

Hasil Terbalik



Tes pertama yang dilakukan dengan menggunakan header berkonfigurasi 4-1 dan 4-2-1 buatan lokal. "Melihat konstruksi header 4-1 buatan lokal, tekukan pada pipa kurang begitu bagus. Berbeda dengan 4-2-1 pasangannya, meski sama-sama buatan lokal juga", komentar M. Soleh Yusuf, punggawa Sigma Speed sesaat sebelum pengetesan berlangsung.

Dengan kondisi seperti itu, tak heran bila hasil yang didapat justru bertentangan dengan teori. Versi 4-1 menghasilkan tenaga maksimum 137,4 hp pada 7.000 rpm dengan torsi maksimum 225,8 Nm (4-1). Sementara konstruksi 4-2-1 justru memperoleh 139,6 hp dengan torsi maksimum 226,3 Nm pada 6.000 rpm (4-2-1).

Hasil yang timpang itu tentu membuat penasaran. Tak heran kalau kru yang mengetes, termasuk M. Soleh Yusuf sendiri pengin buru-buru menjajal header buatan Amerika.

Bongkar pasang header kembali dilakukan, kemudian kembali ke mesin dynotest.

Yang mencengangkan, walau hasil yang didapat sedikit berbeda dengan header lokal, tapi semuanya tetap melenceng dari teori.

Seperti yang diperkirakan konstruksi 4-1 racikan DC-Sports menang tenaga di rpm tinggi. Yang mengherankan, 4-1 tetap menang di rpm menengah. Grafik yang diperlihatkan pun cenderung sama. Artinya, pendapat 4-2-1 kuat di rpm menengah tertepis.

Yang lebih mencengangkan, tenaga mesin dan torsi yang dihasilkan racikan DC-Sports justru kalah dari header 4-2-1 buatan lokal. Tenaga yang didapat hanya mencapai 137,3 hp untuk (4-2-1) dan 137,7 hp untuk header 4-1 di putaran mesin 7.000. Sedangkan torsi maksimum didapat pada 224,6 Nm (4-2-1) dan 225,1 Nm (4-1) di 6.000 rpm.

KESIMPULAN

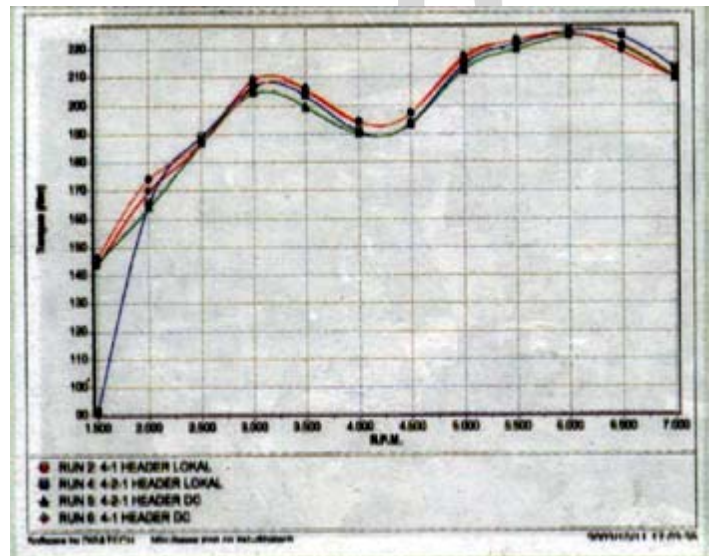
Dari hasil yang diperoleh, header 4-2-1 buatan lokal memiliki diameter pipa pada sambungan kedua yang lebih besar dibanding dari tipe 4-2-1 lansiran DC-Sports. Sehingga tenaga mesin dan torsi yang didapat lebih baik.

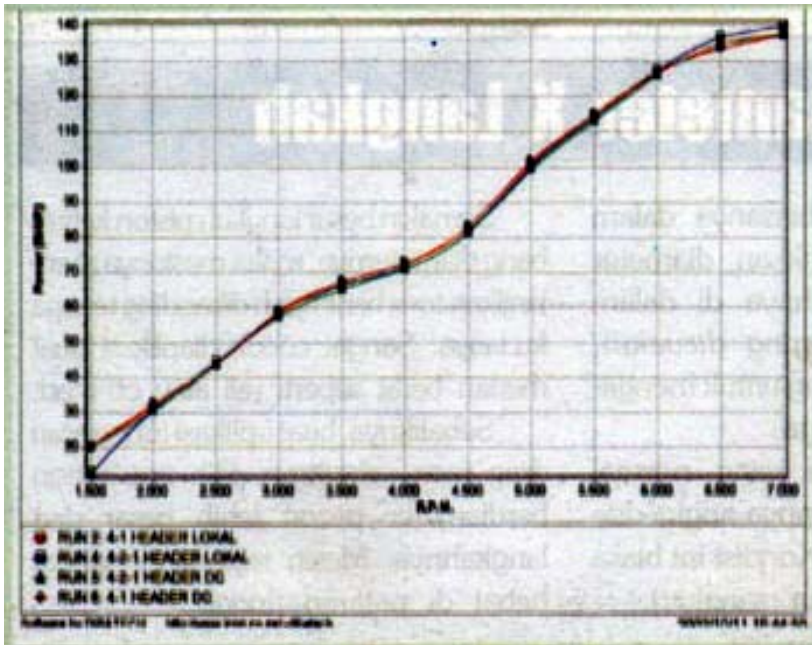
"Produk DC-Sports memiliki karakter yang hampir sama, namun konfigurasi 4-1 masih sedikit lebih baik. Makanya, konfigurasi 4-2-1 mulai kurang diminati di pasaran", komentar M. Soleh Yusuf.

Selain itu, header racikan DC-Sports ini merupakan tipe *street performance*, bukannya dikhususkan untuk keperluan balap.

"Kalau untuk balap, diameter pipa knalpotnya lebih besar lagi", tambah Indra Wijaya, putra M. Soleh Yusuf yang ikut dalam pengetesan.

"Hail ini membuktikan bahwa buatan lokal dengan perhitungan yang matang lebih baik ketimbang merek luar. Selain itu, pengadopsian 4-2-1 dan 4-1 lebih dipengaruhi perbandingan gigi pada girboks", analisa Taqwa Suryo Swasono, punggawa GARDEN SPEED.





"Bisa juga karena DC merupakan produk massal, sehingga hasilnya kurang maksimum. Berbeda dengan header buatan lokal, yang diperhitungkan dengan matang serta sesuai dengan spek teknis mesin yang diadopsi", tanggap Imam Choiri alias 'Apre', dari tim IJO Motor-Sport.

"Bila DC diminta membuat header dengan memberi tahu spek teknis mesin, tentu hasilnya akan lebih baik lagi. Tekukan pipa mereka tidak mengecil", ucap Ir. Yogi Primantoro, punggawa 'IJO' Motorsport.