

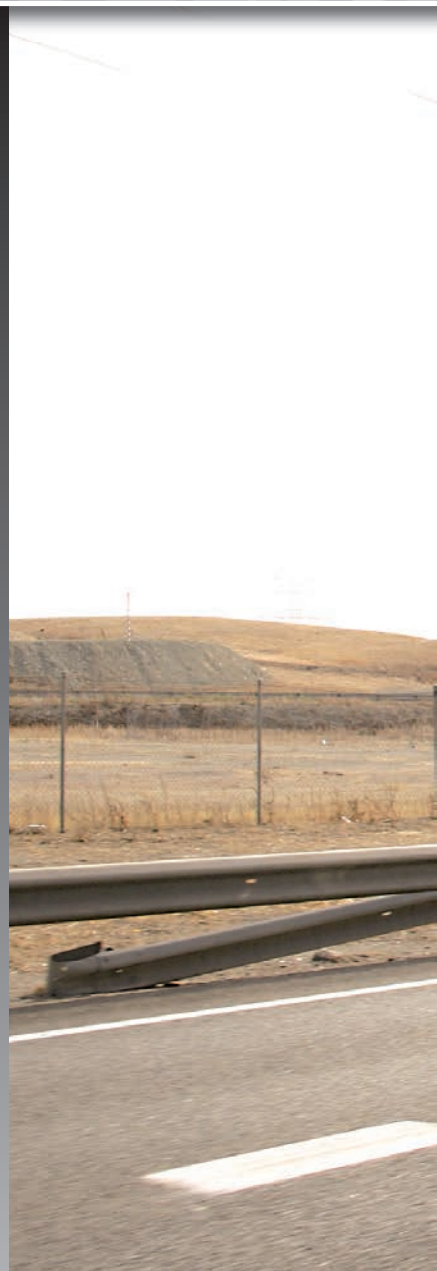
Volvo FH 500 CV Globetrotter XL
con cambio I-Shift doble embrague

EL PLACER DE CONDUCIR



Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Nos ponemos en marcha con uno de los mejores rúters del panorama europeo: el Volvo FH con una mecánica de 500 CV y su estupenda y espaciosa cabina Globetrotter XL, que ahora implementa algunas de las soluciones que más interés han despertado entre los profesionales de la ruta: el cambio I-Shift con doble embrague y la dirección dinámica, exclusivas ambas de Volvo Trucks y que prometen incrementar el placer de conducir.



La renovación efectuada por el fabricante sueco de camiones Volvo en 2012, nos dejó uno de los camiones más emblemáticos del panorama actual: la gama FH, de sobra conocida por los profesionales, pero que estaba llamada a dar un salto cualitativo en cuanto a prestaciones y conducción, a tenor de las novedades que la firma tenía reservadas para este nuevo FH.

Unas novedades que, tras una leve toma de contacto el

año pasado por estas mismas fechas y de la que ya dimos cumplida cuenta (Nº198), ahora tenemos la oportunidad de poner a prueba con más detalle. En esta ocasión, el vehículo del que disponemos es un FH, animado por una mecánica D13 que rinde una potencia de 500 CV, sobre la cabina tope de gama de la marca sueca, la GlobeTrotter XL.

Sin embargo, en esta ocasión y pese a que recibimos con expectación tanto mecánica como cabina, no es lo que

más curiosidad profesional nos despierta, pues las novedades más llamativas se esconden en la transmisión y en la dirección; sistemas como el del doble embrague para la I-Shift o la dirección dinámica, son, de momento, únicas en el mercado y queremos comprobar si su comportamiento es tan bueno como nos lo "pintan".

Bajo la gran cabina del FH nuestra unidad monta la primera serie de motores Euro 6 de Volvo, unas mecánicas desarrolladas sobre la base

de la unidad Euro 5. Igual que este motor, se trata de una mecánica de seis cilindros en línea y catalizador de reducción selectiva (SCR) para el sistema de gases de escape. Para cumplir los límites de emisiones, también se dispone de un sistema de recirculación de los gases de escape (EGR), así como un filtro de partículas diésel (DPF).

La gama FH parte de una potencia de 440 CV y llega hasta los 540 CV, aunque en nuestro caso disponemos de



un escalón intermedio de 500 CV, capaz de ofrecernos una par máximo de 2.500 Nm entre las 1.000 y 1.400 rpm, una potencia ya de por sí suficiente como afrontar con ga-

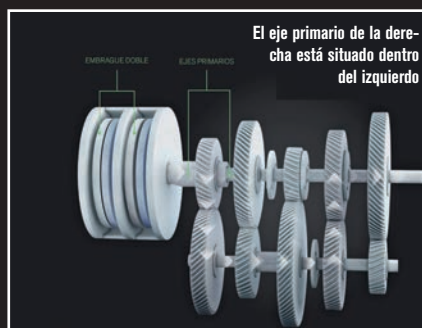
rantías cualquier ruta, pero que asociada a la nueva I-shift con doble embrague consigue que conducir este camión se convierta en una tarea muy relajada.

Las bondades de la caja I-Shift con doble embrague, a parte de la suavidad de los cambios, están en mantener la velocidad de las subidas con menos esfuerzo, pues los 2 o 3 km/h que se pierden como mínimo en los cambios con una caja automática (ni que decir de una manual) nos los evitamos

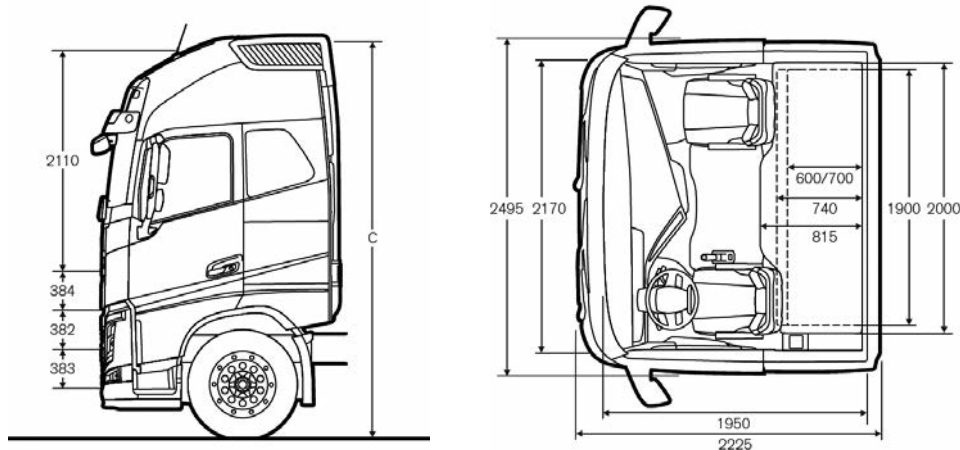
Así funciona el I-Shift doble embrague

El doble embrague de I-Shift se puede describir básicamente como dos cajas de cambios unidas: una transmisión que consta de dos ejes primarios y un embrague doble. Esto significa que se pueden seleccionar dos marchas al mismo tiempo. Es el embrague lo que determina cuál de las marchas está actualmente activa. Cuando se activa una marcha en una caja de cambios, la siguiente marcha ya está preseleccionada en la otra. Durante el cambio de marchas, el embrague conectado a la primera caja de cambios se desconecta en el mismo instante en que se conecta el segundo embrague, de modo que los cambios se realizan sin interrupción del suministro de potencia.

El doble embrague de I-Shift se basa en I-Shift, pero la mitad frontal de la caja de cambios ha sido rediseñada con componentes totalmente nuevos.



DIMENSIONES DE CABINA



Con la renovación sufrida a propósito de la llegada de Euro 6, la cabina de la nueva gama Volvo FH ha crecido un metro cúbico. El interior de la cabina es más espacioso y aireado, y la capacidad de almacenamiento se ha incrementado en 300 litros. En total disponemos ahora de un metro cúbico de volumen extra en el interior de cabina, con una altura interior que llega hasta los 211 cm. desde el piso.

I-Shift con doble embrague

Si era difícil de mejorar la caja automática I-Shift, con el nuevo doble embrague Volvo nos da la posibilidad de evitar las pérdidas de potencia en los cambios, ya que el par motor no desciende en los cambios, tan solo notaremos una leve caída entre la marcha 6 y la 7 ya que tiene que cambiar de gama y de piso, pero llega a ser casi imperceptible. Las bondades de la caja, a parte de la suavidad de los cambios, están en mantener la velocidad de las subidas con menos esfuerzo, pues los

2 o 3 km/h que se pierden como mínimo en los cambios con una caja automática (ni que decir de una manual) nos

que en ningún momento se ha pensado en que pudiera ser más eficiente, ya que lo que ganamos en los cambios lo

La gama FH parte de una potencia de 440CV y llega hasta los 540CV, aunque en nuestro caso disponemos de un escalón intermedio de 500CV que ofrece un par máximo de 2500 Nm entre las 1000 y 1400 rpm

los evitamos.

Por los estudios que Volvo ha hecho con respecto a su doble embrague, nos advierte

perdemos durante el resto del tiempo ya que tenemos dos marchas engranadas y eso amortigua la posibilidad de

consumir menos.

Otra de las particularidades de esta nueva caja es I-See, un paquete de software para la transmisión I-Shift, que almacena información sobre las pendientes a medida que avanza el camión. La próxima vez que el camión siga esa misma ruta, I-See acciona el acelerador, las marchas y los frenos para garantizar que el progreso sea lo más económico posible.

Globetrotter XL; cómoda y espaciosa

La cabina de los Volvo FH fue cambiada hace tres años y

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	Litros tramo	L/100 parcial	Lt. ADBLUE
PRIMER TRAMO							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:26:06	85,06	9,68	26,17	0,92
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:02:24	78,85	33,53	40,89	2,04
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:33:17	86,53	6,68	13,92	1,20
TOTAL PRIMER TRAMO		167	2:01:47	82,28	49,89	29,88	4,16
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:34:28	76,6	16,24	36,91	1,10
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:36:17	79,38	13,73	28,60	1,20
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:44:23	82,46	14,94	24,48	1,52
TOTAL PRIMER TRAMO		153	2:55:08	79,73	44,9	29,35	3,81
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:33:48	83,43	21,91	46,62	1,17
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:27	67,47	13,51	96,53	0,35
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:47	81,25	13,59	21,92	1,54
TOTAL PRIMER TRAMO		123	1:32:02	80,19	49,01	39,85	3,06
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		443	5:28:57	80,8	143,82	32,46	11,03

cuantas más veces la uses, más veces quedarás encantado por la comodidad, espacio y calidad de materiales. Una de las cabinas más modernas del mercado, con un cambio radical respecto a la anterior y un diseño que enamora, tanto por fuera como por dentro.

Con la renovación sufrida a propósito de la llegada de Euro 6, la cabina de la nueva gama Volvo FH ha crecido un metro cúbico. El interior de la cabina es más espacioso y ai-

para congelado, aire acondicionado en parado (I-park-cool) y un gran volumen de almacenamiento en armarios tanto encima de la cama como en la parte alta del frontal. Lástima que todo este equipamiento esté solo al alcance de unos pocos pues el precio de un Volvo es alto y todos los extras son suma y sigue.

El volante de Volvo si que hace honor a la nueva denominación "multifunción", ya que con los mandos del vo-

Muchas de las funciones del nuevo camión se pueden controlar mediante botones situados en el volante, incluidos el teléfono y el navegador. Los botones del panel de instrumentos se han situado en orden de prioridad, pero el transportista o el conductor pueden cambiarlos de posición fácilmente

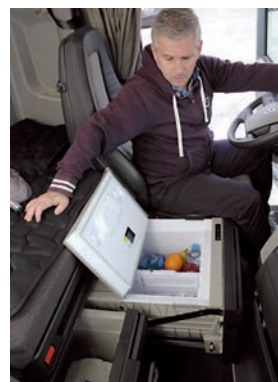
reado, y la capacidad de almacenamiento se ha incrementado en 300 litros. En total disponemos ahora de un metro cúbico de volumen extra en el interior de cabina, con una altura interior que llega hasta los 211 cm. desde el piso. Otro de los ajustes importantes se ha efectuado en el montante A, que es más estrecho, lo que mejora notablemente la visibilidad, a lo que también contribuyen los espejos retrovisores sin carcasa. Volvo nos trae una cabina con infinitas posibilidades de equipamiento: asientos eléctricos con acabado en piel, televisión, cama regulable en inclinación, nevera con apartado

lante podemos manejar menú, teléfono, radio, control de crucero y hasta la pantalla que tenemos a nuestra derecha. Un poco lioso para un solo día de pruebas pero fácil de usar si es nuestro camión de trabajo. Además, gracias al nuevo sistema de ajuste del volante, éste puede inclinarse 20 grados más que en la versión anterior. De esta forma el conductor puede encontrar más fácilmente una postura de conducción ergonómica y relajada.

La marca sueca nos propone el uso de un mando a distancia multifunción con el cual se puede acelerar o desacelerar, manejar la suspensión

DETALLES

Volvo nos trae una cabina con infinitas posibilidades de equipamiento tanto en el puesto de conducción como en la zona de descanso. Múltiples ajustes eléctricos en el asiento del conductor, nevera con apartado para congelado y una de las mejores camas del mercado.



Disponemos de un mando a distancia multifunción con el cual se puede acelerar, manejar la suspensión neumática, etc...

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

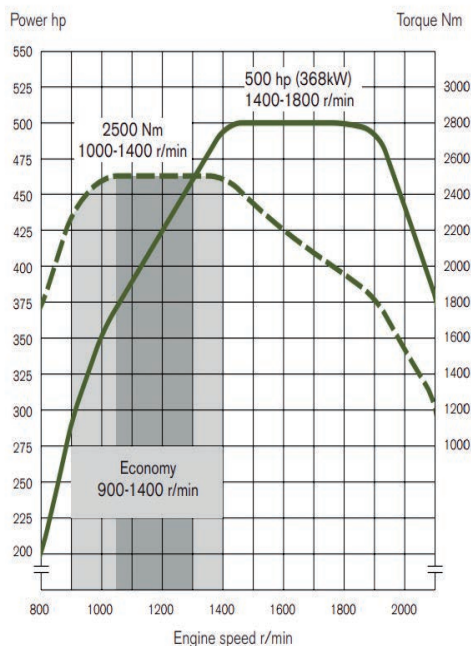
49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es



CURVAS DE PAR Y POTENCIA



neumática, etc. Una idea que otros fabricantes aun no tienen y nos parece útil para algunos casos de uso.

Es raro encontrarse con que la cortina que separa la cama de los asientos no viene si no la pides y que el volante de serie (no el de la unidad probada que es de cuero) tiene un tacto un tanto áspero, por lo que a los que tengáis la idea de comprar tan magnífico camión os aconsejo mirar esos detalles y más si el camión es para usarlo el que lo va a pagar.

Otra práctica novedad en este vehículo es la instalación (en todos los vehículos) de una claraboya practicable de cristal en el techo, que, además de amplificar la sensación de espacio interior, sirve como salida de emergencia, en caso de siniestro, sobre todo teniendo en cuenta que ahora el parabrisas forma parte de la estructura del vehículo, una mejora más que incide en

la seguridad de la firma que marca nuevos estándares continuamente.

En Ruta

En un día de sol y con buena temperatura nos ponemos en marcha desde la central de Volvo Truck Center de Valdemoro con destino a nuestro punto de inicio en la M-50, nos acompaña el buen tiempo durante toda la ruta y no tenemos ninguna incidencia que destacar-

Una de las novedades que teníamos ganas de probar de nuevo es el I-See o control de cruceo predictivo, el cual como sabéis usamos en los vehículos que lo montan en el segundo tramo desde Guadalajara a Torija de 82 Km de distancia. Por comparar con un campeón en consumo y de similar potencia como es el 18.51 de Mercedes, en dicho tramo las diferencias son de 50 segundos y medio litro menos a

favor de la marca alemana, lo que nos indica que sus sistemas de control predictivo nos ofrecen consumos similares, aunque personalmente creo que el de Volvo tiene más margen de mejora que el de Mercedes, pues como ya se ha dicho, I-See almacena la información sobre el recorrido, de manera que la próxima vez que el camión siga esa misma ruta, mejorará el comportamiento. Habrá que ver como progresa en las futuras pruebas.

Es al encarar las primeras cuestas con cierta entidad cuando comprobamos las bondades del doble embrague de I-Shift, que se refleja en las velocidades que consigue en las subidas.

Nos sorprende nada más empezar en la cuesta de Guadalajara, en la que consigue una velocidad de 60 Km/h en la marcha 10, gracias a que con el doble embrague se evitan las pérdidas de velocidad en los cambios, con lo que el par motor no desciende en ningún momento.

La misma buena impresión nos causa en el tramo del Puerto de Somosierra, que en nuestra ruta acotamos entre el km 107 de la A-1 y la entrada al Túnel, con una cota de 1.470 metros. El Volvo FH fue capaz de reali-

Ficha técnica

VOLVO FH 500CV GLOBETROTTER XL

ESPECIFICACIONES

Modelo	D13K 500 Euro 6 SCR
Nivel de emisiones	Euro 6
Potencia máxima	500Hp (368Kw) a 1400-1.800 rpm
Par máximo	2.500Nm a 1.000-1.400 rpm
Potencia freno motor escape	375 KW a 2.300 rpm
Caja de cambios	I-Shift de doble embrague
Suspensión delantera	Suspensión parabólica delantera.
Suspensión trasera	Suspensión neumática.
Control remoto	Suspensión de control remoto inalámbrico
Neumáticos del./traseros	315/70 R22,5 Michelin XLine Energy.
Versión de cabina	Globetrotter XL Confort, calefacción y enfriador.
Volante	De cuero, ajustable.
Asiento conductor	Ajustable electricamente, calentamiento ventilado.
Asiento pasajero	Relax, giratorio.
Litera	Abatible de 140mm.
Depósito combustible	405 litros.
Depósito AdBlue	64 litros.
Batería	2 X 225 Ah
Dirección	Sistema VDS dinámico.
Ayudas a la conducción	Control predictivo I-See
	Programa electrónico de estabilidad.
	Adaptive cruise control con advertencia de colisión frontal y frenada de emergencia.
	Luz de frenada de emergencia.
	Asistente de cambio de carril.
	Driver alert.



El freno motor Veb+ con una capacidad de hasta 375 kW a 2.300 rpm, actúa con seguridad. Baste decir que el puerto de Somosierra, en su bajada hacia Madrid poniéndolo a 80Km/h con la marcha 9 bajó todo el puerto sin necesidad de ayuda del freno de servicio, incluso teniendo que quitar el tercer punto, en algún tramo donde la bajada no es tan dura.

zar este tramo a una velocidad media de 67,47 Km/hora, y alcanzar la cota del túnel a 56 Km/hora en la marcha 10. El freno motor Veb+ con una capacidad de hasta 375 kW a 2.300 rpm, actúa con seguridad, y con algo de anticipo a lo que nos puede venir, se puede considerar que hace su labor, sin tener que ser ayudado por el freno de pie. Baste decir que el Somosierra en su bajada hacia Madrid poniéndolo a 80Km/h con la marcha 9 nos bajo todo el puerto sin necesidad de

ayuda del freno de servicio, incluso teniendo que quitar el tercer punto, en algún tramo donde la bajada no es tan dura.

La prueba realizada arroja unos datos ciertamente positivos, teniendo en cuenta la dureza del recorrido; con una velocidad media de 80,8 Km/hora, el consumo medio se quedó en unos contenidos 32, 46 L/100 km, aunque como nota negativa, hay que anotar un consumo de AdBlue algo elevado, 2,48 L/100 km. ■

¿MAS SEGURIDAD?... ELIGE VOLVO

Y es que si en algo ha destacado Volvo siempre es en seguridad. Soluciones que ahora nos parecen irrelevantes como la entrada del freno secundario al usar el freno principal, Volvo nos las ha facilitado desde hace ya dos décadas. Pero si nos ponemos a pensar en las posibles colisiones, nos encontramos con una cabina segura por dentro y por fuera con ayudas a la conducción del tipo control de crucero adaptativo, control de ángulo muerto (viene muy bien para motos y vehículos pequeños que no se apreciaran si están en el lado del acompañante) o el novedoso freno de emergencia que en caso de colisión inminente nos avisara y nos ayudara en la frenada para que el impacto sea evitado o por lo menos reduzca los daños.



Valoración

NOS GUSTA

- Dirección dinámica.
- Comodidad en conducción.
- Comportamiento I-Shift con doble embrague.

A MEJORAR

- Consumo AdBlue.
- Consumo con I-See activado.



Desde mi cabina



La conducción del volvo FH 500 con el nuevo doble embrague y la dirección dinámica hacen que pase el día sin que el cuerpo se resienta y si encima añadimos esto a unos consumos comedidos, exceptuando el adblue, nos indica que

estamos ante uno de los campeones de la ruta, aunque personalmente crea que el uso sin el doble embrague es igual de bueno y eficiente, por lo que podemos evitarnos ese "extra" y elegir otro como el volante de cuero, dirección dinámica, luces Bi-xenón o elegir entre un sinfín de posibilidades que nos ofrecen.