



PRUEBA

YAMAHA XTZ TENERE

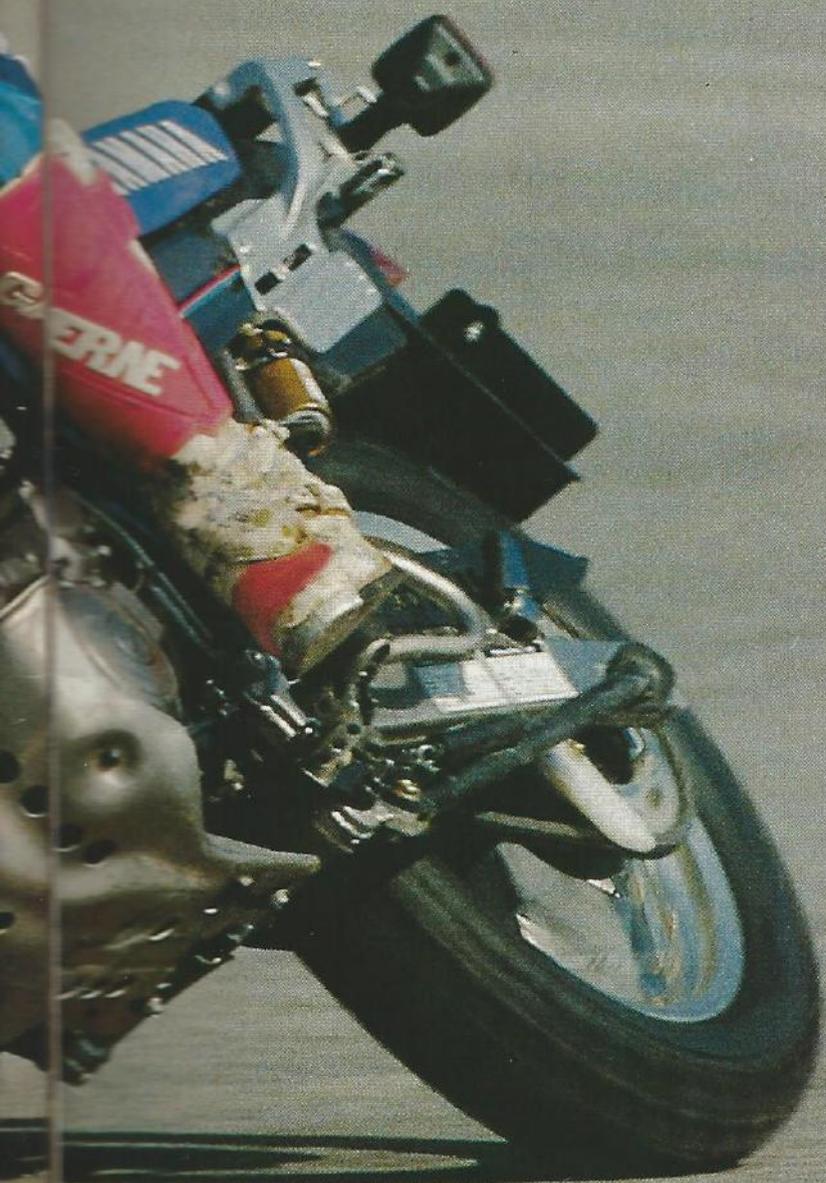
nuevo CAMINO

Cuando todo parecía indicar que el motor monocilíndrico de Yamaha había llegado a su cenit con la XTE y que el futuro estaría solo en el bicilíndrico diez válvulas, la casa de Iwata nos sorprendió de nuevo al presentar en el otoño del pasado año la nueva «Ténéré», esta vez totalmente remodelada y dotada de la tecnología «Génesis»: cinco válvulas por cilindro y refrigeración líquida.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



TÉNÉRÉ



ESTA prueba, que os ofrecemos en exclusiva, no ha sido nada fácil. Localizar una XTZ fue extraordinariamente complejo, y luego, una vez en España, nos encontramos con terribles condiciones meteorológicas que nos persiguieron implacablemente en los primeros compases de la misma. La nieve y la temperatura, muy por debajo de los cero grados en la Sierra de Madrid, provocaron además una fuerte caída, al pisar una placa de hielo, que dejó un tanto maltrecho el flamante, pero también muy frágil, carenado de la nueva XTZ. Al ser la única unidad disponible se nos cayó el alma a los pies, pero después de una delicada operación de cirugía estética (llevada a cabo con bastante éxito por nuestro colaborador Eduardo Galán) recobró toda su belleza original, quedando sólo alguna pequeña «cicatriz» sin disimular.

POR FIN EN SERIE

En Iwata son especialistas en desconcertar al personal; llegamos a pensar que este modelo nunca conocería la luz, ya que, si se hubiera seguido el orden cronológico, esta moto, que se gestó en los París-Dakar y Faraoes de los años '86 y '87 (primer refrigerada por aire y de 660 c.c. y posteriormente ya refrigerada por agua y con una cilindrada de 750 c.c.) tendría que haber salido a la luz antes que su hermana bicilíndrica. Pero mirándolo desde otro prisma, cabe también pensar que la jugada estaba ya meditada con mucha antelación. Porque es precisamente ahora cuando la XTZ 660 tiene más razón de existir, ya que ocupará un escalón totalmente lógico, justo el que estaba libre entre la XTE y Super Ténéré bicilíndricas, un escalón que nunca llegó a cubrir bien la Ténéré bifaro, ni tampoco ninguna otra trail de la competencia.

Para ello ha sido preciso romper moldes y empezar de nuevo, ya que de la XTZ 660 puede decirse que lo único que hereda de sus hermanas de sangre son algunos planteamientos básicos, pero prácticamente ni una sola pieza.

CIFRA IMPAR

Tan sólo una marca europea, Aprilia, en su trail Pegaso 600, se ha atrevido a rivalizar tecnológicamente con Yamaha incorporando también a su monocilíndrica una culata de cinco válvulas.

Como en la italiana, y como en todos los motores Yamaha de cinco válvulas, dos son de escape y tres de admisión. La cadena

de la distribución en la XTZ ocurre, como en el motor refrigerado por aire, por el lateral izquierdo del cilindro y también como en el XT un solo árbol de levas se encarga de abrir válvulas y unos muelles (dobles) de cerrarlas.

Los bajos del motor, aunque similares y con carrera igual que en la Ténéré 600, han sufrido una profunda remodelación. La necesaria bomba de agua se ha alojado delante de la campana del embrague (éste tiene ahora su leva de accionamiento sobre la tapa en vez de ir en el lado contrario del motor) en una posición muy baja, quedando bien protegida por la plancha de aluminio que cubre los cárteres.

Los 659 c.c. se han conseguido a costa de aumentar en cinco milímetros el diámetro del pistón. La cifra podía haber sido tal vez cualquier otra, pero en Yamaha parece que tenían muy claro que, exceptuando la Suzuki DR Big 800, que está en otra onda, su XTZ, aunque fuera por exigua diferencia (652 c.c. cubica la Kawasaki Tengai y 644 la Honda Dominator, sus más directas rivales) tenía que ser en su categoría la que tuviera el cubicaje más alto... Marketing y argumentos de ventas... pero también búsqueda con cilindrada alta de buena potencia y sobre todo buen par, fundamental en trail de sus características.

Evidentemente el incremento de cilindrada y número de válvulas se ha visto acompañado por una seria reforma en los carburadores. Estos continúan siendo dos, de la casa japonesa Teikei, uno de ellos con su cuba y tradicional campana accionada manualmente con el mando del acelerador, y el segundo a depresión. Este segundo cuerpo de carburador (sin cuba), que entra en funcionamiento a partir de medio régimen (ha visto aumentado su diámetro hasta 35 mm., antes 30) se «alimenta» por medio de un pequeño conducto que, a modo de cordón umbilical, conecta su chicle principal con la cuba del primer carburador.

La refrigeración líquida cumple una doble misión en la nueva Ténéré ya que, además de hacer que el motor trabaje siempre a una temperatura constante, filtra de forma muy eficaz los ruidos mecánicos internos que, todo hay que decirlo, en su antecesora eran bastante elevados.

Continuando con los fluidos, el aceite ahora se aloja de nuevo en los tubos del chasis (el motor es de los denominados de cárter seco) y tiene, como en las primeras Ténéré, su boca de llenado situada entre la tija superior de la dirección y el depósito

de gasolina. Con ello se han conseguido dos cosas muy importantes, ya que el hueco dejado libre por el depósito de aceite en la triangulación posterior del chasis (que no es desmontable) está ocupado ahora por el filtro del aire, y a su vez, el espacio que este filtro restaba al depósito de gasolina se ha ganado totalmente. El elemento filtrante, de papel en la XTZ y de espuma en la Ténéré 600, queda peor protegido del polvo pero a cambio el nuevo tanque presenta un volumen externo considerablemente inferior al de la Ténéré bifaro (mejor postura de conducción) sin apenas haber perdido capacidad.

Otro aspecto importante, como es la colocación del radiador (asistido además por un electroventilador), también ha sido resuelto de forma bastante tradicional, «colgándolo» de la cuna principal del chasis, un lugar un tanto crítico en caso de caída, más que nada porque, como no está centrado, sobresale más por el lado izquierdo del motor.

EL RESULTADO

Lo que han buscado con todas estas reformas los técnicos japoneses es dulcificar aún más la ya de por sí rectilínea curva de potencia de la anterior Ténéré y obtener más par. En definitiva, hacer el motor más aprovechable a cualquier régimen, lo mismo que hizo Suzuki en su día con la Big al subir la cilindrada de 750 a 800 c.c.

Como en el caso de la moto de Hamamatsu, caballos ciertamente no se han conseguido muchos, tampoco era éste el objetivo. Según la lectura de nuestro «banco» Bosch (también hay que puntualizar que el motor de la XTZ iba todavía un poco «duro») la Ténéré 660 daba, a un régimen de 5.780 r.p.m. 44 CV., poco más de tres de ganancia con respecto a la 600. En donde sí ha conseguido una mejora espectacular es en los valores del par máximo, ahora 6,10 mkg. a 4.710 r.p.m., mientras que en la prueba que hicimos en el año '88 la Ténéré «bifaro» nos dio tan sólo 5,08 mkg. a 5.420 r.p.m., la cifra más baja entre las motos de su cilindrada. En la práctica, volviendo a la Ténéré del '91, el resultado es que nos encontramos con un motor mucho más «lleno» a cualquier régimen y que «anda» considerablemente más que su antecesor.

Pero lo que más sorprende en todo esto es que el habitual carácter de este propulsor monocilíndrico japonés apenas ha cambiado. Continúa siendo un tanto perezoso a la hora de su-

AL DETALLE

Antirrobo: Como ya es casi una norma obligada en cualquier trail que se precie, éste va incorporado en la propia cerradura de contacto. Sólo bloca hacia el lado izquierdo, y, como en toda la gama Yamaha, la posición de «parking» es la última (en vez de la penúltima, como en las Honda, por ejemplo), con lo que resulta fácil dejarse involuntariamente conectadas las luces de posición (con la consiguiente descarga de la batería).

Llaves: Una sola para todo (contacto, tapón del depósito y antirrobo del casco). Para abrir la caja de herramientas se necesita un destornillador o en su defecto una moneda; para evitar a los «depredadores», Yamaha ha incorporado en la tapa de esta caja un cable de acero trenzado que sólo puede retirarse al abrir el antirrobo para el casco.

Retrovisores: En uso «off-road» se aflojan con cierta facilidad. Sus formas son ahora cuadradas (redondos en la moto presentada en Colonia) y su brazo mucho más corto. Se ve bien con ellos y no vibran apenas.

Caballote: Sólo pata de cabra. Incorpora un desconectador eléctrico como en la Ténéré monocilíndrica de aire y también, como en ésta, la superficie de contacto con el suelo es amplia, de forma que en terrenos poco consistentes la moto no se cae.

Bocina: Lo justo para dejarnos oír en ciudad, pero en carretera el sonido que emite es insuficiente.

Asiento: Muy confortable, no cansa las posaderas al viajar solo, pero, en compañía, el pasajero no disfrutará tanto como nosotros, ya que el espumado en esta zona es menos grueso. En campo, en caso de tener que «remar» para salvar una situación apurada, la anchura del conjunto nos dificultará esta operación. El tapizado es muy resistente.

Herramientas: El juego habitual. El compartimento donde van alojadas resulta poco estanco, pero dada la fiabilidad que siempre ha caracterizado a los propulsores monocilíndricos de Yamaha no es muy probable que las necesitemos.

Gasolina: El depósito, según el catálogo de Yamaha, ha perdido tan sólo tres litros con respecto a la Ténéré 600, por lo que el centro de gravedad está ahora más alto, aunque, a pesar de ello, no se ha podido suprimir la bomba (de membrana) de gasolina, ya que el grifo queda aún por debajo del nivel del carburador. Con las nuevas formas de este tanque se facilita la conducción «off-road», pero, pensando en largos viajes por asfalto, no es fácil adaptar sobre él ningún tipo de bolsa sobredepósito.

Starter: Como en la Super Ténéré, el tirador va sobre los anclajes del manillar.

Manillar: Un «pelín» cerrado de puntas, incorpora en sus extremos los típicos contrapesos antivibraciones, pero en su caso éstos van, además, sobre silentbloks, lo mismo que el propio manillar, lo que da un tacto un tanto falso a la dirección.

Empuñaduras: Tienen el grosor adecuado, pero destiñen al contacto de la mano desnuda. La adherencia que ofrecen es excelente.

Palancas: Sólo está articulada la del cambio. La del freno trasero, al ser de hierro, se endereza con facilidad en caso de que se

doble en una caída (algo más que probable, ya que sobresale mucho). No sucede lo mismo con las manetas, que se parten al intentar enderezarlas. Por suerte, los contrapesos del manillar las libran del primer impacto. Las proporciones de éstas son las adecuadas para una mano de talla media. De serie, la XTZ, como todas las Yamaha trail, incorpora unos prácticos cubremanetas.

Mandos: Prácticamente idénticos a los de la Super Ténéré. En ésta ya los criticamos por su austeridad, ya que ni tan siquiera incorporaban el mando de ráfagas, algo que en la XTZ también se ha olvidado incomprensiblemente. La intermitencia se puede desconectar con tan sólo oprimir su pulsador.

Reposapiés: Bastante anchos y cubiertos con una funda de goma de quita y pon. Esta goma, además, filtra sus buenas vibraciones. Los del pasajero (también llevan recubrimiento de goma), que son dignos de una superbike, quedan en una posición baja y retrasada, resultando comodísimos.

Instrumentación: Totalmente «asfáltico» el cuadro de la XTZ. Su diseño no tiene nada que ver con el de su antecesora la Ténéré 600, aunque el velocímetro y el cuentarrevoluciones guardan la misma disposición.

Como la refrigeración del motor ahora es líquida, la XTZ incorpora entre estos dos relojes el obligatorio termómetro de agua, mientras que los chivatos (luces, punto muerto e intermitencia) y la puesta a cero del cuentakilómetros parcial, también están en el centro de esta consola.

Escape: Se continúan utilizando dos colectores independientes (uno para cada válvula de escape; de admisión hay tres), que se unen en un grueso tubo; éste, a su vez, desemboca en un enorme silenciador fabricado a base de chapa de acero. Yamaha, para adaptar esta pieza, ha tenido que modificar la triangulación posterior del chasis. Todo el sistema de escape está protegido con planchas perforadas para evitar posibles quemaduras al pasaje.

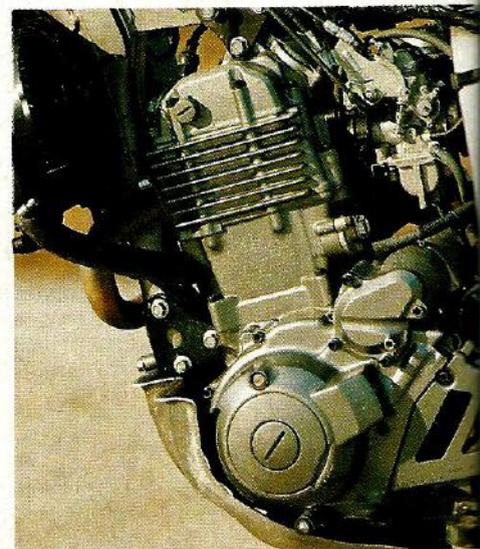
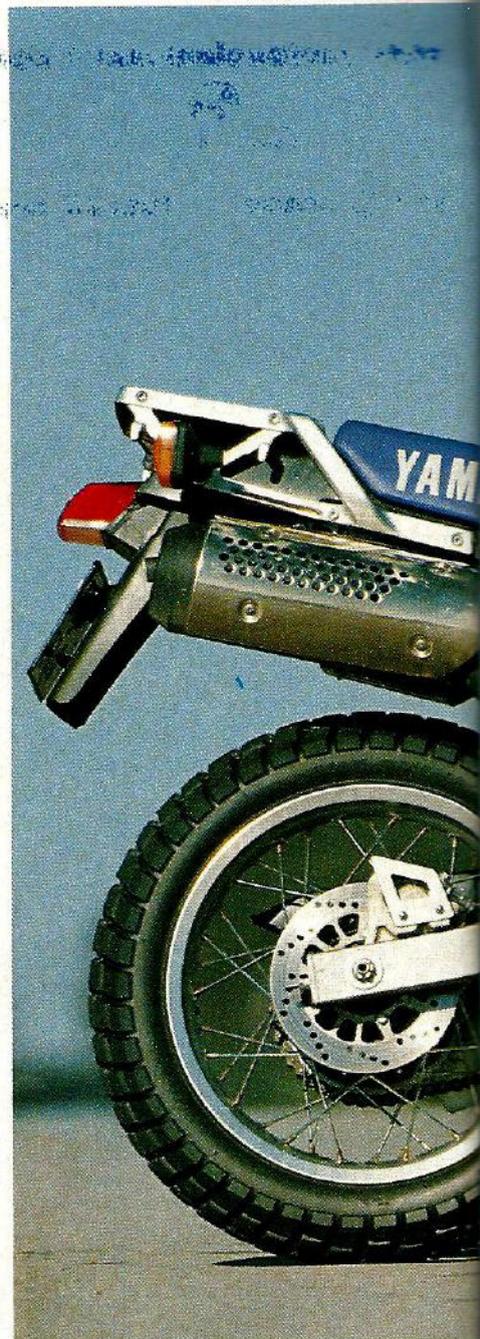
Protección motor: Muy similar a la del modelo antecesor. Está fabricado en duraluminio y convenientemente perforado para evitar que el barro se acumule tras él.

Faro: La moda manda y la excelente doble óptica de la Ténéré 600 ha tenido que dejar paso a un más discreto faro, eso sí, halógeno, de formas rectangulares tipo FJ 1200. Su eficacia no es la misma.

Equipajes: El portabultos es similar al de la Super Ténéré. La parrilla, completamente plana, está, sin duda, pensada para facilitar la colocación de un «topcase». En sus laterales hay dos cómodas asas y cuatro anclajes para atar los pulpos. Yamaha recomienda no cargarla con más de cinco kilos de peso.

Embrague: En campo, si se abusa de él, tiende a hincharse, pero al poco tiempo, si le damos un respiro, se recuperará. Su tacto es suave y resulta muy progresivo.

Cambio: Como pasaba en la Ténéré 600, localizar el «punto muerto» no siempre es fácil en caliente. El selector continúa teniendo demasiado recorrido entre marchas. A favor podemos decir que la posición de la palanca está muy acertada e incluso con gruesas botas de cross resulta fácil cambiar.

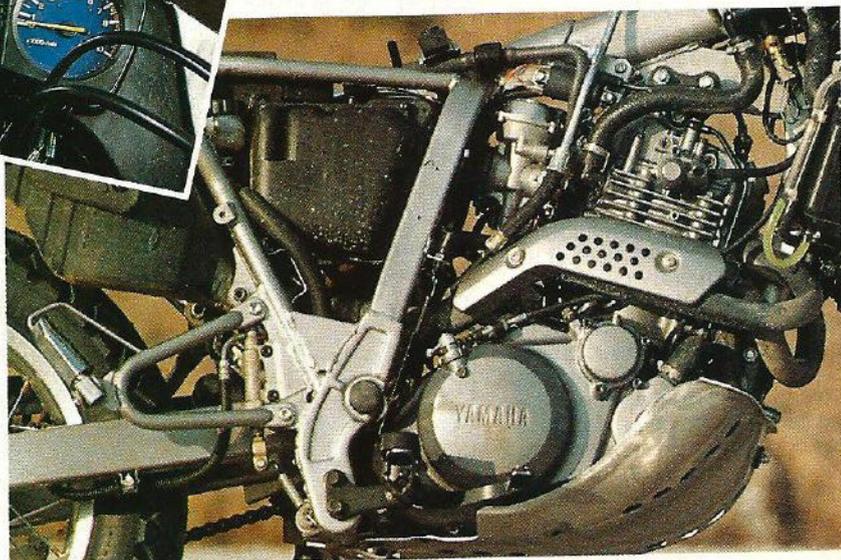
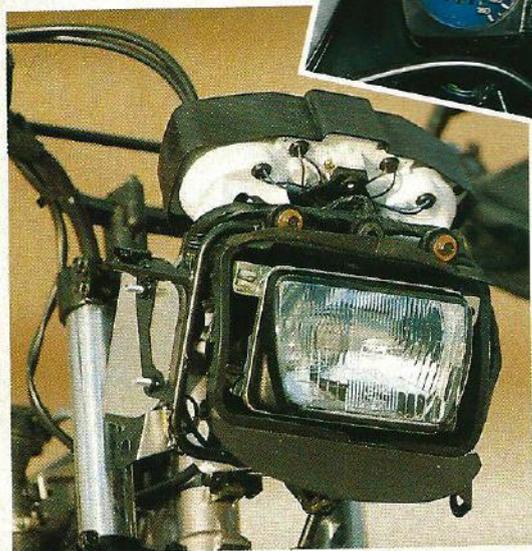


www.motosclasicas80.com



Info@motosclasicas80.com

La Ya «maja» vestida y desnuda. Cualquier parecido con la Tenéré 600 es mera coincidencia; en conducción nocturna echaremos de menos la doble óptica de esta.



TÉNÉRÉ

bir de vueltas pero aguanta lo que le echen. Parece que le da lo mismo que reduzcas una marcha o no, prácticamente puede decirse que él solito enseguida estabiliza su régimen de giro más óptimo, no encontrándose cómodo por encima de las 5.500/6.000 r.p.m. (justo donde empieza a decrecer su curva de potencia).

En esto, sin duda, la relación de cambio tiene muchísimo que ver, ya que continúa siendo muy abierta y hay mucho escalón entre marcha y marcha, sobre todo en las dos últimas. Hay que tener en cuenta también que ahora los rozamientos y arrastres internos del motor (bomba de agua, bomba de engrase sobredimensionada, así como el peso de todo el conjunto) son notablemente mayores, por lo que lo que se gana por un lado también se pierde por el otro.

CHASIS

En cuanto al chasis, mantiene la base tradicional (tubos de acero) y la misma configuración (monocuna), pero las geometrías y el tipo de tubo varían de forma radical.

El avance de la dirección se ha reducido en cuatro milímetros y el ángulo de la pipa de la dirección en 0,6 grados. La horquilla ha ganado en grosor de sus barras (ahora 43 mm., antes 41), pero pierde recorrido (220 mm. ahora y 255 antes). El basculante, rectangular, como casi la totalidad de la nueva tubería que se utiliza para el chasis, también cambia de medidas, incrementando su longitud en dos centímetros.

Con todo esto lo que se ha hecho es «asfaltizar» un poco más a la Ténéré; al fin y al cabo esto, según los estudios de marketing y de mercado de Yamaha, es lo que al parecer querían los clientes del monocilíndrico: una trail estable en carretera y con buen equipamiento, apta para hacer largos viajes a dúo y que luego, aunque sea de forma tímida, podamos salir con garantías un poco del asfalto.

De la teoría a la práctica. Ahora la Ténéré resulta mucho más larga, casi 6,5 centímetros, lo que le da un aplomo que antes no tenía en recta y curvas rápidas, sin que, además, haya perdido tanta eficacia en campo, en uso «off-road», como inicialmente sospechábamos. Lo malo de verdad es el incremento de peso (la XTZ pesa cerca de 190 kilos con todos los llenos hechos), algo que le resta soltura fuera del asfalto si la comparamos con la «vieja» y mítica Ténéré.

Y ya que estamos hablando



CIUDAD

A pesar de que Yamaha anuncia que la altura del asiento es de sólo 865 mm. (15 menos que en la Ténéré 600), en la XTZ no resulta fácil llegar con ambos pies al suelo si no superamos el metro setenta. Más que nada, a causa de que se han de abrir mucho las piernas para superar la considerable anchura de la base del asiento y de las tapas laterales.

Por suerte, como el ángulo de giro de la dirección es bastante generoso, la nueva Ténéré, a pesar también de su mayor tara, se desenvuelve entre el tráfico urbano como su antecesora.

La primera marcha, muy larga, y la suavidad de respuesta del motor de cinco válvulas, ya de por sí notable en el modelo anterior de cuatro, nos permitirá destacarnos enseguida en las salidas de semáforo.

CARRETERA

Como decíamos en el apartado anterior, a pesar del incremento de peso la XTZ conserva intactas las excelentes cualidades ruterías de la Ténéré 600, ya que tanto a nivel de frenos (sobredimensionados) como de medidas de las ruedas, el incremento de potencia y peso ha sido bien estudiado.

Lástima de la excesiva elasticidad que tienen los silentblock, que sirven de anclaje al manillar, ya que con ellos se pierde algo de tacto en la dirección.

En carreteras reviradas nada que reprochar al chasis o a los frenos. Tan sólo circulando con «paquete» y equipaje, si no se usa la poderosa retención del motor, el disco delantero puede llegar a fatigarse, bajando entonces de forma acusada su rendimiento. Es en este tipo de firmes en donde la XTZ puede sacar a relucir mejor sus cualidades y, a pesar de que aparentemente parece que tiene poca patada, con este monocilíndrico se puede circular muy, pero que muy deprisa, sin ser necesario además apenas tocar el cambio.

Con los 20 litros de capacidad de su depósito de combustible tenemos garantizada una autonomía media de algo más de trescientos kilómetros, lo que no está nada mal y sigue siendo muy superior a la de alguna de sus rivales más directas, como es el caso de la Honda Dominator.

AUTOPISTA

La adversa climatología que nos persiguió los días de la prueba no nos permitió realizar nuestras habituales pruebas de velocidad. Pero pudimos realizar los suficientes kilómetros por autopista para comprobar que la XTZ aguanta sin problemas medias muy próximas a los 140 km/h. Con dos personas a bordo alcanzamos sin problemas, en cuanto nos empleamos un poco, los 160 km/h. (de velocímetro). A esta velocidad el nuevo producto de Iwata va como por railes y no tiene esos cabeceos de dirección que tanto se acusaban en la 600. Se notan esos dos centímetros de más que hay en su distancia entre ejes.

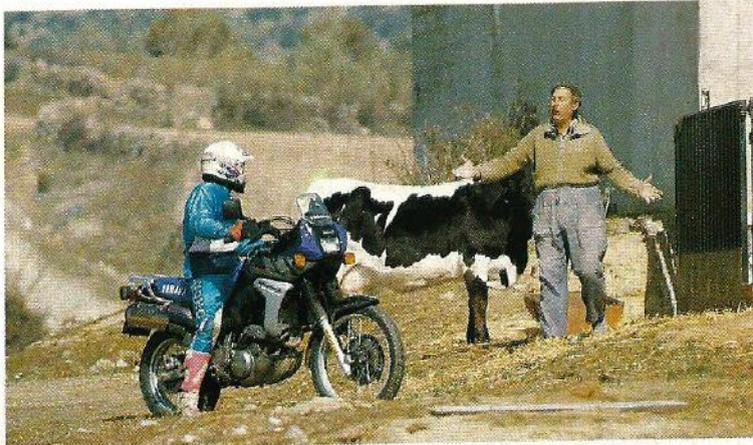
El carenado, al estar situado más alto que en la Ténéré 600, protege al piloto más que en ésta, y eso que la altura y la anchura de la cúpula son prácticamente las mismas. Además, al ser de un plástico de mayor calidad, la cúpula es mucho más transparente que en la Ténéré bifaro y no distorsiona la imagen,

la XTZ. No es difícil, adoptando, eso sí, una postura «tipo supermotard» o en curvas bien peraltadas llegar a tocar con los reposapiés en el suelo. Lástima de la excesiva «dulzura» de sus amortiguaciones, que en carreteras bacheadas llegan a hacer tope, sobre todo en el tren delantero.

«OFF-ROAD»

Progresivamente, según han ido pasando los años y los modelos, la Ténéré ha ido perdiendo las excelentes cualidades «off-road» que la caracterizaban, en pro de una mayor versatilidad en carretera.

El modelo bifaro ya de por sí se mostraba bastante torpe en campo a causa de su volumen y peso. Esto en la XTZ 660 se acentúa aún más porque es todavía más grande y pesada; son las desventajas de disfrutar de algunos «gadgets» como la puesta en marcha eléctrica (como en la XT E, no existe la alternativa mecánica), la refrigeración líquida (que asegura que no



¡Tampoco es para ponerse así! La nueva Ténéré es aún más silenciosa y ecológica que antes. Admite gasolina sin plomo.

pudiéndonos acurrucar tras ella sin problemas en busca de una mayor penetración aerodinámica, o simplemente para protegernos de las condiciones meteorológicas. Con el desarrollo de origen resulta prácticamente imposible que la aguja del cuentavuelts entre la zona roja, que, por cierto, sigue estando en las 7.000 r.p.m. como antaño.

SPORT

Su largo recorrido de selector no facilita la conducción racing, pero es sorprendente hasta dónde se puede llegar a tumbar con

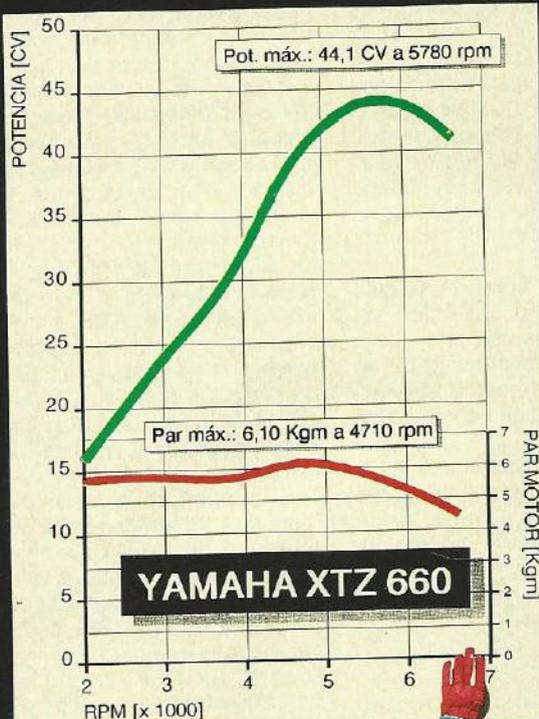
se pierdan caballos en caliente) y un completo equipamiento.

La Ténéré XTZ 660 está ahora en este apartado mucho más próxima a su hermana bicilíndrica la Super Ténéré que a la XT de arranque eléctrico. Además, los neumáticos de origen, unos Bridgestone en la unidad de pruebas, no permiten muchas alegrías con el piso mojado, por lo que enseguida los sustituimos por unos Michelin T 65, que, si bien en campo no son tampoco los más apropiados, en asfalto puedes hacer con ellos unas tumbadas gloriosas.

FICHA TECNICA

Motor	Monocilindrico cuatro tiempos refrigerado por agua
Distribución	Simple árbol de levas en culata, cinco válvulas, tres de admisión, dos de escape, cadena
Cilindrada	659 c.c.
Diámetro x carrera	100x84 mm.
Compresión	9,21
Potencia máxima	No declarada
Par máximo	No declarado
Alimentación	Doble carburador Teikkey 26/35 mm. YDIS
Engrase	Cárter seco
Arranque	Eléctrico
Encendido	Digital
Batería	12 V 8 A
Embrague	Multidisco en aceite
Cambio	Cinco velocidades
Chasis	Acero, tipo «diamond», motor integrado. Angulo de pipa, 28. Avenca, 112 mm.
Suspensión del.	Horquilla telescópica. Barras, 43 mm.; recorrido, 220 mm.
Suspensión tras.	Sistema monocross. Monoamortiguador Bilstein de gas, depósito separado, regulación en precarga de muelle y compresión de hidráulico
Recorrido	200 mm.
Freno delantero	Disco 282 mm.; pinza doble pistón paralelo
Freno trasero	Disco 200 mm.; pinza simple pistón
Rueda delantera	90/90-21
Llanta	1,85x21"
Rueda trasera	129/90-17
Llanta	2,75x17"
Longitud total	2.275 mm.
Anchura máxima	850 mm.
Altura asiento	865 mm.
Distancia entre ejes	1.490 mm.
Peso en vacío	168 kg.
Peso lleno	187 kg.
Capacidad depósito	20 litros
Precio	?

BANCO DE PRUEBAS



nos resta hablar de los frenos. El delantero (de 282 mm. de diámetro), equipado con una poderosa pinza Nissin de doble pistón paralelo, hace muy bien su trabajo, recupera enseguida tras un chapuzón y el disco está perfectamente protegido por una pieza de plástico en forma de media luna.

El freno trasero, según el catálogo de Yamaha, tiene menos diámetro que el de la Ténéré antigua, pero nosotros aseguráramos que es idéntico y, si pierde unos milímetros de diámetro, los gana en superficie de frenada (más ancha). La pinza de este disco es monopistón y su nivel de funcionamiento queda a la altura del conjunto.

A MEDIO CAMINO

Es exactamente en donde se encuentra la nueva Ténéré, a mitad de camino entre la Super Ténéré y la XT, entre Africa Twin y Dominator, aunque el sendero elegido en su caso no apunta hacia Dakar, a pesar de que por motivos comerciales conserve su legendario y rimbombante nombre africano.

A este nuevo producto de la casa de los tres diapasones le va más otro ritmo, otro tipo de música, como es el concierto de las bocinas y el tráfico rodado de las ciudades o el canto de los pájaros, el mugido de las vacas



TÉNÉRÉ

de «off-road» hay que puntualizar que, a pesar de los recortes en las amortiguaciones, la trasera, y eso que ha perdido más de 50 mm. de recorrido con respecto a la Ténéré 600, resulta aún muy eficaz. Si bien en carretera todos los probadores la hemos criticado por su tacto demasiado blando para un uso deporti-

vo (para el que, sin duda, no está estudiada la XTZ), en campo y en carreteras de segundo orden absorbe y digiere todos los baches con gran facilidad. Es evidente que para hacer enduro hay motos mucho más adecuadas entre las trail, pero si la XTZ pesara lo que una Kawasaki KLR, por ejemplo (153 kilos en vacío contra los 187 declarados por Yamaha), otro gallo cantaría. En otro orden de cosas sólo

El pie en esta foto sobra..., y la mano también. Bromas aparte, el chasis de la XTZ 660 te puede permitir estas libertades.

o el romper de las olas en los más recónditos rincones.

De todas formas, el hombre siempre mandará sobre la máquina y cualquier sitio será bueno para la XTZ, que lo admitirá todo y lo único que te pedirá (más que nada en uso «off-road») será un poco de tranquilidad y gasolina (normal o sin plomo) para llegar hasta allí. □

José M.ª Torres-Acero

Fotos: J. Olivares