

OTOMOTIF

#TIME **29**th EDISI
OTOMOTIF
1991-2020



29 H.04
MOBIL
KENA
POTONGAN
PPNBM

TEST DRIVE

WULING

ALMAZ RS

PRO 7-SEATER H.06

FIRST IMPRESSION **RE** H.08

METEOR
350



TEST DRIVE NEW MAZDA

CX-3 H.05



INFOGRES **SUZUKI**
GSX250F H.11



MOTOGP QATAR

**DOMINASI
PEMBALAP
PERANCIS** H.15

SPORT 1.5 L

TIPS PERAWATAN
SLIDING DOOR H.08

EXTREME E
BALAP MOBIL LISTRIK
DI GURUN DIMULAI! H.14

TIPS
PASANG
TBW
VESPA
SPRINT H.12



48
RP 10.000 - JAWA
(Serta di Pribes Pribes)
RP 10.500 - LUAR JAWA
(Serta di Pribes Pribes Pribes)
XXX 8 - 14 APRIL 2021

BELI SEKARANG ATAU ENGGAK?



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

Ada pertanyaan dari seorang kawan yang cukup menarik. "Menurut lo, enakkan beli mobil (baru) sekarang atau nanti aja? Sekarang lagi turun kan, karena enggak kena pajak (PPnBM)," ujarnya seraya berkeinginan meminang Honda HR-V gres.

Jawabannya mudah, beli sekarang! Kalau Anda memang butuh dan punya dana untuk membeli mobil baru. Kenapa? Karena saat ini waktu yang pas lantaran banyak untungnya. Gimana enggak, karena seperti

diketahui mulai Maret lalu, pajak yang dinamai PPnBM (Pajak Penjualan atas Barang Mewah) sedang didiskon oleh Pemerintah ke pabrikan mobil. Alhasil, ada selisih yang bisa langsung dirasakan oleh calon konsumen.

Nilainya lumayan besar loh. Bayangkan harga Honda HR-V 1.5 ECVT bisa terpotong Rp 21 juta lebih. Ingat, itu baru potongan PPnBM, belum diskon dari dealer dan tawar menawar biaya-biaya lainnya, misal asuransi dan bunga kredit.

Intinya memang sangat

menggiurkan program insentif untuk mobil baru tahun ini. Sayang kalau dilewatkan! Tapi perlu diingat, semua itu tergantung dari stok dealer ya.

Karena menurut sebagian besar APM yang terkena relaksasi PPnBM ini permintaannya (SPK) melonjak tajam. Sehingga pabrik lagi berusaha untuk memenuhi produksinya.

Maka kalau inden panjang (lama) akan ada risiko saat serah terima kendaraan akan melewati batas masa PPnBM. Sehingga diskon pajak yang diharapkan

berkurang jadi lenyap.

Umpama nih, pesan low MPV di April yang ikut program relaksasi PPnBM 0% sampai dengan Mei 2021. Tapi ternyata mobil baru bisa serah terima di awal Juni, maka pajaknya enggak lagi 0% tapi konsumen harus bayar PPnBM 50%-nya (masa ke-2).

So, jangan keburu nafsu juga, tanyakan ketersediaan unitnya ke penjualnya. Alih-alih pengen diskon gede, jadi enggak *dapat*. Paham? •



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 mengalihwujudkan kembali dalam format digital atau nondigital yang merupakan bagian dari Tabloid OTOMOTIF.

JALAN RAYA UNTUK PESEPEDA

Saya agak tergelitik dengan konklusi dari tajuk pada halaman 16, kolom Street Manners: (Berbagi Jalan. Pesepeada Tidak Boleh Di Jalan Raya). Pada judul sanksi di paragraf ke-4: "Merujuk pasal tersebut, sebenarnya pesepeda tidak boleh di jalan raya," "Coba perhatikan ketentuan dalam UULLAJ itu, apakah memang sebenarnya pesepeda tidak boleh menggunakan jalan raya, ataukah hanya lajur kendaraan bermotor?"

Apabila konklusinya seperti ini, bisa menimbulkan kesesatan

berpikir di masyarakat nantinya. Pada intinya jalan raya itu digunakan bersama, baik pengendara kendaraan bermotor maupun tidak bermotor dan pejalan kaki.

Namun apabila sudah disediakan lajur khusus bagi pengendara kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki, seharusnya mereka tidak diperbolehkan untuk menggunakan lajur khusus kendaraan bermotor. Apabila merujuk pada pasal 106 ayat 2 UULLAJ, maka dengan jelas dituliskan bahwa «Setiap orang

yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda» dengan sanksi yang ada pada pasal 284 UU dimaksud.

Saya hanya *sharing* berpikir saja, bukan membenarkan atau menyalahkan. Saya sendiri pengguna kendaraan bermotor dan tidak bermotor sekaligus juga pejalan kaki. Mari kita gunakan jalan dengan baik, utamakan keselamatan diri sendiri dan orang lain. Lihat kelas jalan, karena kelas jalan itu menentukan sekali batas kecepatan yang diperbolehkan di

jalan raya.

Salam sehat, Tuhan memberkati.

Bagus Priyoayudo - Via email

Halo Mas Bagus. Maksud dari tulisan tersebut adalah jalur kendaraan bermotor yang menjadi sarana kendaraan bermotor berlalu lalang. Bukan jalur khusus sepeda ataupun trotoar tempat untuk pejalan kaki.

Terima kasih tanggapan dan sharing-nya ya. Salam sehat juga buatmas Bagus dan keluarga. Tuhan memberkati kita semua.

konsultasi.r4@gmail.com

ASUHAN :ANDHIKA



VOLUME KURAS OLI TRANSMISI MATIC



ISTIMEWA

Halo Mas Dhika. Perkenalkan saya Edo dari Depok. Saya baru pertama kali pakai mobil matic.

Belum lama ini saya disarankan pihak bengkel untuk melakukan kuras oli transmisi matic-nya.

Nah, yang mau saya tanyakan, apa betul volume oli transmisi matic konvensional itu bisa sampai 10 liter, mengingat dimensi girboksnya saya lihat tidak terlalu besar? Lalu, setiap berapa kilometer dianjurkan menguras oli matic ini? Saat ini mobil saya sudah menempuh jarak 42 ribu kilometer.

Terima kasih atas penjelasannya Mas. Semoga sehat selalu!
Edo M - Via Messenger

Halo juga Mas Edo. Salam kenal dari kami ya. Oke, mengenai kuras oli matic konvensional atau torque converter, memang betul bisa menghabiskan 8-12 liter oli, tergantung dimensi girboksnya.

Sejatinya kapasitas oli transmisi jenis ini memang tidak sampai segitu banyak, paling di kisaran 3-6 liter,

tergantung merek dan tipe mobilnya. Namun dalam proses kuras oli lama dengan yang baru,

dibutuhkan jumlah oli yang lebih banyak dari kapasitas aslinya, lantaran menggunakan sistem dorong dan vacuum.

Tujuannya agar oli lama yang pastinya sudah berubah warna, bisa dikeluarkan secara maksimal, dan berganti dengan oli baru yang masih bening. Kalau pakai proses ganti oli biasa yang cuma ditap lalu ganti oli baru, sisa-sisa oli lama yang kotor tidak akan bisa keluar maksimal. Kecuali kalau prosesnya dilakukan 2-3 kali menggunakan oli baru.

Lalu mengenai interval kuras oli transmisi matic ini, umumnya dari kondisi mobil baru bisa mencapai 60 ribu km, lalu selanjutnya dilakukan setiap 40 ribu km.

KONSULTASI



konsultasi.r2@gmail.com

ASUHAN :AANT



BORE UP SYM GTS 250I

Salam otomotif Kak Aant. Saya pemilik New SYM GTS 250i tahun 2015. Karena bobot bodi saya di atas 1 kuintal + berat motor hampir 200 kg, kinerja 250 cc masih sangat kurang. Di negeri asalnya dahulu ada versi 300 (278 cc), saya kesulitan mencari spare part bore up untuk tipe motor ini.

Di tahun 2018-an SYM mengeluarkan CruisYM 300 (278 cc), diskusi dengan bengkel langganan seperti nya spare partnya mirip. Mohon petunjuk, apakah saya bisa bore up dengan spare part CruisYM 300?

Adakah bengkel rekomendasi di seputaran Depok? Yang jago soal upgrade performa engine? Atas petunjuknya saya ucapkan terima kasih banyak.

Hormat saya,
Budi - by email

Halo Mas Budi, mau bore up GTS 250i pakai komponen CruisYM 300 saya rasa sangat mungkin, minimal pakai pistonnya. Karena jika ditelaah, paling beda signifikan ukuran piston, GTS 250i cuma 71 mm, sedang CruisYM 300 75 mm. Sementara langkah piston beda tipis, 63 dan 63,3 mm.

Semoga saja secara dimensi, seperti tinggi dan diameter pin piston keduanya sama, cuma beda diameter. Sehingga saat dipasang



F.YOSI

di blok GTS 250i tak perlu ubahan berarti. Untuk mendapatkannya tentu bisa pesan ke bengkel resmi SYM, paling dekat ke CV. Putra Nugraha, Jl. Letjend Suprpto No. 8D Cempaka Baru, Kemayoran, Jakarta

Pusat. Telepon 0821-10998859.

Nah bagaimana dengan bloknya? Inisih bisa diakali dengan modifikasi blok bawaannya saja, boringnya diganti ukuran yang sesuai dengan piston, ketebalan liner minimal 2 mm. Tentu butuh bantuan tukang bubut.

Bengkel seputaran Depok yang biasa menangani mesin salah satunya bisa ke FB 128 Workshop, yang ada di Jl. Proklamasi B No.20, Abadijaya, Sukmajaya, Depok. Bisa dihubungi di nomor 0896-9743-5128.

Kalau tidak harus Depok, bisa dicoba ke SYM Bengkel New di Jl. Pengadegan Selatan VIII No.4, Duren Tiga, Pancoran, Jakarta Selatan, nomor kontakanya 0857-77459935. Atau bisa juga sambangi Sportisi Motorsport di Jl. Tenggiri No. 4A, Rawamangun, Jakarta Timur.

GRID NETWORK TOUCH REAL AUDIENCE

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
Malikul Jibril
ACCOUNT MANAGER
Phalyarsa Budiharga
MARKETING DIRECTOR
Adhi Quardianto S
MARKETING MANAGER
Marisa Thara Wardhani
MARKETING COMMUNICATION DIRECTOR
Amarendra Adhipangestu
MARKETING COMMUNICATION MANAGER
Giovanni J.A Pattisiana

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



JORR II BIKIN WAKTU TEMPUH MAKIN SINGKAT

Jalan Tol Serpong-Cinere Ruas

Serpong-Pamulang, dan Tol Cengkareng-Batuceper-Kunciran telah diresmikan Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo (1/4). Berkat dua ruas tol ini, warga Pamulang, Serpong dan sekitarnya bisa melakukan perjalanan menerus menuju Bandara Soekarno-Hatta, demikian pula sebaliknya dengan waktu yang relatif singkat.

Adapun soal tarif, sementara waktu masih gratis. Lantaran masih dalam masa sosialisasi. Hal ini disampaikan Dwimawan Heru, *Corporate Communication and Community Development Group Head* Jasa Marga. Meski begitu, perjalanan selanjutnya dari Pamulang/Serpong menuju Bandara Soekarno-Hatta maupun sebaliknya, tetap akan dikenakan tarif.

Untuk akses tol ruas Kunciran-Serpong yang telah beroperasi lebih dahulu sejak 2019, dengan tarif Rp 20.000. "Untuk itu, pengguna jalan tetap harus menyiapkan uang elektronik sebelum memasuki gerbang tol, dan juga tidak lupa tetap mematuhi peraturan



FOTO: ISTIMEWA

selama masa sosialisasi ini," bilang Heru.

Dalam sambutannya, Presiden Jokowi mengapresiasi dan mengucapkan syukur atas peresmian kedua jalan tol tersebut, yang menjadi bagian dari jaringan Jalan Tol JORR II.

"Jalan tol ini sangat dinantikan masyarakat, terutama masyarakat Kota Tangerang dan Tangerang Selatan, karena diharapkan dapat memperlancar mobilitas masyarakat dan logistik menuju dan dari wilayah Jakarta dan sekitarnya," papar Presiden Jokowi.

Jokowi juga menambahkan bahwa jalan tol ini diharapkan dapat meningkatkan daya saing daerah dan mempercepat pertumbuhan sentra ekonomi baru. Serta menjadi modal

penting untuk menarik lebih banyak investasi untuk menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat.

Turut hadir dalam peresmian tersebut, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono, Gubernur Banten Wahidin Halim, Sekretaris Kabinet Pramono Anung, Walikota Tangerang Arief Rachadiono Wismansyah.

Serta Walikota Tangerang Selatan Airin Rachmi Diany, Wakil Komisaris Utama Jasa Marga Zulfan Lindan, Direktur Utama Jasa Marga Subakti Syukur beserta jajaran Direksi. • Harry

KE BANDARA SOETTA CUMA 15 MENIT

Sekarang waktu tempuh warga Kunciran, Tangerang, ke Bandara Soekarno-Hatta (Soetta) cuma 15 Menit. Hal ini disampaikan Direktur Utama Jasa Marga, Subakti Syukur. Ia mengatakan dengan diresmikannya kedua jalan tol tersebut, semakin mempermudah akses serta mempersingkat waktu tempuh masyarakat.

Karena kedua jalan tol ini melengkapi jaringan Jalan Tol JORR II, yang sebelumnya telah beroperasi sebagian. Yaitu Tol Kunciran-Serpong yang dioperasikan oleh PT Marga Trans Nusantara.

"Pengurangan waktu tempuh akan sangat terasa, jika sebelumnya Serpong-Pamulang harus ditempuh 30 menit, kini hanya menjadi 5 menit saja. Begitu juga dengan perjalanan dari Kunciran menuju Cengkareng dan bandara. Sebelumnya harus ditempuh selama lebih kurang 1 jam, dengan tersambungannya jalan tol baru, hanya menjadi 15 menit saja," papar Subakti.

Waktu tempuh dihitung dengan kecepatan berkendaraan 60-80 km/jam. "Ini sebuah alternatif yang sangat baik bagi masyarakat, terutama untuk mendukung upaya kita kembali bangkit dari sisi ekonomi akibat Pandemi Covid-19," imbuhnya.

Sebagai catatan, jalan Tol Serpong-Cinere memiliki total panjang 10,14 km, yang dibagi menjadi dua seksi. Yaitu: Seksi 1 Serpong-Pamulang sepanjang 6,5 km, dan Seksi 2 Pamulang-Cinere sepanjang 3,64 km. Sementara itu, untuk Jalan Tol Cengkareng-Batuceper-Kunciran memiliki total panjang 14,19 km, yang dibagi menjadi empat seksi.

Yaitu: Seksi 1 Kunciran Junction-Tirtayasa sepanjang 2,04 km, Seksi 2 Tirtayasa-Benteng Betawi sepanjang 3,52 km, Seksi 3 Benteng Betawi-Husein

Sastranegara sepanjang 6,57 km, dan Seksi 4 Husein Sastranegara-Benda Junction sepanjang 2,06 km.

BELUM TEMBUS JAGORAWI

Jasa Marga tegaskan Jalan Tol Serpong-Cinere Ruas Serpong-Pamulang yang telah dioperasikan, baru bisa diakses hingga GT Pamulang, yang dikelola anak usaha Jasa Marga, PT Cinere Serpong Jaya (CSJ).

Pasalnya banyak pengguna jalan ruas tol anyar tersebut, dengan harapan dapat melanjutkan perjalanan menuju Jalan Tol Jagorawi via Jalan Tol Cinere-Jagorawi (Cijago).

"Yang diresmikan dan dioperasikan adalah Seksi 1 Ruas Serpong-Pamulang dengan perjalanan akhir hingga GT Pamulang. Sedangkan yang akan tersambung dengan Jalan Tol Cijago adalah Seksi 2 Ruas Pamulang Cinere yang saat ini masih dalam tahap konstruksi," terang Direktur Utama PT CSJ, Ayu Widya Kiswari.

Bagi pengguna jalan yang ingin menuju Tol Cijago melalui akses Tol Serpong-Cinere Ruas Serpong-Pamulang, dapat keluar di GT Pamulang dan melanjutkan perjalanan via jalan nasional, dan masuk kembali ke jalan tol melalui GT Kukusan Tol Cijago.

"Mayoritas pengguna jalan yang mengira Jalan Tol Serpong-Cinere sudah tersambung dengan Jalan Tol Cijago ini, karena salah satu aplikasi navigasi perjalanan sudah memperlihatkan kedua jalan tol tersebut telah tersambung. Padahal kenyataannya belum tersambung. Jasa Marga sudah melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait dari aplikasi tersebut untuk memperbaiki rute perjalanan," sambung Ayu.

OTOBISNIS

Mitsubishi Fuso

TARGET KUASAI 48,1 PERSEN PANGSA PASAR

Mitsubishi Fuso pasang target pangsa pasar 48,1% di 2021. Caranya dengan menggenjot digitalisasi. Dari angka tersebut, PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) menargetkan penjualan 31.220 unit. KTB memprediksi permintaan pasar kendaraan niaga di 2021 akan meningkat 30%, setara dengan 64.900 unit, berdasar pada kondisi terkini pasar otomotif.

Meski pandemi Covid-19 masih akan berlanjut di 2021, KTB berharap permintaan pasar akan membaik. "KTB akan tetap bersikap positif, fokus target pangsa pasar tinggi seperti di 2020. Kami akan menghadirkan serta memperkuat solusi digital melalui integrasi data dari berbagai sistem digital yang kami miliki, seperti Runner Telematics, Dealer Management System (DMS), serta berbagai sumber lain terkait data



ISTIMEWA

informasi pelanggan," papar Naoya 'Rocky' Takai, Presiden Direktur KTB.

Masih menurut Rocky, dalam keterangan tertulisnya (30/3). KTB senantiasa menyosialisasikan teknologi *common rail* kepada pelanggan, untuk memastikan Fuso siap menghadapi Euro4. Salah satunya Fighter, produk MDT dari Mitsubishi Fuso, yang sudah dilengkapi

mesin *common rail*, menerima banyak *feedback* positif dari pelanggan.

Common rail merupakan prasyarat implementasi Euro4, dengan konsumsi bahan bakar efisien dan dapat meningkatkan kenyamanan pengemudi sehingga lebih aman.

Sejak diperkenalkan 2019, penetrasi Fighter telah mencakup hampir seluruh wilayah operasional di Indonesia. Area penetrasi tertinggi adalah Sumatera, diikuti Kalimantan, dan kemudian menyebar di seluruh wilayah Indonesia.

Selama masa transisi, KTB akan mempersiapkan infrastruktur yang dibutuhkan terutama pada kesiapan operasional dealer, sehingga ketika Euro4 diimplementasikan, KTB siap memberikan dukungan penuh kepada pelanggan.

SISTEM RUNNER TELEMATICS

Sejak 2019, Kementerian Perhubungan (Kemhub) mewajibkan penggunaan

GPS (*Global Positioning System*) untuk angkutan umum termasuk truk. Tertuang dalam regulasi Kemenhub PM 60/2019. Dalam proses penindakan, bagi armada truk yang tak dibekali GPS bakal dikenakan sanksi, salah satunya tidak diperpanjang izin operasinya.

Atas dasar itu, Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) merilis sistem Runner Telematics sebagai wujud kepatuhan terhadap regulasi Kemenhub PM 60/2019. Hal ini ditanggapi positif oleh Alexander Hilmi Perdana, selaku Kepala Sub Direktorat Angkutan Barang Direktorat Angkutan Jalan, Kementerian Perhubungan.

"Sampai dengan saat ini, Mitsubishi Fuso masih menjadi satu-satunya *brand* kendaraan niaga yang sudah siap mendukung Kemhub dalam mewujudkan manajemen lalu lintas yang baik, dan diharapkan dapat meningkatkan keamanan jalan melalui sistem Runner Telematics," bilang Alexander, melalui gelaran Media Gathering Mitsubishi Fuso 2021 (30/3).

Dalam pelaksanaannya, telah diterbitkan petunjuk teknis, terkait parameter sistem GPS yang diatur dalam regulasi KP 2081/AJ.801/DRJD/2019, Tentang Petunjuk Teknis Alat Pemantau

Pergerakan Kendaraan Secara Elektronik Pada Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Serta KP 3211/AJ.202/DRJD/2020 Tentang Petunjuk Teknis Sistem Pemosisi Global Pada Angkutan Barang Khusus. Adapun parameter yang harus dimiliki meliputi;

Pengawasan kendaraan secara *real time*; monitor kecepatan dan lokasi kendaraan pada peta; info lokasi keberangkatan dan kedatangan kendaraan; info rute, titik angkut/titik kirim. Kemudian pembatasan wilayah secara digital; lama waktu berkendara, jarak, durasi berhenti, durasi mengemudi, lama waktu mesin beroperasi; peringatan pelanggaran batas kecepatan; manajemen aset, dokumen kendaraan.

Dilanjut manajemen pengemudi; histori rute yang dilalui; BBM dalam tangki; durasi kendaraan dalam keadaan diam. Semua fungsi tersebut tersedia dalam sistem Runner Telematics yang dapat diakses sistem Kemhub. • Harry

Toyota

PENJUALAN MOBIL LISTRIK TEMBUS 4.000 UNIT LEBIH

PT Toyota-Astra Motor (TAM) telah memasarkan mobil elektrifikasinya sejak 2009 dengan merilis Prius Hybrid Electric Vehicle. Sejak itu, teknologi elektrifikasi Toyota terus berkembang dan kini TAM memiliki 10 *line up* kendaraan elektrifikasi.

Terdiri dari satu Battery Electric Vehicle (BEV), satu Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV), dan delapan Hybrid Electric Vehicle (HEV). Secara total sejak awal diperkenalkan hingga Februari 2021, TAM telah membukukan angka penjualan lebih dari 4.000

unit, dan akan terus melakukan upaya untuk menciptakan permintaan mobil listrik dalam skala besar.

Toyota juga tengah mengembangkan *ecotourism* mobil listrik di Nusa Dua, Bali yang terintegrasi dengan produk-produk elektrifikasi berteknologi BEV dan PHEV. Hal ini dalam rangka merayakan perjalanan 50 tahun Toyota di Indonesia, sebagai bentuk realisasi dari komitmennya untuk mempopulerkan



ISTIMEWA

serta pemahaman teknologi elektrifikasi kepada masyarakat luas.

"Melalui inisiatif yang baik ini, Astra dan prinsipal dapat turut mempopulerkan teknologi elektrifikasi di Indonesia. Kami harap *project EV Smart Mobility* ini tidak hanya dapat

mendukung program Pemerintah Indonesia dalam mengembangkan kendaraan elektrifikasi, tetapi juga dapat berkontribusi terhadap lingkungan yang lebih baik," sebut Djony Bunarto Tjondro, *President Director* PT Astra International Tbk.

GANDENG 13 PERUSAHAAN

Melalui pengembangan *ecotourism* mobil listrik di Nusa Dua, Bali, Toyota menggandeng 13 perusahaan dalam *project EV Smart Mobility*.

Yaitu PT Astra International Tbk, Indonesia Tourism Development Corporation (ITDC), PT Aisin Indonesia, PT Astra Daihatsu Motor, PT Denso Indonesia, PT KDDI Indonesia, PT Asuransi MSI Indonesia, PT Panasonic Gobel Indonesia, PT Sugity Creatives, PT Toyota Astra Financial Services, Toyota

Industries Corporation.

Serta PT Toyota Tsusho Indonesia, dan TCD Asia Pacific Indonesia. Selain itu, Toyota juga bekerja sama dengan PT Serasi Auto Raya (SERA), yang akan menangani aktivitas operasional *project EV Smart Mobility*.

"EV Smart Mobility merupakan sebuah *project* besar bagi kami yang menjadi bagian penting dari perjalanan 50 tahun Toyota di Indonesia. Sebagai perusahaan mobilitas, kami harap EV Smart Mobility ini tidak hanya dapat menjadi contoh konkrit dari solusi mobilitas Toyota, untuk mendukung pemanfaatan teknologi elektrifikasi bagi masyarakat luas, tapi juga bentuk realisasi komitmen Toyota untuk menghadirkan *Mobility Happiness for All*," papar Susumu Matsuda, *President Director* TAM. • Harry

TOTAL JADI 29 MOBIL



ADA PENAMBAHAN DELAPAN MEREK MOBIL, SERTA SYARAT MINIMAL TKDN TURUN DARI 70% JADI 60%

Teledisahkan, pemerintah mengabulkan revisi atau memperluas cakupan diskon PPNBM mobil baru hingga kapasitas mesin 2.500 cc terhitung mulai 1 April 2021. Serta menurunkan local purchase atau TKDN (Tingkat Kandungan Dalam Negeri), menjadi 60% dari sebelumnya minimal 70%.

Alhasil, mobil terkena relaksasi PPNBM yang telah berlaku sejak Maret 2021, kini makin bertambah daftarnya. Dari sebelumnya yang 21 mobil, kini bertambah menjadi 29 mobil baru mendapatkan fasilitas relaksasi PPNBM DTP (Pajak Penjualan atas Barang Mewah Ditanggung Pemerintah). Simak rinciannya dalam tabel terlampir, lengkap dengan jumlah TKDN yang telah dicapai dari masing-masing model.

Beleid revisi regulasinya termaktub dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor

31/PMK.010/2021, tentang Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Atas Penyerahan Barang Kena Pajak Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Tertentu Yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2021.

Kemudian rincian mobil-mobil yang memenuhi persyaratan relaksasi PPNBM DTP diumumkan melalui Keputusan Menteri Perindustrian (Kepmenperin) Nomor 839, Tahun 2021. Tentang Kendaraan Bermotor dengan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Penyerahan Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah Ditanggung Oleh Pemerintah Pada Tahun Anggaran 2021

"Melalui perluasan tersebut, kini ada 29 tipe mobil yang bisa memanfaatkan diskon PPNBM dari awalnya hanya 21 tipe," papar Agus Gumiwang Kartasasmita, Menteri Perindustrian (2/4).

Artinya ada penambahan

delapan merek mobil. Awalnya relaksasi PPNBM hanya diberikan kepada 21 mobil dengan kapasitas mesin maksimal 1.500 cc. Kemudian pemerintah mengabulkan perluasan insentif PPNBM yang mencakup mobil berkubikasi 2.500 cc ke bawah.

Adapun varian kendaraan tersebut diproduksi enam perusahaan industri otomotif di tanah air, yakni PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia, PT Astra Daihatsu Motor, PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Indonesia, PT Honda Prospect Motor, PT Suzuki Motor Indonesia dan PT SGMW Motor Indonesia.

"Kepmenperin tersebut bertujuan untuk menetapkan

kendaraan bermotor yang dapat menerima fasilitas PPNBM yang ditanggung pemerintah berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 31 tahun 2021," imbuh Menperin Agus. • Harryt



WAJIB 115 KOMPONEN LOKAL

Beleid revisi regulasi PPNBM DTP, termaktub dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 31/PMK.010/2021. Kemudian rincian mobil-mobil yang memenuhi persyaratan relaksasi PPNBM DTP telah diumumkan melalui Keputusan Menteri Perindustrian (Kepmenperin) Nomor 839, Tahun 2021.

Dalam Kepmenperin itu disebutkan ada 115 jenis komponen lokal yang dipersyaratkan dan wajib dipenuhi pabrikan, agar bisa ikut program relaksasi PPNBM DTP. Perhitungan Tingkat Kandungan Komponen Lokal (TKDN) tersebut wajib disampaikan kepada Kemenperin. Apabila melanggar ataupun bohong, maka bakal dikenakan sanksi administratif.

"Perusahaan industri yang memproduksi kendaraan bermotor dan produknya mendapatkan relaksasi PPNBM wajib menyampaikan kepada Kemenperin rencana pembelian (local purchase). Serta menyampaikan surat pernyataan pemanfaatan hasil local purchase dalam kegiatan produksi," tambahnya melalui keterangan tertulis (2/4).

Selain itu, perusahaan industri juga wajib menyampaikan faktur pajak sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, laporan realisasi PPNBM ditanggung pemerintah dan kinerja penjualan triwulan.

"Kepmenperin melalui Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika juga, akan melakukan pengawasan dan evaluasi atas realisasi rencana local purchase," terang Menperin.

Pelaksanaan pengawasan dan evaluasi, dilakukan dengan melibatkan lembaga verifikasi independen yang ditunjuk. "Apabila terdapat perusahaan industri yang tidak melaksanakan local purchase, akan dilakukan penerapan sanksi administratif sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan," tegasnya lagi.

Melalui penetapan Kepmenperin Nomor 839 Tahun 2021, maka aturan sebelumnya yakni Kepmenperin 169 Tahun 2021 tentang relaksasi PPNBM DTP dinyatakan dicabut, dan tidak berlaku. "Kebijakan baru ini diharapkan akan turut mengakselerasi pemulihan ekonomi nasional," sambung Menperin Agus.

GAIRAHKAN PENDATANG BARU

Relaksasi PPNBM diharapkan tak hanya menggenjot penjualan model-model yang sudah ada, namun sanggup menggairahkan kehadiran pendatang baru. Sebut saja Honda City Hatchback RS, Toyota Raize, dan Daihatsu Rocky. Sekaligus memacu pabrikan agar menggenjot 60% penggunaan komponen lokal, sebagai prasyarat wajib mendapatkan insentif PPNBM.

Hal ini telah dilakoni oleh ketiga pabrikan tersebut. Tak terkecuali PT Honda Prospect Motor (HPM), melalui City Hatchback RS yang baru saja diluncurkan (3/3).

Ternyata, hatchback terbaru Honda itu telah memiliki Tingkat Kandungan Komponen Dalam Negeri (TKDN) sebesar 70%. Hal ini terkuak dalam lampiran pada Keputusan Menteri Perindustrian (Kepmenperin) Nomor 839, Tahun 2021.

Itulah mengapa pada awal peluncurannya, HPM belum merilis harga jual. Rupanya PT Honda Prospect Motor (HPM) telah

menyiapkan City Hatchback RS agar bisa langsung ikutan program relaksasi PPNBM. Hal ini disampaikan Yusak Billy, Business Innovation and Sales & Marketing Director HPM.

"Honda selalu berusaha memberikan nilai lebih bagi konsumen, dengan produk yang menawarkan berbagai keunggulan dan fitur terdepan. Harga yang value for money, hingga biaya operasional yang ringan. Kami juga berterima kasih kepada konsumen yang telah antusias melakukan pemesanan dan menunggu pengiriman mobil ini. Kami akan fokus untuk melakukan proses delivery secepatnya kepada konsumen di Indonesia," terang Billy.

Honda City Hatchback RS punya harga Rp 289.000.000 untuk transmisi manual 6 percepatan, dan Rp 299.000.000 untuk transmisi CVT (OTR Jakarta). Harga tersebut sudah menerapkan skema relaksasi PPNBM yang ditetapkan pemerintah. Honda juga mengumumkan City Hatchback RS mulai dikirim ke konsumen, terhitung mulai 8 April 2021.

TAK DAPAT INSENTIF BUKAN AKHIR SEGALANYA

Tak dapat insentif PPNBM bukan berarti akhir dari segalanya. Toh masih bisa diakali dengan berbagai promo maupun gimmick penjualan. Hal ini yang dilakukan PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Sales Indonesia (MMKSI), mengingat Pajero Sport tak dapat menyicip insentif PPNBM.

MMKSI menyiapkan sejumlah strategi guna mendongkrak daya saing Pajero Sport, agar penjualannya tetap melejit meski tak mendapat insentif PPNBM.

"Khusus untuk model New Pajero Sport, kami menyediakan berbagai program penjualan menarik untuk konsumen yang akan melakukan pembelian unit pada April 2021," papar Naoya Nakamura, Presiden Direktur MMKSI, seperti dikutip dari Gridoto.com (2/4).

Masih menurut Nakamura, pihaknya tak segan-segan

memberikan diskon. "Termasuk memberikan keinganan kepada konsumen dengan insentif harga beli hingga Rp 10 juta, untuk menjaga model ini tetap kompetitif dan dapat diserap pasar secara maksimal," imbuhnya.

Lebih lanjut, ia memaparkan kandungan lokal Pajero Sport saat ini masih kurang dari persyaratan yang ditentukan. "New Pajero Sport tidak disertakan dalam program relaksasi PPNBM 1.501-2.500 cc, dikarenakan persentase kandungan lokalnya belum mencapai 60% sebagaimana disebutkan dalam kriteria," terang Nakamura san.

Dirinya menambahkan, sejauh ini kandungan lokal Mitsubishi Pajero Sport hampir mencapai 40%, masih di bawah 50%.

No	Model	Varian	Nama Perusahaan	Pembelian Lokal [%]
1	Toyota Yaris			74,4
2	Toyota Vios			74,4
3	Toyota Sienta		PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia	72,9
4	Toyota Innova 2.0			83
5	Toyota Innova 2.4			70
6	Toyota Fortuner 2.4 4x2			70
7	Toyota Fortuner 2.4 4x4			70
8	Daihatsu Xenia			79,2
9	Toyota Avanza			78,9
10	Daihatsu Gran Max			77,1
11	Daihatsu Luxio		PT Astra Daihatsu Motor	70,4
12	Daihatsu Terios			75,2
13	Toyota Rush			74,8
14	Toyota Raize			70
15	Daihatsu Rocky			70
16	Mitsubishi Xpander	Semua Varian	PT Mitsubishi Krama Motors Yudha Indonesia (MMKI)	80
17	Mitsubishi Xpander Cross			80
18	Nissan Livina			80
19	Honda Brio RS			78
20	Honda Mobilio			75
21	Honda BR-V			76
22	Honda CR-V 1.5T			62
23	Honda HR-V 1.5L		PT Honda Prospect Motor	70
24	Honda HR-V 1.8L			84
25	Honda CR-V 2.0CVT			62
26	Honda City Hatchback RS			70
27	Suzuki New Ertiga		PT Suzuki Motor Indonesia	70,5
28	Suzuki XL 7			71,5
29	Wuling Confero		PT SGMW Motor Indonesia	70,5

Merek/Model	Tipe	Harga Sebelum Relaksasi PPNBM 2021	Harga Setelah Relaksasi PPNBM 2021	Selisih/Potongan PPNBM 2021
Honda New CR-V	2.0 CVT	Rp489.000,000	Rp460.600,000	-Rp28.400,000
	1.5 Turbo	Rp522.500,000	Rp490.000,000	-Rp32.500,000
	1.5 Turbo Prestige	Rp577.000,000	Rp540.500,000	-Rp36.500,000
Honda City Hatchback RS	RS MT	-	Rp289.000,000	-
	RS CVT	-	Rp299.000,000	-
Honda Brio RS	RS MT	Rp190.000,000	Rp179.800,000	-Rp10.200,000
	RS CVT	Rp206.000,000	Rp194.700,000	-Rp11.300,000
Honda Mobilio	S MT	Rp209.000,000	Rp197.600,000	-Rp11.400,000
	E MT	Rp230.000,000	Rp217.200,000	-Rp12.800,000
	E CVT	Rp241.000,000	Rp227.400,000	-Rp13.600,000
	RS MT	Rp254.000,000	Rp239.800,000	-Rp14.200,000
	RS MT (Two tone)	Rp255.500,000	Rp241.300,000	-Rp14.200,000
	RS CVT	Rp265.000,000	Rp250.000,000	-Rp15.000,000
Honda BR-V	RS CVT (Two tone)	Rp266.500,000	Rp251.500,000	-Rp15.000,000
	S MT	Rp255.000,000	Rp239.500,000	-Rp15.500,000
	E MT	Rp271.000,000	Rp254.600,000	-Rp16.400,000
	E CVT	Rp281.000,000	Rp263.800,000	-Rp17.200,000
Honda HR-V 1.5	Prestige	Rp298.000,000	Rp279.600,000	-Rp18.400,000
	1.5 S MT	Rp306.000,000	Rp287.200,000	-Rp18.800,000
	1.5 S CVT	Rp317.000,000	Rp297.500,000	-Rp19.500,000
	1.5 E CVT	Rp341.000,000	Rp329.900,000	-Rp11.100,000
	1.5 E SE	Rp359.000,000	Rp337.100,000	-Rp21.900,000
Honda HR-V 1.8	1.8 Prestige	Rp427.500,000	Rp402.300,000	-Rp25.200,000
	1.8 Prestige (Two tone)	Rp429.000,000	Rp403.800,000	-Rp25.200,000

NEW MAZDA CX-3 SPORT 1.5L

SELISIH HARGA
RP 114,5 JUTA
DENGAN VARIAN PRO 2.0L

Setelah beberapa waktu lalu memperkenalkan penyegaran pada Mazda CX-5 dan CX-9, akhir Maret lalu, PT Eurokars Motor Indonesia (PT EMI) menghadirkan varian baru SUV kompaknya yakni New Mazda CX-3 Sport 1.5 L.

Varian Sport ini menguung mesin berkapasitas 1.500 cc, mesin yang sama digunakan pada Mazda2. Varian Sport 1.5L ini akan menjadi pilihan baru menemani varian Mazda CX-3 Pro 2.0 yang bermesin 2.000 cc.

Sekadar informasi, varian Sport 1.5 L ini dibanderol di Rp 339,9 juta, selisih sekitar Rp 114,5 juta dengan varian CX-3 Pro 2.0L yang dijual di angka Rp 454,4 juta.

Dengan harga kepala 3 inci, CX-3 1.5L menjadi lebih seksi di segmen ini dan percaya diri bersaing dengan Honda HR-V 1.5 L.

Nah, **OTOMOTIF** diberi kesempatan menjajalnya dalam sesi tes jalan. Berikut ini adalah hasil pengetesan kami terhadap New Mazda CX-3 Sport 1.5L. • Tim OTOMOTIF



FOTO: KYN

Dengan harga kepala 3 inci, CX-3 1.5L menjadi lebih seksi dan percaya diri bersaing dengan Honda HR-V 1.5 L

PERFORMA & KONSUMSI BBM

Varian New Mazda CX-3 Sport 1.5 L ini menguung mesin Skyactiv 4-silinder segaris berkapasitas 1.496 cc, dengan klaim daya maksimum di 109 dk pada putaran 6.000 rpm serta torsi puncak 144 Nm pada 4.000 rpm.

Sementara Mazda CX-3 Pro 2.0L berkapasitas 1.998 cc dengan tenaga 149 dk di 6.000 rpm dan torsi puncak 195 Nm pada 2.800 rpm. Mazda menggunakan transmisi otomatis SKYACTIV-DRIVE 6-speed untuk mengantarkan daya ke roda depan, sebagaimana model-model sebelumnya.

Tenaga dan torsi CX-3 Sport 1.5L memang diakui lebih kecil dari Honda HR-V 1.5 E yang punya tenaga 120 dk @6.600 rpm, dan torsi 145 Nm @4.600 rpm.

Namun begitu, mesin dan transmisinya termasuk sigap saat pedal diinjak dalam. Akselerasi dari kondisi diam hingga kecepatan 100 km/jam masih sama-sama di angka 11 detik. CX-3 Pro 1.5L butuh waktu 11,9 detik beda tipis dibandingkan dengan HR-V 1.5 E yang mencatat waktu 11,1 detik.

Soal konsumsi bahan bakarnya di dalam kota termasuk baik, walau bukan yang paling irit. Dengan kecepatan rata-rata 22 km/jam mencatatkan waktu 12,2 km/liter, sedangkan di kecepatan konstan 100 km/jam, catat angka konsumsi bensin 17,3 km/liter.

Data Test

AKSELERASI	
0-60 km/jam	5,2 detik
0-100 km/jam	11,3 detik
40-80 km/jam	4,8 detik
0 - 201 meter	11,9 detik
0 - 402 meter	18,4 detik

KONSUMSI BBM	
Dalam kota	12,2 km/liter
Luar kota	16,9 km/liter
Konstan 100 km/jam di 2.100 rpm	17,3 km/liter

Data Spesifikasi

Mesin : SKYACTIV-G 1.496 cc 4 silinder DOHC. Tenaga Maksimum : 109 dk @ 6.000 rpm. Torsi Maksimum : 144 Nm @ 4.000 rpm. Transmisi : Otomatis/FWD. Dimensi (P x L x T) : 4.275 mm x 1.765 mm x 1.535 mm. Jarak poros roda : 2.570 mm. Ground clearance : 160 mm. Ukuran ban : 215/50R18. Kapasitas tangki : 48 L. Harga : Rp 339,9 juta.



FITUR

Soal hiburan, head unit 7 inci dengan MZD Connect-nya sudah dapat terkoneksi dengan smartphone lewat Android Auto (pakai kabel) dan Apple CarPlay (wireless). Selain itu, untuk sistem koneksi pada fitur infotainment, kini juga telah mendapatkan kemampuan koneksi nirkabel dengan Android Auto dan Apple CarPlay.

Beberapa fitur khas tetap disematkan seperti Head-Up Display (HUD), fitur Blind Spot Monitoring, menambah keamanan pada saat berkendara, ketika kita hendak berpindah lajur.

Penggunaan fitur Head-Up Display merupakan satu-satunya di kelasnya, ditambah adanya fitur Blind Spot Monitoring, menambah keamanan pada saat berkendara, ketika kita hendak berpindah lajur. Tidak lupa juga fitur Parking Sensor yang memudahkan pengendara pada saat akan parkir.

Soal fitur keselamatan pasif, New Mazda CX-3 Sport 1.5 L dilengkapi dengan 6 buah

airbag. Untuk fitur keselamatan aktifnya CX-3 Sport dilengkapi dengan ABS, EBD dan BA, lantas Dynamic Stability Control (DSC) dan Traction Control System (TCS).



CX-3 Sport 1.5L menggunakan pelek 18 inci warna Gunmetal



HANDLING & KENYAMANAN

Kami paling suka keasyikan berkendara di Mazda CX-3. Mulai dari handling, posisi berkendara, transmisi otomatis konvensional serta tombol paddle shift dan tombol fisik mode berkendara.

Dengan posisi duduk yang rendah, bagian joknya yang diberi paduan bahan kulit sintetis dan fabric mendapatkan teknologi kursi 7-G Mazda terbaru, dimana strukturnya mampu menopang tubuh pengemudi dan penumpang dengan lebih baik untuk memberikan kenyamanan saat berkendara.

Saat bermanuver lincah, rasanya lebih pede lantaran ada fitur G-Vectoring Control (GVC) yang mampu mengatur keseimbangan torsi saat mobil menikung. Efeknya, meminimalisir efek badan menyamping akibat gaya sentrifugal saat melaju di tikungan.

Secara garis besar, handling-nya menurut kami termasuk jempolan. Namun soal bantingan suspensi, Mazda CX-3 termasuk kaku, mirip dengan Mazda2.



Bagasi dan jok baris kedua, dimensi ruang sama persis CX-3 2.0

MODIFIKASI

Mitsubishi Lancer Evolution III 1996

TERBENTUR GIRBOKS

Thunderbolt jadi film yang sarat dengan adu kebut. Dibintangi Jackie Chan, film tersebut mempertontonkan keandalan Mitsubishi. Salah satunya seri Lancer Evolution III, sama seperti foto yang ada di halaman ini.

Warna kuning Mitsubishi Lancer Evolution III ini juga sama seperti yang ada di film Thunderbolt tersebut. Perbedaannya, mobil ini akan dipakai untuk berlaga di ajang sprint rally.



FOTO: RIZKY



MESIN TINGGI

Untuk itu, mobil ini harus menjalani terapi modifikasi. Uniknya, modifikasi yang dijalani justru karena terhalang girboks. Lha kok bisa?

"Awalnya kita mau pakai mesinnya Evo III, trus girboks pakai sequential. Tapi ternyata girboks itu enggak ada, adanya yang dog box saja, itu pun mahal banget," sebut Gulam Dwialam yang didaulat

menjadi 'kepala proyek' mobil milik Edwin Djaya tersebut. Berkelit dari hal tersebut, ternyata girboks sistem sequential untuk Mitsubishi Lancer Evo IV justru lebih banyak pilihan. Kebetulan juga, didapat informasi ada yang mau menjual Evo IV halfcut. Turbo ngeboost, akhirnya halfcut tersebut pindah kepemilikan.

Mesin sudah pasti dipindahkan posisinya. Sehingga bisa duduk di ruang mesin Evo III. Perpindahannya cukup merepotkan karena berbeda generasi. Hasilnya, posisi mesin jadi

lebih tinggi dari bawaan mobil. Meski demikian tidak sampai mentok ke kap mesin.

Mesin dibiarkan tetap standar saja dengan penguatan berbagai komponen internal. Meski demikian, turbonya sudah diganti pakai yang lebih joss. Dipilih pakai punya Mitsubishi Lancer Evolution IX. Alasannya karena turbo tersebut lebih baru dibanding bawaan mesin. Teknologi juga sedikit berbeda.

Supaya tidak repot, bukan hanya mesin saja yang pindah tempat, tapi nyaris keseluruhannya. "Bisa

Data Modifikasi

Mesin & Transmisi : Mesin Lancer Evolution IV. ECU Motec Turbo Lancer Evolution IX. Intercooler bawaan mesin Lancer Evolution IV. gardan Mitsubishi Lancer Evolution IV. Girboks Dreth 6-percepatan. Kaki-kaki & Suspensi : Pelek Compomotive, sokbreker Reiger. Interior : Display Dash Haltech, jok Sparco, rollbar Custom Cages, setir Sparco, seatbelt Scotch, rem tangan hidrolik

dibilang, Evo III ini hanya cangkang saja, tapi mesin dan keseluruhan lainnya pakai Evo IV," tambah Gulam.

Nah, sekarang kita ke girboks, yang membuat mobil ini jadi dimodifikasi. Supaya perpindahan gigi bisa sangat cepat dan juga kuat, tentu girboks standar bukan jawabannya. Girboks pakai keluaran Dreth. Asyiknya lagi, yang terpasang sudah punya 6 kecepatan.

Girboks dengan



Rollbar sebagai safety, keluaran Custom Cages

Tongkat transmisi Dreth yang panjang, memudahkan untuk oper gigi



Mesin pakai Mitsubishi Lancer Evo IV, posisinya jadi tinggi



ECU Motec, display dash pakai Haltech. Ragam informasi lengkap terbaca

bobot kira-kira 57 kilogram tersebut mampu menerima torsi lebih dari 800 Nm. Sebagai informasi, torsi maksimal Evo IV Group A (WRC) sekitar 500 Nm. Artinya dengan spesifikasi mesin jauh dari Group A, penggunaan girboks tersebut sudah sangat cukup.

Hasil modifikasi yang telah dijalani ini belum terlihat, karena memang belum dicoba di lintasan sprint reli. Sebab event-nya juga belum bergulir lagi. Itu juga yang menyebabkan foto mobil ini dalam keadaan diam. Belum bertabrak debu lintasan, hehehe. • tencil

➕ Mobil terlihat sangat fresh

➔ Belum dicoba

ALMAZ RS PRO

SUV CANGGIH VALUE FOR MONEY

Wuling Almaz RS hadir bukan hanya menawarkan tampilan yang keren dan sporty. Tapi juga berbagai fitur & teknologi canggih, yang membuat berkendara jadi makin aman dan menyenangkan. Ia merupakan

produk pertama Wuling di Indonesia yang mengusung teknologi terbaru Wuling Interconnected Smart Ecosystem (WISE), yang terdiri dari Advanced Driver Assistance System (ADAS) dan Internet of Vehicle (IoV). Nah, OTOMOTIF yang

sebelumnya sempat merasakan kedua fitur pintar tersebut saat sesi *first drive* bareng rekan-rekan media lain, kini giliran kami jaja sendiri di jalan raya, bahkan hingga ke luar kota. Seperti apa hasil tesnya? Simak terus ya! • Tim OTOMOTIF



AKOMODASI & KENYAMANAN

Setelah *smart key* di tangan, tester OTOMOTIF yang punya tinggi 165 cm langsung bergegas masuk ke dalam kabin. Tak perlu pencet tombol di *remote* buka pintu, selama *remote* dikantongi kita bisa langsung tarik *handle* pintu untuk membukanya, karena ia sudah *keyless entry*.

Lanjut duduk di jok *driver*, untuk mendapatkan posisi mengemudi yang ideal, tinggal atur posisi jok lewat tombol elektrik yang ada di sisi bawah sebelah kanan. Sayangnya, untuk pengaturan setir masih *tit nih*, mungkin untuk pengemudi di atas 175 cm akan kurang nyaman bila setirnya tidak bisa diatur maju mundur.

Setelah dapat posisi duduk yang pas, tombol *start/stop* yang ada di dasbor sebelah kiri setir pun kami pencet. Langsung terdengar sapaan 'tante' Wuling dari *speaker* *invinity* yang terkoneksi dengan *head unit* bertayar 10,4 inci di tengah dasbor, "Selamat Pagi Pak Yosi OTOMOTIF. Wihhh... kok bisa tahu dia? Hehehe... tenang, itu bisa diatur di menu *setting* pada sistem *IoV*-nya (*Internet of Vehicle*).

Kenyamanan tak hanya dirasakan di bagian depan, duduk di baris kedua pun sama. Meski konfigurasi joknya 7-seater, posisi *leg room* dan *head room* buat pemilik postur tubuh setinggi 178 cm pun masih lega banget. Bahkan kaki masih bisa selonjoran biar lebih rileks saat melakukan perjalanan jauh.

Ditambah sandaran jok bagian tengah bisa diturunkan jadi *arm rest* yang ada *cup holder*-nya. Sandaran jok baris keduanya sendiri bisa *reclining*, sehingga lebih memanjakan penumpang yang ingin beristirahat selama perjalanan jauh.

Hanya saja untuk penumpang baris ketiga hanya untuk anak kecil saja. Karena *space* untuk kaki terbilang sangat pas-pasan buat orang dewasa. Tapi di baris ke-3 ini, penumpang dapat memantikan dan mengatur kipas AC.

Lalu untuk akomodasi barang di bagasi, bila sandaran jok paling belakang tidak dilipat, masih cukup lah untuk menaruh koper dan barang bawaan kecil. Jika ingin bawa barang lebih banyak, tinggal lipat sandaran jok belakangnya rata lantai dengan.



Saat terjebak di kemacetan panjang, fitur TJA sangat membantu kaki agar tidak cepat capek

data Spesifikasi

Tipe Mesin: 4 silinder segaris, DOHC 16 katup, DVVT, Turbocharged, Kapasitas Silinder: 1.451 cc, Tenaga Maksimum: 140 dk/5.200rpm, Torsi Maksimum: 250 Nm/1.600-3.600 rpm, Transmisi: Continuously Variable Transmission (CVT) dengan 8-speed Simulated. Bahan Bakar: Bensin (minimum RON 92), Dimensi (P x L x T): 4.855 mm x 1.835 mm x 1.760 mm, Jarak Sumbu Roda: 2.750 mm, Tipe Penggerak: Front Wheel Drive (FWD), Tipe Kemudi: Electric Power Steering (EPS), Rem Depan/Belakang: Disc Brake/Disc Brake, Suspensi Depan: McPherson Strut with Coil Spring, Independent Suspension, Suspensi Belakang: Multi-link Trapezoidal, Independent Suspension, Harga: Rp 370,8 juta OTR DKI Jakarta (harga Promo sampai akhir April 2021 Rp 354,8 juta)

JAJAL FITUR

Inilah yang jadi keunggulan Wuling Almaz RS. Dengan banderol di bawah Rp 400 juta (tertinggi 370,8 juta OTR DKI Jakarta), namun fitur-fitur yang suguhkan seperti layaknya SUV mewah.

Nah, setelah dapat posisi duduk yang ideal dan visibilitas baik ke depan, kami langsung nentap gas menuju tol Merak untuk mengeksplorasi ulang semua fitur-fitur yang terintegrasi dalam ADAS. Mula-mula fitur ACC (*Adaptive Cruise Control*) kami aktifkan dengan menekan tombolnya yang terdapat di setir bagian kiri.

Kemudian dilanjut menekan tombol *Res +/-* untuk mengatur kecepatan yang akan dibatasi, saat itu kami coba sampai cepatan 100 km/jam. Tak lupa fitur LKA (*Lane Keep Assistance*) juga diaktifkan melalui tombol yang ada di dasbor sebelah kanan setir.

Wuss.. Almaz RS pun meluncur seketika hingga mencapai batas kecepatan yang telah diatur, tanpa kami menginjak pedal gas. Tapi begitu ada kendaraan di depan, laju mobil otomatis akan mengikuti kendaraan di depan tersebut dengan jarak aman. Ketika mobil di depan mengurangi kecepatan, maka Almaz RS yang kami bawa ini juga akan mengurangi kecepatan secara otomatis tanpa kami menginjak pedal remnya.

Sebaliknya bila mobil di depan ngebut di atas 100 km/jam atau ia pindah jalur, maka dengan sendirinya Almaz RS akan kembali meluncur hingga kecepatan 100 km/jam, dan konstan pada kecepatan tersebut.

Lain lagi waktu jaja fitur LKA. Sengaja saat *cruising* di jalan bebas hambatan, kami coba lepas genggaman tangan dari setir. Nah, ketika meluncur lurus di antara garis pembatas jalan, baik yang putus-putus maupun nyambung, maka waktu laju kendaraan mendekati garis pembatas jalan tersebut, di layar MID akan muncul *warning* dan keluar nada peringatan.

Tak hanya peringatan, sistem ADAS juga otomatis mengoreksi setir secara otomatis untuk menuntun laju mobil menjauh dari garis pembatas jalan. Memang fitur ini sangat membantu ketika pengemudi kelelahan dan tak sadar akibat ngantuk dan sebagainya. Tapi kami sarankan agar sebaiknya jangan berkendara saat kondisi tubuh lagi lelah. Lebih baik menepi untuk istirahat sebentar agar tubuh kembali bugar.

Ok, lanjut lagi jaja fitur pintar TJA (*Traffic Jam Assistance*) dan (*Intelligent Cruise Assistance*) yang menjadi satu kesatuan, di kondisi jalan macet. Setelah aktif

HANDLING

Bicara *handling*, Almaz RS termasuk cukup *fun to drive*. Saat kami jaja semua fitur-fitur yang ada dalam ADAS di jalan raya, rasa lelah terutama pada kaki jadi tidak terasa.

Karakter suspensinya juga terbilang cukup lembut ketika diajak melintas jalan semi *off-road* hingga mulus, sehingga bikin berkendara dalam waktu lama dengan SUV ini sangat nyaman. Di kecepatan tinggi pun laju Almaz RS ini kami rasakan cukup stabil.

Namun walau karakter suspensinya mengarah lembut, gejala *body roll* saat menikung dengan kecepatan agak tinggi, sangat minim. Termasuk ketika diajak bermanuver cukup ekstrem di tikungan tajam.

Tentunya kemampuan ini berkat konstruksi kaki-kaki yang diterapkan. Ia menggunakan McPherson Strut with coil spring independent suspension di bagian depan dan Multi-link Trapezoidal independent suspension di belakang.

Ditambah lagi mobil ini sudah dilengkapi fitur Electronic Stability Control (ESC) dengan *traction control*, sehingga mampu meminimalkan gejala *understeer* maupun *oversteer*.



Kabin luas ditambah adanya fitur panoramic sunroof, menambah kenyamanan berkendara

PERFORMA

Wuling Almaz RS mengusung mesin 4 silinder segaris berkapasitas murni 1.451 cc, DOHC 16 katup, Dual Variable Valve Timing (DVVT), plus *turbocharger*. Mesin ini sama dengan Almaz sebelumnya, dipadu transmisi Continuously Variable Transmission (CVT) 8-percepatan *simulated*. Sistem penggerak roda depan (FWD).

Di atas kertas, dapur pacu 1.5 liter turbo yang dipakai Almaz RS ini mampu memuntahkan tenaga maksimum hingga 140 dk pada 5.200 rpm, dan torsi 250 Nm 1.600-3.600 rpm. Tapi kalau dibanding rivalnya dari Jepang yang sama-sama bermesin 1.5L turbo, Almaz RS ini memang lebih kecil 48 dk, namun torsiya unggul 10 Nm.

Dan sepertinya Wuling telah melakukan beberapa



Almaz RS diberi sentuhan baru pada lampu belakang. Sudah *Running light sign*

KONSUMSI BBM

Secara dimensi Wuling Almaz RS memang termasuk SUV yang bongor. Meski demikian, ia bukan termasuk yang 'rakus' bahan bakar loh. Buktiinya ketika kami jaja keliling kota Jakarta

dan Tangerang dengan kondisi lalu lintas cukup padat, 1 liter Pertamina mampu untuk jarak 12,5 km. Kecepatan rata-rata sekitar 25 km/jam.

Kemudian saat melaju konstan di 100 km/jam pada putaran 1.900 rpm,

konsumsi bahan bakarnya terhitung 14,7 km/liter di layar MID. Sedangkan untuk pemakaian luar kota dalam kondisi kabin terisi 2 penumpang dewasa dan 1 anak berusia 13 tahun, ia sanggup menorehkan *fuel average* 15,1 km/liter. Dengan rata-rata kecepatan bermain di angka 80-100 km/jam. Kalau berkendara sendiri bisa mencapai 15,7 km per liternya, mirip dengan Almaz Exclusive 7-seater yang pernah kami uji.

data Tes

Akselerasi	
0 - 60 km/jam	4,6 detik
0 - 100 km/jam	11,0 detik
0 - 201 meter	11,5 detik
0 - 402 meter	17,8 detik
Konsumsi BBM	
Dalam Kota	12,5 km/liter
Luar Kota	15,7 km/liter
Konstan 100 km/jam @ 1.900 rpm	14,7 km/liter



WULING
Drive For A Better Life

ALMAZ RS

DRIVE UNLIMITED WAY

INTELLIGENT DIGITAL CAR

ALMAZ RS EX 7-SEATER

Spesial Harga OTR

~~365.8jt*~~

350.3jt*

ALMAZ RS PRO 7-SEATER

Spesial Harga OTR

~~370.8jt*~~

354.8jt*

*Spesial OTR Jakarta dan Promo relaksasi PPhBM Wuling Motors berlaku s/d 30 April 2021, harga OTR akan mengalami kenaikan mulai 1 Mei 2021.



EXPLORE NOW



WULING CUSTOMER ASSISTANCE
0800-100-5050

24 HOURS EMERGENCY ROADSIDE ASSISTANCE
• Battery Jump Start • Towing Service
• Tire Change • Fuel Delivery

3 DAYS MAX ONLINE SERVICE COMMITMENT
(excluding more than 3 days free of labor & spare parts)

4 YEARS/50.000 Km FREE LABOR FEE SCHEDULED MAINTENANCE

3 YEARS/100.000 Km WARRANTY

5 YEARS WARRANTY/200.000 Km ENGINE & TRANSMISSION KEY COMPONENTS

*Terms & conditions applied

www.wuling.id | Wuling Motors Indonesia | @WulingMotorsID | @wulingmotorsid | @wulingmotorsid

Gambar hanyalah ilustrasi dan mungkin berbeda dengan produk sesungguhnya. Wuling Motors berhak melakukan perubahan setiap saat tanpa pemberitahuan.

SEBELUM VS SESUDAH TUNE UP, HASILNYA NGERI!

OTOTIPS



FOTO: IBNU FARIS

Mobil yang usia pakainya sudah tinggi, biasanya akan menurun kinerja dan performa mesinnya. Salah satu penyebabnya bisa karena mulai melemahnya tekanan kompresi, yang dapat dipicu oleh penumpukan deposit di ruang bakar. Loh kok akibat deposit?

"Kerak di ruang bakar, bila sampai menumpuk di got *ring* piston, akan membuat *ring* piston jadi susah mengembang secara maksimal, karena seret," jelas Sutisna, *Technical Support* Bluechem Indonesia.

Nah, ketika *ring* piston tidak mengembang maksimal, otomatis saat piston melakukan langkah kompresi tekanan yang dihasilkan akan berkurang. Selain tekanan

kompresi turun, kemampuan isap piston juga otomatis ikut turun, sehingga membuat campuran gas yang tersedot ke ruang bakar jadi tidak maksimal.

GURAH & PURGING

"Makanya sangat dianjurkan untuk melakukan *carbon cleaning* atau guruh ruang bakar secara rutin, minimal setiap jarak tempuh 50.000 km," tambah pria yang pernah jadi teknisi di bengkel Chevrolet, Hyundai, hingga Mitsubishi ini.

Menurunnya kompresi mesin tersebut tentu akan membuat pembakaran jadi tidak optimal. Efeknya selain performa mesin bakal drop, juga bisa membuat konsumsi BBM jadi boros dan emisi

gas buang tidak ramah lingkungan. Tak hanya guruh mesin, *purging* saluran bahan bakar juga sangat disarankan, yang bertujuan untuk membersihkan nosel injektor dari kemungkinan menyempit oleh tumpukan deposit. Selain itu juga agar kerak pada *intake manifold* maupun klep isap dan buang, bisa dikikis oleh cairan pembersih khusus.

Sebab kerak yang menumpuk pada *intake* dan *exhaust valve*, terutama pada bagian payung klep, juga dapat menyebabkan kompresi bocor, akibat klep tidak dapat menutup rapat lantaran terganjal deposit.

Nah, untuk membuktikan hal itu, khususnya soal tekanan kompresi, OTOMOTIF coba melakukan eksperimen pada sebuah unit Chevrolet Aveo LT keluaran 2004. Bila dihitung dari tahun produksinya, artinya mobil ini sudah 'kerja keras' selama 17 tahun, dan belum pernah turun mesin. Jarak tempuhnya saat diintip di odometer, telah menunjukkan angka 272 ribu kilometer.

Mula-mula tekanan kompresi tiap-tiap silinder diukur menggunakan alat pengukur kompresi buatan Jerman. Hasilnya, tekanan kompresi silinder 1 terukur hanya sekitar 4,9 bar, silinder 2 sebesar 7,5 bar, silinder 3 = 7,2 bar dan silinder 4 = 5,2 bar.

Dari hasil pengukuran tersebut, hanya silinder 2 dan 3 saja yang tekanan kompresinya masih tergolong baik. Sedangkan silinder 1



Saluran bahan bakar dipurging untuk bersihkan kerak yang ada di injector dan intake manifold



Ini dia hasil pengukuran kompresi mesin Aveo LT 2004, sebelum (kiri) vs sesudah mesinnya ditune up



Semua silinder digurah menggunakan carbon cleaner keluaran Bluechem asal Jerman

dan 4 sudah jauh menurun.

"Ada kemungkinan silinder 1 dan 4 di bagian got ring pistonnya sudah banyak kerak, sehingga ring pistonnya tidak mengembang secara optimal," prediksi Andi, teknisi bengkel resmi Chevrolet Fontana Indah di Kawasan Gunung Sahari, Sawah Besar, Jakarta Pusat.

Usai mengukur tekanan kompresi semua silinder, mesin Aveo LT keluaran 2004 ini pun lantas dilakukan *purging* saluran bahan bakar, dilanjutkan guruh ruang bakarnya menggunakan produk keluaran Bluechem asal Jerman.

Kemudian dilakukan pengukuran

ulang tekanan kompresi tiap-tiap silinder menggunakan alat ukur kompresi berlabel Moto Meter. Hasilnya, wooww.. tekanan kompresi silinder 1 yang semula hanya 4,9 bar langsung naik jadi 7,4 bar.

Sedangkan silinder 2 yang awalnya 7,5 bar, terkoreksi jadi 11,5 bar. Lalu silinder 3 yang semula 7,2 bar naik jadi 7,9 bar dan silinder 4 yang tadinya hanya 5,2 bar melonjak jadi 9,5 bar.

Nah, efek dari kenaikan tekanan kompresi tadi ketika mesin coba *diblayer-layer*, "Respon putaran mesinnya terasa lebih cepat dibanding sebelum mesin digurah dan dipurging," tukas Andi. Terlihat dari pergerakan jaruk rpm yang naiknya cepat ketika pedal gas *dikick down*.

Untuk hasil pengujiannya secara detail, tunggu saja videonya hanya di kanal Youtube Otoproduk, yang tayang setiap hari jumat. • DiC

Perawatan Pintu Geser (Sliding Door)

PERHATIKAN KEBERSIHAN REL DAN BEARING



Beberapa mobil jenis MPV yang dijual di Tanah Air, ada yang menggunakan pintu model geser (*sliding door*). Contohnya Honda Freed, Toyota Sienta, Voxy, Alphard, Vellfire, Daihatsu Gran Max dan Luxio, Nissan Elgrand, Evalia, serta lain sebagainya.

Bagi sebagian orang, pintu geser ini dianggap lebih praktis, karena bisa dibuka dengan mudah di tempat yang sempit sekalipun. Selain itu akses masuk ke kabin juga lebih mudah.

Secara teknis, mekanisme pintu geser lebih sederhana baik yang tipe elektrik atau pun manual. Pintu memiliki rangkaian komponen yang tidak serumit mesin. Meski begitu, seiring pemakaian dan usia komponen, peranti ini juga bisa

mengalami kerusakan.

"Pintu geser agar berfungsi normal terus yang penting adalah perawatan rel dan *bearing*-nya. Jika tidak ada masalah di situ, pasti lancar kerjanya," ujar Bowo, *Manager* Bengkel Resmi Honda Bintaro.

Nah, bagi Anda yang punya mobil berpintu geser tersebut, paling mudah adalah minta pengecekan setiap kali Anda melakukan servis rutin di bengkel resmi. Sebab bila tak rajin ditengok, bukan tidak mungkin akan menimbulkan masalah di kemudian hari. Karena pada beberapa tipe mobil, memiliki kelemahan pada *sliding door*-nya.

Ambil contoh Honda Freed, baik yang manual maupun yang PSD. "Suka muncul bunyi ketika melewati jalan jelek," ujar Bowo. Bunyi ini terjadi

karena sistem engselnya yang ada di atas dan bawah, sehingga pintunya lebih 'main'. Ditambah bobot pintu itu sendiri juga berpengaruh," tukas Bowo lagi.

Solusinya, lanjut Bowo, cukup bawa ke bengkel resmi Honda. "Minta disetel ulang *pin lock* yang ada di pintu dan di bodi hingga center lagi. Lalu karet-karetnya disemprot pakai *silicone rubber* agar elastis lagi," tuturnya.

Toyota Alphard atau Vellfire yang mengusung *electric sliding door*, juga sama-sama mempunyai beberapa kelemahan, terutama yang usia pakai atau jarak tempuhnya sudah cukup lama. "Di *electric sliding door* biasanya yang bermasalah *regulator sling*-nya. Gejalanya buka tutup pintu kurang lancar dan akhirnya macet," ujar Sartono, *Technical Leader* Auto2000 Bintaro.

Solusinya, harus ganti unit *regulator sling* seharga sekitar Rp 9-10 jutaan. "Kalau diperbaiki biasanya nggak lama begitu lagi," tambahnya.

Namun jika Anda hobi *ngoprek*, maka Anda bisa ikuti langkah-langkah berikut ini. Cukup sediakan cairan pembersih, gemuk, dan kain lap.

Perhatikan kondisi relnya, untuk



Sering bersihkan jalur rel atas dan bawah sliding door



Perhatikan kebersihan dan setelan pintu, agar pintu geser tetap lancar buka-tutupnya



Bila sling-nya sampai bermasalah dan harus ganti, siapkan dana sekitar Rp jutaan untuk Toyota Alphard

membersihkannya gunakan lap bersih yang telah disemprot cairan pembersih (pelumas semprot) untuk menghilangkan kotoran dan sisa pelumas.

Setelah rel dibersihkan, oleskan gemuk yang mengandung paraffin (jangan yang mengandung oli karena debu mudah menempel) ke permukaan rel.

Coba maju mundurkan pintu beberapa kali. Bila dari pintu masih terdengar bunyi berisik, maka *bearing*



Jika jalur rel tidak lancar dapat merusak elektrikal dan sling-nya loh!

masih kurang pelumasan.

Jangan terlalu sering membanting pintu geser saat menutup, karena bisa berakibat mekanisme pengait jadi cepat rusak.

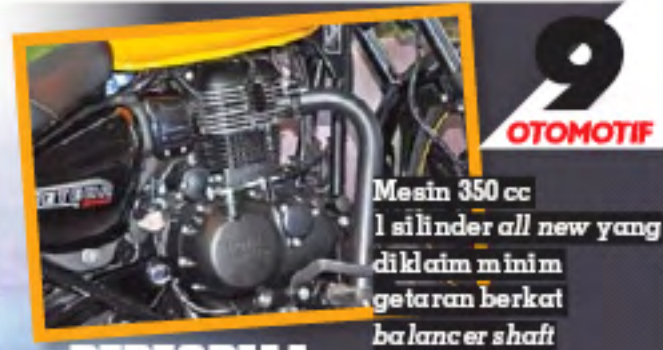
Mudah kan? Yuk dibersihkan rel dan bearingnya ya! • Kyn

FIRST IMPRESSION

Royal Enfield Meteor 350

EASY CRUISER DARI CHENNAI

PUNYA 3 VARIAN DENGAN HARGA RP 80 JUTAAN



Mesin 350 cc 1 silinder all new yang diklaim minim getaran berkat balancer shaft

PERFORMA

Selain fitur dan rangka, Meteor 350 juga mengusung mesin all new yang dikembangkan dari nol. Konfigurasinya 1 silinder SOHC 2 katup, injeksi berpendingin udara dan oli.

Memiliki kapasitas mumi 349 cc dengan ukuran bore & stroke 72 x 85,8 mm. Menyebutkan tenaga maksimal 20,2 dk @ 6.100 rpm dengan torsi 27 Nm @ 4.000 rpm.

Karakteristik mesin stroke panjang 1 silinder biasanya punya getaran lebih, untuk mengatasinya RE menyiasati dengan penempatan balancer shaft.

Hasilnya mesin Meteor jadi minim getaran, bahkan diklaim lebih halus dari mesin 410 cc Himalayan yang notabene sudah relatif halus, bila dibandingkan dengan mesin 1 silinder dari varian Classic yang terkenal punya vibrasi kuat.

Rabu (31/03) lalu, Royal Enfield Indonesia melalui main dealernya, PT Nusantara Batavia International (NBI) resmi merilis Meteor 350 di dealer cabang Bintaro, Tangerang Selatan. Sebelum ini, PT NBI sudah membuka pemesanan melalui market place jual beli online sejak pertengahan Februari lalu.

Meteor 350 hadir ke Indonesia dalam tiga tipe; Fireball, Stellar dan Supernova. Masing-masing dalam banderol Rp 85,1 juta, Rp 86,5 juta dan Rp 87,9 juta. Cukup terjangkau untuk motor 350 cc, meski harga tersebut masih off the road.

Sebagai motor terbaru dalam line up Royal Enfield yang didesain dari nol, banyak hal baru dibenamkan pada motor 350 cc tersebut. Apa saja? Yuk simak detailnya! • Rangga

DESAIN

Bicara desain, Meteor 350 melanjutkan tradisi motor cruiser Royal Enfield (RE) yang cukup digemari di India. Dalam sejarahnya motor cruiser RE dimulai dari Lightning, Thunderbird dan kini Meteor.

Desainnya tentu baru yang lebih fresh. Namun, tidak meninggalkan sentuhan retro khas RE. Seperti tangki model teardrop, headlamp bulat, dan sepafor model setengah lingkaran. Sampai side panel segitiga di bawah jok pengendara.

Bicara jok, punya tipe split alias terbagi antara pengendara dengan penumpang. Penampang jok lebar dan rendah, didesain nyaman untuk diduduki dalam durasi lama. Selain itu, juga membuat centre of gravity lebih rendah.

Meski begitu, bisa dibayangkan Meteor 350 adalah Royal Enfield dengan tampilan paling modern. Bukan hanya karena ia keluar paling akhir, tetapi juga karena tampilannya yang tidak setua saudaranya seperti varian Bullet atau Twin 650.

Namun, karena tidak menanggalkan desain khas Royal Enfield, orang yang baru melihatnya di jalan pun pasti akan mengenali Meteor 350 sebagai motor dari pabrik yang baru saja menginjak usia 120 tahun tersebut.

PERBEDAAN VARIAN

Perbedaan dari ketiga tipe atau varian RE Meteor 350 ini lebih kepada aksesoris yang melekat.

Fireball hadir dengan tangki bahan bakar berwarna solid. Lengkap dengan lis pelek dengan warna sesuai tangki. Kemudian mayoritas part berwarna hitam atau RE menyebutnya dengan blacked-out cycle parts. Seperti knalpot, setang, spion, cover throttle body dan sirip blok mesin dengan finishing machined.

Selain itu, Fireball punya logo 'Royal Enfield' yang berbeda dengan kedua saudaranya. Hanya berupa stiker timbul yang tebal berwarna hitam. Tipe ini ada dua pilihan warna, Fireball Red dan Fireball Yellow.

Tipe Stellar dilengkapi dengan pilihan warna Stellar Red, Stellar Blue dan Stellar Black. Beda dengan Fireball, di Stellar setang dan knalpot punya finishing chrome. Juga dilengkapi back rest atau sandaran punggung untuk penumpang. Logo 'Royal Enfield' pada tangki berupa emblem klasik.

Supernova yang merupakan varian paling atas punya kelengkapan yang hampir sama dengan Stellar. Bedanya ada pada tambahan windshield untuk melindungi pengendara dari terpaan angin. Hadir dengan pilihan warna dual-tone Supernova

data Spesifikasi Blue atau Supernova Brown.

Mesin: 4-stroke SOHC 2 valve. Silinder: 1 silinder. Pendingin: Air-oil cooled. Kapasitas mumi: 349 cc. Bore x stroke: 72 x 85,8 mm. Rasio kompresi: 9,5:1. Tenaga: 20,2 dk @ 6.100 rpm. Torsi: 27 Nm @ 4.000 rpm. Sistem starter: Electric starter. Sistem pelumasan: Wet sump forced lubrication. Sistem pengabutan: Electronic fuel injection. Tipe kopling: Wet multi-plate clutch. Tipe transmisi: 5 speed constant mesh. Electrical system: 12 Volt DC. Battery: 12 V 8 Ah MF. Engine oil: SAE 15 W 50 API SL grade JASO MA 2 semi syntetic. Headlamp: H4-60/55W with LED DRL. Stoplamp: LED 2.4/1.2W. Sein: 10W x 2 nos. P x L x T: 2.140 x 845 x 1.140 mm (tanpa spion). Jarak sumbu roda: 1.400 mm. Tinggi jok: 765 mm. Ground clearance: 170 mm. Berat: 191 kg (wet). Kapasitas bensin: 15 liter (5 liter reserve). Tipe rangka: Twin downtube spine frame. Suspensi depan: Telescopic fork 41 mm 130 mm travel. Suspensi belakang: Twin tube emulsion shock absorbers 6 step adjustable preload. Pelek depan: Alloy wheel 19 inci. Pelek belakang: Alloy wheel 17 inci. Ban depan: 100/90-R19 57P Tubeless. Ban belakang: 140/70-R17 66P Tubeless. Rem depan: Single disc 300 mm 2 piston floating caliper. Rem belakang: Single disc brakes 270 mm 1 piston floating caliper. ABS: Dual channel



FOTO: RANGGA

FITUR & TEKNOLOGI

Masuk ke fitur dan teknologi, seperti disebutkan di awal Meteor 350 dibekali beragam teknologi terkini yang dikembangkan oleh RE. Beberapa malah yang pertama diterapkan pada line up motor yang diproduksi di Chennai, India ini.

Kita awali dari Tripper Navigator. Sistem navigasi yang pertama kali diterapkan pada motor RE. Tripper Navigator dapat terhubung dengan smartphone via koneksi Bluetooth. Urusan peta, sistem navigasi ini terintegrasi dengan Google Maps.

Sebagai interface, Tripper Navigator menggunakan layar TFT bulat yang terletak pada cluster panel sebelah kanan. Penunjuk arahnya berupa Turn-by-Turn secara real time yang sangat mudah diikuti.

"Kami telah menginvestasikan banyak waktu dan upaya untuk membuat navigasi menjadi mudah dan sangat intuitif dengan integrasi Google Maps. Semua informasi lengkap dapat diakses pengendara untuk membuat keputusan yang tepat tanpa mengganggu konsentrasi di jalan," ujar Siddhartha Lal, Managing Director of Eicher Motor Ltd, perusahaan induk Royal Enfield.

Kemudian, panel instrumen Meteor 350 berupa paduan analog dan digital. Isinya ada speedometer analog dengan layar digital di tengahnya. Informasinya cukup lengkap, ada gear position indicator, tripmeter A & B berikut fuel



Panel instrumen bulat paduan analog dan digital, di sebelah kanan yaitu Tripper Navigator

jam, fuelmeter, ECO indicator dan service reminder. Tapi anehnya tanpa takometer. Selain itu, ada pula USB charging port yang dapat digunakan untuk mengisi daya handphone.

Mempertahankan sentuhan klasik, headlamp masih menggunakan bohlam halogen. Namun, di sekelilingnya sudah ada DRL (Daytime Running Light) LED. Kemudian stoplamps sudah LED dengan model ring, walau sein masih menggunakan bohlam.

Sisi pengereman Meteor 350 mengadopsi tipe disc di depan dan belakang berukuran 300 mm dan 270 mm. Lengkap dengan ABS (Anti-lock Braking System) 2 channel.

RE pun merancang rangka twin downtube spine baru yang diklaim lebih kuat dan kaku. Dirancang untuk stabilitas jalan lurus, cornering maupun bermanuver tanpa harus berkompromi dengan kenyamanan. Rangka tersebut dipadukan dengan suspensi depan teleskopik 41 mm dengan travel 130 mm dan shockbreaker belakang ganda dengan adjustable preload 6 tingkat.

Meteor 350 menggunakan pelek alloy dengan diameter belang, 19 serta 17 inci di depan dan belakang. Dibalut ban tubeless berukuran 100/90-19 dan 140/70-17.



Kenyamanan jadi nilai jual, salah satunya berkat jok lebar yang dapat mengakomodir bokong dengan baik



Stellar dan Supernova dibekali dengan back rest untuk penumpang

RIDING POSITION

Duduk di atas jok setinggi 765 mm dalam keadaan statis, kaki rider dengan postur 170 cm dan bobot 60 kg dapat menapak sempurna. Jok rendah ini dipadukan dengan setang lebar yang mengarah ke pengendara sehingga mudah dijangkau. Posisinya pun terbilang tinggi jadi badan tetap tegak.

Dipadukan dengan posisi pijakan kaki forward control alias berada di depan. Segitiga riding menjadi sangat nyaman. Badan tegak, kaki berada di depan meski tidak sampai berselonjor seperti cruiser murni dan jok lebar nan empuk dapat mengakomodasi bokong dengan baik. Agaknya Meteor 350 memang pantas menyandang tagline Cruising Easy.

Jadi tidak sabar untuk mengetesnya langsung di jalan!



CORNER

MV Agusta dan Ferrari merupakan dua buah brand asal Italia yang cukup ikonik,

MV Agusta F4

DUA MASTERPIECE BERSATU

terkenal sebagai pembuat kendaraan yang cepat dan "cantik". Contohnya MV Agusta memiliki varian superbike F4, sedang Ferrari memiliki supercar F430.

Lantas bagaimana jika kedua masterpiece ini bergabung? Hasilnya seperti hasil digital modification (digimod) karya Simon Designs.

Warna utama tentu merah, khas keduanya, namun dari tengah ke bawah dibalut warna silver untuk menonjolkan lekuk fairing. Di sini F4 mengusung konsep Ferrari F430, di mana ada airhole pada bodi yang sama dengan desain airhole milik F430. Lalu ada silver stripes



dasar merah yang mengusung konsep dari F430," sebut Simon Perdana Salim, creator di balik karya Simon Designs.

Kemudian, ubahan berlanjut pada buntutnya yang tampil lebih ramping bak spoiler pada supercar. Yang cukup nyeleneh ada pada knalpotnya yang nongol di balik paha pengendara, kalau terrealisasikan dijamin paha gosong nih, hehe...

"Desain knalpot model baru yang tetap keluar 4 lubang dengan posisi dan bentuk yang berbeda," sambungnya. Dan terakhir single sided swing armnya ditemploki sebuah pelek yang serupa dengan Ferrari F430.

Keren juga ya! • Fariz

B engkel modifikasi Rainbow Moto Builder akhir-akhir ini sering mengerjakan proyek motor custom dengan konsep unik. Terbaru ada motor

imut ala Volkspod karya desainer Brent Walter dari Walter Werks Amerika Serikat.

"Pemilik motor awalnya sudah pernah lihat motor tersebut, kemudian menghubungi kami minta dibikinkan," buka Adeg Anggayasta, pemilik Rainbow Moto Builder (RMB) yang berlokasi di Jl. Subang Jaya, Subang Jaya, Cikole, Sukabumi, Jawa Barat.

Lius, pemilik motor asal Jakarta, awalnya ingin dibuatkan motor dengan mesin potong rumput seperti Volkspod asli. Namun, oleh Dega disarankan menggunakan skutik. Gayung bersambut, karena Lius ternyata punya Yamaha Fino yang jarang dipakai.

Dari Fino hanya dipakai mesin berikut engine mounting dan komstir. Sisanya dibuat baru oleh RMB.

Bodi dibuat terlebih dahulu mengikuti bentuk Volkspod. Bedanya, jika Volkspod asli menggunakan fender mobil VW Beetle sebagai bodi, RMB membuat bodi dari nol dengan



Knalpot standar dipotong-potong, suaranya jadi mirip mesin potong rumput

Honda Vario 125 2014 PARTNER TURING PROPER

MESIN JADI 170 CC

B esutan turing ternyata tak harus pakai banyak boks, berderet lampu dan cenderung buluk. Contohnya bisa dilihat pada Honda Vario 125 lansiran 2014 besutan Ahonk Lim ini. Alirannya justru proper matik, meski sering dipakai turing.

Paling nyentrik tentu dari pemilihan warna bodi, "Pakai warna kuning dari Spies Hecker. Tadinya pengen ngikutin Vespa 2019. Ternyata malah gelap Vespa, ini kuningnya lebih cerah,"

data Modifikasi

Body repaint: Kuning Spies Hecker by Tri Sula Kemayoran. Coating detailing by: Bolang Auto Detailing. ECU: BRT Juken 5 Racing Turbo. Filter udara: Ferro x. Gas spontan: KTC. Hand grip: Harri's Italy. CVT: Custom by Kedai Riders. Roller: Mix 7, 8, 10 Gram. Per CVT: 2.000 rpm. Mangkok kopling: Standar kartel. Kampas kopling: Nmax old. Bore up kit: KTC 60 mm. Klep: 30 mm in 25 mm ex. Throttle body: 4S1M 34 mm. TPS: 4S1M. Master rem: KTC. Cakram: KTC 260 mm. Kaliper: Brembo 2P Red Logo. Selang rem: Hel. Sokbreker belakang: Ohlins HO54S. Sokbreker depan: Custom by Kedai Riders. Pelek: Daytona. Ban depan: Corsa R46 90/80-14. Ban belakang: Mizzle MR-X 90/80-14. Knalpot: CMS Gen. 1. Lampu depan: Projie Gen. 3. 70 watt by Pak Wiet Custom. Kunci kontak: Keyless SE

Yamaha Mio Fino 2012

VOLKSPOD REPLICCA

JADI PAJANGAN PETSHOP



Tombol lampu diletakkan di setang kiri, oiya rem depan juga pindah ke sebelah sini

Menyalakan motor via switch ini, bisa digunakan di mobil offroad atau balap

Head lamp bulat copotan Honda Tiger berpadu manis dengan bodi gembung ala Volkspod

Jok imut di balut kulit sintetis warna coklat pas dengan kelir pastel bodi

Ring atau lips pelek comot punya Vespa 2 tak dipadukan tromol custom dari pelek Fino

pelat galvanis. "Dikecilin sedikit dimensinya menyesuaikan postur tubuh si pemilik," ujar pria berkacamata ini.

Setelah itu, diikuti dengan membuat rangka baru dari pipa besi.

Rangka dibuat mengikuti bodi dan mesin Fino. Konstruksinya simpel, supaya mudah kalau suatu saat ingin dibuka atau ketika melakukan servis.

Persis di bawah bodi dan di atas rangka, terdapat tangki yang

hanya dapat menampung bensin 2-2,5 liter saja.

Dengan dimensi yang imut, otomatis

data Modifikasi

Ban Depan: IRC Sports Vespa 3.50-8. Ban Belakang: Deli Tire 100/90-10. Pelek Depan: Vespa 8 inci. Pelek Belakang: Vespa 10 inci. Tromol: Pelek standar Fino. Bodywork: Galvanis. Rangka: Pipa besi. Jok: Custom. Setang: Aftermarket. Knalpot: Standar Custom. Headlamp: Honda Tiger. Stoplamp: Aftermarket. Sein: Aftermarket bar end

Rainbow Moto Builder: 0852-9191-9106

Konsep unik

Bagian leher knalpot karatan



Lampu utama model picel jadi salah satu ciri khas retrofit pada Vario 125 old



Air box filter lebih kembang dan cover CVT lebih simpel, keduanya pakai milik New Vario



Spidometer lebih modern mencangkuk dari New Vario yang sudah fully digital

dengan TPS merek serupa dari 4S1M, dan ECU BRT Juken 5 Turbo. "Stroke up 2 mm, klep in 30 mm dan klep ex 25 mm, CVT custom dari Kedai

Riders. Knalpotnya CMS generasi 1," sebut Ahonk yang tergabung di komunitas turing Ngebolang Indonesia.



Disematkan extra fan pada radiator untuk mens tabilkan suhu mesin



Rem di upgrade pakai Brembo 2 piston dengan cakram semi floating 260 mm dari KTC

Untuk mengimbangi tenaga mesin yang sudah meningkat, peranti pengereman turut kena sentuh. Master rem radial/KTC terhubung lewat selang

ukuran serupa di belakang.

"Sok depan setting ulang by Kedai Riders dan belakangnya pakai Ohlins HO54S," tunjuk pria yang bekerja di Kedai Riders, Puri Beta Utara, Tangerang ini.

Untuk memastikan tenaga selalu cukup saat turing, Ahonk mengupgrade mesin jadi 170 cc. Pakai bore up kit KTC dengan piston 60 mm, dan pasang throttle body 34 mm lengkap



rem Hel menuju kaliper Brembo 2 piston. Cakram juga lebih lebar, semi floating 260 mm dari KTC.

Penunjang lain Ahonk mengupgrade lampu utama yang dikerjakan oleh Pak Wiet Custom.

"Ini disebut model picel, hanya sebelah yang pakai projector," tutup Ahonk sambil berbisik ada rencana meminang Yamaha XMAX untuk turing selanjutnya.

Wah Varionya pensi un dong? • Fariz

Kedai Riders: 0812-8222-7990

Tampil kekinian dan segar

Hand grip sudah kusam tuh

New Kawasaki Ninja 250 2018

BUNGLON + CARBON + HOLOGRAM = ANTI PASARAN

HABISKAN DANA HAMPIR RP 200 JUTA

Awalnya Bobby Franst ingin New Kawasaki Ninja 250 miliknya pakai warna yang *gak* pasaran. Untuk itu, dilakukan konsultasi dengan Deddy Dermawanto dari bengkel DJ Custom.

"Maunya warna bunglon tapi ada grafisnya. Wah bingung banget kan, habis itu ada beberapa referensi *tribal*, *diamond* dan lain-lain," terang Deddy kebingungan dengan permintaan konsumennya.

Setelah berdiskusi panjang, bunglon dengan 5 warna pun dilabur ke seluruh bodi Ninja 250 lansiran 2018 ini. Kemudian dibuat grafis *diamond*, tapi *gak* semua kena grafis. "Biar tetep nonjolin sisi polos dari bunglonnya, seperti di bodi belakang," lanjut pria yang

workshopnya ada di Jl. Raya Cikunir Bekasi Selatan, Jabar ini.

Setelah cat bodi rampung, beberapa bagian dilapis *carbon fiber* dan dikombinasikan dengan warna *anti mainstream*. "Kayak di sepatbor depan, kami kombinasi *carbon fiber*nya dengan semprotan cat bunglon juga efek hologram," tunjuknya.

Biar makin *gak* pasaran, beberapa *part* yang tidak lazim ikut kena lapisan *carbon fiber*, "Iseng aja sih nanya apa bisa lapis *carbon* sok depan, mereka juga belum pernah tapi nyanggupin jadi *yaudah*. Standar samping juga dicarbo *carbon fiber* nih, *haha...*" kekeh Bobby semangat.

Berikutnya *part* pendukung disematkan agar tampilannya lebih ciamik. Seperti penggunaan master rem Brembo RCS 17, selang rem Hel, kaliper Brembo 4 piston lengkap dengan *disc brake full floating* Brembo.

Sedangkan di area setang terlihat lebih *racy* berkat penggunaan *Accossato racing panel button* di kedua sisinya, "Setelah itu segitiga atas ini bikin, *custom* dari

aluminium, bikin di Horse Moto Shop," sambungnya.

Swing arm orisinal turut dibalut *cover carbon fiber*, berpadu dengan monosok Ohlins, namun dirinya mengaku salah konsep. *Waduh!* "Pengin juga tadinya pakai *swing arm* moge, tapi *udah* kebeli Ohlins dan OZ Racing, sayang aja kalau jadi *gak* kepakai," curhatnya kepada OTOMOTIF.

Malah warna sepasang pelek OZ Piega pun telah diacak-acak! "Muncul ide buat ubah warna. Jadi *polished* dan dikasih efek hologram, baru pertama kali juga ngerjain kayak gini," seru Deddy yang lagi kebanjiran orderan efek hologram.

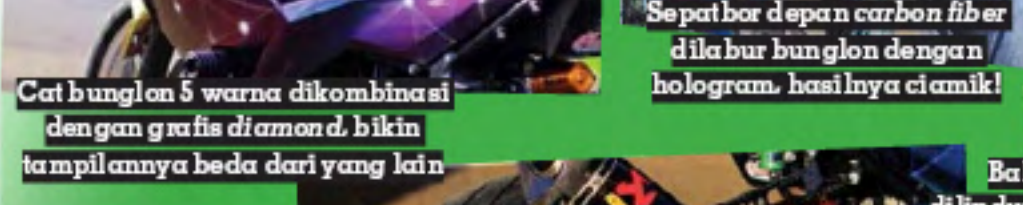
Untuk sektor mesin ada sedikit sentuhan untuk menaikkan performa. Pasang knalpot Akrapovic *full system*, juga *quick shifter* dari Translogic. "Radiator pakai B'Pro yang lebih besar biar kolongnya *gak* kopong. ECU juga *remap*," tutup Bobby sambil berbisik kalau biaya modifikasinya menyentuh angka hampir Rp 200 juta.

Wow, pantas jadi beda dengan yang lain! • Fariz

Cat bunglon 5 warna dikombinasi dengan grafis *diamond*, bikin tampilannya beda dari yang lain



Sepatbor depan *carbon fiber* dilabur bunglon dengan hologram, hasilnya ciamik!



Bak kopling dilindungi cover dari GB Racing yang menempel pada baut Pro-Bolt emas



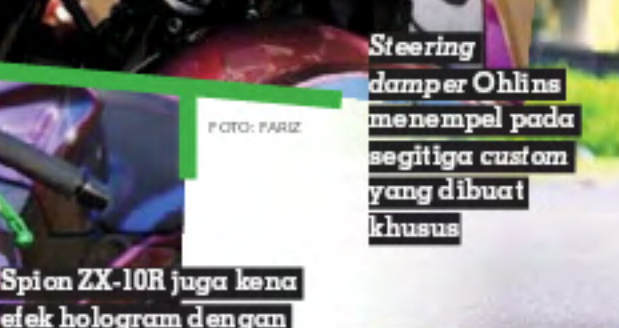
Pelek OZ Piega dipolished kemudian dilabur efek hologram yang 'keluar' saat terkena sinar



Steering damper Ohlins menempel pada segitiga *custom* yang dibuat khusus



Spion ZX-10R juga kena efek hologram dengan warna dasar hitam



Kombinasi warna bisa jadi trend baru



Warna gear setnya mulai kusam nih DJ CUSTOM: 0896-5950-0019

- data Modifikasi**
- Pelek: OZ Piega, Ban depan: Pirelli Diablo Rosso III 120/70-17, Ban belakang: Pirelli Diablo Rosso III 160/60-17, Footstep: WR3 Monosok: Ohlins
 - Quickshifter: Translogic, Steering damper: Ohlins, Master rem: Brembo RCS 17, Tabung minyak rem: Lightech, Handle kopling: Accossato, Race switch: Accossato, Preload: WR3, Gas spontan: Active, Windshield: Hot Bodies, Engine cover: GB Racing, Engine guard: WR3, Knalpot: Akrapovic, Selang rem: Hel, Cakram depan: Brembo, Kaliper depan: Brembo 4P, Braket kaliper: WR3, Kaliper belakang: Brembo 2R Spion: ZX-10R, Radiator: B'Pro, Tank pad: Harris, Paddock spool: WR3, Filter udara: Sprint Filter, ECU: Remap

INFOGRES

GSX250 & PANAREA SIAP HADIR!

Memasuki bulan April, kembali santer terdengar beberapa pabrik akan meluncurkan motor baru. Yang paling mendekati,

infonya adalah Suzuki yang akan segera memasukan GSX250F, sebuah sport fairing 250 cc yang diproduksi di India.

Bahkan hal itu tak ditampik oleh Yohan Yahya, *Marketing and Business Development Head* PT. Suzuki Indomobil Sales (SIS) saat dikonfirmasi apakah GSX250F segera dipasarkan, "He he ya,"

jawabnya singkat. Selain telah dijual di India, negara tetangga dekat, Thailand telah kebagian duluan. Di sana, GSX250F diluncurkan saat pagelaran Bangkok International Motor Show (BIMS) 27 Maret silam.

jacket untuk sirkulasi oli layaknya mesin berpendingin cairan, lalu di *oil cooler*nya juga dikasih *extra fan*.

Selain Suzuki, yang juga dikabarkan akan meluncurkan motor baru dalam waktu dekat adalah Benelli. Model yang disiapkan adalah sebuah skutik, "Ada *scooter* kecil, Panarea," terang Joel Kusuma, *Business Development Manager* Region Jakarta PT Benelli Motor Indonesia (BMI). Sayangnya Joel enggan memerinci lebih lanjut tanggal peluncurannya.

Dari tampilannya, Panarea merupakan skutik bergenre retro layaknya Kymco Like atau SYM Attila Venus. Sebagai dapur pacu, Panarea dikabarkan pakai mesin 125 cc.

Kapan dipasarkannya? Yuk lah kita tunggu saja. • Aant



BENARKAH RUANG BAKAR BERSIH?



Selesai gurah, kepala silinder dilepas untuk membuktikan keampuhan metode ini

KNOWLEDGE

dan mudah rontok,"sebut Wiwid, salah satu mekanik di Reisen Moto shop.

Timur RGB81, Grand Galaxy City, Jaka Setia, Bekasi.

Baru kemudian lepas busi dan semprotkan foam khusus ke ruang bakar, "Saat disemprot langsung disedot. Karena foam ini cepet banget cair dan kering, takutnya jadi susah disedot," sambung pria ramah ini. Saat di sedot terlihat cairan yang menghitam, artinya ada kerak yang rontok.

Gak pakai lama, setelah itu langsung dibongkar untuk pembuktian hasilnyal Dan ternyata kerak keras sisa pembakaran sisa tipis. Tersisa beberapa titik saja dan warna hitam bekas pembakaran. "Waktu baru dibuka juga keraknya terasa lembek, gampang rontok karena disemprot foam."

"Untuk hasil yang lebih maksimal, memang perlu 2 atau 3 kali gurah. Tapi biasanya sekali gurah pun customer langsung ngerasain beda, karena tarikan motornya jadi lebih ringan," urai Wiwid yang pernah menjadi mekanik Astra Racing Team pada tahun 2012 hingga 2019.

Jadi, dengan biaya yang terjangkau dan waktu yang cepat, ternyata gurah mesin bisa membersihkan ruang bakar tanpa perlu repot-repot turun mesin nih!

•Fariz

Reisen MotoShop: 0898-0505-6789



Setelah mesin dipanaskan, busi dilepas dan disemprot foam khusus ke ruang bakar



Terlihat cairan hitam yang keluar dari ruang bakar, menandakan kerak kotor rontok dan tersedot

FOTO: FARIZ

Demi mempertahankan performa mesin motor, diperlukan yang namanya servis, ada servis ringan dan berat. Nah untuk servis berat, salah satu yang dikerjakan adalah membersihkan ruang bakar dari kerak karbon sisa pembakaran.

Untuk membersihkan, cara tradisional tentu dengan turun mesin, dengan dilepas kepala silindernya. Sementara ada juga cara masa kini, yang lebih cepat dan

mudah, yaitu dengan metode gurah mesin.

Tapi seberapa ampuh gurah mesin dalam membersihkan ruang bakar? Untuk itu, OTOMOTIF coba buktikannya, hasil gurah mesin dibedah.

Pembuktiannya dicoba di Yamaha Lexam lansiran 2011 yang sudah berjalan sejauh 15.000 km dan belum pernah servis besar. Tentunya kerak di ruang bakar sudah cukup banyak.

Proses gurah dilakukan di Reisen MotoShop, yang mematok jasa gurah mesin dengan biaya cukup terjangkau, "Jasa gurah Rp 100 ribu dan sebaiknya ini dilakukan tiap 10.000 km," terang Thomas William, tuner di Reisen MotoShop.

Seperti biasa, sebelum digurah mesin harus dipanaskan terlebih dulu selama beberapa menit, "Tujuannya biar kotoran atau kerak di ruang bakar jadi panas karena kena bensin, nantinya jadi lembek

Setelah itu, mesin dimatikan dan piston diposisikan saat TMA (Titik Mati Atas) dan langkah kompresi, "Biar saat dimasukkan foam nantinya gak keluar dari celah klep yang terbuka," tunjuk pria yang ngebengkel di Jl. Boulevar Raya



Terlihat di piston masih ada sisa kerak kecil di pinggir piston saja



Di dalam ruang bakar masih tersisa sedikit kerak keras, kalau mau optimal perlu 2 atau 3 kali gurah nih

OTOTIPS

Pasang TBW di Vespa Sprint

RISET DEMI MASA DEPAN

Workshop spesialis tuning, dyno dan wiring motor, Farm Tuning, kembali berkreaasi. Mereka menginstal sistem Throttle by Wire (TBW) pada Vespa Sprint. Hal ini diawali karena rasa penasaran dengan ECU yang didapat Farm yaitu MaxxECU.

"Kenapa TBW, karena mobil baru hampir 80 persen sudah TBW, sedangkan motor baru beberapa. Jadi sekalian belajar sistemnya," jelas M. Saiful Bahri, kepala mekanik Farm Tuning.

Menurutnya, dengan belajar dari sekarang ke depan akan lebih siap bila mayoritas motor pakai TBW. Lantas kenapa dipasang pada Vespa Sprint?

Ternyata jawabannya simpel, karena ketebalan motor yang mengganggu di bengkel yang berlokasi di Jl. Pertanian I No. 88B Lebak Bulus, Cilandak Jakarta Selatan tersebut hanya Vespa Sprint 150ie 3V keluaran 2015 ini.

Seperti apa detail pemasangannya? • Rangga



Throttle by wire Bosch 32 mm menggantikan peran throttle body standar

tuning seperti biasa di atas dyno. Setelah itu, dilakukan road tuning atau tes jalan untuk mengetes driveability. "Tes jalan hasilnya dilihat di ECU logger," tambahnya.

Dalam riset ini tentu ada kendala. Yang paling dirasakan, gas jadi lebih berat, karena per di APS aslinya untuk pedal kaki. Selain itu, menurut Ipul fitting kabel dan braket di motor lebih susah dan lama karena tempat yang terbatas.

Namun, tentu juga diiringi dengan beberapa kelebihan. "Bisa mendapat power delivery semau kita. Dengan mengontrol bukaan TBW," ujar Ipul.

Bisa pula dibikin punya pilihan riding mode, seperti di CBR250RR. Tapi di Vespa ini belum dikasih, dengan pertimbangan tenaga standar tidak besar, masih dapat dikontrol.

Lalu dengan TBW bukaan throttle juga bisa dibatasi. Misal ketika full throttle di putaran mesin 6-8 ribu rpm, throttle body hanya membuka 80 persen. Jadi tenaga yang disalurkan bisa lebih terkontrol. Sistem ini juga dapat difungsinya menjadi semacam traction control. Kalau di motor kopling atau sport, bisa pula sebagai auto blipper.

Total pengerjaan proyek TBW saat ini sudah mencapai 80 persen. Supaya akurat berikutnya akan ditambah oil pressure sensor untuk mengetahui satuan tekanan oli. Target utamanya yaitu menyamai power dan driveability Vespa Sprint standar. Karena itu pula, mesin belum dioprek alias masih dibiarkan standar sebagai patokan.

Farm Tuning
(021) 2270-6787 / 0856-9748-2802

MAXXECU & HARNESS

Sebelum memasang komponen baru, Ipul sapaan akrabnya, melepas terlebih dahulu sistem standar yang tidak dibutuhkan. Selanjutnya Vespa Sprint ini punya sederet 'organ' baru yang harus dipasang.

Engine Control Unit (ECU) pakai MaxxECU tipe Sport asal Swedia. Harness dan wiring dibikin sendiri dari nol, sebelumnya Ipul membeli konektor dan kabel mentah (Engine Control Harness) dahulu. Selain harness mesin, kabel bodi (lampu-lampu, klakson) juga bikin sendiri. Kabel standar dicabut supaya mengirit ruang. Selain itu, juga karena ECU standar Vespa menempel pada kabel standar.

Sensor input yang digunakan cukup banyak, Flywheel trigger pakai standar Vespa berikut sensor (reluktor), speed sensor standar Vespa, Accelerator pedal Position Sensor (APS) pakai Honda Integra DCS merek Standar Motor US.

Untuk grip gas dan sling masih pakai bawaan Vespa karena throttle/gas ke APS masih pakai sling. Jadi ini mirip Suzuki



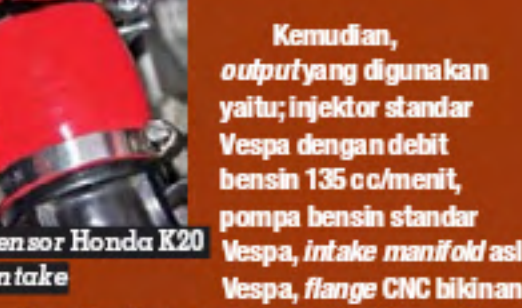
MaxxECU asal Swedia terpasang di balik bodi depan

GSX-R1000R, sudah TBW tapi APS bukan langsung di setang, makanya masih ada kabel gas mekanis atau sling. Beda dengan TBW umumnya seperti di Honda CBR250RR, yang APS langsung nempel di setang.

Selanjutnya, TBW pakai Bosch 32 mm dengan 2 sensor TPS output, engine temperature standar Vespa, air temperature punya mesin Honda K20 dan lambda sensor Bosch LSU 4.2. Sebelumnya knalpot standar diganti pakai milik Vespa Sprint i-get, agar lambda sensor LSU 4.2 dapat terpasang.



APS copotan Honda Integra masing menggunakan sling dan throttle bawaan Vespa Sprint



Air temperature sensor Honda K20 menempel pada intake

Kemudian, output yang digunakan yaitu injektor standar Vespa dengan debit bensin 135 cc/menit, pompa bensin standar Vespa, intake manifold asli Vespa, flange CNC bikinan Lima Pendawa, pengapian (ignition coil) Yamaha Lexi dan ignition amplifier/Power Igniter Haltech Triple Channel, karena motor standar igniter jadi satu di dalam ECU. Pertimbangan pakai yang terpisah karena ECU tidak bisa men drive coil secara langsung. Dan kalau rusak tinggal igniter saja yang diganti.

PEMASANGAN

Setelah sistem standar dicabut, Ipul mulai membuat mal kabel untuk routing kabel ECU ke input dan output. Dilanjutkan membuat braket untuk komponen baru. Harness yang sudah jadi diberi slewing atau dilapis, supaya rapi dan aman serta dipasang soket dan konektor. Sebelum dipasang ke motor, Ipul juga melayout kabel baru di atas selempar kardus supaya tidak tertukar.

Setelah jadi, kabel difitting ke motor. Ada dua tipe harness, kabel bodi dan kabel mesin, seperti dibahas sebelumnya. Setelah terpasang, dilanjut set up input dan output ECU. Kemudian set up idle dan cold start.

"Cold start ini hanya bisa sekali sehari, hanya dari pagi saja," wanti pria ramah ini. "Karena kalau mesin sudah menyala, kondisi dan suhunya sudah berubah. Suhu saat cold start contohnya dari 26 derajat ke 80 derajat," imbuhnya.

Setelah motor menyala, lanjut dilarikan ke atas dynamometer. Diawali dengan light load dyno untuk mengecek sistem. Habis itu baru bisa full

OTOKLUB

Komunitas Jeep Club Indonesia (JCI) yang berada di bawah naungan PT. DAS Indonesia Motor (DIM), sebagai Agen Pemegang Merek Jeep di Indonesia mengadakan Sunday Morning Drive (28/03).

Acara bertajuk 'Jeep Club Indonesia Breakfast & Drive Event 2021' ini merupakan lanjutan dari 'JCI Gala Dinner' yang digelar Februari silam. Hadir JK Owners Indonesia, Broser 4x4 dan JK One Club. Selain itu, hadir juga beberapa individu yang belum bergabung di klub.

Kegiatan berkendara santai ini melewati wilayah Senayan, je mbanan Semanggi, SCBD, daerah Kuningan. Kemudian ke M.H Thamrin lalu ke daerah Sudirman. Berakhir dengan sarapan bersama di Plataran, Hutan Kota, Senayan.

Peserta yang ikut sekitar 75 mobil. Terdiri dari mobil keluaran 2011 hingga 2020. "Kami melihat Jeep ini bukan hanya sekedar

alat transportasi. Bukan saja di Indonesia, tapi juga seluruh dunia," sebut Dhani Yahya, Chief Operating Officer PT DAS Indonesia Motor.

Selain itu, "Jeep juga telah bertransformasi menjadi sebuah gaya hidup, sebuah bentuk kebebasan dan petualangan yang membuat para pemakainya mempunyai cerita-cerita unik yang akan terus diceritakan kepada anak-cucu mereka," tambahnya.

Sebab itulah DIM sangat mengapresiasi para pengguna Jeep dengan salah satunya mengadakan kegiatan ini.

"Untuk selanjutnya, kami tidak hanya melakukan kegiatan seperti ini saja bagi komunitas, tapi juga sudah menyiapkan



Jeep Club Indonesia

JALAN-JALAN SANTAI

beberapa agenda kegiatan untuk menambah keakraban antar anggota dan dengan kami sendiri," jelasnya lagi.

Selain itu, di acara ini Jeep Indonesia juga memberi informasi adanya program layanan purna jual baru, 'Expert Service With Peace Of Mind'.

Merupakan layanan pengecekan 125 titik secara gratis dan pengecekan recall service di Jakarta. Ini terkait dengan program ketika perpindahan pengelolaan beberapa waktu lalu. • toncil

Agya Ayla SoliDaritas

UNDANG KOMUNITAS LAIN, RAYAKAN ULTAH

Anggota komunitas Agya Ayla SoliDaritas (AASD) chapter Padang merayakan syukuran berkaitan dengan hari jadi komunitasnya yang kedua.

Acara syukuran ini dihadiri lebih dari 10 komunitas mobil di Padang yang diundang. AASD chapter Padang membawa tema 'Solidaritas Tanpa Batas'. Untuk memudahkan, acara digelar di salah cafe yang ada.

Selain dihadiri klub mobil di Padang, perwakilan AASD chapter lain juga datang. Seperti dari Riau, Depok, bahkan



ISTIMEWA

juga pengurus pusat yang diwakili oleh Ayik dan Danny. Tidak ketinggalan komunitas Agya Ayla Bersatu.

Di acara tersebut, bukan hanya kumpul-kumpul saja. Tapi juga digelar berbagai

kemegahan. Yang sudah pasti ada car meet up. Kemudian berbagai permainan, pertunjukkan DJ Cimit Queen dan juga doorprize sebagai yang paling ditunggu.

"AASD chapter Padang mengucapkan terima kasih kepada sponsor yang telah bekerja sama dalam terselenggaranya acara ini. Terima kasih juga disampaikan kepada semua member AASD dan komunitas lain yang telah

meluangkan waktunya untuk menghadiri acara kami. Besar harapan kami untuk mengadakan acara serupa di tahun yang akan datang," kata Adi, Ketua AASD chapter Padang (28/3). • toncil

Partisipasi Klub OTOMOTIF

Silakan kirimkan tulisan soal kegiatan klub Anda. Bisa juga berupa temuan kreatif berupa tips maupun trik yang berkaitan dengan kegemaran Anda dengan kendaraan yang dicintai. Jangan ragu soal 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.

OTOINFO Yamaha

VIRTUAL TURING BIKIN BANYAK KISAH

Pandemi Covid-19 memang menghajar segala aspek dalam otomotif.

Namun di balik itu, lahir ide-ide kreatif yang kemungkinannya justru tidak keluar ketika tidak ada terjangkit Covid-19. Seperti dilakukan PT Yamaha Indonesia Motor Manufacturing (YIMM) yang menggelar turing secara virtual.

Acara tersebut dikhususkan para pengguna All New NMAX 155 Connected dan All New Aerox 155 Connected. Karena memanfaatkan aplikasi Y-Connect yang ada di kedua varian skutik tersebut. Acara bertajuk Maxi Yamaha Virtual Touring 2021 tersebut telah ditutup (1/4).

Acara ini berlangsung selama 24 hari (8-31/3). Ada dua metode lomba yang diikuti peserta. Pertama, melombakan jarak terjauh yang bisa diraih peserta. Kedua, dengan melakukan sosial media, yang terdiri dari 'Best Photo & Caption' dan kategori 'Best Content Engagement'.

"Yamaha Indonesia memberi apresiasi setinggi-tingginya kepada para peserta yang telah mengikuti kegiatan ini dengan penuh antusias. Aktivitas



ISTIMEWA

13 OTOMOTIF

virtual turing ini diharapkan dapat memberikan pengalaman berkendara yang menyenangkan

kepada konsumen melalui pembuktian keunggulan produk dalam mendukung mobilitas konsumen baik yang bersifat daily maupun hobi," ungkap Antonius Widiyanto, Manager Public Relation, YRA & Community, PT YIMM.

Dari gelaran ini banyak hal menarik. Karena beberapa peserta memanfaatkan ajang tersebut untuk melakukan perjalanan jauh. Menempuh waktu sehari-hari dan menikmati riding serta berkunjung ke tempat-tempat wisata.

Sebagai contoh Supardi, peserta asal Jakarta. Dia memutuskan turing ke Mandalika untuk melihat secara langsung proyek pembangunan sirkuit MotoGP pertama di Indonesia. Lalu Andi Hertasning, peserta asal Makassar yang terinspirasi melakukan ekspedisi mengelilingi pulau Sulawesi dengan All New NMAX 155 Connected ABS miliknya.

Dari Banjarmasin ada Fauzan Ansyari yang memanfaatkan untuk berkunjung ke sepuluh kabupaten di Provinsi Kalimantan Selatan sembari bekerja sebagai seorang tenaga penjual yang memang banyak melakukan mobilitas ke berbagai tempat.

Kemudian di Medan ada Sugyhartha Sitepu yang melakukan turing ke Aceh untuk mengunjungi kerabatnya dan mengeksplorasi beberapa tempat wisata di sana. • toncil

GRID NETWORK TOUCH REAL AUDIENCE

OTOMOTIF

GRID NETWORK TOUCH REAL AUDIENCE

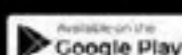
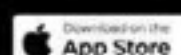
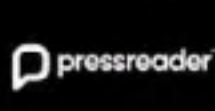
OTOMOTIF

Temukan Informasi Modifikasi, Olahraga Otomotif Tips Seputar Mobil dan Motor Serta Bisnis dan Teknologi



HEMAT DAN PRAKTIS EMAGZ IDR 15.000

TERSEDIA DI IOS DAN ANDROID



SEMAKIN PAHAM SEMAKIN SPESIAL DIMANA SAJA, KAPAN SAJA

Temukan kami di:

- @OtomotifWeekly
- @OtomotifWeekly
- @OtomotifWeekly
- Otomotif TV



KEGILAAN BARU DI GURUN

Setelah banyak diperbincangkan sejak tahun lalu, kompetisi balap mobil off-road listrik, Extreme E mulai seri perdana di Al-Ula, Arab Saudi (3-4/4). Seri pembuka ini menjelaskan jalannya lomba dari kompetisi yang disebut X-Prix tersebut.

Berbeda dengan kancan off-road lainnya seperti reli yang menggunakan SS (Special Stage), X-Prix punya format tersendiri yang terbilang unik. Setiap sembilan peserta akan menjalani kualifikasi pertama dan kedua.

Ada sebuah sirkuit yang disiapkan dengan jarak 16 km dan setiap peserta berpacu melawan waktu untuk mendapatkan angka tercepat. Dari kedua kualifikasi tersebut, lap time yang didapatkan akan dikombinasi dan menentukan peringkat dari 1-9.

Empat peringkat teratas akan masuk ke sesi semi final dan peringkat 5-9 akan masuk ke crazy race. Keduanya punya format lintasan yang berbeda, karena pembalap yang menjalani sesi semifinal, akan melakukan dua lap di lintasan yang lebih mudah. Sedangkan crazy race di lintasan yang belum terbentuk, dan hanya diberi rute, mirip seperti Reli Dakar.

Disebut crazy race atau 'balapan gila' karena kelima pembalap di sesi



Nico Rosberg dan timnya puas bisa aman dan meraih kemenangan di Arab Saudi.

ini harus berjuang untuk menjadi yang tercepat supaya bisa lolos ke final. Sedangkan di sesi semifinal, tiga pembalap tercepatlah yang berhak bersaing masuk final. Setelah di sesi final, maka akan memperebutkan podium dan mencari pemenang.

BANGGA

"Saya sangat bangga bisa menyebut ini Extreme E karena memang menyuguhkan balapan yang ekstrem, tetapi menyenangkan, menegangkan, juga sangat seru. Semua ekspektasi kami akan jalannya

balapan bisa tersalurkan dengan sempurna, sehingga saya harap akan sama menyenangkannya di lokasi dan iklim lainnya," ujar CEO Extreme E, Alejandro Agag

Ditambah banyak nama-nama besar yang ikut serta, seperti Carlos Sainz, Sebastian Loeb, Jenson Button, Laia Sanz, dan Stephane Sarrazin. Pun dengan pemilik tim yang bersaing untuk kemenangan berasal dari juara dunia F1, Rosberg X Racing milik Nico Rosberg dan Team X44 milik Lewis Hamilton.

"Saya cukup stres selama akhir pekan di Arab Saudi, karena saya cukup menunggu untuk Extreme E ini bisa digelar. Memastikan semuanya selamat adalah yang utama karena konsep kompetisi ini terbilang baru, sehingga saat selesai dan saya menang, ekspresi saya sangat meluap," kata Rosberg.

Pada ronde kedua akan digelar di kota Lac Rose, Senegal (29-30/5). Trek yang akan digunakan adalah jalur pantai karena konsep Extreme E ini adalah digelar di berbagai kontur dan iklim di seluruh penjuru dunia. • DAB



Alejandro Agag puas dengan seri perdana Extreme E

hasil Lomba

1. Johan Kristoffersson/M. Taylor	Rosberg X Racing	11:29
2. Timmy Hansen/C. Munnings	Andretti United	+23,73
3. Sebastien Loeb/C. Gutierrez	Team X44	+1:38,09

FOTO: EXTREME E MEDIA



Kabar Formula E Jakarta

SERBA TIDAK JELAS

Seharusnya Formula E Jakarta digelar pada tanggal yang cantik, 6 Juni 2020 (6/6/2020) juga untuk pertamakalinya di Indonesia. Namun karena pandemi Covid-19 menyerang Indonesia dan beberapa negara lainnya membuat kompetisi balap mobil listrik single seater tersebut harus tertunda.

Awalnya Formula E Jakarta ditunda sampai akhir 2021, tapi Formula E Organizers (FEO) selaku promotor justru menerbitkan jadwal 2021 tanpa mencantumkan Jakarta sebagai salah satu serinya. Sedangkan beberapa negara yang sebelumnya ditunda, kini masuk sebagai cadangan.

Salah satunya Seoul, Korsel yang

tetap menjadi cadangan untuk bisa menggelar Formula E. Sedangkan Formula E Jakarta atau Jakarta E-Prix 2021 resmi dibatalkan. Namun yang jadi pertanyaan adalah lokasi yang diselenggarakan.

Apakah masih akan digelar di Monas atau akan pindah ke lokasi lain yang sebelumnya dikandidatkan. Seperti di Kemayoran atau di daerah Ancol.

"Saat ini lokasi masih dalam pertimbangan ke beberapa titik yang memiliki potensi untuk menunjukkan city branding dan ikon-ikon Kota Jakarta," kata M. Maulana selaku Project Director Sportainment PT. Jakarta Propertindo.

Selain lokasi, masih menjadi pertanyaan apakah kontrak 5 tahun Jakarta E-Prix akan digeser atau tetap berhenti di 2024. Sebab pada 2019, Pemprov DKI Jakarta sudah membayarkan commitment fee untuk menggelar kompetisi yang sekarang berstatus kejuaraan dunia itu.

Uang sebesar 53 juta Pound sterling atau Rp 983,31 miliar pada 2019 sudah digelontorkan untuk menggelar Jakarta E-Prix dari 2020-2024. Namun setelah dua tahun pertama ditiadakan, apakah kontrak digeser sampai ke 2026 atau tetap berakhir di 2024, jawaban ini masih belum bisa



Monas masih diragukan untuk bisa menggelar balap atau tidak

FOTO: DOK. OTOMOTIF



Ju diartu tunggu kepastian apakah masih digelar di Jakarta atau pindah kota lain

dijelaskan Terlebih DKI Jakarta masih menjadi kota dengan paparan Covid-19 tertinggi di Indonesia. Sehingga jika tetap bersikeras menggelar di Ibu Kota Negara Indonesia ini akan berisiko. Alhasil masih diragukan untuk bisa digelar di 2022 atau tidak.

PILIHAN LAIN

Sempat muncul wacana untuk memindahkan Formula E ke daerah lain yang paparan Covid-19 jauh lebih rendah, bahkan lebih teratasi.

Seperti di Bali kala Bambang Soesatyo yang kini menjabat

sebagai Ketua IMI Pusat memantau Pulau Dewata untuk gelaran MXGP dan kemungkinan untuk Formula E di sana.

"Mengenai Formula E Jakarta kini memang masih di bawah JakPro dan Pemprov DKI Jakarta. Saya hanya bertugas sebagai perantara saja dengan pihak promotor. Kalau ada komando untuk memindahkan Formula E ke tempat lain, maka akan segera dilakukan," ujar A. Juidarto Waketum Hubungan Event Internasional IMI Pusat.

Formula E kini akan menggelar seri ketiga dan keempat pada pekan depan di Roma, Italia (9-10/4). Sampai seri kelima dan keenam di Spanyol, Formula E memang masih menggelar dengan metode double header atau dua seri dalam sepekan.

Belum ada negara Asia yang pasti bisa menggelar kejuaraan ini, meski Tiongkok dan Korea Selatan masuk dalam kalender cadangan.

Padahal sudah enggak sabar untuk nonton Formula E di Jakarta nih. • DAB

SEJARAH MANIS PEMBALAP PERANCIS

Persaingan perebutan posisi pertama MotoGP Doha (4/4) kian memanas di lima lap terakhir. Kala Fabio Quartararo menggeser dominasi duo Pramac Racing, Jorge Martin dan Johann Zarco.

Bahkan pembalap baru di Monster Energy Yamaha MotoGP itu konsisten pada lap time di sirkuit Losail, Qatar dan terus membuka jarak di posisi terdepan.

Sebab keunggulan Yamaha YZR-M1 Quartararo terletak pada kecepatan di tikungan yang bisa dimaksimalkan di Losail, sedangkan setiap masuk trek lurus, Ducati Desmosedici GP21 Zarco dan Martin bisa saja memangkas selisih jarak dari Quartararo. Namun kemenangan



Johann Zarco dan Fabio Quartararo membawa Perancis podium ganda untuk pertama kalinya di era modern

tetap diraih pembalap asal Perancis itu.

Ini adalah kemenangan keempat Quartararo dalam tiga tahunnya berkiper di MotoGP. Sekaligus sebuah sejarah baru bagi Perancis kala dua pembalap negara yang terkenal dengan fashionnya itu meraih dua podium tertinggi di MotoGP, Quartararo dan Zarco. Pasaunya, mereka tidak terlalu banyak berkiper di kancah balap motor dunia.

Saat lagu kebangsaan Perancis, La Marseillaise dikumandangkan, Quartararo dan Zarco bernyanyi bersama. Keduanya nampak kompak menyanyikan lagu tersebut di atas podium tertinggi karena dalam sejarah, terakhir kali pembalap



Jack Miller mengalami masalah arm pump, sehingga tak bisa maksimal dengan Ducati di Qatar

Perancis *double* podium adalah tahun 1954.

Kala itu di seri pembuka yang digelar di kota Reims, Perancis pemenang GP500 saat itu adalah Pierre Monneret dan Jacques Collot di podium ketiga.

Sedikit ada kemiripan pada MotoGP Doha saat ini karena pemenangnya adalah pembalap Perancis murni, sedangkan kompartirnya berdarah campuran Italia-Perancis, seperti Zarco dan Jacques Collot punya kesamaan itu.

"Balap yang sangat bagus kami dapatkan malam ini, Johann Zarco sangat kuat dan kita podium bersama dengan membawa kebanggaan negara yang sama," ujar Fabio.

Baik Zarco dan Quartararo, mereka sama-sama tidak pernah kompetitif pada tahun-tahun sebelumnya di Qatar.

Alhasil bisa meraih dua tempat tertinggi saat ini sama-sama menggapai perolehan tertinggi dan kepuasan yang baru. "Sudah lama saya tidak menang, saya harap ini bukan satu-satunya kemenangan yang saya raih tahun ini," tambahnya.

QATAR TAK ANGER

Sirkuit Losail adalah tempat yang 'angker' bagi Zarco dan Quartararo karena mereka tidak pernah meraih podium di sana sejak debut di GP125 dan Moto3. Khususnya bagi Zarco yang dua kali beruntung meraih podium kedua di sirkuit padang pasir tersebut.

"Saya dan Quartararo sama-sama senang karena pembalap Perancis podium bersama, juga senang dengan Jorge Martin karena kita bisa membawa Pramac Racing

mendominasi. Sekarang saya tak merasa sirkuit Losail itu angker," urai pemilik nomor 5 itu.

Ini juga pertama kalinya pemilik dua gelar juara dunia Moto2 itu berada di puncak klasemen MotoGP sejak debut 2017. Zarco unggul empat *point* dari duo Monster Energy Yamaha MotoGP, Quartararo dan Vinales yang sama-sama punya 36 *point*.

hasil Lomba

1. Fabio Quartararo	Monster Energy Yamaha MotoGP	+42,23,997
2. Johann Zarco	Pramac Racing	+1,457
3. Jorge Martin	Pramac Racing	+1,500
4. Alex Rins	Team Suzuki Ecstar	+2,088
5. Maverick Vinales	Monster Energy Yamaha MotoGP	+2,110



Jorge Martin raih podium pertama di MotoGP usai mencetak pole position

Dalam duaseri pembuka, Pramac Racing sudah meraih tiga podium, sedangkan tim pabrikan, Ducati Lenovo Team baru meraih satu podium kala pembalap mudanya, Francesco Bagnaia podium ketiga pekan lalu (28/3).

Ini menjadi evaluasi tersendiri bagi tim pabrikan, apakah memang ada kesalahan teknis pada motor atau pembalapnya memiliki kendala pribadi. Khususnya

Klasemen

PEMBALAP		
1. Johann Zarco	40 point	
2. Fabio Quartararo	36 point	
3. Maverick Vinales	36 point	
PABRIKAN		
1. Yamaha	50 point	
2. Ducati	40 point	
3. Suzuki	26 point	

BALAPAN TERBURUK VALENTINO ROSSI

Di ronde pertama (28/3), Valentino Rossi memulai balapan dari *grid* keempat, tapi finish di posisi 12. Pembalap Petronas Yamaha SRT itu mengaku kalau mengalami masalah pada ban belakang yang cepat aus karena suhu lintasan malam hari yang kian panas. Ditambah Rossi tidak begitu apik dalam manajemen ban di sirkuit Losail.

Namun pada seri kedua, MotoGP Doha yang masih digelar di Losail (4/4), ini adalah pekan balapan terburuk dalam sejarah karier Rossi. Ia memulai balapan dari *grid* ke-21 atau dari barisan paling belakang.

Sepanjang kariernya sejak debut di GP125 tahun 1996, pembalap asal Tavullia, Italia itu tidak pernah memulai balapan dari barisan paling buncit, kecuali pada MotoGP Valencia 2015,



PETRONAS SRT

saat ia dikenai sanksi. Namun jika berdasarkan hasil kualifikasi, maka di Doha pekan lalu adalah yang terburuk.

Pun pada saat balapan, Rossi tidak bisa bersaing di 15 besar untuk meraih *point* sampai akhirnya finish di peringkat 16. Baru dua seri berjalan, pemilik sembilan gelar juara dunia itu sudah mencicipi balapan tanpa *point*.

Hal ini karena Rossi selalu finish dengan *point*, meskipun ia start dari posisi yang kurang menguntungkan.

"Ini adalah balapan yang sangat sulit, baik itu menguras fisik dan juga mental karena saya tidak menemukan *setup* yang tepat untuk ban belakang, sehingga kecepatan saya tidak maksimal," urainya.

Terakhir kali Rossi finish tanpa *point* saat di Sepang, Malaysia musim 2018. Namun saat itu ia sempat tejerjatuh, kembali balapan dan finish tanpa hasil. Menurut pendapat bosnya, Razlan Razali performa Rossi memang mengesankan.

Hal ini karena rekan setimnya, Franco Morbidelli tetap bisa finish di posisi ke-12, sedangkan skuat Monster Energy Yamaha MotoGP, Maverick Vinales dan Fabio Quartararo bersaing lima besar. Sehingga banyak pertanyaan kenapa pembalap 42 tahun itu tidak kompetitif di MotoGP Doha.

"Performa Rossi di Doha cukup menguras pikiran para mekanik karena tidak mudah untuk menerka apa yang menjadi masalah utama padanya. Masalah ban memang jadi momok semua pembalap, tetapi entah kenapa hanya di Yamaha M1 Rossi yang masalahnya sulit teratasi," tutur Razlan Razali. • DAB

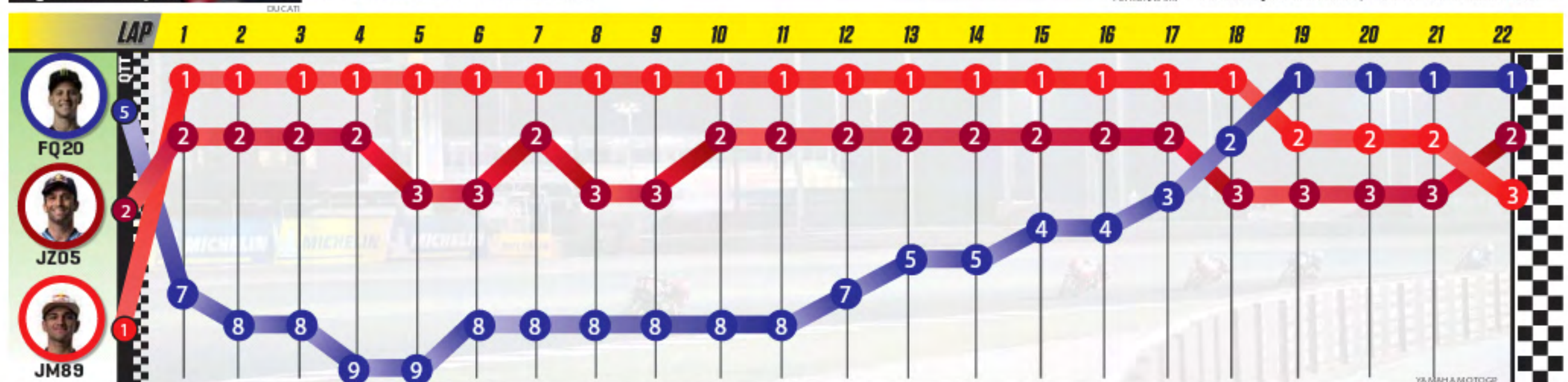




FOTO: ISTIMEWA

CUCI MANUAL LEBIH BAIK

Seiring pemakaian, *riding gear* seperti helm, jaket, sarung tangan, dan sepatu, tentu akan menjadi kotor karena sering digunakan. Debu, dan partikel kecil lainnya akan mudah menempel.

Dengan menjaga kebersihan *riding gear* juga dapat meningkatkan kenyamanan berkendara. Terlebih saat pandemi supaya tidak menjadi tempat berkembang virus dan bakteri.

Ada perlakuan tertentu terkait cara perawatannya, tak hanya sekedar cuci-kering-pakai saja. Tiap *riding gear* punya karakter tersendiri, terutama pada material atau bahannya. Salah satunya *mesh* atau jaring.

Oleh sebab itu, jangan asal merawatnya. Jika bisa melakukannya sendiri di rumah maka tak perlu menggunakan jasa *laundry*. Agar lebih mudah dipraktikkan, simak ulasan berikut ini. • RSP

HINDARI SINAR MATAHARI LANGSUNG

Menjemur jaket setelah dicuci cukup dengan cara diangin-anginkan saja. Jangan dijemur di bawah sinar matahari langsung. Ini untuk mencegah permukaan jaket rusak akibat terpapar sinar matahari langsung. Paling mudah terlihat, jaket akan pudar warnanya dan bahan *mesh* lebih cepat kaku. Untuk mempercepat waktu pengeringan, dapat menggunakan kipas angin.

KERINGKAN DULU

Kebanyakan *riders* langsung menaruh perlengkapan berkendara sehabis *riding*. Bahkan ada yang menyimpan di tempat yang tidak semestinya.

"Kebiasaan tersebut dapat merusak *riding gear*. Sebab, keringat masih menempel di permukaan lapisan dari perlengkapan tersebut. Terutama pada saat kondisi hujan, sehingga membuat jaket, sarung tangan, dan sepatu, menjadi basah," ujar Ludhy Kusuma, *Safety Riding Development Section Head* PT Daya Adicipta Motor (DAM).

Kalau masih berkeringat lalu jaket disimpan, saat akan dipakai biasanya akan mengeluarkan bau tak sedap.

Setelah selesai berkendara, jaket sebaiknya dijemur dengan cara diangin-anginkan terlebih dahulu sebelum akan dipakai lagi.

Bisa juga dengan membiarkan di udara terbuka untuk kemudian dicuci. Bila diperlukan, lakukan penyempromen disinfektan ke *riding gear* sehabis digunakan.

LEPAS PROTEKTOR

Jaket motor biasanya memiliki pelindung atau protektor, seperti pada bagian bahu, siku dan punggung. Sebelum melakukan pencucian, keluarkan pelindung dari kantongnya agar tidak merusak sisi-sisi jaket saat dicuci.

PAKAI TANGAN LEBIH BAIK

Mencuci dengan tangan merupakan cara yang paling aman untuk menjaga keawetan jaket, apalagi jaket dengan model *mesh*. "Karena di dalamnya ada bagian-bagian yang berbentuk seperti jaring sebagai ventilasi, rentan robek juga kalau tak hati-hati," wanti Boy Septa Wirawan, *Manager* PT Prakarsa Bangun Sarana (PBS).

Untuk mencucinya, pertama-tama rendam jaket dalam air. Bisa ditambahkan detergen tapi jangan terlalu banyak. *Kucek-kecek* dengan tangan secara perlahan sampai bersih, atau bisa juga pakai sikat yang bulunya halus. Setelah itu, bilas dengan air bersih lalu keringkan. Wajib hati-hati saat bagian dalamnya. Bahan jaring yang cukup tipis rentan putus kalau pencucian terlalu kuat. "Cuci jaket setidaknya seminggu sekali atau setiap jaket kotor, agar jaket yang kita gunakan selalu bersih dan terhindar dari bakteri," saran Boy.

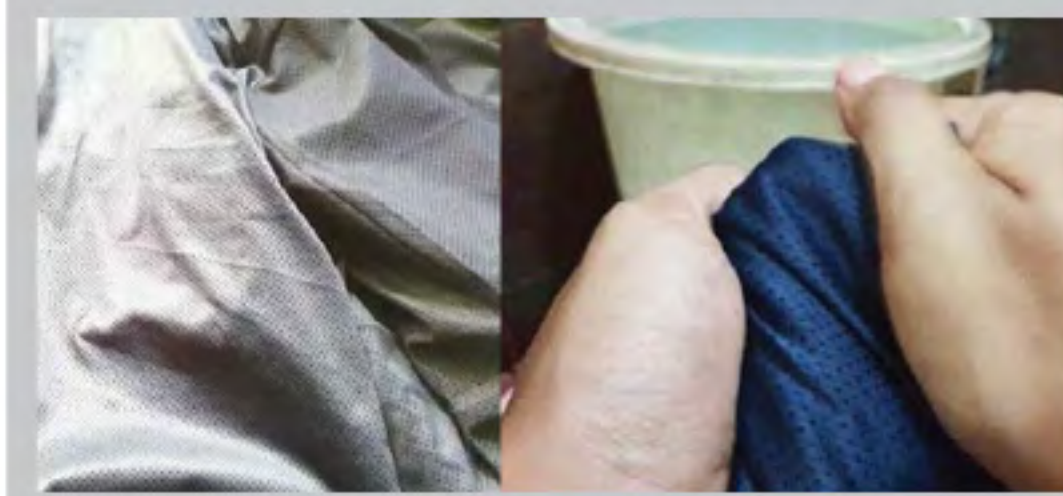


FOTO: RASPR1

PENYIMPANAN

Setelah kering, simpan jaket di suhu ruangan menggunakan gantungan baju atau *hanger*. Agar lebih awet disarankan untuk tidak dilipat dan lokasi penyimpanan tidak terkena matahari langsung.

"Gantung pakai *hangeryang* kokoh dan memiliki penampang lebar. Gunanya mencegah bagian kerah melar akibat jaket tertarik ke bawah oleh bobot yang berat karena tambahan protektor," lanjut Ludhy.

Selain itu, pastikan juga bagian dalam jaket tersangkut sempurna. Jangan sampai justru bagian jaring yang terangkut, karena bisa sobek



OTOPEDIA

Sabuk Pengaman

BERAWAL DARI PESAWAT & RUANG RUMAH SAKIT

Sabuk pengaman atau juga *safety belt* atau *seat belt* saat ini sudah menjadi perlengkapan standar di setiap mobil. Untuk Indonesia, wajib digunakan bagi pengendara dan penumpang. Di beberapa negara, wajib digunakan seluruh orang yang ada di kabin.

PENGEMBANGAN

Berdasar namanya, sabuk pengaman, tentu tugasnya mengamankan dan mengurangi cedera parah yang dialami pengendara dan penumpang mobil.

Bahkan juga menjadi salah satu syarat supaya *airbag* bisa mengembang. Tanpa ada suara 'klik' di *buckle safety belt*, tentu *airbag* tidak akan mengembang meski terjadi kecelakaan parah.

Bukan itu saja, masih ada beberapa fakta menarik mengenai sabuk pengaman yang sejatinya dikembangkan dari pesawat ini.

Seat belt pertama diciptakan oleh *engineer* asal Inggris, George Cayley bersama temannya Suthakar, akhir 1800-an. Ketika itu dipergunakan di pesawat ringan, supaya pilotnya tetap 'duduk' dengan baik ketika terbang.

Kemudian 1946, DR. C. Hunter Shelden menemukan fakta kalau cukup banyak pasien masuk ke ruang gawat darurat karena daerah sekitar leher mereka cedera parah setelah terjadi kecelakaan. Mulai dari situ, dirinya punya ide mengembangkan *retractable seat belt*.

Sekitar 1949, Nash, pabrik mobil asal Amerika sudah mulai memasang *seat belt* pada 40 ribu produknya. Sayangnya 'pasar' tidak terima dan meminta dealer melepasnya. Belakangan diketahui kalau hanya 1000 *seat belt* yang dipakai oleh konsumennya.

Penggunaan *seat belt* ini juga diuji coba pada mobil-mobil balap. Tahun 1954 Sport Car Club of America mewajibkan



FORD MOTOR

penggunaannya bagi seluruh pembalap. Di tahun yang sama pula akhirnya dibentuk komite khusus untuk sabuk pengaman ini. Pada tahun itu pula semua pembalap turing menjadi yang pertama pakai dan wajib.

TEKNOLOGI

Lalu, *booming seat belt* terjadi pada 1958-1959. Dikutip dari laman resmi Volvo, ketika Nils Bohlin, memperkenalkan *seat belt* 3 titik. Sama seperti yang ada di mobil sekarang ini. *Seat belt* model ini mampu melindungi bagian atas dan bawah badan.

Saat itu, Nils Bohlin sudah direkrut Volvo dan terus mengahdirkan inovasi-inovasi mengenai *seat belt*. Sebelumnya, Bohlin bekerja di bidang *aviation* dan banyak berkutat dengan pengembangan *ejector seat* atau kursi pelontar.

Menariknya, desain milik Bohlin sangat sederhana dan efektif. Serta juga dipinjamkan ke pabrik lain supaya ditiru, untuk mengurangi angka kecelakaan.

Volvo sendiri mulai memperkenalkan penggunaan *seat belt* di model 121 Amazon dan PV544 sekitar 1956. Kemudian SAAB pada 1958 juga memperkenalkan SAAB GT 750 yang sudah dilengkapi sabuk pengaman.

Seiring perkembangan, teknologinya juga terus diperbaharui. Ford, telah mengembangkan dan melakukan uji coba *rear inflatable seat belt*. Dikutip dari laman Ford, teknologi ini layaknya *airbag*. Ketika mengembang, akan membatasi gerak kepala, leher dan dada. Sehingga penumpang bisa lebih aman.

Untuk penegakkan hukum mengenai sabuk pengaman, Indonesia bisa dibilang telat. Karena di Victoria, Australia sudah menerapkan hukum penggunaan bagi semua penumpang ketika mobil berjalan sejak 1970. Dan ini jadi yang pertama di dunia. • toncil

Fokus Teralihkan Saat Mengemudi

PASTIKAN TERPASANG SEMPURNA

S*afety belt* jadi perangkat keamanan yang sudah sangat normal dipakai pengendara dan penumpang. Tanpa menggunakan sabuk keselamatan ini, sanksi akan mengintai selama perjalanan.

Sayangnya masih banyak yang abai dengan sabuk pengaman ini, seperti memakainya dengan asal-asalan. Padahal sebelum menjalankan mobil, pastikan perangkat ini sudah terpasang dengan benar dan baik. Ketika berkendara, jangan sampai membetulkan posisinya.

Karena, kalau sampai terganggu dengan membetulkan *safety belt*, berarti Anda tidak menerapkan *safety driving* dan juga *street manner*. Kok bisa?

TIDAK FOKUS

Sebab ketika membetulkan sabuk pengaman, konsentrasi akan terpecah. Sangat mungkin geraknya mobil jadi tidak terarah dan tidak terkontrol. Efeknya bisa sangat berbahaya. Seperti kejadian menimpa pengemudi Mercedes-Benz berinisial MRK.

Pengemudi berusia 21 tahun itu diamankan polisi dalam kecelakaan yang terjadi di Jalan Cengkir Raya, Kelapa Gading, Jakut pada Minggu (21/3). Dalam kejadian itu, satu keluarga yang terdiri dari empat orang mengalami luka-luka akibat ditabrak.

Setelah menabrak, pelaku sempat melarikan diri karena takut dan syok, meski akhirnya menyerahkan diri ke polisi. Berdasarkan keterangan pelaku, kecelakaan tersebut disebabkan oleh MRK yang kehilangan fokus saat membetulkan *seat belt*, sehingga tidak memperhatikan situasi jalan.

"Upayakan secara maksimal untuk fokus dengan tugas mengemudi, hindarkan hal-hal yang bisa mengganggu konsentrasi. Berkendara harus fokus untuk meminimalisir *human error* atau kealpaan saat mengemudi," kata Jusri Pulubuhu, *Training Director* Jakarta Defensive Driving Consulting (JDDC).



DASAR HUKUM DAN SANKSI
Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), diatur tentang cara berlalu lintas yang benar. Sebagai konsekuensi hukumnya, warga yang tidak mematuhi tata cara lalu lintas dianggap sebagai pelanggaran hukum.

Dalam Pasal 106 ayat 1, disebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Adapun yang dimaksud dengan 'penuh konsentrasi' adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Pelanggaran terhadap ketentuan di atas akan dikenai sanksi berupa pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda maksimal RP 750.000 sebagaimana disebutkan dalam Pasal 283. • RSP



DOI: OTOMOTIF