OTOMOTIF



PROFIL SUZUKI
XL7 HYBRID ALPHA KURO
H.3

BUNGA BANK DIPANGKAS
H.9

PENJUALAN MOBIL SIAP NGEGAS



MODIFIKASI HONDA
ADV 160
H.8

SUSPENSI BELAKANGNYA BEDA

34TH OTOMOTIF

MOTOR BORE-UP
PERLU INREYEN ATAU TIDAK?
H.11



POJOK NOSTALGIA
MUNCULNYA KIJANG INNOVA
H.16



H.13 CIRI POWER STEERING ELEKTRIK RUSAK

TEST RIDE QJMOTOR
SRV 250 LIBERO
H.6-7

OTOM20250925
201353478
9 771859 174976
20
RP 14.000
(Empathelas Ribu Rupiah)
(Pulau Jawa)
XXXV 25 SEPTEMBER - 1 OKTOBER 2025
YouTube OTOMOTIF TV

FOTO: RIZKY, RADIT - GRAFIS: INDDI

KOMENTAR

SECERCAH HARAPAN GEBRAKAN KOBOI KEMENKEU



Bagai menemukan panutan baru, banyak warganet menyambut kehadiran Menkeu RI baru, Purbaya Yudhi Sadewa. Menarik perhatian sejak dilantik dengan berbagai *statement*-nya, 'Koboi' Kementerian Keuangan ini tak henti memborbardir publik dengan *statement*, kebijakan dan gerak-geriknya.

Menteri Purbaya memang kontroversial bagi kebekuan kondisi ekonomi Indonesia. Tapi langkah dan rencananya ikut menyapu pesimisme dan menumbuhkan gairah baru bahwa Indonesia akan semakin baik.

Mulai pengucuran Rp 200 triliun Sisa Anggaran Lebih dari Rekening Kas Umum Negara di Bank Indonesia ke lima bank Himbara, agar uangnya tumbuh dan ekonomi berjalan lagi. Di sisi lain ada penurunan suku bunga acuan menjadi 4,75% yang berpotensi menguntungkan berbagai sektor, properti, perbankan, konsumsi termasuk otomotif.

Plus rencana bebas pajak penghasilan PPh 21 untuk para pekerja berpenghasilan di bawah Rp 10 juta. Yakni untuk para pekerja di beberapa sektor mulai tahun depan. Sementara untuk sektor pariwisata diberlakukan mulai kuartal 4 tahun ini.

Satu lagi yang mengundang debat pro dan kontra adalah cukai rokok. *Ehmm*... Saya bukan perokok dan tidak mendukung orang yang belum merokok untuk mengepulkan asap. Tapi mendengar cukai rokok yang dinilai tinggi oleh Menteri Purbaya, rasanya tergerak untuk mendukung.

Apalagi sempat heboh, pendapatan cukai rokok kalahkan dividen BUMN. Menambah nyinyir jempol warganet terhadap kinerja BUMN dan memempatkan kaum 'sebat' atau 'ahli hisap', sebutan untuk para perokok sebagai penopang ekonomi negara.

Nyatanya memang demikian. Rokok legal digetok cukai sangat tinggi hingga 57%. Peredaran dan iklan bahkan diatur, sementara rokok ilegal bertebaran semudah menemukan tukang jajan di pinggir jalan. Bagi saya, bismis yang meminjam tanah dan paru-paru warga Indonesia untuk menuai untung ini perlu diperlakukan lebih *fair*.

Semua itu, bisa berimbas kepada bergairahnya *market* otomotif nasional. Di mana sebagiannya berisi kendaraan komersial yang turut melancarkan ekonomi nasional. Semoga, secercah harapan ekonomi Indonesia tumbuh tinggi terealisasi secepatnya.

HARYADI HIDAYAT
Managing Editor Tabloid OTOMOTIF
IG @iday_otomotif

OTOBISNIS

PT Astra Daihatsu Motor (ADM)

ROCKY HYBRID PANEN PESANAN

Hadirnya Daihatsu Rocky Hybrid ternyata disambut baik oleh konsumen di Indonesia. Sejak pertama kali diluncurkan di GAIKINDO Indonesia International Auto Show (GIIAS) 2025 hingga sekarang, *compact* SUV *hybrid* pertama Daihatsu di Indonesia ini mencatat angka penjualan yang dinilai cukup menggembirakan.

"Kita *leads* aja ya, itu sekitar 2.000-an. Kalau SPK, sekitar 500-an," kata Sri Agung Handayani, *Marketing Director and Corporate Planning & Communication Director* PT Astra Daihatsu Motor (ADM), di kawasan Pantai Indah Kapuk, Jakarta Utara, Kamis (18/9/2025).

Sebagai informasi, *leads* yang dimaksud adalah calon konsumen yang sudah menunjukkan minat serius, baik melalui registrasi maupun interaksi penawaran produk. Sementara SPK (Surat Pemesanan Kendaraan) berarti konsumen sudah benar-benar melakukan pemesanan resmi.

Agung menambahkan, pengiriman unit untuk konsumen yang melakukan SPK akan dimulai pada November tahun ini. Karena berstatus impor utuh alias CBU dari Jepang, maka Daihatsu tidak bisa mengirimkan banyak unit sekaligus.

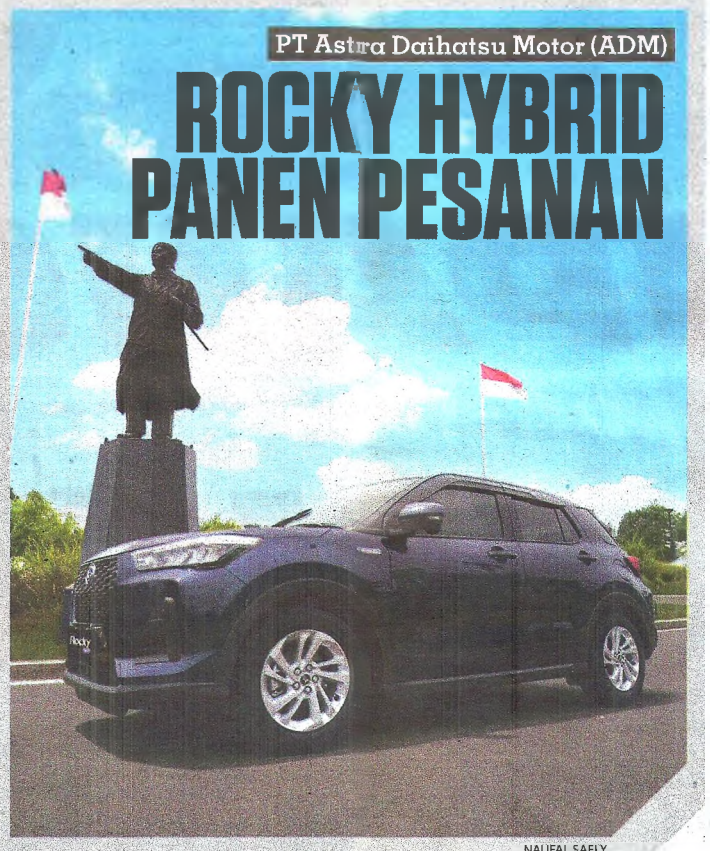
Pabrikan yang identik dengan mobil murah tersebut memiliki kuota impor tersendiri, sehingga pengiriman unitnya harus menyesuaikan. "Bertahap, kami nanti akan menuju maksimumnya 200 unit per bulan," paparnya.

Secara spesifikasi, Rocky Hybrid ini mengusung teknologi *hybrid series* dengan mesin bensin 1.200 cc tiga silinder WA-VEX yang berfungsi sebagai generator. Sementara penggerak utamanya adalah motor listrik bertenaga 78 kW dengan torsi 170 Nm yang menggerakkan roda depan.

Baterainya berkapasitas 0,74 kWh, dan diklaim memiliki konsumsi bahan bakar mencapai 28 km per liter berdasarkan standar pengujian WLTC.

Soal fitur, Rocky Hybrid dibekali dengan teknologi ADAS yang diberi nama Advanced Safety Assist (ASA). Pada ASA tersebut terdapat delapan fungsi meliputi, Collision Warning & Avoidance Assist Brake, Lane Departure Prevention, Pedal Misoperation Control, Auto High Beam, Stagger Alarm, Front Departure Alert, 6 titik sensor parkir, 6 SRS *airbag*, ABS, EBD, VSC, HSA, ISOFIX.

Terkait harga, Rocky Hybrid dibanderol Rp 299,85 juta *on the road* (OTR) Jakarta. • Naufal Safly



NAUFAL SAFLY

PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI)

TANGGAPI POLEMIK TRUK IMPOR ASAL CINA



ISTIMEWA

Kehadiran truk-truk impor dari Cina terutama di sektor pertambangan menjadi polemik di Tanah Air. Ini dianggap akan menjadi ekosistem yang tidak sehat bagi merek truk yang sudah berinvestasi dan bahkan dibuat secara lokal.

Menanggapi hal tersebut, Rian Erlangga, *Division Head of Business Strategy* PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI), menyatakan bahwa hal itu tidak menjadi masalah selama prosedur impornya dipatuhi.

Ia menekankan pentingnya truk impor memenuhi kuota impor yang telah ditetapkan oleh pemerintah. "Sebetulnya ya memang truk impor itu tidak jadi masalah sepanjang sesuai dengan prosedur. Baik satu, memenuhi kuota impor ataupun truk-truk yang diimpor ke sini sudah sesuai dengan spesifikasi yang ditentukan oleh pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan," ungkap Rian di acara Maling (Main Bowling) bersama Isuzu (17/9/2025) di Jakarta.

Sebagai contoh, Rian juga menyebutkan truk-truk tersebut wajib memiliki standar emisi Euro 4 dan menegaskan bahwa setiap kendaraan impor harus melewati proses uji tipe.

Uji tipe ini merupakan serangkaian pengetesan untuk memastikan kendaraan memenuhi standar keselamatan dan teknis yang berlaku.

Menurutnya, jika semua persyaratan tersebut dipatuhi, kehadiran truk impor tidak akan memimbulkan masalah bagi pasar domestik. Isuzu mengharapkan semua pihak, baik importir maupun produsen lokal, dapat mematuhi regulasi yang ada.

Kepatuhan terhadap regulasi ini akan menciptakan iklim industri yang sehat dan memungkinkan semua pihak untuk tumbuh bersama. Truk impor dari Cina, khususnya di sektor pertambangan, menjadi perbincangan karena adanya kekhawatiran akan persaingan yang tidak seimbang.

Namun, IAMI tetap optimis dengan produk-produknya yang telah disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi di Indonesia. Pihaknya berharap pemerintah terus mengawasi dan memastikan bahwa setiap kendaraan niaga yang beroperasi di Indonesia, baik produksi lokal maupun impor, memenuhi semua standar yang telah ditetapkan.

Dengan adanya pengawasan yang ketat, pasar truk di Indonesia dapat terus berkembang secara adil dan berkelanjutan. Menurutnya Isuzu akan terus fokus pada penyediaan produk dan layanan purna jual berkualitas untuk memenuhi kebutuhan para pelanggannya. • Panji Nugraha

EDITORIAL

Managing Editor
Haryadi Hidayat
Editors
Antonius Yuliyanto, Dimas Pradopo, Panji Nugraha, Achmad Suhendra, M. Nurul Hidayah, Trybowo Laksono, Dwi Wahyu Raharjo, Dida Argadea, Naufal Nur Aziz Effendi
Reporters
Irsyaad Wijaya Gondo Kusumo, Ignatius Ferdian Chrysta, M Adam Samudra, Wisnu Andebar, Naufal Shafly Dimas A, Raditya Herdianto, Ryan Fasha, Faisal Arif Utomo, Rayhansyah Haikal Wishnu, Iman Firman
Graphic Designer
Inddi Anggarawangsa

MANAGEMENT

PUBLISHING
Managing Director
Dian Gemiano
Deputy Managing Director
Harry Kristianto

GRID NETWORK | THE ENTHUSIAST HUB

BUSINESS

Brand Strategic Group Director
Ign. Gatot Widhiyanto
Brand Development & Partnership Director
Pius Anom Hendrikusumo
Strategic Audience Analysis Director
Asti Krismardiyanti
Group Sales Director :
Malikul Jibril
Account Executive :
Soraya Fairuz Jasmine
Marketing Director
Tari Khairani
Marketing Manager
Sheila Respati
Marketing Executive
Tazkia Amany
Marketing Communication Director
Agung Wibawanto
Marketing Communication Officer
Bernardus Agus Widyawan

CIRCULATION & DISTRIBUTION MANAGER

DS Wardhana
Telp. (021) 5306263
Layanan Langganan:
WA: 0823 1222 6784
Email: cs@gridnetwork.id

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

Kmedia trusted connected

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

Suzuki XL7 Hybrid Alpha Kuro

SEMAKIN GARANG

TAMPILANNYA KINI LEBIH SEGAR DAN GARANG DENGAN NUANSA HITAM

Sejak diperkenalkan pertama kali di Indonesia pada awal 2020, Suzuki XL7 memberi angin segar bagi pencinta mobil Suzuki yang menginginkan sebuah mobil SUV bermuatan banyak. Berbasis dari Suzuki Ertiga generasi kedua, XL7 menjawab kebutuhan konsumen akan mobil SUV 7 *seater* berbasis MPV yang mulai tinggi peminatnya.

Mengambil elemen Ertiga yang dikenal dengan kenyamanan serta efisiensi bahan bakarnya, XL7 hadir dengan pendekatan berbeda. Dilabur ornamen dan aksesori yang mempertegas kesan mobil SUV, ditujukan bagi keluarga petualang yang melintas di jalan lebih beragam.

Tiga tahun kemudian, tepatnya pada 2023 XL7 mendapatkan *update* teknologi *mild-hybrid* yang disebut SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki). Lagi-lagi *update* ini diadopsi dari Ertiga yang telah lebih dulu mendapat teknologi SHVS.

Tentunya ketangguhan ala SUV dari XL7 dipadukan dengan teknologi *hybrid* melengkapi kebutuhan pasar sekaligus tak mau ketinggalan teknologi. Setidaknya sampai saat ini di segmennya baru XL7 saja yang sudah memiliki teknologi elektrifikasi.

September 2025 PT Suzuki Indomobil Sales melengkapi pilihan dalam lini keluarga XL7 dengan menghadirkan Suzuki XL7 Alpha Kuro. Diposisikan sebagai varian tertinggi, ubahan ringan namun cukup menyolok dari nuansa serba hitam membuat XL7 Alpha Kuro berani tampil beda dan lebih garang.

Seperti apa detailnya? • **Radityo Herdianto**



FOTO: RADITYO

EKSTERIOR

Ubahan pada Suzuki XL7 Alpha Kuro memang hanya fokus di bagian eksterior jika dibandingkan dengan varian Alpha reguler. Tapi ubahan ringan ini cukup membuat tampilan XL7 Alpha Kuro berbeda signifikan.

Tampang bawaan XL7 sebenarnya sudah terbilang ganteng dan gagah, berkat *head lamp* kotak besar dengan lekukan gril yang tegas. Tapi jadi semakin ganteng berkat ornamen *finishing* warna hitam di mika *head lamp* dan garnish bumper depan.

Sisi sampingnya juga tak ada ubahan selain penggunaan warna hitam di beberapa bagian. Seperti *roof rail*, handel pintu, dan *side sill garnish* dilaburi warna hitam yang malah terlihat cukup kontras perubahannya jika warna bodi yang dipilih cerah seperti *Snow White Pearl* atau *Savanna Ivory*.

Bagian belakang XL7 Alpha Kuro ini bisa dibilang sisi terkerennya. Bagaimana tidak, lampu belakang yang cukup besar kini dibuat dengan aksen warna hitam sehingga hanya memperlihatkan garis merah LED bar lampu belakang.

Semakin terlihat keren berkat aksen pendukung yang dibuat warna hitam. Mulai dari *roof spoiler*, *sill tailgate garnish* melintang sepanjang pintu bagasi, emblem Alpha, hingga garnish bumper belakang menggunakan aksen hitam.



Roof rail juga ikut dihitamkan

INTERIOR

Tak seperti bagian eksterior, tidak ada pembaruan di sektor interior Suzuki XL7 Alpha Kuro. Setidaknya bukan hal yang menjadi kekurangan tapi juga tidak bisa menjadi nilai lebih karena sama seperti XL7 varian lainnya.

Jok bahan fabric warna hitam di ketiga baris tetap dipertahankan. Nuansa serba hitam terasa hingga ke area dasbor yang dipermanis dengan *wood panel* warna senada.

Kenyamanan penumpang jok baris kedua bisa lebih optimal berkat adanya *arm rest* untuk sandaran tangan. Tapi jika diisi tiga orang, bagi yang duduk di tengah masih perlu menyesuaikan posisi karena absen *headrest* bagian tengah jok baris kedua.

Sebagai SUV 7 *seater*, XL7 Alpha Kuro mengedepankan kepraktisan akomodasi. Seperti pelipatan jok baris kedua untuk akses ke jok baris ketiga, hingga jok baris ketiga yang bisa dilipat untuk menambah kapasitas bagasi hingga 803 liter.

Kompartemen tempat minuman seperti *cup holder* sudah mencangkup seluruh baris jok. Bahkan khusus di jok baris pertama, *cup holder* konsol tengah dilengkapi kisi ventilasi AC untuk menjaga suhu minuman tetap dingin yang berguna ketika sedang berkendara di panas terik matahari.

Jok baris pertama bahan fabric warna hitam



Akomodasi penumpang yang nyaman khas XL7



Hanya tersedia dalam pilihan transmisi otomatis

FITUR

Fitur paling menyolok pada Suzuki XL7 Alpha Kuro yang juga sudah ada sebelumnya di XL7 Alpha reguler adalah *e-mirror*. Memang kehadiran *e-mirror* ini cukup terasa sekarang ini karena tren *dashcam* yang semakin pesat membuat fitur ini sangat berguna.

Meski desain interiornya terasa konvensional, tapi sentuhan teknologi tetap terasa di XL7 tipe tertinggi ini. Sebut saja layar *head unit* 8 inci terintegrasi dengan konektivitas *smartphone* untuk hiburan sepanjang perjalanan.

Belum lagi kecanggihan AC mobilnya. Sebab AC mobil yang digunakan sudah jenis Auto Climate Control, yang pengaturan suhu dan kekuatan embusan udaranya bisa disetel secara otomatis agar pendinginan kabin lebih maksimal.

Tak ketinggalan, fitur *cruise control* sudah tersedia sebagai standar. Memang bukan jenis yang adaptif tapi sudah lebih dari cukup memenuhi penggunaan di perjalanan jauh yang bisa melaju secara konstan dalam suatu kecepatan.

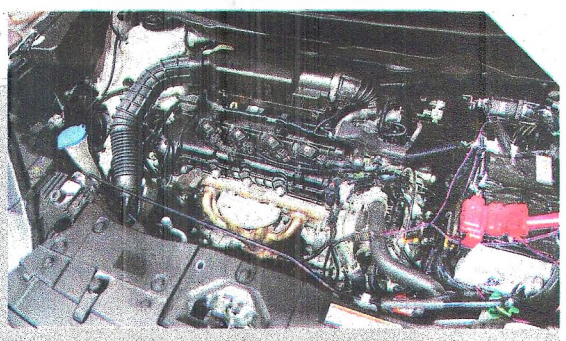
Mengikuti tren sekarang mobil bisa terhubung dalam suatu aplikasi, Suzuki juga sudah menyematkan integrasi aplikasi my Suzuki di XL7 Alpha Kuro. Jadi pemilik mobil bisa mendapatkan informasi mengenai servis, notifikasi kendaraan, hingga memantau kondisi mobil secara *real time*.

Seperti Suzuki XL7 Alpha reguler, fitur pelengkap mulai dari Electronic Stability Program, kamera mundur, dua sensor parkir, Hill Hold Control, hingga *remote keyless* dengan *immobilizer* serta *seatbelt* dan ISOFIX tersedia di mobil ini.

PERFORMA

Sektor mesin pun tidak ada ubahan, tetap mempertahankan mesin legendaris K15 kapasitas 1.462 cc 4 silinder segaris yang bisa menghasilkan tenaga 104,7 dk di 6.000 rpm dan torsi 138 Nm di 4.400 rpm. Tenaga mesin ini disalurkan ke roda depan hanya dalam pilihan transmisi otomatis 4 percepatan.

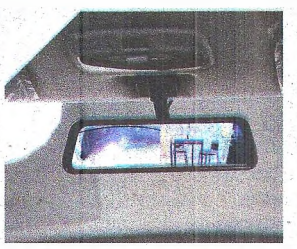
Mesin yang sudah dikenal bandel dan irit ini juga sudah dibekali teknologi SHVS. Sistem *mild-hybrid* ini menggunakan komponen utama Integrated Starter Generator (ISG) dan baterai lithium-ion yang menjadi *acceleration assist* ketika mobil melaju, serta Auto Start-Stop Engine saat mobil berhenti dengan mematikan mesin sementara waktu sebelum kembali berjalan.



Mesin K15B dengan teknologi SHVS masih dipertahankan



Sudah dilengkapi *cruise control*



Tersedia fitur *e-mirror*



Siluet lampu belakang menjadi lebih *on point*



Lekukan pilar C terlihat lebih tegas dengan aksen lampu hitam

Data Spesifikasi

Mesin : K15B 1.462 cc 4 silinder segaris , Tenaga : 104,7 dk/6.000 rpm, Torsi : 138 Nm/4.400 rpm, Transmisi : otomatis 4-percepatan/FWD, Kapasitas tangki BBM : 45 liter, P x L x T : 4.450 x 1.775 x 1.710 mm, Wheelbase : 2.740 mm, Ground clearance : 200 mm, Ukuran ban : 195/60 R16, Suspensi Depan : MacPherson Strut with Coil Spring, Suspensi Belakang : Torsion Beam with Coil Spring, Harga : Rp 312,2 juta – Rp 314,2 juta

TEST DRIVE

GWM ORA 03 BEV

MOBIL EV HARIAN PALING STYLIS

HARGA RP 379 JUTA, BERGAYA RETRO, ASYIK PULA

Pasar mobil listrik di Indonesia boleh masih kecil, tetapi kejutan yang diberikan sangat besar dan beragam. Banyak mobil-mobil ekspresif yang saat ini ada di jalanan memiliki penggerak listrik.

Memang ada suatu tren gaya yang muncul dengan maraknya kendaraan listrik. Demi memenuhi janji jarak tempuh jauh, banyak pabrikan rela membuat mobil listriknya membulat dan aerodinamis, sehingga membuka peluang untuk diimplementasikan desain imut.

Salah satu mobil listrik imut tersebut adalah GWM ORA 03 BEV, mobil listrik pertama yang dihadirkan oleh Great Wall Motor (GWM). Hadirnya ORA 03 jadi kontras jika dibandingkan dengan Haval dan TANK yang menjual SUV.

Bayangkan, sebuah brand yang awalnya dibangun lewat ketangguhan TANK 500 dan TANK 300, plus keluwesan desain Haval H6 dan Jolion, tiba-tiba menghadirkan mobil listrik seimut kucing dalam lini produknya. Otomatis mobil listrik imut ini menjadi *eyecandy*; pemanis lini yang berpotensi laku di semua kalangan.

Tentu saja kami tidak bisa lari dari fakta kalau GWM agak terlambat mengeluarkan ORA 03. Ia pertama kali hadir di 2023 saat pabrikan EV belum *full swing*. Lalu ketika meluncur 2 tahun kemudian, harganya tidak murah, tepatnya Rp 379 juta.

Pertanyaan kami, apakah keterlambatan ORA 03 tersebut suatu anugerah atau penjegal? Atau mungkin saja ORA 03 datang tepat waktu ketika konsumen mulai mengandrungi mobil listrik yang *stylish*?

Kita kupas selengkapnya di sini!

• Rayhan

EKSTERIOR

Alamak imutnya! Kata-kata ini lagi-lagi kami utarakan ketika mengambil unit tes ORA 03 BEV di SCBD lengkap dengan warna putih-hitamnya. Unitnya serupa dengan unit tes sewaktu mencoba ORA 03 di Depok, dan kami masih ingat pula sewaktu bertemu dengan mobil ini di GIIAS 2023.

Sudah dua tahun memang GWM tidak melepas mobil ini, tetapi tidak ada kata terlambat. Desain besutan Emanoel Derta, mantan desainer Porsche, lalu Wey dan ORA, masih relevan dengan tren kendaraan listrik yang imut dan aerodinamis.

Tengok saja! Secara bentuk, ORA 03 masih mengingatkan kami dengan seekor kucing yang meringkuk di lantai. Ditambah lampu bulat, seperti melihat kucing yang suka merengek saat meminta makan di pukul 2 dini hari.

Pernak-pernik eksteriornya banyak terinspirasi nuansa retro. Peleknya mengingatkan kami pada pelek jari-jari MINI Cooper S generasi R56 yang kebetulan juga terinspirasi retro, lalu emblem ORA yang lucu seperti mata anime di bagian depan.

Hingga ke samping, kami masih merasakan kesan retro ORA 03 meskipun berbalut warna putih. Jika Anda ingin menambah kadar retro tersebut, ada beberapa pilihan warna ORA 03 yang lebih *cute* seperti Verdant Green dengan atap putih dan Hazel Wood Beige dengan atap cokelat.

Lalu kami bergeser ke belakang, dan kami tiba-tiba bingung. Eksekusi bagian depan dan samping ORA 03 sudah bagus, tetapi bagian belakangnya seperti Nissan LEAF generasi pertama.

Mayoritas bagian ini terlihat kosong dan tidak banyak gimik, plus karakter retronya kurang kuat. Mungkin saja karena warna putih, soalnya lebih manis melihat buritan ORA 03 dengan warna Verdant Green atau Hazel Wood.

INTERIOR

Sekarang kami masuk ke interior belakang terlebih dahulu untuk menikmati ruang yang diberikan kabin ORA 03 sebagai penumpang. Ruang yang diberikan memang standar untuk Small Hatchback baik untuk kaki dan kepala, tetapi pengorbanannya adalah ruang bagasi yang sedikit lebih kecil.

Dari baris kedua, kami bisa melihat secara panorama bagaimana desainer ORA di bawah Emanoel Derta mewujudkan kesan retro lewat beberapa elemen. Setirnya, desain dasbornya, terasa sekali diambil dari mobil-mobil lawas seperti Volkswagen Beetle atau Fiat 500.

Lebih jauh dari dasbor, Anda juga akan menyadari kalau jok kulitnya juga memiliki desain retro secara gamblang. Meskipun tidak semua terasa terang-terangan retro, tetapi dari desain kulitnya dan pilihan warna kabin hijau, cokelat, dan hitam sudah cukup kok.

Antarmuka, semuanya digital. Instrumen digital dan *head unit*-nya memang ada di satu bezel meski sayangnya tidak terlalu besar ukurannya. Tetapi lagi-lagi ORA menemukan cara untuk memberikan kesan retro dengan memberikan *speedometer* berdesain meter klasik dari Veglia Borletti.

Satu hal yang kami suka di dalam interior ORA 03 adalah kontrol yang masih banyak menggunakan tombol dan kenop retro. Ah, di era pabrikan berbondong-bondong meninggalkan kontrol fisik untuk sesuatu yang terasa fana dan tidak intuitif, ORA 03 jadi angin segar untuk siapapun yang baru punya mobil listrik.

Sebagai pengemudi, ORA 03 memberikan jok empuk nyaman dan visibilitas sangat baik. Hanya saja ergonomi yang diberikan oleh kabin ORA 03 bukan untuk semua orang. Mungkin perlu sedikit pengaturan untuk lebih nyaman.



Tampangnya imut yang cocok dengan latar urban dan sub-urban

Data Spesifikasi

Motor listrik: 1x Permanent-Magnet Synchronous Motor, Tenaga: 105 kW @141 dk, Torsi: 210 Nm, Transmisi: Single-speed Reduction Gear/FWD, Baterai: Lithium Iron Phosphate (LFP), Kapasitas Baterai: 47,8 kWh, Jarak tempuh: 400 km (NEDC), P x L x T: 4.235 x 1.825 x 1.596 mm, Wheelbase: 2.650 mm, Ground clearance: 145 mm, Ukuran ban: 215/50 R18 (Giti Giticomfort 225 V1), Suspensi Depan: McPherson Strut, Suspensi Belakang: Torsion Beam , Harga: Rp 379 juta.



Kabin depan dan setir yang berkesan retro

FITUR

Masih sama seperti pembahasan *First Drive* kami, ORA 03 BEV hadir dengan segenap fitur modern yang menurut kami sudah cukup. Cukup untuk standar 2025, tetapi *update* model ORA 03 itu sudah meluncur di Cina maupun Eropa.

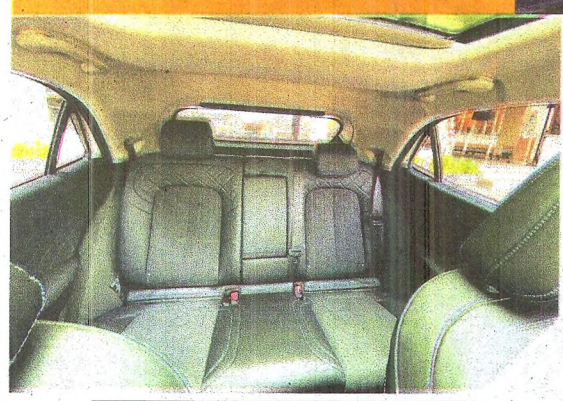
Pertama, GWM ORA 03 sudah mendapatkan fitur Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) lengkap termasuk dengan fungsi Adaptive Cruise Control dengan Traffic Jam Assist dan Intelligent Cruise Assist. Selain itu, ia memiliki Autonomous Emergency Braking yang bisa mendeteksi pejalan kaki dan saat di persimpangan.

Fitur ADAS ORA 03 tentunya juga lebih canggih dari kebanyakan ADAS lain, berkat adanya Traffic Sign Recognition (TSR) hingga Cruise Speed Limit. Sayangnya fungsi ini terhambat oleh regulasi rambu batas kecepatan Indonesia di luar Tol yang berantakan. Kadang fitur TSR memperingatkan kita pada batas kecepatan yang salah.

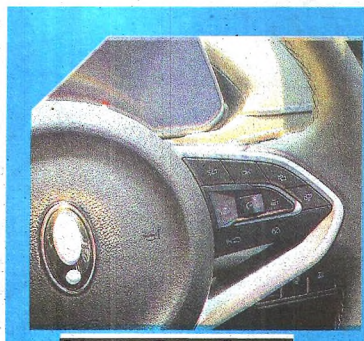
Tapi setidaknya konsumen ORA 03 bisa menikmati fasilitas interior seperti Apple CarPlay dan Android Auto dan Wireless Charger. Ia juga sudah mendapatkan *panoramic sunroof* sebagai fitur standar.

Selebihnya, GWM ORA 03 seharusnya bisa menawarkan sedikit lebih banyak fitur. Pabrikan kendaraan listrik di manapun sedang kreatif sekali mewujudkan suatu fitur yang tidak terpikirkan sebelumnya.

Sedikit bocoran, ORA Cat terbaru dapat instrumen digital dan *head unit* sentral terpisah, setir baru



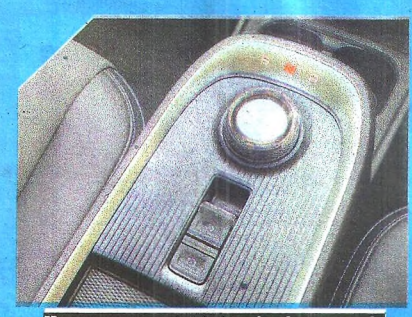
Jok baris kedua, nyaman dan akomodatif



Adaptive Cruise Control sudah jadi standar



Head unit sudah dapat Apple CarPlay dan Android Auto



Kenop transmisi ini terkadang agak mengganggu



FOTO: RIZKY

RASA BERKENDARA

Selama kencan dengan ORA 03, yang kami rasakan adalah kenyamanan mantap untuk sebuah mobil listrik harian. *Granted*, ergonomi jok pengemudi mobil ini kadang *kidding* sehingga membutuhkan penyesuaian.

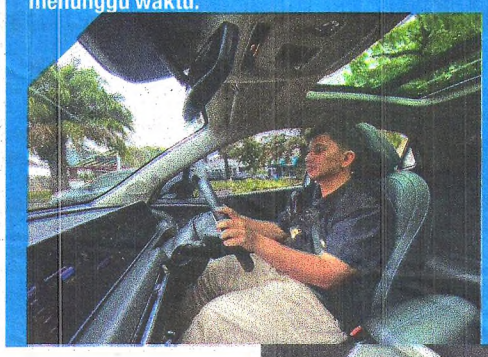
Namun setelah penyesuaian tersebut, Anda akan betah berlama-lama di dalam interior ORA 03 sembari mengemudi. Oh suspensinya begitu lembut dan memaafkan *cobbleblock* kasar PIK hingga lubang-lubang Tol JORR. Kursinya juga terasa empuk sehingga tetap terasa mantap selama berkendara.

Kami jujur agak kaget dengan *handling* ORA 03. Awalnya kami memiliki keyakinan mobil-mobil Cina punya keterbatasan soal *chassis tuning* sehingga pengendaliannya cenderung berorientasi kenyamanan.

Tetapi, ORA 03 masuk dalam pengecualian. Setirnya memang ringan total jadi terasa mati dan tidak komunikatif. Di balik itu, ia masih terasa sangat stabil saat menikung kencang dan masih terasa lincah di dalam perumahan.

Satu hal yang agak merusak pengalaman berkendara ORA 03 adalah *rotary dial* untuk transmisinya. Rasanya seperti kenop volume: ada suara *klik* yang bisa dirasakan ketika Anda memutar kenop ini, tetapi tidak ada yang menghentikan Anda untuk memutar-mutarnya terus.

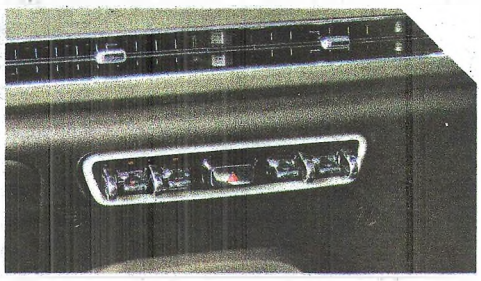
Kadang *rotary dial* ini merespons cepat pada putaran yang diperlukan, hanya saja kadang membuat kami frustasi karena giginya belum masuk setelah kami putar-putar terus. Untung saja GWM sudah enyahkan fitur ini di *update* ORA 03 dan menggantinya dengan tuas transmisi pada kolom setir. Tinggal menunggu waktu.



Jok nyaman, visibilitas bagus, hanya ergonominya yang kadang *kidding*



Panoramic Sunroof berukuran standar saja



Kontrol AC manual, kami berharap jangan hilang



Head unit ukurannya tidak terlalu besar



Instrumennya memiliki detail layaknya instrumen retro



Bagasinya tidak terlalu besar, tapi kursi belakang bisa dilipat 60-40

PERFORMA & KONSUMSI LISTRIK

Untuk sebuah *hatchback* listrik dengan harga Rp 379 juta, ORA 03 BEV memiliki spesifikasi yang bisa dibilang medioker atau sedang-sedang saja. Satu motor listrik penggerak roda depan bertenaga 105 kW atau 141 dk dan torsi puncak 210 Nm.

Mengapa kami bilang medioker? Kawan-kawannya berani memberikan lebih dan mungkin dengan format berbeda. BYD Dolphin misalnya, ada varian yang tenaganya mencapai 150 kW atau 201 dk dan torsi 310 Nm. MG4 EV tenaganya tidak sebesar Dolphin tapi dengan format RWD yang lebih asyik.

Namun di balik spesifikasi motor di atas kertas biasa saja, terdapat baterai yang tidak besar tapi dengan jarak tempuh jauh. Baterai Lithium Iron Phosphate ORA 03 hanya 47,8 kWh, dan itu masih bisa memberikan jarak tempuh 400 kilometer sesuai New European Driving Cycle.

Pengecasan? Karena baterainya tidak besar, pengisian daya DC 69 kW sudah terasa sangat cepat. Kurang dari satu jam, kami bisa mengisi baterai ORA 03 dari 25% sampai sekitar 95% bahkan saat ditemani oleh BYD M6 di *charger* 60 kW.

Motor listrik yang tidak begitu bertenaga tersebut tetap memberikan ORA 03 BEV akselerasi halus yang masih terasa instan. Tenaga dan torsi disalurkan secara gradual dan tanpa disadari, kami sudah bergerak sangat cepat.

Tidak ada acara akselerasi yang menarik kepala hingga baris kedua, tidak banyak drama, ORA 03 mampu berakselerasi 0-100 km/jam dalam waktu 8,7 detik dan 0-60 km/jam dalam waktu 4,3 detik. Cepat dan tanpa drama, resep untuk kenyamanan.

Lalu soal konsumsi listrik. Parameter ini yang lebih krusial karena setiap *use case* dari ORA 03 adalah sebagai komuter di dalam kota, misalnya untuk mengantar anak ke sekolah atau ke kantor.

Ketika dipakai di rute Dalam Kota, ORA 03 mencatatkan konsumsi listrik 10,8 kWh/100 km atau 9,2 km/kWh. Kami rasa, catatan konsumsi listrik ini sudah sangat irit di kelasnya. Di rute Luar Kota, konsumsi listriknya 9,2 kWh/100 km atau 10,8 km/kWh.

Oke, di rute Tol, ia hanya mencatatkan 14,7 kWh/100 km atau 6,8 km/kWh seperti kebanyakan mobil listrik lain. Tetapi dengan catatan konsumsi listrik Dalam Kota dan Luar Kota yang impresif, ORA 03 bisa mengantar Anda atau anak Anda lebih jauh atau lebih lama sebelum membutuhkan isi daya baterai.



Pengisian daya ORA 03 sudah kompatibel hingga daya 69 kW

FOTO: RAYHAN

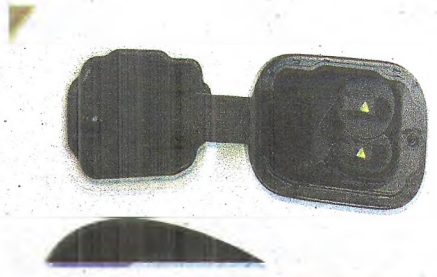
double spoke dengan tombol kontrol baru, dan tuas transmisi di dekat setir ketimbang *dial rotari* (selengkapnya di rasa berkendara). Untungnya, kenop-kenop kontrol AC di dasbor dipertahankan.

Fitur Unggulan
Adaptive Cruise Control
Intelligent Cruise Assist
Lane Centering Keeping
Autonomous Emergency Braking
Wisdom Dodge System
Kamera 360
Tire Pressure Monitoring System
Apple CarPlay
Android Auto
Wireless Charger
Panoramic Sunroof
Instrumen digital
Mode Berkendara Normal-Eco-Sport-Auto



Bagian buritan desainnya cukup kontroversial

Akselerasi	
0-100 km/jam	8,7 detik
0-60 km/jam	4,3 detik
40-80 km/jam	3,4 detik
0-201 meter	10,8 detik
0-402 meter	16,6 detik
Konsumsi Listrik	
Dalam Kota	9,2 km/kWh
Kombinasi	10,8 km/kWh
Konstan 90 km/jam	6,8 km/kWh
Pengisian Daya (DC 30-60 kW, 25-95%)	52 Menit 41 detik



Charger sudah CCS 2 yang kompatibel di banyak SPKLU di Indonesia

QJMotor SRV 250 Libero

GAGAH TAPI KAYAK NAIK SKUTIK

DIBEKALI MESIN 250 CC DENGAN TRANSMISI AMT

Menarik kalau mengamati strategi yang dilakukan oleh QJMotor Indonesia di kelas *sport cruiser* 250 cc, karena ada 2 motor yang dihadirkan di kategori ini dengan tampilan mirip, yaitu SRV 250 AMT dan SRV 250 Libero.

Wajar kalau sekilas mirip, karena basis kedua motor itu ternyata sama, tapi kalau dilihat lebih mendalam tampilan keduanya memang berbeda.

Secara garis besar yang AMT lebih simpel, ramping dan kesannya ringan. Sementara Libero lebih gagah tapi kesannya berat dengan banyak komponen tambahan seperti *cover* suspensi depan, sampai bentuk palang pelek yang lebih padat.

Nah ketidaksamaan itu ternyata karena pasar yang dituju memang berbeda. Menurut Budi Kurniawan, *VP Branding & Marketing Communication* QJMotor Indonesia, yang AMT ditujukan untuk konsumen perempuan, sedangkan Libero untuk laki-laki.

Oiya SRV 250 AMT sudah pernah dites **OTOMOTIF**, tepatnya di edisi 9.XXXV. Apakah dengan tampilan yang berbeda memberikan impresi yang berbeda juga ketika dikendarai? Apalagi mengingat harganya berbeda cukup banyak.

Kalau SRV 250 AMT dibanderol hanya Rp 59,99 juta (OTR Jakarta), yang Libero Rp 71,79 juta (OTR Jakarta).

Yuk simak hasil tes SRV 250 Libero. Barangkali Anda masih bimbang untuk meminangnya. • Tim OTOMOTIF

DESAIN

Khas keluarga SRV, termasuk ada SRV 600, SRV 250 AMT maupun SRV 250 Libero alirannya tentu saja *sport cruiser* ala Harley-Davidson. Tapi ini versi hematnya, *hehee...*

Khas sebuah *cruiser*, dimensi Libero terlihat panjang dan ceper. Dan makin mirip Harley-Davidson karena dipersenjatai mesin *v-twin* dengan konfigurasi knalpot 2-2, yang *silencer*-nya model bertumpuk di sisi kanan dengan beda panjang.

Yang tampak sangat beda dari Libero dibanding AMT ada di beberapa bagian. Paling langsung ketara area kaki-kaki. Libero lebih kekar karena suspensi depan dikasih *cover* yang bentuknya mirip pedang, sehingga makin terlihat besar.

Berikutnya yang tampak beda adalah desain pelek, milik Libero model palang 6 mirip huruf U yang memberikan kesan padat. Beda dengan AMT yang model palang banyak.

Pindah ke belakang desain sepatbor yang lebih "gondrong" dan besar juga menambah kesan gambot.

Berikutnya yang tampak berbeda dan sekaligus jadi mirip Harley-Davidson adalah dari desain boks filter udara yang ada di sisi kanan mesin. Modelnya unik karena ada bagian yang transparan, sehingga elemen penyaring udaranya terlihat, kalau sudah kotor akan langsung terdeteksi.

Sisanya mirip AMT, seperti pijakan kaki yang model lebar dan panjang, kemudian setang *fatbar*, spion *bar end* dan penggerak akhir pakai *belt*, yang lagi-lagi seperti yang biasa ditemukan di Harley-Davidson.

Oiya kalau melihat ban, kesannya jadi seperti motor aliran *bobber*, karena lebar dan profilnya membulat. Ukurannya depan 130/90-16, sedang belakang 150/80-16.

Berikutnya yang juga menarik perhatian adalah bagian radiator, yang terpasang memanjang di bagian depan mesin, menempel di rangka. Keren karena dikasih *cover*, sehingga selain lebih aman dari potensi hantaman benda asing, juga menambah kesan padat berisi.

Yang bikin jelek adalah dudukan plat nomor depan, kurang rapi dan posisinya mengganggu sorot lampu utama.



Posisi berkendara tergolong santai



Knalpot standar berkonfigurasi 2-2, suaranya cukup *ngeblar*



FITUR & TEKNOLOGI

Sama seperti SRV 250 AMT, fitur dan teknologi yang jadi daya tarik utama di SRV 250 Libero adalah sistem transmisinya, yang pakai AMT atau Automated Manual Transmission, yaitu transmisi manual yang diotomatiskan, yang diotaki oleh TCU atau Transmission Control Unit.

Jadi dalam mesinnya masih pakai transmisi manual 6 percepatan, namun kerjanya digantikan oleh sistem yang bisa melakukan perpindahan gigi. Makanya di bagian bak kopling ada aktuator yang membantu mengopling, kemudian di bagian area as persneling ada aktuator yang bertugas melakukan pindah gigi.

Kemudian di area setang kiri terdapat tombol untuk pengaturan kinerja dari AMT. Pertama ada tombol bertuliskan D/M, ini untuk memilih mode berkendaranya otomatis (D/Drive), atau secara Manual kalau pilih M.

Ada juga tombol bertuliskan SET, yang ini untuk memilih *riding mode*, ada yang Standard dan Sport (S). Kemudian ada tuas dengan 2 ujung mirip tanduk di bagian bawah panel sakelar kiri. Yang bagian depan bertuliskan + untuk menaikkan gigi, yang belakang ada logo – tentu untuk menurunkan gigi.

Nah info dari sistem AMT tersaji di panel instrumen model bulat yang terpasang di setang. Di situ akan muncul tulisan D atau M dan juga bisa S, serta juga posisi giginya dari N (*neutral*) sampai gigi 6. Ada pula info kalau sistem AMT bermasalah, dengan logo seperti gir. Ada pula logo TCU untuk memperingatkan kalau otak AMT ada kendala.

Selain itu panel instrumennya tentu juga menampilkan info kecepatan, *takometer*, *fuelmeter*, *odometer*, *tripmeter*, jam, lampu sein, lampu jauh, lampu kota, ABS, TCS, *check engine* dan info peringatan *overheat*.

Sayangnya info utama yaitu kecepatan angkanya terlalu kecil, sehingga ketika berkendara agak sulit untuk memantaunya apalagi di kecepatan tinggi apalagi dalam kondisi panas terik! Makin susah dibaca!

Oiya untuk mengganti *odometer* atau *tripmeter* pakai tombol di setang kiri yang bertuliskan Select dan Enter. Sisanya ada sakelar lampu jauh-dekat dan *pass beam*, sakelar lampu sein, dan tombol klakson yang menemani tombol-tombol AMT.

Geser ke setang kanan, terdapat panel sakelar yang di sisi atas ada tombol TCS, tentu untuk mengaktifkan atau mematikan fitur yang mencegah terjadinya slip (Traction Control System). Lalu ada sakelar *engine cut off* yang menyatu dengan *starter*, satu lagi ada tombol hazard.

Masih di setang kanan tentu terdapat handel rem depan, yang tuasnya dilengkapi setelan 4 tingkat. Kemudian di setang kiri juga ada tuas tapi tentu bukan kopling karena pakai AMT, itu adalah tuas rem belakang! Jadi sistem remnya seperti skutik, keduanya ada di setang.

Tuas rem belakang juga dilengkapi setelan 4 tingkat, yang beda terdapat *parking brake lock*! Jadi meskipun pakai sistem rem hidraulis, tapi QJMotor berani memasang sistem pengunci rem, padahal biasanya dihindari untuk meminimalisir kemungkinan sil master remnya jebol. Fitur ini tentu sangat terpakai ketika sedang parkir di lokasi yang tidak rata.

Nah spesifikasi remnya cukup mumpuni, untuk depan andalkan cakram 280 mm yang dikawinkan dengan kaliper 4 piston tapi belum radial. Kalau belakang cakram 240 mm dengan kaliper 1 piston. Tentu saja juga dilengkapi sistem ABS di kedua roda.

Kinerja remnya sangat bisa diandalkan. Bukan yang sangat pakem, tapi empuk dan terasa pas untuk menjinakkan laju dari Libero.

Paling perlu adaptasi saja di awal pemakaian, karena secara naluri akan masih terbawa kebiasaan kalau mengendarai motor *sport* handel di setang kiri adalah kopling, bukan rem. Jadi kadang masih mau menarik khususnya ketika di kemacetan.

Di lain sisi, kedua kaki menganggur juga perlu pembiasaan. Rasanya seperti ada yang kurang karena di pijakan kaki kanan tidak ada tuas rem, di kiri juga tidak ada tuas persneling.

Oiya sistem ABS dan TCS tidak begitu sensitif, bukan yang model lewat polisi tidur saja tuas rem berdenyut atau mesin brebet. Baru terasa bekerja kalau benar-benar roda ada gejala mengunci, atau perbedaan putaran terlalu banyak.

Geser ke bagian penerangan, yang tentu semua sudah LED. Lampu utama bentuknya model bulat, tapi di dalamnya pakai model proyektor kotak berjejer, mengingatkan pada lampu utama Honda Scoopy terbaru. Di kanan kirinya ada DRL mirip tanda kurung.

Ketika menyala, lampu dekat ternyata satu buah yang di tengah. Sorotnya tentu putih, bentuknya pipih lebar dan tidak terlalu pekat. Kalau lampu jauh dinyalakan maka yang di kanan dan kiri menyala, akan menambah terang sisi atasnya tapi tidak selebar lampu dekat.

Untuk perjalanan dalam kota rasanya masih cukup, tapi kalau untuk keluar kota rasanya perlu lampu tambahan.

Sementara itu lampu rem bentuknya pipih, didampingi lampu sein bulat yang bentuk dan nyalanya sama dengan yang depan.

Oiya ada satu lagi fiturnya, yaitu *power outlet* model USB di dekat komstir sebelah kiri.



Filter udara yang melebar dan transparan



Panel instrumen yang terpasang di klem setang



Lampu utama bulat dengan DRL di kedua sisinya kayak tanda kurung



Rem belakang cakram 240 mm dengan kaliper 1 piston + ABS



FOTO: RIZKY

RIDING POSITION & HANDLING

Sebagai sebuah motor beraliran *cruiser*, wajar jika SRV 250 Libero punya jok yang sangat rendah, hanya 700 mm dari permukaan tanah. Itu lebih rendah dari jok Honda BeAT! Sehingga sangat ramah bagi yang tinggi badannya 150 cm sekalipun.

Joknya lebar dengan busa yang kenyal dan kulit yang lembut, sehingga nyaman diduduki, baru terasa mulai panas setelah 1 jam perjalanan. Beda dengan jok yang untuk penumpang, lebih ramping.

Posisi duduknya khas sebuah *cruiser*, cukup santai karena kaki ke depan, dikombinasi dengan setang tinggi dan lebar. Tapi di Libero ada minusnya, yaitu kaki kanan mentok boks filter udara yang desainnya melebar.

Oiya enaknya Libero dibanding kompetitor misal Morbidelli C252V, setangnya saat diraih masih terasa dekat, sehingga nyaman lantaran perut tidak terlalu tertekuk.

Dengan posisi duduk santai, tentu bikin nyaman baik untuk berkendara harian maupun perjalanan jauh. Apalagi ditunjang suspensi depan *upside down* yang karakter redamannya pas! Baik *compression* maupun *rebound* terasa empuk tapi tidak sampai bikin mengayun, pas bagi *Tester OTOMOTIF* yang berbobot 65 kg.

Sementara itu suspensi belakang yang dilengkapi setelan *preload* redamannya malah terlalu empuk. Kalau untuk harian jalan santai tidak jadi masalah, malah memberikan kenyamanan. Tapi lain cerita ketika dipakai ngebut, bagian belakang motor jadi terasa terlalu liar, rasanya goyang berlebihan. Mestinya *rebound* sedikit diperlambat. Sayang tidak ada setelannya.

Tantangan lain dari Libero adalah radius putar yang lebar, efek dari sudut belok setang yang sedikit dan jarak sumbu roda lebih dari 1,5 meter, yaitu 1.520 mm. Sehingga kurang lincah khususnya di perkotaan saat kondisi padat, tidak bisa selap-selip seperti kalau bawa skutik kecil.

Oiya meski pakai ban lebar dan bobot mencapai 167 kg, tapi *handling* Libero termasuk bagus, mudah dikendalikan tanpa ada gejala ngebuang atau susah belok, benar-benar nurut. Sehingga adaptasinya di awal tidak butuh lama.



Suspensi depan *upside down* 37 mm, tapi dikasih cover



Suspensi belakang yang karakternya terlalu empuk



Jok untuk pengendara lebar dan empuk, bagi pembonceng tapi sempit



Handling terasa ringan dan nurut

PERFORMA

Sebagai sumber penggerak, SRV 250 Libero andalkan mesin *v-twin* berkapasitas 249 cc, injeksi, berpendingin cairan. Yang menarik perhatian, ukuran *bore* x *stroke* persis milik Honda Sonic 125 atau CS1, yaitu 58 x 47,2 mm.

Tenaga maksimalnya tidak terlalu besar untuk ukuran mesin hampir 250 cc 2 silinder, yaitu 27,5 dk di putaran 9.000 rpm, torsi maksimalnya 23 Nm di 8.000 rpm.

Jika diamati memang bukan performa yang diutamakan, tapi tampilan mesin *v-twin* yang besar dan padat sebagai penguat konsep *cruiser*, dan suaranya. Meski pakai knalpot standar, suaranya tergolong mantap, sudah tergolong *ngeblar*.

Karakter mesinnya punya torsi yang kuat di putaran bawah sampai menengah, kemudian tengah ke atas cenderung datar. Getaran di putaran rendah tergolong minim, baru terasa di kitiran tinggi.

Panas mesin termasuk sedang, meski silinder yang belakang dikangkangi kaki, tapi tidak sampai yang bikin kaki dan badan kegerahan meski di kondisi siang yang panas. Baru akan terasa lebih hangat ketika kipas radiator bekerja menurunkan suhu *coolant*, sehingga ada embusan udara hangat ke area kaki.

Bagaimana dengan impresi ketika berkendaranya karena pakai AMT? Tentu saja secara garis besar jadi simpel! Naik motor yang kesannya gagah tapi seperti bawa skutik, tinggal gas dan rem tidak perlu ngopling maupun memindah gigi secara mekanis.

Oiya cara pakainya simpel, setelah mesin menyala tinggal pilih mode mau D atau M, kemudian untuk memulai jalan harus memasukkan gigi 1 terlebih dahulu, dengan cara menekan tombol bertuliskan + pakai jari telunjuk kiri.

Setelah itu kalau pakai mode otomatis (D) maka motor akan melakukan perpindahan gigi secara mandiri. Kalau pakai *riding mode* Standard, maka TCU akan menaikkan gigi setiap putaran mesin menyentuh 5.000 rpm. Tapi kalau pakai yang Sport (S), maka pindah giginya di 6.000 rpm.

Efeknya kalau pakai yang Standard terasa lebih kalem, lebih cepat pindah giginya, bertujuan agar lebih hemat konsumsi bensin. Beda ketika pakai yang S, maka sedikit lebih agresif, cocok dipakai saat butuh lebih sigap tapi tetap malas pindah gigi secara manual.

Nah ciri khas perpindahan transmisi AMT seperti halnya di beberapa mobil Suzuki juga bisa dirasakan di Libero, yaitu ada ayunan setiap saat naik gigi, diiringi suara knalpot yang seperti pembakaran terputus. Tentu saja sebagai proses agar pindah gigi bisa dilakukan.

Sementara ketika pakai mode yang Manual atau M, proses pindah gigi mesti dilakukan sendiri dengan menekan tombol tadi. Menambah tentu tekan yang +, kalau mengurangi yang -. Nah enaknya kalau dilakukan manual, proses pindahnya justru lebih halus, ayunan jauh lebih minim.

Dan karena tidak pakai patokan putaran mesin, justru pakai M ini lebih nyaman. Misal ketika mau menyalip atau menanjak bisa digeber sampai berhasil dulu, baru naik gigi. Beda dengan ketika pakai mode D, saat menyalip atau menanjak bisa tiba-tiba pindah gigi yang membuat momentum jadi terputus.

Tapi pakai mode Manual juga ada catatannya, yaitu ada kecepatan minimal untuk bisa naik gigi. Misal dari gigi 1 ke 2 belum bisa dilakukan jika masih di bawah 18 km/jam. Patokannya adalah mendekati kecepatan dengan angka depan sesuai giginya. Jadi kalau gigi 3 saat hampir 30 km/jam, gigi 4 hampir 40 km/jam dan seterusnya. Kalau di bawah itu meski tombol ditekan gigi tidak mau naik.

Kemudian juga ada maksimal putaran mesin yang bisa diraih. Meski angka takometer sampai 12.000 rpm, nyatanya di 9.000 rpm sudah *limiter*.

Yang canggih TCU pun sudah mengkalkukasi agar kinerja mesin dan kopling tidak terlalu berat, yaitu posisi gigi akan diturunkan secara otomatis meski pakai mode yang M.

Patokannya pun mudah, mendekati angka minimal sesuai giginya. Misal dari gigi 6 otomatis turun ke 5 jika kecepatan turun sampai 52 km/jam, kemudian otomatis turun ke gigi 4 jika sudah 42 km/jam, demikian seterusnya.

Dan sebaliknya, meski dalam posisi pakai *riding mode* D, tuas transmisi pun tetap bisa dimainkan misal mau lebih cepat naik atau turun gigi.

Bagaimana dengan akselerasinya? Ternyata meski pakai AMT tidak kalah kalau dibanding kompetitor yang masih manual, contoh Keeway Benda V252C atau Morbidelli C252V, catatan waktunya 11-12.

Hasil pengetesan pakai Racebox menunjukkan 0-60 km/jam 4,07 detik, 0-100 km/jam 11,6 detik, 0-201 meter 10,95 detik, 0-402 meter 17,7 detik. Cukup cepat kan? Untuk harian atau turing rasanya lebih dari cukup.

Sebagai perbandingan Morbidelli C252V 0-60 km/jam 4,06 detik, 0-100 km/jam 11,84 detik. Tuh mirip kan? Dan catatan di atas ternyata lebih responsif dibanding SRV 250 AMT. Tampaknya mesin Libero diset lebih sigap karena pasarnya adalah kaum lelaki.

Tapi kalau membahas *top speed*, untuk ukuran motor 250 cc rasanya memang tidak terlalu tinggi, ternyata mentok 133 km/jam saja. Sedang di Racebox tercatat 124 km/jam. Ada deviasi sebesar 7,2%, sangat sedikit melesetnya.

Data Tes	
0-60 km/jam	4,07 detik (@43 m)
0-100 km/jam	11,6 detik (@218 m)
0-201 m	10,95 detik (@97,9 km/jam)
0-402 m	17,7 detik (@113,7 km/jam)
Top speed di speedometer	133 km/jam
Top speed di Racebox	124 km/jam
Konsumsi bensin	25 km/l

KONSUMSI BENSIN

Bermesin 250 cc *v-twin* dengan transmisi AMT berapa konsumsi bensin rata-ratanya ketika dipakai harian? Dites pakai metode *full to full* ternyata rata-rata dapat 25 km/liter. Dengan catatan pakai bahan bakar RON 92, dan gaya berkendara agresif serta tidak ada batasan kecepatan, sesuai dengan kondisi jalan saja.

Dengan kapasitas tangki 13,5 liter, artinya sekali isi tangki penuh bisa untuk menempuh jarak sekitar 337,5 km. Cukup jauh ya? Kira-kira dari Jakarta sampai Tegal lebih sedikit.



Tombol untuk AMT ada di setang kiri



Di setang kanan ada tombol pengatur TCS



Pijakan kaki model lebar dan panjang, tapi tanpa tuas



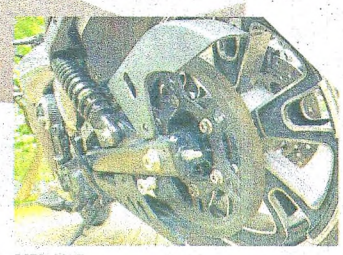
Radiator dikasih cover membuat tampilan lebih rapi dan padat



Tangki bensin berkapasitas 13,5 liter, cukup besar

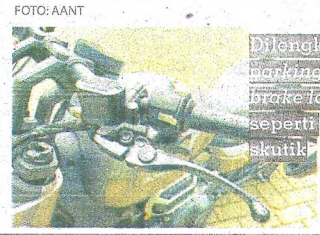


Bak kopling bagian atas ada aktuator untuk mengopling



Penyaluran akhir pakai sabuk seperti Harley-Davidson

FOTO: AANT



Dilengkapi *parking brake lock* seperti skutik

Data Spesifikasi

Tipe mesin: 4 langkah 2 silinder v-twin 4 katup, injeksi, berpendingin cairan, Kapasitas: 249 cc, Bore x stroke: 58 x 47,2 mm, Tenaga maksimal: 27,5 dk (20,5 kW) @ 9.000 rpm, Torsi maksimal: 23 Nm @ 8.000 rpm, Sistem penyalaan: elektrik, Kopling: Basah pelat majemuk AMT 6 percepatan, Suspensi depan: upside down, Suspensi belakang: ganda, Ban depan: 130/90-16 , Ban belakang: dan 150/80-16, Rem depan: cakram 280 mm kaliper 4 piston + ABS, Rem belakang: cakram 240 mm kaliper 1 piston + ABS, P x L x T: 2.110 x 850 x 1.100 mm, Tinggi jok: 700 mm, Jarak terendah: 160 mm, Jarak sumbu roda: 1.520 mm, Bobot basah: 167 kg, Kapasitas tangki: 13,5 liter.

Honda ADV160 RoadSync 2025

DARI MASA DEPAN?

"SUSPENSI BELAKANG MONOSHOCK JADI TERLIHAT SPORTY"

Seperti biasa, ketika *launching* motor baru, PT Astra Honda Motor (AHM) selalu menampilkan versi modifikasinya. Begitu juga ketika merilis Honda ADV160 RoadSync minggu lalu, motor baru ini dapat sentuhan modifikasi bertema *SUV Street Concept*.

Secara garis besar skutik 160 cc ini diasosiasikan mirip mobil *Sport Utility Vehicle* (*SUV*) yang gagah. Tapi khusus pada modifikasi kali ini, arahnya lebih condong ke motor harian jalan raya.

Makanya, ban diganti *pattern* aspal, bukan lagi pakai kembangan *dual purpose*. Bukan cuma itu, detail-detailnya juga cocok banget diajak *sunmori* membelah jalanan kota.

Yuk sama-sama kita lihat detailnya. • Popo



FOTO: POPO

MONOSHOCK!

Salah satu yang paling bikin beda adalah suspensi belakangnya, dari peredam kejut ganda diubah jadi *monoshock* yang posisinya ada di tengah. Untuk pengerjaannya, Abraham Simatupang dari Batakastem mendapat kepercayaan untuk melakukan modifikasi ini.

"*Monoshock* ini sesuai konsep *street SUV*, mengedepankan gaya di jalan raya. Dengan suspensi baru ini, area belakang jadi lebih terekspos," bukanya.

Pria ramah yang *workshop*-nya ada di Pamulang, Tangerang Selatan ini harus membuat *bracket* baru untuk *monoshock* RCB DB-2 Line.

Bracket yang bawah ada pipa besi mirip huruf U di atas *crankcase*. Di bagian belakang, pipa 7/8 inci ini terikat kuat ke dudukan sokbreker standar. Sedang di bagian atas, dibuatkan pipa melintang di antara *subframe* kanan dan kiri, menjebol sebagian *box* bagasi.

Yup, bagasi 30 liternya jadi dikorbankan karena ruangnya berkurang. Bukan cuma bagasi, *air filter* bawaan motor juga harus dilengserkan. Meski begitu, hasilnya membuat bagian buritan terlihat seksi sekali.

Apalagi sepatbor belakang ditanggalkan diganti dengan yang ukurannya lebih mini buatan Batakastem. Keren!

Apakah ini akan jadi masa depan ADV160 versi produksi masal? Pakai suspensi tunggal agar terlihat lebih *sporty*? Kita tunggu saja, siapa tahu benar-benar jadi kenyataan ya!



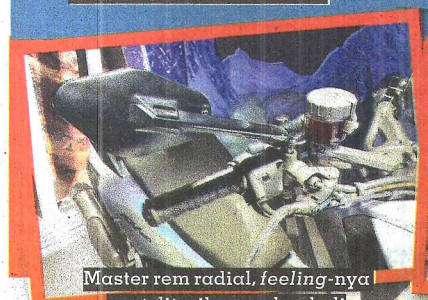
Box filter udara juga harus ditanggalkan. Gantinya pakai model tabung



Dudukan bawah *monoshock* pakai pipa 7/8 inci dipasang di *swing arm* dan *crankcase* CVT standar



Bagasi dijebol demi dudukan atas suspensi *monoshock*



Master rem radial, *feeling*-nya saat ditarik empuk sekali



Panel step floor ini adalah aksesori resmi Honda



DETAIL PROPER MATIC

Detail kecil juga diperhatikan. Untuk urusan yang satu ini *part* khas modifikasi *proper matic* sengaja dipasang. Dipilih yang fungsional sekaligus bisa mendongkrak tampilan. Dari depan, suspensi diganti *upside down* dari Scarlet.

Sedang roda, pelek asli belang depan 14 inci, belakang 13 inci, kali ini dibuat sama. Pakai pelek RCB SP800 14 inci di kedua roda, tampilan roda belakang jadi makin padat setelah ban Maxxis S98 dipasang. Depan lebar 110/80-14, sedang belakang 130/70-14.

Oiya meski padat tapi enggak terlihat bantat, *engine mounting* dibuat lebih mundur 7 cm, hasilnya proporsi motor secara keseluruhan jadi enak dilihat. Mantap!

Perangkat pengereman juga kena sentuhan. Depan dipasang kaliper 4 piston dari RCB, sedang belakang cukup 2 piston saja. Masternya pilih tipe radial RCB RS1 Carbon, *feeling*-nya saat tuas ditarik empuk banget. Di area kemudi ada yang bikin pangling, setang *tapered* dilengserkan diganti produk *aftermarket*.

Genuine accessories Honda juga terpantau ikut dipasang. Seperti *sticker* bermotif *forged carbon* di tutup tangki dan bodi belakang. Ada cover pelindung bodi samping sampai garnis di tutup radiator dan pijakan kaki.



Part kecil ini melindungi bodi samping dari benturan



Bukan *carbon forged* beneran, cuma *sticker*



Rem depan pakai kaliper 4 piston dari RCB



Pelek RCB depan belakang pakai diameter sama, 14 inci



Headlamp standar diberi DRL tambahan, *windscreen* diganti warna *smoke*



Bodi samping baru kena sentuhan ringan, ada tambahan kisi-kisi kecil



Suka setang seperti ini atau standarnya?



Warna bodi putih agak lembayung seperti mutiara



Knalpot Arrow bikin tampilan lebih *sporty*

Data Modifikasi

Master rem : RCB RS1 Carbon, Kaliper depan : RCB R1 4P, Kaliper belakang : RCB R55 2P, Slang rem : RCB S Series, Monosok : RCB DB-2 Line, Suspensi depan : Upside Down Scarlet, Handgrip : RCB AHG-88, Pelek : RCB SP800 14", Ban depan : Maxxis S98 110/80-14, Ban belakang : Maxxis S98 130/70-14, Lampu belakang : JPA, Extended Engine Mounting 7 cm : Batakastem, Custom Short Rear Fender : Batakastem, Custom RR Monoshock Mounting : Batakastem, Air Scoop : AHM Accessories, Rear Pad : AHM Accessories, Garnish Radiator : AHM Accessories, Aluminium Handlebar : AHM Accessories, Panel Step Floor : AHM Accessories, Garnish Front : AHM Accessories, Side Pad Rubber : AHM Accessories, Center Pad : AHM Accessories.



Dampak BI Rate Turun

BUNGA KREDIT KENDARAAN DIPANGKAS?

Bank Indonesia (BI) kembali menurunkan *rate* (BI Rate) pada 17 September 2025 kemarin sebesar 25 basis *point* menjadi 4,75%. Berdasarkan data yang diumumkan BI di *website* bi.go.id, sejak awal 2025, BI Rate telah turun sebanyak 100 basis poin.

Sebagai informasi, BI Rate merupakan acuan suku bunga di Indonesia. Dengan turunnya BI Rate, memberikan dampak bunga tabungan dan deposito bisa menurun. Di sisi lain bunga pinjaman akan lebih murah. Sehingga diharapkan mendukung konsumsi dan investasi.

Penurunan suku bunga ini disambut baik pelaku pasar khususnya lembaga pembiayaan. Suwandi Wiratno, Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia (APPI) mengatakan, sebagian besar dana yang digunakan lembaga pinjaman termasuk pembiayaan pembiayaan kredit kendaraan berasal dari pinjaman bank.

"Dengan penurunan ini, diharapkan suku bunga yang diterapkan pihak bank ke lembaga pembiayaan akan turun, dan lembaga akan menyesuaikan suku bunga kepada debitur," bilang Suwandi.

Untuk saat ini, menurut Suwandi suku bunga yang diterapkan pihak lembaga pembiayaan kepada debitur beragam. Bunga kredit untuk kendaran berkisar 6% hingga 9% per tahun.

"Sehingga harapannya dengan turun lagi, dan menjadi insentif bagi debitur yang ingin membeli kendaraan baru," bilangnya.

Suwandi mengaku, pada periode Januari hingga Juli 2025, pertumbuhan pinjaman kredit kendaraan hanya tumbuh 1,7 persen dibanding tahun sebelumnya. "Target kami di angka 6 persen. Memang berat, jika melihat sisa waktu yang ada. Tapi kami tetap optimis," bilangnya.

Untuk kinerja kredit macet, menurut Suwandi masih dalam rentang yang normal. Non performing Loan (NPL) berkisar 2,5 persen dari total kredit yang ada. "Cukup bagus, karena memang saat ini *approval* kredit dilakukan dengan ketat, seperti melihat *track record* debitur melalui SLIK OJK. Jadi debitur memang terseleksi," tutupnya. • Hend

"Dengan penurunan ini, diharapkan suku bunga yang diterapkan pihak bank ke lembaga pembiayaan akan turun, dan lembaga akan menyesuaikan suku bunga kepada debitur,"

Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia Suwandi Wiratno

DISAMBUT POSITIF PRODUSEN & DEALER

Turunnya BI Rate disambut positif pelaku industri dan jaringan penjual mobil baru. Auto2000 misalnya menganggap penurunan suku bunga Bank Indonesia diharapkan membantu meningkatkan pasar otomotif.

"Kami sebagai dealer tentu suku bunga yang lebih rendah adalah hal positif," ungkap Anton Jimmi Suwandy, CEO Auto2000.

Namun menurut Anton ketika BI Rate turun tidak serta merta langsung suku bunga kredit akan turun. "Perlu waktu untuk aktual bunga mengalami perubahan," ungkapnya.

Di luar kondisi ini, bilang Anton sebenarnya bank atau perusahaan *financing* sudah memberikan juga paket dengan bunga ringan. "Hal ini membantu dalam menstimulus pasar penjualan," katanya.

PT Honda Prospect Motor (HPM) menyambut positif keputusan Bank Indonesia yang kembali menurunkan suku bunga acuan (BI Rate).

"Hal ini berdampak positif pada penjualan mobil karena suku bunga pinjaman bisa menjadi lebih rendah, sehingga cicilan kredit mobil lebih terjangkau," ujar Yusak Billy, *Sales & Marketing and After Sales Director* HPM, Minggu (21/9/2025).

Billy menambahkan, kondisi tersebut bisa menjadi pemicu meningkatnya daya beli masyarakat yang sedang berencana membeli kendaraan baru. "Hal ini mungkin akan berpotensi meningkatkan daya beli konsumen yang ingin membeli mobil ya," sambungnya. • Wisnu



"Hal ini berdampak positif pada penjualan mobil karena suku bunga pinjaman bisa menjadi lebih rendah, sehingga cicilan kredit mobil lebih terjangkau,"

Sales & Marketing and After Sales Director HPM Yusak Billy

PENJUALAN MOBIL & MOTOR MASIH TURUN

Meski sejak Januari 2025 BI Rate telah turun 1 persen, dari sebelumnya 5,75% menjadi 4,75%, namun faktanya, penjualan kendaraan bermotor masih cukup tertekan. Data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) menyebutkan penjualan mobil per Agustus 2025 masih turun dibandingkan periode sama pada tahun sebelumnya.

Wholesales periode Januari hingga Agustus 2025 hanya menyentuh angka 500.952 unit, turun 10,6 persen dibandingkan periode yang sama tahun lalu dengan angka 560.619 unit.

Sementara data Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), sepanjang Januari-Agustus 2025 distribusi domestik yang diisi merek Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, dan TVS mencapai 4.269.718 unit. Jumlah tersebut turun sekitar 1,7 persen atau setara 74.063 unit dari periode sama tahun lalu yang mencapai 4.343.781 unit.

Johannes Loman, Ketua Umum AISI masih optimis terhadap penjualan hingga akhir tahun, target distribusi domestik masih di kisaran 6,4-6,7 juta unit. Sementara Kukuh Kumara, Sekretaris Umum GAIKINDO masih optimis target 850.000 unit tahun ini akan tercapai.

Semoga ya!

SUKU BUNGA KREDIT DISESUAIKAN

Penurunan suku bunga acuan Bank Indonesia (BI) atau BI Rate, dipandang sebagai angin segar bagi industri pembiayaan, termasuk di dalamnya berkaitan dengan sektor otomotif.

Adira Finance menilai, kebijakan ini berpotensi memberikan dampak signifikan pada biaya kredit yang lebih terjangkau bagi konsumen.

Hal tersebut disampaikan Niko Kurniawan, Direktur *Sales, Service and Distribution* Adira Finance. Ia mengatakan, penurunan suku bunga BI akan efektif jika benar-benar ditransmisikan ke industri keuangan, terutama dari bank kepada perusahaan pembiayaan.

"Pendapat saya, penurunan suku bunga acuan dari BI akan sangat membantu jika sudah dapat ditransmisikan ke penurunan biaya pinjaman dari bank kepada peminjam seperti perusahaan-perusahaan, termasuk *finance company* seperti Adira Finance dan lain-lain," ujar Niko saat dihubungi, Senin (22/9/2025).

Dengan begitu, Ia menilai beban biaya pinjaman dari perusahaan pembiayaan akan berkurang. Kondisi ini otomatis berdampak pada turunnya *cost of fund*, yang bisa segera diteruskan menjadi penurunan biaya kredit bagi konsumen.

"Sehingga dengan biaya pinjaman yang menurun, *cost of fund* kami menurun juga. Sehingga bisa secepatnya ditransmisikan ke penurunan biaya *lending* atau biaya bunga konsumen jika hendak mengambil kredit atau pinjaman ke *finance company*," jelasnya.

Niko menambahkan, penurunan bunga kredit bakal membuat pembiayaan kendaraan semakin terjangkau. Hal ini diharapkan mampu mendorong lebih banyak masyarakat untuk mengambil kredit kendaraan bermotor.

"Dengan penurunan biaya kredit atau pinjaman tersebut, diharapkan makin banyak orang yang mampu untuk mengambil kredit karena bunga semakin murah, dan ujungnya *market* otomotif akan makin membaik," katanya.

Niko menegaskan bahwa penurunan suku bunga acuan dari BI adalah langkah positif yang akan sangat mendukung pertumbuhan pembiayaan, yang di dalamnya juga terkait industri otomotif. "Jadi kesimpulannya penurunan BI *Rate* akan sangat membantu ya," tutupnya. • Naufal



FOTO: DOK. OTOMOTIF



Peluncuran Suzuki XL7 Hybrid Alpha Kuro

ADA 9 PENYEMPURNAAN

Suzuki Indonesia resmi meluncurkan varian terbaru dari mobil SUV andalannya, Suzuki XL7, dengan menghadirkan Suzuki XL7 Hybrid Alpha Kuro pada Jumat, (19/9/2025).

Peluncuran model terbaru ini dilakukan sebagai bagian dari strategi Suzuki dalam memperkuat segmen SUV *hybrid* di pasar otomotif Indonesia yang terus berkembang.

XL7 Alpha Kuro hadir dengan tampilan lebih *sporty* dan elegan, menyasar konsumen yang menginginkan kendaraan tangguh dengan sentuhan gaya premium.

Hal itu seperti disampaikan oleh Presiden Direktur PT Suzuki Indomobil Sales (SIS) Minoru Amano.

"Respons terhadap New XL7 Hybrid sangat luar biasa, hal ini terlihat dari peningkatan pangsa pasar kami yang stabil dari 12 persen pada 2020 hingga mencapai 16 persen pada saat ini. Untuk itu kami menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pelanggan Suzuki Indonesia atas kepercayaan dan dukungan terhadap produk istimewa ini," kata Minoru di Jakarta, Jumat (19/9/2025).

"Untuk itu kami membuka lembaran baru dalam perjalanan tersebut. Dengan penuh kebanggan saya mempersembahkan anggota terbaru dari keluarga New XL7 Hybrid yakni Suzuki New XL7 Hybrid Alpha Kuro," sambungnya.

Menurutnya varian terbaru ini menghadirkan sembilan penyempurnaan utama yang mempertegas tampilan elegan sekaligus berkarakter kuat dengan sentuhan hitam. Tersedia dalam tiga varian warna menarik, yaitu Cool Black, Savanna Ivory–Black (*Two Tone*), dan Snow White Pearl–Black (*Two Tone*).

Untuk pasar Jakarta, Suzuki mematok harga Rp 312,2 juta *on the road* (OTR) Jakarta untuk varian Cool Black. Sementara dua varian warna *two tone*, yakni Savanna Ivory–Black dan Snow White Pearl–Black, masing-masing dibanderol seharga Rp 314,2 juta OTR Jakarta. • Adam



Suzuki XL7 Hybrid versi Alpha Kuro

FOTO: RADIT

Peluncuran Mitsubishi Fuso Fighter X FM65F

DIJUAL RP 943,5 JUTA

PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) resmi meluncurkan Mitsubishi Fuso Fighter X FM65F, varian Tractor Head 4x2 yang ditujukan untuk kebutuhan logistik dan distribusi, terutama angkutan kontainer. Model ini dijual dengan harga Rp 943,54 juta (*off the road*), dengan pengiriman ke dealer mulai Oktober 2025.

Varian anyar ini hadir untuk memperkuat posisi Mitsubishi Fuso di segmen kendaraan niaga, sekaligus menjadi penantang langsung bagi Isuzu Giga dan Hino Ranger yang lebih dulu bermain di pasar Tractor Head 4x2.

Daisuke Okamoto, Presiden Direktur KTB, menyebut kehadiran Fighter X FM65F lahir dari aspirasi konsumen yang telah lama menantikan varian ini.

"Banyak konsumen setia Mitsubishi Fuso di sektor logistik yang menunggu Tractor Head 4x2. Dengan pengalaman puluhan tahun dan semangat inovasi, kami menghadirkan produk yang telah melalui berbagai uji kualitas berstandar tinggi dengan fokus pada kebutuhan konsumen," jelasnya di Jakarta, Jumat (19/9/2025).

Dari sisi performa, Fighter X FM65F dibekali mesin bertenaga maksimal 270 PS berpenggerak 4x2 dengan torsi maksimum 90 Kg.m. Transmisi EATON 9 percepatan dipasangkan dengan gardan tipe R12T yang diklaim tangguh dan mampu menopang kebutuhan operasional berat.

Aji Jaya, *Sales and Marketing Director* KTB, menambahkan bahwa model ini sudah diuji langsung bersama konsumen sebelum peluncuran. "Kami melibatkan konsumen dalam pengujian di lapangan, dan hasilnya sangat positif. Ada tiga hal utama yang diapresiasi, yakni tenaga, konsumsi bahan bakar yang sesuai ekspektasi, serta kenyamanan berkendara," ungkap Aji.

Soal kenyamanan, Fighter X FM65F dibekali ruang kabin lega, kursi pengemudi dengan *air suspension*, hingga suspensi yang ditingkatkan. Dari sisi keselamatan, tersedia sistem pengereman ABS, serta Tractor Head Kit lengkap seperti *heavy duty coupler, rotary lamp, tire stopper*, dan SUPD (Side Under Protective Device).

Dengan dimensi panjang 5.925 mm, lebar 2.470 mm, dan tinggi 2.860 mm, truk ini memiliki radius putar 6,4 meter yang memudahkan manuver di area operasional terbatas. Maximum Gross Vehicle Weight atau Berat Kotor Kendaraan Maksimum dari model terbaru ini diklaim mencapai 36 ton.

Peluncuran Fighter X FM65F juga bertepatan dengan perayaan 55 tahun Mitsubishi Fuso di Indonesia. Sepanjang Januari-Agustus 2025, Mitsubishi Fuso masih memimpin pasar kendaraan niaga dengan pangsa 39 persen.

Okamoto menegaskan, Fighter X FM65F menjadi simbol konsistensi Mitsubishi Fuso untuk terus menghadirkan solusi bisnis di Tanah Air. "Produk ini adalah wujud komitmen kami untuk terus tumbuh bersama konsumen dan menjadi Andalan Bisnis Sejati di sektor logistik Indonesia," tutupnya. • Wisnu



FOTO: WISNU



Mitsubishi Fuso Fighter X FM65F dijual Rp 943,54 juta (*off the road*)

OTOKLUB

Terios Rush Club Indonesia (TeRuCI)

SAROHA HITA DI TAO TOBA

Komunitas Terios Rush Club Indonesia (TeRuCI) merayakan ulang tahun ke-18, dengan menggelar acara akbar di kawasan Danau Toba, Sumatera Utara (4-8/09). Acara ini bertajuk "Saroha Hita Di Tao Toba" yang artinya "Kita Bersama di Danau Toba".

Bukan hanya jadi ajang silaturahmi, tetapi juga kesempatan bagi para anggota untuk merasakan langsung pengalaman berkendara dengan teknologi *hybrid*. Selama 5 hari acara ini digelar dihadiri oleh sekitar 250 anggota dengan 120 unit kendaraan, yang berasal dari 32 *chapter* TeRuCI di seluruh Indonesia.

Kehadiran salah satu komunitas otomotif terbesar ini tentu saja menarik perhatian banyak pihak. Sebelum memulai perjalanan, para anggota TeRuCI berkumpul di Auto2000 Gatot Subroto, Kota Medan.

Di sana, mereka diberikan edukasi mendalam dan kesempatan untuk mencoba langsung teknologi Hybrid Electric Vehicle (HEV) melalui unit Toyota Innova Zenix HEV. Pengalaman ini menjadi poin penting dalam acara ini, mengingat semakin tingginya minat masyarakat terhadap kendaraan ramah lingkungan.

Untuk memastikan kelancaran perjalanan, seluruh kendaraan juga menjalani servis bersama sebelum menuju Danau Toba. Hal ini menunjukkan komitmen TeRuCI terhadap keselamatan dan kenyamanan para anggotanya.

Budhy Prihantoro, Kumendan Pusat TeRuCI, menyampaikan apresiasinya atas partisipasi anggota yang sangat tinggi. Ia juga menyoroti antusiasme terhadap teknologi *hybrid*.

"Hadirnya kendaraan *hybrid* pada kegiatan kali ini mencerminkan antusiasme para anggota yang mulai tertarik untuk memilikinya. Menurut kami, *hybrid* menjadi pilihan tepat untuk mobilitas masyarakat Indonesia saat ini," kata Budhy.

"Antusiasme tersebut semakin terasa ketika para *member* berkesempatan merasakan kenyamanan sekaligus efisiensi bahan bakar Innova Zenix HEV selama perjalanan dari Medan menuju Toba, berkat dukungan dari Auto 2000 Gatot Subroto Medan," imbuhnya.


ISTIMEWA

Acara ulang tahun ke-18 ini juga membuktikan solidnya kebersamaan komunitas yang telah berdiri hampir dua dekade ini. Dengan 4.139 anggota resmi, TeRuCI terus berkembang dan berkomitmen pada nilai-nilai sosial dan lingkungan.

Perayaan ini pun mendapat dukungan dari Pemerintah Kabupaten Dairi dan tokoh adat setempat. Rangkaian acara TeRuCI Anniversary ke-18 ini didukung oleh berbagai pihak, mulai dari Toyota Astra Motor, Auto2000 Medan Gatot Subroto, Astra Daihatsu Motor, TCD Asia Pacific Indonesia juga Asia Asia.

Selain itu ada juga support dari NGK, Garda Oto, HSR Wheel, Cool Plus, dan mitra lainnya. • Dida

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.

Perlakuan Mesin Bore Up

PERLU INREYEN ATAU TIDAK?



FOTO: DOK. OTOMOTIF

Memperbesar kapasitas mesin lewat *bore up* jadi salah satu cara praktis untuk meningkatkan performa mesin motor. *Bore up* sendiri adalah memperbesar kapasitas mesin motor, dengan mengganti piston bawaan dengan yang berdiameter lebih besar.

Selain mengganti piston jadi lebih besar, diameter *liner* atau *boring* di blok silinder juga harus diperbesar menyesuaikan dengan ukuran piston baru.

Nah, salah satu hal yang sering ditanyakan setelah *bore up*, apakah mesin harus kembali melewati masa *inreyen*?

Tjiou Sui Lin yang akrab dipanggil Ko Yonk selaku bos bengkel sekaligus toko variasi Yonk Jaya Motor kasih jawaban. Menurutnya, perlu atau tidaknya lakukan *inreyen* setelah *bore up* mesin motor tergantung dari cara lakukan *bore up*-nya.

"Kalau *bore up* pakai satu set paketan *bore up* dari produk *aftermarket*, itu tinggal gas aja tidak perlu *inreyen*. Seperti kami untuk Yamaha XMAX itu pakai paket *bore up* dari TDR. Selesai pasang bisa langsung dipakai turing," buka Ko Yonk saat ditemui ***OTOMOTIF***.

Ko Yonk menyebut paketan *bore up* dari produsen *aftermarket* tidak perlu inreyen karena komponen yang disiapkan sudah didesain untuk langsung pakai. Makanya seperti bahan, celah antara komponen dan hal lainnya sudah disesuaikan agar tidak perlu *inreyen* lagi.

"Untuk paket *bore up aftermarket* umumnya pakai bahan yang lebih bagus dari bawaan. Blok silindernya sudah bahan *ceramic*, piston sudah *forged*. Jadi habis pasang tinggal gas saja," ungkap Ko Yonk yang tokonya di Jl. Ahmad Yani No. 358, Batununggal, Bandung, Jawa Barat.

Lain halnya jika *bore up* dilakukan dengan memperbesar *boring* atau *liner* bawaan motor di bengkel bubut. Menurutnya *bore up* dengan cara ini tetap butuh *inreyen* agar *boring* dan piston baru bisa saling menyesuaikan setelah dipasang.

"Kalau *bore up*-nya masih pakai komponen bawaan yang diperbesar tetap harus *inreyen*. Memang praktisnya sekarang pakai paket *bore up* dari *aftermarket* saja," tuturnya.

> *"Kalau bore up-nya masih pakai komponen bawaan yang diperbesar tetap harus inreyen..."*
>
> **owner Yonk Jaya Motor, Ko Yonk**

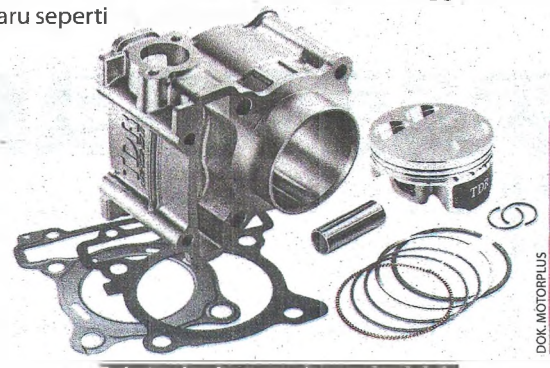
PROSES PENYESUAIAN

Inreyen sendiri adalah proses *break-in* atau penyesuaian awal komponen mesin baru seperti *boring* dan piston agar saling beradaptasi. Tujuannya untuk memberi waktu pada komponen yang bergesekan menjadi lebih rata sehingga usia pakai tinggi dan bekerja optimal.

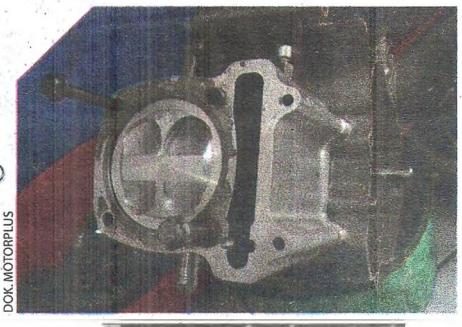
Biasanya, saat penggantian komponen dalam mesin yang bergesekan seperti piston dan *liner* mesin akan terasa lebih berat saat digunakan. Itu terjadi karena gesekan antara keduanya masih besar. Makanya selama proses adaptasi kedua komponen ini butuh *inreyen* atau perlakuan khusus.

Inreyen biasa dilakukan dengan menjaga putaran dan kecepatan mesin tidak terlalu tinggi, tidak membawa beban berat dan tidak melakukan hal-hal yang memperberat kerja mesin.

Sekarang sudah terjawab, jadi tidak semua mesin motor yang dilakukan *bore up* wajib untuk *inreyen*. *Bore up* menggunakan paketan dari produsen *aftermarket* umumnya tidak butuh *inreyen* lagi. Bahkan, Yonk Jaya Motor kasih garansi sampai 1 tahun untuk hasil *bore up* di bengkelnya. • Nurul



Pakai paket *bore up aftermarket* lebih praktis, tidak perlu *inreyen*



DOK. MOTORPLUS

Ukuran piston diperbesar untuk meningkatkan kapasitas dan tenaga mesin



Fenomena Campur Oli Mesin dengan Minyak Goreng

FOTO: DOK. MOTORPLUS

AWAS BANYAK NEGATIFNYA

Belakangan ramai pemilik motor yang mencampur oli mesin motor dengan minyak goreng. Ada anggapan kalau oli mesin motor yang dicampur dengan minyak goreng membuat suara mesin jadi halus dan tarikan motor tambah enteng.

Namun, benarkah ada efek langsung dari penambahan minyak goreng ke oli mesin? Atau apa yang dirasakan cuma sugesti semata? Untuk membuktikan itu, peneliti Lembaga Minyak dan Gas Bumi (Lemigas) kasih penjelasan.

"Minyak goreng memang dapat digunakan sebagai pelumas. Tapi tidak digunakan secara langsung melainkan sebagai bahan baku biopelumas," ucap Muhammad Fuad, peneliti Balai Pengujian Minyak dan Gas Bumi Lemigas.

Fuad menjelaskan, biopelumas biasanya digunakan pada aplikasi mesin khusus. Seperti mesin yang lebih *concern* terhadap keamanan untuk kesehatan dan lingkungan. Bukan untuk pelumas otomotif.

Untuk titik didih, menurut Fuad sebenarnya antara minyak goreng dan oli mesin relatif sama. "Sebagian besar titik didih pelumas berada pada rentang 370°C hingga 500°C. Sedangkan minyak goreng berada pada kisaran 400°C sampai 500°C," paparnya.

LEBIH MUDAH RUSAK

Namun, meskipun titik didihnya mirip dengan oli mesin, ternyata minyak goreng lebih mudah rusak. Ini yang membuatnya tidak cocok ditambahkan ke oli mesin.

"Minyak goreng lebih mudah rusak bila kena panas dibandingkan oli mesin. Padahal salah satu fungsi oli untuk mendinginkan mesin. Oli mesin harus tahan panas dalam waktu tertentu. Sementara minyak goreng malah cenderung lebih mudah rusak saat terkena panas," tambah Fuad.

Perbedaan besar antara oli mesin dan minyak goreng paling besar ada pada kekentalannya. "Minyak goreng itu lebih kental dari oli mesin. Bahkan lebih kental jika dibandingkan dengan oli mesin yang kental sekalipun," jelas Fuad dalam jurnalnya.

Kekentalan yang berbeda ini yang menurut Fuad menjadi riskan jika oli mesin dicampur minyak goreng. Oli mesin bisa menjadi lebih kental dan sulit menggapai beberapa komponen di dalam mesin motor. Terutama di motor yang butuh oli mesin encer.

"Kemudian minyak goreng lebih sulit mengalir dibandingkan dengan oli mesin pada suhu rendah. Padahal oli mesin dibutuhkan juga saat mesin dingin untuk segera melumasi komponen atau *part* di dalam mesin," ujarnya.

Lalu bagaimana dengan kemampuan melindungi komponen dari gesekan? Menurut Fuad, minyak goreng memang mempunyai sifat anti-friksi dan mampu melumasi komponen secara baik. "Namun bukan berarti minyak goreng mampu melindungi komponen dari keausan," wantinya.

Sebab, pada oli mesin ada zat aditif yang fungsinya melindungi komponen di dalam mesin motor dari keausan. Sedangkan zat aditif tidak ditemukan pada minyak goreng.

"Pengujian membuktikan minyak goreng lebih mudah membuat komponen atau *part* di dalam mesin aus jika dibandingkan oli mesin. Karena senyawa dalam minyak goreng membuat komponen logam lebih mudah aus," tuturnya.

Hal yang menarik, dari hasil uji di laboratorium pencampuran oli mesin dengan minyak goreng menunjukkan bisa mengurangi gesekan atau friksi pada komponen dalam mesin. Tetapi hasil itu belum tentu bagus saat digunakan langsung di mesin motor.

"Namun, pengujian ini hanya pada alat uji laboratorium. Sementara kelayakan suatu pelumas harus diuji pada kondisi mesin yang sesungguhnya seperti tes jalan selama ribuan kilometer atau biasa disebut *road test*," tutup Fuad. • Faisal



Oli mesin bisa bertambah kental jika dicampur dengan minyak goreng



Minyak goreng punya sifat anti-friksi, tetapi tidak tahan terhadap panas

Pasang Pelek Yamaha Aerox di Lexi LX 155

LEBAR & DIJAMIN KUAT!



FOTO: FAISAL

Pemilik Yamaha Lexi LX 155 yang merasa pelek bawaannya kurang lebar, enggak usah khawatir. Nyatanya ada banyak cara untuk mengganti pelek bawaan Lexi LX 155 menjadi lebih lebar.

Untuk Anda yang kurang yakin dengan kualitas pelek *aftermarket* yang beredar di pasaran, bisa tiru trik dari Adhi Nugroho. Pemilik Lexi LX 155 ini pasang pelek bawaan Aerox 155 yang sudah terjamin kekuatannya.



Pelek belakang bisa langsung pasang tanpa penyesuaian

Secara desain, pelek Aerox 155 memang terlihat sama dengan pelek bawaan Lexi LX. Hal yang membedakan hanya ada pada lebar peleknya.

Lexi LX 155 pakai pelek dengan lebar 1,85 inci di depan, dan 2,15 inci di belakang. Sedangkan pelek Aerox 155 punya lebar 3 inci di depan, dan 3,5 inci untuk pelek belakangnya.

"Untuk pasang pelek Aerox 155 di Lexi LX tidak banyak ubahan. Pelek belakang bisa langsung pasang, yang depan ada sedikit penyesuaian," ujar Adhi yang tinggal di wilayah Tanjung Barat, Jakarta Selatan.

Menurut Adhi pelek depan tidak bisa langsung pasang karena jarak antara *sok* depan kurang lebar. Solusinya ganti segitiga bawaan milik Lexi LX berikut as roda dengan punya Aerox 155. Untuk sokbreker depan dan cakram masih bisa pakai bawaan.

"Kalau pelek belakang bisa langsung pasang saja. Remnya juga bisa berfungsi dengan normal saat pakai pelek Aerox," yakin Adhi.

Soal biaya, untuk segitiga milik Aerox dibanderol Rp 760.000 dan as roda depan Rp 32.000. Sedangkan untuk pelek depan bisa ditebus seharga Rp 1.300.000 dan pelek belakang Rp 1.700.000 juta. Jika ditotal, biaya yang diperlukan sekitar Rp 3.762.000.

Jika ingin lebih terjangkau, Anda bisa beli pelek Aerox *second* di *marketplace* yang umumnya hanya dibanderol Rp 500 ribuan sepasang. Lumayan bisa Rp 2,5 juta iritnya dibandingkan beli pelek baru. • Faisal

Perawatan Helm di Musim Hujan

CUKUP PASTIKAN KERING!



DOK. MOTORPLUS

Bukan cuma motor, perlengkapan *riding* juga butuh perawatan ekstra di musim hujan seperti sekarang. Salah satunya helm yang rawan basah ketika digunakan *riding* dalam kondisi hujan.

Selain memunculkan aroma tidak sedap, membiarkan helm dalam kondisi basah bisa mempercepat kerusakan interior helm. Lalu bagaimana cara yang benar merawat interior helm yang basah karena hujan agar tidak mudah rusak?

Reyner Christian Gunawan dari Origine Helmets Indonesia bagikan tipsnya. Menurut Reyner, saat ini *inner pad* pada helm memiliki bahan yang cukup beragam. Namun, untuk perawatan saat kondisinya basah, Reyner menuturkan sama saja.

"Untuk perawatan *inner pad* helm sebenarnya sama saja apapun bahannya. Terpenting, helm harus dikeringkan dulu sebelum disimpan," buka Reyner kepada ***OTOMOTIF***.

Dalam mengeringkan *inner pad* helm ini tidak boleh sembarangan. Salah perlakuan, bahannya bisa menjadi mudah rusak, dan busa bagian *padding* bisa mudah kempes.

"Mengeringkan *inner pad* helm tidak boleh dijemur langsung di bawah sinar matahari, karena bisa merusak busanya. Cukup dijemur di tempat teduh saja sambil dianginkan," saran Reyner

Agar lebih mudah, *inner pad* bisa dilepas lebih dulu dari helm. Kemudian pijat lembut busa agar air yang mengendap keluar. Setelah *inner pad* tinggal terasa lembab, bisa dianginkan dengan kipas angin agar lebih cepat kering.

"Kalau mau disimpan lama, cuci dulu bagian *inner pad* agar bersih dari bakteri yang bisa merusak. Cuci pakai sabun PH netral dan sikat yang lembut. Keringkannya pakai cara yang sama dengan tadi," tutupnya.

Jadi agar *inner pad* helm awet di musim hujan, cukup pastikan segera keringkan helm yang basah setelah digunakan. Terdengar simpel tapi kadang malas untuk dikerjakan! • Nurul



Lepas *inner pad* dari helm untuk mempercepat proses pengeringan



FOTO: ISTIMEWA

Inner pad berbahan *suede* rawan rusak karena lebih lama kering

KNOWLEDGE

Oli Mesin Naik ke Filter Udara

TANDANYA ADA YANG SALAH



ISTIMEWA

Anda yang suka lakukan perawatan motor sendiri, pernah enggak melihat ada oli mesin di boks filter udara? Jika pernah, pasti ada perasaan panik! Kok bisa oli mesin naik sampai boks filter udara, apa yang salah?

Zenal, Kepala Mekanik bengkel spesialis motor jenis skutik, Rafi Matic kasih penjelasan. Menurut Zenal, naiknya oli mesin ke boks filter udara bisa disebabkan kesalahan dalam pengisian oli mesin.

"Umumnya penyebab oli mesin naik ke boks filter udara karena saat mengisi oli mesin terlalu banyak atau melebihi anjuran pabrikan" buka Zenal, yang bengkelnya di Jl. Pitara Raya, Depok, Jawa Barat.

Misalkan motor yang seharusnya pakai oli mesin sebanyak 900 ml, malah diisikan oli mesin sebanyak 1 liter. Ternyata kebiasaan sepele seperti ini justru memicu oli mesin naik sampai boks filter udara.

"Soalnya pada kepala silinder di mesin itu ada slang hawa atau jalur pernapasan mesin. Ketika oli mesin diisi terlalu banyak, lebihan oli mesin itu akan masuk ke jalur pernapasan hingga mengalir ke dalam boks filter udara," tambahnya.

Kebiasaan mengisi oli mesin terlalu banyak ini sebaiknya dihindari. Selain bikin oli mesin naik ke boks filter udara, bisa muncul banyak efek negatif yang merugikan.

Saat oli mesin kelewat banyak, ruangan di mesin akan terlalu penuh dengan oli. Imbasnya kerja mesin jadi lebih berat, yang membuat tenaga mesin tidak optimal, konsumsi bensin lebih boros, dan mempercepat keausan sil-sil di mesin.

Makanya, pastikan selalu mengganti oli mesin secara berkala dengan kapasitas yang sesuai anjuran. Dengan begitu, mesin bisa bekerja optimal dan meminimalisir munculnya beberapa efek negatif tadi. • Faisal



FOTO: DOK. MOTORPLUS

Pastikan isi oli mesin sesuai dengan rekomendasi pabrikan, jangan lebih apalagi kurang



Oli mesin masuk ke boks filter udara melalui slang hawa dari kepala silinder

KNOWLEDGE

Ciri Power Steering Elektrik Rusak

GEJALANYA BISA DIRASAKAN



FOTO: DOK. OTOMOTIF

Mobil modern mayoritas sudah dibekali *power steering*. Komponen ini meringankan setir saat diputar pengemudi.

Jenis *power steering* sendiri terbagi menjadi dua: hidraulis dan elektrik. Perbedaan mencolok kedua jenis ini terletak pada sistem yang diusungnya.

Power steering hidraulis menggunakan fluida minyak dan memanfaatkan bantuan puli untuk menyalurkan putaran mesin dari kruk as ke pompa *power steering*.

Sementara *power steering* elektrik menggunakan motor listrik untuk meringankan putaran kemudi. Tenaga yang diperlukan motor ini berupa arus listrik yang disuplai melalui alternator.

Buat info, Mazda VanTrend menjadi mobil pertama di Indonesia yang menggunakan *Electronic Power Steering* (EPS). Kemudian disusul oleh Suzuki Karimun. Kini teknologi EPS mayoritas diaplikasikan di mobil modern.

Namun, seiring pemakaian, maka *power steering* elektrik ini bisa mengalami kerusakan. "Biasanya mulai oblak di bagian *steering gear* dan *pinion*," buka Eriyanto pemilik bengkel Expo Motor 999 di Ruko Mitra Bekasi, Jawa Barat.

Ada tanda kalau *power steering* elektrik mulai oblak. Bisa dirasakan dari setir yang mulai kurang presisi sampai ada bunyi saat setir diputar.

"Ketika setir diputar itu enggak mulus, terasa ada yang oblak, ini tanda kalau sudah rusak," jelasnya. Perbaikan bisa dilakukan dengan mengganti komponen yang bermasalah seperti *bushing* sampai *pinion gear*.

"Namun, perbaikan ini hanya bersifat sementara, kalau mau tuntas harus ganti satu set atau *assy*," beber Eri.

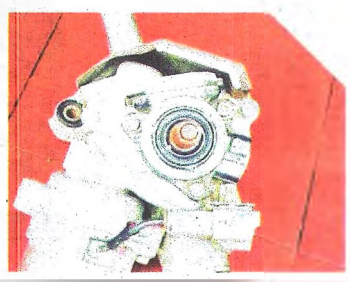
Jadi itulah tanda kalau *power steering* elektrik sudah oblak. • Ryan Fasha



Biasanya mulai oblak di bagian *steering gear* dan *pinion*



Perbaikan bisa dilakukan dengan mengganti komponen yang rusak



Ciri kerusakan mulai kurang presisi sampai ada bunyi saat setir diputar

OTOTIPS



FOTO: DOK. OTOMOTIF

Cara Memperpanjang Usia Transmisi CVT

PERAWATAN DAN CARA MENGEMUDI

Berikut beberapa cara mudah memperpanjang usia transmisi CVT. Seperti kita ketahui kalau transmisi CVT di mobil juga perlu pelumasan yang wajib diganti secara berkala.

Agar usia pemakaiannya lebih panjang, disarankan untuk mempercepat penggantian pelumas untuk transmisi CVT mobil. "Kalau di dealer (resmi) saran penggantian oli CVT itu per 40.000 km pemakaian," buka Tri Pranoto, pemilik bengkel spesialis Honda Clinic Pradana.

Menurut Tri, penggantian oli transmisi CVT mobil Honda bisa dilakukan lebih cepat agar lebih awet. "Tapi kalau saran saya dipercepat menjadi setiap 20.000 km pemakaian, itu lebih aman," kata Tri yang merupakan jebolan bengkel resmi Honda ternama di Jakarta Selatan ini.

Selain itu, gaya berkendara yang halus juga dapat memperpanjang usia transmisi CVT. Artinya, kurangi pemakaian mobil yang asal nyentak atau ngegas dengan dalam secara tiba-tiba.

"Kalau gaya bawa, yang jelas jika pemakaian halus usia transmisi lebih awet," kata Tri saat ditemui di Jl. Muchtar Raya No.88, Sawangan, Depok, Jawa Barat.

Ia juga menyoroti kebiasaan pengemudi sering pakai *engine brake* pada mode manual. "Kemudian jangan dibuat *engine brake* kalau lagi pakai mode manual," wanti Tri.

Apalagi kalau sedang kondisi ngebut kemudian dibikin *engine brake* dengan di-*down shift*, menurutnya itu lebih cepat kena transmisinya.

Tapi kalau dalam kondisi yang mengharuskan pakai *engine brake* untuk membantu rem, seperti lewat turunan curam di dataran tinggi, tentu saja masih bisa dimainkan asalkan secara halus.

Nah itu tadi beberapa trik sederhana yang bisa memperpanjang transmisi CVT mobil. Ayo dipraktikkan. • Isa!



Sebaiknya ganti oli lebih cepat dari jadwal pabrikan



Gaya mengemudi halus bisa memperpanjang usia CVT



Jangan sering melakukan *engine brake* saat pakai mode manual

Panduan Memilih Wiper Aftermarket

JENIS & UKURAN BEDA-BEDA

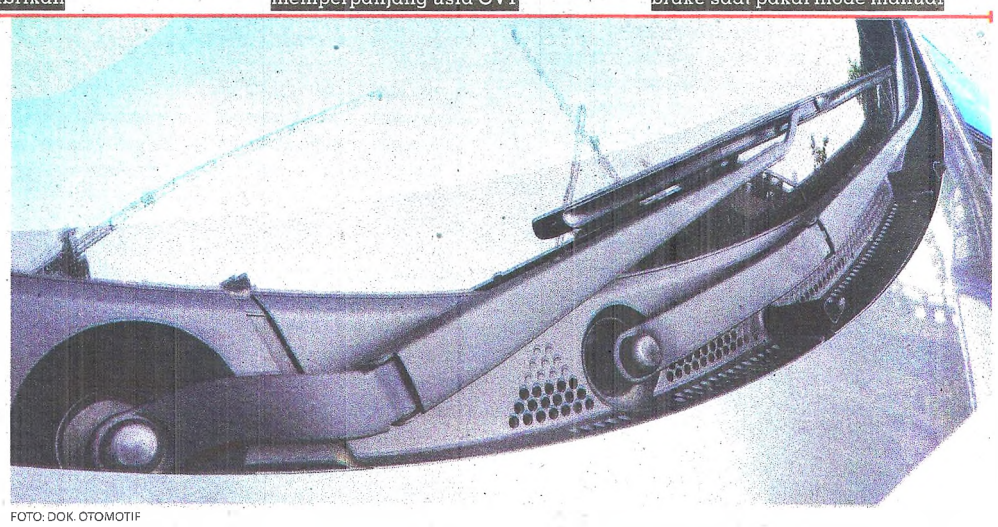


FOTO: DOK. OTOMOTIF

Wiper mobil punya peran penting menjaga visibilitas pengemudi, terutama saat hujan atau kaca terkena debu jalan. Secara umum, ada tiga jenis *wiper* mobil yang paling banyak digunakan, yaitu konvensional, *flat-blade*, dan *hybrid*.

Masing-masing jenis punya karakteristik berbeda yang perlu disesuaikan dengan kebutuhan dan tipe mobil. Irfan Reski, pemilik toko *spare part* dan bengkel mobil Maju Jaya di Tapos, Depok, Jawa Barat mengatakan bahwa *wiper* konvensional masih banyak dipakai pada mobil lama karena harganya terjangkau.

"Kebanyakan masih pada pilih yang model biasa, karena tipe itu aja *udah* merasa cukup bagus dan murah," jelas Irfan. Jenis konvensional menggunakan rangka logam yang menopang karet, sehingga tekanannya kuat ke kaca.

Sementara itu, *wiper flat-blade* hadir dengan desain lebih modern tanpa rangka, ringan, ramping, dan aerodinamis. "*Flat-blade* cocok buat mobil-mobil baru, apalagi yang kacanya melengkung, karena tekanannya lebih merata," jelas Irfan.

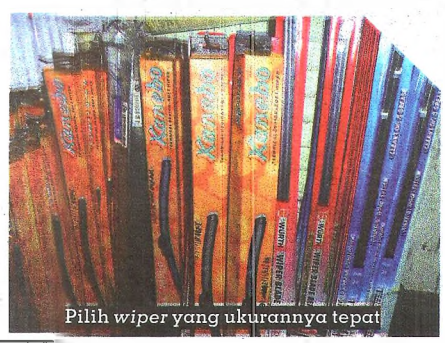
Jenis ketiga adalah *wiper hybrid* yang menggabungkan keunggulan konvensional dan *flat-blade*, sehingga ringan tapi tetap memberikan sapuan maksimal. *Wiper hybrid* biasanya dipilih pengguna yang ingin performa terbaik di segala kondisi cuaca.

Kemudian dalam memilih *wiper*, hal pertama yang harus diperhatikan adalah ukuran yang sesuai dengan mobil. "Ukuran *wiper* depan tiap mobil beda-beda, biasanya ada di buku manual atau bisa diukur langsung dari *wiper* lama," tambah Irfan.

Selain itu, sesuaikan juga dengan kondisi iklim, misalnya pilih *hybrid* untuk daerah dengan cuaca ekstrem. Penting juga memilih *wiper* dari merek yang berkualitas agar lebih awet dan menjaga keamanan saat berkendara. • Fahmy Fauzy Muhammad



Wiper ada beberapa tipe



Pilih *wiper* yang ukurannya tepat



Wuling Air EV 2022 & Binguo EV 2023

TREND SETTER MODIFIKASI MOBIL LISTRIK

ENGGAK CUMA SATU, TAPI DUA MOBIL SEKALIGUS YANG DIGARAP

Pria yang satu ini berani mengakui kalau ia yang menjadi *trend setter* modifikasi mobil listrik. Buktinya bisa dilihat pada Wuling Air EV dan Binguo EV milik pria yang bernama Reindy Riupassa ini.

"Semua *bodykit add-on* keduanya kami buat sendiri, dan sudah terjual banyak," ujar BTX alias Botax, sapaannya.

Bahkan untuk yang Air EV, sudah ada 2 versi *bodykit* yang ia buat. "Yang pertama *add-on* minimalis sudah terjual 200 set, yang kedua ini lebih ke *street racing* dan sudah terjual 8 set karena pemasangannya juga sedikit lebih rumit daripada yang awal," jelasnya.

Sedangkan untuk Binguo EV, ia membuat *add-on bodykit* yang simpel dan minimalis saja. "Supaya tampilan Binguo jadi lebih elegan dan lebih enak dilihat," tukas Botax. Pemasangannya juga lebih mudah pastinya.

Nah, untuk lebih lengkapnya baca terus ya! • Kyn



Add-on bodykit Binguo V1, lebih minimalis



Binguo EV dilapis *wrapping* warna *purple*, lebih elegan

BINGUO EV

Untuk Bimguo EV, Botax memilih tema modifikasi elegan yang masih nyaman digunakan selhari-hari oleh istri tercinta. *Add-on bodykit* BTX Binguo V1 dari bahan fiber di bumper depan, *sideskirt*, dan *rear add-on* langsung dipasang. Kemudian sekujur bodi dilapis dengan *wrapping* warna *purple* bahan Axevinyl dari Gading Autowrap.

Untuk pelek, Botax memasang BBS Super RS ukurna 18 inci lebar 8+9 inci dibalut ban Accelera ukuran 205/40R18. "Makanya plat nomornya sesuai pelek, B 85 BTX dibaca BBS BTX, *hahaha...*," tawanya. Bener juga!

Nah, untuk suspensinya, agar tetap nyaman dan lebih keren, *air suspension* 4 titik dari AirBFT langsung dipasang. "Jadi bisa parkir modis, dan kalau lewat jalan yang kurang bagus tinggal tinggiin aja, aman!" seru Botax.

Terakhir di kabinnya, Botax sudah melakukan *upgrade* audio. Mulai dari speaker 2way Cello, *power* 4 *channel* dan *processor* 4 *way*, juga subwoofer Kicker Solobaric 8 inci di bagasinya.

Ini baru Binguo EV!



Body kit BTX Binguo V1



Pelek BBS Super RS, keren maksimal!



Pakai *airsus* AirBFT 4 titik, bisa kandas pol!



Audio sudah di-*upgrade*

Data Modifikasi

Eksterior: Wrapping purple Axevinyl, bodykit add-on BTX Binguo V1. Pelek dan Kaki-kaki: Air suspension 4 point by AirBFT, pelek BBS Super RS 18x8-9 inci et 38-42, ban Accelera 205/40R18. Interior dan Audio: Subwoofer kicker solobaric 8 inci, speaker depan Cello 2way, Power 4channel, processor 4 way

AIR EV

"Awalnya *gue* bikin *bodykit* baru karena *pengin* bisa pasang pelek lebar di Air EV ini, akhirnya *gue* coba buat *over fender* dan terus berlanjut ke *bodykit*-nya juga. Dan hasilnya seperti yang terpasang di Air EV ini," ulas pria yang juga seorang pembalap ini.

Di bagian depan, tepatnya di bawah bumper depan ditambahkan *add-on lips* karbon yang desainnya sangat *sporty*. Di atas kap depan juga ditambahkan panel karbon agar serasi dengan *add-on lips* karbonnya.

Kemudian *sideskirt* dan *splitter* karbon di kedua sisi dan *rear diffuser* karbon juga sudah terpasang. Menegaskan aura *street racing*, *rear wing* karbon juga ditambahkan. Keren!

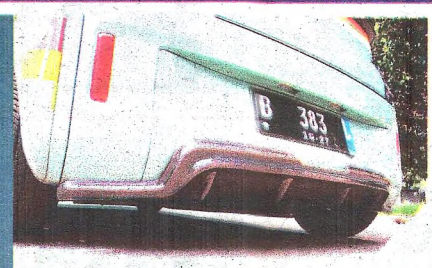
Nah, mengakali agar pelek lebar yang diinginkan Botax bisa masuk, *over fender custom* pun ditambahkan. "Sebelum dipasang, *fender* aslinya harus 'dirobek' dulu supaya peleknya aman, barulah *over fender*-nya dipasang," jelasnya.

Pelek lebar yang dimaksud pemukim di kawasan Jakarta Barat ini adalah pelek Enkei retro ukuran 14 inci dengan lebar 8 inci dan *offset* 0, yang tentu saja sudah pasti keluar dari *fender*. "Pas *dapet gue udah* kebayang pasti bakal keren di Air EV nih! Dan bener kan! *Hahaha...*," gelaknya puas.

Suspensi Air EV ini juga dimodifikasi menggunakan *air suspension* dari Feel Air supaya bisa aman kemana saja. "Kalau parkir dikandasin lihatnya sih pol abis!" seru juragan Dress Up Garage di Sunter, Jakarta Utara ini.

Agar makin keren, cat mobil ini di-*repaint* dengan warna Sage Green dari Belkote Paint. *Custom* decal dengan desain retro juga ditambahkan di beberapa bagian eksteriornya.

Terakhir, di kabinnya audio juga sudah di-*upgrade* oleh Botax. Mantap!



Add-on bodykit BTX Air Ev V2 *full* karbon

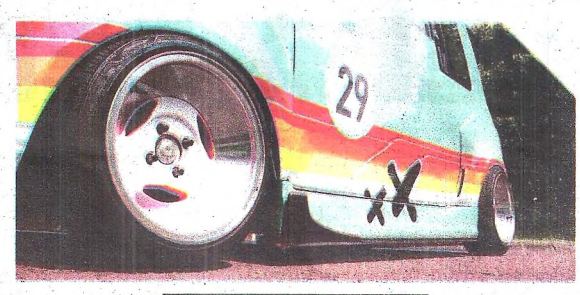


Rear wing spoiler karbon khas *street racing*

FOTO KYN



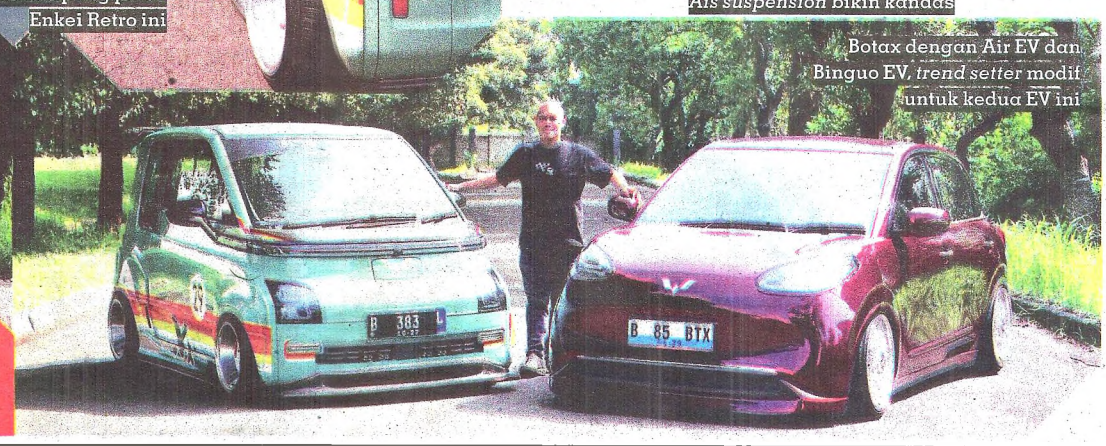
Over fender siap menampung pelek Enkei Retro ini



Ais suspension bikin kandas



Air EV gaya *street racing*, keren kan!



Botax dengan Air EV dan Binguo EV, *trend setter* modif untuk kedua EV ini

Data Modifikasi

Eksterior: Bodykit BTX Air EV widebody V2 : over fender, front n back add on carbon, side skirt with splitter carbon, repaint BTX Sage green Belkote Paint, rear wing spoiler carbon by BTX, engine hood carbon by BTX, custom decal, Thor exhaust speaker. Pelek dan Kaki-kaki: Air suspension by Feel Air with management, pelek Enkei Retro 14x8 inci et 0, ban 165/50R14. Interior dan Audio: Audio 2 way front with processor 4 way, Subwoofer Kicker 10 inci

GT World Challenge Asia (GTWCA) Japan Cup 2025

TIM INDONESIA JUARA KELAS GT4



FOTO: ISTIMEWA

Pertama dalam sejarah, tim TOYOTA GAZOO Racing Indonesia (TGRI) berhasil jadi tim dan pembalap Indonesia pertama, yang meraih gelar Champion Winner di ajang GT World Challenge Asia (GTWCA) Japan Cup 2025 kelas GT4, yang diselenggarakan di Sirkuit Suzuka, Jepang (13-14/9/2025)

Sejarah ini ditorehkan oleh duo pembalap andalan TGRI, yaitu Haridarma Manoppo dari Indonesia dan Seita Nonaka dari Jepang. Mengandalkan mobil GR Supra GT4 Evo 2, keduanya mendominasi balapan dengan menyapu bersih 7 dari 8 seri yang mereka ikuti.

Gelar juara dipastikan setelah mereka kembali meraih *double winner* di seri penutup yang digelar di Sirkuit Suzuka.

Partisipasi TGRI di balap *touring* Jepang dimulai sejak tahun 2024. Saat itu, mereka berhasil meraih juara ketiga di kelas GT4 Japan Cup 2024.

Bermodalkan semangat *continuous improvement*, TGRI kembali berlaga tahun ini dengan mobil balap anyar GR Supra GT4 Evo 2, yang telah ditingkatkan performanya.

Jap Ernando Demily, *Marketing Director* PT Toyota Astra Motor (TAM), memberikan apresiasi atas pencapaian bersejarah ini.

"Selamat kepada Haridarma Manoppo dan Seita Nonaka bersama seluruh kru tim TOYOTA GAZOO Racing Indonesia yang berhasil memperlihatkan supremasinya dengan mencatatkan diri sebagai Champion di Japan Cup 2025 Kelas GT4. Juara pertama pada 7 dari 8 seri lomba yang mereka ikuti, menjadi implementasi semangat GAZOO Racing Pushing the Limits for Better setelah harus puas menjadi juara ketiga di ajang Japan Cup 2024 lalu," jelas Ernando.

"Terima kasih kepada seluruh pembalap, tim, dan pihak yang telah berkontribusi. Toyota bangga dapat ikut mengukir sejarah *motorsport* Indonesia di kancah balap internasional," imbuhnya.

Haridarma Manoppo pun mengungkapkan rasa bangganya atas pencapaian ini, yang ia persembahkan untuk Indonesia. "Terima kasih atas dukungan yang tidak kenal lelah dari TOYOTA GAZOO Racing Indonesia, serta kerjasama yang luar biasa bersama Seita Nonaka, *partner* balap sekaligus mentor yang sangat *supportive*. Prestasi membanggakan ini kami persembahkan kepada Indonesia serta seluruh GR Enthusiasts dan pecinta balap Tanah Air," kata Haridarma.

Hiroyuki Oide, *Marketing Director* TAM, juga memberikan pujian atas kerja keras tim. "Selamat kepada Mas Haridarma dan Nonaka-san sebagai pembalap TGRI atas sejarah baru yang membanggakan dan mengharumkan nama Indonesia di kancah balap Asia. *Improvement* pada GR Supra GT4 Evo 2 serta dukungan *engineer* TGRI yang makin menguasai *race car* dan 'medan perang', membuat tim dapat mendominasi semua seri balapan. Semoga gelar juara tahun ini dapat terus dipertahankan sekaligus berkontribusi terhadap perkembangan *motorsport* di Indonesia," terang Hiroyuki. • Dida



Pakai GR Supra GT4 Evo 2, keduanya mendominasi balapan dengan menyapu bersih 7 seri dari 8 seri

RAIHAN POSITIF DI KEJURNAS SLALOM 2025

Di saat yang sama, tim TGRI juga menorehkan hasil positif di kancah nasional. Dalam gelaran MLDSpot Autokhana Kejurnas Slalom 2025 Seri ke-3 di Yogyakarta, para peslalom TGRI, termasuk Anjasara Wahyu dan Adrianza Yunial, berhasil meraih posisi teratas di berbagai kelas dan mengamankan poin penting. Prestasi ini semakin menunjukkan dominasi TGRI, baik di tingkat internasional maupun domestik.





Pembalap TGRI, yaitu Haridarma Manoppo dan Seita Nonaka double podium di kelas GT4

Jelang MotoGP Mandalika

VALENTINO ROSSI BAKAL KE INDONESIA



ISTIMEWA

Pembalap legendaris yaitu Valentino Rossi akan datang ke Indonesia bersama dua pembalap andalannya, yaitu Franco Morbidelli dan Fabio Di Giannantonio. Mereka akan menyapa Indonesia pada Selasa 30 September.

Kehadiran pemilik tim Pertamina Enduro VR46 Racing Team dan para pembalapnya ini dalam rangka gelaran Pertamina Grand Prix of Indonesia, yang dijadwalkan berlangsung pada 3–5 Oktober di Sirkuit Mandalika, Lombok, Nusa Tenggara Barat.

"Kehadiran Valentino Rossi dan Pertamina Enduro VR46 Racing Team di Jakarta menjadi momen bersejarah sekaligus bukti komitmen Pertamina Lubricants membawa brand pelumas Indonesia ke panggung dunia. Kami berharap momentum ini dapat menyambut antusiasme luar biasa para penggemar menjelang Pertamina Grand Prix of Indonesia di Mandalika," ujar Werry Prayogi, Direktur Utama Pertamina Lubricants.

Berkat kerjasama antara VR46 Racing Team dan Pertamina Lubricants serta setelah kunjungan tim pada Januari lalu, tim MotoGP ini kembali hadir di Jakarta untuk mempersembahkan sebuah kejutan bagi seluruh masyarakat Indonesia.

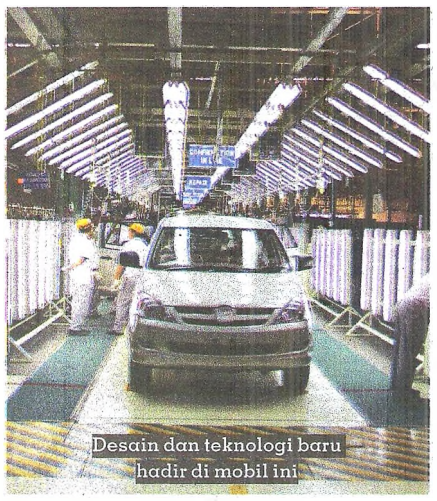
Pada kesempatan ini, Valentino Rossi juga akan hadir secara langsung, untuk pertama kalinya mengunjungi Indonesia dengan membawa nama Pertamina Enduro VR46 Racing Team. Informasi lebih lanjut serta rincian mengenai rangkaian kegiatan yang telah dipersiapkan akan diumumkan dalam beberapa hari mendatang melalui kanal resmi VR46 Racing Team dan Pertamina Lubricants. • Ferdian



Toyota Kijang Innova (AN40)

[R]EVOLUSI KIJANG

Tanggal 1 September 2004 atau 21 tahun lalu merupakan salah satu *milestone* penting dalam perjalanan Toyota Kijang. Pada hari itulah, model generasi kelima (AN40) bernama lengkap Toyota Kijang Innova diluncurkan.



Desain dan teknologi baru hadir di mobil ini

Innova merupakan sebuah transformasi radikal di keluarga Kijang. Makanya slogan yang diusung Kijang Innova saat pemunculan perdananya adalah "Beautiful [R]evolution".

Maksud dari kalimat ini adalah evolusi sekaligus revolusi. Yang berarti Kijang terus mengalami evolusi, sementara konsep generasi kelima merupakan revolusi dibandingkan sebelumnya.

Lahirnya Kijang generasi kelima ini dari sebuah proyek dengan nama Innovative Multipurpose Vehicle (IMV). Melalui proyek IMV, Toyota melahirkan tiga model sekaligus, yaitu *pick-up* Hilux, MPV Kijang Innova, dan SUV baru bernama Fortuner. Dari proyek ini pula nama Innova diambil.

Untuk pertama kalinya di generasi kelima ini keluarga Kijang tidak menyertakan varian kendaraan niaga di dalam *line-up*-nya. Seluruh variannya murni mengadopsi konsep MPV (*Multipurpose Vehicle*).



Innova bukan lagi mobil niaga, tapi MPV



Lahirnya Innova dari proyek IMV

Berbeda dengan MPV pada umumnya, Kijang Innova tetap hadir dengan sasis *ladder frame*. Dibanding *monocoque*, konstruksi *ladder frame* unggul dalam hal kekuatan. Rangka jenis ini juga terbukti mampu meredam setiap benturan dan guncangan dengan sangat baik.

Dalam generasi kelima ini pula emblem LSX, LGX, atau SSX hilang berganti kode grade sesuai nomenklatur Toyota, yaitu E, G, dan V. Penamaan ini sekaligus menunjukkan kelengkapan fitur yang dimiliki oleh masing-masing varian.

Varian yang ditawarkan saat *launching* memiliki pilihan mesin 1.998 cc bensin dan 2.494 cc diesel. Versi lebih bertenaga bermesin bensin 2.694 cc menyusul dikeluarkan setahun kemudian.

Sesuai slogan [R]evolution, Kijang generasi kelima dibekali sejumlah teknologi terkini khas abad ke-21. Seperti mesin berteknologi VVT-i, diesel common-rail *direct injection*, hingga *multi information display* dan *airbag*.

Siapa yang masih merawat Innova generasi ini? • **Dwi Wahyu R.**

GRID NETWORK | THE ENTHUSIAST HUB

OTOMOTIF

BERLANGGANAN
OTOMOTIF
LEBIH MUDAH MELALUI

tokopedia
Scan di sini
Shopee

bit.ly/Otomotif-Tokopedia
bit.ly/Otomotif-Shopee



Sirkulasi Kompas Gramedia
Tlp/WA : +62 882-9386-7932
Email : sirkulasikompas1@gmail.com

HARGA Rp.14.000,-*
*Harga belum termasuk ongkos kirim

LANGGANAN TABLOID OTOMOTIF**
3 Bulan Rp.289.000,- 6 Bulan Rp.575.000,- 12 Bulan Rp.1.125.000,-
**Khusus langganan di Pulau Jawa **Sudah termasuk ongkos kirim