




MESIN

PERBEDAAN kapasitas 155,7 di pada RTR 180 dengan komposisi joran 62 x 62,9 mm, RTR 180 punya isi silinder 177,8 dari komposisi silinder 62,5 x 57,8 mm. Penggunaan karburator 29 mm lebih besar dari RTR 160 dengan pengalut udara 26 mm tentu bikin beda respon cukup signifikan.

Ketika gas dipelintir, tenaga mulai terasa pada rpm menengah. Putaran bawah memang tidak terlalu galak. Tah, tetap enak untuk dipakai berkendara harian. Menghadapi jalur bukitnya yang lebih banyak macet, masih bisa dilayani dengan berkendara normal pada putaran mesin 5.000-7.000 rpm.

Begitu malam tiba, putaran gas bisa lebih dalam sekaligus mengembangkan kecepatan tinggi. Terucut kecepatan tertinggi 122 km/jam dengan bobot pengendara sekitar 75 kg.

Akan tetapi, getaran mesin cukup terasa pada putaran tinggi. Ketika berakselerasi cepat dan butuh putaran mesin tinggi, getaran akan mendera mulai sekitar 7.000-8.000 rpm.

Ah, sebenarnya buat berkendara harian masih cukup dengan putaran tengah. Kecuali memiliki karakter setiap hari perlu adrenalin tinggi, getaran baru terasa mengganggu. ■

DESAIN KOKOH

LAYAKNYA motor naked alias telanjang masa kini, desain Apache RTR kian dewasa. Tampak dari lampu depan yang lebih besar dengan mengambil inspirasi dari sektor hewan buas.

Desain agresif mencerminkan wajah seekor hewan buas yang siap menerkam mangsanya. Tampak dari lampu LED dengan fitur Automatic Headlamp On (AHO) menyerupai mata kucing si hewan buas. Awak, jika tertangkap dari spion pengendara di depannya, seakan akan diterkam oleh Apache.

Desain tangki pun kian kokoh. Dengan desain muscled tank, tangki juga dilengkapi dengan air scoop. Bukan sekadar hiasan, lo. Karena air scoop mampu menangkap udara dan mendinginkan mesin sampai 10 derajat.

Desain balap pun coba diterjemahkan dengan muscled engine cowf dan muscled trail cowf. Tinggal sesuaikan desainnya dengan kebutuhan dan karakter Anda. Ingin tampil sporty, atau lebih sederhana tetap mesin lebih kencang? ■



SUSPENSIF

CIKUP menyemangatkan. Karena berkendara dengan TVS Apache RTR 180 ini cukup nyaman. Bantingan suspensi mampu meredakan kontur jalan tanah air yang banyak guncangan.

Uniknya, dengan suspensi depan teleskopik dan suspensi belakang ganda yang masih konvensional, handling cukup stabil. Menekukkan tikungan melieler dengan rolling speed, motor masih stabil. Padahal karakter aspal kita masih diwarnai dengan lintasan cukup bumpy.

Manya langkah ban yang terasa kurang lebar. Dengan lingkar roda 17 inci dan lebar pelek 1,85 inci depan dan 2,16 inci belakang hanya mampu menampung ban lebar 90 depan dan 110 belakang. Padahal pesaingnya sudah ada yang menawarkan ban 120 di belakang dengan pelek belakang 3,50 inci. Selain kurang gagah, grip ban pun terasa kurang pada lintasan keriting. Coba lebih lebar, pasti bakal tambah vip. ■