

SCANIA XT

MUERDE EL POLVO

Siguiendo con la agenda establecida para la renovación de toda su gama de camiones, ahora le ha tocado el turno a la nueva gama de construcción, una generación que se presenta bajo el apellido "XT", extrafuerte, a la que el fabricante sueco dota de todas las versiones de cabina P, G, R y S y todas las motorizaciones de nueva generación.



Scania ofrece ahora suspensión mecánica de cuatro puntos en dos versiones. La variante de alta resistencia posibilita una mayor amplitud de movimientos de la cabina para evitar impactos durante la conducción fuera de carretera en condiciones verdaderamente exigentes.

Scania se adentra así en la segunda fase del mayor lanzamiento de su historia, destinado en esta ocasión a su gama de productos y servicios centrados especialmente en el segmento europeo de la construcción.

El lanzamiento de esta renovación total emprendida por Scania comenzó a finales del verano de 2016 con la presentación en París de soluciones para actividades de larga distancia y se prolongará hasta entrado el año 2019,

cuando se presentará la gama de vehículos destinada a distribución urbana.

Y la mejor manera de acercarnos a ella, es encontrarla en su "hábitat natural", los terrenos off road duros y exigentes de la cantera Ania, a pocos kilómetros de Zaragoza. Allí, el fabricante sueco nos trae una pequeña pero acertada selección de cinco vehículos con los que poner a prueba las virtudes de esta nueva generación de "obreros".

Por lo que respecta a esta gama de construcción, Scania ha desarrollado una ca-

bina exclusiva para esta actividad, dejando claro la importancia que este segmento tiene para el fabricante sueco, un segmento en el que no sólo se dará cobertura a los vehículos de construcción "puros", volquetes, hormigoneras, etc, sino que también tienen cabida otras actividades como, grúas, portacontenedores de cadenas y ganchos o transportes especiales. El mensaje que transmite la marca con este lanzamiento es que se trata del camión más robusto lanzado hasta la fecha: se han

cambiado, ejes, suspensiones, se han modificado grupos, cajas de cambio..en pocas palabras, la gran mayoría de la cadena cinemática.

XT, la nueva denominación

La nueva gama de obras se articula en torno a una nueva denominación: Scania XT, modelo compatible con todas las versiones de cabina P, G, R y S, sin importar el modelo de motor. El núcleo de Scania XT es un parachoques de alto rendimiento y alta resistencia que sobresale 150 mm de la



Marc y Alex Marquez, (1ª foto izda.), embajadores de lujo de la marca Scania, no dudaros en acometer algunos de los obstáculos del circuito de pruebas, demostrando que no se les resiste nada sobre ruedas.



parte frontal de la cabina, así como toda una serie de refuerzos en faros, retrovisores y frontal para dotar al vehículo de la necesaria robustez y resistencia para afrontar el duro entorno al que están destinados. Además, los clientes de Scania XT pueden escoger distintos paquetes locales de equipamiento interior y exterior, que contribuyen a optimizar la productividad y a subrayar la impresión de sólida y férrea fortaleza. El parachoques aporta un ángulo de ataque de aproxima-

damente 25 grados, dependiendo de la configuración escogida en cuanto a elección de neumáticos y chasis. Sumada a la placa protectora inferior y la protección de los faros, la versión XT dispone de un frontal especialmente sólido y robusto que se adapta con facilidad a cualquier impacto o colisión graves contra objetos sin que la estructura subyacente sufra desperfectos. Excelentes cualidades que pudimos observar durante nuestra toma de contacto en la que tanto de entrada como de salida, el

vehículo no tuvo ningún problema la hora de sortear desniveles del 20-25%. Como novedad entre los camiones de construcción, XT equipa, en su parte central un dispositivo de remolque de fácil acceso que está homologado para 40 toneladas, lo cual resulta muy útil si el vehículo precisa ser remolcado cuando está cargado. Obviamente, la nueva gama cuenta con ejes, bastidores y suspensión de las ruedas diseñados para las condiciones de conducción más exigentes y algunas innovaciones desa-

rolladas en exclusiva para esta nueva familia como el freno de estacionamiento electrónico: Su ubicación es la misma, ligeramente a la derecha del panel que hay frente al conductor, pero el control recuerda más al aspecto del de coches de pasajeros modernos (aunque dimensionado para un camión). El control es sensible a la presión: puede aplicarse de forma gradual. Puesto que el freno de estacionamiento se controla mediante electricidad, también es susceptible de incorporar nuevas funcio-

DOS PAQUETES DE EQUIPAMIENTO

Es posible incorporar dos paquetes de equipamiento exclusivo XT al diseño básico: uno exterior y otro interior (podrá haber diferencias para cada mercado en cuanto al contenido de los paquetes). El paquete exterior se caracteriza por unos retrovisores reforzados, visera y luces de techo adicionales.

El paquete interior incluye, por ejemplo, un modelo especial de asientos XT, alfombrillas de goma con bordes elevados, unidades de almacenamiento y una consola adicional a continuación del panel de instrumentos, para dar cabida a controles avanzados con los que operar la carrocería.



El parachoques aporta un ángulo de ataque de aproximadamente 25 grados, dependiendo de la configuración escogida en cuanto a elección de neumáticos y chasis.



Scania ofrece también como novedad, el embrague a demanda, dotando al vehículo de un tercer pedal de embrague con el que el conductor tendrá la posibilidad de elegir si utilizarlo o no. Este embrague a demanda está especialmente indicado para aquellas maniobras que requieren gran precisión a baja velocidad con carga elevada.



Por ejemplo, el freno se aplica automáticamente si la velocidad de circulación es baja y el conductor se quita el cinturón de seguridad o si la puerta se abre – una medida de seguridad activa que han solicitado los compradores más relevantes

nes de Scania trece motores Euro 6 con potencias comprendidas entre 280 y 730 CV agrupados en tres familias de motores. Las modificaciones incluyen, entre otros detalles, el hecho de que, con algunas raras excepciones, en la actualidad Scania solo uti-

La nueva generación sigue confiando la transmisión de toda la potencia a la caja Opticruise, que mantiene en esta especificación de obras como elemento más novedoso el freno de contraeje.

en el sector del transporte, principalmente en el segmento de la distribución.

Motores de última generación

La libertad de elección no se acaba, como es natural, en las opciones de cabina y las configuraciones de eje, sino que todo vehículo XT puede equiparse con cualquier motor de nueva generación. Hasta la fecha, se han incorporado a la nueva generación de camio-

lice la reducción catalítica selectiva (SCR) para el postratamiento de gases de escape, posibilitando así la fabricación de motores más ligeros y más sólidos con un turbocompresor de geometría fija y sin recirculación de los gases de escape a modo de sistema de la EGR.

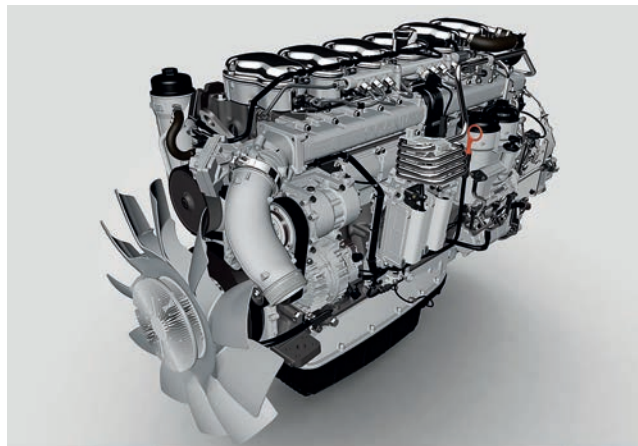
La última familia en asumir esta nueva arquitectura han sido los motores de 9 litros, también disponibles para la gama XT, motores de cinco ci-



La nueva gama de obras se articula en torno a una nueva denominación: **Scania XT**, modelo compatible con todas las versiones de cabina P, G, R y S, sin importar el modelo de motor. El núcleo de Scania XT es un parachoques de alto rendimiento y alta resistencia que sobresale 150 mm de la parte frontal de la cabina, así como toda una serie de refuerzos en faros, retrovisores y frontal.



En la parte trasera de la cabina nos encontramos con las nuevas tomas de aire, dimensionadas en dos bloques: una que permiten una retención de polvo superior en un 30% a las actuales, y una segunda Heavy Duty, especialmente indicada para aplicaciones de minería, que va a aumentar la retención en casi un 300%.



Con algunas raras excepciones, en la actualidad Scania solo utiliza la reducción catalítica selectiva (SCR) para el postratamiento de gases de escape, posibilitando así la fabricación de motores más ligeros y más sólidos con un turbocompresor de geometría fija y sin recirculación de los gases de escape EGR.

lindros y 9 L en tres niveles de potencia, con los que la marca asegura haber conseguido ahorros de combustible considerables del orden del 3 %. La nueva generación sigue confiando la transmisión de toda la potencia a la caja Opticruise, que mantiene en esta especificación de obras como elemento más novedoso el freno de contraeje. El uso de un freno de contraje en lugar de un sincronizador convencional no solo reduce el tiempo de cambio de marcha real, 0,3 segundos según la marca, sino que también significa que la presión del turbo se puede mantener mejor, alcanzando la siguiente marcha con mayor potencia, y aprovechando mejor las inercias, algo que pudimos comprobar durante los diversos recorridos efectuados en la cantera de pruebas, sobre unos terrenos en los que los ligeros "vacíos" de potencia se traducen en pérdidas de tracción muy significativas.

Con esta nueva gama, Scania ofrece también como novedad, el embrague a demanda, dotando al vehículo de un ter-

cer pedal de embrague con el que el conductor tendrá la posibilidad de elegir si utilizarlo o no.

Este embrague a demanda está especialmente indicado para aquellas maniobras que requieren gran precisión a baja velocidad con carga elevada.

Otra de las novedades importantes de esta gama la encontramos en la parte trasera de la cabina con las nuevas tomas de aire, dimensionadas en dos bloques: una que permiten una retención de polvo superior en un 30% a las actuales, y una segunda Heavy Duty, especialmente indicada para aplicaciones de minería, que va a aumentar la retención en casi un 300%. Por supuesto con la posibilidad de incluir el escape en posición vertical.

El bloqueo del diferencial puede pedirse manual pero también se ofrece automático con control electrónico, de manera que es el propio vehículo quien gestiona el momento en el que irá acoplando los distintos bloqueos de diferencial de los ejes. ■