

Scania Streamline R730

THE KING OF THE ROAD



Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Empezamos una nueva etapa en la que cambiamos nuestra ruta de prueba para hacerla más exigente y más variada, incluyendo tramos de carretera comarcal y un puerto como el de Somosierra muy conocido por el sector. Y que mejor manera de empezar que con uno de los campeones en potencia junto con el Volvo FH16 750. El Scania Streamline R730 con su legendario y deseado V8 Euro6, es un vehículo preparado para rutas duras y un fiel servidor en trabajos pesados.



Pocas son las marcas que siguen apostando hoy en día por las grandes cilindradas, pues el panorama actual del transporte, en el que la rentabilidad se juega en un margen muy estrecho, ha puesto el foco de atención casi exclusivamente en la eficiencia de los vehículos: potencias muy ajustadas en el rango de los 440-480 CV, consumos muy contenidos y series que ya nacen con vocación de “campeones del ahorro”.

Sin embargo, Scania es una de esas marcas que no se re-

siste a complacer a todos aquellos que, bien por pura necesidad, sobre todo en rutas de transporte internacional muy exigentes, o bien por pura pasión, quieren seguir disfrutando de una joya de la carretera, un verdadero Rey del asfalto que levanta pasiones allí por donde pasa. Y esa es la mejor definición de este Scania R Streamline, y su corazón V8 de 730 CV. Un motor en V que tantas alegrías ha dado a Scania y que ha ido pasando por el proceso de reconversión según la normativa europea que tuviera que cumplir en cada mo-

mento (Consigue llegar a la normativa Euro6 gracias a la recirculación de gases del EGR y a la ayuda indispensable del SCR) y que se mantiene en el mercado como el único en la actualidad con dicha configuración. Las demás marcas o bien han dejado la lucha por las grandes potencias y se han quedado en los 500 y poco más caballos, o bien si continúan con potencias superiores a 600 CV son motores en línea.

El DC16 tiene una cilindra de 16,4 litros en ocho cilindros colocados en V. Su potencia máxima la tiene a las 1.900

r/min. Aunque lo más sorprendente es su entrega de par, entre las 1.000 y las 1.400 vueltas disponemos nada menos que de 3.500Nm e incluso por debajo de esas vueltas mantiene un brío espectacular.

Asociado a este potente motor el Scania R monta la caja de cambios GRS092R de 12 velocidades +2, un tándem que esta en total sincronización, como demuestra la gestión que hace la caja en modo automático, que es fantástica. Si en otras ocasiones se ha comentado que no merece la pena “ayudar” en



**EL AMO
DE LA
CARRETERA**

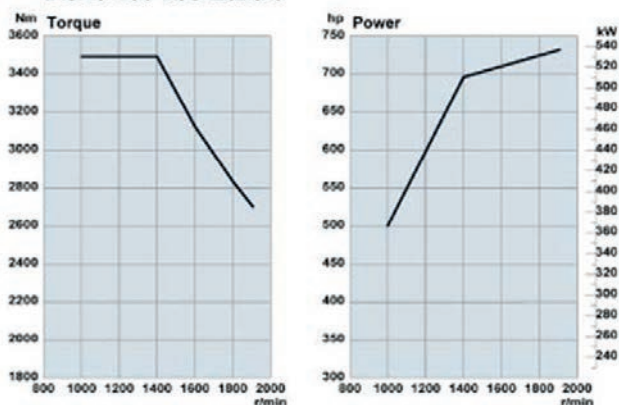
**Consumo medio de gasoil
33,33 L/100 km**

**Consumo medio de AdBlue
1,67 L/100 km**

**Velocidad media
80,54 km/h**

CURVAS DE PAR Y POTENCIA

DC16 103 730 Euro 6



EL V8 MÁS POTENTE

Como prueba de potencia se puede indicar que cuestras como la de Guadalajara las termina de subir sin haber bajado de los 77Km/h en la marcha 11, con una velocidad inicial de 85Km/h, o que el puerto de Somosierra con la misma velocidad inicial,



a su paso por los 1.200Mtrs de altura consiguió pasar con 75Km/h en la marcha 10 y a la altura de 1.300Mtrs la velocidad se incremento hasta los 80Km/h usando la misma revolución. Ni que decir tiene que el principio del túnel lo hizo con el corte del limitador sin ningún tipo de problema.

ESTRENAMOS RECORRIDO

Como ya hemos comentado hemos cambiado el recorrido de la prueba para que fuera más completo y nos diera diferentes datos para ofrecer a nuestros lectores. Por un lado seguimos con el mismo comienzo de la prueba, ya que los dos primeros tramos son los mismos, pues queríamos dejar el segundo tramo Guadalajara-Alcolea del Pinar que usamos para los camiones con control de crucero predictivo, de la que ya tenemos datos de siete camiones distintos. Es a partir de Monreal de Ariza cuando las diferencias empiezan a notarse ya que nos salimos de la autovía y recorremos 92 Km por la CL-116 hasta El Burgo de Osma (GRÁFICAS 4 Y 5). En este tramo el desnivel acumulado suma 472 metros, dibujando un perfil sinuosos y no poco exigente.

Continuamos ruta por la N-122 con otro recorrido de 61Km hasta Aranda de Duero, lo cual nos dará unos datos diferentes en velocidades medias y consumos por el tipo de carretera, cruces y pueblos atravesados, además de la orografía, que en la CL-116 no es precisamente suave.

Poco a poco nos encaminamos a la búsqueda de nuestra prueba más exigente del recorrido...pero antes hay que salvar un tramo no menos exigente: el trayecto entre Aranda de Duero y el km 107, donde comienza el Somosierra, nos deja también una "tachuela" de 1230Mts de cota y una subida acumulada de 513Mts. (GRAFICA 7)

Para colofón de la prueba en Aranda de Duero cogemos la A1 dirección Madrid para subir uno de los puertos más conocidos de la ruta en España como es el Somosierra. (GRAFICA 8) Su ascensión hasta los casi 1450Mts es un buen tramo para comprobar potencias y consumo a la vez y establecer una referencia válida para otras pruebas.

Desde estas líneas espero que los resultados del nuevo recorrido os puedan ayudar a tener más claro qué camión es el que interesa, dependiendo del tipo de recorrido que efectuemos.

GRÁFICA 4



GRÁFICA 5



GRÁFICA 6



GRÁFICA 8



La caja de cambios se puede usar en tres modos distintos: Estándar, Economía y Potencia. Cada una de ellas nos servirá para los diferentes trabajos a los que tengamos que enfrentarnos, aunque he de decir que nuestra prueba fue realizada íntegramente en modo economía con unas prestaciones que en ningún momento evidenciaron alguna carencia o la necesidad de cambiar a un mapa más exigente, como el modo potencia.

modo manual, en esta ocasión seguro que lo hacemos peor.

La caja de cambios se puede usar en tres modos distintos: Estándar, Economía y Potencia. Cada una de ellas nos servirá para los diferentes trabajos a los que tengamos que enfrentarnos, aunque he de decir que nuestra prueba fue realizada íntegramente en modo economía con unas prestaciones que en ningún momento evidenciaron alguna carencia o la necesidad de cambiar a un mapa más exigente, como el modo potencia.

En el caso de que por cualquier necesidad tengamos que usar el cambio en modo manual, su uso es bien sencillo; tan solo con apretar el botón del extremo del mando de las marchas se nos selec-

ciona este modo de empleo. Por otra parte, si en modo automático necesitamos o quereamos elegir otra marcha bastará con dar un leve golpe a la palanca hacia arriba o hacia abajo, para subir o bajar de régimen.

Nuevo retarder

El nuevo retarder R4100 cuenta con la novedad que ya tenía Scania para modelos menos potentes, que se desembraga cuando no está en uso, ayudándonos al ahorro de combustible. El que cuente con esta posibilidad no nos hace perder nada de eficacia, pues con un uso racional de sus cinco puntos, tan solo será necesario utilizar los frenos de servicio para detener el vehículo definitivamente. Éstos, por cierto vienen equipados con discos con control

electrónico de frenada y ESP. Por otro lado, la entrega de la frenada en el freno secundario es escalonada, incrementándose en un 25% por cada punto que usemos, hasta llegar al cuarto que tendríamos el 100% y en el quinto se incorpora a la frenada el freno motor. Gracias a la sincronización entre caja de cambios y retarder, el camión elige la re-

nar cuando tus expectativas se empiezan a cumplir. Baste decir que por ejemplo sube la cuesta de Guadalajara o Torija en la marcha 10 y a la velocidad de 75Km/h, o que en la subida del puerto de Somosierra poniéndolo en automático desde abajo a 85Km/h, consigue pasar a la altura de los 1200mt a 75 km/hora, por los 1300Mt a

El nuevo retarder R4100 cuenta con la novedad, que ya tenía Scania para modelos de menor potencia, que se desacopla cuando no está en uso, ayudándonos al ahorro de combustible

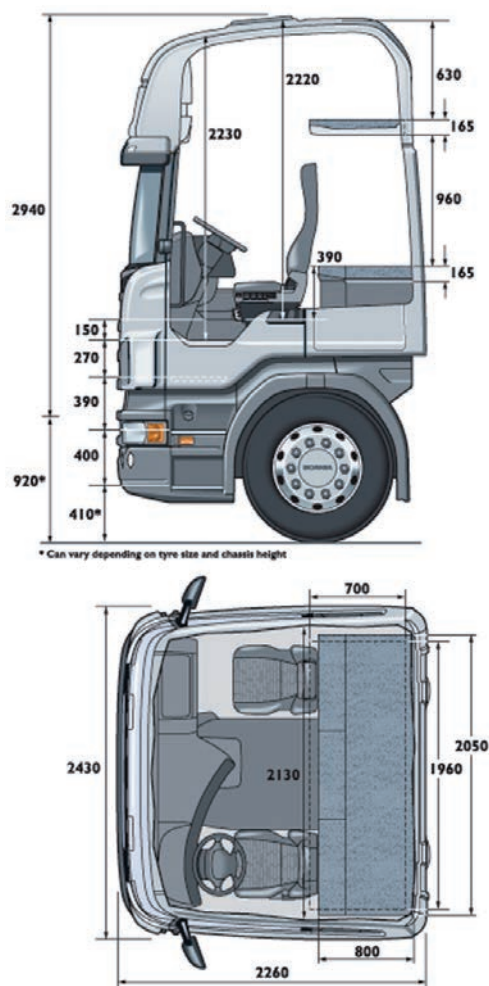
lación de marcha que en cada momento es necesario para la frenada demandada por el conductor.

Control de cruceo predictivo

Cuando se tiene la oportunidad de probar un camión como el R730 lo primero que piensas es en disfrutar de tan noble motor, y es cuando la carretera se empieza a empi-

80 km/hora y antes de entrar en el túnel ya había alcanzado los 85 km/hora que era la velocidad programada. Durante la subida y debido al control de cruceo predictivo el camión reconoce el perfil de la carretera y elige la mejor forma de subir en el menor tiempo y con el menor consumo. Es por eso que al principio pierde un poco de velocidad pero según sube

DIMENSIONES



FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	Litros tramo	L/100 parcial	Lt. 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	0:27:14	81,52	12,22	33,02	0,62
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:00:20	81,55	34,36	41,90	1,37
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:33:39	85,59	6,76	14,08	0,80
TOTAL PRIMER TRAMO		167	2:01:13	82,66	53,34	31,94	2,80
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:42	73,95	16,49	37,47	0,74
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:37:28	76,87	14,42	30,05	0,80
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:47:42	76,73	15,05	24,67	1,02
TOTAL PRIMER TRAMO		153	2:00:52	75,95	47,08	30,77	2,56
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:33:14	84,85	21,3	45,32	0,79
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:10:16	81,82	13,08	93,44	0,23
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:44:27	83,69	12,83	20,69	1,04
TOTAL PRIMER TRAMO		123	1:27:57	83,91	47,21	38,38	2,06
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		443	5:30:02	80,54	147,63	33,33	7,42

CABINA STREAMLINE**La envidia de los compañeros**

El simple hecho de llevar esta cabina hoy en día es motivo de envidia por parte de compañeros, pero si en el frente encima pone R730 la cara de los de los que nos rodean puede ser un poema. Y es que la cabina Streamline es de las más amplias y cómodas del mercado, además de poder configurar a tu gusto los acabados. No solamente estamos hablando de nevera o mesa, sino de que pocas marcas pueden darnos de fábrica microondas o cafetera totalmente integradas en los armarios. Caprichos o peticiones al alcance de pocos, pero que a la hora de elegir tu lugar de trabajo, el "autopatrón" lo tiene muy en cuenta.

La cama es extensible a lo ancho y para ello hay que empujar los asientos para delante, cosa que era hasta la fecha un tanto engorrosa, pero que Scania ha facilitado poniendo un pedal al lado de cada uno de los asientos para moverlos más fácilmente.

Con tres huecos arriba en la parte frontal, más los que tenemos debajo de la cama son suficientes para una persona e incluso para dos si fuera el caso.

El único pero que se le puede poner a esta cabina es que se ha quedado un poco anticuada con respecto a otras marcas que han cambiado completamente la cabina.

**Ficha técnica****SCANIA STREAMLINE R730****MOTOR**

Modelo	Scania DC16 103 730
Nivel de emisiones	Euro 6
Nivel de ruidos	80dBA
Relación de compresión motor	17:4:1
Potencia máxima	730CV a 1.900 rpm
Par máximo	3.500Nm a 1.000-1.400 rpm
Potencia freno motor escape	320 KW a 2.400 rpm

TRANSMISIÓN

Embrague	Embrague monodisco de 430mm.
Caja de cambios	Scania GRSO925R, 12+2 con Split.
Cambio de marchas	Scania Opticruise de dos pedales.
Modos de rendimiento	Estándar, Economía, Potencia.

SUSPENSIONES

Eje delantero	2 bombonas neumáticas, 8.000kg.
Trasera	4 bombonas neumáticas, 11.500kg.

DIRECCIÓN

Tipo	Asistida hidráulicamente
Relación de dirección	17-20:1
Ángulos de dirección	LD interior 48.0 LD exterior 34.1 LI interior 50.0 LI exterior 43.9

Llantas/Neumáticos	Delanteros Michelin Savergreen 315/80 R22.5 XF Traseros Michelin Savergreen 315/70 R22.5 XD
---------------------------	--

Radio de giro	Entre bordillos 6757 mm
----------------------	-------------------------

DIMENSIONES

Chasis	Alt. suelo 890mm del. y 951mm det. Anch.770mm
Distancia entre ejes	3.700mm
5ª rueda	+GF+SK-S36.20

va recuperando y acelerando donde le conviene e interesa. Por poner un ejemplo de una segunda prueba (Renault T 480), que podréis leer en el próximo número, las velocidades en los distintos puntos de subida estuvieron muy por debajo, entre los 54-56Km/h. Ni que decir tiene que durante la subida el adelantamiento a camiones con los ámbar puestos fue lo predominante. Normalmente en las pruebas de los camiones que tienen control predictivo su uso es en exclusiva durante el segundo tramo, pero debido al alto nivel de perfeccionamiento del sistema por parte de Scania, se utilizó en varios tramos para comprobar su eficacia en carretera secundaria por ejemplo. La respuesta fue fabulosa, ya que reconoce todo el perfil de la carretera y actúa perfectamente sobre el acelerador.

Como de momento no tenemos resultados de otros camiones, nos centraremos en el recorrido realizado con el Active Prediction. Recorde-mos que este es un tramo de 82Km en el que se gradúa la velocidad a 85 y se deja que el camión tome el mando en lo que respecta a acelerar y adelantarse a las posibles ba-



Scania es una de esas marcas que no se resiste a complacer a todos aquellos que, bien por pura necesidad, sobre todo en rutas de transporte internacional muy exigentes, o bien por pura pasión, quieren seguir disfrutando de una joya de la carretera, un verdadero Rey del asfalto como este Scania R Streamline, y su corazón V8 de 730 CV.

jadas. El tiempo nos indica que es más rápido que cualquier otro Euro6 de última generación y en consumo se queda a 2,5 litros de la mejor marca que es la de su hermano R450.

En el cómputo general de la prueba, el Scania R Streamline arroja un consumo medio de 33,3 litros/ 100 km, una marca que podemos considerar como muy contenida teniendo en cuenta, por un lado, que nuestra velocidad comer-

cial ha sido mayor a las registradas en otras pruebas, en este caso llegando a los 80,5 Km/hora, y, sobre todo, al cambio de recorrido, que se ha endurecido notablemente con respecto al trazado que veníamos realizando. Habrá que esperar a futuras comparaciones con otras unidades para calibrar con más certeza los resultados que hemos obtenido, pero, en principio, nos parecen más que aceptables.■

CONducir con las Manos

Debido a las ayudas electrónicas que nos incorporan los camiones y que en el caso de Scania son de las mejores que se pueden encontrar en el mercado por su evolución en los últimos años, vehículos como éste con el control de crucero Active Prediction, que nos mantiene la distancia con el vehículo que nos precede y nos lee el perfil de la carretera por la que vamos, podemos dejarle gran parte de la conducción a su cargo. Tan solo nos tocara manejar el volante y elegir en cada momento el rango de velocidad ideal para nuestro tramo de carretera.

Y es que con los mandos que trae Scania en el volante se puede seleccionar y cambiar la velocidad de crucero, la velocidad de descenso y la distancia con el vehículo que nos precede. Largos recorridos y muy seguros se pueden recorrer con tan solo usar los dedos, el resto se encargara nuestro Scania haciendo lo posible por ahorrar combustible.



Valoración

NOS GUSTA

- Control de crucero predictivo
- Sobrada potencia con un consumo contenido
- Ayudas electrónicas a la conducción de las mejores del mercado

A MEJORAR

- La cabina pide una actualización interior, al menos estética
- Acceso a litera superior



Desde mi cabina



A pesar de tratarse de una de las series mas antiguas del mercado, Scania ha ido dotando a esta cabina de los últimos avan-



ces técnicos con bastante acierto y el tandem cabina Streamline - motor V8 730 CV sigue siendo uno de los mejores del mercado.