

**FIAT UNO TURBO i.e
THE THREE MUSKETEER**

Anda masih ingat buah tangan Alexander Dumas tentang 3 pendekar Perancis jago anggar? Walau sifat pribadi saling bertolak belakang, mereka selalu kompak menghadapi lawan-lawannya.

Ya, begitulah sepak terjang trio Fiat Uno turbo ini di arena *drag race* kelas 3-3 pada 1998. Saat *drag race* seri ke-7 di Sentul akhir bulan Nopember silam, mereka mampu berprestasi maksimal. Padahal, pemiliknya tidak bermaksud menjadikan mobil mungil itu sebagai kereta pacu khusus *drag race*. Lho, kok bisa ya?

SEGALA SUASANA

Semua bermula ketika Fitra Eri bersama beberapa teman yang memiliki Fiat Uno turbo tertarik mencoba mobilnya untuk ngedrag. Sayang, tidak banyak bengkel yang piawai menangani serta merawat mobil bermesin injeksi dan turbo. Apalagi melakukan korekan optimal untuk balap jarak pendek.

Berbekal segepok informasi hasil KKN (Kerja Keras Non-stop), akhirnya Fitra cs. berhasil menemukan bengkel di daerah Cilandak yang mampu memenuhi kebutuhan mereka. Sebelum memulai korekan, Fitra mewanti dulu para punggawa bengkel tersebut. Intinya, kecuali galak buat ngedrag, mobil tetap bisa dipakai untuk keperluan non balap. Maklum, kupe-kupe ini menjalankan tugas pokok sebagai sarana transportasi sehari-hari.

Menghadapi tantangan tersebut, awak **GARDEN SPEED** yang didaulat mengeset kendaraan tidak kurang akal. Menyadari dapur pacu sudah lengkapi turbo, kilikan diarahkan pada optimasi kerja perangkat doping tenaga tadi. Langkah awal, kepala silinder sedan 1.372cc ini di-*porting* seoptimal mungkin. Khusus lubang buang jatah *porting*-nya paling intensif demi mendapatkan aliran gas sisa pembakaran selancar mungkin. Berbeda dengan teknik kilikanyang lazim dipilih, **tim GARDEN SPEED** tidak membubut kepala silinder. Malah pada trio Uno turbo, perbandingan kompresi diturunkan dari 7,8 : 1 (standar) menjadi 7,2 : 1. Caranya? "dengan teknik khusus. Tapi bagaimana caranya, itu rahasia", ujar seorang mekanik. Bisa jadi dilakukan melalui penambahan ketebalan gasket kepala silinder atau memperbesar volume ruang bakarnya.

Berikutnya, kinerja peranti turbo ditingkatkan melalui perubahan pada *wastegate*-nya. Namun komponen ini tetap bekerja sejak putaran mesin mencapai 3.000rpm. Kerja komponen rumah keong bermerek Garret T2 makin mantap berkat penambahan tekanan pemampatan (*boost pressure*) dari 7psi (standar) menjadi 20psi. Namun dalam prakteknya, tekanan turbo sebesar 16psi dinilai sudah cukup setelah menghitung kemampuan mesin dan kopling standar. Kemampuan turbo yang meningkat drastis, diimbangi ECU yang sudah menjalani *re-mapping* pada sektor pasokan BBM dan waktu pengapian.

TABEL MODIFIKASI

Kompresi	: diturunkan dari 7,8 : 1 menjadi 7,2 : 1
Turbo	: wastegate diubah, turbo boost ditambah (7psi jadi 20psi)
ECU	: re-mapping pada pasokan BBM dan pengapian
Bensin	: campuran bensol dan premium, rasio 1: 2
Busi	: Denso W20EXU
Kabel busi	: TRD
Pelek	: Aluminium Alloy Abarth
Ban	: Bridgestone seri 60 185/60 R13
Peredam kejut	: Cofap
Sabuk keselamatan	: Sabelt 4 titik