

PRUEBA  
DE CAMIÓN  
EN RUTA

**VOLVO FH 460 I-SAVE AERO GLOBETROTTER**

# A mal tiempo, buen consumo

📍 por **Silvio Pinto**



“Volvo Trucks entra en la tecnología de retrovisores por cámara por la puerta grande: sus CMS permiten al conductor recurrir a luz infrarroja para mejorar la visibilidad nocturna”

“Las soluciones que aporta la tecnología Aero sumadas a las conocidas bajo la denominación I-Save sitúan al FH como referente en materia de eficiencia energética”

“El Pilot Assist es otro punto de excelencia de nuestro protagonista. Este 'piloto en la sombra' es la 'penúltima' propuesta de la marca sueca en pos de la seguridad”

## VOLVO FH 460 I-SAVE AERO GLOBETROTTER

# A MAL TIEMPO, BUEN CONSUMO

Nuestro protagonista está diseñado para negociar con el viento una menor resistencia, y eso se nota en el consumo, incluso cuando las condiciones climatológicas no son óptimas.

Por Silvio Pinto • Fotos: José Ramón Ladra



La pantalla izquierda incorpora botonería sensible para acceder a las nuevas funciones del CMS.

### POTENCIA MÁXIMA

**460 CV**

desde 1.250 hasta 1.600 rpm.

### PAR MOTOR MÁXIMO

**2.600 Nm**

entre 900 y 1.250 rpm.

**S**e trata, indudablemente, de una apuesta segura y la propuesta más competitiva que tiene el fabricante sueco en su amplio catálogo cuando el objetivo es reducir al máximo el gasto de gasóleo sin renunciar a una mecánica capaz de sacar cierto músculo cuando se requiere.

Pero el “tiempo”, se suele decir, da o quita razones, y precisamente ha sido el “tiempo” (en este caso el meteorológico) el que ha impedido que este FH 460 I-Save Aero haya podido demostrar todo su potencial en materia de consumo de gasóleo, aunque si se me permite el

juego de palabras, “tiempo” habrá para que esta situación se dé (en mejores circunstancias), y si no, “tiempo al tiempo”.

### LA TECNOLOGÍA AERO FUNCIONA

Lo que sí que hemos podido constatar durante esta prueba es que la lógica que decide los cambios parece interpretar mejor sus nuevas cartas y que los Aero funcionan con los números en la mano. Para muestra un botón: esta unidad ha conseguido cubrir el tramo de prestaciones de nuestra ruta (Madrid-Aranda de Duero) con una velocidad media casi 2 km/h más alta (1,8 km/h exactamente) que la que consiguiera el pasado año el Volvo



#### MODELO

### VOLVO FH 460 I-SAVE AERO GLOBETROTTER

FH 460 I-Save ("sin Aero"), cediendo tan sólo 0,3 l/ a los 100 km de consumo de combustible, a pesar de haber realizado el recorrido con asfalto mojado y tramos de lluvia.

No hace falta explicar que para recuperar esos casi 2 km/h de velocidad media es necesario incrementar el gasto de gasóleo en más de 0,3 l/100 km, de hecho, bastante más si además tuviéramos que hacerlo en las condiciones climatológicas referidas.

Pero la tecnología Aero ha mostrado aún más su eficacia en nuestra prueba en llano, en la que la velocidad media es más elevada, y por lo tanto el nuevo frontal y la ausencia de carcasas de espejos retrovisores tienen un papel protagonista en su lucha contra el aire.

Y es que nuestro Aero ha pulverizado los magníficos registros que firmara el mencionado FH 460 I-Save en casi un litro, exactamente ha conseguido



#### LO MEJOR

- Consumo en cruceros altos
- Las prestaciones de los retrovisores por cámara
- Calidad de vida a bordo



#### PARA MEJORAR

- Ausencia de retarder

do consumir 0,9 l/100 km menos con una velocidad media superior en 1 km/h. Estos números han servido de carta de presentación del FH 460 I-Save Aero, pero conozcamos más a fondo que se esconde tras ellos.



Detalle de la imagen que ofrece la cámara de bordillo.

FICHA TÉCNICA

<b>Denominación del motor</b>	D13K 460.
<b>Cilindrada</b>	12,8 litros.
<b>Número de cilindros</b>	seis cilindros.
<b>Arquitectura</b>	en línea con cuatro válvulas por cilindro.
<b>Potencia</b>	460 cv desde 1.250 hasta 1.600 rpm.
<b>Par motor</b>	2.600 Nm entre 900 y 1.250 rpm.
<b>Inyección</b>	common rail de alta presión 2.000 bar.
<b>Caja de cambios</b>	I-Shift AT2612 de 12 velocidades.
<b>Embrague</b>	de disco de 430 mm.
<b>Desarrollo grupo diferencial</b>	2,06:1
<b>Frenos</b>	
<b>Delanteros y traseros</b>	de disco.
<b>Auxiliares</b>	VEB+ 591 cv (435 kW)
<b>Neumáticos</b>	
<b>Eje delantero</b>	Profil Bridgestone Ecopia H-Steer 003 385/55 R22,5.
<b>Eje motriz</b>	Profil Bridgestone Ecopia H-Drive 003 315/70 R22,5.
<b>Suspensión</b>	
<b>Delantera</b>	neumática.
<b>Trasera</b>	neumática.
<b>Capacidad de los depósitos</b>	
<b>Diésel</b>	450 litros (derecha).
<b>AdBlue</b>	64 litros (derecha).
<b>Distancia entre ejes</b>	3,700 m.
<b>MOM de la unidad probada</b>	39 toneladas*



La pantalla del lado derecho está ubicada justo delante del pilar A correspondiente.

**¿QUÉ SIGNIFICA AERO?**

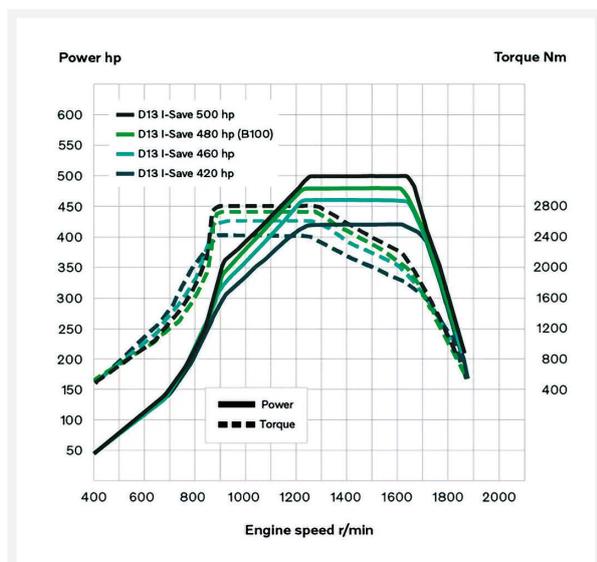
Podríamos haber empezado por aquí (pensará más de un lector), pero la realidad es que aunque la tecnología Aero sea reciente, en Ruta del Transporte ya hemos hablado de ella en varias ocasiones, aunque no habíamos tenido ocasión de anotar datos contrastados hasta el momento, y los números pedían paso.

Aero significa, a los hechos me remito, “más ahorro” de combustible. Los camiones de la marca que ostentan este apellido cuentan con una prolongación del frontal (24 cm concretamente) que además es “más afilado” para ofrecer menos resistencia que los conocidos (y reconocidos) FH clásicos. Las cámaras que sustituyen a los espe-



Las tractoras Aero deberían ir acompañadas siempre de un semirremolque también aerodinámico.

## CURVAS DE PAR Y POTENCIA



### Aero, otro avance en optimización

► Con la gama Aero, Volvo Trucks da un paso más para optimizar sus ya acreditadas variantes I-Save, situándose con claridad en el pelotón de cabeza con nuestro protagonista en la faceta de ahorro de combustible, y otro más en el apartado de la seguridad gracias a la incorporación de sus nuevos espejos retrovisores por cámara y sus funcionalidades, que lo sitúan también en este aspecto a la cabeza por la acertada implementación de esta tecnología.

El característico frontal interior superior de los FH Globetrotter no experimenta modificación alguna.



El acceso al interior de la cabina del Aero no sufre ninguna variación respecto al FH clásico.



La botonería empleada para el manejo de los retrovisores traccionales se mantiene para las cámaras retrovisoras.

Los tradicionales completan este tándem que mejora sustancialmente el trato con Eolo.

Los Aero también se distinguen exteriormente por su visera y luces de gálibo renovadas, que serían los elementos que completan el pack aerodinámico de esta serie especialmente diseñada para las rutas en las que predominen autovías y autopistas. Ha de quedar claro este punto como ha quedado demostrado con los datos mostrados al inicio.

Si el perfil de la carretera admite velocidades de cruce elevadas, las ventajas que acompañan a la gama Aero se mostrarán en toda su amplitud pero, por el contrario, si las características de la vía no permiten desarrollar velocidades altas

Se trata de la propuesta más competitiva de Volvo cuando el objetivo es reducir al máximo el gasto de gasóleo

(siempre dentro de los límites establecidos, por supuesto), la reducción de consumo será claramente inferior. Sirva como referencia que la aerodinámica empieza a tener influencia significativa en el consumo a partir de los 60 km/h.

Por supuesto que el Turbo Compound y la tecnología I-Save están integrados en nuestro protagonista, con una renovada lógica que parece estar



El frontal de la gama Aero mantiene el aire de la familia Volvo.



Así quedan las nuevas cámaras cuando se pliegan.



Detalle del espejo de bordillo y de las cámaras que lo acompañan.



## Volvo se ha tomado su tiempo para sacar al mercado su sistema de retrovisor por cámara (CMS), pero la espera ha merecido la pena

más enterada aún de lo que tiene entre manos que las acreditadas versiones comercializadas hasta la fecha.

### **SENSACIONES EN CABINA**

Conducir sin retrovisores exteriores empieza a ser habitual en las últimas pruebas que estamos llevando a cabo. Y también empieza a serlo la reducción de ruido conseguida, que si bien se percibe cuando pasamos de los espejos a las cámaras, se pone más de manifiesto cuan-

do regresamos a los espejos tras una conducción con cámaras.

Volvo se ha tomado su tiempo para sacar al mercado su sistema de retrovisor por cámara (CMS), pero la espera ha merecido la pena. El fabricante sueco jubila los mejores espejos del mercado en favor de una tecnología que aterriza, ya desde su primera generación, también como un referente en el mercado actual.

Los retrovisores cámara mantienen algunos mandos para sus reglajes de sus antecesores, detalle que dulcifica la adaptación a esta nueva tecnología, pero por otro lado ofrecen una serie de posibilidades que mejoran la seguridad activa (y "pasiva") del camión. Merecen cuadro aparte para conocerlos más en profundidad.

## SISTEMA DE RETROVISORES POR CÁMARAS “CMS”

La espera ha merecido la pena. Es la mejor frase que puede esperar un fabricante cuando comercializa una tecnología que llega sin ser la primera. Volvo Trucks ha podido presumir durante varios años de contar con la mejor solución de “retrovisión” del mercado en la época en la que los espejos retrovisores se escondían en enormes carcasas que a su vez ocultaban también tras ellas demasiado campo de visión.

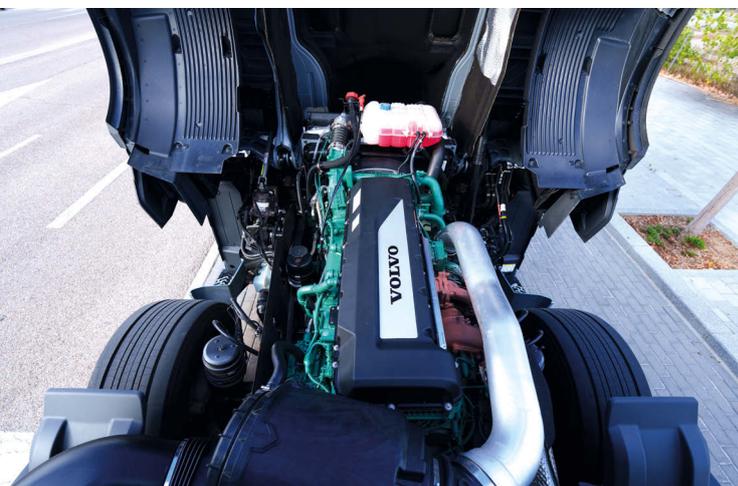
La tecnología que incorporaban “aquellas pantallas” de cristal reflectante se ocupaba de la regulación y desempañado de los mismos (ahora las cámaras disponen de calentamiento automático).

El fabricante de Gotemburgo ha querido que podamos adaptar nuestro campo de visión empleando el método tradicional, es decir, la conocida botonería instalada en el guarnecido de la puerta (con esta decisión el “nuevo” conductor se familiarizará antes en esta transición hacia la nueva tecnología).

**Pero los nuevos retrovisores por cámaras de Volvo vienen acompañados de muchas más funciones y bien resueltas en su mayoría, aprovechando probablemente los errores cometidos por la competencia para ofrecer un producto de primer nivel. El CMS de Volvo Trucks se caracteriza por:**

- 1 | Ofrecer un tamaño de pantalla bien adaptado a las posibilidades que brinda la cabina del FH.
- 2 | Posibilidad de cambiar el campo de visión según necesidades: estrecho o gran angular.
- 3 | Modo de vigilancia nocturna, que permite “ver” los laterales del camión con las cortinas corridas.
- 4 | Plegado eléctrico de las carcasas de cámaras.
- 5 | Líneas de referencia de la parte posterior.
- 6 | Seguimiento automático o manual del semirremolque.
- 7 | Cámara de visión nocturna por infrarrojos.

Tiempo habrá de ir conociendo más a fondo esta tecnología que ha venido para quedarse y promete mejoras continuas que irán aplicando sucesivamente los diferentes fabricantes en años venideros, pero de momento el CMS que Volvo Trucks ha perfeccionado como sustituto de sus reputados espejos es probablemente la mejor primera generación de retrovisores por cámaras que ha pasado por nuestras manos.



El D13T460A con la tecnología del Turbo Compound es uno de los propulsores más austeros en el gasto de gasóleo en la actualidad.

Y precisamente en el apartado de la seguridad, no podemos olvidar el Pilot Assist, otro punto de excelencia en nuestro protagonista. Este “piloto en la sombra” tiene a su disposición una cámara de alta definición para identificar las líneas que delimitan el carril (si las hay, claro está) por un lado, y el radar frontal por otro que le permite sumar la función de control de velocidad adaptativo (el que mantiene la distancia de seguridad programada con el vehículo que nos antecede).

Su misión consiste en mantener una dirección estable, y para ello endurece su asistencia cuando detecta que el camión se aproxima a las marcas que delimitan el carril. Es una solución especialmente recomendable cuando el cansancio hace acto de presencia. ■