OTOMOTIF

#TIME 29th YEAR UP
OTOMOTIF
1991-2020

FIRST RIDE
HONDA CBR250RR SP QS
H.11

KOMPARASI FITUR
TOYOTA COROLLA CROSS
VS
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS
H.7

RAGAM AKSESORI KAWASAKI NINJA ZX-25R
H.12

KOMPONEN MOBIL YANG BIKIN IRIT BBM
H.8

ATURAN NOPOL GANJIL GENAP DI MASA PSBB
H.4

ALL ABOUT KERUSAKAN & PERAWATAN AC
H.8

PROFIL
HONDA CT125 & CBR1000RR-R
H.10

MOTOGP AUSTRIA FAKTOR KTM KENCANG
H.14

KOLEKSI MOTOR BALAP GP250
H.16

otomotifweekly otomotifweekly otomotifweekly YouTube otomotif tv OTOMOTIFNET.COM

OTOM200827
201353472
9 771859 174976
16
RP 10.000 - JAWA (Sepuluh Ribu Rupiah)
RP 10.500 - LUAR JAWA (Sepuluh Ribu Lima Ratus Rupiah)
XXX 27 AGUSTUS - 2 SEPTEMBER 2020

FOTO: F.YOSI, HONDA - GRAFIS : PATAR

KOMENTAR

HONDA GAS POLLL..??



Halo para pembaca setia *OTOMOTIF*, apa kabar? Semoga kalian dan keluarga di rumah dalam kondisi sehat-sehat walafiat. Aamin! Nah, bagi yang sudah beraktivitas atau bekerja di luar rumah, tetap patuhi protokol kesehatan ya...

Memperhatikan wabah virus Corona saat ini memang belum menunjukkan indikasi lenyap atau hilang dari bumi ini. Namun bukan berarti kita hanya berdiam diri saja, enggak boleh *ngapa-ngapain loh*.

Contoh untuk meningkatkan daya beli masyarakat yang sedang melemah saat pandemi ini, beberapa APM mobil maupun motor sudah mulai terlihat gregetnya. Khususnya di awal semester kedua ini.

Mereka mulai meluncurkan model-model terbarunya ke pasar Tanah Air. Ada Toyota, MG, BMW, Mercedes-Benz, Kawasaki dan paling gres adalah Honda motor. PT Astra Honda Motor selaku APM motor Honda tampak sudah mulai agresif di bulan Juli hingga Agustus ini.

Bayangkan, tiga motor langsung diluncurkan di awal semester dua ini. Ada CBR250RR SP, CBR1000RR-R Fireblade dan CT 125. *Gaspolll*..

Nah, untuk mengetahui lebih dalam ketiga motor baru tersebut, kami langsung ulas di halaman 10 dan 11 edisi ini. Khusus untuk CBR250RR SP telah kami coba meskipun baru *first ride*. Langsung kebet aja bro! Halo Yamaha, Suzuki?

Selain itu, yang juga masih gres adalah Toyota Corolla Cross. Nah, kali ini kami bandingkan dengan Mitsubishi Eclipse Cross yang sama-sama SUV atau disebut *crossover*. Apa saja bedanya, keunggulannya, monggo dibuka halaman 7.

Pada edisi ini pula kami membahas MotoGP Austria yang tak kalah serunya dibanding seri sebelumnya di lokasi yang sama. Kali ini KTM sukses naik podium di kampung halamannya. Ada apa dengan KTM yang sedang bertaji di tahun 2020?

Nah, ulasan-ulasan lainnya silakan Anda buka satu persatu halaman *OTOMOTIF* edisi spesial ini. Selamat menikmati, semoga bermanfaat bagi pembaca budiman. •

R. PANJI MAULANA
Editor in Chief
panjioto@gmail.com

DIALOG & KONSULTASI

Bagi pembaca Tabloid OTOMOTIF yang mempunyai saran, opini, harapan keluh-kesah kirim ke email otomotif@gridnetwork.id 0858-82580040

Caranya :OTOMAIL (spasi) Nama Lengkap (spasi) jenis kelamin (spasi) Alamat (spasi) Pertanyaan

Sedangkan mau Konsultasi teknis mobil dan motor silakan kirim ke email konsultasi.r4@gmail (mobil) dan ke email konsultasi.r2@gmail (motor)

DISCLAIMER
Dilarang mengutip dan memperbanyak sebagian atau seluruh isi tabloid ini tanpa izin tertulis dari Tabloid OTOMOTIF. Tabloid OTOMOTIF berhak mengumumkan dan memperbanyak tanpa perlu persetujuan/ izin penulis, fotografer dan illustrator, termasuk mengalihwujudkan kembali dalam format digital atau nondigital yang merupakan bagian dari Tabloid OTOMOTIF.

REVIEW HONDA CBR250RR BARU

Bang OTO, tolong buat *review* Honda CBR baru dong yang sudah ada quick shifter dan kabarnya pakai mesin baru juga. Sekalian dikomparasi aja dengan Kawasaki Ninja 4 silinder baru. Siapa yang lebih unggul dari performanya?

Oiya, kapan nih Kawasaki bikin motor matik? Karena saya pernah lihat di mbah Google ada di luar. *Bosen* Honda Yamaha terus.. *hihihi*… Salam *OTOMOTIF*.

Romeo – Ragunan, Jaksel

Honda CBR250RR SP QS pakai mesin dengan spek baru, bisa dibilang versi update, karena secara basis mesin masih sama dengan yang lama, namun memang mengalami peningkatan performa cukup banyak. Untuk ulasan lengkap bisa disimak hasil first ride ada di halaman 11 edisi ini.

Kalau dikomparasi dari data spesifikasi, secara performa jelas Ninja ZX-25R lebih unggul, beda tenaganya saja 10 dk. Namun nanti setelah CBR250RR SP QS sudah ada unit tesnya, tentu akan diadu langsung untuk melihat mana yang lebih unggul.

Kawasaki dalam waktu dekat ini belum ada rencana memasarkan skutik, karena memang tak pernah bikin sendiri. Makanya mereka lebih memilih konsen main sport bike dan big bike.

Di luar memang ada Kawasaki J125 dan J300, tapi itu merupakan produk hasil kerjasama dengan Kymco. Selain karena produk branding, faktor harga dan fitur yang tertinggal dari kompetitor, yang membuat Kawasaki Indonesia enggan memasarkannya di sini.

KONSULTASI

konsultasi.r4@gmail.com
ASUHAN :ANDHIKA

konsultasi.r2@gmail.com
ASUHAN :AANT

PERAWATAN TRANSMISI OTOMATIS CVT


DOK.OTOMOTIF

Siang Bung Dhika. Saya sempat *browsing* di internet mengenai kasus kerusakan pada transmisi otomatis, terutama jenis CVT. Mengingat biaya perbaikannya tidak sedikit, yang ingin saya tanyakan adalah bagaimana cara merawat serta perlakuan yang benar terhadap transmisi matik jenis ini.

Soalnya kebetulan mobil saya menggunakan transmisi otomatis CVT. Ngeri juga kalau tiba-tiba mobil mogok gara-gara-gara CVT-nya jebol di tengah jalan.

Apa benar saat berhenti lama, transmisi tidak boleh dalam keadaan masuk gigi, kenapa? Mohon pencerahannya Bung Dhika. Sebelumnya saya ucapkan terimakasih. Salam otomotif!

Agus S – via email

Selamat siang juga Mas Agus. Menurut beberapa spesialis matik, transmisi otomatis ini sebenarnya lebih awet komponennya dibanding transmisi manual. Namun tentunya bila perawatannya baik, seperti rajin kuras oli sesuai waktu atau interval yang dianjurkan. Lalu memakai oli sesuai jenis transmisinya, dan direkomendasi pabrikan.

Selain itu, yang juga sangat berpengaruh terhadap keawetan transmisi otomatis, baik jenis torque converter *maupun CVT, yakni prilaku berkendara kita. Antara lain tidak sering berakselerasi spontan secara mendadak, karena dapat menyebabkan komponen di dalam transmisi cepat aus.*

Lalu ketika memarkir kendaran dengan cara maju dan mundur, pastikan sebelum memindahkan tuas transmisi ke gigi maju atau mundur, mobil dalam kondisi berhenti, kemudian dinetralkan dulu transmisinya, baru kemudian masuk gigi.

Selanjutnya, benar yang dikatakan bahwa saat berhenti lama seperti saat berada di kemacetan atau 'kena' traffic light*, tidak disarankan posisi transmisi dalam kondisi masuk gigi. Apalagi bila berhentinya lebih dari 2 menit. Karena komponen di dalam transmisi akan mengalami gesekan, sehingga dapat memperpendek usianya.*

BORE-UP SUZUKI SKYWAVE


DOK.OTOMOTIF

Mas Aant saya lagi pengin naikin tenaga Suzuki Skywave, kebayangnya sih *bore-up*. Piston apa yang cocok buat Skywave? Sekalian minta rekomendasi bengkelnya untuk seputaran Pondok Cabe, Tangsel. Makasih sebelumnya mas.

Andre M. - Pondok Cabe, Tangerang Selatan

Buat menaikkan performa secara signifikan dan tergolong mudah memang dengan bore-up*. Untuk Skywave, paling gampang adopsi piston Suzuki Thunder 125, karena diameter lebih besar dan punya ukuran pin piston sama-sama 14 mm, jadi pemasangan relatif mudah.*

Ukuran piston standar Skywave 53,5 mm, sedang Thunder 125 57 mm, jadi kalau dipasang dengan stroke *bawaan 55,2 mm, maka kapasitas mesin naik jadi 140,8 cc. kalau mau lebih besar, pakai saja piston Thunder yang oversize 100 atau 58 mm.*

Ketika pemasangan tentu blok mesti dimodifikasi, boring *diganti dengan yang lebih besar agar ketebalan* liner *sesuai batas aman, minimal 1,5 mm, lebih tebal lebih baik.*

Kemudian, spuyer karburator pun mesti diseting ulang sesuai permintaan mesin, karena kapasitas lebih besar, maka akan minta ukuran lebih besar agar pembakaran tak kekeringan.

Bengkel yang bisa garap banyak, salah satunya yang terdekat bisa ke R59 Racing di Jl. Dewi Sartika No.32D, Ciputat, Tangsel. Atau ke bengkel Variasi 34 yang beralamat di Ruko Pasar Cimanggis, Ciputat, Tangsel.

EDITORIAL
EDITOR IN CHIEF
R. Panji Maulana
MANAGING EDITOR (ONLINE)
Haryadi Hidayat
EDITORS
Johannes Tonny Wisnu Prakoso, Andhika Arthawijaya, Antonius Yuliyanto
REPORTERS
Harryt Mayrustanto Ribawadi, Rendy Surya Setiawan, Rindra Pradipta, Didit Abdillah, Fariz Ibrahim, Raspatidana, Rangga Kosala Putra Ramadhana, Yusufityan Al-Qudsy, Iman Firman
VISUAL EDITOR
Patar Parlindungan Butarbutar
GRAPHIC DESIGNER
Inddi Anggarawangsa, Budi Drajat
PHOTOGRAPHERS
F. Yosi Setyo Nugroho, Rizky Apriyandi
EDITORIAL SECRETARY
Jane Vonti T.H
DOCUMENTATION
Rahari Pangestu

GRID NETWORK TOUCH REAL AUDIENCE

PUBLISHING
GROUP DIRECTOR
Dahlan Dahi
DEPUTY GROUP DIRECTOR
Harry Kristianto
GROUP EDITORIAL DIRECTOR
Billy Riestianto
STAF TO GROUP EDITORIAL DIRECTOR
A.Agustianto

BUSINESS
BRAND DIRECTOR
Pius Anom Hendrikusumo
VIDEO BUSINESS DEVELOPMENT & PARTNERSHIP DIRECTOR
Fitriana S. Pangaribuan
STRATEGIC AUDIENCE ANALYSIS DIRECTOR
Asti Krismardiyanti
ACCOUNT DIRECTOR
Nia Kurnyawati
Malikul Jibril
ACCOUNT MANAGER
Phalyarsa Budiharga
MARKETING DIRECTOR
Adhi Quardianto S
MARKETING MANAGER
Marisa Thara Wardhani
MARKETING COMMUNICATION DIRECTOR
Amarendra Adhipangestu
MARKETING COMMUNICATION MANAGER
Giovanni J.A Pattisina

EDITORIAL OFFICE
Gramedia Majalah Building 1st unit 7th fl, Jl. Panjang No. 8A Kebon Jeruk, Jakarta 11530, Tel : (021) 5330150/5330170 ext 33422-33430, Email : otomotif@gridnetwork.id

ADVERTISING Gramedia Majalah Building 1st unit 1st fl, Jl. Panjang No. 8A Kebon Jeruk, Jakarta 11530, Tel : (021) 5330150/5330170 ext 32142, 32146, 32149, 32150, Faks : (021) 5330188 Email : Iklan@gridnetwork.id.

MARKETING & COMMUNICATION-BUSINESS DEPARTEMENT
Gramedia Majalah Building 1st unit 7th fl, Jl. Panjang No. 8A Kebon Jeruk, Jakarta 11530, Tel : (021) 5330150 ext 32401, Faks : (021) 5304669

SUBSCRIPTION Tel : (021) 5306263, Faks : (021) 53699096, Email : subscribe@cc.kompasgramedia.com

gmedia trusted connected

Bahan Bakar Diesel Pertamina

ASAL USUL BIODIESEL D100

PT Pertamina berhasil melakukan uji coba produksi Green Diesel D100 sebesar 1.000 barel per hari di Kilang Dumai, Riau, pada Juli lalu. Asal-usul produksi D100 di Kilang Dumai, sudah dimulai sejak 2014 dengan melakukan injeksi minyak sawit jenis *Refined, Bleached, and Deodorized Palm Oil* (RBDPO) secara bertahap.

Diawali dari injeksi 7,5 persen RBDPO pada Desember 2014, kemudian 12,5 persen pada Maret 2019, dan terakhir 100 persen pada Juli 2020. Dilanjut uji coba performa melalui *road test* sepanjang 200 km, yakni D100 yang dicampur dengan Solar dan FAME.

Pertamina mengklaim hasil campuran tersebut menghasilkan bahan bakar diesel yang lebih berkualitas dengan angka cetane number lebih tinggi, lebih ramah lingkungan dengan angka emisi gas buang yang lebih rendah, serta lebih hemat penggunaan bahan bakar.

"Selain pengolahan minyak sawit di Kilang Dumai, Pertamina juga akan membangun dua *standalone biorefinery* lainnya di Cilacap, Jawa Tengah, dan Plaju, Sumatera Selatan," terang Nicke Widyawati, Direktur Utama Pertamina.



FOTO: ISTIMEWA

Masih menurut Nicke, *standalone biorefinery* di Cilacap nantinya dapat memproduksi *green energy* berkapasitas 6.000 barel per hari, sedangkan di Plaju berkapasitas 20.000 barel per hari. Kedua *standalone biorefinery* itu akan memproduksi Green Diesel dan Green Avtur dengan bahan baku 100% minyak nabati.

Selain Green Diesel, Pertamina juga telah berhasil melakukan uji coba produksi Green Gasoline di Kilang Plaju, dan Cilacap sejak 2019. Kemudian pada 2020 sudah mampu mengolah bahan baku minyak sawit hingga sebesar 20% injeksi.

"Mengolah minyak sawit menjadi Green Diesel sebenarnya sudah juga dilakukan oleh beberapa perusahaan lain di dunia, namun mengolah minyak sawit menjadi Green Gasoline dalam skala operasional baru pertama kali dilakukan di dunia, dan itu oleh Pertamina," sambung Nicke. • Harryt

INOVASI ANAK BANGSA



Produksi Green Diesel D100 diproses dengan bantuan katalis yang dibuat oleh putra putri bangsa. Sebagai hasil kerja sama *Research & Technology Center* Pertamina dan Institut Teknologi Bandung (ITB) yang disebut katalis Merah Putih.

"Produksi D100 di kilang Pertamina dengan bahan baku minyak sawit yang melimpah di dalam negeri serta menggunakan katalis Merah Putih menjadi wujud inovasi anak bangsa. Menjadi kebanggaan bagi Pertamina dapat menciptakan solusi untuk Indonesia," kata Nicke.

Ia melanjutkan, Pertamina bersama ITB dan PT Pupuk Kujang juga telah menandatangani kerja sama perusahaan patungan (*joint venture*) untuk membangun pabrik katalis nasional pertama di Indonesia dengan target penyelesaian pada 2021.

Secara global, menurut Nicke, mulai 2030, pertumbuhan energi baru dan terbarukan diprediksi akan lebih tinggi dibandingkan energi fosil.

Oleh karena itu, lanjutnya, sangat tepat, jika sejak saat ini atau 10 tahun sebelumnya, Pertamina telah mulai menyiapkan pabrik katalis Merah Putih ini untuk mewujudkan kemandirian energi nasional.

Ke depan, ia mengatakan Pertamina tidak hanya mengembangkan *green energy* dari CPO atau sawit, tetapi juga dari sumber daya lainnya seperti algae, gandum, sorgum dan sebagainya. "Pertamina akan terus mendayagunakan segala sumber daya alam domestik, untuk mendukung kemandirian dan kedaulatan energi nasional," imbuhnya lagi.

Katalis

TAMPIL DI MAKAU



ISTIMEWA

Motor listrik Katalis EV.1000 bakal tampil di galeri otomotif terkemuka The Arsenale, Makau, Cina. Hal ini diapresiasi Kementerian Perindustrian, sebagai wujud karya anak bangsa.

"Kami mengapresiasi Katalis Company yang telah berkontribusi dalam menciptakan sepeda motor listrik Katalis EV.1000," papar Gati Wibawaningsih, Direktur Jenderal Industri Kecil, Menengah dan Aneka (IKMA) Kemenperin.

Katalis EV.1000 mengusung motor listrik berkapasitas 1.000 watt, yang disokong baterai 48V 45Ah, dengan pengatur berdaya 48-72 Volt. Motor listrik ini sanggup digeber dengan kecepatan 80 km/jam, serta jarak tempuh 90 km dalam sekali isi daya. Desainnya disebut mengambil ide dari pesawat tempur dengan kesan kokoh dan garang.

"Kami minta Katalis menjaga hak kekayaan intelektual pada desain inovatifnya, seiring upaya untuk terus menerus meningkatkan produktivitas dan efisiensi proses. Katalis EV.1000 akan dikirim ke galeri The Arsenale di Makau pada akhir Agustus ini," sambung Gati, melalui pesan tertulis (24/8).

Lebih lanjut Gati mengatakan, dalam upaya mendukung produksi kendaraan bermotor listrik di Indonesia, pemerintah telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk Transportasi Jalan.

Salah satunya mengatur Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) bagi industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dan industri komponennya.

"Dalam Pasal 8 di Perpres tersebut, disebutkan penggunaan komponen dalam negeri untuk kendaraan bermotor listrik berbasis baterai beroda dua dan/atau tiga pada tahun 2019-2023 minimum sebesar 40%," sebut Gati.

Untuk itu, Kemenperin berharap pengembangan kendaraan bermotor listrik ini dapat melibatkan pelaku industri kecil menengah (IKM) komponen otomotif yang berada di sentra-sentra produksi, seperti di Jakarta, Bogor, Bekasi, Karawang, Sukabumi, Tegal, Klaten, Purbalingga, Pasuruan, dan Sidoarjo.

"Kami terus membangun komunikasi dan sinergi dengan kementerian dan lembaga terkait dalam mendorong terciptanya iklim usaha yang mendukung serta pembinaan yang berkelanjutan dan tepat sasaran. Pemerintah telah menetapkan target 20% dari total produksi nasional kendaraan bermotor roda dua pada tahun 2025 merupakan sepeda motor listrik, dengan target sekitar 2 juta unit," imbuhnya lagi.

Suzuki

EKSPOR SUZUKI XL7 MELEJIT

PT Suzuki Indomobil Motor (SIM) mencatat ekspor Suzuki XL7 yang melejit signifikan, bahkan menjadi model ekspor nomor satu Suzuki di Juli 2020. Produk anyar ini tak hanya diminati di pasar domestik, namun juga internasional. Hal ini terlihat dari tingginya permintaan ekspor XL7 dari berbagai negara.


ISTIMEWA

Di Juli, The Extra Ordinary SUV ini terjual sebanyak 2.694 unit, atau meningkat 541% jika dibandingkan bulan sebelumnya. "Lonjakan ekspor di masa pandemi ini membangun optimisme kami bahwa ekonomi di banyak negara mulai pulih. *Timing* ini akan kami gunakan untuk terus menggenjot volume ekspor XL7, karena produk ini cocok dan disukai konsumen internasional," papar Aris Yuliyantoro, *Assistant Dept. Head Production Planning Control* SIM.

Kinerja ekspor XL7 di Juli 2020, menjadi kontributor besar bagi penjualan Suzuki. "Bahkan sejak diluncurkan di Indonesia pada Februari, XL7 telah berkontribusi 22,2 persen dari total ekspor Suzuki," sambung Aris, seraya bilang XL7 diproduksi di fasilitas berstandar internasional di pabrik Cikarang, Bekasi, Jabar.

Masih menurut Aris, XL7 memiliki Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) atau komponen lokal sebesar 85%, berhasil dipasarkan ke lebih 20 negara. Yakni telah diluncurkan di Barbados, Trinidad & Tobago, Vietnam, dan Filipina. Bahkan, di Thailand, XL7 diluncurkan pada gelaran Bangkok International Motor Show 2020.

Jumlah negara tujuan ekspor pun terus ditingkatkan seiring membaiknya kondisi perekonomian. "Peningkatan jumlah unit ekspor XL7 ini juga menandakan Indonesia berhasil menjadi pilar ke-3 Suzuki Global serta menjadi basis produksi dan ekspor XL7. Sebagai basis produksi Suzuki terbesar ke-3 di dunia, kami akan terus menghadirkan produk berkualitas untuk para pencinta Suzuki di Indonesia maupun internasional," sambung Aris. • Harryt



ISTIMEWA

Nissan

ALL NEW NISSAN KICKS e-POWER MELUNCUR SEPTEMBER

Nissan Indonesia memulai hitung mundur peluncuran All-New Nissan Kicks e-POWER di tanah air. Indonesia menjadi salah satu negara pertama di dunia yang akan kebagian jatah Nissan Kicks e-POWER. Peluncurannya dijadwalkan dihelat via *channel* YouTube NissanID, pukul 7 malam (2/09).

"Peluncuran e-POWER ini menandakan era baru, dimana Nissan menghadirkan teknologi inovatif terbaik kepada para pelanggan kami. e-POWER adalah teknologi pertama di dunia dan mewakili langkah berani elektrifikasi Nissan di Indonesia," sebut Isao Sekiguchi, Presiden Direktur Nissan Indonesia.

Teknologi *powertrain* e-POWER, dirancang memberikan akselerasi kendaraan listrik yang mulus dan bertenaga, tanpa perlu pengisian daya eksternal. Yakni dengan menggabungkan 100% motor listrik dengan mesin bensin untuk mengisi daya baterai, e-POWER diklaim memberikan sensasi berkendara yang bertenaga dan tenang, serta efisiensi bahan bakar.

Hal tersebut merupakan adopsi dari teknologi Nissan Leaf, mobil listrik 100% pertama yang dipasarkan secara massal di dunia, dengan lebih dari 470.000 unit terjual secara global hingga saat ini.

Berbeda dengan sistem pada *battery electric vehicle*, e-POWER menyertakan mesin bensin dengan generator listrik, inverter, baterai, dan motor listrik.

Roda-roda sepenuhnya digerakkan motor listrik, yang ditenagai baterai dan diisi dayanya oleh mesin bensin. Selain itu, mesin juga mengalirkan listrik, melalui inverter, langsung ke motor. Saat akselerasi ekstra diperlukan atau saat mendaki tanjakan terjal, motor listrik menerima tenaga dari baterai dan mesin untuk meningkatkan kinerjanya.

Teknologi ini juga memberikan efisiensi bahan bakar yang unggul dan emisi yang lebih rendah, dibandingkan dengan mesin bensin.

"Indonesia secara strategis dipilih untuk memperkenalkan teknologi e-POWER yang terkenal dari Nissan. Saatnya mengubah cara kita berkendara dengan sensasi berkendara mobil listrik yang berani. Sama seperti mobil yang luar biasa ini, acara peluncurannya juga akan memberikan banyak kejutan kepada Anda, para pelanggan kami. Mari kita mulai penghitungan mundur," lanjut Sekiguchi *San*. • Harryt





DOK. OTOMOTIF

Kebijakan Ganjil Genap DKI Jakarta

MOTOR BELUM KENA, TAPI...

WACANA PEMBERLAKUKAN GANJIL GENAP MOTOR BISA SAJA DITERAPKAN PEMPROV DKI JAKARTA

Pemprov DKI Jakarta resmi memberlakukan kembali kebijakan ganjil genap, yang tertuang dalam Peraturan Gubernur (Pergub) Nomor 80 Tahun 2020, tentang Pelaksanaan PSBB Masa Transisi Menuju Masyarakat Sehat, Aman, dan Produktif.

Gubernur DKI Jakarta, Anies Baswedan menyebut tak hanya kendaraan roda empat yang wajib mematuhi regulasi ganjil genap. Namun seluruh kendaraan pribadi, termasuk motor juga kena kebijakan rekayasa lalu lintas ini.

"Setiap pengendara kendaraan bermotor beroda 4 (empat) atau lebih dan roda 2 (dua) dengan nomor plat ganjil dilarang melintasi ruas jalan pada tanggal genap," tulis Anies dalam Pergub tersebut.

Hal ini menimbulkan pro dan kontra, terlebih melibatkan kendaraan roda dua. Nah, untuk mengklarifikasi bunyi Pergub tersebut, Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Syafrin Liputo mengatakan, belum akan mengenakan aturan ganjil genap untuk motor.

"Peraturan Gubernur Nomor 80 Tahun 2020. Dinas Perhubungan memastikan aturan tersebut belum berlaku, untuk sepeda motor belum dikenakan ganjil genap. Saat ini ganjil genap yang diberlakukan masih pada 25 ruas jalan tetap berlaku untuk kendaraan pribadi roda empat atau lebih, terang Syafrin, melalui keterangan tertulis (22/8).

Tapi, Syafrin melanjutkan, jika dirasa kebijakan ganjil genap untuk kendaraan roda empat atau lebih, dirasa tidak ampuh menekan pergerakan masyarakat, maka wacana pemberlakukan ganjil genap motor bisa saja diterapkan Pemprov DKI Jakarta.

"Kebijakan ganjil genap saat ini berlaku hanya bagi kendaraan roda empat, roda dua belum. Jika tidak ada perubahan, maka bisa saja ada tambahan pemberlakukan bagi seluruh kendaraan," ungkap Syafrin, seperti dikutip dari Tribunnews.com (22/8).

ATUR JADWAL

Masih menurut Syafrin, kebijakan ganjil genap merupakan salah satu bentuk *emergency brake* alias rem darurat saat PSBB Transisi. "Saat ini kebijakan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap menjadi satu instrumen untuk upaya Pemprov DKI Jakarta melakukan pembatasan pergerakan orang," ujar Syafrin.

Mekanisme penyesuaian jadwal bekerja yang dimaksud Syafrin, yakni pekerja dengan mobil berpelat ganjil dapat bekerja dari rumah saat tanggal genap. Begitu pun sebaliknya, mobil pekerja berpelat genap diminta bekerja dari rumah saat tanggal ganjil.

"Sehingga warga yang mendapatkan tugas atau mendapatkan bagian *shift* kerja dari rumah dengan pelat nomor, misalnya yang bersangkutan ganjil tanggal genap, maka yang bersangkutan akan tetap di rumah, tidak melakukan pergerakan yang tidak penting," ujar Syafrin.

Ia melanjutkan, jadwal bekerja di seluruh perkantoran dan instansi diharapkan dapat menyesuaikan dengan kendaraan karyawannya masing-masing. • Harryt



HARRYT

Dinas Perhubungan memastikan aturan tersebut belum berlaku, untuk sepeda motor belum dikenakan ganjil genap

Syafrin Liputo
Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta

OTOINFO

POLDA METRO JAYA BELUM DIAJAK BICARA

Direktur Lalu Lintas (Dirlantas) Polda Metro Jaya, Kombes Pol Sambodo Purnomo Yogo, menyampaikan sampai saat ini belum ada pembicaraan antara pihaknya dengan Pemprov DKI, atau dalam hal ini Dishub DKI terkait aturan ganjil genap bagi motor. "Belum ada pembicaraan terkait ganjil genap untuk motor," papar Sambodo (21/8).

Ia melanjutkan, kebijakan tersebut saat ini hanya diberlakukan pada kendaraan pribadi, sesuai Pergub 88 Tahun 2019. "Untuk ganjil genap motor, belum diterapkan. Acuan kita tetap pada Pergub 88 Tahun 2019," imbuh Sambodo.

Artinya, landasan hukum yang dipakai dalam penindakkan pelanggar ganjil genap masih mengacu ke Pergub yang sebelumnya. Adapun untuk Pergub 80 Tahun 2020 pihaknya masih menunggu petunjuk teknis dan kajian Dishub DKI. "Jadi ganjil genap saat ini baru diterapkan ke kendaraan roda empat," tegasnya lagi.

Masih mnenurut Sambodo, penerapan aturan ganjil genap bagi sepeda motor masih membutuhkan sejumlah kajian dan pertimbangan tertentu. "Salah satunya adalah harus menghitung berapa jumlah pengendara motor yang akan beralih ke transportasi umum, jika aturan ganjil genap bagi motor diberlakukan. Ini harus jadi perhatian dengan kesiapan transportasi massal kita," jelas Sambodo.

Kemudian Ia melanjutkan, perlu sosialisasi dan pemasangan rambu jika aturan ganjil genap untuk motor akan diberlakukan.

EFEK DOMINO

Kajian mendalam perlu dilakukan mengingat pengguna sepeda motor rata-rata adalah masyarakat kelas menengah ke bawah, yang memiliki latar belakang pekerjaan, status sosial dan ekonomi yang berbeda. Hal ini disampaikan Budiyanto SSOS.MH, Pemerhati Masalah Transportasi.

"Perlu kita berikan apresiasi hanya mungkin sebelum kebijakan tersebut dieksekusi, perlu ada kajian yang mendalam dari aspek sosial, ekonomi, keamanan, hukum, dan sebagainya. Mengingat populasi pengguna sepeda motor cukup banyak, yang barang tentu akan berdampak kepada masalah sosial, ekonomi, masalah keamanan, dan seterusnya," lanjut Budiyanto.

Masih menurutnya, dengan kajian yang komprenhensif akan dapat meminimalisir dampak negatif, yang mungkin akan timbul. "Memang harus dilaksanakan secara bertahap mengingat populasi sepeda motor cukup banyak, apabila kebijakan tidak cermat dikhawatirkan menimbulkan efek domino terhadap masalah sosial dan ekonomi," tutur pria yang pernah menjabat sebagai Kasubdit Bin Gakkum Polda Metro Jaya ini.

TANGGAPAN WACANA GANJIL GENAP BERLAKU 24 JAM

Selain mewacanakan penerapan ganjil genap untuk motor, Pemprov DKI Jakarta juga dikabarkan sedang mengkaji penerapan ganjil genap selama 24 jam. Menanggapi rencana tersebut, Ketua Presidium Indonesia Traffic Watch (ITW), Edison Siahaan, mengatakan pihaknya tidak sepakat bila ganjil genap diterapkan 24 jam.

Menurut Edison, guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengunaan jalan dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, maka dapat dilakukan dengan manajemen yang sesuai dengan Undang -Undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam Pasal 133 dikatakan, pembatasan lalu lintas dan kendaraan bermotor dilakukan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu.

"Artinya kalau diterapkan ganjil genap 24 jam, itu permanen. Maka tidak sesuai atau melanggar Undang-undang. Hendaknya, kalau belum mengerti lebih baik bertanya kepada orang yang mengerti aturan sebelum memutuskan," kata Edison, dilansir dari Gridoto.com (12/8).

Edison kembali menegaskan, dalam negara hukum semua kebijakan dan keputusan harus berdasarkan aturan yang ada. "Bila tidak maka itu namanya memaksakan kehendak atau orang Medan bilang "sok jago". Seharusnya pemerintah menjadi contoh bagi masyarakat agar taat dan disiplin pada aturan yang berlaku," lanjutnya lagi.

Masih menurutnya, jangan sampai karena tidak mampu mengatasi permasalahan lalu lintas lalu membuat kebijakan yang melanggar aturan yang ada.

"Semrawutnya lalu lintas khususnya di kota-kota besar negeri ini sebagian besar akibat ketidakmampuan pemerintah menegakkan aturan yang berlaku," beber Edison.

Berikut ini 25 ruas jalan ptotokol yang diberlakukan aturan ganjil-genap di Jakarta

1.	Jalan Medan Merdeka Barat
2.	Jalan MH Thamrin
3.	Jalan Jenderal Sudirman
4.	Jalan Jenderal S Parman, mulai simpang Jalan Tomang Raya sampai Jalan Gatot Subroto
5.	Jalan Gatot Subroto
6.	Jalan MT Haryono
7.	Jalan HR Rasuna Said
8.	Jalan DI Panjaitan
9.	Jalan Jenderal Ahmad Yani, mulai simpang Jalan Bekasi Timur Raya sampai dengan simpang Jalan Perintis Kemerdekaan
10.	Jalan Pintu Besar Selatan
11.	Jalan Gajah Mada
12.	Jalan Hayam Wuruk
13.	Jalan Majapahit
14.	Jalan Sisingamangaraja
15.	Jalan Panglima Polim
16.	Jalan Fatmawati, mulai simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan simpang Jalan TB Simatupang
17.	Jalan Suryopranoto
18.	Jalan Balikpapan
19.	Jalan Kyai Caringin
20.	Jalan Tomang Raya
21.	Jalan Pramuka
22.	Jalan Salemba Raya sisi barat dan Jalan Salemba Raya sisi timur, mulai simpang Jalan Paseban Raya sampai dengan simpang Jalan Diponegoro
23.	Jalan Kramat Raya
24.	Jalan Stasiun Senen
25.	Jalan Gunung Sahari

Kendaraan yang dikecualikan dalam aturan ganjil genap DKI Jakarta, yaitu

1.	Kendaraan Pimpinan Lembaga Tinggi Negara Republik Indonesia
2.	Kendaraan pemadam kebakaran dan ambulans
3.	Kendaraan berisi tenaga medis yang melaksanakan tugas
4.	Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas
5.	Kendaraan Pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara
6.	Kendaraan pejabat negara
7.	Kendaraan dinas operasional berplat dinas, Kepolisian dan TNI
8.	Kendaraan yang membawa penyandang disabilitas
9.	Kendaraan angkutan umum (plat kuning)
10.	Kendaraan angkutan barang, tidak termasuk double cabin
11.	Kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas kepolisian, seperti kendaraan pengangkut uang (Bank Indonesia, antarbank, pengisian ATM) dengan pengawasan dari kepolisian
12.	Angkutan roda dua dan roda empat berbasis aplikasi yang memenuhi persyaratan berdasarkan Keputusan Kepala Dinas Perhubungan

MODIFIKASI

Range Rover Sport HSE 2014

BERKAT SUPPORT ORTU

MODIFIKASI MOBIL, SALAH SATU CARA POSITIF ORANG TUA MENSUPPORT ANAKNYA

Punya orang tua yang mendukung kegiatan anak memang menyenangkan, apalagi kegiatan anaknya termasuk yang positif. Bukan hanya seputar kegiatan akademis saja, tapi juga kegiatan nonakademis. Seperti yang dilakukan oleh orang tua dari Andi M. Reza ini.

"Saya ingin Andi punya hobi yang positif, sepertinya ia tertarik dengan otomotif. Ya sudah saya dukung," ujar ayahnya yang enggan disebutkan namanya. Rupanya pria yang akrab disapa Echa ini melihat ayahnya yang hobi otomotif mulai ketularan.

Sebagai proyek awal, Echa memodifikasi Ranger Rover Sport HSE miliknya ini agar tampil lebih mewah juga sporty. Ia pun segera mencari aksesori yang pas untuk dipasang ke SUV premium ini dari berbagai sumber, "Supaya makin keren nantinya," ucap Echa. • Kyn



Setelah dimodifikasi tidak mengurangi kemewahannya, malah makin mewah!

FOTO: KYN

PELEK PREMIUM

Sebagaimana umumnya pehobi mobil memodifikasi mobilnya, dimulai dari sektor kaki-kaki utamanya pelek. Pria bertubuh sedang ini segera mengarahkan mobilnya ke Aneka Speed di Radio Dalam, Jaksel, untuk memilih pelek. Disana ia berkonsultasi dengan Abun mengenai pelek.

Hasilnya tentu saja luar biasa. Pelek Vossen HF5 yang sedang naik daun langsung jadi pilihan Echa. Pelek berukuran 22 inci dengan lebar 10 inci ini dibalut ban Yokohama Parada Spec-X PA02 285/40R20.



"Saya suka model dan *finishing gloss blacknya*, mewah!" seru Echa.

Kelebihan pelek Vossen ini adalah memiliki tingkat kebulatan sampai 99% dan juga dibuat dengan metode *flow form*. "Pelek ini juga satu-satunya pelek *flow form* yang memilik *spoke pocketing*," ujar Wibowo Santosa, juragan Permaisuri Ban yang satu grup dengan Aneka Speed ini. *Cakep*!

BODY KIT SVR

Nah, untuk eksterior rupanya Echa sudah ada rencana sendiri. "Saya pengin ganti *body kit* yang desainnya keren tapi gak terlalu *over*," ucap pemukim di Jaksel ini. Ia pun segera mencari *body kit* yang diinginkannya.

"Saya dapat dari Sisuka corp akhirnya," tukas Echa.

Satu set *body kit* Range Rover SVR pun segera dipesan. Tak pakai lama *body kit* ini pun datang dan segera dipasang, namun ternyata Echa merasa masih ada yang kurang. "Masih kelihatan polos," gumamnya. Nah loh!



Beberapa panel di *body kit* dilapis *water printing carbon*

Sejurus kemudian, ia sudah mulai sibuk menempelkan beberapa *body kit* dan beberapa bagian *body* dengan *water printing* motif karbon.

"Panel di *body kit*, grill, dan beberapa *body part* lain saya lapis juga, biar ada kesan *sporty*-nya," ujarnya. Boleh juga!



Interior dan audio sudah mewah, tidak perlu ubahan

PASANG LINK KIT

Suspensi asli Range Rover Sport ini sudah dilengkapi dengan *air suspension* yang terkenal akan kenyamanannya. Hanya saja, jika Echa ingin jalan dengan tampilan ceper agak sulit. "Kalau diceperin, pas jalan otomatis pasti akan naik suspensinya, biar bisa ceper pas jalan gimana caranya ya?" tanyanya.

Akhirnya oleh Bowo disarankan untuk memasang *link kit* khusus buatan P-Link, yang bisa membuat suspensi tetap ceper meski sedang jalan. "Jadi *link kit* ini bisa 'mengunci' *airsus* agar tidak naik kalau mobil jalan," bilang Bowo.



Airsus 'diakali' dengan *link kit* khusus agar tetap ceper pas jalan



Body kit Range Rover SVR bikin tampangnya makin keren!

data Modifikasi

Kaki-kaki & Suspensi: Pelek Vossen HF5 22x10 inci, ban Yokohama Parada Spec-X PA02 285/40R22, link kit P-Link. *Body kit :* Range Rover SVR, water printing motif carbon

+ Modifikasi yang pas untuk SUV premium

− Interior dan audio tidak bisa dimodifikasi

Toyota Starlet SEG EP81 1995

NOSTALGIA & KELUARGA



FOTO: F.YOSI

Menggabungkan dua keinginan sekaligus dalam sebuah mobil memang tidak bisa asal-asalan. Rizky Basworo punya memori ketika masih duduk di kelas 2 SMA melihat Toyota Starlet yang kencang. Beberapa waktu lalu keinginan itu muncul lagi, hingga akhirnya memboyong Toyota Starlet keluaran 1995 yang sudah modifikasi.

"Sengaja saya pilih ini karena sudah *engine swap* dan *convert* juga. Jadi saya tidak perlu bangun dari awal," sebutnya. Seperti terlihat, Toyota Starlet Rizky sudah berpenampilan Toyota Starlet GT Turbo EP82, yang tidak masuk Indonesia.

Keinginan untuk punya mobil kencang sudah terlaksana. Sebab mesin 2E standarnya sudah diganti pakai 4E-FTE yang sangat dikenal oleh 'anak-anak' Starlet.

Hal berikut yang juga harus dipenuhi oleh anggota Indonesia Starlet Club (ISC) ini, yaitu memposisikan mobil tersebut sebagai mobil keluarga juga. Beruntung anggota keluarganya sangat mendukung.



Toyota Starlet siap menemani keluarga Rizky di lintasan balap dan mudik ke Madura



"Mobil ini sudah ganti mesin pakai yang turbo tadi. Selain itu juga sudah cukup banyak barang-barang kompetisi yang dipasang. Tapi, sudah pernah pula dipakai mudik ke Madura," sebutnya.

Dengan dipakai mudik sampai Madura, Rizky ingin menunjukkan kalau mobil modifikasi yang sudah pakai turbo juga bisa dipakai jalan jauh. Karena masih banyak yang takut membawa pergi jauh mobil yang sudah dimodifikasi pakai turbo.



Joknya punya Toyota Starlet turbo Gen 1



Mesin pakai yang terkenal di 'anak-anak' Starlet, 4E-FTE

Selain sudah pakai turbo, mobil ini juga pakai modul *launch control*, *piggyback* Dastek Unichip Q+ Turbo Module dan sistem *open air filter*.

Keinginan selanjutnya, membuat mobil ini juga bisa melampiaskan hasratnya untuk balap lurus alias *drag race*. Kalau yang ini, sejalan dengan keinginan pertama, punya mobil kencang. Namun untuk balap *drag race*, tentu tidak tampil alakadarnya. Ada sedikit ubahan yang dilakukannya. Seperti lampu depan dilepas, supaya mendapat aliran udara yang lebih plong. Kemudian, knalpot juga diubah jadi di depan.

Menariknya dalam ajang *drag race* beberapa waktu lalu di Sentul, Jabar, dengan 'mobil keluarga' ini dirinya meraih podium 3. Waktu yang ditorehkan juga tidak main-main, 15,3 detik untuk jarak 402 meter. Waktu yang cukup baik mengingat mobil ini juga dipakai ke kantor.



Kap mesin fiber orisinal Toyota Starlet GT Turbo Eropa. Jarang banget nih

Beda lainnya, ketika dipakai sehari-hari, *boost* turbo dipatok 0,7 bar, saat drag race dinaikkan jadi 1,1 bar. Bahan bakar, saat harian pakai RON 98, tapi ketika balap pakai Avgas.

Wiihh.. mantab nih! Minggu dipakai balap, Senin dibawa ke kantor! • toncil

data Modifikasi

Mesin & Transmisi : Swap 4E-FTE Turbo, power 160 PS dengan boost 1 Bar & torsi 236 Nm, open air filter HKS Super Air Flow, blow off milik Nissan Silvia, kabel busi Blue Thunder 4 Core, busi NGK Iriway 7, piggyback Dastek Unichip Q + Turbo Module, Modul Launch Control, kopling Toyota Corolla Twincam GTi AE92. *Interior:* Speedometer Starlet Turbo gen 2, cluster AC Starlet Turbo gen 2, setir Starlet Turbo gen 2, boost Gauge Autometer USA, jok semi bucket Starlet Turbo gen 1, Head Unit Pioneer. *Eksterior :* front bumper Starlet GT Turbo gen 1, rear bumper Starlet GT Turbo gen 2, spoiler Starlet GT Turbo gen 2, headlamp Starlet GT Turbo gen 1, stoplamp Starlet GT Turbo gen 2. *Kaki-kaki & Suspensi :* Velg Enkei RS Evolution 2 pieces Made in Japan, ban GT Radial Champiro SX2, shockbreaker Bilstein Starlet GT Turbo, lowering Kit Espelir, strutbar depan Starlet GT Turbo, front brake disc Starlet GT Turbo, rear brake disc Starlet GT Turbo, as roda Starlet GT Turbo. *Bengkel:* 703 Engineering



Mitsubishi Xpander Ultimate 2018

SPORTY BAGGED LMPV

Umumnya yang memodifikasi mobil dengan menggunakan *air suspension* itu beraliran elegan. Ada juga yang modif aliran *sporty* menggunakan *airsus*, meski tidak terlalu banyak. Seperti yang dilakukan *owner* Mitsubishi Xpander ini.

"Sejak awal saya memang memodifikasi Xpander saya ini dengan gaya *sporty*, sejak masih pakai per *custom* malah," ujar Gilang Cahya, pemilik Xpander berwarna putih ini. Lama kelamaan ia mulai penasaran dengan suspensi pintar ini karena beberapa rekannya juga sudah pasang di Xpander.

Tak hanya pasang *airsus* saja, ia pun tergoda untuk ganti pelek lagi. "Sekalian tampang baru deh, *hehehe..*," kekehnya. Nah, *gitu dong*! • Kyn

MODIFIKASI

GRILL PRADO

Untuk eksteriornya, Gilang sudah memasang *body kit* OEM Xpander dan juga memodifikasi sektor lampu depan belakang. Grill juga ia ganti, "Grill model Prado ini lagi *ngetren* di teman-teman Xpander," ujarnya. Selebihnya, ia juga menambahkan rear upper spoiler di bagian belakang.



Body kit OEM dipadu dengan beberapa aksesor lain untuk eksterior



Jok sudah diretrim biar lebih nyaman

INTERIOR NYAMAN

Begitu pintu dibuka, langsung terlihat seluruh jok sudah *diretrim*. "Saya pakai bahan merek Bugatti, biar lebih nyaman aja," ujar Gilang. Lalu *head unit* juga sudah diganti dengan MTech ukuran 10 inci, dipadu *speaker* 2 way JBL serta *sound processor* dan *subwoofer* keluaran LM Audio.



Audio minimalis yang penting enak didengar



Mesin *upgrade* ringan saja



PELEK LENSO D1SE

Awalnya Xpander Gilang menggunakan pelek replika Volk Rays TE37 berwarna putih, "Pas lagi bosan dan ada yang nawarin, sekalian ganti pelek aja," tukas pria 31 tahun ini. Pelek pilihannya kali ini adalah Lenso D1SE ukuran 18x8,5+9,5 inci, dipadu dengan ban Accelera ukuran 205/40R18 depan dan 215/40R18 belakang.

AIRSUS 2 CHANNEL

Seperti beberapa temannya yang pasang *airsus* di Xpander, Gilang mendatangi Akasia Motor untuk mewujudkan keinginannya. Di sana ia minta dipasangkan *airsus* merek Airgen 2 *channel* untuk mobilnya ini. "Enaknya pakai *airsus, gak* repot kalau ketemu polisi tidur atau turunan yang agak tajam, langsung tinggiin aja," bilangnya.



Tampang *sporty* dengan *air suspension*, boleh dong!

FOTO : KYN

data Modifikasi

Kaki-kaki & Suspensi : Lenso D1SE 18x8.5+9.5 inci, ban Accelera 205/40R18 (depan) & 215/40R18 (belakang), airsus Airgen 2 channel, Eksterior : Lampu depan projector super bright 3 inci BMW shroud, Osram HID headlamp, DRL + Running Sein Lexus style, slim frame DRL, bodykit OEM, custom cover foglamp depan, grill depan model Prado, Bezzel kit (garnish depan), rear upper spoiler, lampu belakang custom stoplamp lazy eyes seqeuntial, Interior & Audio : Speaker 2way JBL GTO 609C, processor DSP LM-5100.5 with 31 band EQ, subwoofer 10 inci LM Audio, headunit M-Tech 10 inci, arm rest beige, retrim jok, Mesin : Air filter K&N, R-Project Volt stabilizer, kabel grounding D1, Strutbar Ultra Racing, pulley Duranium

+ Modifikasi yang masih mementingkan fungsi mobil

− Cover rem sebaiknya dilepas

Toyota Fortuner VRZ 2018

DAILY ADVENTURE

Hobi *adventure* memang sudah jadi kebiasaan. Tak heran, saat David mendapatkan Toyota Fortuner VRZ ini langsung dirombak penampilannya. "Saya modifikasi SUV ini sesuai kebutuhannya, agar lebih cocok penampilannya saat diajak petualangan. Makanya ubahannya lebih fokus pada eksterior," ujar pengusaha muda ini.

Untuk bagian depan, dipasang *bumper* dari Wild Forest, tipe Stylist dari Australia. Cukup mencolok untuk bikin wajah Fortuner makin gahar. "Walaupun bahan *bumper* dari besi, tapi desainnya cocok dengan badan Fortuner, makanya saya pilih ini," jelas David.

David memang tidak menggunakan Fortuner ini untuk *off-road*. Namun untuk jaga-jaga, dibalik bumper tetap dipasangkan perangkat *winch*. "Jadi kalau lagi dipakai berpetualang lewat jalur desa lebih tenang," ucap pemuda *single* ini.

Walaupun penggerak 4x2, tidak diharamkan untuk memasang snorkel. Agar lebih aman saat melibas banjir di Ibu Kota. "Itu dipasang *beneran* loh, dibolongi benaran bodinya, bukan ditempel *pake* lem," celoteh David.

Untuk menambah kenyamanan perjalanan *on road* dan *off-road*, suspensi standar Fortuner harus ditanggalkan. Agar menunjang di kedua habitat, David mempercayakan sektor suspensi pada produk Ironman mulai dari per hingga sokbreker.

"Kebetulan barang Ironman buatan Australia ini sudah banyak memproduksi aksesori atau *part* khusus Fortuner VRZ seperti ini. Jadi biar konsepnya sama, hampir rata-rata barang dipasangkan produk Ironman semua saja," papar David. • Rindra





Tampilan pelek unik, menggunakan milik Toyota Land Cruiser Prado disandingkan ban Maxxis Bravo A/T



Untuk *space* barang dan menunjang penampilan *adventure*, dipasangkan *roofrack* Ironman



Psang filter solar tambahan keluaran TGS, untuk cegah mesin masalah ketika dapat solar 'busuk'



Kabin tidak banyak ubahan, hanya di bagian belakang disediakan kulkas *freezer* ukuran 20 liter. Jadi bisa bawa minuman dingin deh kalau jalan-jalan



Peletakan *winch* lansiran Ironman 9500 lbs tersembunyi dibalik *bumper*



FOTO : BIMO SS

data Modifikasi

Kaki-kaki & Suspensi : Pelek TLC, ban Maxxis Bravo A/T, shockbreaker Ironman, per Ironman, Eksterior : Snorkel Ironman, bemper depan Wild Forest tipe Stylist (slim), winch Ironman 9500 lbs, tow bar Ironman, roof rack Ironman, LED bar Ironman, Interior : Kulkas portable Wild Forest,

+ Semua pilihan aksesori sesuai dengan konsep

− Tampilan lebih cocok jadi Fortuner 4 x 4

KOMPARASI



Toyota Corolla Cross VS Mitsubishi Eclipse Cross

FOTO: F. YOSI

TEKNOLOGI HYBRID VS KAYA FITUR?

SESAMA MENGUSUNG NAMA CROSS, MANA LEBIH KEREN?

Tren SUV yang semakin tahun berkembang pesat, menandakan segmen ini memang diterima masyarakat Indonesia. Berbagai model ditawarkan termasuk varian terbaru Toyota Corolla Cross yang awal Agustus lalu diluncurkan.

Banyak orang membandingkannya dengan rival sekelasnya yang sama-sama mengusung nama Cross, yakni Mitsubishi Eclipse Cross. Harganya tak terpaut jauh, namun keduanya punya ciri khas.

Lalu, seperti apa kalau keduanya dibandingkan dari beberapa aspek, berikut ini artikel lengkapnya. • Rendy

HARGA (on the road DKI Jakarta)	
Toyota Corolla Cross 1.8L bensin	Rp 457,8 juta
Toyota Corolla Cross HEV (hybrid)	Rp 497,8 juta
Mitsubishi Eclipse Cross	Rp 484,6 juta - 489,6 juta

DESAIN

Bicara desain dan tampangnya, tentu saja relatif. Namun keduanya hadir dengan penampilan yang menarik. Di Corolla Cross HEV kami suka dengan desain *grille* berukuran besar model trapezoid jadi ciri khas, apalagi headlamp-nya punya aksen biru. Desain bodinya terkenal kokoh, tebal dan elegan, namun tetap aerodinamis.

Sedangkan Eclipse Cross menawarkan desain segar, karakter Mitsubishi Dynamic Shield yang kuat terlihat dari aksen krom di bagian grille yang membentuk huruf X, kesan modern terlihat dari desain batok headlamp proyektor LED.

Ia juga punya desain buritan menarik, dengan kaca belakangnya yang terbagi dua, dibatasi oleh LED bar yang melintang.

DIMENSI

Corolla Cross punya dimensi (P x L x T) : 4.460 x 1.835 x 1.620 mm. Dengan jarak sumbu roda (wheelbase) 2.640 mm. Sedangkan Mitsubishi Eclipse Cross berdimensi 4.405 x 1.805 x 1.674 (mm), dengan jarak sumbu roda (*wheelbase*) 2.670 mm. Keduanya punya dimensi yang beda-beda tipis saja, namun Corolla Cross sedikit lebih panjang dan lebar.

Namun soal *ground clearance*, Eclipse Cross bodinya lebih jangkung. Tercatat punya *ground clearance* 183 mm, sedangkan Corolla Cross 161 mm.

MESIN

Corolla Cross ditawarkan dalam dua pilihan mesin, yakni bensin 1.800 cc dan 1.800 cc *hybrid*. Mesin bensin 1.800 cc *naturally aspirated*-nya, punya *output* 138 dk pada 6.400 rpm dan torsi 177 Nm pada 4.000 rpm.

Sedangkan untuk yang *hybrid* atau HEV, besaran tenaganya bisa tembus 167 dk pada 5.200 rpm dan torsi puncak 305 Nm pada 3.600 rpm. Keduanya mengadopsi transmisi CVT, khusus tipe HEV menggunakan sistem e-CVT.

Toyota juga klaim kalau Corolla Cross versi HEV-nya punya konsumsi bahan bakarnya 50% lebh efisien dari yang versi bensin biasa. Teknologi *hybrid* ini yang kemudian menjadi keunggulan Corolla Cross dibandingkan Eclipse Cross.

Sedangkan Eclipse Cross mengusung mesin bensin MIVEC (4B40) 1.500 cc namun diberi doping turbo. *Output*-nya diklaim bisa mencapai 148 dk dan torsi 250 Nm. Mesin itu dikawinkan dengan sistem transmisi CVT 8-*speed*.

Namun Eclipse Cross punya kelebihan dengan hadirnya *paddle shift* untuk perpindahan gigi yang lebih responsif.





KAKI-KAKI





Toyota klaim melakukan pengembangan pada rigiditas bodi yang tinggi dan sistem suspensi yang didesain khusus memberikan peredaman yang empuk dan nyaman pada Corolla Cross.

Walaupun berbagi *platform* dengan C-HR, ternyata sistem suspensi belakangnya berbeda. Corolla Cross menggunakan Torsion Beam, yang tawarkan konstruksi kaki-kaki yang lebih empuk, tidak rumit dan cukup ringan.

Pelek berukuran 18 inci berbalut ban Michelin berukuran 225/50R18 dijejalkan di ruang fenIder Corolla Cross. Lalu untuk pengereman, Corolla Cross sudah dibekali komponen disc brake di roda depan dan belakang, lengkap dengan fitur ABS, EBD, HSA, dan BA.

Sedangkan Eclipse Cross mengggunakan sistem suspensi depan, MacPherson strut, serta suspensi belakang Multi-link. *OTOMOTIF* sempat melakukan *test drive* Eclipse Cross beberapa waktu lalu, bantingannya termasuk lembut namun tak banyak *body roll*. Eclipse Cross sama menggunakan pelek 18 inci dibalut ban berukuran 225/55R18.

Untuk pengereman, Eclipse Cross juga dibekali komponen *disc brake* di roda depan dan belakang, lengkap dengan fitur ABS, EBD, BA, termasuk fitur Mitsubishi Mitigation System.





FITUR

COROLLA CROSS

Bicara fitur, Corolla Cross cukup hadirkan fitur-fitur kekinian. Sayangnya fitur keselamatan aktif Toyota Safety Senses (TSS) generasi kedua seperti yang tersemat pada Corolla Cross versi Thailand tak dipasangkan di versi Indonesia.

Toyota Safety Sense (TSS) terdiri atas Pre-Collision System, Lane Departure Alert with Steering Assist, Dynamic Radar Cruise Control with Lane Tracing System, serta Automatic High Beam.

Namun ada beberapa fitur menarik yang hadir di Corolla Cross ini.

- ***FITUR KEAMANAN***. Corolla Cross dibekali Emergency Brake Signal (EBS), Hill Start Assist (HSA), Vehicle Stability Control (VSC) di semua tipe (bensin ataupun HEV).

- ***MULTI PURPOSE HEAD UNIT***. menggunakan layar 9 inci yang punya fitur hiburan lengkap dengan perintah suara, serta koneksi Bluetooth, Miracast serta fitur NFC. Fitur NFC ini ditunjukkan dengan adanya aplikasi e-money, fungsinya untuk mengecek saldo e-Money (khusus bank Mandiri).

- ***POWER MOONROOF***. Baik versi bensin dan hybrid, sama-sama sudah dibekali *power moonroof*, yang memberikan rasa kabin lebih lega.

- ***AUTOMATIC POWER BACK DOOR***. Buka tutup pintu secara otomatis, dengan sensor ayunan kaki (*kick* sensor) pada daerah kolong (hanya tipe *hybrid*).

- ***ELECTRIC POWER SEAT***. Khusus varian hybrid disiapkan pengaturan jok elektrik (6 mode penyetelan) untuk pengemudi.



- ***MODE BERKENDARA DAN TAMPILAN DASBOR***. Khusus varian hybrid ada tambahan mode berkendara, selain Sport dan Eco ada tombol EV mode yang mengoptimalkan kinerja motor listriknya. Varian hybrid juga dapat bonus MID digital.

ECLIPSE CROSS

Kalau bicara fitur, Mitsubishi Eclipse Cross boleh berbangga lantaran dibekali fitur yang seabreg, mulai dari kenyamanan, hiburan, keselamatan, bantuan mengemudi, hingga keamanan.

Fitur keamanan (*safety*), ia sudah dibekali 7 buah *airbag*, jok ISOFIX, Anti-lock Braking System (ABS), Electronic Brakeforce Distribution (EBD), Brake Assist (BA), Hill Start Assist (HSA), Active Stability Control (ASC), Steering Assist, Forward Collision Mitigation System, Ultrasonic Misacceleration Mitigation System.

Lantas ditambah lagi oleh hadirnya berbagai sensor seperti Blind Spot Warning, Traction Control, Lane Change Assist, Rear Cross Traffic Alert, Active Yaw Control, sensor dan kamera parkir, lantas ada Auto High Beam dan Immobilizer.

Beberapa fitur unik yang kami suka dari Eclipse Cross antara lain:

- ***TOUCHPAD CONTROLLER***. untuk mengatur mode multimedia di head unit tanpa harus menjangkau layar.

- ***TWIN SUNROOF***. Kalau di Corolla Cross ada *sunroof* di atap kabin depan, di Eclipse Cross ada dua. Tapi hanya *sunroof* depan saja yang bisa dibuka tutup.

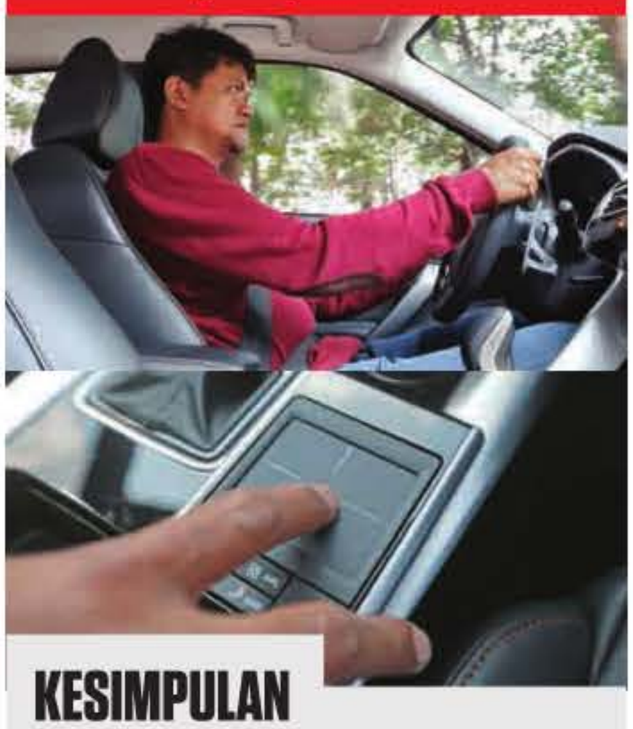
- ***HEAD UP DISPLAY***. Ada *head up display* untuk memantau informasi penting seputar mobil. HUD ini juga bisa dilipat masuk *cover* plastik.

- ***ACTIVE YAW CONTROL***. Fitur *safety* yang mengontrol pengereman roda depan, untuk mengurangi gejala *understeer*. Ini membantu pengemudi percaya diri saat manuver di tikungan tajam.

- ***ADAPTIVE CRUISE CONTROL***. Fitur ini selain mampu menjaga kecepatan konstan sesuai yang kita set, ia juga dapat menjaga jarak dengan mobil depan, dengan beradaptasi dengan kecepatan mobil di depan.

- ***FORWARD COLLISION MITIGATION SYSTEM***. Memanfaatkan kamera dan radar laser di kaca depan untuk meminimalisir risiko tabrakan dengan kendaran lain atau pejalan kaki di depannya (mengerem otomatis).

- ***ELECTRIC POWER SEAT DAN SETELAN JOK BELAKANG***. Sama dengan Corolla Cross versi HEV, Eclipse Cross juga sudah disiapkan pengaturan jok elektrik untuk pengemudi dengan 8 mode penyetelan). Sedangkan pengaturan jok belakang punya setelan maju mundur dan sudut sandaran punggung.



KESIMPULAN

Corolla Cross menjadi saingan baru Eclipse Cross. Varian tertinggi berteknologi hybrid yang hemat bahan bakar menjadi poin unggulnya. Sehingga memberikan opsi baru bagi calon pembeli untuk meminangnya.

Bagi yang mencari SUV dengan fitur yang komplet dan desain yang *out of the box*, Eclipse Cross bisa dijadikan pilihan utama. Ia punya fitur yang seabreg, mulai dari kenyamanan, hiburan, keselamatan, bantuan mengemudi, hingga keamanan. Nah, keputusan akhir tetap ada di tangan Anda.

Kerusakan AC Mobil

LEBIH BAIK MEARAWAT DARIPADA MENGOBATI

ALL ABOUT

AC IBARAT KEBUTUHAN POKOK PADA SEBUAH KENDARAAN

Dalam cuaca yang panas seperti saat ini, berkendara dengan kondisi AC tidak dingin, pastu sangat *gak* nyaman. *Yup*, AC kini termasuk salah satu kebutuhan pokok pada sebuah mobil. Karena memberikan kita rasa nyaman sampai ke tujuan.

Pasalnya, *gak* semua pemilik mobil ngerti soal perawatan AC atau gejala kerusakan AC mobil. "Biasanya baru *'ngeh'* (sadar, *red*) kalau sudah rusak parah, AC *gak* dingin, kompresor berisik atau bahkan macet dan lainnya," ujar A. Rohim, juragan Sejuk AC *authorized dealer* Denso di bilangan Joglo, Jakbar. *Duh*!

Sama seperti perawatan mesin, AC pun sebenanrnya ada servis berkalanya. "Perhatikan servis berkala AC setiap 20.000 km atau 1 tahun sekali atau 4.000 jam pakai," jelas Rohim lagi. Pada mobil baru, 10.000 km pertama dilakukan Fresh Service, yang meliputi cuci kondensor dan *blower*, bersihkan filter kabin. Biaya berkisar Rp 175 ribu.

Kemudian pada 20.000 km disebut Light Service. Dengan *item* servis meleputi pembersihan evaporator, ganti filter kabin, ganti tabung *dryer*, juga ganti oli kompresor. Biaya sekitar Rp 700 ribu untuk *single blower* dan 750 ribu untuk *double blower*.

Lalu di 40.000 km dilakukan Heavy Service, pekerjaannya adalah pengganti ekspansi depan untuk *single blower*, dan depan belakang untuk yang *double blower*, juga membersihkan evaporator. Biaya berkisar Rp 1,3 juta sampai Rp 1,9 juta.

Nah, kalau perawatan berkala AC ini diikuti, maka kerusakan AC bisa diminimalisir dan biayanya mungkin tidak akan terlalu besar.

Kerusakan yang umum terjadi pada AC mobil adalah *magnetic clutch* kompresor AC, *extra fan*, hingga kebocoran freon. Gejala yang pasti adalah AC mendadak terasa kurang dingin. Berikut adalah contoh biaya penggantian *part* AC yang rusak untuk Toyota Avanza, Daihatsu Xenia dan Suzuki Ertiga.

• Kyn



EVAPORATOR

AC tidak dingin juga bisa dari kebocoran di *evaporator*. Sama seperti kompresor, biasanya terjadi diatas jarak tempuh 70.000 km. Gejalanya AC gak dingin dan freon kosong. Harga Rp 1,15 juta sampai Rp 1,75 jutaan.



FOTO: DOK. OTOMOTIF

KONDENSOR

Mirip seperti *evaporator*, kebocoran pada kondensor terjadi karena usia pakai di jarak tempuh di atas 70.000 km. Gejala pun mirip, AC gak dingin dan freon habis karena bocor. Harga kondensor Rp 1,5 juta sampai Rp 1,7 jutaan.



TABUNG DRYER

Sama seperti *expansion valve*, tabung *dryer* juga bisa mampet di atas pemakaian kendaraan 60.000 km. Gejalanya pun sama, yakni mampet. Harganya di kisaran Rp 200 ribuan.



KATUP EKSPANSI

Kerusakan pada *expansion valve* atau katup ekspansi, umumnya karena mampet, sehingga freon AC tidak bisa bersirkulasi akhirnya AC tidak dingin. Biasanya terjadi di atas jarak tempuh 60.000 km. Harga per unitnya sekitar Rp 350 ribuan.



MAGNETIC CLUTCH

Biasa terjadi pada mobil yang memiliki jarak tempuh 50.000 km lebih. Selain AC kurang dingin, ada bunyi seperti gesekan antar pelat dari kompresor AC. "Biasanya terjadi karena usia pakai mobil yang cukup tinggi," ujar Rohim.

Solusinya sebaiknya ganti 1 set berikut puli *center piece* dan magnetnya agar terjamin. Harga Rp 950 ribu sampai Rp 1,25 jutaan.



KOMPRESOR

Pernah dengar istilah kompresor AC ngorok? Nah, ini awalnya karena kurang perawatan oli kompresornya, "Biasanya olinya lama tidak diganti sehingga pelumasan kompresor berkurang bahkan sampai kering tidak ada oli sama sekali," jelas pria berkaca mata ini.

Oli kompresor ini harus diganti setiap 20.000 km. Paling buruknya kompresor bisa macet, dan harus ganti kompresor baru. Harganya mulai dari Rp 2,7 juta sampai Rp 3,4 jutaan.

EKSTRA FAN

Kerusakan ekstra fan terjadi juga karena faktor usia pakai, biasanya di mobil yang sudah berjarak tempuh di atas 70.000 km. Gejalanya AC tidak dingin dan temperatur mesin naik karena ekstra fan tidak bekerja. Harga berkisar Rp 475 ribu sampai Rp 675 ribuan.



ELEKTRIKAL

Selain hal-hal yang disebut, kerusakan dari sisi elektrikal AC bisa juga terjadi. "Pada mobil seperti Toyota Avanza, Daihatsu Xenia dan Suzuki Ertiga, bila ECU bermasalah bisa menyebabkan AC mati total. Bisa juga dari sekring dan *relay* putus jadi AC mati," bilangnya lagi. Untuk harga *relay* AC sekitar Rp 75 ribuan dan sekring Rp 5 ribuan.

Jadi kembali lagi, jika perawatan berkala rajin dilakukan pasti usia pakai AC kendaraan akan lebih awet dan lebih panjang. "Karena kerusakan tahap awal bisa terdeteksi lebih cepat," tutup Rohim.



KNOWLEDGE

Komponen yang Mempengaruhi Efisiensi BBM

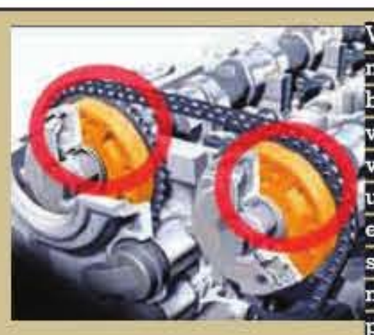
DARI MESIN HINGGA BAN

Boros tidak konsumsi bahan bakar mobil yang kita kendarai, memang paling banyak dipengaruhi oleh cara berkendara. Tapi itu kalau berbicara secara faktor nonteknis. Lantas bagaimana dilihat dari sisi teknis di mobilnya sendiri?

"Ada beberapa komponen di mobil yang sangat mempengaruhi efisiensi bahan bakarnya," terang Sumarno, Punggawa Bengkel Mitra Suzuki – Masmun Sukses Motor yang bermarkas di Solo, Jawa Tengah, namun juga punya layanan servis di Jabodetabek.

Pertama, yakni penggunaan teknologi VVT atau Variable Valve Timing. "*Timing* bukaan klep sangat penting perannya untuk mengoptimalisasi volumetrik," jelas pria yang pernah jadi *trainer* mekanik di pabrikan Suzuki ini.

Itu lah kenapa teknologi VVT ini banyak digunakan di mobil-mobil keluaran sekarang. Bahkan kini bukan hanya katup isap saja yang bukaannya dibikin *variable*, katup buangnya juga demikian, atau yang sering kita dengar dengan sebutuan Dual VVT atau VVTi.



VVT berfungsi mengatur bukaan valve secara variable, untuk menjaga efisiensi BBM sekaligus meningkatkan performa

Selanjutnya adalah O2 sensor, "*Output* dari O2 sensor akan dikalkulasi oleh ECU sebagai sistem koreksi *timer injector*," papar Sumarno.

Artinya pergerakan sekian *milisecond timer injector* yang diperintah oleh ECU itu bervariasi, tergantung *output* yang dibaca dari O2 yang dibaca oleh ECU. Dengan kata lain, bila kinerja O2 sensor mulai menurun, tentu akan mempengaruhi konsumsi bahan bakarnya.

Komponen berikutnya adalah *switch* Clutch Pedal Position (CPP). Komponen ini letaknya di dekat poros pedal kopling. "Saat pedal kopling diinjak, *switch* akan bekerja dan dideteksi oleh ECU. Nah, pada saat yang sama *injector* akan dimatikan sesaat oleh ECU," jelasnya lagi.

Komponen ini menurut Sumarno sangat berguna banget menjaga efisiensi BBM, untuk pemakaian dalam kota yang *traffic*-nya sering *stop and go*.

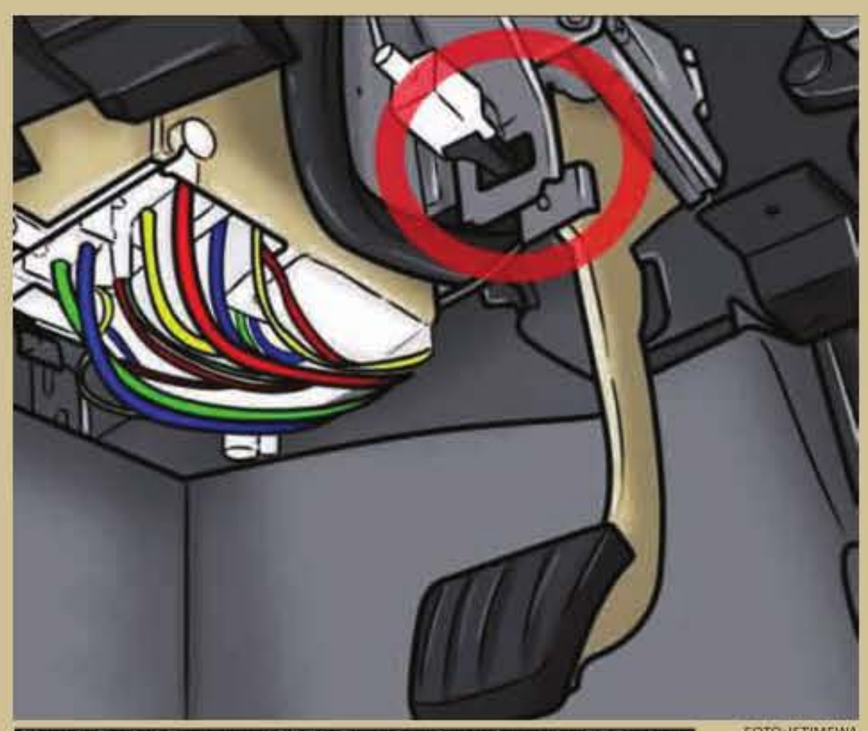


O2 sensor bertugas membaca hasil pembakaran, jika terbaca boros, maka sensor akan mengirimkan sinyal ke ECU untuk mengurangi debit bahan bakar

Kemudian adalah sistem rem, "Pastikan sistem rem sesuai standar," wantinya. Sebab bila kondisi piston rem macet atau setelannya tidak standar, akan menghambat laju kendaraan, dan ini bisa mempengaruhi efisiensi bahan bakarnya.

Selain itu, *bearing* roda yang kondisinya mulai aus atau kurang pelumasan juga bisa bikin konsumsi BBM jadi boros. Terakhir, adalah tekanan ban. "Pastikan tekanan ban sesuai dengan anjuran pabrik. Disarankan isi ban menggunakan N2 atau nitrogen," tutupnya.

Karena sifat gas nitogen tidak mudah panas, sehingga tidak membuat tekanan dalam ban jadi tinggi saat dikendarai. Selain itu pemakaian nitrogen juga membuat tekanan ban tidak cepat berkurang saat mobil terparkir lama. • DiC



Clutch Pedal Position (CPP). Saat kopling diinjak, CPP akan mengirim sinyal ke ECU untuk mematikan injector sesaat

FOTO: ISTIMEWA

Kawasaki Ninja ZX-25R 2020

YANG PERTAMA DIMODIFIKASI!

Kawasaki Ninja ZX-25R karya Layz Motor ini bisa dibilang menjadi yang pertama yang dimodifikasi. Sang pemilik motor, Vico, langsung memboyong si Ninja ke *workshop* yang berlokasi di Arteri Kelapa Dua No.90 D-E, Kebon Jeruk, Jakarta Barat ini sesaat setelah motor keluar dealer.

Karena sudah terbiasa dengan motor sport dan berkapasitas besar seperti Honda CBR1000RR dan Kawasaki Z800, Vico sudah paham dengan arah modifikasi yang ingin dilakukan di ZX-25R.

"*Udah tau* soal fungsi dan *brand* komponen, selain itu paham betul *safety*-nya," jelas Steven Lay, *owner* Layz Motor. Soal keselamatan, ini menjadi penting karena besutan 250 cc 4 silinder ini dibelikan untuk anak laki-laki Vico.

Mulai dari kaliper Brembo GP4-RX menggantikan kaliper radial depan standar yang sebenarnya sudah memiliki performa lebih dari cukup. Menurut Steven, ini pertama kalinya ZX-25R dipasang kaliper Brembo di depan.

Kaliper tersebut dipadukan dengan cakram dari merek yang sama berikut master rem Brembo RCS17 Corsa Corta.

Bicara pelek, Steven menyematkan produk OZ Racing milik Kawasaki Z900. Alasannya karena Vico mengincar pelek yang lebih lebar dari standar. Ukurannya 3,5 dan 5,5 inci ring tetap 17 inci. Bawaan ZX-25R lebarnya 3,5 dan 4,5 inci.

Buat pemasangannya tentu ada penyesuaian. "Harus seting *bushing* sama adaptor *disc* belakang," ujar Steven.

Pelek *forged* tersebut lantas dibalut karet bundar asal Italia, Pirelli Diablo Rosso III berukuran 120/70ZR17 dan 180/55ZR17. Cengkraman di jalan jadi lebih maksimal.

Urusan performa, Steven memasang knalpot *full system* lansiran Akrapovic. Dengan desain dan proses *development* yang maksimal, tenaga yang dihasilkan memang terbilang jempolan. Suara pun merdu tanpa memekakkan telinga. Sudah dibuktikan melalui tes *dyno* di **OTOMOTIF** dua edisi lalu.

Setelah selesai instalasvi barang, motor pun langsung diboyong ke rumah di Cianjur, Jawa Barat, dan diberikan kepada sang anak, Vino.

Jangan untuk kebut-kebutan di jalan dan jangan lupa pakai *safety gear* ya! • Rangga



LAYZ MOTOR: 0811-1896-686



Cover rantai karbon lansiran Kabon



Master rem tak luput pakai RCS17 Corsa Corta



Handle kopling Accossato kini terbilang *mainstrem*, tapi sudah menjadi kewajiban

Stoplamp 3 *in* 1 lebih ringkas dan minimalis



Sistem pengereman kelas wahid, paduan Brembo GP4-RX dan cakram Brembo





Detail kecil seperti jalu paddock pun tak ketinggalan pakai R&G



Knalpot ganti Akrapovic *full system*, brum....

FOTO: ISTIMEWA

data Modifikasi

Ban Depan: Pirelli Diablo Rosso III 120/70ZR17, Ban Belakang: Pirelli Diablo Rosso III 180/55ZR17, Pelek: OZ Racing Kawasaki Z900, Knalpot: Akrapovic Full System, Kaliper Depan: Brembo GP4-RX, Kaliper Belakang: Brembo , Disc: Brembo, Master Rem: Brembo RCS17 Corsa Corta, Tabung Rem: Lightech, Proguard: Lightech, Stoplamp: Aftermarket 3 in 1, Cover Rantai: Kabon, Jalu Paddock: R&G

+ Modifikasi berikut fungsi
− Tanpa sepatbor belakang air muncrat ke punggung

All New Yamaha NMAX 155 2020

RACING LOOK EFEK COVID-19





Windshield MHR Carbon membuat tampilan depan NMAX jadi lebih *sporty*



Sok depan *upside down* bersanding dengan kaliper Nissin 4 piston, *padettt...*



Sakelar kiri pakai punya GSX-R1000, bisa *setting* ketinggian lampu dengan elektrik *levelling*



Lampu sein LED bersanding dengan *foglamp* 3 *in* 1



Gaya modifikasi bengkel Ihsan Motoshop identik dengan aliran turing atau *adventure*. Tapi kali ini beda, ingin coba *racing look*, "Karena selama pandemi *gak* bisa turing. Jadi konsep NMAX ini jadi *racing look deh*," buka Ihsan Mulya Yusuf, pemilik gerai Ihsan Motoshop.

Warna biru *doff* bawaan NMAX langsung diganti dengan biru yang lebih cerah, "Inspirasinya dari biru BMW M3. Untuk bodi kasarnya di-*water printing carbon*, tadinya *pengen carbon kevlar* tapi tukangnya belum kembali sejak *lockdown*," tunjuknya.

Geser ke area kaki-kaki, sokbreker teleskopik depan diganti model *upside down* warna emas yang *sporty*, "Kaliper pakai Nissin 4 piston. Harus *custom* sedikit *bracket*-nya karena beda dengan *sok* standar NMAX," sambung Ihsan yang bengkelnya ada di bilangan Taman Malaka, Jaktim.

Kalipernya menjepit cakram 260 mm yang dipompa master rem KTC Kytaco. Sementara untuk belakang, sokbreker menggunakan Ohlins yang punya warna seragam dengan *upside down*-nya.

Walaupun *racing look*, tapi masih ada ubahan khas motor turing, yaitu area penerangan kena *upgrade!* Sekarang seluruh lampu menggunakan LED. "*Fog lamp* pakai 3 *in* 1, jadi bisa nyala 3 warna berbeda. Lampu depan *upgrade* LED-nya, total 90 watt dan pakai *electric levelling*, setingnya dari sakelar kiri," urainya.

Berikutnya *windshield* diganti menggunakan MHR yang punya desain lebih tinggi, warnanya *clear* tapi terdapat gradasi motif *carbon* yang *sporty*.

Agar tetap nyaman saat dikendarai, jok NMAX dibikin ulang. "Papan joknya pakai *fiberglass* dengan busa latex, jadi lebih empuk. Desain joknya seperti *comfort seat* milik XMAX," sebut pria ramah ini.

Bagian performa ternyata belum banyak ubahan, hanya area CVT yang kena sentuh agar akselerasinya lebih 'nendang', dikombinasi dengan knalpot Burnout leher *half blue*. "*Pulley* depan *custom*, kampas koplingnya pakai Daytona *carbon*," tutup Ihsan.

Walaupun baru pertama, oke juga hasilnya ya? • Fariz



Knalpot Burnout dengan *end cap carbon* dan leher *half blue*, *blaarrr...*

IHSAN MOTOSHOP: 0898-9107-358

FOTO: FARIZ

data Modifikasi

Sokbreker depan: KTC Kytaco upside down, Master Rem: KTC Kytaco Evo, Tabung minyak rem: Lightech, Bracket Tabung minyak rem: WR3, Kaliper Depan: Nissin Samurai 4P, Kaliper Belakang: Nissin Samurai 2P, Selang rem: Hel Performance Carbon, Sokbreker belakang: Ohlins, Ban depan: Maxxis R1 120/70-13, Ban belakang: Maxxis R1 140/70-13, Knalpot: Burnout Racing, Spion: Black Diamond, Handgrip: Ariete Road Grips Blue White, Windshield: MHR Two-tone, Foglamp Sein: 3in1 Light, Bracket GPS: I-MotoTech, Bracket pelat nomor: Kumis I-MotoTech, Phone Holder: GUB Pro3, Lampu Belakang: JPA, Cakram depan: AMS 260 mm, Bordes kaki: OEM Yamaha Thailand, Jok: Custom Model OEM Eropa Xmax, Behel: GBOO, Saklar kiri: Suzuki GSX-R1000

+ Tampilan NMAX lebih segar dan sporty
− Spionnya tipis banget

Honda CBR1000RR-R Fireblade

HARGA TEMBUS RP 1,1 MILIAR!

Akhirnya PT Astra Honda Motor (AHM) memboyong Honda CBR1000RR-R Fireblade ke Indonesia. *Superbike* ini hadir dalam dua varian, tipe standar dengan warna hitam (*Matte Pearl Morion Black*) Rp 990 juta dan tipe SP dengan warna khas Honda *Tricolor* Rp 1,1 Miliar *on the road* Jakarta.

"Kami menghadirkan Honda CBR1000RR-R Fireblade dengan kesempurnaan menyeluruh untuk para pencinta *big bike* di Indonesia, terutama pencinta kecepatan, karena kami menyadari terdapat konsumen yang menginginkan motor berfitur terbaik, serta ingin merasakan sensasi berkendara maksimal di sirkuit," ujar Toshiyuki Inuma, *President Director* PT AHM.

Honda CBR1000RR-R Fireblade mendapatkan *update* fitur serta mesin besar-besaran. Bodinya lebih ramping serta agresif lengkap dengan *winglet* untuk menambah *downforce* di kecepatan tinggi. Belum lagi mesin 4 silinder punya konfigurasi *bore x stroke* seperti RC213V.

Rangka berbahan aluminium memberi kelincahan dengan kombinasi *wheelbase* yang memanjang. Sebelumnya 1.405 mm menjadi 1.455 mm untuk memberi kestabilan di kecepatan tinggi.

Semua informasi pada panelmeter ditunjukkan dengan versi *fully digital* dari layar TFT, bisa dipilih lima mode *display* sesuai selera dan kebutuhan pengendara.

Mesin 999,9 cc DOHC 4-silinder *inline* mengalami banyak peningkatan dibandingkan generasi sebelumnya. *Bore* 81 mm dan *stroke* 48,5 mm. Tenaga maksimalnya naik menjadi 214,5 dk di 14.500 rpm dari yang sebelumnya 189 dk, dan torsi maksimal 113 Nm pada 12.500 rpm. Ini menjadikan CBR1000RR-R sebagai moge 1.000 cc Jepang dengan tenaga terbesar.

Update di sektor mesinnya masih banyak lagi. Seperti *piston forged aluminum* yang lebih ringan 5 persen, *camshaft* dengan lapisan khusus yang disebut *Diamond Like Carbon* (DLC) untuk mengurangi friksi hingga 35 persen, juga *Connecting rod* berbahan titanium membuat bobotnya berkurang 50 persen.

Di perangkat elektronik, CBR1000RR-R Fireblade sudah menggunakan *Throttle by Wire*, sensor *Inertia Measurement Unit* (IMU) yang kini 6-Axis dari sebelumnya 5-axis, Honda *Electronic Steering Damper* (HESD) dengan mode *hard, medium, soft*, tidak lupa ada 3 pilihan *riding mode*.

Lainnya ada besaran tenaga 5 *level*, HSTC 9 *level*, *engine brake* 3 *level*, *wheelie control* 3 *level*, suspensi 3 *level*, dan ABS 2 *level*. Semuanya bisa dimatikan kecuali ABS. Ada juga *Rear Lift Control* yang mencegah roda belakang terangkat karena pengereman terlalu keras.

Yang terbaru ada *Start Mode* atau biasa dikenal dengan *launch control*, berguna saat ingin melakukan *start*. Di area kopling ada fitur *Assist & Slipper Clutch* yang jadi peranti standar. Pada tipe SP, dibekali *Quick Shifter* untuk *upshift* maupun *downshift*.

Tipe standar dibekali sokbreker depan model *Inverted Telescopic* dari Showa, di belakang pakai tipe *Pro-Link with Gas Chamber* Showa. Semuanya bisa di-*setting* manual, mulai dari sisi *preload*, *rebound*, hingga *compression*.

Sementara tipe SP dibekali suspensi depan *Inverted Telescopic Ohlins* Smart-EC dan tipe *Pro-Link with Gas Chamber* Ohlins Smart-EC di belakang. Keduanya bisa di-*adjust* via *setting*-an mode berkendara alias secara elektrik.

Pengereman di kedua tipe juga berbeda. Tipe standar pakai Nissin *Dual Front Disc Brake Radial* 4-piston, diameter 330 mm. Di belakang Brembo 2 piston. Pada tipe SP, rem depan pakai Brembo *Dual Front Disc Brake Radial* 4 piston, belakangnya sama seperti tipe standar.

Yang ingin merasakan besutan Alvaro Bautista di World Superbike, segera pesan ke dealer Honda Big Wing terdekat! • **Fariz**



FOTO: HONDA

Honda CT125

BEBEK PENJELAJAH

Trend motor bebek memang sudah meredup, namun PT Astra Honda Motor (AHM) tetap berani menghadirkan bebek baru. Namun bukan bebek biasa, yang dipasarkan Honda CT125, bebek 125 cc yang dibanderol cukup fantastis, Rp 75 juta OTR Jakarta dengan warna *Glowing Red.*

CT125 layaknya Super Cub C125 dan Monkey 125 yang juga sama-sama CBU dari Thailand, menyasar kalangan menengah atas yang mencari motor dengan konsep beda dari kebanyakan, yang bisa dijadikan mainan, bukan untuk *commuter* harian, dan tidak mempermasalahkan harga.

"Honda CT125 hadir untuk memperluas kesenangan berkendara motor yang unik tak hanya di lingkungan perkotaan, tetapi juga untuk berbagai aktivitas *outdoor*," ujar Toshiyuki Inuma, *President Director* PT AHM.

Seperti disebut Inuma, CT125 merupakan motor bebek dengan konsep penjelajah yang pas untuk menemani beraktivitas *outdoor*. Keluarga CT diawali tahun 1961, lewat lahirnya Honda CA100T Trail 50. Kemudian pada 1964 nama CT lahir dan pertama digunakan pada Honda CT200 Trail 90. Dan di 2020, muncul versi barunya dengan desain dan fitur kekinian dengan nama CT125.

Karena untuk berpetualang, CT125 tidak dilengkapi bodi. Hanya terlihat rangka saja yang terkesan kokoh, bahkan sudah ada *crash bar* di bagian depan dan pelindung mesin bagian bawah. Lalu di belakang tampak ada *rear carrier* cukup luas yang mampu menopang beban 20 kg.

Knalpot dan *intake duct* punya posisi yang tinggi khas motor penjelajah, tentu agar aman saat melewati genangan air.

Berikutnya ada fitur ABS 1 *channel* untuk memberi rasa aman pengendaranya. Ada juga spidometer bulat berisi layar digital dengan *negative display*.

Fitur modern lainnya ada semua lampu sudah LED. *Gak* sekadar LED, tapi bentuknya unik dan ikonik. Lampu depan bulat klasik ditemani DRL, sedang lampu sein mengotak, dan lampu rem mungil dengan pancaran titik LED yang khas.

Mesin yang dipakai CT125 125 cc, PGM-FI, 4 langkah dan berpendingin udara. Punya ukuran piston 52,4 mm dengan panjang langkah 57,9 mm, perbandingan rasio kompresinya hanya 9,3:1. Klaim tenaga maksimalnya 8,7 dk pada 7.500 rpm dan torsi maksimal 11 Nm pada 4.500 rpm.

Secara bentuk, mesinnya terlihat tak asing, "Mesin menggunakan *basic* Supra 125, *frame* juga begitu," sebut *Endro Sutarno, Technical Service Division* PT AHM.

Wah buat blusukan atau pergi mancing sepertinya menarik ya! • **Fariz**

data Spesifikasi

Tipe mesin	*Air-Cooled, 4-Stroke, SOHC Single Cylinder*
Kapasitas mesin	*124,8 cc*
Sistem suplai bahan bakar	*PGM-FI (Programmed Fuel Injection System)*
Diameter x langkah	*52,4 x 57,9 mm*
Tipe tranmisi	*Manual, 4-speed*
Perbandingan kompresi	*9,3:1*
Tenaga maksimal	*8,7 dk @7.000 rpm*
Torsi maksimal	*11 Nm @4.500 rpm*
Tipe starter	*Electric & Kick*
Tipe kopling	*Wet, Multi-plate Coil Spring*
Tipe rangka	*Backbone, Steel*
Tipe suspensi depan	*Telescopic Suspension*
Tipe suspensi belakang	*Twin Rear Suspension*
Ukuran ban depan	*80/90-17M/C 44P*
Ukuran ban belakang	*80/90-17M/C 50P*
Rem depan	*220 mm Hydraulic Disc*
Rem belakang	*190 mm Hydraulic Disc*
Sistem pengereman	*ABS 1 Channel*
P x L x T	*1.960 x 805 x 1.085 mm*
Tinggi tempat duduk	*800 mm*
Jarak sumbu roda	*1.255 mm*
Jarak terendah ke tanah	*165 mm*
Berat isi	*120 kg*
Kapasitas tangki bensin	*5,3 L*
Kapasitas oli mesin	*0,7 L*
Sistem pengapian	*Full-Transisterized*
Tipe busi	*NGK CPR6EA-9 / DENSO U20EPR9*
Lampu depan	*Hi 10,1 W x 1 LED - Low 5,1 W x 1 LED*



FOTO: HONDA

Honda CBR250RR SP Quick Shifter

MAKIN BERTENAGA & KAYA FITUR

DIJAJAL DI TEST TRACK PRIBADI MILIK AHM

Rabu (19/8) pekan lalu PT Astra Honda Motor (AHM) mengadakan sesi tes CBR250RR SP Quick Shifter (QS). Asyiknya, ini bukan hanya momen untuk pertama kali mencoba CBR250RR yang punya performa lebih tinggi dari versi sebelumnya, tapi juga untuk pertama kali menjajal *test track* pribadi baru milik AHM.

Test track baru ini berada di Astra Honda Motor Safety Riding and Training Center (AHMSRTC), yang berada di kawasan Greenland International Industrial Centre (GICC) Blok DD No 01 Kota Deltamas, Cikarang, Jawa Barat.

Handicap yang disediakan di *track* ini tergolong lengkap, ada tikungan ganda rapat (*chicane*), tikungan panjang, sampai lintasan lurus sepanjang 1,2 km. Jadi tentu cukup untuk merasakan bedanya CBR250RR SP QS dibanding versi lama.

Seperti apa bedanya? Simak sampai akhir. • Aant



AHM

RIDING POSITION & HANDLING

Perubahan ternyata bukan hanya di mesin, kedua suspensi pun mendapat pembenahan. "*Sok* depan dan belakang dibuat lebih keras 10%," tutur Endro.

Perubahan bagian suspensi depan menurut Endro bertujuan agar saat *power stopping* atau saat pengereman mendadak, motor tak menukik terlalu tajam. "Untuk belakang, suspensi diperkeras agar roda selalu menekan aspal karena tenaga lebih besar," tutup Endro

Memang *sih* ketika *hard braking* bagian depan motor menukiknya jadi tak terlalu parah, sehingga minim *bottoming*. Efeknya jadi lebih mudah dikendalikan. Lalu saat keluar tikungan traksi roda juga tetap bagus, padahal saat tes ini ban masih pakai bawaan yaitu IRC Road Winner.

Dan ternyata secara dimensi, suspensi depan juga lebih panjang, dari 741,5 mm jadi 746,5 mm, "Makanya ada nongol 5 mm (dari bagian segitiga atas) supaya *riding position* tetap sama dengan yang lama karena *sok* lebih panjang," terangnya.

Jadi secara posisi duduk masih khas CBR250RR, yang *racy* karena penggunaan setang jepit cukup rendah, dikombinasi jok dengan tinggi 790 mm, yang masih bersahabat bagi *rider* dengan tinggi 173 cm.

PERFORMA

Bagian mesin mengalami perubahan cukup banyak, sehingga performanya naik cukup signifikan. CBR250RR SP QS yang merupakan *model year* 2020 punya tenaga maksimal 40,4 dk (41 PS)/13.000 rpm dan torsi 25 Nm/11.000 rpm.

Itu melonjak signifikan dibanding CBR250RR versi lama alias *model year* 2016 yang hanya 38,3 dk (38,7 PS)/12.500 rpm dan torsi 23,3 Nm/11.000 rpm.

Apa saja sih ubahannya? *Nah* pas sesi tes kemarin Endro Sutarno, *Technical Service Division* PT Astra Honda Motor, menerangkan secara lengkap. "Piston bagian atasnya diubah, untuk menaikkan kompresi," buka Endro. Jadi dengan piston lebih jenong, rasio kompresi mesin dari 11,5:1 jadi 12,1:1.

"Bagian bawah piston tapi dikurangi untuk mengurangi gesekan," lanjutnya. Jika diukur, jarak dari bibir bawah ke pin yang lama 18 mm, sedang yang baru cuma 15 mm. Hanya saja bobot lebih berat karena lebih tebal, piston versi lama 106,5 gr sedang yang baru 110 gr.

Pin piston pun berubah, "Agar lebih kuat, dibuat lebih tebal," terangnya. Ketebalan dagingnya dari 2,75 mm jadi 3 mm.

Silinder pun mengalami ubahan, "Supaya tekanan lebih bagus dan mengurangi *pumping lost*, di bagian bawah silinder dikasih coakan, sehingga tahanan di bawah piston bisa dibuang ke samping, sehingga putaran mesin lebih ringan," terangnya.

Endro melanjutkan, "Perubahan juga ada di bagian *con rod* yang jadi *nut less* atau tak pakai mur, sekarang hanya baut saja sehingga berat berkurang."

Crankshaft ternyata bahannya juga berubah, tujuannya untuk mendukung kekuatannya.

Termasuk juga di bagian per klep, juga ada ubahan, "Rpm lebih tinggi, maka per klep juga berubah lebih pendek, supaya lebih ringan," lanjut Endro yang berkantor di AHMSRTC.

Bagian *balancer* untuk mendukung *power up* pun direduksi diameter *bearing*-nya, dari 27,998 mm jadi hanya 22,998 mm.


Piston lebih jenong dan lebih pendek, rasio kompresi meningkat, gesekan turun

Sisi bawah blok dikasih coakan untuk mengurangi tekanan ketika piston menuju TMB

Con rod kini jadi model *nut less* alias tanpa mur, jadi mengurangi bobot

Ubahan berikutnya di sistem asupan bahan bakar dan udara, "Saringan udara dari *flat type* sekarang jadi *foaming type* agar nafas lebih plong."

"*Air funnel* atau leher angsa saringan dibikin beralur venturinya supaya udara yang masuk tekanannya lebih bagus," lanjut pria ramah ini.

"Perubahan tentu juga ada di setingan ECM," imbuh Endro lagi.

Efeknya, saat dicoba di sirkuit, tarikan tengah ke atas terasa lebih cepat dan kuat. Seperti ketika keluar tikungan, dengan putaran mesin digantung di atas 8.000 rpm maka takometer akan cepat menuju *limiter* di kisaran 14.000 rpm.

Kemudian saat dites di trek lurus 1,2 km, dengan start dari diam bisa dapat *top speed* 174 km/jam. Sebenarnya bisa lebih, namum lintasan terasa kurang panjang dan sayangnya tak boleh *start* melayang. Nanti kalau unit *test ride* sudah ada, pasti dites ulang di lintasan yang lebih panjang, karena CBR250RR versi lama *OTOMOTIF* dapat 179 km/jam.

Oiya gigi 1 sampai 5 perbandingannya terasa cukup rapat, sedang gigi 6 agak jauh dan *overdrive*, drop putaran mesin saat pindah dari 5 ke 6 cukup banyak dan naiknya rpm lambat.

FITUR & TEKNOLOGI

Bukan hanya performa dan *handling* yang diperbaharui, fitur pun ditambah. Tentu sesuai nama motornya, kini ada Quick Shifter (QS), yang uniknya bisa diseting *on* atau naik-turun QS kerja, naik saja, turun saja atau malah QS *off*.

Menyetingnya pakai tombol *Mode* di setang kiri, "Tapi posisi motor harus berhenti," terang Endro. Karena kalau saat jalan, maka tombol itu kembali ke fungsi awal untuk mengganti *Riding Mode*.

Dengan adanya QS tentu akselerasi jadi makin cepat, karena saat naik gigi tak perlu lagi mengurangi gas maupun menarik kopling, tinggal congkel tuas persneling saja. Saat turun gigi pun tinggal injak, maka gigi turun yang otomatis diiringi *auto blipper*, sehingga tetap *smooth*.

Cuma sebagai catatan, kinerja QS di putaran rendah ketika untuk naik gigi memang masih kurang halus, masih mengayun, tampaknya memutus pengapiannya terlalu singkat.

Untuk menikmati fitur QS, AHM juga mengadakan sesi *time trial* di lintasan 300 mm, *OTOMOTIF* mencacatkan waktu 10,782 detik, dan itu jadi waktu tercepat dari semua wartawan, *blogger* dan *vlogger* yang ikut.


Spidometer kini ada tambahan logo *Quick Shifter*, ada di kotak *Gear Indicator*


Mengganti setingan *Quick Shifter* pakai tombol *Mode*, tapi motor harus berhenti


Pakai *Assist/Slipper Clutch*, bikin handel kopling jadi sangat ringan


Ada *Quick Shifter*, naik dan turun gigi tak perlu ngopling lagi!

FOTO: AANT

Nah fitur baru yang kedua, yang juga membantu respons mesin makin responsif dan saat *engine brake* lebih halus, tentu adanya *Assist/Slipper Clutch*.

Yang langsung terasa beda tentu tuas koplingnya jadi ringan banget ketika ditarik. Tentunya ini akan memberikan kenyamanan saat berkendara di kondisi macet, yang harus sering makin setengah kopling.

Keuntungan lain adanya *Assist/Slipper Clutch* adalah ketika turun gigi secara kasar dari gigi 6 ke gigi 2, tanpa main kopling pun roda belakang tak ngesot berlebihan walaupun *engine brake* besar.

Kedua fitur baru itu menambah fitur bawaan CBR250RR sebelumnya, seperti adanya pilihan 3 *Riding Modes; Comfort, Sport dan Sport+, Throttle By Wire*, spidometer digital, lampu LED, suspensi depan *upside down* 37 mm, suspensi belakang tunggal dengan *pro-link*, lengan ayun aluminium, rem cakram di kedua roda yang dilengkapi ABS.

HARGA

Harga CBR250RR SP QS untuk yang warna Bravery Red Black dibanderol Rp 76,7 juta, yang Honda Racing Red Rp 77,3 juta. Dan yang harganya baru diumumkan bersamaan dengan sesi tes adalah yang *Special Edition* Garuda x Samurai yang *batch* pertama hanya diproduksi 75 unit saja, banderolnya Rp 77,7 juta, semua harga OTR Jakarta.


FOTO: AANT

data Spesifikasi

P x L x T: 2.060 x 724 x 1.098 mm. *Jarak sumbu roda:* 1.389 mm. *Jarak terendah:* 145 mm. *Tinggi jok:* 790 mm. *Kapasitas tangki:* 14,5 liter. *Bobot basah:* 168 kg. *Tipe:* 4 langkah, DOHC 8 klep, parallel twin cylinder. *Bore x stroke:* 62 x 41,4 mm. *Kapasitas:* 249,7 cc. *Tenaga maksimal:* 40,4 dk (41 PS/30 Kw)/13.000 rpm. *Torsi maksimal:* 25 Nm/11.000 rpm. *Sistem pendinginan:* Liquid cooled with auto electric fan. *Sistem suplai bensin:* PGM-FI. *Throttle system:* Throttle by wire system with accelerator position sensor. *Rasio kompresi:* 12,1:1. *Transmisi:* manual 6 speed. *Gear shift pattern:* 1-N-2-3-4-5-6. *Starting system:* Electric starter. *Sistem kopling:* Multiplate wet clutch with coil spring. *Sistem pelumasan:* Wet (pressing and spray). *Kapasitas oli:* 1,9 liter (penggantian). *Tipe sasis:* Truss frame. *Ban depan:* 110/70-17 54S (Tubeless). *Ban belakang:* 140/70-17 66S (Tubeless). *Rem depan:* Hydraulic disc 310 mm, dual piston. *Rem belakang:* Hydraulic disc 240 mm, single piston. *Suspensi depan:* Inverted teleskopic (upside down). *Suspensi belakang:* Aluminium swing arm (5 adjustable mono suspension with pro-link system). *Tipe pengapian:* Full transisterized. *Aki:* MF 12V-7 Ah. *Busi:* NGK SILMAR9C-9 (Iridium spark plug)

Aksesori Kawasaki Ninja ZX-25R

PENUNJANG PERFORMA, PENAMPILAN SAMPAI PERLINDUNGAN

Sudah mulai diterima oleh konsumen, Kawasaki Ninja ZX-25R semakin *hype* karena kebanyakan para pemiliknya tidak membiarkan motor 250 cc 4 silinder itu dalam kondisi standar, rata-rata langsung dimodifikasi!

Apakah Anda salah satu pemilik ZX-25R dan ingin memolesnya dengan menambah penak-pernik penunjang? Berikut beberapa aksesori yang sudah bisa dipesan di beberapa toko seperti Layz Motor, One3 Motoshop, Digioto, dan Sportisi Motorsport. • Fariz

FILTER UDARA

Untuk memberikan *flow* udara yang lebih baik, ZX-25R bisa menggunakan filter udara *aftermarket* seperti Sprint Filter. "Sprint Filter pakai *polyester* untuk penyaringannya. Ini membuat *air flow* lebih besar, lebih konstan dan lebih banyak dibanding filter udara standar, tapi tetap *gak* mengorbankan filtrasinya," sebut Herman, *Marketing* dari One3 Motoshop di Jl. BSD Utama Raya, Ruko Mendrisio 3 Blok B No 17-18, Paramount Serpong, Tangerang.



Filter udara asal Italia ini sebenarnya untuk New Ninja 250, atau generasi terakhir dari Ninja 250 2 silinder. "Ternyata bisa dipakai dan ini bisa digunakan seumur hidup. Harganya Rp 1,640 juta," sambungnya.

Ada juga filter udara Ferrox yang disediakan Digioto, "Ferrox menggunakan bahan *stainless steel* 304, dirajut sedemikian rupa dengan tingkat kerapatan hingga 45 micron," jelas Sutrisno Tan dari Digioto.

"Sebagai gambaran, kira-kira debu di rumah itu 40 micron. *Airflow* pastinya jauh lebih kencang dibanding standar yang kertas dikasih minyak. Harganya Rp 650 ribu," imbuh Trisno, sapaan pemilik toko yang beralamat di Jl. Pos Pengumben Raya, no 43B, Jakbar.

VOLT STABILIZER

Motor injeksi memiliki banyak sensor dan serba elektrik, tentunya arus listrik yang stabil dibutuhkan seperti di ZX-25R. "Ada Wizard Fire buat *stabilizer* aki. Karena ZX-25R menggunakan *Throttle-by-Wire* (TBW), TBW butuh aliran listrik yang stabil. Wizard Fire pakai yang size M harga Rp 880 ribu," sambung Trisno.



PADDOCK SPOOL

Bagi pemilik tipe standar yang belum ada *paddock spool*, atau pemilik tipe ABS SE yang ingin mengganti *paddock spool aftermarket*, bisa tengok yang disediakan Sportisi Motorsport.



"Ada merek Gilles Tooling asal Jerman, harganya Rp 500 ribu. Merek ini merupakan sponsor resmi dari Yamaha MotoGP," buka Brahmantio Prayogo dari Sportisi Motorsport di Jl. Tenggiri No. 4A, Rawamangun, Jaktim.

Pilihan lainnya ada jalu *paddock* R&G yang disediakan One3 Motoshop yang dibanderol Rp 495 ribu.



FRAME SLIDER

Ada juga *frame slider* untuk melindungi *fairing* dan mesin ketika motor terjatuh. Sportisi Motorsport pun mencoba riset *part* ini, "Harga *gak* sampai Rp 500 ribuan lah, *udah* berikut pemasangan," jelas Bram.

Merek lainnya ada WR3 yang disuguhkan Digioto dengan harga jual Rp 650 ribu berbahan *nylon*.

OTOTIPS



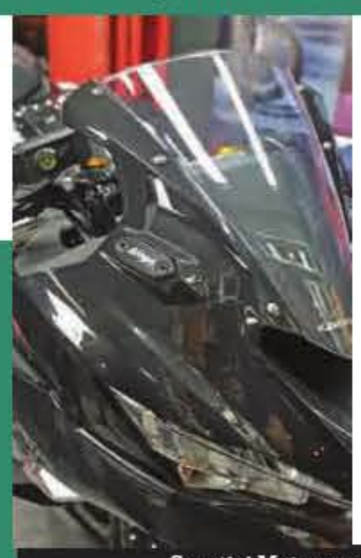
COVER RADIATOR

Untuk melindungi kisi-kisi radiator dari lemparan benda asing yang bisa membuat sirip bengkok, ada baiknya ZX-25R dikasih *cover* radiator. "Pemasangan *gak* perlu copot apa-apa, bisa langsung pasang *cover* radiator karena udah ada dudukannya. Harga Rp 450 ribu," sambung Trisno.

CARBON PARTS



Bagi yang ingin memberikan kesan lebih *sporty* di ZX-25R, bisa tengok produk Kabon yang disediakan oleh Layz Motor, "Ada sepatbor depan Rp 700 ribu dan *hugger* Rp 750 ribu, ini *pure carbon*. Jadi bobotnya pasti beda," sebut Martin Lay dari Layz Motor di Jl. Arteri Kelapa dua No 90E, Jalan Panjang, Jakbar.



MIRROR BLANKING

Aksesori ini cocot untuk mereka yang senang *track day* menggunakan ZX-25R di sirkuit. Pasalnya spion tentu harus dilepas, agar tapilan tidak bolong dan tetap rapi, bisa menggunakan R&G *mirror blanking*. One3 Motoshop membanderolnya Rp 572 ribu.

Sportisi Motorsport: 0878-8914-2380
Digioto: 0878-8886-6759
One3 Motoshop: 021-2222-2610
Layz Motor: 0811-1896-686.

UPGRADE Performa Vespa Primavera 150 i-get 2018

ANNIVERACING 17 DK!

Dalam rangka memperingati hari kelahirannya yang ke-50 tahun, Piaggio Indonesia menghadirkan Vespa Primavera 50th Anniversary. Bukannya disayang-sayang, Primavera 50th Anniversary milik Arya Caesar Nugraha justru dioprek.

"Biasa anak muda suka iseng, awalnya sih *gua* main CVT dulu terus iseng *bore up* dari 177 cc masih kurang. Coba lagi *sampe* 200 cc, buat kesenangan diri aja," ujarnya.

Seventeen Garage pun ditunjuk untuk menaikkan tenaga Primavera miliknya. Diapain aja dan gimana hasilnya sih? • Fariz



FOTO: FARIZ



Pulley standar diubah sudut dan jalur *roller*, akselerasi singkat dengan nafas panjang



Knalpot *custom* dengan suara *ngeblarrr*...

CVT

Transfer tenaga menuju roda belakang dimaksimalkan dengan meng-*custom* area CVT. "*Variator* standar di-*custom*, sudut jadi 14° biar buka-bukaan gasnya lebih cepat. Lalu jalur *roller* dikerok biar nafasnya lebih panjang," sebut Pede. Untuk per CVT pakai Kawahara tipe 1.500 rpm

PISTON

Piston standar berukuran 58 mm diganti, "Pakai BRT *forged* piston 66 mm. Kepalanya dibikin *flat*, kompresi rendah cuma 10,8:1. Karena masih buat harian dan turing, jadi kompresi *gak* tinggi-tinggi," ujar Yudi Hermawan mekanik Seventeen Garage

Dengan mempertahankan langkah *stroke* standar 58,6 mm dikombinasi piston 66 mm, kapasitas mesinnya menjadi 200,3 cc.

INJECTOR

Untuk dapat memenuhi permintaan debit bensin yang lebih banyak dari mesin 200 cc, *injector* diganti menggunakan milik Vespa Sprint 150 non i-get.

"Semprotannya lebih deras dibanding yang versi i-get. Kalau masih pakai *injector* standar mesin kering dan brebet," sambungnya.

Semburan bensin dan *timing* pengapian diatur dengan ECU aRacer tipe RC Mini 5 asal Taiwan lengkap dengan koilnya.



Debit bensin dan *timing* pengapian diatur melalui ECU aRacer RC Mini 5

OIL COOLER

Demi menjaga suhu mesin tetap optimal, *oil cooler* asal Thailand dipasang pada Primavera lansiran tahun 2018 ini.

"Langsung pesan dari Thailand karena di sini belum ada yang jual. Proses pasangnya bikin tutup jalur oli di blok mesin, lalu bikin lubang keluar oli di blok mesin dan masuk oli di kepala silinder," rincinya.



Oil cooler asal Thailand disematkan untuk menjaga suhu mesin tetap stabil

THROTTLE BODY

Masuknya udara segar ke ruang bakar diperbanyak dengan penggunaan *Throttle Body* (TB) Kawahara berdiameter 32 mm lengkap dengan *velocity stack*.



Throttle body 32 mm lengkap dengan *velocity stack custom*

"*Velocity custom*, akal-akalan si miskin ini mah, *haha... Intake custom* model tegak pakai punya V-Ixion," tunjuk Pede panggilan akrabnya.

TB sudah besar, tentu kurang afdol kalau diameter ketiga klepnya masih standar. Untuk itu, klep ikut dibesarkan, kedua klep *in* jadi 24 mm dan *ex* 28 mm.

NOKEN AS

Buka tutup ketiga klepnya diatur ulang agar mendapatkan karakter tenaga yang diinginkan.

"Durasi *in* 255° dengan *lift* 8,3 mm dan durasi *ex* 260° *lift* 8,5 mm. Dari angkanya, ini bikin *power* bawah sama tengahnya lebih ngisi," rinci pengendara KLX150 bergaya supermoto.



Ketiga klepnya lebih besar menyesuaikan kapasitas mesin yang membengkak

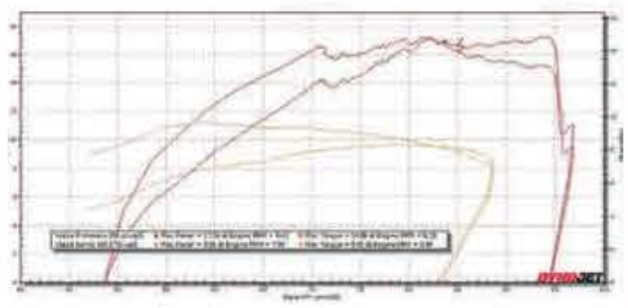
HASIL TES DYNO

Guna mengetahui perubahan tenaganya, motor berwarna biru cerah ini dites pakai *dyno* Dynojet 250i milik Sportisi Motorsport di Jl. Tenggiri No.4 A, Rawamangun, Jaktim.

Baik Vespa Primavera maupun Sprint memiliki tenaga maksimal dalam kondisi sandar 9,65 dk di 7.840 rpm dengan torsi 9,65 Nm di 5.990 rpm.

Setelah di-*upgrade*, tenaganya melonjak jadi 17,26 dk di 9.430 rpm serta torsi 14,86 Nm pada 8.190 rpm. Itu berarti ada kenaikan tenaga 7,61 dk dan kenaikan torsi 5,21 Nm.

Udah cukup belum *nih*? Atau mau naik spek lagi?



Seventeen Garage: 0856-103-3538

data upgrade:
Piston: BRT forged 66 mm. *Klep:* In 24 mm ex 28 mm. *TB:* Kawahara 32 mm . *Perbandingan kompresi:* 10,8:1. *ECU:* aRacer RC Mini 5. *Koil:* aRacer. *Injector:* Vespa Sprint 150 non i-get. *Variator:* Standar custom. *Knalpot:* Custom

OTOKLUB

Burgmanian Indonesia

GOBAN UNTUK SATU ANAK YATIM

Bikers penggeber Suzuki Burgman yang bergabung dalam Burgmanian Indonesia menggelar acara *Sunday Morning Ride* (Sunmori) keliling Jakarta (9/8). Acara ini untuk memperingati usia komunitas yang sudah menginjak lima tahun.

Turing pendek ini berawal pada pukul 07.00. Start dari Bulungan, Jaksel, kemudian ke Senayan, Arteri Pondok Indah, Fatmawati, Citos dan terakhir di Cafe Pitstop Jelajah Indonesia.

Sampai di lokasi atau titik finish tersebut, acara dilanjutkan dengan santunan kepada anak-anak yatim. Dalam mengumpulkan santunan tersebut, para anggota mengusung tema 'Goban Untuk Satu Anak Yatim'. Terkumpul sebanyak Rp 6.870.000, untuk selanjutnya diserahkan kepada pihak yang berkepentingan, yakni Yayasan Pundi Amal Hasanah Umat.

Setelah itu dilanjutkan dengan perayaan ulang tahun ke-5. Sebagai salah satu tandanya, dilakukan pemotongan tumpeng dan dibagikan kepada para anggota. Kemudian dilanjutkan lagi dengan *talkshow* tentang turing, baik jarak pendek maupun jarak jauh.

Beberapa narasumber dalam



ISTIMEWA

talkshow dihadirkan. Mereka yang menjadi pembicara adalah pegiat turing motor yang sudah melanglangbuana ke berbagai daerah dan negara.

"Senang sekali acara bisa berjalan dengan sukses. Acara ini bisa jadi pembuktian, bahwasanya Burgmanian sangat memiliki hubungan dekat dengan berbagai komunitas motor tanpa melihat merek dan kapasitas mesinnya. Acara semakin spesial dengan hadirnya narasumber yang sangat berkompeten dibidangnya masing-masing," ujar Abie selaku Ketua Pelaksana sekaligus Sekjen Burgmanian.

"Suksesnya acara ini berkat dukungan dan kerja sama dari para pengurus dan seluruh anggota Burgmanian Indonesia yang telah bergotong royong demi terlaksananya acara ini. " tambahnya.

Dalam kegiatan ini, juga dihadiri dan mengundang sebanyak 18 komunitas motor dan mobil. Undangan yang hadir turut serta dibagi doorprize sebagai salah satu acara dan larut dalam kemeriahan. • toncil

Brothersipx

BERBAGI SOFTSKILL

Komunitas *bikers* yang tergabung dalam Brothersipx (BSX) mengadakan Independence Charity Camp Ride di Pantai Minangrua, Kelawi, Bakauheni, Lampung Selatan (15-16/08). Kegiatan ini sekaligus merayakan ulang tahun RI ke-75.

Menariknya, dalam kegiatan ini, para anggota tidak hanya melaksanakan turing saja, tapi juga sekaligus berbagi kepada sesama. Bukan dalam bentuk sembako, tapi justru pengajaran *softskill*, yang diharapkan nantinya bisa membantu mereka secara ekonomi dan mengembangkan daerah wisata Pantai Minangrua tersebut.

Seperti Enno, yang memang merupakan seorang *hairstylish*. Dirinya berbagi ilmu mengenai memotong rambut, trik-trik dan apa saja yang harus diperhatikan. Kemudian, ada juga Iday yang berbagi mengenai memaksimalkan kamera di *smartphone*. Sehingga bisa membantu mempromosikan wisata Minangrua. Maklum, karena Iday akrab dengan fotografi dan Youtube.



ISTIMEWA

"Kami semua berharap supaya *softskill* yang dibagikan oleh rekan-rekan kita bisa bermanfaat. Baik untuk pribadi dan juga lebih memaksilkan promosi potensi-potensi wisata secara sederhana di sosial media," harap Thopan, Ketua BSX. Nah, jarang ya ada komunitas yang seperti ini.

Setelah sesi *workshop* tersebut, dilanjutkan dengan bermain antar keluarga dan anggota. Serta juga pembagian doorprize dan CSR kepada Kelompok Sadar Wisata (Pokdarwis). Malamnya, bikin api unggun untuk menghangatkan badan dan suasana. Keesokan harinya, eksplor wisata daerah sekitar.

Seperti menjelajah pantai, berkunjung ke goa, spot air terjun. Tidak dilupakan juga berkunjung ke konservasi tukik yang sebelumnya pernah diterjang tsunami. "Ini merupakan lokasi penyu bertelur. Kemudian juga bisa melihat tukik kembali ke habitatnya di laut," sebut Rian Haikal, salah satu pengelola Kopdarwis Minangrua. • toncil



ISTIMEWA

Civic Turbonesia

AWAL DARI VAKUM KEGIATAN

Seluruh lapisan masyarakat dan komunitas turut merayakan ulang tahun Republik Indonesia ke-75 tahun. Termasuk juga komunitas Civic Turbonesia (CVT) *chapter* Jawa Tengah dan DIY. Ditunjuk sebagai tuan rumah, yakni anggota yang berlokasi di Purwokerto.

Jadilah anggota *chapter* Jateng dan DIY datang ke Purwokerto. Seperti dari Semarang, Jogja, Cilacap, Purbalingga dan tentu saja Purwokerto. "*Member* Purwokerto ditunjuk jadi penyelenggara, mewakili Jawa Tengah bagian Selatan," sebut Rizal, Ketua *chapter* Jateng DIY.

Kopdar di Purwokerto ini sebenarnya sudah lama menjadi agenda. Namun karena ada Covid-19, jadinya terhalang dan baru bisa terlaksana bertepatan dengan hari Kemerdekaan RI. "Ini juga menjadi awal kegiatan karena sudah lima bulan *chapter* kita tidak melaksanakan kegiatan apapun," tambah Rizal. Para anggota juga optimis kalau Covid-19 bisa lekas berlalu dan kegiatan akan mulai kembali.

Dalam kegiatan di Purwokerto, diawali dengan turing keliling kota. Maksudnya untuk memperkenalkan komunitas tersebut. Dikawal oleh pihak kepolisian supaya berjalan tertib dan tidak menganggu pengguna lalu lintas lainnya.

Finishnya di rumah makan Warunge Dewek. Dilanjutkan dengan berbagai acara seremonial, perkenalan anggota dan ramah tamah. • toncil

Partisipasi Klub OTOMOTIF

Silakan kirimkan tulisan soal kegiatan klub Anda. Bisa juga berupa temuan kreatif berupa tips maupun trik yang berkaitan dengan kegemaran Anda dengan kendaraan yang dicintai. Jangan ragu soal kerapihan tulisan Anda karena kami yang akan menjadi pembimbing hingga artikel dari Anda siap tayang. Kirimkan artikel Anda ke : otoklub.otomotif@gmail.com kami tunggu.





MotoGP Putaran 5 Stiria, Austria

KTM TERUS MENGUAT

MotoGP masih digelar di Red Bull Ring, Austria dengan nama BMW M GP Styrian Grand Prix (21-23/8). Namun kali ini banyak kejutan yang terjadi di MotoGP Stiria. Yang paling jelas adalah KTM yang bisa mendominasi kesempatan terakhir mereka balapan di negara asal untuk tahun ini.

Pada sesi kualifikasi, Red Bull KTM Factory Racing berhasil meraih *pole position* lewat pembalap seniornya, Pol Espargaro. Ini *pole* pertama bagi Pol dan juga bagi KTM selama keikutsertaannya di MotoGP mulai 2016.

Lalu ditutup dengan kemenangan, tapi bukan dari Pol justru oleh pembalap di tim satelit, Miguel Oliveira dari Red Bull KTM Tech3. Kemenangan ini meruntuhkan dominasi Ducati di Austria. Selain itu, ini pertama kalinya Oliveira menang di MotoGP juga kemenangan pertama kali bagi Tech3 sejak mereka hijrah dari Yamaha ke KTM di 2019.

"Saat saya berhasil melintasi garis finish, hal pertama yang saya pastikan itu adalah *lap* terakhir barulah saya berselebrasi. Wah benar-benar hari yang sulit dijelaskan dengan kata-kata karena saya terlalu senang, padahal target saya hanya bisa podium tapi dapat yang jauh lebih besar," tutur pembalap asal Portugal itu.

Sebagai pembalap Portugal pertama yang mengumandangkan 'A Portuguesa' di MotoGP, jelas tangis haru tak lepas dari Oliveira di atas podium tertinggi. Banyak faktor yang membuat KTM jauh lebih baik di MotoGP Stiria kali ini.

BUKAN KEBERUNTUNGAN

Salah satunya adalah pemanfaatan ban depan kompon keras bekas pakai di sesi pemanasan. Setelah balapan berhenti sementara karena insiden Maverick Vinales (baca boks), Pol dan Oliveira menggunakan ban tersebut dengan tujuan mendongkrak performa mereka saat mengerem, sehingga ban tidak cepat aus meski melakukan *late braking* di 12 *lap* balapan.

"Plihan yang tepat untuk mengganti ban depan (ke kompon keras), sehingga kita bisa mengejar ketertinggalan. Balapan yang ketat sampai akhir, tidak menduga saya kehilangan posisi di tikungan akhir, tetapi cukup senang dengan balapan yang sengit ini, selamat untuk Oliveira dan KTM," ujar Pol.


POLARITY PHOTO

Miguel Oliveira bikin sejarah baru di balapan MotoGP ke-900

Pengaruh riset dari Dani Pedrosa sebagai *test rider* juga berdampak masif pada pengembangan KTM RC16. Kestabilan motor dan durabilitas mesin jadi fokus utama pembalap berjuluk 'The Little Spainiard' itu sejak 2018. Setelah motor tidak bermasalah di musim 2019, fokus tertuju pada sasis dan aerodinamika sampai membuat motor yang jauh lebih sempurna.

Hasilnya terbukti dengan dua kemenangan dari lima seri musim 2020. Alhasil, pabrikan bernama lengkap Kraftfahrzeug Trunkenpolz Mattighofen kehilangan *point* konsesi. Artinya, KTM tidak bisa lagi melakukan riset kapanpun.

Mereka sudah masuk ke grup non-konsesi bersama Honda, Ducati, Yamaha, dan Suzuki. Yang artinya, riset mesin, *parts,* dan aerodinamika hanya bisa dilakukan di tes resmi saja. Konsekuensi ini harus diterima karena mereka mulai layak diperhitungkan sebagai pemburu kemenangan di MotoGP.

Selain itu, Oliveira juga menjadi pembalap baru yang terdaftar sebagai pemenang baru di MotoGP dalam balapan yang ke-900 balap motor tertinggi ini. Pun berdampak pada klasemen sementara MotoGP baik *point* pembalap dan pabrikan, kini hanya berselisih tipis.

• DAB


POLARITY PHOTO

KTM kehilangan hak konsesi mereka, sekarang lebih terbatas dalam riset


REDBULL CONTENT POOL

Jack Miller menduga ia bisa memperpanjang rentetan kemenangan untuk Ducati di Austria







hasil Lomba

1. Miguel Oliveira	Red Bull KTM Tech3	12 lap
2. Jack Miller	Pramac Racing	+0,316
3. Pol Espargaro	Red Bull KTM Factory Racing	+0,540
4. Joan Mir	Team Suzuki Ecstar	+0,641
5. Andrea Dovizioso	Ducati Team	+1,414

klasemen sementara

PEMBALAP	
1. Fabio Quartararo	*70 point*
2. Andrea Dovizioso	*67 point*
3. Jack Miller	*56 point*

PABRIKAN	
1. Yamaha	*88 point*
2. Ducati	*87 point*
3. KTM	*82 point*

REDBULL CONTENT POOL

AUSTRIA ANGKER UNTUK YAMAHA


MOTOGP SCREEN CAPTURE

Masih berbekas di ingatan kala MotoGP Austria (16/8) pembalap Monster Energy Yamaha MotoGP, Maverick Vinales dan Valentino Rossi nyaris tewas karena hampir tertabrak motor dari Franco Morbidelli (Petronas Yamaha SRT) dan Johann Zarco (Hublot Avintia Racing). Kini di MotoGP Stiria (24/8) nasib nahas masih menimpa pembalap Yamaha.

Maverick Vinales harus lompat dari motor di *lap* ke-17 tikungan pertama karena Yamaha YZR-M1 besutannya mengalami rem *blong* di kecepatan lebih dari 200 km/jam. Tindakan paling tepat, karena jika tidak pembalap asal Spanyol itu bisa hancur bersama motornya di pembatas sirkuit. Dua kondisi nahas yang dialami kubu Yamaha dalam dua pekan beruntun.

"Rem sudah bermasalah di *lap* ke-4 tapi masih bisa diusahakan sampai insiden mengerikan itu terjadi. Yang terpenting tidak ada korban lain di insiden itu, saya sendiri juga dinyatakan sehat tanpa cedera dan bisa balapan di Misano (Italia) nanti," tutur Vinales. Kini yang jadi beban pikiran Yamaha adalah jatah lima mesin dari Vinales yang sudah habis.

Jika menggunakan mesin baru dan segar, maka akan ada penalti yang diterima Yamaha di MotoGP Misano (13/9). Dari rentetan kesialan, Red Bull Ring, Austria ini memang paling 'angker' bagi Yamaha.

Sejak 2016, Yamaha tidak pernah lebih bagus dari podium ketiga. Bahkan Yamaha YZR-M1 pun tidak pernah *pole position*. Sejak zaman dahulu kala, Yamaha memang dikenal sebagai motor yang tidak tinggi dalam hal *top speed*, sehingga dengan sirkuit yang diisi trek lurus seperti Red Bull Ring, Mugello, dan Austin, jelas akan kedodoran.

Hal ini karena Yamaha andal dalam *cornering speed*, tak heran kalau di sirkuit seperti Jerez, Brno, dan Catalunya, mereka punya banyak rekor kemenangan. • DAB

MARC LEPAS GELAR JUARA

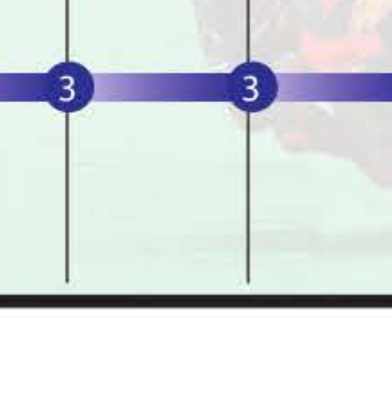
Setelah kecelakaan keras di MotoGP Spanyol (19/7), Marc Marquez mengalami patah tulang lengan kanan. Ia memaksakan diri kembali pekan depannya di MotoGP Andalusia yang justru berakibat fatal pada otot tangan kanannya.

Pen patah dan otot-otot membengkak sampai akhirnya manajemen Repsol Honda Team mengumumkan kalau Marc akan absen sekitar 2-3 bulan (22/8). Waktu 2 bulan adalah waktu tercepat, sekiranya bisa kembali di MotoGP Misano (13/9). Namun jika ingin sembuh total, maka kembali di MotoGP Perancis jadi yang paling ideal (11/10).

"Setelah operasi kedua, kami konsultasi dengan dokter dan kami mendengar opini lain juga, kami setuju, maksud saya HRC dan Marc setuju dengan pendapat dokter, lebih baik menunda sedikit waktu pemulihan," ucap Alberto Puig, Manajer Repsol Honda Team.

Baik kembali di Misano atau Le Mans, nampaknya kans untuk mempertahankan gelar juara dunia bagi Marc sudah tertutup. Ia sama sekali belum mendulang *point*. Sementara Fabio Quartararo (Petronas Yamaha SRT) sudah mengumpulkan 70 *point* di puncak klasemen sementara sampai selesai MotoGP Stiria (23/8). Ditambah, persaingan ketat sedang terjadi karena peringkat 1-7 hanya terpaut satu *game* atau 25 *point* saja. Meskipun Fabio Quartararo melakukan kesalahan, maka ada enam rival lain yang siap menggantikannya dan jadi lawan utama Marc.

Gimana? • DAB


REDBULL CONTENT POOL

Problem Racing Point

DIGIGIT PERFORMA MELEJIT



RACING POINT F1

Performa RP20, mobil andalan BWT Racing Point musim ini sangat gemilang. Tak biasanya tim yang berkelir merah muda ini bisa konsisten bersaing di papan atas sejak sesi latihan.

Meski di setiap balapan, tim yang menaungi Sergio Perez dan Lance Stroll itu belum pernah meraih podium, tetapi bisa konsisten di lima besar. Kecurigaan pun muncul dari tim-tim rival, khususnya dari Renault F1 Team yang sejak tahun lalu selalu bersaing di papan tengah dengan Racing Point.

Kecurigaan Renault F1 Team berasal dari bentuk RP20 yang sama persis dengan Mercedes W10 yang digunakan Mercedes AMG Petronas tahun lalu. Racing Point yang memang tim konsumen dari Mercedes dalam *power unit*, tetapi menggunakan bodi yang sama jelas tidak diperbolehkan dalam regulasi teknis F1. Contohnya *sister team* seperti Red Bull Racing dan Alpha Tauri F1 pun tidak diperbolehkan bertukar *parts* bodi dan mesin.

Ditambah, *brake duct* atau saluran angin di rem yang diaplikasikan di RP20 pun diperkirakan sama persis Mercedes W10. Hal ini dirasakan saat Perez dan Stroll sangat kencang, tetapi bisa mengerem dari titik yang sangat dekat, sehingga bisa memangkas jarak dengan sangat signifikan.



Perbandingan *brake duct* Mercedes W10 dan Racing Point RP20

FOTO:F1

SANKSI LEBIH BESAR

Pasal-pasal yang diprotes oleh Renault adalah pasal 2.1, pasal 3.2, Appendix 6, Paragraf 1, Appendix 6, Paragraf 2(a), Appendix 6, Paragraf 2(c) yang membahas pengereman dan aerodinamika. Protes ini pun diterima oleh FIA dan juga Liberty Media selaku promotor F1.

"Regulasi teknis itu harus ditepati, meskipun tim konsumen atau tim yang satu perusahaan, tidak diizinkan untuk saling bertukar *parts*. Kami pun menyuplai *power unit* untuk McLaren, bukan berarti kami kerap bertukar data," ujar Cyril Abiteboul, Manajer Renault F1 Team.

Sampai akhirnya ada keputusan kalau Racing Point mendapatkan penalti pengurangan 15 *point* dalam klasemen konstruktor dan denda sebesar 400 ribu euro atau senilai hampir Rp 7 miliar (kurs 1 euro senilai Rp 17.357 per 20 Agustus 2020).



Cyril Abiteboul tegaskan beberapa pasal kesalahan dari Racing Point yang melanggar regulasi teknis.

Jika melakukan ubahan atau mengganti *brake duct*, jelas akan ada riset, sedangkan tim tidak diperbolehkan melakukan riset sepanjang tahun ini dan juga akan ada ubahan pada komponen pendukung seperti kaki-kaki dan bodi. Jelas akan berbuntut panjang dan memakan waktu yang lama.

Namun hal ini dinilai tidak berdampak, sebab tim lain seperti Ferrari pun kembali mengajukan protes karena sanksi tersebut dinilai terlalu ringan.

Salah satunya adalah mengajukan usul agar Racing Point menggunakan *parts* kaki-kaki dan rem yang sama seperti tahun lalu. Agar bodi, sayap depan dan belakang tidak ada perubahan.

"Kami hanya ingin ketegasan dari FIA atas regulasi teknis yang mereka terapkan. Meski tidak ada riset dan penggunaan *parts* baru, bukan berarti parts yang ilegal tetap bisa dilanjutkan penggunaannya meski tim bersangkutan sudah diberikan sanksi dan penalti," jelas Mattia Binotto, Pimpinan Scuderia Ferrari F1 Team.

McLaren F1 Team dan Williams Racing juga sempat mengajukan protes, tetapi membatalkan gugatannya. Hal ini karena tidak ingin mengganggu kemitraan mereka dengan Mercedes yang juga pemasok mesin mereka.

Kalau sudah demikian, seperti digigit sendiri oleh performa yang melejit. • DAB

Balap Turing 2020

ADOPSI REGULASI DEMI TETAP AKSI



FOTO:DAB

Ikatan Motor Indonesia (IMI) resmi membatalkan semua kejurnas balap roda empat musim ini, termasuk balap turing Indonesia Sentul Series of Motorsport (ISSOM). Sehingga harus rela digelar dengan status *club event* untuk semua kelasnya.

Beberapa ajang yang berstatus kejurnas seperti (Indonesia Touring Car Racing (ITCR) dan ITCR MAX, juga European Touring Car Championship (ETCC) 2000 & 3000 statusnya sama.

Namun ISSOM tetap direncanakan digelar tahun ini yang dimulai pada Agustus dan selesai Februari 2021 dengan diprediksi tetap digelar lima ronde.

Meskipun beberapa promotor *club event* mengaku tidak akan menggelar balapannya, seperti Japan Super Touring Championship (JSTC), tapi pihak manajemen Sirkuit Sentul tetap menggelar balapan serupa dengan nama berbeda.



Irawan Sucahyono sebut ISSOM akan adopsi beberapa kompetisi dari promotor dengan regulasi yang sama tahun ini

Misalnya ETCC Indonesia tidak menggelar balap, tetapi balapan dengan regulasi serupa akan digelar dengan nama Euro Car Racing 2000 dan 3000.

Sedangkan balapan yang memang digelar oleh Sentul langsung seperti ITCR dan STCR (Super Touring Car Racing) tetap akan digelar.

Untuk beberapa balapan, pihak Sentul mengadopsi regulasinya, sehingga tetap sama seperti yang digelar oleh promotornya langsung. Ini tentu untuk memudahkan semua pihak.

"Iya kita akan mulai seri pertama (30/8) nanti. Balapannya semua kelas kita usahakan ada. Beberapa kita adopsi dengan regulasi yang sama dan kita sesuaikan," kata Irawan Sucahyono, Advisor Sirkuit Sentul.

"Semua kelasnya akan punya gelar juara umum ISSOM di kelas tersebut, karena tidak ada titel kejurnas tahun ini," lanjutnya. Meski demikian, diharapkan animo setiap peserta tidak memudar.

KEHADIRAN

Sebab pihak Sentul tetap menggelar ISSOM tahun ini di bawah protokol dan prosedur kesehatan yang ketat. Tujuannya juga agar setiap tim dan pembalap yang notabene *hobbies*, yang sudah riset mobil tahun ini tidak merasa usahanya sia-sia. Salah satunya pembalap muda, Mirza Putra Utama.

Pembalap tim ASCO Motorsport ini sudah menyiapkan Toyota Yaris spesifikasi ITCR Max 1600 cc yang diriset sejak awal tahun ini, bahkan sudah ikut kompetisi *trackday* di Sepang, Malaysia. Akibat pandemi Covid-19, riset mobil ini sempat terganggu juga untuk pembuktiannya di balapan.

"Aku sih masih menunggu kepastian dari ISSOM saja. Kalau ada balapan ya aku ikut, kalau tidak ada yang tidak bisa dipaksakan, karena ini demi kebaikan semua kan pasti," ujar Mirza yang kini sibuk sekolah daring atau *online*.

Tim pabrikan seperti Toyota Team Indonesia-TRD (TTI-TRD) dan Honda Racing Indonesia (HRI) dipastikan absen tahun ini. Namun beberapa tim sudah siap untuk balapan.



Mirza P.U sudah siapkan Toyota Yaris dengan spesifikasi ITCR MAX

Ada yang unik mengenai ISSOM seri pertama akhir pekan ini (30/8). Bertepatan dengan dibatalkannya seri pertama Kejurnas Indonesia Motorspot Series (IMS) yang juga digelar di sirkuit Sentul karena tidak dapat izin dari Kota Bogor.

Kok ISSOM bisa dapat izin *yah*? • DAB

Koleksi Motor Balap

AWALNYA ENGGAN, AKHIRNYA JATUH CINTA



FOTO: TONCIL

Berawal dari rasa tidak percaya, sampai akhirnya punya dua motor yang benar-benar versi balap. Bahkan seluruh komponennya juga spesial. Itulah yang terjadi pada salah satu *tuner* mobil kawakan yang namanya enggan disebut.

Saat sang anak masih sekolah, dirinya tidak percaya kalau anaknya bisa mengendarai motor. Sampai akhirnya sang anak meminta dibelikan motor.

Namun, permintaan sang anak memang agak kelewatan. Dengan harga yang jauh di atas pasaran, motor tersebut tidak punya kelengkapan layaknya motor umum. "Waktu itu, *gue* pikir untuk apa beli motor tapi enggak ada lampu dan lainnya. Sudah begitu mahal banget," ungkapnya.

Hingga akhirnya sang *tuner* luluh juga atas permintaan sang anak. Wajar saja, karena motor yang ingin dipinang adalah motor balap asli. "Ini kan untuk dapatnya juga susah, akhirnya jadi juga kita bayarin," sebutnya.

RS250R

Menurut sang anak, justru *tuner* itu yang akhirnya selalu jatuh cinta pada motor-motor balapnya, Honda RS250R NX5 keluaran 1996 dan Honda NSR250 MC21 keluaran 1991.

Motor Honda RS250R NX5 yang berwarna merah merupakan motor bikinan HRC yang memang dilahirkan untuk keperluan balap Grand Prix (GP) 250, yang kini namanya jadi Moto2.

Dengan demikian tentu semua spesifikasinya tidak main-main. Maklum saja, untuk balap internasional. Mesin *full* kompetisi berkapasitas 250 cc, *crank case* tertera tulisan HRC. Karburatornya *double*, SPJ38 bikinan HRC.

Perbedaan dengan motor untuk keperluan sehari-hari, *arm*-nya berada di kanan. Dimensinya juga sangat besar, karena entakan-entakan yang dihasilkan mesin juga kuat.

Menariknya, di pelek yang berbahan *full* magnesium ini ada tanda panah penunjuk arah putar pelek. Jadi harusnya tidak mungkin salah pasang pelek berukuran 17x5,5 inci tersebut.

O iya, karena memang khusus balap, bahan bodi juga spesial. Secara keseluruhan berbahan kevlar, bahkan sampai penutup bawahnya.

Satu hal yang unik saat belok. "Tentuin dulu deh titik fotonya mau dimana. Ini motor beloknya enggak banyak, jadi harus maju dan mundur," tegasnya.

OTOMOTIF merasakan langsung ketika sesi foto. Untuk bisa putar balik, harus maju dan mundur sebanyak lima kali. Padahal kalau motor biasa, pas putar balik tinggak tekuk habis setang. Pokoknya repot *deh*.

Yang juga bikin repot, untuk menghidupkan motor ini harus di dorong. Tidak ada *kick starter*-nya.

NSR250R

Selain motor berwarna merah tersebut, masih ada lagi berwarna putih dengan *livery* Rothmans Honda. Ini adalah Honda NSR250R, berkapasitas 250 cc dan 2 silinder. Berbeda dengan Honda RS250R yang dilahirkan untuk balap, kalau NSR ini untuk melengkapi produksi massal.

Meski demikian, motor ini tetaplah spesial. Dia berlaga di ajang *one make race* Honda NSR250R di Jepang dengan nama TT-F3. Semua komponen dan mesin merupakan standar Honda NSR, tapi yang untuk balap ini ada komponen pengganti dari HRC.

Seperti di mesin, hanya 'cangkang' saja yang pakai standar pabrik. Internal mesin semuanya diganti pakai keluaran HRC. Jadi, walaupun tampak luar standar, tapi jangan coba-coba untuk tenaganya. Pada tahun produksi itu juga, NSR ini sudah mengadopsi *dry clutch*.

Selain mesin, paket HRC juga mencakup untuk suspensi. Untuk bagian belakangnya, pakai keluaran i-Factory, sedangkan depan tetap standar, tapi dimaksimalkan oleh GND Computrek. Hasilnya, tentu sangat berbeda dengan standar produk massal.

Sementara itu, knalpot juga harusnya dari HRC, tapi karena sudah terlalu usang akhirnya dilepas, ditanggalkan dan diganti pakai keluaran HARC.pro. Ini juga masih merupakan anak perusahaan dari HRC.

O iya, untuk Honda NSR250R layaknya motor kebanyakan. Tetap punya *kick starter* dan pergerakan setang bisa banyak, walau tidak seperti motor pada umumnya.

Nah, kalau sudah begini, *tuner* mana yang bisa menolak. • **toncil**



Terpatri tulisan HRC di *crank case*



Armnya ada di kanan, sangat berbeda dengan motor harian di kiri



Di pelek berbahan *full* magnesium ini ada tanda panah sebagai arah gerak pelek



Sokbreker pakai Ohlins



Untuk membuka bodi bawah, cukup dengan klip saja. Hati-hati patah nih



Tampilan indikator, hanya ada RPM dan suhu saja



Perangkat rem seluruhnya keluaran Nissin



Passed scrut di berbagai sirkuit di Jepang, masih tertempel rapi di NSR250R



Knalpot sudah bukan HRC. Pelek, hanya batang saja yang magnesium, 'bibir'nya *alloy*



street manners

Baku Hantam di Jalan

AKIBAT TIDAK BISA MENGONTROL EMOSI

Perselisihan di jalan akibat kendaraan saling senggolan kerap terjadi sehari-hari. Biasanya, hal ini dikarenakan saling serobot di tengah kemacetan akibat ketidaksabaran pengemudi untuk segera sampai di tujuan.

Bagusnya kalau kedua belah pihak yang terlibat senggolan bisa menahan emosi dan menyelesaikannya secara baik-baik, tak perlu sampai ke kantor polisi. Namun, tak jarang juga salah satu atau keduanya terlibat adu mulut hingga berujung baku hantam di jalan karena emosi yang memuncak.

Menanggapi hal tersebut, Sony Susmana selaku *Training Director* Safety Defensive Consultant Indonesia (SDCI) mengatakan, seiap orang harus menghindari emosi jika ada insiden di jalan.

"Insiden di jalan raya adalah hal yang mungkin terjadi dimana, kapan dan pada siapapun. Setiap insiden harus disikapi dengan bijaksana dan kepala dingin untuk tujuan kebaikan bersama," ujarnya.

Ia menambahkan, tindakan main hakim sendiri dengan cara baku hantam tersebut tidak bisa dibenarkan. "Karena mereka hanya mengedepankan emosi, sehingga nalarnya hilang. Yang ada di pikirannya hanya merasa benar dan orang lain yang salah," lanjutnya.

Selain itu, tindakan baku hantam tersebut masuk dalam kategori penganiayaan. Hukuman bagi pelakunya dijerat dengan pasal 35i ayat 1 KUHP yang berbunyi sebagai berikut:

1. Penganiayaan diancam dengan pidana penjara paling lama dua tahun delapan bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah.
2. Jika perbuatan mengakibatkan luka-luka berat, yang bersalah diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun.
3. Jika mengakibatkan mati, diancam dengan pidana penjara paling lama tujuh tahun.
4. Dengan penganiayaan disamakan sengaja merusak kesehatan.
5. Percobaan untuk melakukan kejahatan ini tidak dipidana.

Selain itu, dengan baku hantam ini juga bisa membuat kemacetan. Pertama karena kedua kendaraan mengahalangi arus lalu lintas pengguna jalan lainya. Kedua, karena menjadi tontonan masyarakat, sehingga mereka melambatkan kecepatan. • **RSP**



DOK. AUTO BILD INDONESIA