

UN PASO
POR DELANTE

SUPERCLASE

Hoy nos subimos a una unidad Scania, serie S con cabina Highline de piso plano, animado por una mecánica de 13 litros, con su última incorporación que aumenta la potencia hasta los 540CV y 2.700 Nm de par, sin olvidarnos de que cuenta con una caja de cambios de nuevo cuño y las mejores prestaciones en ayudas a la conducción. Todo un superclase .

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

Consumo AdBlue
2,38l./100 km

Velocidad media
80,32km/h

Autónomos ¡En Ruta! 24



Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Retomamos nuestro circuito de pruebas para vehículos industriales y lo hacemos de la mano de uno de los fabricantes más prolíficos en este tipo de pruebas; Scania, que en esta ocasión nos cede una de sus últimas incorporaciones a su extenso catálogo: nada más y nada menos que un Scania gama S con cabina Highline de piso plano, animado por una mecánica de 13 litros, que ha subido su potencia hasta los 540CV y, sobre todo, que ofrece unos magníficos 2.700 Nm de par, sin olvidarnos de que cuenta con una caja de cambios de nuevo cuño y las

mejores prestaciones en ayudas a la conducción. Con esta tarjeta de presentación, y los siempre competitivos datos de consumo de la

cado de la mano de la última gran renovación de gama del fabricante sueco, hace 5 años y que se presentó bajo la denominación general "Next Ge-

La nueva dirección activa, que nos va leyendo el carril, cuenta con la opción de ponerlo tanto en función de sólo de aviso, cuando pisamos los márgenes del carril, como que nos dirija la dirección para que siempre esté entre medias de las líneas.

marca sueca, el 540 S Highline se postula como uno de los grandes dominadores de la larga distancia en Europa. Esta serie S, que llegó al mer-

cado de la mano de la última gran renovación de gama del fabricante sueco, hace 5 años y que se presentó bajo la denominación general "Next Generation", ha venido compar-

Exteriormente, Scania ha seguido trabajando en las características aerodinámicas y el consiguiente consumo de combustible optimizando todas las superficies, tanto en la parte delantera como en los laterales para una resistencia mínima, integrando de manera efectiva los deflectores y los faldones laterales en el conjunto del diseño

En el interior de estas cabinas lo primero que se aprecia es el mayor espacio interior que en su predecesora. Se debe en parte a un redimensionamiento que implica que las cabinas de nueva generación tengan una longitud interna de unos cinco centímetros



más y mayor altura de techo. De hecho, el nuevo techo Highline es 16 centímetros más alto que el techo Highline actual de las cabinas S, llegando hasta los 2,07 m de altura interior. La primera consecuencia de esta mayor altura es que disponemos de un escalón más (cuatro) para sortear los 1,6 m de altura de esta planta.

Vida a bordo

Ya en el puesto de conducción, la posición del conductor en todas las cabinas nuevas se ha desplazado 65 mm hacia el parabrisas y 20 mm hacia el lateral en comparación con modelos anteriores.

El principal motivo de esta modificación es mejorar tanto la seguridad como la visión del conductor, al tiempo que ganamos en espacio interior, que, dicho sea de paso, la sensación de habitabilidad es incluso mayor que el espacio real disponible en una cabina que prácticamente mide lo mismo de ancho que de alto y en el que, gracias al piso plano, moverse por dentro es bastante fácil. Nuestra unidad está preparada para un único conductor, por lo que la litera adicional ha sido sustituida por unos armarios posteriores que suman 300 litros de almacenamiento, que vienen a añadirse a los

ASÍ ES LA NUEVA CAJA DE CAMBIOS

- **Mejores prestaciones** en todo el rango de velocidades.
- Diseñada para adaptarse perfectamente a los motores de Scania de bajas revoluciones.
- **Ahorra** aproximadamente un 1 % de combustible.
- **60 kg más ligera**, gracias al formato más pequeño y a la carcasa de aluminio.
- **Los tres frenos de eje** proporcionan un excelente rendimiento del cambio de marchas.
- **Cambio de marchas** con accionamiento neumático, relación de transmisión económica y ocho marchas atrás disponibles.
- **Menos ruido**, cumple todas las normativas previstas.
- **Menor fricción interna**, cárter seco que reduce las salpicaduras y pérdidas.
- **Intervalos de mantenimiento** mejorados y mayor precisión.





1 Altura interior.- Los 2,07 m de alzada interior, unido al piso plano nos proporcionan una libertad de movimientos que ayuda y mucho durante las largas estancias en cabina.

2 Volante.- El volante multifunción de Scania es uno de los mejor ejecutados con un diseño muy intuitivo y plena funcionalidad para manejar los mandos principales.

3 Puesto conducción.- La posición del conductor en todas las cabinas nuevas se ha desplazado 65 mm hacia el parabrisas y 20 mm hacia el lateral en comparación con modelos anteriores. El principal motivo de esta modificación es mejorar tanto la seguridad como la visión del conductor.

4 Pantalla tft.- Con el paquete premium infotainment disponemos de una pantalla TFT de mayor tamaño que incluye dos ranuras para tarjetas SD.

5 Espacio.- Esta unidad está preparada para un único conductor, por lo que la litera adicional ha sido sustituida por unos armarios posteriores que suman 300 litros de almacenamiento, que vienen a añadirse a los 235 litros de los armarios frontales.



235 litros de los armarios frontales... vamos que no hay que escatimar en ropa o enseres porque nos cabrán seguro.

Sobre el puesto de conducción, ya hemos destacado en anteriores pruebas que se trata de uno de los más conseguidos del panorama industrial, tanto por la comodidad como por la ergonomía con la que se ha estructurado el panel de mandos principales, ubicados todos al alcance de nuestras manos, destacando el volante multifunción, muy intuitivo, en el que también disponemos en un solo mando las funciones de cambio de marchas, retarder y freno motor y la consola central, en la que ahora se integra el freno de estacionamiento electrónico.

DC13 166: 540CV y 270 Nm

Pero si esta serie S ofrece un interior de cabina notable, donde destaca por sus cualidades es en el rendimiento de una cadena cinemática que ha ido puliéndose a lo largo de estos años para alcanzar la cima en el competido seg-

mento de los 13 litros, sobre todo si hablamos de los escalones de mayor potencia de esta cilindrada que han venido restando mercado a los 16 litros por prestaciones y consumos.

Este motor de seis cilindros en línea DC13 166 de 540 CV es la última incorporación a la gama de motores de 13 litros de Scania y está diseñado principalmente para aplicaciones y clientes que necesitan mucha potencia y facilidad de conducción, pero sin restarle polivalencia, ya que al haber incrementado el par hasta unos fantásticos 2.700 Nm desde 1.000 rpm /min, se puede utilizar en numerosas aplicaciones gracias a sus capacidades, independientemente de si el cliente busca bajas revoluciones y elevada velocidad o una potente capacidad de arranque. El 540 comparte la mayoría de su tecnología con sus modelos hermanos, como un robusto turbo de geometría fija y sólo SCR para el proceso de tratamiento de los gases de escape.

Nueva caja de cambios: mejorando lo presente

Con esta gama, Scania además estrena caja de cambios, un reto no exento de complejidad, pues la anterior Opticruise ya era una referencia en el sector por su gran capacidad para adaptarse perfectamente a los motores de Scania de bajas revoluciones, lo que las hace muy eficientes a la hora de controlar el consumo.

Técnicamente, la marca nos indica que la nueva gama, G33CM, es unos 60 kg más ligera que las cajas de cambios actuales, principalmente debido a las carcasas hechas completamente de aluminio y a unas dimensiones algo menores. Otro logro clave es la reducción del ruido, con una media de 3,5 dB, al tiempo que son más cortas que la caja de cambios más común de Scania en la actualidad, la GRS905. Al utilizar sólo dos sincronizados (en lugar de siete) entre el split bajo y alto, las nuevas cajas de cambios son más cortas y robustas, con ejes capaces de soportar más par.

Toda la electrónica es nueva y gestiona los actuadores neumáticos y los frenos de eje (tres en total) que son fundamentales para un cambio de marchas rápido, suave y preciso.

En marcha con el 540 S

En el trayecto de hoy tenemos muchas novedades que testar, además del comportamiento de esta cadena cinemática de nuevo cuño, especialmente la dirección activa que nos va leyendo el carril y teníamos la opción de ponerlo tanto con el aviso cuando pisamos la raya como que nos dirija la dirección para que siempre esté entre medias de las líneas.

También contamos con el detector de ángulo muerto, que nos indica si hay un vehículo tanto a derecha como izquierda, de manera que en caso de que des el intermitente habiendo un vehículo en la trazada, se enciende un avisador en rojo y nos sonara un aviso.

La caja de cambios dispone de tres modos de conducción al estilo de los turismos o fur-

LO MAS EXIGENTE DEL RECORRIDO



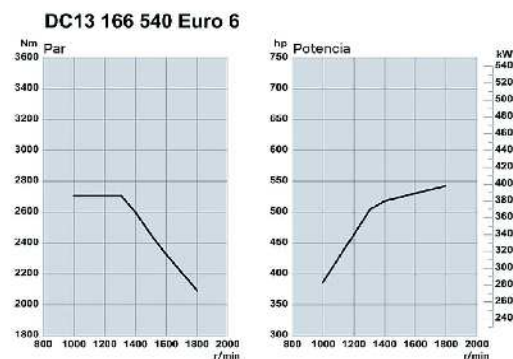
SCANIA 540 S Highline	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	11	10	10	10	10
Velocidad	67	60	60	60	60

Empezamos el penúltimo tramo que es la subida a Somosierra Empezamos el penúltimo tramo que es la subida de Somosierra y graduamos a 85 km por hora para ver sus reacciones. Antes de llegar a los 1100 m de altura acelera él solo para coger algo más de inercia hasta los 88Km/hora y en la marcha 12 a casi 1200 vueltas se defiende bien e incluso llega a coger de nuevo los 87 Km/h al acometer la primera rampa dura.

No pierde los 85 km/hora y además incluso te permite llegar hasta los 89 Km/h antes de empezar a bajar la velocidad y a 80 km/hora cambiar a la marcha 11 dónde se estabiliza a 70 Km/h. Pasamos la cota de los 1200 metros de altura a 60 km/hora de velocidad en la marcha 10, y girando a unas 1350 vueltas.

Tan solo perdemos 50 vueltas para bajar a los 57 kilómetros por hora pero antes de pasar por los 1300 m en la marcha 10 ya hemos recuperado de nuevo los 60 kilómetros por hora, velocidad con la que alcanzamos el túnel de Somosierra, en la marcha 10.

Curvas de par y potencia



gonetas con cambio automático, pudiendo elegir entre el modo ECO, Normal y Power, al tiempo que podemos manejar el control de distancia con el vehículo precedente del programador de velocidad a nuestro antojo, incluso eliminarlo. La calidad percibida ya desde el mismo momento de abrir y cerrar la puerta nos sigue sorprendiendo... parece que entramos en una berlina

de lujo. Ya en marcha, en nuestro primer tramo de control hemos hecho gran parte de él a 90 km/hora para ver qué tal funciona y si apurar la velocidad tiene un reflejo importante en el consumo, que analizaremos al final. Por el contrario, en el segundo tramo, como siempre, programamos la velocidad a 85 km/hora para que él haga la gestión absoluta de la

Este motor de seis cilindros en línea DC13 166 de 540 CV es la última incorporación a la gama de motores de 13 litros de Scania y está diseñado principalmente para aplicaciones y clientes que necesitan mucha potencia y facilidad de conducción.

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

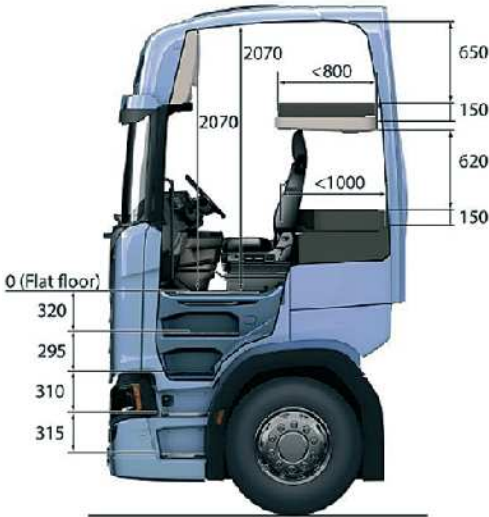
recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es



Dimensiones de cabina



El nuevo techo Highline es 16 centímetros más alto que el techo Highline actual de las cabinas S, llegando hasta los 2,07 m de alzada interior. La primera consecuencia de esta mayor altura es que disponemos de un escalón más (cuatro) para sortear los 1,6 m de altura de esta planta.



Ficha técnica

SCANIA 540 S HIGHLINE

MOTOR

Modelo	Scania DC13 166 540 CV
Nivel de emisiones	Euro 6
Alimentación	Scania XPI
Número de cilindros	6 cilindros en línea
Válvulas por cilindro	4
Diámetro por carrera	130 x 160 mm
Potencia máxima	397 kW (540 CV) a 1 800 rpm
Par máximo	2 700 Nm a 1 000 - 1 300 rpm
Freno de escape automático	Control de emisiones Scania FGT, DOC, DPF, SCR

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	Scania Opticruise de 2 pedales
Retardador	Scania, R4700D, potencia máxima 4 700Nm, potencia máxima 500 kW
Eje delantero	7,5ton.
Eje trasero	4 fuelles, 11 500 kg. Scania R780 de reducción sencilla
Dirección	Recirculación de bolas, asistencia hidráulica
Bastidor	Scania F700. Alt. 926 mm del. 920 mm trasera Anchura 770 mm Altura de reborde 270 mm Grosor 7 mm

PESOS Y DIMENSIONES

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

aceleración. Y lo cierto es que nos encontramos nuevamente con uno de los puntos destacados de esta marca: la gestión que realiza el control de crucero predictivo tan absolutamente buena (incluso circulando en el modo ECO) que podemos comparar este camión con camiones mucho más potentes, ya que la media de velocidad no tendrá nada que envidiar a unidades con 50 o 100 caballos más. Así, por ejemplo, haciendo uso de la marcha que llama Scania Overdrive bajamos de casi 1200 vueltas en la marcha 12 a circular por debajo de las 1.000 rpm cuando vamos en la marcha Overdrive, una bajada de revoluciones en torno a las 220 vueltas que nos hace predecir un consumo excepcional

Scania estrena caja de cambios, un reto complejo pues la anterior Opticruise ya era una referencia en el sector por su gran capacidad para adaptarse perfectamente a los motores de Scania de bajas revoluciones, lo que las hace muy eficientes a la hora de controlar el consumo.

cómo suele ofrecer la marca sueca. Esta eficiencia proporciona además un gran confort de marcha que se nota, por ejemplo en el tránsito que hace en las bajadas, donde manteniendo el vehículo graduado a 85 km/hora, actúa sobre el freno al alcanzar los 90 km/hora y solo te deja lanzar el camión los últimos metros para ganar algo de inercia y velocidad, que aprovecha en el caso de tengamos que abordar una cuesta, momento en el que empezará a acelerar a los 88 o 89 km por hora. En el tercer tramo, que normalmente realizamos en modo manual, procurando no usar mucho el control de crucero predictivo debido a las continuas subidas y bajadas,

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-205	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:26:06	85,06	8,91	24,08	0,74
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	83	1:00:59	81,66	30,73	37,02	2,57
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:33:28	86,06	5,71	11,90	0,48
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:00:33	83,62	45,35	26,99	3,79
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:27	74,47	13,9	31,59	1,16
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:38:36	74,61	11,4	23,75	0,95
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:03	79,48	12,6	20,66	1,05
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:00:06	76,44	37,9	24,77	3,16
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:15	82,34	19,41	41,30	1,62
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:11:34	72,62	12,37	88,36	1,03
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:12	82,3	11,62	18,74	0,97
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:31:01	81,08	43,4	35,28	3,62
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:31:40	80,32	126,65	28,52	10,58

seguimos con el control de crucero puesto a 85 km por hora y los resultados parecen fantásticos ya que las transiciones entre las subidas y las bajadas las hace de forma maravillosa usando de forma perfecta la marcha larga Overdrive y cuándo es necesario poniendo el neutral eco-

roll. En la bajada del Somosierra graduamos los primeros tramos a 80km/h y la retención es perfecta. De hecho, casi podemos olvidarnos del retarder si usamos bien el control de crucero en las autovías o vías rápidas aunque en caso de necesitarlo su potencia es más que suficiente

para una conducción segura. Finalizamos la prueba y al comprobar los resultados que arroja, no nos sorprende ver como el consumo sigue siendo uno de los mejores de nuestro banco de pruebas; 28,52 L/100km, que aún podría haber sido incluso algo mejor, ya que en alguno de los

tramos hemos querido forzar al vehículo para ver su respuesta mas exigente, alcanzando una velocidad comercial media de 80,32 km/hora. Por poner un pero, como siempre Scania suele pecar de un elevado consumo de adblue, en este caso 2,38 l/100Km. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Eficiencia y consumo.
- Nueva caja de cambios.
- Habitabilidad Serie S con piso plano.

A MEJORAR

- Consumo AdBlue.
- Precio adquisición.



Desde mi cabina



Scania dispone de una gama para larga distancia que pocos fabricantes pueden igualar, por prestaciones y consumo, como nos demuestra una vez más con 540CV en el que la nueva caja de cambios mejora aún más el rendimiento del camión, para ofrecernos una conducción super eficiente, con 28,5 litros a los 100 km, al tiempo que la sensación de seguridad y confort en la conducción, unido a la amplitud de esta serie S de piso plano no hacen sino mejorar nuestra opinión sobre la marca.