

NUEVOS TIEMPOS PARA EL V8

Consumo medio de gasoil
28,52l./100 km

Consumo AdBlue
2,86l./100 km

Velocidad media
80,00km/h

Scania trae a nuestro banco de pruebas un digno representante de la nueva generación de mecánicas en V del fabricante sueco, con un escalón intermedio en el programa de motores de 16 litros que rinde 590 CV, pero que es capaz de contener el consumo al nivel de los vehículos más eficientes. Junto con la cabina R, este camión representa el equilibrio perfecto entre prestaciones y consumo para los que necesitan disponer de una reserva de potencia extra.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Hace algo más de un año Scania presentó una revisión bastante profunda de su programa de motores V8, verdadera seña de identidad del fabricante sueco que, a pesar de avanzar con paso firme hacia la descarbonización de su oferta de camiones de cara a 2030, no renuncia a dar una vuelta de tuerca más a estos motores en V, que ahora combinan toda la potencia de siempre con una eficiencia que no tienen nada que envidiar a las mecánicas en línea. La gama V8 queda ahora

compuesta por cuatro escalones de potencia, 530, 590, 660 y 770 CV, en los que además se han efectuado cambios importantes, que in-

cluyen tecnologías en la vanguardia del desarrollo de motores de combustión interna. Entre estas tecnolo-

"El control de crucero predictivo nos enseña cuál es el nivel de este fantástico sistema en la marca sueca, rodando muchísimos metros en Ecoroll y aprovechando inercias en las bajadas para ahorrar combustible en las subidas: simplemente de 10".

gías, que comprenden más de 70 nuevas piezas, está la fricción interna reducida, mayores relaciones de compresión, sistemas de tratamiento

de gases de escape mejorados y un nuevo y potente sistema de gestión del motor (EMS, por sus siglas en in-

glés).

En nuestro recorrido de hoy vamos a poner a prueba el escalón intermedio de esta gama, con 590 CV y unos increíbles 3.050 Nm. de par. Esta mecánica, viene asociada a una cabina de techo alto de la serie R, combinando altas prestaciones en la cadena cinemática con una versión de cabina algo más "asequible" que la serie S, aunque ya os avanzamos que ofrece toda la habitabilidad y la calidad premium que se esperaría en un vehículo de estas características.



La gama V8 queda ahora compuesta por cuatro escalones de potencia, 530, 590, 660 y 770 CV, en los que además se han efectuado cambios importantes, que incluyen tecnologías en la vanguardia del desarrollo de motores de combustión interna.

La cabina R: una elección a la altura

Para “vestir” este impresionante V8, Scania apuesta por su serie R de cabinas, a pesar de tener un escalón por encima la actual serie S, que aporta, entre otras cosas un piso plano que sin duda se agradece cuando se trata de pasar días y días sobre la cabina.

Como siempre ocurre con esta marca, nos subimos a la cabina y nos apetece conducir y nos invade la comodidad, y por qué no decirlo, el lujo.

Ver materiales de primera calidad, o los asientos de cuero serigrafiados con el V8 del motor emblema de la marca sueca, nos hace querer empezar enseñada la prueba.

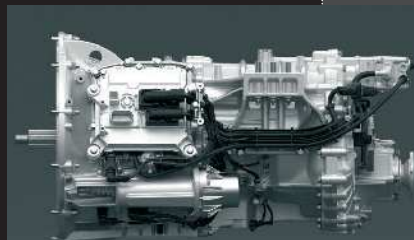
Por poner un pequeño “pero” no sería de extrañar que a corto plazo, Scania nos sorprenda con algún pequeño restyling, sobre todo en el interior, donde, a pesar de lo comentado, sí que es verdad que quizás le vendría bien una actualización, por ejemplo del cuadro de mandos, donde se

El mejor V8 de su historia

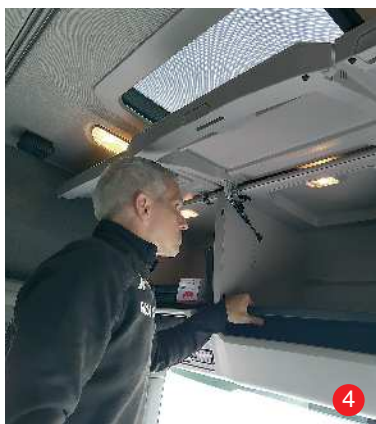
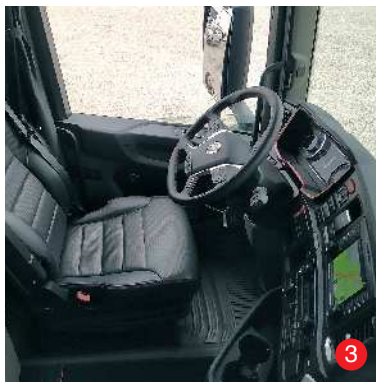
Scania está a la vanguardia de la tecnología cuando se trata de motores V8 de alta potencia. Pero además, en esta nueva actualización de la gama, ha conseguido aunar una increíble experiencia de conducción con un rendimiento y una eficiencia extraordinarios, que nos dejan unos consumos y unas prestaciones para enmarcar.

Resumiendo las novedades técnicas que se han implementando en estas mecánicas podemos hablar de un nuevo concepto de postratamiento de gases de escape con doble dosificación, una nueva bomba de combustible de alta presión, relación de compresión aumentada, un sistema de gestión del motor con nuevo hardware y software, alternador de 180 A optimizado como opción y aumento de la presión máxima en los cilindros, acompañado de una reducción de la fricción interna.

Asimismo, el DC 16 590 V8 tiene un as más bajo la manga: puede pedirse en una versión en la que el diésel y los biocombustibles como el RME (a base de FAME) pueden mezclarse en cualquier proporción hasta el 100%, lo que supondría una reducción del CO₂ de hasta el 90%.



Caja de cambios G33CM

INTERIOR: **MADE IN IVECO**

1 Interior.- Basta con subir a la cabina y ya nos apetece conducir, nos invade la comodidad, y por qué no decirlo, el lujo que se percibe en los materiales de primera calidad, o los asientos de cuero serigrafiados con el V8 del motor emblema de la marca sueca.

2 Almacenamiento.- En el interior contamos con suficientes opciones de almacenamiento y espacios prácticos para guardar objetos. En nuestra configuración, se ha prescindido de la segunda litera, para montar una cajonera de grandes dimensiones

3 Puesto de conducción +detalle consola.- Los ajustes efectuados en la última renovación de las cabinas de Scania nos dejan un puesto de conducción bastante ergonómico, con todos los mandos principales en el volante multifunción o en la consola central, siempre al alcance de la mano.

4 Altura.- La cabina dormitorio de la serie R con techo alto ofrece 1.915 mm desde el suelo hasta el techo en el centro, lo que permite que muchos conductores puedan ponerse de pie y favorece el movimiento por el interior.

están ya adoptando por parte de otras marcas sistemas totalmente digitales.

Por lo demás, la cabina dormitorio de la serie R con techo alto ofrece un interior práctico y espacioso. Además, tiene 1 915 mm desde el suelo hasta el techo en el centro, lo que permite que muchos conductores puedan ponerse de pie. La cabina ofrece buenas opciones de almacenamiento y espacios prácticos para guardar objetos. Hay sitio para hasta dos camas y mucho espacio para una zona de conducción ergonómica y confortable.

Para los más puristas amantes de los V8 en general y de Scania en particular, la cabina cuenta, tanto en el exterior como en el interior con numerosos detalles que nos recuerdan que conducimos un motor en V, algo que quizás ya no sea tan obvio en el característico sonido de estos mo-

tores tan evocador de la potencia que atesoran en su interior y que con el paso del tiempo se ha ido atenuado, víctimas de la complejidad técnica por alcanzar niveles de emisiones difícilmente imaginables hace pocos años.

nada con cuatro fuelles de aire en la parte trasera, como a las ayudas a la conducción con que contamos.

Porque en materia de seguridad este camión nos enseña los sistemas mas avanzados en este campo. El control de

nos mantiene de forma suave dentro del carril si detecta que pisamos alguna de las dos rayas y no hemos puesto el intermitente. Esto que puede parecer una tontería, nos puede librar de un incidente en caso de despiste, algo que a cualquiera que esté en ruta nos ha podido pasar. El freno secundario tiene 5 puntos lo que nos ofrece un frenado súper suave, y es tan eficiente, que usándolo a su debido tiempo, se nos antoja casi imposible usar los 5 puntos.

La suavidad con la que entra el Ecoroll, así como el rodar tan bajo de vueltas de la marcha Over Drive, nos crea la duda de cuál de las dos opciones puede llegar a ser más eficiente

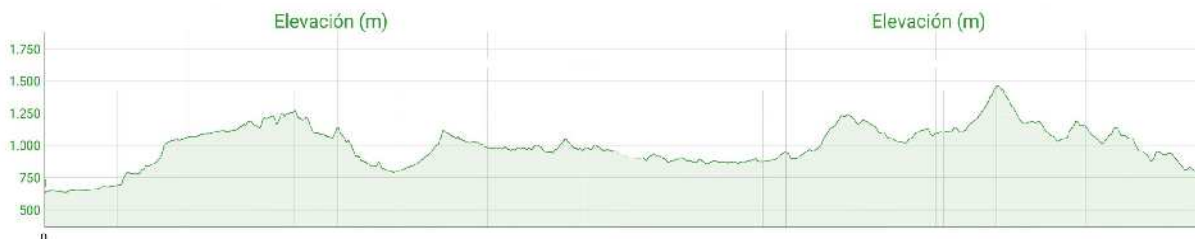
Estamos deseando disfrutar de nuestro recorrido, a los mandos de este camión con el que devorar kilómetros es casi un placer. Y lo es tanto por la comodidad que aporta su conducción, con una cabina sumamente equilibrada gracias a la suspensión de ballestas delantera, combi-

ángulo muerto, por ejemplo, nos avisa cuando damos el intermitente cambiando el sonido para qué entendamos que hay un vehículo, y podemos evitar un accidente o un susto a otro conductor. El control de carril activo (estando encendido el aviso de los carriles en color verde)

Opticruise G33CM. Una combinación ganadora

Otra de las novedades que aporta esta nueva gama V8 es el maridaje con la nueva caja de cambios Opticruise G33CM de Scania, (que ya probamos en nuestra última toma de contacto con la firma sueca) disponible también para los motores de alta po-

LO MAS EXIGENTE



SCANIA R590 V8	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	11	11	11	10	11
Velocidad	75	65	68	66	63

Empezamos la subida a Somosierra y como siempre hacemos, graduamos el camión a 85 km por hora para ver su comportamiento. Pasamos por los 1100 m de altitud donde aún no se nota mucho la cuesta a 85 Km/h en la marcha 12 en la que sigue empujando cuándo empieza la cuesta hasta conseguirlos 88 Km/h por hora. Poco a poco va perdiendo velocidad hasta los 75 Km/h, cuándo cambia a la marcha 11 y alcanza la cota de 1200 m a 68 km por hora en la marcha once.



Con un nuevo cambio, bajando a la 10 marcha, y a 60 Km/h, el camión alcanza las 1400 vueltas, para volver a empujar con fuerza, lo que nos lleva a pasar por los 1300 m de altitud a 66 km por hora dónde vuelve a cambiar perdiendo de nuevo velocidad hasta los 60 km/h, marcando una frontera que le llevará a repetir el cambio de marcha hasta en 8 o 10 ocasiones, a nuestro juicio innecesariamente, para terminar de subir a 63 km por hora en la marcha once.

Curvas de par y potencia

DC16 121 590 Euro 6



tencia de 13 litros con 500 y 540 CV, que incluye un cambio de marchas mejorado y veloz con menor consumo de combustible y excelente comodidad.

Tras seis años de desarrollo y pruebas, Scania nos trae una caja de cambios con multitud

de nuevas tecnologías, como el volumen de aceite variable, la lubricación mejorada de engranajes mediante la función de pulverización de aceite y una desmultiplicación más amplia.

Gracias a la importante reducción de pérdidas internas

Durante nuestro recorrido, el régimen de vueltas nos parece muy bajo, una sensación que aumenta cuando entra el Over Drive o marcha larga, ya que a 90 km/h, no llega ni siquiera a las 1000, lo nos hace presagiar un buen consumo a lo largo de la jornada.

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

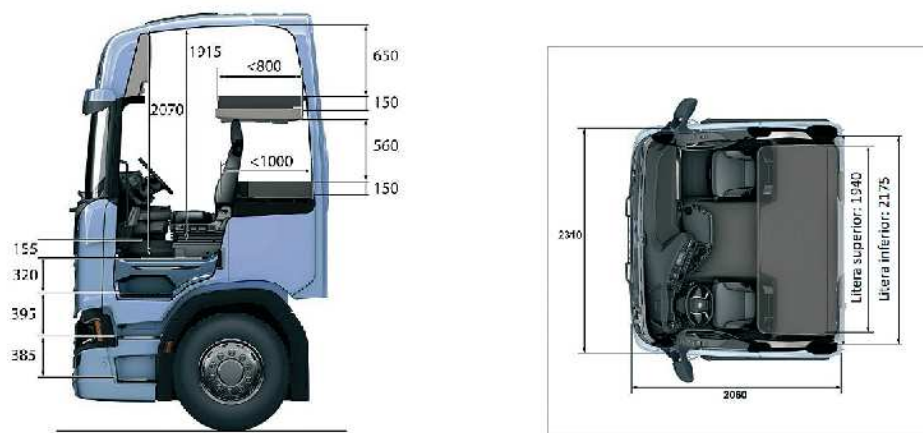
49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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



Dimensiones de cabina



Para los más puristas amantes de los V8 en general y de Scania en particular, la cabina cuenta, tanto en el exterior como en el interior con numerosos detalles que nos recuerdan que conducimos un motor en V.

Ficha técnica

SCANIA R 590 V8

MOTOR	
Modelo	Scania DC16 121 590 CV
Nivel de emisiones/ruido	Euro 6 / 80dBA
Alimentación	Scania XPI
Número de cilindros	6 cilindros en línea
Válvulas por cilindro	4
Diámetro por carrera	130 x 154 mm
Potencia máxima	434 kW (590 CV) a 1 900 rpm
Par máximo	3.050 Nm a 925 - 1 350 rpm
Freno de escape automático	Automático, 300 kW a 2400 rpm.
Modos de rendimiento	Económico, Estándar, Potencia
TRANSMISIÓN	
Caja de cambios	Scania G33CM
Retarder	Scania, R4700D, par máximo 4.700Nm potencia máxima 500kW
Eje delantero	Ballesta 2x32 8000 kg
Eje trasero	4 fuelles de aire, 11 500 kg
Dirección	Recirculación de bolas, asistencia hidráulica
Bastidor	Scania F700. Alt. 270 mm. Grosor 7 mm.
PESOS Y DIMENSIONES	
Peso en vacío tractora	7.580 kg
Distancia entre ejes	3.750 mm
Neumáticos traseros	315/70 R 22,5"
Neumáticos delanteros	315/55 R 22,5"
Depósito gasóil	400 litros
Depósito AdBlue	47 litros

y, por consiguiente, a la mejora en la eficiencia energética, la G33CM ofrece por sí sola un ahorro de combustible del 1 %. El peso se ha reducido 60 kg para poder incrementar la carga útil. Por otro lado, aumenta el tiempo de actividad con un intervalo de cambio de aceite de hasta un millón de kilómetros. Todo para garantizar la optimización de su economía de funcionamiento total

Durante nuestro recorrido, el régimen de vueltas nos parece muy bajo, ya que a 80 km/h en la marcha 12 tan solo va a 1100 vueltas y aún no ha entrado el Over Drive o marcha larga, pues al entrar dicha marcha a 90 km/h, no llega ni siquiera a las 1000 revoluciones y a 85 km/h tan solo lleva el motor a unas 910 vueltas, lo que nos hace presagiar un buen consumo a lo largo de la jornada.

En marcha con nuestro V8

Iniciamos la subida Guadalajara, y como siempre hacemos en este segundo tramo regulamos la velocidad a 85 km/h en control de crucero predictivo para que el camión haga los cambios que él crea conveniente, notando que toma un poquito más de inercia, acelerando hasta los 90 para tener mejor entrada en la cuesta arriba. A los 75 km/h cambia a la marcha 11 donde se mantiene 1300 vueltas y no pierde más velocidad coronando a esta velocidad y en esta marcha, debido a su par motor. La recuperación de velocidad es suave hasta los 85 y notamos que puede acelerar y recuperar la velocidad mucho mas rápido de lo que lo hace, pero el propio vehículo hace su balance, primando siempre la eficiencia por encima de mayores prestaciones.

En las siguientes subidas y bajadas después de la cuesta de Guadalajara, el control de crucero predictivo nos enseña cuál es el nivel de este fantástico sistema en la marca sueca, rodando muchísimos metros en Ecoroll y aprovechando inercias en las bajadas para ahorrar combustible en las subidas, simplemente de 10.

Basta un ejemplo para definir cómo actúa este sistema: Graduado a 85 km/hora y poniendo el

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	0:27:04	82,02	9	24,32	0,90
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:26:53	83,25	30,96	37,30	3,10
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:33:41	85,5	5,34	11,13	0,53
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:27:38	68,28	45,3	26,96	4,53
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:23	74,61	14,01	31,84	1,40
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:41:07	70,04	11,96	24,92	1,20
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:47:17	77,41	12,86	21,08	1,30
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:03:47	74,16	38,83	25,38	3,9
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:32:54	85,71	19,12	40,68	1,90
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:11:11	75,11	11,79	84,21	1,20
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:44:33	83,5	11,59	18,69	1,20
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:28:38	83,26	42,5	34,55	4,3
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	6:00:05	80,01	126,63	28,52	12,73

freno a 100km/hora, la gestión que realiza durante las bajadas mantiene a 90km/h. y tan solo suelta el camión cuando ya no hay posibilidad de pasarnos del minuto y que se quede grabado en el tacógrafo con lo cual nos ofrece una tranquilidad adicional. En la bajada tras coronar So-

mosierra, ponemos a prueba el retarder en todas sus posibilidades, tanto manualmente como activándolo de forma automática con las manos, e incluso con el pie, ya que haciendo un pequeño toque en el freno se quedará grabada la velocidad a la que vamos ralentizando siempre el vehí-

culo a dicha marcha.

De vuelta a nuestro punto de partida, tras más de 440 kilómetros de recorrido y de llenar nuevamente tanques, no nos sorprende que este camión, con una mecánica V8 de 590 CV, haya sido capaz de parar nuestro consumo por debajo de 29 litros, con-

cretamente 28,5 L/100 Km, consiguiendo además una velocidad comercial algo más elevada que de costumbre, con 80 Km /hora de media. El punto menos positivo lo pone, como suele ser habitual en esta marca, el consumo de Adblue, que se va hasta los 2,86 litros cada 100 km. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Acabado interior cabina.
- Prestaciones equilibradas en consumos y potencia.

A MEJORAR

- Estrategia de cambios en subidas prolongadas.



Desde mi cabina



Puede parecer repetitivo, pero siempre que tenemos la oportunidad de probar una unidad de Scania nos parece que siempre va un poco más allá, una pequeña mejora, una gestión más eficiente, una ayuda a la seguridad mejor implementada... Si unimos a todo lo anterior las prestaciones que nos ofrecen estas mecánicas V8, que han sabido combinar

con una eficiente gestión de la caja Opticruise, tenemos un vehículo ganador en cualquier circunstancia en la que le pongamos a prueba.

Consulta todas nuestras pruebas: www.autonomosenruta.com