

MODIFIKASI**Menghapus Ciri VW Dengan 4A-G**

Sudah bukan hal langka, jika para penggemar VW tak lagi mengadopsi mesin asli kendaraannya. Larinya pun kencang dan bertenaga. Coba buka kap mesin mereka, sebagian besar dapur pacunya sudah terisi dengan mesin dari mobil lain. Malah, ada yang samapai mengadopsi jeroannya Porche, lo.

Begitu halnya Utomo Rahardjo, fotografer *freelance* Actice Digital, Tanjung Duren, Jakarta Barat.

Penunggang VW kombi '77 berkelir biru metalik ini, ikut *trend* ganti jeroan. Tak tanggung-tanggung, dia mengadopsi mesin 4A-G Toyota Corolla. "Jadi serasa namabah satu mesin lagi", bangganya.

NARIK PESAWAT

Modifikasi berawal dari hobinya sebagai atlet terbang layang DKI Jaya. Kendaraannya ini sering digunakan sebagai *towing trailer* untuk membawa pesawat tanpa mesin. Makanya, mobil butuh mesin bertenaga besar. "Kadang-kadang, *dipake* untuk *ngelepas* pesawat saat lepas landas", terang anggota PORTELA (Persatuan Olah Raga Terbang Layang) DKI Jaya ini.

Mulanya, pria berusia 36 tahun ini kebingungan dalam memilih mesin pengganti. Namun, berkat saran dari rekan sesama pecinta terbang layang, **Taqwa**, yang juga punggawa bengkel **GARDEN SPEED**, di bilangan Cilandak, Jakarta Selatan. Dia disarankan memakai mesin 4A-G. "Mesin lama ka *power band*-nya pendek. Agar tenaganya besar, harus memakai mesin yang *power band*-nya panjang", alasannya.



Mesin 4A-G, karburator empat laras

Pembuatan *braket* dan *mounting* dilakukan sendiri oleh Utomo. Untuk urusan adaptor ke persneling dan *fly wheel*, dia berpaling ke buku/kayalog berjudul Kennedy. "Kennedy adalah perusahaan di Amerika, spesialis pembuat kopling, dekrup, adaptor dan *flywheel* modifikasi. Di situ ditulis 80 merek / jenis mesin yang bisa diadopsi VW, hebat kan?", terangnya. "Jadi *nggak* susah-susah lagi, tinggal *pesen* ", lanjut pria berkacamata ini.

Kalo urusan mesin, diorder langsung oleh **Taqwa** dari Singapura. Dapur pacunya itu dipesan dengan *option racing*. *Intake* untuk karburator *four barrel*, per klep merek TRD dan piston kompetisi menjadi *option* bawaan. Sebelum mesin dipasang, terlebih dulu dibedah dan dibalans ulang. "Karena *flywheel* -nya kan diganti", alasannya.

PEMBUKTIAN

"Pemasangannya *nggak* ada masalah. Karena adaptor Kennedy sudah pas / cocok dipasang di mesin 4A-G ini", tutur **Taqwa**. Begitu pula *flywheel*-nya, karena memang sudah dimodifikasi oleh Kennedy untuk mesin Toyota.

Karburator mengadopsi *four barrel* ukuran 45 mm jenis *side drag* berlabel Weber. Sebelum dipasang terlebih dahulu dio-*setting* ulang, untuk mendapatkan hasil yang sempurna. Karena di mesin baru ini, sudah ada *intakenya*, maka pemasangannya tidak sulit.

Pertama, dudukan mesin diukur dan diset. Biar kuat, dilas CO. Baru kemudian, mesin dipasangkan. Lalu, diadopsi pula adaptor, *flywheel* dan persneling aslinya.

Yang jadi kendala, pemasangan radiator. Karena ruang mesin sudah penuh, akhirnya pendingin mesin itu dipasng di kolong bodi. Untuk itu, dibuat dudukan baru dan diberi *casing* berbentuk kisi-kisi. Gunanya, agar udara dapat langsung menuju radiator.

Nasib sama menimpa AC dan dua kipas elektrik. Pemasangannya pun harus pakai pertimbangan. Karena letak radiator di bawah mesin, slangnya harus dibuat landai naik. "Supaya *nggak* ada gelembung udara yang naik ke mesin", kilah **Taqwa**. Tahap akhir yang agak memakan waktu, *setting* pengapiannya. "Karena harus dicari waktu pengapian yang ideal dan pas", sambungnya.

Pemasangan mesin 4A-G ke VW kombi ini adalah proyek pembuktian **Taqwa**. Toh, melihat betapa tersitanya waktu (kesehariannya disibukkan urusan balap), pria bertubuh subur ini menolak kalau ada 'pasien' serupa. "Ini proyek pembuktian aja kok, bahwa *gue* bisa nih" kilahnya.

Setelah dicoba, memang dirasakan lebih bertenaga. "Kira-kira tenaganya bertambah 20-25% lebih besar," tutup Utomo. Tarukan dan akselerasinya pu lebih yahud. Paling utama, suara ciri khas mesin VW terhapus sudah.