

SANTANA SERIE III 88" TURBO

UN CLÁSICO CASI PERFECTO

EN 1982, SANTANA INTENTÓ DAR UN AIRE MODERNO AL VETERANO SERIE III CON LA INCORPORACIÓN DEL TURBO, LOS FRENOS DE DISCO, LA QUINTA VELOCIDAD, LA DIRECCIÓN ASISTIDA Y LAS BALLESTAS PARABÓLICAS. PERO ESTOS CAMBIOS LLEGARON CINCO AÑOS TARDE. _TEXTO Y FOTOS: CARLOS RAMÍREZ



► 1955

Se funda en Linares (Jaén), la empresa Metalúrgica de Santa Ana (Santana).

► 1958

Santana comienza a ensamblar los primeros Land Rover Serie II fabricados en Jaén con un 75 % de piezas españolas. Las mecánicas eran un 2.0 diésel y un 2.2 gasolina.

► 1962

Comienzan a fabricarse las primeras unidades del Serie IIA, con motor diésel de 2,2 litros.

► 1972

Cambios en la normativa de circulación obliga a trasladar los faros de la parrilla al exterior de las aletas.

► 1974

Tres años más tarde que sus homólogos ingleses, se introducen los Serie III.

► 1982

Se desarrolla una versión turbo de la mecánica de 2,3 litros, varios años antes que la versión inglesa.

MEJORAS EN CAMPO

El Land Rover Santana Turbo es un vehículo para trotar por todo tipo de caminos. Como todo, se puede mejorar, incluyendo el cambio de motor por el del Land Rover Defender 200 Tdi, si bien no es lo propio para un TT de más de 30 años. Si cambiamos las ruedas 7,5 x 16 a las equivalentes actuales 235/85-16, veremos mejoradas sensiblemente sus prestaciones en campo, que pueden incrementarse suprimiendo la estabilizadora trasera. Por otra parte, la incorporación de liberadores de rueda mejora la conducción sobre asfalto. Y, ya puestos, por qué no un intercooler para aumentar la respuesta del propulsor.

Carentes de un motor suficientemente potente, los Santana de principios de los 80 eran incapaces de desarrollar unas mínimas prestaciones para desenvolverse sobre el asfalto. En 1982, la incorporación del turbo permitió alcanzar los 75 CV, que, ayudado por la caja de cinco velocidades, dotaron al vehículo de una mínima agilidad para convivir con el resto del tráfico y evitar que los desplazamientos interurbanos se convirtieran en eternos. A partir de entonces se podía rodar entre 90 y 110 km/h con relativa asiduidad, con consumos en torno a los 10 litros cada 100 km.

Los frenos de disco fueron, si cabe, una mejora aún más importante, que aumentó notablemente la seguridad al volante. En este sentido, también ayudó la incorporación de ballestas parabólicas. Este tipo de suspensión permite mejores recorridos y una menor brusquedad respecto a las semi-elípticas.

No menos importante fue la incorporación de un sistema de dirección asistida semi-integral. El cambio al volante es radical, aproximando la conducción a la de cualquier vehículo de la época y haciendo que solo echemos realmente de menos un sistema de aire acondicionado para las largas jornadas de verano.

Los asientos constituyen uno de los puntos negativos. Su escasa ergonomía favorece que nos desplacemos en las curvas. Por si fuera poco, la tapicería de material plástico nos hará sudar, aunque sea invierno; así que mentalízate antes de ponerte al volante en una soleada tarde de agosto.

En realidad, lo peor del vehículo es la falta de asilamiento acústico y térmico, dos aspectos que complican la vida a bordo, si bien al menos dispone de un sistema de calefacción decente y ventanillas de apertura descendente, en lugar de las correderas.

LAND ROVER SANTANA SERIE III

MOTOR

Tipo: Diésel, 4 cilindros en línea

Cilindrada: 2.286 cm³

Alimentación: Inyección indirecta y turbo

Potencia máx.: 75 CV a 4.000 r.p.m.

Par máximo: 170 Nm a 1.800 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción: trasera permanente, con tren delantero conectable y reductora

Cambio: Manual, 5 velocidades

FRENOS

Delanteros / traseros: Discos macizos / Tambores

DIMENSIONES Y PESOS

Largo / ancho / alto: 3.792 / 1.686 / 1.940 mm

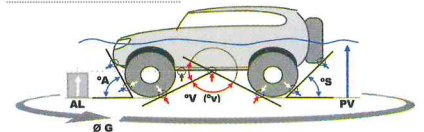
Peso (M.O.M.): 1.700 kg aprox.

PRESTACIONES Y CONSUMO

Vel. Máx.: 126 Km/h

Consumo: 12 l/100 km

COTAS

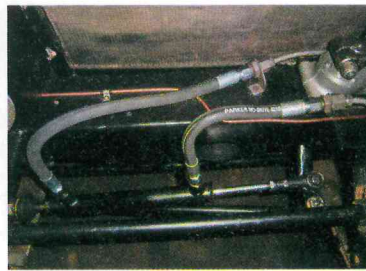


Altura libre (AL) 22 cm

Ángulo de ataque (°A) 58°

Ángulo ventral (°V) 30° (150°)

Ángulo de salida (°S) 30°



SENCILLO.

No hay complejidades técnicas, si bien se incorporaron significativos avances respecto a las generaciones precedentes, como las ballestas parabólicas, la servodirección o los frenos delanteros de disco.



TURBOCOMPRESOR, BALLESTAS PARABÓLICAS, FRENOS DE DISCO Y SERVODIRECCIÓN FUERON NOTABLES AVANCES DE ESTA SERIE

A pesar de su tamaño, permite rodar con siete plazas, aunque sin posibilidad de llevar equipaje. Si reducimos la capacidad a tres plazas, podremos disfrutar de una amplia zona de carga, ideal para las actividades propias del mundo rural o del tiempo libre.

Con el motor en marcha, podemos disfrutar plenamente de la conducción, especialmente cuando rodemos fuera de las autopistas, donde unos 10 km/h más le vendrían fenomenal.

Fuera del asfalto es un vehículo muy divertido, y permite disfrutar de los caminos a ritmo y confort razonables. No hay que olvidar que se trata de un Land Rover Serie III, con más de treinta años a cuestas y un diseño de los años setenta.

Si lo tuyo son los clásicos, este es uno de los mejores. A sus mandos estarás conduciendo parte de la historia de la automoción y, gracias a las incorporaciones técnicas que hemos comentado, podrás rodar en el tráfico actual con relativa seguridad. **TT**

