

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 descalgado 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 momento 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.

con el color cambiado, sustituyendo el rojo por el blanco, unos colores que no son ajenos a la marca; recordemos si no las antiguas Stiletto o las últimas versiones de Enduro.

El depósito, con una capacidad de diez litros, está elaborado en fibra de vidrio, y por descontado pintado en blanco, llevando adosadas las letras Ossa en rojo, entre dos filetes negros, lo que viene a dar un cierto aire Yamaha. Complementándose con él el asiento de gran tamaño y duro mullido, tipo Phantom, no muy estrecho en su confluencia con el depósito, el tapón, algo clásico en Ossa, cierra por rosca, con una buena estanqueidad.

Vayamos ahora a los guardabarros, de muy buena factura, irrompibles, y de generoso tamaño. Con ellos las proyecciones de barro o agua no será ninguna molestia. Da gusto ver una todo terreno de serie con unos guardabarros decentes.

Placa frontal y laterales, portanúmeros, en fibra de vidrio, y sirviendo estas últimas como alojamiento para la caja filtrante que, a la par, consigue una muy correcta insonorización de la admisión. Tras la placa frontal, y frente al manillar encontramos el velocímetro cuenta-kilómetros, con contador total y parcial. Su error es aceptable, y su visualización, perfecta.

Manillar ancho y cómodo, con puños de goma «Gonelli», y clásicas manetas Amal. También el clásico y anticuado conmutador de luces en el extremo izquierdo, mientras que en el derecho encontraremos un utilísimo botón desconectador. El puño de gas es de salida lateral, y viene firmado por Tecnomoto, sencillamente perfecto.

Veamos ahora las suspensiones.

Este es, según mi opinión, el punto más flojo de esta máquina. Flojo si hablamos en términos de pura competición, en la que la fiabilidad de la máquina

parece que se evalúa en virtud del mayor o menor recorrido de estos elementos. La horquilla delantera se trata de una Betor-Gas, con un recorrido de 250 mm., mientras que los amortiguadores traseros son, asimismo, Betor Gas de depósitos separados, el recorrido de éstos es de 200 mm. Comparándolas con otras todo terreno de su categoría podemos ver, en efecto, que los recorridos son algo parcos, lo que no es óbice para que la altura del asiento al suelo sea notable, debido al mullido de éste.

Las ruedas tienen las medidas convencionales en las máquinas de montaña, montando neumáticos Pentacross de 3,00 por 21" delante, y 4,50 por 18" detrás, sobre llantas Akront sin perfil, y en color oro (una bonita concesión a la estética). Frenos cónicos, de simple leva y expansión interna, serán los encargados de frenar la caballería del motor.

En cuanto al bastidor, un doble cuna en tubo de acero. Recordemos que mientras las Bultaco y Montesa emplearon siempre los bastidores de simple cuna desdoblada bajo el motor Ossa siempre fue partidaria del tipo doble cuna, y en el modelo a que hacemos referencia, ésta no podía ser una excepción. En la parte trasera del mismo justo donde termina el sillín, encontramos a faltar unas prácticas asas, inestimable ayuda a la hora de estirar la moto cuando nos quedemos tirados en una trialera. Asimismo, a los lados del motor encontraremos unas «orejas», que cumplen la función de proteger los cárters.

Un motor muy suave

En la parte motriz no se ha buscado una exagerada caballería que venga acompañada de un difícil control. Si la potencia de un 250 se puede dar como

buen para uso normal y como correcta en competición, el aumento de cilindrada tiene que ir íntimamente ligado a un aumento de elasticidad, y esta ha sido la preocupación de los técnicos de Ossa.

El motor es un clásico monocilíndrico de dos tiempos, refrigerado por aire y su estética exterior viene algo apartada de los últimos motores de la marca, ya que carece de las características «cuatro aletas». Con un diámetro por carrera de 17 por 65 mm. arroja una potencia a la salida de rueda de 29 CV., más que suficiente para poder desenvolvernos con soltura por la montaña. La caja de cambios es de cinco velocidades, bastante «cerradas», y lubricadas por el mismo aceite que asiste al embrague. La transmisión primaria se efectúa por cadena, estando amortiguada por un fuerte muelle. Un sistema que alargará la vida de esta transmisión:

En cuanto el escape, un tubo tipo bufanda todo él en negro mate (viene acoplado al lado derecho de la moto), y finalizando en una petaca silenciosa, algo carente de efectividad.

Veamos ahora el funcionamiento.

Una conducción muy sencilla

Hasta encontrar el truco (y a veces, muy a pesar de éste) de puesta en marcha, ésta se convierte en algo así como una empresa titánica. No es que el motor se resista a ponerse en marcha, sino que la que se opone es la durísima palanca de puesta en marcha.

Si bien su longitud es grande tiene muy poco recorrido efectivo en engrane. Hay que tomarse las cosas con calma. Quitar la «pata de cabra» (por cierto esta Desert carece de caballete central, y no estaría de más

el colocarlo), cerrar el starter, bajar la larga palanca, rezar una oración, y apoyarse con fuerza en el extremo de la palanca. Si hay gente mirando eres una víctima propiciatoria al ridículo, y los esfuerzos se verán únicamente recompensados por un grave «gru, gru, gru» que emitirá el silencioso. Nuevo acopio de energías, decisión, sin dar nada de gas, y ¡por fin!, un sonido seco y bastante elevado, será la respuesta. Caliento el motor (el escape apenas si echa humo), y mientras éste se pone en forma pienso que poner en marcha esta moto en mitad de una «trialera» no será tarea fácil.

Como es habitual, subir en una todo terreno es hartito trabajoso. La altura marcada por las exigencias hacen que una TT sea algo así como un caballo, aunque esta Desert no es precisamente de las más altas. Primera hacia abajo, y palanca en el lado izquierdo. No he oído ningún sonido que me indique que la velocidad ha entrado, por lo que insisto con el mismo resultado. Este cambio, como me revelará durante todo el ensayo, es supersilencioso. La arrancada no es brusca, y paulatinamente voy engranando las velocidades. La posición es cómoda, y la dureza del asiento (que no es excesiva) permite moverte bien sobre él. El primer susto (estoy rodando en un camino bastante rápido y arenoso), viene del tren trasero que, a la entrada de una curva se mueve como un loco. Pero para bajar la presión de los neumáticos (0,8 y 0,9) y vuelvo a la carga. El bailoteo disminuye, pero la tendencia a «patinar» de atrás, aun siendo menos acusada, sigue presente. La elasticidad es magnífica, y no hace falta estirar las marchas para lograr una pronta y progresiva respuesta, aunque con el gas a fondo, los árboles pasarán muy deprisa por nuestro lado.



El comportamiento de las suspensiones no me acaba de gustar. Encuentro la trasera excesivamente dura, pese a que en algún salto se me muestra efectiva. Sin embargo me encontraría más a gusto con un tarado más suave. En cuanto a la delantera, bien, pero también me gustaría un poco más suave en la primera parte del recorrido (se podría obtener con un recorrido más largo).

Por caminos medianamente fatigosos, la respuesta es muy buena, y no hace falta ser un súper experto para disfrutar como un loco con la Desert 350.

Con un motor tan elástico me decido a afrontar una trialeara. La respuesta es pronta, y con apenas gas voy subiendo (pese a reborar un poco por la dureza de las suspensiones) poco a poco; un ligero repéchón, abro gas, y el motor, sin dar ningún síntoma de ahogo, me saca del apuro. Sin embargo, en un recodo de la trialeara

me viene la primera sensación molesta. Un radio de giro reducido, lo que me obliga a «descabalgarme» y enfocar «manualmente» al recorrido óptimo.

Toda una mañana disfrutando como una fiera y apenas sin muestra de cansancio, ni por mi parte ni por la Ossa que, dulcemente, me lleva a todas partes, convirtiéndose en una dócil fiera a las solicitudes del gas.

Un par de caladas en sendas trialearas me han representado el nada despreciable esfuerzo de hacer bajar la dura palanca de arranque, claro que al final la he conseguido poner en marcha sin desmontar; cuestión de cogérle el tranquillo.

Decididamente me ha gustado. No es, desde luego, una máquina de competición pura (la mayoría de los clientes potenciales tampoco lo serán), pero aun a un buen número de cualidades.

Únicamente le pediría un ra-

PROS Y CONTRAS

- A) Guardabarros muy envolventes y de buena factura.
- B) Horquilla efectiva pero de poco recorrido.
- C) Frenada excelente.
- D) Motor muy elástico, aunque falto de potencia en altos. Puesta en marcha dificultosa.
- E) Amortiguadores de poco recorrido.
- F) Escape excesivamente ruidoso.
- G) Asiento algo duro y responsable de la excesiva altura del conjunto.
- H) Depósito de buena capacidad, pero excesivamente ancho a la altura de las rodillas.
- I) Posición cómoda, pero poco ángulo de giro.

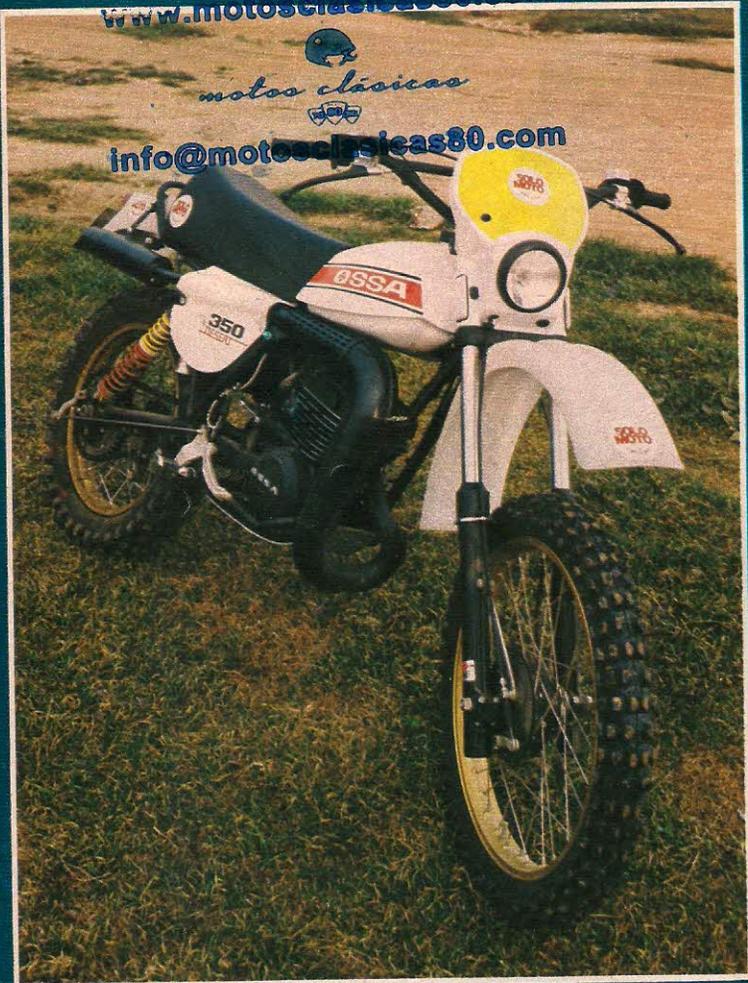
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor: monocilíndrico dos tiempos, refrigerado por aire.
 Cubicaje: 302,7.
 Diámetro por carrera: 77×65 mm.
 Potencia: 29 Cv. a 8.000 r.p.m.
 Carburador: Bing de 32 mm. diámetro difusor.
 Bujía: Champion N-3.
 Cambio: de cinco velocidades con mando al pie.
 Embrague: discos múltiples en baño de aceite.
 Transmisión primaria: por cadena.
 Encendido: Electrónico Motoplát.
 Bastidor: Doble cuna en tubo de acero.
 Suspensión delantera: Horquilla telescópica Betor Gas, de 250 milímetros de recorrido.
 Amortiguación trasera: Amortiguadores Betor Gas, de 200 mm. de recorrido.
 Ruedas: 3,00×21" delante, y 4,50×18" detrás, montando neumáticos Pirelli Pentacross.
 Capacidad del depósito: 10 litros.
 Distancia entre ejes: 1.415 mm.
 Peso: 95 kg.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



trañas. Por cierto, un tractor que gastó siete litros y medio en 100 kilómetros de montaña alternada con carretera. Creo que éste es también un buen

La horquilla delantera, pese a sus 250 mm. de recorrido (es de eje avanzado), queda algo corta y sería de agradecer el cambio por una Betor Magnesium. La frenada se muestra excelente.

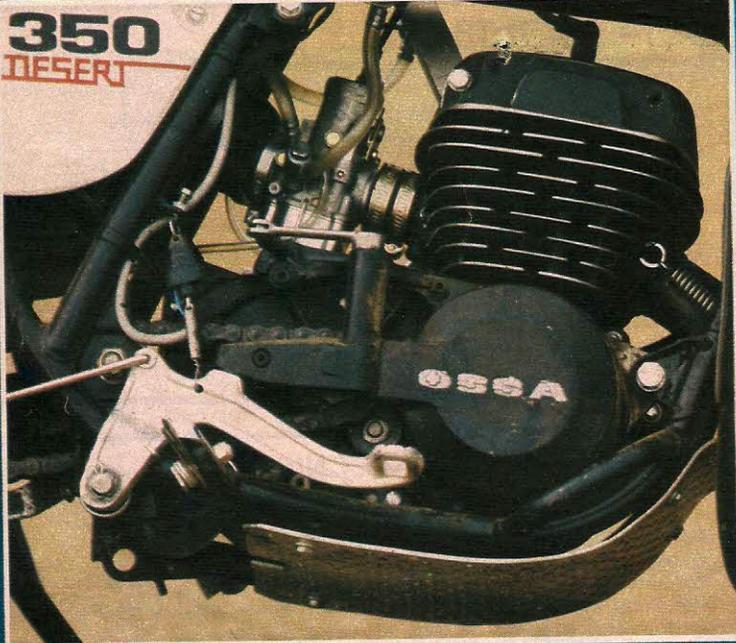
argumento que añadir a la lista.

Sumamente divertida. Volveremos a vernos.

Texto: SANTI ROIG

Foto: JOSE M.^o ALGUERSUARI

Los Betor Gas (depósito separado) se muestran efectivos, aunque con tendencia al rebote. El mando del freno es por varilla, precisando una atenta dosificación. El escape es algo ruidoso.



El motor es un clásico monocilíndrico de dos transfers, con unas dimensiones internas de 77 x 65 milímetros. Dotado de un carburador de 32 mm., es sumamente elástico, es una delicia en «trialeras».

dio de giro un poco mayor, y unas suspensiones más largas (Betor Magnesium Long travel, por ejemplo); rebajando algo el mullido del asiento obtendríamos la misma altura actual,

El voluminoso asiento es algo duro y responsable de la altura de la moto. El depósito es quizá demasiado ancho en su unión con el asiento, lo que obliga a conducir con las piernas algo abiertas.

pero con mayor recorrido de suspensiones.

En cuanto al resto, y salvo el truquillo de la palanca de puesta en marcha, perfecto, un tractor con potencia en sus en-

