

REDAKTUR

Puti Annisa
Marketing Communication

021-650 1000 ext. 7300

redaksi@isuzu-astra.com

Kami menerima sumbangan artikel tentang product, event, CSR Isuzu dari rekan-rekan IAMI.
Materi bisa di email ke redaksi@isuzu-astra.com

JANGAN BINGUNG, SI BESAR TRUK TRAILER JUSTRU MINIMKAN ODOL



"Traga Rasanya Empuk, Tidak Capek"



Sitinjau Lauik dan Tanjakan
Meresahkan bagi Kendaraan Besar

REAL PARTNER. REAL JOURNEY.

Jangan Bingung, Si Besar Truk Trailer Justru Minimkan ODOL

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi sudah mengatakan bahwa pemerintah akan menetapkan bahwa Pelarangan Angkutan Mobil Barang yang Over Dimension and Over Load (ODOL) mulai awal 2023.

Tentu ini berarti sebuah ketok palu yang tidak bisa ditawar. Biaya perbaikan jalan membengkak karena problem ODOL. Belum lagi kerugian karena hal ini berujung pada kecelakaan.

Di sisi lain, kami sebagai produsen kendaraan angkut enggan membuat hal ini menjadi semacam kepanikan. Bahkan kami juga coba membuka gambaran bahwa sesuatu yang besar tidak lantas selaras dengan pelanggaran ODOL.

Salah satunya truk trailer. Mungkin tidak semua menyangka bahwa serangkaian truk besar ini justru meminimalkan problem ODOL.

Gambarannya seperti ini. Tidak dipungkiri bahwa banyak pengusaha angkutan barang

yang memperpanjang truk 10 roda bahkan 6 roda mereka agar dapat mengangkut lebih banyak muatan.

Manakala keuntungan dengan cara tersebut kemudian berbenturan dengan peraturan ODOL yang akan berlaku, secara teknis yang perlu diperhatikan adalah beban dan lambatnya truk saat ia melebihi beban dan daya yang seharusnya.

Beban berlebih pada sebuah truk dengan roda belakang empat atau delapan roda tentu semuanya akan bertumpu pada roda-roda tersebut.

Beda halnya dengan memakai tractor head. Dalam hal ini, tractor head berfungsi menarik sekaligus memangku beban di roda belakang, begitu pula roda-roda di bagian ganden-

Dengan memperhitungkan aturan ODOL berdasarkan jembatan timbang, maka acuannya adalah JBI atau jumlah berat yang diizinkan pada suatu jalan.

JBH dihitung berdasarkan jumlah BK (berat kosong kendaraan), ditambah G (berat orang yang diizinkan), dan ditambah L atau berat muatan yang diizinkan.

Sebagai kisaran, JBH untuk truk sumbu roda 1 - 2 (enam roda) sekitar 20 ton. Sementara itu, truk trailer sebagai pengangkut muatan berat dengan sumbu roda 1 - 2 - 2.2 yang umum di jalan dibatasi dengan JBH 34 ton di jalan kelas II atau kelompok jalan arteri alias jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor.

Isuzu Giga tipe FTR90P dan FVR34TH sebagai contoh truk traktor atau penarik dengan total gandengan bersumbu roda 1 - 2 - 2.2 punya masing-masing berat total kombinasi 28 ton dan 32 ton.

Bobot total kedua truk yang masing-masing berdaya 210 PS dan 240 PS tersebut tidak mencapai batas akhir dari jembatan timbang tadi. Ini yang harus kita sadari.

Namun, tidak sampai di situ. Sebab, jangan lupa, kami menerapkan mesin common rail pada Giga. Dengan demikian, biaya operasional bisa sedemikian ditekan. Bagaimanapun kami paham: harus ada jalan keluar. Pengusaha harus bisa tetap untung sekaligus tetap aman.



"Traga Rasanya Empuk, Tidak Capek"

Berkendara dengan nyaman, dalam pandangan kami, merupakan satu poin tersendiri yang juga memiliki benefit. Jika bicara antar-mengantar barang, maka rasa nyaman adalah sesuatu yang penting di balik kerja yang mengandalkan stamina.

Dari dekade ke dekade, kendaraan dibuat sedemikian nyaman, termasuk juga untuk suspensi sebagai penahan dan kontrol terhadap roda di kendaraan.

Suspensi sendiri bahkan lahir dari berbagai pertimbangan. Di antara sekian banyak tipe suspensi, ada satu model yang diterapkan untuk kebutuhan kenyamanan dan juga performa, yakni double wishbone.



Dengan dua pegangan atas bawah, maka roda menjadi lebih stabil dalam cengkeraman. Namun ketika suspensi ini punya kecenderungan untuk dipasang di sedan dan bahkan mobil sport, kami juga memasangkannya di pickup Traga.

Fungsi kontrol menjadi maksimum. Namun tidak kalah unik, pengemudi juga merasakan kenyamanan dari suspensi yang kami racik secara khusus ini.

"Suspensi aku senang. Dia mentulnya empuk," ujar seorang pengemudi Isuzu Traga, Dwi, yang biasa menggunakan kendaraan ini dengan karoseri boks.

Ia punya pembandingan jika bicara keempukan. Sebab, jika kendaraan sejenis lainnya punya suspensi yang lumayan nyaman, ia merasa bahwa Traga lebih baik.

"Jadi enggak capek. Lain sama merek lain yang mungkin empuk, tapi lebih empuk lagi di Isuzu," kata dia.

Suspensi yang kokoh untuk sport, tetapi empuk? Ini yang coba kami suguhkan di pikap satu itu.

Seiring pemasangan turbocharger pada mesin diesel andalan 4JA1-L berkapasitas 2.500 cc, maka suspensi depannya kokoh sekaligus nyaman. Sebab, ini adalah double wishbone dengan coil spring.

Tujuannya tidak lain membuat kerja menjadi lebih sigap saat mengantarkan barang-barang. Namun, di sisi lain, kami juga mengharapkan pengemudi tetap tenang, meminimalkan tingkat stres, demi lancarnya proses pengantaran.



Sitinjau Lauik dan Tanjakan Meresahkan bagi Kendaraan Besar

Di mana letak tanjakan Sitinjau Lauik? Kami belakangan mendapati banyaknya yang tertarik dengan pertanyaan ini karena fenomenalnya lokasi yang masuk ke dalam wilayah Kota Padang tersebut.

Area yang tepatnya merupakan ruas Jl Selayo-Padang ini menjadi viral karena digambarkan sebagai tantangan berat kelas jalan umum, bahkan bagi kendaraan penumpang, dan terutama bagi kendaraan-kendaraan besar.

Tidak pelak, jalur ini menjadi perhatian penting dalam pembangunan ke depan karena faktor keselamatan.

"Bappenas mengarahkan pembangunan jalan layang atau fly over Sitinjau Lauik demi keselamatan jalan dan kelancaran jalur logistik," ujar Menteri PPN/Kepala Bappenas Suharso Monoarfa dikutip situs Bappenas.

Sudah membahayakan, merupakan jalur vital pula. Pasalnya, tanjakan Sitinjau Lauik merupakan rute logistik Sumatera Barat-Jambi sehingga kerap dilalui kendaraan berat.

Dalam menghadapi tanjakan, kesiapan kendaraan, termasuk kemampuan seperti halnya torsi, gear ratio, hingga kemahiran pengemudi, adalah poin-poin penting seiring juga kemampuan membaca situasi.

Kami di Isuzu secara general sangat mempertimbangkan situasi tanjakan untuk bisa dilalui kendaraan-kendaraan kami.

Elf generasi baru misalnya. Ia dibekali transmisi 6 percepatan (MY6S) dengan gear ratio besar. Ia kami produksi untuk menghadapi kecuraman 15-16 derajat.

Gear ratio di gigi pertama Isuzu Elf NMR adalah 5.979, sementara gigi dua 3.434. Ini menggambarkan pula bahwa, selain kemampuan "crawling", pengaturan gear ratio yang tidak turun drastis secara ukuran membuatnya menjaga efisiensi BBM karena tidak hanya mengandalkan gigi pertama untuk menanjak.

Spesial untuk NMR 71HD 5.8 dan NMR7 71HD 6.1, kami menyematkan final gear-final gear lebih besar, masing-masing 5.857 dan 6.142.

Maka selanjutnya bicara faktor tantangan Sitinjau Lauik bagi pengemudi. Kemahiran membaca situasi sangatlah penting selain kesiapan. Apalagi dengan sudut curam di kiri jalan bagi mereka yang menajak. Di sini, penting bagi pengemudi untuk mengambil sudut yang lebih rendah.

Kesiapan kendaraan juga sangatlah penting. Di kami, para pengemudi Isuzu klien kami diberikan pengetahuan, antara lain "one round check" sebagai pemeriksaan sebelum berangkat.

"Kebanyakan pengemudi mungkin sudah tahu hal-hal ini. Namun, soal pemeriksaan yang dilakukan, terkadang mereka baru tahu fungsinya untuk apa," kata Instruktur Project Training Center kami, Thomas A WijanarkaThomas.

Simak 5 Langkah Jitu Analisis Masalah Truk

Dari masa ke masa, kami di Isuzu sebisa mungkin meminimalkan sesuatu yang dinamakan dengan "downtime".

Dengan segala riset dan teknologi dan tentu saja aftersales, kami berusaha menemukan jalan terbaik termasuk ketika truk diduga mengalami masalah.

Pada saat kejadian, analisis menjadi aspek penting karena pengemudi atau juga mekanik perusahaan-lah yang sedang menghadapinya secara langsung.

Kami sendiri di Isuzu memiliki solusi-solusi dalam hal ini, seperti Bengkel Isuzu Berjalan yang siap dikontak untuk perbaikan bahkan pula menyediakan suku cadang pengganti.

Satu hal lainnya adalah pula pelatihan-pelatihan secara khusus bagi para pengguna Isuzu, yang dalam hal ini kami sediakan bagi bagi para mekanik, pengemudi, maupun perwakilan perusahaan pengguna Isuzu.

Analisis adalah salah satu hal penting dalam hal ini. Ada lima hal yang perlu diperhatikan manakala truk mengalami problem. Yang pertama adalah memperhatikan gejala yang terjadi.



Dalam kesempatan-kesempatan special tersebut, kami antara lain memberikan pelatihan untuk mengenal bagian-bagian dari truk kami. Dengan mengenal part demi part, maka asal mula masalah bisa dideteksi lebih awal.

Selanjutnya, kita juga bisa lebih mengerucutkan problem dengan bantuan sensor-sensor pada kendaraan. Contohnya pada indikator seperti malfunction indicator lamp (MIL).

"Menganalisis apakah terdapat data trouble code (DTC) yang tersimpan dengan cara melihat lampu MIL menyala atau tidak," jabar Arief Budiman, dari tim Training Development kami.

Hal ini bisa menjadi pintu untuk memahami masalah lebih jauh. Tentu saja pula, hal tersebut membuat sasaran perbaikan lebih efektif dan efisien.

Sebab, kami sudah menyiapkan penanganan secara sistematis, yakni dengan kembali pada panduan penanganan.

"Jika terdapat DTC, lakukan analisis sesuai dengan perintah dari workshop manual," tegasnya.

Kami bahkan juga mengajarkan kemungkinan-kemungkinan lain agar analisis bisa lebih tepat terhadap masalah yang terjadi.

"Jika lampu MIL tidak menyala lakukan diagnosis melalui scan tools berdasarkan gejala yang terjadi dengan menganalisis data display yang berhubungan dengan masalah," ujarnya.

Langkah kelima atau terakhir adalah lebih mengerucut pada problem pada sistem bersangkutan.

"Persempit kemungkinan sistem yang menyebabkan hal tersebut, dan analisis lebih lanjut sistem yang dicurigai bermasalah," ujarnya memberikan gambaran general dalam memberikan pengetahuan spesial bagi para pengguna Isuzu.



ISUZU
REAL PARTNER. REAL JOURNEY.

WWW.ISUZU-ASTRA.COM