



SANTANA 109 SERIE III

40 AÑOS ATRÁS... ● Año 1976 ● 1.500 euros

Metálica, muy mecánica y ruda, esta versión hispánica de los Land Rover de la época era la propuesta de los años 70 para quien quisiera un todoterreno en aquellos tiempos remotos.

C. Ramírez

Ea ergonomía al volante y las ayudas a la conducción brillan por su ausencia. Por no haber, ni siquiera hay un asiento adecuado para el trato duro del vehículo en campo, y en su lugar encontramos uno de plástico y nada anatómico.

La dirección es lenta, dura y con muy poco ángulo de giro. Si a esto le añadimos unos frenos de tambor de escasa eficacia, nos daremos cuenta de que conducir esta leyenda de la automoción requiere un periodo de adaptación.

El motor de escasa potencia y gran avidez por el gasóleo ayuda a plantearse las cosas con calma, en armonía con la dirección y los frenos. La suspensión es muy básica. Sus ballestas y amortiguadores ofrecen un confort más que reducido, y la tracción que proporcionan es precaria.

Por su parte, el cambio está bien escalonado para las posibilidades del propulsor, y el embrague resulta un tanto duro para los cánones actuales. La capacidad de carga es, sin duda, su punto fuerte, dadas sus generosas proporciones.

Al volante nos encontramos con un vehículo lento que requiere mucho esfuerzo para sacarle un poco de rendimiento. Sus prestaciones son muy escasas y se bebe 12 o 13 litros en cuanto intentemos apurar un poco la mecánica, situación que le resulta especialmente incómoda al propulsor, que prefiere ir a su ritmo, sin prisa pero sin pausa. No obstante, conducir este tipo de vehículo es sumamente divertido, porque son las aptitudes y la actitud del piloto las que determinan sus capacidades.

Tener de un clásico como este es una cuestión de corazón y no de razón. Si además disponemos de un grupo de amigos con vehículos similares, pasaremos momentos inolvidables disfrutando de su conducción.

Si tienes uno, consérvalo y restáuralo. Si no lo tienes y deseas tenerlo, no hay problema; si buscas, encontraras unidades en funcionamiento por unos 1.000 euros, similares a la que te presentamos en este número, deseosas de ser debidamente restauradas. ¿Te animas?

1947

Los hermanos Wilks, directivos de Rover, desarrollan un vehículo todo terreno basado en el ya por entonces famoso Jeep norteamericano.

1949

Rover inicia la producción de la Serie I.

1955

Se funda Metalúrgica de Santa Ana en Linares, Jaén.

1958

Santana comienza el montaje de los Land Rover Serie II de 88 pulgadas.

1959

Inicio de la comercialización de los Land Rover Santana. En versiones corta y larga.

1969

La versión larga o 109 incorpora cinco puertas.

1974

Aparece la Serie III.



Cómo hemos cambiado. Hablar de equipamiento es sencillamente innecesario. Reductora y tren delantero se conectan mediante palancas independientes. El motor es sensible al trato. Si lo cuidas, te durará casi eternamente.



Peculiar. Un ventilador envía aire al para brisas para desempañarlo. Las ballestas gantizan resistencia a la carga, pero no son la mejor solución de cara a la motricidad.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tipo	Diésel, 4 cil. línea
Cilindrada	2.286 cm ³
Alimentación	Inyección indirecta de gasóleo
Potencia máx.	62 CV a 4.000 r.p.m.
Par máximo	142 Nm a 1.800 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera permanente. Tren delantero acoplable y reductora.
Cambio	Man., 4 vel.

SUSPENSIÓN

Delantera/trasera	Ejes rígidos, con ballestas y amortiguadores.
--------------------------	---

FRENOS

Delanteros/traseros	Tambores.
----------------------------	-----------

DIMENSIONES Y PESOS

Largo/ancho/alto	4.450 / 1.650 / 2.050 mm
Peso (M.O.M.)	1.835 kg

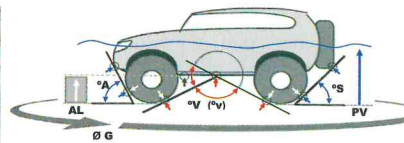
RUEDAS

Neumáticos	7,50 x 16
-------------------	-----------

PRESTACIONES Y CONSUMO

Vel. máx. estimada	110 km/h
Consumo aproximado	15 l/100 km

COTAS ESTIMADAS



AL - ALTURA LIBRE	22 cm
A - ÁNGULO DE ATAQUE	60°
V - ÁNGULO VENTRAL	25° (155°)
S - ÁNGULO DE SALIDA	35°
PV - PROFUNDIDAD DE VADEO	70 cm

MEJORAS EN CAMPO

■ El 109 es un vehículo de campo. Aceptando sus prestaciones, tan solo debemos preocuparnos por disponer de unos neumáticos adecuados y verificar que los amortiguadores y las ballestas estén en buen estado. Disponer de un bloqueo de diferencial trasero nos puede servir de gran ayuda, dado el bajo nivel de tracción que proporciona su suspensión. Una servodirección eléctrica también puede resultar interesante.