

HINO

Merek Global untuk semua Pelanggan

Cares



Laporan Pembuka: HINO TEAM SUGAWARA memenangi gelar juara berturut-turutnya yang ke-7 dalam kategori Truk Kelas di Bawah 10.000 cc!

Team mencapai Finis ke-25 di Reli Dakar! Dalam edisi ini, selain laporan tentang Reli Dakar 2016, kami juga akan menghadirkan kolom yang diperbesar untuk topik tentang Jepang yang menarik.

Ilustrasi: K. Sungra (kanan) dari SKTS Enterprise di Malaysia, bersama anaknya, Jega (kiri)



HINO Team SUGAWARA Memenangi Gelar Juara yang ke-7 kali berturut-turut

dalam Kategori Truk Kelas dibawah 10.000 cc di Reli Dakar 2016

Team ini juga merayakan finis berturut-turut yang ke-25 sejak pertama kali ikut serta dalam reli

Reli Dakar: Hanya sekadar menyebutkan nama reli ini sudah cukup untuk membuat jantung banyak pembaca kami berdebar. Membawa para peserta menempuh kondisi ekstrem sejauh 10.000 kilometer selama dua minggu—yang hampir separuh pesertanya tidak pernah mencapai garis finis meskipun upaya berani mereka—reli ini benar-benar ajang olahraga bermotor paling berat di planet ini.

Tahun ini, Hino mencetak prestasi menakjubkan dengan finish di seluruh 25^{*1} Reli

Dakar yang diikutinya sejak pertama kali berpartisipasi pada tahun 1991. Makin melengkapi prestasi ini, team ini juga berhasil memenangi kejuaraan untuk tujuh kalinya berturut-turut dalam Kelas di Bawah 10.000 cc.

Reli Dakar 2016, yang merupakan partisipasi Hino ke-25 dalam reli ini, diadakan di Argentina dan Bolivia pada tanggal 2 sampai 16 Januari 2016. Dengan total 347 peserta—55 di antaranya adalah truk—peserta berpacu melintasi jarak 9.039

kilometer, yang terdiri dari 4.320 kilometer segmen yang diukur waktunya dan 4.719 kilometer segmen penghubung tanpa diukur waktu.

Karena adanya prakiraan terkait fenomena cuaca El Nino, rute yang ditempuh tidak meliputi padang pasir luas Chile atau Peru, karenanya negara-negara ini menarik tawaran mereka untuk menjadi tuan rumah reli tahun ini. Namun ini bukan berarti intensitas Reli Dakar berkurang sedikit pun. Di medan laga utama yang terletak di Pegunungan Andes dan Pampas, para pembalap ditantang oleh jalan pegunungan yang menikung tajam, berkelok-kelok, dan fesh-fesh (pasir halus, seperti bubuk) dengan jalur sempit yang hanya sedikit sekali memberi ruang untuk melakukan manuver.

Tahun ini, Hino kembali membentuk team bersama dengan Team Sugawara—yang dipimpin oleh team pembalap ayah dan anak yaitu Yoshimasa dan Teruhito Sugawara—untuk mengikuti balapan sebagai HINO Team SUGAWARA. Yoshimasa Sugawara tercatat dalam Guinness Book of World Records sebagai peserta yang paling banyak mengikuti balapan dalam sejarah Reli Dakar. Dengan keikutsertaannya tahun ini, ia menambah rekornya sendiri menjadi partisipasi yang ke-33 kali berturut-turut*2.

Empat orang dari mekanik team itu telah melamar dari dealer Hino di Jepang untuk

bergabung dengan team, dan terpilih karena keterampilan dan semangat kerja mereka yang istimewa.

Truk-truk Hino dalam Reli Dakar sekali lagi tampil dengan memesonakan. Truk-truk ini dibuat menggunakan HINO 500 series, yang terkenal di seluruh dunia karena daya tahannya.

Para penggemar Reli Dakar mungkin tahu bahwa truk-truk HINO ini sering disebut sebagai “Monster Kecil”, dan sesuai dengan julukan ini—yang diberikan kepada truk-truk Dakar Hino tersebut karena ukuran truknya yang relatif lebih kecil untuk truk ukuran menengah, namun kemampuannya bisa bersaing serius dengan truk-truk monster berkapasitas lebih besar—truk-truk tersebut tahun ini dikembangkan berdasarkan truk tahun 2015 dan makin ditingkatkan kemampuan mesin dan suspensinya. Team juga berhasil mengurangi 300 kilogram bobot kendaraan agar mampu menghadapi Reli Dakar yang beberapa tahun belakangan makin menekankan pada kecepatan.

Rute balapan berbentuk lingkaran, pada tanggal 12 Januari, dimulai dan berakhir di Belén, Argentina, menjadi ajang untuk menampilkan secara penuh kemampuan truk-truk Dakar yang telah ditingkatkan ini. Dengan alur sungai kering dan bukit pasir yang di sana-sini beralas rumput, medan etape ini menyerupai gurun pasir



Dakar Rally 2016



off-road di Afrika bagian utara. Meski rute ini memiliki risiko tinggi, mengakibatkan terlalu panasnya mesin karena suhu yang mencapai lebih dari 40°C dan kesulitan mengemudi medan ini yang lebih tinggi, yang mengakibatkan menurunnya kecepatan, namun Teruhito Sugawara memanfaatkan dengan sempurna kemampuan gerak truk HINO 500 series dan berhasil menampilkan kinerja yang cemerlang. Pada hari itu, mobilnya yaitu Car 2 berhasil mencetak waktu tercepat kesembilan mencapai garis finis dalam kategori Truk secara keseluruhan (peringkat puncak dalam Kelas di Bawah 10.000 cc), ini pertama kalinya tim mencapai finis dalam jajaran 10 peringkat teratas dalam balapan pertama tahun ini.

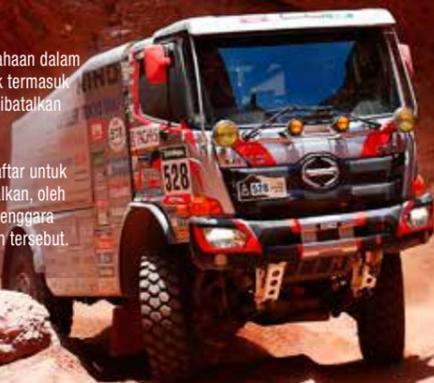
Reli Dakar tahun ini terbukti sangat berat seperti sebelumnya. Pada akhir balapan sangat berat sejauh 9.000 kilometer ini, hanya 84 sepeda motor, 23 sepeda motor roda empat, 66 mobil, dan 41 truk yang mencapai garis finis di Rosario, hanya 62% yang mencapai garis finis. Penampilan dua truk HINO Team SUGAWARA terbukti nyata, fakta yang patut diperhatikan adalah bagaimana Car 2, yang dikemudikan Teruhito Sugawara, yang berlomba menghadapi lebih dari 50 truk dalam kategori itu—kebanyakan dari mereka menggunakan mesin yang berkapasitas dua kali lipat dibanding truk Hino—mencetak prestasi yang tidak jauh dari saingannya di kelompok teratas, seperti saat dia mencatat waktu checkpoint tercepat di urutan keempat dalam etape 10.

Dalam peringkat umum, Car 2 naik dari urutan ke-16 tahun lalu menuju urutan ke-13 tahun ini, dan memenangkan Kelas di Bawah 10.000 cc selama tujuh tahun berturut-turut. Yoshimasa Sugawara selesai di peringkat umum ke-31 dan peringkat ke-2 di kelasnya, membuat tim ini menggondol baik juara pertama dan juara kedua dalam kelas yang sama seperti setahun dan dua tahun sebelumnya.

Silakan juga mengunjungi situs global Hino (www.hino-global.com), tempat Anda dapat membaca semuanya tentang prestasi mengagumkan HINO Team SUGAWARA di Reli Dakar 2016.

*1: Ini adalah finis ke-25 perusahaan dalam balapan sejak tahun 1991, tidak termasuk tahun 2008 ketika balapan ini dibatalkan karena ketidakstabilan politik.

*2: Yoshimasa Sugawara mendaftar untuk mengikuti reli 2008 yang dibatalkan, oleh sebab itu dia diakui oleh penyelenggara sebagai telah mengikuti balapan tersebut.



Hino Owners' Voice



Putra K. Sungra, Jega (kiri), adalah manajer transportasi perusahaan.

“Menurut saya Hino adalah pilihan terbaik untuk kami.”

SKTS Enterprise / Malaysia | K. Sungra / General Manager



“Perusahaan kami utamanya bergerak dalam transportasi produk makanan. Truk dengan unit pembeku kami mengantarkan hidangan laut dan kue-kue, sekaligus juga produk untuk Starbucks dan Subway. Kami dulu mengoperasikan truk dari produsen lain, namun sekarang, berkat dukungan yang kami dapatkan dari dealer Hino kami, saya pikir Hino adalah pilihan terbaik untuk kami.

“Pada satu kesempatan, ada kejadian sewaktu salah satu truk kami rusak 600 kilometer jauhnya dari tempat kami berada. Yang perlu saya lakukan hanya menelepon dealer Hino kami. Mereka mengatur perbaikan dan truk itu pulang tanpa adanya insiden lebih lanjut. Tanggapan mereka yang cepat sangat membantu kami.

“Kami melakukan hal-hal sederhana seperti mengganti oli di garasi kami, namun di luar itu, dealer kami yang membereskannya. Dan ke depan hal-hal menjadi makin nyaman, karena mereka akan membuka pusat layanan baru di dekat lokasi kami.”

“Saya dulu bekerja di McDonalds, tempat saya memiliki pengalaman menggunakan truk Hino selama 20 tahun, sehingga saya tahu betapa bagusnya truk ini. Saya sudah berpikir untuk membeli truk Hino sejak saya mendirikan perusahaan ini tahun 1997. Truk Hino sangat handal dan awet dipakai. Anda dapat memakainya selama bertahun-tahun selama Anda merawatnya dengan benar.

“Satu hal penting untuk dipertimbangkan dalam menentukan produsen truk yang akan menjadi mitra Anda, selain kemampuan dan kinerja produk mereka, adalah kualitas pelayanan mereka. Dealer Hino selalu siap membantu kami. Saat kami membutuhkan suku cadang asli untuk truk kami, saya hanya cukup menelepon.

“Dealer kami mengurus segalanya untuk kami perihal servis, perawatan dan perbaikan. Dan bukan hanya untuk suku cadang, tetapi juga bahkan ketika membeli truk baru, yang perlu saya lakukan hanya menelepon orang yang mengurus perusahaan kami di dealer tersebut dan dia akan membereskan sisanya. Itulah tingkat kepercayaan yang kami miliki terhadap pelayanan dealer Hino. Kami sangat puas.



Perusahaan itu kini mempekerjakan sekitar 70 pengemudi.

Nama perusahaan itu, SKTS, adalah perpaduan “SK” dan “TS”, masing-masing adalah singkatan nama pemilik dan istrinya.



Owners Voice & AKTIVITAS HINO TOTAL SUPPORT

Alih-alih memamerkan jumlah unit yang terjual, Hino berfokus pada pembuatan satu truk khusus yang sedang dibutuhkan pelanggan tertentu.

Selama tepat 41 tahun fiscal berturut-turut, Hino telah menikmati pangsa pasar tertinggi pada pasar truk kategori berat dan sedang di Jepang, dan terus memperluas pangsa pasarnya juga di pasar global. Pada tahun 2007, jumlah unit yang terjual di pasar internasional melampaui jumlah unit yang terjual di Jepang, dan kini penjualan internasional mencapai sekitar 70% dari penjualan Hino secara keseluruhan. Jangkauan internasional perusahaan mencakup lebih dari sekitar 80 negara di Asia, Amerika Utara, Amerika Latin, Oseania, Eropa dan Afrika, dengan Asia sebagai pasar terbesarnya.

Namun demikian, fokus utama Hino bukanlah untuk mengejar volume produksi atau jumlah pasar yang dilayani, tetapi untuk menyediakan satu truk yang khusus dibutuhkan pelanggan tertentu. Ini karena truk harus memenuhi beragam kriteria yang berbeda di tiap negara, dan juga bervariasi tergantung pada kondisi jalan, barang yang diangkut dan bodi truk yang dipasang.

Truk didudukkan di atas rangka Seri HIN0700.



Cara Hino melayani pelanggan melalui truk yang dioptimalkan sesuai kebutuhan dan aplikasi mereka—yang bervariasi di tiap pasar—diwujudkan dalam konsep “produk paling cocok” perusahaan. Produk Hino dipenuhi gagasan dan teknologi yang memungkinkan perusahaan untuk menyediakan kendaraan paling cocok—yang telah dirancang agar sesuai dengan keragaman kebutuhan pelanggan—bagi pelanggan mereka dengan waktu pembuatan sesingkat mungkin.

Sebagai contoh, perancang kendaraan Hino telah mengembangkan rancangan modular untuk berbagai komponen yang membentuk kendaraan ini sehingga modul kustom dapat dirancang secara lokal di berbagai wilayah, yang pada gilirannya dapat mempermudah proses seperti penggabungan, penggantian, pemasangan, dan modifikasi terhadap modul tersebut. Sistem ini juga memberikan kontribusi pada kerja perakitan bodi tanpa perlu melakukan pekerjaan besar pada sasis, dan memudahkan pemasangan alat bantu serta sistem kelistrikan dan air untuk berbagai tipe bodi.

Di samping itu, dalam rangka meningkatkan efisiensi daya angkut muatan truk, Hino telah mengurangi bobot berlebih pada truk itu sendiri sebagai cara untuk meningkatkan kapasitas muatan, dan juga telah menambahkan bed yang lebih rendah untuk meningkatkan kapasitas muatan volumetrik, semuanya tetap sesuai dengan kisaran regulasi yang mengatur ukuran dan berat kotor truk di masing-masing pasar yang berbeda tempat truk akan digunakan.

Sudah dipastikan bahwa perusahaan juga melakukan segala upaya yang berhubungan dengan peningkatan kualitas pengangkutan. Suspensi truk Hino—komponen sangat penting yang dengan cerdas dirancang untuk menyerap getaran dari permukaan jalan guna mencegah terjadinya kerusakan kargo dan agar kargo tidak bergeser—tersedia dalam berbagai versi untuk memastikan setting terbaik untuk kondisi jalan dan area operasi truk di masing-masing negara. Prinsip “Utamakan Pelanggan” secara konsisten mengalir melalui masing-masing individu Hino dan diaplikasikan agar dapat menyediakan truk yang optimal bagi para pelanggannya.



Kazuhiro Koga, presiden Nadakatsu Suisan

ikan hidup) pada tahun 1969. Kemudian pada tahun 2009, dengan bantuan dari pemerintah nasional yang mendukung kolaborasi pertanian-komersial-industri, beliau meluncurkan proyek untuk mengembangkan tangki air khusus yang dapat dipasang pada truk.

“Saya tahu bahwa dengan meningkatkan saluran penjualan maka kami akan mampu meningkatkan pendapatan bagi para nelayan,” Koga menjelaskan. “Dan jika kami bisa mengembangkan ‘cumi-cumi Yobuko’ menjadi sebuah merek yang memiliki reputasi nasional, hal tersebut akan membantu dalam menarik lebih banyak wisatawan yang berkunjung ke wilayah kami. Dan saat itulah saya memikirkan tentang pengiriman cumi-cumi kami ke Tokyo, yang merupakan pusat konsumsi terbesar. Dengan meningkatkan permintaan terhadap ikan hidup untuk ikizukuri, kita akan mampu mengurangi volume ikan segar di pasar lokal guna memastikan keseimbangan yang lebih baik antara pasokan dan permintaan, dan karenanya dapat mencegah jatuhnya harga ikan.”

Pada tahun 2010, bisnis yang terletak di kota Yobuko di Karatsu, Prefektur Saga di Kyushu, Jepang telah menerima kiriman truk yang agak unik. Truk ini dirancang untuk mengangkut cumi-cumi ekor pedang hidup, yang merupakan produk khas Saga, ke Tokyo yang jauhnya sekitar 1.250 kilometer. Perusahaan angkutan itu adalah Nadakatsu Suisan (Nadakatsu Fishery). Presiden perusahaan tersebut, Kazuhiro Koga, meneruskan bisnis ayahnya, yaitu restoran Genkai—restoran pertama di Yobuko yang menyajikan cumi-cumi ala ikizukuri (sashimi yang diolah dari



Truk dipasang empat buah tangki air.



Sistem penyarangan dirancang agar ringkas. Monitor ini memungkinkan pengemudi untuk memeriksa status sistem penyarangan.



Tampilan di atas kursi pengemudi menyediakan pandangan bagian dalam tangki.



Mengingat cumi-cumi sangat sensitif terhadap perubahan kualitas air, waktu terlalu lama bagi cumi-cumi untuk dapat bertahan hidup di dalam tangki air pada truk ikan hidup biasa adalah sekitar dua sampai tiga jam. Untuk mengangkut cumi-cumi ini ke Tokyo, Koga membutuhkan tangki air yang mampu membuat cumi-cumi tetap hidup selama 17 sampai 18 jam. Untuk itu Koga, bekerja sama dengan Universitas Kyushu, mulai mengembangkan tangki air khusus yang dilengkapi dengan tiga sistem penyaringan yang berbeda, dan akhirnya berhasil mengembangkan tangki yang mampu mempertahankan tingkat kualitas air yang dibutuhkan.

Truk yang beliau pilih untuk memuat empat tangki ini, yang menjamin tingkat kelangsungan hidup lebih dari 98% meskipun dalam waktu pengangkutan yang panjang, adalah Hino. Bahkan Hino terlibat dalam proyek ini dari awal, dan melakukan sejumlah verifikasi untuk menentukan tipe sasis yang akan diperlukan untuk perakitan bodi yang khusus ini.

Truk HINO700 Seri FR dipilih sebagai truk dasar. Tangki air yang akan dipasang memiliki berat total 8,7 ton. Selain itu, upaya Hino untuk mengurangi bobot truk dan menurunkan ketinggian lantai memainkan peran penting dalam memastikan sistem penyaringan air, kompresor dan tiap peralatan pengoperasian dapat dipasang di truk.

Tidak memerlukan modifikasi besar terhadap layout sasis untuk melengkapi truk dengan suspensi udara guna meningkatkan kualitas transportasi, atau untuk memasang dua tangki bahan bakar yang besar serta memasang sistem kelistrikan dan pipa udara. Hal ini menghasilkan waktu pembuatan dan pengiriman truk paling singkat.

"Hino mengatakan ya terhadap semua keinginan kami, termasuk perakitan bodi khusus dan persyaratan kontrak sewa kami," kata Koga. "Jika mereka mengatakan tidak, proyek ini tidak akan pernah berhasil. Karena kami mengambil tantangan untuk merintis bidang usaha yang baru—yaitu mengangkut ikan hidup ke Tokyo—kami meminta pengembang tangki air serta Hino untuk bekerja bersama kami dan menanganinya bersama-sama."

Kapal penangkap cumi-cumi.



Cumi-cumi ikizukuri, segar seperti baru ditangkap.



Hino mengupayakan yang terbaik dalam melakukan apa pun yang diperlukan demi memenuhi kebutuhan pelanggan dengan produk berkualitas tinggi, serta menyokong pelanggan dalam banyak aspek, visi TOTAL SUPPORT-nya, termasuk aspek keuangan.

Berkat kerja dan semangat yang tak tergoyahkan dari Nadakatsu Suisan kini banyak orang dapat menikmati cumi-cumi ekor pedang ikizukuri, produk khas Yobuko, di Tokyo yang jaraknya ratusan kilometer. Memastikan agar perusahaan dapat melayani pelanggan seperti Nadakatsu Suisan—pelanggan yang didorong oleh semangat membara—dalam waktu sesingkat mungkin merupakan alasan mengapa Hino dengan konsisten setia terhadap kebijakan "Utamakan Pelanggan"-nya, dan terus memajukan layanan dan teknologinya.

Urakawa san (kiri), wakil presiden perusahaan, bertanggung jawab atas pengangkutan.



Pertemuan Bisnis Dunia Hino TOTAL SUPPORT 2015



Konferensi Bisnis Global Hino TOTAL SUPPORT 2015 diadakan pada tanggal 28 Oktober 2015 di Yokohama, Jepang. Para distributor yang mewakili 61 negara hadir untuk mendiskusikan strategi TOTAL SUPPORT Hino, yang diperkenalkan selama Konferensi Global tahun 2012.



Selama pertemuan ini, penerapan TS yang sukses dipresentasikan oleh perwakilan dari Indonesia, Taiwan, Lebanon, Amerika Serikat, Selandia Baru, Thailand, Guatemala, dan Jepang. Setiap program ditata secara unik untuk menyesuaikan dengan kebutuhan pasar mereka, menampilkan keluwesan konsep TOTAL SUPPORT. Tujuan menjadi "Mitra Bisnis Sejati" bagi setiap pelanggan Hino dapat dicapai melalui berbagai macam cara.

Presentasi ini menggugah dan membangkitkan semangat banyak peserta yang hadir. "Sejak konferensi tahun 2012, kami telah menginvestasikan banyak dalam hal pemikiran, tindakan, dan biaya yang dikeluarkan, serta melibatkan budaya orang-orang dan dealer kami untuk mengembangkan filosofi TOTAL SUPPORT. Meski demikian, mungkin kami seharusnya lebih proaktif lagi, dibanding menjadi reaktif," kata Steve Lotter dari Australia. John Abraham, dari Bahrain, memuji setelah suatu presentasi, berkata, "Program TSKami saat ini meliputi perwakilan, layanan pemasaran kami mengunjungi pelanggan kami secara rutin, menawarkan perhatian secara perorangan dan pribadi. Untuk tahun-tahun mendatang, saya hendak mengerahkan upaya lebih banyak untuk melatih para mekanik agar mampu menangani teknologi yang makin maju."

Konferensi ini ditutup dengan penegasan komitmen dari setiap anggota Tim Hino untuk memuaskan pelanggan dan memberi sumbangsih bagi masyarakat melalui TOTAL SUPPORT.



Jepang yang Keren: Tempat Lahirnya Hino

Gunung Fuji, gunung tertinggi di Jepang, kini menjadi Situs Warisan Budaya Dunia.

Banyak dari pembaca kami telah mendengar nama Gunung Fuji. Dengan puncak setinggi 3.776 meter di atas permukaan laut, Gunung Fuji merupakan gunung berpuncak tunggal yang tertinggi di Jepang, dan dikenal di seluruh dunia sebagai salah satu simbol negara kami. Pada bulan Juni 2013, gunung tersebut dicantumkan sebagai Situs Warisan Budaya Dunia. Pencantuman ini merupakan pengakuan masyarakat internasional terhadap pandangan terhadap alam dan budaya yang dianut oleh warga Jepang, yang secara tradisional melihat gunung dari segi spiritual dan artistik.

Keindahan Gunung Fuji yang megah telah menginspirasi banyak seniman dari zaman kuno. Lukisan terkenal yang menggambarkan Gunung Fuji yaitu ukiyo-e yang dibuat selama masa Edo (sekitar abad ke-17 sampai ke-19). Para seniman seperti Katsushika Hokusai dan Utagawa Hiroshige telah menggambar gunung tersebut dari berbagai tempat pemantauan. Konon ukiyo-e ini juga memberi pengaruh pada seniman impresionis seperti Van Gogh dan Monet. Kita dapat mengatakan bahwa Gunung Fuji layak mendapatkan status warisan budaya dunia cukup dengan fakta bahwa gunung tersebut telah menjadi sumber inspirasi bagi sejumlah karya seni yang bersejarah.

Karena Gunung Fuji telah berulang kali meletus selama ribuan tahun, gunung tersebut telah dimuliakan sebagai objek “yohai,” yang menandakan pemujaan dari jauh kepada kami- (dewa) yang berwujud gunung. Setelah abad ke-10, ketika letusan mulai mereda, gunung ini secara bertahap menjadi gunung untuk “tohai”, atau pemujaan gunung dengan cara mendakinya. Praktik ini, yang disebut sebagai “Fuji Ko” pada masa pertengahan Edo (sekitar 300 dan 200 tahun yang lalu), menjadi sangat populer terutama di wilayah Kanto, dan berbondong-bondong orang berangkat berziarah ke gunung dengan tujuan tersebut.

Pada akhir abad ke-19, Gunung Fuji menjadi tujuan wisata populer melalui pengembangan jalur kereta api dan jalan raya. Pada zaman modern, banyak sekali orang yang berkunjung dari seluruh dunia, dengan sekitar 300.000 pengunjung mendaki gunung setiap tahunnya selama musim libur antara bulan Juli dan September.

Salah satu gambar “Tiga Puluh Enam Pemandangan Gunung Fuji” oleh Katsushika Hokusai.



File 6: 富士山 Gunung Fuji

Mendaki Situs Warisan Budaya Dunia: Laporan Pendakian Gunung Fuji

Untuk mempersiapkan laporan ini, kru HINO Cares benar-benar mendaki Gunung Fuji pada tanggal 23 ~ 24 Agustus tahun lalu. Kami harap informasi yang ada di sini berguna jika Anda suatu saat memiliki kesempatan untuk mengunjungi dan mendaki sendiri Gunung Fuji.

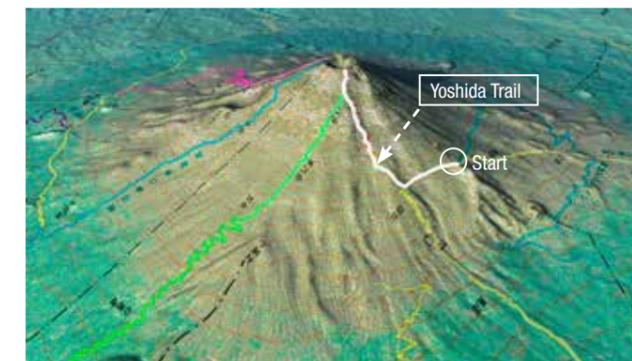


Kami memutuskan untuk bergabung dengan tur bus pendakian Gunung Fuji yang berangkat dari Stasiun Shinjuku di Tokyo. Selain memberi Anda izin untuk memasuki salah satu jalur pendakian, bus ini juga akan berhenti di toko penyewaan peralatan pendakian sehingga Anda dapat merasa tenang bahkan jika kebetulan lupa membawa peralatan yang penting.



Perusahaan wisata yang berbeda menawarkan berbagai wisata bus yang serupa, yang pada umumnya cukup murah, dan kami menyarankan agar bergabung dengan salah satu tur ini jika Anda pertama kali mendaki. Wisata yang kami tumpangi untuk perjalanan ini berbiaya sekitar 20.000 yen per orang termasuk transportasi, akomodasi istirahat tidur di pemondokan gunung, makan, dan biaya fasilitas mandi. (Biaya dapat bervariasi antar perusahaan dan rencana perjalanan yang berbeda, jadi pastikan agar memeriksanya sendiri terlebih dahulu.)

Gunung Fuji memiliki empat jalur pendakian. Tur ini membawa kami ke Jalur Yoshida, yang sangat populer di kalangan pengunjung. Bahkan pemula pun dapat mendaki dengan percaya diri di jalur ini, karena terdapat banyak pemondokan dan beberapa pos bantuan. Alasan lain mengapa jalur ini populer adalah jalur ini memberikan pemandangan matahari terbit di seluruh bagian jalur kepada pendaki.



08.00: Bus berangkat dari Shinjuku

10.30: Tiba di pintu masuk Jalur Yoshida

Bus kami berangkat dari stasiun Shinjuku pada pukul 8 pagi, dan sekitar dua setengah jam kemudian—sudah termasuk waktu berhenti untuk istirahat sejenak di sepanjang jalan—kami tiba di ujung Jalur Subaru (2.305 meter di atas permukaan laut) di pintu masuk Jalur Yoshida. Di daerah ini terdapat restoran yang besar, serta kantor pos yang terlihat banyak dikunjungi wisatawan mancanegara yang terlihat mengirim kartu pos kenangan kepada teman dan keluarganya di rumah. Daerah ini juga menyediakan lemari penyimpanan, yang sangat membantu jika Anda kebetulan membawa barang-barang yang tidak begitu penting. Kelompok tur kami makan siang di daerah ini, dan kemudian mengikuti jejak pemandu spesialis Gunung Fuji kami untuk melakukan perjalanan ke pemondokan gunung di ketinggian 3.450 meter di atas permukaan laut, yang merupakan tujuan kami untuk hari ini.



12.30: Memulai pendakian

Pendakian dilakukan bertahap hingga ketinggian sekitar 2.390 meter, yang membuat segmen pendakian ini lebih mudah, dan para pendaki masih berbincang-bincang satu sama lain sambil mendaki. Namun begitu tiba di ujung jalur pendakian, sebagian besar dari kami semakin terkuras energinya sehingga tidak dapat lagi mengobrol. Jalur ini, yang dipagari dengan rantai, sebagian besar bagiannya sulit didaki, dan ada beberapa tempat ketika kami harus mencengkeram bebatuan untuk menaikinya. Kami beristirahat ke toilet di pemondokan gunung berfasilitas lengkap pada ketinggian 2.720 meter.



18.30: Tiba di pemondokan gunung

Pada saat kami sampai di pemondokan gunung di tempat tujuan kami, waktu sudah pukul 18.30—enam jam penuh dari sejak awal kami mendaki. Inilah tempat kami akan bermalam.

Pemondokan gunung ini, yang terletak di ketinggian 3.450 meter, memiliki toilet bersih dan jauh lebih nyaman dari yang kami duga. Pegawainya membagikan makanan kotak untuk makan malam, dan kami semua tidur lebih awal sehingga kami mendapatkan istirahat yang cukup untuk mendaki keesokan harinya dan melihat matahari terbit dari puncak.

1.30: Menuju puncak

Kami bangun pada pukul 1.30, dan setelah sarapan sederhana, kami berangkat dari pemondokan menuju puncak pada pukul 2.30. Kami semua menggunakan lampu kepala agar dapat melihat jalan di jalur gunung yang gelap gulita. Melirik ke bawah dari tempat kami berada, kami dapat melihat rentetan lampu kepala di jalan yang ada di bawah kami. Namun demikian, sayang sekali pendakian kami ke puncak harus dibatalkan karena cuaca buruk. Sebagai gantinya, kelompok kami menunggu matahari terbit di pemondokan gunung yang jaraknya dekat dengan puncak.

05.05: Matahari terbit

Pada pukul 05.05, kami dapat melihat sinar matahari menembus sela-sela lautan awan. Pemandangan matahari terbit yang amat indah tersebut sudah cukup untuk menghilangkan semua rasa letih kami.



06.00: Mulai turun

Setelah menghabiskan banyak waktu untuk menikmati semua ini, tiba saatnya bagi kami untuk memulai perjalanan turun. Kami berjalan menyusuri jalur khusus untuk turun yang berbeda dari jalur yang kami ambil saat mendaki, dan pemandu kami berpisah dari kelompok kami di ketinggian sekitar 3.400 meter, tempat kami mulai melakukan perjalanan kami sendiri menuruni gunung.



10.30: Mencapai ujung bawah jalur

Orang yang kedapatan sulit turun sendiri dari titik tersebut—mungkin karena kaki mereka sakit atau masalah seperti itu—memiliki pilihan untuk menyewa “taksi” kuda untuk turun ke ujung bawah jalur. Kru kami mencapai kaki gunung pada pukul 10.30. Karena tur bus kami telah mencakup mandi air panas, bus kami berangkat menuju Mata Air Panas Isawa, tempat kami dapat meregangkan otot yang tegang di pemandian air panas. Setelah makan siang, kami naik bus untuk kembali ke stasiun Shinjuku, tempat tur kami berakhir pada sekitar pukul 15.00.

03.00: Bus kembali ke Shinjuku

Kami ingin mengakhiri laporan ini dengan sedikit pengamatan pribadi berdasarkan pengalaman kami mendaki Gunung Fuji. Kami harap laporan ini berguna jika Anda suatu saat memiliki kesempatan untuk mendaki sendiri gunung tersebut.



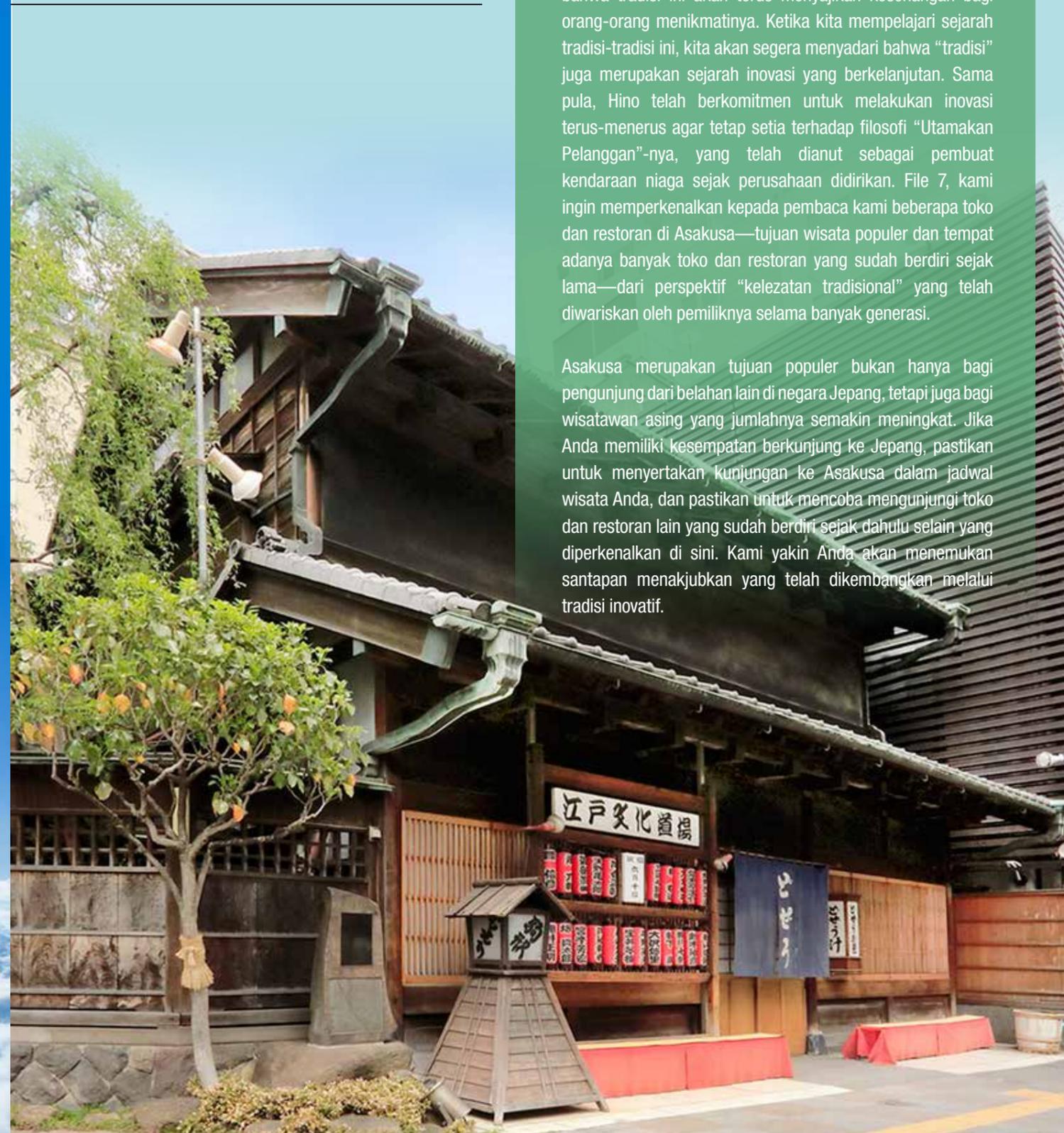
Pengalaman wisata pendakian Gunung Fuji

Mendaki Gunung Fuji, gunung tertinggi di Jepang, sudah pasti memberi Anda sensasi prestasi dan rasa kagum besar. Menatap lautan awan benar-benar merupakan pengalaman yang ajaib dan luar biasa.

- Perbedaan suhu antara puncak dan kaki gunung dapat mencapai 30°C, untuk itu mengenakan pakaian yang dapat dilapis, fungsional adalah wajib.
- Meskipun minuman dan camilan tersedia di pemondokan gunung, harganya agak mahal, jadi pastikan untuk membeli sekitar dua botol minuman kemasan plastik (total sekitar satu liter) sebelum Anda mulai melakukan pendakian.
- Anda akan membutuhkan banyak uang receh untuk menggunakan toilet dan semacamnya, jadi pastikan untuk membawa uang receh sekitar 2.000 yen.
- Makanan yang tercakup di sebagian besar tur telah ditetapkan sebelumnya. Jika Anda memiliki pantangan makanan, konsultasikan terlebih dahulu dengan penyelenggara tur Anda.
- Cuaca gunung dapat berubah dengan cepat, sehingga peralatan hujan dan pakaian hangat harus dibawa.
- Perlu diingat bahwa risiko penyakit akibat ketinggian akan meningkat seiring Anda mendaki. Pemondokan gunung tempat kami menginap memiliki layanan tambahan oksigen (dengan biaya tertentu), jadi jangan ragu untuk menggunakan fasilitas ini jika Anda merasa kurang sehat.
- Mendaki tak diragukan lagi merupakan tantangan, tetapi bukan berarti Anda boleh meremehkan saat menuruni gunung.

File 7: 浅草の老舗

Toko dan Restoran di Asakusa yang Sudah Berdiri Sejak Dahulu



Komakata Dozeu

Ada alasan mengapa beberapa tradisi langgeng dan dihargai sepanjang zaman. Kita dapat mengatakan bahwa tradisi—seperti seni pertunjukan, kerajinan, dan masakan tradisional—selalu diminati sampai saat ini justru karena upaya yang berkesinambungan dan teguh dalam memastikan bahwa tradisi ini akan terus menyajikan kesenangan bagi orang-orang menikmatinya. Ketika kita mempelajari sejarah tradisi-tradisi ini, kita akan segera menyadari bahwa “tradisi” juga merupakan sejarah inovasi yang berkelanjutan. Sama pula, Hino telah berkomitmen untuk melakukan inovasi terus-menerus agar tetap setia terhadap filosofi “Utamakan Pelanggan”-nya, yang telah dianut sebagai pembuat kendaraan niaga sejak perusahaan didirikan. File 7, kami ingin memperkenalkan kepada pembaca kami beberapa toko dan restoran di Asakusa—tujuan wisata populer dan tempat adanya banyak toko dan restoran yang sudah berdiri sejak lama—dari perspektif “kelezatan tradisional” yang telah diwariskan oleh pemiliknya selama banyak generasi.

Asakusa merupakan tujuan populer bukan hanya bagi pengunjung dari belahan lain di negara Jepang, tetapi juga bagi wisatawan asing yang jumlahnya semakin meningkat. Jika Anda memiliki kesempatan berkunjung ke Jepang, pastikan untuk menyertakan kunjungan ke Asakusa dalam jadwal wisata Anda, dan pastikan untuk mencoba mengunjungi toko dan restoran lain yang sudah berdiri sejak dahulu selain yang diperkenalkan di sini. Kami yakin Anda akan menemukan santapan menakjubkan yang telah dikembangkan melalui tradisi inovatif.

甘味処 西山

*Kanmidokoro Nishiyama
(Gerai manisan Jepang)*



Didirikan pada tahun 1852, Kanmidokoro merayakan hari jadinya yang ke-164 tahun ini. Menuanya berbahan utama “an” (pasta kacang manis) seperti “Nishiyama Anmitsu,” “Shiratama matcha cream zenzai,” dan “Asakusa komachi.” “An” yang disajikan di Nishiyama dikenal karena kehalusan dan manisnya yang lembut. Kunci cita rasanya yang istimewa terletak pada metode tradisional persiapan bahannya yang telah diwariskan dari generasi ke generasi. Sudah dipastikan bahwa sumber pasokan kacang azuki yang dimasukkan ke dalam “an” merupakan elemen penting dalam proses pemilihannya. Selanjutnya, Anda mungkin akan terkejut bila mengetahui bahwa azuki disortir satu per satu menggunakan tangan untuk memastikan bahwa hanya azuki terbaik yang dipilih. Mungkin banyak yang beranggapan bahwa dengan banyaknya kemajuan dalam mesin penyortir, maka jenis penyortiran dengan tangan ini akan menjadi kenangan masa lalu, tetapi generasi keenam pemilik Takao Nishiyama mengingatkan kita, “Kami ingin membuat produk selezat mungkin, dan sortiran tangan merupakan bagian yang tak terpisahkan dari keinginan tersebut.” Setelah disortir, kacang azuki akan mengalami beberapa proses, lalu dimasak selama sekitar delapan jam, didinginkan, dan dimasak lagi sampai akhirnya disempurnakan menjadi “an” yang menjadikan Nishiyama terkenal. Alasan “an” ini senantiasa menjadi favorit pelanggan selama lebih dari 164 tahun banyak berhubungan dengan fakta bahwa itu selalu dibuat dengan penanganan yang teliti, dalam proses yang dengan tegas tidak memedulikan beban kerja dan jam kerja demi mendapatkan kualitasnya. Takao Nishiyama merenung, “Sudah dipastikan bahwa setiap pemilik sebelum saya telah melakukan perbaikan selama bertahun-tahun terhadap metode persiapan kami, berikut juga perubahan atas berbagai hidangan yang mereka sajikan. Saya juga mengasah kemampuan saya sendiri agar saya akan mampu menghasilkan hidangan yang lebih lezat. Karena itu, saya berkomitmen untuk menjunjung tinggi semangat ‘Menawarkan yang terbaik dalam pelayanan dengan memilih produk terbaik bagi pelanggan kami,’ semangat yang telah diwariskan dari generasi ke generasi oleh pendiri kami.”

大黒家天麩羅本店

*Tempura Daikokuya
(Hidangan tempura)*

Didirikan pada tahun 1887, Daikokuya dari Asakusa selalu dikenal dengan “tendon”-nya (mangkuk nasi tempura). Menu restoran ini terdiri atas tendon dan berbagai hidangan tunggal yang dimasukkan dalam tendon, salah satu hidangan yang sangat terkenal adalah “tendon udang”-nya. Dengan empat udang besar yang disusun di atas mangkuk—satu udang sebagai bantalan tiga ekor udang yang lainnya—pelanggan yang mencoba untuk pertama kalinya pasti akan terkejut dengan besarnya tempura udang yang menutupi hampir seluruh nasi di bawahnya. Tendon adalah hidangan mangkuk nasi populer yang disajikan di seluruh penjuru negara Jepang, dan umumnya dibuat dengan menyusun tempura yang baru digoreng di atas semangkuk nasi dan di atasnya disirami saus yang banyak. Namun demikian, tendon yang disajikan di Daikokuya berbeda karena tempuranya digoreng sampai berwarna cokelat keemasan hanya menggunakan minyak wijen sebelum dicelupkan seluruhnya ke dalam saus yang sedikit pedas, saus rahasia buatan sendiri dan kemudian disusun di atas nasi. Tempura itu, yang sepenuhnya diresapi cita rasa saus, memiliki tekstur yang lembut dan padat, membuatnya menjadi hidangan yang pasti mematahkan semua anggapan umum kita mengenai tendon. Karena tempura Daikokuya ini benar-benar dicelupkan ke dalam saus dan bukannya disiram saus setelahnya, persiapan istimewanya terletak di adonannya, dan inilah yang kita anggap sebagai inovasi unik Daikokuya. Meskipun sayangnya resep adonan ini tetap menjadi rahasia, tekstur dan rasa tempuranya akan membuat Anda ketagihan ingin mencoba lagi, dan sudah pasti merupakan salah satu alasan utama Daikokuya mampu terus melayani pelanggan selama empat generasi.



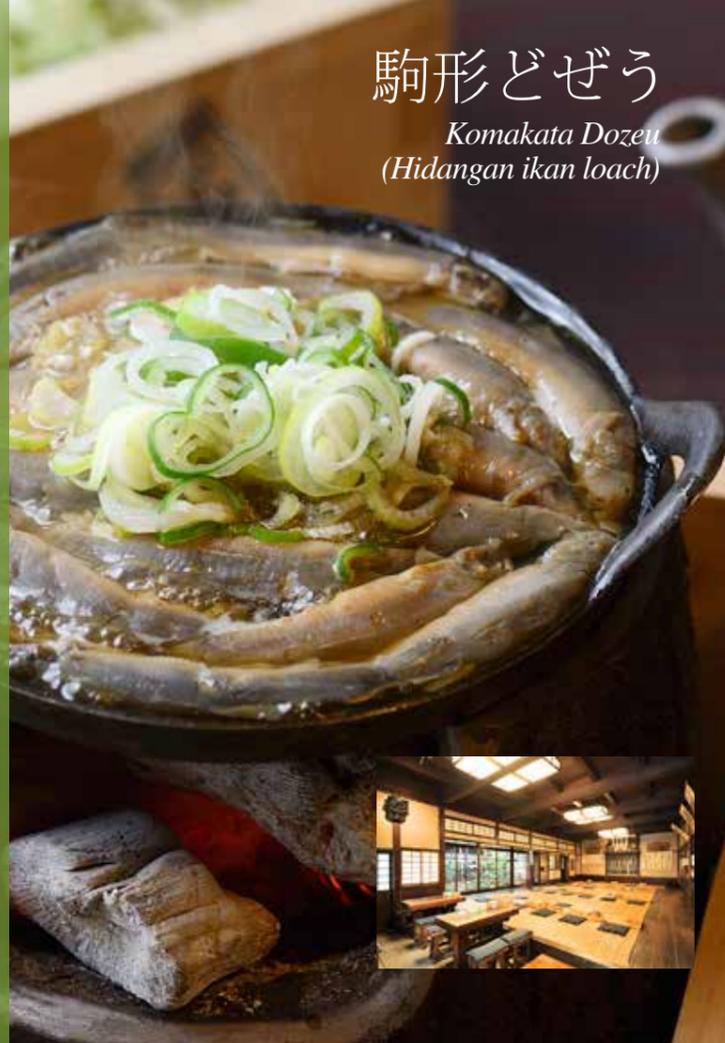
Komakata Dozeu merupakan restoran dojo nabe (hot pot ikan loach) yang telah melayani pelanggan selama lebih dari dua abad. Di sini, para tamu dapat menikmati hidangan tradisional yang disiapkan menggunakan metode yang sama yang telah digunakan sejak berdirinya restoran ini pada tahun 1801.

Sake dituangkan di atas dojo yang dipilih secara teliti dan berkualitas tinggi sampai terendam, setelah itu dimasak dalam sup miso yang terbuat dari miso manis. Dojo kemudian dipindahkan ke periuk besi dangkal, dimasak dalam kaldu pahit, dan akhirnya dinikmati dengan banyak daun bawang. Metode memasak ini dikembangkan sebagai cara untuk menetralkan bau amis yang khas pada dojo sehingga dapat disantap utuh agar dapat sepenuhnya menikmati rasanya yang sangat lezat.

Miso yang digunakan dalam hidangan ini merupakan campuran yang terdiri atas Edo ama miso (miso manis) sebagai bahan utama, yang sangat cocok dengan dojo, dikombinasikan dengan Honda miso dari Kyoto, untuk menghasilkan kaldu miso istimewa. Kecap dan mirin juga dipilih secara teliti, dan shichimi (bubuk cabai tujuh rasa) yang digunakan untuk hiasan telah dicampur secara khusus guna menghasilkan rasa pedas yang sedang.

Metode persiapan bahan serta bumbu yang digunakan merupakan hasil perbaikan berkelanjutan yang telah dilakukan selama beberapa generasi untuk menyajikan dojo yang sangat lezat dan dengan demikian dapat dianggap sebagai produk inovasi unik Komakata. Tata letak bahan dalam hidangan ini indah dilihat dan membantu membangkitkan selera: dojo disusun dalam periuk dengan semua bagian kepalanya mengarah ke posisi yang sama, seolah-olah sedang berenang di sungai.

Daya tarik lainnya dari Komakata Dozeu adalah, dengan menyantap dojo nabe di restoran perdesaan, yang masih mempertahankan pesonanya sejak didirikan pada zaman Edo, Anda dapat merasakan sensasi mengalami perjalanan waktu ke tahun 1800-an.



駒形どぜう

*Komakata Dozeu
(Hidangan ikan loach)*



Asakusa merupakan tempat bagi banyak toko dan restoran yang sudah berdiri sejak dahulu, yang melestarikan tradisi inovatif mereka, dan sebagian besar dapat ditemukan di sepanjang jalan Nakamise Dori ke arah Kuil Sensoji. Salah satu toko yang terkenal di sana adalah Kimuraya, pembuat kue ningyo-yaki.

Didirikan pada tahun 1872, toko ini merupakan toko ningyo-yaki tertua di Asakusa. Selain cita rasa ningyo-yaki yang tradisional, empat bentuk khas kue mereka diambil dari pemandangan populer Asakusa—pagoda lima lantai, dewa guntur, lentera, dan merpati—juga merupakan tradisi khas yang terus dilestarikan toko tersebut selama bertahun-tahun.



人形焼 木村屋

*Ningyo-yaki Kimuraya
(Kue camilan dengan isi pasta kacang)*



煎餅 杵屋

Senbei Kineya (Kerupuk beras)



Jika Anda berjalan-jalan di sepanjang jalan Nakamise Dori, pastikan untuk mengunjungi Kineya. Toko ini menyajikan “age-okaki” (kerupuk nasi yang goreng), sumibiyaki senbei (kerupuk nasi yang dibakar di atas arang), dan kaminari okoshi (kerupuk beras). Age-okaki terbuat dari ketan mochi wilayah timur laut Jepang yang digoreng dalam rendaman minyak berkualitas tinggi yang mengandung minyak safron sampai kering dan renyah. Senbei yang dibakar di atas arang terbuat dari beras Koshihikari panen baru yang dipasok dari Uonuma dan beras berkualitas tinggi lainnya, dan kemudian dipanggang satu per satu secara teliti di atas arang Bincho.

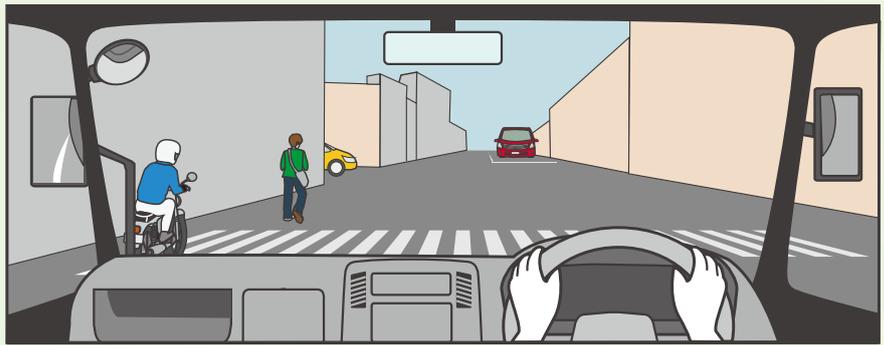
Teknik Pengemudian yang Aman

Teknik Mengemudi untuk Mengurangi Bahaya
Ketika mengemudikan kendaraan, pastikan untuk mengingat bahwa Anda menghadapi banyak potensi bahaya di jalan.

Dalam edisi ini, kita hendak mendiskusikan potensi bahaya di jalan yang tidak memiliki trotoar atau jalur pejalan kaki.

Mari kita asumsikan bahwa Anda mengemudikan truk di jalan yang terdiri dari dua jalur dan ada arus kendaraan tanpa henti ke arah Anda. Di sisi sebelah kiri jalan, Anda melihat sebuah sepeda motor berjalan searah dengan Anda. Di depan sepeda motor itu, ada pejalan kaki yang berjalan santai, dan Anda juga melihat bagian ujung depan kendaraan yang akan keluar dari persimpangan sudut buta di sebelah kiri depan. Menurut Anda, apa saja potensi bahaya dalam situasi ini?

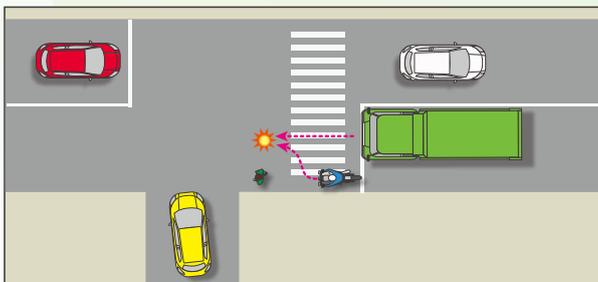
Pejalan kaki itu telah berhenti berjalan karena ia melihat mobil keluar dari persimpangan. Untuk melewati pejalan kaki, pengendara sepeda motor di belakang pejalan kaki mungkin pindah jalur ke bagian tengah jalan tanpa menengok dulu ke belakang.



Jika sepeda motor tiba-tiba pindah jalur dari tepi ke tengah, dan yang bisa Anda lakukan untuk menghindarinya hanyalah memutar cepat roda kemudi, anda punya risiko terlalu banyak memutar roda kemudi dan masuk ke jalur yang berlawanan. Jika hal itu terjadi, tabrakan dengan kendaraan dari depan dapat terjadi.

Tindakan mengelak dengan menggerakkan mendadak kemudi secara berlebihan dapat menyebabkan kendaraan Anda tidak seimbang, dan dalam situasi terburuk, kehilangan kendali. Selalu ingat untuk mengemudikan kendaraan Anda di kecepatan yang aman supaya Anda dapat mengurangi resiko menggerakkan roda kemudi atau mengerem mendadak. Dalam kasus di atas, pertama-tama Anda semestinya mengantisipasi bahwa sepeda motor itu mungkin tiba-tiba bergeser ke depan Anda, karena itu turunkanlah kecepatan Anda. Saat itu, Anda akan mampu menanggapi situasi dengan tenang.

Gambar menunjukkan situasi lalu lintas tempat kendaraan mengemudi di jalur kiri jalan.



Kontes Foto "Perjalanan Favorit Saya" yang kedua segera hadir!

Mengingat kontes foto yang pertama telah terbukti sangat populer di kalangan para pembaca, kami sekarang ingin mengajak para pembaca untuk mengirimkan foto ke kontes kedua kami!

Temanya masih sama yaitu: "Perjalanan Favorit Saya II." Silakan kirim foto Anda kepada kami disertai catatan yang menjelaskan mengapa Anda menyukai jalan tersebut, dan kisah antara Anda dan Hino.

Saat mengirim, pastikan juga untuk mencantumkan:

- nama
- nama perusahaan
- alamat
- nomor telepon
- alamat email Anda

Batas Waktu Kontes: 31 Mei 2016

Silakan kirim foto Anda ke marketing@hino.co.jp

File Anda harus berukuran lebih dari 2 MB tetapi kurang dari 10 MB.

Jika Anda ingin mengirim melalui surat pos, silakan kirim foto Anda ke alamat di bawah ini:

HINO Cares Photo Contest /
Marketing Group, Overseas Planning Div.,
Hino Motors, Ltd.
3-1-1, Hino-dai, Hino-shi, Tokyo 191-8660, Japan



Para pemenang akan menerima hadiah sebagai tanda terima kasih dari kami.



Hino Motors, Ltd.
3-1-1 Hinodai, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan



Untuk membaca majalah Hino Cares secara online, pindai kode QR ini menggunakan smartphone Anda atau akses http://www.hino-global.com/about_us/hino_magazines/

Situs Global: <http://www.hino-global.com>

©Hino Motors, Ltd. Semua hak dilindungi undang-undang. Tidak ada bagian dari penerbitan ini yang boleh direproduksi, disalin, atau disebarluaskan dalam bentuk atau cara apa pun.

Dicetak di Jepang