

Scania G 440 EEV LA4x2MNA

Un hermano pequeño **MUY RUTERO**

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Para esta primera prueba del año, contamos con un Scania de la serie G, con vocación de rutero, pese a no poseer la “generosa” cabina de su hermano mayor, la serie R. Pero lo interesante radica en el hecho de que contamos con el sistema CCAP- Anticipación Selectiva Scania, al que vamos a poner a prueba en el tramo más complicado de nuestra ruta.

Empezamos esta nueva temporada con la misma marca y el mismo modelo de camión que empezamos el año pasado, un Scania serie G en este caso con 440CV y categoría EEV en emisiones (menos contaminante que Euro V). Como diferencias más apreciables con respecto a la prueba del año pasado (ver N° 170), nos encontramos con cuarenta CV más de potencia y el sistema CCAP, que si bien ya se probó también el año pasado en el R 480 Euro VI (N° 175), en esta ocasión constituye el aspecto principal de esta toma de contacto, por lo que le hemos puesto a prueba dejándole realizar el peor de los tramos (Guadalupe-Alcolea) en el que subi-

mos 600 Mts y hay más de 800 Mts de subida acumulada.

La gama de camiones de la serie G de Scania ofrece, desde su última renovación hace un par de años, un nuevo nivel de comodidad a los conductores y una gran versatilidad de uso, pues asume con cierta comodidad tanto transportes de larga distancia, como distribución y prácticamente cualquier aplicación de construcción. Ello es posible, en parte, gracias a su espaciosa cabina G, disponible

como tractora o vehículo rígido.

La serie G de Scania se ofrece con cinco modelos de cabina: tres cabinas dormitorio, entre ellas la HighLine

Con la carretera en perfecto estado, y buen tiempo en el tramo de ida, conseguimos parar el consumo en 29,13 l/100km, rodando a una media de 79,65 km/hora

que montaba nuestra unidad de prueba, una cabina sin cama y una cabina corta. En el fondo, esta gama representa una versión avanzada de la serie P, en cuanto a espacio interior, sobre todo en aplicaciones de mayor recorrido, lo que no sólo implica un mayor espacio de almacenamiento, sino también un entorno más conforta-

ble y compatibilidad del motor, con un mayor registro y, por tanto, más versatilidad a la hora de asumir trabajos variados, ya que podemos elegir un motor en línea de hasta 480 CV, una potencia más que suficiente para la mayoría de las operaciones realizadas en carretera y en terrenos irregulares.

El renovado motor de Scania para su gama G y R que paso recientemente de los 11,7 litros a los actuales 12,7 y denominado por la marca DC13, lleva integrado la tecnología SCR, un tratamiento de los humos con reducción catalítica selectiva. Con gran número de piezas compartidas con su antecesor e incluso con los motores V8. El DC13 se puede pedir con po-



tencias que oscilan entre los 360CV-480CV.

Esta mecánica está dentro del rango que "nos gusta" usar en España, con una buena relación entre economía y potencia, aunque tampoco se descartan mecánicas algo más potentes, en el entorno de los 500 CV para hacer frente con más solvencia a una orografía tan variada (y tan exigente a veces), como la española. Con sus 2.300 Nm entre las 1.000 y las 1.300 r.p.m. consigue coronar Torija a 50 Km/h, que es la misma velocidad de otros

camiones algo más potentes, siempre empezando la subida a 85 Km/h, para no diferenciar entre los "capados" a 85 y los que van a 90. Este resultado en gran parte es gracias a su flexibilidad que aguanta las

marchas sin ruborizarse.

El mejor aliado del motor y a su vez del retarder, es sin duda alguna la caja de cambios GRS895R de 12 +2, ya que gracias a su escalonamiento progresivo y el soft-

ware de gestión nos podemos despreocupar de su uso. Disponemos de un mando a la derecha de la columna de dirección con el que se puede cambiar a modo manual y con el que podremos cambiar de

CCAP A PRUEBA: CONSUMO CONTENIDO

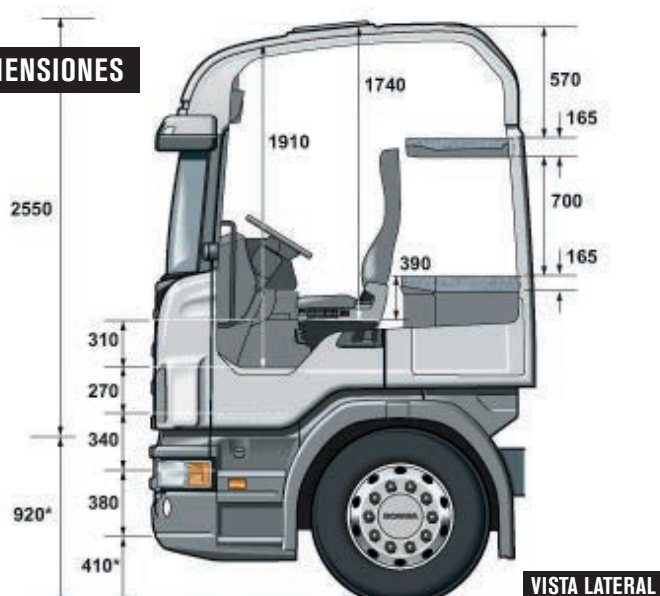
Regulando la velocidad a 85Km/h para igualar con otros competidores, nos encontramos que las subidas de Guadalajara y Torija las corona a 50Km/h que no está nada mal. Los resultados al final del tramo son los que muestra la gráfica, en la que podemos observar como manteniendo una velocidad nada despreciable de casi 80 Km/hora, el consumo no se ha disparado de manera exponencial como cabría esperar, sino que se ha mantenido en un rango contenido de unos 41 litros.



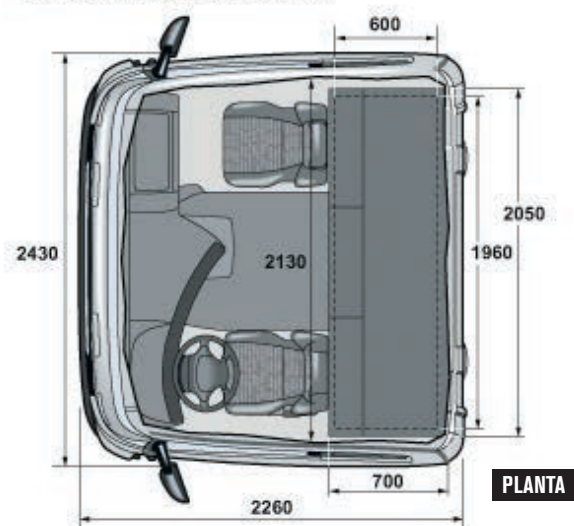
RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS / TRAMO	L/100 PARCIAL	LL ADBLUE
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	82	1H 2' 30"	78,72	33,71	41,11	1,85

*gráfica (1)

DIMENSIONES



* Can vary depending on tyre size and chassis height



El paso motor de 31 cm no nos deja movernos con agilidad por dentro de la cabina y el acceso a la cama (muy cómoda) se nos complica.

marcha en cualquier momento si así lo queremos, aunque se nos antoja innecesario esa acción debido a la eficacia del sistema.

Seguridad al más alto nivel

En el capítulo de seguridad, nos encontramos con la ya característica eficacia de Scania. Los frenos de servicio vienen equipados con disco en los dos ejes y sistema EBS. Como ayuda a la frenada de emergencia contamos con el

Brake Assist, un sistema que, en caso de detectar un frenado brusco y con fuerza, nos dará un plus de esfuerzo de frenado que llegado el caso nos vendrá bien. Los frenos de disco tienen advertencia de temperatura excesiva (Fade Warning).

El Scania retarder, que tiene su mando a la derecha de la columna de dirección, se compone de cinco puntos de actuación en los que actuara al 25%, 50%, 75%, 100% y 100% con freno motor. Su

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS / TRAMO	L/100 PARCIAL	LL ADBLUE
IDA		IDA			IDA		
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	0	0	0	0	0,00	0,00
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	37	28' 37''	77,57	10,49	28,35	0,58
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	82	1H 2' 30''	78,72	33,71	41,11	1,85
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	64	44' 54''	85,53	8,67	13,55	0,48
KM 240 A-2 (CALATAYUD)	830Mt	42	33' 29''	75,27	12,68	30,19	0,70
BUEN TIEMPO Y SIN OBRAS		225	2H 49' 30''	79,65	65,55	29,13	3,61
VUELTA		VUELTA			VUELTA		
KM 240 A-2 (CALATAYUD)	830Mt	0	0	0	0	0,00	0,00
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	34	2' 29''	74,23	12,7	37,35	0,70
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	64	50' 46''	75,64	29,94	46,78	1,65
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	82	1H 01' 15''	80,32	14,94	18,22	0,82
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	37	27' 31''	80,68	7,87	21,27	0,43
VIENTO EN CONTRA EN LOS TRES PRIMEROS TRAMOS Y LLUVIA EN LOS DOS ÚLTIMOS		217	2H 47' 01''	77,97	65,45	30,16	3,60
TOTALES		442	5H 36' 31''	78,81	131	29,63	

actuación es sumamente progresiva y con un poco de anticipación nos evitaremos el uso del freno de servicio. Hay que resaltar como en los dos últimos puntos y teniendo activado el freno motor, nos reducirá la marcha engranada y el resultado de la frenada será mucha más potente (recordar que el retarder también actúa según el régimen de vueltas que llevamos).

Dominando la carretera

Una vez en marcha, las sen-

saciones nos resultan conocidas, pues tanto el puesto de conducción como el resto de la cabina ya son viejas conocidas. Quizás la novedad más destacable durante la realización de esta prueba es que, por fin, podemos realizar la ruta sin las "molestas" obras que nos han acompañado durante estos últimos años. Con la carretera en perfecto estado, y acompañándonos el buen tiempo en el tramo de ida, conseguimos parar el consumo en nada menos que



Esta potencia esta dentro del rango que "nos gusta" usar en España, con una buena relación entre economía y potencia, aunque tampoco se descartan mecánicas algo más potentes, en el entorno de los 500 CV para hacer frente con más solvencia a una orografía tan variada (y tan exigente a veces), como la española.

FICHA TÉCNICA

Scania G 440 EEV LA4x2MNA

MOTOR

Denominación:	SCANIA DC13 121
Cilindrada:	12.700cm ³
Potencia:	440 CV a 1.900rpm
Nº de cilindros:	6 en línea
Par máximo:	2.300Nm a 1.100-1.300 rpm
Alimentación:	Inyectores bomba de control electrónico

TRANSMISIÓN

Embrague:	Monodisco MFZ 430
Caja de cambios:	Scania GRS895R, 12+2 con split y Retarder 414 kg incl. Scania Retarder
Cambio de marchas:	Nuevo Scania Opticruise 2 pedales

SUSPENSIONES

Suspensión delantera:	2x32 mm ballestas parabólicas, 7,500 kg
Suspensión trasera:	4-bombonas neumáticas, 11,500 kg

FRENOS Y DIRECCIÓN

Sistema de frenos:	EBS y frenos de disco Discos delanteros y traseros.
Freno de escape:	Automático (261 kW a 2,400 r/min).
Dirección:	Asistida hidráulicamente
Radio de giro:	Entre bordillos 6757 mm

OTROS

Suspensión de cabina:	4-puntos susp. neumática.
Nivel de emisiones:	Euro 5.
Nivel de ruidos:	80 dBA.
5ª rueda:	+GF+ SK-S36.20
Intervalos de mant.:	
Motor hasta 120,000 km y peso de conjunto de 36 toneladas.	
Motor hasta 90,000 km y peso de conjunto de 45 toneladas.	
Caja de cambios hasta 360,000 km.	
Grupo trasero hasta 360,000 km.	

El renovado motor de Scania para su gamas G y R que paso recientemente de los 11,7 Litros a los actuales 12,7 y denominado por la marca DC13, lleva integrado la tecnología SCR, un tratamiento de los humos con reducción catalítica selectiva





En el puesto de conducción sin duda no tendremos ningún problema para encontrar la posición ideal, pues la multitud de reglajes nos ayudara a encontrarla. Teniendo todos los mandos a disposición y siendo muy intuitivo su uso, podremos manipular el cruise control, la velocidad de descenso, el ordenador de a bordo, etc. sin apenas distraernos.



29,13 l./100km, rodando a una media de 79,65 km/hora. La vuelta, algo más movida pues se levantó algo de viento de cara en los tres primeros tramos hasta Alcolea del Pinar, y lluvia hasta práctica-

mente llegar a destino, el consumo medio subió un poco, hasta 30,16 l./100Km, mientras la velocidad no llegó a los 78 km/hora.

De cualquier manera, y debido a que el año pasado ya probamos esta cabina pero con el motor de 400CV, nos interesa sobre todo centrarnos en probar los resultados que puede alcanzar el sistema CCAP, al cual le asignamos el cometido de realizar un tramo

entero de nuestra prueba: el segundo tramo de subida a Calatayud. Un tramo muy exigente que empieza a los 650Mt de altura antes de Guadalajara y termina con 1230Mt en Alcolea del Pinar, teniendo una subida acumulada de 815Mt y pendientes de casi el 7%.

Regulando la velocidad a 85Km/h para igualar con otros competidores, nos encontramos que las subidas de Guadalajara y Torija las corona a 50Km/h que no está nada mal. Los resultados al final del tramo son los que muestra la *gráfica (1), en la que podemos observar como manteniendo una velocidad nada despreciable de casi 80 Km/hora, el consumo no se ha disparado de manera exponencial como cabría esperar, sino que se ha mantenido en un rango contenido de unos 41 litros.

Comparando con el G-400, tardó cinco minutos menos en hacer el recorrido, consumiendo tan solo 1,42 litros más, y comparándolo con su hermano mayor el R480 euro

6, este tardó tres minutos menos, con 0,76 litros más de consumo.

Estos datos sin duda nos anuncian que el sistema CCAP de Scania está al nivel de un buen conductor, con la diferencia de que el que escribe se sabe esa ruta perfectamente y que ese nivel de conocimiento de todas las rutas tan solo lo puedes obtener con un sistema como este.

Interior cabina: alma de pequeño rutero

Podemos decir que esta cabina sin ser de las de tamaño grande está preparada para unas condiciones de trabajo que no nos exijan estar más de cuatro o cinco días en ruta sin poder ir a casa.

Tiene huecos para almacenaje tanto en la parte superior delantera de la cabina como los exteriores que van detrás de los asientos.

El paso motor de 31 cm no nos deja movernos con agilidad por dentro de la cabina y el acceso a la cama (muy cómoda) se nos complica.



La cabina HighLine ofrece un amplio espacio guardaobjetos en la parte superior, y una altura suficiente teniendo en cuenta el túnel motor.



En el fondo, esta gama representa una versión avanzada de la serie P, en cuanto a espacio interior, sobre todo en aplicaciones de mayor recorrido, lo que no sólo implica un mayor espacio de almacenamiento, sino también un entorno más confortable y compatibilidad del motor, con un mayor registro.

Los parasoles delanteros son abatibles, pero algo pequeños de tamaño, lo que a ciertas horas del día nos puede provocar cierta incomodidad, ya que se quedan un poco cortos para cumplir su función. El parasol lateral puede ser abatible o de cortinilla, cumpliendo en este caso mejor su función al cubrir mas superficie. En el puesto de conduc-

ción sin duda no tendremos ningún problema para encontrar la posición ideal, pues la multitud de reglajes nos ayudara a encontrarla. Teniendo todos los mandos a disposición y siendo muy intuitivo su uso, podremos manipular el cruise control, la velocidad de descenso, el ordenador de a bordo, etc. sin apenas distraernos. ■

NOS GUSTA

- El CCAP
- Sincronización cadena cinemática

NOS PARECE MEJORABLE

- Parasoles pequeños
- Espacios almacenaje escasos



ANTICIPACIÓN, LA CLAVE

¿CÓMO FUNCIONA EL CCAP?

El sistema CCAP o velocidad de crucero con anticipación activa que ha sido diseñado por Scania, consiste en la anticipación del vehículo en el manejo de la caja de cambios según sea el perfil de la ruta. En el cruise control tradicional observamos como el motor va "tirando" justamente hasta que la ruta inicia el descenso. A la inversa cuando se enfrenta una pendiente se pierde una parte de su eficacia hasta que el propulsor entrega plenamente su potencia y par.

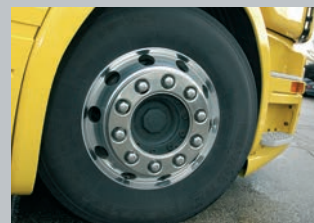
Básicamente el CCAP consiste en un sistema que se apoya en el GPS y predetermina el perfil de la ruta con una antelación de hasta 3 kilómetros e interacciona con el ordenador del camión. El sistema es operativo con el cruise control activado y a partir de una velocidad de 60 km/h.

Básicamente el camión va "leyendo" el perfil de la ruta enfrente de él y "levanta" el pie cuando nos acercamos a un descenso, evitando llegar hasta el vértice con el motor en carga. Según los expertos de Scania el sistema CCAP puede significar un ahorro de hasta un 3% en el consumo de gasóleo.



El CCAP está al nivel de un conductor eficiente y conocedor de la ruta por la que circula habitualmente.

Como viene siendo habitual el Scania G 440 probado está equipado con neumáticos Michelin X Energy Savergreen, uno de los neumáticos más eficientes del mercado.



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

