

**Hapiz Islamsyah**  
**Fakultas Industri Kreatif dan Telematika**  
**Universitas Trilogi**  
**hapiz@gmail.com**

**PERANAN STYLING DAN ERGONOMI PADA CITY CAR  
TERHADAP MASYARAKAT URBAN JAKARTA  
(STUDI KASUS EKSTERIOR DAN INTERIOR SUZUKI KARIMUN  
WAGON R DAN DAIHATSU AYL A)**

**Abstrak.** Ketika kita berbicara tentang desain sangat berkaitan dengan banyak aspek, hal yang paling penting dari aspek ini adalah fungsi dan estetika, desain tanpa estetika menjadi kekosongan dan desain tanpa fungsi menjadi tidak berguna. Saat ini ilmu pengetahuan, teknologi dan budaya hari ini menjadi bagian gaya hidup. Sebagian besar objek yang digunakan oleh manusia, dirancang oleh desainer, untuk memenuhi kebutuhan dasar dan keinginan manusia, gaya hidup manusia modern adalah kebanggaan paling penting, alat elektronik dan otomotif yang sebagian besar terhubung dengan kehidupan mereka. Dalam penelitian ini dibahas tentang kinerja LCGC (Low Cost Green Car) yang paling umum digunakan masyarakat urban di Jakarta dengan melihat dari segi *styling* dan ergonomis, penelitian ini dimulai dengan mengumpulkan data melalui observasi dan wawancara dari responden dan ahli. Semua data akan diolah dan hasil dari penelitian ini adalah untuk mendorong industri manufaktur dan desainer produk otomotif untuk membuat mobil dengan aspek estetika dan aspek ergonomik yang sangat penting.

Kata kunci: gaya hidup, fungsi, ergonomis, styling, LCGC

*Abstract. When we talk about Design is related to many aspect, the most important things of this aspect is functions and aesthetic, design without aesthetic becomes emptiness and design without function becomes useless. Now day's science, technology and culture become part of life style. Most of object that is used by human, is designed by designer, to fill basic needs and desire of humanity, modern human lifestyle is the most essential pride, automotive electrical goods mostly connected to their life. In this research talk about performance of LCGC (Low Cost Green Car) the most common used from urban society in Jakarta while looking from styling and ergonomic aspect, this research begins with collecting data through observation and interviews from respondents and the expert. Moreover all data will be processed and the result of this research is to push automotive manufacture and product designer to build a car with more aesthetic aspect and ergonomic aspect it's very important.*

**Keywords:** *lifestyle, functions, ergonomic, styling, LCGC*

## **1. Pendahuluan**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Transportasi menjadi hal mendasar dalam masyarakat urban khususnya di daerah Ibu Kota. Pergerakan manusia di kota Jakarta berlangsung hampir 24 jam dalam sehari membuat peran transportasi sangat penting, jumlah jalan di Jakarta yang hampir tidak bertambah tiap tahunnya membuat kemacetan semakin parah, moda transportasi umum yang ada di kota ini ( Jakarta ) kurang mendukung baik dari segi keamanan dan kenyamanan.

Konsep *city car* sendiri adalah sebagai sarana transportasi di kota besar dan kota urban. Terlepas dari konsep awal kota Jakarta sudah tidak layak untuk dikendarai secara nyaman pada jam-jam sibuk antara lain pukul 05:00 sampai pukul 12:00 dan sore hari pukul 17:00 sampai pukul 20:00

### 1.2. Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah pada penelitian ini di titik beratkan kepada desain kendaraan LCGC (*Low Cost Green Car*) atau kendaraan murah dan ramah lingkungan. Dilihat dari segi: **a. Styling** **b.** ergonomi pengguna dan keamanan pengguna **c.** dampak terhadap gaya hidup.

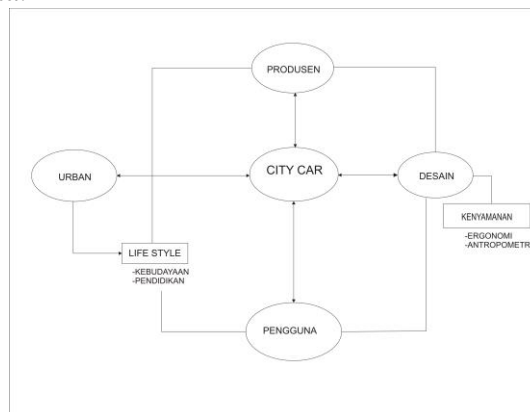
Dari sudut pandang desainer masalah utama dalam *city car* adalah tingkat kenyamanan pengguna, apakah *city car* kelas LCGC sudah menerapkan standar kelayakan ergonomi pengguna. Bila di telaah lebih dalam maka akan di dapat hubungan antara tingkat kenyamanan dengan harga yang murah, dengan menggunakan material yang murah apakah mempengaruhi keamanan dan kenyamanan penggunanya.

### 1.3. Rumusan Masalah

Dari hasil identifikasi dan batasan masalah diatas serta mempertimbangkan bidang keilmuan penulis, maka masalah dalam penelitian ini di fokuskan kepada :

1. Bagaimana mempertahankan *styling* pada *city car* tanpa mengorbankan segi ergonomi?
2. Bagaimana pengaruh *city car* terhadap gaya hidup masyarakat urban?

Kota Jakarta adalah kota dengan penduduk yang sangat padat oleh karena itu peran *city car* dalam perkembangan kota Jakarta sangat penting. Oleh karena itu maka tingkat kemanan dan kenyamanan dari sebuah *city car* harus sesuai dengan karakter masyarakat kota Jakarta.



Gambar 1 kerangka pemikiran

## 2. METODE PENELITIAN

Untuk memahami dan mengungkap permasalahan dalam penelitian ini maka jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian lapangan dengan metode penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif. Metode yang digunakan untuk meneliti hubungan keamanan dan kenyamanan suatu desain, suatu kondisi *life style* atau gaya hidup masyarakat urban di perkotaan khususnya di Jakarta.

Menjawab permasalahan yang dikemukakan dalam penelitian ini kajian yang digunakan adalah tentang teori virtuvius, ergonomi dan gaya hidup. Dalam teori virtuvius dapat dilihat bahwa hubungan antara fungsi dan keindahan menjadi satu kesatuan dalam desain

*Utilitas ... Firmitas ... Venustas*

*Kesediaan ... Kekakuan ... Kesenangan*

*Utilitas ... Struktur ... Ketertarikan*

*Guna ... Konstruksi ... Tampilan*

*Fungsi ... Teknologi ... Keindahan*

Terapan teori virtuvius

- **utylitas** :  
kebutuhan  
fungsi  
denah
- **firmitas** :  
utama  
struktur  
potongan
- **venustas** :  
seni  
keindahan

### 3. *City car* dari masa ke masa

Perkembangan *city car* dari masa ke masa dapat dilihat dari beberapa perubahan mendasar antara lain desain (*styling*), material, dan dimensi. Perkembangan desain *city car* paling cepat berubah di belahan asia dimana pasar Asia di kuasai oleh pabrikan Jepang, Jepang mampu menguasai pasar asia dengan *city car* karena faktor antropometri dimana Jepang juga merupakan kawasan asia, keberhasilan jepang dalam membuat *city car* juga di dukung oleh perkembangan teknologi yang sederhana namun efisien yang sangat cocok dengan karakter masyarakat asia.



Gambar 2 *city car*

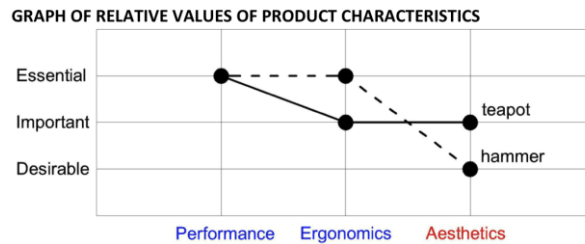
Pabrikasi asal Eropa dan beberapa pabrikasi asal Amerika juga menelurkan *city car* umumnya, pabrikasi Eropa lebih banyak membuat varian *city car*.

Seiring perkembangan keilmuan di bidang desain maka bentuk dan styling dari *city car* mulai di perhitungkan dalam segi gaya hidup, *city car* identik dengan masyarakat urban yang mandiri, dinamis dan individu. Di karenakan faktor kemandirian maka desain *city car* menjadi *icon* sebagai masyarakat yang mandiri dengan kelas sosial menengah.

*City car* pada objek penelitian tidak terlepas dari unsur estetika, simbol sosial psikologi dan teknologi. *City car* yang pada awalnya hanya sebagai kendaraan yang didesain karena keterbatasan bahan baku hingga saat ini berubah menjadi gaya hidup modern. Dalam masyarakat modern standar perilaku kehidupan seolah sudah dipatenkan dalam aturan tertulis sehingga masyarakat modern cenderung mengutamakan citra dan simbol dalam berkehidupan, salah satu simbol kesuksesan masyarakat modern adalah materi. Stigma masyarakat yang melihat bahwa kendaraan roda empat lebih tinggi derajatnya dari pada kendaraan roda dua terjadi di masyarakat urban di Jakarta, dengan peraturan yang dibuat oleh penguasa juga mempertegas stigma ini, sebagai contoh parkir kendaraan roda empat lebih mudah dijangkau di pusat-pusat perbelanjaan dan perkantoran, sehingga citra kendaraan roda empat seolah-olah lebih tinggi. Hal tersebut dimanfaatkan oleh para produsen mobil untuk mengambil pasar masyarakat kelas menengah untuk merasakan secara parsial fasilitas yang ditawarkan oleh masyarakat kelas atas.

Dengan mendesain mobil murah yang ramah lingkungan diharapkan banyak dari kalangan menengah untuk membeli mobil ini. *City car* bukan hal baru dalam industri otomotif sehingga *city car* juga tidak didesain secara asal tetapi melewati tahapan-tahapan desain yang ketat. Dalam penelitian ini pasar kalangan menengah sangat sulit untuk dipahami di satu sisi mereka menginginkan harga murah tetapi disisi lainnya mereka menginginkan sesuatu yang mewah sekaligus.

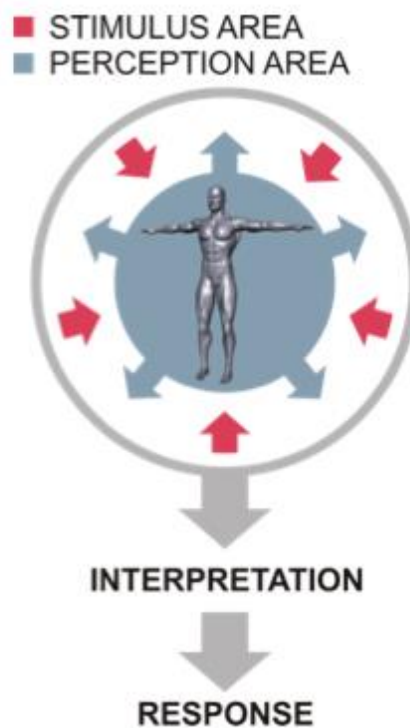
Ketika sebuah desain akan dirancang dan setelah dirancang faktor kepraktisan dalam penggunaannya harus diperhatikan dalam masyarakat modern selain kepraktisan juga harus ada nilai estetika.



Gambar 3 hubungan antara sebuah nilai dan kegunaan dalam sebuah benda

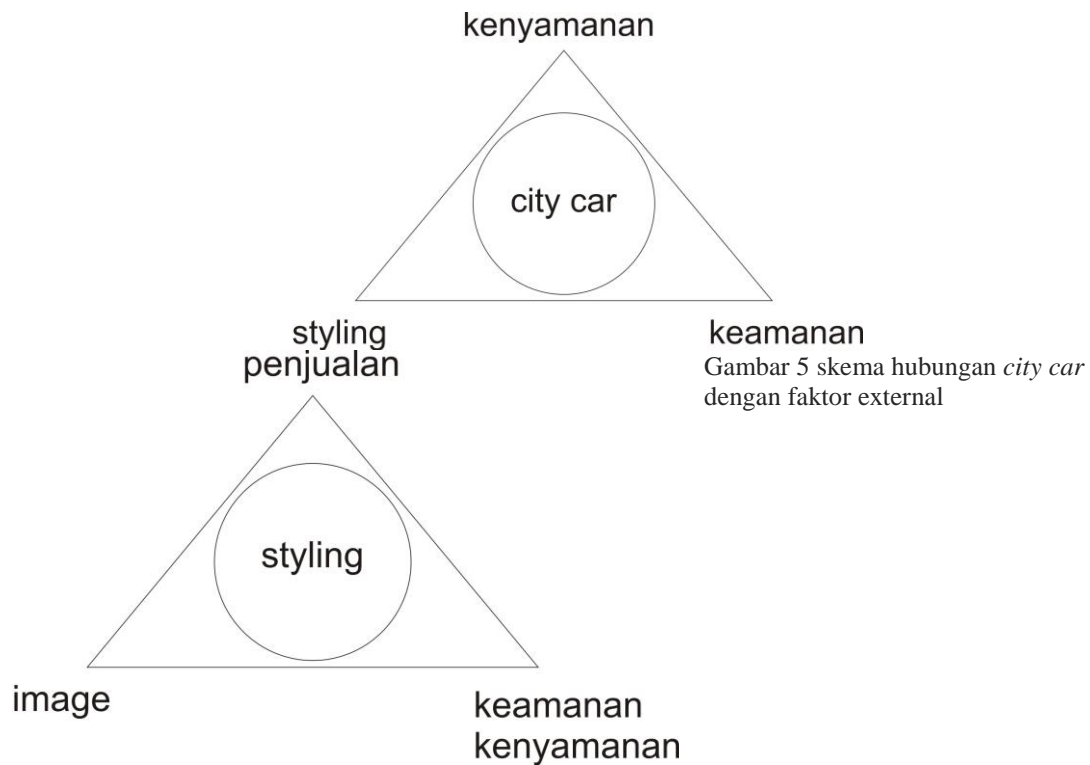
Sebuah *city car* harus memiliki unsur estetis, ergonomi yang cukup karena sebuah kendaraan harus diciptakan aman bagi pengguna maupun orang lain yang tidak menggunakan, faktor keamanan dan kenyamanan menjadi kunci kesuksesan kendaraan pada masa kini dimana manusia sebagai bio physics memiliki ketakutan-ketakutan akan fisiknya.

Ketika berbicara faktor ergonomi maka tidak terlepas dari faktor keamanan, ketika faktor keamanan terpenuhi maka faktor kenyamanan secara psikologis terpenuhi, tetapi tidak sampai disitu saja faktor kenyamanan akan terpenuhi secara fisik.



Gambar 4 reaksi manusia terhadap benda desain dan lingkungan  
(sumber Ahadiat)

Karena manusia bersifat bio physics, maka semua panca indra yang ada dalam tubuh manusia bereaksi terhadap benda desain karena benda desain memberikan rangsangan terhadap panca indra. Bila melihat hal tersebut sebuah *city car* di desain harus mengikuti aturan keamanan dan kenyamanan.



perkembangan gaya hidup dikota besar terutama di Jakarta mempengaruhi cara pandang masyarakatnya melihat citra, sehingga citra dalam masyarakat menjadi hal penting dalam memenuhi kehidupan, skema dibawah menjelaskan arah perkembangan gaya hidup.

## PERKEMBANGAN GAYA HIDUP

### PERKEMBANGAN BIO, PSYCHO, CULTUR SPIRITUAL MANUSIA DAN LINGKUNGANNYA.

#### Modus Trend

Hal yang perlu dicermati



#### Thema Trend

- Back to Nature
  - Environmental Friend;y
  - Millennium Era
  - Information Technology
  - Back to 60's
  - Post Modernism
  - Minimalist
  - Eclectic
  - Retro
  - Maximalise
- Herbal, Earth Colour, etc  
Eco Label, Recycle, Clean Air & Water, etc  
Grey Colour, Gen X – Gen Y, etc  
Mobile, E-Commerce, etc  
Fashion Style, Army Look, etc  
Metal, Glass, Dynamic Colour, etc  
Clean – Straight, Black & White, etc  
Ethnic style, Classical Touch Style, etc  
Art Deco & Art Nuevo Touch Style, etc  
Full Representation Style, All Out, etc

Gambar 6 skema penggambaran gaya hidup terhadap lingkungan  
(sumber Ahadiat 2012)

*City car* tidak terlepas dari gaya hidup ketika kita berbicara gaya hidup maka *styling* design sangat berperan dalam faktor ini mempengaruhi penjualan pada jenis kendaraan ini oleh karena itu divisi *styling* desain pada perusahaan otomotif tidak mau melepas pasar *city car*.



Gambar 7 skema aspek pertimbangan dalam sebuah desain  
(sumber Ahadiat 2012)

dapat dilihat bahwa penjualan *city car* di Indonesia cukup mempunyai tempat yakni menguasai 18% dari total penjualan mobil.

#### 4. HASILDAN ANALISA

*City car* yang lebih dikenal oleh masyarakat urban sebagai mobil dengan kapasitas dan dimensi yang kecil, seperti yang sudah dibahas di bab sebelumnya bahwa perkembangan *city car* dari tahun ketahun selalu mengalami perbaikan baik dari segi teknologi mesin, teknologi perakitan, teknologi material.



Gambar 8 *city car* keluaran tahun 2014 Toyota Agya  
(sumber Flicker diakses pada tanggal 15 mei 2015 pukul 00:15 wib)

Seiring perkembangan teknologi dan kebudayaan manusia keberadaan *city car* cukup dipertimbangkan sebagai kendaraan yang cukup praktis efisien dan murah membuat *city car* diminati. Pada awal perakitan dan perancangan sebuah kendaraan memakan waktu yang amat panjang di butuhkan waktu dalam peyempurnaan sebuah purwarupa.

City car yang paling banyak beredar di Indonesia kelas LCGC (2014)

1. Toyota Agya
2. Daihatsu Ayla
3. Suzuki karimun
4. Honda Brio

## 5. Datsun GO

objek penelitian difokuskan pada Daihatsu Ayla dan Suzuki Karimun hal ini didasari oleh nama besar Suzuki Karimun yang pada awalnya masuk dalam kelas *city car* menengah tapi ikut bertarung dalam kelas LCGC, dan pemilihan Daihatsu Ayla karena model Ayla dan Agya yang identik dan dari data dilapangan dapat dilihat bahwa peringkat minat terhadap merk Daihatsu dan Suzuki lebih tinggi dari Honda dan Datsun.

Suzuki dan Daihatsu menempati urutan LCGC yang cukup diminati dipasaran.

### 1. Suzuki karimun

Suzuki karimun hadir di Indonesia sejak tahun 1999 awal masuk di Indonesia Suzuki karimun mengusung platform Suzuki Wagon R di Jepang dan menggunakan desain tersebut ke seluruh dunia, Suzuki wagon R atau Suzuki karimun termasuk kategori *city car* (kei car).



Gambar 9 Suzuki Karimun versi awal di Indonesia (sumber Google diakses 2015)

Pada tahun 2007 Suzuki karimun Indonesia memasukan versi karimun estilo yang di Jepang sendiri platform mobil ini digunakan oleh Nissan moco dan di India digunakan merk Maruti Zen estilo. Pada era Suzuki Karimun Estilo kurang diminati.



Gambar 10 Suzuki karimun estilo (sumber Pinterest diakses tahun 2015)

Tahun 2012 dicanangkan program mobil LCGC di Indonesia maka pabrikan Suzuki turut serta dalam program LCGC tersebut dengan menurunkan Suzuki Karimun Wagon R kembali, akan tetapi dengan spesifikasi LCGC





Gambar 11 Suzuki Wagon R (sumber Pinterest diakses pada tahun 2015)

Program pemerintah untuk LCGC adalah untuk mengatasi krisis minyak bumi dan memingkatkan unsur lokal dalam manufaktur otomotif, sehingga harga kendaraan dapat ditekan.

## 2. Daihatsu Ayla

Daihatsu pabrikan spesialis mobil kecil dan *city car* juga memasuki pasar LCGC di Indonesia dengan mengusung Daihatsu Ayla bersama saudara kembarnya Toyota Agya. Diperkenalkan di Indonesia tahun 2012, Daihatsu Ayla didesain oleh Astra Daihatsu Indonesia lahir karena melihat celah pasar LCGC dan program pemerintah yang mengharuskan pabrikan otomotif harus ikut dalam program LCGC.



Gambar 12 Daihatsu Ayla dan Toyota Agya (sumber Flickr diakses pada tahun 2015)

## Komparasi antara Suzuki karimun Wagon R dan Daihatsu Ayla

Spesifikasi	Ayla	Karimun Wagon R
Dimensi P x L x T (mm)	3.600 x 1.600 x 1.520	3.600 x 1.475 x 1.670-1.700
Wheelbase (mm)	2,45	2,4
Transmisi	Manual 5-percepatan /otomatis 4-percepatan	Manual 5-percepatan
Mesin	1.000cc, 3 silinder inline 12V DOHC FI	1.000cc, 3 silinder
Tenaga max	65PS@6.000 rpm	68PS@6.200
Torsi max	86.3 Nm@3.600 rpm	90 Nm@3.500
Rem	Depan solid (MT); cakram (AT), belakang drum	Depan cakram, belakang drum
Ban	175/65 R14 alloy (tipe E MT 155/80 R13)	145/80 R13
Sistem Kemudi	Rack dan Pinion	RHD
Airbag	Ada	Tidak
Audio	Ada	Ada (kecuali tipe GA)
AC	Ada	Ada
Efisiensi bahan bakar	20 km/liter	20 km/liter
Ground Clearance	180mm	170mm
Harga OTR Jakarta	Rp99,9-120,75 juta	Rp77-99 juta

Gambar 13 table spesifikasi teknis Suzuki karimun wagon R dan Daihatsu Ayla

## Komparasi desain eksterior Daihatsu Ayla dan Suzuki Karimun Wagon R



Gambar 14 Komparasi desain eksterior Ayla dan Karimun

Dari hasil pengamatan kedua objek penelitian pada desain Eksterior Daihatsu Ayla dan Suzuki Karimun maka terlihat perbaedaan yang mencolok pada kedua objek, dimana Daihatsu mengusung desain yang membulat lebih kearah Aerodinamis, sedangkan Suzuki Karimun mengusung desain yang mengotak (BOXXY), hal ini tidak terlepas dari *concept car* yang dimiliki oleh masing-masing pabrikan.

## Komparasi desain Interior antara Daihatsu Ayla dan Suzuki Karimun Wagon R



Gambar 15 Komparasi interior Karimun Wagon R dan Ayla

Dari kedua *city car* ini kabin interior cukup luas jarak pandang tidak ada *blind spot* yang menyulitkan pengemudi, selain itu tampilan *dashboard* ada disebelah kanan dengan penyusunan tiga bagian utama, informasi putaran mesin, speedometer dan informasi kelistrikan kendaraan. Terdapat perbedaan minor pada peletakan sistem informasi kelistrikan, odometer dan bahan bakar pada kedua *city car* ini. Untuk luasan kabin kurang lebih hampir sama karena mampu membawa 5 penumpang.



Gambar 16 kelengkapan standar interior Wagon R dan Ayla pada kedua *city car* ini kelengkapan standar interior dimiliki oleh keduanya

- *center console*
- *side pocket*
- *glove box*
- *seat back pocket*
- *bottle/cup holder*

Suzuki wagon R memiliki fitur lebih yaitu wadah atau *box* dibawah jok penumpang, cukup berguna untuk manaruh dokumen penting agar tidak mencolok, tetapi fitur ini mengorbankan tingkat kenyamanan penumpang karena menipiskan busa jok penumpang, disini lain jumlah *bottle/cup holder* pada Daihatsu Ayla lebih banyak, tetapi *cup holder* yang terletak dibagian depan *center console* dapat mengganggu tombol pendingin udara di area *dashboard*.

Pengujian terhadap ergonomi interior kedua sampel ini dilakukan dengan cara mengujicobakan dan mensimulasikan kegiatan didalam kendaraan.

### Daihatsu Ayla



Gambar 17 posisi *glove box* Daihatsu Ayla (dokumentasi pribadi Hapiz)

Pada gambar 17 dapat dilihat bahwa akses kepada *Glove Box* pada Daihatsu Ayla mudah dijangkau oleh pengemudi, hal ini cukup mempermudah ketika melakukan kegiatan seorang diri dalam kendaraan, secara umum *handel Glove box* mudah dioperasikan.



gambar 18 posisi *cup holder / bottle holder* Daihatsu Ayla (dokumentasi Pribadi Hapiz)

Pada gambar 18 posisi *cup holder/bottle holder* terdapat pada ke empat sisi pintu kendaraan dan di tambah di tengah *console*, cukup membantu pengguna baik pengemudi dan penumpang. Desain yang cukup baik memanfaatkan ruang pada interior yang terbatas tanpa mengurangi ergonomi penumpang dan pengemudi.



gambar 19 *center console* Daihatsu Ayla (dokumentasi pribadi Hapiz)

Gambar 19 menjelaskan posisi konsol tengah pada Daihatsu Ayla dapat di lihat bahwa posisi konsol tengah ada di tengah dengan desain yang sederhana tetapi cukup efektif karena terdapat 3 tempat botol atau *cup holder* pada konsol tengah dan bagian belakang dari konsol tengah dapat di gunakan sebagai tempat koin atau pun benda kecil lainnya dan sangat membantu, posisi tidak menyulitkan pengguna.



Gambar 20 *side pocket* Daihatsu Ayla ( dokumentasi pribadi)

*Side poket* pada Daihatsu Ayla ada pada ke empat sisi pintu kendaraan akan tetapi fungsi utama dari *side pocket* ini lebih dititik beratkan kepada penggunaan *cup holder* atau tempat botol air minum dan fungsi kedua adalah sebagai tempat buku atau barang lainnya, yang dapat masuk antara lain, payung lipat, tisu dan benda kecil yang berukuran

10-20cm.



Gambar 21 *seat back pocket* Daihatsu Ayla (dokumentasi pribadi Hapiz)

Daihatsu Ayla juga dilengkapi *seat back poket* yaitu berguna untuk menaruh barang seperti majalah, buku atau Koran, posisi yang berada di jok depan sehingga yang mudah mengakses fitur ini adalah penumpang belakang, akan tetapi pengemudi juga mudah mengambil barang ditempat ini yang posisi di sebelah kiri atau tempat duduk penumpang, tidak ada kesulitan sama sekali ketika mengakses membuat fitur ini sangat berguna.

### **Suzuki Karimun Wagon R**



Gambar 22 *glove box* Suzuki Karimun Wagon R (dokumentasi pribadi Hapiz)

gambar 22 menunjukkan posisi *glove box* Suzuki Karimun Wagon R terletak di depan jok penumpang akses pada *glove box* ini cukup mudah baik untuk pengguna maupun pengemudi.



Gambar 23 *cup holder/ bottle holder* Suzuki Karimun Wagon R (dokumentasi pribadi Hapiz)

Suzuki Karimun Wagon R memiliki tempat untuk wadah botol jumlahnya ada dua dan diletakan di konsol tengah dari hasil pengujian jumlah *cup holder* cukup minim tidak dapat mengakomodir kebutuhan penumpang.



Gambar 24 *center consol* Suzuki Karimun Wagon R (dokumentasi pribadi Hapiz)

Gambar 24 menunjukkan bahwa posisi konsol tengah Suzuki Karimun Wagon R cukup sederhana pada konsol tengah terdapat tempat koin, *cup holder* dan *tray* serbaguna akan tetapi penempatan *tray* yang terdapat didepan *cup holder* sangat kurang tepat gambar 24 karena ketika di simulasikan penempatan *tray* tersebut terhalang oleh botol minuman atau benda lainnya.

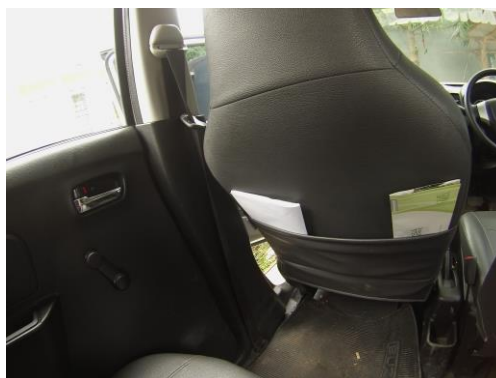


Gambar 25 posisi *tray* yang terhalang botol (dokumentasi pribadi Hapiz)



Gambar 26 *side pocket* Suzuki Karimun Wagon R (dokumentasi pribadi Hapiz)

*side pocket* pada Suzuki Karimun Wagon R terletak pada ke empat sisi pintu kendaraan namun pada wagon R *side pocket* hanya berfungsi sebagai tempat manaruh majalah, koran atau pun benda yang berbentuk pipih, tidak dapat manaruh benda yang mempunyai ketebalan, dari hasil simulasi pada fungsi ini penumpang kesulitan meletakkan botol minum.














Gambar 27 *seat back pocket* Suzuki Karimun Wagon R  
(dokumentasi pribadi Hapiz)

pada Suzuki Karimun Wagon R juga memiliki *seat back pocket* yang berfungsi sebagai tempat untuk menaruh barang seperti Koran, buku dan benda lain yang kecil dan pipih. Namun kapasitas lebih kecil dari Daihatsu Ayla.



Gambar 28 *secret tray/box* Suzuki Karimun Wagon R (dokumentasi pribadi Hapiz)

Suzuki Karimun Wagon R dilengkapi dengan *secret box* yang cukup besar dengan dimensi 40x40 cm yang di letakan di bawah jok penumpang depan, *secret box* ini sangat berguna ketika membawa barang berharga kedalam mobil namun ketika disimulasikan penggunaanya cukup meyulitkan bila ada penumpang yang duduk di jok depan, karena penumpang harus turun dari jok tersebut baru dapat dioprasikan.

	Wagon R		Ayla
Glove box	 Jumlah 1	Jumlah 1 Glove box berfungsi sebagai tempat barang-barang	
Cup Holder	 Jumlah 2	Jumlah 6 Cup holder berfungsi sebagai tempat gelas atau botol	
Center Console	 Jumlah 1	Jumlah 1 center console berfungsi sebagai tempat koin dan benda lainnya	
Side pocket	 Jumlah 4	Jumlah 4 side pocket berfungsi sebagai tempat benda yang sering digunakan pengemudi dan penumpang	
Seat Back Pocket	 Jumlah 2	Jumlah 2 seat back pocket berfungsi sebagai tempat menaruh koran atau majalah atau peta dll	
Secret Box/Tray	 Jumlah 1	wadah tersembunyi guna menaruh benda berharga	NA

Gambar 29 fitur dan kelengkapan pada kedua interior kendaraan Suzuki Karimun Wagon R kiri Daihatsu Ayla kanan (dokumentasi pribadi Hapiz)

Dari hasil simulasi dan penelitan bahwa kelengkapan fitur dan fasilitas pada Suzuki karimun Wagon R mempunyai kekurangan yaitu kelengkapan jumlah *cup holder* atau tempat botol dari simulasi yang di peragakan bahwa kendaraan *city car* sangat membutuhkan *cup holder* dimana pengemudi dan penumpang sering membawa botol air minum ketika dalam kendaraan, jumlah cup holder yang ada pada Daihatsu Ayla dirasakan cukup mengakomodir penumpang dan pengemudi karena mempermudah akses dalam penempatan dan pengambilan botol minum, selain itu *side pocket* yang di miliki oleh Daihatsu Ayla lebih unggul karena selain mampu menaruh botol minum juga dapat menaruh benda kecil lainnya bahkan dapat masuk payung lipat. Segi kelengkapan yang banyak tidak meyulitkan pengguna bahkan sangat membantu didalam kendaraan sehingga membuat tingkat kenyamanan bertambah, desain interior Daihatsu Ayla yang berbasis sedan *city car* ini tidak membatasi ruang gerak kabin masih terasa luas walau diisi oleh 4 penumpang dewasa, Suzuki Karimun Wagon R memang berbasis MPV *city car* dengan konsep MPV yang mampu membawa barang lebih banyak, hal ini didapat dari langit-langit yang cukup tinggi dari jarak kepala, namun hal tersebut tidak banyak membantu dari segi

kenyamanan, faktor kenyamanan menjadi faktor utama dalam berkendara.



Gambar 30 jarak tinggi langit-langit, kiri Suzuki Karimun Wagon R, kanan Daihatsu Ayla (dokumentasi pribadi Hapiz)



Gambar 31 luasan dari bagasi, kiri Suzuki KARimun Wagon R, Kanan Daihatsu Ayla (dokumentasi pribadi Hapiz)

Gambar 31 menjelaskan luasan bagasi dari masing-masing kendaraan Suzuki Karimun Wagon R memiliki ruang lebih tinggi sehingga kapasitas bagasi lebih besar namun untuk membawa barang yang lebih banyak harus melepas *tray* bagian tengah sehingga menambah beban kerja dan *tray* tersebut harus di letakan di tempat lain, berbeda halnya pada Daihatsu kebutuhan bagasi sangat cukup dan mudah.



Gambar 32 posisi ban cadangan dan peralatan darurat, kiri Suzuki Karimun Wagon R, kanan Daihatsu Ayla (dokumentasi Pribadi Hapiz)

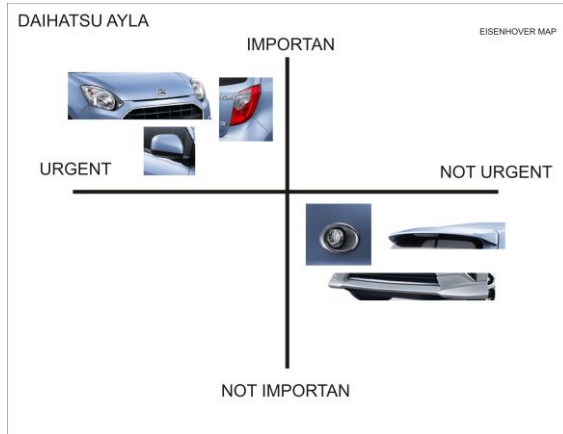
Gambar 32 adalah menunjukkan posisi ban cadangan dan peralatan darurat seperti dongkrak dan panel segi tiga pengaman, pada Suzuki Karimun Wagon R peletakan sejajar sehingga memudahkan pengambilan peralatan, sedangkan pada Daihatsu Ayla peletakan peralatan ada dibawah ban cadangan sehingga harus mengangkat ban cadangan terlebih dahulu, akan tetapi desain tersebut dapat memecahkan efektifitas ruang dengan menaruh dibawah ban cadangan.



Gambar 33 sandaran jok penumpang kiri Suzuki Karimun Wagon R, kanan Daihatsu Ayla (dokumentasi pribadi Hapiz)



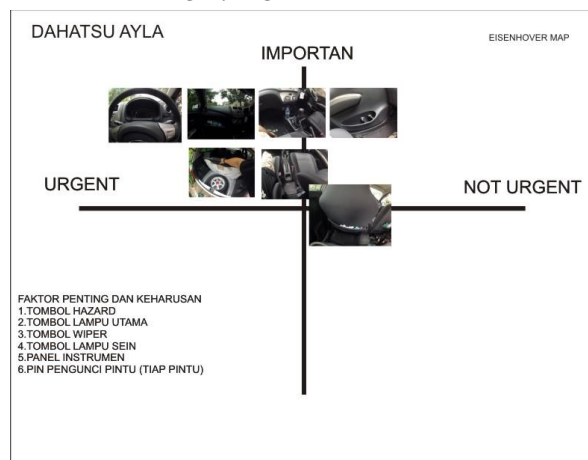
Sandaran Jok penumpang gambar 33 pada Suzuki Karimun Wagon R tidak dapat diatur ketinggiannya sedangkan pada Daihatsu Ayla dapat diatur ketinggiannya, hal ini berdampak pada faktor keamanan penumpang.



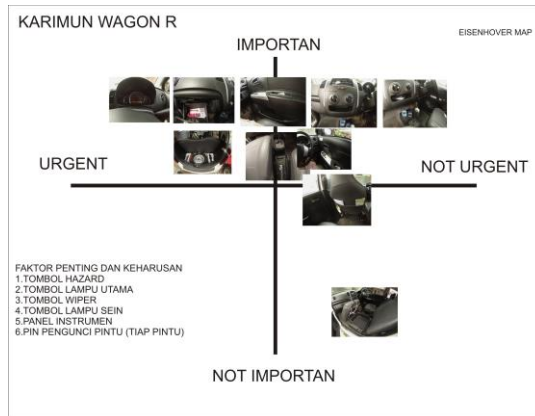
Gambar 34 *positioning styling* eksterior Daihatsu Ayla



Gambar 35 *Positioning styling* eksterior Suzuki Karimun Wagon R

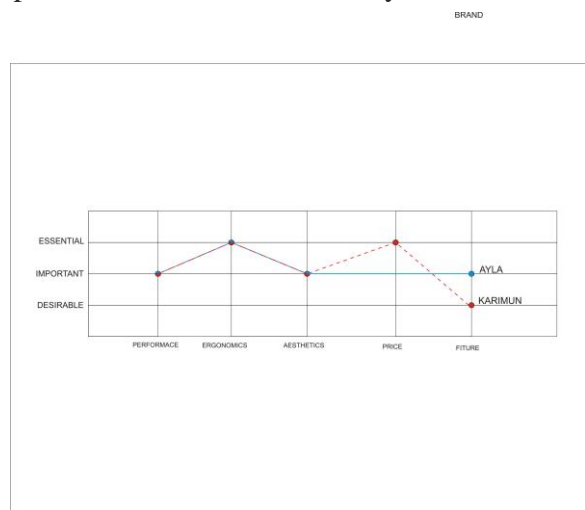


Gambar 36 *positioning fitur interior* Daihatsu Ayla

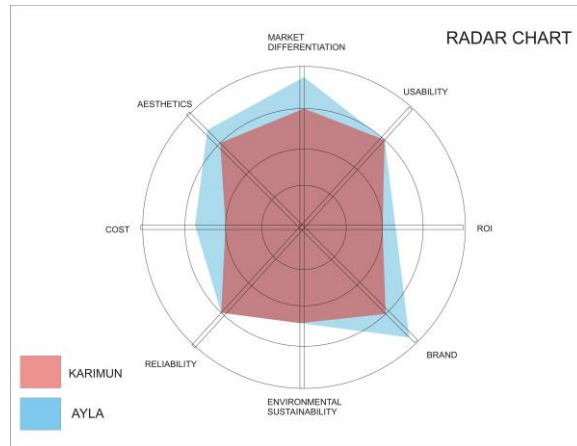


Gambar 37 Positioning fitur interior Suzuki Karimun Wagon R

Bersadarkan data diatas maka dapat disimpulkan bahwa kebutuhan pengguna dalam kendaraan harus dipenuhi dan disesuaikan dengan jenis kendaraan tersebut, banyaknya fitur yang mempermudah penggunaan maka akan meningkatkan keamanan dan kenyamanan, sehingga banyaknya fitur bukan dikarenakan pemuas semata tetapi memang berdasarkan kebutuhan akan tetapi dalam desain interior Suzuki karimun banyak mengorbankan sisi styling dilihat dari banyaknya kebutuhan basic yang seharusnya dapat di *redesign* dengan mendesain lebih baik melalui terasformasi bentuk apalagi secara dimensional ruang kabin Suzuki karimun wagon R di bagian langit-langit lebih luas, selain itu faktor harga Suzuki karimun yang lebih rendah maka proses produksi mengorbankan sisi *styling* pada interior dan perlu diingat bahwa kendaraan masuk kedalam mobil LCGC dimana kebutuhan dasar lebih diutamakan. Secara *styling* eksterior keduanya memiliki keunggulan dalam segi tampilan hasil pengumpulan data dapat disimpulkan sasaran kendaraan ini adalah masyarakat ekonomi menengah yang tinggal di kota urban Jakarta sehingga tampilan eksterior lebih menonjol dibandingkan tampilan interior dan posisi *city car* yang hanya digunakan untuk mobilitas dalam kota maka lama rata-rata berada didalam kendaraan adalah 2 jam diukur dari responden yang memiliki kedua kendaraan ini tinggal di daerah kota satelit Jakarta, seperti Tangerang Selatan, Bogor, bekasi dan perbatasan kota Jakarta lainnya



Gambar 38 nilai keutamaan dalam kedua desain



Gambar 39 Radar chart nilai pada keseluruhan kedua LCGC

Masyarakat urban kelas menengah di Jakarta umumnya para kelas pekerja, mereka menilai secara etnosentrisme, sehingga kebudayaan yang lebih tinggi atau kaum orang borjuis dipandang lebih baik dan tinggi sehingga *life style* mereka ditentukan oleh orang lain yang ia pandang lebih tinggi daripada yang lain contoh dalam penggunaan *gadget* justru paling banyak yang membelanjakan uangnya untuk kebutuhan ini adalah dari kelas masyarakat menengah dan dalam memilih kendaraan mereka cenderung memilih kendaraan yang dapat dicicil dengan murah dan secara *styling* kendaraan yang mereka dapat harus memiliki nilai potensial untuk di modifikasi baik secara tampilan interior dan eksterior sehingga mereka dapat naik kelas sosialnya, masyarakat kelas atas umumnya menyukai desain yang elegan, simpel dan sederhana masyarakat urban menengah mereka meniru pola ini akan tetapi dengan barang yang lebih murah



Gambar 40 modifikasi Daihatsu Ayla dan Suzuki Karimun wagon R (sumber pinterest diakses pada februari 2016)

Gambar diatas menunjukkan bahwa peranan pabrik atau sebuah desain sangat mempengaruhi kehidupan masyarakat urban dimana suatu kelas sosial masyarakat urban di Jakarta akan berusaha naik kelas sosial, oleh karena itu industri karesori dan industri asesoris di Indonesia cukup mempunyai celah untuk berkembang

## 6. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. KESIMPULAN

*City car* adalah kendaraan yang didesain untuk masyarakat urban dipertkotaan yang tidak memiliki alat transportasi umum yang kurang memadai oleh karena itu *city car* di Indonesia khususnya di Jakarta didesain guna memenuhi kebutuhan alat transportasi, dengan lambatnya pembangunan fasilitas moda transportasi umum di Jakarta para produsen kendaraan melihat celah pasar yang cukup besar pada masyarakat urban.

Masyarakat urban di Jakarta yang menggunakan mobil umumnya adalah golongan menengah, sehingga dalam golongan ini kebutuhan akan eksistensi diri sangat besar dan memiliki kendaraan adalah salah satu cara untuk mengangkat citra, dalam hal ini produsen menggunakan mobil LCGC untuk menjaring masyarakat menengah.

Kendaraan LCGC yang didesain oleh produsen kendaraan telah melalui tahapan yang cukup kompleks dan telah dilakukan pengujian, bila mana ada kesalahan hanya kesalahan minor yang dapat diperbaiki pada desain ditahun berikutnya sehingga akibat fatal dari desain hampir tidak ada.

Hal ini dikarenakan kemajuan teknologi untuk merekayasa sehingga tidak ada desain yang tidak dapat diproduksi, dalam penelitian ini menggunakan sampel dari dua merk LCGC yaitu Suzuki Karimun Wagon R dan Daihatsu Ayla, dari hasil penelitian di atas maka kedua desain kendaraan dalam bentuk *styling* bersifat subjektif dikarenakan faktor pengalaman yang berbeda terhadap kedua merk tersebut, faktor ergonomi telah dipikir matang oleh pihak produsen sehingga hanya terdapat beberapa kesalahan kecil, dan konsep *city car* harus dipahami bahwa *city car* memang didesain untuk kendaraan dalam kota.



Gambar 41 Daihatsu Ayla dan Suzuki Karimun Wagon R  
(sumber Flickr dan pinters)

Perbedaan *styling* yang paling mencolok adalah jenis kendaraan Daihatsu Ayla menggunakan *platform* sedan dan Suzuki Karimun Wagon R menggunakan *platform* MPV.

Penggunaan material yang direduksi guna mengejar harga yang murah dapat didesain dengan baik karena kemajuan teknologi sehingga secara visual maupun secara teknis dapat menghasilkan nilai estetis yang cukup baik.

Dalam masyarakat urban dapat dikatakan bahwa citra dan status sosial sangat dijunjung tinggi terutama dalam kelas masyarakat menengah dikarenakan mereka membutuhkan status untuk tetap eksis dalam kehidupan bermasyarakat, sehingga keberadaan *city car* dalam jajaran LCGC maka mampu mengangkat status sosial mereka dengan memiliki salah satu dari kendaraan tersebut, dikarenakan mampu mengangkat status sosial maka para konsumen di kelas ini berlomba-lomba untuk memiliki *city car* sehingga budaya konsumerisme meningkat. Karena suatu status dalam masyarakat menjadi penting maka gaya hidup mereka pun ikut berubah mengikuti gaya yang lebih hedon.

Keberadaan *city car* kelas LCGC meningkatkan usaha pendukung otomotif misalnya asesoris, peran asesoris dapat mengangkat tampilan secara *styling* pada *city car* dan asesoris dapat memenuhi hasrat pemilik *city car*, sehingga *city* membuat perubahan pola gaya hidup pada masyarakat urban

## B. SARAN

Dengan adanya transfer teknologi dan pengetahuan material yang maju maka disarankan para desainer dan pemerintah mulai membuat desain karya dalam negeri tanpa ketergantungan pihak asing, tidak hanya dalam bidang otomotif tetapi juga dalam bidang industri lainnya.

## 7. DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Colani, Luigi, “design of tomorrow” car styling 1979  
Darsono Sony Kartika, *Estetika*, (Bandung: Rekayasa Sains Bandung, 2007),3  
Emotional design, hal 48
- H.Assael, customer behavior,1984 hal 252  
Kotler ,Philip dan Gary Armstrong.*Op. Cit.* hal 210.
- Mowen, John, C., dan Minor, M., (2002), Perilaku Konsumen Jilid 1, Edisi Kelima (terjemahan), Erlangga, Jakarta
- Nurmianto, E., (1991), “Ergonomi Konsep Dasar dan Aplikasinya” , Edisi Pertama, Institut Teknologi Sepuluh November, Penerbit Guna Widya, Surabaya.
- Paul B. Horton & C. Hunt, 1999, ”sosiologi”, erlangga, Jakarta
- Raymon Loewy Industrial Design. Overlook books, reprint edition 2007, ISBNB-10; 1585679850
- Sutalaksana, Teknik tata cara kerja, itb,bandung,1979
- Weimer, J. (1990), ”Handbook of Ergonomic and Human Factors Tables”, PTR Prentice Hall, Englewood Eliffs, New Jersey 07632.
- Walter H. korff,1980, “ Designing tomorrows cars”, M-C Publications,Burbank, Calift 91506-1996.

### Website

[https://en.wikipedia.org/wiki/Kei\\_car](https://en.wikipedia.org/wiki/Kei_car)

<https://www.google.co.id>

<https://www.daihatsu.co.id>

<https://www.suzuki.co.id>

<https://flicker.com>

<https://pinterest.com>