

SANTANA 1300

UNO PARA TODOS...

... Y TODOS PARA UNO. EL LEMA DE LOS MOSQUETEROS DE ALEJANDRO DUMAS VIENE COMO AL DEDO PARA ESTA VERSÁTIL CAMIONETA TODOTERRENO, DISEÑADA EN ESPAÑA PARA RESPONDER A LAS MÁS VARIADAS NECESIDADES. _C. RAMÍREZ. VEHÍCULO DE LA COLECCIÓN DE GUILLERMO MÉNDEZ



► 1955

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

► 1958

Santana fabrica los primeros Land Rover Serie II, con un 75 % de piezas españolas. Las mecánicas eran un 2.0 diésel y un 2.2 de gasolina.

► 1962

Comienza a fabricarse el Serie IIA, que incluye como principal novedad el diésel de 2,2 litros. Comienza la exportación con un primer envío de vehículos a Colombia.

► 1967

Santana lanza el camión 1300 sobre la base de un Serie II de 109 pulgadas, el primer producto propio de la compañía.

► 1979

Cesa la producción del Santana 1300.

El Santana 1300 se diseñó en España, tomando como base un Land Rover 109 de la Serie II, y no tiene un homólogo británico en la gama original Land Rover. Podría considerarse como el equivalente actual de los pick ups, con la particularidad de que los ocupantes se situán por delante y por encima del motor, lo que permite una amplia caja de carga sin modificar la longitud del vehículo original. En realidad, no se trata de un concepto nuevo, ya que los furgones de la época empleaban esta configuración, la cual, en versión todoterreno, también tiene abundantes antecedentes, como los conocidos Jeep Forward Control.

El acceso, gracias al apoyo incluido en la rueda delantera, es razonablemente sencillo. Una vez subidos a su cabina, encontramos una posición de conducción un tanto forzada, con el volante muy pegado a la ventana y el vano del motor limitando el espacio por el otro lado.

La ausencia de dirección asistida dificulta las maniobras a vehículo parado, y la precisión de

MEJORAS EN CAMPO

El Santana 1300 es un vehículo de campo; mejorar sus prestaciones se limita a disponer de ruedas para este medio. No obstante y teniendo en cuenta que la tracción que permite la rigidez de sus suspensiones es muy limitada, la presencia de un bloqueo de diferencial trasero le sentaría de maravilla. Tampoco estaría de más incorporar un sistema de calefacción, ya sea mediante un ventilador, un radiador de agua de refrigeración o uno eléctrico para coches clásicos.

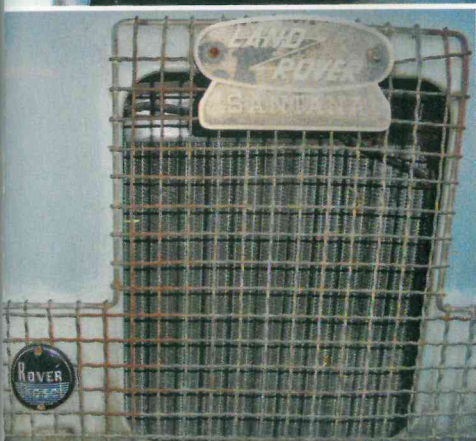
PESE A QUE SE BASA EN UN CHASIS DE 109" DE LAND ROVER SERIES II, EL SANTANA 1300 ES UN MODELO ÚNICO DE LA EXTINTA FÁBRICA JIENENSE

la dirección (o, más bien, la ausencia de ella), pone de manifiesto, junto con los frenos de tambor, que estamos a bordo de un vehículo con cincuenta años.

Por todo ello, la conducción es muy peculiar. Hablar de confort en estos vehículos carece de sentido; el conductor se sacrifica en favor de una elevada capacidad de carga, y punto. Es más, no se puede hablar de asientos, sino de sitios donde sentarse.

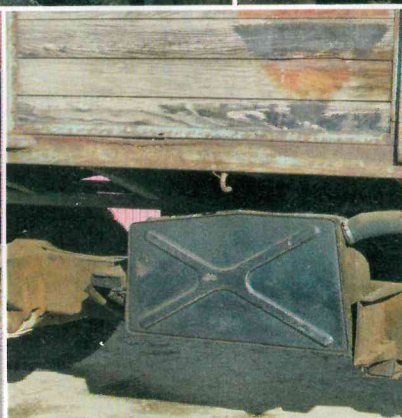
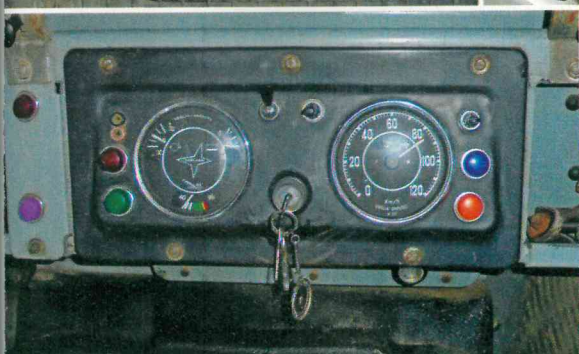
La mecánica, muy escasa de potencia, se defiende a base de disponer de una transmisión de cortísimos desarrollos. Esta situación obliga a elevar el régimen de giro del propulsor en cualquier circunstancia, contribuyendo el conjunto mecánico a una elevada rumorosidad. Los mandos son rudos y toscos a más no poder, y, por si fuera poco, el interior se envuelve en una atmosfera de ruidos que hace inútil disponer de elementos de compañía como la radio.

Nos sorprendieron especialmente la falta de calefacción y la ausencia de cualquier aisl-



MÁXIMA SENCILLEZ.

El habitáculo es tan simple que nuestra unidad ni siquiera dispone de calefacción; eso sí, la ventilación está asegurada por las escotillas practicables ubicadas en la base del parabrisas. La mecánica requiere mantenimiento, pero es poco menos que eterna. Fíjate en el paquete de ballestas que soporta la carrocería.



VIDA A BORDO.

Viajar en un vehículo de la rudeza de este Santana es toda una experiencia que te transporta medio siglo atrás en el tiempo. El 1300 impone un ritmo pausado tanto por su falta de potencia como por la total carencia de confort.

FICHA TÉCNICA: LAND

MOTOR:

Tipo: Diésel, 4 cil. En línea

Cilindrada: 2.286 cm³

Alimentación: Inyección indirecta, bomba rotativa

Potencia máx.: 60 CV a 4.000 r.p.m.

Par máximo: 136 Nm a 1.800 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción: Trasera permanente, conexión manual del tren delantero y reductora

Cambio: Manual, 4 velocidades

FRENOS

Delanteros/ traseros: Tambor/tambor.

DIMENSIONES Y PESOS

Largo/ancho/alto: 4.840 / - / 2.100-2.190 mm

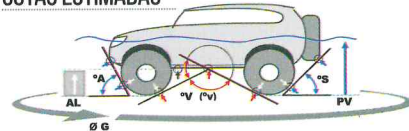
Peso (M.O.M): 1.918 kg

PRESTACIONES Y CONSUMO

Vel. Máx.: 85 Km/h

Consumo: 15 l/100 km (estimado)

GOTAS ESTIMADAS



AL Altura libre	22 cm.
A Ángulo de ataque	40°
V Ángulo ventral	35° (145°)
S Ángulo de salida	35°
PV Profundidad de vadeo	70 cm

miento acústico y térmico de la mecánica. Pero, más todavía si cabe, la luz de alarma de fallo de presión de aceite de color verde, color que asociamos hoy día a que las cosas van bien. Gracias a su caja transfer, dispone de 4x4 en marchas cortas y largas, lo que le proporciona unas innegables aptitudes para desenvolverse en el mundo rural, a lo que hay que añadir la nada despreciable cifra de carga máxima, de 1.300 kilos.

El consumo puede estar en en torno a los 12 litros, siempre que no circulemos cargados y aceptemos rodar entre 60 y 80 kilómetros por hora. Sin duda, estamos ante un gran clásico de la automoción de nuestro país, que no soporta un juicio crítico en la actualidad, pero que sí tenía mucho sentido hace medio siglo. Si lo tuyo son los clásicos, este es uno de los más singulares dentro del mundo todoterreno. Ten en cuenta, eso sí, que hay muy pocas unidades, que te costará encontrar uno en buen estado y que tampoco es sencillo encontrar algunos de sus recambios. **TT**