

Made in SPAIN

UNA NUEVA MARCA ESPAÑOLA HA DESEMBARCADO EN EL MUNDO DE LOS BUGGIES CON LAS IDEAS CLARAS Y CON GANAS DE HACERSE UN HUECO EN ESTE DIFÍCIL VENDAVAL CONTINUO QUE NO PARA DE SORPRENDERNOS CON NUEVOS MODELOS Y FIRMAS QUE AHORA VEN SU OPORTUNIDAD DE NEGOCIO EN LAS CUATRO RUEDAS CON VOLANTE.

TEXTO **J. DANIEL HERNÁNDEZ**
FOTOS **PABLO NAVEIRAS**

El caso de la catalana RSX es, desde luego, digno de mención. Se trata de una empresa española que ha optado por una vía diferente a la habitual. En vez de buscar en China sus productos como suelen hacer el resto de firmas, la opción de RSX ha sido mucho más radical, han comprado una pequeña fábrica en suelo chino y ahora el proceso de creación y fabricación es diferente. El diseño global y la elección de los componentes y sus materiales se hace en España, trasladando posteriormente este conocimiento a una cadena de montaje en el país oriental. Normalmente, para asegurar los resultados, los directivos de la empresa viajan continuamente a supervisar el producto in situ. Actualmente, la previsión de RSX es la de disponer de dos modelos, el Mountain 250 y el Thunder 650, aunque también se prepara el lanzamiento de una versión "R" del Mountain, que se denominará EVO. Esta versión contará con un acabado más europeo e incluirá mejores llantas, mejor sistema de frenado, se cambiará el volante por uno más agresivo, se retocará la dirección y se podrán sacar mayores prestaciones a su motor, estimando que todas estas modificaciones supondrán una subida de unos 1.000 euros por encima de la versión sencilla.

Los modelos iniciales cuentan con una base similar a la del resto de modelos "made in China" pero con la premisa de ir mejorando en posteriores evoluciones sus componentes y estética. Estos ajustes se centrarán especialmente en la transmisión por cardan, el sistema de frenado, la admisión y las suspensiones, como por ejemplo la doble suspensión trasera que supone ya una novedad por sí misma en este segmento.

5.649€

2 PLAZAS

- ▲ Espacios de carga
Buen acabado habitáculo
- ▼ Comportamiento dinámico
general



CONTACTO CON TACTO

Gracias a las gestiones de la marca hemos dispuesto de la unidad que está sirviendo como prototipo de cara a las futuras mejoras que serán incorporadas a la serie. En un inicio la estampa no aporta nada que se salga de lo normal pero si nos fijamos con detenimiento veremos dos detalles totalmente diferentes. El primero que nos llama la atención es su tren trasero donde podemos observar la utilización de un doble amortiguador situado sobre un eje rígido, apoyado sobre un trapecio inferior que promete una rigidez superior a sus rivales pero que también aumenta el peso en esta zona. El segundo de los detalles es la curiosa incorporación de dos malletas con llave, fabricadas en plástico rígido y que no pueden negar su origen en algún modelo de motocicleta asiático. Situadas una a cada lado del soporte trasero portabultos aportan un plus de exclusividad y rareza en este segmento. Una vez a sus mandos, lo primero que notamos es que las fijaciones inferiores de sus cinturones de seguridad no están bien situadas. Cuando queremos ajustar los arneses de cuatro puntos y tensamos para mantener nuestro cuerpo pegado al baquet lo único que conseguimos es que estos se vayan subiendo cada vez más arriba sin conseguir el propósito.

Un punto a revisar: Ponemos en marcha su motor, a la primera, y movemos la palanca central hacia delante para iniciar la marcha. Como en la mayoría de buggies hay que tener la precaución de reglar los retrovisores y, en este caso, quitar la otra palanca destinada al freno de mano, puesto que en caso contrario nuestras manos serán incapaces de alcanzar el objetivo. Los primeros metros nos sirven para constatar varias sensaciones negativas. La primera es que a bajas revoluciones se notan unas vibraciones de gran magnitud en nuestra espalda debido al montaje directo sobre el bastidor de su pequeño motor. Ya van dos. Seguimos avanzando y constatamos que las prestaciones del propulsor se encuentran dentro de la media

ABRIÉNDOSE UN HUECO. El RSX Mountain 250 pretende convertirse en uno de los referentes del mercado buscando una configuración distinta a sus rivales.

RSX THUNDER 650. Un vehículo con un concepto mucho más deportivo que su hermano de 250.



El 250 tiene una **BUENA CAPACIDAD DE CARGA** debido a sus dos malletas cerradas y a su bandeja portabultos trasera.



FICHA TÉCNICA	MOUNTAIN 250	THUNDER 650
Motor	4T, 1 cil./ transversal.	4T, 2 cil./ transversal.
Refrigeración	Líquida	Líquida
Cilindrada	250 cc	644 cc
Diámetro x carrera	N.D.	N.D.
Lubricación	N.D.	N.D.
Encendido	CDI Electrónico	CDI Electrónico
Arranque	Eléctrico	Eléctrico
Transmisión	Automática	4 marchas, m.a.
Potencia Máxima	N.D.	20,6 cv a 4500 rpm
Par Máximo	17,6 Nm a 6000 rpm	44 Nm a 2700 rpm
Chasis	Multitubular en acero	Multitubular en acero
Susp. Delantera	Independiente	Independiente
Susp. Trasera	Independiente, doble amortiguador	Independiente, doble amortiguador
Freno delantero	Disco	Disco
Freno trasero	Disco	Disco
Neumáticos del.	19/7-8	N.D.
Neumáticos tras.	22/10-10	N.D.
Longitud	2.460 mm	2.450 mm
Anchura	1.400 mm	1.650 mm
Altura	1.480 mm	1.530 mm
Distancia entre ejes	N.D.	N.D.
Capacidad depósito	8,2 litros	N.D.
Peso en vacío	260 kg	370 kg
Colores	Amarillo	Amarillo
Disponibilidad	Inmediata	Inmediata
Homologación	Cuadriciclo	Cuadriciclo
Nº de plazas	2	2
Garantía	2 años	2 años
Precio	5.649,33 €	7.527,92 €

del sector; pero no así sus frenos que requieren decisión sobre el pedal y apenas si logran parar al Mountain, cosa que debemos hacer a base de girar su volante buscando cruzarlo y de esta forma conseguir disminuir su velocidad. En este instante vemos otro de los puntos a mejorar: La dirección apenas roza el suelo y la zaga empuja la parte delantera desplazándonos hacia el exterior. Regular. No debemos olvidarnos de la amortiguación que debido a unos escasos recorridos y unos tarados excesivamente duros no consiguen absorber por completo las irregularidades del terreno trasladando por tanto a nuestro cuerpo todas las sacudidas. Tres, cuatro y cinco.



EL ESCASO RECORRIDO de los amortiguadores delanteros y traseros penalizan el comportamiento general del conjunto. Además sus tarados, excesivamente duros, nos trasladan las imperfecciones del terreno a nuestro cuerpo.

PRONTAS MEJORAS

No debemos olvidar que todos estos puntos ya están en proceso de cambio en las unidades que se destinarán a la serie y que el buggy probado por nosotros es tan solo la base de experimentación para RSX, por lo tanto las sensaciones obtenidas deberán ser refrendadas cuando las unidades definitivas del Mountain 250 y el Thunder 650 empiecen a llegar a suelo español y ya cuenten con todas las mejoras, cosa que ocurrirá durante los primeros meses de 2007.



LOS ARNESES deben mejorar su anclaje inferior puesto que en la unidad probada no funcionaban correctamente.



LOS ACABADOS y la doble suspensión trasera hace que el RSX destaque en estos apartados por encima de sus rivales, aunque la base sea muy similar a todos ellos.