

# ISUZU NEWS

MEI

#052022

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

## POWER NAIK, ISUZU ELF MALAH IRIT SOLAR



● Mogok Saat Bawa Makanan Beku,  
Jangan Bikin Kepala Pening

● Bayangkan Satu Truk Satu Supervisor,  
Awasi Cara Menyetir Sampai Urusan  
Efisiensi BBM

REAL PARTNER. REAL JOURNEY.

# Mogok Saat Bawa Makanan Beku, Jangan Bikin Kepala Pening

Makanan beku atau akrab pula dengan sebutan frozen food bak sebuah konsumsi keharusan yang bersifat kekinian. Dengan harapan akan perannya sebagai makanan cepat saji, permintaannya pun kini meningkat.

Setidaknya Asosiasi UMKM Indonesia (Akumindo) kepada sejumlah media massa memprediksi kenaikan 50 persen penjualan pada era pandemi. Dengannya, pundi-pundi keuntungan segera terbayang.

Namun bisa saja nahas, jika pengantaran kemudian malah terhambat karena problem transportasi. Truk yang membawa makanan beku malah mogok di tengah jalan.

Truk dengan boks termal yang terpasang di belakangnya memang merupakan senjata pendukung dalam bisnis ini. Mengapa? Di perjalanan yang bahkan sampai keluar pulau, makanan beku harus bertahan dengan suhu ideal di luar tempat penyimpanannya, baik di pabrik ataupun gudang.

Produk makanan beku, di dalam perjalanan ini, mesti menghadapi berbagai kondisi suhu di luar sana. Ia berada dalam perjalanan yang bisa saja mencapai ribuan kilometer demi terpenuhinya permintaan pasokan.

Belum tuntas urusan mogok, masih mungkin ada PR lain—di tengah gegap gempita aturan baru bahwa semua kendaraan niaga produksi terbaru mesti berstandar emisi Euro 4.

Mogok dan belum akrab dengan teknologi Euro 4, sementara makanan beku ditan-tang dalam hal daya tahan waktu. Luar biasa bikin pening. Namun, tidak demikian di Isuzu.

“Ketika ada masalah langsung ditangani dengan baik oleh dealer, dan juga mekanik-mekaniknya andal dalam menangani masalah,” kata Managing Director PT Kiat Ananda Cold Storage, Otto Iskandar.

PT Kiat Ananda Group adalah salah satu customer kami.

Mereka adalah perusahaan logistik makanan beku yang mengantarkan produk-produk daging, es krim, dan obat-obatan. Dari Jakarta hingga ke Aceh untuk rute wilayah Barat; atau hingga Bima, Nusa Tenggara Barat, untuk rute bagian Timur.

Soal Euro 4, kami sudah berpengalaman sebelas tahun karena menggunakan mesin common rail di Isuzu Giga dan kini di semua lini, termasuk truk ukuran sedang Elf dan pick-up Traga. Kiat Ananda Group sendiri menggunakan Isuzu Giga sebagai pilihan truk ukuran besar mereka.

Tak hanya sudah berpengalaman dengan teknologi, suku cadang bahkan ketersediaannya, serta tentu saja mekanik-mekanik terlatih sesuai testimoni PT Kiat Ananda, kami juga memiliki Bengkel Isuzu Berjalan.

Bengkel Isuzu Berjalan (BIB) adalah layanan kendaraan spesial dari kami yang dilengkapi set alat servis, bahkan untuk perbaikan-perbaikan berat, termasuk turun mesin.

Mengiringi layanan BIB, kami pun menuntaskannya dengan mengusahakan ketersediaan suku cadang. Ketersediaan suku cadang ini juga sudah kami pikirkan karena kami memanfaatkan sistem depo (Parts Depo) sebagai perwakilan ketersediaan di setiap wilayah.

Dari depo ini, suku cadang bisa lebih lekas tersedia dibandingkan dari pusat langsung ke kota tujuan.

Dengan sistem tersebut, problem truk makanan beku mogok bisa pantang membuat pening. Layanan BIB kami bisa dicek di alamat <https://astraisuzu.co.id/booking-bib/>. Dengan BIB, kita ibaratnya mendatangkan bengkel secara langsung ke lokasi.



# Bayangkan Satu Truk Satu Supervisor, Awasi Cara Menyetir Sampai Urusan Efisiensi BBM

Bayangkan kita punya pengemudi favorit. Dia mahir mengendalikan truk sehingga bisa menghemat bahan bakar, dia tahu kapan pindah gigi, efisien di penggunaan rem; tahu rute paling efisien secara waktu; pantang malas matikan mesin saat diam; dan pantang ugal-ugalan di jalan.

Biaya operasional hemat, selamat dan aman. Namun, yang namanya pengemudi favorit pastinya adalah sosok yang menonjol sendirian. Tentu diharapkan, pengemudi lain bisa seperti si favorit satu itu. Namun, masa iya, supaya semua punya kemampuan sama, setara, harus ada supervisi dari seorang supervisor di sebelah mereka, satu-satu?

Supervisi satu-satu? Terdengar tidak masuk akal. Namun, kenapa tidak? Sebab, itu pula yang diterapkan di Isuzu.

"Supervisi adalah tindakan mengawasi seseorang atau aktivitas dan memastikan bahwa semuanya dilakukan dengan benar, aman," demikian menurut [dictionary.cambridge.org](http://dictionary.cambridge.org). Dalam makna lebih luas, supervisi juga mengarahkan seseorang untuk mahir, naik ke level yang diharapkan.

Di Isuzu, peran itu digantikan oleh sebuah alat bernama "Mimamori". Alat ini berfungsi untuk memantau kebiasaan mengemudi. Apakah aman atau justru malah ugal-ugalan? Apakah eco driving? Bahkan ia juga bisa melapor.



Untuk memantau apakah pengemudi berkendara dengan aman, Mimamori melihat sejumlah parameter, seperti kecepatan maksimal dan kebiasaan dalam menginjak pedal gas. Dengan memantau sejumlah parameter, Mimamori bahkan bisa mengingatkan saat pengemudi dinilai berada di atas batas kecepatan maksimal, seperti bersuara "Kurangi Kecepatan Anda". Mimamori bahkan sekaligus melapor ke pemilik truk melalui email.

Lalu untuk memenuhi level eco driving, Mimamori akan menyajikan data konsumsi bahan bakar aktual, kebiasaan membiarkan mesin menyala saat diam atau idling, kebiasaan pemilihan putaran mesin berikut pemindahan gigi transmisi.

Fitur GPS bahkan tersedia untuk memantau lokasi dengan waktu yang sebenarnya, histori perjalanan, bahkan memastikan truk di rute yang tidak melanggar aturan kelas jalan.

PT Nissho Solution Indonesia (NSI), perusahaan angkutan logistik suku cadang otomotif asal Jepang yang beroperasi di Jakarta Utara, menggunakan Mimamori di truk-truk Giga mereka.

Mimamori dianggap memiliki pencatatan lengkap, dari penggunaan rem, perpindahan gigi transmisi, putaran mesin, hingga penggunaan bahan bakar.

"Semuanya teranalisis otomatis secara komputerisasi," ujar Satoru Kimura, Presiden Direktur NSI kepada sejumlah media dalam mengapresiasi Mimamori.

Berdasarkan catatan, NSI bisa menghemat penggunaan bahan bakar 10-20% dengan menggunakan Mimamori. Komponen bahan bakar sendiri memakan 30% biaya operasional mereka.

Makin biasa tersupervisi dan terlatih dengan Mimamori, maka makin mahir sang pengemudi dalam urusan efisiensi bahan bakar dan keselamatan berkendara.

## Power Naik, Isuzu Elf Malah Irit Solar

Ada yang mengejutkan ketika kita melihat data spesifikasi di Isuzu Elf terbaru. Seiring dengan penerapan teknologi berstandar emisi Euro 4 di semua kendaraannya, Isuzu juga membuat mesin Elf lebih bertenaga.

Tengok saja data spesifikasi Isuzu NLR sebagai perwakilan truk ringan 4 roda. Jika sebelumnya menggunakan mesin 4JB1-TC dengan tenaga maksimum 100 PS di putaran puncak 3.400 rpm, kini di versi Euro 4, ia menggunakan mesin 4JJ1-TCC dengan tenaga maksimum 120 PS pada putaran mesin 2.600 rpm.

Tak ubahnya dengan Elf 6 roda tipe NMR. Jika sebelumnya menggunakan mesin 4HG1-T bertenaga maksimum 125 PS pada putaran mesin 2.900 rpm, kini NMR Euro 4 menggunakan mesin 4HL1-TCS dengan tenaga maksimum 150 PS pada putaran 2.600 rpm.

Lebih bertenaga, tetapi Elf terbaru bahkan lebih irit. Di mana letak iritnya? Betul! Putaran mesinnya lebih kecil dalam menghasilkan daya yang lebih besar dari sebelumnya.

Dengan putaran mesin yang lebih kecil untuk daya yang lebih besar, maka konsumsi solar lebih efisien dengan hasil tenaga maksimal.

Pertanyaan selanjutnya, mengapa putaran mesin yang lebih rendah cukup untuk menghasilkan daya lebih besar? Coba simak mesin 4JJ1-TCC Isuzu NLR empat roda dan mesin 4HL1-TCS Isuzu Elf NMR 6 roda. Masing-masing bertipe direct injection, common rail, DOHC, 4 silinder VGS turbo intercooler; dan direct injection, common rail, SOHC, 4 silinder VGS turbo intercooler.

Selain dukungan VGS turbo intercooler, kedua mesin ini sekaligus menunjukkan identitasnya sebagai mesin euro 4 karena direct injection terkoneksi dengan common rail direct injection.

Common rail adalah pipa rel bahan bakar bertekanan tinggi untuk menghasilkan pengabutan yang lebih baik dalam pembakaran di mesin diesel. Bahan bakar dari pipa rel ini kemudian tersalurkan ke injektor untuk disuntikkan ke silinder mesin melalui pengaturan komputer engine control unit (ECU).

Sudah tekanan tinggi, terarah melalui injektor, diatur pula oleh ECU. Maka tidak heran jika kemudian bahan bakar yang disemprotkan ke silinder mesin sesuai kebutuhan sehingga makin efisien.

## Panas Dingin Di Balik Urusan EURO 4, Beruntunglah Isuzu Sudah Siap Semua

Pemilik Isuzu bisa lega bertepuk dada setelah penerapan Euro 4 mulai melangkah secara serius. Mengapa lega? Membayangkan sanksi-sanksi yang bagaikan peluru siap tembak lantas dengan mudah membuat yang tidak siap bisa merasa demam panas dingin.

Pasalnya, penerapan Euro 4 tidak bisa dielakkan, sementara Isuzu sudah siap dengan teknologinya, bahkan dengan pengalaman menghadapi mesin common rail sejak 2011, begitu pula perihal perawatan sampai ke suku cadang dan ketersediaannya.

Bagaimanapun, kendaraan niaga turut dalam sumbangsih kondisi udara lingkungan dan paru-paru masyarakatnya. Oleh karena itu, para produsen didorong untuk memproduksi kendaraan niaga Euro 4, bahkan sarannya sudah menjurus secara teknis sebelum akhirnya kini berlaku.

"Jadi ada dua jalur produksi, (Euro 2 domestik dan Euro 4 untuk ekspor), dan nanti jalur Euro 4 (tetap) dan yang Euro 2 ditutup," kata Direktur Industri Maritim, Alat Transportasi, dan Alat Pertahanan Kementerian Alat Transportasi, dan Alat

Pertahanan Kementerian Perindustrian (Kemenperin), Putu Juli Ardika, dikutip CNN.

Panas dingin segera terasa ketika menyinggung pajak. Dirjen Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika (ILMATE) Kementerian Perindustrian, Harjanto, dalam keterangan kepada media massa menjelaskan pemberlakuan skema pajak baru tersebut.

"Sebelumnya, kalkulasi pajak barang mewah dihitung berdasarkan kapasitas mesin (cc). Sekarang, dihitung berdasarkan emisi. Semakin rendah emisinya, semakin murah pajaknya," kata Harjanto dikutip Beritagar.

Satu lagi tentu saja adalah sanksi hukum. Kebijakan soal Euro-4 tertuang dalam Peraturan Menteri (Permen) Lingkungan Hidup dan Kehutanan No. P. 20/MENLH-K/SETJEN/KUM.1/3/ 2017 yang berisi tentang baku mutu emisi gas buang kendaraan bermotor tipe Euro 4.

Direktur Jenderal Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan KLHK Karlansyah menerangkan,

permen tersebut seperti dikutip Detik Oto mengacu pada UU No 32/2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

"Permen ini kan perintah dari PP (peraturan pemerintah) dan PP amanah dari UU (undang-undang). Artinya, kalau terjadi pelanggaran sanksi, ya menurut UU," ujar Karlansyah.

Menurut Pasal 98 UU 32/2009, setiap orang yang dengan sengaja melakukan perbuatan yang mengakibatkan dilampauinya baku mutu udara ambien, baku mutu air, baku mutu air laut, atau kriteria baku erusakan lingkungan hidup, dapat dipidana dengan pidana penjara paling sebentar tiga tahun, dan paling lama 10 tahun, serta denda minimal Rp 3 miliar dan maksimal Rp 10 miliar.

Denda miliaran? Waduh. Intinya, punya benefit truk yang berpengalaman dalam teknologi Euro 4 seperti Isuzu, pajak lebih murah dan terhindar dari hantu regulasi berujung denda miliaran rupiah sungguh semuanya logis dan bukan sekadar wacana.

## Jangan Heran, Turbo Traga Mantap Melesat Di Tanjakan

Tanjakan adalah medan yang, disadari atau tidak, merupakan problem tersendiri, bukan hanya bagi kendaraan niaga dengan mesin berspesifikasi reguler, melainkan juga yang sudah bermesin turbo. Namun akan menjadi pengecualian jika bicara mesin turbo Isuzu, khususnya pick-up Traga.

Mengapa menjadi problem bagi sebuah kendaraan niaga termasuk yang ber-turbo? Bicara turbo, ini merupakan perangkat tambahan termasuk di mesin diesel yang berfungsi mengeluarkan udara ke ruang bakar agar daya meningkat.

Udara itu sendiri dihasilkan dari sebuah turbin yang bergerak berbarengan dengan turbin lain yang terhubung ke saluran gas buang. Saat pedal diinjak dan jumlah gas buang yang keluar lebih banyak, maka turbin turbo menyuplai pasokan udara dalam jumlah banyak.

Masalahnya, gas buang bisa kurang, termasuk saat setelah melaju lintas bertemu tanjakan. Pada momen seperti ini, putaran mesin rendah sehingga sistem turbo kekurangan suplai udara.

Begitu pula sebaliknya, tidak jarang pengemudi akan menginjak pedal gas demi tarikan yang malah menciptakan semburan udara berlebih. Udara berlebih nan tidak pas ini pun sama saja kosong bagi sebuah sistem turbo. Efeknya adalah sama-sama turbo lag.

Semburan udara berlebih atau overboost, bahkan efeknya sungguh fatal. Sistem mekanisme turbo bisa rusak.

Di sinilah Isuzu secara unik merancang kendaraan-kendaraannya agar sebisa mungkin pas. Seiring dengan penerapan mesin-mesin common rail di semua tipe demi memenuhi regulasi Euro 4 dan melanjutkan pengalaman

sejak 2011 akan teknologi tersebut, Isuzu Traga termasuk yang dihadirkan dengan sebuah sentuhan pada mesin baru 4JA1-CR.

Mesin 4JA1-CR bertipe 4 silinder segaris direct injection dengan injeksi common rail dan waste gate turbo-charger. "Waste gate" pada turbocharger-lah kuncinya.

Waste gate adalah katup buang yang akan beroperasi ketika pasokan udara berlebih di saluran, sebelum menuju turbin turbocharger. Itulah mengapa Traga terbaru tidak kenal dengan kejadian overboost, sebab udara yang berlebih sudah dibuang terlebih dahulu ke saluran menuju knalpot.

Penerapan waste gate di sistem turbocharger merupakan cara Isuzu mencari titik ideal baru dalam memberikan kendaraan terbaik, sekalipun Isuzu sudah kuat dengan citra hemat bahan bakar dan performanya. Bagaimanapun, selalu ada satu langkah lebih baik untuk hari esok.

