

Récord
de consumo

Consumo medio de gasoil
28,65 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
2,82 L/100 km

Velocidad media
78,58 km/h

UN PASO ADELANTE

La gama FH de Volvo sigue recibiendo mejoras en su particular carrera por la excelencia. Ahora, junto a unos retoques aerodinámicos en el exterior, la bancada de 13 litros se beneficia de pequeños avances, junto a un turbocompresor optimizado o el sistema Common rail, que ofrecen una significativa reducción del consumo manteniendo las prestaciones dinámicas de este super clase.



Autónomos ¡En Ruta! 52

En esta ocasión tenemos el placer de probar el último cambio efectuado por el fabricante sueco sobre su gama de transporte pesado para larga distancia. Y es que la gama FH sigue recibiendo mejoras, en esta ocasión centradas en la aerodinámica del vehículo y la motorización, que asume ciertos cambios para cumplir con la normativa euro 6 step C, un paso más que, pese a que no obliga a reducir las emisiones, sí supone mayores requerimientos a los sistemas de diagnóstico embarcados en caso de inspección del cumplimiento de esos límites. Para esta nueva toma de contacto, disponemos de una ejecución FH con el bloque motor D13 aligerado en esta última actualización. La línea motriz integrada consta de un motor Euro 6 mejorado y la exclusiva caja de cambios I-Shift de Volvo. El motor constituye un ejemplo perfecto de cómo una serie de pequeños avances combinados pueden dar lugar a una gran mejora. Las dos

actualizaciones más importantes han sido una mayor relación de compresión en los motores D13 de 420 y 460 CV, y un nuevo turbocompresor optimizado en los motores D13 de 500 y 540 CV, al tiempo que todos

El tacto y la suavidad que ofrece la dirección dinámica de Volvo es impresionante y marca una cierta diferencia con otras marcas con un confort de conducción notable

los escalones de potencia de la bancada de 13 litros reciben el sistema "Common rail". Otras mejoras introducidas en el 13 litros son la reducción de la fricción interna con

nuevos pistones y retén del cigüeñal, así como un software actualizado y control del motor.

En nuestro caso, contamos con uno de los conjuntos mejor aquilatados para asumir transporte de largo recorrido en una orografía como la española, donde la mecánica de 500 CV ofrece un rango de utilización perfecto que proporciona tanto una velocidad comercial sobrada como una eficiencia notable en el consumo, sobre una cabina Globetrotter que mantiene su gran nivel de confort interior.

Se mantiene el Interior

Nada más entrar nos damos cuenta de la calidad de los materiales con la que suele agasajarnos Volvo, como los asientos y el volante de cuero, este último muy necesario a la hora de configurar el vehículo pues el normal es de pequeño grosor y de tacto nada placentero. Por otra parte en el cuadro de mandos no cambia nada, manteniendo la



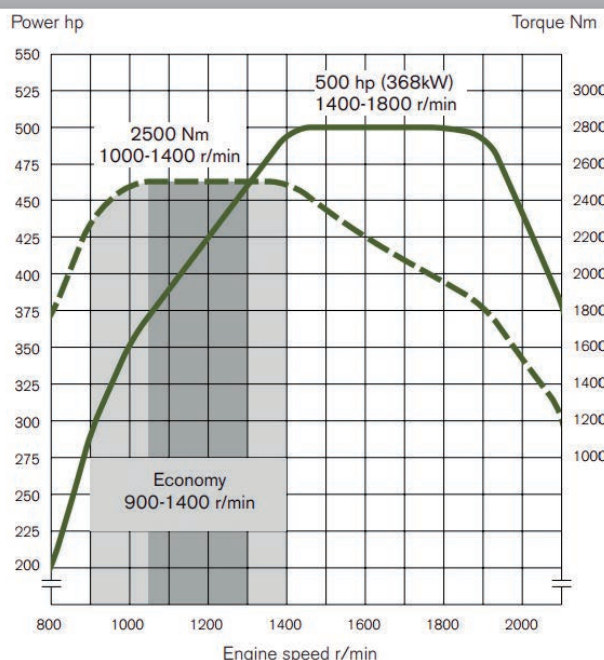
VOLVO FH 500 STEP C

estética y ergonomía tradicionales en la marca sueca.

Una de las novedades es la cámara que tenemos en la parte de arriba a la derecha que nos hace las funciones del espejo que llevamos últimamente en las viseras y que se enciende al dar el intermitente derecho, viendo el ángulo muerto con nitidez. Existe una versión más completa que nos puede dar una imagen de 270 grados para las cabezas tractoras y de 360 grados para los rígidos. Sin duda una genial idea que pronto será común en nuestros camiones.

En la zona de descanso, disponemos de tan solo una cama y en la parte de arriba nos encontramos con 4 armarios, capaces de albergar todo lo que necesitamos para una ruta nacional e internacional. Ahora existe la posibilidad de incorporar cafetera en la cabina si pedimos el cambio en el frente ya que la nevera va pegada al asiento del conductor y nos dejará a un hueco perfecto para la instalación de la misma.

Las dos mejoras más importantes recibidas por los D13 han sido una mayor relación de compresión en los motores D13 de 420 y 460 CV, y un nuevo turbocompresor optimizado en los motores D13 de 500 y 540 CV, al tiempo que todos los escalones de potencia reciben el sistema "Common rail".



ASÍ RESPONDIÓ EN EL TRAMO MAS EXIGENTE

Empezamos la subida a Somosierra. Como siempre graduamos a 85 kilómetros por hora y vemos las reacciones. Reduce una marcha y en la 11 perdemos velocidad hasta los 60 kilómetros por hora donde cambia a la marcha 10. Nos mantenemos en la marcha 10 y a unos 56- 57 Km/h. Conseguimos pasar por los 1300 metros a 54 Km/h en la marcha 10 donde se encuentra muy a gusto a 1300 vueltas. Perdemos velocidad hasta los 51 kilómetros por hora, pero coronamos tranquilamente a 55 Km/h. Estas velocidades conseguidas en el ascenso del Somosierra son parecidas a las que consiguió el FH500 probado el año pasado, con la diferencia de que el otro venía equipado con doble embrague y las pedidas de potencia y velocidad en los cambios es nula.



VOLVO FH 500 STEP C	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1,300 mt	Túnel
Marcha	10	10	10	10	10
Velocidad	60	55	57	54	55

Ficha técnica

VOLVO FH 500CV EURO 6 STEP C

ESPECIFICACIONES

Modelo	D13 500 Euro 6 SCR
Nivel de emisiones	Euro 6 Step C
Potencia máxima	500Hp (368Kw) a 1400-1.800 rpm
Par máximo	2.500Nm a 1.000-1.400 rpm
Freno motor	VEB+ y retarder 375kW a 2.300 rpm; con retarder 825 kW
Caja de cambios	I-Shift AT2612F
Suspensión delantera	Suspensión parabólica delantera.
Suspensión trasera	Suspensión neumática.
Control remoto	Suspensión de control remoto inalámbrico
Neumáticos del./traseros	315/70 R22,5 Goodyear Fuelmax.
Versión de cabina	Globetrotter XL Confort, calefacción y enfriador.
Volante	De cuero, ajustable.
Asiento conductor	“Confort”, calefactado. Ajustable electrónicamente.
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 y frontal y frenada de emergencia.
	Luz de frenada de emergencia.
	Sistema de seguimiento y alerta de cambio de carril.
	Climatizador de cabina a motor parado.

Comodidades como el asiento del acompañante giratorio junto con la televisión nos harán la ruta más cómoda cuando nos toque el tiempo de descansar

Mejoras aerodinámicas

Uno de los capítulos en los que se ha trabajado en este FH es la aerodinámica. Aunque a simple vista apenas se notan, son estos pequeños cambios los que van a ir sumando para al final encontrarnos con una mejora del consumo que, en nuestro caso, y con referencia a la última prueba realizada de la marca, son, simplemente, sorprendentes.

La mecánica de 500 CV ofrece un rango de utilización perfecto que proporciona tanto una velocidad comercial sobrada como una eficiencia notable en el consumo, sobre una cabina Globetrotter que mantiene su gran nivel de confort interior

La primera incorporación se trata de un deflector de parachoques, por debajo de éste que evita que, debido al carácter irregular de la parte inferior del camión, una cantidad excesiva de flujo de aire desviando este flujo acelerado de alta velocidad hacia los laterales del vehículo, al mismo tiempo que se logra una distancia al suelo adecuada. En la parte superior de la cabina se monta un deflector de aire, cuya finalidad es dirigir el flujo de aire de frente hacia los bordes de-

CUADRO DETALLADO DE CONSUMO POR TRAMOS

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	0:28:04	79,1	10,6	28,65	1,04
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:02:01	79,33	33,77	41,18	2,30
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:38	83,16	6,09	12,69	1,35
TOTAL PRIMER TRAMO		167	2:04:43	80,34	50,46	30,22	4,69
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:17	74,82	15,27	34,70	1,24
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:39:15	73,38	13,67	28,48	1,35
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:47:12	77,54	13,47	22,08	1,71
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:01:44	76,64	42,41	27,27	4,37
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:50	80,96	20,69	44,02	1,32
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:38	66,49	12,28	87,71	0,39
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:46:16	80,4	13,18	21,26	1,74
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:33:44	78,73	46,15	28,65	3,46
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		443	5:40:11	78,58	139,02	28,65	12,52

lanteros del remolque y crear una transición uniforme entre la tractora y el remolque, de modo que el flujo sea similar a la velocidad del flujo de aire circundante. Otro punto sobre el que se ha trabajado es el área de la carcasa de la rueda, que es un punto clave de pérdida aerodinámica, para lo cual se han optimizado los perímetros de las carcasas, adaptándolos a cada conjunto de ruedas. Por último, también se han corregido pequeñas pérdidas aerodinámicas derivadas de un tamaño inadecuado de los guardabarros y los faldones, cuya misión es proteger a otros vehículos de la salpicadura del agua al conducir en condiciones de humedad, pero que no deberían exceder el ancho imprescindible para cumplir su función.

En ruta con Volvo

Salimos con un día soleado, pocas nubes y temperaturas entre los 9 y los 15 grados, presagiando una ruta sin complicaciones y augurando los buenos resultados que esperamos para un camión en el que mecánica y caja de cambios forman un tandem super eficaz. En cuanto a la caja de cambios automati-

zada I-Shift, en esta ocasión montamos la versión estándar de una caja que ahora está disponible en tres versiones: la versión estándar en diversas variantes según las aplicaciones; la I-Shift de doble embrague y la más reciente I-Shift de marchas supercortas para transportes exigentes. Por eso nos sigue sorprendiendo la agilidad que tiene el cambio y ya que incluso no hace falta pasar por velocidad cero para cambiar de directa hacia marcha atrás y viceversa. No nos cansamos de repetirlo, pero Volvo es de esos fabricantes en los que cada prueba aporta pequeñas mejoras con respecto a la anterior, y lo que no cambia, mantiene el mismo nivel de calidad. Se percibe en el tacto y la suavidad de la dirección, impresionante como siempre y que marca una cierta diferencia con otras marcas. Pese a que en esta ocasión no contamos con el cambio de doble embrague que tan buenas sensaciones nos dejó en nuestra última prueba del fabricante sueco, poco a poco vamos comprobando que el comportamiento de este vehículo es tan bueno, o mejor. Las subidas de Guadalajara y de Torija nos indican el poderío de este camión que su-

MEJORAS AERODINÁMICAS

Uno de los capítulos que se han trabajado en este FH es la aerodinámica. Aunque a simple vista no se notan, como en el caso de este deflector por debajo del parachoques, éstos pequeños cambios van a ir sumando para al final encontrarnos una mejora de consumo.



Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS

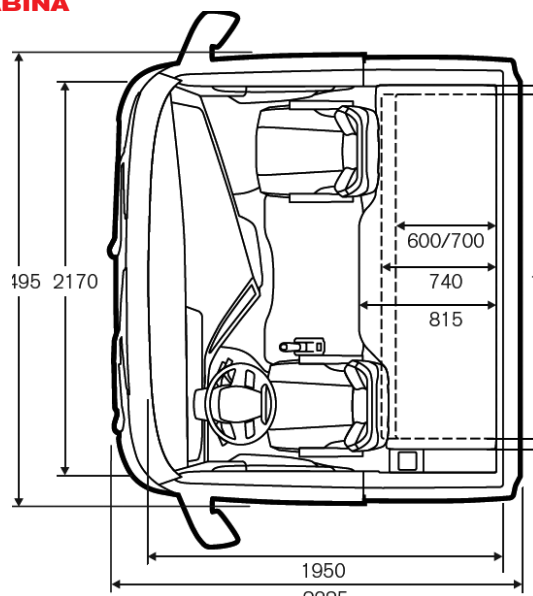
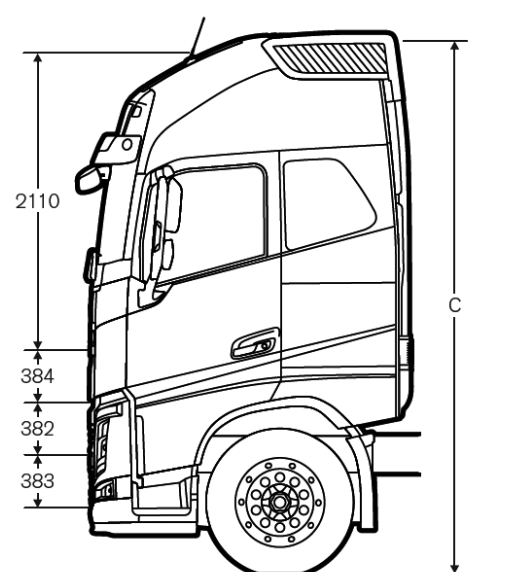
24 HORAS

en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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

DIMENSIONES DE CABINA



Tras su reciente renovación la cabina Globetrotter del nuevo FH ha crecido 1m³, ganando en habitabilidad y capacidad de almacenamiento con mas de 300 litros extras.
La altura interior llega hasta los 211cms. desde el piso.



1 y 2.- En la zona de descanso, disponemos de tan solo una cama y por encima del parabrisas nos encontramos con 4 armarios, capaces de albergar todo lo que necesitamos para una ruta nacional e internacional.

3.- Una de las novedades es la cámara que tenemos en la parte de arriba a la derecha que nos hace las funciones del espejo que llevamos últimamente en las viseras y que se enciende al dar el intermitente derecho, viendo el ángulo muerto con nitidez.

4.- En el cuadro de mandos no cambia nada, manteniendo la estética y ergonomía tradicionales en la marca sueca. Eso si, **el volante de cuero**, se hace necesario a la hora de configurar el vehículo pues el normal es de pequeño grosor y de tacto nada placentero.

5.- Detalles prácticos como este **dispensador de agua** alojado en uno de los cajones exteriores no son imprescindibles, pero denotan una sensibilidad hacia las necesidades del transportista, por pequeñas que estas sean.



pera en velocidad a su antecesor en 5 Km/h en las dos subidas y eso que el anteriormente traía el doble embrague que mejora el comportamiento de subida. Si bien en las marchas 12 y 11 se defiende bien, es al engranar la 10 cuando sale todo el poderío del par motor, que nos muestra una señal de identidad en cuanto a las mejoras de motor. El control de crucero predictivo funciona a un alto nivel y sin duda nos hará hacer buenas medias, si lo usamos y si no tenemos mucha prisa, ya que el control de crucero predictivo se encuentra más a gusto cuanto más margen le damos hasta los 90 kilómetros por hora.

Tras sortear el tramo más duro de nuestro recorrido (reseñado aparte), emprendemos la bajada del puerto de Somosierra. Graduamos el control de crucero a 73 para que nos frene a 80 (nivel eco más alto) y nos hace todo el recorrido en el que solo se puede ir a esa velocidad (principio de la bajada).

La caja de cambios automatizada I-Shift, está ahora está disponible en tres versiones; la versión estándar en diversas variantes según las aplicaciones; la I-Shift de doble embrague y la más reciente I-Shift de marchas supercortas para transportes exigentes.

Se nota la ayuda del retarder en todas las bajadas, aunque en el anterior que probamos (nº 208) que solo llevaba freno Veb+ ya dijimos que cumple con su función sobradamente.

En el capítulo de peros hay que anotar que seguimos percibiendo el consumo de AdBlue un poco elevado, incluso mayor al de la referencia anterior. Los 2,81 litros a los 100 marcados en esta prueba están entre los más altos de sus competidores. No estaría de mas que esta mecánica asumiera también las mejoras efectuadas en el catalizador SCR, del escalón de 420 CV. ■

SORPRENDENTE MEJORA DE CONSUMO



Analizando los resultados obtenidos en nuestro recorrido que no hacen sino corroborar las buenas sensaciones que hemos tenido en todo el trayecto. Observando la documentación aportada por el fabricante, señalan que los cambios introducidos en este FH pueden reducir el consumo hasta un 3% un porcentaje que se queda corto si comparamos los 28, 65 litros a los 100 kilómetros que arroja nuestro ordenador con la última prueba de un vehículo de la marca (también un FH 500 con doble embrague) en la que la aguja subió hasta los 32,46 litros. Aunque hay que tomar estos datos con cierta distancia (hay factores que influyen notablemente en los resultados como la climatología, el tráfico, etc) si que son suficientes, a nuestro juicio para corroborar la mejora en eficiencia augurada por la marca.



Valoración

NOS GUSTA

- Dirección dinámica.
- Caja de cambios I-Shift.
- Consumo de combustible.

A MEJORAR

- Consumo de AdBlue.
- Volante de serie.



Desde mi cabina



Nuevamente Volvo nos sorprende con esta tractora que con unos pocos retoques aerodinámicos y el notable comportamiento de la bancada de 13 litros en su ejecución euro 6 step c que se beneficia de un turbocompresor mejorado y una reducción de peso, consigue ofrecer unos consumos que antes sólo estaban al alcance de los especialistas en el ahorro. Además, la I-Shift sigue demostrando que es capaz de exprimir esta mecánica incluso al mismo nivel que el doble embrague que probamos el año pasado en los terrenos más exigentes de nuestra ruta.