

PRUEBA
EN RUTA

SCANIA G SUPER 11 390 B6X2

Un once de “Champions”

📍 por **Silvio Pinto**



“Con el doble árbol de levas variable (VVT) la electrónica dispone de más recursos para optimizar el rendimiento del motor en todas sus funciones”

“El Super 11 tiene en común con su hermano mayor, el Super 13, el 85% de las piezas. Es una novedad tecnológica que emplea elementos conocidos”

“Cuando el volumen de almacenamiento no es una prioridad, la cabina G dormitorio ofrece algunas ventajas sobre las más grandes sin renunciar a un equipamiento similar”

SCANIA SUPER (11) G 390 B6X2

UN ONCE DE "CHAMPIONS"



LO MEJOR

- Rendimiento del freno de válvulas (VVB).
- El equilibrio del tándem motor Super 11 y cabina G dormitorio.
- Ergonomía del puesto de conducción.
- Confort en marcha.

A MEJORAR

- Carcasas de los retrovisores.
- Poco aprovechamiento de la pantalla de infoentretenimiento.

Scania sorprende con un novedoso cinco cilindros con el que se incorpora al segmento de las bancadas de 11 litros de cilindrada del que ha estado ausente desde principios de siglo. Queda claro que el diésel continúa evolucionando.

Por **Silvio Pinto** • Fotos: **Alejandro Mata**

i **S** **orpresa!** El fabricante de Södertälje (Suecia), sin dejar lugar a dudas de su apuesta por la electromovilidad, asombra a propios y extraños con una nueva mecánica diésel de 11 litros de cilindrada, con la que se propone cubrir el espacio que lleva casi 20 años salvando con su voluntarioso DC09 por abajo (320 y 360 cv) y con las versiones más modestas de su trece litros (Super 13 desde hace 4 años) por arriba (370 y 420 cv).

El vehículo probado combina este nuevo motor con un rígido de tres ejes vestido con la cabina dormitorio de la serie G. Y es el momento de revelar un “secreto”: dentro de la marca, a nuestra unidad de pruebas la conocen como “Packie”.

¿QUIÉN ES PACKIE?

Scania acostumbra a bautizar a sus camiones de pruebas. Los dos últimos que pasaron por nuestras manos fueron dos BEV (vehículo eléctrico alimentado por batería) que “responden” a los nombres de Flash y Rayo (bueno, el segundo está españolizado por un servidor; en su ficha técnica ponía Thunderbolt, muy apropiado por cierto).

Packie es un serie G cabina dormitorio, que significa que es la más grande de las tres cabinas de la gama G, ocupando la tercera línea de la parrilla en el escalafón del catálogo del fabricante sueco, por detrás de las dos serie S (Highline y Normal, ambas con piso plano) y otras dos de la serie R (la otra gama “Premium” de Scania pero sin piso plano, es decir, con un pequeño túnel motor y que responden a las denominaciones de dormitorio Highline y dormitorio Normal).



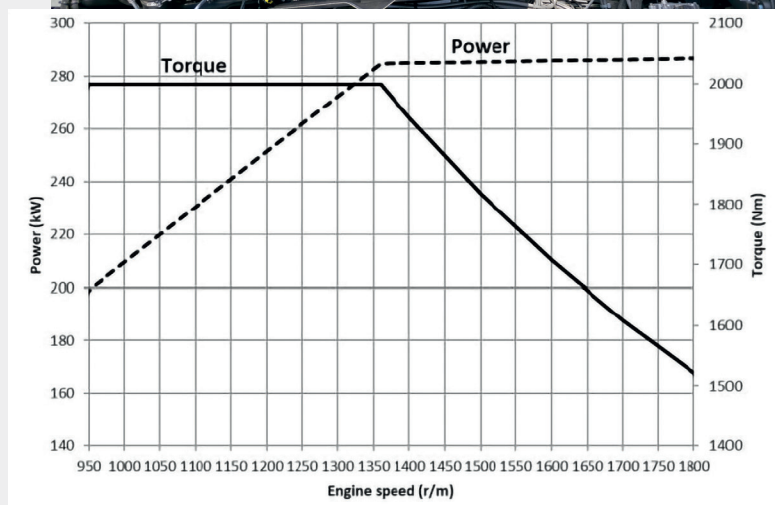
Tiene un cilindro menos que el Super 13 pero comparte su misma caja de cambios.



“Ojo con las curvas”

Las curvas muestran una verdad que los datos puros y duros pueden esconder en ocasiones como ésta, una vez más. La familia “Super” de Scania (y aquí incluyo los dos bloques de 11 y 13 litros) se caracteriza por un rendimiento óptimo muy temprano, tanto en la entrega de par como en la de potencia. Vamos a centrarnos en nuestro DC11 101.

La ficha técnica nos indica que la potencia máxima (390 cv) la consigue a 1.800 rpm, pero no nos dice que 440 revoluciones antes (a 1.360 rpm) el DC11 101 ya entrega 382 cv. Es decir, **girando un 25% menos revoluciones cede solo un 2% de potencia.** Creo que a estas alturas no es necesario explicar lo que significa circular en carga (a ple-



nos gases) a 1.360 rpm versus 1.800 rpm en materia de ahorro de combustible, de desgaste del motor e incluso de degradación del aceite. Y esta información, como digo siempre, la encon-

traremos en las curvas de par y potencia. Es muy importante conocer e interpretar correctamente las curvas del motor de nuestro camión para obtener su máximo rendimiento.

PAR MOTOR MÁXIMO.

2.000 Nm entre 950 y 1.350 rpm

POTENCIA MÁXIMA.

390 CV desde 1.350 hasta 1.800 rpm



Todo a mano en ruta. En este sentido mejora a sus hermanos mayores S y R.

El cuadro de instrumentos digital nos muestra información importante del camión.

Precisamente es el túnel motor, mucho más pronunciado en la gama G, la principal diferencia con respecto a sus hermanos mayores, porque el resto está casi clonado. Packie no echa en falta asientos climatizados para ambos tripulantes, ni ventanillas con doble cristal para un mejor aislamiento térmico y acústico, ni siquiera la pantalla premium de 12,6” que forma parte del Smart Dash (salpicadero digital) que Scania lanzara en 2024. Un serie G puede equiparse prácticamente con “todo” lo que luzca un S o un R, salvo un V8 bajo su abultado túnel motor.

Con el doble árbol de levas variable (VVT) la electrónica dispone de más recursos para optimizar el rendimiento del motor en todas sus funciones



El acceso al interior de la cabina es uno de los puntos fuertes de la serie G.



Scania sigue apostando por los espejos clásicos para todos sus modelos.

Ya en la anterior generación (Serie 4) no resultaba sencillo distinguir la versión más voluminosa de un G frente a un R de los “bajitos” con cabina dormitorio (estoy excluyendo con el entrecomillado a los Highline). Confieso que siempre he tenido cierta debilidad por los G. Quizá porque la configuración del espacio interior refresca el recuerdo de las cabinas top de principios de los 90 (con el añadido de llevar toda su existencia siendo un referente en tecnología, eficiencia, y seguridad); quizá porque para un solo conductor, que pase poco tiempo fuera de casa y no necesite demasiado trasiego interior (la altura delante de los asientos se acerca a los dos metros), ofrece un ingreso en cabina más amable que sus hermanas mayores; quizá porque el túnel motor mejora la ergonomía real del conductor en ruta, facilitando un mejor acceso a cualquier objeto que depositemos sobre él (sobre el túnel motor, no sobre el conductor), en el cajón de la consola central, o incluso dentro de la nevera; o quizá porque por el precio de un S o incluso un R “pelados” podemos tener un G con un equipamiento de campanillas o un motor más potente. →

▶ SCANIA G SUPER 11 390 B6X2

FICHA TÉCNICA

Denominación del motor	Scania DC11 101.
Cilindrada	10,6 litros.
Arquitectura	Cinco cilindros en línea.
Potencia	390 cv (287 kW) a 1.800 rpm.
Par motor	2.000 Nm entre 950 y 1.360 rpm.
Sistema de inyección	Scania XPI.
Diámetro y carrera	130 x 160 mm.
Relación de compresión	23:1.

Transmisión

Caja de cambios	Scania G25CM1 con Opticruise.
Grupo diferencial	Scania R756 de reducción simple.
Desarrollo del eje motriz	2,71;1.

Frenos. Delanteros y traseros de disco.

Freno de motor de válvulas (VVB) 458 cv (344 kW).

Neumáticos

Neumáticos delanteros	385/55 R22.5.
Neumáticos traseros	315/70 R22.5.
Suspensión	
Eje delantero	Neumática.
Ejes traseros	Neumática

Capacidad de los depósitos

Diésel	510 litros.
AdBlue	105 litros.

Dimensiones

Longitud	10,1 m.
Altura	4,00 m.
Anchura	2,55 m.
Distancia entre primer y segundo eje	4,75 m.
Masa en orden de marcha	12.045 kg.
MMA	26 toneladas.
Masa del vehículo de pruebas	25,4 toneladas.

Equipamiento

Scania EAS (Dirección Activa Eléctrica), radar de rango corto lado izquierdo, cámara de visión delantera, aviso de ángulo muerto.

El Super 11 tiene en común con su hermano mayor, el Super 13, el 85% de las piezas. Es una novedad tecnológica que emplea algunos elementos conocidos

TABLA DE RENDIMIENTO EN TRAMO DE PRESTACIONES	VELOCIDAD	Nº DE MARCHA	RÉGIMEN*
Inicio: A-1 pk 40	-	-	-
Ascenso El Molar (norte)	77 km/h	12ª	1.100 rpm
Descenso pk 50 Venturada	85 km/h	10ª	2.000 rpm
Ascenso pk 56	66 km/h	11ª	1.100 rpm
Ascenso La Cabrera pk 58	70 km/h	11ª	1.150 rpm
Ascenso Lozoyuela	81 km/h	11ª	1.500 rpm
Descenso Buitrago	90 km/h	10ª	2.150 rpm
Ascenso Somosierra	62 km/h	10ª	1.500

* Las revoluciones son aproximadas porque están tomadas del tacómetro del cuadro de instrumentos que no ofrece demasiado detalle de las mismas.

DESARROLLOS DE VELOCIDADES

OD	0,78
12ª	1,00
11ª	1,29
10ª	1,66
9ª	2,15
8ª	2,77
7ª	3,53
6ª	4,55
5ª	5,87
4ª	7,56
3ª	9,76
2ª	12,57
1ª	16,16
C	20,51
R1	18,23
R2	12,60
R3	9,80
R4	7,61
R5	5,90
R6	4,58
R7	3,55
R8	2,75

En el caso que nos ocupa, se trata de un tándem de lujo racional. Un serie G con cabina dormitorio y un motor de 10,6 litros de cilindrada y nuevo, muy nuevo. El diésel aún tiene recorrido, Scania lo sabe y el corazón de Packie late al ralenti del gasóleo.

¿CÓMO ES EL CORAZÓN DE PACKIE?

El corazón de Packie es el DC11 101 de 390 cv. Es singular, tecnológicamente avanzado y súper, concretamente Super 11. Va asociado a la caja de cambios G25CM1 con overdrive. Su denominación indica que soporta pares máximos de 2.500 Nm, de modo que si tenemos presente que esta versión del DC11 entrega un máximo de 2.000 Nm, podemos augurar una muy larga vida al cambio (sin descuidar su mantenimiento, por supuesto).

Volviendo a la superdirecta (overdrive) de nuestro protagonista, que calza unos neumáticos 315/70 R22.5 en el eje motriz y una reducción en el grupo de 2,71:1, se traduce en un rodar de unas 970 rpm a 85 km/h y ligeramente por encima de las 1.000 revoluciones a 89 km/h. Y no digo noventa porque el control de velocidad de

Packie se queda a ese km/h de las nueve decenas.

La disección técnica de este "cardio Super 11" la hemos servido en un cuadro aparte porque tiene chicha, mucha chicha. Establecer una opinión sobre el comportamiento en ruta del DC11 101 en su rango intermedio (390 cv) alojado en un tres ejes con 25,4 t a cuestas es muy sencillo: va sobrado de todo (de



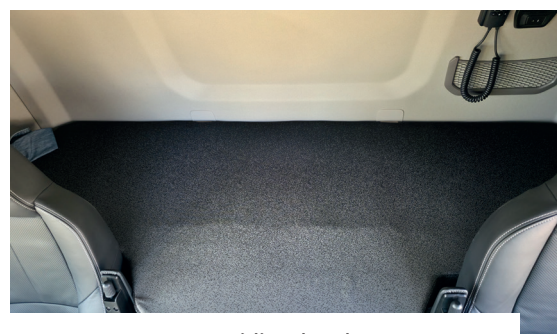
La capacidad de almacenamiento frontal está más limitada respecto a los buques insignia de la marca.



En la imagen podemos ver uno de los motivos por los que el acceso es tan sencillo en los G.



Espectacular la pantalla de infoentretenimiento. Admitiría de buen grado más funciones.



La cama tampoco envidia a las de sus mayores.

potencia y de capacidad de freno). Y tan sobrado va que nos gustaría ver el rendimiento de la versión de 430 cv en una tractora tirando de un semi cuarentón en tonelaje y sujetándolo en los descensos con su novedoso freno de descompresión VVB.

En otro orden de cosas, nuestra unidad está equipada con el Smart Dash, el recientemente incorporado cuadro de instrumentos digital de Scania, del que me quedo con la pantalla de infoentretenimiento de 12,6" (también puede ser de 10,1"). Y me quedo con "la táctil" de la consola central no porque "la otra" (pantalla del cuadro) no cubra las ex-

Qué se dice del Super 11

Aproximadamente un par de decenios ha estado Scania sin una mecánica de once litros, que por cierto sí que ha existido en los catálogos de todos sus competidores. La filosofía “modular” implantada por el fabricante para sus motores dejaba en fuera de juego a sus DS11 a principios de siglo. Por simplificar el argumento esgrimido por los responsables suecos, los cilindros y pistones de los motores que continuó comercializando la marca no compartían ni el calibre (134 mm) ni la carrera (155 mm) del extinto seis cilindros de once litros.

¿Qué dice el fabricante?

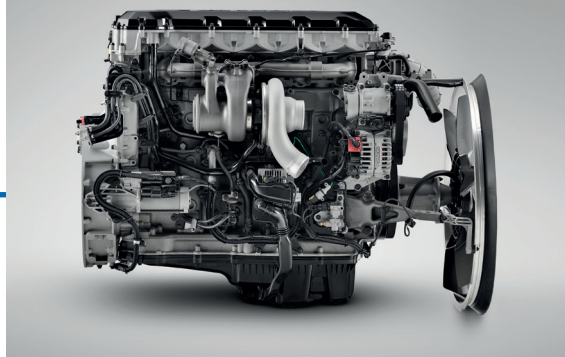
- Que ahorra un 8% respecto al nueve litros conocido (lo iremos viendo).
- Que comparte el 85% de sus componentes con el Super 13 (lo creemos).
- Que ahorra 85 kg de peso respecto al Super 13 (nos cuadra, le falta un cilindro).
- Que tiene un tamaño compacto (no lo vemos. El primer cilindro no está, pero el resto no se han desplazado).

¿Qué dice su ficha técnica?

- Que está disponible en tres niveles de potencia: 350 cv (257 kW) 390 cv (287 kW) y 430 cv (316 kW).
- Que a 1.360 rpm ya entrega el 98% de su potencia máxima.
- Que sus pares máximos de torsión son 1.800 Nm, 2.000 Nm y 2.200 Nm.
- Que el par motor máximo lo entrega (en cualquiera de sus versiones) entre las 950 y las 1.360 rpm.
- Que las tres bancadas pueden admitir HVO (aceite vegetal hidrotratado).
- Que las dos versiones más potentes pueden funcionar con FAME (biodiésel procedente de ésteres metílicos de ácidos grasos).

¿Qué nos “susurra” en ruta?

- Que con 26 t a cuestas no necesita incorporar retarder para mantener a raya la velocidad legal durante los descensos sin castigar las pastillas de freno.
- Que cuenta con cinco etapas (cinco puntos) de potencia de frenado, decisión que nos parece un acierto absoluto, y en todas ellas actúan los cinco cilindros.
- Que con los desarrollos que maneja y teniendo en cuenta sus curvas de par y potencia, en operaciones no muy exigentes se encuentra muy cómodo cuando circula rondando las 1.000 rpm.



El DC11 y nuestro bisturí

Son varias las singularidades que nos trae el nuevo Super 11 de 10,6 litros. Para empezar su configuración de cinco cilindros en línea, única en el mercado en su segmento, sin contar con su antecesor el DC09, por supuesto. ¿Y por qué cinco cilindros? Simplemente porque le han quitado uno al Super 13, concretamente el primero, el que está más próximo al radiador (en la foto podemos apreciar “el vacío que ha dejado su ausencia”).

Es singular porque **prescinde de la clásica válvula de mariposa que tradicionalmente se emplea como freno motor**, renunciando a ese centenar largo de caballos de retención que este sistema suma a los aportados por los frenos de válvulas. ¿Y por qué renuncia? Porque su nuevo doble árbol de levas variable con sincronizador (VVT) permite un mejor y mayor llenado de los cilindros cuando actúan como freno motor, consiguiendo incluso más potencia de retención (458 cv) que cualquier otra mecánica de 11 litros del mercado. Al nuevo sistema de retención se le conoce en la marca sueca como VVB, algo así como freno de válvulas variable.

Además, los técnicos de Scania, que siguen apostando por la doble inyección de AdBlue (y prescinden de la válvula EGR), han arrimado el primer inyector al turbo para aprovechar al máximo la alta temperatura de los gases de escape en este punto con el fin de optimizar la eficiencia de esta tecnología y por lo tanto el consumo de combustible.

pectativas generadas, que las cubre, pero sustituye al mejor cuadro de instrumentos “analógico” que existía en el mercado, y vemos claramente un mayor salto cualitativo en la de infoentretenimiento y con capacidad para asumir más información relativa al camión que solo encontramos en el cuadro de instrumentos.

Packie tiene más cosas que contarnos, y nos las cuenta, pero ha cambiado de canal y se ha pasado a la web de rutadeltransporte.com, concretamente está acomodándose en la sección de pruebas, en la que nos espera con un buen puñado de datos y fotos en su guantera. ■