

SANTANA

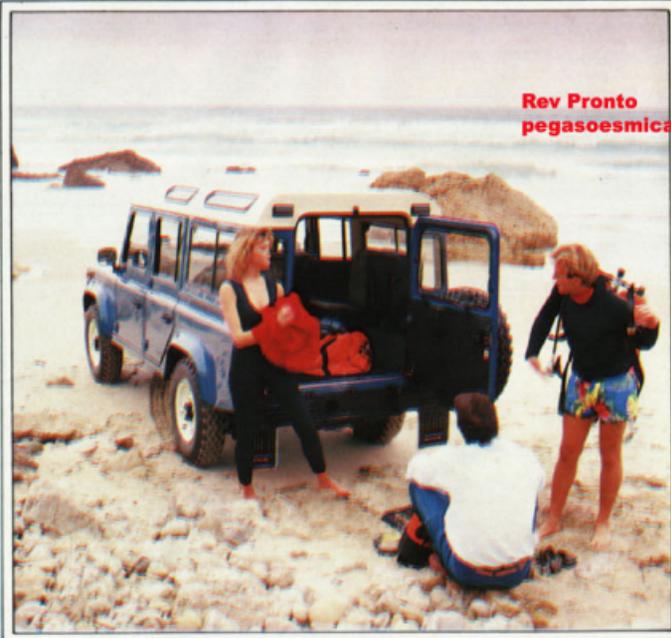
S U H I S T O R I A



Land Rover... resistente, para afrontar los terrenos más duros.

El Land Rover fue un destacado producto de la posguerra, presentado en el Salón del Motor de Amsterdam en 1948. Concebido como una solución sustitutiva para hacer frente a la escasez de acaro de la posguerra, el vehículo fue construido en el departamento lodo-terreno de guerra con tracción en las cuatro ruedas. Estaba inspirado directamente en el Jeep y su éxito fue tal que ha seguido su carrera hasta los años 80, en un mercado mucho más extenso que el de la agricultura, al que se quiso dirigir en un principio. Tras su presentación, en 1948, la

empresa Rover se dio cuenta muy pronto del tremendo potencial del Land Rover y su aparición fue rápidamente seguida de nuevos progresos. Los motores diesel, una selección de distancias entre ejes y una incomparable selección de estilos de carrocería ayudaron a impulsar la producción, que superó las 500.000 unidades en 1960. Para entonces las exportaciones se habían convertido en el elemento principal del negocio, y actualmente hay pocos países en los que no se vea la silueta del familiar Land Rover — a veces con aspectos bastante increíbles



Rev Pronto
pegasoemcamion.com

SANTANA 3.500

La marca ha realizado un cambio tan profundo que ha empezado cambiando su denominación. Adios a los Land-Rover ingleses, porque los nacionales sólo aparecen con el nombre de Santana. Sin llegar a una semejanza total con los modelos fabricados en Inglaterra, los nuevos legendarios se aproximan en gran medida a sus formas. La nueva imagen y mecánica ha abierto los mercados europeos. Sus mejores argumentos se centran en su gran dureza. Los clientes que buscan más la distinción tienen otros modelos como el Land Cruiser, Montero, Patrol, etcétera. La gama actual la componen varios tipos de carrocería que van desde distintas batallas y largos hasta la opción de cabina cerrada de chapa, techo duro, desmontable, etcétera. El 3500

se caracteriza por sus desniveles, cosa que rivales más modernos no consiguen. El interior ha sido retocado con nuevos tapizados, moquetas y revestimientos. Santana ha prestado especial interés en

mantener un acabado totalmente funcional, aunque la palanca de cambios queda alejada del conductor y para poner la quinta hay que desplazar todo el cuerpo. La dirección es asistida y muy ligera.

DATOS TÉCNICOS: 3500 DL 6C.

Velocidad máxima: 120 km/h.

Cilindrada: 3.429 cc.

Potencia: 78 cv.

Consumo: a 90 km/h, 13 l a 120 km/h, 16,5 l

Número de velocidades: 5

Tipo de combustible: Gasóleo

Dirección: Bolas circulantes

Frenos: Circuito servo

Precio: 3500 DL, 2.739.400 ptas.; 3,5 DLG 2.387.840 ptas.



Hasta 1970 la stión de las actividades de Land Rover estaba integrada en los elementos mas amplios de la organizacin British Leyland. Con el fin de realizar su plano potencial, se constituy6 entonces la Land Rover Ltd. con la responsabilidad especifica de la fabricacin, venta y comercializacin. Desde

entonces se ha emprendido un programa substancial de desarrollo de producto e instalaciones para garantizar que el Land Rover mantenga su posicin preeminente en el mercado de la traccin en las cuatro ruedas. Se han fabricado mas de 1,4 millones de Land Rovers y como prueba de su

modo que desde enero de 1989 la comercializacin esta llevandose a cabo bajo la marca Santana, marca que ya ostentaban estos vehiculos desde el lanzamiento de la serie 2.5/2500 en noviembre de 1987. Ciertamente, en enero del presente año no se renovo contrato con Land Rover UK, por

consiguiente ya no existen acuerdos tecnologicos con esa entidad, lo que significa que el desarrollo y evolucion de estos tradicionales todo terreno es responsabilidad de Santana.

Rev Pronto
pegasesmi.com



SANTANA 2.500

Es el vehiculo que más años se ha fabricado en nuestro país sin sufrir grandes modificaciones, exactamente 30 años ya. Sin embargo, además de sus acuerdos con Suzuki, el fabricante de Linares ha modificado recientemente su conocida gama de modelos, que abandonan definitivamente su denominación Land Rover para pasar a llamarse únicamente Santana. La ocasión se ha aprovechado para realizar algunos retoques, en los que se incluye el diseño. El motor 2.500 mejora sensiblemente las prestaciones, mantiene la misma estructura que antes pero con una mayor cilindrada. Se han variado las suspensiones, que ahora ofrecen un mayor confort de marcha y también más comodidad. En carretera se sigue quedando corto puesto que

es difícil mantener una velocidad de 90 km/h, y la velocidad máxima es de 120. Sin embargo su resistencia y dureza, demostrada durante muchos años en los vehículos militares, lo convierten en un

excelente compañero de trabajo en los terrenos más difíciles. Los cambios más notables los ha sufrido el motor diesel, que ahora es más suave y menos ruidoso.

DATOS TÉCNICOS: DC/DL

Velocidad máxima: 120 km/h.
Cilindrada: 2.495 cc.
Potencia: 64 cv.
Consumo: a 90 km/h, 11 l, a 120 km/h, 13,8 l, en ciudad 15,4 l.
Número de velocidades: 5

Aceleración: de 0 a 100 km/h. 26,5 sg.

Tipo de combustible: Gasóleo
Dirección: Bolas circulantes
Frenos: Doble circuito servo
DL, 2.567.040 ptas. Santana 2,5 DC, 1.909.600 ptas.



S.-2.000

Se trata del último modelo que ha lanzado Santana, un vehículo que no puede ocultar su vocación trabajadora, ya que está especialmente concebido para esa función. Además, no le importan en absoluto los terrenos en los que tiene que desplazarse, pues puede con todos, esa es la sorpresa. Las cargas pesadas tampoco son un problema para el S-2000, la prueba es su peso máximo autorizado: 4.600 kg. Su motor de 3.429 cc lo convierte en el vehículo idóneo para usuarios que han de realizar trabajos y servicios que requieren mayor potencia para el transporte o remolque de carga por lugares inaccesibles a otros vehículos.

Por si fuera poco, Santana dispone de un equipo técnico que puede desarrollar cualquier idea con soluciones satisfactorias para el cliente en el terreno industrial y de servicios: con volquete, plataforma, equipo quitanieves, furgón isoter-

mo o frigorífico, cisterna, grúa autocargable, equipo de incendios, etcétera. Las características y posibilidades del Santana 2000 han hecho del mismo que sea utilizado en un sinnúmero de prestaciones y aplicaciones de todo tipo. Por muy duro que sea un trabajo, el Santana 2000 lo hace más agradable, ya que es

capaz de resistir las condiciones más extremas con la mayor comodidad. En los aspectos técnicos cabe señalar que dispone de un mando sobre la caja de transferencia que permite el uso de tracción trasera o tracción total de las cuatro ruedas. También podemos escoger entre motor diesel o motor gasolina.

DATOS TÉCNICOS:

Cilindrada: 3.429 cc.
Potencia: 77 cv.
Número de velocidades: 4
Tipo de combustible: Super
Dirección: Bolas circulantes

Frenos: Hidráulico a las 4 ruedas

Longitud chasis: 4,949
Altura cabina: 2,235 m
Altura libre sobre suelo: 280 mm
Precio: Cabina-chasis, 2.886.240 ptas.



INFORMACION DE SERVICIO N.° L-1

MODELO: TODOS LOS MODELOS

2ª edición

ASUNTO: SANGRADO DE FRENSOS

Hoja 1/4-

Noviembre 1972

Algunas veces resulta difícil obtener un pedal de freno correcto cuando, por necesidades de reparaciones efectuadas en el sistema de freno, es necesario sangrar el circuito hidráulico.

Les indicamos a continuación el procedimiento correcto a seguir siempre que sea necesario llevar a cabo esta operación, con el que se conseguirá un tacto normal del pedal y se expulsará todo el aire del sistema.

OBSERVACIONES

Es absolutamente necesario que se mantenga una limpieza total durante toda la operación de sangrado. No utilizar nunca para la limpieza de los distintos componentes, trapos que puedan deshilacharse y asegurarse bien de que no entra suciedad de ningún tipo en el sistema hidráulico ni tampoco en el recipiente de suministro de líquido.

Todo el equipo o herramientas que se utilicen deben estar completamente limpios de gasolina, petróleo o cualquier otro producto que contenga aceite mineral ya que su contaminación se extiende rápidamente a través de todo el sistema hidráulico, causando un deterioro rápido y peligroso de todas las gomas.

Nunca, bajo ninguna circunstancia, utilizar el líquido extraído del sistema durante la operación de sangrado para rellenar nuevamente el depósito, ya que dicho líquido estará aireado, tendrá un contenido elevado de suciedad y probablemente estará contaminado. Solamente en casos muy concretos, en operaciones de sangrado llevadas a cabo después de una limpieza total del sistema hidráulico (lavado con alcohol a presión) podrá utilizarse nuevamente el líquido extraído después de dejarlo reposar durante un mínimo de 24 horas.

AJUSTE DEL PEDAL DE FRENO

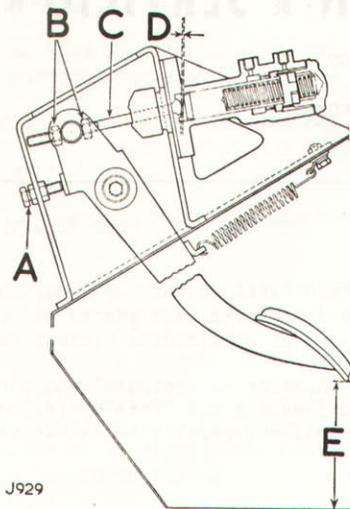
Es necesario verificar el reglaje del pedal de freno y proceder a su ajuste si fuese necesario antes de comenzar la operación de sangrado.

El borde inferior del pedal debe tener una altura con respecto al piso de 158 mm. Para conseguir esta cota se ajustará el tope del pedal según sea necesario (Fig. 1).

Alcance JEFE DE TALLER.....

Firma

Moja 2/4



- A - Tope de pedal
- B - Contratuercas de la varilla de empuje del cilindro principal.
- C - Varilla de empuje del cilindro principal
- D - 1'5 mm
- E - Altura de pedal 158 mm

Fig. 1 Ajuste del pedal de freno

Igualmente se verificará que la holgura libre de la varilla de empuje del cilindro principal es de aprox. 1'5 mm (equivalentes a aprox. 6 mm de movimiento libre del pedal). Para conseguir este reglaje, ajustar la longitud de la varilla de empuje del cilindro principal.

En vehículos muy usados, es probable que exista holgura por desgaste en los ejes del pedal de freno, punto que deberá comprobarse. Si esta holgura es importante, es muy conveniente, antes de seguir adelante, proceder a separar ya - que de otro modo los reglajes indicados más arriba podrán verse alterados.

PROCEDIMIENTO DE SANGRADO

Se indican a continuación dos sistemas; uno para sangrado a presión y otro para sangrado por procedimiento normal.

Aunque ambos sistemas son igualmente válidos, es muy recomendable utilizar el primero de ellos por las grandes ventajas que reporta, principalmente si por cualquier circunstancia se ha extraído gran cantidad de líquido del sistema - hidráulico.

Sangrado a presión

1) Desaproximar al máximo las zapatas de freno en las ruedas, actuando sobre los tornillos de reglaje correspondientes con vistas a disminuir el volumen de las cámaras de los cilindros de rueda reduciendo de esta forma la posibilidad de que quede aire atrapado en el interior.

2) Conectar el conducto de suministro de líquido del equipo de sangrado a presión a la boca de llenado del depósito de líquido de frenos del vehículo. Aplicar presión al sistema (aprox. 1 Kg/cm²) y verificar que no existan pérdidas en las conexiones.

3) Aflojar momentáneamente el racord de salida de la bomba principal, lo que ayudará considerablemente a que el aire atrapado en esta unidad salga rápidamente.



INFORMACION DE SERVICIO N.° L-1

MODELO: TODOS LOS MODELOS
ASUNTO: SANGRADO DE FRENOS

2ª Edición
-Hoja 3/4-

Noviembre 1972

4) Comenzar a sangrar el sistema por el cilindro de rueda más próximo a la bomba principal y continuar con el que le siga en proximidad, de forma que el último sea el más alejado.

Para sangrar, aflojar el record correspondiente habiendo conectado al mismo previamente un tubo de plástico transparente con el extremo introducido en un recipiente de recogida adecuado.

Prolongar esta operación hasta que se observe, a través del tubo transparente, que no existe ningún síntoma de aire a la salida.

Apretar el record de purga sin excederse. Un par de apriete de 0'5 a 0'8 mkg. es generalmente suficiente y puede conseguirse utilizando una llave corta.

Completar el sangrado de todo el sistema por el orden indicado más arriba.

5) Anular la presión del sistema en el equipo de sangrado. Retirar la conexión del depósito de líquido de frenos y verificar el nivel. En el caso de que éste sea excesivo, retirar el sobrante.

6) Verificar todas las conexiones del sistema hidráulico por si existe alguna fuga. Para ello, apretar fuertemente el pedal de freno y mantener la presión mientras se llevan a cabo las correspondientes comprobaciones.

7) Ajustar las zapatas de freno en todas las ruedas.

Sangrado por procedimiento normal

1) Desaproximar al máximo las zapatas de freno en las ruedas actuando sobre los tornillos de reglaje correspondientes con vistas a disminuir el volumen de las cámaras de los cilindros de rueda, reduciendo de esta forma la posibilidad de que quede aire en el interior.

2) Verificar el nivel de líquido en el depósito. Durante toda la operación de sangrado deberá mantenerse el nivel correcto.

Alcance

Firma

3) Aflojar momentaneamente el racord de salida de la bomba principal, lo que ayu dará considerablemente a que el aire atrapado en esta unidad salga rápidamente.

4) Comenzar a sangrar el sistema por el cilindro de rueda más proximo a la bomba principal y continuar con el que le siga en proximidad, de forma que el último sea el más alejado.

Sangrar cada cilindro de rueda por el turno indicado en la forma siguiente:

5) Aflojar el racord de sangrado habiendo conectado al mismo previamente un tubo de plastico transparente con el extremo libre sumergido en un recipiente que con tenga un poco de líquido de frenos limpio. De esta forma se evitará que ingrese aire en el sistema durante la operación de sangrado.

6) Apretar el pedal de freno a fondo lentamente y dejar que retroceda nuevamente de manera igualmente lenta. Hacer una pausa de tres ó cuatro segundos y repetir la operación de la misma forma hasta que haya desaparecido todo sintoma de aire en cada cilindro de rueda.

7) Antes de retirar el tubo de sangrado y el recipiente de recogida de líquido apretar el tornillo de purga al comienzo de una carrera de descenso del pedal. De esta forma se asegurará que no entre aire en el sistema a traves del propio tornillo de purga. No apretar en exceso dicho tornillo. Un par de apriete de 0'5 a 0'8 m/Kg es generalmente suficiente y puede conseguirse utilizando una llave-corta.

Completar el sangrado de todo el sistema por el orden indicado en (4)

8) Verificar todas las conexiones del sistema hidraulico por si existe alguna fuga. Para ello apretar fuertemente el pedal de freno y mantener la presión mien tras se lleva a cabo la correspondiente comprobación.

9) Revisar el nivel de líquido de frenos en el deposito y rellenar definitivamente hasta su nivel correcto si fuese necesario.

10) Ajustar las zapatas de freno en todas las ruedas.

NOTA

Debido a la posición inclinada de la bomba principal, es probable - que en algunos casos exista dificultad en extraer totalmente el aire acumulado en la parte posterior de esta unidad.

En casos extremos y al margen del procedimiento de sangrado utilizado, puede ser necesario levantar la parte delantera del vehículo hasta que el cilindro principal quede en posición horizontal. Purgar en ésta posición el cilindro principal y continuar con el resto de las operaciones en la forma normal

LAND ROVER Santana

Diesel y gasolina

¡No es un automóvil más!

Por sus especiales características,
lleva a cabo cualquier trabajo
y servicio en cualquier clase de
terreno.

LAND ROVER Santana

*El vehículo de más
aplicaciones del mundo.*

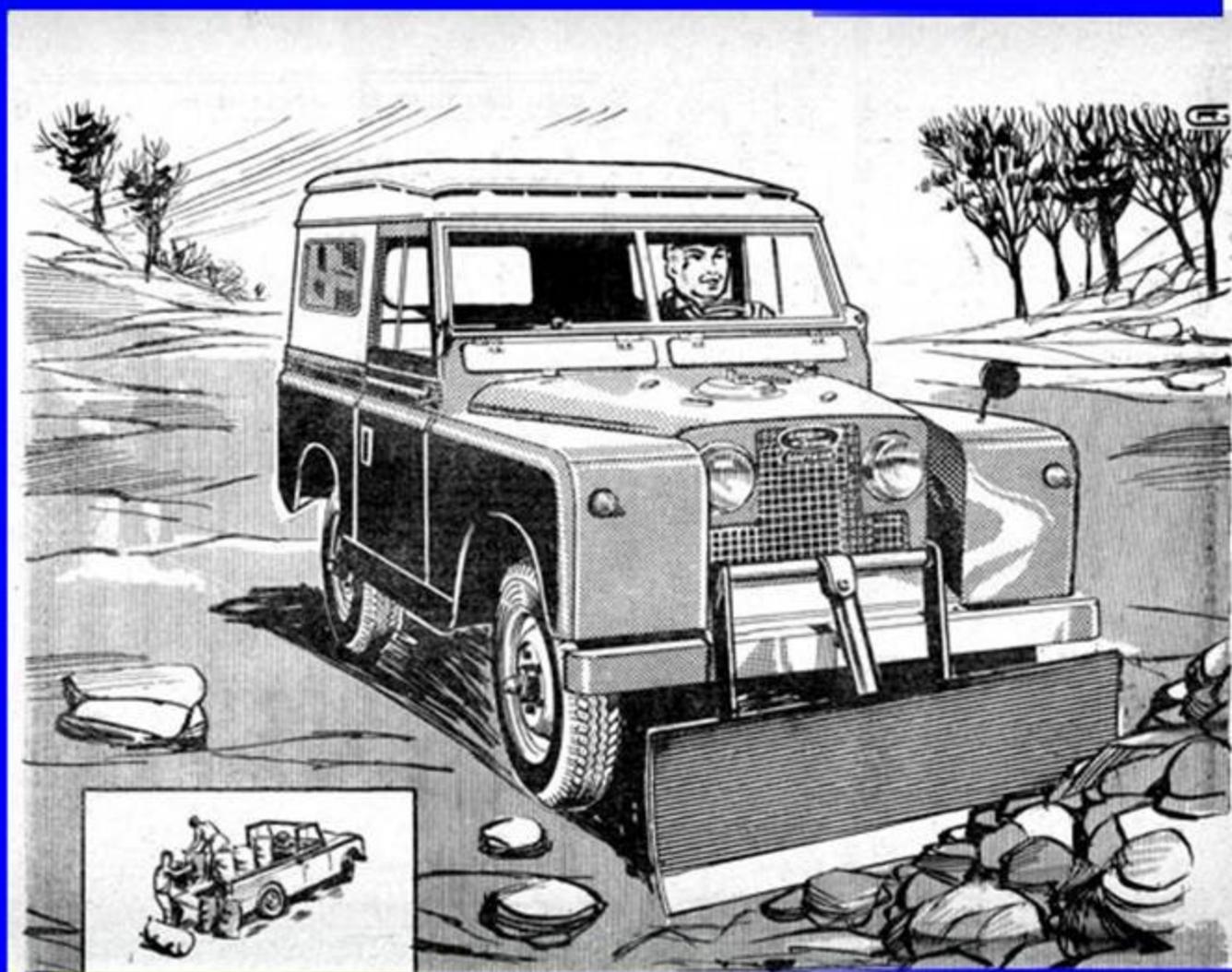


FABRICADO EN ESPAÑA POR:

METALURGICA DE SANTA ANA, S.A.

ALCALA, 95 - MADRID (9) - TEL. 236 66 04 Factoría en LINARES (Jaén)

1960



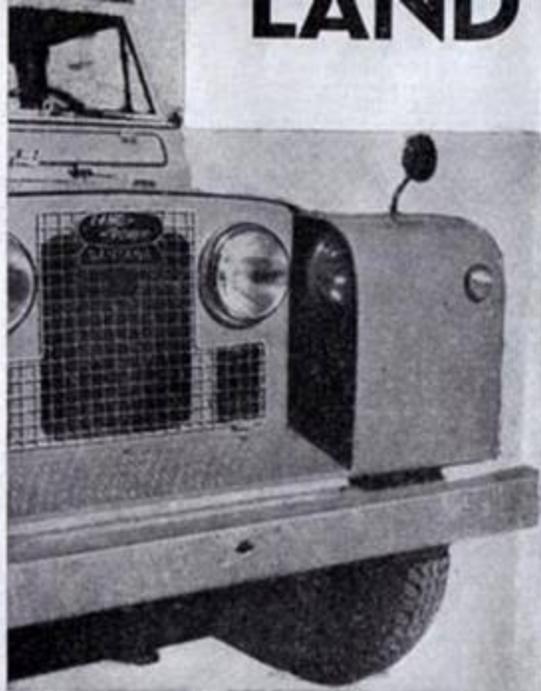


LAND ROVER Santana

Diesel y gasolina

**¡No es un
automóvil
más!**

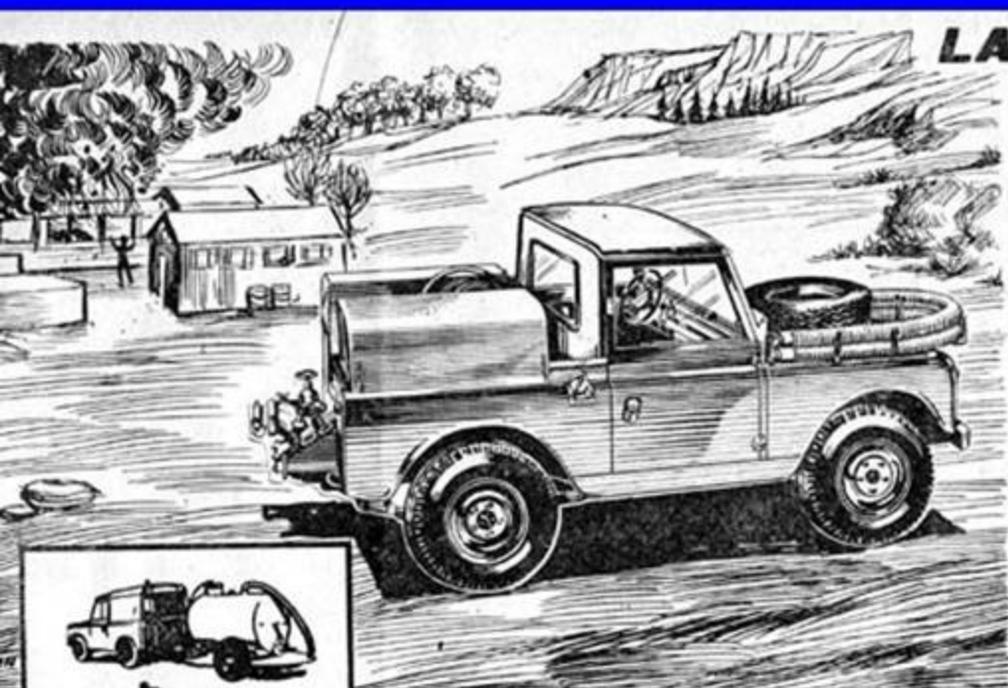
Por sus especiales
características,
lleva a cabo
cualquier trabajo
y servicio en
cualquier clase de
terreno.



**El vehículo de más
aplicaciones del mundo**

- Tracción a las cuatro ruedas.
- Chasis de gran robustez y resistencia.
- Tres puntos para toma de fuerza.
- Orba velocidades hacia adelante.

1961



LAND ROVER Santana

Diesel y gasolina

**¡No es
un automóvil
más!**

Por sus especiales
características, lleva
a cabo cualquier trabajo
y servicio en cualquier
clase de terreno.



El vehículo de más aplicaciones del mundo.

FABRICADO EN ESPAÑA POR:

METALURGICA DE SANTA ANA, S. A.

ALCALA, 95 - MADRID (9) - TEL. 236 66 04



Factoría en LINARES (Jaén)

1960

NUEVO MOTOR PARA LOS VEHICULOS LAND-ROVER

1963

PROXIMAMENTE SE
LES DOTARA DE UN
MOTOR DIESEL DE
2,25 LITROS

Metalúrgica de Santana, que fabrica en Linares, bajo licencia inglesa, los vehículos Land-Rover Santana, van a equipar, próximamente, a sus unidades, dotadas de motor Diesel, con un nuevo motor más potente y de superior cilindrada. El nuevo órgano motriz tiene una capacidad de 2.286 centímetros cúbicos, con una potencia de 62 HP., a 4.000 revoluciones por minuto. El par máximo de 14 m/kg. lo obtiene a 1.750 vueltas por minuto. La relación de compresión del nuevo motor Diesel es de 23 a 1, con una potencia fiscal de 14 HP. El nuevo motor posee ahora la misma cilindrada que el de gasolina, que también fabrica la marca de Linares.

Los precios permanecen iguales al modelo precedente, con 224.000 pesetas para el chasis corto y 243.000 pesetas para el chasis largo.



TODO TRABAJO, TODO SERVICIO en TODO TERRENO

MÁS PODER, MANIOBRABILIDAD Y ECONOMÍA
RESISTENCIA, SEGURIDAD Y VERSATILIDAD

UNA SANTIANA Y... LAND-ROVER

- LUNES:** Llevar los niños a la escuela. A la vuelta, cortar leña.
- MARTES:** Ir a la finca de don José. Remolcar su camión al garaje del pueblo.
- MIÉRCOLES:** Transportar los borregos a la feria. Traer dos ruedas para el tractor.
- JUEVES:** Llevar postes y alambreado para la cerca.
- VIERNES:** Ayudar a Paco con el LAND ROVER. Traer los troncos cortados ayer.
- SABADO:** Ir a limpiar la nieve del puente; llevar material para repararlo.
- DOMINGO:** Por la mañana: a misa. En la noche, al cine en la ciudad, en nuestro LAND ROVER, claro!



FABRICADO POR
METALURGICA DE SANTA ANA, S. A.
OFICINA CENTRAL: ALCALA, 95 - MADRID-9.



DOS TIPOS: 88" y 109", modelos con toldo de lana, y con cabina e scaeta metálica.



CAMBUS 1987 **archivo pegaso esmicamion**

NUEVOS SANTANA 2500 Y 3500 **MEJORANDO LA RAZA**

35 años de líder mundial en todo-terreno. Más de millón y medio de unidades fabricadas. El más imitado. El pura raza.

Ahora, los ingenieros de Land Rover Santana, S. A. presentan la evolución de esa raza mítica: los nuevos Santana.

Vehículos que responden a las necesidades de la vida moderna. Capaces de resistir las aventuras más duras y a la vez ser atractivos y cómodos. Un nivel de confort que sorprende tanto dentro como fuera de la carretera. Insonorizados, con asientos regulables y un cuadro de mandos completo y de fácil lectura.

Y en su motor, toda la fuerza de la raza, potenciada hasta los 2.500 ó 3.500 cc. Una moderna mecánica que consigue más velocidad y menos consumo.

Además, su diseño ha sido estudiado para obtener una amplia gama, que ofrece una solución para cada necesidad.

Acérquese a cualquier concesionario de Land Rover Santana, S. A. y pruébelos. Se dará cuenta de que al futuro sólo se llega con un Santana.



Fabricado por

LAND ROVER SANTANA S. A.