

## TOYOTA COROLLA GTi 1992 vs HONDA ESTILO 1995



**Siapa bilang bikin tunggangan balap kudu ribet dan bermodal gede?**

**Buktinya, dua jawara ini berjaya lewat mobil harian mereka.**

**Murah pula.**

**Kuncinya, modifikasi efisien.**

Seperti dibuktikan M. Rizal Saenong dan Widiyanto Nugroho dua jawara Grup N nasional. Keduanya mahasiswa di salah satu universitas swasta Jakarta. Merelakan mobil kesayangan diracik jadi besutan balap.

"Tadinya cari-cari bengkel alternatif", tutur Widi, sapaan akrab Widiyanto. Itu karena biaya servis di bengkel resmi membengkak akibat krisis. "akhirnya malah sepakat membangun pacuan Grup N, setelah omong-omong bareng **Taqwa SS**". Estilo berkelir ungu itu pun masuk bengkel **GARDEN SPEED**.

Pun begitu dengan Corolla GTi milik M. Rizal. Ternyata tak rumit yang harus dilakukan untuk punya mobil juara. Terbukti dari minimnya modifikasi. Malah saking *dikitnya*, besutan balap ini tetap mengemban tugas sebagai mobil harian. "Kelar balapan langsung disulap lagi jadi mobil pacaran", aku pemuda yang akrab disapa Jaleey (baca : Jali). "Paling cuma *ditinggiin* lagi, plus pakai ban jalan raya", imbuh Widi.

"Ya namanya juga Grup N. mau diapain?", kekeh **Taqwa**. Pendapat itu diamini Ir. Yogi Primantoro, punggawa IJO MotorSport yang menggawangi GTi milik Jaleey. "Harus ikutan regulasi", tutur mekanik yang *ngebengkel* di seputaran Bekasi itu. Hampir *nggak* percaya saat 2 pembalap itu menyatakan biaya yang dikeluarkan membangun besutannya. "Berkisar di angka 20 jutaan", senyum Widi. "Sudah semuanya dan itu pun dicicil". Kaget? Jangan dulu. "Eh, nanti kalau saya sebut jangan *diketawain* ya?", sipu Jaleey. "Semuanya *gak* lebih dari 5 juta perak". Duh! Masa sih?

Toh dengan modal irit, dua sedan ini mampu menjajah Sentul. Bukti dari efisiensi modifikasi.

- - -

### MESIN



GTi Superstandar

Roh Estilo tak banyak berubah. Cuma 'dihinggapi' beberapa peranti kompetisi macam koil Crane Cams PS91 dan filter angin K&N. Ditambah kabel busi Hurricane 8.8 mm dan busi Autolite 3910.

Semua komponen bergerak dibalans ulang. Lalu, "Kalau mesin ini, kuncinya ada di injeksi", bisik **Taqwa**. Sistem pasokan bahan bakar itu pun di *remap* komputernya. Sekarang *rev limiternya* ada di 8.200 rpm", kata mekanik berbadan gempal itu. Sementara penerus daya dibiarkan apa adanya.

Dapur pacu Corolla GTi lebih sederhana. Mengandalkan balans ulang piston, batang piston, *flywheel* dan kruk as. Sisanya dibiarkan orisinal. Kecuali kepala silinder yang mengalami pernapasan sekitar 1 mm. Guna menaikkan kompresi.

"Aslinya mesin ini sudah mumpuni. Cuma *settingan* harus pas betul", ungkap Yogi. Pengapian pun dibiarkan perawan. Koil, kabel busi dan CDI tak tersentuh. Hanya menjagokan busi Autolite tipe 3910.



Diracik sedikit

## INTERIOR



Terondol? Iya lah! Tapi tak begitu ekstrem. Estilo cukup menambahkan jok racing buatan I-Tech, Bandung dan rollbar 4 titik produk lokal berbahan baja *seamless*. Tambah sabuk pengaman 4 titik merek Daist. Di dasbor orisinal, *nemplok* Shift Light Autometer. Sisanya, asli pabrikan lengkap dengan tape dan AC-nya. "Kalau balapan, CD *changer* gue cabut", kata Widi.



Sempat mencuri mata, foto seorang cewek menutupi panel instrumen. "Itu jimat!" Hah?

Nasib serpa dialami GTi. Jok racing Sparco dan *seatbelt* 4 titik nemplok. Ditambah rollbar lokal 4 titik. Bahkan *console box* tetap *nangkring* di posisinya. Bedanya, milik Jaleey kagak pakai foto cewek!

## KAKI-KAKI

Menurut beberapa mekanik unggulan, inilah bagian yang jadi andalan Grup N. Pasalnya, cuma ini yang dapat dimainkan habis. Otomatis, sebagian besar proyek pembangunan diutamakan ke sini. "dari seluruh dana tadi, sekitar setengahnya 'lari' ke suspensi", cocor Widi.

Kit suspensi bawaan Estilo jelas tak mumpuni untuk dijajal di sirkuit. Gantinya, sokbreker Koni Sport dan per Jamex jadi andalan. Kontan, *ground clearance* sangat menipis. Cuma sisa sekitar 5 cm dari aspal. "Sangat membantu, *bushing* berbahan polyurethane buatan Australia", ungkap **Taqwa**. Dengan *bushing* itu, kemampuan mobil melibas tikungan sangat menawan. Tak ada limbung. "Tapi karena *bushing* itu, waktu gue tertolong sekitar 2 detik!", aku Widi yang kerap terlihat *flat-out* di Sentul. Widi cukup pede dengan pelek standar dibalut ban Bridgestone Potenza RE711 ukuran 185 X R14 X 60.

Lain cerita GTi milik Widi. Kecuali sokbreker Bilstein di depan, Koni Sport untk belakang dan per lokal yang dimodifikasi, sama sekali tak ada komponen kompetisi. Semuanya asli STD alias standar pabrik. "Cuma saya tambah *spacer* di roda belakang, mengurangi buangan pantatnya", jujur Yogi. Menopang beban, pelek racing lokal merek Enkei dipercaya. Bannya kembar dengan tunggangan Widi.

Nah, peranti pengereman keduanya mempercayakan produk standar. "Cuma selangnya gue ganti yang bagus", ucap **Taqwa**. GTi memakai kampas rem non asbestos buatan Mintex, sementara Estilo cukup bawaan pabrik.

Spesifikasi Teknis		
Honda Estillo		Corolla GTi
<b>MESIN</b>		
FEFD (Mesin depan, gerak depan)		Konfigurasi FEFD (Mesin depan, gerak depan)
1.600 cc	Kapasitas	1.600 cc
16 Katup	Jumlah Katup	16 Katup
Injeksi Standar, remap	Pasokan bahan bakar	Injeksi Standar
Crane Cams, PS91	Koil	STandar
Hurricane 8,8 mm	Kabel Busi	Standar
Autolite 3910	Busi	Autolite 3910
K&N	Filter Udara	Standar
Standar	Kopling	Standar
<b>KAKI-KAKI</b>		
Koni Sport	Sokbreker	Koni Sport (blk) Bilstein (blk)
Jamex	Per	Custom
Polyurethan	Bushing	Standar
Standar	Pelek	Enkei
	REM	
DOT 5	Oli	DOT 4
Braided Hose	Brake Lining	Standar
Standar	Kampas Rem	Mintex
Standar	Cakram	Standar