

Supertest

cu noul Volvo FH „Fuelracer”

Un nou nivel de economie

Până acum, Volvo FH nu s-a apropiat niciodată de doborârea unui record în testele de consum realizate de revista TRUCKER, însă acest lucru este pe cale să se schimbe odată cu noul model în acest test exclusiv.





SUPERTEST NOUL VOLVO FH 460 I-SAVE



În ciuda schimbării modelului, șasiul Volvo a rămas la fel de bun



Un mix bun între instrumente analogice și digitalizate

Noul FH trimite un mesaj foarte clar competitorilor! Chiar și denumirea neoficială de „Fuelracer”, dată de departamentul intern de PR al companiei Volvo Trucks, sugerează că FH 460 I-Save configurat pentru acest test exclusiv realizat de TRUCKER va stabili un nou reper în privința consumului de combustibil.

Noul model suedez își va pune la bătaie toate atuurile pentru a demonstra acest lucru: alături de o nouă parte frontală cu un design îndrăzneț și - ceea ce fusese anticipat - o aerodinamică îmbunătățită, caracteristica ce iese în evidență este pachetul I-Save, oferit opțional, al cărui element principal este turbina suplimentară plasată în fluxul de evacuare, denumită „unitate turbocompound”. Tehnologia, disponibilă deja pe modelul precedent, îi conferă motorului D13 cu șase cilindri în linie un cuplu suplimentar de până la 300 Nm, care ajunge astfel la un total de 2.600 Nm - peste media din clasa sa - ceea ce a ajutat autotractorul să tragă semiremorca încărcată cu 25 t pe rampele traseului ales pentru testare. Iar acest lucru s-a petrecut în condițiile unui raport extrem de mic al punții spate (2.31:1) și fără să fie nevoie de o schimbare într-o treaptă inferioară.

Noul mod ECO reduce nivelul cuplului

Sau nu, după caz. La urma urmei, Volvo Trucks a început recent să reducă în mod deliberat puterea



Volvo oferă o saltea cu trei variante de rigiditate pentru patul de jos



Pe ambele părți ale cabinei sunt amplasate spații de depozitare încăpătoare, cu deschidere din exterior și din interior; suporturile de pahar din consola centrală au fost regândite



Noul Volvo FH dispune de un panou de instrumente complet digitalizat. Nostalgicii au la dispoziție o variantă de display similară cu cea de la modelul precedent.

disponibilă atunci când vehiculul rulează pe drumuri mai abrupte. Asta pentru că aici intră în joc noul mod „Eco”, adică modul de rulare economic, care a fost îmbunătățit și care reduce cuplul motor la puterea optimă, îmbunătățind astfel consumul. Altfel spus, datele oferite de GPS sunt transmise către computerul intern care se asigură că motorul dezvoltă exact atât de mult cuplu cât are nevoie pentru a aborda șoselele în rampă. În fapt, suprimarea performanței motorului este moneda de schimb oferită de inginerii Volvo pentru a obține economii de carburant atât de mari. De exemplu, acolo unde tipicul șofer suedez ar conduce la deal fără prea mari bătaii de cap la 900 rpm în modul de rulare normal mulțumită unității turbocompound, transmisia I-Shift trebuie să schimbe într-o treaptă inferioară la 1.000 rpm, ceea ce înseamnă că sarcina este tractată în urcare într-un ritm mult mai lent. Am aflat cât de lent după ce am urcat pe una dintre rampele noastre folosite în cadrul testelor: în timp ce vitezometrul nu scade sub 80 km/h în modul de rulare normal, modul economic reduce viteza cu 4 km/h. Mai târziu vom afla dacă acest lucru înseamnă într-adevăr o viteză generală mai mică...

Între timp, vom trece la celelalte caracteristici noi ale noului Volvo FH. Vestea bună este că acesta își



păstrează performanțele dinamice. Direcția electromecanică oferă ușurință în manevrare fără a sacrifica contactul important cu șoseaua.

Cât despre verdictul în privința suspensiei pneumatice pe puntea față, sunt plusuri și minusuri. Pe de-o parte, această dotare opțională, care vine cu un preț pe măsură, adaugă 300 kg la greutatea totală a camionului, ceea ce nu este neapărat un lucru rău, FH oferind în continuare caracteristici bune de condus în combinație cu arcurile parabolice cu o singură foaie. Pe de altă parte, cele două perne transformă suspensia pneumatică într-una extrem de confortabilă, în timp ce coboară automat camionul cu 2 cm la viteze de peste 60 km/h - o altă caracteristică menită să scadă consumul de carburant. Volvo speră să exploateze mult mai mult potențialul de economisire a combustibilului prin rularea dinamică pe teren drept, așa cum s-a constatat și la alți producători. Mai mult, deși destul de silențios, în cabina Globetrotter motorul este și mai greu de perceput, chiar și atunci când alternăm accelerarea la 88 km/h cu rularea liberă la 82 km/h. Pentru un grad și mai mare de confort, noua frână de motor dezvoltată de Volvo - Volvo Engine Brake+ (VEB) - a primit o nouă funcție. Sistemul patentat de Volvo

folosește un design unic al arborelui cu came pentru a absorbi până la 375 kW (510 CP) ai motorului D13. Cu noua funcție, atunci când puterea de frânare este insuficientă la coborâre sau nu se justifică schimbarea treptei de viteză, sistemul acționează pentru scurt timp pedala de frână fără a întrerupe setările sistemului inteligent de cruise control.

Instrumente digitale și un nou ecran tactil în lateral

Producătorul suedez a modernizat cabina Globetrotter, despre care spune că are cel mai ridicat coeficient de aerodinamicitate din portofoliu, pentru a include un spațiu de lucru cu elemente digitale, aducând o îmbunătățire majoră panoului central de bord. Faptul că ecranul tactil îi permite șoferului să aleagă dintre patru tipuri de vizualizări, în funcție de situația de deplasare și de informațiile pe care le preferă afișate, ni s-a părut mai puțin important decât faptul că acum butoanele digitale sunt prezentate foarte clar și vizibilitatea panoului este una foarte bună, fără reflexii de lumină indiferent de condițiile de iluminat.

Ergonomia și ușurința în operare sunt, de asemenea, de remarcat, deși acum șoferul interacționează cu diversele comenzi, cum sunt cele pentru radio, telefon sau datele privind viteza medie de deplasare, prin intermediul ecranului tactil din panoul central, ceea ce poate fi uneori mai complicat, cel puțin în condiții în care drumul nu este asfaltat sau prezintă denivelări. Din fericire există alternative, cum ar fi comenzile vocale sau butoanele poziționate intuitiv pe ►



Scările beneficiază acum de un material cu un grad mai mare de aderență



MOTOR PRO/CONTRA

- + Mulțumită celei de-a doua turbine, motorul de 460 CP și șase cilindri în linie beneficiază de un cuplu mai mare
- Tehnologie sofisticată pentru unitatea turbocompound (conectată la arborele cotit printr-o serie de pinioane); prețurile pentru piesele de schimb vor fi probabil mai mari



Scara de acces la parbriz este cea mai bună soluție de pe piață la acest moment

► volan. Totodată, un alt bonus este legat de comenzile cel mai des folosite, așa cum sunt cele pentru volum și sistemul de climatizare, care încă sunt operate cu ajutorul unor butoane dedicate.

Ce nu ne-a plăcut: deși cu un design mai bun, mai subțire și ergonomic, noua manetă a schimbătorului I-Shift este poziționată în același loc ca și la generația anterioară, în imediata apropiere a scaunului șoferului. Dar faptul că se pliază mai ușor nu deranjează prea mult urcarea în cabină sau traversarea ei, deși, fără niciun dubiu, am fi preferat ca butoanele pentru selecția treptelor de viteză să fie poziționate pe consola centrală, așa cum sunt și la ceilalți producători. Opțional, se pot monta aceste butoane pe panoul de bord, însă ele nu permit schimbul manual al treptelor de viteze, așa cum se poate face de la maneta din dreapta scaunului șoferului.

Un nou record de consum pe ruta de test TRUCKER

Dar să ne întoarcem la obiectivul principal al „Fuelracer”, pe care a reușit să îl atingă pe ruta aleasă pentru test: un consum mediu de carburant de doar 23,16 l/100 km s-a scurs prin camerele de ardere. Niciun alt vehicul condus pe ruta de test a revistei TRUCKER nu s-a comportat atât de bine. Iar acest consum nici măcar nu a afectat viteza medie, care a fost de 80,35 km/h, ceea ce scoate în evidență faptul că poți activa fără probleme modul „ECO” în activitățile de zi cu zi, deși foarte mulți șoferi nici nu concep așa ceva la început. Chiar și în modul economic, Volvo FH rămâne un camion care răspunde pretențiilor șoferilor, deși acum ar putea să aducă un zâmbet și pe fața directorilor financiari.

*Traducere și adaptare:
Alexandru IONESCU*



Șoferul are la dispoziție patru tipuri de vizualizări pe ecranul principal

22 | TRANZIT 227 | NOIEMBRIE 2020



Exteriorul este caracterizat de faruri în formă de V, în timp ce lămpile de semnalizare au fost mutate pe portieră, fiind caracteristici distinctive pentru noul FH



Excesul de energie și gaze de eșapament este preluat de unitatea turbocompound, oferind astfel mai multă putere



Selectorul I-Shift se lovește de sertarul aflat în stânga pasagerului când acesta din urmă este deschis



Volvo și-a făcut teme

Avem unul sau două modele Volvo FH în flota noastră, de generație mai veche, și nu sunt neapărat cele mai economice, dacă este să le comparăm direct. Însă, cu noul FH, Volvo pare că și-a făcut teme, după cum arată și rezultatele testului. În



TRUCKER tester
Wolfgang Obermaier

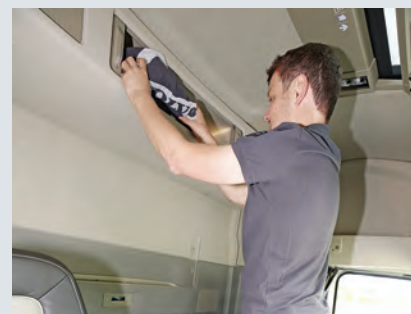
mare parte acest lucru se datorează modului Eco îmbunătățit, care încă se confruntă cu termene de livrare tot mai stricte.

În rest, cred că FH nu necesită foarte multe îmbunătățiri. Noile instrumente digitale sunt, cu siguranță, la modă, deși nu sunt sigur dacă ele reprezintă cu adevărat un pas înainte.

EVALUARE CABINĂ



Forma cutiilor și sertarelor de depozitare din interior a rămas neschimbată

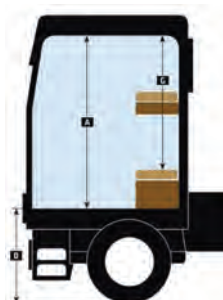


Compartimentele aflate în peretele din spatele șoferului oferă un spațiu generos de 155 l

Cabina Globetrotter nu a suferit modificări esențiale în acest ultim update al modelului, astfel că modelul mediu FH nu este încă printre cele mai mari de pe piață. Pe lângă noul panou de bord digitalizat și conceptul de operare diferit, despre care am menționat deja, șoferii Volvo vor observa cu siguranță noile suporturi de pahare, care și-au păstrat locul obișnuit în consola centrală. Sub suporturi au fost proiectate spații mai mari și deschise pentru depozitarea de mărunțișuri. Iar pentru alte obiecte Volvo a păstrat „tava” familiară de deasupra panoului de bord. După cum ne-a obișnuit brandul suedez, calitatea materialelor, dar și gradul de antifonare sunt peste medie în noul FH. În ceea ce privește schimbătorul de viteze aflat în imediata apropiere a scaunului, deși am mai vorbit de el, trebuie să mai spunem un lucru: se poate ca această configurație (așa cum afirmă producătorul) să fie cea mai populară, însă are un dezavantaj incontestabil. Frigiderul trebuie instalat în partea dreaptă sub patul de jos, ceea ce îl face dificil de accesat în timp ce conduceți.

DIMENSIUNI CABINĂ

	(cm)		(cm)
A Cabină, înălțime interior*.....	205	E Pat jos, lungime.....	200
B Cabină, lungime.....	222	F Pat jos, lățime (Max).....	81.5
C Cabină, lățime.....	217	G Pat jos, loc pentru cap.....	141
D Intrare, înălțime.....	156	Gradul de reglare a volanului,	
Gradul de reglare a scaunului,		Înălțime.....	9
Înălțime.....	11,5	Gradul de reglare a volanului,	
Gradul de reglare a scaunului,		Înclinare.....	0-30%
Adâncime.....	23	*Tunel motor.....	196



SPAȚII DEPOZITARE

Capacitate în litri (l)

Deasupra parbrizului,	
cu parasolare.....	230
Compartimente opționale pe	
peretele din spatele șoferului	
(varianta maximă)	245
Sertare în tabloul de bord..	12
Patul de jos.....	20
Frigider (sub patul de jos)..	11
Spațiu depozitare exterior,	
dreapta sus	195
Spațiu depozitare exterior,	
stânga sus.....	200
Spațiu depozitare exterior,	
dreapta jos.....	30
Spațiu depozitare exterior,	
stânga jos.....	30



RAFTURI

Lxl (cm)

Tava de pe panoul	
de bord.....	20x30
Compartiment consolă	
centrală	5 l
Măsuță rabatabilă.....	28 x 29
Suporturi pahare în consola	
centrală, suport pliabil pen-	
tru sticle PET mari în patul	
de jos, trei prize de 24 V și	
o priză de 12 V, două câr-	
lige pentru cuier de haine,	
un mic raft deasupra patului	
de jos, rafturi pliabile înguste	
pentru documente, opțional	
lumină albă sau roșie, cu in-	
tensitate reglabila	

SPECIFICAȚII TEHNICE

MOTOR

Răcit cu apă, șase cilindri în linie; turbină cu evacuare pentru gazele de eșapament, unitate turbo-compound, Euro 6D cu SCR, recirculare gaze de eșapament, filtru particule

ModelVolvo Group D13 K 460 Turbo-TC
Cilindree12.800 cm³
Alezaj x cursă131 x 158 mm
Raport de compresie17.0:1
Sistem de injecție...Common rail, max. 2.400 bari
Putere nominală max.460 CP (338 kW) la 1.250-1.600 rpm
Cuplu max.2.600 Nm la 900-1.300 rpm

TRANSMISIE

Ambreiaj: un singur disc acționat pneumatic, 430 mm în diametru

Transmisie: nesincronizată (Volvo Group I-Shift AT2812F), 12 trepte pentru deplasarea înainte, 4 trepte marșarier, greutate fără lichide 278 kg; cantitate ulei: 16 l; interval înlocuire: 450.000 km/3 ani

Raport transmisie deplasare față: 14.94 la 1.00

Raport transmisiei marșarier:

17.48/13.73/4.02/3.16

Raport puntea spate: 2.31:1

ȘASIU

Puntea față: 7,1 t axă, suspensie pneumatică având două perne de aer cu coborâre activă cu 20 mm la viteze de peste 60 km/h

Punte spate: 12,0 t punte motoare (Volvo Group RSS1244B); suspensie pneumatică având patru perne de aer cu stabilizator

Anvelope (folosite la test):

Față 385/55 R 22.5; Spate 315/70 R 22.5

Producător anvelope:

Continental EfficientPro S/D

SISTEM DE FRÂNARE

Față: circuit dual cu sistem de frânare cu aer comprimat

Spate: discuri de frână, EBS

Frână motorVolvo Engine Brake (VEB+) 380 kW (517 hp) la 2,300 rpm

Retarderoptional (nu a fost instalat în camionul de test)

DIRECȚIE

Model„Volvo Dynamic Steering”, electro-hidraulică

Volan diametru450 mm

MASE + GREUTĂȚI

Ampatament3.700 mm

L x l x H5.850 x 2.495 x 3.948 mm

Masă fără sarcină7.210 kg (cu șofer)

CAPACITATE

Ulei motor33 l (include filtru)

Rezervor400 l motorină; 60 l AdBlue

Lichid de răcire38 l

Ulei punte spate/ulei transmisie11 l/16 l

PREȚURI

Preț de bază Volvo FH 460la cerere

Taxă suplimentară pachet I-Savecirca 5.000 €

Echipament standard/opționale



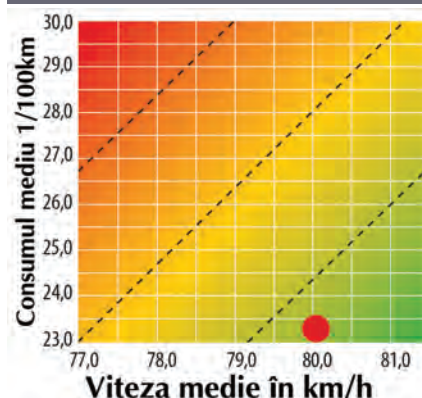
Cutie de viteze automată, sistem frânare de urgență, hill-holder, Eco-Roll, computer de bord/sistem de diagnosticare, plasă de țânțari, trapă electrică plafon, geamuri electrice, aer condiționat automat, saltea confort (pat supraetajat), scaun confortabil pentru șofer, sistem de management flotă, radio CD, oglinzi încălzite și reglabile electric, închidere centralizată, lumini de ceață, frigider

Recomandate de TRUCKER

Pachetul de „Siguranță activă” (include SAD - sistem de alertă șofer, asistent schimbare bandă, cruise control adaptiv)1.700 de euro

Pachetul „Vizibilitate+”: lumini de ceață, iluminare în viraje, faruri adaptive cu lămpi xenon, senzor ploaie1.200 de euro

CONSUM COMPARAT



SERVICE ȘI MENTENANȚĂ

Conceptul de mentenanță pentru noul Volvo FH nu este în esență diferit de cel al modelului precedent. Există însă o excepție pe care trebuie să o menționăm și care îi va bucura pe managerii de flotă: pe noul model, uleiul de motor asigură lubrifiere pentru încă 50.000 km, prelungind intervalul de înlocuire până la 150.000 km.



Volvo ridică ștacheta și în ceea ce privește răcirea cu aer comprimat. Aerul trece acum printr-un inel poziționat în jurul ventilatorului principal înainte de a fi transportat înapoi la modulatorul de aer comprimat. Cu ajutorul acestei configurații, Volvo poate renunța la folosirea bobinelor de răcire care necesită mentenanță.

Becurile halogen H7 din lămpile principale pot fi înlocuite foarte ușor, fără unelte speciale. Cu toate acestea, este recomandată iluminarea cu LED, pe care Volvo Trucks o oferă în mai multe pachete opționale pentru noul FH - și care se pare că este mai sigură.

COMPETIȚIE



VOLVO FH 460	
Rating șofer	842
Economie	624
Consum (cu AdBlue)	23,2
Viteză	80,3
Puncte:	1.466
Rating general EXCELENT	

SCANIA R 450	
Rating șofer	830
Economie	602
Consum (cu AdBlue)	24,2
Viteză	80,4
Puncte:	1.432
Rating general EXCELENT	

MAN TGX 18.460	
Rating șofer	805
Economie	579
Consum (cu AdBlue)	25,1
Viteză	79,4
Puncte:	1.384
Rating general FOARTE BUN	

DAF CF 450	
Rating șofer	789
Economie	605
Consum (cu AdBlue)	23,9
Viteză	78,7
Puncte:	1.394
Rating general FOARTE BUN	

ruta de test



Să dăm un exemplu bun:

TRUCKER compensează emisiile de CO₂ rezultate la testele sale prin intermediul certificatelor. Compensarea se realizează în cadrul unui proiect vizând energia eoliană prin contractorul ClimatePartner. Îi datorăm asta mediului - chiar dacă noi conducem ca să vă ajutăm să faceți economii!



TRUCKER testează folosind combustibili de top de la Shell

SCORURI

Motor (Max. 140).....126	Scaune (Max. 40).....33
Transmisie (Max. 140) 124	Instrumentar (Max. 50) ..42
Frâne (Max. 120).....104	Ștergătoare (Max. 30).....24
Directie (Max. 40).....36	Cabină (Max. 240)197
Pedaliere (Max. 20).....16	
Manevrabilitate (Max. 60) 54	
Vizibilitate (Max. 50)43	
AC/ventilație (Max. 50).....43	

PUNCTAJ TOTAL:842
(maximum980)

- +** Consum scăzut la viteză medie ridicată (chiar și cu modul ECO), nivel de zgomot scăzut, schimbarea treptelor este net superioară
- Poziționarea manetei cutiei de viteză I-Shift prea aproape de scaunul șoferului, spațiu cabină relativ îngust

Rating general EXCELENT

CONSUM ȘI VITEZĂ

Tonaj 32 t fiecare	Prima parte 74,3 km/Mediu	A doua parte 80,8 km/Drum în urcare	A treia parte 100,2 km Rulare liberă la vale	A patra parte 50,5 km/Drum de țară	A cincea parte 52,7 km/Ușor	Total 358,5 km
L/100 km	22,70	24,61	22,97	21,14	24,15	23,16
km/h	84,56	84,56	84,44	62,58	84,38	80,35

PUNCTAJ PENTRU URCARE (DEAL)

Nr	Grad de înclinație/lungime	Timp	Treaptă/rpm	Vmin	Consum
1	Max. 5%, 1,5 km	1,12 min	11 la 1.200 rpm	70 km/h	76,7 l/100 km
2	Max. 6%, 1,5 km	1,09 min	11 la 1.250 rpm	76 km/h	72,7 l/100 km
3	Dealul Kinding pe A9	3,36 min	11 la 1.200 rpm	73 km/h	73,6 l/100 km

Teste cu camion de referință

Fiecare test este însoțit de vehiculul nostru de referință, un Mercedes-Benz Actros 1845 cu o semiremorcă prelată Schmitz Cargobull în greutate totală de 38 t. Am adunat date privind consumul de combustibil în condiții bune cu acest ansamblu. Dacă datele se modifică pe parcursul testului, știm că vehiculul folosit la test a fost supus unor condiții diferite. Prin calcularea raportului de schimbare, putem analiza datele camionului de test pe o bază standardizată.



Avantajul acestei metode: datele noastre sunt comparabile. Credem că nu ar fi relevant dacă am compara datele fără referințe în condiții diferite de testare. Suntem singura revistă care testează folosind un camion de referință. Aceasta este și metoda practică de industrie. Consumul AdBlue este calculat proporțional cu rezultatele individuale.

MĂSURĂTORI COMPARATIVE DE ZGOMOT

Măsurare în dB(A)	Motor la ralanti	85 km/h trapă închisă	Motor oprit Șofer/pat
Noul Volvo FH 460	48	63	50/54
Cel mai bun în testare *3	48 *4	61	48/47
	Deal	Accelerație completă	Frână motor acționată
Noul Volvo FH 460	67	64	67
Cel mai bun în testare *3	62	62	60

*3 Scania S730; *4: Volvo FH 460



CONCLUZIE

Misiune îndeplinită



TRUCKER tester Jan Burgdorf

Tehnologia sofisticată a noului „Fuelracer“ se pare că dă roade: niciun alt camion nu a terminat testul nostru într-un mod mai economic. În această privință, tot ce trebuie să facă șoferul este să lase sistemele electronice să-și facă treaba, un lucru care nu este întotdeauna ușor, în special cu noul mod ECO.