

## Contacto

**Con evoluciones técnicas y estéticas importantes acaba de llegar al país la tercera versión de la Pulsar**



**DTS-i - TEC**

# Pulsar

## La tercera generación

A menudo se escucha decir que lo complicado no es llegar arriba sino mantenerse, también se afirma que la fórmula del éxito reside en la capacidad que se tenga de cambiar, de adaptarse sin perder las señas de identidad, la esencia. Algo así es lo que viene sucediendo con la protagonista de hoy que haciendo honor a las estrellas de las que recibió su nombre, brilla con más intensidad ahora que cuando apareció por primera vez para dejarnos deslumbrados. Estamos ante la tercera generación de una moto que ha revolucionado el mercado desde su lanzamiento, la Pulsar, ahora con más apellidos: DTS-i TEC 180. Con esta nueva versión, el fabricante hindú continúa la línea de progreso y desarrollo que ha establecido con este modelo, al que en un corto espacio de tiempo (hace tan solo un año, salió la segunda evolución llamada

DTS-i), le ha realizado varias modificaciones tanto a su apariencia como a diversos aspectos técnicos, consiguiendo con cada una de ellas, no sólo mejorar su rendimiento sino acentuar ese carácter deportivo que cada vez prima más en ella.

Doce meses atrás, para muchos resultó casi un atropello el reemplazo de la farola redonda por el carenado, pues con esto la moto perdió ese aspecto clásico que en principio gustó a tantos (nos incluimos en este grupo), para pasar a ser una moto que, sin dejar de ser muy llamativa, tomaba un aire más deportivo aunque había algo que le hacía falta para alcanzar su cometido. Ese algo, podría ser los rines que han cambiado radicalmente de apariencia siendo reemplazados por unos de aleación con un acertado diseño de cinco aspas tangenciales reduciendo

el diámetro a 17 pulgadas (18 en los anteriores), consiguiendo con esto darle a la moto un aspecto más agresivo y muy dinámico. Pero el cambio en el tipo de ruedas no es sólo de carácter estético, si bien los rines ahora son de menor diámetro, calza una rueda más ancha atrás, esto sumado a un aumento de 52mm en la distancia entre ejes y la disminución de la altura del motor respecto al piso en 5mm confieren a la DTS-i TEC mayor estabilidad y control. Aquí intervienen por supuesto las suspensiones que también han sido mejoradas, adelante con un recubrimiento en teflón, en el punto donde el émbolo desliza en la botella, reduciendo la fricción y por ende logrando un funcionamiento más eficiente, pero además se aumentó el recorrido de 120mm a 135mm. En la parte trasera, los amortiguadores convencionales accionados por



# CATALINA Y PIÑONES UNICOS EN COLOMBIA CON ACERO 1045

## TIPO ACERO

## DURABILIDAD (Kms.)

1008	8 partes de Carbono por 1000 de Acero	7.000
1023	23 partes de Carbono por 1000 de Acero	11.000
1045	45 partes de Carbono por 1000 de Acero	18.000



IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA COLOMBIA

**IMPORHONDA LTDA**

Fax: (071) 411-7614

E-Mail: [imporhon@colomsat.net.co](mailto:imporhon@colomsat.net.co)

aceite, fueron reemplazados por unos que mantienen la regulación en el resorte, pero que trabajan con la asistencia de nitrógeno a alta presión que se aloja en un depósito externo al cuerpo del amortiguador, ofreciendo un mayor control del rebote en conducción deportiva y contribuyendo de paso a incrementar la apariencia deportiva de esta versión, que por el contrario, se ve ligeramente penalizada en este aspecto al conservar los guardapolvos de caucho en los telescopios y las barras protectoras del motor que desentonan con el resto del conjunto.

Prosiguiendo con las innovaciones tecnológicas de esta Pulsar, debemos anotar la incorporación del sistema TEC, por sus siglas en inglés, que traduce Cámara de Expansión del Torque, este consiste como lo indica su nombre en una cámara anexa al tubo de

escape, ubicada bajo el motor, con la que se logra por una parte reducir el sonido que emite el silenciador, y lo más importante, consiguiendo aumentar la curva de torque a bajas revoluciones sin sacrificar potencia a régimen alto. De otro lado, al igual que su antecesora, la nueva 180 mantiene la culata con doble bujía, de ahí las siglas DTS-i, sin embargo el nuevo sistema viene controlado por un CDI digital que ahora integra un microprocesador de 8 bits encargado de controlar el tiempo en el que se produce la chispa

de ambas bujías; en la memoria del microprocesador está programado un mapa de encendido que se ajusta de acuerdo al rango de revoluciones y a



## Contacto

**Gracias a las mejoras realizadas en llantas y suspensiones, la Pulsar ahora se lleva con total precisión y seguridad en todo momento**



la posición del acelerador, asegurando con esto la eficacia de la combustión sin importar el régimen al que se lleve el propulsor, de esta manera se gana algo de potencia sin sacrificar la eficiencia en cuanto al consumo de combustible. Por supuesto, el CDI hace parte integral del sistema TRICS, que como la moto, ya llega a su tercera generación y que se ha hecho más eficiente en la tarea de evitar que el motor sea sobre-revolucionado.

Al fin llega el momento de comprobar en la marcha cuáles son las consecuencias de todas estas innovaciones tecnológicas. En cuanto a la posición de manejo, no existe ninguna variación para el piloto ni para el acompañante, esta nueva Pulsar man-



tiene todas las buenas condiciones de las dos anteriores, es decir, que como aquellas resulta un deleite por su comodidad y por la impecable presentación de todos sus detalles. Al encender la máquina, emana del escape un agradable tono que sin embargo suena menos grave, menos musculoso, consecuencia indudable del sistema TEC. Ya puestos en marcha, es inmediata la sensación de una mejor respuesta del motor al momento de girar el acelerador para arrancar. La DTS-i TEC deja los semáforos sin pereza, de hecho la respuesta en bajas es enérgica, más que la ofrecida por sus antecesoras y rápidamente se devora los cinco cambios. Esto favorece mucho más su desempeño de por sí muy bueno en la ciudad, pues ahora el motor va más tranquilo y ya se hace menos necesario estar usando la caja a la hora de ratonear entre los demás vehículos. ¡Pero bueno! Para nadie es secreto que el lugar donde más se disfruta esta motocicleta es en un buen tramo de carretera con curvas a diestra y siniestra, así es que sin más demora hacia allá nos dirigimos.



**Los nuevos amortiguadores traseros con nitrógeno a alta presión le confieren a la Pulsar una mejora sustancial en la estabilidad, que se nota sobretodo al llevar pasajero**

**En esta imagen se puede ver la cámara de expansión que ahora lleva el sistema de escape bajo el motor y que ayuda a mejorar el torque a régimen bajo.**



**SERVICIO ESPECIALIZADO PULSAR 180cc**

**Calle 41 N° 45-45 (San Diego) Tel: 2613825 Cel: 315 467 02 88 Medellín motorroos@yahoo.es**





Las curvas se suceden una tras otra y por más que trates resulta complicado hallar el límite de la moto, está claro, se trata de un motor con tan solo 180cc y sin embargo no dejará de sorprenderte la manera como empuja a la salida de cada giro, de hecho, por el modo en que responde parece que su potencia hubiera aumentado más de lo que dice la ficha técnica (ahora tiene 16.7hp, 0,7 más que la anterior), particularmente si la llevas en la parte media del tacómetro, ese es uno de los rasgos que más la diferencian de sus predecesoras, quienes se sentían más a gusto en la parte alta del tacómetro, ahora cuando se sobrepasa de las 7500rpm se siente una respuesta algo más lenta, que puede ser causada por el funcionamiento del sistema TRICS, y la aguja del tacómetro pareciera tardarse un poco más para llegar a la

línea roja, aunque también debemos considerar que nuestra moto de pruebas estaba todavía en sus primeros kilómetros y probablemente esto haya pesado en su contra. Pero mientras vayas marcando trazadas de infarto y los bordes de las curvas desaparezcan bajo los cauchos de tu montura, ¿de qué te preocupa lo que suceda en el tablero? Nada en absoluto, aquí lo que importa es cómo cruza la moto, lo firme que se siente cuándo la sacas de un giro a la izquierda para lanzarla casi de bruces hacia el siguiente que cruza a tu derecha, en este punto si te dicen que esta moto pesa cuatro kilos más que su antecesora, no lo creerías. Y no lo harías por el modo en que se mueve, por el extraordinario balance de su peso, por el excelente comportamiento de las suspensiones que absorben cualquier irregularidad sin mosquearse en lo más mínimo bien sea que vayas solo o acompañado, sin cambiar la trayectoria, sin desviarse un ápice del rumbo que le hayas marcado, entonces te das cuenta que el cambio de los amortiguadores posteriores a hecho desaparecer por completo el rebote que sentías en el tren trasero de sus predecesoras, aumentando bastante la agradable sensación de seguridad que la Pulsar te da

en todo momento, sensación a la que contribuyen los excelentes frenos, que siguen siendo tan buenos como antes. Tal vez el único pecado que podría tener esta moto es el peligro que reside en la confiabilidad que da a quien la maneje. No olvidemos que estamos ante una máquina que se deja llevar como una seda y que sigue cada movimiento del cuerpo respondiendo con absoluta precisión, por eso es fácil caer en la tentación de confiarse y sucumbir a su juego. Es como si te retara a un duelo, a ver qué tan cerca del borde la puedes llevar y es ahí cuando podemos olvidar que todo tiene un límite y que es mejor mantener un margen prudente para no llegar a descubrirlo.

Existe otro detalle que vale la pena mencionar: tal como sucedió cuando llegó la primera versión con carenaje que sustituyó a la anterior y no ofrecía la posibilidad de adquirirla con farola redonda, en esta ocasión se repite la historia pues la moto sólo está disponible con rines de aleación, algo que para muchos puede resultar no muy convincente.

La primera generación Pulsar empezó a destellar en nuestro país hace casi dos años, tiempo en el que ha llegado a convertirse en punto de referencia dentro del mercado nacional demostrando que no hay necesidad de desembolsar una gran suma de dinero para hacerse a una moto

**MOTOSERVICIO**  
**TODO LO RELACIONADO PARA SU MOTO**  
**Mecánica 2 y 4T**  
**Sistema Eléctrico**  
**Soldadura Pintura**  
**Enderezada**  
**Trabajo Garantizado**  
**SERVICREDITO**  
 Trabajamos para Empresas Públicas de Medellín  
 Cll 59 # 53-63 Tels: 5125810 - 2314618 Cel: 300-7842737 / 7817140 - Medellín - e-mail: motoservicio@epm.net.co

**Repuestos y Accesorios**  
**Bases y Espumas**  
**TAPIVAN**  
**Fábrica de forros para sillines de motos • Servicio de tapicería**  
 Cll 38 No. 52-39 PBX: 2628701 Fax: (4) 3812852  
 Servicio al cliente: 018000 941033 Medellín - Colombia  
 e-mail: tapivan@epm.net.co

**VELMOTOS**  
**DISTRIBUIDOR Motos LIFAN**  
**Servicio técnico 2 y 4T**  
**Todas las marcas**  
 Cr. 46 x Av. 33 Tel. 2328339  
 Telefax: 232 80 57 Medellín

# MOTOSHOP

EL + COMPLETO SURTIDO  
DE ACCESORIOS

VESTUARIO PARA TOURING,  
ENDURO Y MOTOCROSS  
CASCOS - EQUIPAJE  
PRENDAS TÉCNICAS  
ACCESORIOS - LLANTAS  
LUBRICANTES Y MÁS

MECANICA  
+ ACCESORIOS  
+ COMPRAVENTA

DISTRIBUIDOR

**KTM**  
EN MEDELLÍN

NUEVA  
SUPER DUKE 990

CRA 38 N.8-35 MEDELLIN-COLOMBIA TEL. 3521544 E-MAIL. MOTOSHOPMEDELLIN@YAHOO.COM

**CABERG**

HELMETS

**BIKER CHOICE**

**PREXPOR**  
TECHNICAL MOTORCYCLE APPAREL



Distribuye: **DOS RUEDAS**

Despachos a todo el país - [www.dosruedas.com.co](http://www.dosruedas.com.co)

Cr. 38 # 8-35 Tel: 3524687 - Cll. 36 # 45-32

Tel: 2626688 Medellín - [dosruedas@geo.net.co](mailto:dosruedas@geo.net.co)

**ZEUS**  
HELMETS

que cumpla las expectativas hasta de los más exigentes, tanto para un uso diario como para quienes buscan emociones en carretera, una máquina que sin renunciar a un buen desempeño y con potencia más que suficiente para desenvolverse con soltura en todos los terrenos, no deja de ser sorprendentemente económica

de mantener, con un propulsor que es capaz de rodar en condiciones normales de uso más de 150km con un solo galón de corriente. Por todo esto y mucho más la nueva DTS-i TEC seguirá cautivando adeptos, arrancando miradas furtivas y deteniendo la respiración de muchos a su paso. Brillando todavía más que sus antecesoras.

Texto: DVG.

Fotos: Juan C. Posada

Uno de los cambios más evidentes en esta nueva versión de la Pulsar son sus rines de aleación de 17 pulgadas, los cuales le confieren un aspecto muy deportivo a la moto, a la vez que mejoran la agilidad gracias al menor diámetro, aunque con ellos es recomendable mantener las llantas con la presión indicada para hacerlos menos vulnerables ante los huecos

## Ficha Técnica

<b>Motor</b>	Monocilíndrico, 4T, SOHC, culata de doble bujía, refrigerado por aire
<b>Cilindrada</b>	178,6 c.c.
<b>Potencia Max.</b>	16,7 Hp a 8.000 rpm
<b>Torque</b>	15,7 Nm a 6.000 rpm
<b>Arranque</b>	Eléctrico y patada
<b>Transmisión</b>	5 velocidades
<b>Susp. Del.</b>	Telescópica 135mm
<b>Susp. Tra.</b>	Amortiguadores con nitrógeno, ajustables en dureza
<b>Freno Del.</b>	Disco
<b>Freno Tra.</b>	Tambor
<b>Rines</b>	De aleación 17 pulgadas
<b>Llantas</b>	Del. 2,75x17 - Trasera 100/90-17
<b>Peso vacío</b>	143 kg. (en seco)
<b>Capacidad tanque</b>	18 litros (4,5 gal).
<b>Garantía</b>	12.000 km. o 12 meses
<b>Precio</b>	\$5.750.000



**MOTOS "LA 38"**

- Jairo Alvarez -

Enderezamos todo lo relacionado con motocicletas  
Telescópios - Chasis con matriz  
Tenedores de toda clase (Plus - Vespa)  
Balanceo de cigüeñales, torno y fresadora

Cll. 38 No. 52A -16 Tel: 2324293 - Medellín