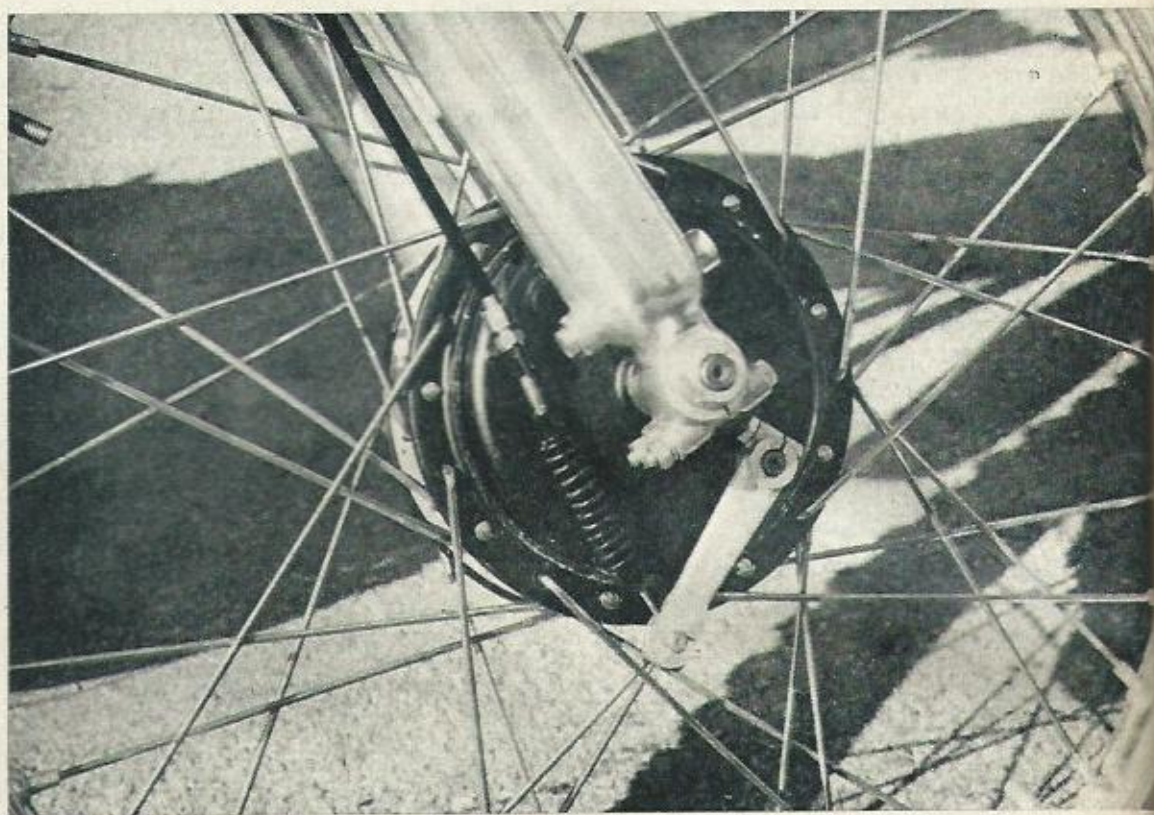


La línea de la nueva Desert Phantom recuerda netamente a la de la Phantom.



Aspecto del freno delantero con el cable protegido con un fuelle de goma.

UNA nueva moto acaba de nacer en el seno de la factoría catalana Ossa. Se trata de una versión especial de la conocida Phantom de moto-cross, concebida especialmente para las carreras americanas que se celebran en el desierto (Baja, Las Vegas 200...),

donde se precisa potencia, robustez, manejabilidad y potencia a bajo régimen para las zonas rocosas y sembradas de piedras. Todas estas características son poco normales en las motos de serie que se producen en nuestro país, refiriéndonos siempre a conseguir reunir las

en un mismo modelo. Además se necesita una distancia entre ejes adecuada a la conducción por la arena, o sea, más larga que las habituales de cross y todo-terreno, para mejorar la direccionalidad en recta. ¡En suma, una moto especial!

OSSA DESERT PHANTOM 250

Nuestras principales fábricas de motocicletas cuidan, mejor dicho, miman, el mercado USA de una forma excepcional y, por cierto, debemos añadir que buena razón tienen en ello, ya que les representa algo así como el 75 por 100 de su producción anual, cifra nada despreciable. Por esta causa, Ossa ha realizado este modelo especial para el motociclista americano, sin descartar alguna que otra serie para el consumo interior e incluso europeo. MOTOCICLISMO, en su línea informativa, ha deseado ofrecer esta primicia al lector español para mantenerle informado de las actividades de nuestra industria y presentarles este interesante modelo analizándolo concienzudamente para poner en claro su utilización y evitar fracasos o decepciones de futuros compradores de esta bonita Desert 250.

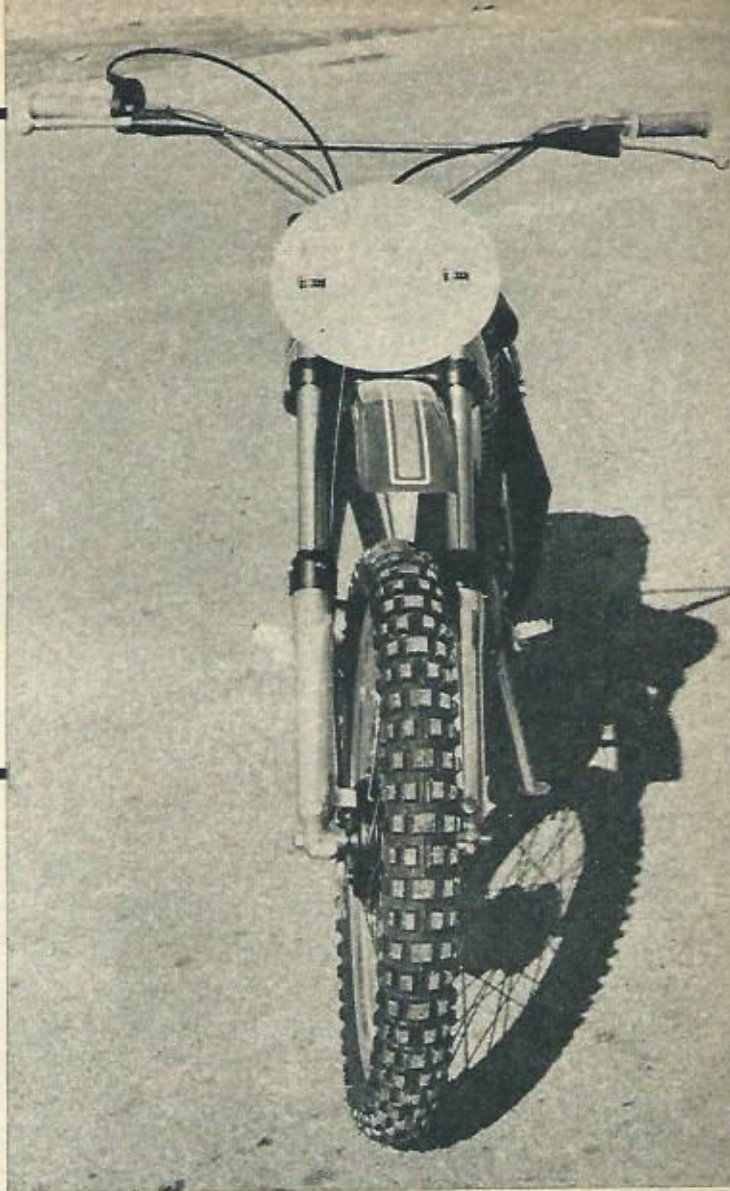
Ante todo, deberemos insistir en que la Desert es una directa derivación de la Phantom de motocross, y por lo tanto nada tiene que ver con las Enduro de todo-terreno y muchísimo menos con las Trial M. A. No por ello se debe interpretar que es una Phantom disfrazada; ni mucho menos, ya que, como máximo, nos atreveríamos a decir que es una «completa variación sobre el mismo tema»; veamos cómo y por qué. En estas carreras especiales que se disputan en los desiertos americanos se cubren grandes distancias de arena, en las que se encuentran zonas rocosas y

Neumático delantero de moto-cross de dimensión 3.00 x 21", marca Pirelli.

montañosas, que presentan grandes dificultades a las motos de cross por su curva de potencia demasiado alta y por una relación de cambio algo larga en relación a la velocidad que obligan los obstáculos. Por otra parte, se necesita una cantidad suficiente de caballos para conseguir promedios elevados en los tramos más rápidos; o sea, un motor muy versátil y poco parecido a los de cross. El chasis debe ser muy robusto para soportar el esfuerzo y las eventuales caídas que se producen a gran velocidad, condición que ya encaja más en las motos de cross. Por ello, se ha partido del chasis de la Phantom y de sus suspensiones, frenos, ruedas, etcétera; mientras, el motor ha debido pasar una importante revisión, de acuerdo a las necesidades específicas de la moto. La compresión se ha reducido, mientras que el volumen del volante magnético se ha incrementado para dar más inercia (con ello se permite poder ir más

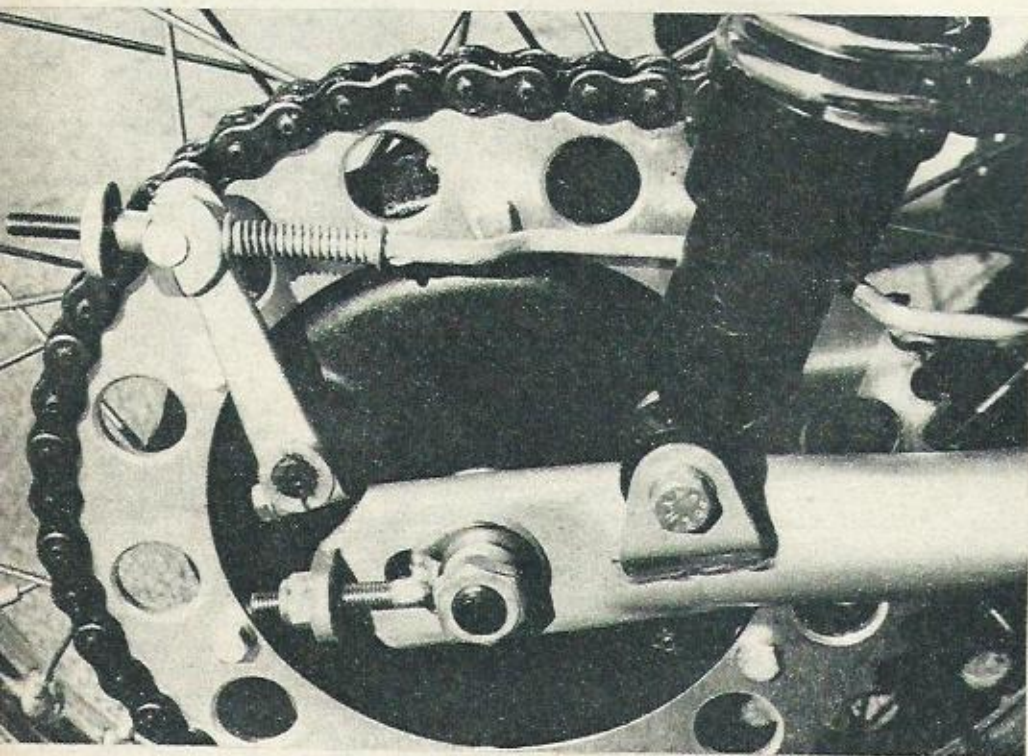
despacio sin calar), la curva de potencia se ha reestructurado, siendo más llana y utilizable a partir de regímenes mucho más bajos que en el modelo de cross (proporciona mayor facilidad de manejo). Las relaciones de cambio se han variado, siendo la primera sensiblemente más corta, y junto a ello también se ha reducido el desarrollo secundario.

De esta forma ya tenemos un motor especial para las «locas» competiciones USA en las desérticas zonas californiano-mexicanas. Por la concepción de estas carreras, el motor resulta suave, potente y manejable, pudiendo resultar muy apto para nuestras carreras de todo-terreno; con ello queremos decir que es una moto asimismo apta para aquellos aficionados a la competición todo-terreno, a pesar de tener que hacer una serie de pequeñas modificaciones para adaptarlo a los reglamentos europeos (faro, piloto, claxon, velocímetro...), ya que el





Vista lateral izquierda, donde se aprecia el voluminoso tubo de escape.



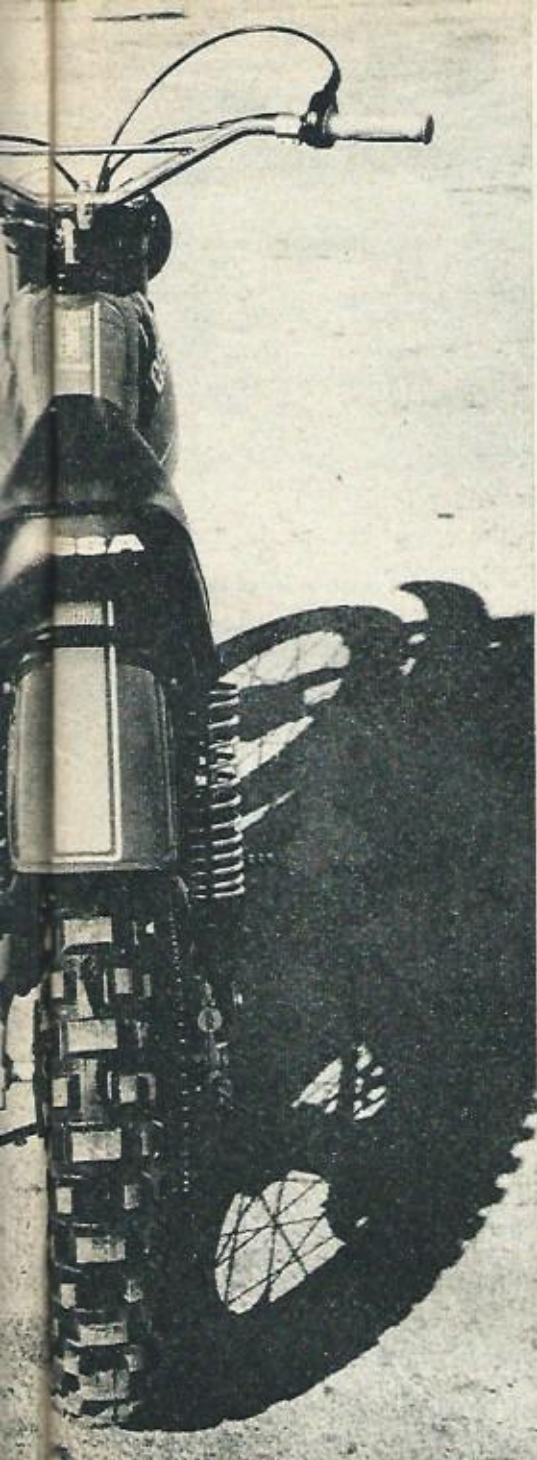
En este detalle se puede ver el sistema de tensado del freno trasero y de la cadena, la corona de 50 dientes y el anclaje del amortiguador sobre la horquilla.



acabado de la Desert es de lo más parco (igual que en cross). La fábrica Ossa tiene «in mente» poner toda esta instalación para la serie europea y permitir que cumpla las normas de tráfico y poder matricularla.

Respecto al chasis, las principales modificaciones se basan en la longitud del basculante trasero (+ 2 centímetros), que ha sido construido en acero, y con la incorpo-

ración de un caballete lateral. El filtro de aire tiene una capa de «foam» sobre la habitual de papel, mientras el depósito de combustible es de superior capacidad (13 litros). El chasis, en su doble cuna y parte inferior central, tiene unas orejas especialmente montadas para poder instalar una chapa protectora si así se desea; nosotros lo recomendamos, ya que el voluminoso nuevo tubo de escape está a sólo

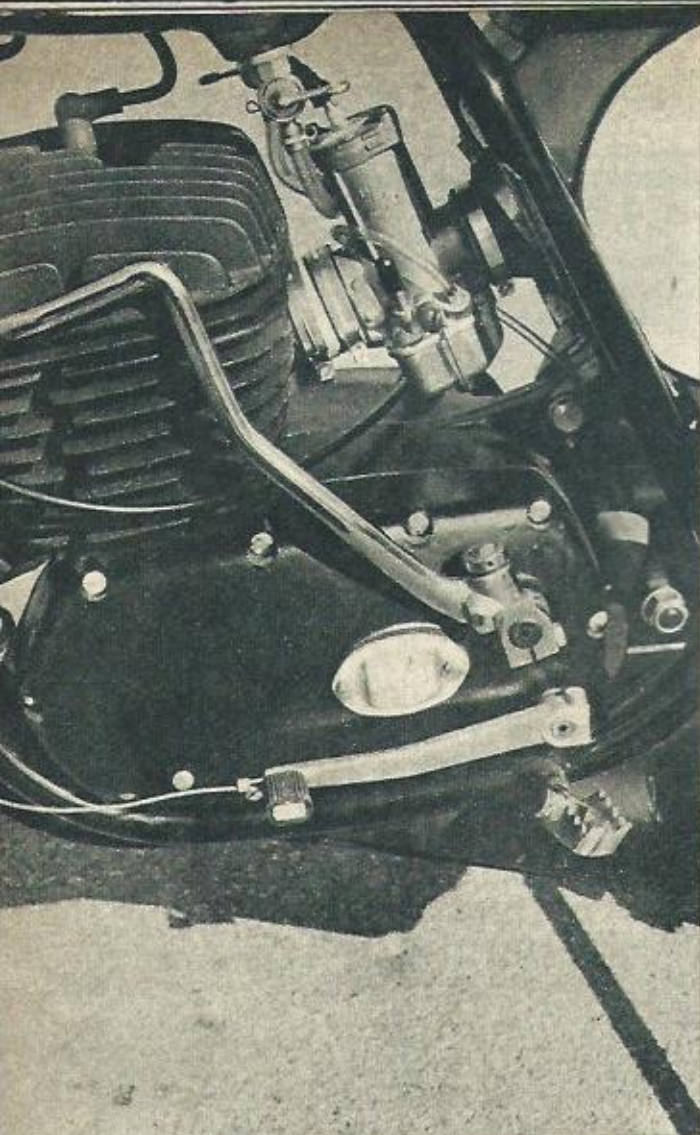


Vista trasera de la Desert Phantom.
El neumático es un Pirelli 4.00 x 18".

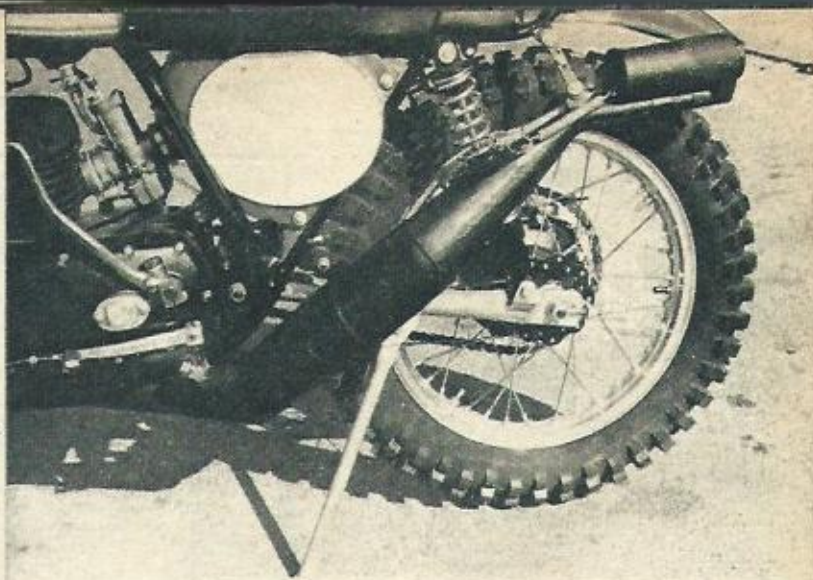
19 centímetros del suelo. Finalmente, unos cables de acero sujetan las palancas de cambio y freno al chasis por su parte delantera, evitando la posible pérdida en caso de caída y que las ramas se coloquen entre el carter y las palancas. Junto a todas estas modificaciones resalta el acertado y bonito color Burdeos, combinando con las franjas doradas, que dan una gran vistosidad a la moto.

FICHA ENSAYO

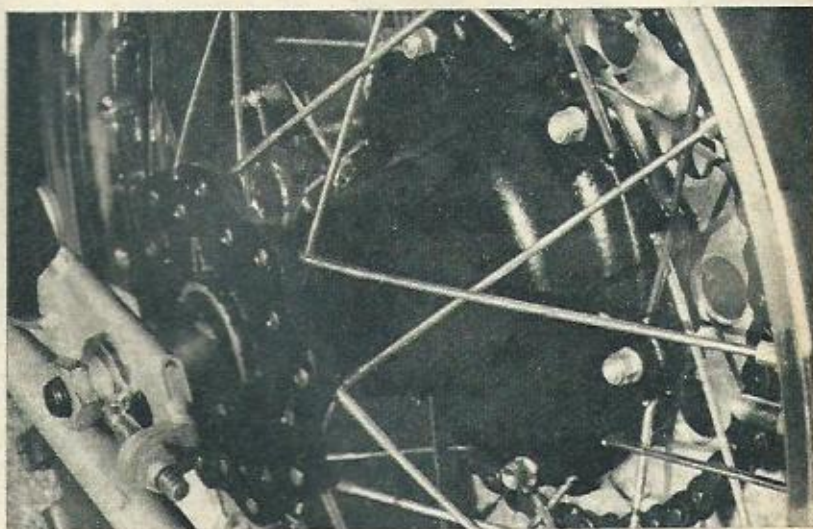
	Pésimo	Malo	Mediano	Regular	Bien	Muy bien	Excelente	Optimo	Observaciones
MOTOR									
Potencia							*		Comparable a una TT. Poco modestas. Excelente incluso en frío. Muy suave. Bien escalonado y preciso. Normal en moto-cross.
Elasticidad							*		
Suavidad							*		
Vibraciones						*			
Arranque								*	
Embrague								*	
Cambio								*	
Accesibilidad al filtro aire			*					*	
Bujías							*		
Carburadores						*			
Cables:									
Embrague								*	
Gas						*			
FRENOS									
Delantero:									
Potencia							*		
Suavidad							*		
Progresividad							*		
-Fading-							*		
Trasero:									
Potencia						*			
Suavidad					*				
Progresividad				*					
-Fading-								*	
AMORTIGUADORES									
Delanteros:									
Eficacia							*		
Suavidad			*						
Traseros:									
Eficacia							*		
Suavidad							*		
CHASIS									
Estabilidad							*		
Altura					*				
Rigidez						*			
Basculante							*		
Asiento							*		
Manillar						*			
Estriberas							*		
Palancas:									
Freno delantero							*		
Freno trasero							*		
Embrague							*		
Cambio							*		
Mandos:									
Luces									
Claxon									
Ráfagas									
Intermitentes									
Arranque									
Caja herramientas									
Herramientas									
Capacidad depósito						*			
NEUMATICOS									
Delantero:									
Agarre					*				
Sección							*		
Trasero:									
Agarre						*			
Sección							*		



Motor de la Desert equipado con carburador Bing de 36 mm. Obsérvese la larga palanca de arranque y el cable que protege el pedal de cambio contra las ramas.



Voluminoso tubo de escape con el silenciador acoplado en su extremo.



Buje y freno de la rueda trasera.



A LOS MANDOS DE LA DESERT 250

La puesta en marcha de este nuevo motor es de lo más sencillo que existe. Ya sea en frío o en caliente, responde a la primera patada de la larga palanca de puesta en marcha, emitiendo un elevado y agradable ruido de «carreras», producido por el «tubarro» y el silencioso adicionado a su extremo. Este ruido no permite que la moto sea utilizada en ciudad, ya que se atrae demasiado la atención de los agentes

de Tráfico. Nosotros, en nuestros desplazamientos hacia las montañas cercanas a Barcelona, debíamos rodar en quinta y con una punta de gas para evitar ponernos en evidencia, alejándonos de la consabida multa de «ruidos innecesarios». En la montaña, después de un obligado cambio de bujía (más fría), pudimos disfrutar ampliamente, siguiendo todos los caminos y senderos que cruzan las montañas del Tibidabo, San Medin, San Cugat del Vallés, Las Planas, etcétera, sin encontrarnos con un alma viviente (era entre semana), permitiéndonos abrir los gases a voluntad sin perjuicio de molestar a nadie.

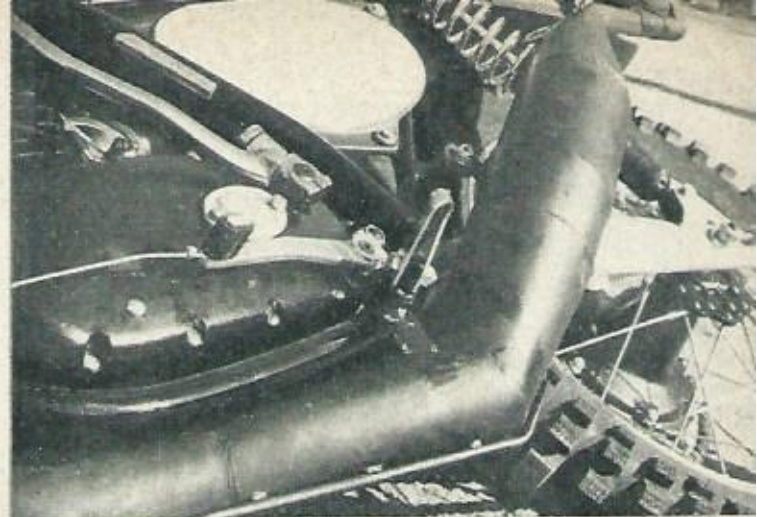
Las aceleraciones en las tres primeras relaciones deben dosificarse convenientemente si no se quiere ver cómo la rueda delantera se levanta innecesariamente; en cuarta y quinta, el motor ya es más dócil, pudiendo añadir que son las relaciones de «paseo», aunque si se abre bruscamente, también nos vemos empujados hacia atrás con una

grata sensación de aceleración. Para que el lector pueda hacerse una mejor idea de esta respuesta del motor, le revelaremos que rodando en quinta a 60-70 km/h. tiene más aceleración que muchas 750 c. c. rodando a la misma velocidad y en la misma relación, o incluso en la inferior (nosotros hicimos la comparación en asfalto).

Volviendo a los caminos de tierra, nos encontramos con una moto de asiento alto (últimas tendencias de cross), pero muy confortable y con un manillar muy adecuado, que posee unas suavísimas palancas de freno y embrague que pueden ser accionadas con un solo dedo. El acelerador, de recorrido corto, no dificulta en ningún momento una delicada dosificación del gas, y, en cambio, no permite roscar de golpe, abriendo totalmente la compuerta del carburador en un cuarto de vuelta. Las estriberas, muy bien colocadas, permiten accionar el freno y el cambio sin tener que sacar el pie de su posición normal de con-



Carter derecho del motor. Se puede ver el pedal del freno y el cable de protección contra las ramas del camino.



Vista del tubo de escape con una protección soldada por su parte inferior.

ducción. Tanto el cambio como el freno trasero son de una suavidad y precisión elogiadas, que hacen un verdadero regalo la conducción de la moto.

Otro aspecto fantástico es la estabilidad, especialmente en curvas de gran radio; la trayectoria elegida de antemano no sufre ninguna variación a lo largo de toda la curva por más piedras u obstáculos que nos encontremos en ella. En zonas muy sinuosas es quizá un poco más «dura» de balancear que la Phantom, aunque no presenta ninguna clase de problemas. Ello es, sin duda, debido a estos dos centímetros de incremento que ha sufrido el basculante trasero y que alarga la distancia entre ejes. Por cierto, esta modificación también tendrá una gran utilización en las carreras de arena (en la playa), que ya vienen celebrándose con cierta asiduidad en las playas de nuestro litoral.

Cuando nos hemos adentrado en senderos escabrosos, más trialeros que de todo-terreno, hemos podido apreciar las excelentes cualidades que le confieren la adopción de la primera más corta, del desarrollo más reducido y de la nueva curva de potencia más llana. Sin necesidad de ponerse derecho sobre los estribos se sortean todos los obstáculos que se presentan frente a nuestra rueda delantera; la primera relación permite rodar lentamente y dar los golpes de gas en el momento preciso de pasar sobre las piedras, la potencia a bajo régimen responde de inmediato, al estilo trial, permitiéndose levantar ligeramente la rueda directriz para evitar el impacto de frente que podría desmontarnos. Gracias a estas particularidades se remontan perfectamente toda clase de senderos escabrosos, sin necesidad de «remar» ni de coger el embrague para evitar que el motor se pare.

El apartado frenos tiene, asimis-

mo, nuestras mejores consideraciones, el delantero es suave, preciso y eficaz, mientras que el trasero sólo tiene un ligero fallo en la progresividad, es algo brusco cuando se necesita utilizarlo en situaciones apuradas, se clava antes de que pueda preverse, mientras que en utilización normal tiene un comportamiento muy correcto.

En un circuito de cross pudimos darnos perfecta cuenta de la suavidad del motor, apreciando que es mucho más fácil de llevar que uno de moto-cross, por lo que lo encontramos ideal para todos aquellos noveles que deseen hacer sus primeros contactos con esta dura especialidad. De la misma forma, vemos en la Desert una idónea utilización en las carreras de larga duración (6 Horas, 150 Millas, etcé-

tera), donde el cansancio es protagonista de las caídas de segundo orden, que podrían evitarse disponiendo de un motor con una curva de potencia más manejable (nos continuamos refiriendo a los debutantes).

Según la propia apreciación de los pilotos USA, para quienes va en principio destinada esta moto, se muestran plenamente satisfechos de su comportamiento en estas características carreras del desierto, mientras que para los españoles deberemos decir que es una interesante polivalente para todo-terreno, cross y carreras en la playa, aunque le encontremos a faltar un carter estanco de cadena secundaria para evitar la erosiva acción de la arena.

CARLOS DOMINGUEZ

FICHA TECNICA

MOTOR:

Número de cilindros: Uno. Ciclo: Dos tiempos. Diámetro y carrera: 72 x 60 mm. Relación de compresión: 11,2 : 1. Potencia máxima: No especificado. Régimen máximo: No especificado. Par máximo: No especificado. Cilindrada: 244,166 c. c. Carburador: Bing T-54 de 36 mm. de diámetro. Gicleur principal: 165. Gicleur secundario: 45. Posición aguja: Primera muesca. Bujía: Champion N 57 R o N 2G. Sistema de encendido: Volante magnético electrónico. Caja de cambios: Cinco velocidades. Desmultiplicación de cada una: Primera, 1 : 2,78; segunda, 1 : 1,92; tercera, 1 : 1,43; cuarta, 1 : 1,17; quinta, 1 : 1. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Número de dientes piñón: 13. Número de dientes corona: 50.

CHASIS

Tipo: Doble cuna. Material de su construcción: Acero cromo-Molibdeno. Frenos: Tambor expansión interna de simple leva. Diámetro: Delante, 122,30 mm.; detrás, 150,30 mm. Superficie: Delante, 3.900 mm²; detrás, 4.650 mm². Suspensión: Hidráulica, telescópica. Marca amortiguadores: Bector. Marca y tipo de neumáticos: Delante, Pirelli Moto-cross 3,00/21; detrás, idem, 4,00/18. Altura mínima estribos: 310 mm. Altura mínima suelo: 190 mm. (tubo de escape). Altura máxima del manillar: 1.100 mm. Anchura del manillar: 860 mm. Altura máxima del asiento: 840 mm. Distancia entre ejes: 1.405 mm. Capacidad depósito: 13 litros. Peso en vacío: 94 kilogramos. Capacidad aceite carter: Un litro. Tipo del mismo: SAE 90 (especial cambio) o SAE 30 normal. Capacidad aceite horquilla: 180 c. c. por botella. Tipo del mismo: Merak-D.