

OTOMOTIF

HARGA MOBIL
BARU PPNBM 0%
H.4

#TIME **29** EAR UP
OTOMOTIF
1991-2020

TEST RIDE

ALL NEW
HONDA **H.10**

PCX 160

PENGECEKAN MOBIL
PASCA-TERENDAM
BANJIR **H.8**

UPGRADE
PERFORMA
SUZUKI
GSX-R150 **H.12**

FIRST IMPRESSION

ALL NEW MITSUBISHI

PAJERO SPORT

4X4 DAKAR ULTIMATE &
4X2 ULTIMATE **H.6**



TEST RIDE
TVS iQUBE **H.9**



ROSSI & TIM
PETRONAS
YAMAHA SRT **H.15**



TEST DRIVE
JEEP WRANGLER JL
UNLIMITED RUBICON 2021 **H.7**

LAUNCHING
TIM F1 **H.13-14**



OTOM210304
201353419
9 771859 174976

43 RP 10.000 - JAWA
RP 10.500 - LUAR JAWA
XXX 4 - 10 MARET 2021

AKHIRNYA DATANG JUGA



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

Setidaknya ada tiga kabar baik datang ke meja redaksi. Pertama pasti pembaca budiman yang mengaku *bikers* sudah menanti, yaitu *test ride* All New Honda PCX 160. Yes, skutik yang sedang banyak diperbincangkan karena 'Matic Besar' tersebut sudah kami lakukan pengujian.

Jadi bagi yang penasaran dengan kemampuannya baik

itu performa, konsumsi bahan bakar, *riding position*, *handling*, fitur maupun teknologi yang dimilikinya, langsung aja kebet halaman 10. Karena kami ulas lebih *indepth* dengan standar pengetesan OTOMOTIF yang tentunya objektif.

Selain itu, berita yang juga ditunggu-tunggu adalah soal relaksasi PPnBM 0% untuk mobil baru. Tepatnya aturannya tertuang pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 20/PMK.010/2021, tentang PPnBM Kendaraan Bermotor Tertentu yang Ditanggung

Pemerintah Tahun Anggaran 2021.

Gi mana enggak ditungguin, soalnya pemotongan PPnBM sebesar 100% (Maret-Mei 2021) lumayan besar loh! Kalau *diitung-itung*, selisih atau perbandingan harganya mulai belasan juta hingga dua puluhan juta rupiah. Terguruk *gak sih?*

Nah, mudah-mudahan aturan ini dapat menggairahkan kembali pasar otomotif nasional seperti sedia kala. Dan pasti sangat menarik dan saatnya buat konsumen yang berencana membeli mobil baru.

Satu lagi kabar gembira yang akhirnya datang adalah sebagian awak redaksi OTOMOTIF sudah mendapatkan vaksin Covid-19 di Basket Hall GBK, Senayan pada hari Sabtu (27/2) bersama wartawan seluruh DKI Jakarta.

Semoga vaksinasi ini bisa menambah sehat kita semua. Bagi yang belum divaksin, *sabarr...*! Karena seperti dijanjikan Pemerintah kalau vaksin itu wajib dan gratis.

Sehat, sehat semuanya! •



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

Ceranya :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.com (mobil) dan ke email konsultasi.r2@gmail.com (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 ilustrator, termasuk mengalihtugaskan kembali dalam format digital atau non digital yang merupakan bagian dari Tabloid OTOMOTIF.

BANGKITKAN KENDARAAN '2000-AN

Assalamualaikum Wr.. Wb.. Selamat pagi bung OTO, mohon agar dapat ditambahkan rubrik mobil tahun '2000-an. Saya yakin dengan adanya artikel tersebut bisa menumbuhkan gairah

otomotif seperti saat otomotif bangkitkan kendaraan '90's beberapa saat yang lalu.

Wassalamualaikum Wr.. Wb.. Salam otomotif.

Abdul Haris Firmansyah -

PKTJ Tegal, Jawa Tengah

Walaikum salam
warahmatullahi wabarakatuh,
selamat pagi juga mas Abdul Haris.
Menarik sekali masukannya, apalagi

usianya sudah lebih dari 20 tahun ya dan cukup banyak mobil maupun motor yang diimpikan atau legenda pada saat itu. Idenya ditampung dulu ya mas. Terima kasih atas masukan yang sangat menarik bagi kami. Salam otomotif!

konsultasi.r4@gmail.com

ASUHAN :ANDHIKA



GURAH MESIN MERUSAK MATERIAL ALUMINIUM?

Hai Bung Dhika. Mau nanya nih, saya sempat lihat di Youtube soal bahaya atau resiko menggunakan *chemical* guruh mesin yang bersifat korosif terhadap material aluminium.

Nah, yang jadi pertanyaan saya, apakah kalau proses guruhnya hanya berlangsung selama kurang lebih 10 menit, juga dapat merusak komponen berbahan aluminium di dalam ruang bakar yang diguruh? Padahal dalam video Youtube tersebut, pengujian cairannya sampai belasan jam.

Satu lagi, guruh mesin itu sebaiknya dilakukan setiap jarak tempuh berapa ya? Mohon pencerahannya, terima kasih sebelumnya.

Indra S - via messenger

Hai juga Mas Indra. Begini, memang dalam penggunaan sekali dua kali mungkin tidak akan begitu mempengaruhi komponen berbahan aluminium yang terkena *chemical* guruh mesin bersifat korosif tadi.

Namun jika hal itu berlangsung berkali-kali, bukan tidak mungkin akan mengubah struktur material aluminiumnya, yakni bisa saja keropos. Sehingga ketika mengalami kondisi yang ekstrem di ruang bakar, komponen tersebut akan cepat mengalami kerusakan. Ibaratnya batu kena tetesan air secara terus menerus, lama-lama bisa bolong juga kan?

Lalu mengenai anjuran melakukan carbon cleaning di ruang bakar ini, minimal setiap jarak tempuh 50.000 kilometer. Tapi jika sebelum jarak tempuh segitu performa mesin sudah terasa menurun dan sering mengalami detonasi atau ngelitik, segera lakukan guruh mesin, karena kemungkinan sudah banyak kerak di dalam ruang bakarnya.



ANDHIKA

KONSULTASI



konsultasi.r2@gmail.com

ASUHAN :AANT



KAWASAKI NINJA 250R SUSAH HIDUP

Mas Aant saya baru dapat Ninja 250 karbu, kendalanya saat ini mesin sulit sekali menyala, padahal kalau dicek di busi ada api, bensin juga ada. Karbu sudah diservis juga. Tapi tetap saja sulit nyala. Itu kenapa ya?

David S. - Pasar Minggu, Jaksel

Halo Mas David, Ninja 250 yang telah cukup usia salah satu penyakitnya memang mesin sulit menyala. Hal itu terjadi karena ruang bakar hilang kompresi, atau kompresinya bocor.

Hal itu akibat dari payung klep yang aus, sehingga posisinya jadi mendem, lalu batang klepnya semakin muncul, sehingga saat kondisi bebas tetap tertekan oleh kem, hasilnya kompresi

bocor. Makanya mesin tak bisa menyala.

Jika keausan payung klep belum parah, bisa diakali dengan seting ulang ukuran shim, ganti yang lebih tipis. Namun tentu harus diukur angka tepatnya, sehingga celah standar klep bisa tercapai, yaitu untuk klep masuk 0,15-0,24 mm dan klep buang 0,22-0,29 mm.

Jika sudah sulit didapat angka celah di atas, maka mau gak mau harus ganti klepnya dengan yang baru. Saat penggantian bisa sekalian dilakukan skir dan pembersihan ruang bakar dan kerak sisa karbon pembakaran.

Dengan begitu, maka mesin akan kembali segar dan pastinya mudah dihidupkan. Gitu Mas David, semoga motornya segera sehat kembali.



DOK. OTOMOTIF

EDITORIAL EDITOR IN CHIEF

R. Panji Maulana
MANAGING EDITOR (ONLINE)

Haryadi Hidayat

EDITORS

Johannes Tonny Wisnu Prakoso, Andhika Arthawijaya, Antonius Yuliyanto

REPORTERS

Harry Mayrustanto Ribawadi, Rendy Surya Setiawan, Rindra Pradipta, Didi Abdillah, Fariz Ibrahim, Raspatidana, Rangga Kosala Putra Ramadhana, Yusufityan Al-Qudsy, Iman Firman

VISUAL EDITOR

Patar Parliandungan Butarbutar

GRAPHIC DESIGNER

Iddi Anggarawangsa, Budi Drajat

PHOTOGRAPHERS

F. Yosi Setyo Nugroho, Rizky Apriyandi

EDITORIAL SECRETARY

Jane Vanti T.H

DOCUMENTATION

Rahari Pangestu



PUBLISHING

GROUP DIRECTOR

Dahlan Dahi

DEPUTY GROUP DIRECTOR

Harry Kristianto

GROUP EDITORIAL DIRECTOR

Billy Riestianto

STAFF 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 Kriswardiyanti

ACCOUNT DIRECTOR

Nia Kurnyawati

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 Pattisana

EDITORIAL OFFICE

Gedung Grid Network

Lantai 5, Jl. Gelora VII No.2,

Tanah Abang Jakarta Pusat 10270

Telp. 021-5309699, 021-5369799

Email : otomotif@gridnetwork.id



KPK GENJOT TRANSFORMASI PAJAK KENDARAAN DIGITAL

KPK (Komisi Pemberantasan Korupsi) menyambut baik komitmen Bapenda (Badan Pendapatan Daerah) DKI Jakarta dalam mewujudkan transformasi layanan digital. KPK mendorong Bapenda DKI Jakarta segera merealisasikan hal tersebut.

Layanan digital meliputi pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). "Sikap saling mendukung dan sinergi dari semua pemangku kepentingan menjadi kunci sukses dalam mewujudkan digitalisasi layanan pendapatan daerah, khususnya yang dikelola Samsat (Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap),"



"Pengurusan digital PKB akan dapat mengurangi biaya. Indonesia adalah salah satu negara dengan biaya tinggi dalam layanan publik di dunia. Dengan digitalisasi, biaya pengadaan *secured paper* bisa dihilangkan. Pada akhirnya akan meminimalisir atau menghilangkan sama sekali kecurangan atau *fraud*," papar Hendra, dalam Focus Group Discussion, secara *online* (24/2).

Hal ini ditimpali Kepala Bapenda DKI Jakarta, pihaknya berkomitmen mendorong terwujudnya hal tersebut dalam pengembangan sistem digitalisasi pendapatan sektor kendaraan bermotor, yang diharapkan selesai pada tahun ini.

PELAYANAN TAK EFEKTIF
Merujuk data yang disampaikan

terang Tsani Annafari, Kepala Bapenda DKI Jakarta.

Penanggung Jawab Koordinasi dan Supervisi (Korsup) KPK Provinsi DKI Jakarta, Hendra Teja, menyatakan inisiatif transformasi digital Bapenda DKI Jakarta diharapkan menjadi terobosan. Yakni untuk mewujudkan layanan publik yang lebih efektif, efisien, dan berintegritas.

Direktur Pusat Ilmu Komputer (Pusilkom) UI, Denny, memaparkan dengan layanan non-digital saat ini, pelayanan jadi tidak efektif.

Mengingat personel yang ada di tiap Samsat di DKI Jakarta tidak akan mencukupi. Karena melayani sekitar 2.000 sampai 6.000 orang per hari. Menurut Denny, layanan pembayaran PKB mencapai 1.360 hingga 4.080 orang atau 68 persen.

Selain itu, kebutuhan formulir dan arsip semakin membebani. Pengadaan dokumen mencapai Rp 9,8 miliar per tahun dengan laju pertumbuhan dokumen 125 meter kubik (m³) per tahun.

Denny melanjutkan, masyarakat juga harus merogoh biaya transportasi ke kantor Samsat, hilang waktu, dan produktivitas dengan perkiraan ongkos masyarakat antara Rp 100 ribu (motor), dan Rp 200 ribu (mobil).

"Dengan proses manual yang masih

berlaku di kantor-kantor Samsat akan menimbulkan beberapa akibat seperti rawan kesalahan perhitungan, pembayaran Surat Ketetapan Pajak (SKP) hanya bisa untuk empat tahun. (Kemudian) Keterbatasan formulir cetak, dan entri dua kali ketika membayar, saat di sistem bank dan di sistem Samsat itu sendiri," beber Denny.

Dilanjut dalam kesempatan yang sama, Agus Rahardjo, mantan Ketua KPK yang kini menjabat Penasihat Kapolri menyampaikan, rencana transformasi digital layanan pembayaran PKB dan BBNKB sejalan dengan program Kapolri.

"Program transformasi Kapolri sejalan dengan rencana digitalisasi layanan pembayaran PKB dan BBNKB ini. Beliau ingin semua layanan masyarakat melalui *online*. Bila kita ingin bertransformasi ke teknologi informasi, semuanya harus kita benahi. Bangun aplikasi yang bisa digunakan pula oleh daerah-daerah lain supaya tiap daerah tidak buat aplikasi-aplikasi baru. Saya berharap pengembangan ini bisa dinikmati oleh seluruh masyarakat," tegas Agus. • Harryt

OTOBISNIS

BCA

BUNGA KREDIT MOBIL 2,99 PERSEN

Dalam rangka perayaan ulang tahun BCA (PT Bank Central Asia Tbk) ke-64, menawarkan promo berupa bunga kredit spesial. Salah satunya Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) dan Kredit Sepeda Motor (KSM).

Perayaan HUT delapan windu disuguhkan bunga KKB BCA sebesar 2.99% untuk tenor 3 tahun. Serta KSM BCA diganjar bunga spesial 6,4% flat per tahun.

"Sebagai bank yang fokus dalam *consumer banking*, kami berupaya untuk memberikan kemudahan bagi nasabah dalam memenuhi kebutuhannya. Nasabah akan dimanjakan dengan berbagai promo seperti bunga spesial KPR, KKB, dan KSM yang hanya dapat dinikmati di BCA Expoversary Online 2021," papar Jahja Setiaatmadja, Presiden Direktur BCA.

Lebih lanjut, Jahja mengatakan, melalui suhunan promo bunga kredit ringan tersebut, pihaknya berharap bisa menggiring minat masyarakat untuk beli mobil. "Karena sudah setahun ini kita menunda (pembelian kendaraan). Sekarang saatnya beli mobil atau motor baru untuk keluarga," lanjut Jahja, melalui virtual *press conference* (26/02).

Gelaran BCA Expoversary Online



2021 dapat diakses melalui <https://expo.bca.co.id>. Expo virtual ini dihajat selama satu bulan penuh (27/2-27/3).

"Kami menyadari keterbatasan ruang gerak kita semua karena situasi pandemi saat ini. Karena itu, BCA Expoversary 2021 hadir untuk mempermudah nasabah dan masyarakat untuk mendapatkan hunian impian, kendaraan idaman, dan beragam solusi perbankan yang kami tawarkan. Semuanya bisa di akses hanya dari rumah saja," sambungnya.

Expoversary Online 2021 menggandeng 18 merek mobil dari 400-an dealer diantaranya Mercedes-Benz, BMW, Porsche, Mitsubishi, Honda, serta mobil listrik Hyundai Ioniq. Tak ketinggalan 14 merek motor seperti Benelli, Cleveland Cyclewerks, Gesits, Piaggio Vespa, Yamaha dan sebagainya.

"*Experience* berjalan-jalan tetap kami pertahankan hanya saja saat ini dengan konsep virtual. Satu hal yang tidak pernah berubah, BCA Expoversary selalu memberikan penawaran spesial. Momen spesial ini sungguh sayang kalau dilewatkan," tutup Petrus Karim, Ketua Panitia BCA Expoversary 2021, dan Direktur BCA Finance. • Harryt

Auto2000

BELANJA MOBIL VIA ONLINE MENINGKAT

Penjualan maupun punajual mobil via *online* kian meningkat di masa pandemi Covid-19. Hal ini merujuk pada laporan terbaru Google, yang mengamati perubahan perilaku konsumen di Indonesia. Serta sejalan transformasi bisnis Auto2000 yang telah meluncurkan Auto2000 Digiroom, sebagai *showroom* mobil digital pertama di Indonesia.

"Penjualan dari digital terus mengalami peningkatan dari bulan 6 ke bulan 12 sepanjang 2020. Kita mengalami peningkatan signifikan. Tetapi yang lebih banyak adalah area *aftersales*," papar Martogi Siahan, *Chief Executive* Auto2000, yang didaulat sebagai pembicara dalam gelaran Laporan Year in Search 2020 Google Indonesia (25/2).

Google menunjukkan bahwa orang Indonesia ingin agar *brand* lebih memahami perubahan kebutuhan hidup mereka selama pandemi, dan pentingnya berempati terhadap kekhawatiran konsumen di masa depan. Keinginan tersebut diwujudkan Auto2000 Digiroom yang memberikan layanan lengkap kepemilikan mobil Toyota cukup lewat sentuhan di layar ponsel.

Oleh karenanya, Auto2000 gencar mengelat promo melalui *channel* digital. Serta menjual ragam aksesoris, seperti oli, disinfektan, dan cairan *wiper* TMO, kaca film premium bergaransi, ban OEM Toyota, pemanis eksterior dan interior, hingga aksesoris



fungsional seperti *car cover*, karpet, hingga pelapisan antikerat.

Seluruh aksesoris tersebut digaransi 1 tahun atau 20.000 km, dan pemasangan gratis di bengkel Auto2000 di wilayah Jabodetabek untuk *item* tertentu. Konsumen juga bisa mengatur sendiri waktu kunjungan dan lokasi cabang Auto2000.

"Kami berterima kasih karena inisiasi Auto2000 Digiroom diapresiasi AutoFamily dengan bukti adanya peningkatan Google Search Trend selama 2020. Ke depannya, kami berkomitmen untuk terus memberikan inovasi layanan dan promo di Auto2000 Digiroom," bilang Nur Imansyah Tara, *Aftersales Division Head* Auto2000. • Harryt

Mitsubishi Motors

PENJUALAN PAJERO SPORT INDONESIA PALING BESAR

Riwayat Mitsubishi Pajero Sport telah mengaspal lebih dari 12 tahun, sejak pertama kali diperkenalkan di tanah air pada 2009. Populasi Pajero Sport sebanyak 164.773 unit serta mengantongi 40 penghargaan.

Sementara penjualan secara global, Mitsubishi Motors Corporation (MMC) mencatat sebanyak 348.000 unit Pajero Sport terjual pada periode 2015-2021, dengan Indonesia sebagai penyumbang



penjualan terbesar dengan 89.000 unit.

Diikuti Thailand dengan 80.000 unit, Filipina 66.000 unit, Australia 34.000 unit dan Rusia 26.000 unit. Sejak 2017 model Pajero Sport yang dijual dan dipasarkan di Indonesia telah diproduksi di pabrik perakitan Mitsubishi Motors Krama Yudha Indonesia (MMKI) di Cikarang, Bekasi, Indonesia.

Bahkan belum lama ini PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Sales Indonesia (MMKSI), baru saja memperkenalkan Mitsubishi New Pajero Sport sebagai versi teranyar.

"Mitsubishi New Pajero Sport merupakan model yang dikembangkan dengan

mempertimbangkan masukan dari konsumen di seluruh dunia, termasuk Indonesia sebagai salah satu pasar terpenting MMC di kawasan ASEAN, guna menyesuaikan keinginan dan kebutuhan konsumen," ungkap Naoya Nakamura Presiden Direktur MMKSI.

Lebih lanjut, Nakamura San berharap model Pajero Sport dapat terus berkontribusi untuk masyarakat dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. "Serta menjadi teman Anda dalam meraih pencapaian dan mimpi serta melakukan petualangan untuk hidup yang lebih hidup. *Live the adventure!*," imbuhnya. • Harryt

DAFTAR 21 MEREK MOBIL YANG MENDAPAT RELAKSASI PPNBM

Tipe	Varian	Nama Perusahaan	Pembelian Lokal (%)
1. Toyota Yaris	Semua varian	PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia	74,4
2. Toyota Vios			74,4
3. Toyota Sienta			72,9
4. Toyota Avanza			78,9
5. Toyota Rush			74,8
6. Toyota Raize			70
7. Daihatsu Xenia		PT Astra Daihatsu Motor	79,2
8. Daihatsu Gran Max Minibus			77,1
9. Daihatsu Luxio			70,4
10. Daihatsu Terios			75,2
11. Daihatsu Rocky			70
12. Mitsubishi Xpander		PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Indonesia (MMKI)	80
13. Mitsubishi Xpander Cross			80
14. Nissan Livina			80
15. Honda Brio RS		PT Honda Prospect Motor	78
16. Honda Mobilio			75
17. Honda BR-V			76
18. Honda HR-V		70	
19. Suzuki New Ertiga		PT. Suzuki Motor Indonesia	70,5
20. Suzuki XL 7			71,5
21r. Wuling Confero		PT. SGMW Motor Indonesia	70,5

SUMBER: KEMENTERIAN



Agus Gumiwang Kartasasmita Menteri Perindustrian

PERSYARATAN DAN EVALUASI

Ditegaskan Menperin Agus, melalui Kepmenperin 169/2021, bahwa perusahaan atau industri otomotif wajib menyampaikan rencana pembelian lokal (*local purchase*), dan surat pernyataan pemanfaatan hasil pembelian lokal dalam kegiatan produksi.

Di samping itu, perusahaan juga wajib menyampaikan faktur pajak sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, laporan realisasi PPNBM DTP, dan kinerja penjualan triwulan.

"Pelaksanaan pengawasan dan evaluasi dapat dilakukan bekerja sama dengan instansi pemerintah di bidang perpajakan dan/atau melibatkan lembaga verifikasi independen," urainya lagi.

Bagi perusahaan yang tidak melaksanakan pembelian lokal, Kemenperin mengusulkan penerapan sanksi administratif sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, dan penghapusan sebagai kendaraan bermotor penerima fasilitas PPNBM DTP. "Implementasinya akan dilakukan evaluasi setiap tiga bulan," tandas Menperin. • Harryt

MASIH ADA DISKON

Selain dapat korting PPNBM, masih ditambah diskon dealer, Serta promo lainnya yang pastinya lumayan. "(Diskon) Avanza Rp 10 juta, Sienta Rp 10 juta, Rush Rp 6 juta, dan Yaris Rp 10 juta. Undian 1 unit Voxy dan 200 unit iPhone 12 mini. Hadiah langsung Philips UV Light Disinfectant Lamp (pembelian tunai), e-money Rp 500.000 pembelian kredit," beber Daniel Rival, Sales Auto2000 Yos Sudarso, Sunter, Jakut.

Dilanjut memir ke dealer Asco Daihatsu di bilangan Jaksel. "Untuk diskon Xenia Rp 12 juta, Terios Rp 7 juta, dan Luxio Rp 16 juta. Gratis kaca film, tabung air, karpet standar, antirarat, car kit, tatakan pelat nomor, Asco VIP (member derek gratis), free jasa servis sampai dengan 50.000 km/3 tahun (Terios dan Xenia)," ural salah satu tenaga penjual Asco Daihatsu.

Ditambahkan oleh sales Daihatsu di Jaksel kalau diskon dari dealer tetap berlaku namun besarnya berbeda-beda. Maksimalnya mencapai Rp 17 juta. • RSP, Harryt

RAIZE DAN ROCKY MASUK DAFTAR

Dalam lampiran Kepmenperin 169/2021, juga tercantum Toyota Raize dan Daihatsu Rocky. SUV anyar ini rupanya telah didaftarkan sebagai model yang berhak mendapat insentif PPNBM. Artinya, telah siap dirakit di tanah air dengan Tingkat Kandungan Komponen Lokal (TKDN) minimal sebesar 70%.

Menariknya lagi, keduanya dikabarkan bakal masuk di segmen *small SUV*. Lantas apakah akan menganihil duo Rush-Terios? Pertanyaan tersebut dijawab oleh salah satu sumber terpercaya OTOMOTIF, yang minta namanya tak disebutkan. "Segmentasi (Raize-Rocky) berbeda dengan (Rush-Terios)," jawabnya.

Lebih lanjut, terungkap kabar harga jual Raize-Rocky juga diposisikan bakal lebih murah dibanding Rush-Terios. Jika dianalisa, segmentasi keduanya memang berbeda. Raize-Rocky merupakan *small SUV 5 seater*, sedangkan Rush-Terios adalah *Low SUV 7 seater*.

Ditelaah lebih dalam lagi, Toyota dan Daihatsu memang belum punya gacoan di segmen tersebut. Mengingat kompetitornya telah memiliki varian tersebut. Seperti Nissan Kicks dan DFSK

Glorv 560. Pertanyaan selanjutnya, apakah Raize-Rocky bakal mengaspal di periode pertama relaksasi PPNBM (Maret-Mei) 2021? Kita tunggu saja. • Harryt



OPTIMIS BERDAMPAK SIGNIFIKAN

Menperin optimis, stimulus PPNBM mampu menurunkan harga kendaraan bermotor produksi dalam negeri sehingga lebih terjangkau di masyarakat, dan meningkatkan daya saing terhadap kendaraan impor.

Selain itu dapat meningkatkan kinerja produksi kendaraan bermotor roda empat atau lebih menjadi di atas 1 juta unit pada 2021, atau sama dengan kinerja produksi 2019.

"Hal ini tentunya akan mampu memberikan dampak signifikan terhadap kinerja industri bahan baku dan komponen dalam negeri terutama industri kecil menengah (IKM) sehingga mereka dapat bertahan menjalankan usahanya di tengah tekanan pandemi Covid-19 yang pada akhirnya akan mendukung pemulihan ekonomi nasional di 2021," tuturnya.

Kemenperin mencatat, industri otomotif merupakan salah satu sektor andalan yang memiliki kontribusi cukup besar terhadap perekonomian nasional.

Saat ini, terdapat 22 pabrik dengan



didukung sebanyak 1.500 industri komponen (*tier 1,2, dan 3*) dan lebih dari 1,5 juta orang yang bekerja di sepanjang rantai nilai industri tersebut.

Bahkan, sektor otomotif mampu menyumbang sebesar 10% terhadap PDB sektor industri, atau 25% terhadap PDB sektor industri apabila memasukkan ekosistem kendaraan bermotor.

Pembebasan sementara PPNBM DTP ini diberikan untuk segmen sedan dan 4x2 dengan kapasitas mesin di bawah 1500 cc dan diproduksi di dalam negeri. Segmen tersebut dipilih karena produk dalam negeri telah menguasai lebih dari 91% pasar Indonesia dan memiliki Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) lebih dari 80%. • Harryt

MODIFIKASI

Mercedes-Benz 280TE S123 1985

SINGLE TUNER ESTATE



Pelek Penta 16 inci, lagi cari yang AMG Penta nih!



FOTO: KYN

Mobil jenis *station wagon, estate* atau *touring*, memang sedang naik daun di Indonesia beberapa waktu belakangan ini. Entah itu yang klasik atau yang baru, tetap diburu oleh para *enthusiasts station wagon* ini. Seperti juga Mercy Tiger *estate* yang satu ini.

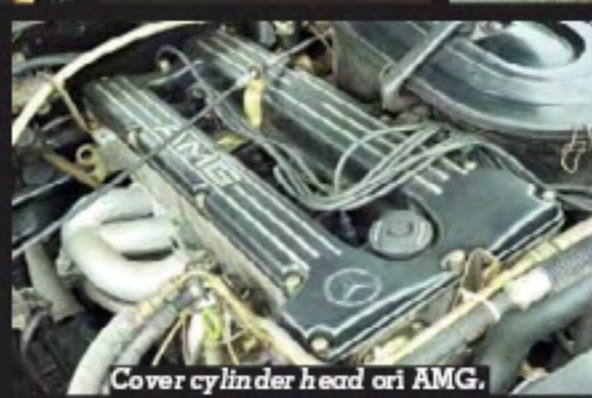
"Sudah lama juga saya mengincar Tiger *estate* ini, akhirnya kesampaian juga," ujar Ryan Firdaus, *owner* mobil ini dengan nada lega. Karena Tiger *estate* ini memang tidak pernah dijual resmi di Indonesia, tentu saja jumlah unitnya tidak banyak dan cukup sulit mendapatkannya.

Meski begitu, Ryan tidak membiarkan mobilnya ini dalam kondisi standar. "Seperti ada yang



Interior rapi dengan Recaro CSE dan setir AMG

Body kit AMG part number orisinal nih!



Cover cylinder head ori AMG, langka juga loh!

kurang gitu, *hehehe..*" kekehnya. Ia pun segera mencari info untuk modifikasi yang pas, dan ia memilih aksesoris dari *tuner* resmi Mercy yaitu AMG.

Satu persatu aksesorinya mulai terkumpul. "Yang susah itu cari *bodykit* AMG, untungnya bisa saya dapat semua," seru pria 39 tahun ini. Mulai dari *add-on* depan belakang, *sideskirt*, sampai *ducktail* atas belakang semua adalah *part*

number orisinal dari AMG! "Kalau pakai *body kit* AMG ini, *bumper* gak bisa pake yang USDM, tetap harus yang aslinya," jelasnya.

Untuk pelek, pengusaha di bidang *travel agency* ini memasang pelek Penta buatan Ronal ukuran

16x8 inci dengan ban Michelin Pilot Sport ukuran 225/50R16. "Peleknya saya belum dapat yang Penta emboss AMG, susah juga cari yang bagus kondisinya dan mahal," ucap pemukim di Bintaro, Tangsel ini.

Kemudian ia beralih ke interiornya. Seluruh jok berbahan *wool palomino* yang klasik dan mewah, akhirnya jok depan juga menyesuaikan. "Saya pasang jok Recaro CSE. Bahannya saya samain ke jok aslinya, rapi kan?" ujarnya minta pendapat. Satu lagi, setirnya pun sudah ganti pakai AMG loh! "Setahu saya setir AMG ini lumayan *rare* juga," bisiknyaa.

Terakhir, ia mengganti *cover cylinder head* mesin dengan orisinal AMG juga. "Ini juga barang langka nih!" bilangnyaa. Jadi Ryan acunnya mengacu ke katalog AMG, "Tapi *gak* semua saya aplikasikan ke mobil saya ini, yang penting hampir semua barangnya pake AMG *part number orisinal*!" serunya. *Thumbs up!* • Kyn



Acuan modifikasi nya ke katalog AMG

data Modifikasi Eksterior : Body kit AMG part number : add-on depan belakang, sideskirt L/R, ducktail atas belakang. Interior : Interior palomino wool, jok Recaro CSE, setir AMG. Kaki-kaki : Pelek Penta 16x8 inci, ban Michelin pilot sport 225/50R16.

+ Hampir semua aksesoris pakai AMG part number orisinal - Pelek belum dapat yang AMG Penta

TERBAIK DI KELASNYA!

SOSOKNYA SEMAKIN BERKARAKTER DAN BERMANDIKAN FITUR CANGGIH

Minggu lalu, **OTOMOTIF** sudah menjabarkan tampilan dan fitur baru dari All New Mitsubishi Pajero Sport Facelift pasca peluncurannya. Nah, pada kesempatan ini, kami akan memaparkan lebih dekat SUV 7 seater andalan pabrik berlambang 3 berlian ini.

Sekadar info, All New New Pajero Sport hadir dalam 6 varian, dua diantaranya adalah All New Pajero Sport Facelift 4x4 Dakar Ultimate seharga Rp 733,7 juta dan 4x2 Dakar Ultimate berbanderol Rp. 624,7 juta on the road DKI Jakarta.

Ada perbedaan apa saja dari dua varian ini? Yuk, baca terus sampai habis ya! • Rindra



DESAIN

Secara tampilan eksterior, perbedaan paling mencolok pada segi warna. Pada Pajero Sport 4x2 Dakar Ultimate hadir dengan kelir Deep Bronze sebagai warna andalan. Sedangkan untuk tampang depan, keduanya sama.

Pajero Sport facelift ini mengadopsi desain Dynamic Shield terbaru yang sudah diterapkan di Xpander Cross, New Triton dan Eclipse Cross. Tampang Pajero Sport sekarang kian menawan.

Untuk lampu utama, sama dengan New Triton, peletakkannya ada di atas, dengan LED proyektor. Tidak seperti Xpander atau Eclipse Cross yang ada di bumper. Lampu utamanya pun seolah menyatu dengan grill, membuat kesan grillnya lebar.

Sedangkan di bumper, terpasang lampu kombinasi tiga tingkat. Dengan fungsi sebagai lampu sein, fog lamp dan Active Cornering Lamp. Lampu di bumper ini terlihat pas dengan desain bumper dan fender tegasnya Pajero Sport.

Oiya, fitur cornering lamp ini jadi yang pertama di kelasnya. Kegunaannya untuk membantu visibilitas pengemudi saat hendak berbelok tajam atau balik arah. Fitur ini hanya aktif saat lampu utama dihidupkan dan menyala bersamaan dengan lampu sein.

Langsung ke belakang. Karakter sisi buritan juga diperkuat dengan desain roof spoiler yang lebih tegas. Dengan lekukan pada roof spoiler yang lebih besar, membuatnya lebih mencolok.

Antena shark fin di dekat spoiler pun turut memperkental kesan sporty New Pajero Sport dari belakang. Lampu belakangnya juga turut memberikan kesan baru. Secara desain mirip sebelumnya, tapi kini lampunya tidak lagi panjang sampai ke bumper, lampu belakang New Pajero Sport ini turun hanya sampai ke garis bodi di bagasinya.

Untuk pencahayaan stop lamp pun juga lebih elegan. Dengan model LED bar yang berbeda. Sedangkan lampu rem dan mundur juga sudah LED. Hanya pada lampu sein saja yang masih lampu pijar.

Kedua Pajero Sport 4x4 Dakar Ultimate dan 4x2 Dakar Ultimate dibekali dengan pelek serupa. Sama-sama menggunakan pelek two tone model palang enam model baru ukuran 18 inci.

Sayangnya, untuk Pajero Sport 4x2 Dakar Ultimate justru tidak dilengkapi sunroof. Sunroof hanya terdapat di 4x4 Dakar Ultimate dan varian 4x2 Dakar saja.



Lampu di bumper kombinasi antara Active Cornering Lamp di tengah, foglamp di bawah dan lampu sein paling atas



Pajero Sport 4x4 Dakar Ultimate dan 4x2 Dakar Ultimate dibekali pelek serupa



Buritan tampil dengan desain roof spoiler yang lebih tegas, kini lampunya tidak lagi panjang sampai ke bumper



Pajero Sport 4x2 Dakar Ultimate terdapat roof monitor untuk penumpang baris ke dua dan tiga



4x2 Dakar Ultimate, menggunakan bahan jok dan doortrim warna beige



Dengan daya listrik 150 watt, cukup untuk charging laptop



Varian 4x2 Dakar Ultimate, head unit pakai produk aftermarket, dan dilengkapi fitur Apple Car Play dan Android Auto



Meter cluster di dasbor sudah full digital, menggunakan layar LCD berwarna

INTERIOR

Sebelum bahas perbedaan, kita bahas hal yang sama dulu ya. Masuk ke interior, hal paling mencolok adalah meter cluster-nya. Sama dengan spesifikasi di Thailand, Pajero Sport facelift ini menggunakan layar LCD berwarna ukuran 8 inci untuk menampilkan speedometer, tachometer dan MID. Mewah sekali!

Layar meter cluster memiliki tiga tampilan berbeda. Pertama dengan layar MID besar di tengah layar, selanjutnya menampilkan speedometer di tengah layar, dan kemudian putaran mesin.

Untuk head unit, terdapat perbedaan. Untuk varian 4x4 Dakar Ultimate menggunakan OEM Pajero Sport.

Sehingga informasi mobil dapat ditampilkan pula di head unit.

Sedangkan pada 4x2 Dakar Ultimate, head unit sudah ganti pakai produk aftermarket. Namun telah dilengkapi fitur Apple Car Play dan Android Auto.

Perbedaan lainnya dalam segi entertainment. Pada Pajero Sport 4x2 Dakar Ultimate, terdapat roof monitor untuk penumpang baris ke dua dan tiga.

Nah, bagian yang paling berbeda lagi dari 4x2 Dakar Ultimate, adalah warna joknya. Hanya pada varian ini yang menggunakan bahan jok dan doortrim warna beige. Kesannya jadi lebih berkelas dan mewah.



Di varian 4x4 tetap andalkan sistem Super Select 4WD-II dengan terrain mode

Hal baru lagi yang ada di interior Pajero Sport facelift, ada tambahan power outlet di belakang console tengah. Dengan daya listrik 150 watt, cukup untuk charging laptop. Ini memudahkan anda yang harus bekerja saat dalam perjalanan.

FITUR

Tidak hanya penampilan Pajero Sport saja yang disegarkan Mitsubishi. Kini SUV tujuh penumpang ini juga makin canggih. Ada beberapa fitur baru yang menarik.

Salah satu yang baru adalah power tailgate yang sudah dilengkapi dengan kick sensors. Dengan sensor yang terletak di ujung kiri dan kanan bumper belakang.

Mitsubishi Remote Control juga jadi fitur canggih yang sangat menarik. Lewat aplikasi pada smartphone anda, ada beberapa fungsi pada Pajero Sport yang bisa diperintahkan lewat smartphone.

Aplikasi Mitsubishi Remote Control ini dapat mengaktifkan Power Tailgate saat anda dengan smartphone sudah dekat pintu belakang. Dan beberapa fungsi lain seperti vehicle reminder, untuk melihat status kendaraan anda sudah



Pada 4x4 Dakar Ultimate dilengkapi Multi-Around View Monitor, memudahkan parkir di tempat sempit dan melihat sekeliling mobil saat off-road



Makin menarik sudah dilengkapi kick sensors. Dengan sensor yang terletak di ujung kiri dan kanan

terkunci, dan sebagainya. Juga car finder, untuk menghidupkan lampu agar mudah ditemukan saat di lokasi parkir.

Lalu untuk fitur safety, keduanya dilengkapi dengan Adaptive Cruise Control, Forward Collision Mitigation (FCM), Ultrasonic Miss-acceleration Mitigation System (UMS), Blind Spot Warning - Lane Change Assist (BSW-LCA), Rear Cross Traffic Alert (RCTA), Active Stability & Traction Control (ASTC) Hill Start Assist (HSA), Electric Parking Brake (EPB), dan Brake Auto Hold (BAH) 2.

Nah, fitur berkendara yang membedakan pada 4x4 Dakar Ultimate adanya tambahan Hill Descent Control (HDC). Tentunya juga sistem 4x4 Super Select 4WD-II yang sudah dilengkapi dengan beberapa pilihan kondisi medan off-road.

MESIN

Sumber tenaganya tetap mengusung mesin diesel 4N15 2.4L VGT-Intercooler, yang dapat menghasilkan tenaga maksimum 181 PS (178,5 dk) pada 3.500 rpm dan torsi 43,8 Kgm (429,5 Nm) pada 2.500 rpm.

Tenaga mesin tetap disalurkan ke transmisi otomatis 8 kecepatan dengan sport sequential. Untuk 4x4 Dakar Ultimate masih mengandalkan sistem 4x4 Super Select 4WD-II yang ada sebelumnya.



data Spesifikasi
Mesin : 4N15, 2.442 cc, MIVEC Turbocharger, 4 silinder, Tenaga Maksimum : 181 ps @ 3.500 rpm, Torsi Maksimum : 430 Nm @ 2.500 rpm, Transmisi : Otomatis 8 Speed with triptronic, Dimensi (P x L x T) : 4.825 mm x 1.815 mm x 1.835, Ground Clearance : 218 mm, Suspensi Depan : Double Wishbone, Suspensi Belakang : Solid Axle with 3 Link, Rem Depan/Belakang : Ventilated Disc/Disk dengan ABS & EBD, Ukuran Ban : 265/60 R18

TERLAHIR SIAP OFF-ROAD SERIUS

Sejatinya Jeep Wrangler JL Rubicon adalah sebuah SUV 4x4, yang diciptakan siap melahap medan off-road serius. Karena varian Rubicon ini memiliki spesifikasi yang *heavy duty*.

Tidak dilengkapi dengan fitur seperti pilihan kontrol traksi berdasarkan medan yang dilalui. Justru malah dilengkapi dengan gardan lebih kuat, *locker differential*, *low gear ratio* yang besar dan kaki-kaki lebih lentur.

Untuk itu pengetesan kali ini **OTOMOTIF** akan lebih fokus pada kemampuannya di medan off-road. Namun tak ketinggalan menjajal kemampuan akselerasi dan konsumsi bahan bakarnya di jalan raya. Bagaimana hasilnya? Lanjut baca sampai habis ya! • Tim OTOMOTIF

PERFORMA

FOTO: BIMO

Waktu mendapatkan info Jeep menyematkan mesin yang jauh lebih kecil, jujur kami sangsi dengan tenaganya. Pasalnya, Wrangler JL ini hanya disematkan mesin empat silinder 2.0 liter Hurricane.

Namun saat kami coba ngegas SUV asal negerinya Joe Biden ini secara langsung, tak disangka tenaga mesinnya justru lebih agresif dibandingkan dengan mesin V6 kapasitas 3.6 liter Pentastar pada Wrangler sebelumnya. Kok bisa?

Kala mengetahui tenaga maksimumnya bisa tembus 270 dk di 5.250 rpm dan torsi puncak sebesar 400 Nm di 3.000 rpm, rasanya bukan hal yang mustahil. Wajar, karena meski mesinnya hanya berkapasitas 2.0 liter, namun ia sudah dijejali teknologi induksi

turbocharger.

Makanya dengan mudah melesatkan SUV seberat 1.5 ton ini.

Dalam uji akselerasi di jalan raya dari kondisi diam hingga mencapai kecepatan 100 km/jam, Wrangler JL mampu membukukan catatan waktu 8,4 detik. Itu pun saat akselerasi awal, ban ukuran 32 inci masih sempat dibuat *spin* oleh torsi buas dari mesin 2.0 liternya.

Hebatnya, *turbo lag* pada putaran rendah tidak terlalu terasa. Bahkan anda akan merasa seperti tidak menunggangi Jeep dengan mesin 2.000 cc berturbo. Mantap!

Berkat transmisi otomatis 8-speed yang diaplikasikan, rasio gigi satunya yang sebesar 4,71 dan pada gigi delapan senilai 0,67, membuat tenaga mesin dapat dimanfaatkan optimal sejak awal jalan hingga dikecepatan tinggi.



KEMAMPUAN OFF-ROAD

Pas sekali, Jeep Wrangler yang digunakan ini adalah varian Rubicon. Jadi alasan kuat kalau **OTOMOTIF** juga harus mengujinya di medan off-road yang menantang.

Rubicon adalah varian paling siap off-road di keluarga Wrangler yang dibuat oleh Jeep. Mobil ini dirancang untuk medan off-road berbatu, lumpur dan lainnya.

Salah satu yang mengesankan adalah rasio giginya. Saat masuk 4x4 *low gear*, Wrangler JL Rubicon ini dapat merayap sangat pelan dengan torsi mesin sedang ada dipuncaknya.

Dengan kecepatan hanya 5 km/jam, putaran mesinnya ada di 3.000 rpm. Ini berkat *low gear ratio* 4,0:1, dan rasio gigi satunya 4,71 dengan *final gear* 4,10.

Keuntungannya, Wrangler JL ini dapat merayap di medan off-road pada saat mesin sedang ada di puncak torsi. Jadi, kekawatiran *turbo lag* tidak terasa sama sekali saat dipakai off-road.

Untuk

menjaga traksi keempat roda tetap maksimal mencengkram tanah, Wrangler JL Rubicon ini dilengkapi dengan Tru-lok Electric Locker pada *differential* gardan depan dan belakang. Jadi, saat roda menggantung salah satu sisi, traksi roda yang menempel di tanah tetap maksimal.

Untuk menjaga kekuatan gardan karena sudah disematkan *locker*, Gardan Dana 44 pun dipasangkan untuk Wrangler JL Rubicon ini. Dengan as roda 32 *spline* yang ukurannya sudah besar.

Suspensi pun terasa nyaman di medan off-road. Paling nyaman saat *swaybar* depan tidak diaktifkan, guncangan di dalam mobil terasa lebih sopan.

Swaybar atau *stabilizer* yang bisa terhubung atau terlepas secara elektronik ini, juga mempengaruhi kelenturan dari suspensi. Jadi roda dapat menapak dengan baik walaupun sedang melewati lubang-lubang dalam.



Sistem 4x4 Rock-Trac sudah dilengkapi elektrik *differential locker* depan dan belakang, bikin jago di medan off-road



Gardan Dana 44 dengan as roda 32 *spline*, kuat dipasang ban besar

KENYAMANAN

Karena Wrangler JL Rubicon ini fokus peruntukannya di medan off-road. Jadi kenyamanan berkendaranya akan berbeda dari SUV 4x4 yang ada saat ini.

Di atas aspal, berkendara dengan Wrangler JL seperti mengendarai kendaraan 4x4 yang sudah dimodifikasi. Anda tidak akan bisa rileks kayak mengendarai Land Cruiser misalnya.

Sebab, Wrangler JL memang diciptakan sebagai kendaraan utilitarian yang modern. Dimana penggunaannya lebih mengutamakan sebuah *pride* dan fungsi ketimbang kemewahan.

Namun untuk sebuah kendaraan off-road, Wrangler JL terasa nyaman. Duduk di bangku kemudi, posisi duduk yang tegak dan mantap tetap terasa. Membuatnya dapat pengelihatannya yang tegas ke segala arah, atau biasa dikenal

KONSUMSI BBM



Mesin 2.0 Liter Hurricane, kapasitas boleh kecil tapi powerfull

Nah, keputusan pabrikan Jeep menggunakan mesin dengan kapasitas 2.000 cc pada Wrangler JL, tak sedikit yang berharap SUV 4x4 ini bisa irit bahan bakar.

Tapi kenyataannya saat kami uji, tidak demikian. Ya, perlu disadari, mesin kecil ini tetap mampu menghasilkan tenaga yang sangat besar. Pastinya secara hukum permesinan motor bakar, tenaga berbanding lurus dengan pemakaian BBM. Jadi makin besar tenaganya, tetap bakal haus BBM kalau kaki kurang 'sopan', hehehe...

Saat kami coba merayap pakai SUV ini di jalanan Ibu Kota yang cukup macet, konsumsi bahan bakarnya tercatat hanya 7,7 kilometer/liter. Sedangkan ketika dipakai rute luar kota non-tol, satu liternya menempuh 9,5 kilometer. Tidak cukup irit bukan untuk mesin 2.000 cc?

Penyebabnya, karena bobot dan ban yang digerakkan oleh mesin memang cukup besar. Sehingga untuk perjalanan yang dinamis, pasti butuh meneguk bensin yang banyak. Sedangkan untuk melaju konstan di jalan tol, konsumsinya bisa tembus 12 kilometer per liter.

Nah, untuk merayap sehari-hari di medan off-road menggunakan *low gear*, melewati jalan-jalan menanjak dan banyak beban yang ditanggung mesin, konsumsi bensinnya lebih parah lagi, yakni hanya 4,5 kilometer per liter. Tapi bagi penggiat off-road, konsumsi BBM segitu cukup irit loh untuk digunakan di medan off-road.



dengan *commanding view*.

Semua material di interior hingga perangkat elektronik *waterproof*. Jadi tidak usah khawatir interior terkena air saat atap dibuka, atau kotor lumpur setelah off-road.

Untuk penumpang baris kedua. Punya *leg room* lebih lega, dan posisi duduk lebih nyaman ketimbang Wrangler yang sebelumnya. Posisi duduknya pun sekarang terasa lebih rileks.

FITUR

Khusus untuk varian Rubicon, Jeep memang merancang mobilnya untuk kapabilitas off-road lebih serius. Itu kenapa pada sistem 4x4 yang diberi nama Rock-Trac tidak memiliki mode berkendara seperti di Wrangler varian Sahara.

Lalu fitur hiburan selama berkendara, Wrangler JL dilengkapi dengan *head unit* 8,4 inci dengan sistem Uconnect. Fitur ini canggih, selain dapat terhubung dengan Apple CarPlay serta Android Auto.

Head unitnya juga dapat membaca beberapa informasi seputar kendaraan, dan yang pasti juga *waterproof*. Sehingga tidak khawatir hujan-hujan dengan atap terbuka.

Lalu untuk fitur keselamatan pasif dan aktif, sudah dilengkapi ParkView Rear Camera dengan kualitas gambar baik. Electronic Stability Control (ESC), Electronic Roll Mitigation (ERM), Blind Spot Warning, Hill Descent Control hingga empat titik kantong udara.

data Spesifikasi

Mesin	2.0 liter, 4 silinder, Bensin, Turbocharger
Kapasitas	1.995 cc
Tenaga Maksimum	270 dk @ 5.250 rpm
Torsi Maksimum	400 Nm @ 3.000 rpm
Transmisi	Otomatis 8 percepatan
Dimensi (P x L x T)	4.785 x 1.877 x 1.801 mm
Wheelbase	3.007 mm
Suspensi Depan	Solid Axle Dana 44, Four link-arm
Suspensi Belakang	Solid Axle Dana 44, Four link-arm
Damper	High Pressure Gass with Multi-Tuned Valve
Locking Differential	Tru-Lok Electric Lockers
Rem Depan/Belakang	Cakram Berventilasi/Cakram, ABS, EBD,BA
Ban Depan/Belakang	255/75 R17
Kapasitas Tangki	81 Liter
Berat kosong	1.587 kg

data Tes

Akselerasi	
0-60 km/jam	4 detik
0-100 km/jam	8,4 detik
40-80 km/jam	3,5 detik
0-201 m	10,7 detik
0-402 m	16,5 detik
Konsumsi BBM	
Dalam Kota	7,7 km/liter
Luar Kota	9,5 km/liter
Konstan 100 km/jam	12,1 km/liter

HARGA: RP 1.708.000.000 (OFF-THE-ROAD)



Mobil Pasca Terendam Banjir

EVAKUASI & CEK BAGIAN INI!

DOK. OTOMOTIF

Beberapa waktu lalu, kawasan Jabodetabek dan beberapa daerah di Indonesia dilanda hujan deras bermacam angin, yang mengakibatkan banjir cukup tinggi. Selain rumah, banyak juga mobil yang terendam banjir karena tidak sempat dipindahkan bahkan ada yang terendam di jalan.

Jika mobil Anda sempat terendam banjir kemarin, sebaiknya segera melakukan pengecekan ke bengkel resmi atau bengkel langganan Anda. Karena air yang mengering di seluruh bagian mobil, bisa menjadi lumpur dan bisa merusak mobil loh!
Menurut Bowo, Manager Bengkel Resmi Honda Bintaro, "Setelah terendam banjir, selain

tidak boleh menyalakan mobil, sebaiknya langsung kirim mobil ke bengkel untuk diperiksa apa saja kemungkinan rusaknya. Jangan dibiarkan kelamaan sampai mengering," saran Bowo. Tuh!
Nah, berikut ini adalah daftar yang harus dicek ketika mobil terendam banjir! • Kyn, DiC

1 Cek danganti oli mesin, oli transmisi, juga semua cairan yang ada di ruang mesin. "Kalau banjirnya tinggi, ditakutkan air akan masuk ke mesin atau bagian lainnya dan bercampur," jelas Bowo.

2 Cek filter udara dan intake manifold. "Kedua part ini juga harus dicek, apakah kemasukan air atau tidak," bilanginya. Kalau ya, harus diganti.



3 Cek kondisi mesin apakah sempat terkena water hammer atau tidak. "Mungkin saja pemilik sempat menghidupkan mesin saat kebanjiran, sehingga kemungkinan terjadi water hammer sangat besar," ucap Bowo.

4 Cek bahan bakar. Tangki bahan bakar juga harus dicek apakah tercampur air atau tidak, kalau sampai tercampur air maka harus dikuras semua.

5 Cek Transmisi. Baik transmisi matik atau manual harus diperiksa. Biasanya kalau manual koplingnya akan lengket jika masuk air.

6 Cek dan bersihkan karpet dan interior. Jika interior sampai terendam, maka semua bagian interior sebaiknya dibongkar agar bisa benar-benar kering dan tidak bau.

7 Cek dan bersihkan komponen *electrical*. "Sebaiknya sebelum 24 jam pasca terendam, segera evakuasi mobil ke bengkel untuk diperiksa dan dikeringkan modul-modul kelistrikkannya, agar tidak mengalami kerusakan parah," tukas Sumarno, punggawa Masmun Sukses Motor yang bermarkas di Solo, Jawa Tengah.
Berikut daftar komponen *electrical* yang harus dicek :

- Electronic Control Unit (ECU)
- Modul Airbag
- Modul Eletronic Power Steering
- Modul Doorlock
- Modul Keyless Entry
- Body Electronic Control Modul
- Modul Air Conditioning
- Invlator Airbag driver & passanger
- Semua switch power window & doorlock
- Switch Combination
- Modul Immobilizer
- Modul ESP
- Cleaning frame dashboard yang berkarat.
- Lain-lain (*base on* fitur kendaraan tersebut)

8 Cek dan bersihkan komponen rem. Rem juga vital harus dicek dan dibersihkan agar kembali berfungsi secara maksimal.

KNOWLEDGE

Honda Sensing

TAMBAH NYAMAN & AMAN



FOTO: FAVOR

Honda CR-V dan Odyssey terbaru meluncur bulan Februari lalu. Selain penampilan yang berubah, kini SUV dan MPV premium Honda ini sudah dibekali dengan fitur keselamatan lengkap dengan sensor kamera dan radar yang ada di beberapa bagian bodi seperti bumper,

kaca depan dan spion. Paket fitur tersebut dinamakan Honda Sensing. Sebagai info, Honda Sensing sebelumnya hanya hadir pada sedan *flagship* yakni Honda Accord. Nah, apa saja fitur yang masuk dalam paket Honda Sensing di CR-V varian teratas (Prestige Turbo) dan Odyssey, ini selengkapnya! • Rendy



COLLISION MITIGATION BRAKE SYSTEM (CMBS)

Fitur Collision Mitigation Brake System (CMBS) terintegrasi dengan Forward Collision Warning System (FCW). Fitur CMBS ini berfungsi melakukan *hard braking* secara otomatis, untuk mencegah mobil menabrak benda di depan yang terbaca oleh kamera monokular di kaca depan bagian atas dan sensor millimeter wave di bumper depan, baik itu kendaraan di depan, pejalan kaki dan sebagainya. Fungsi ini efisien saat berkendara di kemacetan dan pengemudi lengah tidak menginjak rem di kecepatan rendah.



ILUSTRASI: TIME WA

ADAPTIVE CRUISE CONTROL (ACC)

Adaptive Cruise Control (ACC) adalah fitur *cruise control* yang membantu menjaga kestabilan kecepatan kendaraan dan mengatur jarak di belakang kendaraan yang terdeteksi di depan. Terintegrasi dengan Low Speed Follow (LSF), kombinasi ini memungkinkan fitur ini bisa diaktifkan sejak kendaraan masih diam dan ada kendaraan di depannya, misalnya dalam kondisi di kemacetan. Yakni dengan menekan tombol Res (*resume*) di setir sebelah kanan hingga kecepatan tertentu,

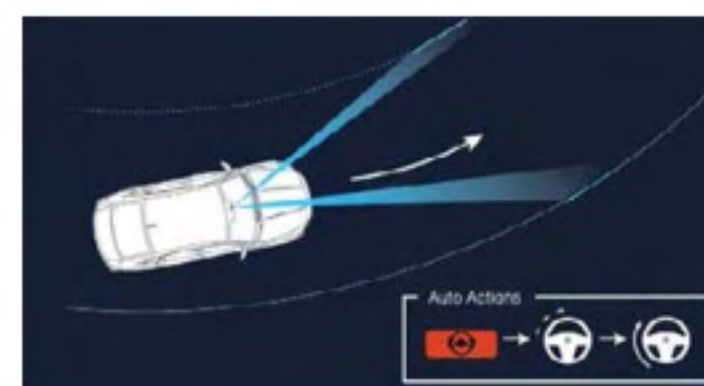
dalam kondisi transmisi masuk di D. Nah, begitu kendaraan di depan bergerak maju, maka mobil akan ikut bergerak maju secara otomatis mengikuti kendaraan di depan, walaupun kita tidak menginjak pedal gas. Tapi begitu kendaraan di depan berhenti, mobil ini akan ikut berhenti secara otomatis dengan jarak seperti saat berhenti sebelumnya. Perlu diingat, sensor ini tetap ada batasan, dibutuhkan kewaspadaan dalam mengaktifkan pedal rem dan konsentrasi pada roda kemudi.



ROAD DEPARTURE MITIGATION SYSTEM (RDM)



Fitur Road Departure Mitigation System (RDM) terintegrasi dengan Lane Departure Warning (LDW), serta Lane Keeping Assist System (LKAS). Fungsinya memberi peringatan sekaligus mengoreksi arah laju kendaraan secara otomatis ketika laju mobil mendekati garis pembatas jalan. Fitur ini baru bekerja pada kecepatan 72 km/jam. Setir seperti bergerak mengoreksi arah saat mobil bergerak keluar jalur. Walau begitu, sistem RDM ini tetap punya batasan, kewaspadaan kita saat mengemudi adalah kewajiban.



LANE KEEPING ASSIST SYSTEM (LKAS)

Fitur Lane Keeping Assist System (LKAS) ini membantu kemudi untuk menjaga kendaraan tetap berada pada jalur yang terdeteksi. Serta memberikan peringatan berupa getaran atau visual jika mobil keluar dari jalur. LKAS ini bukanlah pengganti dari kontrol kemudi, sistem ini tidak bekerja jika kita menarik tangan dari setir.

FITUR & TEKNOLOGI

Layaknya sebuah motor listrik, TVS iQube bertabur fitur dan teknologi canggih. Seperti aplikasi SmartXconnect yang dapat terhubung ke *smartphone* pengendara via Bluetooth.

Fitur yang terdapat pada aplikasi SmartXconnect cukup banyak. Ada *Navigation Assist, Remote Charge Status, Geofencing, Incoming Call Alerts* dan *Smart Statistics*. Nah sayangnya karena belum dipasarkan di Indonesia, fitur ini belum bisa digunakan.

Semua informasi termasuk aplikasi ditampilkan lewat *dashboard* dengan layar TFT (*Thin Film Transistor*) *full colour*. Punya tingkat ketajaman layar tinggi serta fitur adaptif yang dapat menyesuaikan kondisi terang dan gelap lewat *light sensor* di sisi kanan layar.

Layar ini berisi *spidometer*, indikator baterai, *odometer*, *tripmeter A & B*, *average speed*, jarak tempuh berdasarkan kapasitas baterai, *riding mode*, indikator lampu-lampu dan fitur aplikasi yang terkoneksi ke *smartphone*.

TVS iQube juga dibekali dengan *Regenerative Battery* saat deselerasi. Efek yang terasa seperti *engine brake*. Cukup membantu dalam proses deselerasi dari kecepatan tinggi. Tapi di kecepatan rendah jadi terasa sedikit tersendat-sendat.

Fitur parkir merupakan hal yang cukup standar di motor listrik, tak terkecuali iQube. TVS menyebutnya *Q-Park Assist*. Bedanya dari yang lain, selain bisa mundur juga bisa bergerak maju. Kecepatan dibatasi hanya sampai 5 km/jam.

TVS iQube menggunakan kabel *charger* yang dapat dicolok pada setiap soket industrial IEC 60309 atau soket 3 pin normal. *Oiya* colokan *charger* pada iQube terletak di bawah setang sebelah kiri.

Yang cukup unik, saat mengoperasikan lampu sein keluar bunyi. Suaranya cukup keras dan tidak dapat dimatikan. Memang sangat berguna, terutama pada motor listrik yang tidak menghasilkan suara layaknya motor konvensional.

Suara ini juga akan muncul ketika lampu *hazard* dioperasikan. Seluruh lampu yang ada di iQube sudah menggunakan LED yang hemat energi.

Bagasi di bawah jok cukup luas, dapat menampung berbagai keperluan tapi tidak muat helm. Di bawah bagasi terdapat penyimpanan dua baterai sekunder. Meski begitu tidak sampai memakan ruang bagasi.

Fitur lain ada colokan USB di dalam bagasi, logo elektrik yang menyala pada *cover swing arm* sebelah kiri, gantungan ganda di dek tengah dan *parking brake lock*.

TVS iQube

CANGGIH DAN TERJANGKAU, TAPI BELUM DIJUAL

Awal Februari lalu OTOMOTIF mendapat kesempatan mencoba TVS iQube. Motor listrik lansiran negeri Bollywood yang sebenarnya belum dipasarkan di Indonesia. Masih dalam tahap riset pasar tanah air sekaligus menunggu regulasi final soal motor listrik, terutama regulasi baterai.

Berdasarkan situs resmi TVS India, iQube dijual seharga 115.000 rupee atau sekitar Rp 22,4 juta. Cukup terjangkau, padahal spek dan fiturnya canggih! Seperti apa detailnya? Yuk simak hasil tes skutik yang bentuknya khas skutik India, membulat, lebar dan pakai ban ring kecil.

• Tim OTOMOTIF

RIDING POSITION & HANDLING



Mengganti *riding mode* dan mengaktifkan *Q-Park Assist* lewat tombol di setang kanan

Berkat tinggi jok yang terbilang rendah, *fesler* dengan postur tubuh 170 cm/60 kg mudah sekali menapakkan kaki ke tanah. Saat kaki naik ke dek, terasa seperti naik Honda BeAT atau Kymco Like yang punya aki di dalam dek. Rasanya tinggi tapi tak sampai membuat kaki menekuk.

Joknya lebar dan busanya empuk, nyaman untuk diduduki. Berkat dimensinya yang imut, setang mudah dijangkau karena jaraknya tidak jauh dari pengendara. *Riding position*



berhenti di kemacetan terasa mudah. Apalagi didukung tenaga *res ponsif*, jadi mudah mendorong badan motor saat meliak-liuk.

Ban depan dan belakang dengan ukuran 90/90-12 agaknya turut mendukung *handling* saat diajak menikung. Punya *grip* cukup baik, jadi bikin *pede* ketika menikung di tikungan tajam.

Ngomongin suspensi, sok depan punya karakter empuk. Sayangnya sering *bottoming*. Pun sama halnya dengan suspensi ganda di belakang yang dapat meredam guncangan dengan baik. Enaknya tidak sering *bottoming* seperti yang depan.

nyaman, badan tegak tidak menunduk, kaki menyiku dengan *leg room* lega serta setang mudah digapai.

Handling iQube lincah berkat *wheelbase* berukuran 1.301 mm dan bobot hanya 118 kg. Dipadukan dengan pelek 12 inci, selap-selip kendaraan

PERFORMA

iQube menggunakan dinamo BLDC tipe *hub* buatan TVS dengan tenaga maksimum 4.400 Watt atau 4,4 kW. Punya klaim tenaga sebesar 5,9 dk dengan torsi 140 Nm. Angka torsi tersebut sungguh fantastis, hampir sama dengan moge 1.000 cc ke atas!

Performanya terasa responsif, baik dari kondisi pelan sampai ke kecepatan tinggi. Penyaluran

tenaganya juga terasa halus dan linear, jadi tidak sampai mengagetkan.

Ada dua pilihan *riding mode*, ECO dan POWER. Dipilih via tombol yang ada di setang sebelah kanan. Dalam mode ECO TVS mengklaim dapat menempuh jarak 75 km. Di mode ini kecepatan maksimal dibatasi hanya sekitar 40 km/jam saja.

Pada kecepatan tersebut kalau digas terus (dipaksakan) jalannya akan tersendat. Kemudian muncul tanda segitiga kuning peringatan pada layar TFT. Lalu motor akan mati seperti tidak ada daya. Menghidupkannya cukup tutup gas kembali.

Hal ini merupakan *fail safe* dan fitur

safety dari TVS karena dianggap fungsi mekanikal seperti putaran gas macet atau rusak.

Pada mode POWER, klaim kecepatan maksimal yang dapat ditempuh yaitu 78 km/jam. Meski begitu dalam tes *real*, dapat menggapai *top speed* di angka 82,6 km/jam di Racelogic dan 86 km/jam pada spidometer.

Performanya yang positif juga ditunjukkan lewat catatan akselerasi. Menempuh kecepatan 60 km/jam dari keadaan diam hanya dalam waktu 8,7 detik. Sedangkan 0-80 km/jam 20,4 detik.

TVS iQube dibekali dengan tiga *battery pack*. Secara jaringan ada primer dan sekunder. Satu baterai utama terletak

di dek dan dua baterai pendukung ada di dasar bagasi.

Kapasitas baterai 14 Ah 52V - 57 Ah. Punya *delivery capacity* 750 Wh. *Battery pack* tersebut sudah dilengkapi BMS atau *Battery Management System*. BMS ini akan memutus *output* baterai saat kunci kontak dalam keadaan *off*.

Baterai yang terdapat di iQube tidak *removable* atau tidak dapat di *swap*, berdasarkan regulasi di India. Hal ini dikarenakan baterai pada setiap unit motor punya nomor seri masing-masing, sesuai dengan *control unit*.

Apakah iQube ini aman digunakan di musim hujan? Temyata tetap aman sampai melewati genangan air sekalipun. Tapi kalau harus melewati genangan yang ekstrem sampai menutupi baterai di dek, akan muncul segitiga kuning peringatan. Motor akan mati dan untuk menyalakannya harus mematikan kunci kontak terlebih dahulu.

Satu yang juga menarik, ketika menarik tuas rem motor tidak meng *cut-off* tenaga. Hal ini membuat *feel riding*nya jadi mirip dengan motor matik konvensional. Tidak kikuk karena merasa tenaga tiba-tiba hilang ketika tuas rem ditarik.

Lalu indikator kapasitas baterai akan berubah jadi merah saat baterai ada di angka 15 persen. Kemudian saat 10 persen akan muncul tanda *low batt*. Serunya sampai 1 persen pun tidak terlalu berasa penurunan performa maupun *cut* tenaga.

Saat pengesetan di posisi tersebut masih bisa dibawa sampai 40 km/jam-an. Namun, ketika baterai 0 persen motor akan langsung mati. Agak berbeda dari beberapa motor listrik yang pernah kami coba, di mana saat kondisi baterai nol, motor masih bisa dibawa berjalan meskipun sangat pelan.

JARAK TEMPUH

Dalam pengesetan menggunakan mode POWER, kami dapat menempuh jarak hingga 64,6 km. Dites dari kondisi baterai *full* dengan tertera angka baterai 99 persen, sampai motor mati di kapasitas 0 persen. Pengesetan melewati beragam kondisi jalan dan tes ter tidak sayang-sayang baterai alias dipakai normal.

Berdasarkan penggunaan tersebut, bila berkendaranya lebih rapi atau tidak banyak gaspol, secara teori jarak tempuh yang didapat pasti bisa lebih jauh. Apalagi bila hanya menggunakan mode ECO. Tiga buah *battery pack* punya andil di sini. Dengan kapasitas besar (14 Ah 52V) membuat jarak tempuh semakin jauh.

Nah, bila dipakai berkendara

data Tes	
0-50 km/jam	6,3 detik
0-60 km/jam	8,7 detik
0-80 km/jam	20,4 detik
0-100 m	9,5 detik (@62,1 km/jam)
0-201 m	14,8 detik (@74,3 km/jam)
0-402 m	24 detik (@81,4 km/jam)
Top Speed Racelogic	82,6 km/jam
Top Speed Spidometer	86 km/jam
Jarak jangkauan real	64,6 km
*data akselerasi menggunakan Mode Power	

komuter sehari-hari oleh *ridery* yang masih tinggal di seputaran ibu kota, iQube lebih dari cukup untuk *mondar-mandir* rumah ke kantor dan sebaliknya. Ketika sampai di kantor tinggal *di charge* dan baterai sudah dalam keadaan penuh saat Anda pulang kantor.

Begitu pula di rumah, pengecasan baterai bisa ditinggal tidur. Tidak perlu khawatir karena dilengkapi fitur *auto-cut*. Saat ditinggal tidur dan bekerja di kantor, durasi pengecasan selama 5-6 jam jadi tidak berasa.

Yang bikin repot karena baterai tidak dapat dicabut/di *swap*, Anda harus membawa satu unit motor ke dalam rumah atau kantor jika di garasi atau parkir tidak ada akses colokan listrik.



Panel instrumen dengan layar TFT *full colour* punya tingkat ketajaman dan kecerahan yang baik

Bagasinya lega, tersedia pula colokan USB dan akses membuka tutup baterai dek dengan kunci kontak



Baterai utama terletak di dalam dek dan mudah diakses, dua baterai sekunder ada di bawah bagasi

data Modifikasi
Mesin: Motor listrik: BLDC hub 4.400 W/4,4 kW. Tenaga dinamo: 5,9 dk. Torsi dinamo: 140 Nm. Baterai: 3x Lithium-Ion battery pack 52V 14 Ah. Capacity: 2.25 kWh. Charge to 100%: ± 6 jam. Dimensi: P x L x T: 1.805 x 645 x 1.140 mm. Wheelbase: 1.301 mm. Ground Clearance: 150 mm. Bobot: 118 kg (kerb). Rangka: Suspensi depan: Teleskopik. Suspensi belakang: Hydraulic twin tube shock absorber. Rem depan: Disc 220 mm 1 piston. Rem belakang: Tromol 130 mm. Ban depan: 90/90-12 Tubeless. Ban belakang: 90/90-12 Tubeless. Water & Dust resistance: IP67

Banyak pertanyaan yang belum terjawab saat sesi *first ride* All New Honda PCX 160. Karena saat itu sesinya

terbatas, baik waktu dan tempatnya. Ketika itu diadakan di sirkuit *safety riding* PT Astra Honda Motor, yang ada di Deltamas, Cikarang, Jawa Barat.

Pertanyaannya antara lain bagaimana karakter suspensinya ketika melewati jalan rusak, bagaimana akselerasi dan *top speed*-nya, berapa konsumsi bensin dan beberapa pertanyaan lain.

Nah pertanyaan-pertanyaan itu akhirnya bisa terjawab setelah OTOMOTIF mendapatkan unit dan bisa mengujinya. Apakah PCX 160 ini lebih baik dibanding PCX 150? Yuksimak. • Tim OTOMOTIF

ALL NEW HONDA PCX 160

LEBIH BAIK DARI PCX 150?



PERFORMA

Paling bikin penasaran tentu saja performa mesinnya, mengingat dapur pacu yang digunakan PCX 160 ini total baru, dengan label eSP+.

Mesin berkapasitas murni 156,9 cc ini diklaim punya tenaga maksimal 15,8 dk di 8.500 rpm dan torsi 14,7 Nm di 6.500 rpm. Tapi berapa sih keluaran aktual di roda? Untuk menjawabnya PCX 160 ini digiring ke Sportisi Motorsport di kawasan Rawamangun, Jakarta Timur.

Di atas *dynamometer* Dynojet 250i yang memang biasa diandalkan OTOMOTIF, ternyata mesin yang kini punya 4 buah katup ini mampu menorehkan daya maksimal 12,08 dk di 8.500 rpm dan momen puntir 11,87 Nm di 6.210 rpm.

Angka itu lebih besar dari hasil *dyno* PCX 150, yang mana hanya 11,53 dk di 8.270 rpm dan 10,26 Nm di 7.670 rpm. Limiter putaran mesin ternyata di 9.500 rpm.

Bagaimana dengan karakter performanya ketika digunakan di jalan? Apakah dengan tenaga dan torsi lebih besar otomatis membuat PCX 160 jadi unggul jauh dibanding PCX 150?

Ternyata tidak juga, perlu kita tahu saat pengukuran *dyno*

dilakukan dengan metode WOT atau *Wide Open Throttle*, gas di bejek mentok dari sekitar 4.000 rpm.

Makanya



walaupun terlihat dari putaran bawah tenaga dan torsi PCX 160 lebih besar, tapi beda dengan di jalan, karena saat pemakaian normal tentu membuka gasnya se cara gradual atau bertahap sesuai kebutuhan.

Ternyata tarikan awal atau dari berhenti hingga kisaran 40 km/jam rasanya identik dengan PCX 150, tetap responsif padahal pakai *roller* 19 gram. Wah kalau *roller* dientengin, pasti tarikan awalnya bisa lebih ngacir ya!

Yang beda signifikan justru pada kecepatan menengah dan atas. Pada kisaran 40-70 km/jam, respons mesin justru terasa lebih kalem, baru kemudian di atas 70 km/jam yang mana di PCX 150 sudah terasa datar, di PCX 160 jadi kuat, terasa lebih ngisi. Efeknya *cruising* di kisaran 80-90 km/jam jadi lebih menyenangkan, karena terasa tetap bertenaga.

Malah kalau di bejek terus, masih mudah tembus 110 km/jam, baru kemudian naik perlahan sampai angka di spidometer mentok di 119 km/jam. *Yup top speed* PCX 160 ketika di lintasan mentok angka segitu, yang mana jika di *Racelogic* dapat 113,3 km/jam.

Sementara jika tanpa beban, digas dengan posisi distandar tengah mentok 125 km/jam, sedang saat kena beban *roller* *dyno* dan tanpa hambatan angin dapat 121 km/jam.

Karakter di atas sesuai dengan hasil tes akselerasi pakai *Racelogic*. Bisa dilihat kecepatan 0-60 km/jam catatan waktunya sama-sama 5,2 detik, lalu 0-80 km/jam justru PCX 150 unggul, namun 0-100 km/jam PCX 160 lebih cepet.

Kalau dari raih jarak, PCX 160 unggul di 0-100 m dan 0-201 m, tapi di 0-402 m justru seimbang. Hasil lengkapnya bisa disimak di tabel.

Oiya pasti ada yang penasaran apakah *gredek*? Sampai odometer mencapai 1.050 km, ternyata belum ada *gredek*. Getaran yang terasa di setang, jok dan dek masih terbilang minim. Apalagi sekarang di setangnya terdapat peredam karet.



Bagasinya lega banget, 30 liter! Bawa apa saja terasa mudah



Suspensi belakang punya jarak main lebih panjang, lumayan ada perbaikan



Joknya punya busa yang sedikit lebih empuk, lumayan lah

FOTO: P. YOS

ATUR & TEKNOLOGI

Dalam penggunaan harian, fitur yang langsung terasa gunanya tentu saja bagasi. Berkapasitas 30 liter, bisa dengan mudah memuat segala kebutuhan. Kalau saat *riding* bisa muat helm, jas hujan, sepatu, sarung tangan, tas dan sebagainya.

Sedang laci di bawah setang bisa pas muat botol minum 600 ml. Yang mana di dalamnya juga terdapat *power outlet* model USB, sehingga ketika mau mengisi ulang baterai *smartphone*, lebih mudah dibanding yang masih model *lighter*.

Sayangnya, di area setang maupun di bawahnya tetap tak ada gantungan barang. Padahal fitur kecil itu penting banget keberadaannya untuk penggunaan harian.

Yang terasa juga memudahkan tentu di bagian tangki bensin, karena sekarang ada dudukan untuk menaruh tutup tangkinya. Kini proses membuka tutup tangkinya pun lebih mudah dan *smooth*, saat ditutup juga tak ada kesulitan. Di PCX 150 banyak kasus sulit dibuka atau ditutup.

Yang juga menarik adalah lampu barunya, sorotnya ternyata tipis tapi lebar, dan ketika lampu jauh diaktifkan akan menambah terang sisi tengah dan sedikit ke atas. Tapi sorotnya tetap saja khas LED, putih dan saat hujan jadi remang-remang.

Kemudian, ketika melihat spidometer dengan *layout* baru yang terlihat beda signifikan tentu indikator lampu seinya. Yang mana kini besar dan memanjang, efeknya pengendara dijamin tak akan pernah lupa mematikan kembali setelah belok.

Lalu yang bikin penasaran tentu adanya fitur baru HSTC (*Honda Selectable Torque Control*) atau kontrol traksi, kapan bekerja dan efeknya bagaimana?

Ternyata HSTC jarang bekerja, hanya sesekali ketika akselerasi dan roda belakang menginjak permukaan yang licin, seperti rel kereta setelah hujan. Saat itu, ketika roda belakang hampir slip, maka otomatis tenaga dikurangi, mesinnya *brebet* dan lampu HSTC di spidometer berkedip.

Sistem ABS pun hanya bekerja saat mengerem mendadak terutama di jalan licin, misal ketika hujan. Remnya sendiri terbilang empuk dan pakem. Tapi antara rem depan dan belakang beda. Yang depan lebih dangkal, sedang belakang lebih dalam.

Tampaknya karena di handel rem belakang juga terdapat *switch* buat starter. Saat ditarik ada 2 bunyi klik, yang pertama untuk menyalakan lampu rem, yang kedua saat ditarik lebih dalam baru untuk *starter*.

Fitur andalan lain dari PCX 160 tentu ada *smart key*, yang mana di dalamnya juga terdapat *answer back* dan alarm, sehingga lebih aman dari kemungkinan dicuri. Tapi sekarang di *remote* cuma ada 2 tombol, karena *answer back* dan alarm menyatu.



Layout spidometer baru, semakin keren, angka tetap mudah dilihat termasuk lampu seinya

Konsol di bawah setang pas banget untuk menaruh botol minum 600 ml

KONSUMSI BENSHIN

Dengan mesin yang lebih bertenaga, apakah konsumsi bensin PCX 160 jadi lebih boros dari PCX 150? Ternyata tidak juga, karena setelah dipakai sekitar 350 km, dengan berbagai kondisi jalan dan cara bawanya cenderung agresif, masih dapat angka rata-rata 42,2 km/liter. Angka itu lebih irit dibanding hasil tes PCX 150 yang dapat 41 km/liter.

Oiya, walaupun rasio kompresi mesin PCX 160 mencapai 12:1, tapi aman pakai *Pertamax*, yang masih cukup mudah ditemukan. Apakah speknnya kurang tinggi? Tidak juga, karena saran pabrikan minimal oktan 90 alias *Pertalite*.

data Tes	PCX 150	PCX 160
0-60 km/jam	5,2 detik	5,2 detik
0-80 km/jam	9,4 detik	9,7 detik
0-100 km/jam	17,2 detik	16,8 detik
0-100 m	7,8 detik (@73,9 km/jam)	7,7 detik (@72,2 km/jam)
0-201 m	12,3 detik (@88,9 km/jam)	12,2 detik (@87,8 km/jam)
0-402 m	19,7 detik (@103,9 km/jam)	19,7 detik (@103,9 km/jam)
Top speed di spidometer	118 km/jam	119 km/jam
Top speed di <i>Racelogic</i>	111,2 km/jam	113,3 km/jam
Konsumsi bensin	41 km/L	42,2 km/L

RIDING POSITION & HANDLING

Seperti diulas saat *first ride*, posisi duduk di PCX 160 ini identik dengan PCX 150, baik itu tinggi joknya, posisi setang maupun kaki. Bedanya, busa jok terasa sedikit lebih empuk dan dek sisi depan yang bagian miring lebih lega.

Karakter *handling* pun terbilang identik, walaupun sasis yang digunakan sama sekali berbeda. Sama-sama terasa ringan, nurut dan lincah. Tapi buat melibas tikungan juga lebih mantap, karena ukuran ban yang dipakai lebih lebar.

Melibas kemacetan juga tak begitu kesulitan walaupun punya panjang 1.936 mm, karena sudut belok setangnya lebar.

Yang beda tentu kenyamanannya, sedikit lebih baik, tak hanya karena busa jok yang lebih empuk walaupun tetap tipis, tapi juga dari suspensinya.

Suspensi belakang punya redaman yang sedikit lebih empuk. Jadi ketika melibas jalan

tak rata, tapi yang tak parah, terasa lebih nyaman karena tekanan atau rasa "jeduk" yang teras di pinggang jadi berkurang.

Tapi, jika melibas gundukan tinggi atau lubang yang lumayan dalam, sehingga mengayun lebih dalam, maka tetap terasa keras. Maka sebaiknya dilibas perlahan saja. Tapi, ketika dipakai berboncengan empuknya pas.

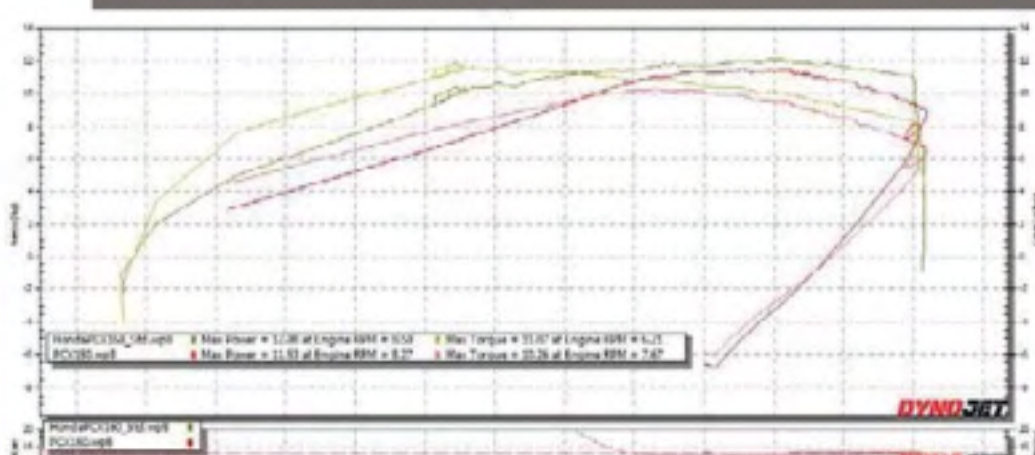


Jadi walaupun sudah lebih nyaman, tampaknya PCX memang didesain untuk melibas jalan perkotaan yang mayoritas mulus. Kalau medan yang dilalui banyak polisi tidur atau jalan rusak dan lebih sering berkendara sendirian, biar lebih nyaman perlu ganti sokbreker yang lebih empuk.

Lalu apakah sokbreker belakang ada gejala bengkok? Jika diamati lebih lurus, tapi memang ketika dipakai berboncengan ternyata pernya melendut dan menggesek plastik selongsong pelindung batang sokbrekernya. Efeknya saat berboncengan dan motor berayun, ada terasa gesekan "sreg-sreg".

data Spesifikasi

Tipe mesin: 4 Langkah, SOHC 4 klep, eSP+, Tipe pendingin: cairan, Sistem suplai bahan bakar: PGM-FI, Diameter x langkah: 60,0 x 55,5 mm, Kapasitas: 156,9 cc, Rasio kompresi: 12:1, Daya maksimum: 15,8 dk (11,8 kW) @ 8.500 rpm, Torsi maksimum: 14,7 Nm @ 6.500 rpm, Tipe transmisi: Otomatis, V-Matic, Tipe kopling: Otomatis, Sentrifugal, Tipe Kering, Tipe starter: Elektrik, Tipe rangka: Double Cradle, Tipe suspensi depan: Teleskopik, Tipe suspensi belakang: Ganda, Ukuran ban depan: 110/70-14 M/C Tubeless, Ukuran ban belakang: 130/70-13 M/C Tubeless, Rem depan: Cakram hidrolis Tipe CBS triple pots, Tipe ABS double pots, Rem belakang: Cakram hidrolis, P x L x F: 1.936 x 742 x 1.108 mm, Tinggi tempat duduk: 764 mm, Jarak sumbu roda: 1.313 mm, Jarak terendah ke tanah: 135 mm, Curb weight: 131 kg (CBS) 132 kg (ABS), Kapasitas tangki bensin: 8,1 L, Sistem pengapian: Full transistorized, Tipe aki: 12 V-5 Ah, tipe MF, Tipe busi: NGK LMAR8L-9, Power charger: 5 V, 2,1 A



Ini perbedaan grafik hasil *dyno* PCX 160 dan PCX 150

Belum lama ini workshop Smoked Garage meluncurkan motor custom limited edition yang diberi nama Off/Grid. Proyek motor edisi terbatas ini bekerja Royal Enfield Indonesia. Menggunakan bahan RE Himalayan dan Interceptor 650 dengan ubahan yang dibalut dengan nuansa *scrambler*.

Bukan tanpa alasan Nicko Eigert, owner Smoked Garage memilih genre dua alam tersebut. "Inspirasi desain utama kami adalah keinginan untuk keluar dari rumah dan menghirup udara bebas, setelah kurang lebih setahun mendekam di rumah," ujar Nicko ketika ditemui saat sesi foto.

Pada edisi kali ini kita kupas yang Interceptor 650 terlebih dahulu, yang menyandang nama SG 21 OGIC (Off Grid Interceptor). Karena fokus pada penggunaan *outdoor*, penggunaan ban *dual-purpose* jadi kewajiban.

Karet bundar berukuran 120/90-18 dan 150/70-17 yang membalut pelek standar. Yang unik, bagian pentil ban pada pelek diberi tambahan stiker berwarna merah agar mudah diketahui lokasinya.

Kemudian sepatbor depan diganti dengan ukuran yang lebih kecil daripada standar. Dibuat dari aluminium dengan *finishing* cat. Pun sama halnya dengan sepatbor belakang. Selanjutnya bagian dalam kedua *fender* diberi lapisan karpet halus berwarna hitam. "Tujuannya sebagai peredam, jadi kerikil yang terbang dan mentok ke fender tidak berisik," jelas Nicko.

Mesin 2 silinder 650 cc Interceptor dibiarkan standar, hanya ganti knalpot custom full system dari stainless steel. Punya tipe *high mount* yang menjamin keamanan

Pakai cover headlamp sebagai pelindung dari benturan

Jok model split seat di SG 21 OGIC punya rak yang dapat digunakan menyimpan barang di belakang

rendah, sehingga membuat riding position turun sebanyak 5 cm.

Detail lain disesuaikan, seperti lampu utama model bohlam diganti LED lengkap dengan tambahan cover berbentuk grill sebagai pelindung. Lalu cluster panel instrumen posisinya dipindah ke bagian samping kiri motor dengan posisi vertikal.

Sebagai finishing motor diberi kelir baru. Tangki standar direpaint dengan paduan satin black dan metallic grey plus sentuhan garis merah. Selain warna ini, Smoked Garage juga memberi pilihan kelir chrome yang klasik. Rangka

Panel instrumen SG 21 OGIC dipindah ke sisi kiri tangki

Side panel di SG 21 OGIC ikut kena ubahan

Exhaust stainless full system model high mount agar lebih aman melewati genangan

+ Finishing dengan standarisasi RE
- Suspensi standar

SMOKED GARAGE: 08 21-4400-8483

Data Modifikasi

Ban depan: Shinko Adventure Trail E-805 120/90-18. Ban belakang: Shinko Adventure Trail E-805 150/70-18. Sepatbor depan: Aluminium. Sepatbor belakang: Aluminium. Side panel: Aluminium custom. Rak belakang: Pipa besi. Jok: Custom single seat Smoked Garage. Knalpot: Full system stainless Smoked Garage. Headlamp: LED aftermarket. Stoplamp: LED aftermarket. Sein: LED aftermarket. Setang: Aftermarket. Handgrip: Aftermarket

KTM RC390 2019 TAMPIL RACING PLUS HEDON



bisa dilihat jelas pada bentuk muka yang sudah memakai bodi buta alias *no head lamp*, sedangkan *fashion* bisa dilihat dari pemilihan warna dan aksesoris yang di sematkan," ujar Will, panggilan akrabnya.

Untuk itu, beberapa part diganti, mulai dari knalpot pakai Akrapovic yang *custom*. "Aslinya untuk RC390, tapi posisi *silencer* diubah ke atas dekat dengan jok, agar kesan *sporty*-nya dapat," tunjuknya.

Setelah rampung, kedua peleknya diganti dengan *forged wheels* berlabel OZ Racing. Warna *red anodized* diganti dengan *purple chrome*.

"Pelek ini aslinya untuk New Ninja 250. Tadinya warna merah, sempat *dichrome*, dan sekarang *purple chrome*," sebut Will yang menyerahkan pemasangannya ke Tunas Motor Cirebon.

Untuk memberikan kesan padat, pengereman depan di-*upgrade* dengan cakram serta kaliper Brembo GP4RS. Tidak hanya satu, bahkan *double* berkat penggunaan *bottom fork custom* dari CNC8.

Kemudian beberapa part *branded* lainnya ikut terpasang pada RC390 lansiran 2019 ini, sehingga kesannya hedon. Seperti monosok Ohlins, *footstep racing* dan segitiga atas Tyga Performance, sampai sakelar Accossato 5 button.

Bodinya menggunakan yang khusus untuk balap, karena dudukan reflektor depannya hilang layaknya bodi untuk pacuan balap. "Belinya *import* dan ini bodi khusus, bukan bodi *custom*," sambung Will.

Bodi barunya pun langsung dibalut dengan *decal* KTM Red Bull ala MotoGP. "Rencana nanti mau ganti knalpot model 2 kanan dan kiri sama ganti cat bunglon *big particle*," tutupnya.

Wah bakal makin *sporty* dan *kece* dong! • Fariz

Setang kiri berhiaskan handgrip Ariete dengan sakelar Accossato Racing 5 button, seperti pacuan MotoGP ya?

Pelek OZ Racing dibalut purple chrome bersanding dengan warna rantai yang senada

Fuel cap diganti model quick action ala motor balap

KTM RC390 populasinya jarang terlihat di jalan, sekalinya OTOMOTIF temui tampilannya sudah berubah total! RC390 ini milik William Rasen yang kabarnya sudah

menghabiskan dana sekitar Rp 155 juta, serta tiga kali ganti konsep, wow!

"Konsepnya *racing* dengan tetap mempertahankan sisi *fashion*. Konsep *racing*

Data Modifikasi

Pelek: OZ Racing. Ban depan: Pirelli Diablo Superbike 120/70-17. Ban belakang: Pirelli Diablo Superbike 160/60-17. Segitiga atas: Tyga Performance. Setang: Tyga Performance. Handgrip: Ariete. Bottom fork: Custom by CNC8. Tabung minyak rem: Ligh Tech. Selang rem: Hel. Master rem: Brembo RCS19 Corsa Corta. Kaliper depan: Brembo GP4RS. Kaliper belakang: Brembo 2R. Cakram: Brembo. Handel kopling: Accossato. Footstep: Tyga Performance. Segitiga atas: Tyga Performance. Sakelar kiri: Accossato 5 button. Knalpot: Akrapovic. Sok breker belakang: Ohlins. Engine cover: GB Racing. Single seat: KTM Power Parts. Front cow: KTM Power Parts. Undercow: KTM Power Parts

TUNAS MOTOR CIREBON: 0811-2401-718

+ Tampilan RC390 kian sporty tapi tetap proporsional - Gak ada lampu depan, jangan dipakai harian ya

UPGRADE PART 2

TENAGA JADI

32,24DK!

Suzuki GSX-R150 milik Chris Ando sebelumnya sudah di-upgrade mesinnya dengan berbagai racing part. Tapi, tidak lama kemudian kembali ditingkatkan, salah satunya kapasitas mesin, dari 166,8 cc menjadi 177,1 cc.

"Karena emang itu rencana awalnya, tapi kemarin partnya belum siap," buka Ando yang kembali menyerahkan pengerjaannya ke Reisen Motoshop.

Seperti apa detail ubahannya kali ini? • Fariz

PISTON

Partutama yang diganti pada GSX-R150 warna matte blue ini adalah penggunaan bore up kit BRT berbahan ceramic forged dengan piston 68 mm. Karena sebelumnya hanya menggunakan piston 66 mm pada blok standar yang di-custom menggunakan liner yang lebih besar.

"Perbandingan kompresi 13:1. Naikin kompresi dari piston aja, tapi gak terlalu tinggi domanya. Pakai bensin RON 92 masih oke, tapi kalau mau dapat best performance pake RON 95," ujar Thomas William, tuner dari Reisen Motoshop.



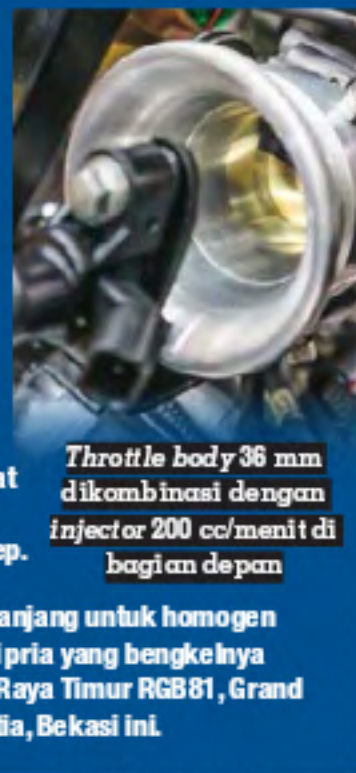
Bore up kit ceramic forged terbaru dari BRT dengan piston 68 mm langsung membuat kapasitas mesin menjadi 177,1 cc.

THROTTLE BODY

Untuk mengakomodir ruang bakar yang kian membesar, masuknya udara ke ruang bakar diperbanyak dengan penggunaan throttle body BRT diameter 36 mm, ini lebih besar 2 mm dari sebelumnya.

"Lalu injector pindah ke depan throttle body. Jadi intake bisa lebih pendek dan posisi throttle body lebih naik."

"Habis itu gas speed jadi lebih cepat dan gak belok alias langsung ke arah klep. Injector di luar juga punya waktu lebih panjang untuk homogen dengan udara," rinci pria yang bengkelnya ada di Jl. Boulevard Raya Timur RGB81, Grand Galaxy City, Jaka Setia, Bekasi ini.



Throttle body 36 mm dikombinasi dengan injector 200 cc/menit di bagian depan

Silencer carbon pendek menempel pada header custom dari WRC. suaranya bagai gleder!

data Upgrade

Bore up kit: BRT ceramic forged piston 68 mm. Perbandingan kompresi: 13:1. Throttle body: BRT 36 mm. Noken as: BRT tipe R1. Per klep: BRT. Klep: BRT 26 mm & 23 mm. Injector: BRT 200 cc/menit. Velocity: Duralium custom by Reisen Motoshop. Intake: Duralium custom by Reisen Motoshop. ECU: BRT Juken 5 Racing Turbo. Knalpot: Custom

KLEP

Untuk keempatkan katupnya, menggunakan produk BRT berdiameter 26 mm untuk kedua katup in dan 23 mm untuk katup ex. Sedang buka tutup klepnya diatur noken as BRT yang punya durasi total 239° untuk in dengan lift 8,8 mm dan durasi total 240° dengan lift yang sama pada ex.

"Lubang portnya dibuat lebih besar dari sebelumnya, ini untuk menyesuaikan throttle body yang lebih besar. Porting polishe d juga dengan model golf," sambung Ecu, panggilan akrabnya.



Noken as menggunakan BRT R1 yang menekan klep berdiameter 26 dan 23 mm

ECU

Guna menyesuaikan banyaknya oprekan pada mesin, otak dari motor lansiran 2019 ini digantikan dengan ECU BRT Juken 5 Racing Turbo.

Dengan begitu fuel mapping, ignition mapping, dan parameter lainnya dapat diubah untuk mendapatkan tenaga yang lebih maksimal.

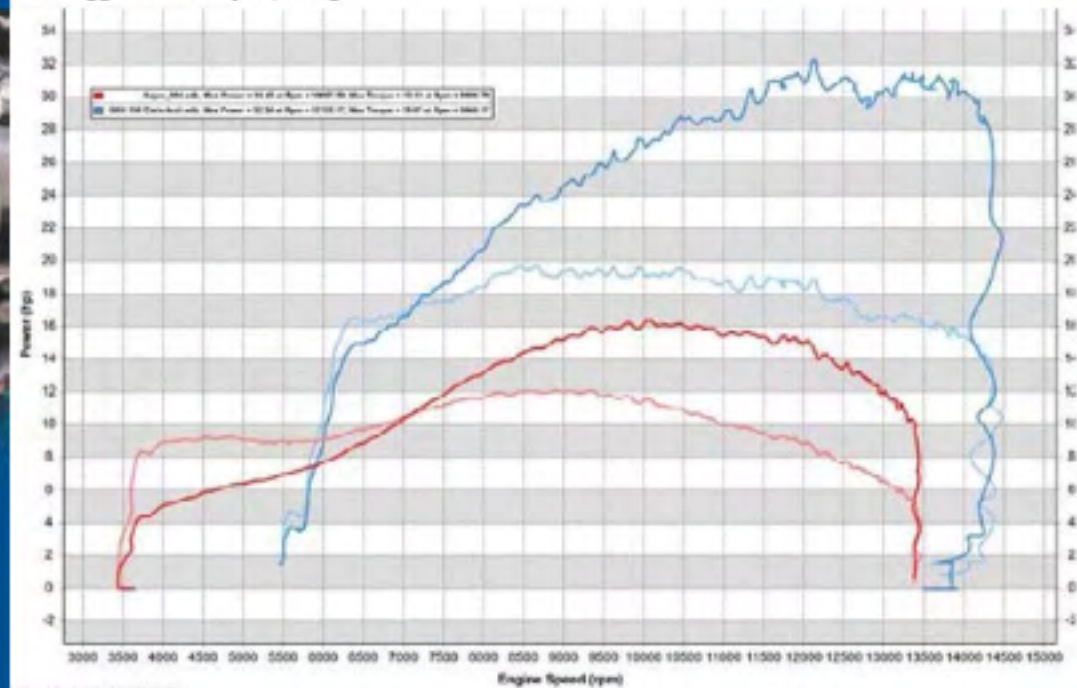
HASIL TES DYNO

Mengetahui kenaikan tenaganya, GSX-R150 dengan mesin 177,1 cc ini diajak 'berlari-lari' di atas mesin dynamometer BRT 50L milik Reisen Motoshop. Tercatat untuk GSX-R150 semi oprekan, tenaga maksimalnya 16,4 dk di 10.067 rpm dengan torsi 12,12 Nm di 8.906 rpm.

Sedangkan GSX-R150 Ando tercatat mengeluarkan tenaga maksimal 32,24 dk di 12.120 rpm dengan torsi 19,67 Nm di 8.646 rpm. Itu berarti ada kenaikan tenaga sebanyak 15,84 dk dan kenaikan torsi 7,55 Nm.

Malah kalau dibanding kondisi standar pabrik, kenaikan performanya lebih dari 100%! Karena standar pabrik tenaganya hanya sekitar 15,8 dk.

Jika melihat grafik tenaganya, mesin 177 cc ini sangat kuat sejak 7.000 rpm hingga 14.000 rpm, sangar!



Dengan spesifikasi mesin baru, membuat GSX-R150 milik Ando sangat bertenaga mulai dari 7.000 rpm

REISEN MOTOSHOP: 0821-2233-2588

OTOPRODUK

Aksesori All New Honda PCX 160

ADA 9 PART, MULAI RP 50 RIBU

Guna memenuhi hasrat para pembeli All New Honda PCX 160 yang ingin tampil beda, PT Astra Honda Motor telah menyiapkan ragam aksesoris berupa Honda Genuine Accessories, totalnya ada 9 items untuk skutik bermesin 157 cc tersebut.

Antara lain ada garnish yang menempel di beberapa bodi, bedanya garnish ini bukan chrome melainkan black chrome, sehingga tidak terlalu mencolok mata dan terlihat lebih elegan.

Garnish ini ada pada headlight seharga Rp 190 ribu, cover muffler Rp 190 ribu, fuel tank Rp 150 ribu, air cleaner Rp 150 ribu, dan pada radiator Rp 165 ribu.

Selanjutnya ada juga seat cover atau kulit jok dengan motif lebih menarik serta kulit two-tone seharga Rp 195 ribu.

Untuk yang merasa licin pada pijakan kaki pengendara, bisa coba aksesoris panel step floor yang mengkombinasi aluminium dengan karet yang

lebih mencengkrang yang keren, harganya Rp 560 ribu.

Windshield pendek milik PCX 160 bisa juga diganti dengan aksesoris yang tersedia, dibanderol Rp 600 ribu high windscreen ini tampil lebih tinggi dengan warna

hitam yang sporty.

Terakhir ada juga pilihan 160 3D emblem dengan warna Copper dan Silver yang bisa dipilih, harganya murah meriah cuma Rp 50 ribu.

Tertarik dengan yang mana? • Fariz



Ada emblem 160 3D dengan pilihan warna Copper dan Silver, memperjelas penggunaan mesin 160 cc pada PCX



Seat cover bikin tampilan jok lebih menarik, karena dilengkapi kulit jok 2 warna dengan motif bergaris



Garnish pada air filter jadi pemanis di bidang gelap boks filter udara



Cover knalpot dan cover radiator juga mendapatkan garnish berkelir black chrome ini



Pijakan kaki lebih eye catching dengan panel step floor berbahan aluminium bertuliskan PCX

High windshield bikin tampilan PCX 160 lebih sporty dan mampu menahan terpaan angin



Red Bull Racing Honda



usai hanya meraih dua kemenangan

bagus seperti tahun lalu, ia bisa meraih podium.

MUSIM PEMBUKTIAN

Red Bull Racing Honda tahun ini tidak akan mengusung nama Aston Martin baik di *entry list* atau mobil mereka. Hal ini karena Aston Martin sudah berdiri sendiri sebagai sebuah tim yang menggantikan Racing Point.

Red Bull Racing Honda pun menjadikan F1 2021 sebagai tahun pembuktian mereka di kancah jet darat. Alasannya karena tahun ini adalah tahun terakhir Honda turun serius sebagai penyuplai mesin, baik bagi Red Bull Racing dan Scuderia AlphaTauri.

Bahkan pada 2022, Red Bull Racing tetap akan mengadopsi teknologi *power unit* dari Honda dalam mengembangkan mesinnya. Pun dengan Scuderia AlphaTauri dengan

mengusung teknologi yang sama. "Sebelum pandemi Covid-19 dan regulasi *engine freeze* diberlakukan, kita sudah riset *power unit* untuk musim 2021 untuk Red Bull Racing dan Scuderia AlphaTauri. Namun karena tidak ada perubahan di mesin tahun ini, sehingga *power unit* itu digunakan untuk F1 2022," papar Toyoharu Tanabe, Direktur Teknis Honda F1.

Dengan kolaborasi dan kerja sama yang baik, Red Bull Racing dan Honda merasa ini tahun yang

tepat untuk membuktikan kalau pabrikan asal Jepang itu akan sangat kompetitif dibandingkan tahun lalu.

Pasalnya di musim 2020, Honda hanya meraih tiga kemenangan dari total 12 podium dari pembalap Red Bull Racing dan Scuderia AlphaTauri.

MISI PRIBADI

Max Verstappen sebagai andalan pun berniat mengalahkan dominasi Mercedes AMG Petronas. Ia merasa tak puas

semusim dan hanya menjadi 'pelengkap' podium Lewis Hamilton dan Valtteri Bottas.

"Kami mengevaluasi mobil RB16B menjadi lebih baik dibandingkan versi tahun lalu. Kami kerap kehilangan kecepatan dan tersusul di trek lurus. Jika terbukti jauh lebih baik, maka saya optimis untuk lebih berani di barisan depan dan lebih banyak meraih kemenangan," kata Verstappen.

Senada dengan rekan setim barunya, Sergio Perez yang meraih satu kemenangan kala berseragam Racing Point. Banyak yang bilang kalau Perez adalah pembalap medioker, tapi saat mendapatkan mobil yang

saat tim besar sekaliber Red Bull Racing percaya pada saya, padahal mereka punya banyak pembalap muda berbakat," ujar pembalap 31 tahun itu.

"Sekarang saya harus membuktikan kalau saya bisa bersaing di tiga besar dan memperebutkan kemenangan. Momen untuk mencapainya itu ada, jelas saya harus bisa mencapai misi tim di tahun ini," pungkasnya.

Kontrak Verstappen dan Perez sama-sama berakhir di penghujung 2021. Akan jadi pertanyaan siapa yang akan bertahan dan siapa yang didepak pada tim utamanya. Kala Alexander Albon didepak sebagai pembalap cadangan. • DAB



Sergio Perez optimis bisa meraih lebih dari satu kemenangan



Max Verstappen tak ingin hanya sekadar pelengkap podium

KITA BANGKIT

Telah hadir jawaban untuk mengakhiri pandemi!
Tunggu dulu, ini bukan janji-janji
Atau angan-angan
Ini adalah sebuah keyakinan
Jawaban dari semua keraguan

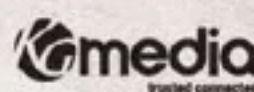
Kita sudah punya solusinya
Dari protokol kesehatan
Sampai vaksin Covid-19

Yang belum kita punya
Hanya kemauan untuk melakukan

Kalau bisa vaksin sekarang, kenapa harus menunda?
Kalau ada protokol kesehatan, kenapa harus melanggar?
Kalau bisa beli produk lokal, kenapa harus beli dari negara tetangga?

Lakukan apa yang benar
Dan lakukan sekarang
Ayo ikut dalam misi menyelamatkan Indonesia!

Kitabangkit.id





Alfa Romeo Racing Orlen

FILOSOFI TERBALIK

Perubahan *livery* sangat terlihat pada mobil yang digunakan Alfa Romeo Racing Orlen di F1 2021. Mobil berkode C41 ini terlihat didominasi warna putih, berbeda dengan C39 yang digunakan tahun lalu.

Diluncurkan dan melakukan presentasi tim di Polandia (22/2) ternyata memang ada keunikan pada grafis C41. Jika dibandingkan dengan versi sebelumnya, bisa dipastikan kalau grafis tahun ini hanya 'dibalik' dengan C39.

Pada bagian bodi dari kokpit pembalap sampai sayap belakang, sisi C39 yang sebelumnya merah, kini menjadi putih, pun grafis yang sebelumnya putih, kini berwarna merah.

Jelas ini menjadi keunikan tersendiri, khususnya warna putih merah sama seperti bendera

Polandia, tempat Alfa Romeo Racing Orlen mempresentasikan C41, tepatnya di kota Warsawa.

"Saya pikir hal yang terpenting dalam tim balap adalah selalu mencoba meningkat dan kami ingin lebih baik dari tahun lalu. Alhasil ada filosofi terbalik di tim kami agar hasil yang kami dapatkan berbeda 180 derajat dibandingkan tahun lalu saat kami kesulitan," ujar Frederic Vasseur, Pimpinan Tim Alfa Romeo Racing Orlen.

"Itu harapan kami agar tahun ini bisa konsisten meraih *point*, kesempatan itu akan selalu ada dan selalu kami upayakan," lanjutnya. Untuk dua pembalap mereka, Kimi Raikkonen dan Antonio Giovinazzi masih dipertahankan tahun ini.

PERAYAAN

Bagi Raikkonen, musim 2021 akan menjadi musim yang spesial baginya. Pasalnya pembalap berjudul 'The Ice Man' itu akan

merayakan karier ke-20 tahun berkiprah di F1, tepatnya sejak ia debut 4 Maret 2001 silam.

"Musim 2021 membuatku penasaran karena ini tahun ke-20 aku di kompetisi ini dan selalu menjadi penggemar berat dari F1. Regulasi tahun ini membuatku penasaran, kemana arah pengembangan mobil, sebab kami baru akan mencebanya di awal Maret," ujar Raikkonen.

Senada dengan pembalap asal Finlandia itu, Giovinazzi pun merayakan tahun kelimanya bersama Alfa Romeo, sejak debut di 2017 ketika masih mengungsi nama Sauber.

"Jelas akan selalu ada target yang baru pada setiap musimnya. Saya berharap ada peningkatan performa pada mobil, juga

padaku. Musim 2020 saya menjalan musim yang sulit dan kini saya ingin meraih *point* lebih banyak," pungkask Gio, sapaannya.

Sepanjang 2020, dia hanya meraih 4 angka dan finish di peringkat 17 klasemen akhir.

Jelas ia ingin lebih rutin masuk 10 besar dan membawa pulang *point* yang lebih banyak. Targetnya ini seragam dengan misi Alfa Romeo Racing Orlen di musim 2021.

• DAB



Antonio Giovinazzi ingin lebih sering cetak *point* pada setiap balapan.

Kimi Raikkonen akan merayakan 20 tahun berkiprah di F1 tahun ini.



Formula E Ronde 1 & 2, Arab Saudi

SERBA PERTAMA KALI



Formula E musim ini membawa suasana baru. Sebab kini balap jet darat listrik itu tidak lagi sebagai balapan penghujung musim, tapi akan mulai di awal tahun, karena sudah berstatus sebagai kejuaraan dunia. Juara Formula E tahun ini akan memiliki titel *World Champion* atau juara dunia.

Selain itu pada seri pertama yang digelar di jalan raya kota Riyadh, Arab Saudi (26-27/2) juga dimulai dengan cara yang baru di Formula E.

Dua seri beruntun atau *back to back* digelar di Riyadh dan uniknya digelar malam hari. Jelas ini adalah sesuatu yang baru bagi kancah Formula E. "Malam hari adalah cara

yang baik untuk menggelar balapan di Arab Saudi karena minim debu dan pasir," kata Jamie Reigle, CEO Formula E.

"Juga suhu yang lebih optimal, membuat kinerja mesin baterai jadi lebih baik untuk 45 menit balapan," imbuhnya. Namun demikian ketika balap, walau sudah malam tetap panas dan cukup mengganggu performa beberapa pembalap.

BERTAJI

Masalah baterai yang cepat terkuras justru dialami pemenang seri pertama, Nyck de Vries yang mendominasi 45 menit + 1 *lap* balapan. Pada penghujung balapan, performa pembalap Mercedes EQ FE Team itu sempat menurun.

Beruntung ia tetap bisa mempertahankan kemenangan. "Sangat beruntung Edoardo Mortara tidak mendekati dan masih bisa membuat saya meraih kemenangan pada *lap* terakhir. Jelas ini kemenangan tidak terlupe,

karena yang pertama bagi saya di Formula E dan pada musim pembuka," urai De Vries.

Masalah yang sama kembali dialami pembalap berkebangsaan Belanda itu pada seri kedua, sehingga harus puas finish di posisi ke-9, meski mencatat *fastest lap*. Kemenangan jadi milik Sam Bird pada musim pertamanya berseragam Jaguar Racing.

"Kemenangan ini sangat emosional karena saya bertarung melawan Robin Frijns dari Virgin Racing, tim yang membesarkan saya di Formula E. Saya harus melawan tim yang sudah seperti bagian dari keluarga saya," kata Sam Bird.

"Tapi itulah balapan, akan selalu ada yang dikalahkan, sekalipun

hasil Lomba

Seri Pertama		
1. Nyck de Vries	Mercedes EQ FE Team	46:44,765
2. Edoardo Mortara	ROKIT Venturi Racing	+4,119
3. Mitch Evans	Jaguar Racing	+4,619

Seri Kedua

1. Sam Bird	Jaguar Racing	39:50,836
2. Robin Frijns	Envision Virgin Racing	+2,194
3. Antonio Felix Da Costa	DS Techeetah	+6,900

itu keluargamu sendiri. Tapi kemenangan ini jelas akan jadi kebanggaan bagi keluarga baru saya, Jaguar Racing yang akhirnya bisa meraih pada awal tahun," tambahnya.

Baik Sam Bird dan Nyck de Vries kini hanya bertaut 7 angka pada klasemen sementara.

Balapan seri ketiga akan digelar April di Italia. • DAB



Nyck de Vries senang langsung bisa meraih kemenangan pertama di seri pertama

Klasemen Sementara	
1. Nyck de Vries	32 point
2. Sam Bird	25 point
3. Robin Frijns	22 point

Berbeda dengan WRC Finlandia yang digelar tahun-tahun sebelumnya karena WRC Finlandia tahun ini dinamakan Reli Arktik. Kali ini digelar di kota Lapland, sebuah kota yang berada paling utara di Finlandia dan dekat dengan kutub utara.

Jelas kondisi bersalju dan udara dingin menjadi lawan utama setiap pereli selama tiga hari (26-28/2). Unikunya, Reli Arktik ini digelar hanya dengan 10 *Special Stage* (SS), membuat persaingan menjadi lebih rapat dan ketat.

Namun yang selama ini masih kuat di Finlandia, jelas sosok Ott-Tanak menjadi pusat perhatian. Jika digelar di Jyväskylä seperti tahun-tahun sebelumnya dengan medan gravel, pereli Hyundai Shell Mobis WRT itu bisa meraih kemenangan.

Diduga dengan kondisi yang bersalju dan suhu ekstrem akan



WRC Ronde 2, Finlandia

KUASA DI SEGALA MEDAN

menurunkan performa Ott-Tanak. Namun prediksi itu ditepis pereli asal Estonia itu karena ia bisa mendominasi 10 SS tanpa cela dan menang telak di akhir Minggu.

"Meskipun ada satu kesalahan, kami berhasil memperbaiki dan mengoreksinya untuk menguasai semua *stage*. Level persaingan di sini sangat tinggi karena tidak banyak yang berpengalaman reli di Arktik," urai Ott-Tanak.

"Kemenangan ini jelas sangat

berarti karena menandakan aku masih menguasai negara Finlandia, juga memperbaiki peringkat di klasemen yang pada ronde lalu, saya tidak meraih *point* sama sekali," lanjutnya. Skuat Hyundai Shell Mobis WRT memang terbilang kuat untuk balapan di kondisi ekstrem ini.

JEPANG HERAN

Duet Craig Breen/Paul Nagle, juga dari Hyundai Shell Mobis WRT yang baru memulai musim di ronde kedua

ini sempat bersaing. Mereka sempat bersaing di tiga besar, meski ada kesalahan dan membuatnya finish di posisi empat.

Peningkatan dilakukan rekan setimnya, duet Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe yang meraih podium ketiga.

Kuatnya pabrikan Korea Selatan ini memang membuat tim pabrikan Jepang, Toyota Gazoo Racing tak berbuat banyak. Meskipun pereli mereka, Kalle Rovanpera/Jonne Halttunen meraih podium kedua.

hasil Lomba

1. Ott-Tanak/M. Jarveoja	Hyundai Shell Mobis WRT	Hyundai i20 Coupe	2:03.49.6
2. Kalle Rovanpera/Jhalttunen	Toyota Gazoo Racing	Toyota Yaris	+17.5
3. Thierry Neuville/M. Wydaeghe	Hyundai Shell Mobis WRT	Hyundai i20 Coupe	+19.8
4. Craig Breen/P. Nagle	Hyundai Shell Mobis WRT	Hyundai i20 Coupe	+52.6
5. Elfyn Evans/S. Martin	Toyota Gazoo Racing	Toyota Yaris	+1:01.5



Meski baru tahun ketiga berkiprah di MotoGP, Petronas Yamaha SRT adalah tim independen yang mencuri perhatian. Dua tahun beruntun tim asal Malaysia ini menjadi juara tim independen kala menduetkan Franco Morbidelli dengan Fabio Quartararo.

TARGET

MotoGP 2021 akan menjadi langkah baru bagi Petronas Yamaha SRT karena mereka mempertahankan Franco Morbidelli dan merekrut legenda MotoGP, Valentino Rossi di timnya. Keduanya bukanlah orang baru, Rossi adalah mentor bagi Morbidelli di VR46 Academy.

"Tahun lalu Franco Morbidelli menjadi runner-up dan jadi pembalap Yamaha yang terbaik, kami ingin dia jauh lebih baik di musim ini. Juga legenda hidup Valentino Rossi, kami ingin mendapatkan banyak ilmu dari pengalaman dan masukannya," kata Razlan Razali, Pimpinan Petronas Yamaha SRT kala presentasi dan launching tim (1/3).

Dari segi tim, mereka ingin meraih hat-trick sebagai juara tim independen di tahun ketiganya masuk ke kelas para raja. Apalagi kontrak Sepang Racing Team dengan Yamaha Factory Racing akan berakhir tahun ini.

Masih jadi pertanyaan apakah tim berkelir hijau toska ini tetap bersama Yamaha atau benar hijrah ke Suzuki di musim

Meski di tim baru, Valentino Rossi yakin bisa gemilang bersama Petronas Yamaha SRT



Petronas Yamaha SRT

DUET MURID & GURU

2022.

Lalu para pembalapnya, Rossi dan Morbidelli pun punya target pribadi. Misalnya Morbidelli yang tahun lalu menjadi runner-up. Dia tetap jadi andalan di Petronas Yamaha SRT untuk bisa mendulang point, meski menggunakan Yamaha YZR-M1 2019.



"MotoGP 2021 adalah musim yang unik karena saya akan

berbagi paddock dengan sahabat dan mentor saya. Kami harap bisa menjalani musim yang bagus dengan mencapai podium di setiap balapan," tutur Morbidelli.

"Saya sangat dekat dengan gelar juara dunia tahun lalu, bahkan hampir saja membawa Yamaha menjadi juara dunia konstruktor. Target itu masih tetap sama, sampai saya tidak sabar untuk menjalani seri pertama di Qatar," lanjut pembalap keturunan Brazil-Italia itu.

Sedangkan Rossi hanya punya satu tahun kontrak bersama Petronas Yamaha SRT. Hal ini karena ada kabar kalau



FOTO: GUY LAWRENCE/MOTORCYCLES

pembalap berusia 42 tahun itu akan pensiun di akhir tahun, meskipun ia optimis untuk bisa lebih baik bersama Petronas Yamaha SRT tahun ini.

Target kemenangan yang tidak tercapai tahun lalu, menjadi tujuan utama The Doctor. Khususnya target gelar juara dunia ke-10 yang kerap tertunda. "Saya masih tetap pembalap Yamaha, hanya saja kini mengabdikan pada Petronas Yamaha SRT," tutur Rossi

"Sangat senang dan tidak sabar untuk memulai musim ini dan target saya adalah tetap kompetitif, meraih banyak point dan podium sampai akhir musim. Petronas Yamaha SRT adalah tim yang sangat muda, tetapi punya kiprah yang sangat gemilang, sehingga saya tetap optimis mendapatkan hasil yang baik di 2021," imbuh pemilik sembilan gelar juara dunia itu.

PENAMPILAN

Dari segi livery motor, tidak ada perubahan signifikan pada motor yang digunakan Rossi dan Morbidelli. Bentuk kedua motor ini memang berbeda karena Morbidelli menggunakan Yamaha YZR-M1 versi 2019 dan Rossi versi 2020 yang memang tidak ada perubahan di tahun ini.

Pada penampilan pembalapnya, cukup canggung melihat Rossi dengan warna toska, dipadukan hitam dan kuning pada racing suit yang ia gunakan.

Mengenai helm yang akan digunakannya sepanjang 2021 masih dirahasiakan.

Di foto yang dipublikasikan, pembalap asal Tavullia, Italia itu masih menggunakan helm dengan grafis untuk tes musim dingin. Pasalnya setiap ia pindah tim atau berganti livery motor, maka grafis yang dituangkan pada AGV Pista GP-R miliknya akan berubah dengan warnayang matching.

• DAB



Franco Morbidelli tetap menggunakan Yamaha YZR-M1 2019, tapi mengejar target tinggi untuk MotoGP 2021

Mandalika Racing Team Indonesia (MRTI) bekerja sama dengan tim asal Spanyol, SAG Team untuk membuat tim 'baru' di Moto2 bernama Pertamina Mandalika SAG Team.

Meski bekerja sama dengan SAG Team, tim dengan grafis batik berwarna biru dan nuansa Indonesia ini memang memperkenalkan diri sebagai 'Tim Indonesia'.

Jika dilihat sekilas, tim ini seperti baru karena beberapa tahun terakhir sampai 2020, SAG Team terus berkelir hijau. Apalagi duet pembalap mereka tahun ini, Thomas Luthi dan Bo Bendsneyder adalah duet terbaru.

Bagi Bendsneyder yang punya darah Indonesia



Bendsneyder dan keluarganya senang saat dipercaya masuk 'Tim Indonesia'

Pertamina Mandalika SAG Team

WARNA & SKUAT BARU



FOTO: PERTAMINA MANDALIKA SAG TEAM

dari ibu, kakek, dan neneknya jelas merasa bangga bisa bergabung dengan tim yang kental dengan nuansa Indonesia.

"Mereka sangat bangga saat mendengar kabar saya akan bergabung dengan SAG, itu seperti mimpi jadi kenyataan untuk mereka, dan tentunya juga bagi saya," ucap Bendsneyder yang

berkebangsaan Belanda ini.

"Bisa sedikit membawa nama Indonesia ini cukup membanggakan, hal terbaik yang bisa saya rasakan di Moto2," Bendsneyder menambahkan. Bagi pemilik nomor 64 itu ia sempat terdepak dari kancah Moto2

karena tidak ada tempat. Sekarang ia direkrut untuk kembali ke Moto2 bersama 'Tim Indonesia' jelas ada sisi kebanggaan.

Sedangkan bagi Luthi, ia ditargetkan meraih gelar juara dunia dan kemenangan. Terlebih SAG Team adalah tim yang bisa meraih kemenangan tahun lalu kala masih dibela Remy Gardner. "Tim ini punya riwayat jadi pemenang, sehingga sesuai dengan visi-misi saya untuk Moto2 2021," urai Luthi.

SAMPAI KEEROPA

Pertamina Mandalika SAG Team juga akan berkiprah di CEV Moto2 dengan dua pembalap. Piotr Biesiekirski yang dibawa SAG Team dan pembalap Indonesia, Dimas Ekky Pratama yang dibawa MRTI.

"Saya akan tampil sebaik mungkin untuk CEV Moto2 2021 karena saya juga berpengalaman balapan di sana," kata Dimas. Pihak Pertamina Mandalika SAG Team juga berusaha agar Dimas Ekky bisa tampil pada MotoGP Indonesia di sirkuit Mandalika, NTB.

Sehingga Pertamina Mandalika SAG Team bisa tampil dengan tiga pembalap kala balapan di Mandalika.

• DAB



Dimas Ekky berkesempatan balapan di Mandalika sebagai wildcard

16 OTOMOTIF BENTUK DIVISI TANGGAP BENCANA

Land Rover Club Indonesia

Bencana banjir yang melanda Jakarta dan sekitarnya beberapa hari terakhir, membuat beberapa pihak tergerak mengukuhkan bantuannya. Salah satunya adalah Land Rover Club Indonesia (LRCI), yang dibuktikan dengan membentuk divisi Tanggap Bencana.

Firman Wahyuni, Ketua Umum LRCI mengatakan, pembentukan divisi ini ditujukan sebagai wadah khusus menampung kegiatan sosial LRCI. Selain itu juga sebagai bentuk kepedulian klub terhadap masyarakat.

"Oleh sebab itu, atas dorongan para anggota dan dukungan dari para pengurus, akhirnya kami memutuskan

membentuk divisi Tanggap Bencana ini," ujar pria yang berprofesi sebagai dokter umum ini saat pelantikan di Buperta, Cibubur, Jakarta (21/02).

Pada saat pelantikan, beberapa anggota berhalangan hadir. Karena masih melakukan evakuasi warga di beberapa lokasi yang terdampak banjir

Tim tanggap bencana LRCI sendiri terdiri dari 30 orang beserta armadanya. Untuk sementara masih didominasi oleh anggota yang berasal dari Jabodetabek. "Namun tak menutup kemungkinan

kami akan buka pendaftaran dari daerah lain," lanjut pemilik Land Rover Series I ini.

Anggota tim Tanggap Bencana LRCI sendiri sudah mendapat pembekalan berupa pelatihan mengenai penyelamatan atau rescue. Bahkan rata-rata dari mereka bertatar belakang dari institusi seperti Basarnas, IDI, TNI dan lainnya. "Namun kami tetap menggelar pelatihan rutin setiap beberapa bulan sekali sebagai penyegaran," tambahnya Firman.

Nanan Soekarna yang menjabat sebagai Pembina LRCI menginstruksikan supaya secepatnya melakukan koordinasi dengan berbagai pihak. Seperti TNI, Polri, PMI, dan lainnya.

Pemahaman ini jauh lebih penting dibanding penguasaan mobil. Karena sudah setiap hari pakai Land Rover, maka diharapkan sudah mengetahui operasionalnya. • RSP

Hujan lebat yang melanda daerah Jabodetabek beberapa waktu lalu membuat berbagai daerah terendam banjir.

Bahkan mobil-mobil juga sampai terendam habis. Menyisakan atap mobil saja yang terlihat. Jika sudah demikian, para penghuni rumah biasanya terjebak di dalam rumah atau bangunan lainnya.

Tentu butuh dievakuasi ke tempat yang lebih aman dan seandainya memungkinkan tempat yang kering. Yang dievakuasi tentu bukan hanya penghuni saja, tapi kendaraan juga demikian.

Untuk meringankan dan membantu para korban banjir, cukup banyak relawan yang langsung terjun ke lokasi bencana. Baik untuk melakukan evakuasi dari rumah-rumah atau juga membuka dapur umum dan melakukan distribusi barang-barang.

Seperti dilakukan relawan dari Petualang, Nabata, Irsyad Ummah, Jejak Rescue dan Team Repotin (20/02). Ketika ada berita mengenai banjir melanda, mereka langsung bergerak.

"Kita lakukan evakuasi dan rescue di daerah Petogogan, Jaksel bro. Bawa perahu karet untuk menjangkau berbagai daerah," ucap Giok Raya dari

Petualang

BERGERAK BERSAMA BANTU KORBAN



Petualang.

Dalam kegiatan tersebut, sebanyak 15 personel ikut ambil bagian. Masing-masing membar dan melakukan rescue. Penggunaan perahu karet karena banjir masih cukup dalam. Sehingga cukup berbahaya jika tidak menggunakannya. Selain itu,

supaya orang-orang yang dievakuasi juga tidak terlalu basah pakaianya.

Tentu tidak hanya perahu karet saja, mobil yang mumpuni untuk ke lokasi juga diperlukan. Giok menggunakan Mazda BT-50 untuk melakukan evakuasi.

"Selain untuk membawa perahu karet, pakai mobil ini juga bisa menarik mobil kalau diperlukan. Di bak mobil juga ada beberapa alat rescue dan perlengkapan lain. Seperti kita siapkan *veibedjika* memang butuh bermalam," tambah Giok.

Petualang sendiri merupakan forum bagi yang senang dengan kegiatan outdoor dan juga kegiatan rescue. Untuk bergabung tidak terbatas bagi yang punya mobil off-road saja, tapi juga bisa mobil kecil, motor bahkan yang senang trekking atau hiking.

Mereka lebih memertukan kebersamaan dalam berkegiatan dan memiliki jiwa sosial. • tonil

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 kerapian tulisan Anda karena kami yang akan menjadi pembimbing hingga artikel dari Anda siap tayang. Kirimkan artikel Anda ke: otoklub.otomotif@gmail.com kami tunggu.

OTOPRODUK BIKIN ELENY JADI CULTUS



garis-garisnya.

Namun, untuk mendapatkan barang-barang tersebut cukup sulit di dalam negeri. Sebab memang Cultus tidak masuk Indonesia. Karena sulit itu, akhirnya Rudolf Hutagalung membuatnya.

"Biar yang pengen tampil ala Cultus bisa lebih banyak, ya gue jual juga. Barang-barang yang kita punya, semua mirip dengan aslinya. Kita tiru dari yang aslinya," sebut Rudolf yang juga pendiri komunitas SF413 Two Doors Indonesia. Semua barang-barang yang telah disebutkan tadi bisa dipesan.

Meski demikian, tetap ada yang perlu diperhatikan jika ingin memasang di Suzuki Amenity atau Eleny dua pintu. Menurut Rudolf, semua bisa langsung pasang, hanya bumper yang perlu sedikit penyesuaian dengan dudukan aslinya.

Untuk bahannya, Rudolf menggunakan fiberglass dengan *finishing rough*. Bagi yang berminat harus menunggu kira-kira 2 minggu setelah *deal*. Sebab, barang-barang tersebut tidak ready stok. Rudolf baru membuat jika ada pemesanan saja.

Mengenai harga, bumper sekitar Rp 1,5 juta, sepasang berarti Rp 3 juta. Kemudian *midwing* Rp 1,1 juta. Selanjutnya, silakan kontak langsung ke Rudolf. Harga ini belum termasuk ongkos kirim.

Tertarik? Rudolf menerapkan pembayaran lunas di awal. • tonil



Rudolf 0858-1113-1100

street manners

Terobos Kawasan Ring 1 Tertutup

STANDAR OPERASINYA DITEMBAK

Mengendarai motor di jalan raya, tentu harus mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku. Jika tidak, selain akan dikenai tilang juga berpotensi ditembak petugas berwenang. Wah, kok serem banget.

Namun, tentu petugas berwenang tidak mungkin asal tembak dan bertindak saja. Seperti kejadian yang viral baru-baru ini. Seorang pengendara motor ditendang anggota Pasukan Pengamanan Presiden (Paspampres) saat melakukan *sunday morning ride* (sunmori) di Jalan Veteran III, belakang Istana Kepresidenan, Jakpus (21/2). Saat itu, sejumlah petugas Paspampres tengah melaksanakan pengamanan instalasi di kantor Wakil Presiden.

Untuk itu, petugas sudah memasang rambu pembatas jalan sebagai penanda jalan tersebut ditutup. Namun, tiba-tiba saja para pengendara motor itu melintas dengan kecepatan tinggi dengan suara knalpot yang berisik.

SESUAI PROSEDUR

Asisten Intelijen Paspampres Letkol Inf. Wisnu Herlambang menyebutkan, tindakan anggota yang menendang pengendara motor tersebut masih manusiawi jika mengingat kesalahan pengendara.

"Itu sebenarnya masih manusiawi. Kalau menerobos (ring 1) itu sebenarnya bisa ditembak karena anggota dilengkapi senjata. Masih cukup lunak untuk kami kalau pakai prosedur tersebut karena itu masuk kategori bahaya tidak langsung dan ancaman terbuka," ujarnya (26/2).

Menurut Wisnu, tindakan anggota Paspampres itu sudah sesuai petunjuk teknis yang terdapat dalam surat keputusan Panglima TNI.

Tepatnya tertuang dalam Buku Petunjuk Teknis Pam Instalasi VVIP yang disahkan oleh Keputusan Panglima TNI tahun 2018 dan Peraturan Pemerintah RI Nomor 59



Tahun 2013 tentang Pam VVIP.

"Itu sudah masuk kategori bahaya tidak langsung. Dan karena sikap kewaspadaan anggota, sudah terlatih dia waspada, apapun ceritanya kami lumpuhkan dulu," pungkas Wisnu.

MELANGGAR DISKRISI PETUGAS

Seperti diketahui, Jalan Veteran III merupakan wilayah ring 1 Istana Negara. Pengamanan di area ini menjadi tugas pokok Paspampres. Selain itu juga melibatkan pihak kepolisian untuk mengatur lalu lintas di area tersebut, yang disebut dengan diskresi polisi.

Budyanto, Pengamat Transportasi mengatakan, disadari atau tidak memang pada saat polisi menggunakan hak diskresi, maka terjadi proses perampasan hak pengguna jalan, tapi bagaimana pun wajib diikuti.

"Tindakan petugas wajib diutamakan daripada pengaturan yang diberikan oleh alat pemberi isyarat lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan," ujarnya.

Mantan Kasubdit Gakkum Polda Metro Jaya ini menambahkan, perbuatan diskresi tersebut memiliki payung hukum. Yaitu Undang-undang Kepolisian No 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Pasal 18 ayat 1.

Kemudian ada juga di Undang-undang Lalu lintas No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas & angkutan Jalan Pasal 104 dan Peraturan Kapolri No 10 tahun 2012 tentang Pengaturan lalu lintas dalam keadaan tertentu dan penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas.

Jika pengguna jalan melanggar diskresi tersebut, akan dikenai sanksi berupa kurungan paling lama 1 bulan atau denda maksimal Rp 250 ribu. Hal tersebut sebagaimana tercantum dalam Pasal 282 UU LLAJ.

Nah, jadi mau pilih mana? Tendang, ditembak atau penjara kurungan 1 bulan? • RSP

OTOKLUB



Perhimpunan Penggemar Mobil Kuno Indonesia

LANTIK KETUA PENGPROV JABAR BARU

Bertempat di Dago Heritage Golf 1917 Club House, Bandung, Jabar, beberapa anggota Perhimpunan Penggemar Mobil Kuno Indonesia Jawa Barat (PPMKI Jabar) menggelar musyawarah provinsi (28/2). Agenda utama dari acara tersebut adalah melantik ketua provinsi PPMKI Jabar yang baru.

Karena masih dalam masa pandemi Covid-19, undangan hanya dibatasi sebanyak 25 orang. Termasuk penasehat dan pembina PPMKI Pusat Bambang Rus Effendi, mantan Menpora Roy Suryo, Hartawan "Hauwke" Setjodiningrat serta ketua provinsi sebelumnya.

Dalam musyawarah provinsi ini, Denny Herrywardhana akhirnya terpilih secara aklamasi. Ia akan memimpin PPMKI Jabar hingga 2024 mendatang.

Denny menyampaikan bahwa dalam masa kepemimpinannya tiga tahun ke depan, ia akan menjangkau berbagai lapisan usia. Sehingga bisa lebih banyak menjaring anggota dan mewujudkan slogan 'Jabar Berkibar'.

"Selambat-lambatnya dalam tiga minggu ke depan, sesuai SK Pengangkatan, saya akan menyusun kepengurusan lengkap untuk kemudian disampaikan kepada PPMKI Pusat, sehingga dapat segera dilantik dan program-program kerja dapat segera dieksekusi," ujar Denny. Sementara itu, Ketua Harian IMI Jawa Barat Frans Tanujaya yang turut hadir dalam acara ini menyampaikan bahwa, "Diharapkan, pemimpin PPMKI Jawa Barat yang baru ini mampu merangkul sebagian besar komunitas mobil dengan lebih baik lagi ke depannya, agar koordinasi antar anggota dapat terjalin dengan semakin solid".

Musyawarah provinsi ditutup dengan pidato dari Roy Suryo, yang menyarankan agar tongkat estafet kepemimpinan PPMKI Jabar terus dijalankan. Sehingga tidak perlu semuanya dimulai dari yang baru dan mengulang yang telah dicanangkan di masa kepemimpinan sebelumnya. • RSP