

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

5 HAL YANG PERLU DILAKUKAN SAAT TRUK PROBLEM DI JALAN



● 3 Keunikan Bus Isuzu Elf NQR, Pengangkut Medium Nyaman yang Siap Tanjakan

● Simak 5 Keunikan Sasis Isuzu Giga FVZ

REAL PARTNER. REAL JOURNEY.



5 Hal yang Perlu Dilakukan Saat Truk Problem di Jalan

Truk yang terkendala di jalan merupakan sesuatu yang tak terhindarkan. Namun bagi kami, yang terpenting adalah bagaimana menemukan solusinya. Sebab kendala ini sama artinya dengan downtime, dan hal tersebut harus segera diminimalkan hingga tuntas.

Sejumlah hal akan penting untuk dipahami ketika hal ini terjadi, termasuk khususnya bagi pengemudi. Sebab mereka yang berhadapan langsung dengan problem tersebut dan sangat menentukan dalam penyelesaiannya.

1. Tepikan ke Area Aman

Jika masih memungkinkan, maka tepikan truk ke area yang aman. Area aman ini tidak hanya memastikan ia sudah tidak menghalangi kendaraan di belakang dan berada di luar badan jalan, tetapi juga sudut kemiringan. Memosisikan truk di area yang cenderung datar akan meminimalkan truk tergelincir.

Jika truk tidak memungkinkan untuk dijalankan, maka penting bagi pengemudi atau partnernya untuk memastikan penanda bagi pengendara lain bahwa truk tersebut sedang bermasalah. Hal ini antara lain penting untuk menjaga kelancaran arus lalu lintas kendaraan lainnya.

2. Diagnosis Awal

Sejatinya pengemudi bisa memberikan diagnosis awal akan kerusakan yang dirasakan. Informasi ini akan penting untuk kemudahan disampaikan kepada pihak dari perusahaan.

Dengan adanya informasi berdasarkan diagnosis awal, maka setidaknya perusahaan bisa melakukan sejumlah perhitungan dan antisipasi terkait downtime.

3. Hubungi Perusahaan

Nomor kontak perusahaan dan kesiapan alat komunikasi menjadi sangat penting dalam sebuah perjalanan truk. Nomor kontak tersebut pun sebaiknya tidak hanya satu. Artinya, pastikan tersedia nomor-nomor kontak lain sebagai alternatif.

Selanjutnya, hubungi perusahaan karena ini merupakan langkah penting supaya perhitungan bisa dilakukan terhadap downtime yang terjadi.

4. Bengkel Isuzu Berjalan

Kami dari Isuzu memahami kebutuhan di jalan semacam ini sehingga sudah menyiapkan Bengkel Isuzu Berjalan (BIB). Ibaratnya, bengkel didatangkan langsung ke lokasi truk yang ber

masalah. Selanjutnya, mekanik bisa menyikapi diagnosis awal kerusakan truk tadi. Perbaikan pun karenanya menjadi tepat karena ditangani spesialis.

Untuk itu, penting bagi BIB untuk juga memiliki nomor kontak pengemudi bersangkutan supaya dapat berkomunikasi mengenai masalah yang terjadi.

Pekerjaan berat pun bisa disediakan karena layanan ini bersifat total. Bahkan overhaul sejumlah part pun dimungkinkan untuk dilakukan di lokasi. Kami menyediakan Bengkel Isuzu Berjalan ini di puluhan dealer di berbagai wilayah di Indonesia demi menjangkau hingga pelosok.

Ketersediaan Bengkel Isuzu Berjalan tersebut tentunya didukung dengan kelengkapan peralatan yang dibawa dalam mobil khusus kami. Set kunci-kunci tersedia lengkap, begitu pula dengan kompresor, hingga dongkrak jika diperlukan mengingat kami melayani hingga overhaul.

5. Kepastian Suku Cadang Pengganti

Apa yang terjadi jika truk rusak, sementara posisi berada jauh dari perkotaan? Problem pertama adalah menemukan suku cadang pengganti.

Problem ini sendiri sudah tercakup penanganannya dalam Bengkel Isuzu Berjalan. Setelah mekanik kami datang ke lokasi dan melakukan penanganan, layanan penyediaan suku cadang pengganti juga disediakan.

Tim dari Bengkel Isuzu Berjalan akan didukung oleh transportasi lain untuk mengantarkan suku cadang pengganti tersebut.

Setiap laporan dalam penanganan ini tentu perlu dikomunikasikan terus kepada perusahaan, termasuk ketika problem sudah beres. Sebab, kami paham hal tersebut penting untuk mengatasi downtime.



3 Keunikan Bus Isuzu Elf NQR, Pengangkut Medium Nyaman yang Siap Tanjakan

Kami memahami kebutuhan medium bus di daerah pariwisata tidak jarang akan melalui tanjakan yang sekaligus membutuhkan rasa nyaman.

Dalam kebutuhan bisnis bus ukuran sedang yang ditujukan untuk penyewaan berpelesir, dua hal tadi mengimbangi kebutuhan lain akan biaya operasional yang efisien.

Biaya operasional karena hemat BBM sudah menjadi fokus sejak awal sehingga citra tersebut kuat melekat pada Isuzu kami. Dalam hal ini, kami mewujudkannya pada bus yang bisa dibuat untuk 30-35 tempat duduk, Isuzu Elf NQR.

Poin hemat solar ditunjang dengan sejumlah hal termasuk kebutuhan-kebutuhan tadi. Ini membuatnya punya sejumlah keunikan. Berikut ini tiga keunikan di antaranya.

1. Sasis Unik untuk Kebutuhan Karoseri

Karoseri adalah sesuatu yang tidak luput dari perhatian kami. Sejak kuartal terakhir tahun 2018, kami mewajibkan bahwa kendaraan kami memiliki Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) sehingga menjamin penyerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang berguna untuk melakukan proses pengujian kendaraan bermotor atau uji kir secara berkala.

Tidak hanya itu, keunikan juga menyertai, termasuk di medium bus kami ini. Ia memiliki bolt on rear overhang extension. Di sini, sasis karoseri dapat diperpanjang atau diperpendek cukup dengan lepas-pasang baut dan tanpa pengelasan. Dengan begitu, kekuatan sasis juga tidak lantas berkurang.

2. Nyaman di Gear Ratio, Manuver, dan Suspensi

Kekokohan dan perubahan karoseri tadi ditunjang pula dengan sejumlah faktor yang mendukung kenyamanan.

Dengan bobot bruto 8 ton untuk Isuzu Elf NQR 71 misalnya, ia dapat memuat hingga 35 orang. Kenyamanan ditunjang dengan set gear ratio, roda depan pendukung manuver, hingga suspensi.

Gear ratio Isuzu Elf NQR 71 diset berukuran besar 5.315 untuk gigi pertama tetapi tidak lantas berubah drastis di gigi kedua (3.053).

Lalu manuver didukung dengan desain poros depan baru kami yang lebih panjang dari roda belakang agar lebih menopang di tikungan. Adapun suspensi depan tipe soft serta menggunakan stabilizer depan dan belakang.

3. Siap Tanjakan

Dengan kemampuan sederajat truk Elf yang mengadopsi transmisi MYY5T dan mengandalkan mesin 4HG1-T bertenaga 125 PS, gear ratio yang didesain besar cenderung lebih bertahap untuk gigi 1 dan 2 saat crawling. Hal ini tentu memberikan kenyamanan.

Tanjakan yang bisa dilalui semiring maksimal 31 derajat terasa bertahap dan tidak bertahan di satu gear dalam kondisi ekstrem.

Karena itu pula, komposisi penggunaan solar menjadi lebih efisien untuk sebuah kendaraan angkut penumpang, yang selain bisa digunakan untuk kebutuhan-kebutuhan penyewaan pariwisata, juga menjadi andalan untuk transportasi pendukung hingga menjadi bus sekolah.





Simak 5 Keunikan Sasis Isuzu Giga FVZ



Kami menghadirkan Isuzu Giga FVZ untuk kebutuhan angkut kelas "giga" dengan 10 roda penopang. Tidak sekadar "giga" secara ukuran, kami juga seperti biasa menyematkan teknologi-teknologi spesial untuk menunjang kebutuhan.

Salah satu fokus kami adalah sasis. Setidaknya ada lima hal spesial yang kami suguhkan pada penopang bobot satu kami ini, khususnya di tipe besar Isuzu Giga FVZ

1. Desain Panjang

Dengan usaha mematuhi regulasi agar pengguna kami juga merasa aman karena ketaatan tersebut, kami mengkomposisikan susunan pada truk sehingga ukuran muatan bisa memiliki volume sebaik mungkin.

Dari belakang kabin ke ujung, kami sudah memperhitungkan bahwa yang terbesar bisa mencapai 9,8 meter (Giga FVZ 34 U HP). Tujuannya tentu

untuk mendukung aplikasi kargo lebih besar tetapi masih menyisakan ruang lebih antara kabin dengan kargo.

Untuk memungkinkan daya angkut tersebut dengan GVW 26 ton, kami memasang mesin 6HK1 berdaya 285 PS 90 kg.m yang memiliki torsi rata dari 1.450-2400 rpm.

2. Desain Baru dan Kokoh

Agar tangguh dalam waktu lama dengan kemampuan beban tersebut, berbagai hal juga diperhitungkan. Misalnya desain baru yang kini dibuat tinggi juga lebar menggunakan rangka lurus atau straight frame.

Straight frame sendiri secara desain menjadikannya kokoh di tiap sudut sehingga ia lebih awet dalam penggunaannya.

Kami juga memutuskan untuk menggunakan sasis yang non-perforated atau tidak berlubang sehingga kekokohnya lebih baik dalam mambawa beban tersebut.

3. Memudahkan Karoseri

Satu poin lain yang juga masuk pertimbangan kami dalam menghadirkan Isuzu Giga FVZ adalah penggunaan sasis rivetless. Dengan menyediakan sasis dalam kondisi siap baut, hal ini memudahkan untuk pembuatan dan pemasangan karoseri.

Sasis merupakan hal yang lekat dengan karoseri. Kami membuat hal-hal semacam ini lebih memudahkan. Sebab, sejak kuartal terakhir tahun 2018 lalu, kami sudah mewajibkan kendaraan kami memiliki Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB).

Fungsinya untuk menjamin penerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang berguna untuk melakukan proses pengujian kendaraan bermotor atau uji kir secara berkala.

4. Minimal Perawatan Trunnion

Bagian trunnion yang menjadi salah satu pendukung gerak suspensi roda belakang ini telah kami beri tutup. Menggunakan desain yang sudah kami perhitungkan, penutupan ini saja sudah cukup simpel.

Simpel tetapi bisa menghindarkan bagian sarat gerak di antara roda belakang tersebut dari kotoran saat truk berada di medan kerjanya. Otomatis, tidak perlu perawatan rutin termasuk untuk melumasinya.

5. Suspensi V Minimalkan Gonta-ganti Per Daun

Beban truk kami ini didukung suspensi tipe V rod. Jadi, saat berbeok, bobot juga didukung suspensi V tersebut sehingga tidak hanya bersandar pada per daun seperti pada umumnya.

Dengan begitu, stress pada per daun atau leafspring saat truk berbelok bisa berkurang. Efeknya diharapkan membuat umur leafspring lebih panjang.

Teknologi-teknologi ini sekali lagi merupakan usaha kami bagi para pengusaha agar dapat meminimalkan biaya operasional yang tidak perlu, sekaligus memperlancar jalannya pengangkutan.



"Traga Irit, Berhenti di Pom Cuma 2 Kali"

Banyak cerita yang kami temui di antara pengguna Isuzu. Salah satunya adalah akrobasi Isuzu dengan efisiensi bahan bakar.

Sejatinya memang tanggapan tersebut akan bermunculan karena niat kami dalam menghadirkan kendaraan niaga Isuzu adalah memenuhi aneka faktor yang memang dibutuhkan dalam menjalankan usaha.

Salah satunya adalah Dwi, seorang pengemudi Isuzu Traga di Semarang, Jawa Tengah. Ia mengutarakan hal yang sama saat berbincang soal pick-up bermesin turbocharger ini.

"Irit pasti, Isuzu. Semua sudah tahulah. Irit banget sih. Tak akuin-lah," ujarnya dengan logat yang khas.

Pendapatnya diperoleh karena ia mengemudikan truk dengan karoseri boks ini tidak hanya di seputaran Semarang, tetapi juga ke kota-kota lain di Jawa Tengah.

Tidak ketinggalan, ia membandingkannya dengan kendaraan-kendaraan dari merek lain yang juga sudah ia gunakan sebelumnya.

"Misalnya sebelumnya aku bawa (mobil lain) selisihnya jauh," ujar Dwi soal mobil yang menggondong mesin 4JA1-L berkapasitas 2.500cc Diesel Direct Injection ini.



Diesel Direct Injection memang tidak lekang dari faktor menguntungkan secara efisiensi tersebut. Namun, selain didukung pula dengan turbocharger untuk ketersediaan udara dalam proses pembakaran, setelan dan set untuk Traga memang spesial.

"Dari tempat kerja sudah diisi penuh. Misalnya merek lain berhenti dua-tiga kali (isi solar), kalau ini cuma dua kali. Iritnya beda sekali," kata dia.

Traga sendiri punya nilai plus-plus sebagai pick-up yang terbesar di kelasnya, tetapi tidak pula tergategorikan truk. Dengan kemampuan muatan banyak seperti yang dibawa Dwi, ia tetap mendapati bahwa uang solar masih bersisa.

"Bawa uang BBM biasanya kurang seperempat saya isi Rp 150.000 sudah full. Kalau mobil lain mungkin 200.000-250.000 baru penuh," pungkasnya.



ISUZU
REAL PARTNER. REAL JOURNEY.

WWW.ISUZU-ASTRA.COM