

# SANTANA CAZORLA 3.5

## Un TT del siglo pasado, sin fecha de caducidad

A pesar de estar más que superado, el "Cazorla" supuso un hito tecnológico en la historia de la factoría de Linares... hace 30 años.

Texto y fotos S. Ramírez



Las notas características de los Cazorla eran los faros cuadrados y el techo de fibra, pero seguían manteniendo las trampillas de aireación.

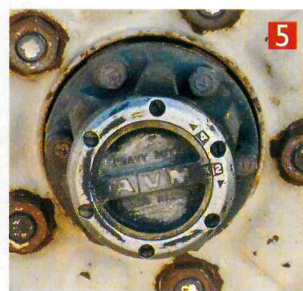


**1** El aumento de cilindrada del motor hasta 3.429 cm<sup>3</sup> elevaba el rendimiento hasta unos espectaculares 94 CV. Eso sí, el consumo crecía de forma casi exponencial.

**2** La dirección asistida suponía un tremendo avance para un todoterreno de hace casi 30 años, aunque en parado se muestra algo pesada.



**3 4** La suspensión por ballestas (en este caso se han sustituido las de serie por unas parabólicas), está diseñada para soportar grandes cargas, pero no ofrecen el grado de tracción que sería deseable en campo.



**5** El Cazorla incluía un sistema de liberador manual para las ruedas delanteras, con el que preservar el desgaste de la transmisión y ahorrar algo de combustible.

**P**onerse al volante de un vehículo de casi 30 años, supone hoy día, renunciar a una amplia parcela de confort. Sin embargo, nos permitirá disfrutar de una mecánica sencilla y fácil de mantener que, a poco que la cuidemos, nos llevará al fin del mundo si hace falta.

Gracias al *overdrive* y los seis cilindros del propulsor, podemos rodar a 120 kilómetros por hora, aunque las vibraciones y ruido que se generan nos lo desaconsejan. Su propulsor diésel atmosférico de inyección indirecta y elevada cilindrada, acepta de mal grado los regímenes altos, donde su consumo puede rondar los 20 litros, aunque si nos moderamos y bajamos de los 100 km/h podemos situarnos en los más razonables 15 litros a los 100 km. Sin embargo, goza de una buena autonomía, gracias a la incorporación de dos depósitos de combustible. En cualquier caso, una buena puesta a punto del sistema de inyección es fundamental para sacar el máximo rendimiento al motor.

La vida a bordo no ofrece muchas comodidades. El sistema de calefacción se queda muy justo, sobre todo para los ocupantes de los asientos suplementarios. Las plazas de la segunda fila disponen de un fácil acceso y una barra que permiten agarrarse cuando el terreno se complica. En verano se sobrevive gracias al gran flujo de aire que aportan las trampillas situadas debajo del parabrisas y a las del techo.

La suspensión es muy dura y destaca por su capacidad de carga, frente a otros aspectos, como flexibilidad o adaptación al terreno. Sin embargo, su punto más flaco son los frenos. Sus cuatro tambores hacen errática y muy larga la frenada. Además para que éstos respondan bien, requieren mucho mantenimiento.

Con el tiempo aparecen fugas de aceite por retenes y gomas de la mecánica. Los más puntillosos las corrigen sustituyendo los elementos deteriorados, pero la mayoría de los usuarios sobreviven con ellas, controlando a menudo, eso sí, los niveles de aceite.

El Cazorla es uno de nuestros favoritos dentro de los todoterreno clásicos, con una fiabilidad y robustez ampliamente acreditada por la gran cantidad de Series III con 4 ó 6 cilindros, que todavía ruedan por el mundo.

### SU PRECIO EN EL MERCADO

Modelo	Precio
■ LR Santana Especial (1984, 70.000 km)	3.100 €
■ LR Santana Especial (1981, 108.000 km)	2.500 €
■ LR Santana Cazorla (1981, 100.000 km)	3.500 €

### DÓNDE COMPRARLO

- [www.curiel4x4.com](http://www.curiel4x4.com)
- [www.eurospare.com](http://www.eurospare.com)



Este modelo fue de los primeros que llevaba la rueda de recambio colgada del portón, que terminaba cediendo, ya que las bisagras no soportaban el peso.

## L. ROVER SANTANA CAZORLA 3.5

### MOTOR

<b>Tipo</b>	Diésel, 6 cil. en línea
<b>Cilindrada</b>	3.429 cm <sup>3</sup> (90,4x88,9)
<b>Alimentación</b>	Inyección indirecta
<b>Distribución</b>	2 válvulas por cilindro
<b>Potencia máx.</b>	94 CV (70 kW) a 4.000 rpm
<b>Par máximo</b>	207 Nm (21,1 kgm) a 1.800 rpm

### TRANSMISIÓN

<b>Tracción</b>	Trasera, con el tren delantero conectable y reductora
<b>Cambio</b>	Manual, 4 velocidades y overdrive

### SUSPENSIÓN

<b>Delantera/trasera</b>	Eje rígido y ballestas/eje rígido y ballestas
--------------------------	---

### FRENOS

<b>Delanteros/traseros</b>	Tambores/tambores
----------------------------	-------------------

### DIMENSIONES Y PESOS

<b>Largo/ancho/alto</b>	4.611/1.676/1.815 mm
<b>Batalla</b>	2.768 mm
<b>Vía del./trasera</b>	1.308/1.308 mm
<b>Peso</b>	2.000 kg
<b>Cap. maletero</b>	N.D.
<b>Depósito</b>	95 litros (50+45)

### RUEDAS

<b>Llantas</b>	6x16
<b>Neumáticos</b>	7,50-16

### PRESTACIONES Y CONSUMO

<b>Velocidad máx.</b>	120 km/h
<b>Consumo medio</b>	15 l/100 km

### COTAS

Ángulo de ataque	Ángulo de salida	Ángulo ventral	Profundidad de vado	Altura libre
58°	34°	146°	80 cm	22 cm

## CRONOLOGÍA



**1958** Tres años después de su fundación, Metalúrgica Santa Ana inicia el montaje de los Land Rover Serie II.

**1968** Se comercializa la versión de cinco puertas del LR Santana 109.

**1974** Se inició la comercialización de la Serie III.

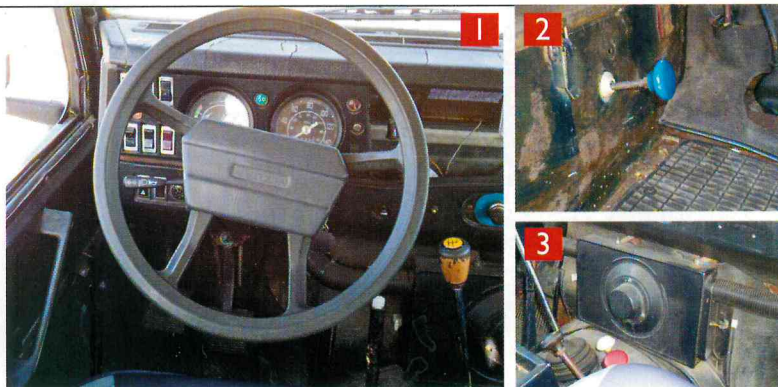
**1979** Aparece el 109 Especial con el motor 3.5 de 6 cilindros.

**1982** Los Land Rover Santana 109 Especial, de seis cilindros, pasan a denominarse "Cazorla".

## TE ACONSEJAMOS Mejorar los frenos y la tracción

■ **CAMBIAR TAMBORES POR DISCOS.** El Cazorla no es un coche para correr, aunque se mueve con soltura sobre cualquier superficie, sin embargo sus tambores de freno gestionan con dificultad el elevado peso del conjunto, así que no estaría de más sustituirlos (al menos los delanteros) por unos discos, con un kit de los existentes en el mercado de postventa.

■ **MEJORAR LA TRACCIÓN.** La dureza de sus suspensiones no le otorga un nivel de tracción adecuado si pretendemos enredar un poco superando obstáculos. En este sentido, unas ruedas de dibujo agresivo y un bloqueo para el diferencial trasero, le sentarían de maravilla.



**1** En el salpicadero el plástico toma el protagonismo y se siguen manteniendo las clásicas trampillas de aireación.

**2** Mediante este mando, situado bajo el asiento del copiloto, se puede seleccionar uno de los dos depósitos que abastecen al motor.

**3** El sistema de calefacción, mediante un ventilador y dos tubos comunicados con el motor, resulta algo justo. Sobre todo detrás.

**4** El Santana Cazorla cuenta con una palanca para la caja de cambios, otra para engranar el 4x4, otra para inertar la reductora y una cuarta para el overdrive.

**5** El techo de fibra con trampillas permite la circulación de aire, por lo que evita el sobrecalentamiento interior.

**6 7** Las plazas traseras (independientes) disponen de una barra asidero delante y una rejilla de separación de la zona de carga.



## OJO CON...

### Problemas al arrancar

#### ■ ESTÁ MAL DIMENSIONANDO.

El motor de arranque del Cazorla es el mismo que montaban los motores de cuatro cilindros. Así que cuando el motor pierde compresión y capacidad para calentar el gasóleo,



al motor de arranque le cuesta "tirar" de los seis cilindros, por lo que es recomendable sustituirlo por uno de mayor capacidad.

## CUÁNTO CUESTA ARREGLARLO

■ Paragolpes delantero	191 €
■ Bomba de combustible	91 €
■ Árbol de transmisión	121 €
■ Paragolpes trasero	420 €
■ Amortiguador delantero	29 €
■ Amortiguador trasero	38 €
■ Disco de embrague	94 €
■ Correa de distribución	54 €
■ Liberadores de rueda	180 €
■ Tambor de freno	90 €

Precios obtenidos en [www.euro4x4parts.com](http://www.euro4x4parts.com).

## ALTERNATIVA EL PRIMO INGLÉS ERA MÁS CÓMODO PERO MENOS POTENTE



**Land Rover 110 2.5 D (1983).** Se trata del antecedente directo del Defender y ya equipaba 4x4 permanente y suspensión con muelles. Eso sí, su motor era menos potente y fiable que el Santana.  
**Precio: 4.000 € (usado)**