

SANTANA 2500 LARGO

EL LAND ROVER APÓCRIFO

A FINALES DE 1987, SANTANA LANZÓ AL MERCADO UNA NUEVA SERIE DE VEHÍCULOS QUE, POR PRIMERA VEZ DESDE 1959, NO CONTABAN CON LA DENOMINACIÓN "LAND ROVER", YA QUE SE HABÍAN ROTO LOS ACUERDOS CON LA CASA MATRIZ INGLESA, CUYOS PRODUCTOS COMENZARON A IMPORTARSE A NUESTRO MERCADO, CONVIVIENDO CON LOS FABRICADOS POR SANTANA EN SU JIENENSE PLANTA DE LINARES. _TEXTO Y FOTOS: C. RAMÍREZ.

La nueva gama, también conocida como Santana Serie IV, se escalonaba en distintos modelos. La serie industrial mantenía los ya conocidos 88 y 109 (bajo pedido se podía adquirir el pick up de alta capacidad denominado 119), si bien pasaron a denominarse 2.5, manteniendo la tradicional anchura de vías de los Land Rover. Además, los llamados Santana 2.500 y 3.500 (con motores de cuatro y seis cilindros, respectivamente) suponían la gama superior, y contaban con numerosas mejoras.

Con respecto a los últimos modelos de la serie III, el 2.500 introducía notables mejoras, como la anchura de vías aumentada, los frenos de disco en el eje delantero, nueva parrilla y paragolpes, luna delantera más alta y con mayor visibilidad, puerta trasera más grande y alta, asientos más confortables, dirección asistida y cinco velocidades.

El conocido propulsor de Santana de 2,3 litros recibía numerosas modificaciones, entre ellas el aumento de la cilindrada hasta los 2,5 litros (90,5

▶ 1955

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

▶ 1959

Se inicia la comercialización de los Land Rover Santana.

▶ 1962

Se empieza a fabricar en España la Serie IIA.

▶ 1974

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

▶ 1987

Nacen los Santana 2.5, 2500 y 3500.



mm de diámetro x 97 mm de carrera), aunque la potencia se quedaba en unos aún escasos 64 CV, muy justos para un modelo con un peso en vacío superior a los 1.800 kilos.

En el interior, pese a los mejores acabados y el mayor confort de los asientos, se mantenía la postura al volante típica de todos los Land Rover, con la pedalera desplazada hacia la izquierda, y el volante demasiado cerca del cuerpo. Otra modificación que incluían los nuevos 2.500

eran las ballestas parabólicas, lo que, unido al aumento del ancho de vías, le proporcionaba un comportamiento mucho más honesto en pistas bacheadas, permitiendo circular por caminos con menor sufrimiento para los ocupantes que en las versiones anteriores. Como es lógico en un vehículo con estas características técnicas, su elemento natural seguía encontrándose lejos del asfalto. Especialmente cuando las condiciones se complicaban, los cortos desarrollos de la reductora permitían evolucionar con soltura sin que la escasa potencia fuera tan determinante.

En cuanto a su disponibilidad actual, no son muchas las unidades que se encuentran en el mercado de ocasión, y en demasiados casos han llegado al final de su vida útil, por lo que la mayoría necesita bastante trabajo para alcanzar un buen estado. **TT**

EL SANTANA 2500 ES UNA EVOLUCIÓN ESPAÑOLA DEL LAND ROVER SERIE III PARALELA AL DEFENDER, FRUTO DE LA RUPTURA CON LA FIRMA BRITÁNICA



SANTANA 2500

MOTOR:

Tipo: Diésel, 4 cil. en línea

Cilindrada: 2.495 cm³

Alimentación: Inyección indirecta

Potencia máx.: 64 CV a 4.000 r.p.m.

Par máximo: 149 Nm a 1.800 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción: trasera permanente, conexión del eje delantero y reductora

Cambio: Manual, 5 velocidades

FRENOS

Delanteros / traseros: Discos / Tambores

DIMENSIONES Y PESOS

Largo / ancho / alto: 4.499 / 1.800 / 2.034 mm

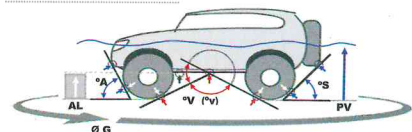
Peso (M.O.M.): 1.935 kg

PRESTACIONES Y CONSUMO

Vel. Máx. estimada: 120 Km/h

Consumo: 11 l/100 km

COTAS



Altura libre (AL) 22 cm

Ángulo de ataque (°A) 53°

Ángulo ventral (°V) 25° (155°)

Ángulo de salida (°S) 27°



OTRA ÉPOCA.

Asientos sin cinturones de seguridad, perpendiculares al sentido de la marcha, carrocería suspendida mediante ballestas parabólicas y una ergonomía en la que era el hombre el que debía adaptarse a la máquina y no al contrario definen este rudo Land Rover "apócrifo".