Volvo FH 460 euro 6 4x2 tractor

EQUILIBRIO PERFECTO

Volvo Trucks se "humaniza" con esta unidad que nos propone para nuestra habitual prueba. Prescindiendo de "topes de gama", vamos a probar una unidad FH en versión cabina Globetrotter Sleeper Cab, animada por una mecánica D13K, que rinde 460 CV, una de las más solicitadas por los transportistas de largo recorrido en nuestro país.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Esta versión aligerada no lleva retarder, ni enfriador de cabina en parado (I- Park Cool), ni nevera, ya que es una versión de ruta más económica, más cercana a los vehículos que vemos circular normalmente por nuestras carreteras.

Volvo Trucks nos trae en esta ocasión una versión aligerada de su FH con motor de 460 CV. Una versión que, a nuestro juicio, responde a un conjunto más "humanizado", más acorde con lo que vemos habitualmente en nuestras carreteras, a diferencia de las unidades que suelen poner a nuestra disposición con todo lo "mejor" de cada casa. En esta ocasión, el conjunto responde a un objetivo claro, que no es otro que buscar la máxima rentabilidad, por encima de cualquier otra consideración. Un objetivo que cumple a la perfección esta versión, pue en cuanto a opciones en interior de cabina, tan solo trae lo esencial. Pese a ello, la calidad percibida al entrar en el habitáculo de un vehículo de la marca sueca siempre nos produce una sensación de clase premium, tanto por la calidad de los materiales empleados como por la sensación que produce el poder conducir una unidad como esta, por cierto, una de las configuraciones más solicitas por los transportistas que realizamos rutas nacionales e internacionales: cabina FH Globetrotter Sleeper Cab, asociada a la mecánica D13K 12,8 litros, en un escalón de potencia que rinde 460 CV, gestionada por la reputada caja de cambios automatizada I-sihft.

Sobre la actualización que las nuevas gamas FH y FH16 recibieron el año pasado, destacamos nuevamente las mejoras aerodinámicas implementadas en las nuevas cabinas del FH. Mejoras que se traducen en una rebaja de los consumos que tradicionalmente ha venido marcando la firma sueca y que la acercan un poco más a otras marcas que en este capítulo siguen estando un escalón por encima. Estas mejoras aerodinámicas se centran en aspectos como un nuevo deflector de parachoques, ubicado por debajo de éste que evita una circulación excesiva del flujo de aire, desviándolo hacia los laterales del vehículo, al mismo tiempo que se logra una distancia al suelo adecuada. Acompañan a este deflector, en la parte superior de la cabina, un deflector de aire, que crea una transición uniforme entre la tractora y el remolque, así como un rediseño de los guardabarros y los pasos de ruedas, que ahora

VOLVO FH 460 CV LIGHT WEIGHT

Consumo medio de gasoil
30,52 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
2,54 L/100 km

Velocidad media
78,39 km/h

son más estrechos.
Y hablando de aerodinámica, tampoco queremos dejar pasar la ocasión de destacar el semirremolque que llevamos enganchado con un aerodinámica impresionante, un diseño que poco a poco, contando con la legislación adecuada, acabará imponiéndose, pues su potencial para mejorar la aerodinámica del conjunto es muy elevada.

Interior "espartano"
Hablar de interior espartano cuando nos referimos a la cabina Globetrotter puede sonar a broma, aunque comparada con el extraordinario nivel de equipamiento al que nos tiene acostumbrado la marca sueca en estas unidades de prueba, bien podría hablarse en estos términos. Y no se trata de una crítica, pues obviamente esta buscada "austeridad" responde a una amplia demanda de mercado, empezando por la versión de cabina elegida: normalmente disponemos de la versión sobreelevada XL, una cabina, entre

MEJORAS AERODINÁMICAS

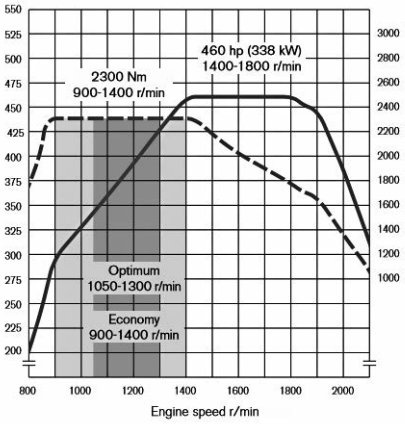
Las mejoras aerodinámicas se centran en aspectos como un nuevo deflector de parachoques, ubicado por debajo de éste que evita una circulación excesiva del flujo de aire, un deflector de aire que crea una transición uniforme entre la tractora y el remolque, así como un rediseño de los guardabarros y los pasos de ruedas, que ahora son más estrechos.

No queremos dejar pasar la ocasión de destacar el semirremolque que llevamos enganchado con un aerodinámica impresionante, un diseño que poco a poco, contando con la legislación adecuada, acabará imponiéndose, pues su potencial para mejorar el consumo del conjunto es muy elevada.

BUEN RENDIEMIENTO EN EL PUERTO DE SOMOSIERRA

En la subida a Somosierra ponemos el control de crucero predictivo a 85Km/h, como en todas las pruebas, para ver cómo se defiende el camión solo, sin ayuda de nuestras manos. Empezamos perdiendo velocidad y nos damos cuenta de que el camión busca solo la velocidad que cree mejor a esa circunstancia y cuando se acerca a los 50 Km/h en la marcha 10 es cuando se encuentra más cómodo y saca todo su par motor, para aguantar toda la subida entre los 46 y 50km/h, lo que le da una nota muy alta al rendimiento de este motor.

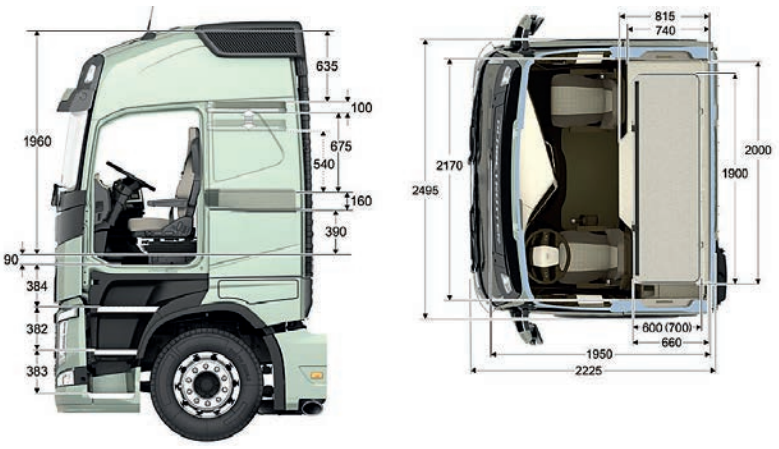
CURVAS DE PAR Y POTENCIA



PERFIL DE LA RUTA

normalmente disponemos de la versión sobreelevada XL, una cabina, entre otras cosas, 15 cm más alta, frente a esta cabina Sleeper Cab, que en detrimento de ese espacio extra, aporta otros valores como una menor tara del vehículo.

Por dentro nos encontramos que solo llevamos una cama y el espacio superior lo aprovechamos con cuatro armarios de gran volumen.



DIMENSIONES DE CABINA

otras cosas, 15 cm más alta, frente a esta cabina Sleeper Cab, que en detrimento de ese espacio extra, aporta otros valores como una menor tara del vehículo.

Por dentro nos encontramos que solo llevamos una cama y el espacio superior lo aprovechamos con cuatro armarios de gran volumen. Un espacio que aumenta en gran medida levantando la cama, ya que nos da acceso a los cajones tanto exteriores como interiores. Eso sí, en detrimento de la usual nevera ubicada en este sitio, cosa que nos sorprende, más si cabe para un país como el nuestro, en el que se nos antoja un hándicap trabajar sin nevera, aunque sea de pequeñas dimensiones, para poder tener algo fresco que beber.

El espacio situado encima del parabrisas ofrece tres compartimentos guardaobjetos grandes y uno más pequeño con una tapa en la parte inferior de la sección del acompañante, sumando todos ellos un volumen total de 180 litros. El gran compartimento guardaobjetos exterior cuenta con puertas de celosía, una de ellas, la central, con una tapa. Entre los pocos "lujos" que se permite esta versión, disponemos de una cámara trasera que nos vendrá bien para enganchar y desenganchar un semirremolque.

A bordo

Empezamos la prueba con una buena temperatura de 20 grados y un día soleado. Lo primero que hay que aclarar, con respecto a esta versión de pruebas, es que no vamos a notar en exceso, aunque la diferencia cuando se ha probado se hace más patente, la falta en esta versión de extras únicos como la dirección di-

námica o la versión I-sihft de doble embrague a los que nos tiene acostumbrados el fabricante sueco en las pruebas. Las alternativas "convencionales" que propone Volvo Trucks cumplen a un gran nivel con lo que debemos exigir a un vehículo de estas características, obviamente sin llegar al nivel de excelencia alcanzado con sus "extras".

Ya desde los primeros kilómetros de recorrido se hace patente que tanto la potencia elegida y la soltura con que entrega el par, en conjunción con la I-shift, son una combinación ganadora para el transporte en rutas nacionales e internacionales, donde buscamos sobre todo un buen equilibrio entre prestaciones y consumo.

A ese equilibrio contribuye el control de crucero predictivo, que se comporta de una forma excepcional si le damos margen de maniobra, como por ejemplo seleccionando los 85 kilómetros por hora de tal forma que en alguna subida se anticipará y se pondrá a 90 kilómetros por hora para empezar la subida con mayor inercia. Aunque muchas marcas tienen esta tendencia de que el camión coja más velocidad de la seleccionada antes de

> No vamos a notar en exceso, aunque la diferencia cuando se ha probado se hace más patente, la falta en esta versión de extras únicos como la dirección dinámica o la versión I-sihft de doble embrague a los que nos tiene acostumbrados el fabricante sueco en las pruebas

MOTOR D13K 460CV
POTENTE Y ECONÓMICO

El D13K460 es un motor diésel de 12,8 litros y 460 CV con 6 cilindros en línea, árbol de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro y sistema de inyección common rail. El motor satisface los requisitos legales sobre emisiones de gases de la norma EURO 6, step C.

El motor D13K está dotado de sistema de inyección common rail que proporciona una elevada presión de inyección. La cámara de combustión y el colector de admisión se han diseñado para una óptima combustión. El índice de llenado de gas es extremadamente alto, lo que contribuye a una gran eficacia. Con este diseño se obtiene un motor de bajo consumo, gran potencia y un enorme par dentro de una amplia gama de revoluciones. Esto proporciona al D13K una excelente facilidad de conducción. La curva de par del motor D13K se ha mejorado en comparación con la del Euro 5, proporcionando un par superior incluso a menos revoluciones.

Las mejoras introducidas recientemente en esta familia de motores (también asumidas por los D11) contribuyen a reducir el consumo de combustible, gracias a una menor fricción en los pistones, la mejora del turbo, el aumento del ratio de compresión y la optimización del árbol de levas y las actualizaciones de software..

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L./100KM PARC.	LITROS 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	0:26:57	82,37	10,19	27,54	0,94
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	83	1:02:16	79,98	32,76	39,46	2,11
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:35:14	81,74	5,39	11,23	1,22
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:27	81	48,34	28,77	4,27
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:00	71,35	15,32	34,83	1,12
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:37:51	76,09	12,94	26,95	1,22
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:29	78,74	13,96	22,89	1,55
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:01:20	75,66	42,22	27,59	3,89
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:59	80,61	21,1	44,89	1,19
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:51	65,37	11,8	84,29	0,36
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:46:13	80,49	12,07	19,47	1,57
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:34:03	78,47	44,97	36,56	3,12

TOTAL RECORRIDO COMPLETO		444	5:39:50	78,39	135,53	30,52	11,28
ASÍ PASÓ POR LO MAS EXIGENTE	GUADALAJARA		SOMOSIERRA 1.200 M.	1.200 M.	Túnel		
MARCHA	10		10	10	10		
VELOCIDAD	55		46	50	50		

PUESTO DE CONDUCCIÓN IDEAL

La cabina ofrece un nivel de comodidad muy elevado con una posición de conducción ideal, asientos de diseño anatómico, bajo nivel de ruido, sistema de control de climatización de alta capacidad y un nivel de seguridad de primera clase. Su altura interior, de 205 cm (196 cm sobre el túnel del motor) nos permite una movilidad más que suficiente por la cabina, aunque se nota la diferencia con su hermana mayor.

Respecto al puesto de conducción, Volvo ha conseguido con el paso del tiempo y de las sucesivas versiones, uno de los puestos mejor desarrollados del mercado, en el que, por poner un pero, nos sigue llamando la atención la ubicación de la palanca de cambios, situada en el lateral del asiento del conductor. El volante, ajustable en altura e inclinación mediante un pedal situado a la izquierda de la columna de dirección, así como el asiento con multitud de ajustes nos permite encontrar nuestra posición ideal de conducción.

Los mandos integrados en el volante ofrecen un uso cómodo y seguro del programador de velocidad, de las funciones de teléfono y radio y de los menús de la pantalla de información del conductor (DID) y de la pantalla de información secundaria (SID).

Ficha técnica

Volvo FH 460 4x2 tractor

MOTOR	
Modelo	MOTOR D13K Euro 6
Control de emisiones	SCR + EGR en frío
Potencia de retención	510 CV (235 kw) a 2.300 rpm.
N° de cilindros/ Cilindrada	6 en línea / 12.777 cm3
Potencia máxima	460 CV (338 kw) de 1.400 a 1.800 rpm.
Par máximo	235 kg-m (2.300 Nm) de 900 a 1.400 rpm.
Relación de compresión	18/1
Diámetro por carrera	131 x 158 mm
TRANSMISIÓN	
Embrague	Servoasistido, monodisco, fricción en seco por diafragma. Ajuste automático. Robotizado.
Caja de cambios	I-Shift AT2612F, automatizado. De doce relaciones sincronizadas, 2 supercortas y 4 retromarchas.
SUSPENSIONES Y DIRECCIÓN	
Eje motriz	Simple reducción. Engranajes helicoidales. Relación final 2,64/1. Bloqueo del diferencial.
Suspensión delantera	Mec. 2 hojas paraból., barra estab. amortiguadores.
Suspensión trasera	Neum. 4 diaprés por eje con barra estabilizadora y amortiguadores. Regulación electrónica.
FRENOS	
Frenos delanteros	Discos autoventilados. Regulación EBS.
Frenos traseros	Discos autoventilados. Regulación EBS. Ajuste autom., testigo desgaste, freno estacionam.
Neumáticos	315/70R22,5 y 315/80R22,5
DEPÓSITOS	
Depósito combustible	405 litros
Depósito AdBlue	64 litros

subir una cuesta, no todas lo hacen tan bien como es el caso de este Volvo.

Y la responsable de este buen trabajo no es otra que la I-Shift, en versión largo recorrido y ahorro de combustible que en nuestro caso además del software de cambio de marchas para el uso del posicionamiento por GPS, "tira" del uso compartido de datos topográficos a través de un almacenamiento central de datos (memoria de carretera, I-See).

En la subida de Torija como normalmente hacemos no podemos tomar los datos de velocidad y marcha al final de la cuesta al haber un camión que nos interrumpen la subida al principio de está.

Como ya hemos dicho, este vehículo no dispone de retarder, y la conducción con el freno motor nos obliga a anticiparnos tanto en las rotondas o cruces, como en las bajadas, donde incluso nos obliga a engranar una marcha inferior que en otras pruebas. En la bajada del Somosierra, por ejemplo, si queremos mantener una velocidad de descenso entorno a los 80Km/h (velocidad normal en otras pruebas), tendremos que ayudar con el freno de servicio

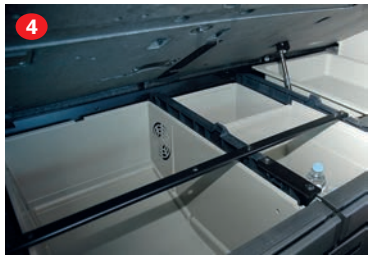
EL INTERIOR

1 Control remoto. El multimando típico en Volvo para poder acelerar, subir o bajar la suspensión, además de otras acciones, también lo trae esta unidad. Recordamos que este mando es móvil y para opciones de carga y descarga, en las que haya que trabajar con la suspensión facilitara las tareas.

2 Conectividad. Una de las novedades que nos aporta Volvo con esta unidad es una conectividad wifi mejorada con nuestros dispositivos lo que nos permite poder tener acceso a Spotify y algunas otras aplicaciones interesantes.

3 4 Cajones y ¿nevera?. Levantando la cama nos da acceso a los cajones tanto exteriores como interiores. Eso sí, en detrimento de la usual nevera ubicada en este sitio, cosa que nos sorprende, más si cabe para un país caluroso como el nuestro.

5 Espacios guardaobjetos. El espacio situado encima del parabrisas ofrece tres compartimentos guardaobjetos grandes y uno más pequeño con una tapa en la parte inferior de la sección del acompañante, sumando todos ellos un volumen total de 180 litros.



Nos sorprende la falta de nevera ya que en los cajones interiores de debajo de la cama, ninguno de los dos viene equipado con ella, y para un país como el nuestro se nos antoja un hándicap trabajar sin nevera, para poder tener algo fresco que beber

para que no se nos escape el camión, a diferencia de los camiones equipados con retardador.

Concluimos nuestro recorrido habitual con un resultado que confirma la mejora experimentada por Volvo Trucks gracias a los cambios tanto en aerodinámica como en el grupo motor y que han conseguido rebajar el consumo medio hasta los 30,52 litros a los 100, aunque aún le resta mejorar el consumo de Adblue, que ronda los 2 litros y medio, frente a algunos de sus directos competidores que se mueven por debajo de los dos litros. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Prestaciones motor 460 CV.
- Sistemas de seguridad.
- Funcionamiento control crucero predictivo.

A MEJORAR

- Posición mando caja cambios.
- Uso excesivo freno servicio por falta de retarder.
- Falta nevera.

Desde mi cabina

No puedo decir que sea una sorpresa el buen comportamiento de esta unidad que nos propone Volvo, aunque el registro en consumo si que nos parece una buena noticia. Hay que agradecer a fabricante sueco que ponga a nuestra disposición un conjunto más cercano al que suelen optar los transportistas: cabinas estándar, potencias no sobredimensionadas y una dotación sin escatimar en sistemas de seguridad pero sin llegar a montar todo lo que ofrece la marca.

Consulta y descarga todas nuestras pruebas: www.autonomosenruta.com