

Volvo FH 460 Euro 6

Un digno HEREDERO

Probamos el nuevo Volvo FH 460 en versión Euro 6, uno de los vehículos llamados a marcar el transporte por carretera de larga distancia en la próxima década, tanto por sus increíbles prestaciones dinámicas, que en breve se van a ver incluso mejoradas, como por las soluciones tecnológicas que implementa en cuestiones tan importantes como la seguridad, la ayuda en la conducción y la economía de uso. En definitiva, un digno heredero de la anterior gama y un salto cualitativo para afrontar los retos de transporte en los próximos años.



Presentado en septiembre del 2012, el nuevo Volvo es un vehículo que ya vemos a menudo por nuestras carreteras. No así, la mecánica que alberga en su interior, que ya responde a la más exigente normativa anticontaminación, euro 6, en vigor a partir del próximo 1 de enero de 2014. De hecho, la compañía sueca no empezará a comercializar los nuevos motores euro 6 hasta comienzos de año, dado que en España su demanda, al menos por el momento se preveía más bien escasa.

El nuevo Volvo FH es un vehículo totalmente nuevo, en el que el gigante sueco ha puesto todo su conocimiento adquirido con las

gamas anteriores, y añadiendo la última tecnología tanto en seguridad como en confort de marcha, para conseguir, sin ninguna duda, un "super clase" entre los grandes rutereros que transitarán por las carreteras europeas en los próximos años. Con un diseño que mantiene la personalidad de la serie FH, refrendada sobre todo por los grupos ópticos verticales, la nueva serie tiene ahora una calandra mucho más grande, que sirve además para diferenciar las gamas FH, de la FH 16 (en acabado cromado) y de la que se ha extraído el emblema de la firma para situarlo por encima. Aún así, lo más notable, a nuestro juicio es la línea lateral de la cabina, cuyo diseño refuerza la im-

presión de altura exterior de la cabina. Además, a pesar de que su cabina es de mayor tamaño, el nuevo Volvo FH cuenta con las mismas excelentes propiedades aerodinámicas de su predecesor y en eso tiene mucho que ver el mayor radio de las esquinas de la cabina.

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 ahora 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 no-



VOLVO FH 460 EURO 6

tablemente la visibilidad, a lo que también contribuyen los espejos retrovisores sin carcasa.

En el volante, cuadro de instrumentos y salpicadero es donde esta nueva cabina parte de cero y el cambio es total. Tenemos un cuadro de instrumentos con el velocímetro en grande y en el interior de este el cuenta revoluciones en pequeño. Tanto a un lado como a otro disponemos de una pantalla; la de la izquierda que nos dará datos como nivel de combustible, adblue, kms. totales o parciales, etc. La de la derecha nos dará datos del viaje en cuanto a consumo, velocidad, horas de conducción, etc. Tanto una como otra son configurables. Desde el volante podemos actuar sobre diferentes dispositivos como radio, teléfono, control de

crucero y configurar las pantallas nombradas anteriormente.

A pesar de que su cabina es de mayor tamaño, el nuevo Volvo FH cuenta con las mismas excelentes propiedades aerodinámicas de su predecesor y en eso tiene mucho que ver el mayor radio de las esquinas de la cabina

El asiento siempre ha sido uno de los puntos fuertes de los FH. Con la nueva gama

tenemos tres diferentes acabados que son Standard, Confort y Deluxe. Probamos el Deluxe que viene con manejo eléctrico y tapizado en piel, sin duda el mejor asiento para pasar una larga jornada de trabajo. Hace tiempo que se pueden pedir los asientos con calefacción y últimamente con aire frío, una opción presente en los nuevos FH que tienen esa posibilidad.

La comodidad se llama Volvo

Si algo tiene de característico un Volvo es la comodidad, el diseño por y para el conductor. Este nuevo FH se puede pedir con aire acondicionado en parado llamado I-Park Cool. La unidad probada tenía este sistema y pudimos ver su funcionamiento en la hora de la comida, poniendo el camión de frente

La seguridad, lo primero



Para Volvo la seguridad siempre ha sido una de sus premisas, bien con nuevos sistemas o mejorando los existentes para hacerlos más seguros. Contar con el lector de carril o el ACC desde hace muchos años tenía que verse superado en esta última versión, y en el nuevo FH cuenta con un nuevo freno ampliado que nos ayuda a corregir el efecto tijera que pudiera darse en bajadas o curvas, el DAS o advertencia de cansancio del conductor, el sistema de control de ángulo muerto (funciona de maravilla y siempre nos avisa si hay algún vehículo a nuestra derecha, cuando damos el intermitente. Simplemente un 10), luz de frenado de emergencia en caso de frenada brusca, el programa electrónico de estabilidad o los nuevos faros dinámicos con las luces estáticas de esquina.

al sol. Al regresar de comer la cabina estaba fresca y cómoda como para poder dormir una siesta si fuera el caso. Este sistema funciona con un compresor que va montado debajo de las baterías, el cual va cargando mientras estamos en movimiento y al hacer la parada va soltando frío por las mismas toberas que el aire acondicionado del camión. Junto con la entrada del compresor a la hora de enfriar la cabina entran unos ventiladores que tenemos delante del radiador del vehículo que enfriarán el radiador y por tanto reducirá el calor del motor.

La nevera, colchón reclinable eléctrico o televisión hacen de esta cabina un objeto de deseo por parte de muchos autónomos y chóferes. La unidad probada tenía la terminación Single y la comodidad en parado es de altísimo nivel.

El espacio para poder guardar nuestras cosas es importantísimo y aquí encontramos acomodo para cualquier cosa que se nos ocurra. Desde los armarios de arriba delanteros y traseros (estos últimos son opciona-

Con un diseño que mantiene la personalidad de la serie FH, la nueva serie tiene ahora una calandra mucho mas grande que sirve además para diferenciar las gamas FH y FH 16

les), hasta los huecos de debajo de la cama y los armarios exteriores totalmente estancos, que servirán para cosas que estén húmedas o huelan mal.



Valoramos muy bien la nueva posición de conductor, ya que es un vehículo totalmente nuevo, con el cual no se había tenido un contacto previo, y una vez que te pones manos a la obra es muy intuitivo.

460 CV Euro 6

La marca sueca nos trae un vehículo de pruebas con el motor D13K de 460CV en configuración Euro 6, que desarrolla su máxima potencia entre las 1.400 y las 1.800 revoluciones. El par motor ó zona económica se sitúa entre las 1.000 y las 1.400 vueltas donde consigue los 2.300Nm. En la subida a Guadalajara y programando la velocidad a 85 Km/hora termina con 58Km/h en la décima marcha. Se nota que podría subir algo mas rápido pero el grupo de 2,50-1 un tanto largo le hace pecar en este sentido, si bien en el consumo también notamos diferencia a su favor.

Esta unidad viene equipada con el freno motor VEB + que desarrolla una potencia de 375Kw a 2.300 vueltas. El mando cuenta



Otra de los aspectos relevantes de esta nueva gama se centra en la calidad de conducción y en comportamiento dinámico del vehículo. Se han realizado múltiples mejoras, como la optimización de los sistemas de suspensión tanto delantera como trasera, la mayor estabilidad de rodadura y una mejor suspensión de la cabina.

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS / TRAMO	L/100 PARCIAL	LL ADBLUE
IDA		IDA			IDA		
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	0	0	0	0	0,00	0,00
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	37	26´ 34´´	83,71	9,15	24,73	0,88
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	82	1H 2´ 20´´	78,92	33,69	41,09	1,96
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	64	44´ 35´´	86,14	9,08	14,19	1,53
KM 240 A-2 (CATATAYUD)	830Mt	42	33´ 46´´	74,6	12,18	29,00	1,00
		225	2H 47´ 16´´	80,73	64,1	28,49	5,38
VUELTA		VUELTA			VUELTA		
KM 240 A-2 (CATATAYUD)	830Mt	0	0	0	0	0,00	0,00
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	34	27´ 50´´	73,43	12,05	35,44	0,81
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	64	48´ 54´´	78,52	29,94	46,78	1,53
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	82	59´ 20´´	82,9	13,62	16,61	1,96
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	37	27´ 28´´	80,78	7,36	19,89	0,88
		217	2H 43´ 31´´	79,63	62,97	29,02	5,19
TOTALES		442	5H 30´ 43´´	80,18	127,07	28,75	10,57

La marca sueca nos trae un vehículo de pruebas con el motor D13K de 460CV en configuración Euro 6, que desarrolla su máxima potencia entre las 1.400 y las 1.800 revoluciones. El par motor ó zona económica se sitúa entre las 1.000 y las 1.400 vueltas donde consigue los 2.300Nm

con cinco posiciones, al igual que en la versión anterior, pero se ha modificado el orden quedando de la siguiente manera:A,0,1,2 y 3. Se trata de un cambio aparentemente sin importancia, (antes los tenía 0,A,1,2 y 3), pero que corrige una situación que se daba con bastante frecuencia: los chóferes siempre o casi siempre conducían con el mando en posición 0 y no usando la posición A que en cualquier situación de uso de freno de servicio hace actuar el freno motor acorde a lo que pisemos el pedal de pie, teniendo una ayuda extra en caso de frenada de emergencia en la que al chofer no le diera tiempo a tirar del mando. Siempre es recibida una ayuda en la frenada que nos puede ayudar a detener el vehículo unos metros antes. El mando sigue estando a la derecha de la columna de dirección con las cinco posiciones mencionadas y la posibilidad de dar un toque a la palanca hacia arriba en cualquiera posición (1,2 y3) para subir el régimen de vueltas y conseguir mayor frenada. Aquí también mejora el freno motor de los suecos ya que podemos subir las vueltas desde el primer punto, haciendo una frenada más progresiva.

Los frenos motor hoy en día cada vez se usan menos y Volvo sigue apostando por el suyo. Probablemente el menor uso de este sistema de frenado sea por la poca formación ya que con un poco mas de anticipa-

En la prueba y con suficiente anticipación conseguimos bajar cuestas como Torija o Guadalajara sin tocar el freno de servicio, pero con una velocidad entorno a los 60-70Km/h y usando el freno motor desde arriba sin dejarle caer

ción en las cuestas, y asumiendo que no vamos a bajar una cuesta a la misma velocidad que con un retarder, montando el VEB + se ahorra dinero en la compra y se consigue menos tara y menos costes de mante-

nimiento. En la prueba y con suficiente anticipación conseguimos bajar cuestas como Torija o Guadalajara sin tocar el freno de servicio, pero con una velocidad entorno a los 60-70Km/h y usando el freno motor desde arriba sin dejarle caer.

La magnífica IShift

Si hay una cosa que Volvo tenía difícil mejorar era su caja de cambios; la AT2612D sigue siendo una de las partes fuertes de Volvo. Con doce marchas muy bien escalonadas y un perfecto acoplamiento con el motor, será imposible “ayudar” a la caja a realizar su cometido. Sigue contando con el I-Roll con el que conseguimos desacoplar la caja e ir en un falso punto muerto, siempre que la posición del mando del retarder este en la A. La palanca de cambios sigue en el mismo sitio y mantiene la forma de su antecesor. En breve desaparecerá la palanca y se podrá contar con un mando en la columna de la dirección, dando mejor acceso a la zona de descanso. Igual que con otros camiones que tienen la capacidad de leer el perfil de la carretera,



Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS

24 HORAS

en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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

Si hay una cosa que Volvo tenía difícil mejorar era su caja de cambios I-Shift; la AT2612D sigue siendo una de las partes fuertes de Volvo. Con doce marchas muy bien escalonadas y un perfecto acoplamiento con el motor, será imposible “ayudar” a la caja a mejorar sus prestaciones

Ficha técnica

Volvo FH - 460 Euro 6

Características

Tipo	FH
Configuración	4X2
Motor	D13K 460 Euro 6
Potencia máxima	460 hp (338 kw) a 1.400 - 1.800 rpm
Par máximo	2.300 Nm a 1.000 - 1.400 rpm
VEB+ effect	375 kw a 2.300 rpm
Caja de cambio	I-Shift AT2612D
Suspensión delantera	Parabolica
Suspensión trasera	Neumática (aire)
Control de suspensión	Control remoto inalámbrico, WRC
Eje trasero	RSS1356, sencillo, ratio 2.50-1
Neumáticos delanteros	385/55 R 22,5 Michelin Energy XFA2
Neumáticos traseros	315/70 R 22,5 Michelin X Line Energy
Altura del chasis	Medio
Frenos	EBS, discos, arranque en pendiente
Versión cabina	Globtrotter XL Cab
Techo	Eléctrico
Visera interior delantera	Eléctrica
Viseras interior laterales	Eléctricas
Volante	Acabado en cuero, ajustable, Neck tilt
Asiento conductor	Comfort, ajustable electricamente, calefactable
Asiento pasajero	Relax, giratorio
Tapicería asientos	Cuero
Litera inferior	800mm. de ancho, reclinable, eléctrica
Nevera	Bajo la litera, 27 litros de capacidad
Confort de cabina	Frio en parado y calefacción (con motor)
Depósito de combustible	405 litros
Depósito de AdBlue	64 litros
Baterías	2 X 225 Ah

Equipamiento de seguridad: ESP, Control de crucero adaptativo y avisador de colisión frontal, Freno ACC, Avisador de cambio de carril.



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.

con el nuevo Volvo equipado con I-See, el tramo de Guadalajara a Alcolea lo realizamos en automático a 85Km/h para igualar a todos. El resultado es sorprendente al compararlo con el Scania G440 (prueba publicada en el nº 184) pues parece que haya sido conducido por el mismo conductor y es que la similitud de los resultados es grandísima siendo la diferencia de tiempo diez segundo y 0,02Lt en el consumo. Si que habría que tener en cuenta que el sistema que monta Volvo con el paso por la ruta mejora en las reacciones y en el consumo, pero eso no lo hemos podido comprobar. Los resultados generales son buenos y tan solo se nota un incremento de consumo de Adblue para poder acometer la reglamentación Euro6. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Paquete seguridad
- Comodidad al volante

A MEJORAR

- Consumo de AdBlue



Consulta y descarga nuestras pruebas:
www.autonomosenruta.co



Mi opinión



Cada vez que tengo la oportunidad de subir a un Volvo, siempre termino con la idea

de que es un camión genial para nuestro trabajo. Cómodo y seguro como el que mas, siendo una marca que no te deja indiferente.

 **Sabadell**

PROteger
PROmover
PROmocionar
PROgresar
PROfesional

Si eres profesional y buscas promover tu trabajo, proteger tus intereses o tus valores profesionales, con Banco Sabadell puedes. Te beneficiarás de las soluciones financieras de un banco que trabaja en PRO de la **Asociación de Transportistas Discrecionales de Mercancías (TRADISMER)**. Un banco que trabaja en PRO de ti.

Al fin y al cabo, somos el banco de las mejores empresas.
O lo que es lo mismo, **el banco de los mejores profesionales: el tuyo.**

Llámanos al 902 383 666, organicemos una reunión y empecemos a trabajar.

bancosabadell.com

El banco de las mejores empresas. Y el tuyo.

