



Culturas híbridas

Nacido en Latinoamérica, región donde antiguas tradiciones se fusionan con usos y costumbres de la modernidad, el Crossfox resulta un vehículo difícil de catalogar. Esta es la impresión que dejó manejar un híbrido que explota lo mejor de varias razas para conformar una oferta única en el país.



Texto: Hernando Calaza | Fotos: Jorgelina Menéndez

N	Versión Origen Precio	Trendline Brasil \$ 44.170
Veloc. máx. apróx. Aceleración 0 a 100 Consumo promedio	168 km/h* 11s4* 7.1 l/100 km*	
*Datos del fabricante		

¿Es un auto? No, es un MPV. No, es un SUV. No, es el CrossFox. Parodiando a la clásica presentación del inolvidable Superman, se aprecia lo difícil que resulta clasificar a este vehículo tan nuevo y diferente.

Desde su aparición original como hatchback compacto, el Fox presenta muchas características del universo de los MPV pequeños, tales como su relación largo/alto. En la comparación con los demás compactos del segmento resulta el más alto, situándose más cerca de un Chevrolet Meriva, por encima de un Honda Fit y por debajo del nuevo Fiat Idea, tres modelos que son considerados competidores dentro de un mismo segmento.

Ahora, en su encarnación como CrossFox, este vehículo vuelve a romper los moldes al agregar un tercer componente a la ecuación: su marcado carácter SUV. Esto último, aunque complicará a quienes se dedican a la «clasificación de especies automotrices», es visto con agrado por muchos conductores.

Los **nuevos elementos** off-road de la carrocería son más que meros detalles y las diferencias con el Fox a secas pueden observarse a gran distancia. En el frontal se encuentra un nuevo «sobre paragolpes» que ocupa la porción central con gran relieve, dos rompenieblas incorporados y una barra de auténtico metal que lo corona. Esta tiene continuidad estética

en los estribos laterales, donde emerge y se vuelve a esconder en molduras plásticas que siguen su recorrido revistiendo los guardabarros.

En la **zona trasera** las novedades son aún más contundentes, con la rueda de auxilio en medio del portón, enganchada por un robusto brazo y un protector en los bajos del paragolpes. Llantas de aleación, cubiertas de generoso perfil y un extenso adhesivo con el nombre del modelo, rematan el campo de la fortaleza visual. Lo anterior, sumado al despeje aumentado en 53 mm (31 mm por la suspensión y 22 mm por el perfil del caucho) y las barras del techo le confieren un auténtico aspecto de pequeño Tarzán. El resultado final es bueno, confirmado por la aceptación de otros conductores, especialmente en los estacionamientos donde, «parando la oreja», se escucharon comentarios positivos.

En el **interior** pocos elementos distinguen al CrossFox, excepto el tapizado específico de las butacas que incluye el bordado del logo en la parte superior del respaldo y un pequeño decorado simil metal en la consola central. Como en todos los Fox, el espacio es realmente amplio, especialmente en las plazas traseras, donde se pueden estirar las piernas a gusto gracias a la altura de las butacas delanteras que permiten acomodar los pies debajo de ellas. Estas últi-





Equipamiento

- Faros antiniebla delanteros
- Luz antiniebla trasera
- Lava limpia luneta
- Espejos exteriores eléctricos
- Volante multifunción regulable en altura y profundidad
- Doble airbag
- Cinturones inerciales del/tras
- Asiento conductor regulable en altura
- Asiento trasero rebatible y regulable longitudinalmente
- Tapizado de cuero sintético (Opc)
- Levantacristales eléctricos
- Cierre central con mando a distancia
- Alarma antirrobo
- Inmovilizador de motor
- Radio AM/FM c/ CD y MP3
- 6 parlantes
- Aire acondicionado

En el interior pocos elementos distinguen al CrossFox, excepto el tapizado específico de las butacas y un pequeño decorado simil metal en la consola central.

mas resultan rígidas pero cómodas, llamando la atención su regulación vertical, cuyo punto más bajo aún resulta alto. La posición de manejo es correcta, más similar a la de un monovolumen o un utilitario, asistida por un volante que se puede regular en altura y profundidad y buena disposición de los comandos. Es de destacar la simpleza de los controles de climatización, así como del estéreo con capacidad para MP3, que se puede gobernar desde el volante. Los materiales están de acuerdo con la calidad y rigidez de los compactos «Made in Mercosur» y solo le haría falta algo de esmero en algunos encastrés. Se podría reprochar la ausencia de guantera con tapa, aunque ésta es suplantada por un cajón ubicado debajo del asiento del conductor. Si bien el acompañante no goza de esta misma suerte, cuenta con varios espacios donde depositar elementos, por ejemplo, la amplia bandeja formada sobre el tablero y otros en la consola central, aunque estos últimos necesitarían un revestimiento de goma para ofrecer correcta retención. Es una lástima que el hueco liberado por la rueda de auxilio haya sido capturado por el kit de he-

rramientas, en lugar de haberlo dedicado a incrementar la capacidad de carga.

En marcha citadina casi no se aprecian diferencias con el Fox convencional, excepto que el conductor obtiene una vista dominante gracias al incremento de altura. **La visibilidad** es buena, la rueda de auxilio no obstruye demasiado la luneta trasera, aunque sería mejor contar con espejos exteriores de mayores dimensiones, especialmente en el sentido vertical. Resulta sorprendente el trabajo en las suspensiones, que logran filtrar los escollos de nuestra ciudad cada vez más cercana a una jungla de cemento. **La caja**, con relaciones cortas, saca buen provecho de los 98 CV provistos por el conocido 1.6 8V, especialmente porque su entrega comienza a ser jugosa a partir de las 3.000 rpm. Esto se traduce en una necesidad de pasar más seguido de cambio, algo facilitado por el buen tacto y precisión de la palanca selectora. En ruta, estas relaciones se traducen en viajar a 120 km/h con 4.000 vueltas, un valor algo elevado que repercute negativamente en el consumo y favorablemente en las recuperaciones, aún en la marcha superior.

Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 4 en línea, 8 válvulas
Alimentación:	Nafta - Inyección electrónica multipunto
Cilindrada:	1.599 cm ³
Diámetro x carrera:	81.0 x 77.4 mm
Potencia:	98 CV a 5.750 rpm
Torque:	14.2 kgm a 3.250 rpm
Relación de compresión:	9.8:1
Tracción:	Delantera
Transmisión:	Manual, 5 velocidades
Dirección:	Asistida, piñon y cremallera
Suspensión delantera:	Indep., tipo McPherson con brazos transversales, amortiguadores, resortes y barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Indep. con brazos longitud., amortiguadores resortes y barra estabilizadora
Frenos del./tras.:	Disco / Tambor
Llantas/Neumáticos:	Aleación 15" / 205/60 R15

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	4.082 / 1.689 / 1.639
Dist. entre ejes - Trochas:	2.469 - 1.435/1.425
Despeje mínimo:	163
Radio de giro:	5.5 m
Peso orden marcha:	1.129
Capacidad de carga:	440
Capacidad de baúl:	260/353/1.016
Tanque de combustible (l):	50 l



Siendo un vehículo alto, con un despeje considerable, se comporta bien en curva, con buenos valores de adherencia y rolido pronunciado, pero bien llevado, dando seguridad en la maniobra. Llama la atención que en un vehículo con un equipamiento generoso como el del CrossFox, que cuenta con doble airbag frontal, los frenos no estén gobernados por el ABS. A favor hay que decir que el equipo cuenta con buena capacidad, con un pedal que permite dosificar bien la potencia. Lo mismo sucede con la **dirección**, precisa y asistida correctamente. No sería justo someter al CrossFox a una prueba off-road completa, puesto que éste no es su razón de ser. Sin embargo sobre las destruidas prolongaciones de tierra –que algunos todavía se atreven a llamar caminos– muestra buena rigidez y pasa por grandes cráteres y lomos sin despeinar el chasis. Asisten muy bien, en caso de circular de noche, los faros antiniebla, especialmente los centrales que encienden con las luces altas, dando gran profundidad de visión.

Como su nombre lo indica, el nuevo CrossFox es un **crossover**, un vehículo muy difícil de clasificar, pero fácil de disfrutar. Si bien su precio parece algo elevado, quien se sienta atraído por su estética y guste divertirse en la jungla de cemento y un poco más allá no dudará en comprarlo.

