

Scania S 500 A4x2NB

MARCA

LA DIFERENCIA



Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Consumo medio de gasoil
28,07 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
1,82 L/100 km

Velocidad media
77,14 km/h

Nos ponemos a los mandos de la impresionante nueva gama S de Scania, flamante ganadora del Truck of the Year 2017 y nueva apuesta del fabricante sueco para la larga distancia en cabinas con piso plano. Un interior de cabina excepcional, y una eficiencia en carretera sobresaliente caracterizan esta nueva gama S, llamada a convertirse en uno de los más deseados.



Esta nueva gama, que convivirá con la irreductible gama R, y a la que Scania ha dedicado cerca de 2.000 millones de inversión, nos permite, además, comprobar la nueva versión del motor DC 13, que ahora incrementa su potencia hasta los 500 CV, al tiempo que promete una eficiencia que romperá barreras. Estamos impacientes por comprobarlo.

La primera impresión al colocarnos ante estos vehículos es que estamos ante algo nuevo y conocido a la vez. Quizás la impresión en cuanto al aspecto exterior que quería transmitir Scania: que al mirar estos nuevos vehículos baste un vistazo para saber que estamos ante un camión Scania, pero, sin dejar de percibir esos cambios, algunos sutiles, otros no tanto, que nos dejan la sensación de lo no-

vedoso.

Por eso los cambios se circunscriben básicamente a aspectos relacionados con la aerodinámica y, por tanto, con el consumo de combustible. De hecho, según la firma, esta nueva cabina reduciría el consumo de combustible en un 2%, con respecto a la Serie R anterior, sólo en cuanto a las mejoras aerodinámicas se refiere.

Unas mejoras ciertamente vi-

sibles a simple vista que configuran un frontal mucho más compacto, en el que, por ejemplo, desaparecen los característicos deflectores de aire por encima de los grupos ópticos de la serie anterior, sustituidos ahora por una imperceptible "rebaba" sobre el faro que cumple la misma función. Otros detalles, como una parrilla formada por unas celdillas diferenciadas en tamaño y situación también



cumplen una función aerodinámica, o los limpiaparabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces han sido implementados siguiendo la misma filosofía.

Al servicio del conductor

Los cambios propuestos por los ingenieros de la marca, que han afectado a la tractora en su conjunto, no pasan desapercibidos tampoco en el interior de la cabina, en la que

el auténtico protagonista es el conductor. Basta con subir los cuatro peldaños que nos separan del suelo plano de la nueva serie S y asomarnos a su interior para percibir una calidad mejorada en materiales, estructura y disposición del cuadro de instrumentación principal.

Desde el volante multifunción, que ahora se achata en la parte inferior al modo de los deportivos, a un cuadro de

NUEVO MOTOR

Este nuevo motor de 13 litros aumenta su potencia en 10CV hasta los 500 CV. Pero lo más notorio es que en su arquitectura éste (y todos los motores de seis cilindros de 13 litros de Scania) ahora dependen exclusivamente de SCR para la tratamiento posterior, en combinación con un turbocompresor de geometría fija, frente a los actuales turbos con geometría variable y con el resto de mejoras implementadas en las nuevas mecánicas, como la renovación de la cámara de combustión y los nuevos inyectores.



ASÍ SE COMPORTÓ EN LO MAS DURO DEL RECORRIDO

Empezamos la subida a Guadarrama con obras y sólo tenemos un carril con lo cual la prueba de velocidad en la subida será prácticamente imposible de realizar. Bajo estas circunstancias, rápidamente perdemos la velocidad 11 y pasamos a la 10 con 1300 vueltas, hasta situarnos a 60 kilómetros por hora, que es donde se encuentra a gusto y empieza a subir sin apenas esfuerzo. Conseguimos pasar por los 1200 metros a 56 kilómetros por hora aunque seguimos perdiendo algo de velocidad. Nos sorprende que meta la marcha 9 cuando llegue a los 52 kilómetros por hora pero a su vez con esta marcha empieza a ganar velocidad siempre teniendo en cuenta que vamos con el control de cruce predictivo y es él el que maneja el cambio y sabe perfectamente lo que nos queda de cuesta. Poco a poco conseguimos recuperar velocidad al paso por los 1300 metros aunque esta cota la realizamos en la marcha 9, que mantendrá el resto de la subida sin sobrepasar las 1500 rpm

PERFIL DE LA RUTA



LO MAS EXIGENTE	GUADALAJARA	TORUA	SOMOSIERRA 1.200 M.	1.200 M.	Túnel
MARCHA	10	10	10	9	9
VELOCIDAD	55	55	56	57	60



El funcionamiento del control de cruce predictivo nos vuelve a sorprender y consigue que seamos capaces de mejorar en anticipación y consumos en una ruta que es de sobra conocida. Sin duda el control predictivo de Scania está hoy por hoy a la cabeza del mercado.

instrumentos más estilizado y dividido en tres bloques. Pero quizás donde más se ha trabajado ha sido en el puesto de conducción. Se ha ganado algo de espacio, moviendo el asiento unos centímetros hacia la puerta, buscando una mejor visibilidad, lo que, unido a un salpicadero más compacto nos permite unas posiciones de ajuste del asiento

aparte de lo típico y probable en España, se puede completar con el microondas, cafetera, etcétera hasta completar un verdadero "salón" en el que movernos con facilidad y descansar con todas las comodidades que se pueden encontrar en una cabina. La cama con una anchura de 800 mm para cabina dormitorio, ha mejorado a nuestro jui-

El panel de instrumentos nos ofrece la máxima modularidad, lo que nos permite opciones de personalización según nuestras necesidades en cuanto a diseño ergonómico, botones, controles y almacenamiento

del conductor más generosas. Podemos contar en la cabina con tres cajones de arriba tanto delante como detrás, con 235 litros de capacidad en la parte delantera y 300 litros detrás, una nevera y un congelador como novedad, y

cio y parece bastante agradable. Tenemos la posibilidad de pedir el modelo extensible como el que tenía anteriormente Scania teniendo en cuenta que la pequeña (por llamarlo de alguna manera) como es la que lleva el camión de la prueba ya es



El funcionamiento del control de cruce predictivo nos vuelve a sorprender y consigue que seamos capaces de mejorar en anticipación y consumos en una ruta que es de sobra conocida. Sin duda el control predictivo de Scania está hoy por hoy a la cabeza del mercado.

suficiente para descansar. Disponemos además de un nutrido y completo grupo de mandos en la puerta desde los que accionar el cierre de la cabina, las ventanas eléctricas, los 6 espejos que llevamos que son eléctricos, mando de las luces, así como los

y ver todos los tipos de datos que queremos o qué buscamos.

Deja que trabaje la Opticruise

Con las buenas sensaciones que nos deja el habitual "trasteo" por el interior de cabina y la zona de conducción, empezamos la

Los cambios exteriores se circunscriben básicamente a aspectos relacionados con la aerodinámica y, por tanto, con el consumo de combustible. De hecho, según la firma, esta nueva cabina reduciría el consumo de combustible en un 2%, con respecto a la Serie R anterior

antinieblas y tipos de luces...y todo muy bien organizado sin agobiarse al juntarse tanto botón. Uno de los aspectos, a nuestro juicio, mejor conseguidos en esta nueva serie es la información de nuestro ordenador de a bordo, tanto en cantidad como en claridad de acceso. Se trata de una pantalla completamente nueva en la que el menú es muy intuitivo. Nada más entrar sin tener un contacto previo con el camión trasteamos por el menú sin ningún tipo de problema, podemos encontrar

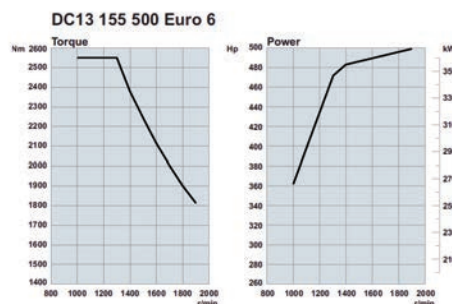
prueba con muy buen día algo nublado pero temperatura agradable de 8 grados. En el tramo entre Almazán y El Burgo de Osma nos encontramos con viento lateral aunque parece que no le afecta al consumo (a falta de segregar los datos), y nos hace pensar que los cambios operados en la aerodinámica del camión son los correctos. En nuestro habitual trabajo de examen al funcionamiento del control de cruce predictivo nos vuelve a sorprender y consigue

MECÁNICAS DE RÉCORD



De lo visto hasta ahora podemos empezar a pensar que estamos ante un superclase "made in Scania", tal y como nos tiene acostumbrados. Sin embargo, aún falta uno de los platos fuertes en este vehículo: la introducción de la versión de su motor de 13 litros que aumenta su potencia en 10CV hasta los 500 CV. Todo ello manteniendo el par máximo en las 2.550 rpm sin superar el rango de las 1.000-1.300 rpm lo que ya promete un gran resultado.

CURVAS DE PAR Y POTENCIA



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	0:27:35	80,48	9,43	25,49	0,61
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	83	1:01:23	81,13	31,67	38,16	2,06
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:35:15	81,7	5,16	10,75	0,34
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:13	81,15	46,26	27,54	3,01
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:31	70,37	14,02	31,86	0,91
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:40:54	70,42	11,87	24,73	0,77
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:48:34	75,36	10,5	17,21	0,68
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:06:59	72,29	36,39	23,78	2,37
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:35:06	80,34	19,1	40,64	1,24
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:11:59	70,1	12,09	86,36	0,79
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:47:05	79,01	10,81	17,44	0,70
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:34:10	78,37	42	34,15	2,73
TOTAL RECORRIDO COMPLETO		444	5:45:22	77,14	124,65	28,07	8,1



Ficha técnica

SCANIA S 500 A4x2NB

MOTOR

Modelo	SCANIA DC13 155 500CV
Nivel de emisiones	Euro 6
Relación de compresión	19,4/1
Nº de cilindros	6 en línea
Potencia máxima	500CV a 1.900 rpm
Par máximo	2.550 Nm de 1.000 a 1.300 rpm
Alimentación	Scania XPI (inyección a presión extra alta)
Diámetro por carrera	130mm. X 160mm.

TRANSMISIÓN

Embrague	Automático
Caja de cambios	GRS 905R Opticruise
Cambio de marchas	12 velocidades automatizadas

SUSPENSIONES Y DIRECCIÓN

Eje delantero	Neumática 7.500kg
Trasera	Neumática de 4 fuelles. 11,5 ton.
Tipo dirección y relación	Asistida hidráulicamente de circulación de bolas.
Radio de giro	7,934m.

FRENOS

Freno de servicio	Discos ventilados delanteros y traseros.
Freno motor	Automático. 256kW a 2.400rpm
Frenos auxiliares	Retarder Scania R4100D. De 4.100Nm

NEUMÁTICOS

Neumáticos	315/70 R 22,5
Llantas	9X22,5

DEPÓSITOS

Gasoil	400l.
AdBlue	47l.

Nos impresiona ver los acabados y el cambio por completo de la cabina tanto por dentro como por fuera con la calidad que siempre se espera de la marca sueca

que seamos capaces de mejorar en anticipación y consumos en una ruta que es de sobra conocida. Sin duda el control predictivo de Scania está hoy por hoy a la cabeza del mercado.

Gracias a la conjunción de esta mecánica, con la nueva caja Opticruise con la que se entiende a la perfección y el funcionamiento sobresaliente del control de cruce predictivo, alcanzamos el final de nuestro trayecto con el impresionante registro de 28,07 litros/100 km, con una velocidad comercial de 77,14km/hora.

Estos datos, además mejoran al añadir que el consumo de Adblue se queda por debajo de los 2 litros/100km. ■

EL INTERIOR

1 Volante. El volante aunque ha sufrido un pequeño rediseño sigue teniendo las mismas funciones a la izquierda los mandos de la radio así como al volumen, el mute, etcétera, mientras a la derecha se ubican los mandos del menú y abajo encontramos los mandos de control de cruceo adaptativo, así como el regulador de velocidad tanto de subida como de bajada.

2 El cambio. El mando para el cambio de marchas sigue estando en el mismo lugar y aunque también es de nuevo diseño tiene las mismas funciones que el anterior.

3 Mandos puerta. Un completo grupo de mandos en la puerta permiten accionar el cierre de la cabina, las ventanas eléctricas, los 6 espejos que llevamos que son eléctricos, mando de las luces, así como los antinieblas y tipos de luces... y todo muy bien organizado sin agobiarse al juntarse tanto botón.

4 Salpicadero. Esta versión de acabado premium incluye una pantalla de 7 pulgadas, aunque la estándar de 4,8 también cumple a la perfección.

5 Espacio guardaobjetos. En este modelo, para un solo conductor, la litera superior desaparece para dejar espacio a un bloque de armarios con capacidad para 300 litros.

6 Entrada y piso plano. La entrada a esta gama S la realizamos por los cuatro escalones antideslizantes que nos llevan hasta el interior de esta cabina de piso plano a una altura de 63 cm sobre el suelo.

7 Altura cabina. Uno de los puntos fuertes de esta cabina es su extraordinaria habitabilidad a la que contribuye sin duda los 2,70 m de altura interior que ofrece el piso plano, la de mayor dimensión de la gama de Scania.



Valoración

NOS GUSTA

- Habitabilidad interior.
- Control de cruceo predictivo.
- Conectividad.

A MEJORAR

- Precio elevado.
- Eficacia tintado parasol frontal.



Desde mi cabina



Se puede decir que Scania ha dado con la tecla adecuada en esta renovación de su gama pesada de larga distancia, conformando un camión en el que el diseño exterior "trabaja" codo con codo con una mecánica que mejora con el paso del tiempo, en nuestro beneficio, mientras que, como conductores, disfrutamos de la calidad de una cabina bien pensada y mejor rematada que nos ofrece, gracias a su piso plano, una calidad de vida a bordo notable.