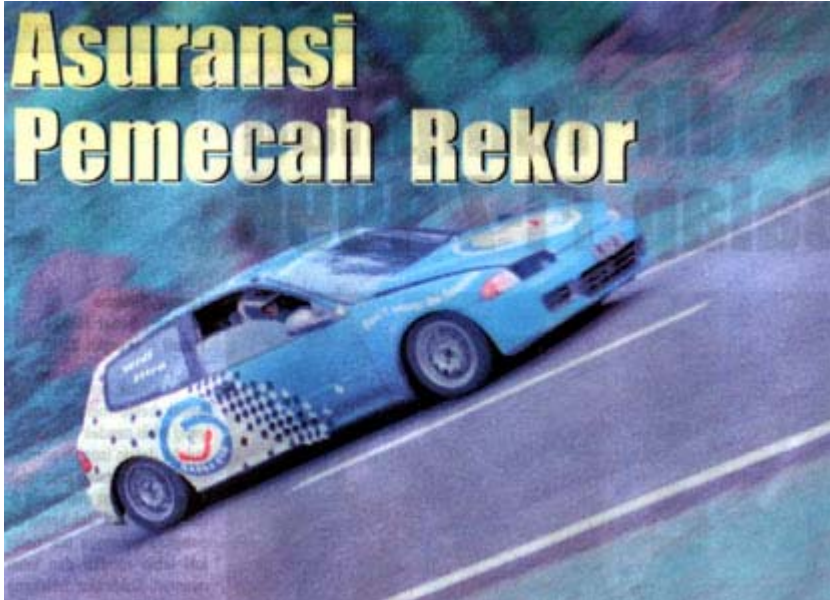


**HONDA ESTILO 1995
ASURANSI PEMECAH REKOR**

Honda Estilo besutan kru otoport ini memecahkan rekor lap tercepat di Sentul yang bertahan sejak 1994. Rekor sebelumnya juga ditorehkan Honda Estilo.

Tahun 1994 silam, Honda Estilo milik Tansri yang dianggap paling kencang di Sentul. Resminyamencatat 1 menit 57 detik mengelilingi sirkuit. Setelah nyaris 8 tahun rekor itu baru ditumbangkan Fitra Eri yang juga redaktur *otoport*, dengan pacuan serupa.

Saat Kejurnas balap mobil seri ke IV di Sirkuit Sentul, pemuda bertubuh irit itu mampu memecahkan rekor fantastis balap Turing di kelas ITCC. Dengan waktu tempuh 1:56:004, memangkas 1 detik catatan Tansri.

Rahasiannya tak muluk-muluk, selain pilihan karakter tenaga dan settingan suspensi. Waktu persiapan juga jadi kunci. "Dengan persiapan lama, karakter sirkuit dapat diketahui lebih banyak", tambah **Taqwa SS**, punggawa bengkel **GARDEN SPEED**.

Bila sebelumnya persiapan hanya sehari menjelang lomba, kali ini dilakoni seminggu penuh. Mau tahu resep lain yang dipakai Honda Estilo yang disponsori asuransi Garda Oto ini. *Yuk*, kita kupas mulai dari mesin serta kaki-kaki.

MESIN

Dapur pacu jadi perhitungan penting tuner berkulit legam itu. Apalagi untuk balapan di Sentul, mobil turun di 2 kelas, yakni Grup N dan ITCC. Alhasil, perlu ada strategi jitu. Setelah berlaga di Grup N, langsung ganti *header* dan *air intake* buat terjun di kelas ITCC.

Dari ubahan yang dilakukan, tampak **Taqwa** menyasiasi agar torsi mobil tersedia pada saat dibutuhkan. Dengan begitu, bukan hanya top speed yang diprioritaskan.



Tapi juga kecepatan rata-rata, terutama saat dan sesudah menikung. "Karakter tenaganya melonjak mulai 4.000 rpm sampai 7.000 rpm", tukas Fitra Eri.

Salah satu penunjang tenaga saluran udara buatan sendiri. "Air intakenya dibuat bermodal Rp.400 ribu saja", buka **Taqwa SS**.

Moncongnya lebih besar dan diletakkan menggantikan batok lampu depan sebelah kanan. Bagian tengah saluran udara ini sengaja dibuat gelembung untuk menambah kecepatan udara masuk ke ruang bakar. Ini membantu pasokan kabut bahan bakar saat berakselerasi.

Masuknya lancar, keluarnya pun kudu tanpa hambatan. Urusan itu dilimpahkan pada saluran buang buatan California, Amerika. *Header* berlabel DC Sport itu berkonfigurasi 4-2-1 yang tetap galak di rpm rendah – menengah.

Jelas beda dengan sebelumnya yang buatan lokal (Ciputat). "Buatan luar lebih presisi", terang pria yang *doyan* diving dan terbang layang ini. Selain itu, torsi besar sesuai permintaan sirkuit dapat dengan mudah dipenuhi.

Yang sedikit menyimpang, perbandingan kompresi justru diturunkan. Dari aslinya 11,2 : 1 disunat tinggal 10,8 : 1. Tujuannya, agar daya tahan mesin lebih prima. Kerja mesin lebih dingin saat tenaga mesin maksimal.

Ini penting, mengingat balap turing berlangsung dalam hitungan belasan lap. Selain itu, sistem pendinginan (radiator) Honda Estilo lebih kecil dibanding kendaraan lain.

Berat piston serta setangnya disamakan alias *dibalance*. Termasuk juga komponen bergerak lainnya, semisal kruk as dan *flywheel*. Ini menjamin putaran mesin lancar pada rpm tinggi tanpa getaran berlebih yang membuat stres jeroan mesin.

Yang lain tetap sama seperti tahun lalu. Kabel busi NGK Race serta busi TRD menambah pengapian semakin baik. Itu sengaja karena merek itu mempunyai insulator yang baik. "*Part racing* murah meriah, tapi pas dengan karakter mesin", jelas pria berbadan subur ini.

SUSPENSI

Ramuhan suspensi diakui sangat mempengaruhi waktu tempuh. Malah, inilah bagian yang settingannya banyak memakan waktu. Makin berpengaruh karena mobil turun juga di Grup N (mesin standar), sehingga hanya menyisakan suspensi sebagai senjata penajam waktu.

Meski Honda dianggap punya karakter kaki-kaki mumpuni, namun butuh riset lumayan lama sampai menemukan pilihan komponen dan settingan pas.

Sirkuit Sentul lebih condong pada tikungan medium yang butuh kepresisian, salah sedikit hitungan detik melayang.

Sebelum menemukan kombinasi sokbreker Koni dan Bilstein dipadu per keong Jamex sekarang, Taqwa mesti pontang-panting menjajal kombinasi ubahan.

Tak terhitung beberapa set per dan sokbreker diuji. Kalau masih belum cocok, aliran kawin silang pun diterapkan. "Mendapatkan hitungan yang pas butuh uji coba. *Trial and error* memang kerap dilakukan", jawab **Taqwa SS**.

Hasilnya mulai kelihatan, terlebih setelah bushing kaki-kaki ikut diganti. Memakai bahan polyurethane berlabel Energy Suspension, si pembalap makin *pede* saat menikung.

Setelan *camber* serta *toe-in* dan *toe-out* juga dengan serius diperhatikan. "Ubahan selalu didasarkan atas keinginan si pembalap. Yang jelas, besar sudut keempat roda berbeda satu sama lain", ungkap **Taqwa**.

SPEK TEKNIS	
Mesin	: 1.590 cc
Kabel busi	: NGK Race
Busi	: TRD
Kopling	: TRD 200 mm Toyota GTi
Header	: DC Sport 4-2-1
Sokbreker	: Koni
Per	: Jamex
Kampas Rem	: Mugen
Slang Rem	: Braided Hose
Seat Belt	: Deist 8 cm
Shift Light	: Autometer
Pedal Kaki	: Sparco
Shift Knob	: Sparco
Setir	: Momo Race
Pelek	: Enkei Competition RS, 14 inci
Ban	: Bridgestone Potenza RE-711, 185/60/R14

GARDEN