

The background features a rich red color scheme. At the top, there are vertical red curtains with a slight sheen. Below them, a red cloth is draped across the width of the image, held up by two circular gold buttons on the left and right sides. The central text is set against a black rectangular area.

carvaganza

EDITORS' CHOICE
AWARDS
2021



carvaganza
EDITORS' CHOICE
AWARDS
2021

carvaganza
COFFEE TABLE BOOK



PT Carbay Services Indonesia

Menara Citicon 10th Floor.
Jl. Letjen S. Parman Kav. 72, RT.4/
RW.3, Slipi, Palmerah, Jakarta Barat.
DKI Jakarta 11410.

Production

Project Officer Eka Zulkarnain	Graphic Designer Arief Permana M. Baihaki
Supervisor Muhammad Hafid	Event & Promotion Arif Hidayat Ervin Kurniawan
Fotografer Herry Mulyamin Edi Weente Setiono	Social Media Dandy Abitama Valdo Prahara
Video Editor Harry Prasetyowadi Taufik Hasrullah	



CONTENTS

Publisher's Note	06
Writers	08
The story of Carvaganza Editors' Choice Awards 2021	12
Best All-Rounder Award: Mitsubishi New Pajero Sport <i>Eka Zulkarnain</i>	18
Best Driving Experiences Award: Honda City Hatchback RS <i>Anjar Leksana</i>	26
Best Electric Car Award: Hyundai IONIQ Electric <i>Raju Febrian</i>	34
Best Engineering Excellence Award: All-New Nissan Kicks e Power <i>Alvando Noya</i>	42
Best Features Award: Kia Seltos <i>Rizki Satria</i>	50
Best Functionality Award: Suzuki XL7 <i>Anindiyo Pradhono</i>	58



Best Design Award and Best Carvaganza Editors' Choice Award: Hyundai The All-New Palisade <i>Wahyu Hariantono & Rizki Satria</i>	66
Best Hybrid Car Award: Toyota Corolla Cross Hybrid <i>Zenuar Yoga</i>	74
Best Innovation Award: Wuling Almaz RS <i>Indra Alfarisy</i>	82
Best Luxury Award: Porsche Cayenne Coupe <i>Ahmad Karim</i>	90
Best Newcomer Award: Daihatsu Rocky <i>Wahyu Hariantono</i>	98
Best Product Development Award: Mazda CX-3 SPORT 1.5L <i>Ardiantomi</i>	106
Best Sports Car Award: Toyota GR Supra <i>Ivan Hermawan</i>	114

PUBLISHER'S NOTE

"Nothing great was ever achieved without enthusiasm." Kata-kata bijak terkenal dari salah seorang filsuf dan penulis masyhur dari Amerika, Ralph Waldo Emerson. Ia hidup di pertengahan abad ke-19 dan ikut mempengaruhi pemikiran filsuf Friedrich Nietzsche. Ungkapan tersebut menggambarkan tentang etos kerja, tentang semangat dan tentang energi.

Carvaganza Editors' Choice Award yang telah dirintis sejak tahun 2016 mengisahkan tentang keinginan untuk menjadi bagian dari energi industri otomotif nasional yang terus bertumbuh. Juga merupakan bagian dari cerita tentang antusiasme kami para jurnalis di dalam menghargai *passion* di bidang otomotif. Dan membagikan *passion* itu kepada para pembaca.

Pada Carvaganza Editors' Choice Award ke-5 ini kami memberikan sentuhan berbeda dibandingkan empat pemberian penghargaan sebelumnya. Kami memberikan penghargaan atas dasar kategori yang telah kami pertimbangkan secara matang. Tidak lagi atas dasar favoritisme para jurnalis semata. Bukannya kami meninggalkan nilai lama, namun kami menambahkan nilai baru untuk mempertinggi bobot penghargaan yang diberikan.

Kami telah menetapkan 14 kategori penghargaan dan memilih 13 mobil menjadi yang terbaik di setiap kategori. Buku ini menceritakan tentang ragam alasan kenapa kendaraan yang kami pilih menjadi juara di kategorinya serta apa saja kelebihan yang dimiliki.

Kami berharap buku ini bisa memberikan energi kepada pembaca pada khususnya dan konsumen pada umumnya untuk terus menjaga antusiasme terhadap otomotif nasional. Antusiasme dapat mendorong kita memiliki pandangan positif terhadap kehidupan.

Munawar Chalil

Group Editor-in-Chief & Publisher
OTO Media Group
oto.com
carvaganza.com
zigwheels.co.id



Writers



Munawar Chalil

Publisher & Group Editor-in-Chief

Sebagai Publisher di OTO Media Group, dikenal sebagai tokoh senior otomotif. Dan menjadi satu-satunya jurnalis Indonesia yang terpilih sebagai anggota dewan juri World Car Awards. Otomotif merupakan mimpinya di masa kecil dan telah menjadi hobi. Bang Chalil, sapaan akrabnya, mengubah kariernya secara ekstrim dari jurnalis politik menjadi wartawan otomotif ketika menggawangi Majalah F1 Racing, media franchise dari Inggris sebagai Pemimpin Redaksi. Setelah itu, melahirkan Rally XS, Motortrend, Carvaganza dan lain-lain. Pada 2020, ia memimpin OTO Media Group sebagai publisher dan Group Editor-in-Chief.



Indra Alfarisy

Editor-in-Chief

Penyuka mobil tua, terutama mobil Eropa. Penyakit mobil Eropa ia perbaiki sendiri dengan pengetahuan minim. Tapi dari modal nekat tersebut, ia memahami apa itu mobil dan bagaimana cara kerjanya. Di garasinya masih terparkir sebuah mobil Jerman tua. Mengawali karier jurnalis otomotif pada 2008 di Majalah Autocar Indonesia. Lantas berkarier di media online Mobil123, Majalah Ascomaxx dan Drive Now! Kemudian diajak bergabung ke Oto.com dan sukses mengembangkan media tersebut.



Eka Zulkarnain H.

Managing Editor

Mengawali karier sebagai jurnalis otomotif tahun 1999, bergabung dengan Majalah Mobil. Setelah itu ke sejumlah media otomotif franchise seperti F1 Racing dan Motortrend. Namun, sebelum menjadi jurnalis otomotif, ia memulai karier di dunia media massa tahun 1991 sebagai penerjemah dan wartawan untuk sejumlah media. Hobi banget avonturir ke daerah-daerah dengan mobil atau motor trail.

Ivan Hermawan

Managing Editor

Adalah salah satu Editor termuda di OTO.com. Memulai karir di Majalah Auto Bild Indonesia, ia kerap diberi kepercayaan mengulas kendaraan-kendaraan yang punya nilai berita penting bagi konsumen Tanah Air. Motor, mobil, bahkan kendaraan tempur pernah ia review. Kini ia ditunjuk mengelola redaksi OTO.com sebagai Managing Editor untuk membuatnya makin kuat sebagai portal utama otomotif Indonesia.



Raju Febrian

Asst. Managing Editor

Urang awak kelahiran Payakumbuh, Sumatera Barat, ini adalah salah satu wartawan otomotif senior yang bergabung bersama OTO.com tahun 2020. Sebelumnya ia pernah bergabung bersama Tabloid Paron, RCTI, dan raksasa media Tempo sebagai wartawan senior hingga 2015. Terakhir ikut membidani kelahiran Carvaganza dan Motovaganza. Pengalamannya menulis di bidang otomotif sudah dilakoni bertahun-tahun. Mengemudikan berbagai jenis kendaraan di pelbagai negara juga sudah ia rasakan.



Anindiyo Pradhono

Asst. Managing Editor

Tak sengaja tercebur, kini terus menyelami dunia jurnalisme otomotif. Kesukaan terhadap mobil dari kecil, membuatnya begitu menikmati profesi itu. Ia mendebut di majalah Motor Trend satu dekade lalu berspesialisasi mengulas mobil baru. Sudah tak terhitung mobil apa saja pernah diuji. Mulai dari LCGC, supercar hingga mobil balap Formula pernah dirasakan. Sejak 2016 bergabung ke OTO.com. Masuk dalam bagian tim perintis hingga sekarang menjadi salah satu portal otomotif terbesar di Indonesia.





Rizki Satria

Asst. Managing Editor

Rizki mengawali kariernya sebagai jurnalis majalah Autocar Indonesia sejak 2010. Ia kemudian pindah ke majalah Ascomaxx dan DriveNow! OTO.com menjadi tujuan berikutnya dan kini ditugasi untuk mengisi konten di Carvaganza.com.



Alvando Stefan Noya

Journalist

Sempat menarik diri dari dunia jurnalistik otomotif setelah tiga tahun bergabung dengan media Carvaganza dan Motovaganza. Ia memilih menekuni dunia bisnis yang jauh dari 'bau' media. Karena selalu kangen sama 'wangi knalpot' dan 'bensin', ia kembali ke dunia jurnalistik, bergabung dengan Oto Media Group pada 2021.



Zenuar Bgnx

Journalist

Bernama nama lengkap Zenuar Yoga Istanto. Berprofesi sebagai jurnalis otomotif dari 2010. Ketertarikan terhadap dunia mesin, khususnya roda dua sudah dia tekuni sejak duduk di SMA. Mempunyai latar belakang di bidang broadcasting, pria yang gemar berolah raga suka bepergian dengan skutik 150cc-nya setiap hari. Touring dengan sepeda motor sudah menjadi hobinya dan sudah banyak kota disambangi mulai dari ujung pulau Sumatra hingga Lombok, Kalimantan Barat sampai Sulawesi Selatan dan tengah.



Wahyu Hariantono

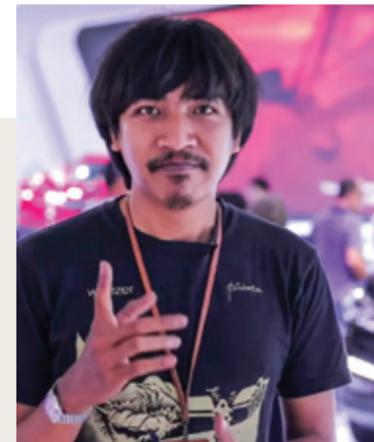
Editor

Kalau bukan karena Gran Turismo yang dimainkan di PlayStation saat masa sekolahnya, mungkin kecintaannya pada dunia otomotif tidak akan seperti sekarang. Selain mencintai dunia roda empat, ia juga handal di dunia motorsport Formula 1 dan mendalami dunia balapan ini. Bahkan, Wahyu pernah dipercaya menjadi komentator balap Formula E pertama yang ditayangkan di stasiun TV nasional.

Ardiantomi

Editor

Awalnya, pria yang akrab disapa Tomi ini tidak begitu tertarik dengan dunia otomotif. Namun ada satu hal yang terus menariknya ke sana. Yakni kesukaannya terhadap aktivitas mengemudi. Ya, salah satu kebanggaannya adalah kemampuan menyetir, yang sudah dimulai sejak usia dini. Tepatnya pada usia ke-12 tahun ia sudah bisa nyetir. Menyadari itu, ia pun mulai menaruh minat pada dunia otomotif. Berbekal pengalaman jurnalistik di majalah gadget, kemudian bergabung dengan media otomotif Autocar setelah itu dengan OTO.com.



Anjar Leksana

Journalist

Dunia bahasa dan otomotif menjadi gairah tersendiri. Ia merintis karir sebagai jurnalis di bidang ekonomi, tepat satu dekade lalu. Itu pun acap bersentuhan dengan industri roda empat. Tak hanya bercengkrama dengan data dan angka, namun juga dalam pengujian kendaraan. Akhirnya beberapa tahun berselang, memutuskan untuk terjun penuh di Autocar Magazine. Riuhan rendah dunia permobilan seolah menjadi makanan keseharian. Dan itu terus berlaku, hingga sekarang menetap di OTO.com.



Ahmad Karim R.

Journalist

Mengawali karier sebagai jurnalis otomotif karena kecintaan terhadap mobil. Atau, segala hal yang berkaitan dengan mesin dan roda empat terutama yang sudah berumur. Pertama kali jadi jurnalis otomotif tahun 2016 di Majalah Autocar Indonesia. Sempat bekerja di perbankan, tapi apa daya, tak bisa jauh dari dunia otomotif, akhirnya kembali terjun sebagai content journalist di grup OTO.com pada 2019.



Muhammad Hafid Asisi

Supervisor of Videography and Photography

Dialah orang yang bertanggung jawab pada semua produksi video dan foto Oto Media Group. Mengawali karir jurnalis otomotif sejak 2013. Bergabung di media Otosia, kemudian berpindah ke OTO Media Group. Sejak pertengahan 2020 sampai sekarang, ia bertanggung jawab sebagai produser tim video untuk OTO Media Group.



Jejak Langkah...



Carvaganza Editors' Choice adalah wujud apresiasi para jurnalis Carvaganza.com kepada produk otomotif roda empat yang diluncurkan di Indonesia dalam kurun waktu satu tahun terakhir. Sejak pertama kali digelar pada 2016 lalu, ajang penghargaan prestisius ini telah menjadi salah satu tolok ukur penting bagi perkembangan industri otomotif nasional. Tahun ini, Carvaganza.com dengan bangga kembali menggelar Carvaganza Editors' Choice Award yang ke-5. Para pemenang akan disaring melalui proses pengujian serta diskusi yang ketat di antara jurnalis Carvaganza.com.



Setiap pemenang bukan saja telah dikendarai di jalan raya, tapi juga diuji dengan berbagai metode pengujian khas kami. Dari puluhan mobil baru yang kami uji setiap tahunnya, kami menetapkan puluhan nominasi pemenang dalam berbagai kategori, termasuk kategori paling prestisius "Editors' Choice Award". Seluruh mobil yang masuk dalam nominasi tersebut berasal dari berbagai merek dan kategori mobil penumpang yang tersedia di pasar Indonesia, dari sedan, MPV, SUV, hingga mobil sports.



Coffee Table Book Carvaganza Editors' Choice Award 2021 ini dikerjakan di tengah-tengah pandemic COVID-19. Sejumlah perencanaan yang kami lakukan untuk pengerjaan itu terpaksa kami batalkan mengingat sejumlah restriksi yang diberlakukan oleh pemerintah. Kami mengapresiasi kebijakan pemerintah dengan tidak melakukan ragam kegiatan luar ruang. Di antaranya adalah kami tidak melakukan pengambilan gambar di luar ruangan. Baik itu untuk kepentingan foto maupun pengambilan video.

Seluruh kegiatan yang berkenaan dengan Carvaganza Editors' Choice dilakukan di dalam ruangan. Bagi kami, pengerjaan di tengah pandemic COVID-19 menjadi momentum bersejarah tersendiri. Kami berharap pandemic cepat berlalu dan kegiatan luar ruang bisa berjalan kembali seperti sedia kala. Masyarakat pun bisa beraktifitas seperti sedia kala. ■

Bagaimana Kami Memberikan Penilaian

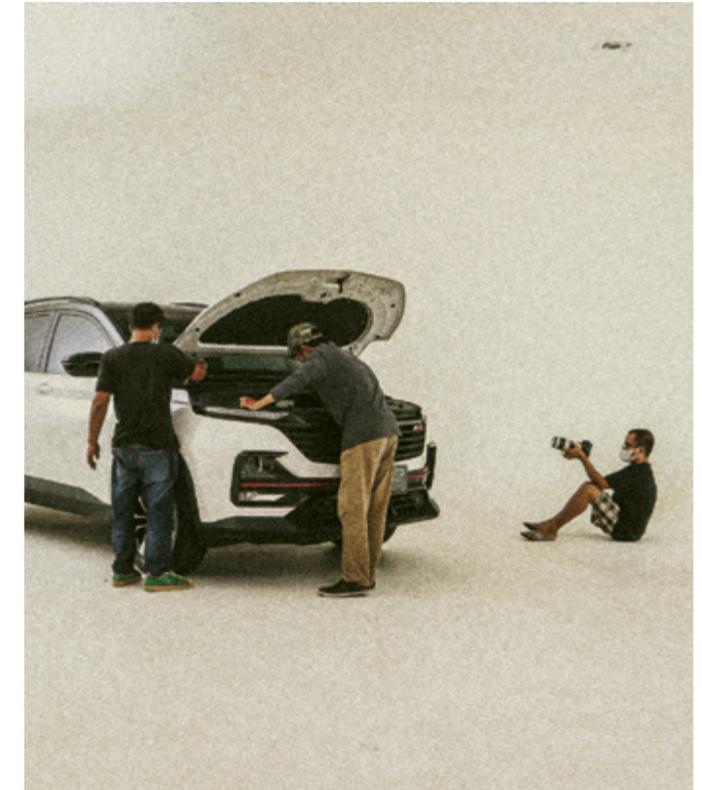
Di dalam menyeleksi nominator Carvaganza Editors' Choice Award, kami tidak melulu mempertimbangkan mobil yang masuk nominasi dari segi desain eksterior, interior dan fitur semata. Banyak hal lain yang beyond dari itu yang perlu menjadi bahan penilaian. Yaitu kestabilan handling, kenikmatan berkendara, kualitas, performa dan teknologi yang dibenamkan.





Bagi kalangan car enthusiast, nilai-nilai di atas adalah hal sakral di dalam menentukan 'harga' sebuah kendaraan. Mobil itu bukan hanya sekadar benda mati dan ditugaskan untuk berpindah-pindah tempat. Melainkan telah menjadi personifikasi pemiliknya. Bisa menjadi personal statement dan bagian dari gaya hidup. Meskipun memang, faktor *money-wise* dapat menjadi bahan pertimbangan ketika membeli mobil, tapi bukan itu yang menjadi faktor semata.

Jika orang kebanyakan memilih mobil hanya berdasarkan faktor finansial semata, pasar otomotif nasional tidak akan berkembang. Baik dalam hal brand maupun teknologi. Di sisi lain, di dalam menentukan Carvaganza Editors' Choice Award 2021 ini, kami tidak melulu mengedepankan favoritisme para jurnalis, tapi juga berdasarkan ragam kelebihan yang dimiliki oleh kendaraan itu sendiri. Dengan adanya Carvaganza Editors' Choice Award 2021 ini, kami mengharapkan penghargaan ini bisa memberikan sumbangsih kepada industri otomotif nasional. Selain itu juga bisa menjadi panduan konsumen di dalam memilih kendaraan yang diinginkan serta dibutuhkan. ■



BEST ALL-ROUNDER AWARD

MITSUBISHI NEW PAJERO SPORT

Mitsubishi Pajero Sport, merupakan sebuah model SUV yang tidak asing lagi bagi masyarakat di Indonesia. SUV yang tangguh dan elegan ini memiliki sejarah yang tidak bisa dipisahkan dari pendahulunya, Mitsubishi Pajero, yang mengukuhkan diri sebagai penguasa balap reli terganas di dunia, reli Dakar. Lewat kiprah Mitsubishi Pajero di ajang reli tersebut Mitsubishi Motors Corporation (MMC), menemukan formula DNA tangguh untuk sebuah kendaraan SUV.

Racikan DNA itulah yang kemudian diwariskan kepada Pajero Sport, yang lahir pada 1996. Pajero Sport dikembangkan sebagai SUV yang tak hanya tangguh di segala medan, namun juga dibalut desain yang elegan, fitur teknologi entertainment dan keselamatan yang canggih. Desain eksteriornya tidak seperti SUV jadul yang kaku, namun justru terbalut mewah dengan gaya perkotaan.

Meski berdesain elegan, Mitsubishi tetap memperteguh Pajero Sport sebagai performer di ragam medan jalan. Layout chassis ladder frame Pajero Sport Dakar, ditopang oleh ground clearance 218 mm yang membuatnya menjadi gagah. Disuport pula jarak main suspensi yang panjang sehingga mumpuni melahap medan offroad. Penulis merasakannya ketika melakukan road test SUV ini ke Gunung Kapur Klapanunggal di dekat daerah Gunung Putri, Kabupaten Bogor, Jawa Barat.

Medan berupa tanjakan dan turunan terjal diladani oleh Mitsubishi Pajero Sport dengan tenang. Tanpa effort yang keras, SUV dengan kapasitas 7 penumpang ini santai saja melaju di jalanan menanjak berbatu. Meskipun yang kami pakai penggerak roda belakang (4x2), Pajero Sport tak mengalami kesulitan. Ground clearance yang tinggi (218 mm) dibantu oleh suspensi double wishbone dengan per keong (coil spring) pada





bagian depan dan bagian belakang suspensi *3 link type rigid axle with coil spring*. Membuat bantingan New Pajero Sport di jalanan tidak rata menjadi lebih lembut. Ketika melibas jalanan dengan aspal rusak dan berlubang, bantingan suspensi dalam kecepatan laju normal tetap enak. Tidak mengganggu kenyamanan penumpang.

Semua paket di atas itu bergerak karena dukungan mesin diesel 4N15 2.4L VGT-Intercooler. Menghasilkan tenaga 181 PS pada 3.500 rpm dan torsi 430 Nm pada 2.500 rpm yang dikombinasikan dengan transmisi otomatis 8 kecepatan dengan sport sequential. Varian dengan fitur terlengkap terdapat pada tipe Dakar Ultimate 4x4.

Kelebihan lain New Pajero Sport sebagai SUV sejati, sudut datang dan sudut berangkat (*arrival and departure angle*) terasa pas dengan dimensi yang ada. Semua tipe New Pajero Sport dari mulai GLX sampai Ultimate 4x4, memiliki panjang nyaris 5 meter (4.825 mm). *Positioning* wheelbase dan ground clearancenya yang pas dengan dimensi secara keseluruhan, membuat pengemudi tak perlu ragu untuk menuruni turunan cukup terjal dengan bagian depan menukik. Begitu pun ketika bagian belakang harus meninggalkan cekungan dari turunan itu.

Ketika dikendarai di jalan aspal, sebagai SUV gejala body roll Pajero Sport bisa ditolerir dan tidak mengorbankan kenyamanan maupun performa mobil.





Tak pelak dengan segala kelebihan itu, Carvaganza pun merasa pantas untuk mengganjar New Pajero Sport sebagai mobil terbaik yang layak digunakan di segala medan jalan. Atau mendapat titel "Best All-Rounder Award".

PT MMKSI pada Februari 2021 lalu melakukan penyegaran untuk model Pajero Sport di Indonesia dengan meluncurkan New Pajero Sport. Hadir dengan penyegaran desain pada sisi eksterior dengan bahasa desain "Dynamic Shield" khas Mitsubishi Motors. Penyempurnaan di antaranya *New Dynamic Shield Grille design, Power Tail Gate (dengan Kick sensor dan remote control², Active Cornering Lamp², Sunroof, New Front Combination Lamp.*

Untuk interior, menyegarkan bagian *New Head Unit 8"* dengan

Smartphone-Link Display Audio (SDA), New LCD Meter Cluster 8 inci, Multi Around View Monitor, New Design Dual Zone Climate Control AC dan New Auto Dimming Rear-view Mirror. Yang juga teranyar di interior New Pajero Sport ini adalah *Head Unit 8 inci dengan Smartphone-Link Display Audio (SDA), Remote Control Connected with smartphone, Super Select 4WD-II, mode off-road, dan Paddle Shifters, LCD Meter Cluster 8 inci serta.*

Untuk fitur safety, membenamkan ragam fitur canggih seperti *Forward Collision Mitigation (FCM), Ultrasonic Miss-acceleration Mitigation System (UMS), Blind Spot Warning - Lane Change Assist (BSW-LCA), Rear Cross Traffic Alert (RCTA), Electric Parking Brake (EPB), serta Brake Auto Hold (BAH).* Dan masih banyak lagi. ■



MITSUBISHI NEW PAJERO SPORT

LAYOUT: SUV, 5 pintu, 7 penumpang, mesin depan, FWD & AWD **MESIN:** Diesel VGT-Intercooler 2.4L/ 181 PS @ 3.500 rpm / 430 Nm @ 2500 rpm

TRANSMISI: A/T 8 speed **DIMENSI:** 4.825 x 1.815 x 1.835 mm **KAPASITAS TANGKI BBM:** 68 liter





BEST DRIVING EXPERIENCES AWARD

HONDA CITY HATCHBACK RS

Enerjik, satu kata yang bisa mewakili Honda City Hatchback. Sebutan itu mengacu pula pada kapabilitas yang dimiliki dalam keasyikan berkendara. Sehingga ia layak menyanggah predikat: The Best Driving Experience. Nah, saat sang model anyar mendebut di Indonesia, ia mengemban tugas sebagai suksesor Jazz yang sudah lekat dengan generasi muda. Jelas bukan perkara mudah bagi pendatang baru. Namun, Honda Prospect Motor tak sekadar berpangku tangan dalam menyukseskan produk bagi pasar Indonesia. Banyak jurus jitu disiapkan, termasuk perangkat terkandung.

Sedikitnya ada empat aspek mendasar yang membuat Honda City Hatchback pantas menerima penghargaan. Paling pertama, visibilitas di dalam kabin. Saat masuki

kokpit atau berada di depan lingkaran kemudi, kita dapat mengatur posisi duduk sesuai preferensi kenyamanan masing-masing. Jok sanggup memangku pengemudi dengan baik, berbentuk semi bucket sehingga memeluk tubuh secara optimal. Niscaya pandangan ke depan, samping kanan maupun kiri, lalu bagian belakang terpantau jelas. Lalu untuk parkir kendaraan, terbantu kamera belakang dan sensor. Fitur ini memang lazim terpasang di mobil pribadi, namun amat berfaedah.

Berbagai fitur kekinian demi menyesuaikan gaya hidup anak muda tak terlupa. Di setir tersisip *Audio Steering Switch* serta *Hands-free Telephone (HFT) Switch* berikut *Voice Recognition*. Itu semua terintegrasi dengan head unit 8 inci *Advanced Capacitive Touchscreen Display Audio*. Ponsel pintar



juga dapat mudah ditautkan pada bagian audio melalui fitur *Smartphone Connection: Apple CarPlay* dan *Android Auto*.

Honda City Hatchback RS didukung oleh mesin bensin empat silinder segaris 1.5L DOHC, 16 katup i-VTEC + DBW. Bukan pakai jenis SOHC seperti Jazz. Bahkan karakter jantung berkode L15ZF ini sangat berbeda. Resultan pembakaran memang nyaris sama. Tapi tenaga maksimal dapat digapai dengan putaran mesin lebih kecil. Jujur, saat berselancar bersamanya, etos kerja tetap diwataki teknologi Earth Dream andalan Honda. Bertenaga dan penyalurannya halus.

Tarian pembakaran piston membunch 119 hp (121 PS) di 6.600 rpm dan torsi maksimum 145 Nm pada 4.300 rpm. Angka ini terbesar di kelas hatchback sepekerannya. Penyaluran energi kinetik menggunakan opsi transmisi manual enam speed atau CVT. Mesin sudah sesuai ketentuan Euro 4. Dalam mode berkendara normal, respons mesin DOHC 1,5 liter terasa cekatan. Saat pedal akselerator ditekan, putaran bawah sampai sekitar 3.000 rpm terasa padat.

Untuk bergerak dari 0-30 km tak butuh waktu lama. Kemudian saat masuki jalan bebas hambatan dan bergerak secara konstan 100





km/jam. Jarum menunjukkan putaran mesin berada di 1.800 rpm. Artinya Anda dapat melesat kencang, namun kinerja jantung mekanis tak megap-megap. Denyut tenaga yang disalurkan ke roda depan mengalir linear. Karakternya amat berbeda dengan Jazz yang notabene pakai mesin SOHC. Lantas komunikasi antara mesin, transmisi CVT Earth Dreams dan kemudi begitu presisi. Jarang ada koreksi saat kendaraan dipacu di jalan tol.

Itu semua masih dalam kondisi mode normal. Jika Anda ingin lebih hemat bensin, cukup tekan Econ Mode. Letaknya persis di samping kanan tuas transmisi. Namun harus ada yang dikorbankan. ECU seolah-olah mengekang putaran mesin. Asupan bahan bakar diatur kian irit dan karakter berkendara tak setangkas kondisi biasa.

Lagi-lagi parameternya ialah sebuah kendaraan citycar. Bukan jenis MPV atau bahkan sportscar, dalam urusan redaman guncangan. Honda City Hatchback RS memiliki racikan suspensi McPherson Strut di depan dan tipe Torsion Beam jadi penyangga roda belakang. Honda sanggup meramu dengan baik, sehingga bantingan terasa pas.





Guncangan saat melewati jalanan bergelombang pun dapat ditranslasi sebagai getaran ringan. Tatkala harus lari kencang, ia berselancar dengan stabil. Tatkala harus bermanuver tajam, kinerja suspensi masih dapat mereduksi gejala limbung. Asal, pergerakannya tidak ekstrem. Ingat, Honda City Hatchback RS merupakan mobil perkotaan yang mengedepankan kenyamanan.

Didukung mesin i-VTEC + DBW 1.5 liter, kelezatan tenaga yang disalurkan melalui pembakaran piston dimanifestasikan dalam injakan pedal yang responsif. Kombinasi antara kehalusan transmisi CVT atau manual enam percepatannya dengan kestabilan handling mobil, membius pengemudi

ketika menarik mobil di jalan tol atau pun di luar kota.

Bagi kami, Honda City Hatchback RS telah memberikan kesenangan mengemudi yang seutuhnya. Tak heran kami mengganjarnya dengan penghargaan Best Driving Experiences Award. ■

HONDA CITY HATCHBACK RS

LAYOUT: Mesin depan, 5 pintu, 5 penumpang, FWD **MESIN:** Bensin 1.5L DOHC i-VTEC/ 121 PS @ 6.600 rpm / 145 Nm @ 4.300 rpm **TRANSMISI:** CVT 7-percepatan **DIMENSI:** 4.349 x 1.748 x 1.488 mm **WHEELBASE:** 2.589 mm **KAPASITAS TANGKI BBM:** 40 liter



BEST ELECTRIC CAR AWARD

HYUNDAI IONIQ ELECTRIC

Hyundai telah memasarkan IONIQ Electric bersamaan dengan Kona Electric di Indonesia. Pasar mobil elektrifikasi di Indonesia memang sedang naik daun, apalagi didorong oleh sejumlah kebijakan pemerintah yang bertujuan menggenjot masyarakat untuk membeli kendaraan jenis itu. Baik itu mobil hybrid maupun elektrik.

Tentunya banyak pertanyaan seputar mobil elektrik, dalam hal ini terhadap Hyundai IONIQ Electric. Misalnya, apa sih keunggulan mobil tersebut? Memangnya lebih efisien dibandingkan mobil berbahan bakar bensin? Bagaimana dengan kapasitas baterai? Seberapa jauh daya tempuhnya? Mahal nggak mengisi listriknya? Dimana saja bisa mengisi baterai? Masih banyak pertanyaan lain.

Pertama kita bahas soal tampilan. IONIQ berkelir polar white ini dihiasi LED DRL, LED Headlamps, LED rear combination lamps, chrome

door scuffs dan chrome beltline molding sebagai pemanis. Tambahan lain adalah sunroof with anti pinching system yang terpasang di tipe tertinggi. Bagian kaki-kaki dipasangi sepatu alloy wheels berukuran 16 inci. Desain peleknya unik dan sporty.

Begitu masuk kabin, sedikit berbeda. Memang susunannya jamak, namun Anda seolah berada dalam sebuah ruangan masa depan. Interior IONIQ didesain sederhana tapi mampu menampilkan kesan sporty dan futuristik. Layar besar berukuran 8 inci berada di tengah dashboard. Semua tombol peroperasian serba sentuh. Bahkan, jika Anda tak biasa, bakal heran karena sama sekali tak ada tuas persneling seperti mobil umumnya. Tugas perpindahan transmisi menggunakan tombol. Berada di konsol tengah antara pengemudi dan penumpang depan. Ada tombol R (reserve), P (netral), D (drive), dan P (park). Hyundai menyebutnya shift by wire.



Sebagaimana sejatinya mobil listrik, IONIQ Electric sama sekali tidak memberikan getaran saat motor listrik mulai dinyalakan. Ketika tombol *start and stop* ditekan, tak ada suara sama sekali. Benar-benar senyap. Indikator mobil sudah ready adalah warna biru yang menyala dari *supervision cluster with 7 inch color LCD* di belakang kemudi.

Feeling berkendara sebenarnya sama saja mengendarai mobil dengan mesin. Bedanya, IONIQ Electric mengeluarkan tenaga yang instan. Besar tapi cukup jinak, tak meronta-ronta. Kalau kita bandingkan dengan mobil sekelasnya, dengan mesin konvensional, sangat hebat. Liftback mana yang punya torsi sampai 295 Nm? Apalagi tanpa harus menunggu momen, langsung keluar.

Data spesifikasinya menyebutkan *permanent-magnet synchronous motor* yang digunakan Hyundai punya tenaga yang mencapai 100 kW (136 PS), langsung tersedia secara instan dan diikuti dengan akselerasi dengan suara “nyaring” seperti turbo. Setelah melaju, satu-satunya suara yang menjadi “soundtrack” di dalam kabin adalah gesekan ban yang menyapu permukaan aspal.

Tenaga yang dihasilkan memang tak seganas saudaranya, KONA Electric. Maklum, kapasitas baterai Lithium-ion Polymer milik IONIQ Electric sedikit lebih kecil. Jumlahnya 38,3 kWh, makanya kalau diisi AC charger sampai full 100 persen akan memakan waktu selama 6 jam 5 menit. Untuk pengisian DC *fast charging* 50 kW sampai 80 persen memakan waktu 57 menit dan 100 kW



fast charging memakan waktu kisaran 54 menit, juga untuk kapasitas 80 persen terisi.

Bagaimana rasanya berkendara? Buang jauh-jauh pikiran jika mengendarai EV tak ada kenikmatan. IONIQ tetap menyediakan beberapa pilihan mode pengendalian mulai dari Eco, Eco+, Comfort dan Sport. Masing-masing punya karakteristik.

Selanjutnya apa keuntungan menggunakan mobil listrik? Keunggulan utama dari mobil listrik tentu adalah tingkat efisiensinya. Dalam hal pengeluaran biaya untuk penggunaan sehari-hari, maupun biaya kepemilikan. Hal ini disebabkan mobil listrik Hyundai dirancang dengan baterai sebagai sumber energi utama. Tanpa bahan bakar fosil, IONIQ Electric bebas digunakan tanpa emisi (zero-emission). Biaya penggunaan mobil niremisi jadi lebih hemat empat kali lipat bila dibandingkan dengan mobil bermesin diesel maupun bensin. Untuk biaya perawatan, IONIQ tidak membutuhkan biaya ganti oli mesin, oli transmisi, dan lainnya.

Klaim Hyundai menyebutkan bahwa perhitungan biaya konsumsi listrik (R2-R3), 0,138 kWh/Km untuk IONIQ Electric. Hasil pengujian internal mereka juga menghasilkan figur yang mumpuni, IONIQ Electric mampu menempuh jarak sejauh 373 km berdasarkan pengujian *New European Driving Cycle (NEDC)*. Tak cuma efisien dalam biaya penggunaan, mobil listrik murni juga banyak memberikan keuntungan di luar hal teknis. Misalnya gratis BBN (Bea Balik Nama), biaya perpanjangan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) yang lebih murah jika dibandingkan mobil lain yang harganya sama dan tentunya terbebas dari peraturan ganjil-genap. ■





HYUNDAI IONIQ ELECTRIC

LAYOUT: Sedan, mesin depan, 5 pintu, 5 penumpang **MOTOR ELEKTRIS:** Permanent Magnet Synchronous Motor (PMSM), 100 kW (120 ps)/295 Nm **TRANSMISI:** Single Speed Reduction Gear **DIMENSI:** 4.470 x 1.820 x 1.475 mm **WHEELBASE:** 2.700 mm **BOBOT KOSONG:** 1.970 kg **KAPASITAS BATERAI ELEKTRIK:** Lithium-Ion Polymer, 38,3 kWh, 319,4 Volt 113 kW





BEST ENGINEERING
EXCELLENCE AWARD

ALL-NEW NISSAN KICKS E-POWER

Mendaulat nama All-New Nissan Kicks e-POWER sebagai jawara The Best Engineering Excellence Car Award dari Carvaganza Editors' Choice Award 2021 bukan perkara mudah. Tapi tidak terlalu sulit juga. Peralnya, kami harus mencari satu pemenang dari beberapa nominator yang didominasi oleh mobil bertenaga listrik murni dengan struktur rekayasa paling menarik sepanjang tahun. Dari diskusi yang cukup alot, tercetuslah nama All-New Nissan Kicks e-POWER yang kami anggap paling cocok menyandang gelar juara.

Awalnya kami melihat dari konsep besar yang ditawarkan oleh Nissan melalui Kicks e-POWER pada konsumen. All-New Nissan Kicks e-POWER adalah mobil listrik yang disokong oleh baterai yang tidak memerlukan stasiun pengisian daya seperti mobil

listrik pada umumnya. Sehingga ia menawarkan pengalaman berkendara yang berbeda tapi ia tetap memiliki lubang knalpot yang membuang gas emisi.

Ringkasnya begini, All-New Nissan Kicks e-POWER hanya memiliki 1 mesin yaitu engine 3-silinder 1.2L dan baterai berkapasitas 1,57 kWh untuk menggerakkan motor listrik. Performa motor listriknya menghasilkan tenaga 128 hp dan torsi maksimal yang mencapai 260 Nm tanpa jeda yang menggerakkan roda depan secara langsung.

Kehadiran All-New Nissan Kicks e-POWER di era elektrifikasi yang belum sepenuhnya didukung infrastruktur ini sangat cocok untuk pasar otomotif seperti Indonesia. Pengendara tidak perlu khawatir akan fasilitas pengisian yang kurang. Cukup pastikan bensin penuh sehingga mesin konvensionalnya mampu menyuplai baterai untuk motor listriknya.



Di samping performa yang menarik, All-New Nissan Kicks e-POWER juga menyediakan menu yang tepat untuk dipadukan dengan konsep hybrid yang ditawarkan. Pada mode pengendaraannya ditawarkan tiga pilihan yakni Eco, Normal dan Smart. Sehingga pengemudi dapat menyesuaikan karakteristik berkendara yang sesuai dengan kebutuhan. Pada mode Eco pengemudi juga dapat memanfaatkan fungsi One-Pedal Operation sehingga untuk berakselerasi dan deselerasi hanya dioperasikan dengan satu pedal.

Peranti pendukung lainnya adalah *Nissan Safety Shield System* yang menyediakan beberapa teknologi seperti *Intelligent Forward Collision Warning* dan *Intelligent Emergency Braking System*. Nissan mengklaim peranti pengereman otomatis tersebut adalah fitur pertama di kelasnya. Sementara fitur *Intelligent Forward Collision*



Warning akan memperingatkan kondisi di depan kendaraan jika terjadi kemungkinan kecelakaan.

Fitur selanjutnya adalah *Intelligent Cruise Control* yang dapat secara otomatis menjaga jarak dari kendaraan di depannya dan menyesuaikan kecepatan yang lebih aman. Selain itu tersedia pula fitur *Blind Spot Warning*, *Intelligent Around View Monitoring with Moving Object Detection*, *Rear Cross Traffic Alert*, *Intelligent Trace Control* dan *Hill Start Assist*. Ragam fitur tersebut sangat cukup untuk pengguna mobil elektrifikasi saat ini dengan paket menarik di dalamnya.

Dalam hal eksterior, All-New Nissan Kicks e-POWER memiliki desain eksterior yang tidak mencolok terlihat seperti kendaraan bermesin konvensional pada umumnya. Ia merupakan sebuah SUV dengan konfigurasi 4 pintu dan 5 penumpang, bahkan sekilas tampak terlihat seperti sebuah Nissan X-Trail terbaru.





Interior All-New Nissan Kicks e-POWER didominasi oleh kelir hitam dengan penggunaan material di beberapa bagian mulai dari jok, lingkaran kemudi hingga dashboard dan door-trimnya. Pada cluster meternya All-New Nissan Kicks e-POWER menampilkan dualisme yang menarik yakni tampilan speedometer analog dengan layanan informasi digital yang sangat canggih. Seluruh informasi kendaraan dan menu yang terdapat di cluster meter dapat anda atur melalui lingkaran kemudi Nissan Kicks. Tidak ada unsur "murahan" di dalam sini, maka banderol harga OTR NIK 2021 mulai dari Rp 471 juta

cukup pantas untuk menebus All-New Nissan Kicks e-POWER. Di samping itu, tersedia pula layanan hiburan yang berpusat di layar sentuh berukuran 8 inci dengan dukungan *Nissan Connect*. Tentu saja layanan tersebut merupakan fasilitas nirkabel yang memungkinkan menyambungkan smartphone Anda ke layar hiburan tersebut. Tidak hanya itu, layar sentuh tersebut juga akan menampilkan kondisi kendaraan secara 360 derajat saat memarkirkan kendaraan dan didukung dengan sensor di setiap sudut kendaraan.



Melihat kondisi pasar Indonesia yang permintaan mobil listriknya masih belum masih, rasanya Nissan Kicks e-Power ini bisa menjadi jawaban. Paling tidak, ia dapat menjadi jembatan bagi konsumen yang labil dan kurang edukasi tentang mobil listrik. All-New Nissan Kicks e-POWER memberikan performa maksimal dari sebuah motor listrik tanpa rasa khawatir soal stasiun pengisian listrik yang belum merata. Selamat untuk All-New Nissan Kicks e-POWER. ■

ALL-NEW NISSAN KICKS E-POWER
LAYOUT: SUV, Mesin depan, 4-pintu, 5-penumpang, FWD **MESIN:** 3-silinder 1.2-liter dengan motor listrik 1,57 kWh Lithium Ion/ 128 hp/ 260 Nm **TRANSMISI:** e-transmission **DIMENSI:** 4.305 x 1.760 x 1.615 mm **WHEELBASE:** 2.620 mm **BOBOT KOSONG:** 1.350 kg **KAPASITAS TANGKI BBM:** 41 liter





BEST FEATURES AWARD

KIA SELTOS

Mobil dengan fitur terbaik bukan predikat sembarangan. Setidaknya titel ini berhak disandang KIA Seltos. Compact crossover asal Korea Selatan yang mendobrak pasar lewat mesin turbo, tampilan mewah, fitur berlimpah namun dengan harga yang beralasan.

Diperkenalkan pertama kali ke dunia di India, lantas masuk ke pasar Indonesia awal Januari tahun ini. Harga Rp 295 juta sampai Rp 355 juta saat peluncurannya jadi nilai menarik lain yang membuatnya semakin dipertimbangkan konsumen Tanah Air.

Sebelum membongkar kelebihan fiturnya, sejenak kita simak dulu tentang mesin yang digunakan. Datang dengan mesin Kappa 4 silinder 1.4 liter dengan imbuhan turbocharger. Pilihan ini menjadikan dirinya di atas kertas unggul dari beberapa kompetitornya yang tak memakai mesin turbo. Walhasil, tenaga 138 hp (140 PS) dan torsi puncak 242 Nm mutlak mendaulat Seltos sebagai pemilik torsi terbesar di kelasnya. Tak berhenti sampai di situ. Transmisi otomatis 7-speed kopling

ganda (DCT) memberi pengalaman mengemudi yang berbeda untuk kendaraan jenis ini.

Keunggulan performa mesin turbo dan transmisi otomatis DCT terbalut oleh eksterior yang modern khas rancangan desainer Peter Schreyer. Lihat saja lampu utama LED (Auto Light) dengan lampu berkendara siang hari (DRL) yang memanjang membingkai tiger nose grille.

Garis sisi samping dibuat tegas berotot menonjolkan kesan macho. Atapnya terpasang roof rail dengan elemen kemewahan berupa ornamen krom. Ban membalut velg besar berukuran 17 inci. Uniknya, cladding atau pelindung bodi bagian bawah khas SUV (Sport Utility Vehicle) dari plastik dirancang dalam tema dua warna.

Bagian belakangnya tak kalah mewah. Lampu kombinasi belakang LED dilengkapi ornamen garis berwarna krom yang menghubungkan lampu sebelah kiri dengan sebelah kanan. Bagian bumper belakang tampil sporty dengan garnish knalpot ganda dan difuser berwarna perak. Dimensinya lebih besar dibanding rivalnya seperti Honda HR-V.



Menawarkan ruang kabin yang lebih luas pula. Masuk ke dalam kabin mudah karena sudah dilengkapi *smart key*. Untuk menyalakan dan mematikan mesin tinggal tekan tombol. Tersedia MID (*Multi Information Display*) 7 inci yang menyajikan ragam ragam informasi berkendara.

Sistem multimedia layar sentuh 8 inci yang melayang di bagian tengah dashboard sudah mendukung konektivitas nirkabel dengan smartphone melalui Android Auto maupun Apple CarPlay. Pengaturan audio bisa juga diatur dari lingkaran kemudi. Di lingkaran kemudinya ini juga tersedia tombol pengaturan cruise control.

Lingkaran kemudi berdesain *flat-bottomed* sudah dibalut kulit. Jok dan beberapa bagian interior juga dibalut material yang sama. Untuk menambah kesan mewah, tak ketinggalan sunroof elektrik.

Jok pengemudi dapat diatur secara elektrik lewat 8 cara pengaturan. Kemudi sudah dapat diseting *tilt and telescopic*. Kursi belakangnya pun bisa diatur posisi duduknya loh! Bahkan tersedia arm rest dan beberapa cup holder untuk kenyamanan seluruh penghuni kabin.

Sudah menganut AC digital dengan mode auto climate dan ventilasi untuk menghembuskan udara sejuk ke kabin belakang. Di bawah pengaturan AC, terdapat tempat pengisian daya baterai smatphone. *Wireless charging* ini yang





pertama di kelasnya. Tak perlu lagi menarik kabel ke power outlet. Kalau untuk penumpang belakang, ada USB slot dan outlet DC 12V.

Urusan kepraktisan, KIA Seltos juga menyuguhkan ruang yang cukup baik. Kursi baris kedua memiliki konfigurasi pelipatan 60:40. Dimensi yang besar juga menyediakan kapasitas ruang bagasi seluas 433 liter.

KIA membekali Seltos dengan banyak fitur keselamatan. Rem ABS (*Anti-lock Brake System*), EBD (*Electronic Brake-force Distribution*) dan BA

(*Brake Assist*) hadir. Sedangkan kestabilannya dijaga Electronic Stability Control (ESC), tersemat pula Hill Assist Control (HAC). Untuk parkir, *Parking Assist* yang dibantu garis pandu dinamis memudahkan pengemudi. Ditambah lagi airbag berjumlah enam buah.

Yang tak kalah menarik, meski bukan SUV petualang murni, Seltos dibekali mode berkendara Sport, Eco dan Normal yang memang umum tersedia. Namun KIA menambahnya lagi dengan pilihan mode traksi

Mud (Lumpur), Snow (Salju) dan Sand (Pasir).

Dengan harga Rp 295 juta sampai Rp 355 juta, Kia Seltos memang over suplai dengan fitur. Fitur-fitur yang tidak dimiliki oleh mobil sejenis di kelasnya, justru dimiliki oleh kendaraan pabrikan Korsel ini. Fitur-fitur selain memanjakan pengguna, meningkatkan kenyamanan mengemudi, juga mempertinggi level keselamatan. Tak heran jika titel The Best Features Award dari jurnalis Carvaganza layak disematkan pada SUV ini. Selamat! ■





KIA SELTOS

LAYOUT KENDARAAN: SUV, 5 penumpang, 5 pintu, mesin depan, FWD **MESIN:** 4 silinder 1.4L turbocharged bensin, 140 PS / 242 Nm **TRANSMISI:** Otomatis 7-speed DCT **DIMENSI:** 4.315 x 1.800 x 1.645 mm **WHEELBASE:** 2.610 mm **BOBOT KOSONG:** 1.221-1.361 kg **KAPASITAS TANGKI BBM:** 50 liter



BEST FUNCTIONALITY AWARD **SUZUKI XL7**

Saat segmen SUV (Sport Utility Vehicle) sedang naik, Suzuki langsung merespons tepat. Sosok XL7 pun tercipta menyanggah nama yang sudah dikenal. Seolah terlahir kembali, tapi memiliki utilitas lebih tinggi. Karena berhasil memadukan kepraktisan MPV (Multi Purpose Vehicle) keluarga dan ketangguhan SUV. Jadilah mobil dengan fungsionalitas hebat untuk segala kebutuhan.

Inilah mobil yang sukses memadukan dua jenis berbeda. Antara kenyamanan sebuah MPV dan kemampuan melahap medan cukup berat ala SUV, membaaur jadi satu. Tak terkecuali kepraktisan kabin diperuntukkan mengangkut seluruh keluarga. Karena basisnya mengambil Suzuki Ertiga generasi terbaru. Membawa perubahan total mulai dari sasis, mesin sampai desain. Soal akomodasi terbaik untuk seluruh penumpang, tak perlu diragukan lagi.

Tapi XL7 adalah mobil berbeda dibanding Ertiga. Total ada 211 komponen baru khusus dirancang. Semua diracik untuk menemukan komposisi pas dalam peralihan dari MPV ke SUV. Dari luar sudah jelas terlihat, fasad didesain ulang membentuk identitas sendiri. Ditambah elemen *moulding* khas SUV yang memancarkan efek kekar dan maskulin. Walau banyak ciri Ertiga tetap dipertahankan, aksentuasi tegas tetap ada tanpa menghilangkan aura mobil keluarga.





Tongkrongan sedikit lebih jangkung dari Ertiga. Ada setelan baru di suspensi sehingga membuat ground clearance menjulang 200 mm. Lalu ditopang pelek 16-inci dalam balutan ban 195/60. Varian tertinggi Alpha, mendapat aksesoris *rear upper spoiler* Suzuki Sport, *number plate garnish* dan *muscular door sill guard*. Paling menarik fitur Smart E-Mirror. Sebuah kamera menyorot area depan-belakang dan merekamnya. Bekerja seperti *black box*, segala kejadian saat berkendara bisa ditangkap. Tampilannya tersiar di spion dalam. Sekaligus juga membantu pandangan ke belakang tanpa terhalang kepala penumpang atau barang di bagasi.

Karakter MPV terasa begitu masuk ke kokpit. Duduk di balik kemudi sangatlah nyaman. Untuk postur setinggi 180 cm lebih, punggung dan paha dapat ditopang semua. Efeknya tidak melelahkan saat perjalanan jauh. Pengaturan juga lengkap, sampai bisa mengubah ketinggian. Penggunaan platform baru Heartect pun berdampak positif ke volume kabin keseluruhan. Semua baris kursi menyisakan ruang memadai untuk kaki dan kepala. Alhasil 7 penumpang bisa duduk dengan nyaman. Sandaran baris kedua dapat direbahkan, bisa juga digeser maju-mundur. Tersedia pula arm rest di bagian tengah menambah kenyamanan.

Ruang kargo pun semakin lapang. Dalam keadaan semua kursi terbuka, masih ada sisa menaruh barang di bagasi. Jika butuh area lebih





luas, mudah saja melipat sandaran kursi baris ketiga yang terpisah 50:50 hingga rata lantai. Tambah mudah menampung lebih banyak bawaan, dari sepeda lipat hingga koper besar. Ditambah ruang penyimpanan tersembunyi dengan area cukup luas. Biasanya untuk menyimpan peralatan penting.

Mekanisme akses ke dalam sekaligus menyalakan mesin dipermudah keyless push start/stop button. Tersedia banyak wadah multifungsi dan laci berukuran besar di sekitar *dashboard*. Jangan lupa *ventilated cup holder* yang penting bagi penyuka minuman dingin. Nuansa modern terpancar dari kontrol AC model tombol lengkap bersama fitur *auto climate* serta *heater*. Tepat di atasnya terpasang monitor layar sentuh 8-inci standar dari tipe tengah. Khusus Alpha, ditambah 2 tweeter agar dentuman nada lebih mantap di telinga.

Perangkat keselamatan dan keamanan sudah lengkap sebagai standar. Penumpang terlindungi *airbag* dua titik. Sistem aktifnya banyak. Seperti *Antilock-Braking System*





(ABS), Electronic Brake Distribution (EBD), Electronic Stability Programme (ESP) dan Hill Hold Control (HHC). Menjaga kendali dari selip dan merosot di tanjakan. Sesuai kebutuhan saat ini.

Mesin baru kode K15B 4-silinder 1,5-liter begitu memuaskan. Pengembangan lebih lanjut dari K14B menghasilkan peningkatan performa signifikan. Torsi begitu berlimpah sejak putaran bawah, sehingga terasa mudah berakselerasi. Untuk ukuran kapasitas 1.462 cc tergolong

nikmat. Selain itu enak diajak *cruising* berkat rentang torsi yang terjaga ekonomis via rasio gigi halus. Pemakaian bahan bakar pun jadi irit.

Bagi kami, Suzuki XL7 telah sukses mengawinkan dua dunia yang berbeda sehingga menjadi satu bidang yang harmonis. Memadukan kenyamanan MPV dengan kapabilitas melalap medan yang membutuhkan ground clearance tinggi. Cukup mumpuni untuk menjelajah permukaan jalan dengan kontur tidak rata dan

medan jalan yang rusak yang menjadi karakter jalanan di luar kota.

Soal akomodasi penumpang dan bagasi tak perlu diragukan lagi. Suzuki XL7 menjelma menjadi kendaraan yang praktis dan fungsional menampung tujuh penumpang. Jadi jangan pernah ragu untuk mengajak Suzuki XL7 untuk bergaul lebih jauh lagi. Selain itu menawarkan value begitu tinggi. Apa yang didapat sesuai nilai dibayarkan dan mencakup banyak kebutuhan. ■

SUZUKI XL7

LAYOUT: Mesin depan, 5 pintu, 7 penumpang, FWD **MESIN:** Bensin I-4 Fuel Injection System 1.462 cc, 104,7 PS/3800 rpm, 138 Nm/3.800 rpm

TRANSMISI: A/T 4-kecepatan **DIMENSI:** 4.450 mm x 1.775 mm x 1.710 mm **WHEELBASE:** 2.740 mm **GROUND CLEARANCE:** 200 mm **KAPASITAS TANGKI BBM:** 45 liter



BEST DESIGN AWARD

&

**BEST CARVAGANZA EDITORS'
CHOICE AWARD**

**HYUNDAI THE ALL-NEW
PALISADE**



Kami kira siapapun yang melihat Hyundai The All-New Palisade akan memperlihatkan kekagumannya. SUV Korsel ini mempunyai gurat wajah dan bodi sangat karismatik dan macho. The All-New Palisade memang direkayasa dengan bodi mengotak sehingga terkesan intimidatif, namun elegan.

Mengisi kelas yang lebih tinggi dan bernuansa premium, Hyundai All-New Palisade ditawarkan dengan paket dimensi lebih besar, interior lebih lapang, serta tampilan yang semakin berwibawa. Bahkan Hyundai seakan berani meninggalkan pakem bahasa desain *Fluidic Sculpture*, yang sudah diterapkan pada berbagai modelnya selama dua generasi terakhir. Tangan dingin di belakang terciptanya gaya baru ini adalah Luc Donckerwolke, sosok yang pernah menghasilkan desain-desain menawan Audi dan Lamborghini.

Dan kami menobatkan Hyundai The All-New Palisade sebagai Best Carvaganza Editors' Choice Award 2021 alias mobil terbaik pilihan jurnalis Carvaganza. Terpilihnya The All-New Palisade sebagai Best Carvaganza Editors' Choice Award 2021 tidak lah melewati jalan yang mulus. Pasalnya, di dalam pemilihan dan penyeleksian, ia harus mengalahkan 13 rivalnya yang menjadi jawara di masing-masing kategori. Hyundai The All-New Palisade sendiri sebelum menjadi 'Yang

Terbaik', ia adalah juara di kategori Best Design Award.

Ketika Hyundai The All New Palisade ini kami beri gelar Best Carvaganza Editors' Award 2021, kekuatan setiap jawara di setiap kategori hampir merata. Mereka memiliki kelebihan di setiap segmen, yang mana semua itu menjadi bahan pertimbangan kami dalam menyeleksi "Yang Terbaik". Nah, penyandang The Best ini harus punya segalanya yang bisa mematahkan setiap penantang.

Mungkin Anda berpikir, pantas saja Hyundai The All-New Palisade bisa menjadi juara karena adagium 'harga tidak pernah berbohong'. Eits tunggu dulu, bukankah The All-New Palisade juga harus berkompetisi dengan Porsche Cayenne Coupe, bahkan Toyota GR Supra yang punya harga jauh di atasnya. Persoalannya bukan terletak di harga, tapi apakah dengan modelnya yang seperti itu ia bisa memenuhi ekspektasi?

Dari hasil diskusi, kami menemukan ragam keunggulan yang dimiliki Hyundai The All-New Palisade baik pada saat menentukan ia sebagai jawara Best Design maupun Best Carvaganza Editors' Choice. Misalnya, dari sisi performa, ia memiliki varian AWD yang menunjang kapabilitas kendaraan di medan jalan offroad. Plus didukung oleh bodi jangkung dan jarak main suspensi yang panjang. SUV ini





mengandung ragam nilai yang dianut oleh para pemenang kategori baik dalam hal desain, product development, kapabilitas kendaraan, sisi engineering maupun dari sektor *driving experience*.

SUV 7 penumpang ini didukung mesin diesel R II CRDi 2.2 liter yang mengeluarkan tenaga 200 PS pada 3.800 rpm. Torsi maksimal yang dihasilkan adalah 441 Nm pada rentang putaran mesin 1.750 – 2.750 rpm. Dikombinasikan dengan transmisi *shift by wire* otomatis 8 percepatan.

Dalam hal desain eksterior, kombinasi gaya desain grille dan lampu depan menjadi identitas kuat The All-New Palisade untuk *stand out* di antara SUV lain di jalan raya. Kombinasi elemen chrome dan *aluminium brush* pada grille menampilkan status All-New Palisade, seakan menjadi mahkota yang dipakainya. Kemudian kombinasi LED bar sebagai *daytime running light (DRL)* yang melintang dari area *positioning light* di atas, sampai ke rumah lampu utama di sisi bawah. Hyundai menjuluki gaya ini sebagai *Crocodile Eyes*.

Bagian belakang diciptakan minimalis, modern, boxy, serta pakai lampu vertikal berlimbuan runcing ke sisi. Bagian sampingnya



terlihat sangat proporsional sehingga memiliki dimensi yang presisi. Sudut datang (*arrival angle*) dan departure angle (sudut berangkat) terintegrasi dengan baik antara dimensi dengan wheelbase. Bodinya yang terlihat superior, dipadu dengan baik oleh velg 20 inci yang bisa Anda temukan di varian Signature. Memang velg untuk tiap varian dibedakan.

Ruang kabin The All-New Palisade memiliki nuansa begitu mewah, sekaligus futuristik. Selain punya format tujuh penumpang dengan konfigurasi *captain seat* di baris tengah, eksekusi material juga jempolan. Jok memiliki lapisan kulit Nappa, yang kita tahu kerap terdapat pada mobil-mobil mewah. Lapisan jok kulit Nappa yang bisa dipersonalisasi warnanya menjadi nilai jual tersendiri.

Walaupun ada di varian atas saja. Jahitannya dibuat presisi, sekaligus berpadu door trim dan panel kayu.

Varian Signature dan Signature AWD dilengkapi dengan *smart power tailgate*. Bagasi bakal terbuka secara otomatis. Hebatnya. Seluruh baris tempat duduk The All-New Palisade memiliki port USB, total seluruhnya berjumlah tujuh. Selain itu, mobil ini juga dilengkapi *touch display audio* berukuran 8 inci dengan konektivitas Apple CarPlay dan Android Auto. Lantas sistem pengaturan AC sudah otomatis, dengan tiga zona dan kontrol independen serta *Cluster Ionizer*. Anda juga bisa menikmati *ventilated seats* berikut pemanas di baris depan dan kedua dan double sunroof sehingga membuat kabin terasa semakin luas.

Fitur keamanan jelas jadi fokus Hyundai dalam pengembangan The All-New Palisade. Mulai dari menyebarkan enam titik airbag, sampai fitur demi melindungi pengguna dari tabrakan hebat. Perangkat aktif untuk pencegahan yang masuk dalam paket di antaranya *Blind Spot Collision Warning*, serta *Rear Cross Traffic Collision Warning*. *Safe Exit Assist* sampai *Rear Occupant Alert*.

Kalau Anda belum tahu, Fitur *Safe Exit Assist (SEA)* adalah fitur yang secara otomatis akan memberi peringatan ketika membuka pintu bila kendaraan mendeteksi ada kendaraan lain atau obyek yang melintas di samping mobil. Tentunya fitur ini akan berguna memberi proteksi lebih saat anak-anak berada di dalam kendaraan. ■





HYUNDAI THE ALL-NEW PALISADE

LAYOUT: SUV, 7 penumpang, 5 pintu, mesin depan, AWD **MESIN:** Diesel 4 silinder R II CRDi 2.2 L/200 PS @ 3.800 rpm/ 440 Nm @ 1.750 – 2.750 rpm **TRANSMISI:** Shift-by-wire otomatis, 8-percepatan Torque Converter **DIMENSI:** 4.980 x 1.975 x 1.750 mm **WHEELBASE:** 2.900 mm **BOBOT KOSONG:** 1.870 kg **KAPASITAS TANGKI BBM:** 71 liter



BEST HYBRID CAR AWARD

TOYOTA COROLLA CROSS HYBRID

Sejak dulu Corolla merupakan salah satu sedan berukuran medium merek Jepang paling asyik dikendarai, dari generasi ke generasi. DNA keasyikkan berkendara itu akhirnya digunakan dan dikembangkan menjadi sosok SUV (Sport Utility Vehicle) lewat Corolla Cross. Daizo Kameyama, Chief Engineer Toyota Motor Corporation dalam presentasinya kala peluncuran di Thailand menyebutkan; "Konsep mobil ini adalah 'Corolla Meets SUV'.

Mengadopsi rancang bangun *Toyota New Global Architecture (TNGA)*, sama dengan basis pengembangan untuk Prius, C-HR, Levin, bahkan Lexus UX. Dengan dimensi medium, diyakini bisa menyajikan keunggulan SUV tanpa mengorbankan keasyikkan berkendara.

Corolla Cross ditawarkan dalam dua pilihan. Keduanya mengaplikasi mesin bensin konvensional 2ZR 1,8 liter, namun satunya lagi ditambahi motor elektrik sebagai pembeda. Dari segelintir pilihan mobil hybrid di Indonesia, Toyota Corolla Cross Hybrid boleh dibilang punya harga terjangkau di pasaran. Saat ini dibanderol Rp 518 jutaan. Termasuk produk paling segar dan benar-benar baru meski menganut *nameplate* lama. Merupakan varian SUV (Sport Utility Vehicle) pertama di keluarga Corolla.

Produk lansiran PT Toyota Astra Motor (TAM) pada 2020 ini mengisi segmen *Hybrid Electric Vehicle (HEV)* alias mobil hybrid yang mengombinasikan tenaga baterai dengan mesin konvensional ICE (*Internal*





Combustion Engine). Dengan kata lain, teknologinya tidak membutuhkan infrastruktur rumit. Misal *charging station* dan tak perlu mengkhawatirkan pengecasan ulang. Cukup mengisi bensin saja, mesin konvensional berfungsi membantu pengisian baterai untuk menggerakkan motor listrik. Pada saat mobil jalan, baik mesin pembakaran dan baterai beroperasi bergantian sesuai kebutuhan.

Mengusung mesin CBU asal Thailand berkode 2ZR-FXE. Berkapasitas 1.798 cc, 4 silinder DOHC berteknologi VVT-I, mampu menghasilkan tenaga 96 hp (98 PS) plus torsi puncak 142 Nm. Disokong dorongan motor listrik sekuat 70 hp (72 PS) plus torsi 163 Nm. Ditorehkan baterai nickel-metal hydride 28 modules 168 cells di atas papan konstruksi TNGA. Power unit ini diklaim lebih efisien dan emisi CO2 (98 gram/km) juga lebih rendah dari model gasoline. Kalau mengacu dari data Toyota Thailand, konsumsi bensin kombinasi mencapai 23,3 km/liter.

Desain eksterior kental dengan pengaruh DNA RAV4. Tapi permukaan tubuh cenderung minim sudut. Bodinya memperlihatkan sebagai crossover modern. Bentuk grille seperti sarang tawon, dikombinasi apik dengan rumah lampu berisi pendar LED tampak lebar menyipit. Mengenakan *eye shadow* kebiruan sebagai diferensiasi dengan



model konvensional. Area dagu disudahi oleh fog lamp LED dan elemen *skid plate* metalik.

Bagian atap melekat power moonroof. Terdapat ornamen trim kromium di beberapa tempat. Roda berukuran 18 inci mengisi penuh ruang sepatbor. Tak hanya penerangan utama, lampu kabut, hingga lampu kombinasi belakang sudah mengadopsi unit LED. Semua komponen itu diberikan sebagai barang pencipta kesan mewah.

Bagian interior ditata secara apik, berkesan mewah dan eksklusif. Material yang dipakai pun berkualitas. Pada bagian dashboard terdapat dua kisi AC di titik terluar yang saling terhubung lewat ornamen perak

melintang. Lalu, di tengah bertengger sarana hiburan berupa layar sentuh. Berukuran 9 inci yang berisi fungsi AM/FM Stereo, Bluetooth, Miracast, Voice Command hingga *Near Field Communication (NFC)*. Fitur yang sangat berguna saat ingin mengecek saldo e-money. Kontrol audio pun dapat dilakukan lewat palang setir.

Terdapat pendingin kabin lewat perangkat *Dual Zone Automatic Climate Control*. Headroom dan akses lapang berkat atap tinggi serta punya bagasi ekstra. Itu merupakan penambahan nilai dari sebuah platform berikut rancangan kabin sedan. Namun, kapasitas angkut penumpang tidak turut

bertambah karena bertahan di lima penumpang. Semua tata letak hingga detail pun cukup gamblang menceritakan garis keturunan Corolla sedan.

Melihat detail kelengkapan, bisa dibilang menawarkan fitur yang berkelas. Smart entry misalnya, memungkinkan akses kabin tanpa perlu berinteraksi dengan kunci. Kemudahan akses bagasi dilengkapi dengan *Power Back Door* berikut *Kick Sensor*. Tinggal ayunkan kaki lalu kap bagasi terbuka.

Posisi duduk dapat diatur secara elektrik. Moon Roof hadir untuk memberikan kemewahan dengan



model atap kaca yang bisa dibuka tutup. Untuk memudahkan parkir sudah terpasang kamera parkir dan sensor depan-belakang.

Tak kalah penting adalah safety features komprehensif. Meliputi *Hill-Start Assist Control (HSA)*, *Vehicle Stability Control (VSC)*, *Emergency Brake Signals (EBS)*, 7 airbags, serta sistem pengereman *Anti-lock Braking System (ABS)*, *Electronic Brake-force Distribution (EBD)*, dan *Brake Assist (BA)*.

Berkat pengembangan teknologi mesin hybrid oleh pabrikan untuk Corolla Cross Hybrid ini, SUV/crossover ini menjadi hybrid dengan harga terjangkau dalam line-up pabrikan. Racikan terkini yang dibenamkan, membuat kendaraan memiliki level konsumsi BBM yang efisien, namun tidak mengorbankan performa dan kesenangan mengemudi. Resep jitu yang membuat Corolla hebat di segmen sedan, tetap diwariskan pada versi SUV. Tak salah kalau gelar Best Hybrid Car Award dari Carvaganza Editors' Choice Awards 2021 jatuh kepadanya. ■



TOYOTA COROLLA CROSS HYBRID

LAYOUT: Mesin depan, 5 pintu, 5 penumpang, FWD **MESIN:** Bensin 4-silinder DOHC 1.8L/ 98 PS @ 5.200 rpm / 142 Nm @ 3.600 rpm, Motor Elektrik 72 PS / 163 Nm **TRANSMISI:** CVT **DIMENSI:** 4.460 x 1.825 X 1.620 mm **WHEELBASE:** 2.640 mm **KAPASITAS TANGKI BBM:** 36 liter



BEST INNOVATION AWARD

WULING ALMAZ RS

Saat kami pertama kali diperkenalkan pada Wuling Almaz, stereotip sudah lebih dulu melekat. Namun Wuling membantah hal itu dengan keras dan langsung. Kualitas pembuatan secara mengejutkan menyamai mobil-mobil Jepang dan mendekati produk Eropa. Memang, ada saja yang terlewat, tapi hal itu terbilang minor.

Kualitas berkendara lebih bikin kaget lagi. Dibawa di jalan berliku dari Bandung, Tasikmalaya hingga Pantai Pangandaran, kami sampai harus memastikan ini Wuling Almaz, bukan VW Tiguan. Itu karena rasa pengendalian dan pengendaraan yang mirip.

Sebagus itu kualitas sebuah Wuling Almaz dan kini mereka menggedor lagi dengan Almaz RS, yang bikin kami 'ketok palu' kalau merek Cina satu ini serius mengembangkan produknya. Bagaimana tidak, mereka mampu memberikan fitur sekelas Honda CR-V terbaru, dengan harga hampir separuhnya.

Inovasi yang dibawa benar-benar menaikan taraf Wuling Almaz RS satu tingkat. Dan membuka mata kalau mobil dengan paket fitur canggih tidak perlu mahal. Tembus Rp 400 juta saja tidak. Faktor fitur dan angka itu membuat kami yakin kalau Almaz RS layak dapat piala sebagai mobil paling inovatif.

Dari yang paling jamak dipakai di mobil mahal adalah *Cruise Control* dengan kemampuan adaptif. Penjaga kecepatan ini tidak hanya menjaga jarak, tapi juga membantu pengemudi di kemacetan. Ambil contoh, Anda terjebak di kepadatan jalan raya biasa (non tol). Lalu pasang *cruise control* agar tidak jalan lebih dari 40 km/jam (kecepatan normal di jalan biasa). Selebihnya biarkan Almaz RS mengatur sendiri pengereman, jarak dengan kendaraan di depan hingga kapan mulai berjalan.

Fitur lainnya adalah *Lane Keeping Assist (LKA)*. Tidak hanya menjaga mobil berada di tengah lajur dan memberikan peringatan kalau bergeser melewati marka. LKA akan membelokan setir sesuai jalurnya.



Dengan catatan, fitur ini sangat bermanfaat dipakai di jalan tol. Belokan 90 derajat tipikal tengah kota tidak akan bisa dilayani.

Ini yang kami alami: Masuk tol, pasang *adaptive cruise control* dengan batas kecepatan 100 km/jam, pasang LKA. Almaz RS berpikir sendiri, mengerem dan berbelok mengikuti kondisi jalan. Keluar ke jalan biasa, matikan fitur LKA dan kurangi batas kecepatan *cruise control*. Hidup jadi terasa lebih mudah.

Supaya pengemudinya tidak terlena, tangan tidak boleh lepas dari setir. Sistemnya bisa tahu kalau itu terjadi lalu memberikan peringatan audio dan visual. Kedua, jika sang Almaz RS merasa tidak aman untuk terus menggunakan otomatisasi diatas, ia akan mematikan sistem seraya mengeluarkan teguran berupa audio, visual dan getaran di setir. Ini bisa terjadi di daerah semrawut. Kami alami di tol Tangerang yang macet karena perbaikan jalan dan posisi mobil terlalu dempet satu sama lain.

Itu baru fitur bantu berkendara langsung. Teknologi perintah suara WIND dengan "Halo Wuling" yang khas juga dihadirkan. Panoramic roof dan penutupnya bisa diaktifkan hanya dengan bilang "Halo Wuling,



buka/tutup sunroof." Hal yang sama berlaku untuk radio atau AC dengan bilang, "Halo Wuling saya kepanasan." Ditambah lagi gimik seperti sapaan secara verbal saat mobil dinyalakan.

Wuling memiliki fitur *Internet Of Vehicle (IoV)* yang merupakan bagian dari WISE atau *Wuling Interconnected Smart Ecosystem*. Terdengar high tech? Memang. WISE memungkinkan Anda untuk terhubung langsung dengan mobil melalui telepon genggam.

Melalui aplikasi MyWuling+ Anda bisa membuka pengunci pintu mobil. Tidak hanya keempat pintu samping dan jendelanya, pengunci bagasi juga bisa

dioperasikan. Sayang, pintu bagasi masih harus ditarik manual. Kalau sudah elektrik tentu bisa jadi nilai lebih.

Kalau itu dianggap biasa saja, IoV juga memungkinkan Anda untuk memanaskan mesin mobil dari jarak jauh. Bisa juga menyalakan AC jadi saat masuk, kabin sudah sejuk. Ini akan berlangsung selama sepuluh menit, kalau Anda tidak jadi jalan sistem akan mematikan mesin kembali. Asiknya lagi, pemilik Almaz RS bisa mengatur waktu (timer) kapan mobil dan AC harus dinyalakan.

Kemampuan IoV lain yang kami anggap sangat membantu untuk berkendara adalah navigasi. Berkat kemampuan





WULING ALMAZ RS

LAYOUT: SUV, 5 pintu, 7 penumpang, mesin depan FWD **MESIN:** 4 silinder 1.5L DOHC DVVT Turbocharger, 142 PS @ 5.200 rpm / 250 Nm @ 1.600-3.600 rpm

TRANSMISI: CVT, **DIMENSI:** 4.655 mm x 1.835 mm x 1.760 mm **WHEELBASE:** 2.750 mm **KAPASITAS TANGKI BBM:** 52 liter

mirroring, tampilan navigasi handphone bisa tampak di headunit. Karena besar melihatnya jadi mudah. Tentunya mirroring ini bukan cuma untuk peta, tapi Anda bisa pilih aplikasi handphone yang mana yang akan ditampilkan.

Meski begitu, kami juga menemukan satu hal yang agak tanggung. Absennya Pintu bagasi elektrik tadi dan auto dimmer spion tengah. Kalau kedua hal itu sudah dilengkapi bukan tidak mungkin Almaz RS mendapatkan gelar bergengsi best of the best, Carvaganza Editor's Choice Award. Selamat, Wuling. Semoga bisa terus menggebrak dengan kejutan lainnya. ■



BEST LUXURY AWARD PORSCHE CAYENNE COUPE

Dulu mungkin berat untuk kita menemukan kendaraan yang memenuhi kriteria mewah sekaligus nyaman pada mobil jip atau SUV. Apalagi dengan ditambahi embel-embel memiliki karakter pengemudian ala mobil sport.

Memasuki pergantian milenium, jajaran SUV premium modern asal Jerman mendisrupsi pasar sebagai kontestan multitalenta. Menciptakan sinergi kemewahan dan kenyamanan sebuah sedan dengan ketangguhan dan kepraktisan jip. Rangka monokok lantas segera jadi tren pembangun kontestan bertubuh jangkung. Membuat model seperti sedan dan MPV perlahan ditinggalkan.

Porsche Cayenne jadi pionir berbagai SUV mewah sekaligus kancang masa kini. Berasal dari pabrikan sports car, tentu Cayenne mendefinisikan kemewahan dengan caranya

sendiri. Bumbu performa dicampur ke ramuan sebagai pembeda. Lantas formula inipun malah diikuti banyak brand eksotis lain. Demikian halnya terjadi sampai generasi ketiga ini.

Ada keistimewaan lain di model termutakhir SUV gambot Porsche ini. Pabrikan asal Jerman tersebut menghadirkan versi coupe sebagai tambahan rasa yang menguatkan identitas sport dan syukur ia turut dibawa ke Tanah Air. Sajikan kombinasi pamungkas antara kemewahan, performa, kepraktisan, dan orisinalitas desain coupe. Maklum, Porsche dikenal luas dengan konsistensi rancangan ikonik Neunelfer.

Porsche Cayenne telah sukses menjadi tunggangan harian tanpa membuat leher pegal-pegal. SUV ini telah sukses mengidentifikasi kesan mewah dalam bentuk mobil berbodi jangkung. Tanpa perlu lewat pancaran yang mencolok seperti yang terkesan dari mobil





berplatform sedan. Memecahkan kebuntuan karena selama ini orang mengidentikkan mobil mewah platformnya mesti sedan.

Porsche menyuntikkan ragam komponen presitisius dan performa ke dalam Cayenne Coupe. Contoh atap panoramic fixed glass sebagai perbekalan standar. Belum lagi sepasang spoiler belakang komplet sistem adaptif guna menambah gaya tekan di poros belakang saat melaju kencang. Misalnya sayap yang dapat terangkat sampai 5,3 inci saat melaju di atas 90 km/jam, merupakan bagian dari *Porsche Active Aerodynamics (PAA)*. Gaya eksterior lantas disudahi pelek 20 inci dalam format standar.

Paling baru, Porsche Cayenne Coupe memakai *Porsche Surface Coated Brake (PSCB)*, sistem pengereman dengan material baru untuk piringan cakram. Permukaan tidak berpori cross-drilled seperti rem performa tinggi pada umumnya. Ia mengusung tungsten carbide super keras dengan kaliper 10 piston di roda depan demi performa pengereman.

Jangan tanya lagi soal material dalam kabin, dipastikan berkelas. Material leather dan panel *soft touch* menjajah mayoritas permukaan interior. Posisi duduk depan disokong oleh jok semi bucket dengan fleksibilitas pengaturan elektrik sampai 18 arah berbeda dan 3 slot memori. Selain itu, pergerakan *tilt and telescopic steering* diatur secara elektrik.



Perbekalan teknologi mutakhir ikut mejang. Sebut saja sistem infotainment *Porsche Communication Management (PCM)* versi teranyar berisi fungsi lengkap. Termasuk di dalamnya, peranti multimedia, navigasi dan kontrol fungsi kendaraan via layar sentuh 12,3 inci. Tersepat fungsi integrasi Apple CarPlay. Komponen bergengsi lain juga bakal memanjakan seperti *Automatic Climate Control* empat zona hingga sistem audio Bose.

Tapi bukan itu saja, bermacam perlengkapan opsional dapat dipasang demi menyuguhkan personalisasi gaya. Mencipta nilai eksklusif. Bermacam paket peningkat gaya tersaji seperti Lightweight Sport, Lightweight Sport Black, atau

Lightweight Sport Carbon. Tinggal tentukan mau dihiasi aksent serat karbon, atau hitam, atau pemanfaatan panel serat karbon lebih intensif. Tapi tidak terbatas sampai di situ. Asal berani menebus dan mau menunggu, bermacam bentuk personalisasi dapat dipesan.

Sebagai SUV yang lahir dari pabrik penghasil sports car, Cayenne Coupe kental dengan watak sporty yang dipertegas lewat jantung pacu jantung V6 2,9 liter twin-turbo sekuat 440 PS yang sanggup gelontorkan torsi sampai 550 Nm. Tersalur menuju keempat roda via transmisi otomatis Tiptronic 8-Speed. Mau diajak menari di atas aspal atau medan tak beraturan, Cayenne Coupe akan siap melayani. ■





PORSCHE CAYENNE COUPE

LAYOUT: SUV, mesin depan, 5 penumpang, 5 pintu, AWD **MESIN:** Bensin 2,9L V6 Twin-Turbo / 440 PS @ 5.700-6.700 rpm / 550 Nm @ 2.000-5.500 rpm
TRANSMISI: A/T 8-kecepatan **DIMENSI:** 4.931 x 1.983 x 1.676 mm **WHEELBASE:** 2.895 mm **BOBOT KOSONG:** 2.050 kg **KAPASITAS TANGKI BBM:** 75 liter





BEST NEWCOMER AWARD **DAIHATSU ROCKY**

Kehadiran Daihatsu Rocky di akhir April 2021 sudah sangat dinantikan oleh kalangan konsumen di Indonesia. Apalagi, nama Rocky membawa nuansa nostalgia bagi pecinta produk Daihatsu dari era 1990-an, karena membangkitkan kembali nama mobil tangguh yang pernah eksis sebagai kembaran Taft, Hilina dan Feroza. Namun generasi barunya ini, Rocky tampil dengan konsep dan desain yang lebih urban dan atraktif.

Penampilan perdana Daihatsu Rocky pada gelaran Tokyo Motor Show 2019 langsung mencuri perhatian publik. Tidak cuma jual nama, Rocky yang dikembangkan oleh Daihatsu di Jepang sebagai kei car ini, dibangun di atas platform modern DNGA (*Daihatsu New Global Architecture*). Platform ini dikembangkan dengan konsep kualitas tinggi dengan harga terjangkau, teknologi terkini, serta memperhatikan detail terkecil. Di Indonesia, Rocky adalah produk



Daihatsu pertama yang dipasarkan dengan mengandalkan platform DNGA.

Arsitektur baru ini dikembangkan dengan memperhatikan sampai detail terkecil, seperti ukuran, berat, harga dan waktu, dengan tujuan menghasilkan kendaraan yang efisien. Bagi Rocky, diaplikasikannya DNGA memungkinkannya untuk dibekali berbagai teknologi dan fitur canggih. Bahkan dengan platform ini, Rocky dipercaya untuk menjadi basis produksi model kembarannya dari pabrikan saudara senegara.

Kemutakhiran platform DNGA dikombinasikan dengan desain Rocky yang kontemporer, mengikuti selera konsumen generasi muda yang menjadi targetnya. Seolah sadar dengan kecenderungan masyarakat masa kini yang peduli dengan penampilan atraktif dan 'tech savvy-ness', Daihatsu



Rocky punya formula yang tepat. Jangan heran kalau nantinya DNGA semakin banyak digunakan pada model-model baru Daihatsu ke depannya.

Dari luar terlihat Daihatsu memberikan desain tampilan yang tetap tegas layaknya SUV sejati, yang disertai elemen desain modern nan atraktif. Tentunya tetap mengedepankan karakter sporty dan tangguh. Highlight lainnya yang diusung untuk Rocky adalah paket ASA (Advanced Safety Assist) yang mengemas rangkaian fitur keselamatan terkini. Seperti *Pre Collision Warning*, *Pre Collision Braking*, *Pedal Misoperation Control*, *Front Departure Alert*, *Lane Departure Warning*, dan *Lane Departure Prevention*.





Bukan hanya itu, Daihatsu juga dengan beraninya memberikan opsi mesin yang tidak lazim untuk Rocky jika dibandingkan pasar mainstream di Indonesia. Ada dua varian mesin, yaitu 1.0 liter turbo dan 1.2 liter non-turbo, yang sama-sama berkonfigurasi 3-silinder. Mesin 1.0 liter turbo inilah yang ikut mencuri perhatian khalayak Tanah Air, karena merupakan hasil pengembangan yang sepenuhnya baru. Opsi mesin yang mengikuti tren global ini bukan hanya menyajikan efisiensi konsumsi bahan bakar yang ramah lingkungan, tapi secara bersamaan juga sanggup berikan performa yang dapat diandalkan untuk dipacu. Saat masih banyak pabrikan lain malu-malu beranjak ke mesin mungil tiga silinder, Daihatsu dengan tanpa ragu melakukannya melalui Rocky.

Keunggulan lain Daihatsu Rocky yang tidak dimiliki oleh rival





sekelasnya, Rocky sudah diproduksi oleh tangan-tangan terampil rakyat Indonesia. Dengan platform mutakhir DNGA dan mesin generasi barunya, membanggakan rasanya jika tahu semua itu lahir dari pabrik Daihatsu di dalam negeri.

Melihat kombinasi formula yang ditawarkan untuk pasar Indonesia saat ini, tidak usah kaget jika nantinya Rocky bukan hanya bisa menjadi yang terlaris di segmennya, tetapi juga menjadi salah satu jenis mobil terlaris keseluruhan di pasar nasional, menggeser Low MPV. Apalagi melihat tren di dunia belakangan ini yang menunjukkan terus meningkatnya minat pasar terhadap segmen crossover atau SUV.

Sebagai pendatang baru yang sukses mencuri perhatian, siap-siap saja menyaksikan Daihatsu Rocky menjadi idola baru di pasar otomotif Indonesia. Platform canggih, kaya teknologi dan fitur, harga menggiurkan, desain menarik, serta nama yang membawa kembali rasa nostalgia di masa lampau. Selamat untuk Daihatsu Rocky! ■



DAIHATSU ROCKY

LAYOUT: SUV, 5 penumpang, 5 pintu, mesin depan, FWD **MESIN:** bensin, 3 silinder 1.0L Turbo 1KR-VET/ 96 hp @ 6.000 rpm/ 140 Nm @ 2.400 - 4.000 rpm **TRANSMISI:** CVT
DIMENSI: 4.030 x 1.710 x 1.635 mm **WHEELBASE:** 2.525 mm **BOBOT KOSONG:** 1.680 kg **KAPASITAS TANGKI BBM:** 36 liter



BEST PRODUCT DEVELOPMENT AWARD MAZDA CX-3 SPORT 1.5L

Mazda CX-3 sudah cukup lama dikenal oleh masyarakat Indonesia. Bahkan ia sudah melalui fase facelift mengikuti perkembangannya di pasar luar. Namun ada satu ubahan signifikan yang diberikan Mazda untuk CX-3 pasar Indonesia. Yakni penggunaan mesin 1.500 cc.

Pada Maret 2021, Mazda CX-3 SPORT resmi menggondong jantung mekanis 1.5 liter. Ya, cuma varian bontot tipe SPORT yang berganti mesin. Sedang varian atasnya masih setia dengan dapur pacu 2.000 cc. Sebetulnya, mesin itu tidak sepenuhnya baru, karena sudah lama digunakan oleh Mazda2.

Perubahan yang sangat berani, namun masih sesuai kodrat. Pasalnya, CX-3 memang punya relasi langsung dengan Mazda2. Jadi tidak menyalahi aturan tak tertulis dalam pembagian lini. Toh CX-3 dan Mazda2 menawarkan hal yang berbeda. Spesifiknya dari bentuk model.

Berbekal mesin yang lebih kecil kapasitasnya, CX-3 SPORT pun bisa dilabeli dengan harga lebih terjangkau. Ya, ia pun bisa lebih tenang dalam bersaing di segmennya yang sama-sama berbekal mesin 1.5 liter. Apalagi kalau berbicara harga. Penggunaan mesin lebih kecil sontak menurunkan banderol. Hasilnya, sangat kompetitif.

Bagaimana performanya? Lagi, mesin yang dipakai sama dengan yang ada di balik kap Mazda2. Jaminan performa serupa. Malah angkanya sedikit lebih besar. Disesuaikan dengan bentuknya yang memang lebih berotot ketimbang Mazda2. Mesin SKYACTIV-G 4-silinder 1.496 cc menyemburkan daya puncak 111 PS pada 6.000 rpm dan torsi maksimal 144 Nm pada 4.000 rpm.

Output itu dikirim ke roda depan melalui transmisi andalan SKYACTIV-Drive 6-speed. Tersedia mode SPORT untuk respon performa lebih sigap. Ditambah tuas paddle-shift di balik lingkaran kemudi.

Kendati varian paling bawah dan harganya jadi lebih murah, CX-3 SPORT masih punya bekal kelengkapan yang tak bisa diremehkan. Wajah dilengkapi lampu LED dengan automatic levelling ditemani lampu siang hari *DRL (Daytime Running Lamp)*. Mengisi ruang roda, velg besar 18 inci berkelir Gunmetal sangat cocok dipasangkan dengan warna baru *Polymetal Grey Metallic*.

Siapa bilang varian bawah tak bisa tampil mewah? Nyatanya interior CX-3 SPORT punya tampilan dan rasa yang berkelas. Material kulit membungkus banyak bagian kabin, termasuk lingkaran kemudi dan tuas transmisi. Sedang jok dibalut kombinasi kulit dan *fabric* berkualitas



dengan jahitan berwarna merah menambah aura sporty. Bentuk kursinya didesain agar bisa menopang pengemudi dan penumpang lebih baik, sehingga memberikan rasa nyaman dan aman.

Kelengkapan di kabin tak main-main. Head unit layar sentuh 7 inci dengan sistem operasi andalan Mazda Connect. Bisa diatur dengan dial putar pada konsol tengah dan sejumlah kontrol praktis pada palang kemudi. Keluaran suaranya dijamin enam speaker pada penjuru kabin. Sistem bisa menjalin hubungan nirkabel melalui Bluetooth. Malah sudah tersaji Apple CarPlay dan Android Auto yang lebih praktis menghubungkan dengan smartphone.

Tersedia head-up display (HUD) yang tidak ditemui pada mobil lain di segmennya. Kemudian untuk menyalakan mesin, tinggal tekan tombol. Akses masuk ke kabin juga semudah mengantongi key-fob dan menekan tombol pada gagang pintu luar. Bicara key-fob, CX-3 SPORT juga sudah pakai desain model baru 7-G yang digunakan pada lini terkini Mazda.

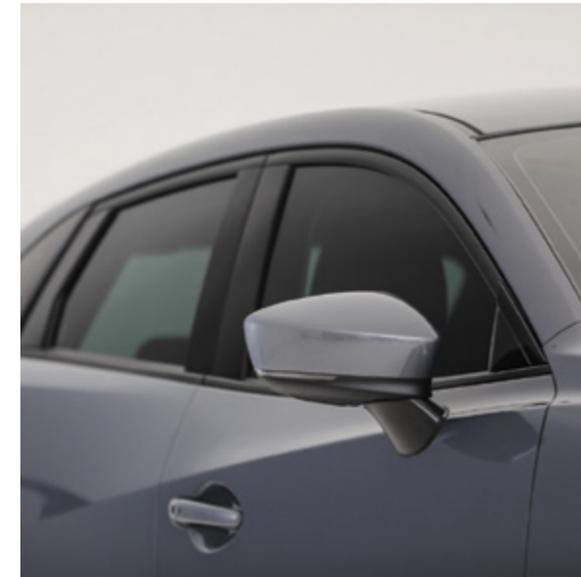




MAZDA CX-3 SPORT 1.5L

LAYOUT: Mesin depan, 5 pintu, 5 penumpang, FWD **MESIN:** Bensin, 1.5L Skyactiv 4 silinde/ 111 PS @ 6.000 rpm / 144 Nm @ 4.000 rpm

TRANSMISI: Otomatis 6-speed **DIMENSI:** 4.275 x 1.765 x 1.535 mm **WHEELBASE:** 2.570 mm **KAPASITAS TANGKI BBM:** 48 liter



Beralih ke fitur safety, dengan daftar yang bisa bikin tenang penggunaanya. Bantalan udara SRS tersaji enam titik. Berarti tak cuma tertanam pada dasbor pengemudi dan penumpang depan saja. Ada ekstra side airbags dan model curtain pada kaca samping. Perangkat lain yang menjamin keselamatan termasuk kamera dan sensor parkir, Blind Spot Monitoring (BSM), Rear Cross Traffic Alert (RCTA). Melengkapi fitur penjaga keselamatan, Mazda memasang *Antilock Brake System (ABS)*, *Electronic Brakeforce Distribution (EBD)*, *Brake Assist (BA)*, *Hill Launch Assist (HLA)*, *Dynamic Stability Control (DSC)*, *Traction*

Control System (TCS), *Emergency Stop Signal (ESS)* dan sistem kendali kendaraan *G-Vectoring Control (GVC)*. Fitur GVC selain memberi bantuan keselamatan, juga mendukung kenikmatan berkendara. Sistem GVC dengan kepintarannya menjaga kestabilan dan kontrol saat CX-3 SPORT menikung. Bahkan memperhalusnya hingga mengurangi efek gravitasi yang berimbas pada minimnya goyangan tubuh pengemudi saat mobil berbelok, khususnya pada kecepatan menengah dan tinggi. Dengan begitu, efek kelelahan dalam mengemudi juga bisa lebih ditekan. ■

BEST SPORTS CAR AWARD

TOYOTA GR SUPRA

Memilih sports car terbaik bukanlah perkara sulit di Indonesia. Di tengah perkembangan segmentasi mobil yang terfokus pada satu titik -kendaraan keluarga- mobil sport bak sebuah barang antik. Kalangan yang mampu dan mau membelinya cuma segelintir, dan penyedia modelnya pun tak kalah sedikit.

Sejatinya, hampir semua pabrikan mobil di dunia punya model-model performa tinggi. Namun yang memang dirancang sebagai mobil pelari, asyik dikendalikan, berorientasi pada kecepatan, alias sports car, pastinya tak banyak. Kembali, di Indonesia, klasifikasi ini sangatlah sedikit.

Pada Carvaganza Editors' Choice Award 2021, tentunya kami memilih berdasar pada model

yang sudah kami uji. Dan dari beberapa model, Toyota GR Supra lah yang kami anggap terbaik untuk diganjar Best Sports Car Award.

Sebagai kendaraan yang mewarisi heritage yang sangat kuat, Toyota menciptakan GR Supra sebagai sports car dengan tenaga yang lebih *powerful* dan memberikan pengalaman berkendara paripurna. GR Supra juga dibuat linear dengan filosofi desain tim engineer Toyota. Penampilannya dibuat lebih atletis, dengan tidak melupakan sisi aerodinamika.

Ia pun direkayasa engineering sedemikian rupa agar memiliki distribusi bobot yang presisi. Bertujuan agar memberikan handling dan *cornering* yang seoptimal mungkin kepada pengemudi. Mesin bensin 3.0 liter DOHC Twin-scroll turbo yang ditanamkan di bawah





kap, dikombinasikan dengan transmisi otomatis 8 speed. Agar bisa melesat, terpasang ban Michelin yang membungkus velg aluminium tempa 19 inci.

Unit berpadu turbo twin scroll itu siap melontarkan tenaga setiap Anda memijak pedal gas. Oh ya, pastikan mode Sport sudah aktif ya. Sebab di mode ini, respon terbaik dari sang GR Supra, bisa Anda gali. Tak kurang dari 387 PS tenaga, bisa diekstrak dari enam buah ruang silindernya. Torsinya pun luar biasa.

Mengajaknya lari kencang, membuatnya menari dengan gelinciran roda belakang, atau mengajaknya bermanuver tajam, bukanlah perkara sulit. Sudah lama rasanya kami tak merasakan sensasi mobil sport senatural ini. Jika Anda pernah mengendarai Toyota 86, maka GR Supra punya sensasi yang jauh lebih impresif.

Selidik punya selidik, Toyota GR Supra memang dikembangkan oleh tim Gazoo Racing melalui serangkaian uji coba yang panjang, baik di jalan raya maupun sirkuit. Bahkan meski masih dalam bentuk prototipe, mobil ini turut diikutsertakan dalam lomba ketahanan mobil di lintasan Sirkuit Nürburgring, Jerman untuk menemukan komposisi dan kunci terbaik sports car sejati dengan tetap memberikan kenyamanan berkendara saat digunakan sehari-hari.

Keikutsertaan protipe GR Supra pada ajang motorsport memberi peluang untuk menguji batas maksimum kemampuannya untuk kemudian mendorong batas ini lebih jauh sehingga performanya dapat menjadi lebih baik lagi. Gazoo Racing memang terkenal dalam memproduksi mobil-mobil sport, dan sport menjadi cara pandang mendasar mereka. GR Supra merupakan mobil massal pertama yang dibuat oleh Gazoo Racing.



Melalui uji coba di lintasan jalan raya di berbagai negara, para insinyur sukses membaca karakter yang harus dimiliki GR Supra sebagai sports car yang akan diproduksi massal dan dipasarkan secara global. Semua itu bertujuan untuk menemukan titik keseimbangan paling seimbang bagi tiga elemen kunci stabilitas kendaraan yaitu jarak sumbu roda (*wheelbase*), tapak (*tread*), dan pusat gravitasi (*center of gravity*). Keseimbangan tiga elemen inilah yang menjadikan sports

car sejati ini tetap stabil dalam berbagai kondisi lintasan.

Kehadiran GR Supra tak lepas dari heritage masa lalu. Warisan dari kehandalan pabrikan di dalam meramu mobil sport yang *fun-to-drive* dan mumpuni sejak tahun 1978. Heritage yang dikembangkan secara berkelanjutan itulah yang akhirnya melahirkan GR Supra yang sekarang. Terentang selama hampir lima dekade, Supra mewariskan power, performa dan inovasi yang ikonik sepanjang waktu. ■



TOYOTA GR SUPRA

LAYOUT: Sports car, mesin depan, 2 pintu, 2 penumpang, RWD **MESIN:** Bensin 6 silinder segaris Twin-Scroll Turbocharged, Chain Drive with Variable Valve Timing 3.0L/ 387 PS @ 5.800-6.500 rpm / 500 Nm @ 1.800-5.000 rpm **TRANSMISI:** Otomatis 8-speed **DIMENSI:** 4.380 x 1.855 x 1.290 mm **WHEELBASE:** 2.470 mm **KAPASITAS TANGKI BBM:** 52 liter



GLOSSARY

Dynamic Shield

Merupakan bahasa desain global bagi produk-produk Mitsubishi Motors di masa depan. Identitas terbaru untuk setiap mobil Mitsubishi Motors tersebut diciptakan oleh Corporate Vice President, Design Division Mitsubishi Motors Corporation (MMC) Tsunehiro Kunemoto untuk mengubah image perusahaan.

Earth Dream Technology

Adalah nama paket teknologi masa depan yang dikembangkan oleh pabrikan mobil Honda. Tujuannya untuk mempertinggi efisiensi pemakaian bahan bakar namun tidak mengorbankan performa kendaraan. Muaranya adalah dapat membantu kesinambungan lingkungan hidup, tapi tetap memberikan kesenangan berkendara kepada pengemudinya.

Transmisi Shift By Wire Hyundai

Teknologi transmisi *Shift By Wire* oleh pabrikan Hyundai di Indonesia tertanam di mobil Hyundai IONIQ Electric, Hyundai Kona Electric dan Hyundai All-New Palisade. Yakni sistem pergantian gigi transmisi tanpa harus menarik perseneling ke posisi tertentu yang dilakukan secara mekanikal. Dengan transmisi *Shift by Wire* pengoperasian menjadi mudah dengan hanya menekan tombol saja, maka gigi akan terpilih secara elektronik. Misalnya, jika ingin berhenti dalam kondisi parkir, tinggal tekan tombol P. Jika ingin mundur, tekan tombol R, N untuk Netral dan dan D untuk melaju.

Intelligent Forward Collission Warning

Sistem peringatan dini kepada pengemudi jika ada mobil di depan mengerem secara mendadak atau melambat secara mendadak atau dengan tiba-tiba berpindah lajur. Fitur keselamatan ini akan memberitahu pengemudi melalui sensor berupa indikator atau suara untuk mengurangi resiko tabrakan. Sistem ini akan menggunakan sensor radar yang terpasang di bagian depan mobil untuk mendeteksi jarak antara mobil yang dikemudikan dengan mobil di depan serta mengukur kecepatan mobil tersebut.

Wireless Charging

Yaitu sistem pengecasan smartphone tanpa harus mencolokkan kabel ke sumber listriknya. Tinggal menyimpan smartphone milik Anda di tempat yang namanya mat atau tabletop untuk mengisi baterai handphone.

Porsche Active Suspension Management (PASM)

Sistem pengaturan guncangan secara elektronik yang berlaku secara aktif dan berkelanjutan mengatur beban guncangan di setiap roda sesuai denga kondisi jalan dan gaya mengemudi. Sistem ini selalu aktif membantu mobil secara otomatis, tanpa perlu diaktifkan oleh pengemudi. Dengan fitur ini, kekakuan damper akan beradaptasi secara otomatis sesuai denga mode pengendaraan yang dipilih.

Hill Hold Control

Merupakan bagian dari kinerja *Electronic Stability Programme (ESP)*. Fungsinya adalah mengukur dan menyimpan tekanan rem sehingga bisa menahan mobil agar berhenti di jalanan dengan kontur menanjak. Jadi mobil tidak akan merosot pada saat berhenti di tanjakan, tanpa menggunakan rem tangan. Memang jeda mobil untuk berhenti tidak lama dan berfungsi untuk menambah keselamatan berkendara pada saat mobil harus berhenti di jalanan menanjak. Pengemudi dapat memiliki kesempatan untuk berancang-ancang ketika ingin ‘ngegas’ lagi.

Toyota New Global Architecture (TNGA)

Merupakan platform terbaru dari pabrikan dalam mengembangkan kendaraan Toyota di masa yang akan datang. Platform ini merupakan inovasi rancangan struktur kendaraan Toyota yang berlaku secara global. Platform memadukan tiga unsur utama di dalam satu struktur yaitu meliputi unsur *agility, stability* dan *visibility*.

WISE

Adalah singkatan dari *Wuling Interconnected Smart Ecosystem (WISE)*. Merupakan inovasi teranyar dari pabrikan Wuling yang menciptakan ekosistem pintar yang dapat menghubungkan Anda sebagai pengguna dengan mobil melalui *Internet Car*. Fitur juga berfungsi memaksimalkan keamanan dengan *Advanced Driver Assistance System (ADAS)*. Ragam fitur dari ADAS itu membantu pengemudi saat berkendara dalam berbagai kondisi dan mempertinggi keamanan serta kenyamanan.

G-Vectoring Control

Sebuah sistem yang dikembangkan oleh pabrikan Mazda untuk membuat mobil tetap dalam kendali yang baik serta aman waktu menikung dan juga saat melakukan manuver lainnya. Dengan kata lain, dengan G-Vectoring Control (GVC) mobil akan menjadi lebih stabil pada saat menikung sehingga mempertinggi kenyamanan penumpang. Sistem bekerja dengan cara mengurangi torsi mesin, memindahkan atau membagi bobot kendaraan ke depan untuk menambah cengkeraman ban.

