

SCANIA V8 VERSIÓN LIMITADA 50 ANIVERSARIO

LA LEYENDA CONTINÚA

No todos los días tiene uno la posibilidad de probar tan magnífico camión, con el añadido de que Scania nos trae en este caso una serie limitada para celebrar el 50 aniversario de su motor V8, poniendo en nuestras manos un impresionante motor 650 CV, sobre una cabina S, en la que todo está impregnado por el espíritu del V8

Texto Enrique Sánchez Parrondo



Autónomos ¡En Ruta! 22

En 2019 se cumple el 50 aniversario de los motores V8 de Scania y para celebrarlo, nada mejor que dedicar nuestra prueba del mes a rendir tributo al impresionante legado de Scania y a la legión de seguidores de las mecánicas V8.

Nos vamos a subir a un modelo S650 de Scania, que para los conocedores de la marca es tanto como decir cabina S de suelo plano, propulsado por la última generación del V8 de Scania, que

con el paso del tiempo ha sabido responder a las exigencias de los profesionales que buscan la rentabilidad, a través de mecánicas cada vez más eficientes, pero sin renunciar a la especial manera de entregar la potencia que tienen estas mecánicas. Y es que bajo el capó llevamos nada menos que un motor de 16,4 litros, que ofrece 3300 Nm entre 950 y 1350 r/min y, cualidad destacada, transmite la potencia de forma progresiva.

Cadena cinemática de lujo
Sobre las bondades de esta mecánica V8 de 650 CV, no nos vamos a extender, pues al hablar del comportamiento del vehículo en nuestro recorrido habitual, los datos hablan por sí mismos. Tan sólo avanzar que, con carácter general, Scania declara un importante ahorro de combustible gracias a la gama de mejoras que ofrece la nueva generación de motores V8, así como una reducción del peso general, menores costes de mantenimiento y reparación y

mayor disponibilidad. Detrás de este gran avance hay una optimización adicional de la plataforma de motor de 16 litros basada en módulos de Scania, además de una aplicación inteligente de la tecnología más avanzada. La reducción del consumo de combustible entre un 7 y un 10 por ciento es importante y muy apreciada teniendo en cuenta que la prioridad esencial es conseguir soluciones de transporte sostenible. Comparado con el S730, y como dice la marca, de los

Consumo medio de gas
30,66 L/100 kmConsumo medio de A
3,28 L/100 kmVelocidad me
79,54 km/h

oil
m
dBlue
km
dia
n/h



MOTOR V8

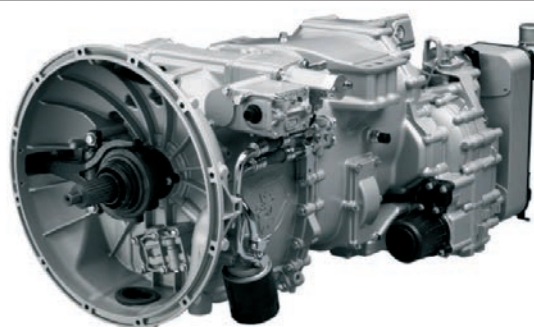
33,33 del S730, al S650 tenemos casi un ahorro de 3 Lt/100Km sin contar con el mal tiempo que tuvimos en esta última prueba con respecto a la anterior, lo que nos llevaría a más de un 10% de ahorro. Eso sí, el consumo de adblue se va al doble (1,67Lt/100 frente a 3,28Lt/100 en el S650). Lo cierto es que este motor, para la “enorme cilindrada” con que cuenta y la potencia que rinde, ha mostrado un consumo bastante contenido, 30,66 Litros/100km, y todo

ello bajo condiciones climatológicas no precisamente buenas.

La cadena cinemática se complementa con una caja de cambios Scania Opticruise y Scania Retarder, lo que, unido a la mejora de la rentabilidad de esta última generación de motores V8, posiciona este camión como apto para realizar prácticamente cualquier tipo de transporte, en el que tengamos un nivel de solicitud medio-alto, con una gran velocidad comercial, sea cual sea el transporte que realice-

Bajo nuestros pies llevamos nada menos que un motor de 16,4 litros, V8 que ofrece 3300 Nm entre 950 y 1350 rpm. que transmite la potencia de forma progresiva.

La cadena cinemática se complementa con una caja de cambios Scania Opticruise y Scania Retarder, lo que, unido a la mejora de la rentabilidad de esta última generación de motores V8, posiciona este camión como apto para para realizar prácticamente cualquier tipo de transporte, en el que tengamos un nivel de exigencia medio-alto.



DIMENSIONES DE LA CABINA S

Diagram showing side view dimensions of the cab:

- Height: 2070
- Width: 800
- Lower width: 150
- Lower width: 750
- Lower width: 150
- Height: 2070
- Height: 320
- Height: 295
- Height: 310
- Height: 315

Diagram showing top view dimensions of the cab:

- Length: 2310
- Width: 2060
- Upper bed: 1940
- Lower bed: 2000

SCANIA S 650 V8

mos o la ruta que transitamos. Volviendo a nuestra cadena cinemática, Scania incluye el freno de contraeje de serie en la caja de cambios totalmente automatizada con Scania Opticruise. Junto con el software revisado para el control de la cadena cinemática, el sistema del freno de contraeje sincroniza el cigüeñal y el eje principal de forma que adquieren una mayor velocidad, lo que implica que se puede introducir la siguiente marcha casi de forma inmediata, manteniendo mejor la presión del turbo y pasando, por tanto, a la siguiente marcha con más potencia.

La temperatura es agradable cuando empezamos la prueba, con unos 21 grados, pero el viento seguramente que nos haga empeorar los resultados ya que notamos que sopla de costado, y eso nos perjudicará en el consumo. Con el paso de los kilómetros el viento lateral se hace muy evidente, ya que casi continuamente tenemos que ir corrigiendo el camión hacia la izquierda. Incluso al llegar a Aranda de Duero y coger la A1 nos encontramos con lluvia y un viento muy fuerte,

ASÍ RESPONDIÓ EN EL TRAMO MAS EXIGENTE

Empezamos la subida a Somosierra como siempre graduando lo a 85 km/h pero esta vez vamos a elegir el modo Power para comparar la velocidad a la que puede subir tan ilustre camión y ver los consumos en dicho tramo. Al igual que la anterior cuesta en la que le ponemos el modo Power, en cuanto pierde 1 o 2 km por hora cambia de marcha a la 10 ya que nada más empezar para mantener los 85 km/hora usa la marcha 11. Pasamos por los 1200 metros a 75 km/h en la 10. En el paso de los 1300 metros a 72 km/h en la marcha 10 dónde se estabiliza a los 70 km por hora a 1400 RPM y al llegar al túnel mantiene dicha velocidad. Impresiona que desde los 1100 metros, dónde lo ponemos automático y mete la marcha 11, tan solo tiene que hacer un cambio con el que sube todo el puerto.



CAMION SCANIA S650 V8	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1,300 mt	Túnel
Marcha	11	10	10	10	10
Velocidad	76	74	75	72	72

nada habitual en nuestras pruebas, en este tramo. En el primer tramo llevándolo en modo manual podemos darnos cuenta de lo efectivo que es el Scania Driver Support, que nos puntúa el nivel de conducción eficiente que estamos haciendo. Sigue

siendo un muy buen entrenador para el conductor que quiera mejorar la conducción eficiente. Por otro lado, también apunta a una mejora del consumo el hecho de que la entrada del Ecoroll se hace inminente en cuanto el camión detecta puede aprovechar la

inercia.

En el segundo tramo, como siempre, ponemos la velocidad de crucero a 85 km/h, y dejamos al camión que haga todas las secuencias de cambio que él quiera. Así, por ejemplo, en la subida a Guadalajara conseguimos una ve-

locidad mínima de 75 km/h en la marcha 11 con el modo eco activado.

En nuestro siguiente tramo, la subida de Torija, normalmente hay 3 o 4 km/h de diferencia, pero esta vez vamos a probar el modo Power para ver si el motor nos hace subir más rá-

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC	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	0:27:17	81,37	10,51	28,41	1,12
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:00:07	82,84	35,5	42,78	3,80
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:23	83,76	5,85	12,18	0,63
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:01:47	82,77	51,86	30,87	5,55
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:59	73,37	14,69	33,38	1,57
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:39:22	73,16	11,45	23,86	1,23
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:48:13	75,91	11,65	19,09	1,25
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:03:34	74,29	37,79	24,7	4,04
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:32	81,66	20,62	43,88	2,21
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:10:37	79,12	12,82	91,59	1,37
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:44:26	83,72	13,06	21,06	1,40
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:29:35	82,38	46,5	37,81	4,98
TOTAL RECORRIDO COMPLETO		444	5:34:56	79,54	136,15	30,66	14,57

El control de velocidad de cruce con sistema Active Prediction, Scania Eco-roll y sus diferentes modos de rendimiento garantizan que el consumo de combustible sea el que se esperaría en un camión mucho menos potente, a pesar de ser uno de los motores de camiones más potentes del mundo.



pido en Torija qué en Guadalajara. Antes de empezar la cuesta de Torija, en el km 77, nos cambia a la marcha 11 manteniendo los 85 km/h a unas 1320 rpm y en cuanto la carretera se empieza a empinar y perdemos tan solo 2 km/h, nos cambia una marcha colocando la décima y aunque perdemos algo de velocidad no bajamos de 74 km/h, frente a los 75 de Guadalajara.

En la subida de Sauca y graduado como siempre a 85 km/h conseguimos subir a 66 km/h, que es bastante diferencia con respecto a Torija, ya que normalmente la veloci-

dad en la cuesta de Torija y la de Sauca suele ser similar.

creo que por conseguir un poquito más de tiempo, el

El Control de cruce predictivo nos parece de tantísima calidad, que incluso en carreteras secundarias su comportamiento es fabuloso, y podemos practicar lo que en Scania llaman "conducción con los dedos", graduando velocidades tanto de aceleración como de frenado, así como distancias de frenado.

Vista la diferencia entre ambos modos de conducción (Power y Eco), personalmente

consumo seguramente que no nos compense.

Conducción "con los dedos"

El Control de cruce predictivo, no nos cansaremos de decirlo, nos parece de tantísima calidad, que incluso en carreteras secundarias su comportamiento es fabuloso, y podemos practicar lo que en Scania llaman "conducción con los dedos", graduando velocidades tanto de aceleración como de frenado, así como distancias de frenado. En modo automático en cualquier momento podemos activar la palanca que tenemos a la derecha subiendo o bajando la velocidad, y en breve se volverá a colocar el camión

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



TRIBUTO AL V8

Aparte de la decoración exterior, donde abundan las referencias a esta gama, nada más subimos a la cabina, a la que se accede por un conjunto de cuatro peldaños de acceso fáciles de utilizar y con un diseño ergonómico, notamos la **calidad de los materiales** de la marca, tanto los guardanidos o los plásticos, así como los asientos y volante en cuero, que al igual que la alfombrilla es del mismo material, y todo ello salpicado por la **presencia constante del emblema V8**.

La nueva cabina S tiene más espacio interior que su predecesora. Con la nueva disposición de la actual gama, la cabina S, ha ganado **cinco centímetros en longitud**, lo cual se agradece bastante, además de disponer también de mayor altura de techo. De hecho, el **nuevo techo Highline** es 16 centímetros más alto que el techo Highline actual de las cabinas S, alcanzando los 2,07 mts en el interior, con lo que moverse por la cabina, no será un problema.

La posición del conductor en todas las cabinas nuevas se ha desplazado 65 mm hacia el parabrisas y 20 mm hacia el lateral en comparación con modelos anteriores. Con esta "reubicación del puesto de conducción, se ha ganado en aspectos como la seguridad, la visión y el espacio interior.

La capacidad de almacenamiento aumenta en nuestro caso, pues sólo disponemos de una cama y la litera superior se ha sustituido por un bloque de cajones de gran volumen.



en automático, por lo que si tenemos la idea de mejorar la marcha(aunque es difícil tarea con esta marca), podemos hacerlo fácilmente

Después de la pausa para comer, y cogiendo ya dirección El Burgo de Osma nos

encontramos con un poquito menos de viento aunque sí que de vez en cuando nos caen unas gotas de agua.

Teniendo la pantalla de puntuación de conducción en el cuadro de mandos (Scania Drive Support), y sin el control

de crucero puesto, intentamos aprender más cosas ya que este camión incluso es capaz de avisarte de que viene una curva y deberías pasarla más despacio. Sin duda, tanto el mapeo, como el software que tiene el Control de

Crucero Predictivo y el Scania Driver Support, son el mejor del mercado, mejorando en cada prueba que realizamos con esta marca, y permitiéndonos mejorar la conducción económica de muchos conductores. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Potencia y entrega del motor en V.
- Funcionamiento Control Crucero Predictivo.
- Calidad vida a bordo.

A MEJORAR

- Consumo AdBlue..
- Precio.



Desde mi cabina



Conducir un camión como este Scania V8 y sus 650 CV de potencia es todo un lujo. En casi cualquier tramo de nuestro recorrido su comportamiento ha sido magnífico con un consumo que sorprende positivamente, teniendo en cuenta la enorme cilindrada y potencia de

este motor en V. Tampoco desmerece en absoluto el interior de esta cabina S de Scania, a la que no le falta detalle y que ofrece una calidad de vida interior al máximo nivel. Obviamente, la calidad se paga, y ese es probablemente el único "pero" de esta gran máquina, junto con un consumo bastante elevado de AdBlue.

Consulta y descarga todas nuestras pruebas: www.autonomosenruta.com