

## SCRUTINEERING ONGKOS MURAH, PRESTASI MERIAH



**BAH**  
Gravel/Silverstone/  
Yokohama 185/65  
R14  
Aspal RE711  
185/60 R14  
Velg: Honda

**MESIN**  
Tipe: Standar Timor  
S 515i B6 4 silinder  
120 hp  
Kapasitas: 1593cc  
Kabel busi: NGK  
Busi: NGK Standar

**KABIN**  
Rollbar: Modifikasi  
sendiri  
Joki: tech Bandung  
Seatbelt: Sabell  
Siri: Sparco  
Tripmeter: Terratrip

**SUSPENSİ**  
Sokbreker  
Depan: Drummond  
Belakang: Bilstein  
Per: depan-belakang:  
Drummond

**REM**  
Kanvas: Brig  
Bekas: link: APP  
Bagian lain:  
Standar Timor S  
515i

**LAMPU**  
Standar:  
Timor 515i  
Terdaham:  
PMAA (4 buah)

*Jika anda tertarik membangun sebuah mobil reli yang murah, Timor S 515i milik Muhammad Harri Prastomo ini bisa jadi acuan.*

*Tak sekedar murah, tapi ditangan Taqwa Suryo Swasono, sang mekanik, mobil ini tetap mampu berprestasi*

Bersama mobil Timor keluaran tahun 1997 ini, M Harri "Ade" Prastomo tercatat beberapa kali meraih sukses. Tahun lalu misalnya, ia berhasil merebut gelar juara nasional Sprint Rally kelas NAZ. Tahun ini Ade pun berpeluang menyandang gelar "Best Driver N16 2003", setelah berhasil menjadi juara di dua seri Kejuaraan Nasional Speed Rally 2003.

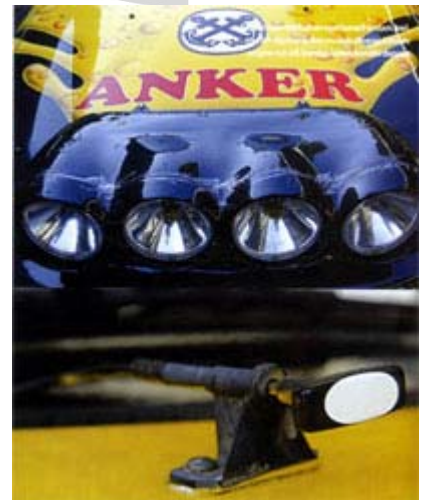
Apa sih rahariany ? Yang pasti selain skill Ade yang memang sudah cukup teruji, performa prima tunggangnya pun tak bisa dikesampingkan. Kali ini akan lihat bagaimana **Taqwa Suryo Swasono** meramu si Hitam Kuning menjadi mobil yang andal.

Timor S 515i itu pertama kali dibangun menjadi mobil rally pada tahun 2000. "Mobil ini dibuat benar-benar murah meriah", kata **Taqwa**. Bagaimana tidak, punggawa **Garden Speed** itu hanya butuh dana Rp 40-45 juta untuk membangunnya-biasanya untuk grup N16 mencapai Rp 50-100 juta, diluar ongkos kerja dan harga mobil itu sendiri tentunya.

**Taqwa** berfikir taktis. Ia tak ingin apa yang dilakukan justru mengurangi daya tahan mobil standar itu. Biaya yang dikeluarkan pun praktis hanya untuk bagian-bagian yang dianggap vital, seperti sokbreker, jok, seatbelt, menyempurnakan fungsi rem, re-mapping mesin, dan reinforce girboks.

"Spesifikasi mobil ini sebenarnya masih bisa ditambah, tapi karena sudah dirasa cukup kita tidak melakukan penambahan lagi. Seting mobil ini sudah disesuaikan dengan gaya Ade, dan dia bawanya kan sudah kenceng banget,"ungkap **Taqwa**.

Dengan regulasi yang ada, tak banyak memang yang bisa dilakukan terhadap mobil tersebut. Mesin misalnya, harus dibiarkan apa adanya alias standar. Selain menyeting dengan computer standar, Taqwa praktis hanya melakukan perawatan.





"Mesin sudah tiga tahun terakhir belum pernah rusak. Tiap tahun kita hanya melakukan rebuild dan mengganti beberapa bagian seperti ring dan metal", tambahnya.

Selain performa yang ciamik, tampilan si Kuning Hitam pun tak kalah seksinya. Salah satu yang menarik adalah stiker bertuliskan powered by Atina. Selidik punya selidik ternyata tulisan itu punya arti mendalam buat Ade.

"Atina itu keponakan gue yang baru berumur 6 bulan. Maksudnya buat semangat dan biar dapat doa restu dari keponakan gue itu", jelas Ade.

Memang ternyata doa buat si Oom lumayan ampuh. Buktinya Ade sukses juara di dua seri speed rally kelas N16 tahun ini. Kalau penasaran sama mobilnya Ade, tengok saja jeroannya berikut ini.

## **MESIN**

Mesin mobil ini adalah standar Timor S 515i tipe B6 berkapasitas 1593 cc. Dengan penggerak empat silinder, mesinnya mampu memproduksi tenaga sebesar 120 hp. Selama tiga tahun digunakan reli, mesinnya belum pernah rusak. Agar tetap awet, mesin mengalami rebuild tiap tahun dan beberapa bagian mengalami pergantian, seperti ring dan metal.

Kabel busi menggunakan produk NGK, sedangkan busi dipilih NGK standar-berhubung busi racing tak memberi keuntungan yang signifikan.

## **TRANSMISI**

Girboks memakai standar Timor berkekuatan 5 speed manual sebagai penunjang sistem penggerak dua roda (depan). Untuk mengatasi kendala yang sering ditemukan pada jenis mobil ini dimana girboks mudah rusak, maka bagian ini di-reinforce dengan sistem forkshift. Untuk kopling memakai produk Cusco.

## **SUSPENSI**

Sokbreker bagian depan dan belakang mobil ini memakai produk berbeda. Bagian depan menggunakan Drummond, sedangkan belakang dipilih Bilstein. Tingkat kekerasan keduanya dipasang pada angka 50. Sedangkan untuk per depan belakang sama-sama memakai produk Drummond.

## **REM**

Bagian ini seringkali mengalami kendala, rem tidak bekerja dengan sempurna. Untuk mengatasinya, distribusi aliran minyak rem disempurnakan. Selang yang awalnya berpola silang antara bagian depan dan belakang diganti dengan pola lurus. Kanvas rem menggunakan produk Brig, sedangkan brake lining memakai APP. Bagian lainnya memakai produk standar Timor S 515i.

## **KABIN**

Rolbar enam titik seamless adalah hasil modifikasi sendiri yang dipasang menempel dengan sasis. Sepasang jok untuk driver dan co-driver memakai produk buatan I-tech Bandung. Tak lupa seatbelt enam titik bermerk Sabelt dan sebuah tabung pemadam produk Apron menunjang unsure safety mobil ini.

Untuk kemudi, dipilih produk buatan Spaco. Merk yang sama digunakan untuk masing-masing pedal gas, rem, dan kopling. Alat Bantu navigasi dilengkapi dengan tripmeter berlabel Terratrip, plus sepasang Peltor sebagai alat Bantu komunikasi.

## **LAMPU**

Untuk penampilan malam hari, mobil ini dilengkapi dengan empat buah lampu tambahan merk PIAA.

## BAN

Saat tampil di lintasan berkarakter gravel, ban Silverstone atau Yokohama berukuran 185/65R14 jadi pilihan. Sedangkan di trek aspal mobil ini memakai varian RE711 berukuran 185/60R14. Untuk velg, lingkaran basi produk Honda menjadi pasangannya karena dianggap punya daya tahan lebih baik.

### TIPS MEMBANGUN MOBIL RELI



**Taqwa Suryo Swasono**  
Sebenarnya dengan biaya Rp 40-45 juta, kita sudah bisa membangun mobil reli untuk kelas N16. Yang penting, bagaimana caranya membuat performa mobil bisa maksimum.

Dengan kondisi mobil standar, *re-inforce* kendaraan dilakukan seperlunya, misalnya untuk Timor ya girboksnya. Lalu bangun rollbar enam titik dan unsur safety lainnya, seperti seatbelt.

Suspensi pakai yang khusus untuk reli, supaya pemakaiannya bisa jangka panjang. Kopling juga beli yang khusus untuk kompetisi, agar mengurangi risiko kopling slip. Intinya, mobil sebisa mungkin bisa bertahan dari start sampai finis, dan bisa bertahan lama tanpa banyak mengalami kerusakan.

### APA KATA M. HARRI PRASTOMO



Masalah mobil ini cuma satu, rem. Gara-gara rem gue enggak finis di Lampung tahun lalu. Waktu itu *braking system*-nya masih standar. Kelemahan lain, kemampuan mesinnya pas-pasan, sudah enggak bisa ditambah lagi.

Secara keseluruhan mobil ini berbeda dari tunggangan sebelumnya, Toyota Starlet (1999). Karena Timor punya buntut, jadi harus adaptasi lagi misalnya mengukur saat masuk tikungan.

Tapi lama-kelamaan mobil ini terasa lebih enak, terutama *handling*-nya. Makanya saat turun di dua seri lalu, saya merasa lepas *aja* bawanya dan bersyukur hasilnya tahun ini bisa bagus.

GARDEN S