

TURING**Modifikasi Grup A Aplikasi Harian**

Melongok besutan Grup A turing, pasti bikin geleng-geleng kepala. Mobil yang dibuat khusus balap aspal ini memboyong seabrek teknologi tinggi.

Tetapi, jangan hanya sekedar mengagumi karena banyak aplikasi yang bisa diambil untuk mobil harian. "Bila diterapkan, langsung meningkatkan performa standar", jelas **Taqwa SS** yang kebagian mengurus Toyota Great Corolla eks TTI (Tim Toyota Indonesia). Semisal pemakaian peranti rem ala Grup A yang bisa diajak deselerasi pada titik pengereman relatif dekat.

"Modalnya sih nggak banyak, cuma ganti slang *braided* dan ganti minyak rem dengan DOT lebih tinggi", timpal Jimmy Lukita, pembalap turing yang pernah membesut Toyota Great Corolla Grup A di 1984. Ini baru salah satu contoh gampang dan masih banyak lagi yang bisa diterapkan.

BUKAN OVER SPEC

Kalau mau dirinci, sebenarnya hampir semua aspek kendaraan bisa dipakai untuk pemakaian harian. Tentunya yang tidak memerlukan biaya tinggi serta mudah dikerjakan. Mulai area dapur pacu, kaki-kaki, kelistrikan hingga transmisi bisa ditiru. "Sepintas berkesan *over spec*, tapi sebenarnya ini standar tertinggi sebuah kendaraan", tutur **Taqwa** lagi.

Pada bagian dapur pacu misalnya. Penerapan *cold air induction system* yang lazim dipakai pada besutan Grup A, bisa meningkatkan performa karena kualitas udara yang dikirim ke *intake manifold* terbilang bagus. Mengupayakan udara segar dari luar mobil bisa dilakukan lewat slang udara tambahan yang bermuara di bawah bumper.

Masih dari area dapur pacu, pembenahan sistem gas buang bisa juga diterapkan. Modelnya tak seperti dragster yang tidak mengenai tabung muffler. Pada besutan Grup A, muffler masih dipakai dengan desain berbeda. Aliran gas buang dari mesin dikirim lewat header menuju muffler jenis *free flow*. Torsi tetap ada tanpa mengorbankan top speed.

Bicara soal kaki-kaki, lebih kepada penataan ulang suspensi dan sistem rem. Suspensi yang lazim menganut jenis McPherson, dapat diubah dengan model setelan (*adjustable*). Bisa mengganti segeluntung atau memodifikasi sokbreker yang sudah ada. Prinsipnya, menaikkan dan menurunkan level suspensi agar bisa lebih rendah ke tanah.

Biasanya ubahan ini diikuti penggantian peredam kejut yang memiliki redaman lebih keras seperti jenis gas atau kombinasi gas dan oli.

**Comot teknologi buat jalan raya**

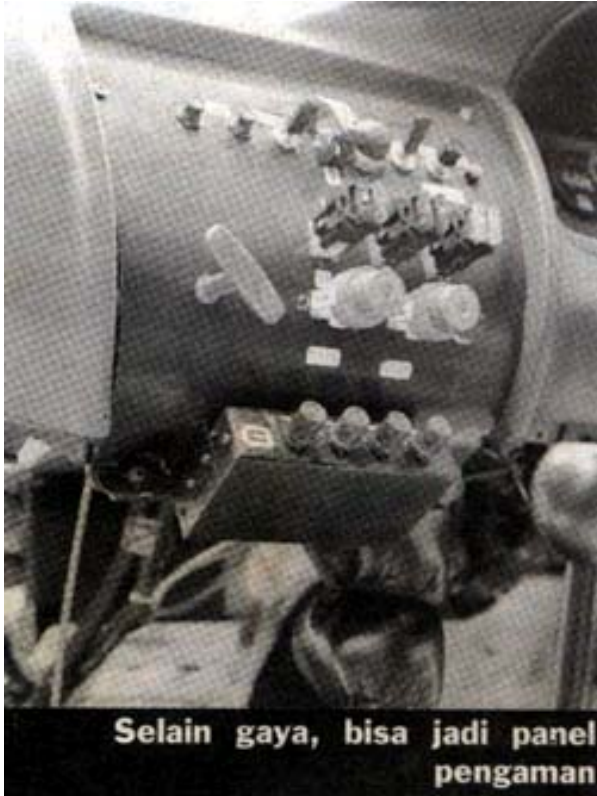
Hal ini dimaksudkan agar saat suspensi disetel rendah tidak mentok alias *jeduk-jeduk* saat kena bantingan. Rumus jitu lainnya dengan mengubah unit support sokbreker bagian atas.

Bila pada mobil harian mengandalkan kombinasi karet peredam dan bantalan (*laher*) sebagai penahan dudkan sok atas, kini diubah atau ganti model *pillow ball*. Fungsinya menyelaraskan posisi ban setelah suspensi dipendekkan. Kecenderungan ban menjadi miring bisa dibuat tegak kembali (*normal*) dengan menyatel unit support tadi.

Menjurus ke rem, peranti deselarasi ini juga vital dibenahi. Prinsipnya adalah meningkatkan kemampuan kerja rem alias kampas. Caranya dengan membuat alur pada cakram rem agar kotoran akibat gesekan kampas tidak menutup permukaan kampas. "dengan dibuat alur (got) pada disc brake, kotoran langsung menyingkir", ungkap Sidarto S, pembalap dan mekanik Dart Racing. Cara lain dengan melubangi piringan seperti lazimnya disc brake motor.

Kinerja rem yang cukup tinggi sering membuat sistem rem ngadat karena kepanasan. Upaya sederhana mendinginkannya dengan mengarahkan angin langsung ke perangkat rem. Cara yang sama seperti cold air induction dengan pemakaian slang tambahan sebagai penangkap angin.

Panel Antimaling



Beralih ke bagian interior, sistem kelistrikan juga perlu peranti pengaman tambahan untuk kondisi darurat. Dikenal dengan istilah *engine cut off*, pemutus arus listrik utama dari terminal positif aki cukup memakai switch on-off menyerupai kunci berbahan plastik. Bisa diletakkan di kabin penumpang atau sekalian menempel di bodi luar. Konsepnya mudah dicapai saat darurat.

Masih membahas soal switch, alat pengaman pengapian alias *Ignition switch* sering pula diterapkan pada besutan Grup A. Bedanya, pengaman ini hanya membuat pengapian *disable*. Beda dengan *engine cut off* yang artinya menghilangkan sama sekali listrik dari mobil. Pada mobil harian, bisa berfungsi sebagai alat antimaling.

Mengandalkan 4 atau 5 *toggle switch* yang dihubungkan secara paralel, pengapian hanya bisa aktif bila kombinasi toggle akurat. Komposisi toggle bisa diubah sewaktu-waktu dan hanya pemilik mobil yang tahu. Menghindari kerugian akibat ulah 'tangan jahil'.

"Cara kerjanya seperti kombinasi angka pada kunci koper", terang **Taqwa** yang mengurus 20 mobil balap itu.

Sistem pengaman jaur kelistrikan (sekering) bisa juga mengadopsi ala mobil balap. Pada besutan harian sistem sekering dibuat tersembunyi, sulit dijangkau dan kadang tersebar. Pada mobil balap dibuat sederhana dan mengelompok menjadi satu. Mulai lampu sampai sekering ekstra fan dibuat berdekatan agar memudahkan pengecekan.

GARREK