

# سنگ یانگ رکستون DKR؛ ۴۵۰ اسب بخار در سینه مبارز کره ای مسابقات داکار - دیجیاتو

سعید علیپور | پنجشنبه، ۱۵ آذر ۱۳۹۷

سنگ یانگ یکی از خودروسازان کره ای است که در مقایسه با هیوندای و کیا شهرت کمتری دارد. این کمپانی تا همین چند سال پیش بیشتر به عنوان سازنده برخی از زشت ترین خودروهای جهان شناخته می شد.



با سیاست جدیدی که سنگ یانگ در پیش گرفت، انقلابی در بخش طراحی رخ داد، طوری که مدل های فعلی این شرکت نه تنها دیگر زشت نیستند، بلکه در برخی موارد از زیبایی و استایل جذابی برخوردار هستند.

کراس اوور کوچک تیوولی بارزترین مثال در این مورد است که به خوبی پیشرفت سنگ یانگ در زمینه طراحی را نمایان می کند. اگر هم نگاهی به مفهومی های اخیر سنگ یانگ داشته باشیم، تقریباً همگی قبول خواهیم کرد که این برند در مسیر درستی قرار گرفته است.



رکستون دیگر مثالی است که می توان به آن اشاره نمود. این شاسی بلند سایز متوسط در فروردین ماه گذشته بود که وارد نسل جدید خود شد. [نسل فعلی رکستون](#) با همکاری استودیوی طراحی پنین فارینا توسعه یافته، به همین جهت نمای ظاهری آن بروزتر و مدرن تر از نسل قبلی احساس می شود.



این نسل از رکستون حامل کد Y400 بوده و در برخی بازارها با پسوند G4 به فروش می رسد. با توجه به شاسی مستقل از بدنه و موتور توانمند، سنگ یانگ حساب ویژه ای رو قابلیت های آفرود این مدل باز کرده است.

به منظور نمایش قابلیت های بالای نسل کنونی رکستون، کره ای ها اخیرا نسخه مخصوص رالی آن را با پسوند DKR توسعه داده اند. همانطور که از این حروف می توان حرف زد، نسخه مورد بحث برای رقابت های رالی داکار 2019 آماده سازی شده است.



رکستون DKR توسط بخش موتور اسپرت سنگ یانگ در اسپانیا توسعه یافته است. در همان نگاه نخست به این خودرو، بیننده متوجه می شود که با یک اتومبیل مخصوص رالی در مسیرهای شنی مواجه است.

به منظور ارتقای قابلیت های آفرود رکستون DKR، تغییرات زیادی هم در نمای ظاهری و هم در بخش فنی داده شده است. تغییرات ظاهری این نسخه به حدی است که تنها شباهت آن با مدل استاندارد را می توان در چراغ های اصلی دانست!



در بخش فنی نیز دامنه تغییرات بسیار گسترده است، تقویت شاسی و سیستم تعلیق اولین اقدامی بوده که مهندسین سنگ یانگ انجام داده اند. بهره گیری از قفل دیفرانسیل خودکار، تعلیق های دوجنابی با کمک فنرها و فنرهای کششی ساخت شرکت پرآوازه King برخی از بهینه سازی ها در بخش فنی هستند.



در کنار شاسی و سیستم تعلیق، در بخش پیشرانه هم تحول بزرگی رخ داده است. این شاسی بلند مسابقه ای، نیروی خود را از یک موتور 458 اسب بخاری V8 که در قسمت میانی نصب شده، دریافت می کند. نیروی این موتور از طریق گیربکس شش سرعته سکونشنال ساخت شرکت SADEV به سمت چرخ های محور عقب ارسال می شود.



به گفته سنگ یانگ، این شاسی بلند 1900 کیلوگرمی برای رسیدن به سرعت 100 کیلومتر در ساعت به 4.4 ثانیه زمان نیاز دارد و قادر است در مسیر مستقیم به نهایت سرعت 195 کیلومتر در ساعت دست پیدا کند.

وظیفه متوقف کردن سنگ یانگ رکستون DKR بر عهده ترمزهای ساخت شرکت AP Racing (زیرمجموعه برمبو) گذاشته شده است. رینگ های 17 اینچی آلایژی این خودرو نیز توسط لاستیک های مخصوص آفرود یوکوهاما Geolandar احاطه شده اند، این لاستیک ها به سیستم کنترل فشار باد از داخل کابین مجهز هستند.



در پشت فرمان رکستون DKR رانندگانی اسپانیایی به نام ها اسکار فورتس (Escar Fuertes) و

دیگو والخو (Diego Vallejo) خواهند نشست. این خودرو بین ششم الی هفدهم ژانویه در کلاس T1-3 به رقابت با سایرین خواهد پرداخت.



بد نیست اشاره کنیم سنگ یانگ سال قبل نیز با نسخه ارتقا یافته از تیوولی در رالی داکار شرکت کرده و موفق به کسب رتبه 32 شده بود. حال باید منتظر ماند و دید که رکستون DKR می تواند در کسب جایگاهی بهتر رانندگان اسپانیایی را یاری کند یا خیر.







ديجياتو