BAB III

OBJEK PENELITIAN

3.1 Perkembangan Mobil Toyota Kijang di Indonesia

Industri otomotif di Indonesia awalnya sebagai penyalur dari mobil merek tertentu (misalnya, Toyota oleh kelompok usaha ASTRA) kemudian berkembang menjadi industri perakitan, seiring dengan kebijakan pemerintah dibidang pengembangan industri manufaktur (otomotif), kebijakan yang lebih menekankan pada sisi peningkatan dan pemberdayaan industri manufaktur tersebut diantaranya dengan memberikan subsidi pajak terhadap jenis mobil tertentu yang dikategorikan sebagai mobil niaga seperti Toyota Kijang.

Menurut Mizan Allan de Neve, Pengelompokan terhadap mobil jenis ini memiliki beberapa kriteria, seperti besarnya daya mesin dan kelengkapannya. Umumnya jenis mobil ini berbentuk dasar mobil barang (*pick up*) yang kemudian diubah bentuk dan fungsinya menjadi mobil untuk penumpang, atau bahkan dapat digunakan keduanya (kendaraan multimoda).

Toyota Kijang sendiri berawal ketika Toyota berhasil membuat kendaraan angkutan sederhana yang pertama kali diperkenalkan di Filipina dengan nama Toyota

Tamaraw pada tahun 70-an. Di Filipina sendiri banyak terdapat mobil Jimny dari perusahaan Ford yang dibuat seperti mobil rakyat (terjangkau oleh kalangan menengah kebawah). Namun mobil Jimny ini mudah terbalik, dikarenakan chassis mobilnya yang berbentuk lurus, yang kemudian Toyota mencoba memasarkan Tamaraw disana. Namun sayangnya Mobil Tamaraw tidak terlalu mendapatkan perhatian pasar Filipina, karena Jimny lebih membaur lebih dulu dengan rakyat Filipina dan mudah di rakitnya oleh rakyat disana. Justru Tamaraw lebih sukses dipasarkan di Indonesia, namun dengan penamaan yang di sesuaikan dengan bahasa Indonesia, yaitu Kijang.

Selanjutnya jenis ini kemudian dipasarkan di Indonesia dengan nama Toyota Kijang dan berhasil menarik minat serta memenuhi keinginan masyarakat Indonesia. Peluncuran perdana dari Toyota Kijang generasi pertama adalah pada tahun 1977-1981, dalam acara Pekan Raya Jakarta 1977, dengan disaksikan oleh Mantan Presiden RI, Soeharto, dan Mantan Gubernur DKI Jakarta, Ali Sadikin.



Gambar III.1 Peluncuran Perdana Toyota Kijang Yang

Disaksikan Oleh Mantan Presiden RI, Soeharto.

(sumber: http://www.toyotaindonesiamanufacturing.co.id/corporate/history/kijang-corner, diunduh pada tanggal 21 januari 2017)

` Menurut Allan De Neve, penamaan Kijang sendiri tidak semata-mata hanya diambil dari filosofi seekor binatang yang larinya kencang atau pun lincah, namun Kijang sendiri merupakan singkatan dari Kerjasama Indonesia dan Jepang. Investasi produksi mobil Kijang generasi pertama sangat rendah (*low cost*), dengan tujuan dapat diterima oleh pasar menengah kebawah (*low end*). Maka dari itu bentuk mobil Kijang generasi pertama ini *squarish* (hampir berbentuk kotak), di sebabkan teknik pembuatan *body* mobil ini dengan teknologi *press brake.*

Setelah ke populeran mobil Kijang generasi pertama, Toyota memiliki rencana untuk mengembangkan mobil yang berbentuk lebih halus lekukannya. Namun transisi

dari bentuk mobil pertama kepada bentuk yang lebih halus tersebut membutuhkan waktu dan persiapan. Pada persiapannya membuat mobil yang lebih modern tersebut, Toyota membuat satu lagi generasi mobil Kijang yang berbentuk *squarish* untuk dipasarkan, lalu lahirlah mobil Toyota Kijang generasi kedua pada tahun 1981-1986. Dapat dikatakan Toyota Kijang generasi kedua ini merupakan produk transisi (*bridging*) menuju Toyota Kijang generasi ketiga yang lebih halus, selagi mempersiapkan perencanaan dan konsepnya.



Gambar III.2 Toyota Kijang Generasi Ke-2

(sumber: : www.carmudi.co.id, diunduh pada tanggal 21 januari 2017)

Toyota Kijang generasi kedua ini memiliki peningkatan (*impovement*) dalam segi *engineering*, namun peningkatan secara bentuk pada Kijang ini tidak begitu signifikan, masih di desain dalam bentuk *squarish* dan kaku. Salah satu contoh

peningkatan pada generasi kedua ini, ialah seperti jendela yang mulai menggunakan pemutar kaca jendela, karena sebelumnya jendela mobil Kijang generasi pertama masih menggunakan material plastik dan terpal, sehingga cara membukanya adalah dengan digulung. Mulai pada Kijang generasi kedua ini Toyota memberikan 2 varian mobil, yaitu model *pick-up* dan model MPV (*multipurpose vehicle*). Namun varian MPV pada generasi ke-2 kurang diminati oleh masyarakat, karena pada saat itu masih banyak mobil jenis MPV yang memiliki teknologi dan desain yang lebih menarik dan modern, dibandingkan Toyota Kijang generasi kedua yang desainnya masih *squarish*.



Gambar III.3 Toyota Kijang Generasi Ke-3

(sumber: http://www.modifisexy.com/2015/11/26/sejarah-toyota-kijang-dari-generasi-ke-generasi/, diunduh pada tanggal 21 januari 2017)

Pertumbuhan pasar Toyota Kijang di Indonesia saat itu mencapai 20 hingga 25%. Setelah itu Toyota mulai mencoba untuk berinvestasi lebih besar untuk membuat

mobil Kijang generasi berikutnya (*All-New*), maka lahirlah bentuk Kijang yang lebih halus lekukan *body*-nya (roundish), yaitu Toyota Kijang generasi ketiga pada tahun 1986-1996 yang jauh lebih modern. Toyota dengan sengaja merencanakan loncatan besar seperti itu, guna dapat diterima oleh 2 (dua) target pasar, yaitu pasar perkotaan dan pasar pedesaan, maka dari itu Toyota saat itu selalu memberikan 2 varian mobil, yaitu model *pick-up* dan model MPV.



Gambar III.4 Toyota Kijang Generasi Ke-3 Dalam Proses Produksi

(sumber: http://www.toyotaindonesiamanufacturing.co.id/corporate/history/kijang-corner, diunduh pada tanggal 21 januari 2017)

3.2 Komparasi Fitur-fitur Komponen Toyota Kijang

Objek penelitian merupakan sasaran untuk mendapatkan suatu data. Sebuah objek penelitian menjelaskan tentang apa-siapa yang menjadi objek penelitian dan dimana-kapan penelitian dilakukan. Bisa juga ditambahkan hal-hal lain sesuai dengan keperluan penelitian (Husein Umar, 2005:303).

Untuk menganalisa objek penelitian ini yaitu mobil Toyota Kijang, dibagi kedalam 3 (tiga) generasi waktu dari produk awal Toyota Kijang hadir di Indonesia hingga generasi ke 3, mobil Toyota Kijang Buaya (1975-1981), mobil Toyota Kijang Doyok (1981-1986), dan mobil Toyota Kijang Super (1986-1996). Pemilihan 3 (tiga) periode tersebut berdasarkan perubahan desain suatu otomotif yang meliputi desain, fasilitas, atau pun bentuknya, namun masih dengan penamaan model dari mobil sebelumnya, dapat disebut juga *All-New*.

3.3 Analisa Komparasi Fitur-fitur Komponen Toyota Kijang Generasi ke-1, Generasi ke-2, dan Generasi ke-3

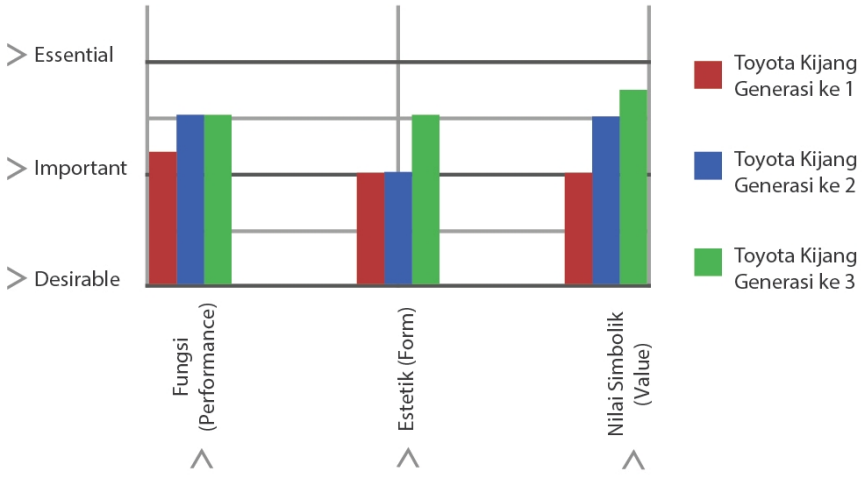
Selanjutnya dilakukan tahap penguraian fitur-fitur dari masing-masing komponen yang telah dipilih sebagai sampel pada objek penelitian. Fitur-fitur yang diuraikan yaitu berdasarkan prinsip totalitas dari Mayall (1979) yakni, fitur-fitur yang berupa karakteristik fungsi (*serviceability)* dan bentuk (*appearance),* dan gaya hidup

(*lifestyle*). Oleh karena itu fitur tersebut dibagi kedalam 3 (tiga) aspek yaitu: Fungsi *(performance)*, Estetika *(form)*, dan Status Sosial *(value)***.**

Tiga fitur yang telah diuraikan yakni, Fungsi *(performance)*, Estetika *(form)*, dan Status Sosial *(value)*, kemudian dikomparasi dengan menggunakan 3 (tiga) tingkat nilai yaitu, *essential*, *important*, dan *desirable*. Adapun analisa komparasi fitur-fitur komponen Toyota Kijang sebagai berikut:

3.3.1 Komparasi 3 (tiga) Generasi Eksterior Mobil





Gambar III.5 Grafik Komparasi 3 (tiga) Periode Eksterior Mobil

(sumber: Dok Pribadi)

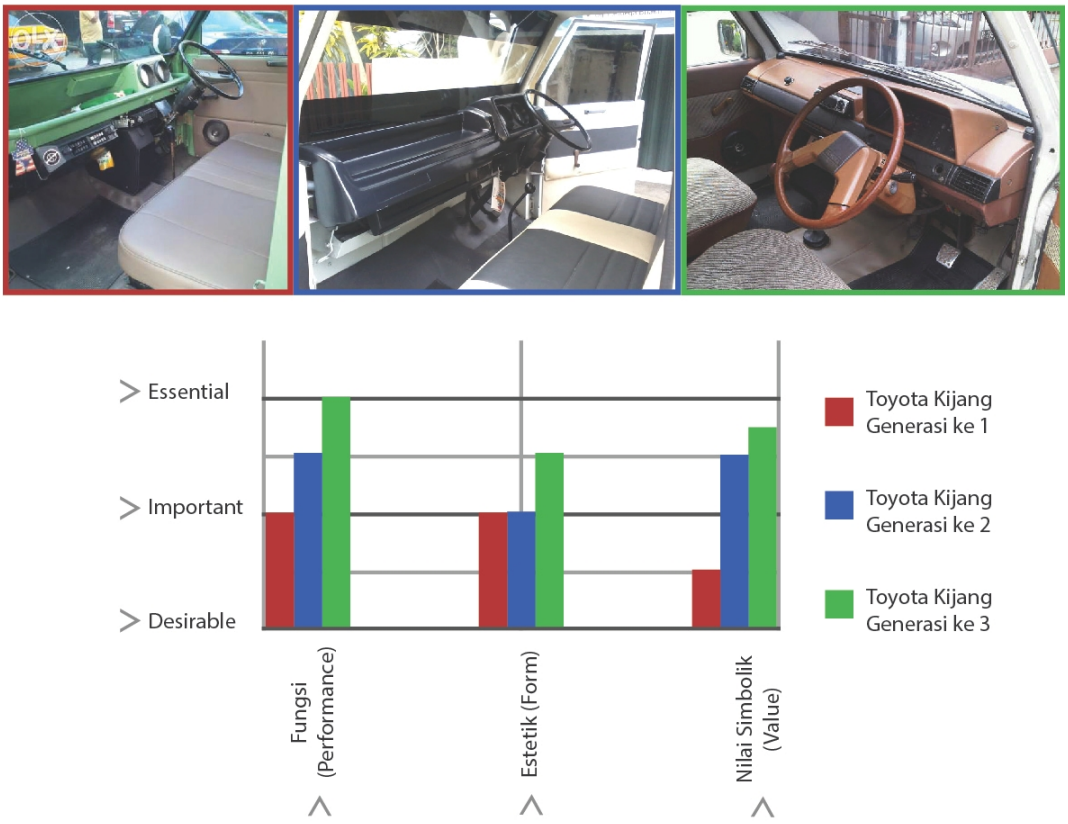
Eksterior mobil Toyota Kijang memiliki fungsi utama yaitu sebagai penunjang aspek keamanan saat berkendara. Namun ketiga generasi mobil Toyota Kijang memiliki fungsi yang berbeda-beda disetiap generasinya. Mobil Toyota Kijang pada generasi pertama (1975-1981) karena modelnya yang berbentuk *pick-up*, sehingga masyarakat menggunakannya sebagai mobil niaga, namun ada pula yang menggunakan 'tenda' sebagai atap pada bagian *pick-up* nya, dan di fungsikan nya sebagai mobil bernagkutan penumpang. Mobil Toyota Kijang pada generasi kedua (1981-1986) mobil tersebut mulai dibuat kan 2 pilihan model, yaitu mobil model *pick-up* dan mobil model MPV, ditujukan agar masyarakat dapat memilih kendaraan nya sesuai dengan kebutuhan nya masing-masing, meskipun pada pilihan mobil Toyota kijang model MPV-nya tidak begitu banyak diminati. Begitu pun mobil Toyota Kijang pada generasi ketiga (1986-1996) mobil tersebut dibuat juga dengan 2 pilihan model yang sama dengan generasi yang sama. Namun untuk pilihan model MPV pada Toyota Kijang generasi ketiga ini menjadi sangat diminati oleh masyarakat, sehingga pada grafik diatas, secara fungsional mobil Toyota Kijang generasi kedua dan ketiga sejajar.

Ekterior mobil Toyota Kijang telah berganti rupa seiring berjalannya waktu, yang diiringi oleh perkembangan teknologi. Mobil Toyota Kijang pada generasi pertama (1975-1981) memiliki bentuk eksterior yang kotak sangat kaku pada setiap lekukan sudut mobil, sehingga sempat muncul istilah pada masyarakat, yaitu mobil yang berbentuk 'kotak sabun'. Penyebab eksterior *squarish* ini adalah, investasi

Toyota di Indonesia saat itu cukup kecil, sehingga Toyota mendesain eksterior mobil tersebut dengan menggunakan teknologi *press brake,* sehingga tiap lekukan yang ada pada eksterior (*body*) mobil terasa kaku dan tegas. Mobil Toyota Kijang pada generasi kedua (1981-1986) masih memiliki desain eksterior yang kaku dan *squarish*, perubahan yang terjadi pada eksterior Kijang generasi kedua hanya pada bentuk kap mobil (*bonnet*) yang lebih tipis pada sisinya menjadi lebih sederhana, kemudian penempatan logo Toyota yang di pindahkan dari kap (*bonnet*) menjadi ditempatkan pada *grill* mobil, selain itu hanya terdapat perubahan desain lekukan-lekukan saja pada mobil Toyota generasi kedua ini.

Toyota Kijang pada generasi ketiga (1986-1996) memiliki perubahan bentuk eksterior mobil yang sangat signifikan, dibandingkan dengan kedua generasi sebelumnya. Salah satunya adalah lekukan yang terdapat pada setiap sudut mobil menjadi lebih halus, dan terkesan lebih aerodinamis. Hal ini dikarenakan Toyota telah memberikan investasi yang cukup besar pada awal perencanaan hingga produksi mobil Toyota Kijang ini. Kemudian Toyota Kijang mulai memperkenalkan teknologi pembuatan *body* mobil dengan nama full pressed body atau dikenal pula dengan sebutan Toyota Original Body, dengan teknologi tersebutlah bagian-bagian eksterior mobil menjadi lebih sedikit, sehingga *body* mobil tidak terdapat banyak sambungan dan dempul.

3.3.2 Komparasi 3 (tiga) Generasi Interior Mobil



Gambar III.6 Grafik Komparasi 3 (tiga) Periode Interior Mobil

(sumber: Dok Pribadi)

Interior mobil Toyota Kijang pada ketiga generasi yang diteliti jika ditinjau dari aspek fungsionalnya, tidak memiliki banyak perubahan yang berarti, karena pada dasarnya fungsi dasar interior mobil adalah tempat mengemudikan kendaraan dengan berbagai fasilitas dan kenyamanan di dalamnya, dengan berbagai alat pendukungnya yang sampai saat ini masih berfungsi sama. Contohnya, kursi mobil (jok) yang dibuat senyaman mungkin untuk diduduki oleh penumpang dan pengemudinya, kemudian kemudi mobil (*steer*) yang berfungsi untuk mengemudikan arah mobil, pedal mobil untuk memindahkan percepatan, dan sebagainya. Namun yang dapat berubah pada interior mobil adalah ergonomis, tema warna, dan tekstur pada jok ataupun *dashboard*-nya. Pada bagian *dashboard* mobil Toyota Kijang generasi pertama dan kedua tidak terdapat laci untuk penuyimpanan barang, bentuk *dashboard* pada generasi ini hanya berbentuk lekukan cekung dengan fungsi sebagai penahan benda agar tidak jatuh ketika mobil berjalan. Berbeda dengan *dashboard* mobil Toyota Kijang generasi ketiga yang telah di lengkapi dengan laci, radio dan lubang AC pada sebagian *dashboard*, namun desain lekukan cekung pada dashboard pada generasi ini dihilangkan menjadi cembung dan modern.

Dari aspek bentuk yang dihadirkan pada interior mobil Toyota Kijang, telah mengalami beberapa perubahan kearah yang lebih modern dan nyaman. Desain bentuk interior mobil Toyota Kijang pada generasi pertama (1975-1981) terlihat cukup

sederhana, seperti bentuk *dashboard* yang hanya berbentuk lekukan sederhana, dengan menggunakan material plat besi yang menyambung dengan *body* mobil, kemudian kursi mobil (jok) yang menggunakan material kulit sintetis, namun tidak dapat diatur kemiringannya, kemudian juga lantai mobil yang tidak memiliki alas apapun, sehingga kaki langsung menginjak pada lantai dasar plat mobil. Interior mobil Toyota Kijang kedua (1981-1986) mengalami sedikit perubahan dari generasi pendahulunya, pada bagian *dashboard* mobil ini mengganti material nya dengan penggunaan bahan material bernama *polyurethane* yang memiliki beberapa sifat-sifat dari gabungan plastik, logam dan karet. Pemilihan bahan ini digunakan karena memiliki kelebihan menyerap energi ketika terjadi benturan, tahan terhadap sinar matahari, dan nyaman disentuh. Kemudian pada bagian lantai mobil Toyota generasi kedua mulai ditambahkan alas dengan material karet, guna sebagai pembatas dari suhu mobil bagian dasar yang panas. Toyota Kijang pada generasi ketiga (1986-1996) mengalami perubahan interior yang cukup drastis, karena pada genrasi ini Toyota ingin menghadirkan kenyamanan baik bagi penumpangnya maupun bagi pengendaranya. Contohnya seperti pada bagian *dashboard* nya yang telah dilengkapi laci, AC dan juga *radio tape.* Kemudian sarung kursi mobil (jok) yang menggunakan material kain rajut dengan pori-pori yang lebih besar, kelebihannya adalah mengurangi suhu panas saat duduk berlama-lama ketika mengendarai mobil. Selain itu bagian alas bawah mobil telah dilapisi oleh bahan sintetis, dan dilapis diatasnya dengan karpet berbahan karet, guna mengantisipasi sepatu penumpang yang kotor.

Interior mobil Toyota Kijang pada generasi pertama (1975-1981) dan generasi kedua (1981-1986) sama-sama cenderung memiliki karakteristik interior yang fungsional, karena pada saat itu Toyota lebih terfokus untuk memproduksi mobil yang memiliki simbol sebagai mobil pekerja yang dapat diandalkan dalam berbagai kebutuhan, sehingga dalam aspek interiornya tidak 'sarat' akan nilai simbolik. Namun pada mobil Toyota Kijang pada generasi ketiga (1986-1996) Toyota mulai untuk memunculkan suatu simbol pada interiornya, yaitu sebagai kendaraan yang nyaman untuk keluarga. Sehingga fitur dan material pada pembuatan interior mobil Kijang pada generasi ketiga ditingkatkan. Interior mobil Toyota Kijang generasi ketiga ini mengalami banyak perubahan kearah sisi modern. karena Toyota pada generasi ini mulai berpandangan untuk fokus terhadap penggarapan mobil yang nyaman dan aman untuk keluarga di Indonesia.