

LAND ROVER SANTANA SERIE IIA 88 TECHO DE LONA

MEDIO SIGLO DE HISTORIA

CUARENTA Y SIETE AÑOS, PARA SER EXACTOS, LLEVA ESTE SANTANA RODANDO POR TODO TIPO DE CARRETERAS Y CAMINOS, VIENDO APARECER LAS AUTOPISTAS, REEMPLAZARSE LOS ADOQUINES POR ASFALTO Y EXTINGUIRSE, O CASI, LOS AUTÉNTICOS TODOTERRENOS. _C. RAMÍREZ (TEXTO Y FOTOS). VEHÍCULO DE LA COLECCIÓN DE BUENAVENTURA ROJAS.

Cuando nació, en una fábrica desaparecida hace ya años, los plásticos estaban en pañales, y el tacto metálico era el rey. Conceptos como confort o ergonomía no habían empezado apenas a desarrollarse, y los coches servían para desplazar personas y mercancías; sin más. En nuestro caso, además, se disponía de tracción a las cuatro ruedas y una gama de velocidades muy cortas que permitían avanzar al vehículo por los pocos kilómetros asfaltados de la época y por los caminos de carros con cierta soltura. En aquellos años, el concepto del tiempo era relativo, y lo importante era llegar.

En este contexto, el Santana que nos ocupa se movía muy bien. Su velocidad de cruce, entre 40 y 60 kilómetros por hora, permitía el uso de la dirección directa, no asistida, y contener el vehículo con sus cuatro frenos de tambor.

MEJORAS EN CAMPO

Todo es posible en un Santana. Pero, con tenerlo a punto, podremos disfrutar del Santana como un auténtico clásico. A pesar de sus limitaciones, podremos disfrutar conduciendo como al principio de los tiempos de la automoción; poca mecánica y mucha habilidad al volante.

CON EL VEHÍCULO DESCARGADO, LAS DURAS BALLESTAS PROPORCIONAN UNA TRACCIÓN MUY PRECARIA, PERO NO SE PUEDE JUZGAR UN CLÁSICO CON CRITERIOS ACTUALES

En cuanto a la suspensión, sus duras ballestas proporcionaban una tracción muy precaria en vacío. Con el vehículo a media carga, mejoraba algo el tema, y a vehículo cargado los frenos, la dirección y el propulsor dejaban las prestaciones de nuevo en precarias. Hablar de ajustes carece de sentido, y el hecho de disponer de calefacción era ya todo un lujo.

Su motor diésel es de inyección indirecta. Su temperamento es muy tranquilo, y su rumorosidad no invita a subirlo de vueltas. El cambio es muy lento y metálico. Por su parte, los frenos son tan poco potentes que requieren un tiempo de adaptación. En cuanto a la dirección, hay que hacerse a ella, mover el volante cuando el vehículo se mueve y no intentar corregir la trayectoria constantemente.

Dicho todo esto, conducir un vehículo nacido hace medio siglo es todo un placer. Hay que adaptarse a sus tiempos, y poco a poco iremos

▶ 1954

Un grupo de empresarios jienenses comienza la fabricación de maquinaria agrícola.

▶ 1955

Se funda en Linares (Jaén) la empresa "Metalúrgica de Santa Ana". Nombre procedente de la finca donde se asienta la nueva empresa.

▶ 1958

Coincidiendo con el décimo aniversario de Land Rover, ruedan por las cercanías de Linares los primeros Serie II fabricados en Jaén. El 75 % de las piezas era de procedencia española. Las mecánicas que incorporaban eran un 2,0 litros diésel y un 2,2 gasolina.

▶ 1959

Se inicia la comercialización de los Land Rover Santana.

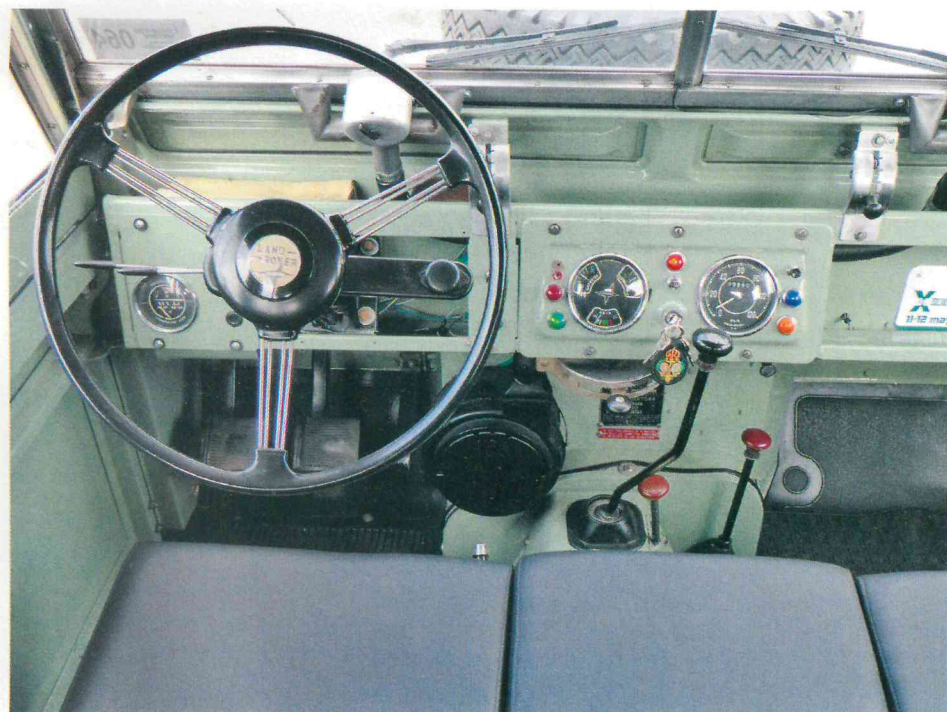
▶ 1961

Land Rover introduce un motor diésel de 2,25 litros. La nacionalización de piezas alcanza el 95 %.

▶ 1962

Comienzan a fabricarse las primeras unidades de la Serie IIA, que incluye la mecánica diésel de 2,25 litros.





SERIE IIA 88 DIÉSEL

MOTOR:

Tipo: Diésel, 4 cil. En línea
Cilindrada: 2.052 cm³
Alimentación: Inyección indirecta mecánica
Potencia máx.: 52 CV a 3.500 r.p.m.
Par máximo: 117 Nm a 2.000 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción: Trasera permanente, conexión manual del tren delantero y reductora
Cambio: Manual, 4 velocidades

FRENOS

Delanteros/ traseros: Tambores

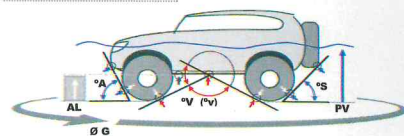
DIMENSIONES Y PESOS APROXIMADOS

Largo/ancho/alto: 3.620 / 1.680 / 1.950 mm
Peso (M.O.M.): 1.400 kg

PRESTACIONES Y CONSUMO APROXIMADOS

Vel. Máx.: 95 Km/h
Consumo: 12 l/100 km

GOTAS APROXIMADAS



Altura libre (AL)	22 cm
Ángulo de ataque (°A)	50°
Ángulo ventral (°V)	30° (150°)
Ángulo de salida (°S)	45°
Profundidad de vadeo (PV)	60 cm

sacándole el gusto a rodar con él. En campo y en carreteras de tercer orden, donde la velocidad no es determinante, es donde más disfrutaremos con sus cuatro palancas. Y, sin embargo, nuestra habilidad al volante marca la diferencia en superar o no un determinado obstáculo.

Cuando el tiempo lo permita, este veterano puede descapotarse, permitiéndonos disfrutar

del aire libre en su máxima dimensión. Evidentemente, se trata de un vehículo de colección; conseguir una unidad no es fácil. Si encuentras alguno, lo más probable es que haya tenido una vida dura, que lleve tiempo parado y que tengas que someterlo a un completo proceso de restauración, en cuyo caso lo mejor es que lo pongas en marcha tú mismo. **TT**



IMPECABLE.

La sencillez es la nota dominante. Nuestra unidad mostraba un estado "de concurso". La instalación de un doble filtro de gasóleo para aumentar la fiabilidad de la mecánica y de limitadores de extensión en los ejes es una buena idea. En el eje delantero encontramos ballestas de once hojas, mientras que atrás hay diez.

