

SANTANA 88 LIGERO

LA MÁQUINA DE HIERRO ● Año 1981 ● 3.000 euros

Aunque buena parte está construida en aluminio y lona, se trata de un auténtico "hierro". Todo en él es rudo y tosco. La suavidad brilla por su ausencia, y la imprecisión de sus mandos nos retrotrae a tiempos lejanos.

Texto y Fotos C. Ramírez

Bajo el capó del rectilíneo Santana, cuya carrocería era una creación nacional, no derivada de ninguna de las de la matriz Land Rover, encontramos un propulsor tranquilo; no le gustan los regímenes de giro altos, y al "tran-tran" es donde se encuentra a gusto. La transmisión es ruda de manejar, y gracias a la súper-directa llanea a unos 80

kilómetros por hora. Los ruidos aerodinámicos y mecánicos están siempre presentes; no falta ninguno, lo que da un valor especial a los que en su día trabajaban con estos vehículos.

La mecánica, siempre que adoptemos un ritmo tranquilo, es legendaria, y en caso de avería es fácil de reparar. El consumo se sitúa por encima de los diez litros aunque no exprimamos el motor.

Los frenos de tambor detienen el vehículo con dificultad. No sirve de nada apretar el pedal con toda nuestra fuerza. La

asistencia es escasa, pero aún lo es más la capacidad de

frenada de los tambores. Por otra parte, el conductor debe interpretar el manejo del volante para realizar una conducción segura, ya que las holguras de la dirección son notables.

En cuanto a la suspensión, no hay nada que objetar. Es dura a más no poder, incómoda y, por si fuera poco, ofrece una tracción muy precaria, pero es "a prueba de bombas", que a la postre se trata de lo más importante en el vehículo.

La carrocería de lona le da un toque de aventura que potencia su imagen mítica. Los asientos no permiten ajustes, y más vale que los mantengas en buen estado, porque es el único elemento que te

1955

Se funda en Linares, (Jaén), la empresa Metalúrgica de Santa Ana, destinada a fabricar maquinaria agrícola.

1958

Un acuerdo con Rover, le permite fabricar el modelo 88 de la Serie II, bajo licencia. Posteriormente se fabrica el 109.

1962

Los Land Rover Santana se exportan a Sudamérica, norte de África y Oriente próximo.

1969

Comienza la producción de versiones exclusivamente militares del Ligerero, que se fabrica en versiones de 88 y 109 pulgadas,

1980

Se introduce la versión civil del Ligerero, con techo de lona de serie y de fibra opcionalmente para la versión de 88 pulgadas.

1981

Se introduce el cigüeñal de 5 puntos de apoyo en el motor y la distribución por piñones.





Simplicidad es la clave de este vehículo. Aquí encontrarás todo lo necesario para conducir... y solo lo necesario. La mayor ventaja es su rebostuej general y lo sencillo que resulta reparar aquello que no es tan robusto como nos gustaría. Eso sí; no busques confort. Si aceptas el reto de conducirlo, pasarás calor en verano, frío en invierno, oirás mucho ruido, lucharás contra la dirección, te extenuarás pisando los frenos...



puede ayudar a mitigar la dureza de la marcha. El material plástico del forro no es muy llevadero con el calor, motivo por el que puede ser recomendable retapizarlos o buscarles unas fundas.

Dicho todo esto, podemos empezar a valorar este veterano, que ronda los cuarenta años, como se merece. Se trata de todo un clásico y, por tanto, acceder a uno de estos vehículos es una cuestión de corazón y no de razón; una forma de pensar que tan solo está al alcance de los amantes de los vehículos. En cualquier caso, con unos retoques puede ser un espectacular segundo coche.

En este caso y por seguridad, te recomendaríamos instalar unos asientos con reposacabezas y frenos de disco en el tren delantero. Desde el punto de vista del confort, la dirección asistida es imprescindible, así como las ballestas parabólicas, mucho más confortables que las semi-elípticas originales.

En el mercado de segunda mano, hay muchas unidades para restaurar, pero de vez en cuando surgen coches como este, que todavía mantiene la pintura bituminosa de los bajos, impecable de mecánica y cuya mayor "enfermedad" es que el sol ha podido con la pintura y la capota. El problema es que quien lo tiene suele saber lo que vale. Si te gustan los clásicos todoterreno, el Ligerero es de lo mejor y, además es genuinamente español.



MEJORAS EN CAMPO

■ El Ligerero es un tipo rudo, construido para desenvolverse fuera del asfalto. Sin embargo, desde un punto de vista lúdico, hay que mejorar la tracción mediante unas ruedas de mayor diámetro (7,59 R16) y un bloqueo de diferencial trasero. El confort y la agilidad en el campo se pueden mejorar mediante una dirección asistida, y la seguridad con la incorporación de frenos de disco en el tren delantero.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tipo	Diésel, 4 cil. Injeta
Cilindrada	2.286 cm ³
Alimentación	Inyección indirecta de gasóleo
Potencia máx.	67 CV a 4.000 rp.m.
Par máximo	142 Nm a 1.800 rp.m.

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera permanente, tren del. conectable y reductora
Cambio	Man., 4 vel.

SUSPENSIÓN

Delantera/trasera	Eje rígido, ballestas y amortiguadores.
--------------------------	---

FRENOS

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

DIMENSIONES Y PESOS

Largo/ancho/alto	3.600 / 1.650 / 1.750 mm
Peso (M.O.M.)	1.565 kg

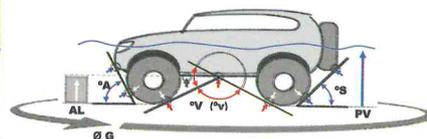
RUEDAS

Neumáticos	6x16 o 7,5x16
-------------------	---------------

PRESTACIONES Y CONSUMO

Vel. máx.	110 km/h (aprox.)
Consumo	12 l/100 km (aprox.)

COTAS ESTIMADAS



AL - ALTURA LIBRE	21 cm
A - ÁNGULO DE ATAQUE	45°
V - ÁNGULO VENTRAL	30° (150°)
S - ÁNGULO DE SALIDA	45°
PV - PROFUNDIDAD DE VADEO	60 cm

