

BAB II

DINAMIKA KERJASAMA INDONESIA-JEPANG DAN PERKEMBANGAN INDUSTRI OTOMOTIF DI INDONESIA

Jepang merupakan salah satu negara dunia yang memiliki tingkat kemajuan perekonomian yang relatif maju, bahkan kapasitas perekonomian negara ini dapat telah masuk dalam jajaran negara adikuasa ekonomi dunia lainnya, seperti halnya Amerika Serikat dan Jerman. Kemajuan ini ternyata dapat dicapai Jepang dalam kurun waktu yang relatif singkat pasca kehancurannya akibat kekalahannya pada perang dunia kedua. Dalam memperbaiki hubungannya, akibat kolonialisasi Jepang pada masa lalu kemudian mendorong negara ini untuk memnjalankan berbagai kerjasama dengan berbagai negara dunia, termasuk dengan Indonesia.

Kerjasama antara Indonesia-Jepang ternyata telah melalui serangkaian sejarah yang panjang yang berawal sekitar tahun 1958 dan terus eksis hingga pada era globalisasi. Pada periode 2013-2016, kerjasama Indonesia-Jepang dihadapkan pada kerjasama pengembangan

A. Sejarah Kerjasama Indonesia-Jepang

Dinamika hubungan Jepang-Indonesia menjadi fenomena hubungan internasional yang menarik untuk dikaji lebih lanjut. Dalam bidang ekonomi, terdapat kemesraan yang terjalin di antara keduanya. Dalam bidang politik, memasuki pertengahan paruh pertama abad ke-20, terjadi kerenggangan hubungan antara keduanya. Memasuki tahun 1940-an, kerenggangan hubungan keduanya memuncak menjadi peperangan. Kemudian Indonesia menjadi jajahan Jepang. Setelah merdeka pada tahun 1945, secara umum terjadi kebencian terhadap Jepang, namun di tahun 1951, mulai muncul tuntutan atas pampasan perang. Hubungan Jepang dan Indonesia telah terjalin sejak VOC (*Verenijde of Indische Company*) berkuasa di kepulauan Nusantara. Sebagai kongsi dagang yang terpenting di Asia, saat itu VOC berdagang dengan

kekaisaran Jepang. Berbeda dari bangsa Eropa lain yang kesulitan, bahkan tidak bisa membuka perdagangan dengan Jepang, VOC justru mempunyai sebuah tempat dagang khusus di Jepang. Tempat bagi pedagang VOC ini terletak di sebuah pulau bernama Deshima.¹⁸

Dinamika perkembangan ternyata terus berjalan. Politik pintu tertutup Jepang yang mengisolasi negeri ini terbuka pada 1853. Setelah armada laut Amerika yang dipimpin oleh Komodor Perry menginginkan perdagangan dan juga mengancam Jepang. Terbukalah pintu bagi bangsa Barat untuk berekspansi secara ekonomi dan teknologi. Jepang menyadari kemajuan teknologi Barat. Karena itulah, Jepang menyadari perlunya pendidikan dan keterbukaan yang lebih modern dan terbuka. Maka ketika pemerintahan Meiji melakukan perubahan yang fundamental pada 1868, maka Jepang pun memulai kehidupannya yang modern dan maju. Restorasi Meiji menandai mulainya industrialisasi dan modernisasi di Jepang.¹⁹

Adanya kemajuan di Jepang menimbulkan gejala tersendiri di dalam negeri yang secara geografis terdiri dari rangkaian pulau-pulau ini. Kehidupan sosial yang sudah terindustrialisasi menimbulkan ketimpangan antara kalangan yang berada dan tidak mempunya. Antara kalangan yang terhormat secara feodal, dan kalangan berpendidikan yang tercerahkan. Mobilitas sosial pun terjadi dan perubahan sosial tak terelakkan. Kemudian orang-orang yang tersisihkan secara ekonomi memulai *pengembaraan* mereka. Dan tempat tujuan mereka adalah *Nan'yo* (Laut Selatan), Asia Tenggara.

Orang-orang Jepang yang mengadu nasib di luar negerinya bukanlah jumlah yang sedikit. Sejak era Meiji, mereka telah tumbuh menjadi komunitas Jepang yang tersebar di Malaya-Inggris, Filipina-Amerika, dan Hindia-Belanda (Indonesia). Jumlahnya tiap tahun terus bertambah. Dari 2.800 di tahun 1907, menjadi 36.600 pada tahun 1917, dan meningkat

¹⁸ MC. Rickleft, *A History Modern of Indonesia Since 1200*, Pallgraff Mc Millan, New York, 2008, hal.112.

¹⁹ *Ibid.*

mejadi 36.600 pada tahun 1936. Mereka semua adalah pekerja migran yang mendatangkan devisa besar bagi Jepang.²⁰

Dalam perkembangannya, hubungan antara Indonesia dan Jepang telah berjalan dalam kurun waktu yang lama. Secara formal hubungan kedua negara dibuka pada bulan April 1958 dengan Penandatanganan Perjanjian Perdamaian antara Jepang dan Republik Indonesia. Pada tahun yang sama ditandatangani pula Perjanjian Pampasan Perang, sedangkan untuk pembukaan jalur penerbangan antara Jepang dan Indonesia diadakan pada tahun 1963. Hubungan baik pun terjalin kembali ketika Ibu negara Indonesia berasal dari Jepang, yaitu Ratnasari Dewi Soekarno yang lahir dengan nama asli Naoko Nemoto. Hubungan ekonomi terus terjaga sampai datangnya demonstrasi anti modal asing di tahun 1974, namun segera setelah tahun itu, keharmonisan hubungan keduanya terus terjaga. Bahkan tak hanya di bidang ekonomi dan politik, tapi juga kebudayaan.²¹

Peran bantuan luar negeri Jepang yang masih eksis pada saat ini tidak lepas dari faktor sosio-histori pasca Perang Dunia I, dimana (ODA, *official development assistance*) ditujukan sebagai program reparasi dan rekonstruksi negara-negara yang terkena dampak buruk, akibat invasi Jepang. Dinamika bantuan luar negeri Jepang memiliki peranan yang menarik bagi negara-negara berkembang Asia. Hal ini dapat dilihat bahwa pada tahun 1980 menduduki peringkat pertama di dunia, meskipun pada tahun 1992 Jepang menduduki peringkat kedua sebagai negara donor bantuan luar negeri terbesar di dunia setelah Amerika Serikat. Rata-rata ODA Jepang pertahun sekitar 0,32 dari total GNP (*gross national product*) Jepang.²²

Bantuan luar negeri Jepang di Indonesia berada pada perkembangan yang signifikan pada tahun 1965. saat itu, Jepang menjadi negara Asia Nomor satu sekaligus menduduki

²⁰ *Ibid.*

²¹ Zan Leuiten van Zanden, *An Economic History of Indonesia 1800-2000*, Routledge Publishing, New York, hal.113.0

²² “Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia”, dalam http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_02.htm, diakses pada tanggal 8 Januari 2018.

peringkat nomor dua dunia, terkait dengan bantuan luar negeri di Indonesia. Pada saat itu, total bantuan luar negeri Jepang mencapai 231 juta US Dollar dengan perincian 63 juta US Dollar bantuan jangka pendek dan 168 bantuan jangka panjang dan menengah. Nilai ini satu tingkat di bawah Uni Soviet (USSR) dengan total bantuan sebesar 990 juta US Dollar.²³

Pada dasarnya terdapat sejumlah pendapat yang dapat menjelaskan tentang arti penting Indonesia sebagai negara utama penerima ODA Jepang, yaitu :²⁴

- a. Indonesia merupakan negara penerima investasi asing langsung (FDI, foreign direct investment) terbesar Jepang, dimana jika dikaitkan dengan faktor sejarah sejak 1967 hingga 1990 dalam sektor non-migas total FDI Jepang di Indonesia mencapai 7,9 milyar US Dollar. Jumlah ini Amerika Serikat, Belanda, Korea Selatan dan beberapa negara lainnya.
- b. Jepang merupakan partner dagang terbesar Indonesia, baik pada sisi ekspor ataupun impor. Kedua negara juga mengalami bentuk-bentuk ketergantungan yang begitu besar.
- c. Indonesia merupakan negara pengeksport energi dalam jumlah besar ke Jepang. Bahkan ekspor gas alam (LNG) sejak dekade 1980-an merupakan yang terbesar di dunia.
- d. Indonesia memiliki kekayaan alam yang melimpah, serta upah tenaga kerja yang murah yang di dukung oleh jumlah penduduk yang besar menjadikan daya tarik yang besar, bukan hanya sebagai partner penyedia bahan baku, namun juga pangsa pasar yang strategis.

²³ *Ibid.*

²⁴ Sueo Sudo, *The International Relation of Japan and Southeast Asia : Forging A New Regionalism*, Routledge, New York, 2002, hal.66.

B. Perkembangan Kerjasama Indonesia-Jepang

Eksistensi hubungan Indonesia-Jepang ternyata tidak lepas dari faktor banyaknya masyarakat yang tinggal di kedua negara sebagai komunitas transnasional. Keberadaan masyarakat Indonesia yang tinggal di Jepang ataupun sebaliknya mampu berperan sebagai ‘agent of change’ ataupun media yang mendekatkan diri antar masyarakat kedua negara pada bidang sosial, ekonomi ataupun budaya. Gambaran masyarakat transnasional ini adalah sebagai berikut :²⁵

- a. Jumlah warganegara Jepang yang tinggal di Indonesia: 11.263 orang pada bulan Oktober 2009.
- b. Jumlah warganegara Indonesia yang tinggal di Jepang: 27.250 pada bulan Desember 2008.

Keberadaan masyarakat transnasional memiliki peranan penting bagi dinamika hubungan bilateral Indonesia-Jepang. Keberadaan kelompok masyarakat ini mampu mendekatkan diri antar masyarakat, masyarakat dengan sektor swasta ataupun masyarakat dengan elit kedua negara. Itulah sebabnya hubungan antar negara dapat berlangsung secara eksis hingga saat ini, dimana kepentingan bukan hanya menekankan pada interaksi antar pemerintah (G to G), namun juga masyarakat dengan masyarakat.²⁶

Kemudian faktior selanjutnya yang berperan dalam menentukan eksistensi hubungan Indonesia-Jepang adalah sikap dari para pemimpin (*political will factors*). Hal ini dapat dilihat dari tingkat kunjungan kenegaraan yang dijalankan oleh kedua negara, dimana ini bukan hanya menyangkut kunjungan pejabat setingkat menteri saja, namun pada tingkat kepala negara. Gambaran tentang hal ini dapat dilihat pada tabel 2.1. sebagai berikut :

²⁵ “Japan-Indonesia Relations”, dalam <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/index.html>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

²⁶ *Ibid.*

Tabel 2.1.
Jumlah Kunjungan Pejabat Jepang ke Indonesia
Tahun 1998-2011

No	Tanggal Kunjungan	Nama Pejabat
1.	Maret 1998	Perdana Menteri Ryutaro Hashimoto
2.	November 1998	Menteri Luar Negeri Masahiko Koumura
3.	Juli 1999	Menteri Luar Negeri Masahiko Koumura
4.	April 2000	Menteri Luar Negeri, Yohei Kono
5.	Januari 2002	Perdana Menteri Junichiro Koizumi
6.	Oktober 2003	Perdana Menteri Junichiro Koizumi
7.	Juli 2004	Menteri Luar Negeri Yoriko Kawaguchi
8.	Januari 2005	Perdana Menteri Junichiro Koizumi dan Menteri Luar Negeri Nobutaka Machimura
9.	April 2005	Perdana Menteri Junichiro Koizumi dan Menteri Luar Negeri Nobutaka Machimura

10.	Agustus 2007	Perdana Menteri Abe
11.	Januari 2008	Pangeran Akishino dan Putri Kilo
12.	Oktober 2009	Menteri Luar Negeri Katsuya Okada
14.	Desember 2009	Perdana Menteri Yukio Hatoyama
15.	Desember 2010	Menteri Luar Negeri Seiji Maehara
16.	Maret 2011	Wakil Menteri Luar Negeri Makiko Kikuta

Sumber : “Hubungan Bilateral Indonesia-Jepang : Dasar Data”, <http://www.id.emb-japan.go.jp.>, diakses pada tanggal 8 Januari 2018.

Melalui tabel 1.1. di atas maka dapat diketahui tentang kunjungan pejabat tingkat kepala negara Jepang ke Indonesia yang berhasil diselenggarakan sejak tahun 1998 (kunjungan perdana menteri Ryutaro Hashimoto) hingga tahun 2011 (kunjungan Makiko Kikuta). Kesemuanya memberikan persepsi politik bahwa hubungan kedua negara dilandasi atas sikap kesetaraan, bukan semata-mata dominasi salah satu pihak.

Kemudian kunjungan pejabat Jepang ke Indonesia, baik perdana menteri ataupun tokoh-tokoh formal lainnya kemudian juga ditindaklanjuti oleh pemerintah Indonesia yang juga melaksanakan kunjungan ke Jepang. Gambaran tentang hal ini dapat dilihat pada tabel 2.2. sebagai berikut :

Tabel 2.2.
Jumlah Kunjungan Pejabat Indonesia ke Jepang Tahun
1998-2011

No.	Tanggal Kunjungan	Nama Pejabat
1.	Maret 1998	Wakil Presiden B.J. Habibie
2.	November 1999	Presiden Abdurrahman Wahid
3.	April 2000	Presiden Abdurrahman Wahid
4.	September 2001	Presiden Megawati Soekarnoputri
5.	Juni 2003	Presiden Megawati Soekarnoputri
6.	Desember 2003	Presiden Megawati Soekarnoputri
7.	Juni 2005	Presiden Susilo Bambang Yudhoyono
8.	November 2006	Presiden Susilo Bambang Yudhoyono
9.	Mei 2007	Wakil Presiden Jusuf Kalla
10.	Februari 2008	Wakil Presiden Jusuf Kalla
11.	Juli 2008	Presiden Susilo Bambang Yudhoyono
12.	Februari 2009	Wakil Presiden Jusuf Kalla
13.	Juni 2011	Presiden Susilo Bambang Yudhoyono

Sumber : “Hubungan Bilateral Indonesia-Jepang : Dasar Data”,
<http://www.id.emb-japan.go.jp.>, diakses pada tanggal 8 Januari 2018.

Kunjungan-kunjungan pejabat kedua negara seperti yang telah diuraikan pada dua tabel di atas sekaligus berupa indikasi kemajuan hubungan kedua negara. Beberapa bidang yang tercapai antara lain perdagangan, investasi. Bagi Indonesia, Jepang merupakan negara mitra dagang terbesar dalam hal ekspor-impor Indonesia. Ekspor Indonesia ke Jepang bernilai US\$ 23.6 milyar , sedangkan impor Indonesia dari Jepang adalah US\$ 6.5 milyar sehingga bagi Jepang mengalami surplus besar impor dari Indonesia pada tahun 2007.²⁷

C. Perkembangan Industri Otomotif di Indonesia dan Kerjasama Pengembangan LCGC (Low Cost Green Car)

Industri otomotif merupakan sektor yang terus berkembang karena arti penting kendaraan terus dibutuhkan oleh masyarakat dunia dari tahun ke tahun. Hal ini juga berlaku bagi Indonesia, dimana perkembangan otomotif di Indonesia menjadi fenomena politik diantaranya adalah program mobil nasional pada tahun 1996 hingga LCGC pada tahun 2013.

1. Perkembangan Industri Otomotif Indonesia

Sejarah otomotif Indonesia dimulai sejak awal abad 19, yaitu awal penjajahan belanda. Dimana pada saat itu sudah mulai banyak kendaraan berlalu lalang menghiasi jalan-jalan yang ada di Indonesia. Sebagai contoh adalah peninggalannya seperti mobil milik Keraton Yogyakarta yang merupakan produksi sekitar tahun 1910-an.

Setelah kemerdekaan, kendaraan bermotor mulai berkembang dan merakyat. Memang pada awalnya hanya sebagai alat transportasi saja. Akan tetapi sebagai Negara

²⁷ “Perdagangan Jepang di Indonesia, Kembali Surplus”, *Kompas*, 23 Desember 2007.

berkembang dimana pembangunan terus berlangsung, maka kebutuhan akan transportasi pun makin berkembang. Pada awalnya kendaraan-kedaraan tersebut diimpor langsung dalam keadaan utuh (built-up). Namun sekitar tahun 70-an mulai didapati industri kendaraan bermotor. Dan sejak saat itu industri kendaraan bertambah pesat dengan masuknya bermacam-macam merek hingga sekarang ini mulainya industri mobil nasional.²⁸

Perkembangan otomotif di Indonesia saat ini sudah maju dengan amat pesatnya, sehingga Indonesia tidak lagi tertinggal dengan Negara-negara lain. Hal ini ditunjang dengan beberapa hal, yaitu antara lain :²⁹

1. Adanya deregulasi (peraturan kembali) sektor otomotif dari pemerintah, yaitu dengan dibukanya keran impor mobil built up (kendaraan diimpor dalam keadaan utuh) dimana hal tersebut sebelumnya dilarang.
2. Adanya perdagangan bebas yaitu APEC yang memungkinkan lebih banyak lagi pangsa pasar atau hadirnya produk-produk baru yang meramaikan pasar / perdagangan di Indonesia.
3. Bertambah canggihnya teknologi komunikasi dan makin gencarnya informasi termasuk mengenai otomotif saat ini, sehingga Indonesia juga tidak tertinggal. Bahkan teknologi yang terbaru di bidang otomotif pun saat ini sudah diterapkan pada produk-produk otomotif yang ada didalam negeri.

Industri otomotif Indonesia telah diawali nyaris seabad waktu lalu pada 1927. General Motors membangun pabrik perakitan di Tanjung Priok pada

²⁸ “Kumpulan Berita Proyek Nasional”, dalam <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/index.html>, diakses pada tanggal 12 Januari 2018.

²⁹ Ibid.

1927, yang ke-2 di Asia sesudah Yokohama Jepang serta General Motor memilih Jakarta daripada Singapura karena insentif kebijakan. Seperempat era lalu pada 1953, DR Hasyim Ning membangun pabrik perakitan ke-2 PT Indonesia Service Company serta menjadi distributor pelbagai merk mobil dari mulai Ford serta Fiat, hingga di kenal sebagai Raja Mobil Indonesia yang selalu menguasai market share domestik sampai awal 1970an. Pada tahun 1969, William Soeryadaja pendiri Astra (1957) membeli ex pabrik General Motors 1927 dari status BUMN PN Style Motor menjadi sisi dari imperium otomotif Astra yang menukar Hasyim Ning sebagai Raja Mobil Indonesia sampai 1991.³⁰

Industri otomotif di Indonesia maju pesat, terlebih setelah adanya deregulasi pemerintah di bidang otomotif dan adanya pasar bebas di asia pasifik, sehingga terlihat dari makin banyak merek kendaraan yang beredar di pasar. Dari data yang diperoleh hasil penjualan produk kendaraan roda empat dengan merek Toyota masih memegang pangsa pasar terbesar, baik dalam katagori sedan maupun kendaraan niaga. Sedangkan produk baru yang masuk kepasar Indonesia adalah Hyundai, Kai dan Daewoo dari Korea, Proton dari Malaysia.

Kemudian untuk jenis kendaran roda dua ada beberapa merek kendaraan yang saling bersaing di pasaran. Merek kendaraan roda dua tersebut adalah Honda, Yamaha dan Suzuki. Selain ketiga merek kendaraan roda dua tersebut masih ada beberapa merek kendaan yang beredar di Indonesia, diantaranya adalah Dayang, Tossa, Happy, Jialing dan beberapa merk lainnya.

³⁰ “Sejarah Perkembangan Otomotif di Indonesia”, dalam <http://www.eatinginsavannah.com/sejarah-perkembangan-industri-otomotif-di-indonesia/>, diakses pada tanggal 13 Januari 2018.

2. Kerjasama Pengembangan LCGC (Low Cost Green Car)

LCGC adalah singkatan *Low Cost Green Car* yang artinya mobil murah ramah lingkungan. LCGC berada di bawah payung hukum. LCGC dijalankan berdasarkan pada regulasi Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013, bersama-sama dengan *low carbon emission*, mobil listrik dan hybrid biodiesel. Sedangkan persyaratan Mobil LCGC adalah:³¹

- a. Hemat energy
- b. Harga terjangkau
- c. Menggunakan tambahan merek Indonesia
- d. Model dan logo yang mencerminkan Indonesia

Jika sudah memenuhi persyarat yang diberikan maka pajak atas mobil LCGC adalah 0%. Maka dari itu, mobil LCGC dapat dijual dengan harga yang sangat murah karena komponen pajaknya telah dihilangkan. Sedangkan spesifikasi dari LCGC adalah :

- a. Bensin, maksimum 1200cc, minimal 1 liter BBM untuk 20 km.
- b. Solar, maksimum 1500cc, minimal 1 liter BBM untuk 20 km.

Beberapa perusahaan Jepang yang berhasil mengembangkan kerjasama LCGC adalah :

- a. Daihatsu Ayla

Pabrik mobil Daihatsu telah pasti memperoleh surat penetapan Astra Ayla sebagai produk kendaraan LCGC perdana di dalam negeri oleh Kemenperin. Itu berarti, Ayla telah bisa dijual ke pasar lokal mulai 9 September 2013. Ayla dirancang langsung oleh orang Indonesia, diciptakan dengan dasar hasil studi pas dengan karakteristik pasar lokal. Hemat bahan bakar,

³¹ “Kemenperin : LCGC Diusulkan Bebas PPNBM”, dalam <http://www.kemenperin.go.id/artikel/4542/LCGC-Diusulkan-BebasPPnBM>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

terdapat ruang yang lega, dan mewah. Ayla diperkuat mesin berbahan bakar pertamax 3 silinder dengan jenis 1KR-DE DOHC 998 cc yang bertenaga 65 PS/6.000 rpm dan torsi 8,7 Kg.m/3.600 rpm. Ruang tangki bahan bakar hingga 33 liter dengan model bensin tidak menggunakan timbal. Dihargai pada angka terendah Rp76 juta hingga Rp107 juta. City Car ini dipasarkan dalam 6 model yaitu, D MT, D+ MT, M MT, M AT, X MT, dan X AT. Sebagai info tambahan, produsen dari Jepang ini merupakan pihak kesatu yang menndistribusikan kendaraan LCGC dengan memanfaatkan tempat produksi kedua, Karawang Assembly Plant di Karawang, Jawa Barat, dengan muat produksi 120.000 unit setiap tahun.³²

b. Toyota Agya

Sejak awal penjualannya, meski ia merupakan Toyota termurah yang dijual PT Toyota Astra Motor (TAM), Agya tak pernah menjadi mobil paling laku. TAM selaku Agen Pemegang Merek (APM), lebih sukses menjual Avanza dan Calya yang muat lebih banyak penumpang. Saat ini pun, pamor Agya sudah tak secemerlang di awal. Maklum saja, selain bertambahnya kompetitor, juga harganya yang tak lagi murah membuat masyarakat lebih cerdas memilih kendaraan yang harganya pas di kantong. Meski begitu, tak ada salahnya mengulik bagaimana kronologis kehadiran mobil ini di Indonesia. Sebab, ia sudah menjadi lembaran khusus di sejarah otomotif tanah air.³³

³² “Daihatsu Ayla”, dalam <http://daihatsu.co.id/product/ayla>, diakses pada tanggal 12 Januari 2018.

³³ “Product Toyota Agya”, dalam <http://www.toyota.astra.co.id/product/agya>, diakses pada tanggal 8 Januari 2017.

c. Honda Brio

Honda Brio adalah mobil berjenis hatchback subkompak 5 pintu yang diproduksi Honda di India dan Thailand. Mobil ini diperkenalkan tahun 2011. Pada awal kemunculannya, Honda Brio disenjatai dengan mesin 1.3 L tenaga 98,6 dk. Ada 4 pilihan tipe; S M/T, S A/T, E M/T dan E A/T. Didatangkan CBU dari Thailand. Pada 11 September 2013, Brio bermesin 1.3 L diubah nama menjadi New Brio Sport dan tetap didatangkan dari Thailand, tipenya hanya E M/T dan E A/T. Dalam waktu bersamaan, muncul New Brio dengan mesin 1.2 L bertenaga 86,7 dk bertransmisi otomatis dengan pilihan tipe S dan E. Pada kesempatan itu juga diperkenalkan Brio Satya untuk kelas LCGC, ada 3 tipe yaitu A, S dan E yang semuanya bertransmisi manual. Lalu di 1 Mei 2014, New Brio Sports 1.3 L dan New Brio 1.2 L otomatis mendapatkan penyegaran berupa perubahan warna jok dan interior, menjadi hitam. Khusus New Brio 1.2 L otomatis, juga menggunakan pelek alloy baru.

d. Datsun Go dan Go Panca

Bagi sebagian orang Indonesia, khususnya generasi yang lahir pada 1970-an dan sebelumnya, nama Datsun bukan lagi asing. Sudah “sangat akrab” baik sebagai kenadraan niaga (pikap) di daerah sampai sebagai mobil reli, karena itulah, begitu ada berita Datsun akan dihidupkan kembali, terlebih bermula dari Indonesia, penggemarnya langsung menyambut dengan gembira. Datsun memang telah lama menghilang. Namun DNA-nya tetap hidup dalam dirin Nissan yang sekarang ini merupakan produsen mobil nomor dua di

Jepang. Penggunaan merek Datsun dihentikan pada 1981 atau tiga dekade lalu.³⁴

Dengan menggusung tema family car, sejarah perkembangan datsun belum lama ini mengeluarkan mobil yang diberi nama Datsun Go+, desain yang modern dan garis siluet yang kuat serta dinamis menjadi ciri khas mobil Ini, dengan 3 ruangan mobil ini merupakan mobil keluarga yang nyaman, Datsun GO+ Tidak hanya terlihat modern sampai ke bagian dalamnya, seperti pada tekstur kabin, ataupun ruang kaki yang lapang, dilengkapi dengan advanced suspension membuat mobil ini gesit di permukaan jalan yang tidak rata. Perkembangan datsun GO+ membuat mobil ini di gadang-gadang sangat cocok dengan jalan di indonesia, selain itu Datsun GO+ memiliki sistem pengereman yang cukup maju, dengan metode rem cakram yang berfertilasi atau sering di sebut Ventilated Disc Brake, hal ini akan membuat mobil mudah di kendarai saat overheating. Adanya sistem tersebut membuat pengendara lebih aman dengan daya tahan rem yang lebih lama, kursi depan datsun Go+ pun dirancang mengadaptasi tulang belakang supaya pengendara lebih nyaman lama duduk.³⁵

e. Suzuki Karimun Wagon R

Karimun sebenarnya sudah masuk Indonesia sejak 1998 namun masih diimpor utuh (alias completely built up/CBU) dari Jepang. Di Negeri Sakura, Karimun dijual dengan nama asli Wagon R. Pada 1999, Karimun mulai diproduksi di Indonesia menggunakan mesin F10A 4-silinder 1.000 cc. Kemudian Pada 2012, Karimun Estilo

³⁴ “Asal-usul Datsun”, dalam <http://otomotif.kompas.com/read/2012/03/22/1389/Asal-usul.Nama.Datsun>, diakses pada tanggal 12 Januari 2018.

³⁵ Ibid.

berhenti diproduksi di India, lantas Indonesia mengikutinya. Davy J Tuilan yang saat itu menjabat sebagai Marketing & DND Director SIS pernah mengatakan menyesal menghentikan produksi Karimun Estilo karena program Low Cost Green Car (LCGC) yang dinanti dari Pemerintah Indonesia belum kunjung diundangkan. LCGC akhirnya meluncur pada Juli 2013, SIS jadi peserta dengan Karimun Wagon R berbasis Maruti Suzuki Wagon R dari India.³⁶

Dari paparan di atas maka dapat difahami bahwa kerjasama pengembangan LCGC merupakan bagian dari berkembangnya industri otomotif dunia yang terus berkembang. Kemudian pada bab selanjutnya (bab III) akan diuraikan kepentingan lainnya, yaitu membangun kedekatan hubungan kedua negara dalam kerangka kerjasama yang saling menguntungkan (*mutual relationship*).

³⁶ “Suzuki Karimun Wagon R”, dalam <http://www.otomotifhot.net/2017/07/spesifikasi-karimun-wagon-r-lcgc-kualitas-super.html>, diakses pada tanggal 13 Januari 2018.