



Rise, Roar, Revolt

Η Bajaj έχει παράδοση στις value for money μοτοσυκλέτες, και το Pulsar N250 πατά μεν στη γνωστή πεπατημένη, ανεβάζοντας όμως επίπεδο παντού, για να αποτελέσει μια από τις πιο ολοκληρωμένες προτάσεις της εταιρείας, πιο χρηστική από όσο ονειρεύεσαι και ταυτόχρονα πιο σπορ από ότι φαντάζεσαι!



"Μπαμπά πήρες MT-03 για τεστ;"

με ρώτησε ο 10χρονος γιος μου όταν κατεβήκαμε στο γκαράζ. Βρε τον άτιμο, είναι πολύ παρατηρητικός. Το Pulsar N 250 έχει όντως έναν LED προβολέα που θυμίζει πολύ εκείνον της ιαπωνικής μοτοσυκλέτας, αν και ο προβολέας ο ίδιος είναι στρογγυλός και όχι εξαγωνικός. Η σχεδιαστική γραμμή είναι πάντως ίδια, και χαρίζει στο Bajaj μια εξόχως επιθετική εμφάνιση. Σημειώστε πως τα συγκεκριμένα φώτα φωτίζουν πάρα πολύ καλά τον δρόμο το βράδυ, καθώς είναι δυνατά και με σωστή δέσμη. Η μάσκα συμπληρώνεται από ένα ανάλογο κοστούμι πλαστικών, με αιχμηρή καρίνα, αιχμηρά πλαινά προστατευτικά του ψυγείου (πλαδιού όχι νερού στην περίπτωση μας), και αντίστοιχα αιχμηρή και ανασπκωμένη ουρά.

Μα τι έγινε εδώ; Για χρηστική μοτοσυκλέτα δεν πλέγαμε στην αρχή; Πώς καταλήξαμε σε streetfighter εμφάνιση; Δεν είναι λίγο αταίριαστη με τον χαρακτήρα του Pulsar; Καθόλου! Μέχρι σήμερα οι γραμμές των Bajaj μου φαινόταν αρκετά μπερδεμένες, προσπαθώντας να ισορροπήσουν ανάμεσα στη χρηστική απλότητα και στην εξεζητημένη... "καγκουρίλα", όμως οι σχεδιαστές του N 250 έχουν κάνει fine-tuning στη συνταγή,

η οποία πλέον είναι αρκετά πιο πετυχημένη. Και όπως θα δούμε παρακάτω, το 250άρι Pulsar είναι πολύ πιο... αθλητικό από ότι περιμένει κανείς.

Spicy Pulsar Vindaloo

Το Pulsar N 250 προσφέρεται μόνο στη χρωματική επιλογή της δοκιμής μας, ήτοι σε μαύρο χρώμα, με λευκές και κόκκινες λεπτομέρειες. Ευτυχώς το τελικό της εξάτμισης είναι αρκετά πιο μικρό και καθαίσθητο από τη "γκουμούτσα" του Dominar 400, ενώ είναι κοντό και βγαίνει χαμηλά κάτω από το ψαλίδι. Τα περιφερειακά της





Bezel-less οθόνη οργάνων από το πάνω μέρος, με όμορφο sport design και μπόλικες ενδείξεις



Σπορ και το πίσω LED φωτιστικό σώμα, ενώ ο συνεπιβάτης έχει στη διάθεση του και χειρολαβές

μοτοσυκλέτας δεν εντυπωσιάζουν με την πρώτη ματιά, αφού κύριος στόχος είναι η συγκράτηση της τιμής χαμηλά. Το πιρούνι είναι συμβατικό, το ψαλίδι τετραγωνικής διατομής χωρίς σχεδιαστικές "τσακινιές", ενώ συμβατική είναι η δαγκάνα μπροστά, αέρο-ελαϊόφυκτος ο κινητήρας και ινδικά τα ελαστικά της Madras Rubber Factory (MRF). Παρόλα αυτά, αισθητικά όλα τα παραπάνω δένουν υποδειγματικά μεταξύ τους, ενώ οδηγικά το μόνο που θα αλλιάζαμε είναι τα ελαστικά.

Πολύ όμορφα είναι τα "Bezel-Less" όργανα, που από την πάνω μεριά δεν έχουν περιθώριο πέρα από την οθόνη, σαν τα σιτλάτα smartphone. Εκεί η σπορ νότα δίνεται από το κεντρικά τοποθετημένο στροφόμετρο με τις ρευκές ενδείξεις και τα κόκκινα που αρχίζουν στις 9.000 rpm, ενώ στα δεξιά του έχουμε και μια μικρή ψηφιακή οθόνη με ενδείξεις ταχύμετρου, ταχύτητας κιβωτίου, στάθμης καυσίμου, χιλιόμετρων, ρολογιού και trip computer. Τη σπορ ατμόσφαιρα συμπληρώνει και ένα shift-light για να κάνετε τις ιδανικές αλλαγές ταχυτήτων, ενώ πολύ σωστή είναι η τοποθέτηση της USB θύρας φόρτισης κάτω από τα όργανα, η οποία έχει και ποιοτικό κάλυμμα.

Η ποιότητα κατασκευής είναι πάρα πολύ καλή, με άριστη συναρμογή και αντίστοιχα άριστο φινιρίσμα. Εκατέρωθεν του ρεζερβουάρ τα πλαστικά Pulsar είναι ανάγλυφα, τα κόκκινα και ρευκά σιρίτια στις ζάντες ξεχωρίζουν, ενώ τα μεγάλα φτερά εμπρός και πίσω θα κρατήσουν μακριά σας όλα τα νερά του δρόμου. Μόνη λεπτομέρεια που χτυπά άσχημα στο μάτι τα κάγκελα προστασίας, που ικανοποιούν τις προδιαγραφές

ασφαλείας μεν, αλλά αν ήμουν ιδιοκτήτης θα τα άληλαζα με το καθημέρα με ένα ζευγάρι μανιτάρια.

Μια τίγρη της Βεγγάλης... στην Αττική

Τα 162 γεμάτα κιλά του Pulsar N 250, η χαμηλή σχετικά -και πολύ άνετη- σέλα στα 795 χιλιοστά, μαζί με το μεγάλο κόμμο του τιμονιού κάνουν τη διαβίωση μαζί του παιχνιδάκι, ακόμα κι αν είσαι κατηγορίας "φτερού". Σημειώστε πως άνετη είναι και η σέλα του συνεπιβάτη, παρά τη σπορ εμφάνιση της. Ο συμπλήκτης έχει πολύ καλή αίσθηση, ενώ είναι ελαφρύς και δεν κουράζει, με τον κινητήρα να ακούγεται όμορφα μπάσος και μελωδικός χωρίς να ενοχλεί με περιττή ένταση. Ανοίγοντας το γκάζι απολαμβάνεις γραμμική επιτάχυνση, χωρίς τρύπες και σκαλοπάτια, και αν επιμένεις θα δεις γρήγορα τις ενδείξεις να φτάνουν τα 120-130 χλμ/ώρα στο κοντέρ. Σε ιδανικές συνθήκες είδα 145-147 χλμ/ώρα, όπου και επεμβαίνει ο κόφτης -σχετικά απότομα, ενώ κραδασμοί δεν υπάρχουν



Όχι ο προβολέας δεν είναι ίδιος με του MT-03, έχει όμως το ίδιο concept με LED κεντρικό φωτιστικό σώμα και δυο εκατέρωθεν DRL LED φώτα

πουθενά. Το τιμόνι είναι μικρό σε μήκος, και αν αυτό σημαίνει πως χάνεις λίγο σε μοχλισμό (που δεν σε ενοχλεί λόγω μικρού βάρους), από την άλλη κερδίζεις πολύ στο μοπιλιάρισμα, αφού το Pulsar κώνεται σαν βολίδα ανάμεσα στα αυτοκίνητα, και δεν κολλάει πουθενά! Αξέχαστη θα μου μείνει μια μέρα όπου είχα συναντήσει τρελό μοπιλιάρισμα ενώ ανέβαινα τον Κηφισό σε ώρα αιχμής. Εννοείται πως όλα τα μηχανάκια είχαν προτιμήσει να χωθούν ανάμεσα στην αριστερή και μεσαία λωρίδα, και ένας-δυο αναβάτες-σαλίγκαροι είχαν δημιουργήσει ένα τεράστιο κομβόι που κινούταν ο ένας πίσω από τον άλλο εξίσου αργά με τα αυτοκίνητα... λίγο πριν εκραγώ, ο boy-racer χαρακτήρας μου πήρε τα νύια, και αλλιάξαμε "κανάλι" διήθησης, για να βρεθώ μόνος ανάμεσα στην δεξιά λωρίδα και τη μεσαία που ήταν τγκαρισμένες από φορτηγά. Και έγινε το έλα να δεις... το Pulsar χωρούσε εκεί που μόνο παπάκι θα πέραγε, ενώ συμμαχούς βρήκα τα 21 τσιγάκια... ε, αλογάκια που φτάνουν στον τροχό, το εξαιρετικό του πλαίσιο που κάνει παιχινίδι την αλληλαγή διεύθυνσης και κρατά βράχο το μηχανάκι



Άψογος, γραμμικός και σπριτόζικος ο μονοκύλινδρος κινητήρας, αποδίδει 21 άλογα και 2 κιλά ροπής στον τροχό



Συμβατικό πιρούνι με εξαιρετική λειτουργία, δυνατά φρένα με καλή αίσθηση και σωστά ρυθμισμένο ABS

ότι και να κάνεις, και τα δυνατά φρένα με την καλή αίσθηση και σύμμαχο το δικάναλο ABS, για να μεταβληθώ σε... πύραυλο εδάφους-εδάφους, εξαφανίζονται μοπιλιάρισμα και άγχος. Το Pulsar αποδεικνύεται απίθανα διασκεδαστικό και ικανό στην πόλη, και δεν φαντάζομαι σε τι επίπεδα θα ανέβει η άριστη οδική του συμπεριφορά αν αλλιάξει κανείς και τα μέτρια σε απόδοση ινδικά ελαστικά πρώτης τοποθέτησης με ένα ζευγάρι καλά ιαπωνικά ή ευρωπαϊκά.

Δυο μικρές ενστάσεις έχω όσον αφορά στο κατά τα άλλα πολύ μαλακό και ακριβές κιβώτιο που δεν βρίσκει ποτέ ψεύτικες νεκρές. Η πρώτη είναι η επιλογή της Bajaj για 5 και όχι 6 σχέσεις. Θα το καταλάβαινα αν ο κινητήρας ήταν μεγάλου κυβισμού, αλλά στα 250 κυβικά μια 6η σχέση θα ήταν σίγουρα καλοδεχούμενη και θα έδινε άλλο αέρα στο Pulsar. Η δεύτερη αφορά στο γνώρισμα του κιβωτίου να κολλάει κάποιες στιγμές όταν ανεβάζεις γρήγορα σχέσεις, και να πρέπει να κάνεις και δεύτερη προσπάθεια με το πόδι για να μπει η επόμενη ταχύτητα.

Και φτάνουμε στην κατανάλωση καυσίμου, όπου το Pulsar... θριαμβεύει! Με



Πολύ άνετες οι σέλες αναβάτη και συνεπιβάτη, θα σας κρατήσουν φρέσκους για πολλά χιλιόμετρα



μέση κατανάλωση 3,7 λίτρων στα 100, τα 14 λίτρα του ρεζερβουάρ μεταφράζονται σε αυτονομία 437 χιλιομέτρων, που μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω αν δεν είστε όσο θερμόαιμος ήμουν εγώ κατά τη διάρκεια της δοκιμής του Pulsar. Κάπως έτσι η σχέση με τον βενζιναίο σας θα περάσει κρίση, ενώ πιθανώς να μη σας θυμάται καν την επόμενη φορά που θα τον επισκεφθείτε.

Κερασάκι στη νοστιμιά του Pulsar είναι η πάρα πολύ καλή οδική συμπεριφορά σε διαδρομές με στροφές, όπου το Bajaj θα πείσει και τους πλέον δύσπιστους ότι η σπορ εμφάνιση του δεν είναι καθόλου αταίριαστη με τις δυνατότητες του. Οι αναρτήσεις του είναι όσο μαλακές χρειάζεται για να μη σε ταλαιπωρούν καθημερινά στο κακό ελληνικό οδόστρωμα, αλλά παράλληλα συνεργάζονται άριστα με το κορυφαίο πλαίσιο για να χαρίσουν σπορ απολαύσεις στον αναβάτη που δεν σκέφτεται κανείς να ταυτίσει εύκολα με το όνομα Bajaj. Ρε τους Ινδούς τι έφτιαξαν...

Rise, Roar, Revolt

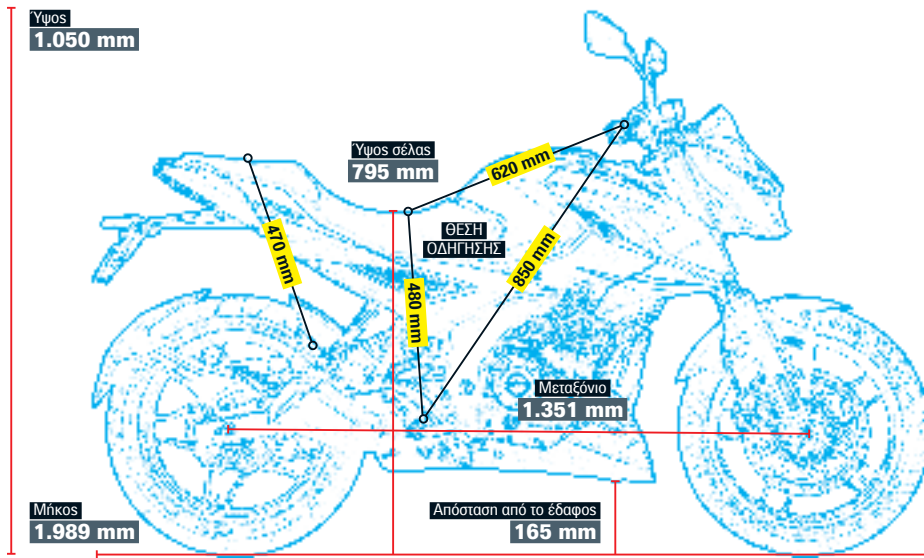
Όπως η νέα ταινία του Tollywood RRR (Σήκω, Βρυχήσου, Επαναστάτησε) ανέβασε τις γνωστές ινδικές υπέρ-περιπέτειες σε νέα ύψη και σε νέο, ευρύτερο κοινό, βρίσκοντας πρόσφορο έδαφος και σε Ευρώπη αλλά και Η.Π.Α., έτσι αξίζει και στο νέο Pulsar N 250 να βρει νέα και ευρύτερη αποδοχή από τα προηγούμενα μοντέλα της Bajaj. Είναι πιο όμορφο και πιο δουλεμένο από τα προηγούμενα μοντέλα της εταιρείας, άνετο, οικονομικό, με τεράστια αυτονομία, σπριτόζικο κινητήρα και σπορ συμπεριφορά, αποτελώντας ένα από τα πιο οηοκληρωμένα οικονομικά μοντέλα μοτοσυκλέτας σήμερα, ανεξαρτήτως χώρας παραγωγής. Και στα 3.590 ευρώ είναι πραγματική ευκαιρία.



Bajaj Pulsar N 250 ABS

K-Motors SEE

€3.590



Μέτρηση Βάρους Πίσω **51,2%** **162,0 kg** χωρίς καύσιμο: **150,0 kg** Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: **0%** Εμπρός **48,8%**

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ
Μονό αμορτισέρ Nitrox

Διαδρομή (mm): Δ/Α

Ρυθμίσεις: -

ΤΡΟΧΟΣ
Ζάντα: Δ.Α.

Ελαστικά: 130/70-17, tubeless

ΦΡΕΝΟ
Δισκόφρενο, 230 mm, ABS

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ
Συμβατικό πιρούνι

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): Δ/Α / 37

Ρυθμίσεις: -

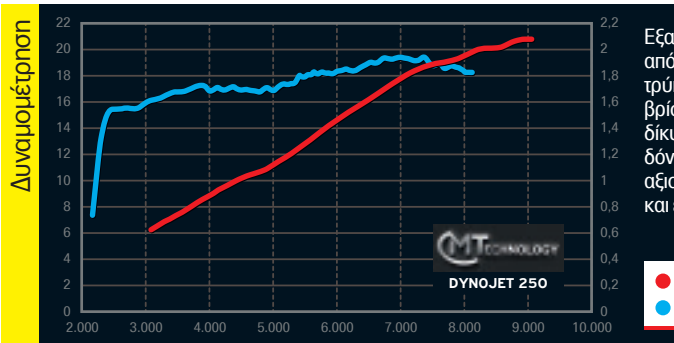
ΤΡΟΧΟΣ
Ζάντα: Δ.Α.

Ελαστικά: 100/80-17

ΦΡΕΝΟ
Δισκόφρενο 300 mm, ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Στροφόμετρο αναλογικών ενδείξεων, ψηφιακή οθόνη με ενδείξεις ταχυμέτρου, σχέσης κιβωτίου, στάθμης βενζίνης, ρολογιού, δυο μερικών και ολικού χιλιομετρική, μέσος κατανάλωσης, DTE (Distance to Empty, ή απόσταση μέχρι να αδειάσει το ρεζερβουάρ). Λυχνίες shift light, νεκράς, ABS, φλας, προβολέα, μπαταρίας, ψεκασμού, λαδιού, μονού σταντ, συντήρησης, ρεζέρβας. Μονό και διπλό σταντ, full-LED φώτα, LED DRL φώτα, κάγκελα προστασίας, χειρολαβές συνεπιβάτη, USB θύρα φόρτισης, καρίνα, σινιάλο



Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **Bell** Μπουφάν: **Nordcode**
Παντελόνι: **Nordcode**
Γάντια: **Nordcode** Μπότες: **Forma**



ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Περιμετρικό δυο δοκών από ατσάλι

Πλάτος (mm): 743

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): 162 / Δ.Α.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Μονοκύλινδρος, τετράχρονος, αεροελαϊόψικτος, διβάλβιδος, 1EEK, DTS-i

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): Δ.Α.

Χωρητικότητα (cc): 249

Σχέση συμπίεσης: Δ.Α.

Ισχύς (HP/rpm): 24,5 / 8.750

Ροπή (kg.m/rpm): 2,2 / 6.500

Ειδική ισχύς (HP/l): 98,4

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Υγρός, πολύδισκος, μηχανικός, περιορισμένης ολισθήσης με υποβοήθηση

Πρωτεύουσα μετάδοση / σκέπη: Δ.Α.

Τελική μετάδοση / σκέπη: Αλυσίδα / Δ.Α.

Κιβώτιο 5 σχέσεων

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Ρύθμιση βαλβίδων (km): Στα 19.500 και κάθε 20.000 χλμ.

Αλλαγιά λαδιού (km): Στα 1.000 και κάθε 5.000 χλμ.

Ποσότητα λαδιού με/χωρίς φίλτρο (l): 1.3

Φίλτρο λαδιού / αλλαγιά (km): Στα 1.000 και κάθε 5.000 χλμ.

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

| Km/h | Sec | Μέτρα |
|-------|------|--------|
| 0-50 | 2,86 | 22,51 |
| 0-100 | 8,61 | 161,00 |
| 0-150 | - | - |

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

| Μέτρα | Sec | km/h |
|---------|-------|--------|
| 0-400 | 16,26 | 121,44 |
| 0-1.000 | 32,79 | 133,54 |

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ

| Km/h | Sec | Μέτρα |
|--------|-----|-------|
| 80-140 | - | - |

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)

| Km/h | 4n | 5n | 6n |
|--------|-------|------|------|
| 40-80 | 3,73 | 4,41 | 4,35 |
| 80-120 | 10,53 | 9,88 | 9,50 |

ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ

| Km/h | Sec | Μέτρα |
|--------|------|-------|
| 120-40 | 2,86 | 64,26 |

ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ

| | Κενή | Γεμάτη |
|------------|------|--------|
| Θεωρητικά | 6,1 | 6,6 |
| Πραγματικά | 7,2 | 7,7 |

Το **MOTO** γεμίζει με **EKO PREMIUM 98**