

## PERFORMA BUKAN SEGALANYA



Balap mobil turing makin marak akhir-akhir ini. Buktinya, balap Timor Touring Car sudah tidak digabung lagi dengan balap mobil Grup N. Sementara, peminat balap Grup N sendiri juga makin bertambah. Untuk balap Grup N atau Grup Normal, modifikasi mobilnya tidak jauh berbeda dengan mbil standar. Modifikasi yang diperbolehkan paling hanya penggantian kabel busi dan businya, koil pengapian, membalans ulang piston dan stangnya, poros engkol, roda gila, serta program ulang Electronic Control Unit (ECU).

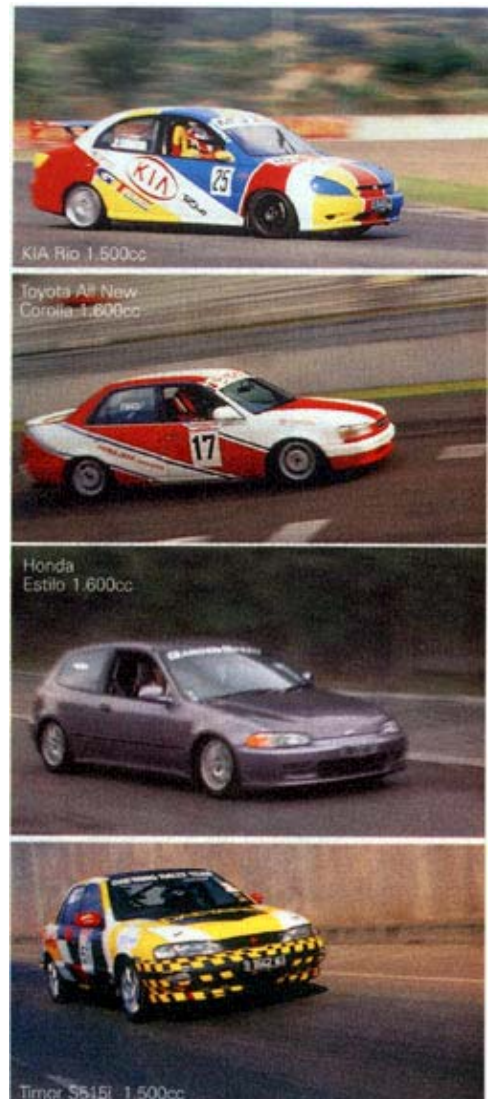
Untuk mesin tetap tetap standar, namun yang sering dilakukan para tuner mobil Grup N hanya sekedar memainkan celah ring pistonnya. Dengan demikian, perbandingan kompresi bisa dimaksimalkan tanpa menimbulkan kebocoran, sehingga daya mesin keluar lebih sempurna. Melalui sedikit sentuhan modifikasi, performa mobil jadi meningkat drastis. Ini menarik! Karena itu pada laporan utama ini kami mengulas ujicoba beberapa mobil balap dari beberapa merek, yaitu Timor DOHC, Toyota All New Corolla, Honda Estilo, dan KIA Rio.

Dari segi mesinnya, kendaraan di atas memang berbeda. Untuk Rio berkapasitas 1.500cc, All New Corolla 1.600cc, Estilo 1.600cc dan Timor DOHC 1.500cc. Mobil-mobil ini masuk dalam satu kategori Grup N3, yang terbagi dalam kelas 1.301cc - 1.400cc dengan bobot 900kg. 1.401cc - 1.500cc berbobot 975kg. 1.501cc - 1.600cc bobot minimal 1.050kg.

Secara teori, mobil yang kapasitas mesinnya lebih besar akan memberikan performa lebih baik. Namun, dalam balap mobil, tidak selalu yang performa mesinnya lebih baik bisa dipastikan jadi juara. Keperkasaan performa mesin masih perlu dukungan lain, seperti setingan sistem suspensi, yang akan memberikan kemudahan dalam pengendalian. Kemudian, sistem pengereman, sehingga bisa membuat sedekat mungkin dengan tikungan. Dan yang tak kalah pentingnya adalah tuning ECU-nya. Di samping itu faktor juga berperan penting.

Uniknya, mayoritas kelengkapan interior si ungu, seperti AC, masih di tempatnya, sehingga tetap bisa dipakai untuk keperluan sehari-hari. "Tinggal ganti ECU. Tukar knalpot dan pakai suspensi aslinya, kembali jadi mobil jalanan", jelas **Taqwa**, pakar modifikasi mobil yang hobi terbang layang.

Dapur pacu F16A menjalani proses *blueprint* dan *balanc* pada komponen internal, diikuti penggantian onderdil yang dinilai sudah lewat masa pakai. Kepala silinder menjalani 3 *angle valve seat job* dan diselipkan gasket baru setebal 0,5 mm.





Honda Estilo - Memiliki semua perlengkapan lengkap

Untuk mempercepat aliran oksigen bersih, saringan udara standar ditukar K&N. Di bidang pengapian, **Taqwa** memadukan koil Crane Cams PS-91, kabel busi Hurricane, dan busi NGK Racing. Lantas, *remapping* ECU dan instalasi *shift light* yang disetel pada 8.200 rpm. Bahan bakarnya gabungan antara 60% premix dengan 40% avigas (aviation gasoline). Tak lupa, bobot roda gila dikurangi sekitar 10%.

Hasilnya, 16,22detik@140,7km/jam untuk akselerasi 0 - 400m alias waktu tercepat dan kecepatan tertinggi dibanding mobil lain sekelasnya. Saat dicoba, akselerasi si ungu terasa kuat dan merata pada berbagai putaran mesin, terutama di rpm menengah. Apalagi mesin dapat dipacu sampai 8.200rpm. *Toh*, itu belum memuaskan Taqwa karena mesin kerap *mbrebet* saat mengikuti kejurnas balap mobil Grup N minggu ketiga Juli lalu di Sentul. Kenapa? "Komposisi campuran udara dan bahan bakarnya masih 'lean' ", analisisnya.

Di sektor ini, regulasi membolehkan penggantian ukuran suspensi, termasuk pemakaian sistem *adjustable* untuk jenis suspensi MacPherson strut. Karena itu, **Taqwa** menukar seluruh suspensi Honda Estilo asli dengan sokbreker Koni Sport dan per Jamex. Lalu seluruh suspensi dikirim langsung ke Australia untuk dilengkapi *bushing polyurethane* jenis *custom made*. Dilanjutkan dengan perombakan sistem suspensi yang detilnya dirahasiakan. Tidak sia-sia, karena mobil jadi lebih 'diam' alias kian stabil terutama di tikungan. "Setelah pakai *bushing polyurethane*, catatan waktu tempuh per lap berkurang 2 detik", lanjut pehobi terbang layang itu. Maksudnya, dari 2:02 menit per lap di Sentul bisa dipertajam jadi 2:00 menit. Memang saat dijalankan di jalan tidak rata, Estilo hanya *bouncing* ke atas ke bawah, sedikit sekali gejala *rolling* atau goyang kiri kanan. Yang patut diacungi jempol, bantingan suspensinya masih terasa empuk.

GARDEN

RINCIAN BIAYA MODIFIKASI

Mobil Honda Estilo (harga bekas) Rp115.000.000

Suspensi (sokbreker Koni sport + per Jamex)	Rp	5.000.000
Bushing suspensi (polyurethane)	Rp	5.000.000
Slang rem (braided stainless steel)	Rp	1.000.000
Minyak rem AP Racing DOT 5	Rp	250.000
Ban Bridgestone Potenza RE711 dan pelek Enkei	Rp	4.000.000
Roll bar 4 titik	Rp	1.000.000
Kursi I-Tech	Rp	1.500.000
Seat belt	Rp	1.000.000
Kabel busi & koil pengapian	Rp	1.000.000
Busi NGK Racing	Rp	400.000
Blueprint & balance mesin	Rp	1.500.000
Remapping ECU	Rp	5.000.000
Shift light	Rp	1.100.000
Chip kapsul rpm (per unit)	Rp	50.000
Suku cadang lain-lain untuk mesin	Rp	3.000.000
<b>Total</b>	<b>Rp</b>	<b>30.800.000</b>

**PRESTASI**

- 06/02/2000 juara II kelas N3
- 13/02/2000 juara II kelas N3
- 28/05/2000 juara II kelas N3
- 20/08/2000 juara I kelas N3
- 15/10/2000 juara I kelas N3
- 22/04/2001 juara II kelas N3
- 03/06/2001 juara VIII kelas N3

**Kejuaraan drag race**

- 24/06/2001 juara II kelas 3-2
- 08/07/2001 juara I kelas 3-2

**KOMENTAR TUNER**



**Taqwa SS**

Keunggulan mobil ini terletak pada *overhang* depan belakang yang pendek, sumbu lebar, material mesin, dan rasio gigi. Karena terbuat dari bahan aluminium, mesin lebih cepat melepas panas dan lebih mudah mencapai putaran tinggi. Rasio girboksnya menurut saya ideal dan sudah bagus, sebab penurunan putaran mesin berada di titik yang sama sehingga memudahkan seting mesin.

**KOMENTAR PEMBALAP**



**Widianto Nugroho**

Untuk mobil balap di kelas 1.600cc dengan bodi kecil dan memiliki kinerja kompetitif dan *sip*, ya Honda Estilo ini. Stabilitasnya *oke*, performa mesin baik dan rasio giginya sesuai dimensi bodi. Dengan perubahan tidak terlalu banyak, sudah pas untuk balapan.

GARDEN SPEED  
 Motorsport