

TOMA DE CONTACTO OSSA DESSERT 350

LA FIERA

# DOMADA



La nueva Desert 350 es sin duda la respuesta, pero una respuesta suave, no brutal. Para los que no somos pilotos profesionales, una 370 puede ser un arma de dos filos. Te animas con el gas, de repente te da el estirón y los resultados se pueden dividir entre el quedarte con los brazos un par de palmos más largos, quedar descalbado casi instantáneamente, o «enclastarte» en el primer árbol que circunde el camino. No soy persona de grandes cilindradas. Sinceramente, me encuentro mucho más cómodo sobre una 125 c.c. y al ir a buscar la Desert 350 tenía mis dudas sobre si llegaría a gustarme. Nuestro probador habitual, Juan Guergué se encontraba lesionado, y yo pensaba seriamente que «me había tocado la china». ¡Vaya gracia!

Mario Borrás, responsable técnico de la firma me adelantaba, antes de ponerla en marcha, «es muy suave y elástica, no vas a tener problemas con ella», y, desde luego, acertó.

#### Una elástica «Fuego» blanca

Estéticamente en muy poco difiere esta «trescientos y pico» de la 250. Básicamente son los mismos componentes, pero

El pasado año tuvimos ocasión de tener contacto con la versión 250 c.c. todo terreno de la firma del trébol, la Desert «Fuego», como entonces la denominamos y debido ello sin duda al color rojo que imperaba en ella, al igual que en los primeros modelos Desert (granate metalizado). Esta Desert «Fuego» simbolizaba la vuelta a la producción, y en definitiva, el punto de arranque tras el terrible bache que Ossa acababa de pasar.

La cilindrada de los 250 c.c. si bien es suficiente y más que suficiente para muchos, tropieza con un grave problema, el que sólo son 250 c.c. Posiblemente el usuario de esta 250 centímetros cúbicos nunca se atreva a roscar el puño de gas a tope en un camino de montaña, pero puestos a comprarse una todo terreno (aunque nunca, o casi nunca la emplee para este fin), querrá comprarse la de mayor cilindrada, aunque

con ésta, en lugar de ir a medio gas vaya a 1/4 de gas.

La Ossa Desert «Fuego» se encontraba, pues, en franca desventaja. Sin llegar a ser una máquina de competición pura, presentaba un comportamiento deportivo, divertido y nada difícil. El recorrido de suspensiones, quizá, algo corto para competición, pero polivalente. Un correcto acabado, un motor brillante, una estética francamente atractiva, pero... seguía siendo un 250 c.c.

