

OTOTIPS

Honda Karisma

SILINDER STANDAR TEMBUS 16,2 DK !



Beginilah jadinya, bila pemilik tim balap motor berkolaborasi dengan tuner mobil balap. Hasilnya tidak tanggung-tanggung. Honda Karisma yang disiapkan untuk balap OMR Honda kelas standar korek, bisa menyemburkan tenaga 16,2 dk di atas mesin dynamometer. Padahal standarnya Cuma kisaran 8 dk lo!

Bermula dari Jimmy S. Winata, branch manager PT. Dunia Motorindo Cemerlang yang terpanggil untuk meramaikan balap OMR (One Make Race) Honda. Tim owner JTHRC (Jakarta-Tangerang Honda Racing Team) ini lantas mempersiapkan besutan yang bisa diajak bertarung antar sesama pembalap pemula.

SESUAI ROLLER ROCKER

Mendapat tantangan dari bos Dunia Motor Ciputat tadi, **Taqwa SS** langsung terima order khusus ini. "Kebetulan seri balap mobil belum padat sehingga ada waktu untuk meriset mesin Karisma," jelas **Taqwa**.

Namanya juga riset, tak bisa langsung berhasil. Dengan spesifikasi jeroan yang dituntut standar pabrik, **Taqwa** memutar otak untuk memaksimalkan performa mesin yang silindernya standar ini.

Konsentrasi ada pada kepala silinder dan kem yang boleh di grinding ulang. Selebihnya, blok mesin hanya papas 1 mm dan piston hi-dome mengandalkan produk Izumi. "Konfigurasi ini menghasilkan perbandingan perbandingan kompresi 14:1 setelah pantat kepala silinder dipapas 1,5 mm, jelas Jimmy.

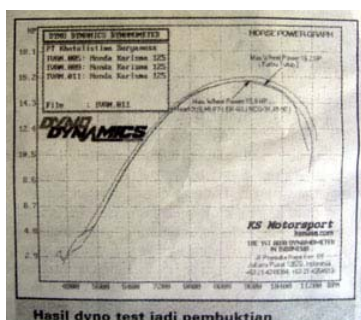
Kembali ke kepala silinder dan kem, **Taqwa** yang memiliki banyak pengalaman dengan mesin 4 stroke, melakukan rombakan sesuai spesifikasi bawaan pabrik. "Teknologi pelatuk klep roller (roller rocker arms) saya maksimalkan," bisiknya.

Bisa terlihat dari desain profil noken as yang memang ekstrem. Melirik kepala (tonjolan tertinggi) noken as, jelas terlihat bentuk yang tak lazim. Bentuknya kotak seperti 'batok penyus'. Tak ada lagi kontur lancip atau meruncing layalnya kem standar.

Desain seperti ini mampu meningkatkan powerband di putaran mesin bawah dan tengah. "Menyebabkan waktu bukaan katup jadi lama," urai **Taqwa** yang familiar dengan roller type camshaft. Model batok penyus paling pas ketemu pantat rocker berbantalan.



Pengapian BRT 'chip master' dipadu koil standar



Selain rentang durasi semakin besar, klep menganga lebih lama. Terbukti dari torsi di putaran bawah makin dahsyat dan peak putaran mesin tak lebih dari 9.500 rpm. "Keluar tikungan harus diurut kalau tak mau kebablasan," timpal Ivan Atmaja, sang joki.

Ibarat mesin mobil bersilinder banyak macam V6 atau V8, torsi dan performa maksimal bisa didapat tanpa harus menunggu putara mesin tinggi. "Mesin jadi efisien dan lebih durable," ungkap Jimmy sambil menunjuk best time 1 menit 3 detik di sirkuit Sentul 'kecil'. Soal podium, Karisma berbody Supra-X 125 ini mengabet 2 kali juara pertama seri I dan II OMR Honda kemarin.