

Un "hierro" para toda la vida

SANTANA 3500 DL

Pocos vehículos han sido diseñados para uso exclusivamente rural e industrial. Los Santana son un claro ejemplo de una especie recientemente extinguida, en la que la sencillez prima por encima de todo. Texto S. Ramírez Fotos S. R./Luike



La llegada a nuestro país de los todoterrenos japoneses y el cese de la colaboración con Land Rover obligó al fabricante español Santana a evolucionar sus veteranos Land Serie III. Ejes con entre 8 y 10 cm más de anchura, caja de cambios de cinco velocidades, dirección asistida y reductora accionada por una única palanca supusieron un notable avance. Pero llegaron tarde, y estos clásicos del todoterreno terminaron cayendo pronto en el olvido.

El Santana 3500 goza de una mecánica derivada del motor de cuatro cilindros, al que se le añadieron dos más. En su día, este propulsor entregaba 95 CV; sin embargo, en el 3500 se anunciaba como 79 CV. Era un motor tranquilo que difícilmente bajaba de los 14 litros cada 100 km. Su fiabilidad está fuera de toda duda –incluso se incorporó a los pequeños camiones todoterreno IPV–, siempre que nos olvidemos de rodar a regímenes altos, donde su culata de inyección indirecta sufría más de lo deseado. En su día, se podían encontrar motores dotados de turbocompresor, de gran rendimiento para

la época. El propulsor “tiene su aquel” a la hora de arrancar, pero, una vez en marcha, sus seis cilindros en línea suenan de maravilla.

Has de tener en cuenta que los motores de arranque sufren mucho para poner en movimiento a este “seis cilindros” y es habitual que den problemas.

La conducción requiere cierto periodo de adaptación, por la imprecisión de la dirección y la posición desplazada del volante respecto del asiento. La suspensión podemos considerarla “de lujo”. En esta versión, las clásicas ballestas semielípticas se sustituyeron por otras parabólicas, que ofrecen mejor tracción y son menos secas de reacciones.

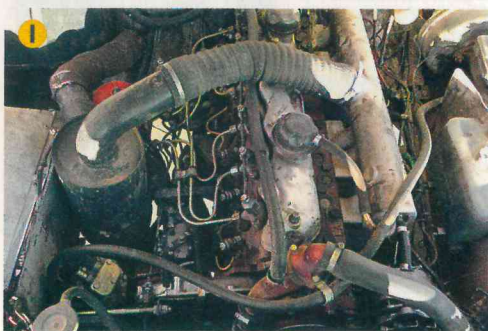
A la hora de rodar, la primera idea que se nos viene a la cabeza es “hierro”. No cabe escuchar más ruidos ni esperar una mayor dureza en el manejo. Sin embargo, transmite una sensación extraordinaria de poderío en campo, donde le sobran las barras estabilizadoras, que vienen muy bien en asfalto. La dirección va “a su bola”, y el radio de giro es muy grande, pero gracias a la asistencia, se puede sobrellevar.

Muy útiles son los liberadores de rueda, que mejoran el tacto de la conducción sobre asfalto, terreno en que, gracias a sus seis cilindros, se puede rodar a velocidades de 110 y hasta 120 km/h sin problemas; ahora bien, comunicarse con el copiloto requiere elevar la voz debido al ruido interior.

La capacidad es la gran baza de este incansable trotamundos, que en esta última versión de todo un mito de la automoción, vio mejorados numerosos aspectos, como el parabrisas de una sola pieza, asientos más confortables y mejor insonorización. Cabe destacar los discos de frenos delanteros en sustitución de los tambores de toda la vida, elementos que mejoran de forma significativa la frenada.

Las fugas de aceite que surgen aquí y allí son una señal de identidad de la casa. Al profano le pueden alarmar, pero a los veteranos les bastará con un vistazo para saber si hay que preocuparse o no.

En el mercado, no hay muchas unidades de la gama 3500, pero, si te gustan los clásicos, este modelo es uno de los mejores; búscalo y tendrás un TT capaz de codearse, en campo, con los vehículos actuales.



El motor de 3,5 litros (1) resulta casi indestructible, y no es difícil de reparar, ya que muchos de sus componentes son comunes con los del tetra-cilíndrico. El interior (2) es sencillo, pero los guarnecidos no son de buena calidad y acusan el paso del tiempo. En esta unidad, la carrocería presentaba óxido en numerosas zonas (3), y el techo (4), de fibra de vidrio, también necesitaba cuidados intensivos.



La cola del escape (5) es una de las zonas más expuestas, así como el extremo del voladizo trasero de la carrocería (6), que, además, resulta frágil. Pero "la palma" se la llevan los dos travesaños centrales del chasis (7 y 8). El depósito de gasóleo (9) queda bien protegido bajo el voladizo trasero.



Las ballestas delanteras (10) cuentan con una hoja maestra, otra de refuerzo completa, una sujeta con cuatro abrazaderas y tres más sujetas por dos abrazaderas y hasta cuatro ballestines, lo que supone hasta 10 hojas en total. Las ballestas traseras (11) cuentan con estructura parabólica y cuatro hojas completas.

CRONOLOGÍA

1958 Santana inicia la construcción de vehículos a motor.

1974 Comienza la comercialización de la serie III, que se mantuvo en el mercado diez años.

1984 La llamada serie IV -Santana 2500 DL- sigue un camino independiente de los Land Rover británicos. Los motores pasaron de 2.284 a 2.495 cm³.

1989 La versión larga, de 109" fue la encargada de recibir la mecánica de seis cilindros y 3,5 litros, que en 1989 dio lugar al Santana 3500 y que estuvo en producción tres años.

3500 DL

SANTANA 3500

MOTOR

Tipo	Gasóleo, 6 cil. en línea
Cilindrada	3.429 cm ³ (90,5x88,9 mm)
Alimentación	Inyección mecánica indirecta
Distribución	2 válvulas por cilindro
Potencia máx.	79 CV (58 kW) a 4.000 r.p.m.
Par máximo	183 Nm (18,7 kgm) a 1.800 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera permanente, con tren del. conectable y reductora
Cambio	Manual, de 5 velocidades

SUSPENSIÓN

Delantera/trasera	Ejes rígidos, con ballesas y amortiguadores
--------------------------	---

FRENOS

Delanteros/traseros	Discos macizos/tambores
----------------------------	-------------------------

DIMENSIONES Y PESOS

Largo/ancho/alto	4.499/1.800/2.034 mm
Batalla	2.768 mm
Via del./trasera	1.486-1.486 mm
Peso	2.200 kg
Maletero	1.000 litros
Depósito	68 litros

RUEDAS

Llantas	16"
Neumáticos	7,5 x 16

PRESTACIONES Y CONSUMO

Velocidad máx.	120 km/h
Consumo medio	12 l/100 km

COTAS

Ángulo de ataque	Ángulo de salida	Ángulo ventral	Profundidad de vado	Altura libre
40°	30°	155°	70 cm	21 cm

CUÁNTO CUESTA ARREGLARLO

■ Bomba de agua	77 €
■ Parachoques delantero	267 €
■ Faro delantero	130 €
■ Luna delantera	199 €
■ Amortiguador delantero	61 €
■ Amortiguador trasero	61 €
■ Radiador	289 €
■ Retrovisor	85 €

Fuente: Audatex. Precios sin IVA ni mano de obra, correspondientes a un modelo similar.

ALTERNATIVA EL ANÍBAL FUE EL SUCESOR NATURAL DEL 3500



Santana Aníbal (2004). El Aníbal heredó los chasis y suspensiones del Santana 2500/3500 e incorporó refinamientos como el ABS y un soberbio motor turbodiésel Fiat-Iveco de 2,8 litros y 125 CV. Puedes encontrar unidades en buen estado a precios razonables, pero todas han pisado el campo asiduamente. **Precio: 7.000 € (100.000 km)**

TE ACONSEJAMOS

Mejoras en campo

■ Nacido por y para el campo, poco hay que mejorar en este singular todoterreno. Con el depósito lleno de gasóleo y unas provisiones, podremos disfrutar de un día de naturaleza y conducción que no nos dejará indiferentes. A su ritmo, el 3500 puede con todo; su par motor y su corta reductora nos llevarán a donde nos propongamos, pero justo es recomendar la instalación de un **bloqueo de diferencial** para mejorar la tracción. Quizá, el accesorio más indicado sea un **cabrestante** que asegure la movilidad en condiciones extremas, situaciones que con el Santana no nos echarán para atrás.