

ACQUISTI



Nuovi pesanti Volvo Trucks, il comfort on demand

28 febbraio 2020

Gli autisti lititano? La casa svedese intende aiutare le aziende di autotrasporto ad attirare i migliori. In che modo? Con una ricca serie di iniezioni di sicurezza e di funzionalità, ma anche con tante coccole che ognuno può scegliere in base alle proprie esigenze

Qual è attualmente il principale problema dell'autotrasporto europeo? Facile: la **mancanza di autisti**. Anche Volvo Trucks ne è convinta, anche se «a scarseggiare veramente – puntualizza il presidente **Roger Alm** – sono i **conducenti qualificati**». Ed ecco perché nell'aggiornare la propria gamma pesante – dall'FH all'FMX passando per l'FM, vale a dire circa i due terzi delle consegne complessive e oltre il 95% di quelle italiane – il costruttore svedese ha cercato di «aiutare i clienti ad **attrarre e trattenerne i migliori conducenti**», iniettandovi dosi massicce di **comfort, efficienza e sicurezza**, impacchettate con qualche **ritocco estetico**. Vediamo come si manifestano in concreto.

A bordo del Volvo FH

Saliamo allora a bordo dei veicoli. All'interno della cabina del nuovo FH tutto sembra riprogettato in modo diverso. Il primo scopo da raggiungere sembra quello di facilitare le **comunicazioni uomo-macchina**. Esempio in tal senso il **quadro strumenti** la cui interfaccia è affidata a un **display digitale da 12 pollici personalizzabile nell'aspetto in quattro modi diversi** in relazione a ciò che l'autista ha interesse a visualizzare. Come a dire, se l'uomo è variabile, la macchina deve assecondarlo. E lo stesso concetto di **utilizzo flessibile** è declinato rispetto al **display laterale da 9 pollici**, dove vanno in scena funzioni di infotainment, navigatore e altre info sul trasporto, perché anche qui per governarlo non esiste un metodo unico, ma **ognuno sceglie quello che trova più comodo, dal controllo vocale al touchscreen, dal pannello di controllo del display ai pulsanti al volante**. Il criterio è evidente: le informazioni essenziali, quelle relative alla guida devono essere lì, chiare e visibili, davanti agli occhi; quelle più complesse, quelle in cui l'interazione diventa più articolata e il pericolo di distrazione maggiore, secondo la casa svedese è necessario che ognuno faccia nel modo che trova più facile. **Perché chi non fa fatica, nemmeno si distrae**.

Ma questo **comfort on demand** in casa Volvo Trucks è puntellato anche da un altro principio, quello del «sostegno accompagnato», manifestabile in vario modo. Cerchiamo di capire come tramite un esempio elementare: il nuovo **vano portaoggetti aperto** che spunta sulla plancia. Ebbene, la sua illuminazione non è da cercare o attivare: **si accende e si spegne semplicemente con il movimento**, tramite un apposito sensore. Ancora più eloquente è il funzionamento degli **abbaglianti a LED**: quando il camion su cui si viaggia incontra altri veicoli, non è necessario spegnerli e riaccenderli, perché anche qui ci sono **telecamera e radar che non appena rilevano la presenza di qualcun altro sulla strada, adattano automaticamente il fascio di luce**.

Infine, sempre alla voce **comfort on demand**, va incluso il **rinnovo dell'offerta dei rivestimenti**, perché disporre di un tessuto più pratico e piacevole e di una foggia di colore che più aggrada, aiuta a stare meglio.

Così come aiuta a muoversi meglio, **l'assottigliamento del selettore di marcia I-Shift**, così da creare meno impiccio quando ci si muove in cabina.

A bordo del Volvo FMX e FM

Più intenso e forse di maggiore sostanza gli interventi interni alla cabina del Volvo FM e del **Volvo FMX**. Perché entrambi questi veicoli presentano due livelli di innovazione immediatamente tangibili: una **maggiorazione degli spazi** (nell'FMX quelli di stivaggio arrivano a **800 litri**) conquistata grazie a un **aumento del volume interno di almeno un metro cubo** ed esemplificata dall'apparizione di uno **scomparto da 40 litri sulla parete posteriore**; un **miglioramento della visibilità**, determinato da un incremento della superficie dei finestrini, da un abbassamento della linea porta, da una ridefinizione degli **specchi**, che restano di tipo **tradizionale anche se a una telecamera viene affidato il compito di tenere d'occhio il lato passeggero**, visualizzando le immagini relative sul display laterale. Per il resto anche qui torna a galla il comfort sotto forma di un **maggiore isolamento della cabina** (sia in termini di rumorosità che di temperatura), di una maggiore flessibilità nel trovare la posizione di guida ottimale grazie alla **funzione di inclinazione del piantone del volante**, di un **innalzamento del lettino inferiore** (così da renderlo più soffice e aumentare gli spazi al di sotto dove alloggiare gavoni e frigo). Anche su questi veicoli le interfacce di comunicazione sono affidate a un quadro strumenti con display da 12 pollici e a uno laterale da 9, dotati di **funzionalità in tutto simili a quelle dei veicoli da lungo raggio**.

Novità esterne: aerodinamica e identità

A fronte di queste novità sostanziali interne, qualcosa, di minore impatto, cambia anche fuori e in particolare in quell'elemento fortemente identitario (non a caso scelto anche per campagne pubblicitarie) che sono i **fari dei veicoli**. Capiamoci: la linea che disegnano è sempre quella, perché chi la vede deve riconoscere subito che si tratta di un Volvo, ma vengono **spostati verso l'esterno**, così come **migrano sulla portiera gli indicatori di direzione**. Inoltre, mentre il **pannello del tergicristallo si assottiglia**, il **logo Volvo Trucks (l'Iron Mark) lievita un po'**. Insomma, tutti dettagli estetici, in qualche caso aerodinamici, ma nel complesso funzionali a infondere maggiore identità e dinamicità all'insieme.

Discorso che vale a maggior ragione sull'ammiraglia **FH16**, dove **fari e calandra vengono ulteriormente connotati** fornendo ai primi un effetto simile al cristallo e la seconda tramite una griglia lucida di maggiore impatto.

Sicurezza e meccanica

Esiste un'identità di linee e simboli e una di immagine. Questa seconda, in un camion Volvo, si proietta con i tanti modi di declinare la sicurezza. Perché qui, oltre agli **abbaglianti adattivi**, il menu è stato arricchito con **cruise control da discesa** (con velocità massima impostata per evitare eccessive accelerazioni), **cruise control adattivo funzionante a tutte le velocità** (anche fino a **zero km/h**), EBS di serie, **sistema di riconoscimento dei segnali stradali** e la già ricordata telecamera di controllo del lato passeggero.

In più, rispetto alla catena cinematica, spunta un **nuovo sistema I-Save**, basato sull'abbinamento del **nuovo motore D13TC euro 6 step D** con alcune dotazioni come recupero energia tramite turbo compound, software avanzato di gestione del cambio, maggiorazione dei livelli di coppia. Il tutto per uno scopo più utilitaristico della sicurezza, ma ugualmente piacevole: un **taglio del 7% dei consumi** rispetto al motore D13 eSCR senza I-Save. Ugualmente monetizzabili sono alcune **innovazioni specifiche per l'FMX** e relative alla semplificazione del pannello dei comandi della trazione (è sufficiente ruotare una manopola per innestare i bloccaggi del differenziale e visualizzare lo stato della trazione sul quadro), all'arrivo di un **tandem da 38 ton** che consente **combinazioni di peso (MTC) fino a 150 ton**, l'aggiornamento delle sospensioni pneumatiche anteriori così da **consentire carichi sull'asse fino a 10 o 20 ton per gli assi anteriori doppi**, un **ampliamento dell'angolo di sterzata** dei veicoli con asse trainato sterzante. Tutte cose che **dal 16 al 20 maggio a Verona, nella cornice del Samoter**, sarà possibile vedere da vicino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA - Uomini e Trasporti

GALLERIA FOTOGRAFICA



VIDEO



#SustainabilityFirst

smet.it



visirun
 A Verizon company



Tutti gli **AUTOCARRI USATI** si trovano sul sito di annunci di veicoli **N°1 IN EUROPA**



Registra gratis la tua azienda



DC771 DI DICAMDI

ABBONATI ORA

1.000.000 PEZZI DI RICAMBIO :
 TROVA IL RICAMBIO GIUSTO
 PER LA TUA AUTO

