

## Suzuki 'SODA' Sidekick 1995 Namanya 'S', Ya.. Standar Abis



Di ajang SODA Sawangan kemarin, Suzuki Sidekick putih milik Mario (kelas III-S) mengundang kontroversi.

Ada yang menuduh mobil 4X4 built-up itu pakai turbo, ada yang ngomong modifikasi habis-habisan.

"Padahal, semuanya asli pabrik dan *normally aspirated engine*," tutur **Taqwa**, mekanik yang meracik Sidekick 2 pintu ini. Ubahan justru lebih banyak pada konstruksi sasis dan suspensi. Maklum, mobil *beginian* paling payah di bagian 'kolong'.

Bengkel **GARDEN SPEED** yang kebagian proyek SODA ini, sempat bingung. Pasalnya, regulasi kelas III-S yang akan diikuti meragukan. "Dari pada salah, mending melakukan ubahan *basic* yakni *reinforced* konstruksi sasis dan kaki-kaki", jelas **Taqwa**.

### LAS DINGIN

Dimulai dari sasis, semua konstruksi berbentuk melengkung ditambah pelat besi 4 mm. Maksudnya mengurangi gejala fleksibel. Semua pengerjaan lewat teknik las dingin (CO). Tak terkecuali palangan mesin (*cross member*) hingga dudukan gardan ditambah pelat tebal.

Lanjut ke kaki-kaki, bagian depan dirombak total dengan menganut suspensi progresif ala reli. Sebelumnya 'A' arm diperkuat terlebih dulu dengan pelat besi motif 'U', sehingga lengan ayun depan tak lagi menyisakan rongga.

Urusan kaki-kaki depan, Suzuki jenis SUV ini termasuk lemah. Sebab, *mounting* sokbreker langsung ke bodi layaknya konstruksi monokok sedan. "Sering banget gagal di sini", tuturnya lagi. Makanya dudukan sok yang baru tidak lagi menempel di bodi. Melainkan dibuat tatakan anyar yang langsung menempel ke sasis.

Sekarang, kalau copot bodi sudah seperti jip. Sokbreker tetap menempel di tempatnya. Untuk itu, **Taqwa** mendesain ulang lubang *bracket* atas sok depan. Bila tadinya memakai 3 baut melingkar (sekaligus sebagai setelan camber), sekarang pakai 6 baut berkonfigurasi 3 kiri dan 3 kanan.

Setelah sokbreker Bilstein 40 mm bertengger di sana. Uniknya, tak hanya per keong standar yang dipakai. Pada sok gas buatan Jerman tadi, ditambah per keong milik minibus kecil yang dikombinasi setelan ulir (*adjustable*).

Sementara suspensi belakang cukup mengandalkan Rancho RS-5000 yang dipadu per spiral lebih tebal. Tak lupa ditambahkan *limiting strap* (LS) dari bahan sling baja. Maksudnya, agar travel sok sepanjang 15 cm tadi tak *kebablasan*. Pengetesan LS mesti sabar supaya sudut main lengan ayun saat 'terbang' tidak ekstrem.

Khusus kaki belakang, karena berlengan ayun 'link bar', **Taqwa** perlu memperkuat dudukan yang menempel ke sasis. Berlaku sama untuk dudukan *panhard rod* (besi palang penghubung gardan dan sasis bodi), juga diperkuat tambahan pelat besi setebal 4 mm. "Buntut mobil tak lagi 'belanja' ", kelakar pria berkulit gelap ini.

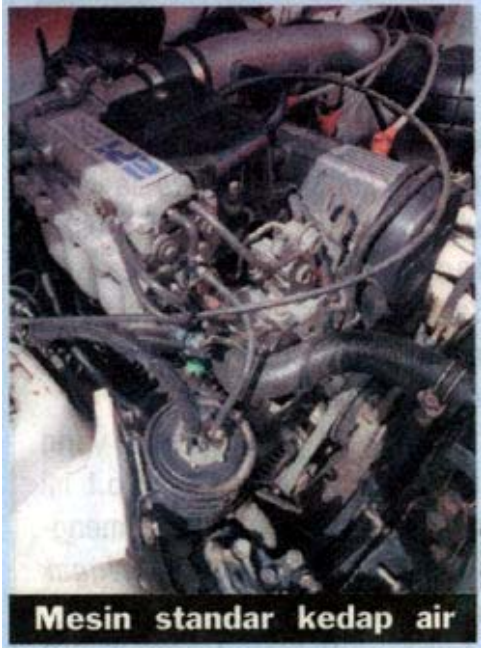
Pantas bisa juara.

## TAKUT COMBERAN

Masih soal comberan, musuh utama driver saat tempur adalah kaca depan *demek* yang menghalangi pandangan. Tak tanggung-tanggung kru Garden Speed memasang 4 penyemprot dengan masing-masing semburan 3 titik. Total menjadi 12 titik penyemprotan pada permukaan kaca depan.

Sumbernya dari dua tabung air *wiper* yang masing-masing memiliki 2 motor pompa. Mengoperasikannya pun bisa dua macam. Bisa juga dari switch tambahan pada boks konsol. Sengaja dibuat begitu agar driver mudah mengoperasikan (*one touch button*) meski sedang *ribet* dengan setir kemudi.

## UTAK-ATIK PERAWAN



Rombakan pada bagian mesin yang terkesan lucu. Taqwa urung mem-*porting* kepala silinder. Malah dibiarkan perawan. Alasannya, takut *nggak* sesuai regulasi. Utak-atik mesin cuma pada penyempurnaan bobot dan keseimbangan. Ditambah *remapping* ECU (*electronic control unit*).

Bandul kruk as, setang piston dan piston dibuat *balance* dan setiap bagiannya berbobot sama. Setelah itu, *dibalancing* total bareng roda gila, puli dan metal. Pemilik penunjang paling banter header 4-1 dan pengapian. "Kabel busi pakai 8 mm dan koil merek Quantum", jelas **Taqwa**. "Selebihnya standar semua".

Kunci ada pada proses remapping ECU. Konsentrasi pada pencapaian torsi maksimal. Sehingga mobil enak dibesut dari rpm bawah. Hanya saja, **Taqwa** masih khawatir bila harus menerjang comberan. Makanya semua perangkat bermuatan listrik dan lubang yang memiliki potensial kemasukan air ditutup rapat-rapat.

SPESIFIKASI TEKNIS	
MESIN	
Kapasitas	: 1600 cc, 4 Langkah, pendingin air
Kepala Silinder	: Standar
Blok	: Standar
Piston	: Standar
Kruk as	: Standar
Setan Piston	: Standar
Exhaust	: Header local, konfigurasi 4 1
Pangapian	: CDI Standar
Kabel Busi	: 8 mm Single core
Koil	: Quantum high-voltage
Pasokan Bahan Bakar	: EFI (Electronic Fuel Injection)
ECU	: Standar, remapping untuk torsi maksimal
SASIS & BODI	
Konstruksi Sasis	: Standar, reinforced pada bagian melengkung
Lengan Ayun	: Standar, reinforced plat besi 4 mm
Suspensi Depan	: Bilstein Progresif (per keong ganda)
Suspensi Depan	: Rancho RS-5000 + per keong tebal
Strap	: Sling baja
Bodi	: Standar