

Suzuki Amenity 1990 Pakai Injeksi Demi Gengsi



Trend ganti mesin (*engine swapping*) di Indonesia banyak yang tak diimbangi teknologi aslinya. Misal, mesin injeksi diganti karburator.

Namun bagi Henry Munzir, anggapan ini ditepis dengan pemakaian mesin Suzuki Cultus GTi di Amenity-nya. Meskipun melalui perjuangan panjang selama lebih dari 2 tahun, pria 33 tahun berhasil mempertahankan sistem injeksi.

Tentunya dengan beberapa modifikasi yang cukup kreatif.

KABEL TIRUAN

Mesin Amenity berkaburator segera dilengserkan. Seenggok mesin Cultus GTi yang diimpor langsung dari Jepang pun segera dicangkokkan. Sumber tenaga ini sengaja dipilih mengingat posisi *engine mounting*-nya sama persis dengan Amenity rakitan Indonesia. Termasuk dudukan girboks-nya. "Jadi tak terlalu pusing *mikiran adaptor*", ujar staf *product control dept.* Toyota Astra Motor ini.



Mesin resik bertenaga besar

Pada awal kedatangannya (September 1996), mesin idaman ini tak langsung bisa difungsikan. Meskipun telah dilengkapi *engine control unit* (ECU), namun tak disertai kabel set mesin (*engine wiring loom*). Alhasil, proyek pemasangan mesin terpaksa ditangguhkan. "Sempat putus asa juga *tuh!* Hampir *gue* mau *pake* karburator *aja*", ungkap pria berputra satu ini.

Namun, keinginan mempertahankan sistem pasokan bahan bakar ini lebih besar. "Performa untuk dipakai sehari-hari lebih *sip* sekaligus irit bensin dari pada karburator.

Lagipula, teknologinya lebih canggih", tegas pehobi sepeda gunung ini.

Sampai pertengahan 1997, dengan bantuan Bintang Kusnadi, mantan mekanik Sigma Speed, berhasil dibuat tiruan kabel set mesin ini. "Waktu itu *nyontek* dari Suzuki Cultus asli yang dipakai reli", jelas Henry. Oleh karena itu pula, soket terminal kabel terlihat terbuka tak seperti buatan pabrik. Meskipun begitu, terbukti ampuh mewujudkan impian pria asal Palembang ini.

Awal 1998, mesin injeksi ini terpasang di Amenity dan dapat berfungsi. Tapi Henry belum bisa bernapas lega, beberapa kendala kemudian muncul. Tarikannya *mbrebet* dan temperatur mesin terlampaui tinggi. Segera warga Tebet, Jakarta Selatan ini menyambangi bengkel **GARDEN SPEED**. Mesin injeksi ini diturunkan dan di-*setting* ulang. "Perlu beberapa penyempurnaan agar lebih nyaman dikendarai", ucap **Taqwa SS**, juragan di bengkel di daerah Cilandak, Jakarta Selatan ini.

Untuk itu beberapa komponen dipensiunkan. Seperti per klep diganti yang lebih keras buatan Suzuki Sport spesifikasi grup A. "Langkah ini guna meningkatkan performa mesin di putaran atas", papar **Taqwa** yakin. Agar hasilnya makin maksimal, peningkatan ini juga disertai perubahan desain lubang oli di kruk as.

Oleh mekanik yang sering menangani mobil balap ini, lubang bagian atasnya dibentuk oval. Lekukan dalamnya juga ikut diperlebar. Langkah seperti ini diyakini dapat menstabilkan tekanan oli di rpm tinggi dan pelumasan bisa makin maksimal.

Tak tanggung-tanggung, piston pun juga ikut diganti. Dipilih model *dome* agar kompresi lebih meningkat. Demikian pula gasket kepala silinder dipilih yang tebalnya 0,3 mm. "Semuanya saya beli sendiri di Shirokiya Racing Service, Jepang", sahut Henry. Dari penggantian kedua komponen ini perbandingan kompresi jadi meningkat. "Otomatis, torsinya juga nambah", jelas **Taqwa**.

Sebelum dipasang, seluruh komponen mesin dibalans ulang. Dari kruk as, *flywheel* sampai piston berikut setangnya. Untuk memperlancar tekanan pompa bahan bakar yang diminumnya, pompa bensin standar diganti model elektrik buatan Mercedes.

Proses pembakaran dan saluran gas buang dimaksimalkan dengan penghalusan kepala silinder (*polish & porting*). Sistem pengapian juga ikut disempurnakan dengan pemakaian kabel busi berhambatan rendah, disertai koil tegangan tinggi buatan Jacobs Electronics.

Sebagai sentuhan akhir, ECU diprogram ulang, mengimbangi penggantian seluruh komponen tadi. Untuk memecahkan masalah suhu mesin yang berlebihan, kipas elektrik Ford Escort dipasang di balik kisi radiator. Kinerjanya dibantu *oli cooler* milik Mercy Tiger.

Dari hasil modifikasi *engine swapping* ini tenaga mesin meningkat menjadi 100 HP (Amenity Standar 71 HP). Belum lagi dari penggantian komponen kompetisi. "Mungkin bisa naik lagi sekitar 15%, Tapi yang pasti, *power band*-nya makin lebar sampai di rpm tinggi yakin **Taqwa**.

Nah, setelah menunggu dan berjuang menghabiskan dana sekita Rp.30 juta, mobil kompak ini akhirnya dapat dikendarai. Bukan sekedar nyaman, tenaga mesin juga di tas rata-rata. Puas dong! "Iya sih, tapi *gue* masih terobsesi pasang turbo, *nih*", ungkap Henry.

Wah kapan *make* mobilnya, Mas?



Interior dijejali jok Recaro SR3

GARDEN