

Gli speciali di
TRASPORTARE OGGI



730 CV: scusate se è poco!

RUOTE INDUSTRIALI

Scania R730

730 CV e 3.500 Nm

Due cifre che fanno riflettere sulla ragguardevole potenza oggi disponibile sull'ammiraglia Scania V8 R730. La gara continua, insomma, fra i titani della costruzione dei supertruck

Cui prodest? Scrivevano i latini. A chi serve tale (730 cavalli) e tanta potenza (circa 16,5 cavalli/ton.), scriviamo noi oggi? Dal momento che, per trainare tranquillamente 40 e più tonnellate, sono sufficienti 500 cavalli? La risposta è, né più né meno quella che ci siamo dati in occasione del lancio del 700 cavalli da parte del suo storico "rivale". In primis è una sfida tecnologica, una gara che può apparire all'ultimo "cavallo", ma che nasconde la rincorsa del centro ricerca e sviluppo Scania per affinare un vero gioiello che inevitabilmente verrà sfoggiato da pochi "eletti", visti soprattutto i tempi che corrono. Lo scettro, insomma, passa ora nelle mani di Scania dopo che, per soli pochi mesi, era rimasto in mano alla connazionale Volvo Trucks. Quasi una coppa di sapore calcistico che, in questo caso però, ha quello del raggiungimento di un altissimo livello tecnologico e prestazionale. Raggiungere simili prestazioni soddisfa inoltre il tifo e l'orgoglio dei sostenitori del marchio Scania che, ne siamo sicuri, lo saluteranno con un pizzico di invidia quando lo vedranno transitare sulle strade e autostrade del Bel Paese. Ne abbiamo avuto prova durante il test drive per via degli sguardi interessati da parte di molti professionisti del trasporto pesante. L'affermazione di Henrik Henriksson, senior vice

**di Pierluigi Coppa.
Foto di Fabio Cravarezza.
Con la consulenza di Alfonso Riva.**



president Trucks di Scania, in ogni caso, indica chiaramente chi saranno i prossimi utilizzatori del "gioiello" R730 V8: "La stragrande maggioranza di chi acquista un V8 Scania lo fa basandosi su motivi razionali. Si tratta di clienti che necessitano di prestazioni, affidabilità e disponibilità per svolgere il proprio lavoro con la massima efficienza possibile". La soluzione, insomma, aggiungiamo noi, per i trasporti eccezionali in portata, oltre al traino dei "road train" scandinavi, combinazioni che possono raggiungere la massa complessiva di 60 tonnellate, e non solo. È la risposta ideale per il trasporto di grandi carichi su lunghe distanze, senza il rischio di affaticare troppo il propulsore ed è soprattutto "ready" per il sistema modulare europeo, quello che prevede combinazioni di 25 metri di lunghezza.



SALIAMO A BORDO DEL "TRUCK OF THE YEAR 2010"

Le linee della nuova ammiraglia svedese conservano il design della cabina (nel nostro test del tipo Highline), l'impostazione tecnica e le caratteristiche della Serie R. Esternamente si distingue per alcune decorazioni e per i lussuosi arricchimenti dell'arredo interno. Eleganti targhette Scania con finitura cromata sul frontale indicano il modello del truck, oltre al logo V8 sulle minigonne laterali e la griglia anteriore in nero brillante con uno speciale disegno della rete, mentre i fari allo xenon con contorni scuri sono optional. Ma è sotto il pianale della cabina che pulsa e che si nasconde la vera differenza. La guidabilità è eccezionale e la fluidità dell'ero-

gazione della potenza altrettanto "ai massimi livelli": un vero "godimento di guida". Con questo truck è possibile mantenere una velocità di crociera a prescindere dalle pendenze stradali che si incontreranno lungo il percorso. Il trattore appare imperturbabile e trascina il suo (pieno) carico senza apparente difficoltà. Durante il percorso di test verso il Sempione abbiamo notato gli inevitabili rallentamenti dovuti alla fatica dei propulsori dei veicoli "normali": il nostro mezzo, invece, sembrava percorrere una strada perennemente in pianura. Raggiungere una potenza del genere è stato possibile innalzando la cilindrata totale a 16,4 litri ed equipaggiando l'iniezione con il sistema ad alta pressione XPI (2.400 bar). Non è stata, insomma, una semplicistica rivisitazio-



Eleganti targhette Scania con finitura cromata sul frontale indicano il modello del truck, oltre al logo V8 sulle minigonne laterali e la griglia anteriore in nero brillante, mentre i fari allo xenon con contorni scuri sono optional.

ne di alcun software della gestione elettronica, ma Scania è intervenuta "pesantemente" sull'hardware. In tal modo gli ingegneri svedesi hanno archiviato una potenza massima di 730 Cv a 1.900 giri/min, oltre ad una coppia massima eccezionale 3.500 Nm nell'intervallo compreso tra 1.000 e 1.350 giri/min. (conforme Euro 5 ed EEV) con il post-trattamento dei gas di scarico Scania SCR. La coppia massima si ottiene a partire già da 1.000 giri/min., mentre la diminuzione della coppia ai regimi più alti si adegua all'aumento progressivo della potenza. Affiancato a questo nuovo propulsore, è presente, di serie, il cambio automatizzato a 12 rapporti Scania Opticruise, che si può richiedere con o senza il pedale della frizione, mentre il retarder è fornito come optional e nel nostro test drive si è rivelato davvero un optional da non tralasciare assolutamente. Parola del nostro driver.

LO STUDIO DEI COMPONENTI

Alcuni accorgimenti a livello ingegneristico hanno consentito di ottimizzare i costi di produzione e di conseguenza quelli di "maintenance" dei motori nel tempo, dal momento che la corsa dei pistoni rimane invariata e lascia, quindi, la geometria inalterata nella parte inferiore del propulsore e questo consente di condividere molti componenti con gli altri motori Scania V8. L'alesaggio è stato incrementato di 3 mm per un aumento di cilindrata pari a 0,8 litri. Medesimo alesaggio dei nuovi motori in linea; quindi si possono utilizzare gli stessi pistoni, le canne dei cilindri, le testate, e così via, per tutti i motori common rail da 9,3, 12,7 e 16,4 litri. Un buon primo passo per uniformare "la famiglia" Euro 6. I generosi truck V8 Scania sono oggi disponibili in quattro livelli di potenza: 500, 560, 620 e il top 730. ■



Raggiungere una potenza del genere (730 Cv) è stato possibile innalzando la cilindrata totale a 16,4 litri ed equipaggiando l'iniezione con il sistema ad alta pressione XPI (2.400 bar).

Lo Scania R 730 LA4X2 MNA EURO 5 EEV alla cassa

Prezzo (Iva esclusa)

246.240 Euro

Identikit dello Scania R730

Motore	Scania DC16 21 730
Cilindrata	16,4 litri
Potenza kW (Cv) a giri	537 (730) 1.900
Coppia massima a giri	2.500 Nm 1.000-1.350
Livello ecologico	Euro 5 EEV
Iniezione	2.400 Bar
Cambio/Numero marce	New Scania Opticruise (12 + 2 rapporti)
Dotazioni bordo	ESP, ACC, LDW, TPM, SDS (Scania Drive Support)



RUOTE INDUSTRIALI

Scania R480

Power of simplicity

Il lungo raggio Scania si arricchisce di un inedito cambio automatico

di Pierluigi Coppa - Foto di Fabio Cravarezza.

Qualcuno affibbia responsabilità e colpe alle emissioni ed agli inquinanti prodotti dal nostro sviluppo tecnologico. Qualcuno, invece, ultimamente afferma che anche il vulcano islandese dal nome impronunciabile (Eyjafjallajökull) potrebbe "partecipare" attivamente al mutamento meteorologico stagionale al quale stiamo assistendo. Di certo ha contribuito alla drastica diminuzione di emissioni di CO₂ per via dello stop ai voli in tutto il Vec-

chio continente. Mentre scriviamo, comunque, siamo quasi alla metà di maggio, ma ci ritroviamo con temperature autunnali e allora siamo ricorsi al fattore "C" e "lui" ci ha regalato una giornata fantastica, quasi irreali in un panorama (atmosferico) nazionale davvero triste. La scelta del percorso del test drive di questo mese è caduta su Castell'Arquato, splendido borgo medioevale e città d'arte distante pochissimi chilometri da Piacenza. Intorno al borgo arroccato lungo la

collina, vi sono strade che si inerpicano con pendenze anche impegnative. Il massimo per testare lo Scania serie R480, un truck da trasporto a lungo raggio, con un propulsore da 480 cavalli arricchito da un inedito cambio automatico.

MENO DI 100 CHILOMETRI PER IL TEST

Autostrada, strada statale ed anche brevi tornanti. Abbiamo voluto

impegnare il veicolo pesante in un completo "misto". E la risultante è stata una grande semplicità di guida offerta dal nuovo cambio automatico Scania Opticruise, totalmente "rivisitato". Viene offerta la possibilità di scelta tra una versione Opticruise completamente automatica con la frizione automatica ed una versione classica con il pedale della frizione. Nei tratti dove era necessario attingere a "piene mani" dalla generosa potenza del motore, la modalità Power ha adeguato il corretto cambio di marcia per spremere ed ottenere la massima performance dal propulsore. Il sistema, insomma, è progettato per adattarsi costantemente all'ambiente, tenendo conto di vari fattori quali la pendenza della strada (grazie a sensori di inclinazione), il peso dell'autocarro (con sensori di carico) e la posizione del pedale acceleratore per bilanciare la risposta alla velocità del movimento del pedale. Il software dell'Opticruise è stato completamente rivisto sulla base di una grande esperienza "on the road" tenendo debitamente in conto esigenze importanti, quali il risparmio di carburante. Il nuovo Scania Opticruise è stato raffinato sotto molti aspetti nel corso degli anni: rimane il concetto di un cambio meccanico standard, ma il sistema è stato ampiamente rivisto con componenti meccanici migliorati. Affiancati al nuovo cambio, regalano grande semplicità di guida Scania Ecocruise, l'assistenza nella partenza in salita (hill - hold) che si attiva brevemente dopo la pressione del pedale freno quando il truck è fermo e rende ancora più comoda la partenza, Scania Retarder e ACC (Cruise Control Adattivo), che sono completamente "integrati" dal punto di vista funzionale. Il propulsore è un 13 litri Euro 5 da 480 cavalli, con il ricircolo dei gas di scarico (EGR) ed iniezione del carburante ad altissima pressione (2.400 bar), mentre sono nuove le minigonne/deflettori laterali che



Il cruscotto mostra una strumentazione ben visibile e completa, dove è possibile impostare "due campi programmabili" a nostro piacimento che il display dovrà visualizzare.



Il propulsore è un 13 litri Euro 5 da 480 cavalli, con il ricircolo dei gas di scarico (EGR) ed iniezione del carburante ad altissima pressione (2.400 bar).

consentono di risparmiare carburante in ragione di circa lo 0,4-0,5 percentuale, ma questo dato dipende strettamente dalla distanza del trattore/semirimorchio in virtù delle turbolenze d'aria prodotte nel mezzo.

NUOVI GLI INTERNI

La superficie del cockpit è molto gradevole al tatto, mentre è rimasta inalterata la grande comodità della cabina Highline unita ad una grande leggibi-





lità degli strumenti del cruscotto che include lo Scania Drive Support. Di che cosa si tratta? Per offrire realmente un aiuto concreto al conseguimento di una guida più consapevolmente ecologica, Scania ha sviluppato un software che tiene conto "step by step" dei comportamenti più o meno virtuosi del camionista. Attraverso alcune chiarissime icone sul display del cruscotto, è possibile conoscere



Le nuove minigonne/deflettori laterali che consentono di risparmiare carburante in ragione di circa lo 0,4-0,5 percentuale.

la valutazione che il computer stila riguardo la condotta di guida del conducente del mezzo. Brusche frenate, accelerazioni improvvise seguite immediatamente da rapide decelerazioni non fanno altro che determinare "voti" bassi. Al di là, comunque, del simpatico "gadget elettronico",

la funzionalità stimola sicuramente il driver ad adottare comportamenti più intelligenti e regolari e contribuisce, sicuramente, al risparmio di carburante. Lo studio per l'insonorizzazione della cabina, ci conferma il fonometro, è stato condotto perfettamente: 66 dB(A), medesimo livello registrato sulla cabina dello Scania R 620 in occasione di un altro test drive. Mentre la dotazione di sistemi elettronici che assicurano sicurezza e facilità di guida comprendono EBD, ACC (Adaptive Cruise Control) per il mantenimento della velocità impostata, LDW (Lane Departure Warning), allarme per il superamento della linea di carreggiata, Ecocruise, freni a disco su tutte le ruote e retarder. Inoltre, importantissimo per la sicurezza, lo Scania R 480 testato dispone anche di TPM (Tyre Pressure Monitoring), ovvero del controllo della pressione degli pneumatici visualizzabile direttamente nel display del cruscotto. Cruscotto che mostra una strumentazione ben visibile e completa e dove è possibile impostare "due campi programmabili" a nostro piacimento che il display dovrà visualizzare, mentre il volante incorpora diversi pulsanti che comandano il Cruise Control, la radio ed il computer di bordo ed è regolabile sia in altezza, sia in inclinazione. ■

Lo Scania R 480 LA4X2 MNA EURO 5 alla cassa

Prezzo (Iva esclusa)

199.500,00 Euro

Identikit dello Scania R480 LA4x2MNA

Motore	Scania DC13 07
Cilindrata	13 litri
Potenza kW (Cv) a giri	352 (480) 1.900
Coppia massima a giri	2.500 Nm 1.000-1.300
Livello ecologico	Euro 5
Iniezione	2.400 Bar
Cambio/Numero marce	New Scania Opticruise (12 + 2 rapporti)
Dotazioni bordo	ESP, ACC, LDW, TPM, SDS (Scania Drive Support)



YOUNG EUROPEAN TRUCK DRIVER

Riflettori puntati sui camionisti

Il 12 giugno si è conclusa a Trento la finale italiana della IV edizione della Young European Truck Driver, voluta da Scania per sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema della sicurezza stradale. "And the winner is" ...

di Ann-Kristin Gothert



Quest'anno l'Italia sarà rappresentata alla finale, che si terrà ad ottobre a Södertälje in Svezia, da Gerhard Thaler. Sotto il sole, accompagnato da una bella colonna sonora, il trentacinquenne di Merano ha dimostrato tutta la sua abilità nelle varie prove di guida, sorpassando i

dieci semifinalisti e conquistando il titolo come miglior giovane camionista italiano. Edy De Rocco della provincia di Belluno (secondo classificato) e Gianluca Romani della provincia di Trento (3° posto), lo accompagneranno alla finale internazionale. Con circa 45 mila autisti che si

contendono il titolo di miglior giovane autista, questa gara è la più grande competizione di guida di veicoli pesanti a livello mondiale. In questi mesi diciotto Paesi hanno organizzato o stanno organizzando le selezioni nazionali dei migliori autisti da mandare alla finale



svedese. In tutto saranno presenti 28 nazioni, oltre quelle europee ci saranno Australia, Malaysia, Brasile e il Sudafrica: ormai è diventato un evento internazionale.

PIÙ SICUREZZA

Partecipare a questa gara costituisce un'esperienza indimenticabile per i conducenti di mezzi pesanti, che devono dimostrare capacità straordinarie di guida, essere orgogliosi della propria professione e professionalità e avere un approccio positivo. Tutto ciò contribuisce a portare avanti l'obiettivo principale di questa coinvolgente iniziativa di Scania che, con il sostegno di importanti partners come Michelin e la International Road Transport Union e con il patrocinio della Commissione Europea, vuole promuovere una maggiore attenzione alla sicurezza stradale, ad una guida attenta ai consumi e alla professionalità di chi se ne occupa quotidianamente. Non perdetevi il risultato della finale europea! ■

www.trasportale.it



**Tutte le strade del trasporto:
il portale italiano dedicato al trasporto e alla logistica**