

CADENAS DE TRANSMISIÓN

# RK TAKASAGO CHAIN

Seguro que te suena la marca japonesa pero, ¿sabías que tiene unos cuantos hitos en el mundo de la competición hasta el punto de haber revolucionado la especialidad de la resistencia? No es su único logro, damos un repaso a su trayectoria y nutrida oferta comercial.



Texto: Marcos Blanco. Fotos: Diego Rojo & Gold and Goose



## Técnica

Cualquier cadena empieza a estirarse desde el mismo instante en que se inicia su uso. Ese estiramiento se debe al juego excesivo entre el perno interior y el casquillo que hace de intermediario con el rodillo que toma contacto con el piñón y la corona, y que degenera en un desgaste entre las primeras piezas,

así como la del rodillo y los platos. La diferencia en el estiramiento entre una cadena estándar y una que monta retenes es que esta última preserva mejor el juego necesario entre el perno y el casquillo, y lo hace de manera exponencial. Al permitir el retén preservar mejor la grasa que lubrica dichos

componentes y así poder evitar su fricción. Muchos son los tipos y tamaños de cadenas que dispone RK, desde las más livianas y resistentes para Moto3 hasta las mencionadas para deportivas y pasando por las de modelos para off road. En las de retenes, la más compleja forma de los labios

de los retenes incrementa su duración. Pero ahí no queda la cosa, y RK además pule la cara interior de la malla que compone el eslabón para que la fricción entre ésta y el retén sea la mínima. También los pernos están fabricados como piezas sólidas cilíndricas en lugar de enrollar una pletina como aplican otros fabricantes.



TransmisiónGP será a partir de ahora el importador de las cadenas para España. Daisuke Takagoshi, responsable técnico de RK, hizo la pertinente presentación de los afamados componentes japoneses.

# R

K son las iniciales de Rollen Ketten, traducción de Cadena de Rodillos en alemán; y tiene su explicación en que cuando la empresa japonesa empezó su actividad en la primera mitad del S. XX como suministrador

de cadenas industriales, era la tecnología alemana la referencia.

RK Takasago Chain emplea a unas 145 personas. Empezó su actividad con el suministro a fábricas de alimentación, que todavía mantiene. La fábrica está en Kumagaya, a una hora al norte de Tokio, y cuenta con oficinas en la propia capital, en Nigata y Hamamatsu. Esta última para dar soporte a las marcas Suzuki y Yamaha como OEM (Original Equipment Manufacturer).

En 1932 inicia su actividad la Takasago Tekko Co. Ltd. y en 1947 se establece el departamento de cadenas en Takasago Iron Works, cuatro años más tarde se crea Takasago Chain Ltd. como fabricante de cadenas para bicicletas, y un par de años más tarde inicia la producción de cadenas para moto. En 1961 empieza el suministro a Honda, Suzuki (1964) y Yamaha (1965), contando con más de cincuenta años de experiencia.

## ■ ÉXITO EN COMPETICIÓN

Es en 1967 cuando empieza a funcionar la actual fábrica ubicada en Saitama, y justo una década después el equipo Honda (exHRC) gana las 24 Horas del Bol D'or con la particularidad de emplear una sola cadena durante toda la prueba de resistencia: la novedosa cadena de retenes RK; cuando lo acostumbrado en aquella época era emplear por lo menos tres cadenas durante la exigente competición. Un par de años antes (1975) había empezado su desarrollo junto a Suzuki; y un año más tarde (1978) el equipo Yoshimura estrena con victoria la primera edición de las 8 Horas de Suzuka; el tercer clasificado también emplearía material RK. Ese mismo año, al retén original con sección circular O-ring se suma la evolución RX-ring, cuya sección en forma de X duplica la vida de uso de la cadena al mejorar la retención de la grasa gracias a su doble labio, y que supone una doble retención pero con menor superficie de contacto de este retén con respecto al circular O-ring.

Entramos en los coloridos años ochenta y RK inicia la producción de las atractivas cadenas doradas en 1983. Un par de años después, y tras confirmarse el éxito de una prueba deportiva tan dura como el rallye Paris-Dakar, se inicia el desarrollo del XW-ring, con unos retenes específicos más eficaces que conservan la necesaria lubricación del interior de los eslabones, así como evitar la entrada de agentes nocivos como la fina arena del desierto, y que en contacto con la grasa actuaría como un auténtico esmeril en el mecanismo de los eslabones. Gracias a sus dos sellos de lubricación y tres labios de contacto, y claramente diferenciado de la simple sección circular del O-ring. En definitiva, RK contribuyó a los éxitos del equipo oficial HRC en el desierto entre 1986 y 1989.

En 1987 la Honda VFR400 es la primera moto en equipar de serie la cadena RX-ring.

A mediados de los noventa se culmina el suministro por parte de RK a los cuatro puntales japoneses con su designación como OEM también para Kawasaki. Un año antes (1994) empieza la producción de las cadenas de colores: el corporativismo alcanza a la transmisión secundaria.

Debido a la exigencia en competición concierne al peso, se desarrolla el U-Ring: la cadena de competición en pista más ligera. ¿El resultado? Dominar las 8 Horas de Suzuka desde 1997 y contribuir a los éxitos de HRC en los Grandes Premios de 250 cc en 1997 y 2001.

En 1998 se desarrolla junto a los equipos participantes en las 8 Horas de Suzuka la cadena del tipo UW-ring, y que con el mismo ancho que una U-ring incrementaba su capacidad para la retención de la grasa. El equipo Honda Seven Stars se lleva la edición del 2004 con la 520UWR.

El último logro en competición de RK es bien reciente y no menos apabullante, al conseguir el último Campeonato del Mundo de Resistencia FIM con el equipo GMT94 Yamaha, además de copar el resto del podio. También en el 2017 se conseguía el título de MotoGP con Honda. Así como contribuir a la victoria del Equipo Mugen en el TT Zero de la Isla de Man, la categoría reservada a modelos eléctricos y que lleva ganando durante las cuatro últimas ediciones con las cadenas japonesas.

## ■ ÉXITO EN PRODUCCIÓN

Entramos en el siglo XXI y los principales clientes OEM de RK Chain aplican la ISO9001 desde junio del 2004 y la ISO14001 un año más tarde. En el año 2008 desarrolla la malla forjada para la cadena 520FWRU. Las mallas son las placas laterales metálicas que forman el eslabón. Un par de años después la compañía se fusiona con RKSA, pasando a llamarse RK Japan.

RK Takasago Chain produce integralmente los componentes metálicos de sus cadenas, y cuenta con una experiencia de más de 60 años de producción y desarrollo.

Entre sus logros más recientes se encuentra el de haber reducido el tamaño de la cadena de transmisión, a petición del cliente, de un modelo tan emblemático y exigente con la mecánica como es la Honda CBR1000RR Fireblade. Pasando de la cadena 530 a 525 RK en una de las últimas evoluciones de la Superbike. También en una especialidad tan exigente como es el Cross Country y donde tradicionalmente en el off road se venía empleando de forma unánime cadenas sin retenes, RK desarrolló una cadena de retenes ultraestrecha basada en la 520MXU para la Honda CRF540RX como primer suministrador. Rizando el rizo, otro modelo tan icónico como es la Suzuki GSX-R1300 Hayabusa, de las más veloces y en su día potentes de las producidas en serie, RK estuvo participando en su I+D desde el principio y ha sido el único proveedor para este modelo como OEM. **M**