

UN CAMIÓN DE RÉCORD

Volvo Trucks ha dado una nueva vuelta de turca a su gama FH, haciéndola convivir, de momento, con esta nueva versión FH Aero, una nueva gama de camiones que atesora lo mejor del FH, sumándole un plus en eficiencia de la mano de una aerodinámica mejorada.

Consumo medio de gasoil
26,40 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
1,62 L/100 km

Velocidad media
77,85 km/h



Hoy traemos a nuestro banco de pruebas una de las tractoras llamadas a convertirse en un superventas, el Volvo FH Aero 460 I-Save. Su "parentesco" con el modelo FH, aun vigente y que goza del respaldo del mercado y, sobre todo, la evolución que aporta en aerodinámica y gestión de la cadena cinemática le convierten en una referencia cuando se habla de eficiencia energética. Y no es para menos... en nuestro recorrido de pruebas acaba de marcar un nuevo récord de consumo. Hay que decir que el comportamiento del camión ha sido incluso mejor de lo prometido por la marca, que cuando nos lo presentó en Suecia, hablaba de una mejora de un -5% en el consumo de combustible, un porcentaje que, al menos en nuestro recorrido y en comparación con el vehículo FH 460 I-Save que probamos el año pasado ha mejorado sensiblemente. Además, hay que hablar de un consumo de adblue que también baja respecto a la prueba de 2023, dejándolo en 1,62 litros/100km. con estos datos en la mano y como carta de presentación, podemos afirmar que estamos ante una de las propuestas más eficientes del mercado actual de la larga distancia. Además, para hacer justicia a uno de los as-

pectos mejor valorados de este vehículo, la gestión que realiza de la cadena cinemática, hay que destacar que dicho consumo en este caso es mérito casi exclusivo del camión, pues de los 445km de la prueba el C.C.P estuvo activado durante 357, lo que

El FH Aero ha marcado un nuevo récord de consumo en nuestro recorrido de pruebas, un mérito casi exclusivo del camión, pues de los 445km de la prueba el C.C.P estuvo activado durante 357, lo que da poco margen a mejorarlo por parte del conductor.

da poco margen a mejorarlo por parte del conductor.

Aerodinámica en el ADN del Aero

Si algo define a la nueva gama de camiones FH, es su aerodinámica mejorada, tan metida en el ADN de este que le sirve para componer el nombre de la nueva gama: Aero. El aspecto principal de esta mejor ae-

rodinámica hay que buscarla en la parte delantera de la cabina del Volvo FH Aero, que se ha ampliado 24 centímetros en comparación con el Volvo FH normal, aprovechando el incremento que permite la Directiva comunitaria desde 2020, precisamente para conseguir diseños más eficientes en los camiones que mejoren el consumo de combustible y, de paso, también las emisiones contaminante, así como una mejor estabilidad de conducción en condiciones con viento.

Además de esta extensión, la cabina Aero recibe hasta siete mejoras aerodinámicas nuevas, entre las que destacan la nueva calandra, el parasol integrado de nuevo cuño o los Flaps laterales para una mejor reconducción del viento, sin olvidarnos de las nuevas cámaras que sustituyen a los espejos retrovisores que definitivamente se van imponiendo incluso como elemento de serie en las nuevas gamas de camiones.

Es este uno de los elementos que, más allá de mejorar el coeficiente aerodinámico del vehículo (sólo a este cambio se le atribuye una mejora del consumo en torno a casi medio litro), aporta una mejora de la visión desde el puesto de conducción.

En el caso concreto de Volvo (no todos los sistemas funcionan igual) la visión que nos



ofrecen las cámaras en las pantallas es de buenísima calidad además de tener en estas la advertencia si tenemos algún vehículo en nuestro ángulo muerto antes de cambiarnos de carril. Entre las posibilidades que nos ofrece, está la de que siga, de manera automática durante los virajes, la trasera del camión, con una evidente mejora de la visibilidad en curvas cerradas y rotondas. Particularmente, considero que, de todas las cámaras probadas hasta el momento, estas sin duda son de las mejores del mercado. Con estas novedades, la imagen del FH Aero cobra un aspecto diferenciador, no solo por la extensión del frontal, mas acusada en la parte inferior, sino por otros detalles como los grupos ópticos actualizados aunque mantienen la forma puntiaguda que se ha convertido en seña de identidad de la marca. Además, Volvo ha decidido cambiar la posición del logo, ahora en la parte inferior de la nueva calandra, lo que interpretamos como un "giño" a sus clientes que ahora cuentan con todo el espacio superior para colocar su imagen de empresa.

Interior perfectamente equipado

En el interior de cabina, como siempre esperamos de una marca como Volvo, el nuevo Aero 460 I-Save viene muy bien equi-

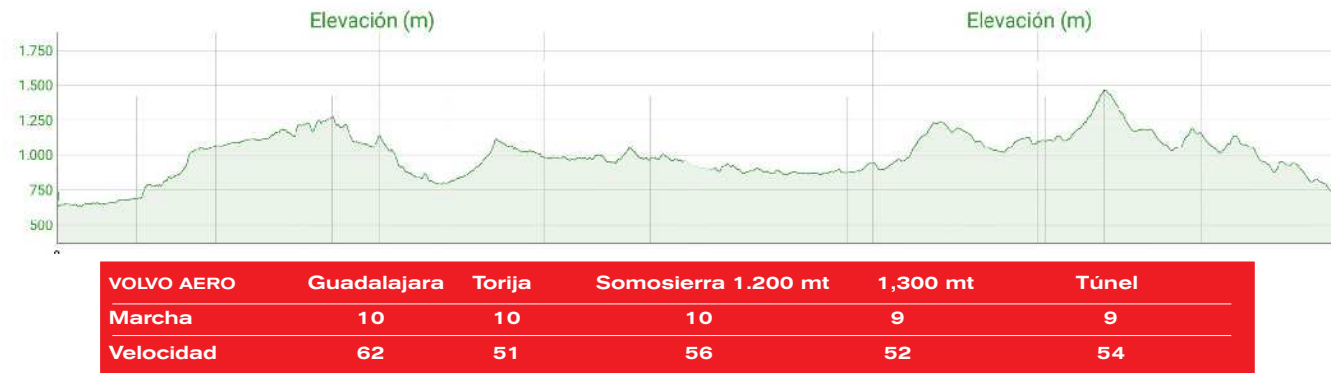


La presencia del Turbo Compound en el motor D13TC, mejora la gestión del exceso de energía en los gases de escape para alimentar el motor, que se traduce en una curva de par optimizada que nos permite conducir más tiempo a bajas revoluciones y con unas relaciones más largas.

VOLVO FH AERO 460 I-SAVE

ASÍ RESPONDIÓ EN EL TRAMO MAS EXIGENTE

Al llegar a Somosierra llevamos un porcentaje superior al 80% de uso del C.C.P. y en la subida de Somosierra para no ser menos, y como siempre hacemos con todos los camiones, grabamos a 85 para ver las sensaciones y como actúa en la subida. A 1.100 m de altura pasamos a 75 km/h en la marcha 11, pero notamos que vamos recuperando velocidad consiguiendo los 85 km/h antes de empezar la primera rampa dura, sorprendiéndonos el tiempo que aguanta a esta velocidad, a poco menos de 1.400 vueltas incluso subiendo hasta los 87 km/hora. En el tramo de subida, empezamos a perder velocidad hasta los 63 km/hora, donde cambia a la marcha 10 trabajando a 1.200 rpm. Cómo es lógico en esta exigente subida, seguimos perdiendo velocidad hasta estabilizarse en la marcha 9, para mantener una velocidad de cruce de 47 km/hora a 1.300 vueltas, un régimen de marcha en el que, sin duda, es donde más a gusto se encuentra y donde tiene que ser mucho más eficiente el camión en subidas. Incluso nos deja la sensación de que el camión podría llegar a subir un poquito más rápido pero aguanta a 52 km/h y 1300 vueltas, pasando la cota de los 1.300 Mt de altura a 54 km/hora en la marcha 9, con la que ya nos damos cuenta de que nos va a llevar hasta el túnel de Somosierra.



FICHA TÉCNICA	
MOTOR	
Modelo	D13T460A TURBO COMPOUND E6
Tipo	Turbo e Intercooler, 4 válvulas por cilindro
Inyección	Common Rail
Control de Emisiones	Euro 6 con tecnología SCR+DOC+ DPF+ASC+EGR-C
Número de cilindros	6 en línea
Diámetro x carrera	131 mm x 158 mm
Cilindrada	12.800 cm ³
Relación de compresión	18/1
Potencia	460 CV (338 kW) de 1.240 a 1.600 r.p.m.
Par motor	265 mkg (2.600 Nm.) de 900 a 1.240 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Eje delantero	FAL7.1 Carga Eje delantero 7.1 Ton
Puente trasero	RSS1244B RAT
Relación del grupo	2.31/1
FRENO	
Sistema de frenos	Discos
Accionamiento	EBS-MED Sistema de frenado electrónico
Freno motor	EBR-VEB + Freno motor VEB+. 435 kW a 2.300 r.p.m.
Retarder	NO
SUSPENSIÓN	
Delantera	Ballestas una hoja
Trasera	Neumática RST-AIR / RSS-AIR
DIRECCIÓN	
Accionamiento	Asistida hidráulicamente
Radio de giro	12.720 mm (diámetro)
RUEDAS	
Neumáticos	315/70 R (Traseras) Continental Efficient Pro D, 385/55 R (Delanteras) Continental Efficient Pro S
Llantas	22,5
EQUIPO ELÉCTRICO	
Voltaje	24 V
Batería	2 de 12 V y 210 Ah.
Alternador	120 A.
Motor de arranque	5,5 Kw
DEPÓSITOS	
Gasoil	405 litros
AdBlue	64 litros
Aceite	33 litros
PESOS	
Tara tractora	Dato no facilitado
M.M.A.C. en prueba	39.460 kg.

pado, con sus asientos de piel calefactados y ventilados, y el salpicadero envolvente y con la misma calidad que si lleváramos una berlina de lujo. Pese a que no hay grandes diferencias con la gama FH probada el año pasado, el catálogo de extras que suma esta cabina mejora la vida en el interior con detalles como una cafetera debajo de la cama, junto a la nevera y aunque no tiene microondas nos consta que ya se puede pedir de fabrica para que vaya integrado. Al no traer la segunda

la línea que el fabricante sueco denomina I-Save, que es una variante que combina diferentes características de la línea de transmisión y del software para mejorar tanto como sea posible el ahorro de combustible. Una de las piezas clave en esta remodelación sigue siendo el motor D13 TC que equipa esta gama Aero y que comparte con las versiones FH. Gracias a la presencia del Turbo Compound, mejora la gestión del exceso de energía en los gases de escape para alimen-

Durante el recorrido de ida esta va a ser la constante: siempre tenemos la sensación que puede dar mas de si el motor, pero este camión y su control de cruce predictivo están preparados para el ahorro de combustible

cama, trae tres armarios de un tamaño mas que suficiente para colocar nuestras cosas, que es para lo que se usa normalmente la segunda cama, pero en este caso el acceso es mucho más rápido y sencillo.

I-Save: garantía de eficiencia
Pese a que esta nueva gama nos presenta como novedad más reseñable sus cambios aerodinámicos fruto sobre todo de la extensión de la cabina en forma de flecha, la cadena cinemática también ha heredado las mejoras ya implementadas en la última de las versiones del Volvo FH probado, como este perteneciente a

tar el motor, lo que nos permite mejorar la entrega de potencia, que se traduce en una curva de par optimizada que nos permite conducir más tempo a bajas revoluciones y manteniendo unas relaciones más largas durante mas tiempo. todo ello, se traduce en una mejora del consumo y las emisiones que ya observamos en la versión FH de 2023 y que ahora alcanza, junto con las mejoras aerodinámicas, todo su potencial.

En marcha con Aero
Empezamos la prueba un día algo nublado, pero sin viento, ni lluvia y con una temperatura de 19 grados al principio y terminando con



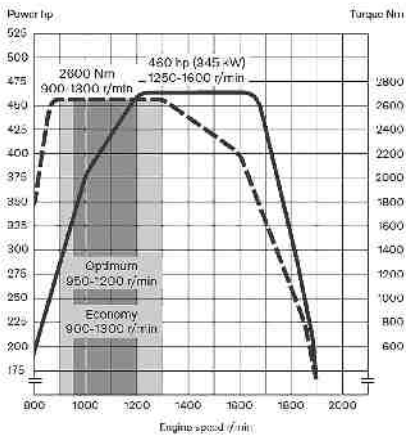
CUADRO DETALLADO DE CONSUMO POR TRAMOS

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC.	LITROS ADICION.
PRIMER TRAMO							
M-50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:27:14	81,5	8,38	22,64	0,50
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1.230mts.	83	1:02:38	75,88	27,06	32,60	1,60
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:16	84,05	4,82	10,03	0,40
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:08	81,2	40,25	23,96	2,5
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:03	71,26	13,29	30,20	0,90
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:40:35	70,97	11,27	23,47	0,50
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:45:46	79,97	11,75	19,26	0,90
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:03:24	74,39	36,31	23,73	2,4
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:35:29	79,47	18,49	39,34	1,00
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:36	66,67	11,36	81,17	0,70
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:46:34	79,89	10,79	17,40	0,60
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:34:39	77,97	40,64	33,04	2,3
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:42:11	77,85	117,2	26,4	7,2

MOTOR D13 TC CON TURBOCOMPOUND

Una de las piezas clave en esta remodelación sigue siendo el motor D13 TC. Gracias a la presencia del Turbo Compound, mejora la gestión del exceso de energía en los gases de escape para alimentar el motor, lo que nos permite mejorar la entrega de potencia y obtener una curva de par optimizada que nos permite conducir más tiempo a bajas revoluciones y manteniendo unas relaciones más largas durante mas tiempo.

CURVAS DE PAR Y POTENCIA



24. Una vez en carretera ponemos el control de crucero predictivo, que funciona perfectamente, de hecho, maneja la entrada del ecoroll con tal suavidad que si no miramos la pantalla para comprobar si está activo, tendríamos dudas de si vamos en neutral o en la 12. Esto es muy indicativo de uno de los aspectos que más apreciamos en este camión: el poco ruido que hace este camión cuando alcanza una velocidad de crucero circulando en la marcha 12 a 85 kilómetros por hora. La verdad es que a 1.000 rpm hace tan poco ruido que sentimos mas al coche que nos adelanta que el propio ruido de nuestro motor.

Llegando a Guadalajara como siempre hacemos programamos los 85 km/h para comprobar cómo se defiende el camión tanto subiendo como bajando hasta el kilómetro 135. La recuperación de la velocidad la hace muy tranquilamente ya que reconoce que después de la subida hay un pequeño llano que pica para arriba y lo solventa a 70 km/h para una vez iniciada la cuesta abajo recuperar los 85 km seleccionados, siempre teniendo en cuenta que usando el eco roll, aunque tarde más en conseguir la velocidad, siempre va a primar el menor consumo. Durante el recorrido de ida esta va a ser la constante: siempre tenemos la sensación



Neumáticos de todas las marcas

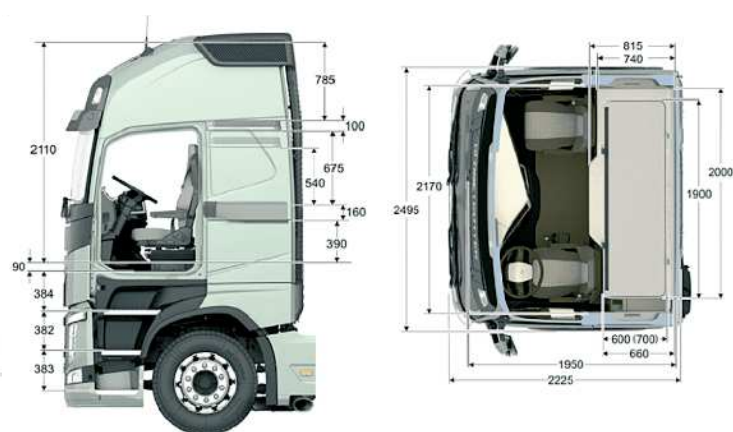
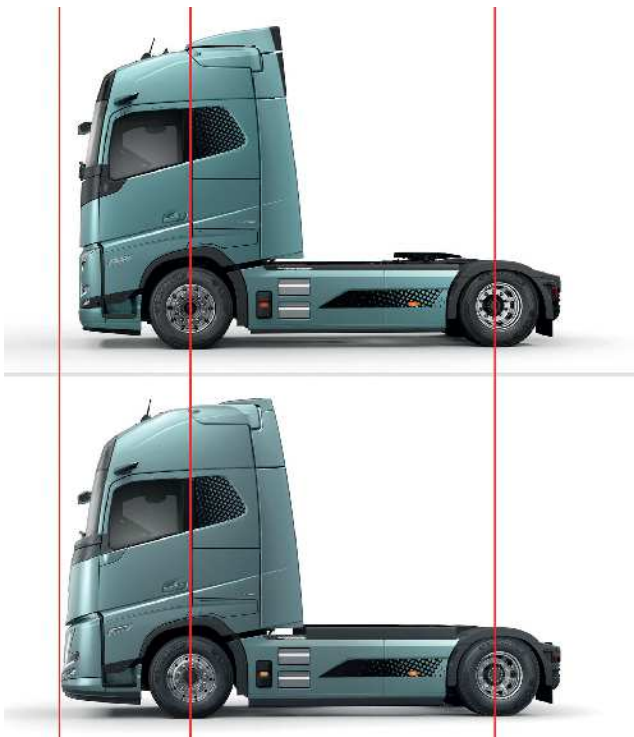
49 SERVICIOS

24 HORAS

en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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



DIMENSIONES DE CABINA

La parte delantera de la cabina del Volvo FH Aero, se ha ampliado 24 centímetros, aprovechando el incremento que permite la Directiva comunitaria desde 2020, precisamente para conseguir diseños más eficientes en los camiones que mejoren el consumo de combustible y, de paso, también las emisiones contaminantes.

EQUIPAMIENTO Y CABINA



1.- Cámaras. La visión que nos ofrecen las cámaras que sustituyen a los retrovisores en las pantallas interiores es, a mi juicio, de todas las cámaras probadas hasta el momento, sin duda son de las mejores del mercado.

2.- Armarios. Esta unidad, al no traer la segunda cama, monta tres armarios de un tamaño mas que suficiente para colocar nuestras cosas, que es para lo que se usa normalmente la segunda cama, pero en este caso el acceso es mucho más rápido y sencillo.

3.- Logo. Volvo ha decidido cambiar la posición del logo, ahora en la parte inferior de la nueva calandra, lo que interpretamos como un "giño" a sus clientes que ahora cuentan con todo el espacio superior para colocar su imagen de empresa.



que puede dar mas de si el motor, pero este camión y su control de crucero predictivo están preparados para el ahorro de combustible.

El eco rol una y otra vez vuelve a entrar cuando tenemos el control de crucero seleccionado a 85km/h, incluso decide subir un poco la velocidad, hasta los 87km/h en terreno favorable, para poner el eco rol e ir llaneando durante muchos metros. Nos parece una idea fantástica y súper eficiente.

La gestión del CCP en carretera secundaria

Pasado ya el segundo tramo que termina en Alcolea del Pinar seguimos con el control de crucero programado (normalmente es un tramo que me gusta llevar sin el C.C.P.) para ver qué tal funciona con las subidas y bajadas que hay en este tercer tramo. En las bajadas un poquito más pronunciadas va ganando velocidad, pero nos mantiene la marcha engranada. De esta forma, a la vez que conseguimos aumentar la velocidad, el consumo es cero, ya que si usara eco rol la ganancia de velocidad sería más rápida, pero por el contrario nos pasaríamos de los 90 km/h mucho tiempo (más de un minuto) y siempre tendríamos un mínimo consumo superior.

Cuando la cuesta es un poquito más fuerte desde los 80km/h empieza a retener y como es de suponer el freno motor no puede aguantar completamente los 90km/h y es entonces cuando el freno entra controlar a la velocidad y que no se vaya en exceso, manteniendo los 90km/h hasta el momento que si suelta los frenos, en ningún momento nos pasaríamos del minuto y por lo tanto no se quedaría reflejado en el tacógrafo.

Buen trabajo del freno motor

El camión lleva equipado como freno secundario el freno motor y si bien siempre he puesto la pega de que hay que estar mas atento pues en las bajadas el freno no actúa con la suficiente contundencia, en este caso y regulando la velocidad a 85km/h y la frenada a 90km/h el camión hace uso del freno motor y solo si es necesario, usa el freno de servicio sin tener que actuar el conductor, dando siempre prioridad al freno secunda-



La seguridad, presente siempre en el ADN de la marca sueca, nos deja un completo catálogo de sistemas de seguridad y ayudas a la conducción gracias a la presencia de múltiples radares y sensores, como los laterales que eliminan los puntos ciegos.

rio. En nuestro caso concreto, es importante explicar en este punto que en la bajada del Somosierra dirección Madrid graduando el

Así como en otros casos que se prueba un camión con freno motor y debido a la orografía de España, se señala como aspecto mejorable el montar un retarder, en este caso y debido a la forma de actuar, creo que se pude pasar sin el sin problemas.

camión a 75 km/h, para que frene a 80km/h, sí que la acción del freno motor es mas contundente, y en tan solo 3 ocasiones tiene que actuar el freno principal en apenas un

par de segundo(se enciende un testigo en el cuadro avisando de que está usando los frenos del camión), y dado que la carga es en torno a los 40Tn se nos antoja suficiente la frenada y sobre todo la gestión que hace el camión con el control de crucero. Terminamos un estupendo día de pruebas que nos deja un regalo que, no por esperado, le quita mérito alguno: este Volvo FH Aero 460 I-Save acaba de destrozar el récord de consumo en nuestro recorrido, al “parar” la aguja en unos fantásticos 26,40litros/100Km. Es cierto que hemos bajado algo la velocidad media de la prueba, apenas 1,5 km/h con respecto a la prueba del FH 460 I-Save de 2023, pero sin duda merece la pena aumentar un tiempo apenas perceptible a cambio de ganar casi 1,5 litros/100 km. Basta echar unos números de lo que esto supone al año/camión para entender que una rebaja de un 5,2% en el consumo de un camión son unos cuantos miles de euros al año. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Control de crucero predictivo.
- Visión de las cámaras.
- Seguridad activa.

A MEJORAR

- Conectividad con smartphone.
- Posición palanca de cambio.



Desde mi cabina



El consumo del camión ha sido fantástico, batiendo un récord que será difícil de superar (todavía recuerdo cuando cambiamos el recorrido de Madrid-Calatayud- Madrid, por este mucho más completo, que me preguntaba cuanto tardarían en bajar de los 30Lt/100km, y ya vamos por debajo de los 27). Además, en este caso hay que resaltar que dicho consumo es mérito del camión, pues de los 445km de la prueba, el C.C.P estuvo activado durante 357 km, lo que da poco margen a mejorarlo por parte del conductor y se le puede otorgar el merito al Aero. Tampoco quiero pasar por alto que, así como en otros casos que se prueba un camión con freno motor y debido a la orografía de España, se pone como mejorable el montar un retarder, en este caso y debido a la forma de actuar, creo que se pude pasar sin el sin problemas.