



Hace poco, un día cualquiera, contesto al teléfono y una voz que no reconozco, me dice que tengo que ir a Tuluá. Intrigado le pregunto quién es él y cómo supo de nosotros, entonces me cuenta que es "El paisita" de Servihonda, y prosigue repitiendo que necesita que yo vaya a Tuluá, pues tiene una moto a la que vale la pena hacerle un artículo y luego me suelta lo siguiente: "Usted no me va a hacer pero a un conocido le dio por hacer una moto con el motor de un Renault 4 ¡y funciona!". Luego de esto, como es apenas lógico, le hice muchas preguntas, y al final cuadramos una fecha para conocer el intrigante aparato.

José Noé Soto, es tuluense y tiene 32 años, de los cuales más de la mitad los ha dedicado a la mecánica, en principio motivado por su padre, un hombre que también le jalaba al asunto. Desde pequeño, nos cuenta José, se acostumbro al sonido de las motos europeas que su padre arreglaba, Royal Enfield, BSA, Triumph, Norton y otras por el estilo, formaron en él una afición a estas máquinas legendarias, las cuales defiende por encima de cualquier japonesa actual.

Algún día a finales del 98', observan-

do una Kawasaki KZ 650, que tenía en su taller, a José se le ocurrió que podía montar el motor de un Renault 4 y así comenzó un proceso que tardó casi un año, donde se vio enfrentado a cualquier cantidad de problemas, técnicos y económicos, pero al final logró su objetivo, demostrando que todo es posible cuando se tiene empeño. Ahora José puede presumir de tener la única moto con motor de R4 en el mundo, pues esta casi seguro de que a nadie en ningún lugar del planeta se le ha ocurrido algo semejante y mucho menos lo ha llevado a cabo.

Pero claro, a todos nos interesa saber como es la KR 4, para eso fui hasta Tuluá, para verla de cerca, para escucharla sonar y si me dejaban, para darle una vuelta. Pero antes comencemos por tratar de describir la máquina y los principales aspectos de su construcción.

El motor se lo cambió a un amigo por un juego completo de herramientas Craftsman, perteneció a uno de los primeros R4 y su cilindrada es de 850cc; para acomodarlo en la Kawa, José tuvo que modificar el chasis, bajando un poco la cuna y reforzando algunas zonas, además fue necesario fabricar un nuevo múltiple de admisión y escape, con el carburador ubicado al costado izquierdo de la moto; a propósito el carburador procede de un Suzuki LJ 80. El motor fue alojado de forma transversal a la marcha, igual a como venía el motor original, que también era de 4 cilindros. Pero quedaban más problemas por resolver, Para refrigerar el motor José aprovecho el radiador de una Honda CBX 500, sin ventilador, pues según él, el aire que da de lleno en el motor hace el resto y debe tener razón pues nunca se pasó de temperatura mientras estuvo en mis manos y creo que abuse un poco de ella.

Ustedes se preguntaran por la transmisión, pues resulta que a José se le ocurrió montar una caja independiente, acoplada a un embrague en seco y conectada al motor por medio de una cadena que esta ubicada al lado izquierdo; un sistema muy usado en las motos antiguas; inclusive todavía las Harley utilizan un sistema similar. Gracias a esta solución tan acertada, la moto cuenta con 4 velocidades, con el arranque eléctrico original del motor y además con arranque a patada, un detalle que descreta a todo el mundo, incluido quien esto escribe.

En el aspecto estético, como su creador me decía, la moto esta en "obra negra" y es muy comprensible, pues a él nadie le paga el tiempo que dedica en ella y además la KR 4 se ha construido con un presupuesto muy limitado, pues su creador a pesar de que esta sobrado en capacidades, económicamente no tiene tanta solvencia y esto lo ha obligado a echar mano de todo lo que ha tenido a su alcance, sin preocuparse demasiado por la estética o los terminados, aunque lo verdaderamente importante es que ha conseguido realizar su proyecto y de paso nos demuestra que no hay ideas imposibles y que en Colombia, en muchos lugares, se esconden verdaderos talentos que por falta de apoyo terminan perdiéndose o en el mejor de los casos son aprovechados en el exterior.

Para prender la KR 4 se puede elegir entre el botón o el cranck, pero a José le gusta más usar el pie, al fin y al cabo es un enamorado de las motos antiguas. El proceso es sencillo, gira la llave y da unos golpes al acelerador, luego se para en el taco al lado derecho y con el otro pie da una patada seca, a lo cual el motor responde inmediatamente produciendo un sonido ronco, que sale por cuatro tubos corta-

## La Bestia Negra

# KR4

**La KR4 es única en su especie. Todavía necesita trabajo, pero el objetivo principal de su creador ya esta cumplido: Hacer una moto con motor de Renault 4.**





# No baje al centro

# Macro Motos

*Servicio y Calidad en Grande..!*

Tiene para usted una gran variedad de repuestos para motos:

YAMAHA • Kawasaki • HONDA • SUZUKI • Plus



**Estamos en San Juan Con la 68**



**NUEVO SERVICIO**

**Mecánica a crédito**  
para motos de 2 y 4 tiempos

Tels: **2603072**  
**2304145** **Macro Motos**

*Servicio y Calidad en Grande..!*

dos bajo el motor, uno por cilindro. El momento es sin duda emocionante y me lleva a recordar imágenes en blanco y negro de principios de siglo. Máquinas de carreras, con motores grandes y pesados, sin ningún tipo de silenciador, que soltaban todo su poder en improvisadas pistas de arena, en una época en la que apenas se estaban inventando los frenos y las llantas.

Cuando volví a la realidad José me estaba dando las indicaciones para que yo pudiera dominar esa bestia, y es que no sólo se debe tener cuidado con el alternador que gira junto a la pierna derecha, sino que además los cambios son al revés en todo sentido, se accionan con el pie derecho y la primera es arriba, con el resto abajo.

Montado en ella, con el motor rugiendo y observando la forma en que los cilindros se salen a cada lado, se siente uno montado en un toro listo para saltar al ruedo. Cogido de los "cachos" tome el embrague y engrane con fuerza la primera, luego suavemente fui arrancando, tratando al máximo de no calar el motor; una vez en marcha me di cuenta del poder bajo mis piernas, algo apenas lógico, pues este motor fue hecho para mover más de una tonelada y escasamente, conmigo a bordo, podrían haber 300 kilos.

Me encontraba en una carretera angosta, sola y recta, perfecta para exprimir el motor y eso justamente fue lo que hice, fui engranando las cuatro marchas con algo de precaución, pues no quería hacerle ningún daño a la máquina, comencé a acelerar encontrando

*Por el lado derecho sobresale el alternador y la correa que mueve la bomba de agua. El radiador proviene de una Honda CBX 500.*



*El carburador se reubico al costado izquierdo, además se modifico el chasis y se acoplo una caja independiente con embrague en seco y transmisión por cadena.*

un motor lleno de potencia, que responde como si se tratara de una locomotora sin vagones, no podría hablar de velocidad, pues el reloj estaba desconectado, pero tampoco importa mucho, además los viejos tambores no me daban mucha confianza, lo importante es que la moto camina como moto, voltea como moto y ofrece una sensación que hace brotar la adrenalina a chorros, no por la velocidad sino por el poder acrecentado por el magnifico sonido que brota de los cuatro tubos. Si tuviera que compararla con alguna moto, lo más parecido que conozco es una Harley Davidson de las grandes, ya que ambas son colosales, tienen la potencia de un

tanque de guerra y su sonido es una sinfonía, pero con una ventaja para la KR 4, que es un ejemplar único en el mundo.

El resto del tiempo transcurrió entre las fotos y las miradas de todo Tuluá mientras cruzaba el pueblo hacia el negocio del paisita, al que debo agradecerle, pues su interés nos permitió conocer a este inquieto y talentoso tulueño y su impresionante creación, que de ahora en adelante será conocida como la KR 4 "La Bestia Negra".

Agradecimiento especial a: Servihonda Tuluá.  
Texto y Fotos: Juan C. Posada