

VOLVO FH 16 750CV 25 ANIVERSARIO

MÁXIMA POTENCIA

bajo control

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Este mes en **Autónomos** ¡En Ruta! probamos el camión europeo campeón en potencia, una serie que saca Volvo para celebrar el 25 aniversario de su motor de 16 litros, llevándolo a 750CV que le otorga a día de hoy el mencionado galardón, completado con una cabina llena de detalles de calidad, comodidad y seguridad.



Durante bastante tiempo, ha existido una tendencia hacia transportes cada vez más pesados y, por lo tanto, hacia una mayor necesidad de camiones más potentes. Desde la introducción del Volvo F16 en 1987 y de la primera generación del motor de 16 litros con 470CV, los niveles de potencia han aumentado paso a paso al ritmo impuesto por las necesidades del mercado y de los clientes. En 1993 la potencia aumentó a 520 CV. Diez años más tarde, se presentó un motor completamente nuevo con 610 CV. En 2009, Volvo fue la primera empresa fabricante que alcanzó los 700 CV y ahora el fabricante sueco ha dado el

siguiente paso: el Volvo FH16 con 750 CV.

El Volvo FH16 750 está concebido tanto para tareas de transporte verdaderamente pesadas como para tareas que exigen una velocidad media elevada en carreteras de montaña normales o con gran pendiente. Volvo fabrica este motor con especificaciones Euro 5 y EEV (vehículo tecnológicamente avanzado). Los gases de escape reciben

un tratamiento posterior mediante la tecnología SCR (Selective Catalytic Reduction,

reducción catalítica selectiva), de manera que el motor cumple la normativa sobre emisiones EEV (vehículos ecológicamente mejorados) de la Unión Europea. Además, gracias a una calibración optimizada del sistema de

control electrónico del motor, las emisiones de partículas se han reducido en un 33% y el

El motor, aparte de potente, es agradecido y a poco que le pongamos el pie en el acelerador, nos estará dando desde las 900r.p.m. un par de 2.800Nm y en apenas 100 vueltas más desarrolla 3550Nm hasta las 1.400 en las que empieza a decaer

humo, en un 70 %, con respecto a los correspondientes niveles en Euro 5.

La potencia de este 16 litros ha pasado por los 470Cv iniciales en 1987, 520 en el año 1993, incrementándose hasta los 610 en el año 2003 y en el año 2009 con 700 consiguiendo con esta potencia ser también el campeón.

Este motor que a priori sería para un tipo de transporte condicionado a grandes pesos, lo probamos con una combinación de 40.000 Kg. El motor, aparte de potente, es agradecido y a poco que le pongamos el pie en el acelerador, nos estará dando desde las 900r.p.m. un par de 2.800Nm y en apenas 100 vueltas más desarrolla



3550Nm hasta las 1.400 en las que empieza a decaer. Por supuesto en su zona de mejor consumo (1.000-1.400r.p.m.) es un camión súper eficiente como buen Volvo que es. Como prueba de potencia se podría destacar que en subi-

das de más del 6,5% tipo Guadalajara o Torija con apenas medio pedal el camión consigue superarlas en la marcha once y a un ritmo de unos 75Km/h. La cabina está muy bien insonorizada y apenas notamos el ronroneo de

“la bestia” que está bajo nuestros pies.

Óptimo rendimiento en carretera

La unidad probada trae como freno secundario el VEB+, que sincroniza perfectamente

la caja de cambios con el requerimiento al que le sea sometido. La palanca está situado en el lado derecho del volante y tiene tres puntos de actuación además de la posición A en la que funciona automáticamente según el

FICHA DE LA PRUEBA

Km totales	445,1 km
Velocidad media	81,52 km/hora
Consumo total	135,7 litros
Consumo medio	30,49 l./100km
Consumo AdBlue	6,73 litros



I-SHIFT

EL MEJOR COPILOTO

La caja de cambios I-Shift que tan buenos resultados está dando a la marca sueca, ha sido reforzada para esta ocasión para gestionar sin ningún tipo de complicaciones la potencia del motor que le acompaña, siendo su denominación AT03512D. Como todas sus hermanas está muy bien escalonada y por supuesto con las prestaciones que tenemos, es totalmente "inútil" ayudarla a hacer su trabajo, pues ella sola consigue un buen ritmo de marcha y economizar, sin que apenas notemos los cambios. Uno de los puntos fuertes de la I-Shift es sin duda el I-Roll que activa y desactiva el punto muerto, con lo que en carreteras llanas o con poca caída nos produce un ahorro considerable dado que la caja no nos retendrá. Usando el ACC (control de velocidad activo) la caja al pasar de la velocidad seleccionada activará el punto muerto, pero si detecta un vehículo en su radar la marcha seguirá engranada por motivos de seguridad, es un Volvo y lo primero es la seguridad.

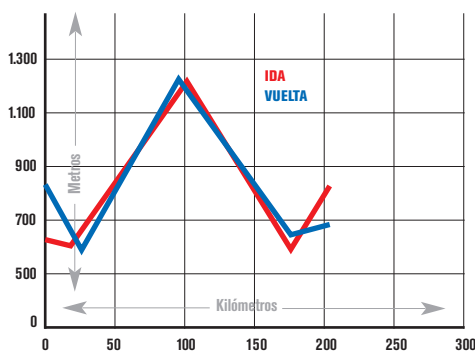


Usando el ACC (control de velocidad activo) la caja al pasar de la velocidad seleccionada activará el punto muerto, pero si detecta un vehículo en su radar la marcha seguirá engranada por motivos de seguridad, es un Volvo y lo primero es la seguridad.



El D16G750 es un motor diésel muy potente de 750 CV y 16,1 litros con seis cilindros en línea equipado con turbocompresor e intercambiador de calor y cumple los requisitos de las normativas EEV relativas a emisiones de gases de escape de la Unión Europea.

Perfil topográfico del recorrido



camión detecta el uso del freno de servicio, que en caso de emergencia nos ofrece una ayuda extra que es de agradecer. Sin duda alguna previendo la bajada con un poco de anticipación (es un freno motor y le costará retener el camión si le dejamos suelto y a mitad de la cuesta le pedimos una frenada exigente) y antes de empezar la bajada le bajamos una o dos marchas, por muy fuerte que sea la bajada no se acelerará ni un ápice si le aplicamos los tres puntos, manteniendo una velocidad de 90Km/h, sin esfuerzo. Es en esas condiciones cuando la potencia de frenada (425Kw a 2.200r.p.m.) le

hace encontrarse muy a gusto trabajando, recordando que el motor no sufre sino le hacemos entrar en la zona roja, que por otro lado es innecesario. Los frenos de servicio de la unidad de pruebas traen el paquete de seguridad preventiva plus que constan de EBS alto con ESP, que nos da una frenada individual por rueda y junto con los frenos de disco en los dos ejes, nos dan un alto nivel de seguridad en caso de uso.

Con este paquete nos viene incluido el programador de seguridad activa, que nos evitara colisiones al tener el control de crucero, así como el avisador por cambio de

Ficha técnica del recorrido

ruta o lugar de repostaje	cota aprox.	km total	km parcial	tiempo	km/hora	km/h tramo	litros	l/100km	l/100 tramo	l/100 tramo	l/100 tramo
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	0	0	0	0		0	0,00			
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	37,4	37,4	27'42"		80,95	10,8	28,88	28,88	0,57	
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	121,1	83,7	58'52"		85,5	47,56	36,76	39,27	43,92	1,26
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	185,4	64,3	47'51"		80,58	62,31	14,75	33,61	22,94	0,97
KM 240 A-2 (CATATAYUD)	830Mt	226	40,6	31'33"		77,19	74	11,69	32,74	28,79	0,61
OBRAS Y ALGÚN CAMBIO DE CARRIL QUE NOS HACE PERDER VELOCIDAD MEDIA			226	2H 45'58"	81,68		74		32,74		3,41
KM 240 A-2 (CATATAYUD)	830Mt	0		0	0		0	0,00			
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	34,4	34,4	24'18"		84,94	12,82	12,82	37,27	37,27	0,52
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	98,2	63,8	49'36"		77,15	41,29	28,47	42,05	44,62	0,96
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	183	84,8	57'50"		87,97	54,13	12,84	29,58	15,14	1,28
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	219,1	36,1	27'59"		77,3	61,72	7,59	28,17	21,02	0,55
SEGUIMOS CON OBRAS INCLUSO CON ALGÚN CAMBIO DE CARRIL QUE NOS HACE PERDER VELOCIDAD MEDIA			219,1	2H 39'43"	82,31		61,72		28,17		3,31
TOTALES			445,1	5H 25'41"	81,52		135,7		30,49		6,73

CABINA GLOBETROTTER XL

CALIDAD DE VIDA A BORDO



La cabina Globetrotter XL es sin duda una cabina para rutas largas, que aúna comodidad en conducción y en parado. El puesto de conducción ya de por sí cómodo en Volvo se complementa con asientos eléctricos, con todo tipo de regulación que se nos pueda ocurrir, y acabado en cuero. Las primeras veces que haces una parada intentas tirar de la palanca de toda la vida para echar el asiento hacia atrás y al no encontrarla te das cuenta de que es eléctrico y que ya ni siquiera tienes la llave en el contacto, teniendo que volver a poner el contacto para mover el asiento y así tener más espacio.

El acabado XL nos da un plus de altura en el paso motor y espacio en armarios. De fábrica se puede pedir con la preinstalación de la televisión, que en este caso ya venía montada y era de unas dimensiones espectaculares. Este aparato, cada vez más demandado por los asiduos de la ruta, junto con el asiento del acompañante que se gira 90°, la nevera debajo de la cama, la mesa que se monta y se desmonta en apenas 10 segundos o la cama que se reclina 45° para tener una cómoda posición de lectura o ver la televisión, hace de esta cabina el objeto de deseo de muchos autónomos o empresas de las que se preocupan por sus empleados. Es importante destacar que los acabados, así como los complementos, son de una altísima calidad y ni que decir tiene que Volvo nos permite personalizar nuestra unidad con gran cantidad de elementos que harán de nuestra cabina la mejor



“casa”. Contamos con una gran capacidad de almacenaje interior gracias a lo siguiente: tres armarios traseros en la parte de arriba con apertura tipo persiana, debajo de la cama tenemos dos bandejas detrás de los asientos que complementan un cajón que sale hacia delante e incluso otro hueco en el que podemos poner una caja fuerte, en la parte frontal arriba tenemos dos armarios, uno a cada lado. En la parte exterior los típicos y muy prácticos cajones laterales con trampilla.

En cuanto a la equipación del camión, Volvo nos deja la unidad de pruebas con todos sus paquetes, que se componen de los siguientes sistemas principalmente:

- **Full Dynafleet:** sistema de posicionamiento, control gasoil, horas conducción, etc.
- **Conducción Plus:** volante y reposabrazos en ambos asientos en piel, mando a distancia de apertura de puertas, sistema electrónico de climatización, etc.
- **Visibilidad plus:** Sensor de lluvia y faros Bi-xenón
- **Seguridad plus:** ACC, EBS con ESP, Lector de carril y alerta cansancio conductor.
- **Protección personal:** Caja fuerte, Airbag, cinturones con pretensor, alarma y luz de seguridad para estacionamiento.



En subidas de más del 6,5% tipo Guadalajara o Torija con apenas medio pedal el camión consigue superarlas en la marcha once y a un ritmo de unos 75Km/h.

mión que nos de todo su potencial, tan solo hay que ver la tabla para comprobar que solo hay un tramo por encima de esa velocidad media y es el mismo tramo pero de bajada.

Como se indica antes al hablar del freno Veb+ durante las bajadas fuertes si elegimos bien la marcha, no nos costara mantener la velocidad. Con otros motores quizás haya que bajar la velocidad y las marchas, pero en este tan sólo con subirlo de revoluciones bajaremos a 90 cualquier pendiente, si lo llevamos en la décima.

Al termino de la prueba y tras comprobar los consumos repostando el camión (el camión consumió un litro menos de lo que decía el ordenador) las sospechas de que estábamos ante otro “sueco eficiente” se hicieron realidad con un consumo medio de 30,49l/100 y una velocidad media de 81,52Km/h. ■

NOS HA GUSTADO

- Seguridad (ACC, ESP, lector de carril).
- Consumo 30,49l/100 de media.
- Equipamiento (nevera, mesa, caja fuerte).

NOS PARECE MEJORABLE

- Precio elevado (no por ello es caro).
- No se puede pedir aire acondicionado en parado (esperemos que en la próxima versión sea posible).



Un precio que no te lo crees.

Mercedes Vito 110 CDI Furgón Compacto con radio Bluetooth de serie, ahora por sólo 15.990 €*.



No dejes escapar esta oportunidad y empieza a disfrutar de una Vito. La gran fiabilidad y eficiencia, unidas a su confort y versatilidad, hacen de este vehículo el mejor socio para tu empresa. Además, disfruta de serie del Servicio de Garantía Extend Plus 2+2**, y amplía la garantía de tu Vito en dos años adicionales. www.mercedes-benz.es

*Vito 110 CDI Furgón Compacto 70kW (95 Cv). Preentrega, transporte e impuestos no incluidos. Precio válido para configuración de vehículo definido, consulte con su concesionario. Oferta válida hasta el 31/08/2012.
**Servicio Extend Plus: ampliación de la garantía del fabricante en 2 años adicionales (2+2) con igual cobertura en cuanto a las reparaciones de averías. Los parámetros máximos son de 48 meses y/o 200.000 km, lo que antes se alcance. Sujeto a la realización de los mantenimientos en la red de talleres Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz