

Honda CR-V 4X4 2000**MAKIN SEGER TAMBAH SUPERCHARGER**

Bagi Bhra E. Gunapriya, mobil bukan sekadar alat transportasi. Tapi juga menjadi penyalur hobi. Terutama kegemaran akan kecepatan. Herannya, mobil *sporty* kurang dilirik. Sebagai gantinya sebuah SUV *built-up* gres dijadikan pilihan guna diutak-atik. Faktor penambah tenaga mesin menjadi fokus pria ini. Tak tanggung-tanggung mesin B20-nya dijejali *supercharger*.



Performanya bisa bikin kopling selip

FOTO: GT

SARAT PERANTI ELEKTRONIK

Menyadari akan kesibukannya di kantor konsultan manajemen asing, warga Bintaro, Jakarta Selatan ini menyambangi bengkel **GARDEN SPEED**.

Pemilihan versi CBU lebih dikarenakan fasilitas rem ABS yang dimilikinya. "Meskipun sedikit lebih mahal, tapi pasti lebih murah dari pada *up-grade* sistem rem", yakin **Taqwa Suryo Swasono**, juragan **GARDEN SPEED**.

Setelah berkunjung ke beberapa *show room* CBU, akhirnya pilihan jatuh pada Honda CR-V 4X4 dengan transmisi otomatis. Tak sampai odometer menunjukkan angka 5.000 km, mesin langsung 'dikerjai'.



Taqwa sengaja memilih *supercharger* sebagai sarana penyalur hobi bapak dua anak ini. "Lebih efektif buat transmisi otomatis dibanding turbo. Apalagi Pak Bhra akan lebih banyak pakai mobil ini buat liburan ke pegunungan", tukas pecinta angka 2911 ini. Peningkatan tenaga mesin di putaran bawah sampai menengah, adalah sasaran proyek iseng pria bertubuh subur ini. Untuk itu kontak ke Amerika pun dibuka. Hasilnya, sebuah kit *supercharger* berikut komponen pendukungnya diimpor dari negeri Paman Sam.

Kebetulan Jackson Racing menyediakan kit khusus CR-V. "Jadi, pemasangannya tak ada kendala serius", ucap mekanik yang kerap menangani mobil balap ini.

Keputusan pemasangan kompresor bukan tanpa efek samping. "Yang pasti, temperatur ruang bakar akan meningkat dan suplai bensinnya jadi *lean* (kurang)", ulas pria muda yang berkantor di daerah Cilandak, Jakarta Selatan.

Jika dibiarkan, suhu mesin akan tinggi dan ada perbedaan performa mesin antara siang dan malam. "Bahkan bisa membuat ring piston cepat aus", tambah **Taqwa**.

Menghindarinya, konsumsi bensin mesti ditambah. Caranya mengawinkan fungsi pompa bensin bertekanan tinggi dan regulator tekanan bensin. Pompa bensin milik Mazda RX-7 Twin Turbo pun diadopsi. "Maksimum *pressure*-nya bisa sampai 40 psi", imbuh **Taqwa**.

Kombinasi kedua komponen dapat secara efektif menurunkan suhu di ruang bakar. Namun fungsinya masih kurang efisien. "Saat rpm *idle* atau pada saat putaran mesin tertentu, akan terjadi *over fuel* atau *lean fuel*", ungkap warga Rempoa, Jakarta Selatan ini. Gejala-gejala itu sangat sulit dipecahkan dengan komponen mekanis.

Maka **Taqwa** memfungsikan peranti elektronik. Super AFC (*Air Flow Converter*) Apex-I dipantekkan ke sistem komputer mesin (ECU). Dengan alat ini, suplai bensin ke ruang bakar bisa diatur sesuai kebutuhan di semua tingkat rpm.

"Selain itu juga bisa mengontrol kinerja mesin, *correction factor* dan sensor-sensor di mesin. Semuanya bisa dipantau dan disetel dari layar digital di dasbor", urai **Taqwa**.



Tak hanya itu, kualitas dan oktan bensin rendah juga mendapat perhatian. Maklum bensin Super TT di sini masih diragukan mutu dan konsistensinya. "Bisa-bisa mesin *knocking* terus", jelas **Taqwa**.

Solusinya, *Ignition Timing Converter* berlabel Apex-I ikut menyekali tengah dasbor. Waktu pengapian jadi bisa diatur dari dalam kabin sesuai kebutuhan. "Alat ini mampu mengatur waktu pengapian per 1.500 rpm", tambah pria sederhana ini.

Pemasangan kedua komponen elektronik bukannya tanpa kendala. "Masangnya mesti motong kabel ECU segala. Belum lagi diagram di *manual book*-nya beda. Tambah pusing, seluruh hurufnya *pake* bahasa Jepang. Terpaksa deh, buka kamus dan *ngurut* kabel ke tiap sensor", jelas **Taqwa** mendeskripsikan 'perjuangannya'.

GARDEN STREET