

LAPORAN SKRIPSI

**SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG
DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI
(BERNARD TSCHUMI)**

SKRIPSI – AR. 8324

SEMESTER GANJIL 2009 - 2010

Diajukan sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar
Sarjana Teknik Arsitektur



Disusun oleh :

Agus Pramono

05.22.055



Dosen pembimbing :

Ir. Soeranto Darsopuspito, MT

Ir. Bambang Joko Wiji Utomo, MT

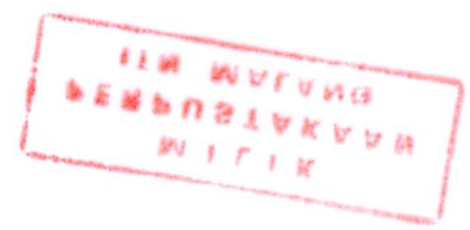
**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

2010

1972
MILITARY ACADEMY OF THE PEOPLE'S ARMY
OF THE PEOPLES REPUBLIC OF CHINA
CAMPUS OF THE PEOPLES ARMY

Department of Foreign Languages
Department of English
Department of Russian

English
Russian
Department of English



Address: Beijing, China
Telephone: 2610
2610 - 2610

Foreign Languages
Department of English
Department of Russian
Department of English

LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN**JUDUL****SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG****TEMA****ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)**

Laporan ini telah diperiksa dan disetujui sebagai Laporan Skripsi untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana Teknik

di Jurusan Teknik Arsitektur – FTSP ITN Malang

Disusun oleh :

Nama : Agus Pramono

NIM : 05.22.055

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I,



(Ir. Soeranto Darsopuspito, MT)
NIP.Y : 1018700147

Dosen Pembimbing II,



(Ir. Bambang Joko Wiji Utomo, MT)
NIP : 132048156

Dosen Penguji I,



(Ir. Didiek Suharjanto, MT)
NIP.Y : 1039000215

Dosen Penguji II,



(Ir. Adhi Widarthara, MT)
NIP: 131803310

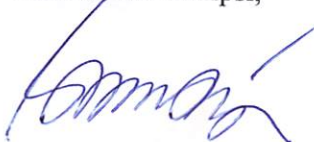
LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN

1. Judul Skripsi : **Showroom Mobil Honda Di Malang Dengan Tema
Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi**
 Topik : **Perancangan Showroom Mobil Honda**
 Sub Topik : **Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi**
 Lokasi : **Malang, Jawa Timur**
2. Peneliti
 Mahasiswa : **Agus Pramono**
 NIM : **05.22.055**
3. Waktu Pelaksanaan : **7 Oktober 2009 – 2 Februari 2010**
4. Waktu Pengujian : **3 Februari 2010**
 Hasil Ujian : **LULUS NILAI "C"**


N O	TAHAP PELAKSANAAN	MINGGU KE															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	Analisa Dan Pembahasan																
2	Visualisasi Desain																

Malang, 28 Februari 2010


Koordinator Skripsi,


(Ir. Gatot Adi Susilo, MT)
 NIP.Y : 1018800185

Mahasiswa,


(Agus Pramono)
 NIM : 05.22.055

Mengetahui :

Dekan
 FTSP – ITN Malang,

(Ir. A. Agus Santoso, MT)
 NIP.Y : 1018700155


 Ketua Jurusan
 Teknik Arsitektur,

(Ir. Didiek Suharjanto, MT)
 NIP.Y : 1039000215

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan limpahan hidayah-Nya serta sholawat dan salam tercurah kepada Nabi Muhammad SAW, sehingga atas izin dan berkah-Nya penyusunan laporan skripsi dengan judul SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI) dapat terselesaikan dengan baik.

Perancangan ini dilakukan untuk menghadirkan suatu kejutan baru pada sebuah Showroom Mobil Honda yang selama ini identik dengan bangunan yang kaku dan monoton, dengan tidak meninggalkan image elegan dari Honda itu sendiri.

Laporan ini sendiri disusun dengan tujuan untuk memenuhi tugas dan syarat-syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Institut Teknologi Nasional Malang.

Menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan yang telah diberikan oleh berbagai pihak, maka pada kesempatan ini penyusun dengan segenap hati menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ir. Soeranto Darsopusito, MT selaku dosen pembimbing I.
2. Bapak Ir. Bambang Joko Wiji Utomo, MT selaku dosen pembimbing II.
3. Bapak Ir. Gatot Adi Susilo, MT selaku Koordinator Studio Skripsi.
4. Bapak Ir. Didiek Suharjanto, MT selaku dosen penguji I sekaligus Ketua Jurusan Teknik Arsitektur Institut Teknologi Nasional Malang.
5. Bapak Ir. Adhi Widarthara, MT selaku dosen penguji II.
6. Bapak/Ibu dosen Institut Teknologi Nasional Malang khususnya Jurusan Teknik Arsitektur.

Juga tidak lupa kami sampaikan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya khususnya kepada :

1. Keluarga tercinta Ibu, Bapak, dan Kakak.

2. Rekan-rekan mahasiswa dan sahabat-sahabat.
3. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu di sini.

Semoga Allah SWT senantiasa memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada semua pihak yang telah memberikan segala bantuan dan dukungan moril dalam menyelesaikan laporan skripsi ini.

Kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi penyusunan yang lebih baik kedepannya. Dan semoga hasil yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya bidang Arsitektur, serta semua pihak yang berkepentingan.

Malang, 28 Februari 2010

Penyusun

SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG
DENGAN TEMA
ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)

AGUS PRAMONO

(Jurusan teknik Arsitektur, FTSP – ITN Malang)

ABSTRAKSI

Modernisasi tanpa Modern.

Modernisasi merupakan sebuah pergeseran atau bahkan sebuah perubahan yang mana sesuai dengan tuntutan saat ini, sedangkan pergeseran atau perubahan tersebut terjadi salah satunya adalah karena adanya sebuah kritik terhadap apa yang sudah ada sebelumnya. Dimana sesuatu yang modern belum tentu sesuai dengan kondisi saat ini. Hal inilah yang terjadi dalam dunia Arsitektur, dimana munculnya *Arsitektur Dekonstruksi* merupakan sebuah kritik terhadap Arsitektur Modern yang selama ini seolah-olah di perbudak oleh teknologi dengan cara mencoba untuk mendobrak kemampuan Arsitektur Modern itu sendiri.

Selain itu, juga merupakan salah satu jalan keluar yang perlu dipertimbangkan dari permasalahan-permasalahan yang timbul dari kejenuhan dan keinginan untuk mengakhiri dominasi Arsitektur Modern. Dengan kata lain, *Arsitektur Dekonstruksi* merupakan suatu gerakan yang ingin melepaskan diri dari ketergantungan pada Arsitektur Modern, melepaskan diri dari doktrin form follow function, menitikberatkan bentukan daripada fungsi, mengubah slogan menjadi function follow form atau bahkan form follow fun, karena bentukan bisa semaunya berdasarkan konsep sang Arsitek, sedangkan fungsi ruang mengikuti dengan tidak mengurangi nilai fungsinya. Dalam mencapai sebuah bentukan yang diinginkan, kadang bisa menghadirkan dua hal yang saling bersebrangan atau berlawanan, antara

ada dan tidak ada, dan kebanyakan ide berangkat dari elemen-elemen ruang yang telah dipisah-pisah dan diuraikan menjadi bagian-bagian kecil yang kemudian dikomposisikan ulang sehingga dapat dihasilkan sebuah pemahaman dan perspektif baru tentang Arsitektur.

Arsitektur Dekonstruksi sendiri merupakan salah satu perwujudan dari pemikiran-pemikiran Dekonstruksi yang dituangkan dalam karya Arsitektur berbentuk 3 dimensi, oleh karena itu Arsitektur dipahami sebagai perwakilan Dekonstruksi, perwakilan nyata dari ide yang abstrak. Ide yang abstrak disini mengandung pengertian bahwa Dekonstruksi tidak memiliki ideologi atau tujuan formal, kecuali semangat untuk membongkar kemapanan dan kebakuan, seperti salah satu tokoh *Dekonstruksi Derridean, Bernard Tschumi* yang memiliki 6 konsep dalam berarsitektur :

- a. Technologies of Defamiliarization
- b. The Mediated "Metropolitan" Shock
- c. Destructing
- d. Superimposition
- e. Crossprogramming
- f. Event The Turning Points

Perbedaan *Bernard Tschumi* dengan Arsitek-arsitek lainnya adalah dia berusaha membongkar konsep form follow function dari Louis Sullivan, dia berpendapat bahwa bentuk dan fungsi selalu hadir bersama-sama dalam posisi yang tidak saling overlap.

Oleh karena itu, perancangan *Showroom Mobil Honda* ini lebih difokuskan pada bentuk dan tampilan dengan tidak menghilangkan image dari Honda sendiri, yaitu elegan. Karena berdasarkan identifikasi melalui studi literatur maupun studi banding, dapat disimpulkan bahwa mayoritas bentuk dan tampilan dari sebuah *Showroom Mobil* selalu identik dengan Arsitektur Modern. Ciri tersebut nampak sekali karena

dari bentuk dan tampilannya selalu memakai elemen-elemen kaca polos dengan bentuk kotak-kotak, yang mana akan memberikan kesan kaku dan monoton. Dan diterapkannya tema *Arsitektur Dekonstruksi Derridean* dari *Bernard Tschumi* diharapkan mampu menjawab permasalahan tersebut, karena *Arsitektur Dekonstruksi* sendiri merupakan perwujudan kritik dari rasa kebosanan yang ditimbulkan oleh terlalu lamanya dunia Arsitektur terpaku pada kebiasaan-kebiasaan dalam Arsitektur Modern.

Kata Kunci : *Showroom Mobil, Arsitektur Dekonstruksi Derridean, Bernard Tschumi, Showroom Mobil Honda.*

DAFTAR ISI

Lembar Judul.....	i
Lembar Pengesahan.....	ii
Kata Pengantar.....	iv
Abstraksi.....	vi
Daftar Isi.....	viii

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang.....	
I.2 Tujuan Dan Sasaran.....	
I.3 Permasalahan.....	
I.3.1 Identifikasi Masalah.....	
I.3.2 Rumusan Masalah.....	
I.4 Batasan.....	

BAB II KAJIAN OBJEK

II.1 Pengertian Showroom.....	
II.2 Studi Literatur.....	
II.2.1 Time Saver Standard For Building Types.....	

II.2.2 Jenis - Jenis Mobil Honda.....	.....
II.3 Studi Banding Objek.....	.....
II.3.1 Toyota Auto 2000 Malang.....	.....
II.3.2 Honda Mandalasena Perkasa Motor Malang.....	.....
II.4 Lokasi.....	.....
II.4.1 Gambar Lokasi.....	.....
II.4.2 Data-Data Lokasi.....	.....
II.4.3 Akses-Akses Jalan Menuju Lokasi.....	.....

BAB III TINJAUAN TEMA

III.1 Konsep Dekonstruksi Derrida.....	.....
III.2 Arsitektur Dekonstruksi Menurut Bernard Tschumi.....	.....
III.2.1 Six Concept Deconstruction Bernard Tschumi.....	.....
III.2.2 Manhattan Tanscript.....	.....
III.3 Karya-Karya Bernard Tschumi.....	.....
III.3.1 Zenith Concert Hall, Ligomes.....	.....
III.3.2 Blue Residential Tower, Manhattan.....	.....

BAB IV METODOLOGI

IV.1 Pengumpulan Data dan Informasi.....	.....
IV.2 Metode Pembahasan.....	.....

IV.3 Analisa Perancangan.....	
IV.3.1 Analisa Bentuk.....	
IV.4 Konsep Perancangan.....	

BAB V ANALISA PEMBAHASAN

V.1 Programing.....	
V.1.1 Struktur Organisasi Objek.....	
V.1.2 Analisa Dan Konsep Ruang.....	
V.1.3 Studi Ruang.....	
V.1.4 Besaran Ruang.....	

BAB VI KESIMPULAN

VI. 1 Konsep Bentuk.....	
VI.1 Konsep Pencahayaan.....	
VI.2 Konsep Simulasi Test Drive (Dyno Test).....	

Daftar Pustaka.....	
---------------------	--

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Ada yang tak bisa terpisahkan antara Eksistensi manusia dengan Arsitektur. Dalam hadirnya sebuah bangunan tentunya juga menghadirkan sebuah bentuk dan aliran Arsitektur. Dimana dengan adanya tampilan serta bentuk bangunan itu sendiri nantinya akan dapat mempermudah untuk mengenali atau mengidentifikasi sebuah bangunan. Arsitektur sebagai perpaduan antara ilmu dan seni, berkembang sejalan dengan perkembangan pola pikir manusia, teknologi pada zamannya. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang sudah sedemikian pesatnya, sehingga seolah-olah meninggalkan yang ada di belakang. Begitu pula dalam dunia arsitektur, perkembangannya berjalan sesuai dengan perubahan yang terjadi dalam masyarakat, di mana perkembangan tersebut sejalan dengan kebudayaan manusia, yaitu pola pikir dan pola hidupnya. Selain faktor tersebut, ada faktor lain yang menyebabkan berkembangnya arsitektur yaitu rasa kebosanan yang di timbulkan oleh terlalu lamanya dunia Arsitektur terpaku pada kebiasaan-kebiasaan dalam Arsitektur Modern, sehingga muncul berbagai perspektif baru yang merupakan kritik terhadap Arsitektur Modern, membuat para Arsitek dapat menghirup udara secara bebas. Banyak cara dan teknik yang dapat di lakukan untuk menghilangkan kebosanan dalam menghadirkan sebuah karya atau desain Arsitektur, Salah satunya dengan di hadirkannya Dekonstruksi di dunia Arsitektur.

Arsitektur Dekonstruksi muncul setelah meredupnya kemilau kejayaan Arsitektur Modern. Di mana Arsitektur Dekonstruksi merupakan kritik terhadap Arsitektur Modern yang selama ini seolah-olah di perbudak oleh teknologi dengan cara mencoba untuk mengoyak mimpi indah Arsitektur Modern melalui penampilan bidang-bidang yang simpang siur dan garis-garis yang merentang sehingga keseluruhan struktur seolah-olah akan segera runtuh. Apa yang di tawarkan Arsitektur Dekonstruksi tidak hanya berupa kritik terhadap Modernism yang di anggap telah membuahkan gugatan terhadap abstraksi formal (dari Arsitektur Klasik), dengan menekankan fungsi dalam rancangan Arsitektur Modern. Tetapi Dekonstruksi menawarkan sesuatu yang baru, dengan mempertanyakan kembali esensi ataupun hakikat apa yang di kaji dalam Arsitektur.



BAB I
PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Ada yang tak bisa dipisahkan antara Eksistensi manusia dengan Arsitektur. Dalam hidupnya sebuah bangunan tentunya juga menghadirkan sebuah bentuk serta alian Arsitektur. Dimana dengan adanya tampilan serta bentuk bangunan ini sendiri nantinya akan dapat mempermudah untuk mengahili atau mengidentifikasi sebuah bangunan. Arsitektur sebagai perubahan antara lain dan seni berkembang sejalan dengan perkembangan pola pikir manusia, teknologi pada jamannya. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang sudah sedemikian pesannya sehingga seolah-olah menggantikan yang ada di belakang. Begitu pula dalam dunia arsitektur, perkembangannya berjalan sesuai dengan perubahan yang terjadi dalam masyarakat. Di mana perkembangan tersebut sejalan dengan kebudayaan manusia. Yaitu pola pikir dan pola hidupnya. Selain faktor tersebut, ada faktor lain yang menyebabkan perkembangan arsitektur yaitu rasa kebosanan yang di timbulkan oleh terlahil lamanya dunia Arsitektur terdapat pada kebiasaan-kebiasaan dalam Arsitektur Modern sehingga muncul berbagai perspektif baru yang merupakan kritik terhadap Arsitektur Modern maupun Arsitek dapat menghidupkan udara secara bebas. Banyak cara dan teknik yang dapat di lakukan untuk menghilangkan kebosanan dalam menghadirkan sebuah karya atau desain Arsitektur salah satunya dengan di laksanakan Dekonstruksi di dunia Arsitektur.

Arsitektur Dekonstruksi muncul setelah munculnya teori dan kajian Arsitektur Modern. Di mana Arsitektur Dekonstruksi merupakan kritik terhadap Arsitektur Modern yang selama ini seolah-olah di perbudak oleh teknologi dengan cara mencoba untuk mengoyak hingga tidak Arsitektur Modern melalui penempatan bidang-bidang yang simpang siur dan garis-garis yang memotong sehingga keseluruhan struktur seolah-olah akan segera runtuh. Apa yang di tawarkan Arsitektur Dekonstruksi tidak hanya berupa kritik terhadap Modernisme yang di gagas telah membahayakan gubahan terhadap estetasi formal (dan Arsitektur Klasik) dengan memecahkan fungsi dalam bangunan Arsitektur Modern. Tetapi Dekonstruksi menawarkan sesuatu yang baru dengan memberanayakan kembali esensi struktur balok-balok yang di kaji dalam Arsitektur.

Konsep Arsitektur Dekonstruksi banyak di pengaruhi oleh filsafat Dekonstruksi Derida (orang yang pertama kali mengemukakan cara berpikir Dekonstruksi sebagai sebuah aliran) Jaques Derrida adalah seorang filsuf yang berasal dari Perancis. Metode Dekonstruksi menurut Derrida adalah membaca teks secara teliti, sehingga premis-premis atau argumen-argumen yang melandasinya dapat di gunakan untuk meruntuhkan argumentasi yang di susun atas premis tersebut. Dari metode ini dapat di lihat hampir semua karya-karyanya merupakan komentar terhadap pengarang lain, filsuf-filsuf, dan ilmunan-ilmuan. Artinya ia menyusun teks baru dengan membongkar teks-teks orang lain dan berusaha melebihi teks-teks yang ia bongkar.

Derida juga mengajak semua orang termasuk Arsitek untuk merenungkan kembali hakekat suatu karya agar berbicara menurut pesona dan kapasitasnya masing-masing di mana keseluruhan ini berangkat dari suatu metode komposisi. Derrida menyebutkannya dalam merajut rangkaian hubungan-hubungan. Artinya Dekonstruksi dalam Arsitektur adalah melakukan konstruksi kembali dengan mengangkat atau mencari hal-hal yang paling mendasar dan substansial dalam Arsitektur.

Arsitektur Dekonstruksi sendiri merupakan salah satu perwujudan dari pemikiran-pemikiran Dekonstruksi yang di tuangkan dalam karya Arsitektur berbentuk 3 dimensi, oleh karena itu Arsitektur di pahami sebagai perwakilan Dekonstruksi, perwakilan nyata dari ide yang abstrak. Ide yang abstrak di sini mengandung pengertian bahwa Dekonstruksi tidak memiliki ideologi atau tujuan formal, kecuali semangat untuk membongkar kemapanan dan kebakuan, seperti yang di ungkapkan Derida dari rekaman interviewnya. semangat tersebut telah di realisasikan dalam dunia Arsitektur oleh para Arsitek-Arsitek yang "bosan" terhadap kebakuan dan peraturan pada masa Arsitektur Modern.

Frank O. Gehry, Peter Eisenmen, Bernar Tschumi, Zaha Hadid, Daniel Libeskind, Rem Koolhaas, dan Coop Himmeblau adalah tokoh-tokoh yang menjadi pelopor lahirnya Arsitektur Dekonstruksi, yaitu pada saat di selenggarakannya diskusi Academy Forum di Tate Galerry, London, pada tahun 1988 yang kemudian di susul dengan pameran "Deconstructivist Architecture" di Museum of Art, New York, yang memamerkan karya-karya Arsitekturnya, di mana setiap karyanya memiliki karakter yang berlainan satu sama lain, tetapi seolah-olah memiliki



persamaan pada bentuk luarnya yang “kacau”, abstrak, dan memiliki satu tujuan, yaitu membongkar kemapanan dan kebakuan.

Perbedaan karakter dari tiap bangunan salah satunya di sebabkan oleh adanya perbedaan definisi dari Arsitektur Dekonstruksi sendiri, yang mana cenderung bersifat subjektif bila di lihat dari sudut pandang tiap-tiap tokohnya, itu di karenakan Derida membuka dimensi “proses” dari suatu pendekatan atau cara berfikir dalam Dekonstruksi. Dengan sikap ini terlihat sebuah keinginan untuk terus belajar dan terbuka terhadap situasi maupun pernyataan baru. Oleh karena itu Dekonstruksi menolak berhenti dengan suatu definisi yang khusus dan universal. Derida menginginkan suatu metode berfikir yang dapat terus berkembang, sehingga pemahaman tentang sesuatu tidaklah berhenti sampai di suatu titik tertentu. Sehingga apa yang di katakan Derida adalah benar bahwa Dekonstruksi adalah bukan gerakan yang tunggal dan koheren. Dan dalam konteks ini tiap Arsitek memiliki metode dan cara pemikiran yang berbeda dalam mendekonstruksikan karya arsitekturnya.

Perbedaan konsep Dekonstruksi tersebut oleh Geoffrey Broadbent di golongan menjadi 2 kelompok, yaitu :

1. Dekonstruksi Derridean (kelompok yang mengikuti konsep Derida). Konsep pemikirannya antara lain :
 - Difference (perbedaan dan penundaan makna);
 - Hierarchy Reversal (pembalikan hirarki);
 - Centrality and Marginality (pusat dan marginal);
 - Iterability and Meaning (pengulangan dan makna).
2. Dekonstruksi Non Derridean (kelompok yang tidak mengikuti konsep Derida). Konsep pemikirannya antara lain :
 - Revelatory Modernist (bahan bangunan);
 - Shards and Shards (bentuk dan komposisi);
 - Textualist (makna bangunan);
 - New Mythologist (konsep perancangan);
 - Technomorphisme (teknologi).



Arsitektur Dekonstruksi sendiri merupakan salah satu perwujudan dari pemikiran-pemikiran Dekonstruksi yang di tuangkan dalam karya Arsitektur berbentuk 3 dimensi, oleh karena itu Arsitektur dipahami sebagai perwakilan Dekonstruksi, perwakilan nyata dari ide yang abstrak. Ide yang abstrak disini mengandung pengertian bahwa Dekonstruksi tidak memiliki ideologi atau tujuan formal, kecuali semangat untuk membongkar kemapanan dan kebakuan, seperti yang diungkapkan Deridda dari rekaman interviewnya. semangat tersebut telah di realisasikan dalam dunia Arsitektur oleh para Arsitek-Arsitek yang "bosan" terhadap kebakuan dan peraturan pada masa Arsitektur Modern. Perbedaan karakter dari tiap bangunan salah satunya di sebabkan oleh adanya perbedaan definisidari Arsitektur Dekonstruksi sendiri, yang mana cenderung bersifat subjektif bila di lihat dari sudut pandang tiap-tiap tokohnya, itu di karenakan Deridda membuka dimensi "proses"dari suatu pendekatan atau cara berfikir dalam Dekonstruksi. Dengan sikap ini terlihat sebuah keinginan untuk terus belajar dan terbuka terhadap situasi maupun pernyataan baru. Oleh karena iu Dekonstruksi menolak berhenti dengan suatu definisi yang khusus dan universal. Deridda menginginkan suatu metode berfikir yang dapat terus berkembang, sehingga pemahaman tentang sesuatu tidaklah berhenti sampai disuatu titik tertentu, sehingga apa yang dikatakan Deridda adalah benar bahwa Dekonstruksi adalah bukan gerakan yang tunggal dan koheren, dan dalam konteks ini tiap Arsitek memiliki metode dan cara pemikiran yang berbeda dalam mendekonstruksikan karya arsitekturnya.

Dekonstruksi Derridean

kelompok yang mengikuti konsep Deridda.

Konsep pemikirannya antara lain :

1. Difference (pembedaan dan penundaan makna)
2. Hierarchy Reversal (pembalikan hirarki)
3. Centrality and Marginality (pusat dan marginal)
4. Iterability and Meaning (pengulangan dan makna)

Alasan pemilihan tema Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi karena dia termasuk salah satu pengikut dari konsep Dekonstruksi Derridean, yang bagaimanapun juga pemikiran awal Dekonstruksi berasal dari Jaques Derrida.

ANAJAM
AONOH
MOORWOHE
WOORWOHS



Six Concept Deconstruction Bernard Tschumi

- a. Technologies of Defamiliarization.
- b. the Mediated "Metropolitan" Shock.
- c. Destructing.
- d. Superimposition.
- e. Crossprogramming.
- f. Event The Turning Points.

Perbedaan Tschumi dengan Arsitek lain adalah dia berusaha membongkar konsep form follow function dari Louis Sullivan, Tschumi berpendapat bahwa bentuk dan fungsi selalu hadir bersama-sama dalam posisi yang tidak saling overlap.

Filosofi Honda

1. Prinsip Dasar
 - a. Saling menghormati sesama.
 - b. Tiga unsur kebahagiaan (kebahagiaan membeli, kebahagiaan menjual, dan kebahagiaan menciptakan).

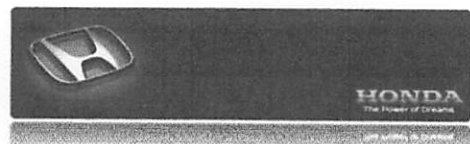
2. Prinsip Perusahaan

Demi menjaga opini publik, HONDA berdedikasi untuk mensuplai produk berkualitas terbaik dengan harga yang sesuai untuk kepuasan konsumen di dunia.

3. Kebijakan Manajemen

- a. Selalu memiliki ambisi dan energitas.
- b. Menghargai teori, mengembangkan ide-ide baru, dan menggunakan waktu dengan sebaik-baiknya.
- c. Nikmati pekerjaan dan saling terbuka satu sama lain.
- d. Selalu berusaha untuk menjaga keharmonisan kinerja tim.

ANAJAM
AONOH
MOAWOHE
WOOWOHS



- e. Selalu mengingat pentingnya riset dan kerja keras.

Di HONDA, impianlah yang menggerakkannya. HONDA memulai dengan sepeda yang dilengkapi dengan perangkat mesin pada tahun 1948, dan sejak itu terus mempersembahkan berbagai produk inovatif yang memberikan arti pada mobilitas masing-masing individu dan kehidupan di suatu masyarakat. HONDA menghormati masyarakat dan perbedaan yang ada pada diri mereka masing-masing, yang mana hal ini kemudian mengarahkan HONDA pada kebiasaan utama perusahaan yang kemudian berwujud pada kreatifitas.

HONDA selalu berusaha mengembangkan diri semata-mata demi kepuasan masyarakat di seluruh dunia. HONDA berjuang untuk memberikan produk dan servis yang paling diinginkan oleh pelanggan HONDA dimanapun ia berada. Untuk memastikan bahwa HONDA memenuhi keinginan penduduk di suatu daerah, HONDA menetapkan jaringan penjualan lokal; HONDA telah membagi sistem operasi sehingga banyak produk HONDA yang tidak hanya dibuat, tetapi juga dikembangkan di beberapa daerah tempat nantinya ia akan digunakan. Hasilnya adalah sebanyak 124 fasilitas pabrik di 28 negara diluar Jepang yang memproduksi motor, mobil, dan power products untuk melayani kebutuhan sekitar 17 juta pelanggan setiap tahunnya.

Pada waktu yang bersamaan, HONDA menyadari tanggung jawab sosialnya sebagai suatu perusahaan sekaligus bagian dari suatu negara agar lebih berperan aktif dalam mencari solusi di bidang lingkungan hidup dan berbagai isu keamanan. HONDA berusaha keras untuk mengurangi dampak yang mungkin diakibatkan oleh seluruh kegiatan operasi kami, mulai dari pengembangan, produksi hingga penjualan; yang mungkin berpengaruh pada lingkungan hidup global. Dengan mengimplementasikan berbagai kebijakan untuk meningkatkan efisiensi, yaitu dengan hanya menggunakan energi dan sumber daya alam, mengurangi emisi yang berbahaya dan meningkatkan efisiensi penggunaan bahan bakar minyak pada setiap produk HONDA, serta membuat Pabrik Hijau, HONDA telah membantu memecahkan masalah lingkungan hidup sedunia.

ANAJAM
 ANOH
 MODAWO+2
 WOOYMOHS



Sebagai manufaktur dari berbagai produk yang menekankan pada segi mobilitas, HONDA juga menganggap posisi ini sebagai bagian dari tanggung jawab HONDA untuk membuat mobil yang tidak hanya aman bagi para pengemudi, melainkan juga bagi seluruh pemakai jalan. HONDA telah berkomitmen untuk mempromosikan sistem mengemudi yang lebih aman dan untuk membuat produk yang aman bagi semua orang.

Sesuai dengan salah satu prinsip filosofi HONDA yang selalu berusaha mengembangkan ide-ide baru, maka latar belakang pemilihan objek showroom mobil HONDA ini adalah adanya keinginan untuk menghadirkan sesuatu yang benar-benar baru dengan berusaha memunculkan sebuah tipologi dan gaya baru pada sebuah kota, serta mendobrak kemonotonan dengan menciptakan sebuah "monster" yang diharapkan dapat merubah konteks sosial dengan menghadirkan unsur-unsur kejutan dalam sebuah kota melalui bentukan dan disjungsi.

Setelah melakukan beberapa identifikasi melalui studi literatur maupun studi banding, dapat disimpulkan bahwa mayoritas bentuk dan tampilan dari Showroom Mobil selalu identik dengan tema Arsitektur Modern. Ciri tersebut nampak sekali karena dari bentuk dan tampilannya selalu memakai elemen-elemen kaca polos dengan bentuk kotak-kotak, yang mana akan memberikan kesan monoton dan kaku. Dan diterapkannya tema Arsitektur Dekonstruksi Derridean dari Bernard Tschumi di harapkan mampu menjawab permasalahan tersebut, karena Arsitektur Dekonstruksi sendiri merupakan perwujudan kritik dari rasa kebosanan yang ditimbulkan oleh terlalu lamanya dunia Arsitektur terpaku pada kebiasaan-kebiasaan dalam Arsitektur Modern.

Perkembangan fasilitas perdagangan dan jasa pada dasarnya merupakan media tempat bertemunya antara penjual dan pembeli atau media pemasaran produk-produk yang ada, di mana sebagai media fasilitas perdagangan dan jasa cenderung berada pada daerah-daerah tertentu yang menjadi simpul-simpul kegiatan, salah satunya adalah kawasan jalan Terusan Dieng yang pola kegiatan perdagangannya menunjukkan perkembangan yang begitu menonjol dengan sifat pelayanan regional dan lokal. Oleh karena itu akan sangat tepat

ANAJAM
AONOH
MOAWO++2
WOBYMOHS



bila objek rancangan Showroom mobil HONDA ini di tempatkan di lokasi tersebut, mengingat selain sesuai dengan peruntukannya sebagai kawasan perdagangan, juga belum ada fasilitas perdagangan berupa Showroom sebelumnya.

Dengan demikian, maka sebuah Showroom Mobil HONDA akan lebih memiliki nilai Arsitektural bila di terapkan unsur-unsur dalam Arsitektur Dekonstruksi Derridean dari Bernard Tschumi, mengingat kesan bentuk dan tampilan dari sebuah Showroom Mobil yang kaku dan monoton di harapkan bisa di koreksi dan di rubah dengan tema tersebut, karena prinsipnya yang menuntut seorang perancang keluar dari keterikatan perancangan yang monoton.

ANAJAM
 ANOH
 MOORWOH2
 WOODMOH5



Dengan semakin kompleksnya aktivitas manusia, maka sebuah sarana transportasi menjadi unsur yang sangat vital pada saat ini. Oleh karena itu adanya sebuah wadah untuk distribusi sarana transportasi menjadi kebutuhan yang tidak dapat di tawar lagi. Dan Showroom Mobil merupakan salah satu jawaban dari kebutuhan tersebut.

Setelah melakukan beberapa identifikasi studi literatur dan studi banding, dapat di simpulkan bahwa bentuk dan tampilan dari Showroom Mobil selalu identik dengan tema Arsitektur Modern. Ciri tersebut nampak sekali karena dari bentuk dan tampilan, Showroom Mobil selalu memakai elemen kaca polos dengan bentuk kotak-kotak, yang mana akan memberikan kesan monoton dan kaku. Dan Arsitektur Dekonstruksi di harapkan mampu menjawab permasalahan tersebut.

Dengan demikian, maka sebuah Showroom Mobil HONDA akan lebih memiliki nilai Arsitektural bila di terapkan unsur-unsur dalam Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi dengan konsep The Mediated Shock of Metropolitan, mengingat kesan bentuk dan tampilan dari sebuah Showroom Mobil yang kaku dan monoton di harapkan bisa di koreksi dan di rubah dengan tema tersebut, karena prinsipnya yang menuntut seorang perancang keluar dari keterikatan perancangan yang monoton.

1.2 TUJUAN DAN SASARAN

Gambaran umum dari hasil yang ingin di capai dari perancangan tersebut adalah mengubah bentuk dan tampilan sebuah Showroom Mobil dari image yang berkesan kaku dan monoton di harapkan mampu di rubah dengan teori Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi dengan konsep The Mediated Shock of Metropolitan yang bertujuan memunculkan tipologi dan gaya baru pada suatu kota dan mendobrak kemonotonan dengan menciptakan sebuah “monster” yang di anggap dapat merubah konteks sosial dan menyertakan kota sebagai salah satu hal yang bisa di padukan dalam satu konsep.

1.3 PERMASALAHAN

a. Identifikasi masalah

Permasalahan arsitektural yang di hadapi dan berusaha untuk di pecahkan adalah terkait dengan bentuk dan tampilan sebuah Showroom Mobil yang selama ini identik dengan tema Arsitektur Modern. Permasalahan ini di angkat dengan dua alasan, yang pertama adalah ingin merubah image Showroom Mobil yang menurut pengamatan dan identifikasi selalu identik dengan tema



Arsitektur Modern, karena Arsitektur Modern sendiri memiliki ciri dan kesan kaku, monoton, dan terkesan pabrikasi. Dengan ciri penggunaan kaca lebar dan bidang-bidang polos, bentuk bangunan kotak-kotak dan geometris murni, platonic solid, dan simple. Karena dengan begitu Arsitektur telah kehilangan identitas atau ciri individual perancangannya. Yang kedua adalah ingin menciptakan sebuah rancangan yang tidak hanya menarik perhatian tapi juga mampu menyatu dengan keadaan kota.

b. Rumusan masalah

Bagaimana merubah bentuk dan tampilan Showroom Mobil dari image Arsitektur Modern menjadi Arsitektur Dekonstruksi dengan tidak meninggalkan karakter tapaknya, sehingga di harapkan dapat menghadirkan identitas bagi kawasan maupun bangunan tersebut.

1.4 BATASAN

Arsitektur merupakan disiplin ilmu yang sangat luas cakupannya, sehingga untuk mengaplikasikan tema Arsitektur Dekonstruksi ke dalam objek Showroom Mobil, perlu adanya batasan yang di maksudkan untuk lebih memfokuskan lingkup pembahasannya, sehingga dapat mempermudah proses analisa dan penyelesaian permasalahan. Proses perencanaan di fokuskan pada bentuk dan tampilan Showroom Mobil serta ruang luarnya yang memperhatikan karakter tapak dan lingkungannya dengan menerapkan tema Arsitektur Dekonstruksi sebagai koreksi terhadap Arsitektur Modern yang seperti sudah menjadi image dari Showroom Mobil.

Proses perancangan juga di fokuskan pada fungsi Showroom Mobil yang berorientasi pada proses distribusi untuk wilayah Malang dan sekitarnya.



PERMASALAHAN DAN POTENSI

1. Tinjauan Objek

a. Permasalahan

Permasalahan arsitektural yang di hadapi dan berusaha untuk di pecahkan terkait dengan objek rancangan adalah mengenai bentuk dan tampilan sebuah Showroom Mobil yang selama ini selalu identik dengan tema Arsitektur Modern. Permasalahan tersebut di angkat dengan alasan ingin merubah image Showroom Mobil yang menurut pengamatan dan identifikasi selalu identik dengan tema Arsitektur Modern, sedangkan Arsitektur Modern sendiri memiliki ciri dan kesan yang kaku, monoton, dan terkesan pabrikasi, Dengan ciri penggunaan material kaca yang lebar dan bidang-bidang polos, bentuk bangunan kotak-kotak dan geometris murni, platonic solid, dan simple. Karena dengan ciri-ciri tersebut membuat Arsitektur seperti telah kehilangan identitas atau ciri individual dari si perancang.

b. Potensi

Dengan tujuan sebagai pusat distribusi dan pelayanan mobil Honda terlengkap dan terbesar di kota Malang, di harapkan semakin meningkatkan eksistensi mobil Honda di kota Malang, baik dari segi distribusi maupun pelayanannya.

2. Tinjauan Lokasi

a. Permasalahan

Kawasan Dieng selama ini terkenal sebagai kawasan yang bebas dari kemacetan pada jam berapapun. Dan sebagai pusat distribusi dan pelayanan mobil terbesar di kota Malang, permasalahan yang paling di khawatirkan adalah adanya kemacetan tersebut karena banyaknya mobil yang akan keluar masuk di lokasi tersebut, sedangkan lokasinya sendiri terletak di antara dua jalan besar, yaitu jalan Raya Langsep dan jalan Terusan Dieng.

ANAJAM
AONOH
MOAWO+2
WOOWO+2



b. Potensi

Sebagai satu-satunya showroom mobil yang ada di kawasan tersebut, di harapkan keberadaannya menjadi salah satu landmark bagi kawasan tersebut dan juga menjadi rujukan bagi masyarakat sekitar yang memiliki kebutuhan akan kendaraan bermotor khususnya mobil Honda.

3. Kajian Tema

a. Permasalahan

Bagaimana menerapkan sesuatu yang baru ke dalam sebuah lokasi yang mana bentuk dan tampilannya benar-benar sangat berbeda dengan lingkungan di sekitarnya karena belum ada sebelumnya.

b. Potensi

Memunculkan tipologi dan gaya baru di kota Malang serta mendobrak kemonotonan dengan cara menciptakan sebuah "monster" yang di harapkan dapat merubah konteks sosial. Karena tema ini sendiri menyertakan kota sebagai salah satu hal yang bisa di padukan dalam satu konsep rancangan.

4. Pembenturan Objek Dengan Lokasi

a. Permasalahan

Sebagai pusat distribusi dan pelayanan mobil terbesar di kota Malang, permasalahan yang paling di khawatirkan adalah kemacetan karena banyaknya mobil yang akan keluar masuk di lokasi tersebut, sedangkan lokasinya sendiri terletak di antara dua jalan besar, yaitu jalan Raya Langsep dan jalan Terusan Dieng.

b. Potensi

Memperkuat citra kawasan Dieng dan sekitarnya sebagai pusat kawasan perdagangan, karena objek showroom Honda ini belum ada sebelumnya.

5. Pembenturan Objek Dengan Tema

a. Permasalahan

ANAJAM
AONOH
MOAWOHE
WOBYMOTS



Dari hasil studi banding dan studi literatur, ternyata masih belum ada Showroom mobil yang menerapkan tema Arsitektur Dekonstruksi sebelumnya. Ini menjadikan proses perancangan agak sedikit terhambat karena kurangnya literatur.

b. Potensi

Karena merupakan penerapan tema baru pada objek rancangan, menjadikannya memiliki nilai lebih di banding objek sejenis yang pernah ada sebelumnya.

6. Pembenturan Lokasi Dan Tema

a. Permasalahan

Objek rancangan akan sangat berbeda dengan lingkungan di sekitarnya, karena mayoritas bangunan yang ada bertema Arsitektur Modern. Ini menjadikan keseragaman dan kesatuan visual kawasan menjadi berkurang.

b. Potensi

Karena perbedaan tema yang sangat mencolok antara objek rancangan dengan lingkungan di sekitarnya, menjadikannya sebuah tantangan sekaligus potensi untuk dapat menyatukannya dengan lingkungan di sekitarnya tanpa harus mengurangi karakter dan ciri khasnya.



BATASAN

1. Cakupan Objek

Arsitektur merupakan disiplin ilmu yang sangat luas cakupannya, sehingga untuk mengaplikasikan tema Arsitektur Dekonstruksi ke dalam objek Showroom Mobil Honda perlu adanya batasan yang di maksudkan untuk lebih memfokuskan lingkup pembahasannya, sehingga dapat mempermudah proses analisa dan penyelesaian permasalahan.

Oleh Karena itu proses perencanaan objek ini hanya di fokuskan pada bentuk dan tampilan Showroom Mobil Honda serta ruang luarnya yang memperhatikan karakter tapak dan lingkungannya dengan menerapkan tema Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi dengan konsepnya The Mediated "Metropolitan" Shock sebagai koreksi terhadap Arsitektur Modern yang seperti sudah menjadi image dari sebuah Showroom Mobil.

2. Cakupan Pelayanan

Karena begitu banyaknya jenis pelayanan yang ada dalam sebuah Showroom Mobil, maka dalam perencanaan objek rancangan ini hanya di fokuskan pada distribusi penjualan dan perawatan saja.

3. Cakupan Masa

Agar objek rancangan tetap sesuai dengan masanya, maka waktu eksistensinya di batasi sekitar 25 tahun ke depan atau pada tahun 2034, mengingat perubahan sebuah zaman selalu terjadi mengikuti dengan perkembangannya.

4. Cakupan Lokasi

Cakupan lokasi objek rancangan hanya di batasi di sepanjang jalan Terusan Dieng, karena di situ memang diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan Dieng dan sekitarnya.

5. Cakupan Tema

ANAJAM
AONOH
MOAWOHE
WOCHMOTS



Karena begitu banyaknya tokoh Arsitektur Dekonstruksi, maka tema objek rancangan hanya mengambil teori dari salah satu penganut aliran konsep Dekonstruksi Derrida, yaitu Bernard Tshcumi dengan memfokuskan pada salah satu dari tujuh konsep perencanaannya, yaitu konsep The Mediated "Metropolitan" Shock, di mana konsep tersebut berusaha untuk memunculkan sebuah tipologi dan gaya baru pada sebuah kota serta mendobrak kemonotonan dengan berusaha menciptakan sebuah "monster" yang di anggap dapat merubah konteks sosial dan juga menyertakan kota sebagai salah satu hal yang bisa di padukan dalam satu konsep.

ANAJAM
R0N0H
MO0AW0H2
W00YMO4S



The University of Chicago Press
50 East Erie Street
Chicago, Illinois 60611
U.S.A. and Canada
The Edinburgh Building
Shaftesbury Road
Cambridge CB2 2RU
United Kingdom
The Edinburgh Building
100 Brook Hill Drive
Princeton, New Jersey 08540
U.S.A. and Canada
The Edinburgh Building
100 Brook Hill Drive
Princeton, New Jersey 08540
U.S.A. and Canada
The Edinburgh Building
100 Brook Hill Drive
Princeton, New Jersey 08540
U.S.A. and Canada



1988
1989

BAB II

KAJIAN OBJEK

II. 1 PENGERTIAN SHOWROOM

Secara Arsitektural Showroom terdiri dari 2 suku kata, yaitu show dan room yang mempunyai pengertian ruang pameran atau ruang pajangan. Jadi Showroom adalah suatu wadah fisik yang menjadi pusat kegiatan pemasaran, perbaikan, pemodifikasian, serta penyediaan suku cadang dan aksesoris.

Kamus besar bahasa Indonesia, cetakan 3, halaman 331.

LINGKUP KEGIATAN

a. kegiatan primer

menyediakan tempat untuk pelayanan penjualan mobil baru dan bekas, pembelian mobil bekas, perawatan dan perbaikan body mobil, serta penyediaan suku cadang dan aksesoris.

b. kegiatan manajemen

kegiatan yang merupakan perangkat lunak dari pelayanan, yaitu dalam lingkup administrasi dan personalia.

GAMBARAN AKTIVITAS

a. ruang pameran / showroom

Pameran yang bersifat informal (pameran mesin – mesin generasi terbaru sebagai ajang keunggulan teknologi).

Pameran yang bersifat promosi (pameran untuk mengenalkan seni terbaru dengan maksud agar konsumen tertarik membelinya).

Pameran yang bersifat hobi (pameran yang menampilkan hasil dari rombakan atau modifikasi kreasi dari para konsumen).

b. ruang kerja staff

Ruang kepala kantor.

Ruang kerja karyawan di bidang administrasi.

c. bengkel perawatan

Pencucian mobil.

Pemasangan kaca film.



- Pemolesan body mobil.
- Pembersihan interior mobil.
- d. bengkel perbaikan**
 - Service mesin berat, ringan, dan penggantian olie.
 - Service non mesin (perbaikan mobil dan pengecatan).
- e. Spare part (suku cadang)**
- f. aksesoris**
 - Aksesoris audio (sound system).
 - Aksesoris non audio (variasi fisik mobil).
- g. fasilitas penunjang**

PENGELOMPOKAN RUANG

- a. fasilitas perdagangan**
 - Show room,.
 - Kafe.
 - Toko aksesoris.
 - Spare part.
- b. fasilitas servis**
 - Test drive.
 - Tempat servis mobil.
 - Tempat cuci dan salon mobil.
- c. fasilitas pengelola**
 - Kantor pengelola.
 - Kantor administrasi.
 - Kantor keamanan.
 - Kantor teknisi / kontroler.
- d. fasilitas informasi**
 - Ruang informasi audio visual.
 - Ruang informasi dengan computer.
- e. fasilitas rekreatif**
 - Pameran modifikasi.



Time-Saver Standards For Building Types

Pusat Penyalur Mobil

Lokasi

Lokasi yang ideal adalah luas, bertingkat, dan berbentuk persegi empat yang terletak di sudut jalan utama. Jika bagian interior harus digunakan, di perlukan bagian depan yang luas untuk tujuan pajangan (gambar 1) dan kedalaman yang cukup untuk perluasan di masa mendatang. Sementara dalam beberapa kasus di daerah pinggiran kota boleh menyediakan lokasi penyalur yang ideal, di area metropolitan dengan pembatasan ruang mungkin saja diperlukan untuk merencanakan pada peningkatan perkembangannya, dengan menambahkan tingkatan untuk penyajian fasilitas, untuk membebaskan pertumbuhan.

Alokasi Ruang

Lokasi yang terpilih perlu berisi ruang yang cukup di gunakan untuk menyediakan sebuah bangunan yang memadai dan keperluan area bagian luar. biasanya, alokasi ruangnya kira-kira 60 persen area luar dan 40 persen di dalam atau di bawah area atap. Ruang dalam sebuah penyalur biasanya dibagi ke dalam empat area utama yang kira-kira seperti yang ditunjukkan pada tabel 1.

Tabel 1 (Proporsi Ruang Dalam)

area dalam	total persen ruang dalam
bagian pelayanan	70
bagian suku cadang	14
Ruang pameran	11
Kantor Administrasi	5

gambar pada tabel 1 merupakan dasar rata-rata, dan oleh karena itu tidak akan sama persis pada semua kasus. Sedikit revisi di dalam alokasi ruang harus disiapkan dalam area bagian pelayanan untuk penyalur yang melakukan sebuah layanan bisnis yang besar.

Distribusi yang merata pada ruang luar biasanya mempertimbangkan dengan seksama kebutuhan untuk pajangan mobil (gambar 2), jasa parkir, gudang penyimpanan mobil baru, dan parkir karyawan. Alokasi Ruang di antara empat area tersebut bervariasi menurut volume penjualan di dalam penyediaan perencanaan yang potensial pada penyalur. Secara umum, dua kali sebanyak ruang yang dibagikan untuk pelayanan parkir sebagai parkir karyawan, dan penggunaan pajangan mobil secara kasar memerlukan dua kali lebih ruang yang diperlukan untuk gudang penyimpanan mobil baru.

Analisa Ruang

ilustrasi tata ruang bangunan (gambar 3) telah disiapkan sebagai sebuah contoh, sama dengan rekomendasi untuk desain bangunan sebuah penyalur yang konvensional (lihat juga tabel 2).

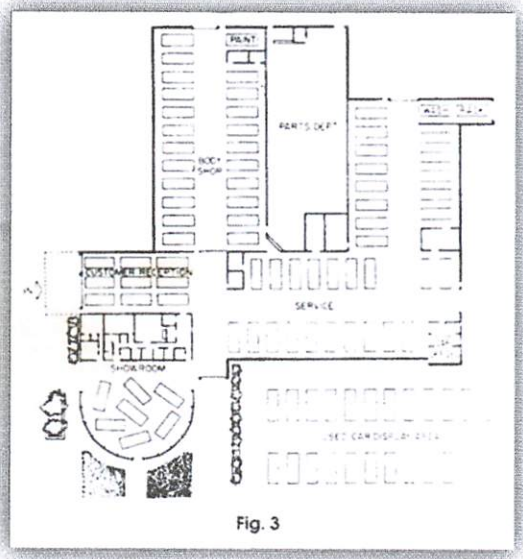


Fig. 3

	kaki persegi
Total area bangunan	46,200
Ruang pameran dan kantor administratif bagian suku cadang	7,200
bagian pelayanan	6,500
Jumlah pelayanan area servis	32,500
	66

ANAJAM
 ANONH
 MOAWOHS
 WOOYMOHS

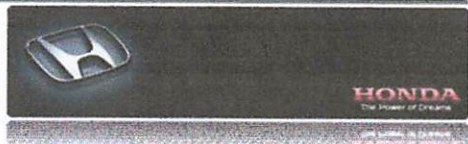


Table 2 Minimum space recommendations

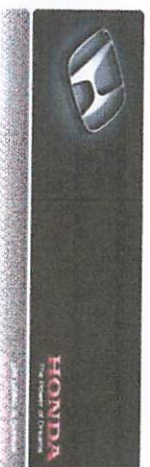
Space Guide Total Building & Lot	Building Area						Lot Area—Parking and Storage														
	Planning Potential	Crisis Building	Total Lot	Total Building and Lot	Suggested Reception Stalls	Productive Service Stalls	Service Area*	Parts Area	Suggested Display Units	Showroom & Office Area	Units	Area	Unit	Area	Unit	Area	Unit	Area	Unit	Area	% of Actual Lot Requirements
5	21	3,225	3,130	3,190	1	4	2,000	1,300	1	750	8	750*	7	1,280	7	860	7	750	7	750	306
20	34	3,220	12,640	16,340	1	1	3,300	1,200	1	1,000	14	4,840	7	2,740	6	1,500	5	540	5	540	546
31	15	8,600	12,770	19,310	1	6	4,000	1,400	1	1,500	18	6,460	8	2,560	9	2,880	9	2,520	5	540	546
76	100	7,600	18,600	24,460	2	2	4,000	1,600	2	1,500	18	5,760	10	2,880	13	4,160	13	3,150	8	800	800
107	125	9,200	18,990	27,160	2	10	5,000	1,700	2	2,000	22	7,260	11	3,700	16	5,120	16	4,000	9	900	900
151	115	9,900	22,490	31,160	2	11	5,500	1,800	2	2,000	24	7,660	12	3,840	19	6,000	19	4,700	11	1,100	1,100
176	200	11,000	28,020	39,020	2	12	6,000	1,900	2	2,000	26	8,200	13	4,160	21	6,500	21	5,100	12	1,200	1,200
201	225	11,700	30,900	42,600	2	14	7,000	2,000	3	2,500	28	8,960	14	4,480	24	8,000	24	5,700	13	1,300	1,300
226	250	13,400	34,730	48,130	3	16	8,000	2,100	3	3,000	31	10,240	16	5,120	27	9,600	28	7,000	15	1,500	1,500
251	275	14,100	38,660	50,960	3	17	8,500	2,200	3	3,000	32	10,740	17	5,440	34	10,840	34	8,500	16	1,600	1,600
276	300	14,800	42,590	55,640	3	18	9,000	2,300	3	3,000	36	11,520	18	5,760	38	12,160	38	9,500	17	1,700	1,700
301	300	17,300	47,540	64,840	4	4	10,500	3,300	3	3,500	42	13,440	21	6,720	44	14,800	44	11,000	22	2,200	2,200
401	400	18,300	53,000	72,300	4	22	11,000	3,400	3	4,000	48	14,720	23	7,360	50	16,000	50	12,500	25	2,500	2,500
451	500	20,300	58,120	78,620	4	22	12,500	4,400	4	4,000	50	16,000	23	8,000	56	17,600	56	14,300	26	2,600	2,600
501	500	22,300	63,680	88,280	5	28	14,500	5,000	4	4,500	56	19,520	28	9,760	63	20,160	63	17,500	31	3,100	3,100
551	500	25,400	72,590	97,990	5	28	15,500	5,600	4	4,500	62	19,840	31	9,920	69	22,800	69	22,800	33	3,300	3,300
601	600	27,800	79,190	108,990	6	34	17,500	6,200	4	5,000	64	21,160	34	10,880	71	24,000	71	24,000	35	3,500	3,500
651	700	31,100	92,000	123,100	7	39	19,500	6,800	4	5,500	74	23,840	38	12,480	84	28,160	84	28,160	41	4,100	4,100
701	750	33,500	98,600	132,100	7	47	21,000	7,000	4	6,000	84	26,840	42	14,000	100	30,000	100	30,000	46	4,600	4,600
751	800	35,400	105,200	140,600	8	51	23,500	7,800	5	6,500	90	28,200	48	14,400	108	32,400	108	32,400	50	5,000	5,000
800	800	37,800	111,800	149,600	8	48	24,000	8,200	5	6,000	102	31,520	53	16,800	113	36,160	113	36,160	55	5,500	5,500
851	900	39,700	118,070	158,770	9	51	25,500	8,200	5	6,000	102	31,520	53	16,800	113	36,160	113	36,160	55	5,500	5,500
901	900	41,100	124,710	165,810	9	53	26,500	8,200	5	6,000	112	33,120	57	18,400	119	38,800	119	38,800	59	5,900	5,900
951	1000	43,500	131,110	174,610	10	56	28,000	9,200	5	6,500	112	33,120	57	18,400	119	38,800	119	38,800	59	5,900	5,900
1001	1100	44,800	141,040	185,840	10	56	29,000	9,800	6	7,000	116	35,160	58	19,840	126	41,160	126	41,160	62	6,200	6,200
1051	1200	46,100	151,500	198,600	10	63	30,700	9,800	6	7,000	126	37,540	61	19,520	142	42,160	142	42,160	65	6,500	6,500
1101	1300	48,400	161,960	209,460	11	63	31,500	10,200	6	7,500	136	40,120	63	20,160	153	44,160	153	44,160	68	6,800	6,800
1201	1400	50,700	172,160	220,560	11	67	32,500	10,500	6	8,000	146	42,160	65	20,800	164	46,160	164	46,160	72	7,200	7,200
1401	1500	53,000	182,000	232,000	12	72	33,500	10,800	7	8,000	154	44,160	67	21,440	176	48,160	176	48,160	76	7,600	7,600
1601	1700	55,600	200,000	244,000	12	72	36,000	10,800	7	8,500	164	46,160	72	22,400	188	50,160	188	50,160	80	8,000	8,000
1701	1800	56,800	208,200	261,180	12	74	36,000	11,400	7	8,500	164	46,160	72	22,400	188	50,160	188	50,160	80	8,000	8,000
1801	1900	58,100	216,100	277,800	13	76	38,000	11,700	7	9,000	174	48,160	76	23,400	200	52,160	200	52,160	84	8,400	8,400
1901	2000	61,000	229,340	290,340	13	79	38,000	12,300	7	9,500	184	48,160	79	24,400	212	54,160	212	54,160	88	8,800	8,800
2001	2100	62,500	239,170	301,670	14	81	40,500	12,300	8	9,500	184	48,160	79	24,400	212	54,160	212	54,160	88	8,800	8,800
2101	2200	64,800	248,420	312,820	14	81	41,500	12,300	8	9,500	184	48,160	79	24,400	212	54,160	212	54,160	88	8,800	8,800
2201	2300	65,700	258,090	323,790	14	83	42,500	13,300	8	10,000	194	50,160	83	25,400	224	56,160	224	56,160	92	9,200	9,200
2301	2400	68,070	267,760	336,280	15	86	44,000	14,000	8	10,500	204	52,160	86	26,400	236	58,160	236	58,160	96	9,600	9,600
2401	2500	71,000	277,810	348,810	15	90	46,000	14,000	8	10,500	204	52,160	86	26,400	236	58,160	236	58,160	96	9,600	9,600
2501	2700	74,000	298,800	370,800	16	92	48,000	16,000	9	10,500	214	54,160	89	27,400	248	60,160	248	60,160	100	10,000	10,000
2701	2800	76,500	307,300	383,800	16	94	47,000	16,000	9	11,000	214	54,160	89	27,400	248	60,160	248	60,160	100	10,000	10,000
2801	2900	78,000	318,800	394,800	17	97	48,500	17,000	9	11,000	214	54,160	89	27,400	248	60,160	248	60,160	100	10,000	10,000
2901	3000	79,500	329,310	405,810	17	99	49,500	17,000	9	11,000	214	54,160	89	27,400	248	60,160	248	60,160	100	10,000	10,000
3001	3100	81,000	339,810	416,810	17	101	50,500	18,000	9	11,000	214	54,160	89	27,400	248	60,160	248	60,160	100	10,000	10,000

*Does not include reception staff area
**For landscaping building setback and entrance drives
***As required

Potensi Perencanaan

potensi perencanaan sebuah penyalur adalah potensi penjualan mobil baru pertahun yang layak di harapkan, yang ditempatkan dengan fasilitas yang cukup, dan manajemen dan personil yang efektif, diharapkan untuk menjual secara menguntungkan di atas siklus bisnis. Potensi perencanaan adalah suatu ukuran potensi penjualan, berdasar pada pasar kelompok mahal yang nyata di dalam area tanggung jawab penjualan penyalur dan, demikian, tidaklah perlu suatu ukuran masa lampau atau kemampuan penyalur menjual unit eceran yang diharapkan.

SAHAJAM
FRONT
MOBILITY
SOLUTIONS



Itu melawan terhadap gambaran perencanaan pemandu ruang yang direkomendasikan.

Ruang Pamer

Ruang pameran Mobil baru melakukan fungsi sebuah perdagangan dan pengiklanan untuk keseluruhan penyalur. Bagian luar harus dirancang, ditata, dan tersinari sehingga lingkungan akan menonjol dengan segera dalam suatu cara yang menarik seperti halnya mengidentifikasi bisnis cepat dan jadi mengundang ke pelanggan yang potensial. Itu menghadirkan gambaran fisik dasar dari penyalur ketika pertama muncul kepada pelanggan, pengaruhnya tidak hanya pada penilaian asli fasilitasnya sebagai tempat bisnis tetapi juga kesan yang berkesinambungan. Itu menggunakan sesuatu yang tak terduga tetapi tekanan tertentu pada pemilik hubungan.

penempatan ruang pameran

Ruang pameran harus ditempatkan pada jarak penglihatan tanpa halangan yang akan siap menarik perhatian orang-orang yang melaluinya (gambar 4). Itu perlu penyajian pada suatu pandangan yang menarik dan memberi kesan pada mobil baru yang dipajang. Jika lokasi bangunan terletak di sudut, ruang pameran harus pada sudut yang menghadap jalan kedua-duanya untuk jarak penglihatan yang maksimum pada bagian dalamnya. Pada bagian dalam ruang pameran harus diproyeksikan di bagian depan fasilitas utama untuk peningkatan jarak penglihatan dan waktu ekspose. Selalu menyediakan jarak penglihatan pelanggan yang maksimum.

ANAJAM
AONOH
MOAWOHE
WOBYMOTS



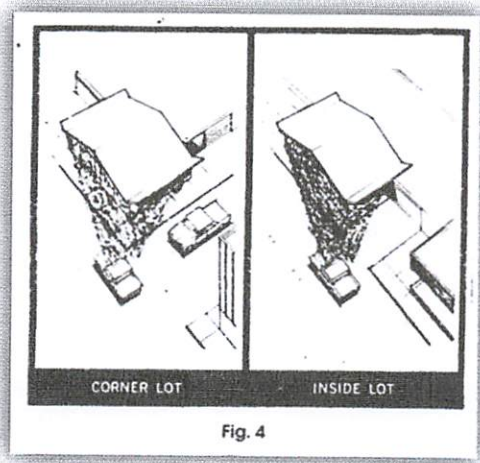


Fig. 4

Penambahan pajangan unit yang baru, jika diinginkan, dapat disajikan di luar ruang pameran di bawah sebuah kanopi atau perluasan atap, bersebelahan ke area pelayanan resepsi pelanggan atau melalui penggunaan pemandangan area pameran teras belakang. Jenis area pameran unit baru ini secara relatif murah untuk penyediaan dan bisa sangat efektif.

Panduan Ruang yang minimum untuk di dalam pajangan ruang pameran adalah 500 kaki persegi per unit. Meninggalkan sedikitnya 5 kaki ruang terbuka di sekitar masing-masing mobil. Ini akan mengijinkan ruang sedemikian rupa sehingga pelanggan boleh berjalan mengelilingi dan membuka penutup, pintu, dan bebas kolom. Mengijinkan sebanyak ruang ekstra sebisa mungkin di sekitar pajangan, sehingga pelanggan dapat mundur dan mendapatkan pandangan yang baik ke mobil dari semua sudut.

Kantor

Kebanyakan penyalur mempunyai pilihan mereka sendiri untuk penempatan kantornya (gambar 5). Pada umumnya, kantor sebuah manajer bagian harus ditempatkan dekat dengan aktivitas bagiannya (tabel 3).

Pertimbangan tambahan harus diberikan pada area berikut: ruang tunggu, kamar kecil, gudang bawah tanah, ruang data dan arsip, ruang

peralatan telepon. Ukuran dari ruang ini harus sesuai dengan kebutuhan individu. Jika penjualan keliling mesin dipertimbangkan, masukkan kedalam area pelayanan yang dekat dengan ruang tunggu.

Kantor Umum

Kantor umum harus di dalam lokasi pusat, menyenangkan untuk operasi semua bagian, dengan pencahayaan yang cukup, pemanasan, dan pendingin untuk produktifitas yang maksimum (gambar 6).

Tabel 3 (Rata-Rata Ukuran Kantor)

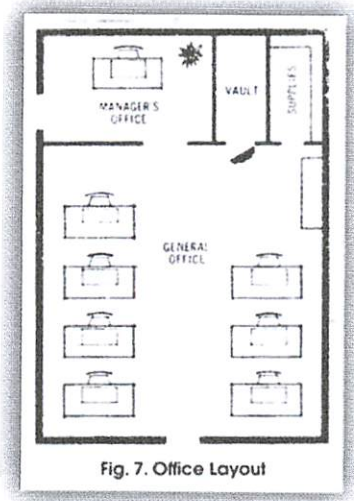
	ukuran rata-rata, kaki	area, kaki persegi
Penyalur	12 sampai 15	180
Direktur	12 sampai 15	180
Manajer penjualan	10 sampai 12	120
Manajer hubungan pemilik	10 sampai 12	120
Manajer truk	8 sampai 10	80
Manajer mobil yang digunakan	8 sampai 10	80
Kantor penutup penjualan	8 sampai 8	64
ruang pria dan wanita	8 sampai 8	64
Ruang rapat	20 kaki persegi per orang	
Kantor umum	100 kaki persegi + (60 kaki persegi x jumlah karyawan kantor)	

Ukuran kantor umum ditentukan oleh banyaknya karyawan dan jumlah peralatan kantor. Ruang yang cukup harus disediakan untuk gudang penyimpanan berkas, perlengkapan kantor, dan literatur promosi.

Gudang Bawah Tanah

Sebuah gudang bawah tanah ditengah kantor umum adalah biasa untuk gudang penyimpanan dokumen berharga. Jika ruang ini tidak

memungkinkan perlu selalu disediakan untuk peralatan kebakaran untuk melindungi arsip penting (gambar 7).



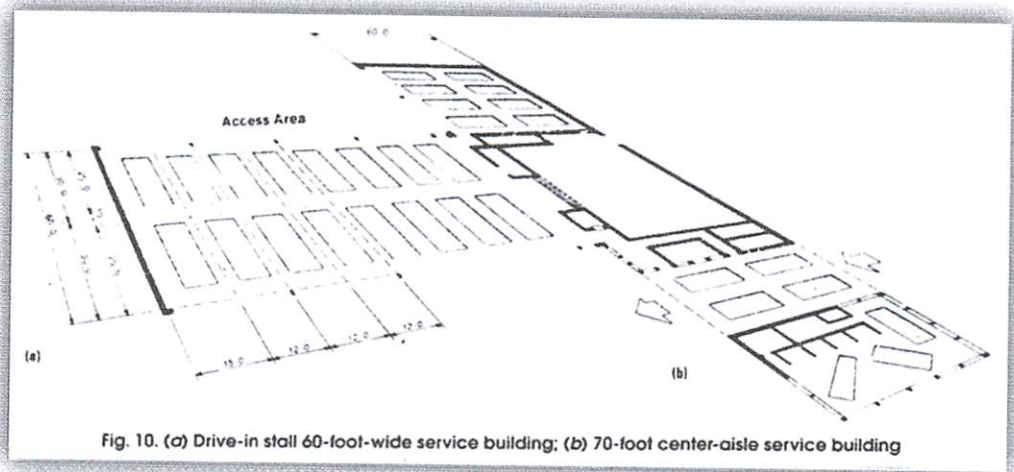
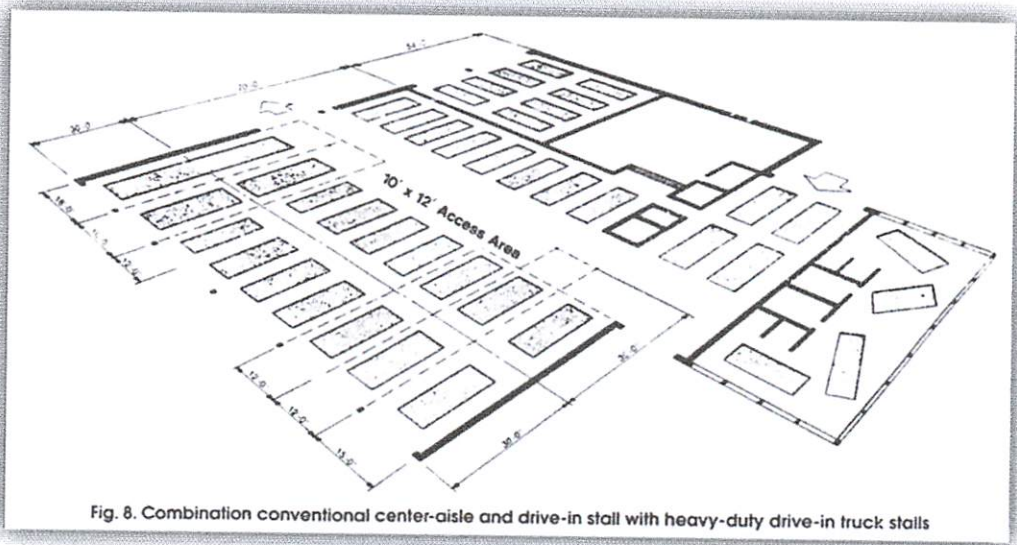
Bagian Pelayanan

Sama halnya dengan kapasitas adalah kunci untuk profitabilitas, keseluruhan organisasi dan penampilan menentukan efisiensi pengoperasian dan pendekatan penjualan bagian pelayanan. Penyalur harus menciptakan suatu lingkungan pelayanan yang seimbang yang melayani kebutuhan pelanggan seperti halnya pemilik penyalur. Bagian pelayanan adalah sebuah "ruang penjualan" untuk pelayanan dan harus diperlakukan seperti itu.

Dasar Pertimbangan

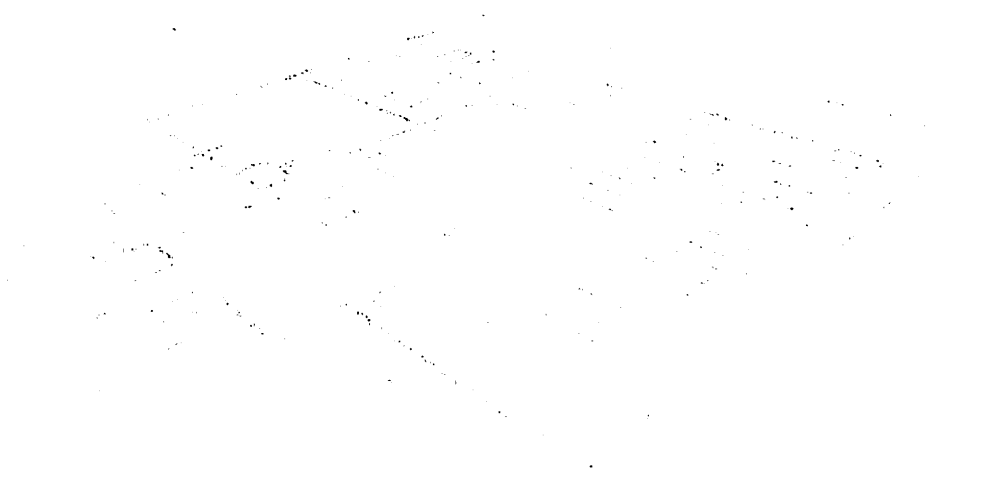
berikut adalah corak yang harus dipertimbangkan unsur-unsur pokok di dalam lingkungan pelayanan: yang dicakup, area resepsi keluar dari cuaca, tanda yang diposisikan dengan baik yang menerangkan aliran lalu lintas, menara pelayanan yang menyediakan kendali visual, termasuk pandangan yang melalui pelayanan pintu masuk dan ke dalam jalan dan di atas area resepsi dan ke dalam area pekerjaan, ruang santai pelanggan dan kasir pada satu lokasi, akses yang menyenangkan ke ruang santai tanpa kebutuhan untuk melalui bagian pelayanan untuk menemukannya, pintu masuk yang lebar dan jalan setapak keluar, dan

melengkapi area tidak penuh sesak dengan ruang yang cukup untuk kenyamanan pelanggan.



tipe bangunan yang ditunjukkan pada gambar 8 sampai 10 memerlukan 120 kaki persegi per area servis untuk area akses, yang mengakibatkan rata-rata 420 kaki persegi per area servis (area pekerjaan plus area akses). Rata-rata dari tambahan 80 kaki persegi per area servis diperlukan untuk area lain yang menyangkut bidang jasa tak produktif seperti kamar perkakas, ruang loker, kantor manajer pelayanan, dan area kegunaan lainnya. Ini mengakibatkan rata-rata kebutuhan area per

... ..
... ..

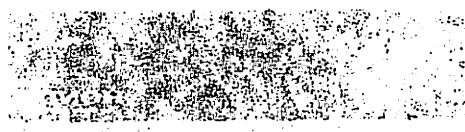


... ..



... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..



... ..
... ..

area servis untuk 70 kaki konvensional (di dalam dimensi) tipe koridor pusat bangunan 500 kaki persegi per area servis.

Kebutuhan ruang dan area servis departemen pelayanan ditentukan oleh bisnis yang diharapkan. Bagaimanapun, ukuran dan bentuk persil dan bangunan kadang-kadang akan mendikte bagian pelayanan tata ruang umum dan pengaturan. Untuk efisiensi terbaik, bangunan pelayanan dengan lebar 70 sampai 72 kaki yang diusulkan. itu cukup lebar untuk dua baris mobil dan sebuah koridor, lebar 70 kaki adalah pertimbangan sebuah kemutlakan yang minimum.

Lebar 80 kaki direkomendasikan jika penyalur mengkhususkan pada pelayanan truk dan tidak ingin sebuah bangunan dengan area servis langsung masuk. Lebar yang direkomendasikan untuk lebar sebuah bangunan dengan baris tunggal langsung masuk ke area servis adalah 30 kaki untuk mobil penumpang dan minimum 35 kaki untuk truk. Lebar yang direkomendasikan untuk bangunan dengan dua baris langsung masuk ke area servis adalah 60 kaki untuk mobil penumpang dan 70 kaki jika di gunakan eksklusif untuk truk. Lebar yang direkomendasikan untuk bangunan dengan area servis dua baris, sebuah koridor, dan perluasan 30 kaki pada satu sisi, dengan langsung masuk ke area servis, adalah 100 kaki. Lebar yang direkomendasikan untuk bangunan dengan area servis dua baris, sebuah koridor, dan perluasan 30 kaki pada masing-masing sisi, dengan langsung masuk ke area servis, adalah 130 kaki.

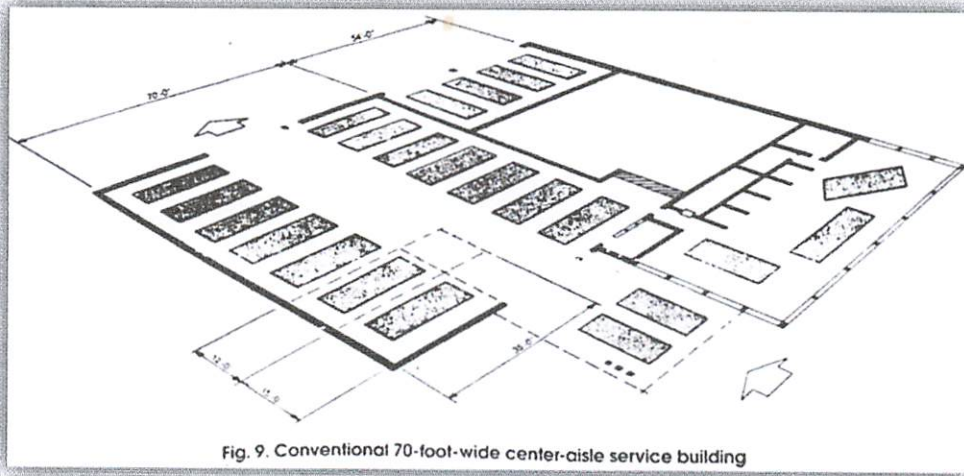


Fig. 9. Conventional 70-foot-wide center-aisle service building

Resepsi Pelanggan

Area Resepsi harus langsung di dalam pelayanan pintu masuk, di tata, pencahayaan yang baik, dan di lengkapi untuk menciptakan kemungkinan kesan terbaik dan suasana penjualan.

Yang betul-betul direkomendasikan area resepsi pelanggan itu dipindahkan dari area pelayanan produktif. Konsep ini mempunyai keuntungan sebagai berikut:

- a. memelihara kendaraan ke luar dari area produktif sampai siap untuk dikerjakan.
- b. di luar (kanopi) area resepsi dapat dipertimbangkan, yang mana lebih murah dibanding di dalam area atap.
- c. Pelanggan menyukai sesuatu yang bersih, suasana tenang sampai kebisingan yang normal, kotor, dan area toko yang penuh sesak.

area resepsi yang lurus langsung adalah lebih baik dan lebih berguna untuk melayani penjualan. Kendali Lalu lintas juga jauh lebih efisien, dengan kemacetan dan manuver mobil terbatas pada jumlah kecil.

Jika surat ijin iklim lokal, di luar mencakup area resepsi boleh diinginkan sebagai pembangun ekonomi. Area resepsi luar dapat dirancang untuk melengkapi penarik sebuah bangunan arsitektur.

Ruang Tunggu Pelanggan

Sebuah area tunggu khusus harus disediakan untuk pelanggan yang menunggu untuk pelayanan perbaikan pada mobil mereka. Kursi yang nyaman, meja, TV, dan sebuah telepon publik adalah yang diinginkan. Beberapa penyalur menyediakan sebuah area tunggu di dalam ruang pameran. Bagaimanapun, sebuah ruang yang terpisah, dekat dengan area resepsi pelanggan dan kasir, adalah yang diinginkan. Ukuran ruang akan ditentukan oleh potensi bisnis.

Pintu

Pelayanan pintu masuk untuk area resepsi pelanggan lebarnya harus 16 kaki dan tingginya 12 kaki. Sebuah pintu lalu lintas dua jalan harus mempunyai lebar minimum 24 kaki. Lebar pintu membuat itu lebih mudah untuk memindahkan mobil ke dalam area servis yang baru saja di dalam pelayanan pintu masuk. Layanan pintu keluar tunggal lebarnya harus 14 kaki dan tingginya 12 kaki.

Layanan Menara Pengendali

Layanan menara pengendali perlu memiliki ruang yang cukup untuk operasi yang efisien dan peralatan yang di perlukan untuk mengendalikan dan menjadwalkan layanan tersebut.

Area Pelengkap

Meja tulis pelengkap menambahkan sebuah sentuhan profesional pada fungsi layanan penjualan. Itu diinginkan untuk memiliki meja tulis yang di tempatkan pada sisi pengemudi mobil yang memasuki area resepsi.

Arus Lalu Lintas

Tata ruang bagian pelayanan harus direncanakan sedemikian rupa sehingga surat ijin pintu masuk dan pintu keluar arus lalu lintas searah. Arus lalu lintas harus kombinasi dari pola koordinasi koridor penyalur dengan pergerakan lalu lintas pada jalan publik dan lorong sempit.

Pengaturan area servis untuk memperoleh suatu pola lalu lintas yang efisien adalah salah satu faktor yang paling kritis di dalam perencanaan suatu bagian pelayanan yang efisien.

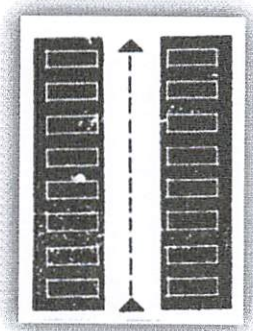
Pengaturan Aera Servis

Pengaturan area servis yang produktif tergantung pada ukuran operasi, jumlah teknisi khusus, dan pilihan si penyalur. Bagaimanapun, di sini adalah beberapa pokok untuk mengingatkannya:

- a. Penempatan lokasi pintu masuk dan pintu keluar.
- b. Akses yang mudah ke layanan area servis dengan cepat dari area resepsi pelanggan.
- c. konter suku cadang untuk pemberian minyak pelumas dan layanan area servis yang cepat.
- d. Separasi body shop.
- e. Efisiensi ruang koridor yang maksimum lewat layanan koridor satu akses yang melayani dua baris area servis yang produktif (gambar 11).

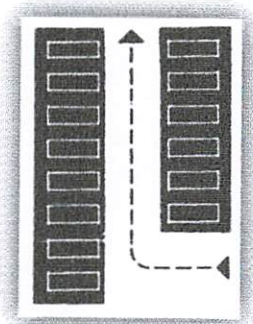
Pola-I

Seperti yang ditunjukkan pada ilustrasi, sebuah pola-I yang sederhana adalah yang paling efisien. Ini akan bekerja pada kebanyakan penyalur jika lokasi mengizinkan pengaturan seperti itu. Bagaimanapun, itu tidak bisa dipertimbangkan sebuah "penyembuh semua". Jika banyaknya area servis yang diperlukan mengakibatkan sesuatu yang berlebihan pada keseluruhan panjang, itu membuat kesulitan pada pengawasan dan menempatkan banyak area servis untuk mengendalikan dari bagian suku cadang.



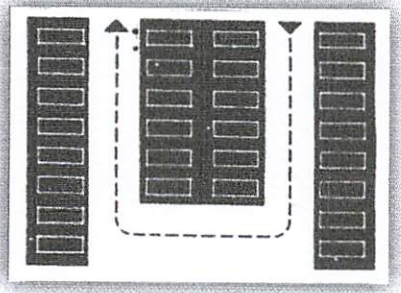
Pola-L

Pola-L adalah pengatur koridor dan area servis kedua yang paling efisien. Itu secara normal digunakan dalam kejadian itu jika lalu lintas lurus langsung tidak memungkinkan. Catatan: itu diperlukan untuk mengorbankan dua area servis dalam rangka mengakomodasi salah satu dari pintu masuk.



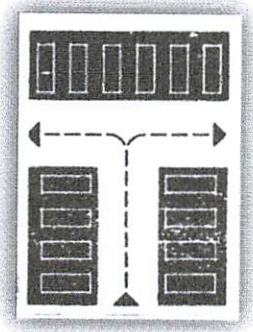
Pola-U

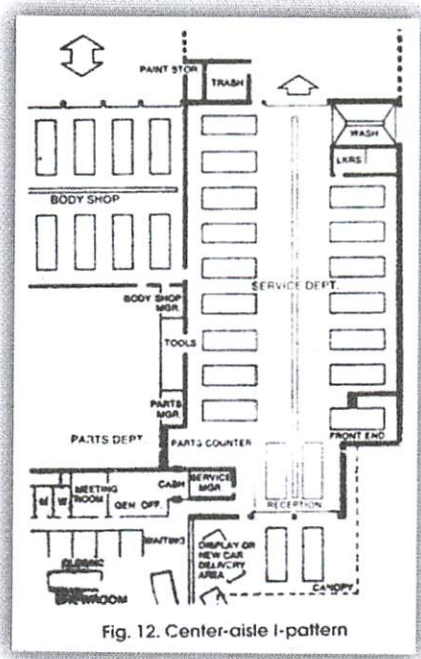
Pola-U digunakan pada operasi pelayanan besar atau jika tidak ada pengaturan lain yang diizinkan karena adanya struktur yang berdekatan atau jalan publik. U cenderung untuk memusatkan pelayanan lalu lintas untuk kendali yang lebih efisien dan aksesibilitas untuk mendukung bagian.



Pola-T

Pola-T mengijjinkan jumlah area servis yang sama seperti pola-L. Bagaimanapun, itu tidaklah diusulkan melebihi pola-L karena itu membuat pergerakan mobil menjadi sulit ke dalam kedua area servis akhir masing-masing dekat pintu keluar. Pola area servis dan koridor ini adalah bermanfaat dalam keadaan jika pintu keluar di dalam dinding belakang adalah tidak memungkinkan dan penempatan dari suatu lorong membuat dua sisi jalan keluar lebih praktis.



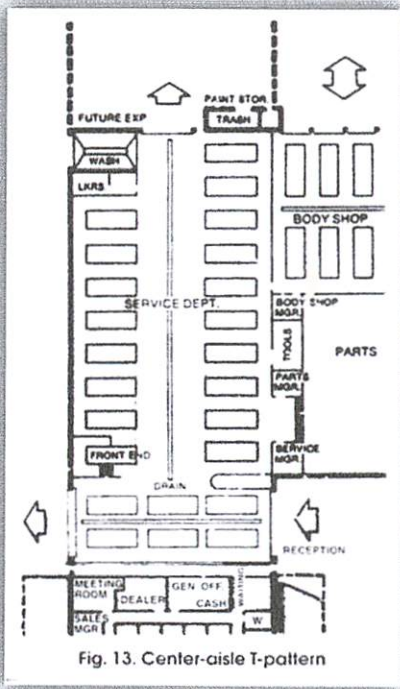


Standard pola lebar 70 kaki yang di tunjukkan pada gambar 12 menyediakan penggunaan yang paling efisien mencakup ruang pelayanan ketika sebuah koridor diperlukan. Panjang dan sempit, itu akan bekerja dengan baik pada operasi ukuran kecil dan menengah. Dengan hanya dua pintu utama, biaya pemanasan menjadi rendah: dan jika tanah adalah perluasan besar hanya sesuatu yang menambahkan tanpa kebutuhan akan pekerjaan struktural utama.

Bagaimanapun, jika banyaknya area servis yang diperlukan mengakibatkan suatu keseluruhan panjang yang berlebihan, itu membuat pengawasan menjadi sulit dan menempatkan banyak orang pada area servis untuk mengedalikan dari bagian suku cadang.

Fasilitas pelayanan dengan persentase yang tinggi dari pelanggan yang "cepat masuk-cepat keluar" di temukan pada pola-T yang efisien. Pesan yang melengkapi area tidak bertentangan dengan area arus lalu lintas area servis yang produktif. Mobil dapat dipindahkan secara langsung ke dalam area servis atau bebas memilih, lurus lansung ke area pelayanan parkir yang memastikan arus lalu lintas searah. Pembersihan lebar

jengkal adalah 70 kaki. Seperti pola-I, perluasannya relatif sederhana (gambar 13).

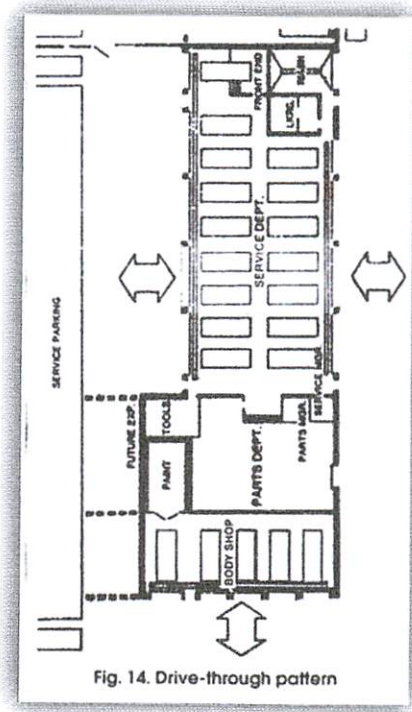


Dengan pintu pada satu sisi, diusulkan lebar bangunan tersebut harus 30 kaki. Dengan pintu pada kedua sisi lebar yang direkomendasikan adalah 60 kaki. Area servis langsung masuk menyediakan jumlah area servis yang maksimum dalam area lantai yang minimum dan itu sangat hemat untuk di bangun. Walaupun bangunan ini menempati lebih sedikit ruang dibanding bangunan dengan lebar 70 kaki, itu memerlukan lebih banyak ruang pada bagian layanan pengarah dan pintu masuk ke bangunan tersebut. Bangunan dengan lebar 60 kaki adalah ideal untuk melayani truk karena masing-masing area servis truk dapat mengakomodasi bus yang paling besar atau traktor kereta gandeng. Sering kombinasi dari bangunan dengan lebar 70 kaki dengan perluasan 30 kaki pada satu atau kedua sisinya dapat digunakan dengan sangat menguntungkan. Jengkal terbesar pada balok atap dapat menjadi 70 kaki karena kolom yang di perlukan tidak bertentangan. Ini menciptakan sebuah baris ganda pada area servis pada sisi masing-masing dari pusat koridor. Mobil yang di dalam perluasan 30 kaki masuk dan keluar melalui pintu

ANAJAM
 ANOH
 MOAWOHS
 WOOHMOHS



pada sisi bangunan tersebut. Di sinilah area servis ganda dapat digunakan untuk menservis bus atau traktor kereta gandeng dan, jika ada rak cuci ganda, itu dapat digunakan untuk mencuci kendaraan yang besar tersebut (gambar 14).



Dimensi Area Servis

Lebar area servis berdasarkan dari "lebar mobil" di tambah ruang kerja pada sisi masing-masing kendaraan. Lebar total bervariasi dari 10 kaki sampai 14 kaki menurut fungsi area servis tersebut (tabel 4).

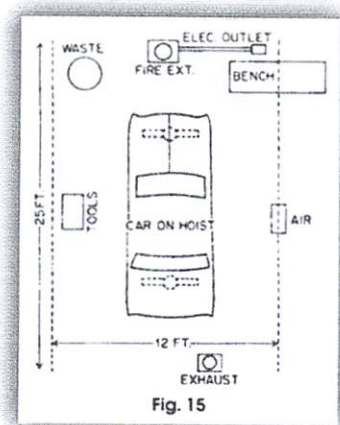
Kapan saja sebuah area servis berada setelah sebuah dinding, tambahkan 2 kaki pada lebarnya. Bangunan lokal atau kode api menggantikan rekomendasi ini jika bertentangan.

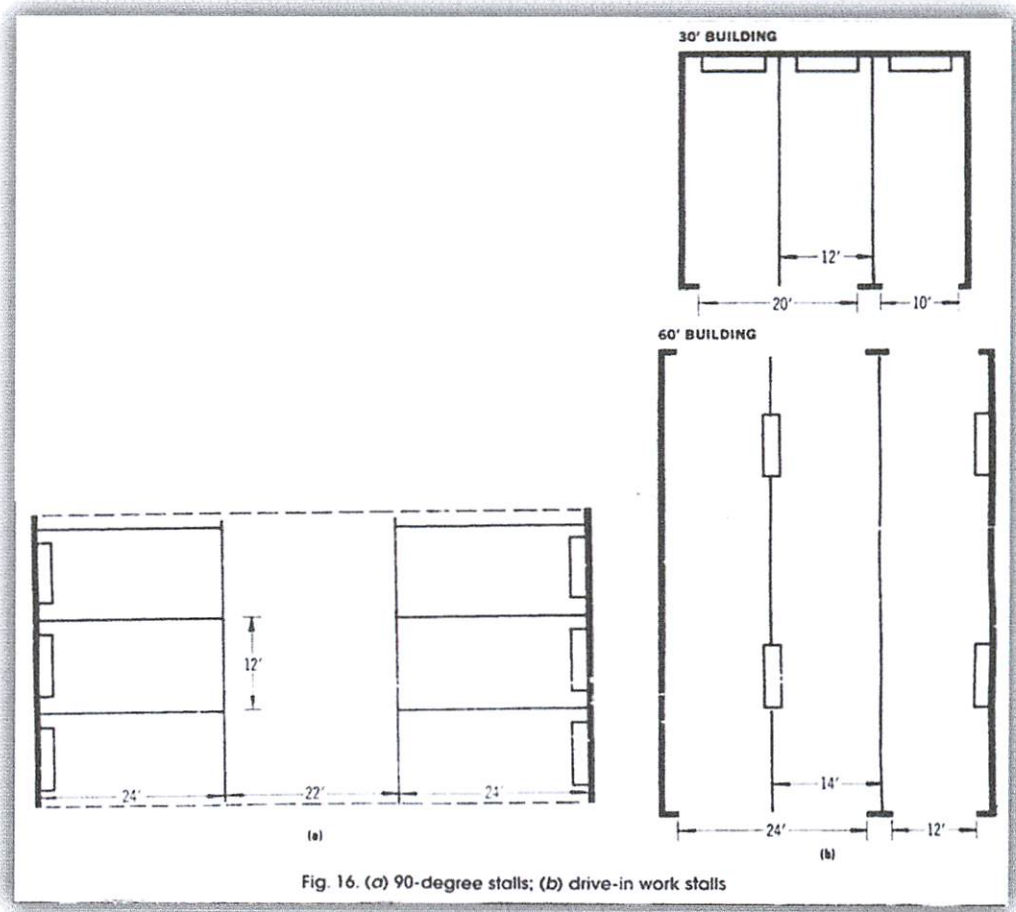
Tabel 4 dimensi area servis

fungsi area servis	lebar, kaki	panjang, kaki
Resepsi pelanggan (koridor)	14	25
Pemberian minyak pelumas (Perlengkapan aliran bagian atas)	12	24
Perbaikan mekanis	12	24
Keadaan mobil baru	12	24
Penyemiran dan pelat logam	12	24
Pengecatan	14	26
Rak cuci	14	25
Parkir	10	20

Pelayanan Area Servis

Tujuan umum pelayanan area servis lebarnya harus 12 kaki. Pada situasi khusus, lebar 11 kaki mungkin bisa diterima, tetapi hanya ketika kebutuhan struktural atau pembatasan tanah memaksakan kebutuhan tersebut. Pada bangunan dengan area servis langsung masuk, lebar 12 kaki adalah wajib, karena ketiadaan sebuah koridor berarti minimnya berjalan keliling dan daerah kerja. Gambar 15 menunjukkan penempatan dan dimensi umum untuk peralatan.





Jika beban kerja ringan dan ruangan diatas harga sebenarnya, sebuah stasiun area servis tunggal boleh jadi sesuai. Pada tata ruang yang diusulkan (gambar 17), pengujian rem dilaksanakan di jalan. Kelurusan roda, di depan pengungkit atau area dongkrak, dan pengujian lampu besar dan pengarah disajikan melalui pengaturan yang seksama dalam jalan tunggal. Ini bisa jadi yang manapun dari sebuah pengarah langsung atau sistem kemudi ke dalam dan kembali ke luar.

Area tes keselamatan mengemudi ke dalam dan kembali ke luar bisa dirancang di sekitar depan dan belakang ruang bawah yang ada. Kelurusan roda dan di bawah pemeriksaan kendaraan adalah buatan dalam satu jalan dan inspeksi visual, pengujian rem, dan tes lampu besar. Tata ruang yang diusulkan mungkin bisa direalisasikan oleh penampungan peralatan yang ada (gambar 18).

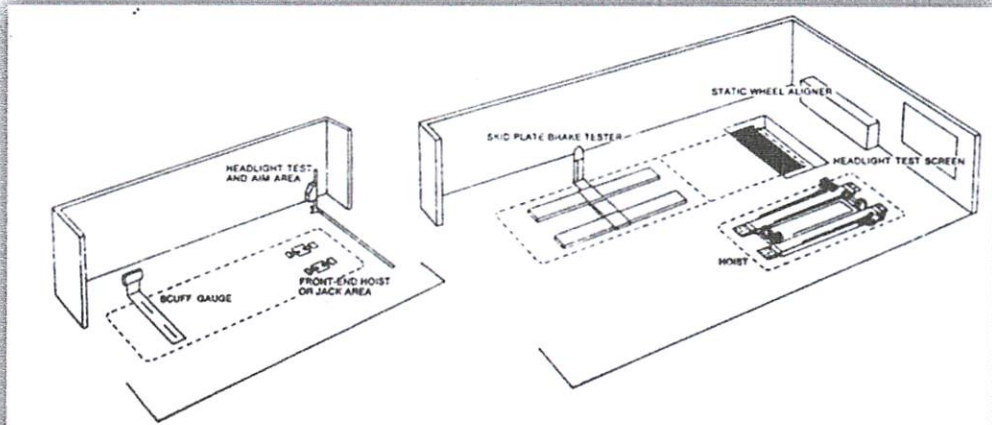


Fig. 17. Single-bay safety inspection station

Fig. 18. Two-bay safety inspection station

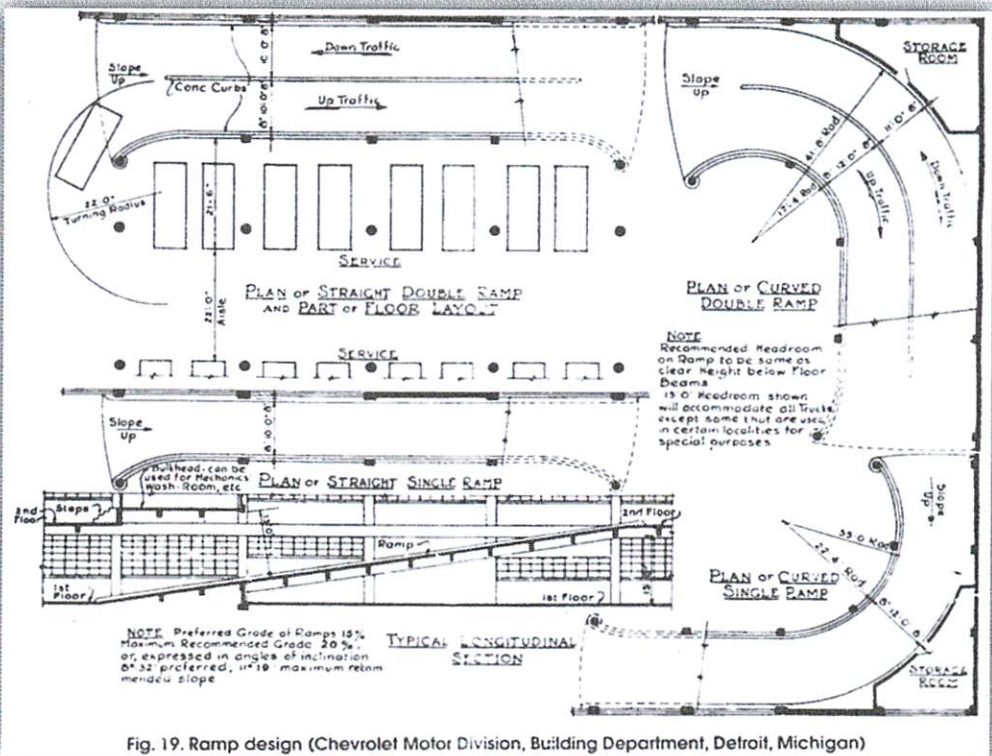


Fig. 19. Ramp design (Chevrolet Motor Division, Building Department, Detroit, Michigan)

ANAJAM
 ANOHT
 MOORWOHT2
 WOODMOHTS





STAIR
RAMP
WOODS
WOODS

PER CENT GRADE	
10%	11% 12% 13% 14% 15% 16% 17% 18% 19% 20%
RISE IN INCHES PER FOOT OF RUN	
1.20	1.32 1.44 1.56 1.68 1.80 1.92 2.04 2.16 2.28 2.40
ANGLE OF INCLINATION - A	
3°43'	6°17' 6°51' 7°24' 7°58' 8°32' 9°6' 9°39' 10°12' 10°45' 11°19'
LENGTH OF RAMP - L	
FLOOR HEIGHT - F	
8'-0"	80'-0" 72'-9" 66'-8" 61'-7" 57'-2" 53'-4" 50'-0" 47'-0" 44'-5" 42'-1" 40'-0"
9'-0"	90'-0" 81'-10" 75'-0" 69'-3" 64'-4" 60'-0" 56'-3" 52'-11" 50'-0" 47'-4" 45'-0"
10'-0"	100'-0" 91'-0" 83'-4" 76'-11" 71'-5" 66'-8" 62'-6" 58'-10" 55'-7" 52'-7" 50'-0"
11'-0"	110'-0" 100'-0" 91'-8" 84'-7" 78'-7" 73'-4" 68'-9" 64'-8" 61'-1" 57'-10" 55'-0"
12'-0"	120'-0" 109'-1" 100'-0" 92'-4" 85'-9" 80'-0" 75'-0" 70'-7" 66'-8" 63'-2" 60'-0"
13'-0"	130'-0" 118'-2" 108'-4" 100'-0" 92'-10" 86'-8" 81'-3" 76'-8" 72'-2" 68'-5" 65'-0"
14'-0"	140'-0" 127'-3" 116'-8" 107'-2" 100'-0" 93'-4" 87'-6" 82'-8" 77'-8" 73'-8" 70'-0"
15'-0"	150'-0" 136'-5" 125'-0" 115'-5" 107'-2" 100'-0" 93'-9" 88'-3" 83'-4" 78'-11" 75'-0"
16'-0"	160'-0" 145'-8" 133'-4" 123'-0" 114'-4" 106'-8" 100'-0" 94'-2" 88'-10" 84'-2" 80'-0"
17'-0"	170'-0" 154'-7" 141'-8" 130'-9" 121'-8" 113'-4" 106'-3" 100'-0" 94'-5" 89'-5" 85'-0"
18'-0"	180'-0" 163'-8" 150'-0" 138'-5" 128'-7" 120'-0" 112'-6" 108'-11" 100'-0" 94'-8" 90'-0"
19'-0"	190'-0" 172'-10" 158'-4" 146'-2" 135'-9" 126'-8" 118'-9" 111'-10" 108'-7" 100'-0" 95'-0"
20'-0"	200'-0" 182'-0" 168'-8" 155-10" 142-10" 133-4" 125-0" 117-8" 111-1" 105-3" 100-0"
LENGTH OF RAMP WELL - WS	
HEAD	
8'-0"	96'-11" 87'-1" 79'-10" 73'-8" 68'-4" 64'-2" 60'-2" 56'-8" 53'-8" 50'-10" 48'-8"
9'-0"	106'-0" 96'-3" 88'-3" 81'-5" 75'-6" 70'-11" 66'-6" 62'-8" 59'-4" 56'-4" 53'-0"
10'-0"	116'-1" 105'-5" 96'-8" 88'-2" 82'-9" 77'-8" 72'-10" 68'-8" 65'-0" 61'-8" 58'-8"
11'-0"	126'-3" 114'-7" 105'-1" 96'-11" 89'-11" 84'-5" 79'-2" 74'-5" 70'-8" 66'-10" 63'-10"
12'-0"	136'-4" 123'-9" 113'-6" 104'-8" 97'-2" 91'-2" 85'-8" 80'-4" 76'-4" 72'-2" 68'-11"
13'-0"	146'-5" 133'-0" 121'-10" 112'-5" 104'-4" 98'-0" 91'-10" 86'-4" 82'-0" 77'-8" 74'-0"
LENGTH OF RAMP WELL - WI	
HEAD	
8'-0"	85'-1" 77'-3" 70'-9" 65'-9" 61'-0" 56'-11" 53'-4" 50'-1" 47'-7" 45'-0" 43'-0"
9'-0"	95'-2" 86'-6" 79'-2" 73'-7" 68'-3" 63'-8" 59'-8" 55'-1" 52'-3" 50'-4" 48'-1"
10'-0"	105'-3" 95'-7" 87'-7" 81'-5" 75'-6" 70'-5" 66'-0" 62'-0" 58'-11" 54'-8" 52'-2"
11'-0"	115'-4" 104'-9" 95'-10" 89'-3" 82'-9" 77'-2" 72'-4" 68'-0" 64'-3" 61'-0" 58'-3"
12'-0"	125'-5" 113'-11" 104'-5" 97'-1" 90'-0" 83'-11" 78'-8" 73'-11" 69'-2" 65'-5" 62'-5"
13'-0"	135'-7" 123'-1" 112'-10" 104'-11" 97'-3" 90'-8" 85'-0" 79'-11" 75'-10" 71'-9" 68'-6"



All New Honda Jazz



All New Honda Jazz tampil dengan desain yang stylish dan sporty. Perpaduan kap mesin yang tajam, headlight berukuran besar yang memanjang, desain Trapezoid Bumper dan Sporty Grill Hexagon (segi enam), dan Full Aero Kit membuat mobil ini lebih bergaya, sekaligus membantu meningkatkan aerodinamika dari All New Honda Jazz. Desain pintu bagasi berbentuk V memberikan tampilan yang lebih bergaya sekaligus memberikan kemudahan akses barang ke dalam bagasi. Fender belakang dengan bentuk yang melebar menegaskan kesan stabil pada All New Honda Jazz. Sementara lampu belakang dengan desain 3 dimensi dan high mount stop lamp memberikan sentuhan mewah sekaligus meningkatkan keamanan berkendara.

Dalam segi interior, All New Honda Jazz dirancang untuk memberikan kelapangan kabin yang maksimal, sekaligus utilitas tinggi dan keamanan bagi pengemudi dan penumpang. Mulai dari kaca depan yang memberikan visibilitas lebih luas, stereoscopic meter cluster dengan iluminasi yang mendukung fokus saat berkendara, hingga pengaturan panel-panel yang lebih dekat dengan pengemudi, dirancang agar pengemudi dapat berkendara dengan lebih aman dan nyaman.

desain lampu lebih besar dan hampir mendekati pilar A. gril dan ruang udara di

ALL NEW
HONDA
JAZZ



bawah gril yang sangat lebar. Kemudian kaca kecil di pilar A lebih besar.

Pada bagian belakang, seperti pintu bagasi berbentuk huruf V dipadu dengan desain lampu belakang yang tiga dimensi, menambah manis tampilan. High Mount lamp memberi sentuhan mewah dan juga meningkatkan keamanan berkendara. Kesan sporty dan stylish terasa kental dengan fender belakang dirancang lebar.

Ketika melihat interior, kaca depan memberikan visibilitas lebih luas. Panel-panel di tempatkan dekat dengan pengendara agar merasa nyaman saat mengemudi. Konsentrasi saat mengemudi terjaga berkat Paddle Shift seperti F1. Jadi, ketika menaikkan atau menurunkan gigi persneling, tangan tetap berada di roda kemudi.

Sementara, untuk panel dan material dashboard disebutkan, All New Honda Jazz menggunakan bahan plastik yang lebih berkualitas, dengan panel-panel yang memudahkan pengemudi untuk memantau operasional mobil. Pada bagian eksterior, meski tak terlalu tampak perubahan mencolok, Jazz memakai windscreen yang lebih panjang, yakni 120mm. Lalu, bagian *clever triangular windows* (bidang kaca segitiga pada pintu depan) menjadi lebih lebar besar. Hal itu terpengaruh panjangnya windscreen dibanding versi sebelumnya. Model ini sekaligus memungkinkan pengendara mendapatkan ruang pandang yang lebih luas.

sisi eksteriornya. Bonnet yang landai diadopsi dari F1, memberi banyak keuntungan pada daerah sekitarnya. Hambatan angin (CD) lebih bagus dari model sebelumnya. Desain kaca depan yang luas mengoptimalkan visibilitas pengemudi. Ditambah rancangan kaca kecil di pilar A yang besar, tak cuma mempercantik tampilan samping, juga membantu pengemudi bisa mendeteksi jarak di sebelah kanan.

Penampilan sisi samping, guratan garis-garis yang dinamis mengesankan All New Jazz itu sporty dan menyiratkan sedan yang cepat. Bentuk kaca kecil belakang (di pilar C) yang lebih besar dari model sebelumnya, tampak menyatu dengan kaca kecil yang di pilar A.

ANAJAM
RONDH
MOORWOHE
WOODMOTS





Jazz 1.5 M / T



Harga (Rp./US) 127,5 juta rupiah

Type Mobil City Car

Description

Overall Length	mm	3830
Overall Width	mm	1693
Overall Height	mm	1525
Wheelbase	mm	2450
Front Tread	mm	1456
Rear Tread	mm	1446
Ground Clearance	mm	n/a
Kerb Weight	kg	1045
Max. Speed	km/h	n/a
Min. Turning Radius	m	4,7

Model SOHC, 4 cylinder inline, 8 valves i-DSI
(Intelligent Dual Sequential Ignition)

Bore x Stroke	mm x mm	73 x 89,4
Displacement	cc	1497
Max. Torque	kgm/rpm	13,1 / 2700
Max. Power	PS/rpm	87 / 5500

Fuel System PGM-FI (Programmed Fuel Injection)

Fuel tank capacity ltr n/a

ANAJAM
RONOH
MOORWOHE
WOORMOHS





Honda Civic 1.8i 16V 5-door hatchback

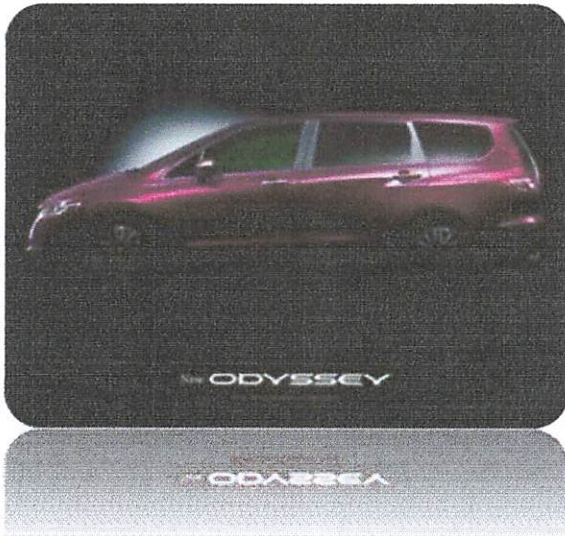
Type	Model	City	Car
Overall Length	mm	4530	
Overall Width	mm	1793	
Overall Height	mm	1525	
Wheelbase	mm	2450	
Front Tread	mm	1458	
Rear Tread	mm	1446	
Ground Clearance	mm	143	
Kerb Weight	kg	1048	
Max Speed	km/h	173	
Min. Turning Radius	m	4.3	
Model	Honda Civic 1.8i 16V 5-door hatchback		
(Intelligent Dual Sequential Ignition)			
Bore x Stroke	mm x mm	73 x 80.4	
Displacement	cc	1497	
Max Torque	kgm/cm	13.1 @ 2700	
Max Power	PS/kW	37 / 2500	
Fuel System	PGM-FI (Prog. Multi Point Fuel Injection)		
Fuel tank capacity	lit	47	



GRAND
HONDA
MOTOR



Honda Odyssey



Kendaraan MPV dengan 7 tempat duduk ini memakai platform Honda Accord. Dari sisi samping, desainnya hampir tidak beda jauh dengan Odyssey generasi ketiga. Hanya lebih rendah dan interior lebih lega serta atap agak rendah.

Pada bagian depan, rancangan gril lebih besar dengan warna silver (seperti pada Golf Mk5 R32) yang pada bagian bawahnya terdapat rongga udara. Persisnya lebih mirip dengan Honda FCX Clarity.

ANAJAM
R0N04
MO0AW042
W00YMO4S



Harga (Rp./US) 196 juta rupiah

Type Mobil MPV

Description

Overall Length	mm	4550
Overall Width	mm	1695
Overall Height	mm	1590
Wheelbase	mm	2720
Front Tread	mm	1470
Rear Tread	mm	1470
Ground Clearance	mm	n/a
Kerb Weight	kg	n/a

Max. Speed km/h n/a

Min. Turning Radius m 5,5

Model VTEC, 4 silinder, segaris, 16 katup

Bore x stroke mm x mm 75,0 x 94,4

Displacement cc 1668

Max. Torque kgm/rpm 15,8 / 4800

Max. Power PS/rpm 130 / 6300

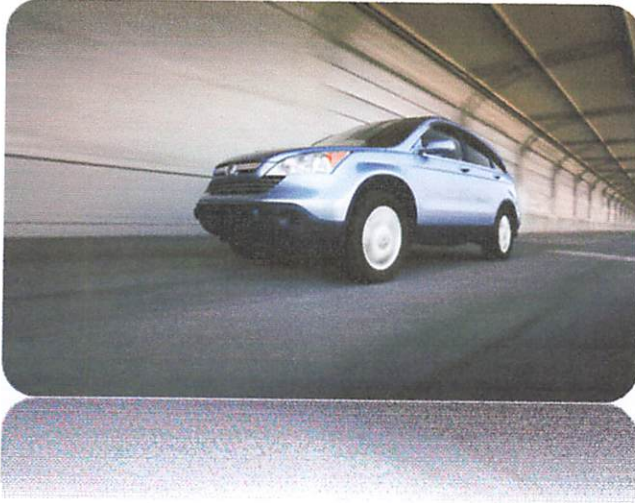
Fuel System PGM-FI (Programmed Fuel Injection)

Fuel Tank Capacity ltr 55

ANAJAM
 ANONH
 MOORWOHE
 WOODMOHS



Honda CR-V



Tampilan eksterior CR-V terlihat agak radikal yang terkesan konservatif tapi elegan atau sporty and agresif, karena masih ada kesamaan dengan gaya lama tapi garis-garis bodinya lebih tegas. Bodi monokok CR-V baru jauh lebih rigid untuk meminimalkan NVH (noise, vibration and harshness). Komponen struktur sub rangka depan, titik-titik sambungan suspensi, dudukan sokbreker depan, dan pilar A-B-C-D turut diperkuat.

Bodi baru menghasilkan interior lebih luas bagi ruang kaki, kepala, dan pundak penumpang. Honda juga merancang ulang jok belakang dengan 60:40 split, sehingga mudah diatur sesuai kebutuhan; di-recline sandaran punggungnya hingga 45o dan dilipat setengah atau penuh. Ciri khas CR-V terletak pada posisi penempatan tuas transmisi otomatis yang berada di samping rumah kemudi. Sementara tuas rem tangan ada di panel dasbor tengah dekat kompartemen audio dan tombol AC.

CR-V merupakan mobil bermesin canggih dengan performa tinggi, transmisi otomatis yang halus, utilitas interior, dan kenyamanan sekelas sedan, dengan kata lain merupakan gabungan sebuah sedan nyaman kelas menengah dengan keserbagunaan dan daya jelajah SUV.

SAJAM
RONG
MOORWOT
WOORWOT



New CR-V 2.0 4X2 Manual



Harga (Rp./US) 238,8 juta rupiah

Type Mobil SUV

Description

Overall Length	mm	4535
Overall Width	mm	1780
Overall Height	mm	1710
Wheelbase	mm	2620
Front Tread	mm	1535
Rear Tread	mm	1540
Ground Clearance	mm	n/a
Kerb Weight	kg	1459

Max. Speed km/h n/a

Min. Turning Radius m 5,2

Model i-VTEC, 4 silinder, segaris, DOHC 16 katup

Bore x stroke mm x mm 86,0 x 86,0

Displacement cc 1998

Max. torque kgm/rpm 19,0 / 4000

Max. power PS/rpm 150 / 6500

Fuel system PGM-FI (Programmed fuel injection)

Fuel tank capacity ltr 50

ANJAM
RONG
MODA WOH2
WOOHMOHS



Honda Accord 2009



Honda Accord dengan tipe Coupe yang membidik pasar keluarga ini didesain dengan teknologi canggih serta performa yang tinggi dan sangat efisien.

Kemewahan yang disuguhkan mobil ini adalah perubahan di bagian depan yang dilengkapi dengan gril serta aksesoris krom dan garis horisontal rendah. Penambahan lampu depan dengan fog lamp juga menambah daya tarik Honda Accord menjadi lebih mewah. Perpaduan antara kemewahan dan sport serta harga yang relatif lebih murah dibanding mobil Eropa sekelasnya menjadikan Accord dapat bertahan di segmen premium.

Honda Accord 2009 telah dilengkapi dengan berbagai fitur standar seperti standard electronic stability control, standard side curtain airbags dan memakai rangka the Advanced Compatibility Engineering™ (ACE®). Teknologi canggih juga sudah diterapkan pada mobil ini seperti the Honda Satellite-Linked Navigation1 System™ with Voice Activation, Bluetooth® HandsFreeLink® and XM® Satellite Radio2.

ANAJAM
R0N0H
MOORWOH2
W00HMOH5





All New Accord VTi DOHC i-VTEC 2.4 M / T



Harga (Rp./US) 301,7 juta rupiah

Type Mobil Sedan

Description

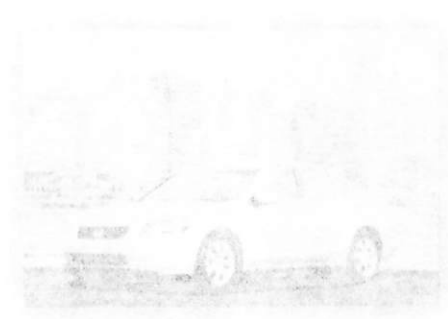
Overall Length	mm	4830
Overall Width	mm	1820
Overall Height	mm	1455
Wheelbase	mm	2740
Front Tread	mm	1555
Rear Tread	mm	1555
Ground Clearance	mm	n/a
Kerb Weight	kg	n/a

Max. Speed	km/h	n/a
Min. Turning Radius	m	5,9

Model	4 cylinder DOHC i-VTEC 16 valves inline	
Bore x Stroke	mm x mm	87,0 x 99.0
Displacement	cc	2354
Max. Torque	kgm/rpm	22.2 / 4500
Max. Power	PS/rpm	160 / 5500
Fuel System	PGM-FI (Programmed Fuel Injection)	
Fuel Tank Capacity	ltr	6

ANAJAM
RONDH
MOORWOT2
WOOYMOHS





Harga (Rp) : 301.7 juta (termasuk pajak)

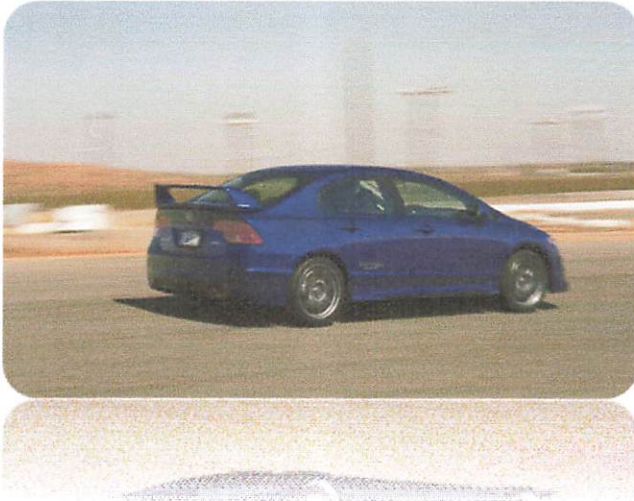
Type Mobil		Sedan	
Overall Length	mm	4830	
Overall Width	mm	1820	
Overall Height	mm	1458	
Wheelbase	mm	2740	
Front Tread	mm	1555	
Rear Tread	mm	1555	
Ground Clearance	mm	175	
Kerb Weight	kg	1150	
Max Speed	km/h	175	
Min Turning Radius	m	5.9	

Model		4 cylinder DOHC i-VTEC 16 valves inline	
Bore x Stroke	mm x mm	81.0 x 99.0	
Displacement	cc	2354	
Max Torque	kgm/rpm	22.2 / 4500	
Max Power	PS/rpm	160 / 5500	
Fuel System		PGM-FI (Programmed Fuel Injection)	
Fuel Tank Capacity	lit	60	



HONDA
 HONDA MOTOR CO., LTD.
 TOKYO, JAPAN

Honda All New Civic



Dengan desain yang minimalis dan tetap mengedepankan estetika dari sebuah kendaraan, Honda All New Civic siap menghadapi tantangan. Sedikit perubahan yang dilakukan oleh Honda sebagai pengembangan dari Honda Civic Tahun 2006 dan Honda Civic Type R Tahun 2008, membuat lonjakan inovasi dibagian eksterior dan interior yang membuatnya tampil mewah penuh kenyamanan.

Perubahan pada desain eksterior berada pada bagian bumper, lampu, serta filter dan pengendalian gigi secara manual pada bagian interior menjadikan Honda All New Civic sebagai salah satu mobil yang layak dijadikan pilihan bagi masyarakat yang tetap menginginkan mobil yang dinamis dan elegan.

Desain yang dilakukan oleh pakar otomotif Honda yaitu dibagian depan meliputi desain grill depan yang hexagonal dengan bentuk seperti honeycomb, serta bagian bumper baru yang mengedepankan unsure sporty dari mobil tersebut. Sedangkan dibagian lampu bagian depan Honda All New Civic menggunakan Smoke Chromb Headlight, dan dibagian lampu belakang menggunakan type New Hexagonal Stop Lamp.



Civic VTI-S Manual (21st Century)



Harga (Rp./US) 251.2 juta rupiah

Type Mobil Sedan

Description

Overall Length	mm	4435
Overall Width	mm	1715
Overall Height	mm	1440
Wheelbase	mm	2620
Front Tread	mm	1470
Rear Tread	mm	1470
Ground Clearance	mm	n/a
Kerb Weight	kg	n/a

Max. Speed	km/h	n/a
Min. Turning Radius	m	5,4

Model	VTEC 4 silinder, segaris 16 katup	
Bore x Stroke	mm x mm	75 x 94,4
Displacement	cc	1668
Max. Torque	kgm/rpm	15,8 / 4800
Max. Power	PS/rpm	130 / 6300
Fuel System	PGM-FI (Programmed Fuel Injection)	
Fuel Tank Capacity	ltr	45

ANAJAM
R0NOH
MOORWOH2
WOORMOH5



1. Spesifikasi Teknis



Harga (Rp/12) 251.2 juta rupiah

Type Mobil Sedan

Parameter	Unit	Value
Overall Length	mm	4435
Overall Width	mm	1715
Overall Height	mm	1440
Wheelbase	mm	2620
Front Tread	mm	1470
Rear Tread	mm	1470
Ground Clearance	mm	n/a
Kerb Weight	kg	n/a
Max Speed	km/h	n/a
Min. Turning Radius	m	5.4

Model VTEC 4 silinder, segaris 16 katup

Bore x Stroke mm x mm 75 x 94.4

Displacement cc 1868

Max. Torque kgm/rpm 15.8 / 4800

Max. Power PS/rpm 150 / 5300

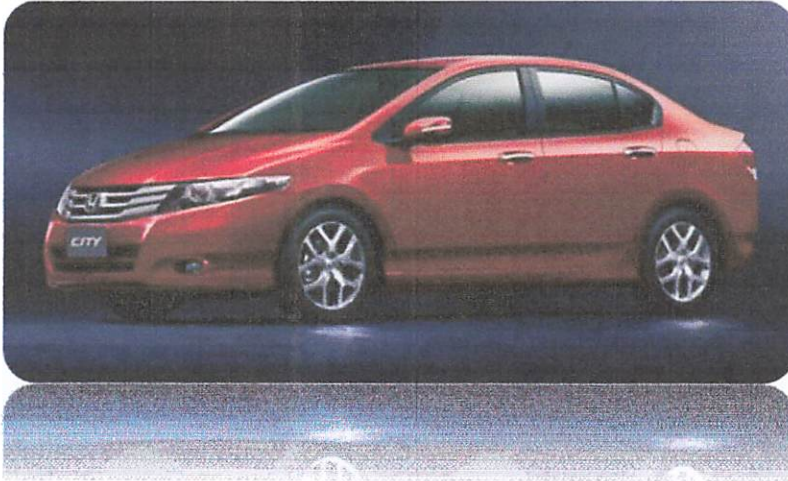
Fuel System PGM-FI (Programmed Fuel Injection)

Fuel Tank Capacity liter 45



HONDA
HONDA MOTOR CO., LTD.

Honda All-New City



Penampilan desain All-New City disebut *Arrowshot Form* atau bentuk gerakan panah. Karena itulah bentuk dan penampilannya lebih dinamis.

Meski begitu, bagian depan atau muka sedan ini tetap landai dan membentuk garis miring sampai ke atap. Sedangkan bagian belakang atau tutup bagasi menjadi lebih pendek dan tinggi.

Ciri khas yang mencolok adalah bagian depan dengan bentuk hexagonal plus gril berwarna silver. Bumper depan, ukurannya lebih besar dengan lekukan bundar.

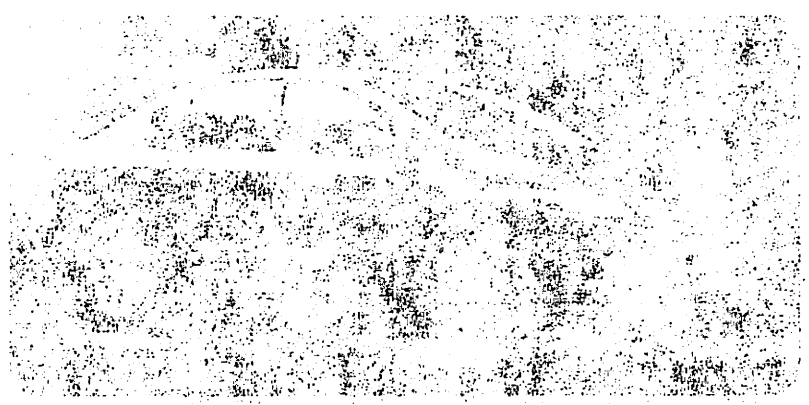
Lampu belakang dirancang dengan bentuk pentagonal 3 dimensi dan menggunakan dwi warna, merah (di atas) dan putih (di bawah). Sedangkan di samping, kaca spion luar, dilengkapi dengan lampu sein putih.

Honda menyebut interior baru All-New City ini dengan *Cozy Lounge*. Alasannya, kabin City terbaru ini makin lega dan paling besar di kelasnya.

Penampilan sedan ini lebih gagah karena desain gril dan bumpernya dinamis. Bahkan bila diteliti lebih cermat, desain bagian depan sudah mengadopsi gril, bumper dan lampu mobil konsep Honda yang akan dipamerkan pada Paris Motor Show bulan depan, yaitu Honda Insight (hibrida), CR-Z (sport hibrida) dan FCX Clarity (hidrogen).

ANJAM
AONOH
MOORWOH2
WOORWOH5





The following information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose. The information is being provided to you in confidence and should be kept confidential. It is not to be disseminated to any other person without the express written consent of the [redacted] Office of the [redacted].

This information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose. The information is being provided to you in confidence and should be kept confidential. It is not to be disseminated to any other person without the express written consent of the [redacted] Office of the [redacted].

The following information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose. The information is being provided to you in confidence and should be kept confidential. It is not to be disseminated to any other person without the express written consent of the [redacted] Office of the [redacted].

This information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose. The information is being provided to you in confidence and should be kept confidential. It is not to be disseminated to any other person without the express written consent of the [redacted] Office of the [redacted].



The following information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose. The information is being provided to you in confidence and should be kept confidential. It is not to be disseminated to any other person without the express written consent of the [redacted] Office of the [redacted].

Dari depan desainnya lebih dinamis dengan gril krom berjenjang. Garis-garis gril terintegrasi dengan lampu depan membentuk busur panah. Bumper depan, berdimensi lebih besar memberikan kesan lebih bertenaga.

Samping, desainnya Seluruh kaca samping atau pintu, di depan dan belakang, bagian atas melandai atau parabolik. Memberikan kesan lebih dinamis dan aerodinamika.

Di belakang, Lampunya terdiri dari dua segmen, merah dan putih. Bagasi belakang lebih pendek, seperti Hyundai Avega.

Jok menggunakan warna hitam. Begitu juga dengan dashboard. Perpaduan ornamen atau aksetuansi pada All-New City memberi kesan lebih eksklusif dan mewah. Hal ini dilakukan Honda dengan menambahkan unsur krom pada bagian tengah dashboard dan tempat tombol power window di pintu.

Dari segi penampilan, All-New City makin gaya dan sporty. Grilnya mirip dengan FCX Clarity yang menggunakan bahan bakar hidrogen. Sedangkan dari samping, kaca bagian atas, dari depan dan ke belakang terintegrasi dalam bentuk kurva mirip Civic. Justru di belakang, desain All-New City lebih keren, mirip dengan BMW seri-3.

Generasi ke-3 dari City ini dimensinya lebih besar namun lebih rendah. Tujuannya agar makin lincah dan stabil untuk diajak bermanuver.

ONAJAM
R0N0H
MO0AW0H2
W00WMO4S



JENIS - JENIS MOBIL HONDA

All New City i-DSI Manual



Harga (Rp./US) 155,4 juta rupiah
 Type Mobil Sedan

Description

Overall Length	mm	4310
Overall Width	mm	1690
Overall Height	mm	1485
Wheelbase	mm	2450
Front Tread	mm	1455
Rear Tread	mm	1455
Ground Clearance	mm	n/a
Kerb Weight	kg	1045

Max. Speed	km/h	n/a
Min. Turning Radius	m	4,7

Model	SOHC, 4-silinder, segaris, 8 katup i-DSI	
Bore x Stroke	mm x mm	73,0 x 89,4
Displacement	cc	1497
Max. Torque	kgm/rpm	13,1 / 2700
Max. power	PS/rpm	87 / 5700
Fuel System	multiPoint PGM-FI	
Fuel Tank Capacity	l tr	42

JENIS - JENIS MOBIL HONDA

ALL NEW Civic - 4-Door Sedan



186.4 juta rupiah	Harga (Rp.USD)
Sedan	Type Mobil
4310	Overall Length mm
1690	Overall Width mm
1485	Overall Height mm
2450	Wheelbase mm
1455	Front Tread mm
1455	Rear Tread mm
n/a	Ground Clearance mm
1045	Kerb Weight kg
n/a	Max. Speed km/h
4.7	Min. Turning Radius m

SOHC, 4-silinder, sedan, 8 katup i-DSI	Model
73.0 x 89.4	Bore x Stroke mm
1497	Displacement cc
13.1 / 2700	Max. Torque kgm/qm
87 / 5700	Max. Power P&HP
multiPoint PGM-FI	Fuel System
45	Fuel Tank Capacity lt



MODA...
SHIRSI...
RAH KONGEP...

Honda Freed



Honda menyebut, Freed dikembangkan dengan konsep “Kebebasan untuk menciptakan gaya hidup yang sempurna” (*Freedom to create the perfect style*). Ciri khas van ini—sama dengan van Honda lainnya—adalah posturnya yang ceper. Menurut Honda, tujuan mereka membuat van seperti ini agar gesit bermanuver di jalanan dalam kota. Tak kalah menarik, pintu belakang menggunakan model geser.

Wajah *minivan* ini mirip dengan All-New Jazz yang bersudut tajam. Bagian depan membentuk segi tiga, sedangkan ruang penumpang atau kabin berupa kotak. Menurut Honda, dengan konsep seperti ini, Freed jadi aerodinamis dan tetap menyediakan ruang kabin yang lapang.

Kap mesin dilengkapi dengan gril berukuran besar beraksentuasi krom. Penampilannya makin menarik dengan desain lampu depan bersudut.

Fitur lainnya, suspensi depan menggunakan MacPherson strut dan batang torsi berbentuk “H” di belakang. Tujuannya, untuk memperoleh stabilitas dan kenyamanan. Perlengkapan lainnya adalah *power steering* elektrik. Bukti *minivan* ini lincah, radius putarnya 5,2 meter.

Dasarnya, bentuk yang mungil dan *stylish*. Diperkuat dengan sosok Freed sendiri kombinasi New Jazz dan MPV Stepwagon dengan garis-garis tajam dan

ANJAM
RONDH
MOORWOT2
WOORWOT2





nyaris bertabrakan di sekujur bodi, membuat penampilannya lebih atraktif dengan rata-rata *people carrier* yang dikenal.

Interior terbilang minimalis dengan dashboard hanya berupa satu tarikan garis. Untuk menciptakan rantai rata, tuas transmisi diletakkan pada dasabor dengan rem parkir mengadopsi model injak.

ANAJAM
 ANOH
 MOORWOHE
 WOORYMOHS



2. Studi Banding Objek

a. Toyota Auto 2000 Malang

Jl. Letjen sutoyo, 25 Malang.

- Front Office

latar belakang terdapat logo dan tulisan TOYOTA yang mempertegas identitas ruangan.



- Ruang Pamer

Posisinya berhadapan langsung dengan ruang informasi. ruangan ini hanya dapat menampung 2 mobil saja. Secara struktural bebas dari kolom, sehingga tidak mengganggu mobil yang di pameran. pencahayaan terkesan gelap, karena ketinggian bidang kaca dan atap bagian depan yang menghalangi cahaya matahari masuk.



- Ruang Tamu

Ruang tamu dan ruang negosiasi hanya di batasi dengan dinding yang tidak sepenuhnya menutup keduanya, untuk menambah kesan luas meskipun keduanya di rancang dengan luasan yang lebih kecil dari ruang pameran.



- Ruang Negosiasi

Wujud ruangan berkesan formal, kesan ramah hanya dapat di rasakan pada perabot ruangan. Ruang negosiasi dan ruang tamu terletak di bagian belakang ruang pameran.



- Ruang Administrasi

setiap ruang hanya di batasi oleh meja panjang, sehingga kesan privasi tidak ada. suasana sibuk sangat terasa, karena sirkulasi karyawan dan pengunjung menjadi satu.



- Kantor Pengelola

Terdiri dari ruang staff, ruang sales, ruang kepala cabang, dan ruang rapat. Setiap ruangan hanya di batasi oleh sekat. Suasana ruang terkesan luas dengan koridor 2 m.



- Area Servis

Berfungsi untuk melakukan perawatan berkala dan Dapat menampung 10 mobil dengan di lengkapi 3 lift car yang berfungsi untuk mengangkat mobil secara vertikal agar bagian bawah mobil mudah di perbaiki. Tersedia kolong lubang yang berukuran 7,5 x 3 m, yang berfungsi sebagai tempat ganti olie dan cek pada bagian bawah mobil. Area ini berhubungan dengan ruang luar. Ruangan ini di desain untuk semua mobil kecuali bus, truk besar hanya untuk SUV dan MPU atau mobil niaga.

ANAJAM
RONDH
MOORWOH2
WOORWOH5





- Ruang Over Haul
Tempat membongkar mesin yang telah di turunkan dari mobil, di ruangan ini terdapat peralatan berat. Ruang servis mesin pada bagian dalam di lengkapi dengan peralatan mesin bubut, mesin bor dan semacamnya untuk mendapatkan ukuran yang ideal dari spare parts yang di perbaiki.
- Stall Area
Di gunakan untuk menservis kendaraan yang di lengkapi dengan lift car, pada bagian atap menggunakan penutup atap baja.
- Ruang Spare Parts
Terletak dekat dengan ruang service, untuk memudahkan penggantian suku cadang saat mobil di servis.
- Ruang Foreman
Berfungsi sebagai tempat pembagian kerja pada setiap mekanik.
- Ruang Suku Cadang
Letaknya berdekatan dengan ruang servis untuk memudahkan pekerjaan servis sewaktu memerlukan suku cadang yang di perlukan.

ANAJAM
AONO+
MOAWO+2
WOBYMO+5





- Stock Yard

Merupakan tempat penyimpanan mobil baru yang akan di jual dengan kapasitas sekitar 15 mobil.



- Ruang Cuci

Tersedia untuk 2 kendaraan yang terletak di depan stall area.

- Ruang Pengecatan

Pengecatan kembali body mobil.

- Ruang Oven

Untuk melakukan proses pengecatan, ruangan ini harus tertutup rapat untuk menghindari masuknya debu dan menghasilkan suhu ruangan yang ideal untuk hasil yang maksimal. Ruangan ini dapat menampung 1 mobil. Lamanya proses oven sekitar 1 jam.

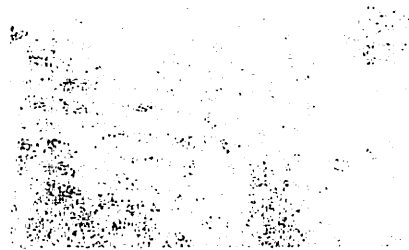


Figure 1. Percentage of correct responses over time for subject 1 during the first 18 trials of the first session of the experiment.

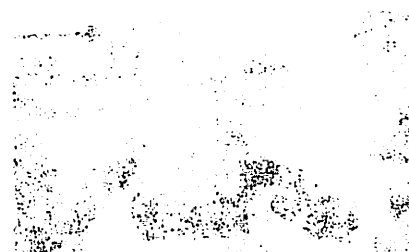


Figure 2. Percentage of correct responses over time for subject 2 during the first 18 trials of the first session of the experiment.

Generalization to a new group of stimuli

After the first session, the subjects were tested on a new group of stimuli. The results are shown in Figure 3. The subjects performed at a level of 100% correct responses on all trials. This indicates that the subjects had learned the rule and were able to generalize it to a new group of stimuli.



Figure 3. Percentage of correct responses over time for subject 1 during the first 18 trials of the second session of the experiment.



- Ruang Penyimpanan Stok Warna Cat
Letak raknya sangat rapi untuk memudahkan pencarian. Terletak bersebelahan dengan ruang cat oven untuk memindahkan cat.



- Ruang PDS Stall Dan Stall DEC
Berfungsi sebagai tempat penyerahan mobil baru, sehingga konsumen bisa mengecek kelengkapan dari mobil yang akan di belinya.
- Body Stall
Berfungsi sebagai tempat merakit mobil.
- Kantor Pengelola
Berada di lantai 2, dari luar tampak sederhana karena hanya menggunakan finishing dinding warna putih dan kusen warna abu-abu. Di dalamnya terbagi atas ruang kepala cabang, ruang sales dan ruang staff. penghawaan menggunakan AC. Setiap ruangan hanya di batasi oleh sekat setengah sehingga antar ruangan masih berhubungan.

- Parkir

Kendaraan konsumen yang masuk di bedakan menjadi 2 buah, yaitu parkir untuk kendaraan yang akan ke show room dan kendaraan yang akan melakukan servis berkala untuk memudahkan sirkulasi pengunjung. Parkir kendaraan di depan mampu menampung sekitar 10 mobil. jalannya terbuat dari paving stone dan berwarna hijau sesuai standarisasi dari toyota.





b. Mandalasena Perkasa Motor

Jl. Letjen sutoyo Malang



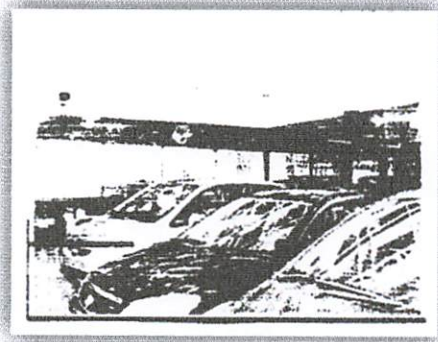
- Ruang Pamer



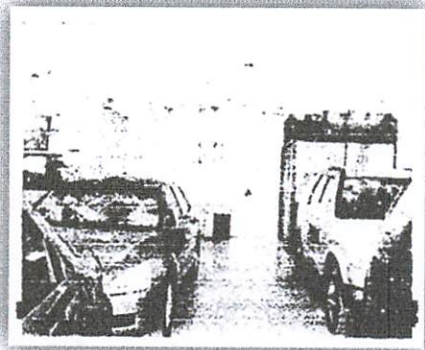
Setelah memasuki pintu utama, terdapat ruang display mobil-mobil baru. Ruang tersebut secara sturktural bebas kolom sehingga tidak mengganggu perletakan mobil maupun sirkulasi.

ANAJAM
R0N0H
MO0RWOH2
W00RMOH5



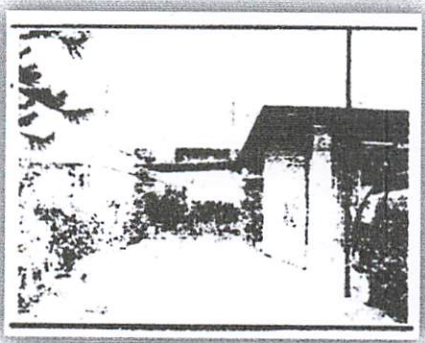


Ruang showroom terkesan gelap karena pencahayaan dan bukaan kurang dan posisi plafond terlalu rendah sehingga menjadikan ruang terkesan sempit dan tertekan. Penataan mobil juga kurang di perhatikan menjadikan ruangan terkesan mencukup-cukupnya.



Perletakan logo perusahaan mudah di lihat oleh konsumen guna memperkuat identitas produk yang di jual. Kolom dan dinding menggunakan bahan material penutup porselin.

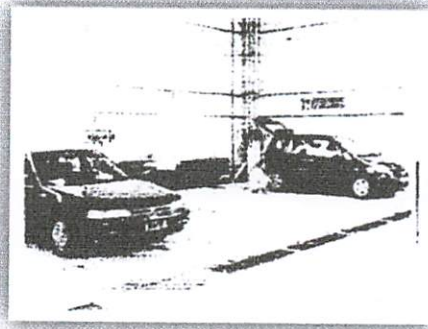
- Ruang Servis



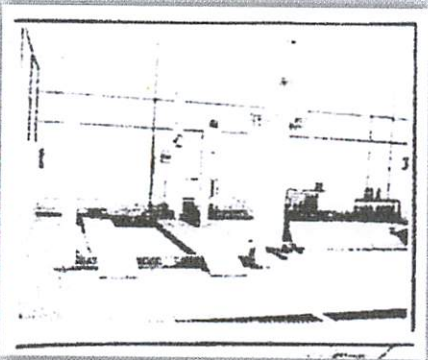
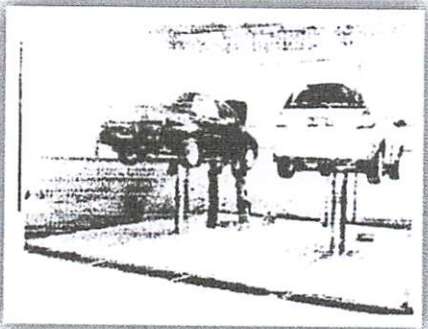
ANAJAM
R0N04
MOORW042
W00HMO45



Jalan menuju ke ruang servis melalui pintu samping dari bangunan utama, konsumen bisa langsung masuk melalui jalan ini apabila ada keperluan untuk servis ataupun pengecekan mobil.



Pada bagian ini aktifitas yang di lakukan berupa pemeriksaan mesin, servis mesin ringan, ganti oli, dan pengecekan lainnya yang masih bisa di lakukan tanpa menggunakan alat-alat besar.

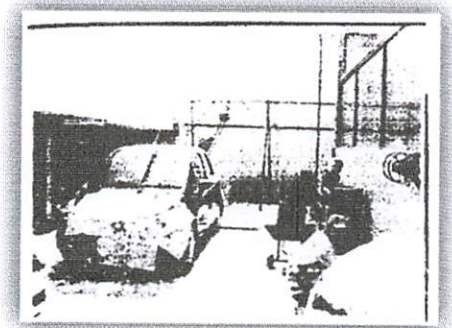


Penggunaan lift car system hidrolik yang di gunakan untuk mengangkat mobil sangat efisien membantu mekanik melakukan perbaikan di bawah mobil. Untuk mobil yang melakukan servis

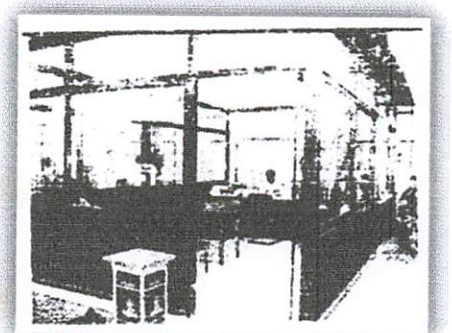
FAKTA DAN KEBENYAKUAN
2024



mesin biasa/ringan tidak memerlukan lift car, oleh karena itu tidak semua stall harus di lengkapi dengan lift car.



Pada ruang pengecatan body mobil dan body repair terdapat ruang tunggu dan meja kasir.



- Ruang Penunjang

Musholla untuk konsumen, mekanik dan pegawai.

Ruang makan untuk mekanik dan pegawai yang biasanya juga di gunakan sebagai tempat istirahat apabila tidak ada mobil yang di servis.

Ruang loker mekanik untuk ganti baju dan menyimpan barang.

Toilet untuk konsumen, mekanik, dan pegawai.



TINJAUAN LOKASI

1. Gambar Lokasi



ANAJAM
RONOH
MOORWOH2
WOORYMOTS





Keterangan:

1. Jalan Terusan Dieng
2. Jalan Raya Langsep
3. Site
4. Dari arah alun-alun kota Malang
5. Dari arah Tidar
6. Dari arah perumahan Dieng
7. Dari arah Sukun

ANAJAM
 ANOH
 MOAWO+2
 WOOWMOTS



2. Data-Data Lokasi

Perkembangan fasilitas perdagangan dan jasa pada dasarnya merupakan media tempat bertemunya antara penjual dan pembeli atau media pemasaran produk-produk yang ada, di mana sebagai media fasilitas perdagangan dan jasa cenderung berada pada daerah-daerah tertentu yang menjadi simpul-simpul kegiatan, salah satunya adalah kawasan jalan Terusan Dieng yang pola kegiatan perdagangannya menunjukkan perkembangan yang begitu menonjol dan merupakan pelayanan bersifat regional dan lokal. Karena alasan itulah maka objek rancangan Malang Honda Showroom ini memilih site di jalan Terusan Dieng, dengan luas lahan sekitar 11.250 m².

Di tinjau dari aspek geografis, kawasan ini memiliki kontur yang relatif datar dengan ketinggian ± 452 dpl.

Jalan ini terletak diantara jalan lingkaran dalam atau lingkaran tengah, yaitu jalan Raya Langsep dan Jalan Galunggung yang merupakan ruas jalan lokal atau jalan baru yang potensial dan juga cenderung berpola radial.

Jalan ini juga terletak diantara jalur alternative III, dengan kondisi:

- a. Jalur jalan (diantara jalan Raya Langsep dan Jalan Galunggung)
- b. Kelas jalan (lokal sekunder)
- c. Kecenderungan lahan (datar)
- d. Fungsi kawasan (perdagangan)
- e. Kepadatan bangunan (tinggi)
- f. Intensitas kegiatan (tinggi)
- g. Sarana angkutan umum (ada)

Jalan ini termasuk dalam kelas jalan lokal sekunder (jalan yang menghubungkan antara pusat lingkungan dengan lingkungan pemukiman atau antar lingkungan. Jaringan jalan lokal sekunder ini pada linier dan berpola gird) dengan lebar perkerasan 6 m, dengan spesifikasi:

- a. Daerah manfaat jalan (damaja) 7-15 m
- b. Daerah milik jalan (damija) 10-20 m
- c. daerah pengawasan jalan (dawasja) 20–40 m

HONDA
 SHOWROOM
 MALANG





Jalan ini sendiri merupakan pengembangan jalan untuk melayani aksesibilitas bersifat lokal, di mana jalan ini merupakan kawasan dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi. Pada kondisi saat ini jalan ini telah mempunyai dimensi jalan yang memadai sehingga tidak berpotensi terjadi kemacetan. Jalan ini cukup mendukung untuk dikembangkan menjadi jalan alternatif dan dapat dihubungkan dengan jalan lingkaran barat bila telah terealisasi.

Berdasarkan pembagian ruang wilayah serta struktur kegiatan fungsional kota Malang, kecamatan Sukun berada pada BWK Malang barat daya dengan tingkat pelayanan skala kota dan regional, dengan fungsi kegiatan utamanya salah satunya adalah perdagangan. Jalan ini terletak pada kelurahan Pisang Candi yang merupakan sub BWK I yang mewakili wilayah utara dan merupakan unit lingkungan (UL) II dengan luas wilayah sebesar 33,4 ha.

Penyimpangan terhadap rencana intensitas bangunan pada UL II :

- a. koefisien dasar bangunan (KDB) rata-rata sebesar 30,86 %
- b. koefisien lantai bangunan (KLB) rata-rata sebesar 47,92 %

peraturan untuk kegiatan perdagangan :

- a. KDB sebesar 70-100 %
- b. KLB sebesar 0,3-0,7 %



Akses – Akses Jalan Menuju Site

a. Dari arah alun - alun kota Malang (± 15 menit)



b. Dari arah perempatan jalan Raya Tidar (± 10 menit)



c. Dari arah Sukun (± 20 menit)



d. Dari arah perumahan Dieng (± 10 menit)



BAB III

TINJAUAN TEMA

III.1 PENGERTIAN

Arsitektur Dekonstruksi merupakan pengembangan dari Arsitektur Modern. Munculnya Arsitektur Dekonstruksi sekitar pada tahun 1988 dalam sebuah diskusi Academy Forum di Tate Gallery, London merupakan hasil pemikiran-pemikiran baru mengenai pandangan hidup yang lebih mengedepankan faktor teknologi yang di ungkapkan dalam bentuk bangunan.

Kemudian disusul oleh pameran di Museum of Art, New York dengan tema “Deconstruccionist Architecture” yang di organisir oleh Philip Johnson dan terdapat tujuh Arsitek yang menampilkan karya-karyanya, yaitu ; Peter Eisenmen, Bernard Tschumi, Daniel Libeskind, Frank Gehry, Zaha Hadid, Rem Koolhaas, dan Coop Himmelbau.

Dekonstruksi sebenarnya merupakan suatu metode yang sering di gunakan dalam dunia Arsitektur yang tampak sebagai suatu analogi pemikiran kontroversial, yang mampu menjadi suatu alternatif pembaharuan dalam dunia Arsitektur.

Dekonstruksi tidak lebih dan tidak kurang dari suatu upaya atau metode kritis nuntuk memahami ada dan keberadaan manusia dalam segala representasi dan manifestasi.

Dekonstruksi berharap bisa menjadi suatu wacana kalangan Arsitek karena mencoba menghasilkan suatu pendekatan dan pengungkapan rancang bangun yang “anti kemapanan”. Di masyarakat Arsitek, kemapanan di hubungkan dengan konsep-konsep gubahan yang memiliki karakteristik : simetri stabil, harmoni, sistematik structural/organisasional, dan utuh.

Derrida secara jelas menolak gagasan bahwa penerapan Dekonstruksi akan menjadi semacam ”aliran” atau “langgam” baru pada seni bangunan. Sekalipun demikain, ia tak mungkin memungkiri kenyataan, bahwa apa yang di sebut Architecture Deconstrutivist, akan membawa orang pada arah dan gerakan baru. Bahkan Derrida pun tidak mendeconstruct ada dan beradanya Architecture. Bahkan Derrida menggunakan konsep Architecture untuk menunjukkan suatu bangun yang struktural.



Konsep Dekonstruksi Derrida

1. pembedaan dan penundaan makna (difference)

Sesuatu yang hadir akan di ikuti olehh sesuatu yang tidak hadir. Menjelaskan suatu realita dengan menghadirkan yang absence dan yang presence dalam sesaat.

2. Pembalikan hirarki (hierarchy reversal)

Kedua elemen yang tidak hirarkis yang satu di bawah yang lain, tapi secara sejajar bersama-sama dapat menguak makna (kebenaran) yang lebih luas. Bahwa konsep ini menjelaskan “kehadiran” yang terletak pada “hirarki” teretntu akan di ikuti dengan “kehadiran lain” yang merupakan kebalikan dari sebuah “kehadiran” yang pertama.

3. Pusat dan marjinal (centeraly and marginality)

Marjinal adalah batas pada tepian, berada di luar (outside) karena itu di anggap tidak penting. Dalam Arsitektur dapat di lihat :

- a. Bagian yang dianggap ekstra seperti teras, garasi, ruang mesin, ruang pelayan, dan jalan masuk.
- b. Bagian yang merupakan perluasan, penambahan, pengembangan, dan perbaikan.

Pusat adalah yang terdalam yang di jantung daya tarik dan makna di mana setiap gerakan berasal dan merupakan tujuan gerak yang marjinal.

4. Pengulangan dan makna (iterability and meaning)

Dalam Arsitektur perubahan yang berulang-ulang akan membuka pemahaman yang lebih baik terhadap makna yang di maksudkan.

Konsep Dekonstruksi Non-Derridean

Dekonstruksi non-derridean mencakupi dekonstruksi bentuk dan struktur bangunan, yang di dasarkan pada konsep-konsep “disruption”, “dislocation”, “deviation”, dan “distortion”.

Dalam pameran “Deconstructivist Architecture” yang di selenggarakan di Museum of Modern Art di New York tahun 1988 tyerdapat kata-kata : “pure form has been contaminated, transforming Architecture into an agent of instability, disharmony and conflict“, kata-kata ini dengan tepat menggambarkan karya-karya yang di pameran : bentuk-bentuk yang tidak murni, semrawut bahkan kontradiktif. Para Arsitek yang di



tunjuk ikut pameran tidak mewakili suatu aliran tertentu, masing-masing dengan caranya sendiri mengekspresikan karyanya.

Aaron Betsky dalam bukunya “Violated Perfection” mengelompokkan 210 orang Arsitek yang tergolong garda depan ini ke dalam lima kelompok, yaitu :

1. Textualist

Kelompok ini melihat bahwa Arsitektur yang ada sebagai “built language” yang tidak mampu lagi mencerminkan struktur dan kebenaran yang ada, seperti halnya kata sebagai tanda tidak mampu serta merta menyampaikan makna (kelompok ini sebenarnya termasuk kelompok Dekonstruksi Derridean). Denah dan tampak bangunan yang ada hanyalah menampilkan biasa yang pucat (topeng) dari struktur-struktur kenyataan yang ada, terlalu banyak yang di redam (repressed). Untuk itu struktur-struktur yang di redam (absence) perlu di tampilkan dengan mengangkat konflik-konflik internal yang ada. Bernard Tschumi sebagai salah satu eksponen kelompok ini menyatakan :

“ menciptakan Arsitektur adalah membayangkan “catharsis” dengan cara yang kreatif dan produktif, yaitu lewat narasi dengan medium kata (bahasa), fotografi dan gambar”.

Seperti Derrida, Tschumi memanfaatkan kemungkinan kreatif dari komposisi intertextual antara Arsitektur dengan bahasa, fotografi dan film.

Yang termasuk kelompok ini : Peter Eisenman, Bernard Tschumi, Ben Nicholson, Steven Holl, Diller + Scofidio.

Dekonstruksi Bentuk Arsitektural

Dekonstruksi bentuk Arsitektural dapat di lakukan melalui beberapa cara :

1. Secara intelektual melalui permainan system-sistem geometri yang kompleks dan canggih, seperti banyak di lakukan oleh Peter Eisenman.
2. Secara pragmatik atau mekanik melalui model trial and error, sketsa dan eksperimen lapangan, seperti di lakukan oleh Frank Gehry, Zaha Hadid dan Coop Himmelblau.
3. Secara intuitif melalui pengembangan respons dan impuls kreatif dalam diri arsitek, seperti terjadi pada Rem Koolhaas dan OMA.



Dekonstruksi Struktur

Dekonstruksi Struktur umumnya dilakukan melalui metoda pragmatis trial and error, dan di bedakan sebagai berikut :

1. Dekonstruksi konstruksi massa, seperti pada “ choral work “ karya Eisenmen dan Derrida.
2. Dekonstruksi konstruksi bidang, seperti pada “ best products” karya James Wines dan site atau “ Berlin Museum” karya Libeskind.
3. Dekonstruksi konstruksi baja, seperti pada karya-karya Coop Himmelblau.
4. Dekonstruksi konstruksi kulit, yang masih jarang di temukan.



Arsitektur Dekonstruksi Menurut Bernard Tschumi

Six Concept Deconstruction Bernard Tschumi

a. Technologies of Defamiliarization

konsep untuk mendobrak teknologi tradisional dengan pemikiran teknologi yang baru karena Arsitek tidak dapat terlepas dari teknologi dan kondisi jaman kontemporer ini. Para Arsitek harus mengerti dan menerima tantangan dari kegunaan-kegunaan teknologi baru. Sehingga Arsitektur yang berperan sebagai penanda yang menandai Arsitektur itu sendiri, memerlukan pemahaman tentang konstruksi teknologi yang bertentangan dengan paham tradisional teknologi dari konstruksi. Ini merupakan jawaban esensial dari pendobrakan pemahaman tradisional di mana Arsitektur yang di tempatkan sebagai objek.

b. The Mediated Shock of Metropolitan

Memunculkan tipologi dan gaya baru pada suatu kota dan mendobrak kemonotonan dengan menciptakan sebuah "monster" yang di anggap dapat merubah konteks sosial. Menyertakan kota sebagai salah satu hal yang bisa di padukan dalam satu konsep. Arsitek tidak hanya pantas di anggap sebagai sebuah kenyamanan, tetapi juga mengenai kemajuan masyarakat dan perkembangannya, karena itu di anggap bahwa unsur-unsur kejutan dalam sebuah kota pengalaman urban design melalui bentukan dan disjungsi.

Goncangan Ditengah "Metropolitan"

Kedipan gambaran yang tetap itu mempesona kita, sebanyak seperti ketika terpesona oleh Walter Benjamin dalam karya seni yang baik di zaman reproduksi mekanis. Saya benci untuk mengutip seperti "klasik," hanyalah analisa teks terbaru Gianni Vattimo yang telah menandai aspek yang merupakan ilustratif untuk kondisi jaman kita ini. ketika Benjamin membahas reproducibilas dari gambaran, dia menunjukkan bahwa hilangnya nilai pertukaran mereka, "aura" mereka, yang dibuat agar mereka dapat bertukar tempat, dan bahwa

ANAJAM
 ANOH
 MOAWO+2
 WOCHMO+5



di dalam anage dari informasi murni satu-satunya hal yang terhitung adalah "goncangan" - guncangan dari gambaran, faktor kejutan mereka. Faktor guncangan ini adalah apa yang diijinkan oleh sebuah gambaran untuk menonjol: lebih dari itu, itu juga merupakan karakteristik dari kondisi jaman kita ini, dan tentang bahaya hidup di dalam kota besar yang modern. Bahaya ini mengakibatkan ketertarikan tetap tentang menemukan dirinya di dalam sebuah dunia di mana segalanya adalah serampangan dan tidak penting. Pengalaman seperti ketertarikan itu merupakan defamiliarisasi dari anexperience, tentang un-zu-hause-sein, tentang unheimlichkeit, tentang sesuatu yang gaib.

Di jalan kebanyakan orang, pengalaman yang estetis, menurut Benjamin, terdiri dari pemeliharaan defamiliarisasi dalam keadaan hidup, seperti dibandingkan pada kebalikannya -- familiarisasi, keamanan, geborgenheit. Aku bermaksud untuk menunjukkan bahwa analisa Benjamin yang bersesuaian persisnya pada dilema filosofis dan historis dari Arsitektur. Apakah pengalaman Arsitektur sesuatu yang dimaksud ke defamiliarize -- mari kita katakan, suatu format "seni" -- atau, sebaliknya, apakah itu sesuatu yang dimaksud untuk menjadi penghiburan, heimlich, bersahaja: sesuatu yang melindungi? Di sini, tentu saja, seseorang mengenali oposisi yang tetap antara mereka yang melihat Arsitektur dan kota besar kita sebagai tempat dari pengalaman dan eksperimen, seperti pemantulan yang menggairahkan dari masyarakat jaman sekarang -- mereka yang suka "berbagai hal yang pergi bengkok di waktu malam," bahwa "deconstruct dan self-destruct" --dan mereka yang melihat peran Arsitektur sebagai refamiliarisasi, kontekstualisasi, penyisipan; dengan kata lain, mereka yang menguraikan diri mereka sebagai historicists, contextualists, dan postmodernists, sejak postmodernism pada Arsitektur sekarang mempunyai suatu classicist dengan pasti dan konotasi historicist.

Khalayak ramai hampir akan selalu mendukung traditionalists itu. Dalam pandangan masyarakat, Arsitektur adalah tentang kenyamanan, tentang tempat perlindungan, tentang batu bata dan adukan semen. Bagaimanapun, untuk mereka untuk siapa Arsitektur di dalam tidak harus tentang kenyamanan dan geborgenheit, tetapi juga tentang mempercepat masyarakat dan pengembangannya, alat goncangan mungkin adalah alat anindispensable. Kota besar seperti New York, di samping -- atau barangkali karena -- tunawismanya dan dua ribu pembunuhan dalam setahun menjadi padanan post-industrial dari Georg Simmel preindustrial grosstadt yang mempesona dan mengejutkan Benjamin. Arsitektur di dalam megalopolis mungkin lebih banyak tentang temuan solusi yang tidak familier ke permasalahan dibanding tentang penenangan, solusi penghiburan dari penetapan masyarakat.

Baru-baru ini, kita telah melihat riset baru yang penting pada kota besar di mana pemecahan menjadi kepingan dan kerusakan yang diproduksi oleh penjajaran tanpa mengelupas dari jalan raya, pusat perbelanjaan, bangunan bertingkat, dan rumah kecil yang dilihat sebagai tanda vitalitas yang positif dari kultur perkotaan. Sebagai lawan kerinduan usaha untuk memugar kembali sesuatu yang mustahil yang berkesinambungan dari jalan dan alun-alun, riset ini menyiratkan pembuatan suatu peristiwa ke luar dari goncangan perkotaan, memperhebat dan mempercepat pengalaman perkotaan melalui perselisihan dan pemisahan.

Mari kita kembali ke media itu. Di jaman reproduksi kita, kita telah melihat bagaimana teknik konstruksi konvensional kulit dan bingkai sesuai dengan genting dan kedangkalan kultur media itu, dan bagaimana suatu perubahan perluasan yang tetap diperlukan untuk mencukupi kebutuhan biasa yang sering dari media itu. Kita juga telah melihat bahwa untuk menguasai makna logika ini bahwa semua pekerjaan dapat bertukar tempat dengan lainnya, sama halnya kita mempercepat penumpahan dari kulit suatu dormitoryand

menggantikannya dengan yang lain. Kita juga telah melihat bahwa goncangan pergi melawan terhadap nostalgia dari ketetapan atau otoritas, apakah itu ada di kultur pada umumnya atau Arsitektur pada khususnya. Di atas lima puluh tahun setelah penerbitan teks dari Benjamin, kita mungkin bisa mengatakan bahwa goncangan masih semua yang kita punya sudah meninggalkan untuk mengkomunikasikan dalam suatu waktu tentang informasi yang disamaratakan. Di dalam sebuah dunia mediatized, kebutuhan yang tak menaruh kasihan untuk perubahan ini tidaklah perlu untuk dipahami sebagai sesuatu yang negatif. Peningkatan Inchange itu dan kedangkalan juga berarti suatu kelemahan dari Arsitektur sebagai sebuah format dominasi, kuasa, dan otoritas, seperti menurut sejarah yang telah terjadi dalam enam ribu tahun terakhir.

c. Destructing

berusaha mengadakan pemisahan antara struktur dan istilah frame. Menurutnya tugas Arsitek tak hanya menanyakan tentang struktur tapi lebih dalam yaitu mengkonsepkan Arsitektur melalui strukturnya. Arsitektur harus di perlakukan sebagai struktur dan Tschumi menentang anggapan bahwa struktur dan frame mempunyai kesamaan fungsi untuk tampil secara bersama.

d. Superimposition

konsep yang di hadapkan pada perbedaan dalam paham Arsitektur tradisional yaitu form follow function. Tschumi ingin menentang hirarki yang tersembunyi dalam dualism tersebut. Tschumi menganggap bahwa konsepnya tentang superimposisi yang mengaburkan perbedaan-perbedaan antar aliran merupakan pedewasan dalam kritik Arsitektur. Tschumi mencoba memusatkan pada konsep – konsep sebagai analog-analog dalam program dan fungsi. konsep yang di hadapkan pada perbedaan dalam paham Arsitektur tradisional yaitu form follow function. Tschumi ingin menentang hirarki yang tersembunyi dalam dualisme tersebut. Penyangkalan hirarki ini

ANAJAM
AONOH
MOAWOH2
WOOWOHS



membawa pada pandangan dimana keduanya sejajar atau bergerak bersama-sama dan tidak saling "overlap". Di sinilah terletak kunci utama superimposisi.

e. Crossprogramming

Terjadinya pengalihan fungsi dari sebuah fungsi pertama. Tschumi memikirkan pertukaran bentuk sehingga keduanya saling memengaruhi, maka terbuka kemungkinan untuk menciptakan kejutan melalui juxtaposisi/pensejajaran dari kejadian, menggabungkan konsep dan pengalaman "space and use", struktur dan gambar ke dalam kombinasi program-program dan space yang murni. Sehingga tercipta ide crossprogramming, transprogramming, disprogramming : sebagai penerapan gagasan untuk memvisualisasikan suatu kejutan pada tempat lain yang tak biasanya sehingga terjadinya pemindahan tempat dan fungsinya.

f. Event the Turning Points

Tschumi menegaskan dalam setiap karyanya bahwa tidak ada Arsitektur tanpa kejadian, aksi, aktivitas, dan tanpa fungsi. Arsitektur tampak sebagai kombinasi ruang-ruang, kejadian dan pergerakan yang di letakkan tanpa hirarki atau preseden dari sebuah konsep.

Tschumi dalam karyanya "Manhattan Transcript" mendefinisikan bahwa Arsitektur tidak hanya menjadi bentuk yang berupa dinding-dinding atau sesuatu yang hanya memenuhi standard fungsional, tetapi Arsitektur harus di kombinasikan secara heterogen dan dengan pengaturan yang berbeda (ketidaksesuaian). Kejadian di sini merupakan turning point (penentu) di mana bukan merupakan suatu awal/sumber dan bukan pula akhir dari sesuatu.

Tschumi juga menegaskan bahwa heteroeitas Arsitektur yang meliputi ruang, aksi, dan pergerakan akan menciptakan suatu kejadian dan tempat untuk menemukan diri kita sendiri. Kejadian ini

ANAJAM
AONOH
MOORWOHE
WOORYMOTS



juga merupakan pemikiran kembali dan formulasi (pembentukan kembali) elemen-elemen Arsitektur yang berbeda. konsep yang memaparkan tentang kejadian yang mencakup fungsi atau aktifitas yang melingkupi waktu, keinginan dan tindakan. Kejadian ini memiliki pemikiran sendiri dan kebebasan serta narasi sendiri.

Konsep yang sering hadir dalam setiap karya Tschumi :

- Event the turning points.
- Mediated shock of metropolitan.
- Technologies of defamiliarization.

Meskipun konsep di atas tidak di gunakan secara bersama-sama.

Perbedaan Tschumi dengan Arsitek lain adalah membongkar konsep form follow function dari Louis Sullivan, bahwa Tschumi berpendapat karena bentuk dan fungsi selalu hadir bersama-sama dalam posisi yang tidak saling overlap.

ANAJAM
 FONOH
 MOORWOHE
 WOODMOHS



Manhattan Transcript

Pada Manhattan Transcript inilah pertama kali pada tahun 1978 dalam Artist Space di New York, Bernard Tschumi menyampaikan beberapa konsep awal pemikirannya akan Deconstruction yang menjadi dasar perancangannya. Manhattan Transcript lebih merupakan teori-teori Arsitektur Bernard Tschumi dalam merancang dan menilai Arsitektur.

Dengan memberikan argumentasi bahwa tak ada Arsitektur tanpa kejadian, tanpa program, dan tanpa kekerasan. Dia mencoba menyampaikan bahwa Arsitektur sebagai batas, program khusus, dan formal yang akan menyangkut antar keduanya baik secara tertulis maupun gambaran.

Beberapa konsep/teori dalam Manhattan Transcript yang di sampaikan Bernard Tschumi antara lain :

a. Batas

Batas Arsitektur adalah suatu produksi dari batas literatur, batas musik, dan batas berbagai disiplin, hal ini menimbulkan pertanyaan tentang pengertian dari penerapan sifat-sifat alami dari disiplin. Batas Arsitektur menurut Bernard Tschumi adalah:

- hubungan-hubungan antara ruang dan penggunaannya, antara tipe dan program, serta antara objek dan kejadian.
- Menyinggung pada pengertian dari Arsitektur (Bernard Tschumi menganggap batas bahasanya adalah batas dunianya).

b. Kondisi

Dalam penggunaan/kenyataannya akan terjadi pemisahan antara bentuk Arsitektur dan nilai sosial. Bernard Tschumi memberikan pendapat bahwa ketika kondisi menjadi sebuah konfrontasi Arsitektural, maka akan terbentuk sebuah hubungan baru antara kesenangan (pleasure or Architecture) dan kekerasan yang tak dapat di elakkan akan terjadi.

Disjungsi adalah tindakan dari keterputusan atau kondisi yang di putus terpisah, dan tak ada keterpaduan. Hubungan dari masa, proporsi dan memiliki sifat disjungtif. Rataan disjungtif pada abad 20 antara manusia dan objek, objek dan kejadian, serta kejadian dan ruang atau keberadaan dan arti yang menegaskan sebuah perlawanan.

c. Klasifikasi

Bernard Tschumi memberikan sebuah wacana yang berbeda dalam ruang, pergerakan, dan kejadian (space, event, and movement) yang akhirnya menunjukkan pada kebebasan, selanjutnya berdiri sebuah relasi baru satu sama lain, sehingga komponen konvensional Arsitektural ini jatuh dan di bangun lagi dengan alasan yang khas. Konsep pemikiran awal Bernard Tschumi berasal dari pergerakan manusia yang akan memunculkan Space Event Movements.

- Ruang (space) semata-mata hanya sebuah bentuk? Atau lebih dari sebuah produk sosial, proyeksi sosial dari struktur sosial politik? Arsitektur adalah sebuah otonomi dan pemikiran mereka sendiri. Distorsi pecah, tekanan, fragmentasi, dan jukta posisi adalah manipulasi dari bentuk.
- Kejadian (event) adalah sebuah peristiwa, sebuah kejadian, sebuah bagian khusus dari program. Kejadian dapat mencakup penggunaan khusus, fungsi tunggal atau aktifitas yang terisolasi. Kejadian adalah sebuah kebebasan dari kejadian itu sendiri, momentum mereka sendiri. Dalam literatur mereka mempunyai cerita (perlawanan dari diskripsi).
- Pergerakan (movement) adalah tindakan dari proses bergerak, juga tindakan khusus dari cara bergerak (dalam sebuah cerita atau narasi adalah sebuah pembangunan alur). Arsitektur adalah sebuah organisasi pasif atau tetap, namun dalam kenyataannya gerak tubuh manusia dalam bangunan Arsitektur sangat dinamis dan sibuk melawan berdirinya peranan dari pemikiran Arsitektur yang hati-hati.

d. Hubungan

Pernyataan Bernard Tschumi bahwa hanya yang menyolok dalam suatu hubungan antara tiga tingkat, yaitu : kejadian, ruang, dan pergerakan di buat untuk pengalaman berarsitektur. Selanjutnya mereka merasa tak pernah melebihi kontradiksi antara objek manusia dan kejadian untuk memberi mereka sintesa baru dan sebaliknya bertujuan untuk memelihara kontradiksi tersebut menjadi sebuah hubungan baru dari kelalaian pertukaran dan konflik.

- Indifference merupakan sebuah fakta yang membuat tidak adanya perbedaan (suatu magnetic yaitu zona tengah dari magnet di mana terdapat kekuatan yang menarik dari dua pengakhiran dan saling menetralsir satu sama lain). Ketika ruang dan kejadian merupakan elemen yang bebas satu sama lain, maka yang terjadi adalah strategi "indifference" di mana tidak ada pertimbangan arsitektural yang bergantung pada manfaatnya, di mana ruang mempunyai suatu pemikiran tentang kejadian yang lain. Seperti bangunan Crystal Palace yang merupakan ruang pameran terbesar yang menampung banyak kegiatan dari mulai display sampai pertandingan tinju internasional. Hal ini nampak keterlaluan tetapi mungkin merupakan Juxtaposition (pensejajaran) dari ruang dan fungsi.
- Pertukaran (Reciprocity) merupakan suatu keadaan atau kondisi dari adanya hubungan timbal balik, keadaan timbal balik, di mana terdapat aksi saling menguntungkan satu sama lain (mutual), mempengaruhi, memberi dan menerima, korespondensi, dan sebagainya antara dua bagian atau dua hal. Ruang dan program Arsitektural dapat pula menjadi saling bebas dan penuh dengan kondisi saling menghadirkan satu sama lain.
- Konflik merupakan suatu keadaan di mana semakin banyak hubungan tentu saja akan menjadi semakin kompleks, Menghadirkan suatu pernyataan yang memberi kritik tentang intuisi. Ketika sebuah kandang industri di Manhattan menjadi

sebuah tempat tinggal, sebuah perubahan sudah terjadi. Sebuah pergerakan dari tubuh akan membuat Arsitektur yang solid atau sebaliknya sebuah kesolidan secara paksa menjadi saluran dari pergerakan tubuh.

Jika Bernard Tschumi keluar dari hubungan kelalaian, pertukaran dan konflik, itu semata-mata untuk menegaskan bahwa secara fakta mereka ada tanpa menghiraukan petunjuk ideology (modernism melawan humanism dan formalism melawan fungsionalisme).

e. Notasi

Bernard Tschumi menjelaskan bahwa notasi adalah simpul-simpul dalam mengolah Arsitektur sehingga memberikan pengalaman berarsitektur. Tujuan dari tiga model notasi (kejadian, pergerakan, dan ruang) adalah untuk mengenalkan petunjuk dari pengalaman, petunjuk dari waktu dan momen, serta jarak dan sekuen.

- Pergerakan notasi merupakan suatu proses atau metode gambaran dari nomor-nomor dan kuantitas oleh sebuah system tanda, sejak beberapa kumpulan/susunan simbol atau karakter untuk melakukan hal ini.
- Notasi kejadian merupakan suatu proses dari masing-masing kejadian atau aksi (sebuah pergerakan tunggal dari program) dapat di artikan dengan sebuah foto, dalam sebuah usaha untuk mendapatkan pendekatan pada sebuah objektifitas (jika tak pernah di capai) akan sering menghilang dalam dunia Arsitektur.

f. Artikulasi

Manhattan Transcript bukan merupakan akumulasi random dari kejadian, melainkan memamerkan sebuah organisasi khusus. Karakter yang penting adalah sekuen, sebuah pergantian susunan dari frame yang menghadapi ruang-ruang pergerakan dan kejadian.

ANAJAM
R0N0H
MOORWOHE
WOORWOHS



Setiap hal-hal tersebut mempunyai kombinasi struktur sendiri dan di dalamnya terdapat kumpulan pengaruh.

- Frame merupakan rencana rangka kesesuaian, keteraturan, tertutupan, dan material frame yang konstan, serta distorsi dan pemindahan tempat. Kadang-kadang rencana frame dapat menjadikan dirinya objek dari distorsi ketika ada kesesuaian dan keteraturan bahan material. Setiap frame/rangka dari kualitas sebuah sekuen memperkuat atau mengubah bagian yang mengikuti atau mendahului.
- Sekuen dalam arsitektur meliputi tiga hubungan, yaitu :
 Pertama, hubungan internal di mana terbagi atas metode kerja yang merupakan sekuen transformasional yang dapat juga di gambarkan sebagai sebuah rencana.
 Kedua, hubungan eksternal, salah satu terbagi atas juxtaposition atau ruang-ruang aktual yang lain dengan program (peristiwa atau kejadian). Hubungan ini selalu konstan sepanjang sejarah, merupakan tipe preseden yang berlebihan dan morfologikal yang tak terputus-putus.
 Ketiga, hubungan sosial dari pertimbangan karakteristik, ini merupakan sekuen programatik yang berlaku saat ini secara garis besar sekuen mengatur pergerakan, kejadian dan ruang pada progsi tunggal yang mengkombinasi penyebaran sejajar.

g. Transformasi

Sekuen-sekuen dari Manhattan Transcript di perkuat dengan pengaturan transformasi sebagai perbandingan, penyisipan, dan pemindahan. Rencana (device) merupakan aksi/tindakan atau pembebasan dari perencanaan, pendapatan, kepintaran, hasil dari pemikiran, sebuah pendapatan, dan akal. Untuk memikirkan, untuk mengatur rencana desain, untuk merencanakan, untuk berfikir, membuat suatu kerangka dan menghasilkan sesuatu. Rencana membuat suatu manipulasi formal yang ekstrim dari sekuen dengan isi yang dapat di campur, disuperposisi, di lenyapkan, atau di potong

ANAJAM
 RONO+
 MOORWOHE
 WOOHMOHS



yang memberi kemungkinan tidak terputusnya urutan sekuen. Pada batas, manipulasi internal ini dapat di klarifikasi menurut strategi formal seperti repetisi, superposisi, distorsi, penghancuran dan penyisipan.

2. Studi Banding Objek Se-Tema

a. Zenith Concert Hall, Ligomes, Prancis 2007

Site Area : 6 Ha

Bentang : 85 meter

Tinggi : 22 meter (3 lantai)

Struktur : Amplop Polikarbonat & Busur Kayu



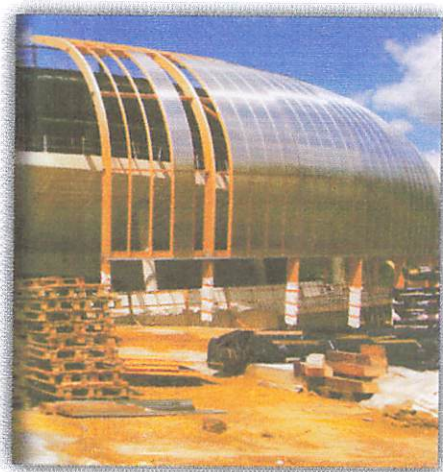
Telah selesai Maret 8, 2007 di pertengahan 16 akre kerapatan bidang hutan berpohon-pohon menempatkan antara persimpangan ESTER dengan persimpangan Eropa (Uzurat) ketika Zenith dimulai. Bernard Tschumi Dan BTUA telah terpilih untuk 6,000 tempat duduk hall konser di Limoges, Perancis, setelah menang kompetisi yang disponsori oleh pemerintah yang lokal Limoges. Proyek akan secara terbuka menerima persetujuan konser rock, pertemuan-pertemuan politis dan berbagai lain peristiwa.

ANJAM
RONDH
MOORWHE
WOORWHS

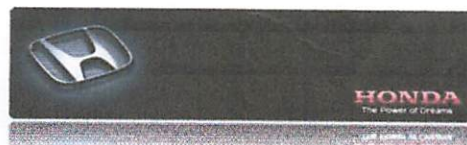




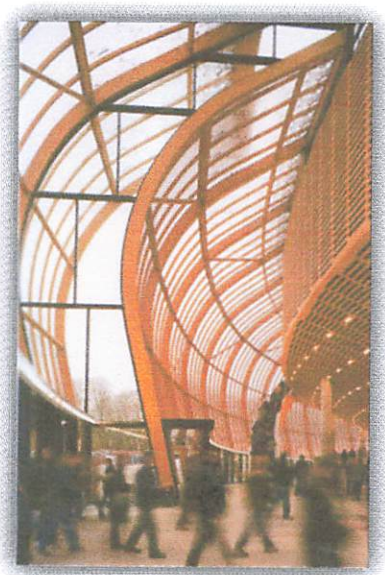
Seni pekerjaan kuat ini, merealisasikan setelah sulitnya beberapa tahun, memberi fisik membentuk bagi suatu ceramah secara ilmu bangunan yang telah buat Tschumi adalah suatu yang menguasai ahli teori dari jamannya. Tschumi mempersembahkan konsep nya untuk tiap-tiap proyek dengan uniknya di dalam, bagaimana mereka bereaksi terhadap isi dan konteks. Ia mengajukan lagi konsep amplop itu, tetapi recontextualizes dan menghadiahi tenaga pengganti material. Limoges adalah diilhami atas konser hall/aula terbaru nya di dala Rouen, Perancis, tetapi sebagai ganti beton, hall/aula di Limoges menggunakan suatu bagian luar/lahir berpakaian kayu tiba tentang respect yang melingkupi, suatu hutan besar, sebagai suatu bertanggung-jawab kepada hukum pengembangan yang tahan lama.



ANAJAM
 ANOH
 MOORWOH2
 WOODMOHS



Di kapasitas sebagai suatu arsitek, Bernard Tschumi menerangkan penggunaan kayu dan polycarbonate di (dalam) pekerjaannya. Perancangan suatu struktur kayu telah diuraikan oleh "suatu cara berjalan di dalam hutan nasional" di perbatasan lokasi. Gagasan untuk polycarbonate panel tembus cahaya telah dilahirkan dari suatu keinginan "untuk membuat cahaya berwarna-warni ". Dua unsur-unsur materialisasikan area ini antara masa lampau nya dan masa depan



ANAJAM
 ANON+
 MOORWO+2
 WOODWO+5

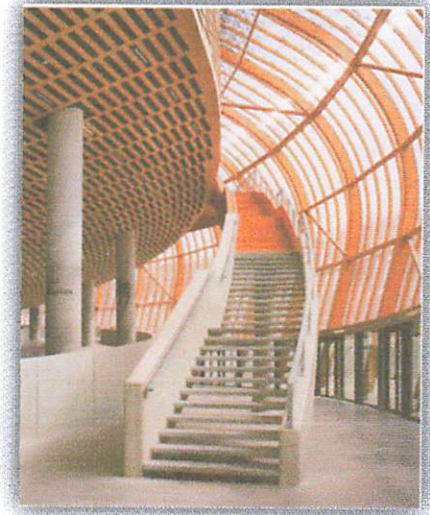


Gedung baru membentang ke melingkupi landscape secara teratur melalui suatu amplop tranluscent ganda dan permukaan kayu. Amplop yang bagian dalam, Yang menggambarkan garis keliling ruang pencapaian, diharapkan untuk seluruhnya dengan kayu sedang amplop bagian luar terdiri atas polycarbonate memberi papan untuk menyajikan suatu selubung yang tembus cahaya hangat untuk interstitial ruang hall/aula pintu masuk antara kedua amplop. Kulit yang rangkap secara berkumpul yang didukung oleh suatu cahaya wood-frame struktur. Pintu masuk hall/aula konser dalam keadaan terpusat. Karena memperlengkapi suatu pandangan yang cuma-cuma dan tertentu yang tidak ada bagian struktur menghalangi peristiwa performanced yang manapun, beban digeser ke kolom pada atas batas luar, dengan suatu rata-rata interaxis 80m. Maka itu akan menjadi tidak adanya pandangan atau phisik impedions dalam beberapa posisi dari hall/aula.



ANAJAM
 AONOH
 MOORWOH2
 WOODWOH2





Kedua Permukaan amplop menyediakan isolasi/penyekatan yang berkenaan dengan panas dan akustik untuk ruang hall/aula konser. Di dalam pencapaian ruang, kayu akan jadi dipasang pada atas dinding dan langit-langit untuk karakteristik akustik hangatnya.

ANALISIS
PERFORMA
AKUSTIK DAN TERBUKA





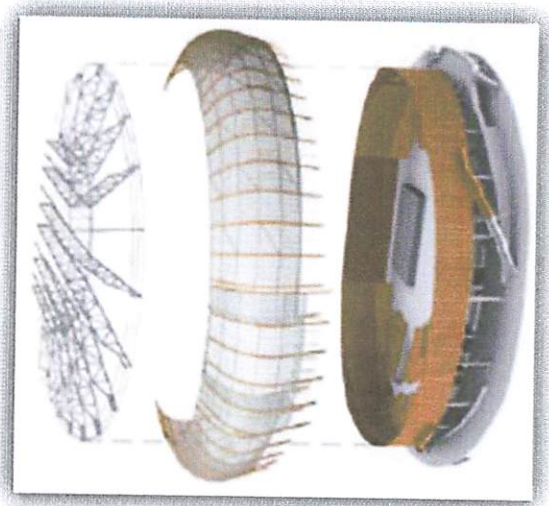
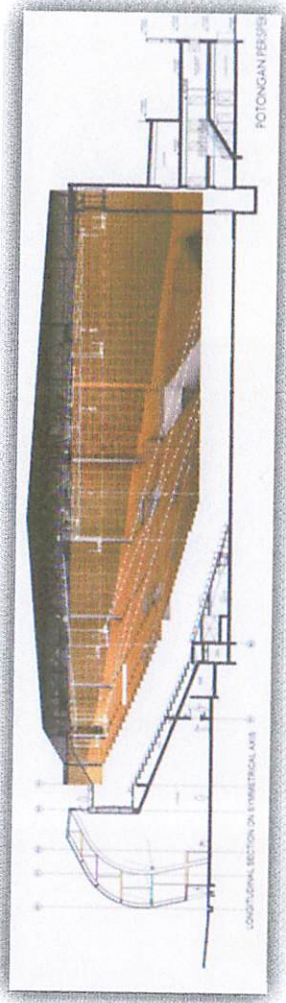
Bersama-Sama, baris duduk, sekat dan langit-langit memberi suatu nuansa dan dinamis. Bentuk wujud hall/aula pameran mempertimbangkan berbagai kerumunan dan dapat menyediakan tiga tingkat orang-orang permeter bujur sangkar di atas panggung, dalam peraturan yang mengatur ruang publik.



Aula dirancang untuk pertemuan pemenuh kebutuhan dari produksi yang penuh dan untuk memberi keandalan teknis maksimum. Struktur langkah dipadukan dengan bingkai yang utama bangunan, ilmu ukur yang ditentukan oleh kaca mata teknis yang ditunjuk. Di dalam hall/aula pintu masuk, suatu berbagai struktur bangunan lengkung kaku/kayu stabilises poin-poin yang tinggi bagian muka gedung yang dibengkokkan. Dua amplop bangunan cahaya berdiri antara pintu masuk kepada Zenith dan hutan melingkupi itu. Pengunjung akan mampu merasakan keberadaan pohon itu sampai kulit yang tembus cahaya bagian muka gedung yang luar selagi mereka di dalam hall/aula itu. Bingkai kaku/kayu yang dibengkokkan menekankan kerapuhan dari perbatasan ini dan menyatel atas pengertian suatu ruang yang melingkupi kelaraskan.

ANAJAM
 ANONH
 MOORWOH2
 WOOYMOHS



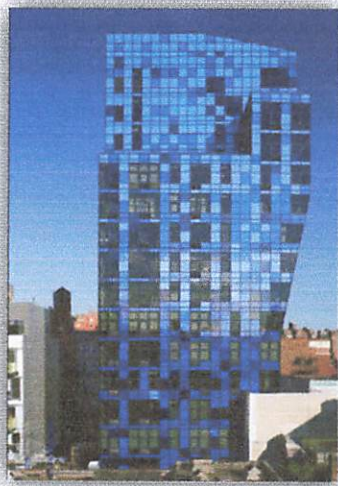


ANAJJAM
AONOT
MOAWOTS
WOOAWOTS





b. Blue Residential Tower, Manhattan

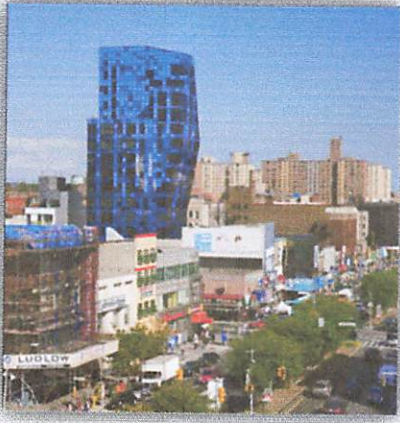


November 2007 lalu, Bernard Tschumi memperkenalkan design dan konstruksi bangunan hasil karyanya Blue Residential Tower yang sekarang berada di bagian Manhattan Lower East. Menggunakan pattern original pada design bangunannya, menara ini berisikan tiga puluh dua apartemen dengan ketinggian yang mencapai 181 kaki. Inilah pencapaian pertama struktur bangunan tertinggi ciptaan Tschumi dan struktur tertinggi kedua bagi New York, tempat kantornya berada.

Untuk memberikan kenyamanan, bangunan ini didesign dengan perbedaan bentuk yang berkesinambungan sebagai ciri khasnya. Dan dengan bentuk bangunan yang berbeda ketinggian struktur. BLUE ini sebagai simbol refleksi perbedaan komunitas disekitarnya yang dipadukan dengan nuansa langit. Sekaligus menggambarkan kedinamisan masyarakat sudut kota New York.

ANAJAM
RONDH
MOORWOT2
WOODWOTHS





Di kawasan ini, BLUE menunjukkan kontradiksi bangunan yang berbeda dari lingkungan di sekitarnya dan secara historis menunjukkan kemewahan Manhattan. Selain itu, interior pun ditunjang dengan penggunaan bamboo dan lantai palm, konsep batu dan penggunaan stainless steel, mengidentifikasikan ruangnya yang simple nan elegan. Penggunaan kaca yang dipetakan dengan perbedaan warna memberi bayangan dramatis ke dalam bangunan. Residensial ini memberikan tantangan untuk membuat arsitek bangunan asli yang bisa menjadi penanda kawasan New York sekaligus memenuhi kebutuhan jualan pembuatnya.



Konsep yang hadir dalam bangunan Blue Residential Tower :

- Event The Turning Points

adanya kejadian yang mencakup fungsi atau aktivitas yang melingkupi waktu, keinginan, dan tindakan. Dimana keadaan site di sekitar bangunan merupakan pusat komersial di kota Manhattan New York. Sehingga mampu menunjang keberadaan bangunan Blue Residential Tower. Dalam konsep ini Tschumi mengetengahkan konsep manhattan transcrip yaitu space, event, dan movement.

- Mediated Shock Of Metropolitan

muncul tipologi dan gaya baru pada kota Manhattan dan mendobrak kemotonan dengan menciptakan sebuah bentuk baru bangunan Blue Residential Tower. Dengan ketinggian yang dominan di lingkungannya, menjadikan Blue Residential Tower seolah – olah bangunan raksasa yang menguasai lingkungan tersebut.

- Technologies Of Defamiliarization

penggunaan teknologi yang baru sebagai mediasi untuk menunjukkan kontradiksi bangunan yang berbeda dari lingkungan di sekitarnya dan secara historis menunjukkan kemewahan Manhattan. Interior pun ditunjang dengan penggunaan bamboo dan lantai palm, konsep batu dan penggunaan stanless steel.

BAB IV

METODOLOGI

IV.1 PENGUMPULAN DATA DAN INFORMASI

Mencari dan mengkaji teori-teori yang berhubungan dengan judul sebagai pendekatan pemecahan masalah, melalui:

- a. Studi literatur.
- b. Studi banding obyek sejenis.
- c. Studi banding site yang direncanakan.

Pengumpulan data dilakukan dengan beberapa teknik pengambilan data:

- a. Observasi lapangan dan pendataan pada obyek sejenis yang digunakan sebagai studi banding untuk mengadakan pengamatan dan pengambilan data berupa dokumentasi dan data gambar obyek. Data meliputi jenis ruang, tata ruang, bentuk bangunan, dan fasade.
- b. Melakukan wawancara langsung sebagai pertimbangan dalam analisa lebih lanjut. Dilakukan dengan pihak-pihak terkait untuk melengkapi data-data yang sudah ada.

IV.2 METODE PEMBAHASAN

- a. Menentukan tujuan dari perancangan yang difungsikan sebagai pembatas agar perancangan sesuai dengan arah dan mendapatkan hasil yang dimaksud.
- b. Merumuskan permasalahan untuk mendapatkan gambaran variabel yang digunakan sebagai pendekatan untuk pemecahan masalah.

ANAJAM
AONOH
MOAWOHS
WOOWOHS

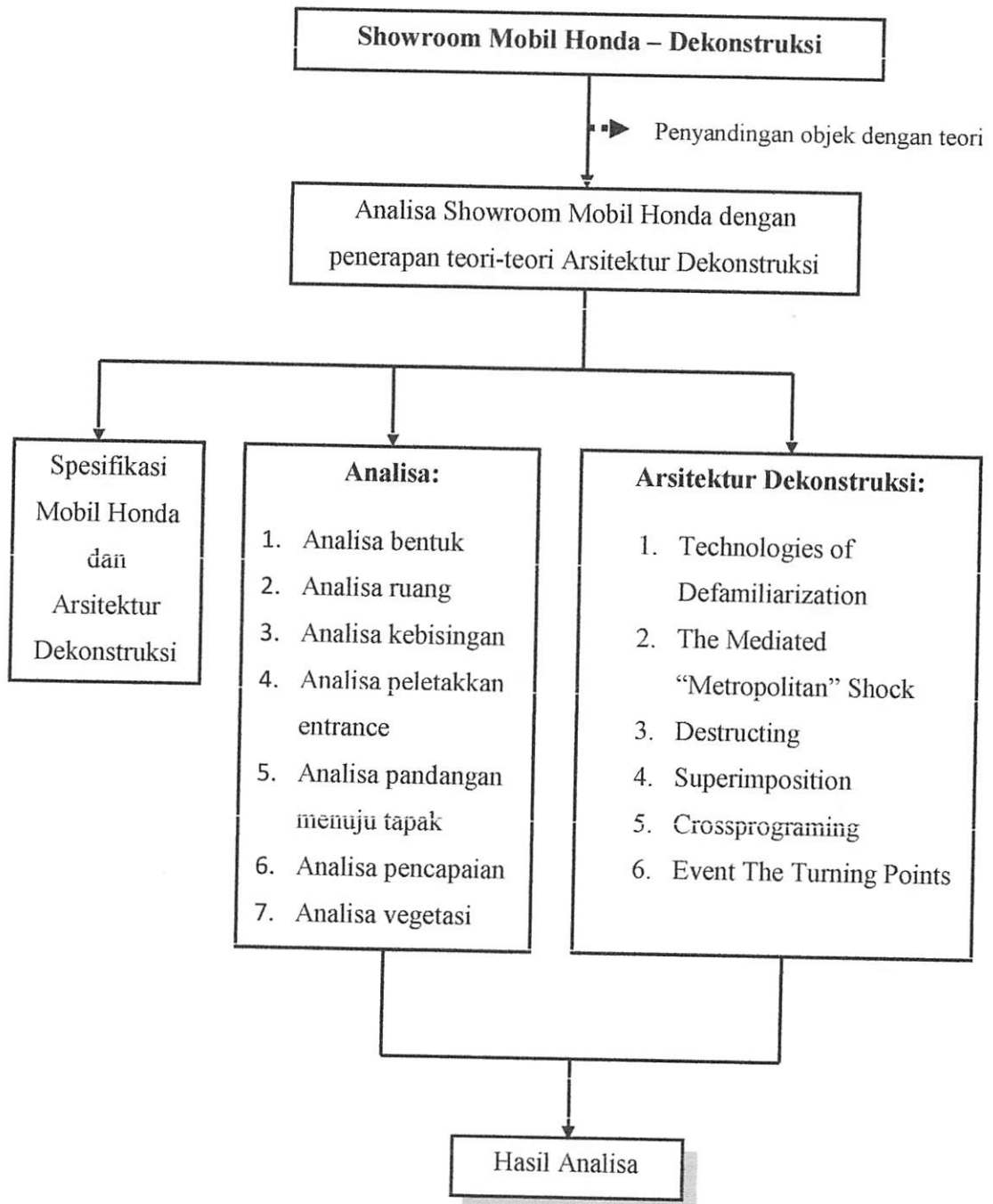


- c. Mengumpulkan teori-teori yang berkaitan dengan judul perancangan yaitu Showroom Mobil Honda Di Malnag Dengan Tema Arsitektur Dekonstruksi yang mengacu pada teori Arsitek Bernard Tschumi.
- d. Melakukan pengamatan langsung pada obyek dan mengumpulkan data-data yang diperlukan dalam proses perancangan.

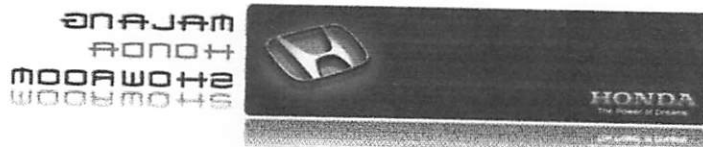
ANAJAM
 AONOH
 MOORWOH2
 WOOYMOHS



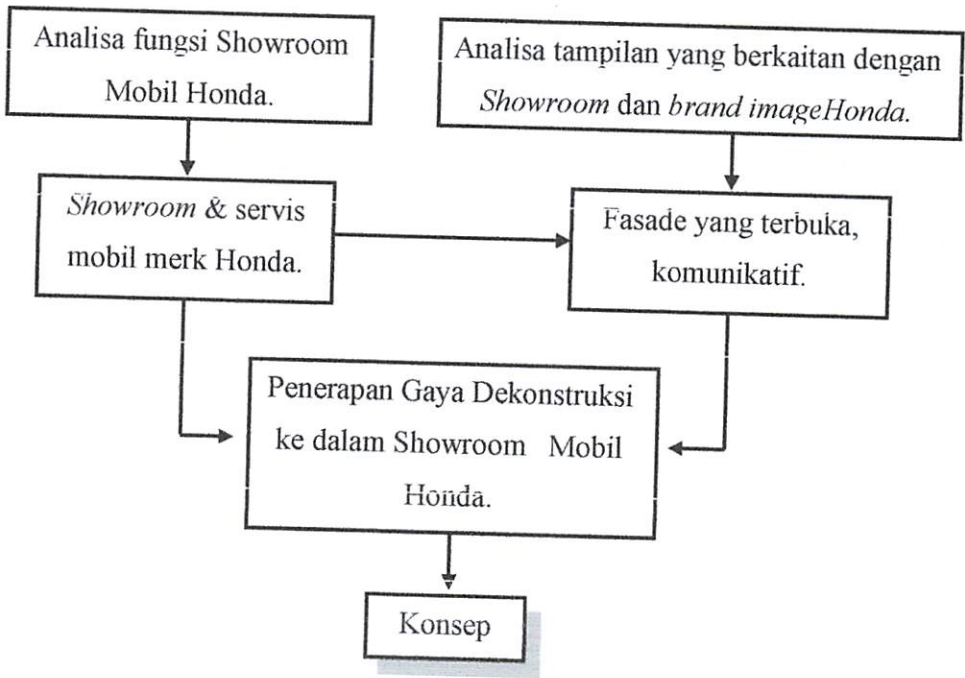
IV.3 ANALISA PERANCANGAN



Bagan IV.1: Analisa Perancangan.



IV.3.1 Analisa Bentuk



Bagan IV.2: Proses Analisa.



Dari pendekatan pemecahan masalah dilakukan analisa melalui studi banding dan kompilasi data. Analisa berkaitan dengan:

- a. Elemen Showroom Mobil Honda (bentuk, bidang, garis, ritme, warna, dan tekstur).
- b. Data site dan lingkungan sekitar yang meliputi aksesibilitas menuju site, karakteristik site, iklim, maupun potensi site.
- c. Semua data yang diperoleh kemudian dipadukan, disesuaikan dengan kebutuhan dan selanjutnya diterapkan dalam desain.

IV.4 KONSEP PERANCANGAN

Penyelesaian diagramatis yang mengimplementasikan kebutuhan program/diagram rancangan, yang meliputi:

- a. *Konsep bentuk*: bentuk dan tampilan fisik Showroom Mobil Honda dengan gaya Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi.
- b. *Konsep site*: sirkulasi dalam site, ruang luar, pendaerahan lahan (zoning).
- c. *Konsep ruang*: kebutuhan ruang, sirkulasi ruang dalam.

ANAJAM
 ANOH
 MOAWOHS
 WOOYMOHS



Dari pendekatan pemecahan masalah dilakukan analisis masalah studi banding dan komparasi data. Analisis dilakukan dengan

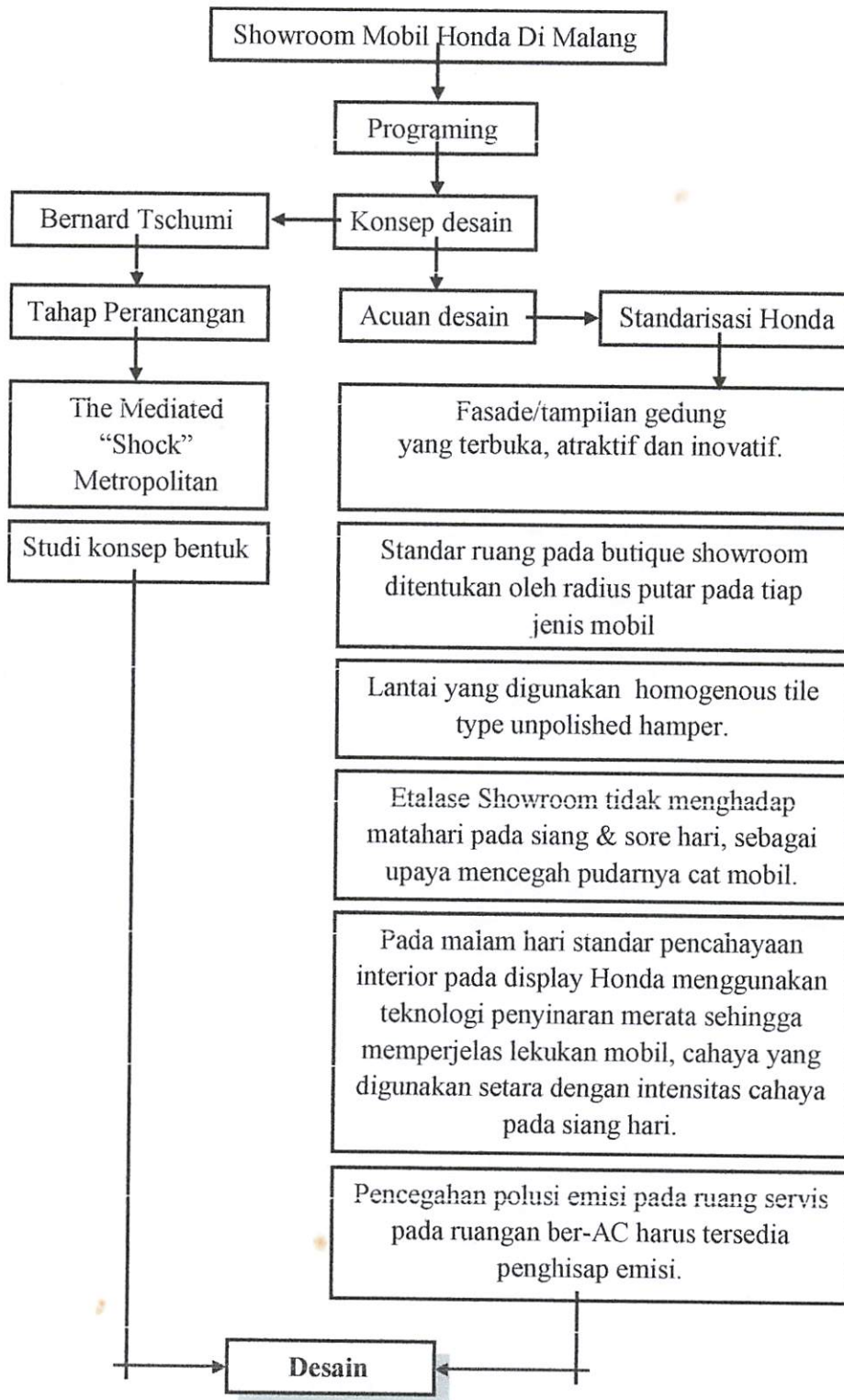
- Elemen Showroom Mobil Honda (jenis, bidang, cara, warna, dan teknik).
- Dari site dan lingkungan sekitar yang meliputi karakteristik menuju site, karakteristik site, iklim, maupun potensi site.
- Forma data yang diperoleh kemudian dibandingkan dengan kebutuhan dan selanjutnya direvisi dalam desain.

17.3 KONSEP PERANCANGAN

Proses desain yang mengimplementasikan kebutuhan program/desain lingkungan yang meliputi

- Konsep bentuk, bentuk dan tampilan fisik Showroom Mobil Honda dengan gaya Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi.
- Konsep site, pemilihan lokasi site, ruang luar, pencahayaan dalam (solar).
- Konsep ruang, kebutuhan ruang, pemilihan ruang dalam.





Bagan IV.3: Konsep



3. Struktur Organisasi Objek

a. Ruang Pamer / Showroom

Pameran yang bersifat informal (pameran mesin – mesin generasi terbaru sebagai ajang keunggulan teknologi).

Pameran yang bersifat promosi (pameran untuk mengenalkan seni terbaru dengan maksud agar konsumen tertarik membelinya).

Pameran yang bersifat hobi (pameran yang menampilkan hasil dari rombakan atau modifikasi kreasi dari para konsumen).

b. Ruang Kerja Staff

Ruang kepala kantor.

Ruang kerja karyawan di bidang administrasi.

c. Bengkel Perawatan

Pencucian mobil.

Pemasangan kaca film.

Pemolesan body mobil.

Pembersihan interior mobil.

d. Bengkel Perbaikan

Service mesin berat, ringan, dan penggantian olie.

Service non mesin (perbaikan mobil dan pengecatan).

e. Spare Part (Suku Cadang)

f. Aksesoris

Aksesoris audio (sound system).

Aksesoris non audio (variasi fisik mobil).

g. Fasilitas Penunjang

Pengelompokan Ruang

a. Fasilitas Perdagangan

Show room,.

Kafe.

Toko aksesoris.

Spare part.

b. Fasilitas Servis

Test drive.

ANAJAM
AONOH
MOAWOHE
WOBYMOHS



- Tempat servis mobil.
- Tempat cuci dan salon mobil.
- c. Fasilitas Pengelola
 - Kantor pengelola.
 - Kantor administrasi.
 - Kantor keamanan.
 - Kantor teknisi/kontroler.
- d. Fasilitas Informasi
 - Ruang informasi audio visual.
 - Ruang informasi dengan fasilitas komputer.
- e. Fasilitas Rekreatif
 - Pameran modifikasi.

ANALISA DAN KONSEP RUANG

NO	HUBUNGAN RUANG		ARAHAN / PENERAPAN APLIKASI
1		Ruang dalam ruang	<ul style="list-style-type: none"> a. Showroom mobil terdapat ruang multimedia. b. Ruang perawatan terdapat stall pencucian dan pengeringan. c. Ruang servis terdapat ruang overhaul.
2		Ruang yang saling berkaitan	<ul style="list-style-type: none"> a. Cafeteria yang digunakan bersamaan dengan fasilitas perawatan dan perbaikan. b. Ruang suku cadang yang di gunakan bersamaan dengan ruang servis ringan dan berat.
3		Ruang yang saling bersebelahan	<ul style="list-style-type: none"> a. Ruang display asesoris dan car installation pada toko asesoris. b. Ruang kerja servis ringan dan servis berat. c. Ruang modifikasi dan showroom mobil baru.
4		Ruang yang di hubungkan oleh ruang bersama	<ul style="list-style-type: none"> a. Hall dan koridor sebagai penghubung dari beberapa sarana fisik.



STUDI RUANG

1. RUANG PAMER MOBIL

Berfungsi sebagai tempat untuk memamerkan mobil-mobil baik yang di jual maupun yang hanya untuk di pameran.

Ruang Pamer di bedakan jadi 2 :

a. Ruang pameran tetap

Ruang pameran untuk mobil-mobil yang di jual, pada ruangan ini terdapat display untuk setiap tipe merk mobil Honda.

b. Ruang pameran tidak tetap

Yaitu ruang pameran yang di gunakan untuk :

1. Launching / pengenalan type-type terbaru keluaran mobil Honda.
2. Pameran mobil prototype.

Untuk penampilan ruang pameran memperhatikan :

1. Stage

Tempat mobil yang di pameran stage ada 2 :

- a. Stage diam.
- b. Stage putar (bergerak).



STUDI RUANG

I. RUANG PAMER MOBIL

Bertujuan sebagai tempat untuk memamerkan mobil-mobil baik yang di jual maupun yang hanya untuk di pameran

Ruang pameran di bedakan jadi 2 :

a. Ruang pameran tetap

Ruang pameran untuk mobil-mobil yang di jual pada pameran ini terdapat display untuk setiap tipe merk mobil Honda

b. Ruang pameran tidak tetap

Yaitu ruang pameran yang di gunakan untuk :

1. Launching / pengenalan tipe-tipe terbaru keluaran mobil Honda.
2. Pameran mobil prototype.

Untuk penampilan ruang pameran memperhatikan :

1. Stage

Tempat mobil yang di pameran stage ada 2 :

a. Stage diam

b. Stage putar (bergerak)

BESARAN RUANG**1. PARKIR****a. Pengelola**

$$1 \text{ mobil } 2.5 \times 4 = 10 \text{ m}^2$$

$$1 \text{ sepeda motor } 1 \times 1.5 = 1.5 \text{ m}^2$$

Pengelola 150 orang

Asumsi :

$$25 \% \text{ naik mobil} = 62.5 \text{ (63 orang)}.$$

$$35 \% \text{ naik motor} = 8735 \text{ (88 orang)}.$$

Sisa naik kendaraan umum

$$63 \times 10 = 630 \text{ m}^2$$

$$88 \times 1.5 = 132 \text{ m}^2$$

$$\text{Sirkulasi } 100 \% = 132 \text{ m}^2$$

$$\text{Total} = 894 \text{ m}^2$$

b. Pengunjung

Pengunjung teramai 150 orang

60 % dengan mobil

30 % dengan motor

10 % dengan angkot

Mobil (4 orang)

$$60 \% \times 150 = 90 \text{ orang}$$

$$90 : 4 = 22 \text{ mobil } 10 \times 22 = 220 \text{ m}^2$$

$$\text{Sirkulasi } 100 \% = 220 \text{ m}^2$$

$$\text{Total} = 440 \text{ m}^2$$

Motor (2 orang)

$$30 \% \times 120 = 36 \text{ orang}$$

$$36 : 2 = 18 \text{ motor}$$

$$1,5 \times 18 = 27 \text{ m}$$

$$\text{Sirkulasi } 100 \% = 27 \text{ m}$$

$$\text{Total} = 54 \text{ m}$$

$$\text{Total } 440 + 54 = 494 \text{ m}$$



2. RUANG PAMER

a. New Stream 1.7 L Manual (1 stand berputar)

$$d = 4,5 + (2 \times 2,2)$$

$$= 4,5 + 4,4$$

$$= 8,9 \text{ m}^2$$

$$l = \pi r^2 = \pi (d/2)^2$$

$$= \pi (8,9/2)^2$$

$$= 3,14 \times 23,04$$

$$= 72,34 \text{ m}^2$$

b. All New City i-DSI Manual (1 stand berputar)

$$d = 4,3 + (2 \times 2,2)$$

$$= 4,3 + 4,4$$

$$= 8,7 \text{ m}^2$$

$$l = \pi r^2 = \pi (d/2)^2$$

$$= \pi (8,7/2)^2$$

$$= 3,14 \times 18,9$$

$$= 59,3 \text{ m}^2$$

c. New CR-V 2.0 4X2 Manual

$$d = 4,5 + (2 \times 2,2)$$

$$= 4,5 + 4,4$$

$$= 8,9 \text{ m}^2$$

$$l = \pi r^2 = \pi (d/2)^2$$

$$= \pi (8,9/2)^2$$

$$= 3,14 \times 23,4$$

$$= 72,34 \text{ m}^2$$



$$\begin{aligned}
 &= 15'34 \text{ ш}_5 \\
 &= 3'14 \times 53'4 \\
 &= \pi (8'05)_5 \\
 l &= \pi l_5 = \pi (95)_5 \\
 &= 8'0 \text{ ш}_5 \\
 &= 4'2 + 4'4 \\
 q &= 4'2 + (5 \times 5'5)
 \end{aligned}$$

с. ИСА. СВ-А 5'0 4X3 ИИИИИИ

$$\begin{aligned}
 &= 20'3 \text{ ш}_5 \\
 &= 3'14 \times 18'0 \\
 &= \pi (8'15)_5 \\
 l &= \pi l_5 = \pi (95)_5 \\
 &= 8'1 \text{ ш}_5 \\
 &= 4'3 + 4'4 \\
 q &= 4'3 + (5 \times 5'5)
 \end{aligned}$$

р. VII ИСА. СВ-А 5'0 4X3 ИИИИИИ (I 21000 реллеллел)

$$\begin{aligned}
 &= 15'34 \text{ ш}_5 \\
 &= 3'14 \times 53'04 \\
 &= \pi (8'05)_5 \\
 l &= \pi l_5 = \pi (95)_5 \\
 &= 8'0 \text{ ш}_5 \\
 &= 4'2 + 4'4 \\
 q &= 4'2 + (5 \times 5'5)
 \end{aligned}$$

а. ИСА. СВ-А 5'0 4X3 ИИИИИИ (I 21000 реллеллел)

5. ВЛИС БУИЕК

d. Jazz 1.5 M / T (1 stand berputar)

$$d = 3,8 + (2 \times 2,2)$$

$$= 3,8 + 4,4$$

$$= 8,2 \text{ m}^2$$

$$l = \pi r^2 = \pi (d/2)^2$$

$$= \pi (8,2/2)^2$$

$$= 3,14 \times 16,81$$

$$= 52,7 \text{ m}^2$$

e. All New Accord VT-I DOHC i-VTEC 2.4 M / T

$$d = 4,8 + (2 \times 2,2)$$

$$= 4,8 + 4,4$$

$$= 9,2 \text{ m}^2$$

$$l = \pi r^2 = \pi (d/2)^2$$

$$= \pi (9,2/2)^2$$

$$= 3,14 \times 21,16$$

$$= 66,4 \text{ m}^2$$

f. Civic VTI-S Manual (21st Century)

$$d = 4,4 + (2 \times 2,2)$$

$$= 4,4 + 4,4$$

$$= 8,8 \text{ m}^2$$

$$l = \pi r^2 = \pi (d/2)^2$$

$$= \pi (8,8/2)^2$$

$$= 3,14 \times 19,36$$

$$= 60,7 \text{ m}^2$$



$$\begin{aligned}
 &= 00' \Delta \text{ m}_5 \\
 &= 3'14 \times 10'30 \\
 &= \pi (8'85) \text{ m}_5 \\
 I &= \pi I_5 = \pi (9'5) \text{ m}_5 \\
 &= 8'8 \text{ m}_5 \\
 &= 4'4 + 4'4 \\
 Q &= 4'4 + (5 \times 5'5)
 \end{aligned}$$

U CHAIC ALI-2 YIMUNSI (SI, CGHML)

$$\begin{aligned}
 &= 00' \Delta \text{ m}_5 \\
 &= 3'14 \times 5'119 \\
 &= \pi (8'55) \text{ m}_5 \\
 I &= \pi I_5 = \pi (9'5) \text{ m}_5 \\
 &= 8'5 \text{ m}_5 \\
 &= 4'8 + 4'4 \\
 Q &= 4'8 + (5 \times 5'5)
 \end{aligned}$$

Q VII MCM VCCOUD ALI-1 DOHC I-ALWC 5'4 MVL

$$\begin{aligned}
 &= 25' \Delta \text{ m}_5 \\
 &= 3'14 \times 10'31 \\
 &= \pi (8'85) \text{ m}_5 \\
 I &= \pi I_5 = \pi (9'5) \text{ m}_5 \\
 &= 8'8 \text{ m}_5 \\
 &= 3'8 + 4'4 \\
 Q &= 3'8 + (5 \times 5'5)
 \end{aligned}$$

(Tshgjed burs 1) T \ M 2.1 xrbL b

g. Ruang display / pameran

Mobil yang di letakkan pada ruang display

$$= (72,38 \times 2) + (59,3 \times 2) + (72,34 \times 2) + (52,7 \times 2) + (66,4 \times 2) + (60,7 \times 2) + \text{stand mobil prototype}$$

$$= 144,76 + 118,6 + 144,68 + 105,4 + 132,8 + 121,4 + 162 + 66,4 = 995 \text{ m}^2$$

$$= \text{kapasitas 30 orang} \times 0,87 = 26,1 \text{ m}^2$$

$$= L + \text{sirkulasi 30 \%} = 929 + 238,12 = 1167 \text{ m}^2$$

h. Ruang customer servis hall (penerima tamu)

$$\text{Kapasitas 6 orang} \times 0,62 = 3,72 \text{ m}^2$$

$$L = 4 \times 3,72 = 14,88 + \text{sirkulasi 30 \%} = 19,3 \text{ m}^2$$

i. Ruang tamu

$$\text{Hasil studi banding } 20 \text{ m}^2$$

$$\text{Kapasitas 6 orang} \times 1,25 = 3,72 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi 30 \%} = 20 \text{ m}^2$$

j. Ruang negosiasi

$$\text{Hasil studi banding } 6,25 \text{ m}^2$$

$$\text{Terdapat 8 set area} \times 6,25^2 \text{ m} = 50 \text{ m}^2$$

k. Ruang multimedia

Kapasitas 15 unit PC di beberapa titik

$$15 \text{ pc} \times 2,0 = 30 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi 20 \%} = 30 + 6 = 36 \text{ m}^2$$

l. Toilet

Standard $20 \text{ m}^2 / \text{unit}$

$$L + \text{sirkulasi 20 \%}$$

$$= 20 + 0,2 = 20,2 = 20 \text{ m}^2$$

m. Ruang kantor administrasi (3 orang staff)

Berdasarkan data arsitek, a, 8 m^2

$$L = 3 \times 8 \text{ sirkulasi 30 \%}$$

$$= 24 + 30 \% = 24 + 7,2 = 31,2 \text{ m}^2$$

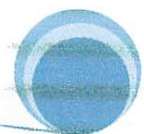
n. Ruang manager pemasaran penjualan + wakil

$$L = ((245 \times 315) + (310 \times 235)) \times 130 \%$$

$$= 15,01 \times 130 \% = 19,51 \text{ m}^2$$

o. Ruang kasir

$$= 6 \text{ m}^2$$



3. SERVIS

a. Ruang servis mobil (kapasitas 16 mobil)

$$\text{Besaran 1 buah lift car : } 7 \times 3,5 = 24,5 \text{ m}^2$$

$$8 \text{ buah lift car } 8 \times 24,5 = 196 \text{ m}^2$$

$$8 \text{ tidak menggunakan lift car hanya stall} = 196 \text{ m}^2$$

$$\text{Kapasitas 20 orang } \times 1,25 = 25 \text{ m}^2$$

$$= 362,1 + 25 = 387,1 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 40 \% = 658,07 \text{ m}^2$$

b. Ruang cek keluhan (2 buah meja kerja)

Standard 4 m

$$\text{Kapasitas 3 orang } \times 0,1 = 3 \text{ m}^2$$

$$L = 4 \times 3 = 12 \text{ m}^2$$

$$\text{Sirkulasi } 30 \% = 15,6 \text{ m}^2$$

c. Ruang overhaul

$$= 28 \text{ m}^2$$

d. Gudang alat

Standard 1,5 m²

$$\text{Kapasitas 4 orang } \times 0,62 = 2,48 \text{ m}^2$$

$$L \text{ rak} = (3 \times 3) + (2,48 \times 1,5) + (0,75 \times 3)$$

$$L = 14,7 \text{ m}^2 + \text{sirkulasi } 30 \% = 19,46 \text{ m}^2$$

e. Ruang spring balancing (4 mobil)

$$= 96,56 \text{ m}^2$$

f. Ruang tunggu

$$\text{Kapasitas 20 orang } \times 1,25 = 25 \text{ m}^2$$

Rak tv

Kantin

$$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 17 \text{ m}^2$$

g. Ruang administrasi servis mesin

Standard 4 m²

$$\text{Kapasitas 2 orang } \times 0,87 = 1,74 \text{ m}^2$$

$$L = (4 \times 1,74) + \text{sirkulasi } 30 \% = 9,04 \text{ m}^2$$

h. Ruang pimpinan bengkel

Standard 4 m²

$$\text{Kapasitas 2 orang } \times 0,87 = 1,74 \text{ m}^2$$



$$L = (4 \times 1,74) + \text{sirkulasi } 30 \% = 9,04 \text{ m}^2$$

i. Ruang karyawan

$$= 12 \text{ m}$$

j. Ruang pasca servis (parkir mobil)

Kapasitas 6 mobil

$$L = 440 \times 225 = 9,9 \text{ m}^2 \times 6 = 59,4 \text{ m}^2$$

k. Ruang kasir

$$= 6 \text{ m}^2$$

l. Ruang penerima + costumer servis

Ruang penerima servis :

1 meja kerja = 2,34 m (data arsitek)

Kapasitas 6 meja x 2,34 m = 14,04

$$L + \text{sirkulasi } 20 \% = 14,04 + 2,80 = 16,84$$

Ruang penerima perawatan :

1 meja kerja = 2,34 m (data arsitek)

Kapasitas 4 meja x 2,34 m = 9,36

$$L + \text{sirkulasi } 20 \% = 9,36 + 1,87 = 11,23$$

Ruang perbaikan body :

1 meja kerja = 2,34 m (data arsitek)

Kapasitas 4 meja x 2,34 m = 9,36

$$L + \text{sirkulasi } 20 \% = 9,36 + 1,87 = 11,23$$

$$16,84 + 11,23 + 11,23 = 40 \text{ m}^2$$

m. Ruang administrasi servis

$$= 31,2 \text{ m}^2$$

n. Ruang manager + wakil

Kapasitas 4 orang x 0,87 = 3,48 m²

$$L = 3,48 \times 4 + \text{sirkulasi } 30 \% = 18,09 \text{ m}^2$$

o. Toilet

$$= 20 \text{ m}^2$$

p. Cafeteria

$$= 40 \text{ m}^2$$

q. Ruang kompresor

$$= 3 \text{ m}^2$$



4. PENGELOLA

a. Ruang pertemuan

$$\text{Kapasitas } 20 \text{ orang} \times 0,87 = 17,4 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 31,32 + 104,4 = 135,72 \text{ m}^2$$

b. Ruang staff administrasi, keuangan, dan personalia

$$\text{Kapasitas } 8 \text{ orang} \times 0,87 = 7 \text{ m}^2 + 2,48 = 9,48 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 9,48 \text{ m}^2 \times 4 = 37,92 \text{ m}^2 + 12,08 \text{ m}^2 = 50 \text{ m}^2$$

c. Ruang manager administrasi, personalia, dan wakil

$$\text{Kapasitas } 4 \text{ orang} \times 0,62 = 2,48 \text{ m}^2$$

$$\text{Kapasitas } 4 \text{ orang} \times 0,87 = 3,48 \text{ m}^2 = 5,96 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 10,72 + 35,76 = 46,4 \text{ m}^2$$

d. Ruang arsip

$$0,48 \times 6 \text{ buah} = 2,88 \text{ m}^2$$

$$2 \times 1,875 = 3,75 \text{ m}^2$$

$$\text{Sirkulasi } 30 \% = 1,98$$

$$L = 2,88 + 3,75 + 1,98 = 8,61 \text{ m}^2$$

e. ruang karyawan

$$\text{Kapasitas } 20 \text{ orang} \times 0,87 = 17,4 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 30 = 31,32 + 104,4 = 135,72 \text{ m}^2$$

f. Gudang

$$= 4 \text{ m}^2$$

g. Toilet

$$= 20 \text{ m}^2$$

h. Ruang kepala cabang

$$= 25 \text{ m}^2$$

i. Ruang wakil kepala cabang

$$= 25 \text{ m}^2$$



5. PERAWATAN**a. Ruang cek keluhan**

Standard 4 m^2

Kapasitas 3 orang $0,1 = 3 \text{ m}^2$

$L = 4 \times 3 = 12 \text{ m}^2$

Sirkulasi 30 % = $15,6 \text{ m}^2$

b. Ruang pimpinan bengkel

= $19,51 \text{ m}^2$

c. Gudang

= $19,46 \text{ m}^2$

d. Ruang kompresor

2 ruang kompresor

Kapasitas 2 orang $\times 0,62 = 1,24 \text{ m}^2$

$L = (2 \times 1,74) + \text{sirkulasi } 20 \%$

= $2,48 + 0,49 = 3 \text{ m}^2$

e. Ruang air

Kapasitas 2 orang $\times 0,62 = 1,24 \text{ m}^2$

$L + \text{sirkulasi } 20 \% = 2,43 \text{ m}^2$

f. Ruang cuci mobil (kapasitas 3 mobil)

5 mobil $\times 24,50 = 122,5 \text{ m}^2$

Kapasitas 10 orang $\times 1,125 \text{ m}^2$

$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 172,5 \text{ m}^2$

g. Ruang pengeringan setelah pencucian (kapasitas 5 mobil)

5 mobil $\times 24,50 = 122,5 \text{ m}^2$

Kapasitas 8 orang $\times 1,125 = 10 \text{ m}^2$

$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 152 \text{ m}^2$

h. Ruang perawatan

Kapasitas 10 mobil $\times 24,50 = 245 \text{ m}^2$

Kapasitas (20 orang $\times 1,125$) = $22,5 \text{ m}^2$

$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 347,75 \text{ m}^2$



6. PERBAIKAN BODY**a. Ruang cek keluhan**Standard 4 m²Kapasitas 3 orang x 0,1 = 3 m²L = 4 x 3 = 12 m²Sirkulasi 30 % = 15,6 m²**b. Ruang kepala bengkel**Standard 4 m²Kapasitas 2 orang x 0,87 = 1,74 m²L = (4 x 1,74) + sirkulasi 30 % = 9,04 m²**c. Gudang**Standard 1,5 m²Kapasitas 4 orang x 0,62 = 2,48 m²L rak = 3 m²

L = (3 x 3) + (2,48 x 1,5) + (0,75 x 3)

= 14,97 m² + sirkulasi 30 % = 19,46 m²**d. Ruang administrasi**Standard 4 m²Kapasitas 2 orang x 0,87 = 1,74 m²L = (4 x 1,74) + sirkulasi 30 % = 9,04 m²**e. Ruang perbaikan body**Kapasitas 10 mobil x 24,14 (sama dengan servis) = 241,4 m²Kapasitas 15 orang x 1,125 = 16,87 m²L + sirkulasi 30 % = 335,75 m²**f. Ruang cat manual**Kapasitas 4 mobil x 24,14 (sama dengan servis) = 96,56 m²Kapasitas 4 orang x 0,62 = 2,48 m²

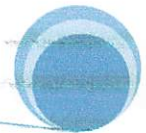
L + sirkulasi 30 %

= 99,04 + 29,7 = 128,7 m²**g. Ruang cat oven**

Kapasitas 2 mobil

Dimensi oven (studi banding) @ 42 m² = 2 x 42 = 84 m²**h. Toilet**

Standard 20 m / unit



7. ASESORIS

a. Ruang penerima

$$\text{Kapasitas } 5 \text{ orang} \times 0,62 = 3,1 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 16,21 \text{ m}^2$$

b. Ruang display

$$\text{Kapasitas } 30 \text{ orang} \times 1 \text{ m} = 30 \text{ m}^2$$

$$5 \text{ rak tinggi asesoris (data arsitek) ex, velq } 0,7 \times 50 = 35 \text{ m}^2$$

$$5 \times 35 = 175 \text{ m}^2$$

$$7 \text{ rak etalase kaca } 6 \text{ m}^2$$

$$7 \times 6 = 42 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 282 \text{ m}^2$$

c. Ruang pemasangan

$$\text{Kapasitas } 8 \text{ mobil} \times 24,14 = 193,12 \text{ m}^2$$

$$\text{Kapasitas } 10 \text{ orang} \times 1,125 = 11,25 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 40 \% = 291,85 \text{ m}^2$$

d. Ruang display non audio

kapasitas 2 rak

$$L = p \times l = 1,2 \times 3 = 3,6 \text{ m}^2$$

$$\text{Kapasitas } 4 \text{ orang} \times 0,62 = 2,48 \text{ m}^2$$

$$L = (3,6 \times 2) + (0,6 \times 3) + 2,48 + \text{sirkulasi } 20 \% = 15 \text{ m}^2$$

e. Gudang

Standard 1,5 m²

$$\text{Kapasitas } 4 \text{ orang} \times 0,62 = 2,48 \text{ m}^2$$

$$L \text{ rak} = 3 \text{ m}$$

$$L = (3 \times 3) + (2,48 \times 1,5) + (0,75 \times 3)$$

$$= 14,97 \text{ m} + \text{sirkulasi } 30 \% = 19,46 \text{ m}^2$$

f. Ruang display lainnya

$$L \text{ rak} = 1,2 \times 2,5 = 3 \text{ m}^2$$

Kapasitas 3 rak

$$L = (3 \times 3) + 2,48 + \text{sirkulasi } 30 \% = 18 \text{ m}^2$$

g. Ruang display ban

Sama dengan ruang display non audio = 15 m²

h. Ruang display velg

Kapasitas 4 rak



$$1 \text{ rak } 0,7 \times 50 = 35 \text{ m}^2$$

$$\text{Kapasitas } 6 \text{ orang} \times 0,62 = 3,72 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 20 \% = 46,45 \text{ m}^2$$

i. Ruang stock audio

$$\text{Sama dengan luasan gudang} = 19,46 \text{ m}^2$$

j. Ruang stock non audio

$$\text{Sama dengan luasan gudang} = 19,46 \text{ m}^2$$

k. Ruang administrasi

$$= 9,04 \text{ m}^2$$

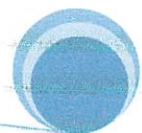
l. Ruang manager dan wakil manager

$$\text{Kapasitas } 4 \text{ orang} \times 0,87 = 3,48 \text{ m}^2$$

$$L = 3,48 \times 4 + \text{sirkulasi } 30 \% = 18,09 \text{ m}^2$$

m. Toilet

$$= 20 \text{ m}^2$$



8. RUANG PAMER MODIFIKASI**a. Ruang penerima**

$$\text{Kapasitas 5 orang} \times 0,62 = 31 \text{ m}^2$$

b. Ruang pameran modifikasi

Kapasitas 25 mobil

$$1 \text{ mobil rata-rata } 24,50 \text{ m}^2 \times 25 = 612,5 \text{ m}^2$$

$$L + \text{sirkulasi } 30 \% = 796,25 \text{ m}^2$$

c. Gudang alat

$$= 4 \text{ m}^2$$

d. Toilet

$$= 20 \text{ m}^2$$



9. FASILITAS PENUNJANG

a. Musholla

kapasitas 20 orang = 30 m^2

b. Kafetaria

= $196,4 \text{ m}^2$

c. Ruang makan

Kapasitas 50 orang

Ukuran 1 meja (data arsitek) = 9 m^2

untuk yang menggunakan 4 kursi 50 orang / 4 kursi : 13 meja

$13 \times 9 = 117 \text{ m}^2$

L + sirkulasi 30 %

$117 + 23,4 = 152,1 \text{ m}^2$

d. Dapur

Standard data arsitek = 32 m^2

e. Ruang kasir

= 4 m^2

f. Toilet

= 20 m^2

g. Ruang genset

= 24 m^2

h. Ruang mesin AC

= 48 m^2

i. Ruang pegawai servis

= 12 m^2

j. Ruang pompa

= 36 m^2

k. Ruang tandon bawah tanah

30 m^2

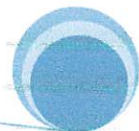
l. Gudang alat

= 4 m^2

m. Ruang parkir stock kendaraan

Kapasitas 50 mobil = 485 m^2

Karena menuntut tempat yang tertutup, pada ruangan penyimpanan mobil baru menggunakan parkir model lift car (vertical)



1 ukuran lift car $2,30 \times 4 = 9,2 \text{ m}^2$

Model 2 susun

5 mobil / 2 = membutuhkan 25 lift car parkir

$25 \text{ m} \times 9,2 \text{ m}^2 = 230 \text{ m}^2$

L + sirkulasi 30 %

$230 + 69 = 299 \text{ m}^2$

Loading dock

Kapasitas $5 \times 24,50 = 122,5 \text{ m}^2$

Kapasitas 2 orang $\times 0,87 = 1,74 \text{ m}^2$

L + sirkulasi 30 % = 181 m^2

Kantor administrasi

Kapasitas 2 meja kerja $\times 2,34$ (data arsitek) = $4,68 \text{ m}^2$

L + sirkulasi 20 % = $5,616 \text{ m}^2$

Gudang alat

= 4 m^2

LUAS TOTAL BANGUNAN (11,800 m²)

1. Showroom 2300 m^2
2. Servis 1650 m^2
3. Asesoris 1100 m^2
4. Perbaikan body 1730 m^2
5. Perawatan 600 m^2
6. Gudang stock 350 m^2
7. Kantor pengelola dan fasilitas penunjang pengelola 2500 m^2
8. Fasilitas penunjang 1200 m^2
9. Fasilitas utilitas 150 m^2
10. Test drive area 800 m^2

BAB VI

KESIMPULAN

VI.1 KONSEP BENTUK

ANAJAM
ADONAH
MOORWOH2
WOOYMO4S



DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI BERNARD TSCHUMI

AGUS PRAMONO
0522055

AGUS PRAMONO

PEMBIMBING
IR. SOERANTO DARSOPUSPITO, MT
IR. BAMBANG JOKO WIJITOMO, MT

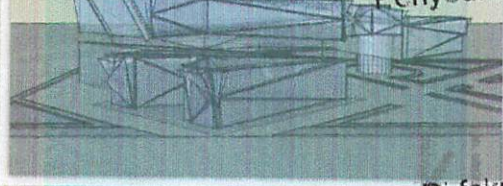
IR. SOERANTO DARSOPUSPITO, MT
PEMBIMBING

SKRIPSI ARSITEKTUR
SEMESTER GANJIL 2009-2010
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
SEMESTER GANJIL 2009-2010
SKRIPSI ARSITEKTUR



SHOWROOM
Secara Arsitektural Showroom Terdiri Dari 2 Suku Kata, Yaitu Show Dan Room Yang Mempunyai Pengertian Ruang Pamer Atau Ruang Pajangan. Jadi Showroom Adalah Suatu Wadah Fisik Yang menjadi Pusat Kegiatan Pemasaran, Perbaikan, Pemodifikasian, Serta Penyediaan Suku Cadang Dan Asesoris.



Proses Perancangan Hanya Di fokuskan Pada Bentuk Dan Tampilan Showroom Serta Ruang Luarnya Dengan Memperhatikan Karakter Tapak dan Lingkungannya.



Perencanaan Objek Rancangan Hanya Di fokuskan Pada Distribusi Penjualan Dan Perawatan.



Waktu Eksistensi Objek Rancangan Di batasi Sekitar 25 Tahun Ke Depan Atau Pada Tahun 2034, Dengan Pertimbangan Bahwa Perubahan Sebuah Zaman Selalu Terjadi Mengikuti Perkembangannya.

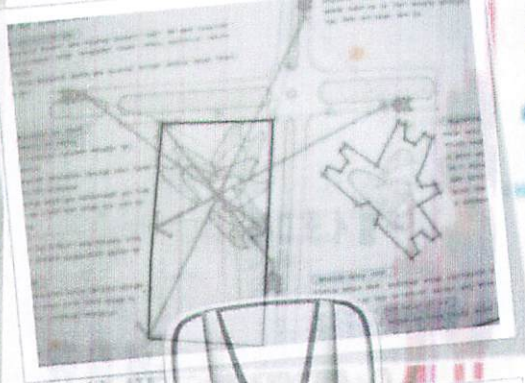


DEKONSTRUKSI DERIDEAN

Dekonstruksi Arsitektur Yang Mengoreksi Arsitektur Modern Dari Aspek Metafisika (Metaphysic Of Presence) Dengan Menggunakan Konsep-Konsep Dekonstruksi menurut Jaques Derrida. Merupakan Salah Satu Perwujudan Dari Pemikiran-Pemikiran Dekonstruksi Yang Di tuangkan Dalam Karya Arsitektur Berbentuk 3 Dimensi, Oleh Karena Itu Arsitektur Di pahami Sebagai Perwakilan Nyata Dari Ide Yang Abstrak.

POTENSI DAN PERMASALAHAN

- 1. TINJAUAN OBJEK**
(Permasalahan) Merubah Image Showroom Yang Selama Ini Identik Dengan Arsitektur Modern.
(Potensi) Memunculkan Image Baru Dari Sebuah Showroom.
- 2. TINJAUAN LOKASI**
(Permasalahan) Menempatkan Sebuah Showroom Dengan Bentuk Dan Tampilan Yang Sangat Berbeda Dengan Bangunan Di Sekitarnya.
(Potensi) Dengan Bentuk Dan Tampilan Yang Berbeda, Di Harapkan Showroom Tersebut Menjadi Landmark Baru Bagi Kawasan Sekitar.
- 3. TINJAUAN TEMA**
(Permasalahan) Menerapkan Tema Baru Yang Mana Sangat Betolak Belakang Dengan Mayoritas Bangunan Yang Ada Di Sekitar Lokasi.
(Potensi) Memunculkan Tipologi Dan Gaya Baru Dengan Cara Menciptakan Sebuah Monster Yang Di Harapkan Dapat Merubah Konteks Sosial.



KONSEP BENTUK DASAR

PENENTUAN BENTUK DASAR

Berdasarkan Konsep Superimposition Bernard Tschumi. Yaitu Menggabungkan 3 Layer Dasar Pembentuk Geometri.

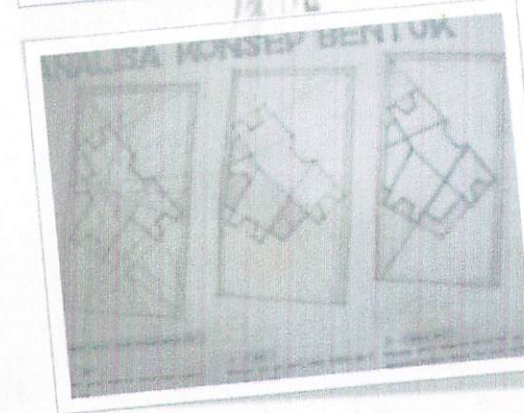
1. (Titik) Sudut Terluar Dari Site.
2. (Garis) Penggabungan Sudut Pandang Pengamat Dengan Titik Sudut Site.
3. (Bidang) Aplikasi Dari Logo Honda.

MEANING AND ITERABILITY

Pengulangan Merupakan Prasyarat Dari Sebuah Makna. Pengulangan Bentuk Logo Honda Sebanyak 4 Kali Sesuai Dengan Jumlah Bidang Tangkap Ke Arah Site.

TRANSFORMASI BENTUK DASAR

Perubahan Bentuk Yang Masih Menyesuaikan Dengan Bentuk. Dasarnya, Yaitu Dengan Cara Memutar Ke Arah Bidang Tangkap Dari Sudut Pandang Terbaik.



PERUBAHAN BENTUK DASAR TERHADAP KONDISI TAPAK/LINGKUNGAN

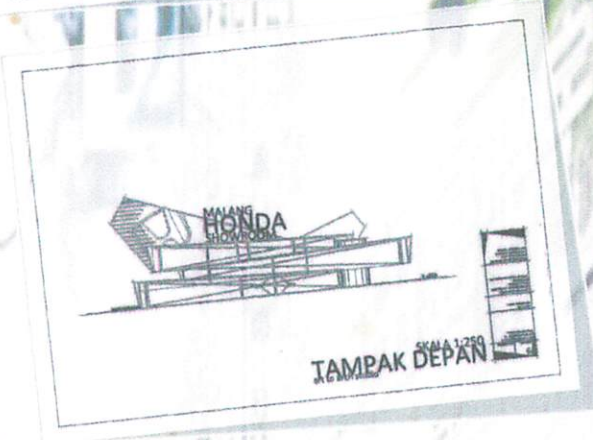
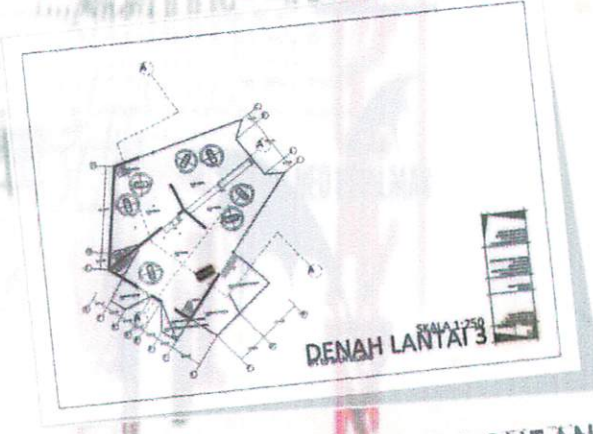
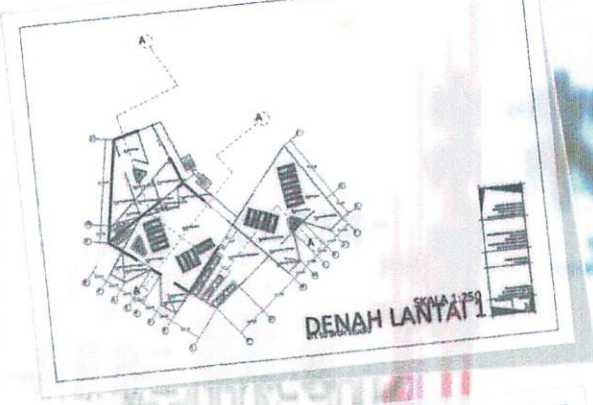
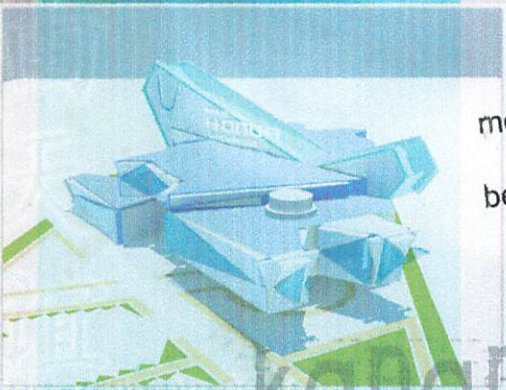
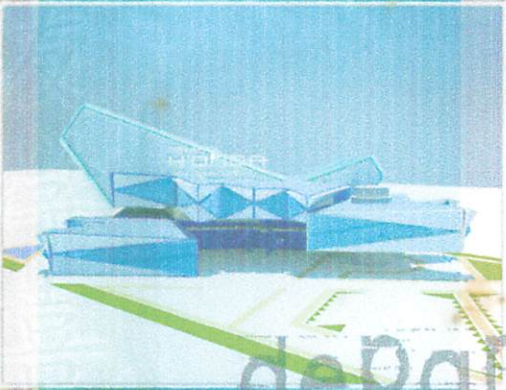
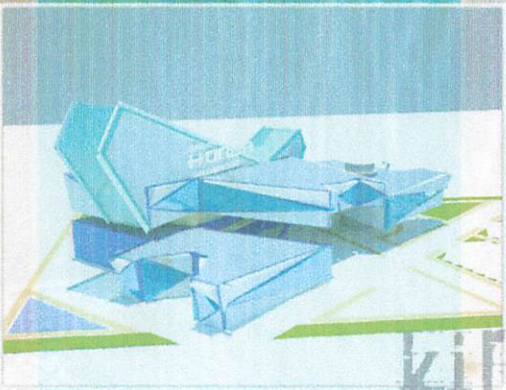
1. (Titik Pusat) Titik Pusat Bentuk Dasar Sebelum Terjadinya Perubahan Yang Di Ambil Dari Sudut Terluar Site.
2. (Titik Pusat Baru) Mengambil Titik Baru Untuk Memperjelas Bidang Tangkap Ke Arah Bentuk Dasar.

PERUBAHAN BENTUK DASAR TERHADAP BENTUK SITE

1. (Garis) Fenarikan Garis-Garis Pembentuk Bentuk Dasar Ke Dalam Bentuk Site.
2. (Pola) Penentuan Pola Dari Garis-Garis Utama Di Dalam Dan Di Luar Bentuk Site
3. (Bentuk Baru) Penentuan Garis-Garis Pembentuk Bentuk Baru Dari Pola Yang Telah Di Tetapkan Sebelumnya Ke Dalam Bentuk Site Sesuai Dengan Peraturan GSB Dan KDB.

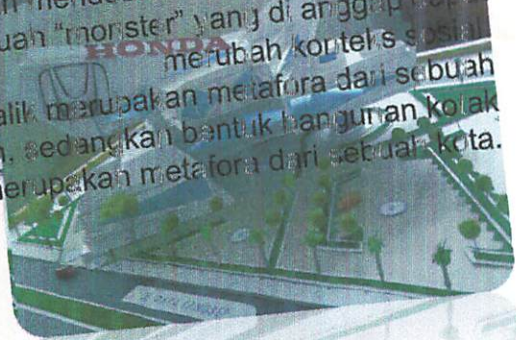


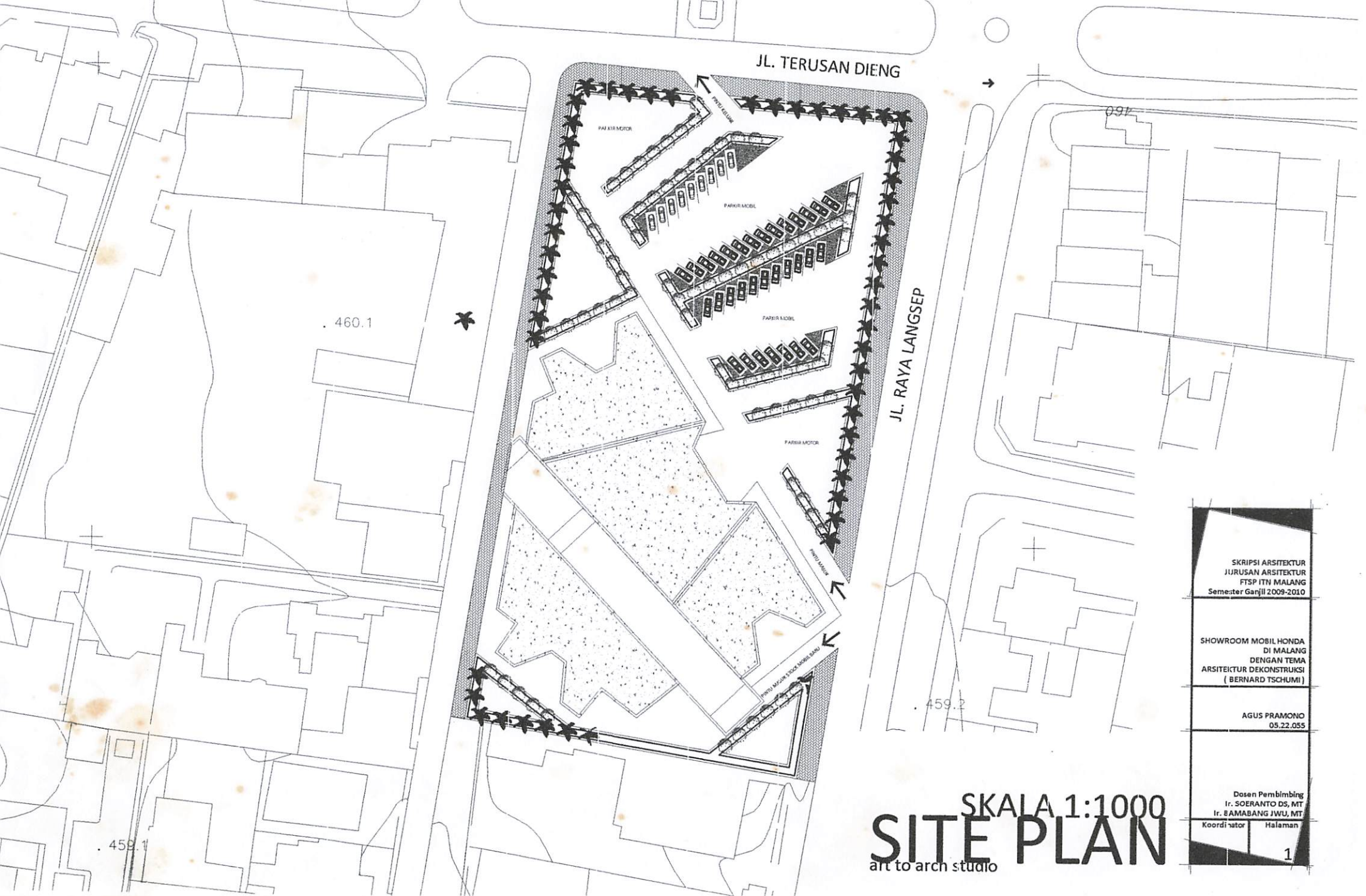
APLIKASI KONSEP RANCANGAN



THE MEDIATED SHOCK OF METROPOLITAN
memunculkan tipologi dan gaya baru pada sebuah kota dan mendobrak kemondoran dengan menciptakan sebuah "monster" yang dianggap dapat mengubah konteks sosial. bentuk atap terbalik merupakan metafora dari sebuah pegunungan, sedangkan bentuk bangunan kotak merupakan metafora dari sebuah kota.

HIERARCHY REVERSAL
"kehadiran" yang terletak pada hirarki tertentu akan di ikuti dengan "kehadiran lain" yang merupakan kebalikan dari sebuah "kehadiran" yang pertama. membalik posisi fungsi utama (showroom) di lantai atas, sedangkan fungsi penunjang (penjualan) di lantai bawah dengan tujuan memaksimalkan bidang tangkap pengamat ke fungsi utama.





JL. TERUSAN DIENG

JL. RAYA LANGSEP

460.1

459.2

459.1

SKRIPSI ARSITEKTUR
JURUSAN ARSITEKTUR
FTSP ITN MALANG
Semester Ganjil 2009-2010

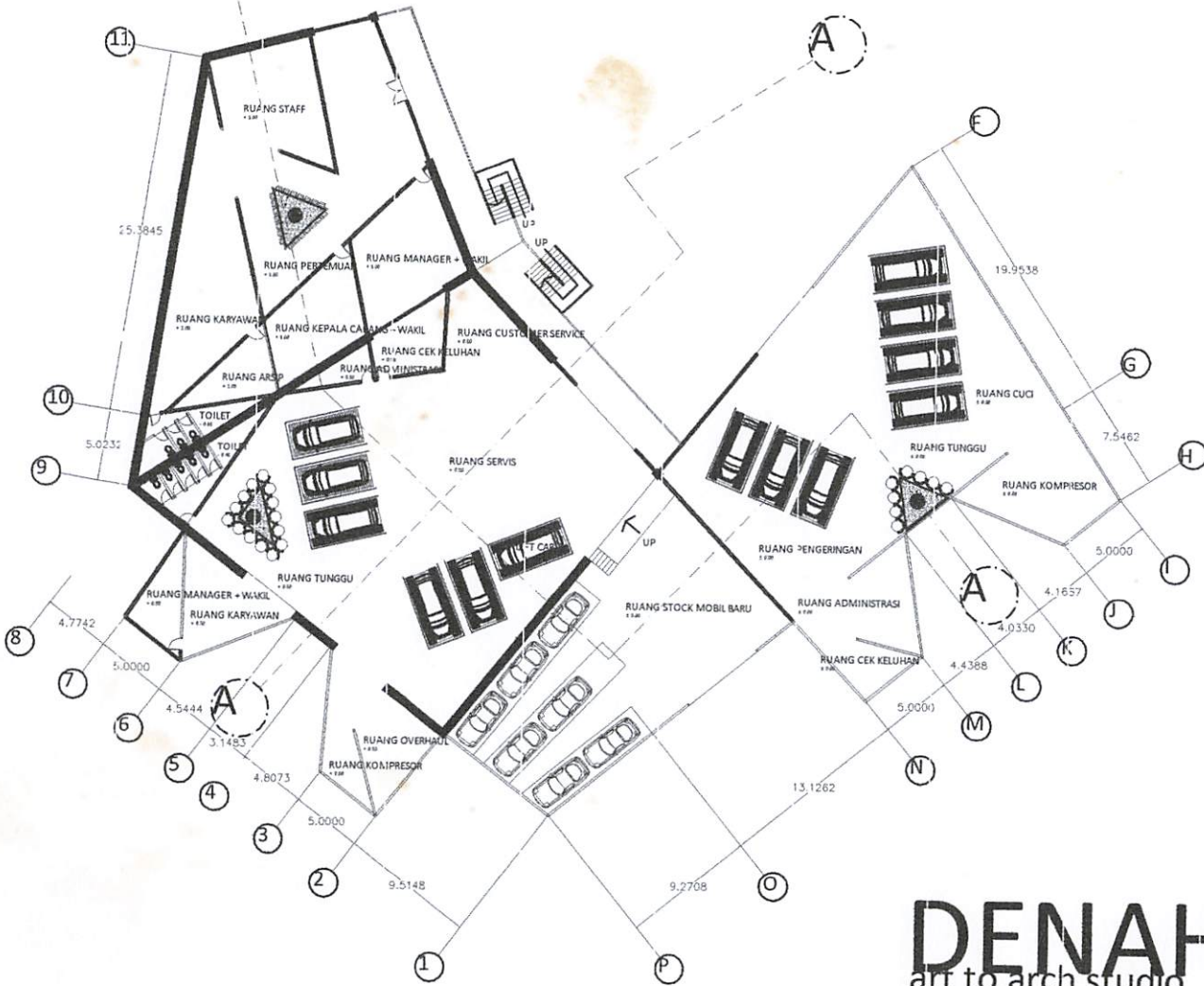
SHOWROOM MOBIL HONDA
DI MALANG
DENGAN TEMA
ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI
(BERNARD TSCHUMI)

AGUS PRAMONO
05.22.055

Dosen Pembimbing
Ir. SOERANTO DS, MT
Ir. BAMBANG JWU, MT
Koordinator Halaman

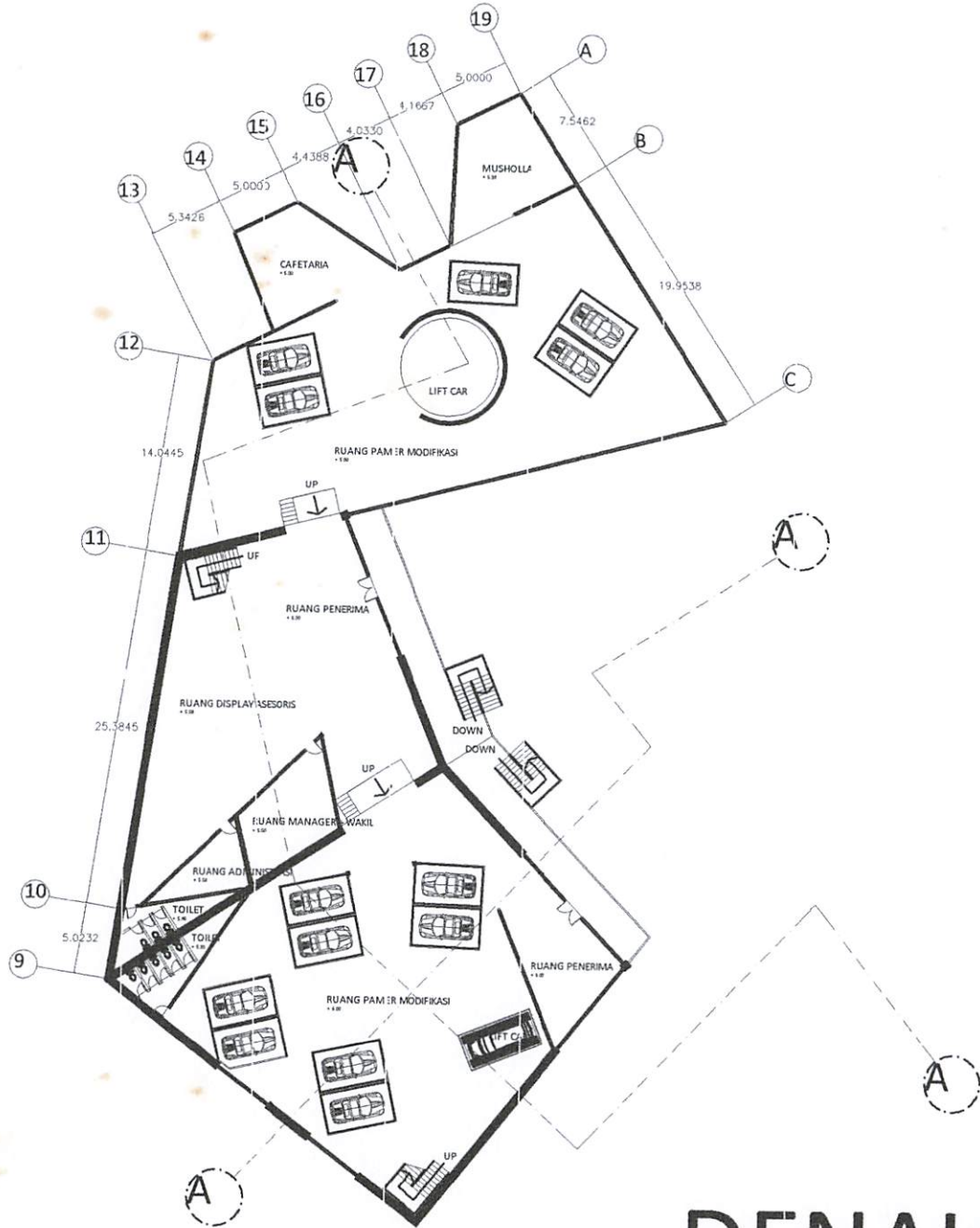
1

SKALA 1:1000
SITE PLAN
art to arch studio



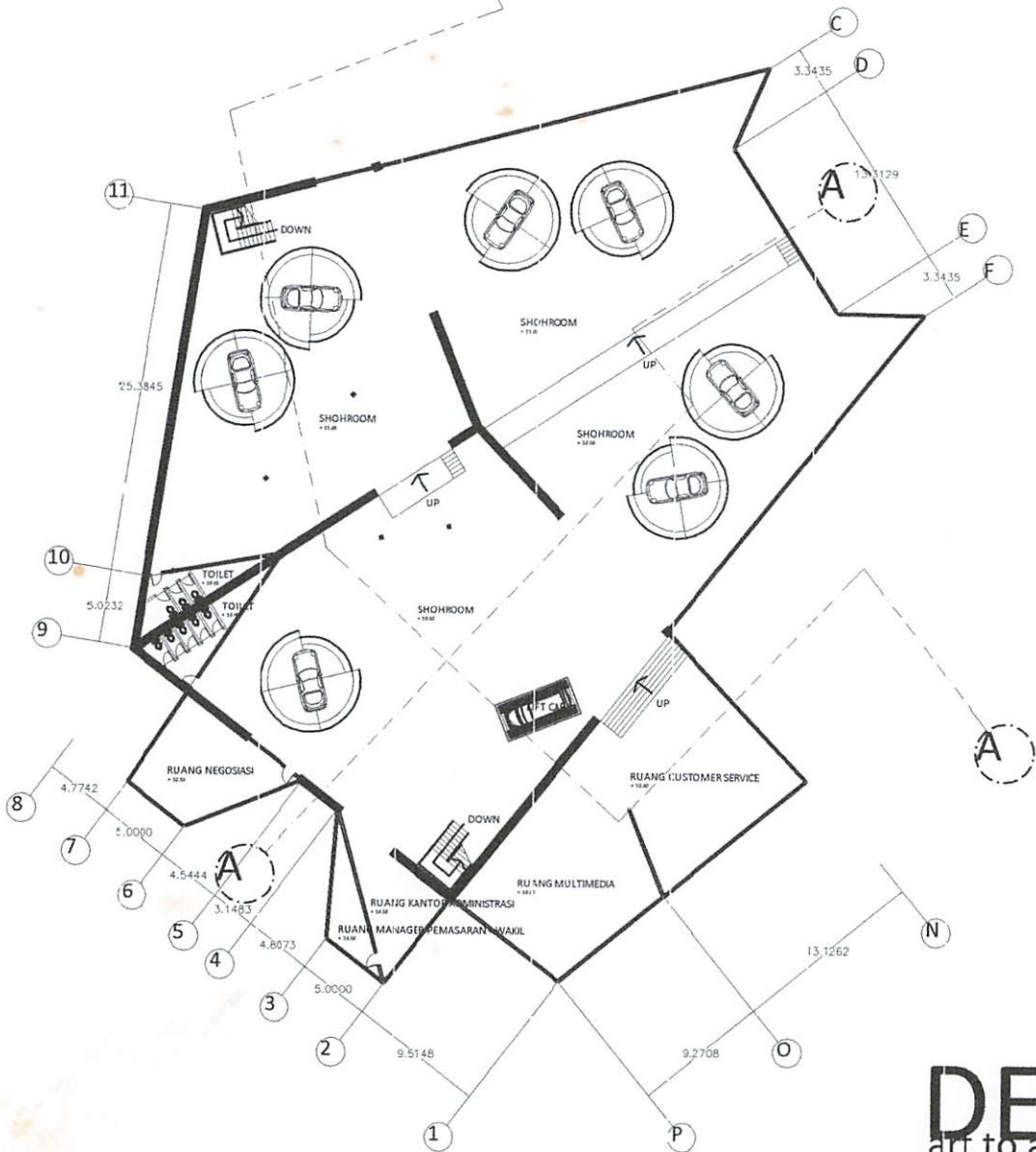
SKALA 1:500
DENAH LANTAI 1
 art to arch studio

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI [BERNARD TSCHUMI]	
AGUS PRAMONO 05.22.035	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	Koordinator Halaman 3



SKALA 1:500
DENAH LANTAI 2
 art to arch studio

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ganjil 2:009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PIAMONO 05.22.055	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	Koordinator Halaman 4

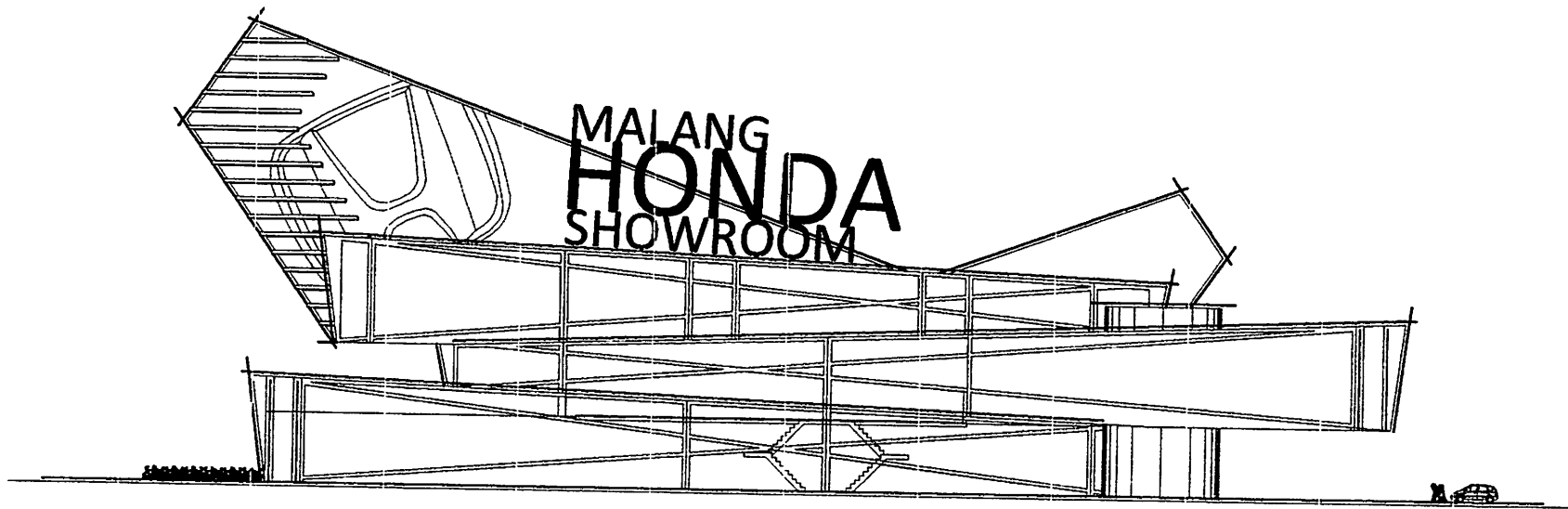


DENAH LANTAI 3

art to arch studio

SKALA 1:500

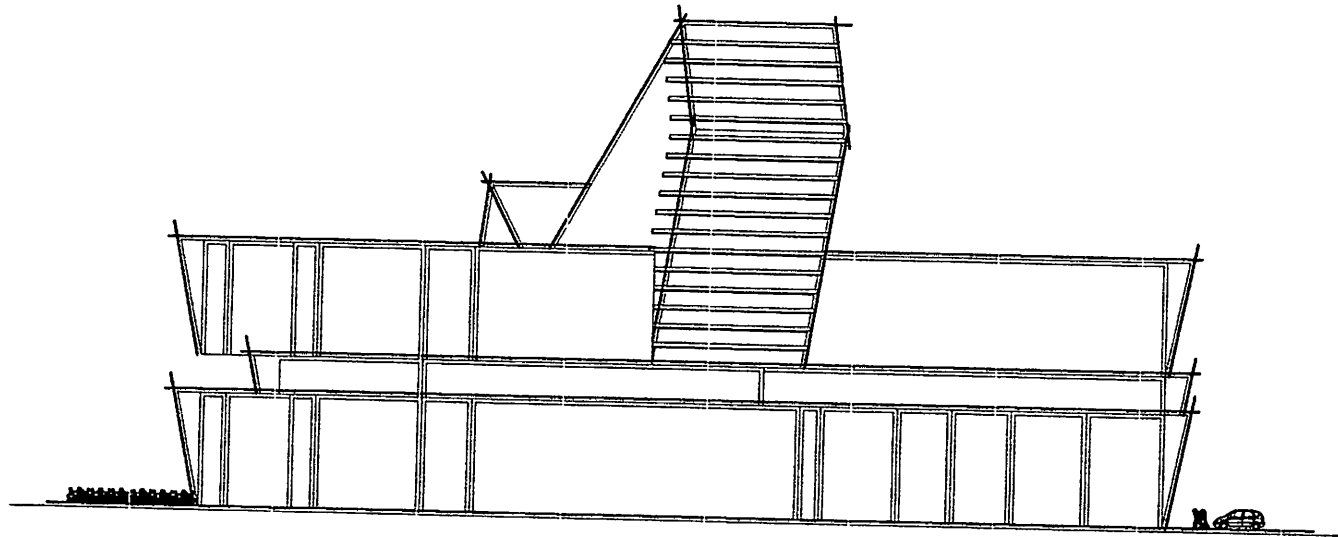
SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PRAMONO 05.22.055	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	
Koordinator	Halaman
	5



MALANG
HONDA
SHOWROOM

SKALA 1:500
TAMPAK DEPAN
art to arch studio

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Gen II 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUVA)	
AGUS PRAMONO 05.22.035	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	
Koordinator	Halaman
	6

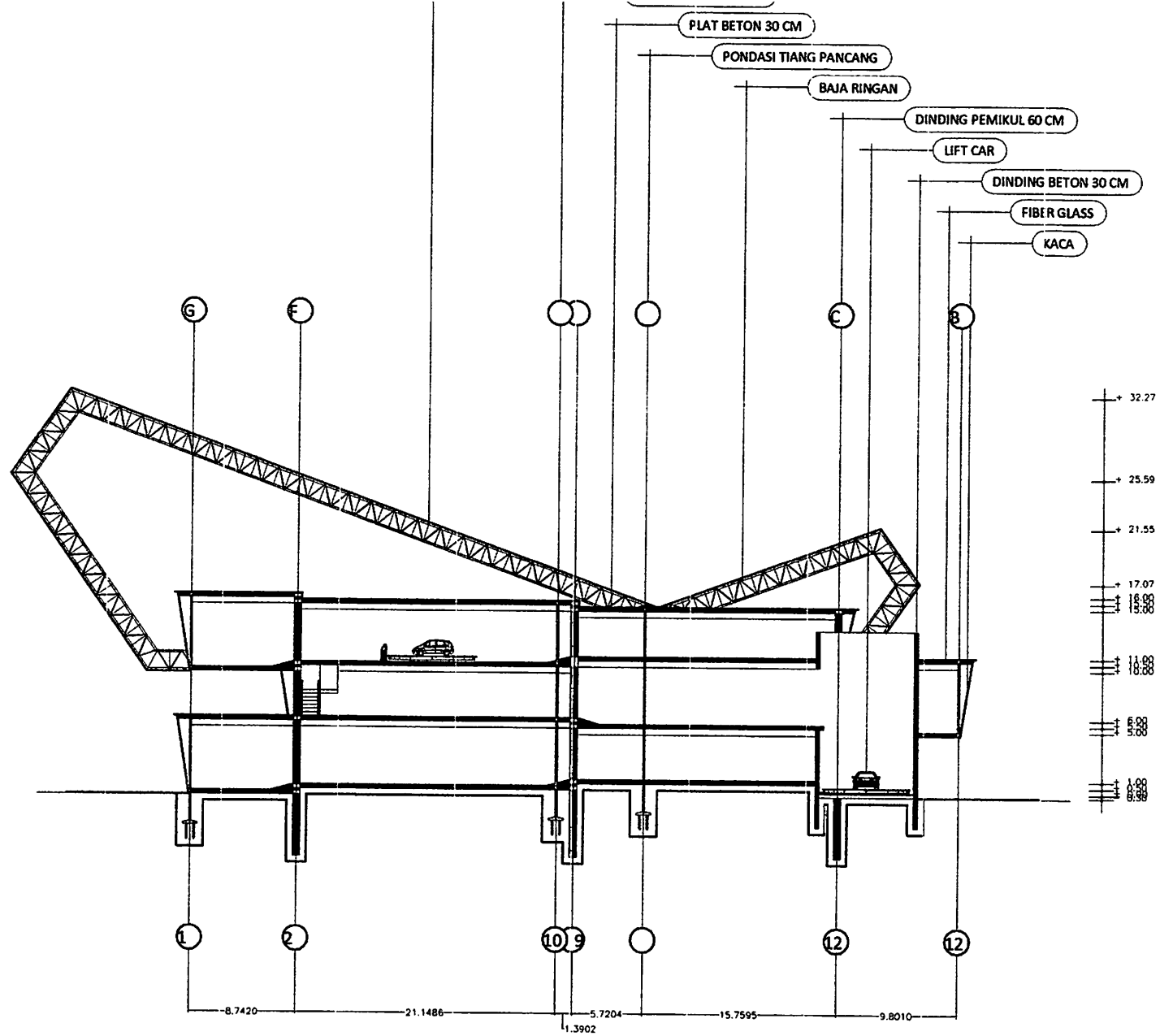


art to arch studio

TAMPAK SAMPIING KIRI

SKALA 1:500

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PRAMONO 05.22.033	
Dosen Pembimbing Ir. SCERANTIC DS, MT Ir. BAMBANG JAWU, MT	
Koordinator	Halaman
	7



SKALA 1:500
POTONGAN A-A
 art to arch studio

SKRIPSI ARSITEKTUR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FTSP ITN MALANG
 Semester Ganjil 2009-2010

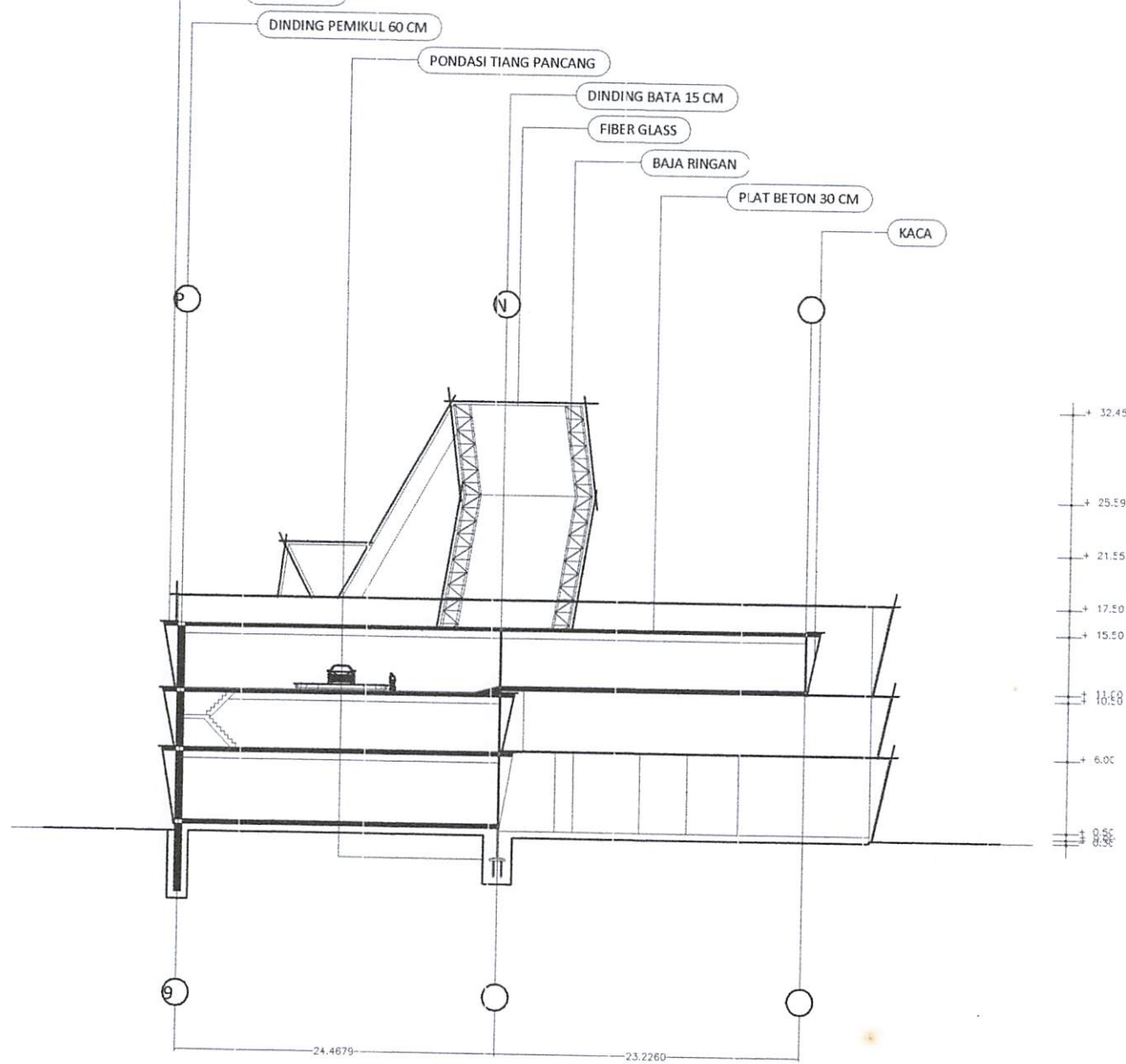
SHOWROOM MOBIL HONDA
 DI MALANG
 DENGAN TEMA
 ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI
 (BERNARD TSCHUMI)

AGUS PRAMONO
 09.22.025

Dosen Pembimbing
 Ir. SOERANTO DS, MT
 Ir. BAMBANG IWU, MT

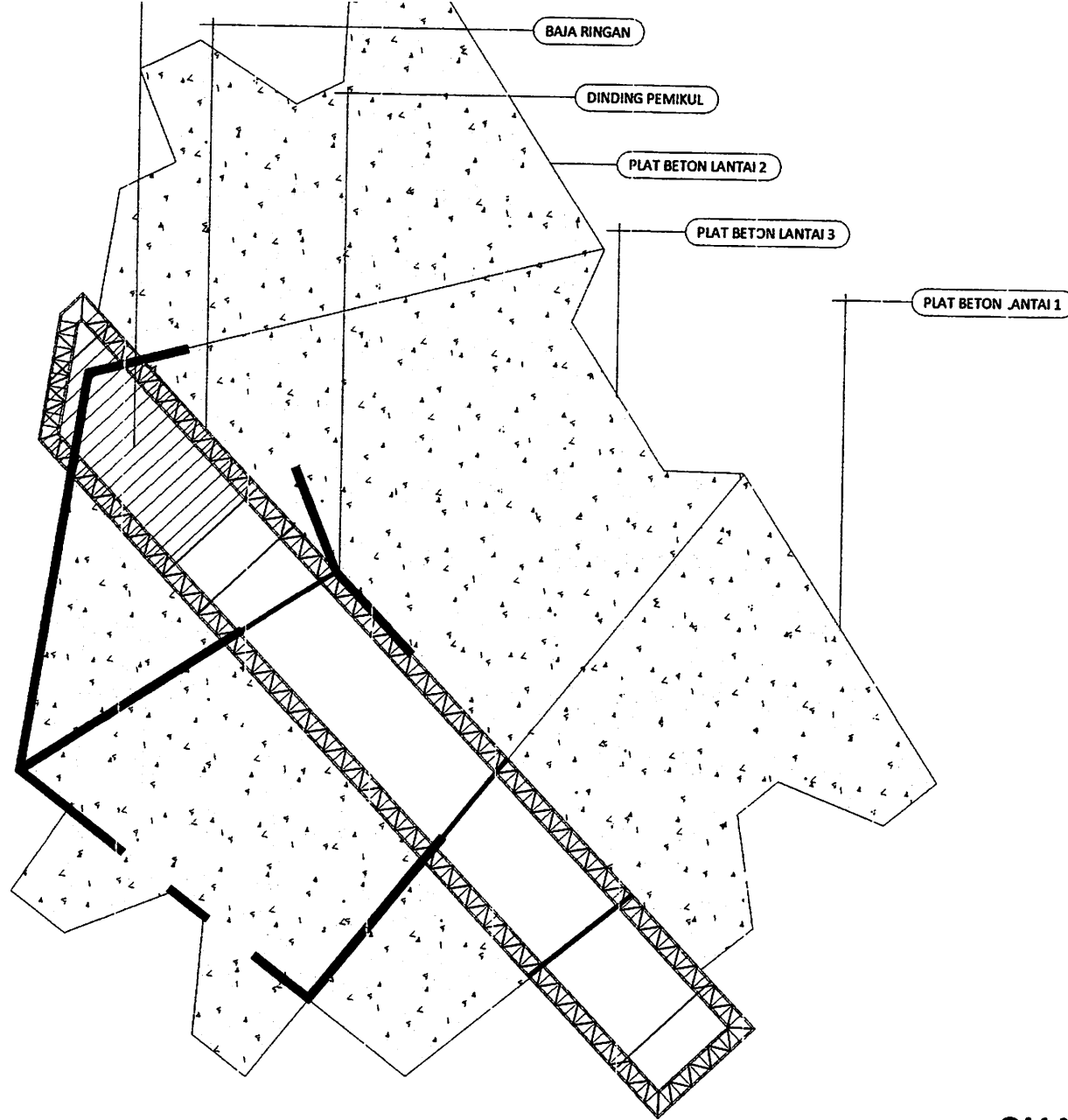
Koordinator Halaman

8



SKALA 1:500
POTONGAN B-B
 art to arch studio

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMU ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PRAMONO 05.22.051	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	
Koordinator	Halaman
	9

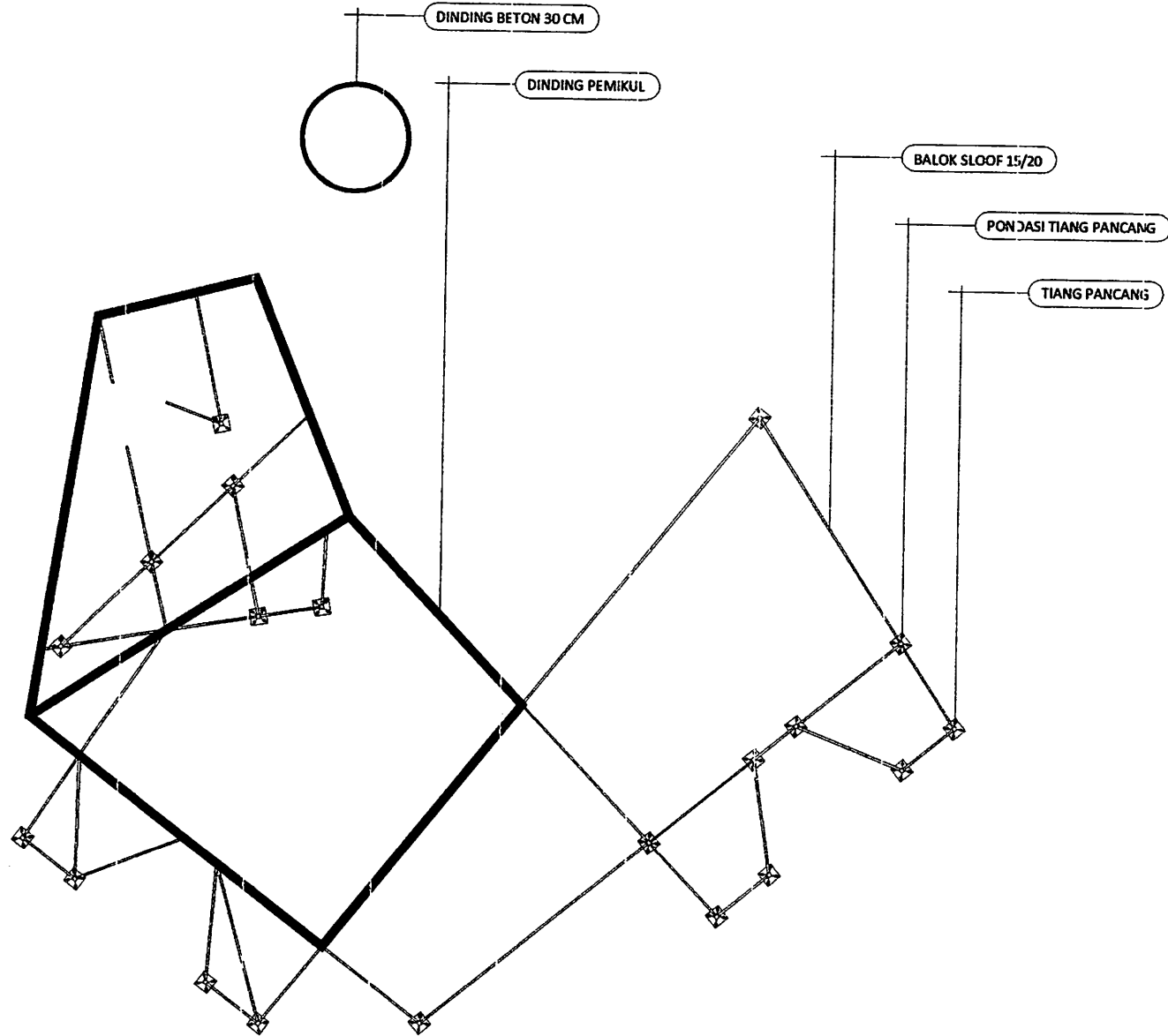


SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITH MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PRAMONO 08.22.055	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	
Koordinator	Halaman
	10

SKALA 1:500

RENCANA ATAP

art to arch studio

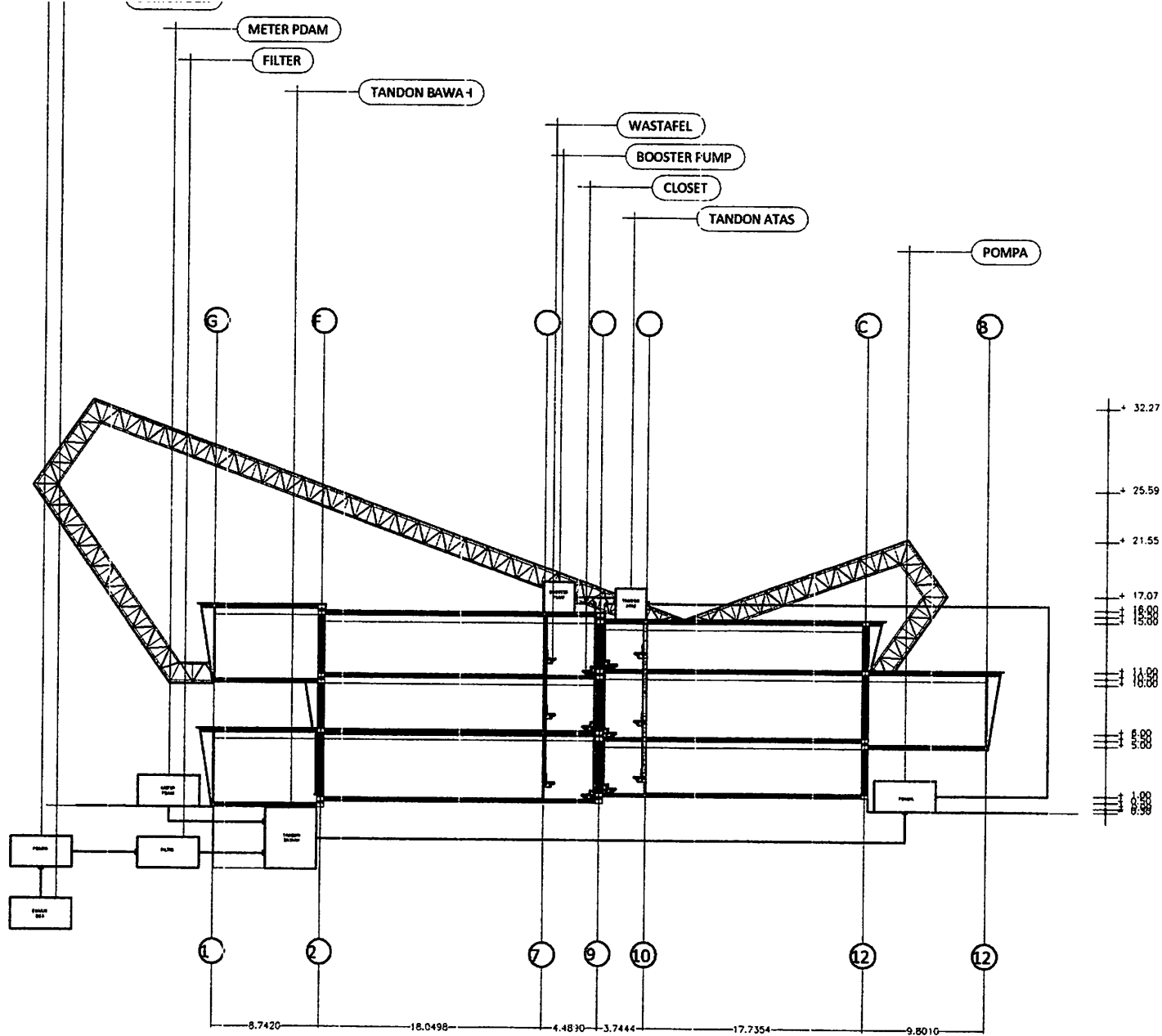


RENCANA PONDASI

art to arch studio

SKALA 1:500

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITV MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PRAMONO 05.22.053	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG IWU, MT	
Koordinator	Halaman
	11

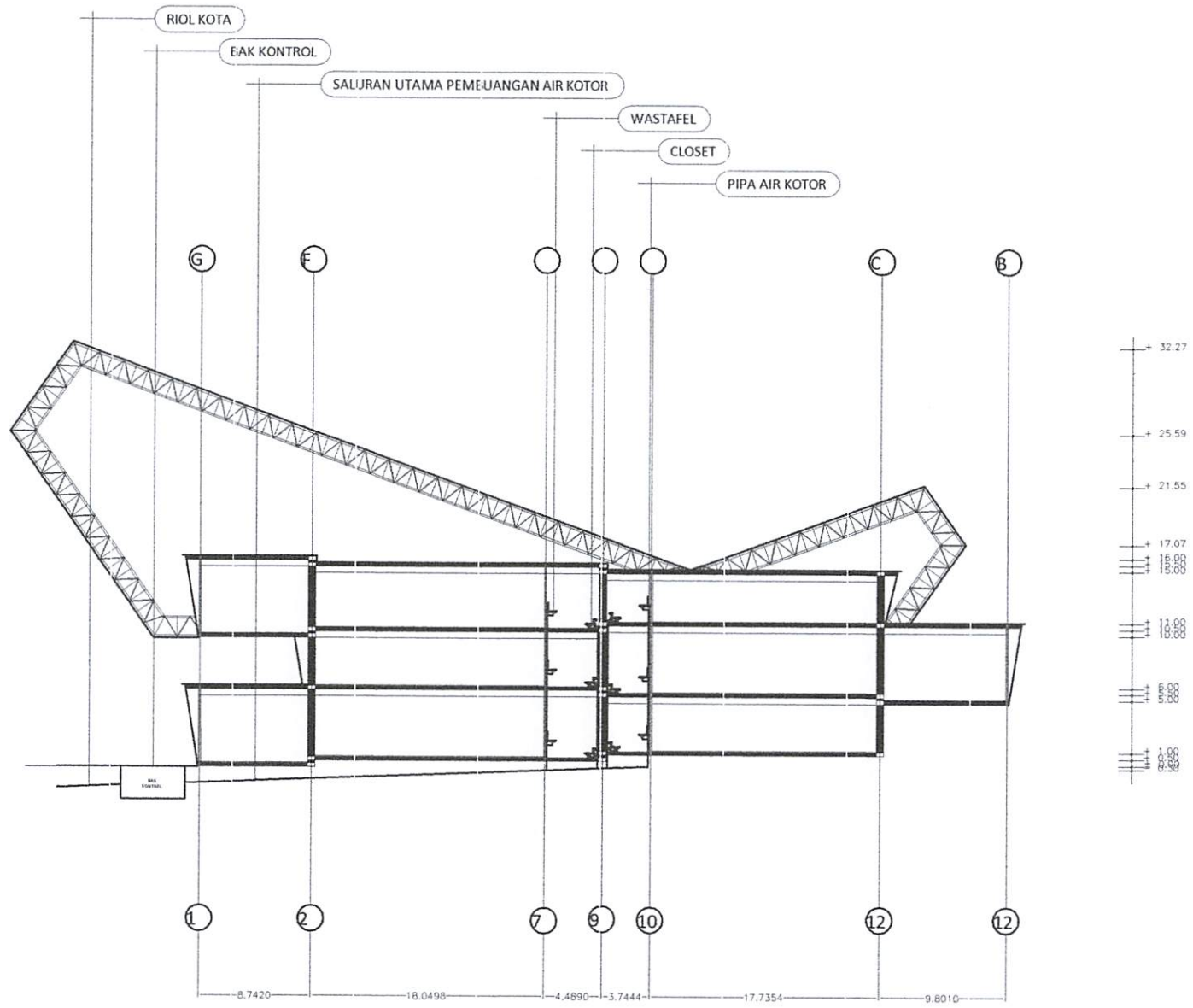


SISTEM UTILITAS AIR BERSIH

art to arch studio

SKALA 1:500

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PRAMONO 03.22.053	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG VG JWU, MT	Koordinator Halaman
12	

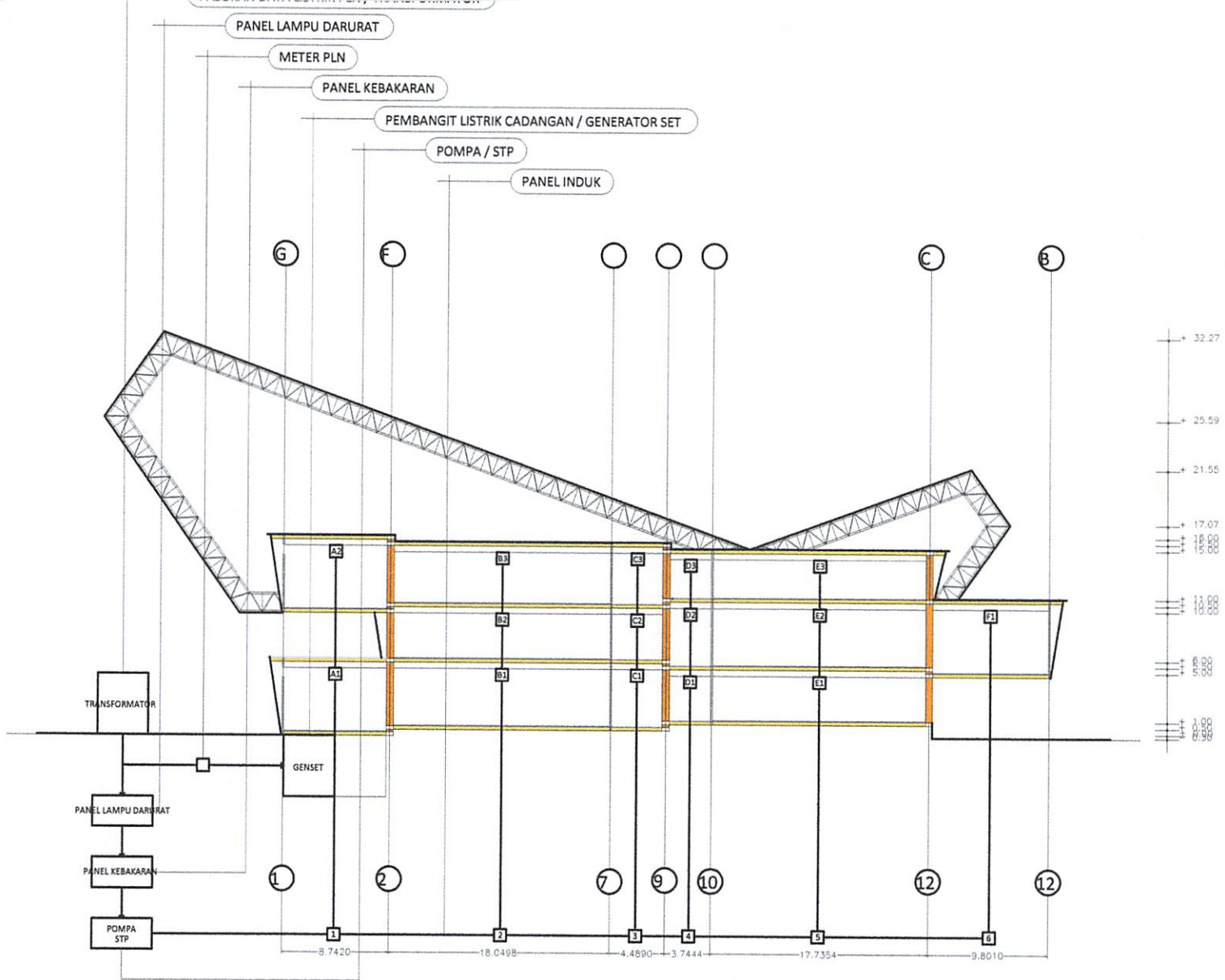


SISTEM UTILITAS AIR KOTOR

art to arch studio

SKALA 1:500

SKRIPSI ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ganjil 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI (BERNARD TSCHUMI)	
AGUS PRAMONO 05.22.055	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	
Koordinator	Halaman
	13



SKRIPSI ARSITEKTUR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FTSP ITN MALANG
 Semester Ganjil 2009-2010

SHOWROOM MOBIL HONDA
 DI MALANG
 DENGAN TEMA
 ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI
 (BERNARD TSCHUMI)

AGUS PRAMONO
 05.22.055

Dosen Pembimbing
 Ir. SOERANTO DS, MT
 Ir. BAMBANG JWU, MT

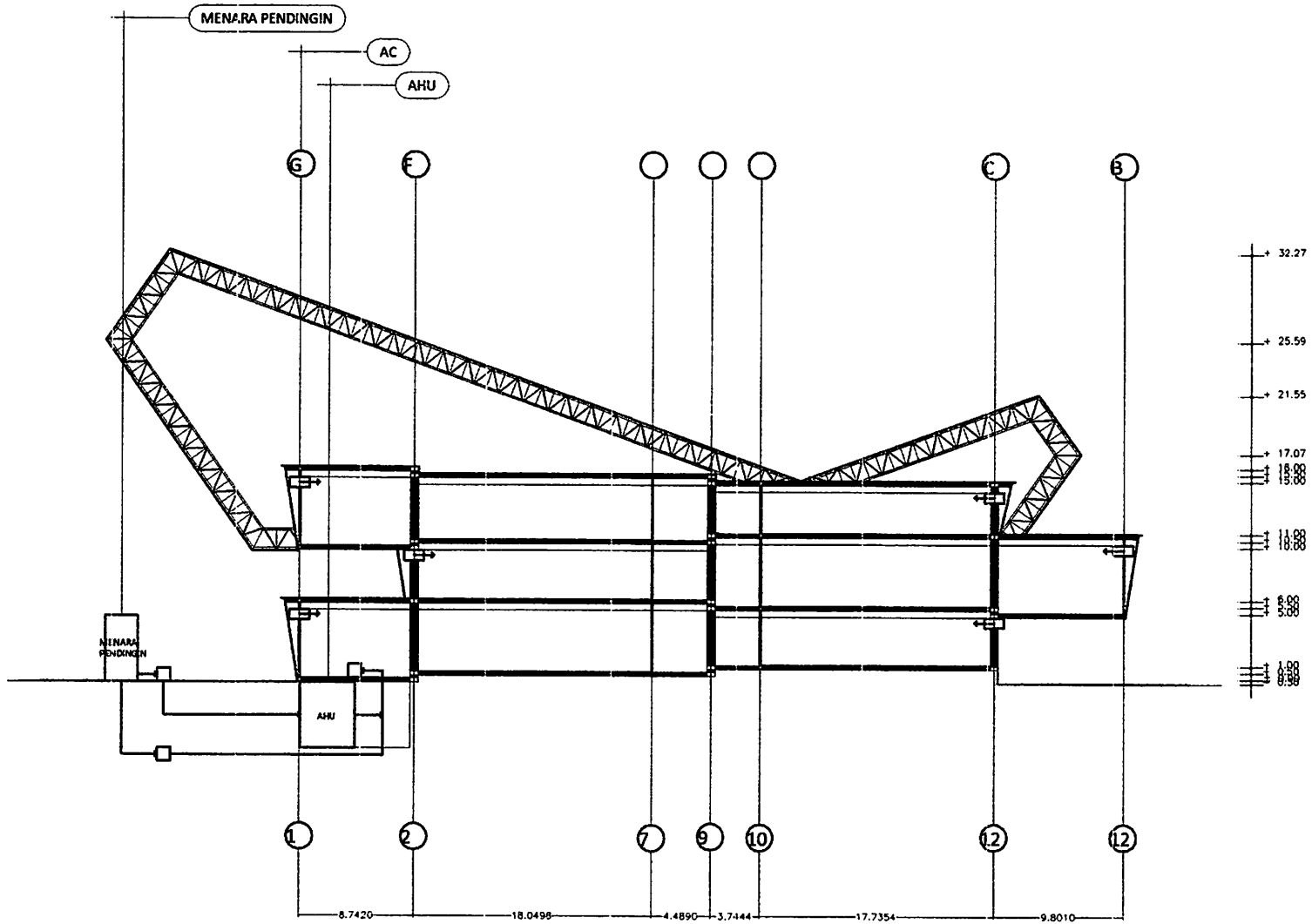
Koordinator Halaman

14

SISTEM UTILITAS PASOKAN LISTRIK

art to arch studio

SKALA 1:500



SISTEM UTILITAS AC CENTRAL

art to arch studio

SKALA 1:500

SKRIPS ARSITEKTUR JURUSAN ARSITEKTUR FTSP ITN MALANG Semester Ger II 2009-2010	
SHOWROOM MOBIL HONDA DI MALANG DENGAN TEMA ARSITEKTUR DEKONSTRUKSI [BERNARD TSCHUMI]	
AGUS PRAMONO 05.22.055	
Dosen Pembimbing Ir. SOERANTO DS, MT Ir. BAMBANG JWU, MT	
Koordinator	Malamsan
15	

Konsep Pencahayaan (Lighting)



Sebagai bagian dari lanskap Arsitektur, cahaya siang hari dikombinasikan dengan pencahayaan buatan (artificial) menciptakan suasana yang terbuka dan alami, menonjolkan produknya yang terbaik, memudahkan orientasi dan arah ruangan bagi pelanggan, dan merupakan faktor kenyamanan yang penting pada siang hari. Setelah malam hari, pencahayaan buatan (artificial) mengambil alih dan secara lembut menyinari ruang pameran dan menyoroti kendaraan-kendaraan yang dipajang. Pencahayaan umum mempunyai karakter yang alami, terbuka dan tersebar. Mobil-mobil diterangi dengan pencahayaan yang hangat, efek dan efek kontras sehingga terkesan matahari bersinar sepanjang hari. Teknik ini akan menciptakan suasana yang hangat dan mengundang.

1. Showroom

Para pelanggan akan mengamati mobil dari semua sisi: kapasitas mesin, tutup, atap dan bagian samping. Semakin jauh dari mobil, maka mereka semakin melihat hanya bidang vertikalnya saja. Sehingga pencahayaan bidang vertikal menjadi sangat penting. Pencahayaan umum yang tak langsung sangat tersebar. Dikombinasikan dengan cahaya siang hari, iluminasi vertikal mempunyai tingkat yang sama seperti iluminasi horizontal. Pantulan (refleksi) langit-langit yang diterangi di dalam lacquer mobil akan menekankan kontur dan bentuk mobil. Namun para pelanggan tidak hanya melihat pada bagian luar (eksterior) dari sebuah

ANAJAM
AONOH
MOORWOH2
WOORMOHS



Konsep Pencapaian (Lighting)



Sebagai bagian dari konsep Arsitektur cahaya yang telah dikomunikasikan dengan pencapaian tujuan (achieve) menciptakan suasana yang terbuka dan alami, menonjolkan produknya yang terbaik, memulihkan kreatifitas dan meningkatkan bagi pelanggan, dan merupakan faktor kenyamanan yang penting pada siang hari. Setelah malam hari, pencapaian tujuan (achieve) mengontrol alih dan secara lembut menyinari ruang pameran dan menyorot keindahan-keindahan yang dibidang Pencapaian untuk memperluas karakter yang alami, terbuka dan terasor. Mobil-mobil ditangani dengan pencapaian yang hangat, efek dan efek kontras sehingga terkesan material pameran sepanjang hari. Teknik ini akan menciptakan suasana yang hangat dan mengundang.

1. Overview

Pada bagian akan mengamati mobil dan semua sisi, kapasitas mesin, tuas, stop dan bagian samping. Semakin jauh dari mobil, maka mereka semakin melintir hanya bidang vertikalnya saja. Sehingga pencapaian bidang vertikal menjadi sangat penting. Pencapaian umum yang tak langsung sangat terasor. Dikomunikasikan dengan cahaya siang hari, iluminasi vertikal menyinari tingkat yang sama seperti iluminasi horizontal. Partisan (refleksi) langit-langit yang ditangani di dalam lacquer mobil akan menekankan kontur dan bentuk mobil. Namun pada bagian tidak hanya melintir pada bagian luar (eksterior) dan sebuah



MOBIL
SHOWROOM

mobil, mereka juga tertarik bagian dalamnya (interior), dan pencahayaan umum yang tersebar akan membuatnya menjadi terlihat secara jelas. Pencahayaan umum diberikan oleh lampu-lampu bermuatan dengan intensitas yang tinggi (Mastercolour) dengan daya 150 W dan suhu warna yang sejuk 4200 K. Pemberian warna lampu-lampu yang sempurna yaitu $Ra = 96$.

2. Etalase



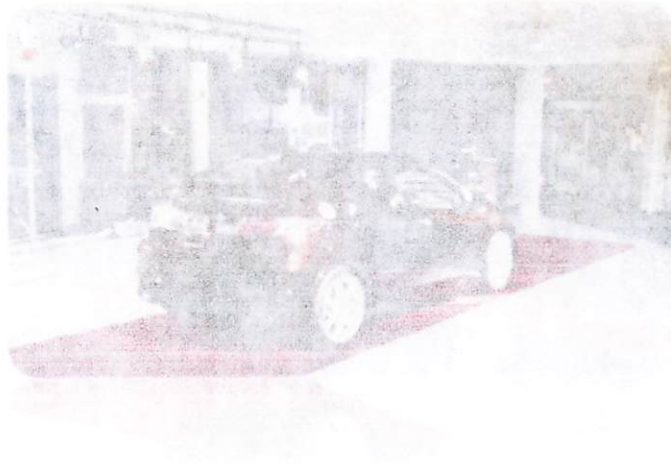
Mensyaratkan etalase yang bebas dari pantulan (refleksi). Pantulan dalam area etalase dapat dihindari dengan memiringkan bagian atas dari kaca jendela ke arah depan sebesar 10 derajat. Ini juga membantu tampilan mobil-mobil berwarna muda di depan jendela serta memastikan bidang vertikal diterangi dengan baik. Mobil-mobil yang dekat dengan etalase akan diterangi oleh sistim pencahayaan umum dan aksen dari ruang pameran, sehingga menjadi terlihat jelas dari luar. Bidang vertikal yang terlihat dari luar termasuk dinding belakang. Dinding-dinding dengan warna yang muda dapat pula diterangi secara merata oleh Odyssey luminaires dengan berkas cahaya yang melebar, asimetris. Luminaires (MBW 600 IP65) ini digunakan dengan sebuah lampu Mastercolour (CDM-TD 70 W) yang mempunyai suhu warna yang hangat 3000 K.

ANAJAM
AONOH
MODAWOHE
WOOWOHS



modul, mereka juga telah bagian dalamnya (interior) dan pencantuman umum yang tersedia akan membuatnya menjadi terlihat secara jelas. Pencantuman umum diberikan oleh lampu-lampu tertanam dengan intensitas yang tinggi (Mastercolor) dengan daya 150 W dan suhu warna yang sejuk 4500 K. Pembelian warna lampu-lampu yang sempurna yaitu R_s = 98.

2. Elemen



Menyatakan etase yang besar dan pantulan (refleksi). Pantulan dalam area etase dapat dibinai dengan meminikan bagian atas dan kaca jendela ke arah depan sebesar 10 derajat ini juga membantu tampilan mobil-mobil berwarna muda di depan jendela serta memastikan bidang vertikal ditangi dengan baik. Mobil-mobil yang dekat dengan etase akan ditangi oleh sinar pencantuman umum dan akan dan ruang pameran sehingga menjadi terlihat jelas dan baik. Bidang vertikal yang terlihat dari luar termasuk dinding belakang Dinding-dinding dengan warna yang muda dapat pula ditangi secara merata oleh Odyssey luminaires dengan kelas carays yang melatar, asimtris Luminaires (BMW 600 IP65) ini digunakan dengan sebuah lampu Mastercolor (CMT-D 70 W) yang mempunyai suhu warna yang hangat 3000 K.



MILANO
MILANO
SHOWROOM

3. Penyerahan Mobil

Namun demikian harus diingat bahwa pencahayaan yang diterapkan di daerah ini harus juga memperlihatkan lacquer mobil dengan efek yang terbaik. Dalam hal mobil bekas, goresan atau cacat permukaan lainnya akan terlihat hanya di bawah penyorotan, sehingga hendaknya digunakan hanya pencahayaan umum yang tersebar, tak langsung. Lampu yang menghadap ke atas (uplighter) (MCG 101/150W) yang dilengkapi dengan sebuah lampu Mastercolour (CDM-TD 150W/942) dengan suhu warna yang sejuk merupakan hal yang ideal. Untuk mobil-mobil baru, tambahan sorotan untuk pencahayaan aksen (MBN 210 / CDM-T 35W 24°) dapat digunakan untuk menciptakan derajat tertentu dari kilauan dengan kontras yang menyenangkan.

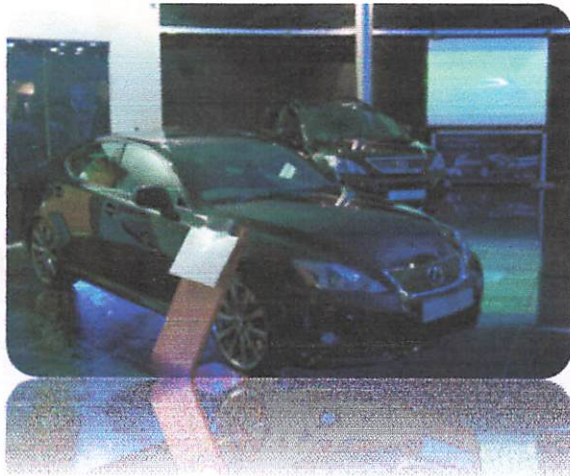
4. Kantor Penjualan

Pencahayaan umum yang menggunakan lampu-lampu yang menghadap ke bawah (FBS 170 / 2 × PL-C 18W) yang dilengkapi dengan lampu-lampu fluoresens kompak akan memenuhi persyaratan pencahayaan tertinggi (DIN 5035/7 BAP 60° dan CIBSE CAT 2), dan secara ideal cocok untuk digunakan di kantor-kantor. Untuk menciptakan sesuatu yang menyenangkan, mengundang suasana di kantor, tambahan lampu sorot yang dapat disetel (QBD 5610) yang dilengkapi dengan lampu halogen tegangan-rendah (MASTERline ES 12V/45W/24°) dapat digunakan untuk menerangi sebuah gambar yang indah atau tanaman yang menarik.

ANAJAM
AONOH
MOORWOHE
WOORWOHS



5. Ruang Display Asesoris



Ruang display asesoris mobil dan tempat pelayanan pelanggan terletak di suatu bagian yang tenang dari gedung. Pencahayaan umum yang memadai biasa dihasilkan oleh lampu-lampu fluoresen yang kompak yang menghadap ke bawah (FBS 170 2 × PL-C 18W). Asesoris pada etalase diterangi oleh lampu-lampu sorot yang dapat disetel (MBN 210/35W 24°), yang diarahkan pada gondola. Lampu-lampu ini berisi lampu muatan intensitas-tinggi (CDM-T 35W) dengan kesan warna yang hangat 3000 K. Karena dinding belakang dari toko terlihat dari luar, maka diterangi oleh lampu-lampu halogen yang dapat diarahkan (QBD 5610) dan dikombinasikan dengan lampu-lampu halogen tegangan-rendah (MASTERline ES 12V, 45W, 24°). Pada daerah sirkulasi, para pelanggan diarahkan oleh potongan-potongan cahaya yang diciptakan di lantai.



Ruang display seasons mobil dan tempat peyanaan belangan tetetak di suatu bagian yang tenang dan gedung. Pencatryaan umum yang memadai bisa dirasikan oleh lampu-lampu fluoresen yang kompak yang mengisap ke bawah (FBS 170 2 x PL-C 18W). Assesoh pada etasse ditangi oleh lampu-lampu sorot yang dapat disetel (MBN 21032W 24") yang diarahkan pada gondola. Lampu-lampu ini berisi lampu muatan tetastat-tinggi (ODM-T 35W) dengan kesan wams yang hangat 3000 K. Karena dinding belakang dan toko terlihat dan luar maka ditangi oleh lampu-lampu halogen yang dapat diarahkan (QSD 5010) dan dikombinasikan dengan lampu-lampu halogen tegangan rendah (MASTERLINE ES 12V, 45W, 3"). Pada daerah sirkular, para belangan ditarikan oleh potongan-potongan cahaya yang diciptakan di lantai.



MALANG
 SHOWROOM

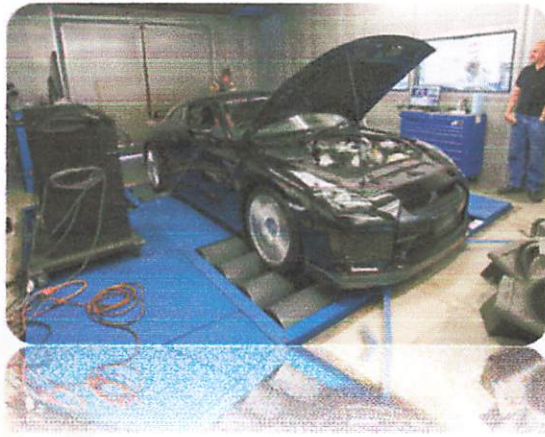
Konsep Simulasi Test Drive (Dyno Test)



Dyno test yang secara teknik disebut Dynamometer test merupakan salah satu cara untuk menguji dan mengetahui kemampuan mesin sebuah kendaraan yang akan diinformasikan melalui sebuah data teknis yang akurat dan dapat dipertanggung jawabkan. Dynotest pada prinsipnya berlaku untuk semua jenis mobil, baik yang memakai sistem injeksi ataupun karburator dengan mesin matik maupun manual.

1. Kemampuan Dyno Test

Dengan dynotest anda dapat memperoleh data berupa power (tenaga), Horse power (daya kuda), Torsi (tenaga awal) hingga kadar gas buang (lambda) pada kendaraan. Dyno test ini banyak sekali manfaat serta kegunaannya, selain dapat mengukur sejauh mana kemampuan mesin untuk keperluan sehari-hari, dynotest juga dapat berperan sebagai simulasi pengukur kendaraan seperti kendaraan untuk perlombaan, baik perlombaaan racing ataupun offroad.



2. Cara Kerja Dyno test

Dynotest ini memiliki cara kerja yang unik, dimana pengukuran kemampuan mesin dapat dilakukan pada suatu tempat indoor. Walaupun di dalam ruangan, hasil data serta keakuratan dari mesin dyno test ini dapat dipertanggung jawabkan.

Alat dynotest merupakan mesin (roller) yang di tanamkan pada lantai sehingga mobil dapat digerakkan / dijalankan di atas roller tersebut. Dengan berjalannya mobil diatas roller dapat diukur kecepatan dan tenaga melalui kecepatan serta rpm suatu mesin. Selain alat dynotest tersebut ditambahkan juga mesin yang dapat menghebuskan angin dari depan mobil sehingga pada saat mesin bekerja mesin tersebut juga mendapatkan pendingin layaknya mobil berjalan pada kecepatan tinggi.

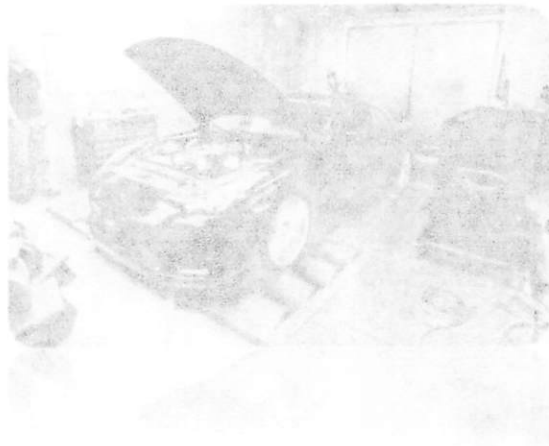
Cara kerja mesin pada dynotest hanya mengukur kedua roda penggerak utama yang berputar sedangkan kedua roda lainnya akan dikunci oleh alat pengunci roda, jadi dapat berupa mobil yang berpengerak roda depan atau berpengerak roda belakang.

Pada prinsipnya pengukuran ini akan dilakukan dengan rumus sebagai berikut :

- a. $\text{Power} = \text{Torque} \times \text{Speed} / K$
- b. $\text{HP} = \text{Torque} \times \text{rpm} / 5252$
- c. $\text{kW} = \text{Torque} \times \text{rpm} / 9539$

ANAJAM
AGNOH
MOORWOH2
WOORMOH5





5. Cara Kerja Dynotest

Dynotest ini memiliki cara kerja yang unik dimana pengukuran kemampuan mesin dapat dilakukan pada suatu tempat indoor. Walaupun di dalam ruangan, hasil data serta keakuratan dan mesin dyno test ini dapat dipertanggung jawabkan.

Alat dynotest merupakan mesin (roller) yang di tanamkan pada lantai sehingga mobil dapat digelakkan / dilatkan di atas roller tersebut. Dengan pedalannya mobil diatas roller dapat dikur kecepatan dan tenaga melalui kecepatan serta rpm suatu mesin. Selain alat dynotest tersebut ditambahkan juga mesin yang dapat mendinginkan angin dan dapat mobil sehingga pada saat mesin bekerja mesin tersebut juga mendapatkan pendingin isyaknya mobil berjalan pada kecepatan tinggi.

Cara kerja mesin pada dynotest hanya mengukur kedua roda penggerak utama yang berputar sedangkan kedua roda lainnya akan dikunci oleh sist pengunci roda, jadi dapat berupa mobil yang berpengerak roda depan atau berpengerak roda belakang.

Pada prinsipnya pengukuran ini akan dilakukan dengan rumus sebagai berikut

- a. $Power = Torque \times Speed \times K$
- b. $HP = Torque \times rpm \times 5252$
- c. $KW = Torque \times rpm \times 9550$



MAJALAH
RUMAH
MOTOR
SHOWROOM

Mesin Dynotest ini sebenarnya tersedia hingga dapat mengukur hingga 4 roda (four wheel drive) tetapi kebanyakan mesin mobil yang dipakai dalam keseharian adalah 4x2 atau yang bergerak hanya roda berpengerak depan atau pengerak roda belakang.



Pengetesan melalui dynotest ini memakan waktu kurang lebih satu jam untuk kendaraan bertransmisi manual standar, sedangkan untuk yang bertransmisi matik maupun untuk mobil khusus perlombaan dapat memakan waktu lebih dari satu jam.

Mesin Dynotest ini sebenarnya tersedia hingga dapat mengukur hingga 4 roda (four wheel drive) tetapi kebanyakan mesin mobil yang dipakai dalam kesetiaan adalah 4x2 atau yang bergerak hanya roda belakang atau penggerak depan atau penggerak roda belakang



Pengtesan melalui dynotest ini memakan waktu kurang lebih satu jam untuk kendaraan transmisi manual standar, sedangkan untuk yang transmisi matik maupun untuk mobil khusus perlombaan dapat memakan waktu lebih dan satu jam



MALANG HONDA SHOWROOM

BUILDING THE ELEGANCE

Mengapa sesuatu dapat dikatakan elegan dan apa yang membentuknya sehingga bisa dikatakan elegan? Eksplorasi *Building The Elegance* berikut ini mengupas proses membangun sesuatu menjadi elegan, apa yang membuat sesuatu menjadi elegan, dan bagaimana menciptakan suatu keeleganan.

Sebelum menciptakan keeleganan perlu diketahui terlebih dahulu apa yang dimaksud dengan elegan dan unsur-unsur atau karakter apa saja yang membentuk keeleganan. Karena setiap orang memiliki pengertian dan pemahamannya sendiri terhadap elegan. Dan pengertian elegan juga terus berubah dari waktu ke waktu, mungkin yang dahulu dianggap elegan, saat ini dianggap biasa saja. Perubahan persepsi dan pengertian elegan bagi seseorang juga terkait dengan *experienyanya*. Pengalaman terkadang menentukan *mind set* seseorang sehingga menjadikan pengalaman tersebut sebagai patokannya.

Karena memang tidak mudah mendefinisikan apa itu elegan, indah, cantik atau jelek. Masing-masing dari penilaian tersebut telah ada standar pengkategorianya. Seperti halnya elegan, terdapat beberapa standar yang mengkategorikannya menjadi elegan dan yang membedakannya dengan cantik, indah atau jelek. Ketika seseorang diminta membuat sesuatu yang elegan dan yang jelek tentu dia akan membuatnya berbeda dan secara tidak sadar menentukan standar dalam mengkategorikan masing-masing dari keduanya. Standar itu bisa jadi adalah berdasarkan pengalamannya.

Maka dari itu seseorang seolah-olah diminta untuk membalikkan apa yang biasa dialaminya. Seseorang lebih sering melihat sesuatu elegan tetapi tidak tahu proses apa yang terjadi sehingga sesuatu itu menjadi elegan. Sekarang justru sebaliknya seseorang tahu terlebih dahulu proses sesuatu itu menjadi elegan kemudian orang lain (pada kondisi sebaliknya adalah seseorang tersebut) menilai apakah sesuatu itu benar menjadi sesuatu yang elegan?

Membahas mengenai elegan, yang terlintas adalah sesuatu yang berbeda dari yang biasa/sering dilihat, sesuatu yang unik dan membuat orang senang dan

ANAJAM
R0N0H
MOORW0H2
W00YMOH5



tertarik untuk melihatnya. Sesuatu yang elegan itu ada karena terdapat satu kesatuan unsur yang membentuknya. Seperti yang dikatakan berikut ini: "*Just like natural system elegant composition are so highly integrated that they cannot easily be decomposed into independent subsystem*" (Architectural Design, 2007). Dari pernyataan tersebut, untuk memahami dan mengaitkannya dengan sesuatu yang mungkin secara spontan dikatakan elegan. Susunan elegan itu seperti sebuah system yang alami, yang saling terintegrasi dimana tidak mudahnya bagi seseorang untuk menguraikannya menjadi suatu bagian-bagian kecil. Karena justru dengan kehadiran kesatuan susunan itulah sesuatu menjadi elegan, bila membongkar susunan tersebut maka yang terjadi sesuatu itu tidak menjadi elegan lagi.

Terkait dengan kesatuan susunan tersebut juga mengacu pada *the principle of elegance postulate* berikut: "*Do not to add or subtract without elaborate inflections, mediations or interarticulations*" (Architectural Design, 2007). Dari pernyataan di atas, dapat disimpulkan bahwa jika ingin membongkar kesatuan susunan yang telah ada, maka harus 'mempertanggungjawabkannya.' Karena berdasarkan apa yang telah disebutkan jangan menambah atau mengurangi tanpa menguraikan perubahan, menengahi atau menyambungkannya.

Berdasarkan dua pernyataan di atas, dapat dijadikan sebagai suatu proses untuk membentuk keeleganan. Namun sebelumnya perlu diketahui apa saja standar pengkategorian dari elegan. Berdasarkan beberapa referensi, elegan terkait dengan *bodily movement, composition* dan *attractive*. Seseorang mengatakan sesuatu itu elegan karena dia melihat ada *motion* baik itu secara aktif ataupun pasif. Aktif di sini maksudnya adalah seperti saat melihat misalnya seorang penari balet yang dengan lemah gemulainya menggerakkan badan mereka, pasif seperti melihat sesuatu yang diam namun bentuk dan susunannya seolah menggambarkan suatu *motion* misal sebuah tangga melingkar yang membentuk alur tertentu sehingga orang yang melewati tangga tersebut juga seperti ikut bergerak mengikuti alur melingkar dari tangga tersebut. Composition terkait dengan bagaimana ia menciptakan atau membentuk terjadinya *motion*. Suatu komposisi itu menjadi satu kesatuan

susunan yang saling terkait satu dengan yang lain. Kemudian *motion* yang terbentuk dari komposisi tersebut akan menjadi sesuatu yang menarik perhatian orang.

“*elegance is refinement, grace, and beauty in movement, appearance, or manners*” (www.answers.com). Elegan terkait dengan kemurnian, lalu apa kemurnian itu? murni adalah sesuatu yang belum terkontaminasi, apa adanya, jernih (misalnya air yang murni) dan tidak dibuat-buat. Kemurnian tersebut bisa kaitkan dengan sesuatu yang simple namun di dalamnya memperlihatkan sesuatu yang belum tercemar. Jadi ia tidak hanya sekadar simple tetapi ada yang ‘memancar’ darinya.

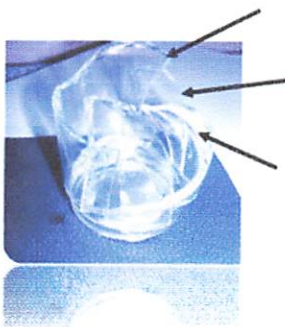
Sesuatu yang menggambarkan kemurnian di sini mencoba mengambilnya dari kaca yang berbentuk gelas. Mengapa gelas? Apa yang dapat dilihat dari sebuah gelas kaca yang bening? transparan, mungkin itu pertama kali yang terlintas, lalu apa? mudah pecah. Kemudian jika dikaitkan dengan bentuknya, gelas secara tipikalnya adalah berbentuk silinder berongga. Suatu bentuk yang *simple*, fungsi utamanya adalah untuk menampung air, apakah bisa digunakan diluar fungsi tersebut? mungkin saja dengan bentuk yang demikian. Jadi sebenarnya fungsinya jika dikaitkan dengan bentuknya akan menjadi kompleks. Ke-*simple*-an tersebut terjadi karena dilihat dalam lingkup keseharian, yang menjadi kebiasaan. Sama seperti halnya ketika melihat ketransparanan dari sebuah gelas kaca bening, yang terlihat hanya apa yang dilihat sehari-hari. Pernahkah mencoba melihat apa yang ada dibaliknya? kemurnian tidak hanya *simple* tetapi di dalamnya ada sesuatu yang memancar.

Elegan terkait dengan kemurnian, kemurnian terkait dengan *simple*, *simple* tidak hanya sebatas yang dilihat, perlu menelusurinya jauh lebih ke dalamnya, ada sesuatu yang belum ‘tercemar’, yang mungkin orang lain tak pernah akan menyadari kehadirannya sampai ia benar-benar menyadari bahwa tidak hanya sebatas itu ia harus melihat. Lalu bagaimana mengetahui ada apa di dalamnya? seseorang harus melihatnya secara tidak biasa, keluar dari kebiasaan dan pengalaman yang telah dimilikinya.

ANAJAM
RONDH
MOORWOHE
WOOHMOHS



Maka dari itu dicoba untuk menguraikan gelas kaca bening tersebut menjadi bagian yang terpisah-pisah. Apa yang terjadi pada ketransparanannya, apakah menjadi berbeda? Atau sama saja seperti yang dilihat sebelumnya? Atau ternyata ada sesuatu yang lain? Untuk melihat sesuatu yang belum 'tercemar' itu, memang harus melihatnya secara lebih jeli, karena jika hanya melihat pecahannya begitu saja memang tidak akan ada yang berbeda, mungkin hanya akan mendapatkan serpihan-serpihan saja. Lihat apa yang terjadi pada bagian pecahannya tersebut. Bagian pecahan yang diamati, ternyata ketransparanannya tidak hanya sebatas pada bagian yang selama ini dilihat. Seseorang dapat melihat ketransparanannya sampai pada bagian pecahannya, apa yang ada di bawah bagian pecahan tersebut, itulah bagian yang belum 'tercemar', sesuatu yang disebut dengan kemurnian.



Tidak hanya sampai pada menemukan apa yang ada dibalik ketransparanannya, dapat dicoba mengaitkannya dengan tiga unsur yang terkait dengan elegan yakni *bodily movement*, *composition* dan *attractive*. Mengacu pada sebuah kutipan, yang menyatakan bahwa elegan itu adalah seperti sebuah natural system yang tidak dengan mudahnya diuraikan. Dan dari bagian-bagian pecahan gelas kaca bening tersebut kemudian di coba untuk menjadikannya sebagai sebuah satu kesatuan yang membentuk sebuah keeleganan, dengan juga mengacu pada ketiga unsur elegan yang telah dikemukakan. Menjadikannya sesuatu yang terlihat sederhana namun ada proses yang kompleks di dalamnya.

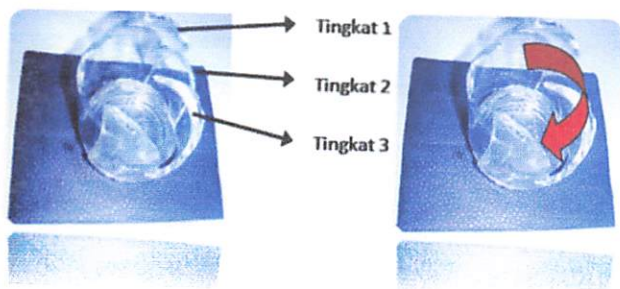
Bagaimana proses yang kompleks tersebut? Dimulai dari bagaimana menemukan ketransparanan yang ada di balik ketransparanannya. Apa yang ingin ditunjukkan oleh ketransparanannya tersebut, yakni memperlihatkan

ANAJAM
AONOH
MOORWOH2
WOORWOH2



bagian dalamnya yang terbentuk dari partikel-partikel yang saling membentuk satu kesatuan yang memadat, dimana ketransparanannya disini sudah tidak setransparan yang ada di lapisan luarnya dan semakin ke dalam kumpulan partikelnya tersebut semakin sangat memadat sehingga tingkat ketransparanannya semakin tak terlihat lagi. Kemudian bagaimana menyusun bagian-bagian serpihan dari gelas kaca bening tersebut sehingga membentuk sebuah susunan yang mengesankan sebuah movement. Sebuah *movement* terkait dengan adanya alur, seseorang bergerak atau sesuatu bergerak pasti akan ada alurnya. Dari kata alur ini dapat dicoba untuk memahami bagaimana jika seseorang harus menciptakan alur? Ada apa pada alur tersebut? Melihatnya secara dua dimensi atau tiga dimensi? Jika mencoba melihatnya secara 2 dimensi garis besar yang dilihat adalah perbedaan arah, namun jika dilihat secara 3 dimensi akan terlihat adanya perbedaan level. Maka di sini dapat diambil makna alur tersebut adalah adanya perbedaan level. Dari bagian-bagian serpihan gelas kaca bening tersebut, kemudian dicoba untuk menciptakan sebuah alur dengan perbedaan level.

Gelas kaca bening yang telah terbongkar satu kesatuan bagiannya menjadi suatu serpihan yang ternyata masing-masing dari pecahannya tersebut memiliki bentuk dan ketinggiannya masing-masing. Kemudian disusun bagian serpihannya tersebut sehingga tercipta perbedaan level yang mengesankan alur.



Penyusunan ini terkait dengan *composition* sebagai salah satu unsur yang membentuk keeleganan. Perbedaan level dibentuk mulai dari pecahan yang memiliki kontur tertinggi sampai yang terendah, di sini ingin menghadirkan suatu kesan movement menurun secara melingkar. Dan susunan ini akan

ANAJAM
 ANOHI
 MOAWOHE
 WOODMOHS



membentuk sebuah satu kesatuan yang harmoni dan jika dihilangkan bagiannya, kesan *movement* yang telah terbentuk akan menjadi hilang.

Seperti pada kutipan sebelumnya, ketika menyusun serpihan gelas kaca bening ini, dicoba juga untuk menguranginya satu bagian dari serpihan, namun dengan pengurangan tersebut dapat menguraikan dan menyambungkan kembali menjadi susunan yang baru tetapi bagiannya telah kehilangan satu bagian. Dari pengurangan tersebut dicoba untuk menjadikannya agar susunan yang baru ini tak terlihat bahwa telah ada pengurangan, dimana mereka melihatnya sebagai kesatuan yang memang berasal dari sebuah serpihan pecahan suatu kesatuan benda. Sehingga susunan yang baru ini menjadi salah satunya adalah penjelasan uraian terhadap perlakuan dari bentuk dan bagian sebelumnya.

Dan dari keseluruhan proses tersebut dapat memberi kesempatan bagi orang lain untuk mengetahui bahwa susunan yang mereka lihat adalah berawal dari bagian-bagian kecil yang saling tersusun dan memperlihatkan ada apa dibalik dari bagian-bagian kecil tersebut, karena mereka seringkali hanya melihat luarnya saja, melihat secara garis besarnya saja. Namun walaupun mereka dapat melihat susunan bagian-bagiannya mereka tetap dapat melihatnya sebagai sebuah satu kesatuan yang utuh dan saling terkait membentuk *movement*.

Terkait dengan apa yang ingin diperlihatkan dari susunan kesatuan tersebut yakni sebuah kemurnian yang terpancar dari bagian terdalam, maka penempatan dari benda yang dibuat ini adalah pada sebuah tempat yang terkena sinar matahari sehingga sinar tersebut seolah-olah membantu memancarkan apa yang belum terlihat di dalamnya. Dan dari sini ingin keeleganan tersebut dapat terbentuk dan tersampaikan bagi pandangan mata orang yang melihatnya.

Daftar Pustaka

Architectural Design (2007). *Elegance: Arguing for Elegance*.
www.answers.com

ANAJAM
AONOH
MOORWOHE
WOODMOHS



DAFTAR PUSTAKA

1. *Time-Saver Standards For Building Types*
2. www.yankodesign.com/2007/10/24/c42-car-showroom/
3. www.wallpaper.com/.../citron-showroom-paris/1849
4. blog.fl-2.com/?cat=6
5. www.dezeen.com/category/architecture-news/page/3/
6. bestofinteriordesign.blogspot.com/2009/07/sho...
7. *Bernard Tschumi - Six Concepts Excerpt from Architecture and Disjunction*
8. *Deconstruction in Architecture volume 1,2, dan 3*

