cuando el velocímetro marca por arriba de los 120km/h, por cierto con solo agacharnos un poco llegamos a ver 128km/h en su tablero, dos menos de lo que conseguimos en su momento con la 200, lo cual dice mucho del trabajo realizado en la electrónica y del desempeño de la recién llegada, que en carretera deja ver su lado más deportivo, tanto que desde las primeras curvas comenzamos a arrastrar el gato central por

ESTAS VACACIONES PREPARATE PARA LA AVENTURA COMO SOLO RIDERS PUEDE PREPARARTE

RIDERS RIDE SAFE

www.riderscolombia.com
Tel: (574) 266 06 87 Dir: Calle 10A #40 - 59 Medellín
(571) 6 15 50 23 Dir: AK 19 # 134 - 15 Bermotos Bogotá

lado y lado (más aún con pasajero), por lo cual terminamos apretando al máximo los amortiguadores traseros, mermando mucho este problema, aunque a medida que ganábamos confianza y atacábamos con mayor decisión las curvas, algo que no es nada difícil con su nueva suspensión delantera y con las Pirelli, volvíamos a sentir ese desagradable chirrido, de metal contra asfalto, que rompía la magia del momento, pero estamos convencidos que el problema no se debe a falta de dureza en los amortiguadores traseros, sino a la mala ubicación del gato, que tiene espacio suficiente para subir un par de centímetros más y así "desaparecer" cuando estemos sacándole el jugo a esta deliciosa moto.

La caja también fue revisada para conseguir

mayor precisión y suavidad, aspectos que predominaron la mayor parte de la prueba, pero todavía nos parece que hay dos temas por depurar, primero que no siempre es fácil encontrar la neutra con la moto detenida, y segundo, que si no tenemos el cuidado de hacer el recorrido completo de la palanca al engranar cada marcha, es muy probable que en conducción deportiva algún cambio no entre bien y la caja lo devuelva, esto nos sucedió dos veces al comienzo de la prueba, pero pronto le "cogimos el tiro" y nunca nos volvió a fallar.

Sus cualidades como viajera, faceta que es muy apreciada entre sus adeptos, se mantienen casi intactas, puede que algunos no se sientan tan cómodos al llevar las piernas un poco más flexionadas, pero seguro apreciarán la suavidad del

motor por arriba de 8.500rpm y la capacidad que esto le da para mantener mejores promedios de velocidad con pasajero y equipaje, además sigue ofreciendo una autonomía suficiente para rodar más de 400km sin preocuparnos por combustible y lo mejor es que transmite una gran confianza derivada de su estabilidad, de sus frenos y de la capacidad del motor para responder cuando se lo pedimos. Todos estos aspectos, sumados a su confiabilidad, la mantienen como una excelente compañera de viaje.

Cuando la Pulsar llegó al mercado hace 6 años nos sorprendió gratamente encontrarnos ante un producto tan completo, de excelente desempeño y estéticamente tan bien logrado, una moto que ha sabido evolucionar sin perder su esencia, gracias a esto ahora estamos ante una Pulsar 180 que es todavía mejor, con un carácter más deportivo, con más y mejores sensaciones de moto grande, pero manteniéndose como una opción económica y práctica que lo hace igual de bien llevándonos de la casa al trabajo todos los días, permitiéndonos quemar adrenalina los fines de semana o recorrer medio mundo, si eso es lo que nos proponemos. **DM**



Motor	Monocilíndrico, 4T, 2 válvulas, refrigerado por aire, DTS-II
Cilindrada	178.8 c.c.
Rel. compresión	9.5:1
Torque Máx.	1,45 kg/m a 6.500rpm
Potencia Máx.	17 hp a 8.500rpm
Alimentación	Carburador
Transmisión	5 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Telescópica hidráulica
Susp. Tra.	Dos amortiguadores ajustables en precarga
Freno Del.	Disco 260mm, pinza 2 pistones
Freno Tra.	Tambor
Peso vacío	147 kg.
Capacidad Tanque	3.96 galones (15 L)
Precio	\$ 5.590.000
Para saber más	www.auteco.com.co

Ficha Técnica

ESPA MOTOS La 80
DISTRIBUIDOR AUTORIZADO auteco

¡Feliz Navidad!

2345220

BAJAJ

REPUESTOS ORIGINALES

Motocicletas, repuestos y accesorios

Boxer - Pulsar - Agility - Discover - Platino - ZX 130 - 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