

MEJORAS EN CAMPO

Estamos hablando de un todoterreno clásico, con buenas cotas pero con grandes limitaciones de potencia y motricidad. Mejorarlo es relativamente sencillo: gemelas más grandes, ballestas más flechadas y elásticas, ruedas de mayor diámetro... Pero la gracia del vehículo consiste en que conserve su originalidad tal cual para afrontar sus limitaciones con técnica y habilidad, haciendo que superar todo tipo de obstáculos suponga un reto.

▶ 1955

1955 Se funda en Linares (Jaén), la empresa "Metalúrgica de Santa Ana".

▶ 1959

Se inicia la comercialización de los Land Rover Santana.

▶ 1974

Tres años más tarde que sus homólogos ingleses, se introduce en España la Serie III.



LAND ROVER SANTANA SERIE III 88 TECHO DE LONA

EL PRECURSOR DEL DEFENDER 90

RESULTA DIFÍCIL ENCONTRAR UNIDADES EN BUEN ESTADO DE ESTOS VEHÍCULOS, PERO SI TIENES LA SUERTE DE PODER PONERTE A SUS MANDOS, EL VIAJE EN EL TIEMPO ESTÁ GARANTIZADO. \_TEXTO Y FOTOS: C. RAMÍREZ. VEHÍCULO DE LA COLECCIÓN DE BUENAVENTURA ROJAS.

La serie III supuso un notable avance tecnológico para Land Rover. Entre las mejoras que trajo destacan una caja de cambios sincronizada (incluida en los últimos serie IIA), mejoras en la suspensión, recolocación de los instrumentos frente al conductor y, lo más importante: dirección asistida y frenos de disco para algunas versiones.

En cualquier caso, nos encontramos ante un vehículo previo a los ochenta, barrera que marca una gran diferencia en el mundo de la automoción, ya que, a partir de entonces, el confort y la ergonomía comienzan a adquirir el máximo protagonismo.

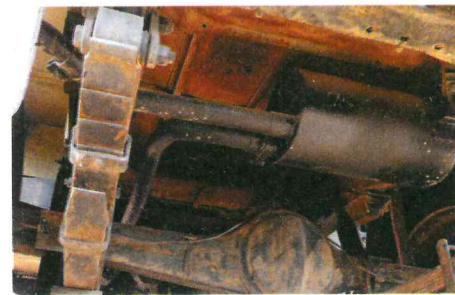
El salpicadero ya no es metálico y, aunque brillan por su ausencia el aislamiento térmico y acústico o los guarnecidos, se nota un cambio frente a los serie II. Y ocurre lo mismo en la conducción;

no es un cambio radical, pero es más fácil adaptarse a sus peculiaridades que antaño. En cualquier caso, no es un vehículo para ir rápido ni mucho menos. Mantener más de 60 o 70 kilómetros por hora como crucero no resulta sencillo.

Duro de suspensión, con una total ausencia de dirección asistida y con frenos de tambor, el Serie III 88 nos sitúa en otra época, donde el piloto tenía que esforzarse en sacar partido

DE LA MANO DE SANTANA, LA SERIE III LLEGÓ MUY TARDE A ESPAÑA.

AUNQUE INCORPORABA IMPORTANTES AVANCES, PONERSE HOY A SUS MANDOS SUPONE VIAJAR EN EL TIEMPO



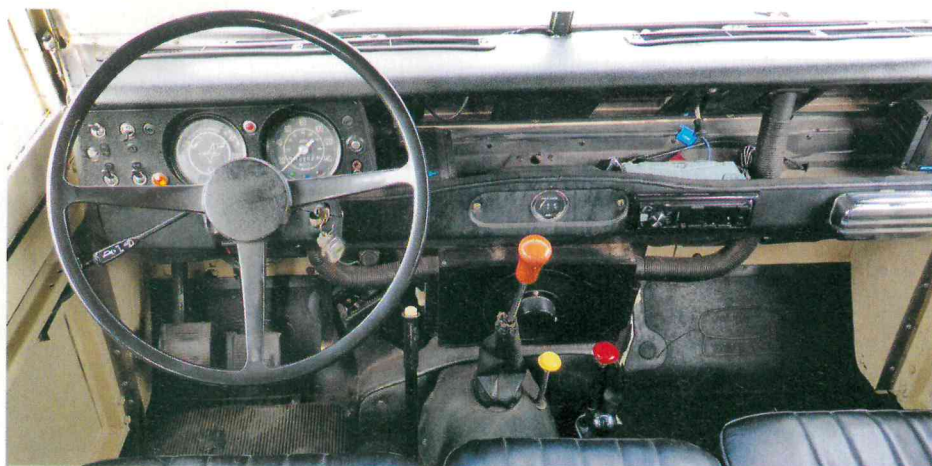
SIETE PLAZAS Y SIETE HOJAS.

El Serie III corto podía alojar a siete ocupantes. El eje trasero soporta la carrocería mediante ballestas de siete hojas; el delantero cuenta nada menos que con diez hojas.



#### CUATRO PALANCAS.

Freno de mano aparte, el conductor dispone de cuatro palancas, pero su uso es bastante sencillo. De izquierda a derecha: caja de cambios, conexión del tren delantero (amarilla), reductora (roja) y *overdrive* (negra).



del vehículo. No obstante, al volante y una vez familiarizado con sus cuatro palancas, podemos disfrutar tratando de que el propulsor se encuentre en su tramo idóneo de revoluciones durante la mayor parte del tiempo que sea posible.

Si entendemos el vehículo como lo que es y no nos lo planteamos como un 4x4 moderno, la conducción resulta divertida, y poco a poco iremos notando cómo podemos ir ligeros, que no rápidos, por caminos y carreteras vecinales, que son su hábitat natural.

En un uso normal tirando a tranquilo, se puede conformar con unos diez litros de gasóleo cada 100 kilómetros, pero, si lo exprimimos, subirá alguno más. El cambio, con todas las velocidades sincronizadas, no es ninguna maravilla y mantiene el carácter metálico de la serie anterior. Lo que menos nos gusta de estos cochés son los

frenos de tambor, que obligan a conducir con mucha anticipación y te dejan "vendido" ante una emergencia. La dirección mecánica es otro de los puntos que marca sus tiempos. Aprender a controlar el vehículo es un ejercicio que convierte la conducción en excitante.

En el uso todoterreno, no todo es potencia y tracción. La habilidad y la sencillez son propias de los TT clásicos; todo un mundo por descubrir.

Sin guarnecidos ni plásticos que absorban ruidos y el calor de la mecánica la conducción en verano puede ser complicada, pero el placer de conducir este vehículo no está en su confort, sino en su capacidad para hacernos retroceder en el tiempo. No se trata de buscar prestaciones, sino en domar sus hierros para que avance por todo tipo de terrenos con habilidad y determinación. **TT**

## LAND ROVER SANTANA SERIE III

### MOTOR:

**Tipo:** Diésel, 4 cil. En línea  
**Cilindrada:** 2.286 cm<sup>3</sup>  
**Alimentación:** Inyección indirecta  
**Potencia máx.:** 67 CV a 4.000 r.p.m.  
**Par máximo:** 142 Nm a 1.800 r.p.m.

### TRANSMISIÓN

**Tracción:** trasera permanente, conexión del eje delantero y reductora  
**Cambio:** Manual, 4 velocidades + *overdrive*

### FRENOS

**Delanteros / traseros:** Tambores

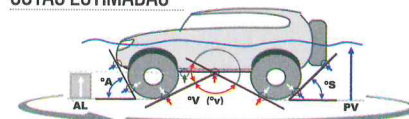
### DIMENSIONES Y PESOS

**Largo/ancho/alto:** 3.600 / 1.650 / 1.750 mm  
**Peso (M.O.M.):** 1.450 kg

### PRESTACIONES Y CONSUMO

**Vel. Máx. estimada:** 100 Km/h  
**Consumo:** 10,0 l/100 km

### COTAS ESTIMADAS



Altura libre (AL)	23 cm
Ángulo de ataque (°A)	55°
Ángulo ventral (°V)	30° (150°)
Ángulo de salida (°S)	60°
Profundidad de vadeo (PV)	80 cm