

Scania R 520 V8 euro 6

POTENCIA BAJO CONTROL

En esta ocasión nos ponemos a los mandos, por primera vez de la nueva generación de motores V8 que Scania presentó a finales del año pasado y que incluye interesantes mejoras enfocadas sobre todo a la eficiencia. Y lo cierto es que esta mecánica V8, pese a sus 16,4 litros, la más ligera del programa con 520CV y 2700 Nm de par no nos ha defraudado, ni por sus prestaciones, como era de esperar, ni por los consumos, al nivel incluso de otras mecánicas de 13 litros.

Consumo medio de gasoil
29,1 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
2,62 L/100 km

Velocidad media
78,27 km/h

Autónomos ¡En Ruta! 24



Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Si hasta ahora decir V8 era sinónimo de potencia, la nueva generación de motores en V de Scania le añade el apelativo de eficiente. Si bien es cierto que esta unidad que os proponemos es la más pequeña de la familia V8, no deja de ser una mecánica de 16 litros de cubicaje que entrega 520 CV, y lo que es mejor, un par de 2.700 Nm, que aunque no se acercan a los 3500 Nm de su hermano mayor de 730CV, nos permi-

ten afrontar sobradamente cualquier trayecto, incluso si lo nuestro son las cargas pesadas por encima de las 40 ton del conjunto.

Y esto es posible gracias a las mejoras que ha recibido recientemente el programa de motores V8 de Scania, con una clara finalidad de hacerlos más eficientes, más rentables, conscientes de que hoy en día, salvo para los más incondicionales de una u otra marca, el partido se juega en el ámbito de la rentabilidad,

de los consumos. Hay otra motivación asociada a ésta última, y es que las exigencias que marca la última normativa medioambiental euro 6, obliga a los fabricantes a ajustar al máximo los consumos, para así, reducir también las emisiones.

Volviendo a nuestra "máquina" de hoy, el Scania R 520 V8 pertenece a esta nueva generación de camiones Scania (Next Generation), que a nuestro juicio consiguió un salto cualitativo importante

con respecto a la anterior, a lo que hay que unir que monta un bloque también de la nueva generación V8. Estos nuevos V8, con potencias de 520 CV, 580 CV, 650 CV (nuevo escalón de potencia) se desarrollan sobre una nueva plataforma que parte de los motores Scania ya conocidos, aunque se beneficia de pequeñas novedades que, en su conjunto, producen un gran efecto sobre el rendimiento de estas mecánicas, y en especial tanto sobre la re-



ducción de consumo, que la firma cifra entre el 7 y el 10 %, como del peso que se ha visto aligerado en 80 kilos menos en comparación con el

actual Euro 6.

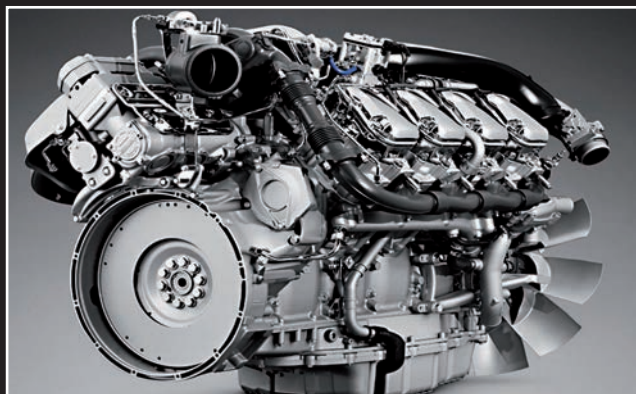
Sólo SCR

Muchas son las novedades de esta familia de motores,

Scania ha optado por la adopción del SCR como único sistema para superar las emisiones contaminantes, olvidándose del EGR, lo que propicia un menor consumo, menos piezas, menos necesidades de mantenimiento y menos peso del motor.

EL NUEVO MOTOR V8

Con esta nueva generación de motores V8, se han implementado hasta 17 mejoras, entre ellas un nuevo turbo de geometría fija, que proporciona mayor eficiencia y mantiene las temperaturas de escape, por lo que se reducen los requisitos de temperatura elevada.





En la bajada de consumo influye mucho el aumento del par de los nuevos V8 con la disminución de revoluciones necesaria para mantenerlo. En este caso el motor de 520 CV ofrece un par de 2.700 Nm entre las 1.000 y 1.300 rpm.

pero nos vamos a centrar en dos que a nuestro juicio propician el gran salto en la eficiencia de estas mecánicas. En primer lugar es la adopción del SCR como único sistema para superar las emisiones contaminantes, olvidándose del EGR, lo que permite un menor consumo, menos piezas, menos necesidades de mantenimiento y menos peso del motor.

Por otro lado, con esta nueva generación se implementa un nuevo turbo de geometría fija,

que proporciona mayor eficiencia y mantiene las temperaturas de escape, por lo que se reducen los requisitos de temperatura elevada. Por supuesto no son los únicos cambios (la marca habla de 17), muchos de ellos internos que implican una mayor compresión, presión mayor del cilindro, menor reducción... y que, como no, aportan su grano de arena.

En el caso particular del escalón de 520CV, nos encontramos con un problema añadido; los motores grandes (16,4 litros) con una potencia relativamente baja pueden experimentar problemas de post-tratamiento ya que el motor bombea demasiado aire en relación al calor excesivo que genera. En este caso, Scania lo ha solucionado utilizando una tecnología conocida como "ciclo Miller". De una manera muy sencilla consiste en unos perfiles especiales en las levas del árbol de la distribución para garantizar que las válvulas de admisión permanezcan abiertas un poco más de lo normal durante la fase

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

TRAMO	COTA	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS TRAMO	L/100 PARCIAL	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	0:26:46	81,42	9,38	25,35	0,84
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:02:11	80,09	32,67	39,36	2,94
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:23	83,76	5,43	11,32	0,49
TOTAL PRIMER TRAMO		168	1:36:34	104,38	47,48	29,26	4,27
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:36:44	71,87	14,4	32,74	1,30
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:39:46	72,42	12,37	25,77	1,11
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:47:13	77,52	12,45	20,42	1,12
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:03:43	74,2	39,23	25,64	3,53
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:52	80,88	18,71	39,81	1,68
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:06	69,42	11,86	84,74	1,07
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:50	81,16	11,93	19,24	1,07
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:32:48	79,53	42,51	34,56	3,83
TOTAL RECORRIDO COMPLETO		444	5:40:21	78,27	129,21	29,1	11,63

ASÍ SE COMPORTÓ EN LO MAS DURO DEL RECORRIDO

Empezamos la subida al Somosierra y seleccionamos como siempre los **85 Km/h** que los mantiene perfectamente a unas **1.180 vueltas**, y hasta que no arrancan las primeras rampas duras no empezamos a perder velocidad aunque conseguimos pasar por los **1200 metros a 58 Km/h en la marcha 10**, y si bien seguimos perdiendo algo de velocidad es casi insignificante y aunque **llegamos a los 48 Km/h** en cuanto el camión engrana la marcha 9 empezamos a ganar velocidad pasando por el **1300 a 56 Km/h en la marcha 10** gracias a la recuperación que hemos tenido con la 9.

Al terminar la subida Somosierra en la marcha 11 y a 60Km/h, nos parece que el camión intenta subir demasiado rápido, ya que al elegir el modo eco, debería buscar la velocidad y la marcha idónea para economizar, aun a costa de un peor tiempo. En la bajada seleccionando la velocidad ideal, no tenemos ningún problema para hacer los descensos.



ASÍ PASÓ POR LO MAS EXIGENTE	GUADALAJARA	TORIJA	SOMOSIERRA 1.200 M.	1.300 M.	Túnel
MARCHA	10	10	10	10	11
VELOCIDAD	60	53	58	56	60

de compresión. De esta manera conseguimos que entre menos aire de lo normal y que por lo tanto éste deba explotar a más temperatura, lo que beneficia al sistema SCR.

Potencia bajo control

Empezamos la prueba con una temperatura exterior de 7 grados y aunque parecía que el tiempo no iba a acompañar, tenemos un día un poco nublado, pero sobre todo sin viento.

Al empezar la prueba y como otras veces nos ha pasado

con esta marca, en cuanto usamos el control de crucero,

El Scania R 520 V8 pertenece a esta nueva generación de camiones Scania (Next Generation) que consiguió un salto cualitativo importante con respecto a la anterior, a lo que hay que unir que monta un bloque también de la nueva generación V8

nos damos cuenta de lo avanzado que esta este sistema y

de que camión tras camión, Scania se supera. Podemos

usarlo graduándolo a 85 para acelerar y a 95 para frenar y

en las bajadas nos mantendrá los 90Km/h sin pasarnos hasta que, al final del descenso, el propio camión nos suelta el freno y nos deja coger más inercia, siempre contando que no nos dejara pasarnos del minuto y por lo tanto no tendremos que estar atentos a las alarmas del tacógrafo. Cuando estemos usando el control de crucero en modo adaptativo y nos adelanta otro vehículo es mejor bajar 1 o 2 o incluso tres puntos la velocidad que llevamos antes que desconectar el control de cru-

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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





Podemos graduar el Control de Crucero Predictivo a 85 para acelerar y a 95 para frenar y en las bajadas nos mantendrá los 90Km/h sin pasarnos hasta que, al final del descenso, el propio camión nos suelta el freno y nos deja coger más inercia, siempre contando que no nos dejara pasarnos del minuto y por lo tanto no tendremos que estar atentos a las alarmas del tacógrafo.

cero, ya que así seguirá leyendo el camión la carretera y las reacciones serán mas eficientes, a la par que evitamos frenazos indeseados en caso de que el dicho vehículo levante un poco el pie después de rebasarnos.

El funcionamiento es tan bueno que en esta ocasión, en tramos en los que me gusta conducir como el que hay entre Alcolea y el kilómetro 186 donde nos desviamos de la A2, probando este sistema nos damos cuenta que el ahorro de combustible es tan bueno como la media de velocidad.

En el tramo entre Aranda de

Duero y el puerto de Somosierra volvemos a usar el control de crucero predictivo y nos vuelve a sorprender gratamente; la comodidad que supone graduar la velocidad a 85 y en caso de bajada graduar la velocidad de frenado a 100 y que el vehículo mantenga los 90 kilómetros por hora hasta que al final de la cuesta suelta el freno y podemos adelantar unos metros y coger algo más de velocidad sinceramente funciona de maravilla y te da una tranquilidad absoluta.

En el modo económico el camión es capaz de disminuir desde un 8 %, hasta un 10 o

Ficha técnica

SCANIA R 520 V8 EURO 6

ESPECIFICACIONES

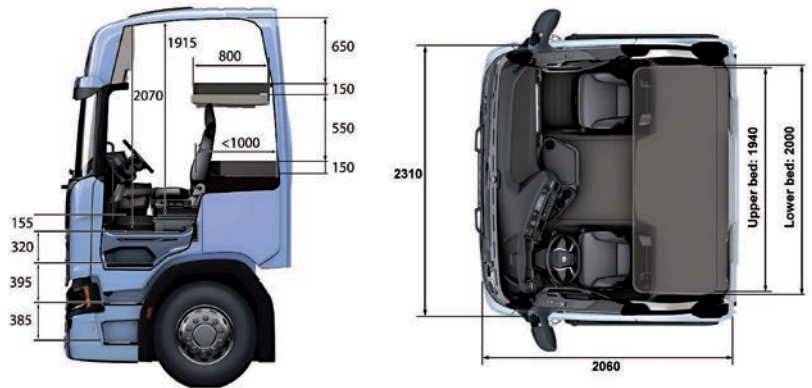
Motor	Scania DC16 520 HP
Sistema de inyección	Scania XPI.
Cilindros	16.400cc.
Nº cilindros	8 en V
Potencia máxima	520 CV (382Kw) de 1.900 rpm
Par máximo	2.700Nm a 1.000-1.400 rpm
Potencia freno motor escape	320 KW a 2.400 rpm
Relación compresión	17.4:1
Caja de cambios	Scania GRS 905 R
Velocidades	12 adelante + 3 atrás
Eje motriz trasero	Scania R780 reducción simple 11,5tons.
Embrague	Scania Opticruise.
Modos de accionamiento	Economy, standar y power
Suspensión delantera	2x32 parabolic leaf spring. 7.500kg
Suspensión trasera	4 bellow air
Distancia entre ejes	3.750mm..
Frenos	Delanteros y traseros de disco ventilados
Retarder	Scania R4.100D 4.100Nm
Dirección	Asistida hidráulicamente con recirculación de bolas.
Relación de dirección	17-20:1
Neumáticos delanteros	315/70 R22,5.
Nemáticos traseros	315/70 R22,5.
Radio de giro	7.265mm. entre bordillos
Depósito combustible	400 litros.
Depósito AdBlue	76 litros.
Volumen de aceite	43 litros

El escalón de potencia mas bajo dentro de V8 (520CV) puede posicionarse perfectamente en el tramo alto de potencias que se utilizan hoy en día en transportes a máxima carga y/o en recorridos exigentes

12% la velocidad seleccionada y subirla hasta un 8% más. Aunque es muy amplio el margen que nos da por debajo el ACCP, si se pudiera ampliar, subidas como Somosierra las podría hacer perdiendo algo de tiempo, pero ganando en consumo. En el modo estándar tan solo es un 6% lo máximo que podemos elegir pudiendo disminuir esa posibilidad en un 4 y un 2%, si lo que valoramos es el tiempo.

Teníamos curiosidad por ver el rendimiento de esta mecánica, pues, pese a que estos grandes motores de 16,4 litros parecen estar reservados

DIMENSIONES DE CABINA



CABINA HIGHLINE

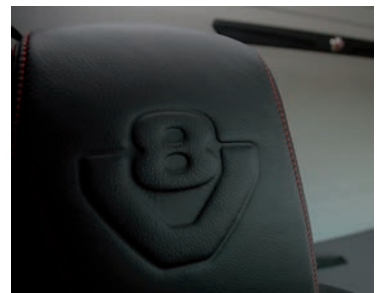
Aunque sin duda el verdadero protagonista hoy es el motor de **16 litros V8 de Scania**, no hay que olvidarse de la cabina de este "monstruo", pese a que no sea la primera vez que hablamos sobre estas nuevas cabinas que asumieron la nueva generación de camiones de la marca sueca hace dos años. En este caso, se trata de un **Serie R versión de techo alto Highline**.

A diferencia de la serie S, ésta mantiene el túnel motor, dejando una altura sobre éste de **1,91 metros**, mientras que el resto brinda hasta **2,07 metros**.

Disponemos de una sola cama de con una cama con una anchura máxima de 1 m y 2 de longitud, mientras que, en esta versión, **la cama superior ha sido sustituida por tres prácticos cajones con cierre**.

La sensación de "calidad" en esta cabina se percibe en todos los detalles y acabados.

Para los amantes del V8, decir que la cabina está salpicada de detalles en cuero y **acabado con el emblema V8**.



a los más "fanáticos" de la marca, el escalón de potencia tan bajo (hablando de la gama V8) se podría posicionar perfectamente en el tramo alto de potencias que se utilizan hoy

en día en transportes a máxima carga y recorridos exigentes, en la banda de los 500 CV, siempre y cuando arroje buenos datos de consumo. Y no nos ha decepcionado

pues, finalizamos la prueba con un consumo medio de 29,10 litros a/100 kilómetros, un registro incluso menor que algunos de sus competidores de 13 litros con

potencias menores. Eso sí, el consumo de Adblue nos sigue pareciendo elevado, con 2,61 litros /100 km, un rasgo común en la familia Scania. ■

Valoración

NOS GUSTA

- ACCP en constante evolución (quizás el mejor del mercado).
- Acabados interiores de calidad.

A MEJORAR

- ACCP más económico en subidas.
- Precio de adquisición.



Desde mi cabina



Pensamos que Scania ha acertado con los cambios introducidos en la familia V8, con unas mecánicas que siguen transmitiendo la fuerza y la potencia del V8, pero que han "humanizado" sus consumos. Esta mejora, unida a la renovación de las cabinas en la serie R y S, con una aerodinámica mejorada y un interior actualizado les convierte en un práctico "objeto de deseo", en el que el único impedimento sigue siendo el precio de adquisición.