

Nissan Skyline GTS R34 2000
KUALITAS DI SELA UTILITAS

Tampak luar tak mencirikan keaharannya di trek aspal. Apalagi melongok ke interior, standar deh! Buka kap mesin, seluruh peranti kompetisi yang menjejali dapur pacu RD25DET Nissan Skyline GTS R34 ini bertemperamen kalem. Meski bisa dipakai harian, jangan anggap remeh letupan tenaga mesin 6 silinder segarisnya. Lantas di mana keistimewaan sedan kuning dua pintu ini?

SPROKET BELANG

Coba perhatikan dibalik *cover* plastik mesin. Oh, ternyata turbo sudah diganti buatan HKS yang berukuran lebih besar. "Sebenarnya bukan hanya menaikkan *boost* turbo semata, tetapi untuk mendapatkan nilai *cfm* (debit pasokan udara, *red.*) maksimal ke ruang bakar. *Boost* terlalu besar juga tak akan efektif bila mesin tak sanggup meladeninya," terang **Taqwa S. Swasono**, mekanik yang menangani mobil ini.

Efisiensi peranti ubahan juga dapat perhatian.



Penggantian *intercooler* turbo buatan Greddy jadi contohnya. Meski masih mengandalkan dudukan aslinya, kapasitasnya 3 kali lebih besar dari bawaan pabrik. Efisiensi volumetrik pun didapat. "Nilai tekanan udara turbo yang masuk dan keluar tak berkurang. Enggak seperti standarnya yang cenderung menghambat," papar **Taqwa**, pemilik bengkel **GARDEN SPEED** beralasan.

Agaknya pasokan udara jadi bintang modifikasi ini. *Mass airflow* buatan Nismo menggantikan peranti standar yang diameternya dianggap kekecilan. Sayang tak diimbangi dengan *throttle body* berdiameter lebih besar. "Wah, standarnya *udah* cukup besar *tuh!*" tangkis pria yang bermarkas di daerah Cilandak, Jakarta Selatan.

Berhubung utilitasnya buat transportasi harian, komponen jeroan mesin tak banyak diobrak-abrik. Hanya gasket kepala silinder dicomot produk HKS berpenampang 1,2 mm. Hal ini untuk mengantisipasi letupan tenaga peranti *force induction* hasil modifikasi.

Durasi poros kem kena rombak jadi lebih tinggi. Merek Tomei dipercaya memperlama waktu bukaan ke-24 katup. "Kem ini yang paling cocok, soalnya peranti *variable valve timing*nya masih berfungsi," aku Taqwa yang membutuhkan waktu cukup lama buat menyetel perangkat itu.

Uniknya, pemakaian poros kem hanya diikuti penggantian satu sproket girnya. Sproket *exhaust adjustable* diambil dari HKS, sedang *intake* masih standar. "Bagian *intake* sudah *adjustable*, jadi tak ada gunanya diganti," jelas mekanik yang akrab dengan mesin kompetisi ini.



Sentuhan elektronik terciptat di unit ECU Apex-i PowerFC yang dilengkapi *handheld* berlayar LCD. Istimewanya, perangkat ini sudah dilengkapi *knock sensor*, hingga mempermudah penyetelan. Di dasbor juga terpampang AVC-R (Actuator Valve Controller Type-R) Apex-i untuk mengatur *boost* turbo secara elektronik.

Halal buat harian, tak haram diajak adu kebut-kebutan.



DATA MODIFIKASI

Greddy turbo intercooler kit
Apex-i open air filter
Nismo mass airflow
HKS Turbo GT2835
HKS wastegate
Tomei camshaft 256 derajat
HKS cylinder head gasket
HKS exhaust sproket gir adjustable
HKS injektor 550cc/menit
HKS fuel pump 125 psi
HKS fuel pressure regulator
HKS spark plug
HKS GD Twin Clutch (metal)
Nismo 1,5 way LSD adjustable torque
Apex-i AVC-R boost controller
Apex-i PowerFC programable control unit
Titan brake pad
HKS exhaust-kit 3 inci

GARDEN SPEED
MotorSport