

ISUZU

NEWS

JUN

#062022

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

SAMPAI LUPA, PEMILIK GIGA TAK KHAWATIR SAAT EURO 4 DITETAPKAN



**Odol Mencemaskan, Polisi Buka Laporan
Kerugian Dan Kematian**



**Soal Sanksi Kir Di Tengah Ramainya
Kewajiban Kendaraan Euro 4**

REAL PARTNER. REAL JOURNEY.

Sampai Lupa, Pemilik Giga Tak Khawatir Saat Euro 4



Khawatir merupakan pertanda akan sebuah kepanikan. Lantaran sesuatu datang secara tiba-tiba yang berarti kita tidak dalam kondisi siap, maka demikianlah reaksi yang muncul. Begitu pula yang terjadi ketika sebuah aturan baru ditetapkan manakala kita merasa baru mengenal hal tersebut. Misalnya saja, standar emisi Euro 4.

"Saya ingin mengingatkan bahwa mulai tanggal 12 April (2022) ada ketentuan bahwa mobil baru harus berstandar Euro 4," ujar Menteri Perindustrian Agus Gumiwang dikutip Detik.com.

Ketika standar Euro 4 mulai ditetapkan di Indonesia, maka sejumlah perubahan "digaspol". Perubahan dilakukan demi memenuhi ambang batas level hidrokarbon (HC) yang diharuskan 0,46 gram/kWh dari sebelumnya (standar Euro 2) 1,1 gram/kWh, nitro oksida (Nox) 3,5 gram/kWh dari 7 gram/kWh, karbon monoksida (CO) 1,5 gram/kWh dari 4 gram/kWh, dan particulate matter (PM) 0,02 gram/kWh dari 0,15 gram/kWh.

Penetapan tentu akan segera beriringan dengan sanksi jika melanggar. Demi kondisi lingkungan yang lebih baik, hal ini diterapkan sehingga bersegeralah mereka yang belum melakukannya.

Namun, tidak demikian dengan pemilik Isuzu Giga. Truk ini sudah sejak 11 tahun lalu menggunakan mesin common rail yang secara spesifikasi sudah memenuhi standar Euro 4.

Tidak ada kekhawatiran ketika standar Euro 4 berlaku melalui surat yang diterbitkan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan No S 786/MENLHK-PPKL/SET/PKL.3/5/2020 tertanggal 20 Mei 2020.

Contohnya adalah PT Mitra Karya Makmur. Perusahaan yang bergerak dalam bisnis pekerjaan pemindahan tanah, kontraktor umum, drainase, hingga infrastruktur jalan ini sudah berpikir panjang ke depan.

"Kami sebagai konsumen yang sudah lama menggunakan mesin common rail Isuzu tidak perlu khawatir menyambut kebijakan baru soal emisi gas buang Euro 4 nanti," tutur Djoko Handoko, pemilik PT Mitra Karya Makmur.

Barangkali jika tidak ditanya, para pemilik Isuzu Giga sampai lupa akan riuh rendah peralihan standar Euro 2 ke Euro 4. Layaknya sebuah investasi jangka panjang, sekali saja setelah berpikir jauh ke depan, maka pantang ambil pusing akan masalah yang sudah diperkirakan dan fokus saja pada usaha.



Odol Mencemaskan, Polisi Buka Laporan Kerugian Dan Kematian

Petaka akibat ulah truk berlebih muatan atau over dimension & over load tercatat meningkat. Hal tersebut terangkum dalam laporan terbaru Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Korlantas Polri.

Kasubdit Penindakan dan Pelanggaran Ditgakkum Korlantas Polri, Kombes Pol Made Agus Prasatya, menyampaikan bahwa kecelakaan lalu lintas terkait ODOL pada 2021 naik 0,03 persen dari tahun 2020. Dalam hal ini, korban meninggal akibat kecelakaan tersebut naik 0,06 persen.

"Dari 30 kasus menjadi 59 kasus, naik 97 persen. Kemudian 12 korban meninggal dunia jadi 26 korban meninggal dunia, naik 117 persen," terang Agus, seperti dikutip Kompas.com, Rabu (23/3/2022).

Ia lalu menambahkan bahwa kerugian negara akibat kecelakaan lalu lintas naik dari tahun 2020 sebesar Rp 8,9 miliar menjadi Rp 22 miliar pada tahun 2021. Korban terus berguguran. Kerugian negara melonjak dua kali lipat lebih.

Apakah dalam mencari keuntungan maka kita harus berhadapan dengan situasi seperti ini? Kembali pada pemahaman over dimension & over load, sejatinya bukanlah persoalan bisa atau tidak, melainkan sesuai atau tidak.

ODOL sendiri dinilai berdasarkan jembatan timbang. Sementara itu, jembatan timbang mengacu pada jumlah berat yang diizinkan (JBI) atau untuk truk dengan kereta gandengan diistilahkan jumlah berat kombinasi yang diizinkan (JBKI) pada suatu jalan.

JBI atau JBKl sendiri dihitung berdasarkan jumlah BK atau berat kosong kendaraan, ditambah G (berat orang yang diizinkan), ditambah L atau berat muatan yang diizinkan.

Berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor. SE.02/AJ.108/DRJD/2008, JBI untuk truk sumbu roda 1 - 2 (enam roda) adalah 16 ton. Adapun JBKl truk trailer atau dengan kereta gandengan 1 - 2.2 - 2.2 (kepala truk 10 roda dengan kereta gandengan 8 roda) adalah di atas 40 ton untuk melaju di jalan kelas II atau kelompok jalan arteri alias jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor.

Di tengah keseriusan pemerintah akan aneka perbaikan termasuk rencana Zero ODOL pada tahun 2023, Isuzu sendiri sudah menyiapkan aneka truk termasuk agar sesuai dengan JBI atau JBKl.

Misalnya saja, kepala truk atau tractor head Isuzu Giga tipe GVZ K HP ABS (10 roda) yang memiliki berat total kombinasi atau gross combination weight (GCW) 38,1 ton. Ia memiliki standar muat banyak, tetapi masih dalam koridor yang ditentukan. Artinya, kendaraan angkut hanya perlu disesuaikan dengan kebutuhan, sekalipun perlu membawa muatan besar.

Soal Sanksi Kir Di Tengah Ramainya Kewajiban Kendaraan Euro 4

Sebut saja namanya Ahmad. Suatu kali ia menghubungi pihak kantornya karena kendaraan pick-up yang ia kemudikan diberhentikan di jalan dalam sebuah razia karena tidak membawa surat kir. Ia pun meminta pihak kantor untuk mengantarkan surat kir tersebut ke lokasi. Betapa merepotkannya.

Kir sendiri menjadi kewajiban bagi sebuah kendaraan angkut. Ini merupakan uji kendaraan bermotor sebagai tanda bahwa sebuah kendaraan layak secara teknis untuk digunakan di jalan raya.

Kejadian yang dialami Ahmad tadi mungkin saja tuntas jika memang surat kir atau tepatnya surat lolos uji kir benar-benar ada dan hanya tidak dibawa. Namun berbeda ceritanya jika surat kir ternyata tidak ada.

Lolos uji kir itu sendiri memiliki sejumlah syarat. Salah satunya adalah memiliki sertifikat uji tipe/pengepasan rancangan bangun dan rekayasa kendaraan.

Nah, ini yang bisa menjadi soal. Syarat semacam ini dibutuhkan oleh sebuah kendaraan angkut

seperti boks dan bentuk lain. Pasalnya, produsen kendaraan niaga hanya sampai memproduksi kendaraan berbasis, belum berikut boks atau tambahan bentuk lainnya karena hal tersebut merupakan peran perusahaan karoseri.

Di era penerapan standar emisi Euro 4, dibutuhkan sertifikat uji tipe (SUT) baru. Penyebabnya, terdapat pemasangan sejumlah perangkat untuk memenuhi standar tersebut. Contoh terbarunya adalah di Isuzu Elf dan Traga.

Selain menerapkan mesin common rail, perubahan pendukung lainnya adalah penggunaan engine control unit (ECU) serta exhaust gas recirculation (EGR) dan diesel oxidation catalyst (DOC).

Perusahaan karoseri membutuhkan SUT sebagai syarat sebelum mereka bisa mengajukan rancang bangun produk mereka melalui surat keputusan rancang bangun (SKRB).

Selain menerapkan mesin common rail, perubahan pendukung lainnya adalah

penggunaan engine control unit (ECU) serta exhaust gas recirculation (EGR) dan diesel oxidation catalyst (DOC).

Perusahaan karoseri membutuhkan SUT sebagai syarat sebelum mereka bisa mengajukan rancang bangun produk mereka melalui surat keputusan rancang bangun (SKRB).

"Cukup lama, cukup teknis ketika sudah masuk Perhub (Perhubungan Darat) untuk SKRB. Dulu mungkin bisa 1-2 bulan. Namun dengan kami 2 minggu selesai," ujar Arvin Sumbung selaku Product Marketing CV & LCV Manager PT Isuzu Astra Motor Indonesia.

Isuzu memang dikenal memberikan dukungan sampai hal ini bagi perusahaan karoseri. Khususnya, dukungan panduan teknis hingga ikut membantu memonitor proses di pihak Perhubungan.

Jika semua sudah didukung Isuzu, maka kir tidak lagi menjadi soal. Terlebih lagi, uji kir wajib selama enam bulan sekali.

Kejadian yang seperti dialami pengemudi yang sebut saja bernama Ahmad tadi saja sudah cukup merepotkan. Terlebih lagi sanksinya. Pasalnya, uji kir termasuk dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Penegasannya terdapat di Pasal 76 ayat 1 UU LLAJ, yakni sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin, hingga pencabutan izin.

Butuh Speed Atau Angkut Bobot, Optimalisasi Agar Bisnis Tetap Hot

Isuzu Elf sudah akrab di masyarakat dengan berbagai pilihan. Demikianlah Isuzu membuatnya karena sebagai truk angkut medium, ia siap di dua alam, baik dalam ataupun antar-kota hingga medan berat.

Keunggulan Elf terbaru pada era Euro 4 ini adalah tenaga yang meningkat, tetapi secara bersamaan kami membuatnya irit. Mesin-mesin terbaru terpasang menggantikan yang lama, yakni dari 4HG1-T menjadi 4HL1-TCS (Elf NMR), dan 4JB1-TC menjadi 4JJ1-TCC (Elf NLR).

Semua mesin baru ini kini sudah common rail. Tenaga lebih besar didapatkan dari putaran mesin yang lebih rendah dibanding sebelumnya. Jika Elf NLR sebelumnya 100 PS pada 3.400 rpm, maka kini menjadi 120 PS pada 2.600 rpm saja. Adapun NMR dari 125 PS pada 2.900 rpm, kini sampai 150 PS pada putaran 2.600 rpm saja.

Dengan suguhan baru yang mematuhi regulasi pemerintah akan standar Euro 4 serta ditambah pula pengalaman Isuzu akan common rail sejak 2011, maka perlu disimak sejumlah faktor yang menjadi pertimbangan dalam memilih Isuzu Elf yang cocok.

Tipe Angkut

Apakah bidang usaha yang dijalankan adalah angkutan material, ekspedisi, atau lainnya, maka akan lebih optimal jika menyesuaikannya pada tipe angkut tersebut. Isuzu Elf NMR sendiri adalah truk 6 ban, sementara Elf NLR merupakan truk 4 ban.

Jika kebutuhannya adalah heavy duty, maka daya angkut Isuzu Elf NMR bisa diandalkan sebab di antara varian tipe ini, Isuzu menyediakan kemampuan angkut hingga 8,25 ton.

Andaikata kebutuhannya adalah truk pengangkut ekspedisi antar-kota yang berarti mengangkut seluruh barang dari satu titik pusat di sebuah kota menuju kota lain, maka tipe NMR 6 ban juga memiliki tipe NMR L yang berbodi panjang 7.015 mm yang artinya memiliki panjang area dari kabin ke ujung belakang 5.400 mm.

Medan Dan Rute

Penggunaan 6 ban pada Elf NMR didukung sasis setebal 6 mm. Terlebih lagi, gear ratio NMR dan NLR memang sudah dibuat besar (5.979) supaya

mumpuni di tarikan awal saat membawa beban, sehingga cocok sekali untuk penggunaan lintas kota.

Namun untuk kebutuhan dalam kota saja, seperti kebutuhan angkut barang gudang ke toko, atau ekspedisi dalam kota, maka Elf NLR 4 ban lebih cocok dengan panjang total 6.000 mm dan lebar 1.835 yang cenderung ringkas di gang sempit.

Baik untuk rute dalam kota maupun medan berat, Isuzu Elf juga didukung fitur-fitur yang lazim dibutuhkan di kabin, seperti blower baru, slot USB charger untuk menjaga daya ponsel demi mendukung fungsi komunikasi pengemudi dan kantor, begitu pula dengan alat pemadam api ringan (APAR), hingga kamera mundur.

Speed

Speed atau kecepatan disesuaikan dengan spesifikasi kendaraan untuk mendukung ritase. Dengan medan berat dan daya bobot besar, tentu persoalan kecepatan tidak menjadi pertimbangan.

Namun di sisi lain, Elf NLR 4 ban merupakan truk ringan yang dibuat dengan kemampuan kecepatan terbaik, yakni 114 km/jam. Mesin 4JJ1-TCC untuk Elf NLR 4 ban juga berkapasitas 2.999 cc saja karena kebutuhannya yang sesuai dengan medan perkotaan.

Jadi, Elf manakah yang pas? Hal tersebut tinggal disesuaikan dengan kebutuhannya. Bagaimanapun, Isuzu siap dengan berbagai pilihan dalam mendukung bisnis para pengusaha sekalian.



Enak Untuk Lari, Traga Rute Jakarta-Bandung Bisa 1,5 Jam

Senang rasanya jika ritase meningkat karena mobil angkut yang mumpuni dalam mencapai gol tersebut. Isuzu Traga yang dikemudikan Yitno misalnya. Dalam kondisi terisi barang bawaan, Traga yang ia kemudikan justru terasa makin stabil sehingga menjadi gesit untuk memenuhi order.

Dengan lebih seringnya rute dalam kota di Jakarta, Traga tersebut tidak jarang digunakan keluar kota seperti rute Jakarta-Bandung.

"Enak kalau bawa muatan, di tol rasanya stabil. Iya, jadi pas bagian belakang terisi, malah makin enak," kata pria bernama asli Prayitno ini.

Bicara pengalaman mengemudi, pria paruh baya ini baru 2 tahun belakangan mengemudikan Isuzu Traga. Keunggulan di sisi kestabilan itulah yang menurutnya segera terasa jika bicara komparasi.

Sebelum-sebelumnya, ia mengendarai mobil-mobil angkut sekelas tetapi dengan ukuran lebih kecil. Memang jika bicara ukuran, Traga menjadi yang terbesar di kelasnya.

Panjang area angkut dihitung secara spesifik dari bagian sisi dalamnya adalah 2.810 mm. Sementara itu, kebanyakan panjang area angkut pikap lain tanpa menyebut pengukuran spesifik bagian dalam adalah sekitar 2.500 mm, bahkan lebih kecil dari itu. Namun, dengan ukuran tersebut, menurut pengakuan Yitno, Traga tetap lebih irit dari yang kecil.

"Irit, berasa kalau buat kita. Lebih irit dibanding mobil yang kecil," ujar Yitno coba memberikan perbandingan.

Irit tapi muat banyak dan stabil. Buah dari hasil perhitungan Isuzu ini membuat pengemudinya lebih percaya diri saat mengantarkan barang-barang. Demikian halnya Yitno yang bekerja untuk perusahaan di bidang kaca ini.

"Jakarta-Bandung pernah cuma 1,5 jam. Naik dari tol sini," ujarnya merujuk pintu masuk di Jakarta Outer Ring Road area Jakarta Timur. Sebagai gambaran, rata-rata perjalanan Jakarta-Bandung adalah 2-2,5 jam.

Dukungan turbocharger apalagi untuk versi Euro 4 bermesin 4JA1-CR common rail VGT Turbo Intercooler serta kaki depan double wishbone dengan per keong layaknya mobil sport membuat Traga menjadi sigap dan stabil. Tentu kecepatan dan kestabilan ditunjang pula sistem keselamatan, termasuk sabuk pengaman tiga titik tipe retractable atau tarik.





Peduli Terhadap Isu Lingkungan, Isuzu Astra Bantu Daur Ulang Sampah

Jakarta, 10 Juni 2022 – Sampah menjadi permasalahan bagi masyarakat, terutama di Indonesia. Setiap hari semakin banyak volumenya, dan jika tidak ditangani dengan baik maka akan menjadi penyakit.

Oleh sebab itu, PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI) mencoba berperan aktif untuk mengolah atau daur ulang sampah. Dalam program Corporate Social Responsibility (CSR) kali ini menggandeng Bank Sampah La Tanza.

Kerjasama ini terkait pengelolaan limbah padat perusahaan dengan memberikan 1 rit botol sampah minuman seberat 150 kg, pemberian hoodie bag, dan pemberian sepatu boot untuk relawan La Tanza.

Kepala Departemen GA-SESR PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI) Mohammad Arya Wicaksono menjelaskan, bahwa Isuzu memilih Bank Sampah La Tanza karena sudah memiliki legalitas, serta mendapat dukungan dari pemerintah daerah.

“Pemberian 1 rit sampah botol plastik minuman di dapat dari karyawan. Pengumpulan sampah botol plastik dari bulan Februari 2022 sampai Mei 2022,” kata Arya.

Menurut Direktur Bank Sampah La Tanza Jois, permasalahan sampah memiliki 3 elemen kunci yang dapat terselesaikan, yakni, Pemerintah, masyarakat, dan Swasta.

Permasalahan sampah hanya bisa dikurangi dengan cara mendaur ulang kembali apa yang sudah dikonsumsi.

“Kami mencoba bagaimana dapat merubah sampah yang tadinya menjijikkan sekarang menjanjikan, agar bisa memperkuat perekonomian masyarakat salah satunya dari sampah yang dihasilkan,” tutur Jois.

Kerjasama dengan Isuzu ini merupakan langkah yang baik sehingga perusahaan-perusahaan lain bisa berkontribusi untuk mengolah sampah menjadi sesuatu yang berguna lagi.