

LAPORAN SKRIPSI ARSITEKTUR



PUSAT LAYANAN HONDA DI KOTA MALANG TEMA ARSITEKTUR METAFORA

Oleh:

Avian Dian Sulistiawan

NIM. 0822037

DOSEN PEMBIMBING:

Ir. Ertin Lestari, MT.

Ir. Djoko Soewarto

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

2013

Persetujuan Skripsi

Pusat Pelayanan Honda Di Kota Malang Tema Arsitektur Metafora

Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Arsitektur S-1
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun oleh :

Avian Dian Sulistiawan

0822037

Menyetujui :

Pembimbing I

Ir. Ertin Lestari, MT
NIP. 195612121986032010

Pembimbing II

Ir. Djoko Suwanto
NIP. 1018800184



Mengetahui,
Ketua Program Studi Teknik Arsitektur

Ir. Daim Triwahyono, MSA.
NIP. 195603241984031002

Pengesahan Skripsi

Pusat Pelayanan Honda Di Kota Malang Tema Arsitektur Metafora

Skripsi dipertahankan dihadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi
Jenjang Strata Satu (S-1)
Pada hari :Sabtu
Tanggal :03 Agustus 2013
Diterima untuk memenuhi salah satu persyaratan
guna memperoleh gelar Sarjana Teknik

Disusun oleh :

AvianDian Sulistiawan

0822037


Disahkan oleh :

Penguji I


Ir. Budi Fathony, MT.

NIP. 1018700154

Penguji II


Ir. Bambang Joko Wiji Utomo, MT

NIP. 196111071993031002



Ketua,


Ir. Daim Triwahyono, MSA.

NIP. 195603241984031002

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Avian Dian Sulistiawan**

NIM : **0822037**

Program Studi : **Teknik Arsitektur**

Fakultas : **Teknik Sipil dan Perencanaan**

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa,

Skripsi saya dengan judul :

Pusat Pelayanan Honda Di Kota Malang Tema Arsitektur Metafora

Adalah hasil karya sendiri, bukan merupakan duplikasi serta tidak mengutip atau menyadur dari hasil karya orang lain, kecuali disebutkan sumbernya.

Malang, 20 Agustus 2013
Yang membuat pernyataan



(**Avian Dian Sulistiawan**)

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT yang senantiasa membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan Skripsi ini. Sholawat serta salam semoga senantiasa terlimpahkan kepada nabi Muhammad SAW.

Pada kesempatan kali ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Ibu Ir. Ertin Lestari, MT, selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan saran, bimbingan serta motivasi kepada penulis dengan sabar dan penuh perhatian, sehingga penulisan skripsi ini berjalan dengan baik dan lancar.
2. Bapak Ir. Djoko Suwanto, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan saran, bimbingan serta motivasi yang membuat penulis menjadi lebih kreatif dan semangat dalam mengerjakan skripsi ini, sehingga skripsi ini bisa menjadi lebih baik dibandingkan sebelumnya.
3. Kedua orang tua penulis dan keluarga atau saudara-saudara penulis yang senantiasa memberikan do'a, motivasi dan dorongan yang kuat serta fasilitas yang dibutuhkan penulis, sehingga skripsi ini bisa terselesaikan dengan cukup baik.
4. Teman-teman penulis yang senantiasa memberikan motivasi dan dorongan bagi penulis sehingga skripsi ini bisa terselesaikan dengan cukup baik.

Kesempurnaan hanya milik Allah SWT dan manusia adalah tempatnya khilaf, sehingga penulis yakin masih sangat banyak kekurangan yang masih harus disempurnakan dari penulisan dan penyelesaian skripsi ini. Semoga tulisan ini bisa bermanfaat bagi khususnya penulis sendiri dan bagi para pembaca sehingga dapat mendorong kita untuk melakukan persiapan, pemikiran dan penyelesaian dalam pembelajaran Arsitektur dimasa mendatang.

Malang, 20 Agustus 2013

Avian Dian Sulistiawan

ABSTRAKSI

Masa saat ini masyarakat Kota Malang sangat memerlukan sebuah mobil pribadi yang sesuai dengan selera ataupun kemampuan keuangan setiap individu. Dengan perkembangan otomotif dunia yang semakin baik, maka banyak produsen atau merk-merk mobil dunia menawarkan produk-produknya yang semakin lama semakin baik. Baik dalam model atau bentuk, efisiensi bahan bakar yang baik dan beberapa keistimewaan tertentu di setiap produk merk mobil. Dalam kenyataannya merk mobil yang paling di gemari masyarakat Indonesia, khususnya Kota Malang adalah merk mobil Honda. Merk Honda sangat baik dalam memproduksi sebuah kendaraan yang sesuai dengan karakter masyarakat Kota Malang, antara lain model atau bentuk mobil yang elegant tetapi harga terjangkau, mesin mobil yang sangat efisien bahan bakar tetapi dapat menghasilkan sebuah performa yang menakjubkan, dan banyak lagi keistimewaan merk mobil Honda yang sangat sesuai dengan masyarakat Kota Malang.

Di Kota Malang memang telah terdapat cukup banyak Pusat Pelayanan Honda, tetapi semua itu belum dirasa kurang baik dalam bentuk bangunan dan kenyamanan bagi para konsumen Honda. Dengan alasan ekonomis atau membangun sebuah Pusat Pelayanan Honda dengan modal yang sedikit mungkin untuk mendapatkan keuntungan yang sebanyak-banyaknya, maka Pusat Layanan Honda yang terdapat di Kota Malang tidak memiliki ciri khas khusus dari merk Honda tersebut dan dirasa kurang nyaman di dalam bangunan yang telah berdiri di Kota Malang.

Saat mengerjakan skripsi ini, saya mencoba untuk membuat sebuah Pusat Pelayanan Honda Di Kota Malang yang sesuai dengan ciri khas merk Honda dan dirasa nyaman bagi konsumen Honda itu sendiri dengan menggunakan Arsitektur Metafora. Metafora merupakan bagian dari gaya bahasa yang digunakan untuk menjelaskan sesuatu melalui persamaan dan perbandingan. Metafora berasal dari bahasa latin yaitu "Methapherein" yang terdiri dari 2 buah kata, yaitu "metha". Metha memiliki arti setelah,

melewati dan “pherein”(membawa). Secara etimologis diartikan sebagai pemakaian kata-kata bukan arti sebenarnya, melainkan sebagai lukisan yang berdasarkan persamaan dan perbandingan. Dengan kata lain Metafora memiliki arti sebagai hubungan yang terjadi antara dua benda atau lebih yang bersifat abstrak dan dapat mengidentifikasi pola hubungan tersebut secara sejajar. Kesimpulan dari Arsitektur metafora (simbolis) merupakan metodologi dari arsitektur post-modern dan merupakan salah satu cara ke arsitektur simbolis, dengan kata lain arsitektur metafora (simbolis) merupakan hasil arsitektur yang terinspirasi dari seorang arsitek yang sedang melihat sesuatu yang mereka amati dan ingin mereka terapkan pada bangunan rancangannya (benda, patung, alat, dan sebagainya).

Berangkat dari bentuk dasar simbol Honda mobil, huruf “H”. Dengan menggabungkan dua bentuk dasar lagi, yaitu Bentuk dasar mobil sedan dan alur dari sebuah mobil yang ngedrift membentuk 180°. Maka saya mencoba membuat bangunan Pusat Pelayan Honda Di kota Malang dengan estetika khas Honda, tanpa melupakan fungsi bangunan tersebut dengan hasil studi banding, refisi dan browsing.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR

ABTRAK

DAFTAR ISI i

BAB.1 PENDAHULUAN..... 1

1.1. LATAR BELAKANG 1

1.2. PERMASALAHAN 2

1.2.1. Permasalahan Secara Umum 2

1.2.2. Permasalahan Secara Arsitektural 2

1.3. TUJUAN DAN SASARAN 3

1.3.1. Tujuan..... 3

1.3.2. Sasaran..... 3

1.4. BATASAN 3

BAB.2 KAJIAN TEMA 4

2.1. TEMA..... 4

2.1.1. Sejarah Arsitektur 4

2.1.2. Post Modern..... 7

2.1.3. Pengertian Tema..... 11

2.1.4. Metode Arsitektur Metafora 24

2.1.5. Keterkaitan Tema Dengan Objek Rancangan 25

2.2. JUDUL..... 25

2.3. KESIMPULAN 26

2.3.1. Secara Umum 26

2.3.2. Secara Arsitektural 26

BAB.3 KAJIAN OBJEK.....	27
3.1. PENGERTIAN OBJEK.....	27
3.2. SEJARAH HONDA	27
3.3. CONTOH HASIL PRODUKSI HONDA DI INDONESIA	32
3.4. STUDI BANDING DAN LITERLATUR.....	41
3.4.1. Dealer Honda.....	41
3.4.2. Ruang showroom/Pameran.....	41
3.4.3. Ruang Servis.....	42
3.4.4. Ruang Aksesoris Dan Suku Cadang.....	43
3.4.5. Ruang Pengelola.....	43
3.4.6. Area Bersifat Servis.....	44
BAB.4 KAJIAN LOKASI.....	45
4.1. LINGKUP KOTA.....	45
4.2. DASAR PEMILIHAN LOKASI.....	47
4.3. SARANA FASILITAS SITE	49
4.3.1. Jalan.....	49
4.3.2. Drainase.....	50
4.3.3. Kelistrikan atau arus PLN.....	50
4.3.4. Vegetasi Site.....	51
4.4. POTENSI SITE	52
4.5. KEKURANGAN SITE.....	52

BAB.5 METODE PERANCANGAN.....	53
5.1. METODE PERANCANGAN.....	53
5.1.1. Menentukan Tema Dan Judul.....	53
5.1.2. Menentukan Bentuk.....	54
5.1.3. Menentukan Tapak Atau Site.....	54
5.1.4. Menentukan Ruang.....	55
5.1.5. Menentukan Struktur Dan Utilitas.....	55
5.2. METODE ANALISA DATA.....	55
5.2.1. Metode Analisa Bentuk.....	55
5.2.2. Metode Analisa Tapak.....	55
5.2.3. Metode Analisa Ruang.....	56
5.2.4. Metode Analisa Struktur dan Utilitas.....	56
BAB.6 ANALISA PERANCANGAN.....	58
6.1. ANALISA BENTUK.....	58
6.1.1. Gabungan Bentuk Dasar.....	58
6.1.2. Pengelolaan Bentuk.....	59
6.1.3. Bentuk Akhir.....	60
6.2. ANALISA TAPAK.....	61
6.2.1. Data Tapak.....	61
6.2.2. Analisa Sirkulasi Pada Site.....	63
6.2.3. Analisa Vegetasi.....	64
6.2.4. Analisa Kebisingan.....	65
6.2.5. Analisa Utilitas.....	66
6.2.6. Analisa View.....	67
6.3. ANALISA RUANG.....	68
6.3.1. Zoning Ruang.....	70
6.4. ANALISA STRUKTUR.....	74
6.5 ANALISA UTILITAS.....	75

BAB.7 KONSEP PERANCANGAN	79
7.1. KONSEP BENTUK	79
7.2. KONSEP TAPAK	79
7.3. KONSEP RUANG	80
7.4. KONSEP STRUKTUR DAN UTILITAS	82
 BAB.8 KONSEP PRA DESAIN DAN PENGEMBANGAN DESAIN	 85
8.1. KONSEP DESAIN/PRA DESAIN	85
8.2. PENGEMBANGAN DESAIN	93

Daftar Pustaka

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Banyaknya bangunan dealer atau tempat penjualan mobil tidak memperlihatkan ciri-ciri khusus atau menerangkan makna suatu merk kendaraan dengan salah satu penggunaan metode arsitektur. Maka dengan arsitektur metafora (simbolis), bagaimana membentuk bangunan yang terinspirasi dari Honda. Baik berupa lambang, makna, keistimewaan produk honda, dan berbagai macam yang berkenaan dengan merk Honda tersebut. Sehingga terwujudnya bangunan PUSAT PELAYANAN HONDA yang baik dalam fungsi dan estetika bangunan. Bangunan ini memiliki bentuk dasar yang terinspirasi oleh bentuk sebuah mobil sedan dan beberapa bentuk lainnya, dengan sedikit setuhan-setuhan bentuk yang dirasa mampu membuat bangunan ini semakin berestetika. Site yang terletak di daerah Sukarno Hatta dan memiliki luas $\pm 10000 \text{ m}^2$ diharapkan mampu memberi nilai lebih bagi bangunan ini, dengan fasilitas-fasilitas yang ada pada site dan terdapatnya landmark kota pada site tersebut. Berdasarkan studi banding maupun literatur maka didapatkan berbagai ruang-ruang yang dibutuhkan dalam bangunan honda ini. Ruang-ruang tersebut terbagi menjadi beberapa area, yaitu area showroom, area servis, area pengelola dan area fasilitas penunjang bangunan pusat layanan honda ini.

1.2 PERMASALAHAN

1.2.1 Permasalahan Secara Umum

Perlunya terdapat tempat kegiatan pameran, pelayanan penjualan, dan berbagai macam pelayanan pendukung yang berjangka waktu tertentu. Agar masyarakat Kota Malang mempunyai satu pusat pelayanan honda yang baik dan berestetika, sehingga berdampak pada kebanggaanya memiliki kendaraan merk honda.

1.2.2 Permasalahan Secara Arsitektural

- a) Merencanakan dan merancang bangunan dan ruang sesuai dengan fungsi yang berbeda.
- b) Merencanakan organisasi ruang yang saling terkait dengan baik.
- c) Merencanakan dan merancang bangunan yang dapat beradaptasi dengan lingkungan dimana bangunan ini berada.

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1 Tujuan

Mewujudkan suatu bangunan pusat pelayanan honda di kota Malang dalam daerah site yang merupakan landmark kota dengan metode arsitektur metafora dengan baik dan berestetika sesuai imej honda.

1.3.2 Sasaran

Menarik masyarakat kota Malang (khususnya penggemar otomotif) untuk berkunjung ke bangunan pusat pelayanan honda yang mempunyai wujud berestetika yang sesuai dengan imej honda itu sendiri.

1.4 BATASAN

Menghadirkan suatu pusat pelayanan honda di kota malang yang terletak di Sukarno Hatta, dengan luas site yang ditentukan. Selain itu bangunan tersebut menggunakan metode arsitektur metafora dan adanya ruang-ruang yang di butuhkan bangunan ini sesuai dengan fungsi atau kegunaannya menurut studi banding serta studi literatur yang ada.



12/15/1971
10:10 am

Dear Mr. [Name],
I have received your letter of the 12/15/71 regarding the [subject].
I am sorry that I cannot give you a more definite answer at this time.
I will be sure to get back to you as soon as possible.

Sincerely,
[Name]

I am sorry that I cannot give you a more definite answer at this time.
I will be sure to get back to you as soon as possible.

Very truly yours,
[Name]

I am sorry that I cannot give you a more definite answer at this time.
I will be sure to get back to you as soon as possible.



BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

2.1 TEMA

Arsitektur Metafora (Simbolis)

2.1.1 Sejarah Arsitektur

Arsitektur lahir dari dinamika antara kebutuhan (kebutuhan kondisi lingkungan yang kondusif, keamanan, dsb), dan cara (bahan bangunan yang tersedia dan teknologi konstruksi). Arsitektur prasejarah dan primitif merupakan tahap awal dinamika ini. Kemudian manusia menjadi lebih maju dan pengetahuan mulai terbentuk melalui tradisi lisan dan praktik-praktik, arsitektur berkembang menjadi ketrampilan. Pada tahap ini lah terdapat proses uji coba, improvisasi, atau peniruan sehingga menjadi hasil yang sukses. Seorang arsitek saat itu bukanlah seorang figur penting, ia semata-mata melanjutkan tradisi. Arsitektur Vernakular lahir dari pendekatan yang demikian dan hingga kini masih dilakukan di banyak bagian dunia.

Permukiman manusia di masa lalu pada dasarnya bersifat rural. Kemudian timbullah surplus produksi, sehingga masyarakat rural berkembang menjadi masyarakat urban. Kompleksitas bangunan dan tipologinya pun meningkat. Teknologi pembangunan fasilitas umum seperti jalan dan jembatan pun berkembang. Tipologi bangunan baru seperti sekolah, rumah sakit, dan sarana rekreasi pun bermunculan. Arsitektur Religius tetap menjadi bagian penting di dalam masyarakat. Gaya-gaya arsitektur berkembang, dan karya tulis mengenai arsitektur mulai bermunculan. Karya-karya tulis tersebut menjadi kumpulan aturan (kanon) untuk diikuti khususnya dalam pembangunan arsitektur religius. Contoh kanon ini antara lain adalah karya-karya tulis oleh Vitruvius, atau Vaastu Shastra dari India purba.

Di periode Klasik dan Abad Pertengahan Eropa, bangunan bukanlah hasil karya arsitek-arsitek individual, tetapi asosiasi profesi (guild) dibentuk oleh para artisan / ahli keterampilan bangunan untuk mengorganisasi proyek. Pada masa Pencerahan, humaniora dan penekanan terhadap individual menjadi lebih penting daripada agama, dan menjadi awal yang baru dalam arsitektur. Pembangunan ditugaskan kepada arsitek-arsitek individual - Michaelangelo, Brunelleschi, Leonardo da Vinci - dan kultus individu pun dimulai. Namun pada saat itu, tidak ada pembagian tugas yang jelas antara seniman, arsitek, maupun insinyur atau bidang-bidang kerja lain yang berhubungan.

Pada tahap ini, seorang seniman pun dapat merancang jembatan karena penghitungan struktur di dalamnya masih bersifat umum. Bersamaan dengan penggabungan pengetahuan dari berbagai bidang ilmu (misalnya engineering), dan munculnya bahan-bahan bangunan baru serta teknologi, seorang arsitek menggeser fokusnya dari aspek teknis bangunan menuju ke estetika. Kemudian bermunculanlah "arsitek priyayi" yang biasanya berurusan dengan bouwheer (klien)kaya dan berkonsentrasi pada unsur visual dalam bentuk yang merujuk pada contoh-contoh historis. Pada abad ke-19, Ecole des Beaux Arts di Prancis melatih calon-calon arsitek menciptakan sketsa-sketsa dan gambar cantik tanpa menekankan konteksnya. Sementara itu, Revolusi Industri membuka pintu untuk konsumsi umum, sehingga estetika menjadi ukuran yang dapat dicapai bahkan oleh kelas menengah. Dulunya produk-produk berornamen estetis terbatas dalam lingkup keterampilan yang mahal, menjadi terjangkau melalui produksi massal.

Produk-produk sedemikian tidaklah memiliki keindahan dan kejujuran dalam ekspresi dari sebuah proses produksi. Ketidakpuasan terhadap situasi sedemikian pada awal abad ke-20 melahirkan pemikiran-pemikiran yang mendasari Arsitektur Modern, antara lain, Deutscher Werkbund (dibentuk 1907) yang memproduksi obyek-obyek buatan mesin dengan kualitas yang lebih baik merupakan titik lahirnya profesi dalam bidang desain industri. Setelah itu, sekolah

Bauhaus (dibentuk di Jerman tahun 1919) menolak masa lalu sejarah dan memilih melihat arsitektur sebagai sintesa seni, ketrampilan, dan teknologi.

Ketika Arsitektur Modern mulai dipraktikkan, ia adalah sebuah pergerakan garda depan dengan dasar moral, filosofis, dan estetis. Kebenaran dicari dengan menolak sejarah dan menoleh kepada fungsi yang melahirkan bentuk. Arsitek lantas menjadi figur penting dan dijuluki sebagai "master". Kemudian arsitektur modern masuk ke dalam lingkup produksi massal karena kesederhanaannya dan faktor ekonomi. Namun, masyarakat umum merasakan adanya penurunan mutu dalam arsitektur modern pada tahun 1960-an, antara lain karena kekurangan makna, kemandulan, keburukan, keseragaman, serta dampak-dampak psikologisnya.

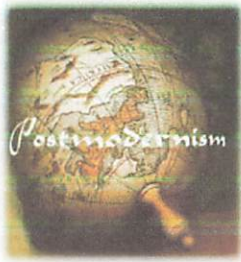
Sebagian arsitek menjawabnya melalui Arsitektur Post-Modern dengan usaha membentuk arsitektur yang lebih dapat diterima umum pada tingkat visual, meski dengan mengorbankan kedalamannya. Robert Venturi berpendapat bahwa "gubuk berhias / decorated shed" (bangunan biasa yang interior-nya dirancang secara fungsional sementara eksterior-nya diberi hiasan) adalah lebih baik daripada sebuah "bebek / duck" (bangunan di mana baik bentuk dan fungsinya menjadi satu). Pendapat Venturi ini menjadi dasar pendekatan Arsitektur Post-Modern. Sebagian arsitek lain (dan juga non-arsitek) menjawab dengan menunjukkan apa yang mereka pikir sebagai akar masalahnya. Mereka merasa bahwa arsitektur bukanlah perburuan filosofis atau estetis pribadi oleh perorangan, melainkan arsitektur haruslah mempertimbangkan kebutuhan manusia sehari-hari dan menggunakan teknologi untuk mencapai lingkungan yang dapat ditempati.

Design Methodology Movement yang melibatkan orang-orang seperti Chris Jones atau Christopher Alexander mulai mencari proses yang lebih inklusif dalam perancangan, untuk mendapatkan hasil yang lebih baik. Penelitian mendalam dalam berbagai bidang seperti perilaku, lingkungan, dan humaniora dilakukan untuk menjadi dasar proses perancangan. Bersamaan dengan meningkatnya kompleksitas bangunan, arsitektur menjadi lebih multi-disiplin daripada sebelumnya. Arsitektur sekarang ini membutuhkan sekumpulan profesional dalam

pengerjaannya. Inilah keadaan profesi arsitek sekarang ini. Namun demikian, arsitek individu masih disukai dan dicari dalam perancangan bangunan yang bermakna simbol budaya. Contohnya, sebuah museum senirupa menjadi lahan eksperimentasi gaya dekonstruktivis sekarang ini, namun esok hari mungkin sesuatu yang lain.

2.1.2 Post Modern

Aliran Dalam Arsitektur Post Modern



Gambar 2.1: Arsitektur Post Modern

Di dalam perkembangannya, arsitektur post-modern dapat dikelompokkan berdasarkan ciri dan konsep bangunan. Berbagai aliran muncul tetapi masih dalam konteks arsitektur post modern. Tiap aliran memiliki arsitek ternama yang menganut dan mengembangkannya. Menurut Charles Jencks dalam buku *Evolutionary Tree*, Arsitektur Post-Modern dapat dikelompokkan menjadi 6 (enam) aliran, yakni:

a. ALIRAN HISTORICISM



Gambar 2.2: Terminal Bandara (karya Aero Saarinen)

Sumber: www.google.com

Bangunan beraliran ini menggunakan dekorasi berupa elemen-elemen klasik (misalnya ionic, Doric, dan Corinthian) yang digabungkan dan disesuaikan dengan pola-pola modern pada bangunan. Contoh arsitek: Aero Saarinen, Philip Johnson, Robert Venturi, Kisho Kurokawa, Kyonori Kikutake.

b. ALIRAN STRAIGHT REVIVALISM



Gambar 2.3: Bangunan di Modena - Italia (karya ALdo Rossi)

Sumber: www.google.com

Langgam ini cocok digunakan sebagai konsep perancangan bangunan yang membutuhkan sifat monumental dan tegas. Di dalamnya, terdapat penggunaan langgam neo-klasik ke dalam bangunan yang memiliki irama komposisi berulang

dan simetris. Contoh arsitek: Aldo Rossi, Montuozzi, Ricardo Bofill, Mario Botta.

c. ALIRAN NEO-VERNACULARISM



Gambar 2.4: Estec Noordwijk - NL (karya Aldo van Eyck & Hannie van Eyck)

Sumber: www.google.com

Menerapkan elemen tradisional dalam perancangan bangunan. Elemen tradisional ini diterapkan dengan konsep bangunan modern sehingga tercipta bangunan modern yang serasi dengan lingkungan lokal. Hal ini berfungsi untuk menghidupkan kembali suasana tradisional setempat dengan membuat bentuk dan pola-pola bangunan sesuai dengan arsitektur lokal. Contoh arsitek: Darbourne & Darke, Joseph Esherick, Aldo van Eyck.

d. ALIRAN CONTEXTUALISM (URBANIST + AD HOC)



Gambar 2.5: Leicester University Engineering Building (karya Leon Krier & James Stirling)
Sumber: www.google.com

Penempatan dan bentuk bangunan disesuaikan dengan lingkungan sekitar sehingga didapatkan komposisi bangunan dan lingkungan yang serasi. Aliran ini sering juga disebut dengan Urbanis. Contoh arsitek: Lucien Kroll, Leon Krier, James Stirling.

e. ALIRAN METAPHOR & METAPHISICAL



Gambar 2.6: La Sagrada Familia - Barcelona, Spanyol (Antoni Gaudi)
Sumber: www.google.com

Mengekspresikan secara bentuk-bentuk suatu hal yang ditampilkan ke dalam konsep atau desain bangunan. Terdapat tiga bentuk metaphor, yakni metaphor lugu (bentuk bangunan sama persis dengan bentuk benda yang menjadi konsep), metaphor kompleks (terdapat beberapa bentuk benda yang digabung sehingga

menimbulkan bentuk bangunan yang kompleks)

Contoh arsitek: Stanley Tigerman, Antonio Gaudi, Takeyama.

f. ALIRAN POST-MODERN SPACE



Gambar 2.7: Peter Eisenman's Center for Design and Art - University of Cincinnati (karya Eisenman's Aronoff)

Sumber: www.google.com

Memperlihatkan pembentukan ruang dengan mengkomposisikan komponen bangunan itu sendiri. Difokuskan pada rancangan spatial interpenetration, di mana dua atau lebih ruang dapat digabung secara overlap dan saling bertemu.

Aliran ini mencoba mendefinisikan ruang lebih dari sekedar ruang abstrak dan menghasilkan arti ganda, keanekaragaman dan kejutan. Contoh arsitek: Peter Eisenman, Robert Stern, Charles Moore, Kohn, Pederson-Fox.

2.1.3 Pengertian Tema

Arsitektur memiliki arti merancang suatu bangunan dengan point-point khusus, yaitu point seni dan keindahan. Dengan kata lain arsitektur adalah ilmu merancang suatu bangunan dengan seni dan nilai estetika tanpa melupakan untuk menjaga keseimbangan ataupun keselarasan lingkungan pada tempat bangunan tersebut. Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, tema adalah pokok pikiran, dasar cerita (yang dipercakapkan) dipakai sebagai dasar mengarang, mengubah sajak,

dan lain – lain. Bertema, berarti mempunyai tema. Ataupun bertemakan, berarti berlandaskan tema. Tema berasal dari bahasa Yunani yaitu Tithenai yang berarti meletakkan, dan dalam bahasa Inggris dikenal dengan Theme yang selanjutnya kita kenal dengan istilah tema yang memiliki arti apa yang diletakkan, dinyatakan dan memposisikan sesuatu.

Tema terbagi dalam 2 golongan besar, yaitu :

- Dari unsur teraba, nyata (seperti tema tentang flora, tema hutan, tema fauna dan lain-lain).
- Dari unsur tak teraba, abstrak (seperti tema kemanusiaan, tema budaya, dan lain-lain).

Arsitektur Simbolis:

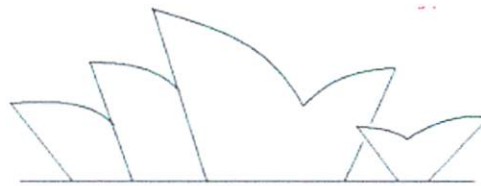
Simbol merupakan kata dari bahasa Yunani “symbolis” yang berarti tanda atau ciri yang memberitahu tentang suatu hal, maksud ataupun ide kepada orang lain. Simbolis adalah lambang yang mewakili sesuatu arti, dapat pula simbol mengekspresikan sesuatu ide-ide penting yang bermakna. Tanda buatan manusia yang digunakan tidak hanya mengenalkan suatu objek tetapi juga sekaligus menghadirkannya (Langer, 1941). Pada dasarnya, simbol dimaksudkan untuk menyederhanakan sebuah pikiran, ide-ide, ataupun fenomena yang berkembang di sekitar alam dan lingkungan. Selain itu sifat khas dari simbol, yaitu adanya pengertian sesuatu makna yang luas dari sebuah simbol.

Fungsi simbol, antara lain:

- Secara langsung berfungsi sebagai significantum yang memiliki arti kehadiran objek mempunyai maksud-maksud tertentu ataupun objek tersebut berasosiasi kepada satu hal yang menjadi simbol dan maknanya.

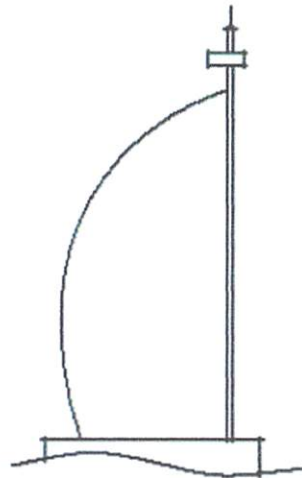
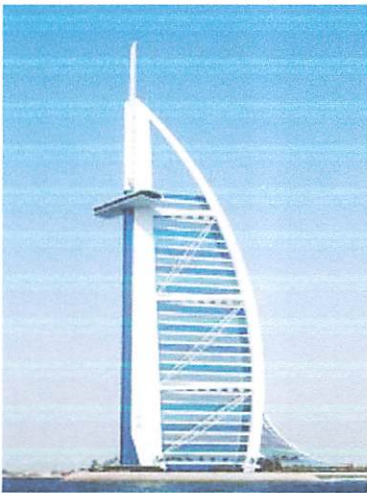
- Tidak langsung mengindikasikan suatu denotatum yang berarti mengindikasikan sesuatu objek tertentu dan maknanya secara samar-samar atau tidak terlihat jelas.

Contoh dari arsitektur simbolis:



Gambar 2.8: Opera House, Australia
Sumber: www.google.com

Gambar 2.9: Sketsa Ide Dari Barisan Rumpuk
Sumber: www.google.com



Gambar 2.10: Burj Al Arab, Dubai
Sumber: www.google.com

Gambar 2.11: Sketsa Ide Dari Layar Kapal
Sumber: www.google.com

Arsitektur simbolis dapat dicapai dengan dua cara, yaitu:

- arsitektur analogi
- arsitektur metafora

Arsitektur analogi adalah mengidentifikasi suatu objek yang akan menjadi inspirasi dengan beberapa tahap, misalnya pertama identifikasi terhadap bagian atas sebuah objek dan sebagainya sesuai dengan urutan yang di inginkan.

Arsitektur Metafora:

Metafora merupakan bagian dari gaya bahasa yang digunakan untuk menjelaskan sesuatu melalui persamaan dan perbandingan. Metafora berasal dari bahasa latin yaitu “Methapherein” yang terdiri dari 2 buah kata, yaitu “metha”. Metha memiliki arti setelah, melewati dan “pherein”(membawa). Secara etimologis diartikan sebagai pemakaian kata-kata bukan arti sebenarnya, melainkan sebagai lukisan yang berdasarkan persamaan dan perbandingan. Dengan kata lain Metafora memiliki arti sebagai hubungan yang terjadi antara dua benda atau lebih yang bersifat abstrak dan dapat mengidentifikasi pola hubungan tersebut secara sejajar. Metafora menjadi suatu konsep rancangan arsitektur yang memberikan keleluasaan imajinasi bagi arsitek dalam perancangan arsitektur.

Arsitektur yang berdasarkan prinsip-prinsip Metafora, pada umumnya dipakai jika :

- Mencoba atau berusaha memindahkan keterangan dari suatu subjek ke subjek lain.
- Mencoba atau berusaha untuk melihat suatu subjek seakan-akan sesuatu hal yang lain.
- Mengganti fokus penelitian atau penyelidikan area konsentrasi atau penyelidikan lainnya(dengan harapan jika dibandingkan atau melebihi perluasan kita dapat menjelaskan subjek yang sedang dipikirkan dengan cara baru).

Kegunaan penerapan Metafora dalam Arsitektur sebagai salah satu cara atau metode sebagai perwujudan kreativitas Arsitektural, yakni sebagai berikut :

- Memungkinkan untuk melihat suatu karya Arsitektural dari sudut pandang yang lain.
- Mempengaruhi untuk timbulnya berbagai interpretasi pengamat.
- Mempengaruhi pengertian terhadap sesuatu hal yang kemudian dianggap menjadi hal yang tidak dapat dimengerti ataupun belum sama sekali ada pengertiannya.
- Dapat menghasilkan Arsitektur yang lebih ekspresif.

"Arsitektur, dengan kata lain, adalah bentuk komunikasi, dan komunikasi ini dikondisikan berlangsung tanpa aturan umum karena itu terjadi dengan yang lain."

(Karatani, 1995, hal 127).

Seperti yang dinyatakan Karatani, arsitektur dapat dipahami sebagai suatu bentuk komunikasi yang selalu terkait dengan hal-hal lain di luar dirinya. Sebagai suatu bentuk komunikasi, arsitektur sering dikaitkan dengan suatu sistem bahasa. Dengan pemahaman bahwa arsitektur sering sekali dipahami sebagai suatu sistem bahasa yang menyampaikan makna tertentu, maka metafora juga menjadi suatu hal yang sering dipakai sebagai pendekatan mendisain arsitektur, terutama dalam proses menemukan bentuk geometrinya.

Dalam studio perancangan dulu, seringkali ada yang mengambil suatu obyek tertentu untuk dijadikan dasar dalam pencarian dan pengolahan bentuk arsitektural. Obyek tersebut direfleksikan karakternya ke dalam bentuk arsitektur yang akan dihasilkan nantinya. Misalnya bunga dengan karakternya yang sedang mekar (*blossoming*) dan lalu hal itu diterjemahkan ke dalam sebuah bentuk geometri dengan menampilkan geometri yang seolah-olah menggambarkan setangkai bunga yang mekar, atau karakter perempuan yang anggun diterjemahkan ke dalam bentuk yang meliuk-liuk yang dianggap elegan dan menggambarkan



karakter feminin. Metafora seperti inilah yang kemudian sering disebut ekspresi dalam arsitektur. Bentuk-bentuk arsitektur tertentu mengekspresikan suatu makna yang sengaja dilekatkan padanya melalui analogi dengan obyek lain. Seringkali, dalam menghasilkan bentuk arsitektur, metafora ini digunakan secara literal. Ini menyebabkan arsitektur yang dihasilkan tidak lagi sebuah ‘ekspresi’, tetapi benar-benar penggambaran dari obyek yang dianalogikan dengannya. Ini dapat dilihat dari beberapa bangunan yang memiliki bentuk-bentuk yang mengarah pada metafora, sebagai berikut:



Gambar 2.12: Home Office of The Longaberger Company, Amerika Serikat

Sumber: www.google.com



Gambar 2.13: Gedung Piano, An Hui, China

Sumber: www.google.com



Gambar 2.14: Kansas City Library, Amerika Serikat

Sumber: www.google.com

Suatu kalimat yang bermakna metaforikal biasanya akan membuka kemungkinan terhadap interpretasi dan pengepresian lainnya di samping jika ia dicoba untuk dipahami secara denotatif (literal). Misalnya jika sebuah kalimat menyatakan ‘kakek tua itu banyak makan garam’, tentu saja ia dapat bermakna baik secara literal maupun metaforikal. Secara literal, ia dipahami sebagaimana kalimat itu hadir, seorang kakek tua *benar-benar* mengkonsumsi garam dalam jumlah banyak, namun secara metaforikal, ia akan dipahami sebagai suatu ekspresi yang menyatakan bahwa kakek tua yang dimaksud memiliki banyak pengalaman hidup (‘banyak makan garam’).

Jika ini direfleksikan dalam arsitektur, maka jika kita melihat contoh-contoh bangunan di atas, kita akan langsung dapat memahaminya sebagai ekspresi yang literal. Misalnya pada bangunan ketiga, bangunan tersebut adalah sebuah gedung perpustakaan di Connecticut, dan lalu untuk menyatakan bahwa fungsi tersebutlah yang ditampungnya dalam gedung itu, kita akan langsung dapat membacanya dari tampak bangunan tersebut. Tidak ada lagi ruang tersisa untuk interpretasi dan pemaknaan lainnya dari bentuk yang ia tampilkan. Arsitek seperti Frank Gehry juga kerap menggunakan metafora dalam proses pencapaian bentuk geometrinya. Salah satu contohnya adalah Guggenheim di Bilbao. Bentuk bangunan ini sering diinterpretasikan sebagai seekor ikan, walaupun ia tidak secara eksplisit tergambar

seperti itu. Namun konteks kota Bilbao yang berada di antara dua sungai dan tapak Guggenheim sendiri yang berada di tepi air menjadi salah satu faktor yang mengundang orang-orang untuk berinterpretasi mengenai gambaran ‘ikan’ tersebut. “Guggenheim Museum, Bilbao” Sejauh ini, metafora kemudian hanya sebatas digunakan untuk menemukan bentuk luar (*shape*). Apakah hanya sedemikian jauh metafora dapat digunakan dalam mendisain, untuk mencari bentuk fisik? Mungkin kita harus melihat bagaimana arsitek Jepang Tadao Ando memanfaatkan metafora dalam menggagas tidak hanya *shape* tetapi *form* secara keseluruhan.

Ia menggunakan analogi metaforikal untuk mengolah suasana dan kualitas ruang dalam bangunannya. Analogi yang digunakan berasal dari upacara minum teh Jepang yang disebut ‘*sukiya*’, di mana orang yang mengikuti upacara tersebut akan duduk dalam keheningan yang memungkinkan untuk mengantarkannya pada sebuah kontemplasi. Di sini kualitas *silent* dan *contemplative* adalah dua hal yang paling utama yang digarispawahi Ando. Oleh karena itu, Ando merefleksikan kualitas ini ke dalam ruang-ruang yang dirancangnya. Hal ini dapat dilihat dalam karya-karya arsitektural Ando yang banyak mengesankan keheningan (*silence*), sehingga arsitektur Ando sering disebut sebagai *architecture of silence*. Kesan hening tersebut diwujudkan Ando dalam *form* arsitektural dengan menggunakan material beton ekspos yang berkesan diam, dan memanfaatkan pencahayaan natural yang memperkuat kesan hening tersebut dengan hanya memasukkan beberapa berkas cahaya saja ke ruang dalamnya.

Ini dapat dilihat pada karya Ando seperti *Church of the Light*. “Church of the Light, Osaka” Dari sini kita dapat melihat analogi metaforikal kemudian tidak hanya dapat digunakan untuk membentuk *shape*, tetapi lebih jauh ke dalam, untuk menghasilkan kualitas ruang dan *form* yang membentuknya. Selain Ando, arsitek yang banyak menggunakan metode metafora ini adalah arsitek Spanyol Santiago Calatrava. Calatrava sering menggunakan metafora tubuh makhluk hidup sebagai basis perancangannya. Ini kemudian ia terapkan dalam sistem struktur yang sering

menjadi karakter rancangan arsitektural Calatrava. Dari sini kita dapat melihat bagaimana metafora juga dapat digunakan untuk mempelajari suatu sistem yang kemudian diterapkan dalam disain arsitektur. Analogi yang dilakukan Calatrava berdasar pada sistem tubuh makhluk hidup dapat ia manfaatkan untuk menghasilkan tidak hanya sebatas *shape* tetapi sistem yang membentuknya, dalam hal ini yang Calatrava wujudkan dalam sistem struktur.

Karya arsitektural Calatrava:

a.)



Gambar 2.15: Milwaukee Art Museum

Sumber: www.google.com

b.)



Gambar 2.16: Chords Bridge

Sumber: www.google.com

Dari contoh-contoh di atas, kita dapat melihat bagaimana metafora dapat digunakan dalam menemukan dan menghasilkan geometri sebuah arsitektur. Penggunaan metafora sering direduksi hingga hanya berupa analogi langsung yang kadang lebih bersifat literal dan bahkan simbolisasi langsung dari obyek yang digunakan sebagai pemicu gagasan, yang kemudian menghasilkan bentuk-bentuk yang langsung terlihat sebagai obyek yang dimetaforakan. Padahal, pendekatan metafora ini seharusnya dapat digunakan untuk menghasilkan arsitektur yang lebih kaya dari pada hanya di permukaan seperti itu. Metafora, sebagai sebuah pendekatan mendisain, akan lebih baik jika dipahami sebagai sebuah penggalian yang dalam terhadap sebuah konsep yang akan digunakan sebagai basis dalam merancang,

sehingga arsitektur yang dihasilkan nantinya tidak sebatas di permukaan, tetapi lebih dalam, metafora tersebut juga membentuk ruang-ruangnya.

Menurut Anthony C. Antoniades "Poethic of Architecture".

Suatu cara memahami suatu hal, seolah hal tersebut sebagai suatu hal yang lain sehingga dapat mempelajari pemahaman yang lebih baik dari suatu topik dalam pembahasan. Dengan kata lain menerangkan suatu subyek dengan subyek lain, mencoba untuk melihat suatu subyek sebagai suatu yang lain.

a. Metafora abstrak (intangible metaphor)

Rancangan arsitektur yang mengacu kepada hal-hal yang bersifat abstrak dan tidak dapat dibendakan, misalnya: sosial, budaya, kondisi manusia. Rancangan arsitektur yang menggunakan metafora ini adalah Nagoya City Art Museum karya Kisho Kurokawa yang membawa unsur sejarah dan budaya di dalamnya.



Gambar 2.17: Nagoya City Art Museum, Kisho Kurokaw

Sumber: www.google.com

b. Metafora konkrit (tangible metaphor)

Rancangan arsitektur yang mengacu kepada benda-benda nyata dan dapat dirasakan secara visual. Rancangan yang menggunakan metafora ini adalah Stasiun TGV karya Calatrava yang menerjemahkan bentuk burung terbang kedalam bangunan.



Gambar 2.18: Stasiun TGV, Calatrava

Sumber: www.google.com

c. Metafora kombinasi (combined metaphor)

Rancangan arsitektur yang memiliki metafora abstrak dan konkrit didalamnya. Rancangan arsitektur yang menggunakan metafora ini adalah EX Plaza Indonesia karya Budiman Hendropurnomo yang menjadikan gaya kinetik pada sebuah mobil sebagai konsepnya, yang diterjemahkan menjadi gubahan masa lima kotak yang miring sebagai ekspresi gaya kinetik mobil, kolom-kolom penyangganya sebagai ban mobil.



Gambar 2.19: Plaza Indonesia, Budiman Hendropurnomo
Sumber: www.google.com

Menurut James C. Snyder, dan Anthony J. Cattanese

“Introduction of Architecture”

Metafora mengidentifikasi pola-pola yang mungkin terjadi dari hubungan-hubungan paralel dengan melihat keabstrakannya, berbeda dengan analogi yang melihat secara literal

Menurut Charles Jenks “The Language of Post Modern Architecture”

Metafora sebagai kode yang ditangkap pada suatu saat oleh pengamat dari suatu obyek dengan mengandalkan obyek lain dan bagaimana melihat suatu bangunan sebagai suatu yang lain karena adanya kemiripan.

Menurut Geoffrey Broadbent “Design in Architecture”

Transforming : figure of speech in which a name of description term is transferred to some object different from “*Transformasi: kiasan di mana nama istilah deskripsi ditransfer ke beberapa objek berbeda*”.

Dan juga menurutnya pada metafora pada arsitektur adalah merupakan salah satu metode kreatifitas yang ada dalam desain perancangan.

2.1.4 Metode Arsitektur Metafora (simbolis)

Inpirasi dari arsitektur metafora (simbolis) merupakan inspirasi dari bentuk-bentuk alam ataupun bentuk yang telah ada, dari bentuk-bentuk dasar maka dapat dikembangkan bentuk yang tersamar (hampir menyerupai) ataupun terlihat jelas. Dengan kata lain arsitektur metafora (simbolis) membentuk bentuk-bentuk dasar menjadi bentuk yang indah untuk diterapkan pada bangunan yang akan dirancang oleh arsitek, bentuk dasar tersebut menyerupai bentuk aslinya ataupun bentuk yang telah dikembangkan oleh perancangannya atau arsitek.

➤ **Analisa Bentuk**

Bentuk bangunan yang berhasil dari Metafora (simbolis) ini bukan terlihat dari fungsi bangunan, tetapi dari bentuknya yang dapat di mengerti oleh masyarakat atau pengunjung. Apakah masyarakat dapat menangkap bentuk yang diterapkan pada bangunan tersebut atau tidak, terlepas dari bentuk bangunan tersebut dibuat mirip atau hampir menyerupai dengan bentuk dasarnya yang di kelola oleh arsitek yang merancang.

➤ **Analisa Tapak**

Penerapan pada bangunan terhadap lahan atau site yang digunakan dengan pengaruh faktor: arah angin, arah sirkulasi baik dalam ataupun luar bangunan dan tampak dari bangunan ke luar ataupun tampak dari luar ke bangunan tersebut dengan penggunaan fasilitas yang telah ada dan terdapat pada site atau tapak bangunan tersebut.

➤ Analisa Ruang (Fungsi dan aktifitas)

Berfungsinya ruang-ruang yang terdapat di bangunan dan berfungsi dengan baik, serta sirkulasi yang nyaman di dalam bangunan atau luar bangunan tersebut.

2.1.5 Keterkaitan Tema Dengan Obyek Rancangan

Obyek rancangan berupa pusat layanan honda di kota Malang yang bearti suatu tempat layanan honda, atau tempat pameran (showroom), servis (garansi), dan penjualan segala Mobil Honda di kota Malang. Honda merupakan salah satu merk terlaris dalam penjualan mobil berbagai jenis dan type, merk honda sendiri mempunyai banyak lambang. Salah satunya lambang Honda mobil adalah “huruf H”. Maka dengan metode arsitektur metafora (simbolis), bagaimana membentuk bangunan yang terinspirasi dari lambang Honda dan dapat terbuatnya bangunan pusat layanan honda di kota Malang yang baik dalam fungsi dan estetika bangunan tersebut sebagai dealer dan showroom.

2.2 JUDUL

Pusat layanan honda di kota Malang memiliki arti tempat pelayanan dan beberapa fasilitas-fasilitas honda yang berada di kota Malang, tempat ini berfungsi sebagai wadah semua aktifitas otomotif yang berhubungan dengan mobil merk Honda agar pemilik honda merasa puas dan bangga dengan kendaraan merk Honda yang berakibat keuntungan pada pengelola merk Honda tersebut (terutama pengelola bangunan). Serta terciptanya bangunan PUSAT LAYANAN HONDA yang sesuai dengan kriteria atau ciri-ciri honda tersebut.

2.3 KESIMPULAN

2.3.1 Secara Umum

Bangunan Pusat layanan honda ini mempunyai fungsi sebagai tempat penjualan (showroom), tempat servis atau bengkel (garansi), dan tempat pemasaran mobil merk Honda yang berada di kota Malang dengan menggunakan metode *arsitektur metafora (simbolis)*.

2.3.2 Secara Arsitektural

Arsitektur metafora (simbolis) merupakan metodologi dari arsitektur post-modern dan merupakan salah satu cara ke arsitektur simbolis, dengan kata lain arsitektur metafora (simbolis) merupakan hasil arsitektur yang terinspirasi dari seorang arsitek yang sedang melihat sesuatu yang mereka amati dan ingin mereka terapkan pada bangunan rancangannya (benda, patung, alat, dan sebagainya).

BAB 3

KAJIAN OBYEK

3.1 PENGERTIAN OBJEK

Pusat layanan honda di kota Malang memiliki arti tempat pelayanan atau dealer honda, beserta fasilitasnya yang berada di kota Malang atau tempat ini berfungsi sebagai wadah semua aktifitas yang berhubungan dengan otomotif merk Honda agar pemilik honda merasa puas dan bangga dengan kendaraan merk Honda yang berakibat keuntungan pada dealer atau showroom merk Honda tersebut (terutama pengelola bangunan).

3.2 SEJARAH HONDA

Biografi Honda



Gambar 3.1: Staf Dari SOICHIRO HONDA

Sumber: www.google.com



Gambar 3.2: SOICHIRO HONDA,

Pendiri Honda

Sumber: www.google.com

SECRET

CONFIDENTIAL

First page of the document is a cover page with the title 'CONFIDENTIAL' and the date '1975'. The second page contains the main body of the document, which is a report on the activities of the 'SECRET' organization. The report is dated '1975' and is classified as 'CONFIDENTIAL'. The report is written in a formal, objective style and provides a detailed account of the organization's operations and activities. The report is organized into several sections, including an introduction, a description of the organization's structure, a list of its members, and a summary of its activities. The report concludes with a statement of the author's conclusions and recommendations.



CONFIDENTIAL



CONFIDENTIAL

SECRET

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Soichiro Honda selalu diliputi kegagalan saat menjalani kehidupannya sejak kecil hingga berbuah lahirnya imperium bisnis mendunia itu. Dia bahkan tidak pernah bisa menyangang gelar insinyur. Ia bukan siswa yang memiliki otak cemerlang. Dikelas, selalu menjauh dari pandangan guru. Saat merintis bisnisnya, Soichiro Honda selalu diliputi kegagalan. Ia sempat jatuh sakit, kehabisan uang, dikeluarkan dari kuliah. Namun, ia terus bermimpi dan bermimpi. Dan, impian itu akhirnya terjelma dengan bekal ketekunan dan kerja keras. "Nilaiku jelek di sekolah. Tapi saya tidak bersedih, karena dunia saya di sekitar mesin, motor dan sepeda," tutur Soichiro, yang meninggal pada usia 84 tahun, setelah dirawat di RS Juntendo, Tokyo, akibat mengidap lever.

Kecintaannya kepada mesin, jelas diwarisi dari ayahnya yang membuka Bengkel reparasi pertanian, di dusun Kamyō, distrik Shizuko, Jepang Tengah. Di kawasan inilah dia lahir. Kala sering bermain di bengkel, ayahnya selalu memberi catut (kakak tua) untuk mencabut paku. Ia juga sering bermain di tempat penggilingan padi melihat mesin diesel yang menjadi motor penggeraknya. Di situ, lelaki kelahiran 17 November 1906 ini dapat berdiam diri berjam-jam. Tak seperti kawan sebayanya kala itu yang lebih banyak menghabiskan waktu bermain penuh suka cita. Dia memang menunjukkan keunikan sejak awal. Seperti misalnya kegiatan nekad yang dipilihnya pada usia 8 tahun, dengan bersepeda sejauh 10 mil. Itu dilakukan hanya karena ingin menyaksikan pesawat terbang. Bersepeda memang menjadi salah satu hobinya kala kanak-kanak. Dan buahnya, ketika 12 tahun, Soichiro Honda berhasil menciptakan sebuah sepeda pancal dengan model rem kaki. Sampai saat itu, di benaknya belum muncul impian menjadi usahawan otomotif. Karena dia sadar berasal dari keluarga miskin. Apalagi fisiknya lemah, tidak tampan, sehingga membuatnya selalu rendah diri. Di usia 15 tahun, Honda Hijrah ke kota, untuk bekerja di Hart Shokai Company. Bosnya, Saka Kibara, sangat senang melihat cara kerjanya. Honda teliti dan cekatan dalam soal mesin. Setiap suara yang mencurigakan, setiap oli yang bocor tidak luput dari perhatiannya.

Enam tahun bekerja disitu ,menambah wawasannya tentang permesinan. Akhirnya, pada usia 21 tahun, Saka Kibara mengusulkan membuka suatu kantor cabang di Hamamatsu. Tawaran ini tidak ditampiknya. Di Hamamatsu prestasi kerjanya kian membaik. Ia selalu menerima reparasi yang ditolak oleh bengkel lain. Kerjanya pun cepat memperbaiki mobil pelanggan sehingga berjalan kembali. Karena itu,jam kerjanya tak jarang hingga larut malam, dan terkadang sampai subuh. Yang menarik, walau terus kerja lembur otak jeniusnya tetap kreatif. Kejeniusannya membuahakan fenomena. Pada zaman itu, jari-jari mobil terbuat dari kayu,hingga tidak baik untuk kepentingan meredam goncangan.

Menyadari ini, Soichiro punya gagasan untuk menggantikan ruji-ruji itu dengan logam. Hasilnya luar biasa. Ruji-ruji logamnya laku keras, dan diekspor ke seluruh dunia. Pada usia 30 tahun, Honda menandatangani patennya yang pertama. Setelah menciptakan ruji. Lalu Honda pun ingin melepaskan diri dari bosnya, membuat usaha bengkel sendiri. Mulai saat itu dia berpikir, spesialis apa yang dipilih ? Otaknya tertuju kepada pembuatan ring piston, yang dihasilkan oleh bengkelnya sendiri pada 1938. Lalu, ditawarkannya karya itu ke sejumlah pabrikan otomotif. Sayang, karyanya itu ditolak oleh Toyota, karena dianggap tidak memenuhi standar. Ring Piston buatannya tidak lentur, dan tidak laku dijual. Ia ingat reaksi teman-temannya terhadap kegagalan itu dan menyesalkan dirinya keluar dari bengkel milik Saka Kibara. Akibat kegagalan itu, Honda jatuh sakit cukup serius. Dua bulan kemudian, kesehatannya pulih kembali. Ia kembali memimpin bengkelnya. Tapi, soal ring pinston itu, belum juga ada solusinya. Demi mencari jawaban, ia kuliah lagi untuk menambah pengetahuannya tentang mesin.

Siang hari, setelah pulang kuliah, dia langsung ke bengkel mempraktekkan pengetahuan yang baru diperoleh. Tetapi, setelah dua tahun menjadi mahasiswa, ia akhirnya dikeluarkan karena jarang mengikuti kuliah. "Saya merasa sekarat, karena ketika lapar tidak diberi makan, melainkan dijejali penjelasan bertele-tele tentang hukum makanan dan pengaruhnya," ujar Honda, yang diusia mudanya gandrung balap mobil. Kepada rektornya, ia jelaskan kuliahnya bukan mencari ijazah.

Melainkan pengetahuan. Penjelasan ini justru dianggap penghinaan. Tapi dikeluarkan dari perguruan tinggi bukan akhir segalanya. Berkat kerja kerasnya, desain ring pinston-nya diterima pihak Toyota yang langsung memberikan kontrak. Ini membawa Honda berniat mendirikan pabrik. Impiannya untuk mendirikan pabrik mesinpun serasa kian dekat di pelupuk mata. Tetapi malangnya, niatan itu kandas. Jepang, karena siap perang, tidak memberikan dana kepada masyarakat. Bukan Honda kalau menghadapi kegagalan lalu menyerah pasrah.

Dia lalu nekad mengumpulkan modal dari sekelompok orang untuk mendirikan pabrik. Namun lagi-lagi musibah datang. Setelah perang meletus, pabriknya terbakar, bahkan hingga dua kali kejadian itu menimpanya. Honda tidak pernah patah semangat. Dia bergegas mengumpulkan karyawannya. Mereka diperintahkan mengambil sisa kaleng bensol yang dibuang oleh kapal Amerika Serikat, untuk digunakan sebagai bahan mendirikan pabrik. Penderitaan sepertinya belum akan selesai. Tanpa diduga, gempa bumi meletus menghancurkan pabriknya, sehingga diputuskan menjual pabrik ring pinstonnya ke Toyota. Setelah itu, Honda mencoba beberapa usaha lain. Sayang semuanya gagal. Akhirnya, tahun 1947, setelah perang, Jepang kekurangan bensin. Di sini kondisi ekonomi Jepang porak poranda. Sampai-sampai Honda tidak dapat menjual mobilnya akibat krisis moneter itu. Padahal dia ingin menjual mobil itu untuk membeli makanan bagi keluarganya.

Dalam keadaan terdesak, ia lalu kembali bermain-main dengan sepeda pancalnya. Karena memang nafasnya selalu berbau rekayasa mesin, dia pun memasang motor kecil pada sepeda itu. Siapa sangka, sepeda motor-- cikal bakal lahirnya mobil Honda -- itu diminati oleh para tetangga. Jadilah dia memproduksi sepeda bermotor itu. Para tetangga dan kerabatnya berbondong-bondong memesan, sehingga Honda kehabisan stok. Lalu Honda kembali mendirikan pabrik motor. Sejak itu, kesuksesan tak pernah lepas dari tangannya. Motor Honda berikut mobilnya, menjadi raja jalanan dunia, termasuk Indonesia. Semasa hidup Honda selalu menyatakan, jangan dulu melihat keberhasilannya dalam menggeluti industri otomotif. Tapi lihatlah kegagalan-kegagalan yang dialaminya. "orang melihat

kesuksesan saya hanya satu persen. tapi, mereka tidak melihat 99 persen kegagalan saya," tuturnya. Ia memberikan petuah, "ketika anda mengalami kegagalan, maka segeralah mulai kembali bermimpi. dan mimpikanlah mimpi baru".

Jelas kisah Honda ini merupakan contoh, bahwa sukses itu bisa diraih seseorang dengan modal seadanya, tidak pintar disekolah, dan hanya berasal dari keluarga miskin.

Lima Sifat Honda dalam keberhasilannya :

- Selalulah berambisi dan berjiwa muda.
- Hargailah teori yang sehat, temukan gagasan baru, khususkan waktu memperbaiki produksi.
- Senangilah pekerjaan Anda dan usahakan buat kondisi kerja Anda nyaman mungkin.
- Carilah irama kerja yang lancar dan harmonis.
- Selalu ingat pentingnya penelitian dan kerja sama.

3.3 CONTOH HASIL PRODUKSI HONDA DI INDONESIA

a. Honda Accord

Honda accord adalah mobil yang diproduksi oleh Honda sejak 1976, dan dijual di sebagian besar pasar otomotif di seluruh dunia atau lebih khususnya di Indonesia. Pada tahun 1982 accord yang telah diproduksi di Sayama, menjadi mobil pertama yang akan diproduksi di Amerika Serikat (kota Marysville). Selain itu Accord yang telah diproduksi di Nelson (Selandia Baru), Swindon (Inggris), Guangzhou (Cina), dan Ayutthaya (Thailand) telah mencapai keberhasilan. Terutama di Amerika Serikat, di mana itu adalah mobil terlaris Jepang selama lima belas tahun (1982-1997), dalam penjualan pada tahun 1991 dan 2001 dapat terjual sekitar sepuluh juta kendaraan.

Hasil tes jalan atau test drive dulu dan sekarang, tingkat Accord sebagai salah satu kendaraan di dunia yang paling dapat diandalkan. Honda telah menawarkan beberapa yang berbeda gaya bodi mobil dan versi Accord, dan sering kendaraan dipasarkan dengan papan nama Accord secara bersamaan di berbagai daerah berbeda cukup substansial. Ini debut pada tahun 1976 sebagai compact hatchback, meskipun gaya ini hanya berlangsung melalui 1981, sebagai line-up diperluas untuk menyertakan sedan. Dengan generasi keenam Accord pada 1990-an, itu berkembang menjadi menengah kendaraan, dengan satu platform dasar tetapi dengan benda yang berbeda dan proporsi untuk meningkatkan daya saingnya terhadap para pesaingnya di pasar internasional berbeda. Untuk generasi sekarang dari Accord dirilis untuk pasar Amerika Utara pada tahun 2008, Honda telah kembali memilih untuk memindahkan model lebih up-skala dan meningkatkan ukurannya. Hal ini mendorong sedan Accord dari batas atas apa yang US Environmental Badan Perlindungan (EPA) mendefinisikan sebagai mobil menengah ke tepat di atas batas bawah dari mobil ukuran penuh.



Gambar 3.3: Honda Accord

Sumber: www.google.com

Nama: honda accord, disebut juga Acura TSX atau Honda Spirior

Produksi: Sayama, Jepang

Type: sedan

Bentuk tubuh: 4-pintu dan 5-pintu

Tata letak roda penggerak: FF(roda depan)

Mesin: **Panjang:** 4.726 mm (186,1 inch)

- 2.0L R20A3 I4
- 2.4L K24Z2 I4
- 2.4L K24Z3 I4
- 2.2L N22A2 I4 turbodiesel

Transmisi: **Lebar:** 1.840 mm (72,4 inch)

- 5-speed otomatis
- 5-speed manual
- 6-speed manual

Jarak roda: 2.705 mm (106,5 inch) **Tinggi:** 1.440 mm (56,7 inch)

b. Honda Civic

Honda Civic adalah garis subkompak dan kemudian mobil kompak dibuat atau diproduksi oleh Honda. Civic, bersama dengan Accord dan Prelude, terdiri kendaraan Honda yang terjual di Amerika Utara sampai tahun 1990-an, ketika jajaran model yang diperluas. Setelah melalui beberapa perubahan generasi, Civic telah menjadi lebih besar dan lebih kelas atas. Saat itu diperkenalkan pada bulan Juli 1972 sebagai model dua pintu, diikuti dengan hatchback tiga pintu yang September. Dengan mesin melintang pemasangan 1.169 cc dan front-wheel drive seperti mobil Inggris Mini, mobil disediakan ruang interior yang baik meskipun dimensi kecil secara keseluruhan. Model awal Civic biasanya termasuk dasar AM radio, pemanas, busa empuk lis plastik, dua kecepatan wiper, dan baja dicat rims dengan topi mur roda chrome.

Tahun-tahun berlalu, ia telah menjadi jauh lebih kelas atas dengan pilihan seperti AC, kunci listrik, power window, jok kulit, yang terhubung satelit navigasi, dan transmisi manual enam kecepatan. Awalnya mendapatkan reputasi sebagai bahan bakar-efisien, handal, dan ramah lingkungan, kemudian iterasi telah menjadi dikenal untuk kinerja dan sporty, terutama Civic Type-R, Civic dan Civic SiR GTI. Civic telah rebadged untuk pasar internasional dengan model seperti Honda Ballade yang menjadi Acclaim Leyland diproduksi Triumph Inggris di Inggris dan Honda Domani / Acura EL. Platform Civic juga menjabat sebagai dasar untuk CR-X, dengan CR-X del Sol Targa convertible, yang Concerto Honda, generasi pertama Honda Prelude, dengan Honda Civic Antar-Jemput (kemudian menjadi Orthia Honda), dan CR-V SUV. Mulai tahun 1985 sampai 2006, Civic didedikasikan untuk Jepang dealer Honda Primo, dengan varian Civic dijual di Honda Clio, dan Verno Honda lokasi. Pada 2006, total 16,5 juta Civic telah terjual di seluruh dunia, dengan 7,3 juta di Amerika Serikat. Pada 2012, Civic telah menjadi mobil terlaris di Kanada selama 14 tahun. Karena tingginya harga gas dan ekonomi lemah pada

bulan Juni 2008, Civic digantikan dengan Ford F-Series untuk menjadi kendaraan terlaris di Amerika Serikat untuk bulan itu. Di Jepang, produksi non-hibrida Civic untuk pasar domestik berakhir pada bulan Agustus 2010 dan produksi hibrida Civic untuk pasar rumah berakhir pada bulan Desember 2010. Dalam beberapa tahun terakhir, pelanggan bergeser ke minivan dan mobil seperti Honda Fit. Honda Fit hibrida diluncurkan pada bulan Oktober di Jepang. Namun, produksi hibrida Civic dan Civic untuk pasar ekspor akan terus berlanjut.



Gambar 3.4: Honda Civic

Sumber: www.google.com



Nama: honda civic

Produksi: Suzuka, Mie (Jepang), Wuhan (Cina), Greensburg, Indiana

(Amerika Serikat), Alliston, Ontario (Kanada), Swindon (Inggris), Gebze (Turki), Sumare (Brazil).

Type: sedan

Bentuk tubuh: 2-pintu, 4-pintu, dan 5-pintu

Tata letak roda penggerak: FR(roda belakang)

Mesin:

- 1.4L L13A i-VTEC SOHC I4 (model Eropa hanya)
- 1.8L i-VTEC SOHC I4
- 2.4L K24Z7 i-VTEC DOHC I4
- 1.5L i-VTEC SOHC I4 (hibrida)
- 2,2 L N22 i-DTEC I4 turbodiesel

Transmisi:

- 5-speed otomatis
- 5-speed manual
- 6-speed manual

Jarak roda:

- 2.595 mm (102,2 inch), (hatchback)
- 2.670 mm (105,1 inch), (sedan dan hibrida)
- 2.620 mm (103,1 inch), (coupe)

Panjang:

- 4.300 mm (169,3 inch), (hatchback)
- 4.504 mm (177,3 inch), (sedan dan hibrida)
- 4.472 mm (176,1 inch), (coupe)

Lebar:

- 1.770 mm (69,7 inch), (hatchback)
- 1.755 mm (69,1 inch), (sedan, coupe & hibrida)

Tinggi:

- 1.590 mm (62,6 inch), (hatchback)
- 1.435 mm (56,5 inch), (sedan)
- 1.430 mm (56,3 inch), (hibrida)
- 1.397 mm (55,0 inch), (coupe)

c. Honda CR-Z

Honda CR-Z pertama kali diperkenalkan pada tanggal 23 Oktober 2007 di Tokyo. Honda menjelaskan nama CR-Z “singkatan dari Compact Renaissance Zero” ungkapan yang dimaksudkan untuk menangkap gagasan kebangkitan dalam desain mobil kompak yang dimulai lagi dari fundamental. Pada pameran, CEO Fukui menyatakan bahwa model produksi adalah dalam karya-karya atau bahwa mobil itu dimaksudkan untuk menjadi sporty, sangat efisien dan murah. CR-Z pertama kali ditampilkan di Amerika di 2008, detroit auto pada tampilan Utara American International. Pada era tahun 2009 Tokyo motor, Honda CR-Z ditampilkan revisi CR-Z Concept 2009. Pada bulan Januari 2010, Honda memperkenalkan produksi CR-Z pada 2010 di Indonesia. Automotive News melaporkan pada bulan Juni 2010 bahwa sejak debut di Detroit Auto Show, situs Web CR-Z telah memiliki 1 juta hits. Honda telah mempromosikan di permainan Facebook Town Car.



Gambar 3.5: Honda CR-Z

Sumber: www.google.com

Nama: honda CR-Z

Produksi: Suzuka, Mie (Jepang)

Type: sedan

Bentuk tubuh: 3-pintu

Tata letak roda penggerak: FF(roda depan)

Mesin:

- 1.5 L SOHC 16-katup i-VTEC
- Listrik DC brushless motor - MF6 Model

Transmisi: 6-speed manual

Jarak roda: 2.435 mm (95,9 inch)

Panjang: 4.080 mm (160,6 inch)

Lebar: 1.740 mm (68,5 inch)

Tinggi: 1.395 mm (54,9 inch)

d. Honda CR-V

Honda CR-V diproduksi sejak tahun 1995 oleh Honda, mobil ini terinspirasi dari Honda Civic untuk memenuhi permintaan publik untuk kendaraan sport tetapi type SUV dari Honda. Honda memproduksi CR-V di Jepang dan Inggris untuk pasar seluruh dunia, dan pada 2007 memproduksi di Amerika Utara lebih tepatnya diproduksi di Timur Liberty, Ohio. CR-V diproduksi di Wuhan untuk pasar Cina oleh Perusahaan Otomotif Dongfeng Honda, sebuah perusahaan patungan dengan Dongfeng Motor Corporation.



Gambar 3.6: Honda CR-V

Sumber: www.google.com

Nama: honda CR-V

Produksi:

- Indonesia
- East Liberty, Ohio, Amerika Serikat
- El Salto, Jalisco, Meksiko
- Ping-Tung, Taiwan
- Sayama, Saitama, Jepang
- Swindon, Inggris

- Vinh Phuc, Vietnam
- Wuhan, Cina
- Ayutthaya, Thailand

Type: SUV

Bentuk tubuh: 5-pintu

Tata letak roda penggerak: 4WD(keempat roda)

Mesin:

- 2,0 L R20A I4
- 2,2 L N22A turbodiesel I4
- 2,4 L K24Z I4

Transmisi:

- 6-speed manual
- 5-speed otomatis

Jarak roda: 2.620 mm (103.1 inch)

Panjang: Panjangnya 4.518 mm (177,9 inch)

Lebar:

- 2007-2009: 1.820 mm (71,7 inch)
- 2010 - sekarang: 1.819 mm (71,6 inch)

Tinggi: 1.704 mm (67,1 inch)

3.4 STUDI BANDING DAN LITELATUR

3.4.1 Dealer Honda



Gambar 3.7: Dealer Mobil Honda

Dealer Honda yang baik adalah dealer yang memiliki ruang-ruang terkait yang dibutuhkan dan berfungsi secara baik beserta bentuk bangunan yang mempunyai estetika dan mempunyai harga bangun yang tidak terlalu mahal, selain itu faktor memiliki mekanik yang hebat dan pelayanan atau kenyamanan fasilitas juga merupakan point terbaik dalam daya tarik pengunjung atau pelanggan berdatangan pada dealer tersebut.

3.4.2 Ruang Showroom/Pameran



Gambar 3.8 : Shoroom Mobil Honda

Ruang yang dianggap penting keberadaannya pada bangunan dealer di setiap dealer merk apapun, berfungsi sebagai tempat memamerkan atau memperlihatkan kendaraan produksi terbaru dan terpopuler di masyarakat. Sehingga masyarakat mengetahui sesuatu yang lebih pada produk yang ada di showroom dan masyarakat tertarik untuk memilikinya atau membelinya, selain itu di ruangan ini juga terdapat tempat informasi atau tempat pelayanan berupa resepsionis. Tempat informasi merupakan tempat masyarakat untuk mencari informasi tentang produk-produk merk Honda.

3.4.3 Ruang Servis



Gambar 3.9: Bengkel Mobil Honda

Tempat untuk memperbaiki dengan perjanjian garansi kendaraan konsumen terhadap mekanik Honda, sesuai dengan buku servis yang diberikan atau adanya batas maksimum dari perlindungan oli maka tempat servis diperlukan dalam bangunan sebuah dealer kendaraan. Memiliki ruang tunggu yang nyaman, konsumen menunggu kendaraannya dikerjakan oleh mekanik tersebut. Dengan kata lain tempat ini digunakan oleh mekanik untuk bekerja apakah kendaraan tersebut dalam keadaan baik atau rusak, sehingga dapat diketahui apa saja yang perlu di ganti. Apakah oli kendaraan, suku cadang, memperbaiki bagian-bagian yang berubah standar kondisinya yang diakibatkan pada pemakaian kendaraan dalam jangka waktu lama, dan sebagainya.

3.4.4 Ruang Aksesoris Dan Suku Cadang



Gambar 3.10: Tempat suku cadang



Gambar 3.11: Tempat suku cadang

Terdapat tempat pelayanan kepada konsumen berupa penjualan suku cadang dan aksesoris kendaraan merk Honda yang beredar dipasaran otomotif. Di dekat ruang tersebut terdapat pula gudang dari barang-barang yang bersangkutan untuk memudahkan proses penjualan suku cadang dan aksesoris merk Honda.

3.4.5 Ruang Pengelola



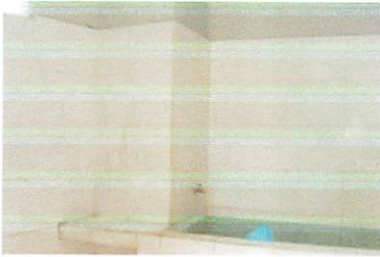
Gambar 3.12: Ruang Pimpinan



Gambar 3.13: Ruang Kerja Karyawan

Terdiri atas beberapa ruang yang terdapat dalam bangunan Honda Center, antara lain tempat kepala cabang, ruang pegawai, ruang istirahat mekanik, dan berbagai ruang pendukung lainnya. Bersifat semi publik karena tidak semua pelanggan boleh masuk ke dalam ruangan-ruangan tersebut.

3.4.6 Area Bersifat Servis



Gambar 3.14: Km/wc



Gambar 3.15: Mushola

Berupa beberapa ruang yang bersifat servis, seperti ruang kamar mandi/wc, cafe/restoran/kantin, parkir dan berbagai ruangan pendukung lainnya di pusat layanan honda tersebut.

BAB 4

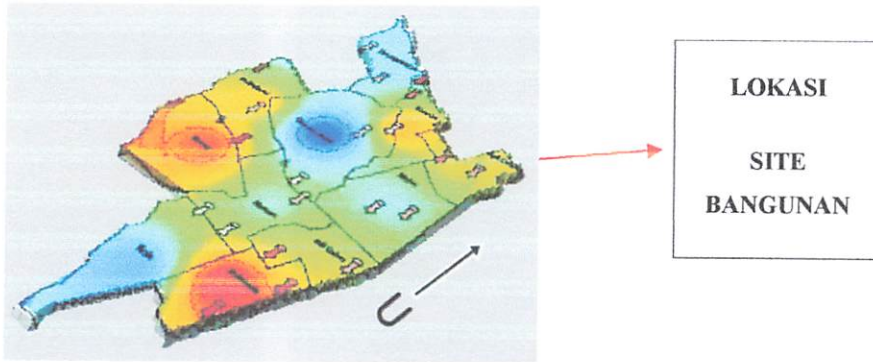
KAJIAN LOKASI

4.1 LINGKUP KOTA

Kota Malang, adalah sebuah kota terbesar kedua di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota ini berada di dataran tinggi yang cukup sejuk, terletak 90 km sebelah selatan Kota Surabaya, dan wilayahnya dikelilingi oleh Kabupaten Malang. Terletak pada ketinggian antara 429 - 667 meter diatas permukaan air laut. 112,06° - 112,07° Bujur Timur dan 7,06° - 8,02° Lintang Selatan, dengan dikelilingi gunung-gunung :

- Gunung Arjuno di sebelah Utara
- Gunung Semeru di sebelah Timur
- Gunung Kawi dan Panderman di sebelah Barat
- Gunung Kelud di sebelah Selatan

Kondisi iklim Kota Malang selama tahun 2006 tercatat rata-rata suhu udara berkisar antara 22,2 °C - 24,5 °C. Sedangkan suhu maksimum mencapai 32,3 °C dan suhu minimum 17,8 °C . Rata kelembaban udara berkisar 74% - 82%, dengan kelembaban maksimum 97% dan minimum mencapai 37%, seperti umumnya daerah lain di Indonesia.



Gambar 4.1: Kondisi suhu temperatur di kawasan malang kota

Sumber: www.google.com

Kota Malang mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan, dan musim kemarau. Dari hasil pengamatan Stasiun Klimatologi Karangploso curah hujan yang relatif tinggi terjadi pada bulan Januari, Februari, Maret, April, dan Desember. Sedangkan pada bulan Juni, Agustus, dan Nopember curah hujan relatif rendah.

Keadaan tanah di wilayah Kota Malang antara lain :

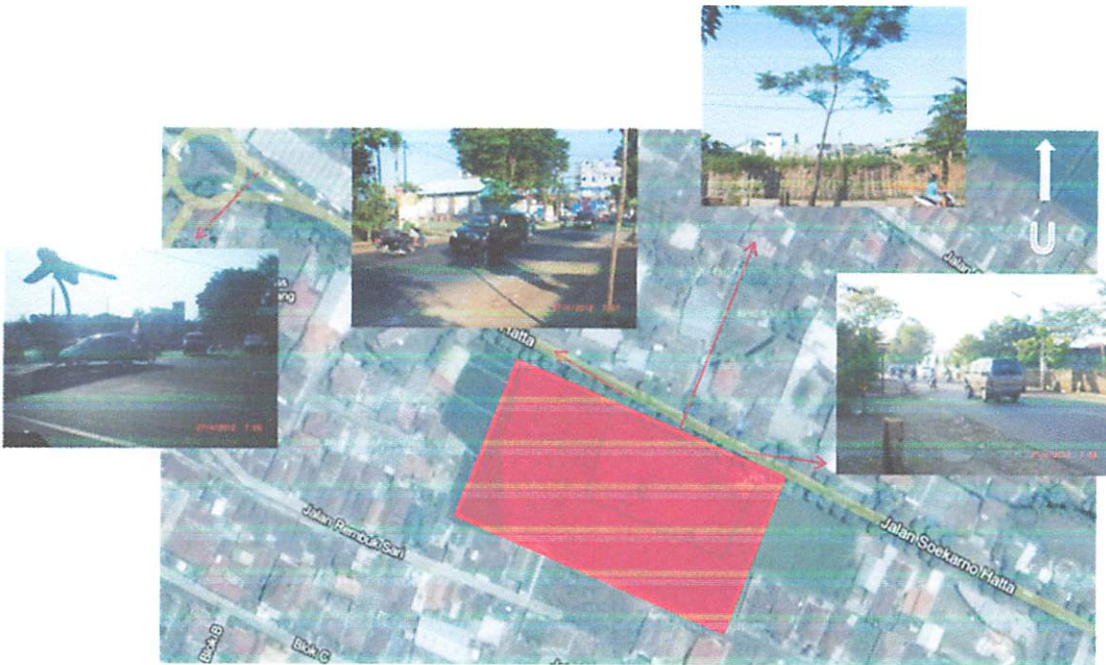
- Bagian selatan merupakan dataran tinggi yang cukup luas, cocok untuk industri
- Bagian utara merupakan dataran tinggi yang subur, cocok untuk pertanian
- Bagian timur merupakan dataran tinggi dengan keadaan kurang subur
- Bagian barat merupakan dataran tinggi yang amat luas menjadi daerah pendidikan





4.2 DASAR PEMILIHAN LOKASI

Site yang dipakai berada pada wilayah soekarno hatta atau lebih tepatnya berada di dekat patung pesawat. Daerah ini merupakan daerah berkumpulnya masyarakat di siang dan malam hari, selain itu daerah ini juga terdapat SPBU, rumah makan, dan banyak lagi tempat-tempat fasilitas umum lainnya. Memiliki lebar jalan sebesar ± 7 m pada depan site, selain itu merupakan tempat yang familiar atau mudah diketahui oleh masyarakat.



Gambar 4.2: Gambar site bangunan dan keadaan lingkungan sekitar site

DATA TAPAK

Lokasi Tapak

- a. Kotamadya : Malang, Jawa Timur
- b. Kecamatan : Lowokwaru
- c. Kelurahan : Mojolangu
- d. Lokasi Site : Jalan Sukarno Hatta
- e. Luas Site : $\pm 9.600 \text{ m}^2$

Batas Lingkungan Tapak

- a. Batas Utara : Jl. Sukarno Hatta
- b. Batas Selatan : Permukiman penduduk
- c. Batas Timur : Pertokoan
- d. Batas Barat : SPBU Sukarno Hatta

Peraturan Tata Ruang

- a. KDB : 70%
- b. KLB : 4-5 lantai
- c. GSB : Kemunduran 5-10 meter
- d. Peruntukan Lahan : Kawasan Komersial

4.3 SARANA FASILITAS SITE

4.3.1 Jalan



Gambar 4.3: Jalan SukarnoHatta



Gambar 4.4: Jalan Sukarno Indah

Jalan Sukarno Hatta merupakan jalan yang berada di depan site bangunan dan memiliki lebar ± 7 m dan merupakan jalan yang cukup ramai atau merupakan salah satu landmark kota Malang. Serta banyaknya angkutan umum yang melewati jalan Sukarno Hatta ini. Di sebelah selatan atau belakang site terdapat jalan Sukarno Hatta Indah yang merupakan daerah permukiman warga yang mempunyai lebar ± 5 m.

4.3.2 Drainase



Gambar 4.5: Drainase Site

Di depan site atau tapak terdapat drainase berupa parit atau selokan yang mempunyai lebar \pm 30-40 m dan kedalaman \pm 10-20 m yang langsung terhubung pada sungai besar yang berada di utara site

4.3.3 Kelistrikan atau arus PLN



Gambar 4.6: Tiang Listrik Aliran Arus Menengah



Gambar 4.7: Lampu Penerangan Jalan

Site mempunyai tiang arus tegangan menengah yang mempermudah untuk utilitas pencahayaan atau keperluan kelistrikan lainnya, selain itu terdapat pula lampu penerangan jalan yang dapat memberikan keterangan atau cahaya pada depan site bangunan tersebut.

4.3.4 Vegetasi Site



Gambar 4.8: Pohon peneduh



Gambar 4.9: Pohon peneduh

Di depan Site atau jalan Sukarno Hatta terdapat pepohonan yang berfungsi sebagai peneduh jalan dan pengisap udara CO_2 dari kendaraan yang melewati jalan tersebut. Selain itu terdapat pula pohon peneduh di jalan belakang site atau jalan Sukarno Hatta Indah, dengan kata lain udara di daerah ini cukup segar dan bersih.

4.4 POTENSI SITE

- a. Merupakan salah satu tempat landmark kota Malang.
- b. Dekat SPBU, mudah mendapatkan bahan bakar yang merupakan salah faktor penting kendaraan, serta adanya tempat makan dan beberapa fasilitas umum.
- c. Pencapaian mudah karena banyak dilewati kendaraan umum kota.

4.5 KEKURANGAN SITE

- a. Frekuensi kendaraan lumayan padat, atau arus lalu lintasnya padat merayap.
- b. Kebisingan lumayan tinggi.
- c. Kendaraan besar harus melewati jalan ini pada malam hari.

BAB 5

METODE PERANCANGAN

5.1 METODE PERANCANGAN

5.1.1 Menentukan Tema Dan Judul

Banyaknya tema dan judul menyebabkan saya harus memilih salah satu dari semuanya, setelah menemukan tema dan judul yang berasal dari hasil studi banding atau studi literatur. Tema adalah metafora karena metafora merupakan metode arsitektur yang merancang suatu bangunan dari suatu inspirasi (batu, lambang, atau sebagainya) yang bersifat mentransformasi bentuk dasar menjadi bentuk yang lebih dianggap berestetika melalui beberapa pengelolaan bentuk dasar tersebut. Judul adalah pusat pelayanan honda atau dealer honda di kota Malang, karena merk honda merupakan salah satu merk otomotif yang sangat banyak diminati oleh masyarakat (khususnya kota Malang). Dengan kata lain saya memilih judul ini dikarenakan meskipun sudah banyak pusat layanan honda di kota Malang, tetapi masih kurangnya bangunan pusat layanan honda yang memenuhi kriteria honda itu sendiri dan kurang berestetika dengan baik.



5.1.2 Menentukan Bentuk

Bentuk bangunan berasal dari huruf “H” dengan mengelola sedikit bentuk-bentukan baru untuk mencapai sebuah estetika yang dianggap baik dan menggunakan metode arsitektur metafora, yaitu metode metafora merupakan metode arsitektur yang merancang suatu bangunan terinspirasi oleh suatu hal yang dianggap ada kaitannya dengan fungsi bangunan tersebut. Huruf “H” merupakan lambang dari honda mobil yang menunjukkan bahwa mobil honda tangguh dengan teknologi yang semakin berkembang dan rata-rata mobil honda memiliki model mobil yang terlihat proposi bentukannya (menurut masyarakat). Konsumsi bahan bakar rata-rata produk Honda sangatlah irit.

5.1.3 Menentukan Tapak Atau Site

Site yang diambil adalah di jalan Sukarno Hatta dengan luas $\pm 4000 \text{ m}^2$ yang merupakan site yang cukup baik untuk pusat layanan honda ini, fasilitas-fasilitas yang lengkap serta mudahnya aksesibilitas site dan adanya landmark kota yang akan di anggap mendukung bangunan pusat layanan honda dengan metode arsitektur metafora semakin terlihat keserasian estetika dengan site bangunan tersebut dan dalam peraturan-peraturan yang berlaku di daerah tersebut.

5.1.4 Menentukan Ruang

Setelah bentuk bangunan dan tapak site ditemukan, maka perlu menentukan ruang-ruang terdapat di dalam bangunan. Berdasarkan studi banding dan literatur maka ditemukan ruang-ruang yang terbagi menjadi 4 macam ruang utama, yaitu ruang pameran (showroom), ruang servis (garansi), ruang pengelola, dan ruang penunjang (fasilitas).

5.1.5 Menentukan Struktur Dan Utilitas

Struktur dan utilitas ditemukan berdasarkan pada organisasi ruang atau zoning dan bentuk bangunan pusat layanan honda. Struktur terbagi menjadi beberapa bagian, yaitu struktur atas (atap), struktur tengah (utama), struktur bawah (pondasi). Utilitas terbagi pula menjadi beberapa bagian, yaitu utilitas air, utilitas kelistrikan, utilitas limbah dan utilitas pendukung (contoh ac,dan lain-lain).

5.2 METODE ANALISA DATA

5.2.1 Metode Analisa Bentuk

Mengambil bentukan dari huruf “H” yang merupakan lambang mobil honda, serta mengelolanya menjadi bangunan yang berestetika dengan pengelolaan sedikit bentuk-bentukan yang ada pada bentukan pertama bangunan tersebut.

5.2.2 Metode Analisa Tapak

Site terletak di jalan Sukarno Hatta dengan luas $\pm 4000 \text{ m}^2$, dan telah memperoleh data-datanya. Berupa RDTRK dan fasilitas-fasilitas yang terdapat di

site, maka tinggal menganalisisnya agar site semakin mendukung pada bangunan yang akan berdiri pada site tersebut.

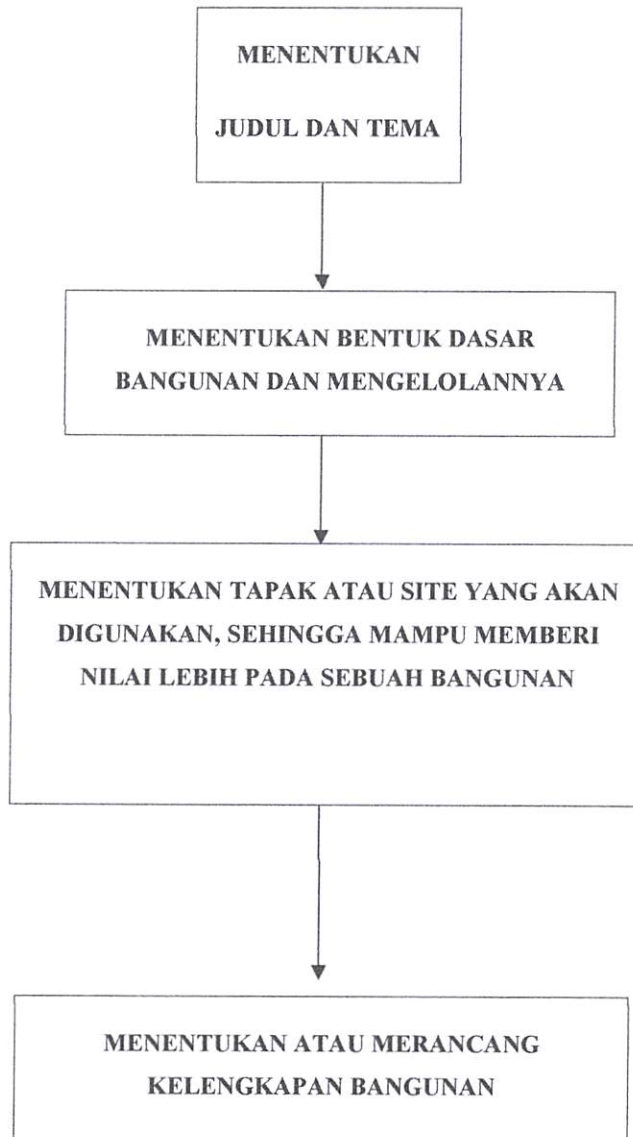
5.2.3 Metode Analisa Ruang

Bentuk dan site telah ditemukan, maka harus menentukan ruang-ruang yang terdapat pada pusat layanan honda dengan berdasarkan pada studi banding dan literatur atau bahkan memberikan sedikit tambahan apabila dirasa cukup untuk luas site yang terbatas ini. Dengan menentukan ukuran-ukuran ruang yang terbagi menjadi 4 ruang utama yang ada pada pusat layanan atau dealer honda, menentukan pula zoning-zoning yang terdapat pada bangunan. Akan mendapatkan hasil dari semua itu, meneruskannya ke dalam penerapannya pada bangunan pusat layanan honda ini.

5.2.4 Metode Analisa Struktur dan Utilitas

Menentukan struktur bangunan dengan melihat hasil bentuk bangunan dan organisasi ruang yang ada pada bangunan, dengan membaginya menjadi 3 bagian (struktur atas/atap, struktur tengah/utama, dan struktur bawah/pondasi). Selain itu terdapat pula faktor estetika dan suatu fungsi ruang maka struktur akan dicari yang sesuai, berdasarkan pada studi literatur ataupun studi banding. Utilitas merupakan bagian penting dalam bangunan yang akan di tempati atau suatu wadah kegiatan manusia, utilitas terbagi pula dalam 4 bagian (utilitas air, utilitas kelistrikan, utilitas limbah dan utilitas pendukung) sesuai dengan kapasitas dan kegunaan bangunan tersebut.

Diagram metode perancangan dengan arsitektur metafora (simbolis):



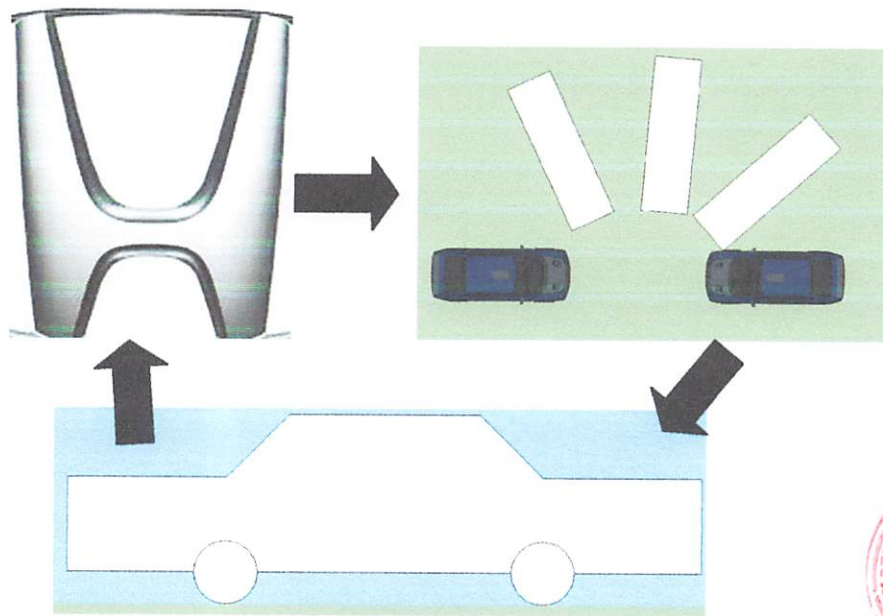
BAB 6

ANALISA PERANCANGA

6.1 ANALISA BENTUK

6.1.1 Gabungan Bentuk Dasar

Metode yang digunakan adalah metode arsitektur metafora yang merupakan suatu metode yang perancang bangunan berasal dari inspirasi bentuk-bentuk alam ataupun bentuk yang telah ada, dari bentuk-bentuk dasar maka dapat dikembangkan bentuk yang tersamar (hampir menyerupai). Dengan kata lain arsitektur metafora mengelola atau transformasi bentuk-bentuk dasar menjadi bentuk yang lebih berestetika untuk diterapkan pada bangunan pusat layanan honda.

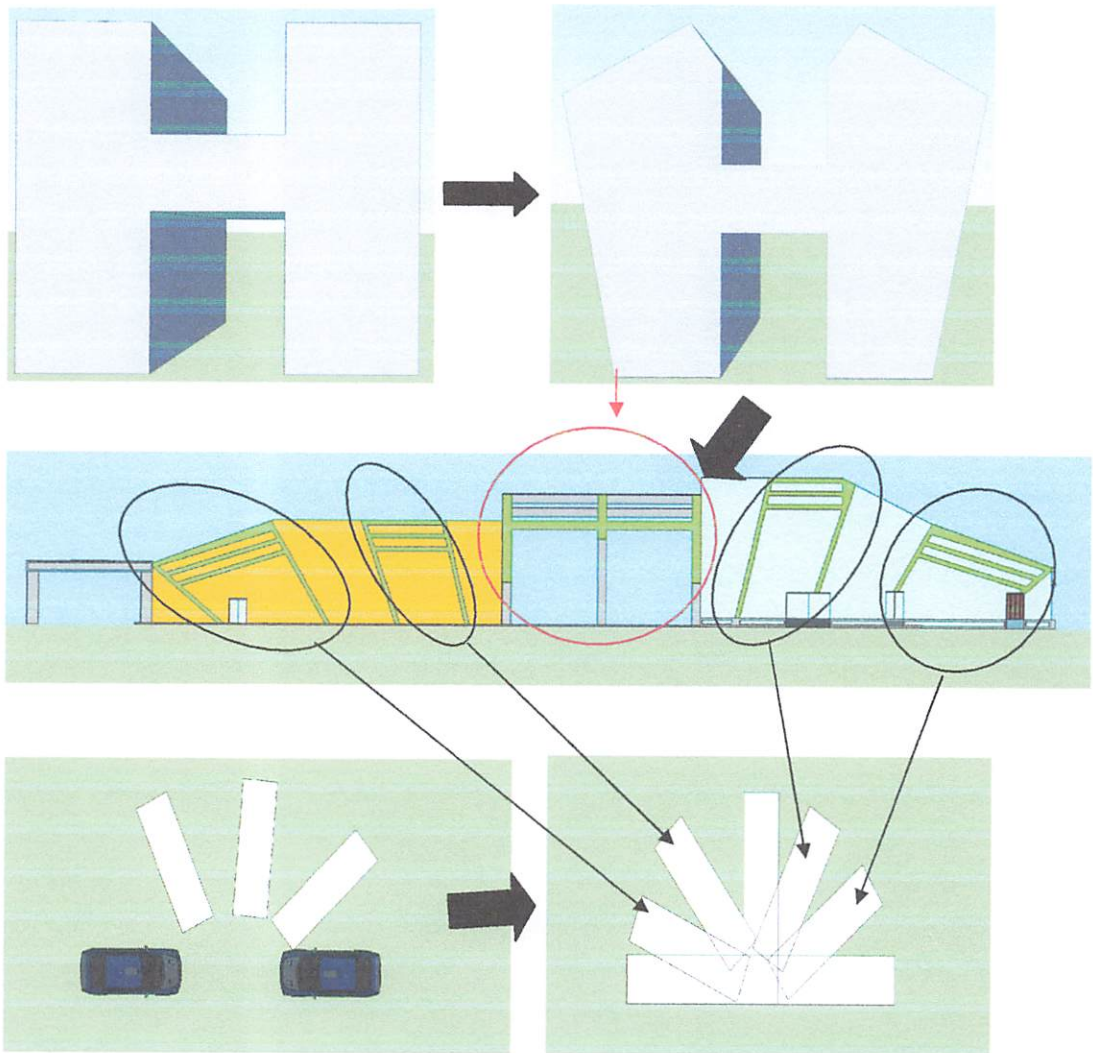


Gambar 6.1: 3 Pertimbangan Bentuk Bangunan

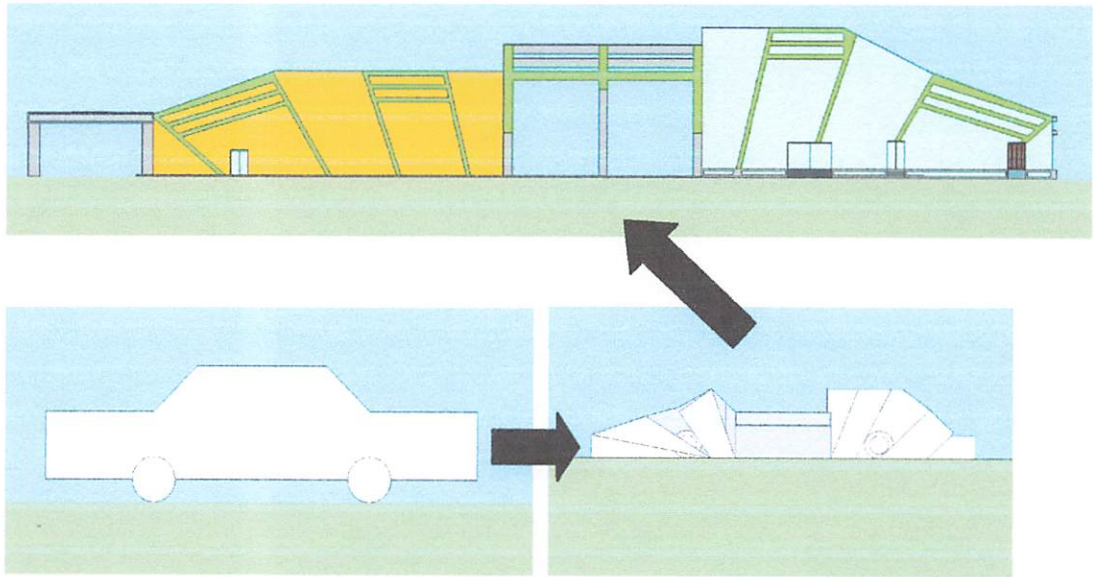


Honda mobil mempunyai lambang huruf “H”, selain itu mobil sedan juga mempunyai arti nyaman, aman dan mewah. Serta bentuk akibat dari kendaraan yang berbelok/drift 180°

6.1.2 Pengelolaan Bentuk



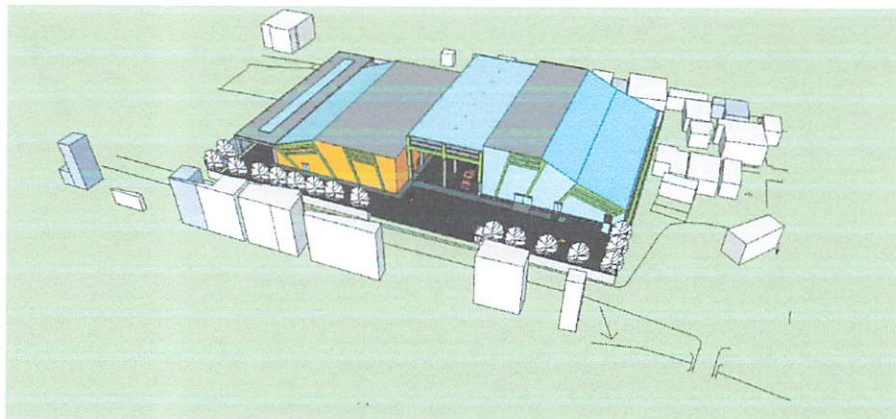
Gambar 6.2: Tranformasi bentukan 1 dan 2



Gambar 6.3: Tranformasi bentukan 3

6.1.3 Bentuk Akhir

Hasil dari pengelolaan bentuk seperti gambar 6.2 dan 6.3, maka dengan 3 bentuk dasar yang bertujuan untuk lebih mempunyai estetika dan mempunyai karakter honda.



Gambar 6.4: Bentuk akhir

6.2 ANALISA TAPAK

6.2.1 Data Tapak

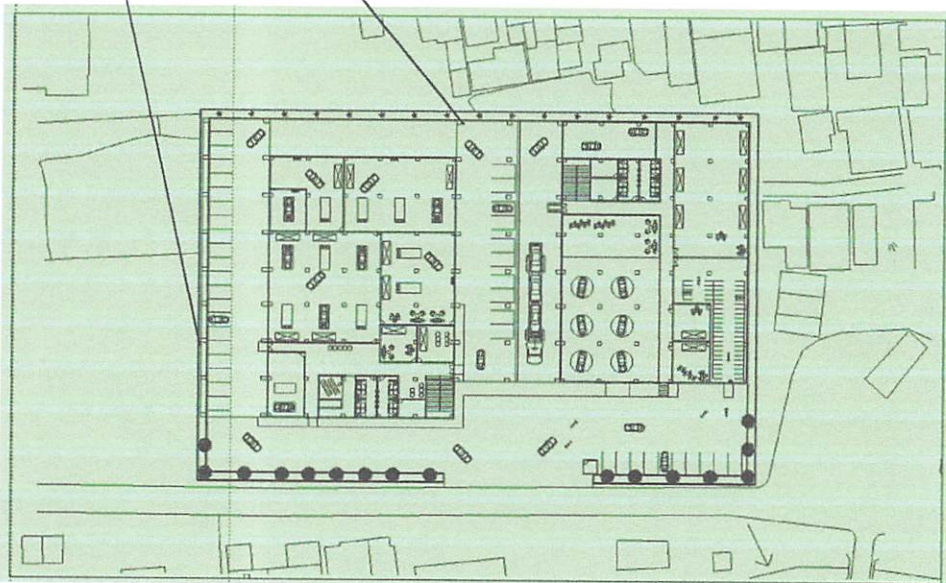
Site yang dipakai berada pada jalan Soekarno Hatta atau lebih tepatnya berada di dekat patung pesawat dan memiliki lebar jalan sebesar ± 7 m pada depan site.

Ukuran site dan gambaran lingkungan sekitar site:

Panjang: 120 m

Lebar: 80 m

Luas: 9.600 m²



Gambar 6.5: Dimensi site bangunan

Lokasi Tapak

- a. Kotamadya : Malang, Jawa Timur
- b. Kecamatan : Lowokwaru
- c. Kelurahan : Mojolangu
- d. Lokasi Site : Jalan Sukarno Hatta
- e. Luas Site : $\pm 9.600 \text{ m}^2$

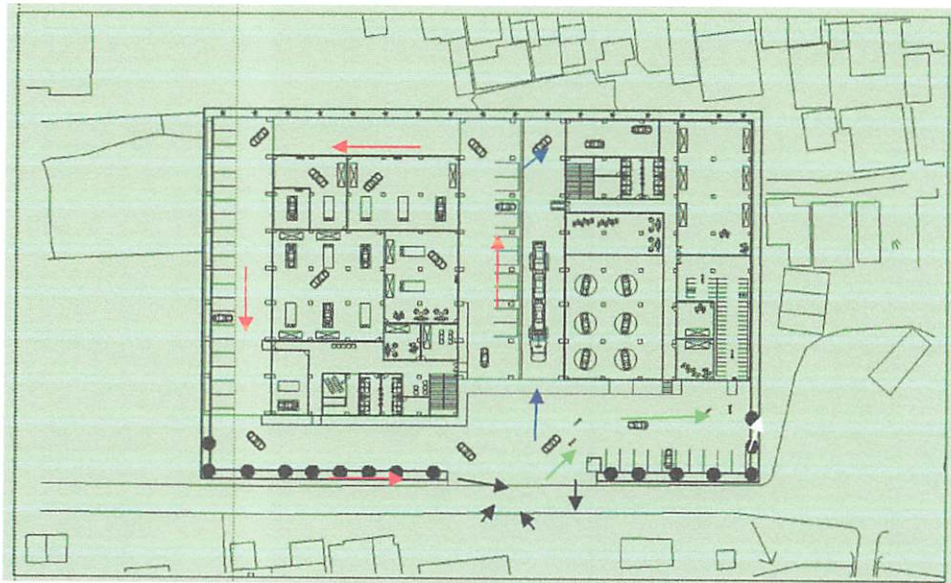
Batas Lingkungan Tapak

- a. Batas Utara : Jl. Sukarno Hatta
- b. Batas Selatan : Permukiman penduduk
- c. Batas Timur : Pertokoan
- d. Batas Barat : SPBU Sukarno Hatta

Peraturan Tata Ruang

- a. KDB : 70%
- b. KLB : 4-5 lantai
- c. GSB : Kemunduran 5-10 meter
- d. Peruntukan Lahan : Kawasan Komersial

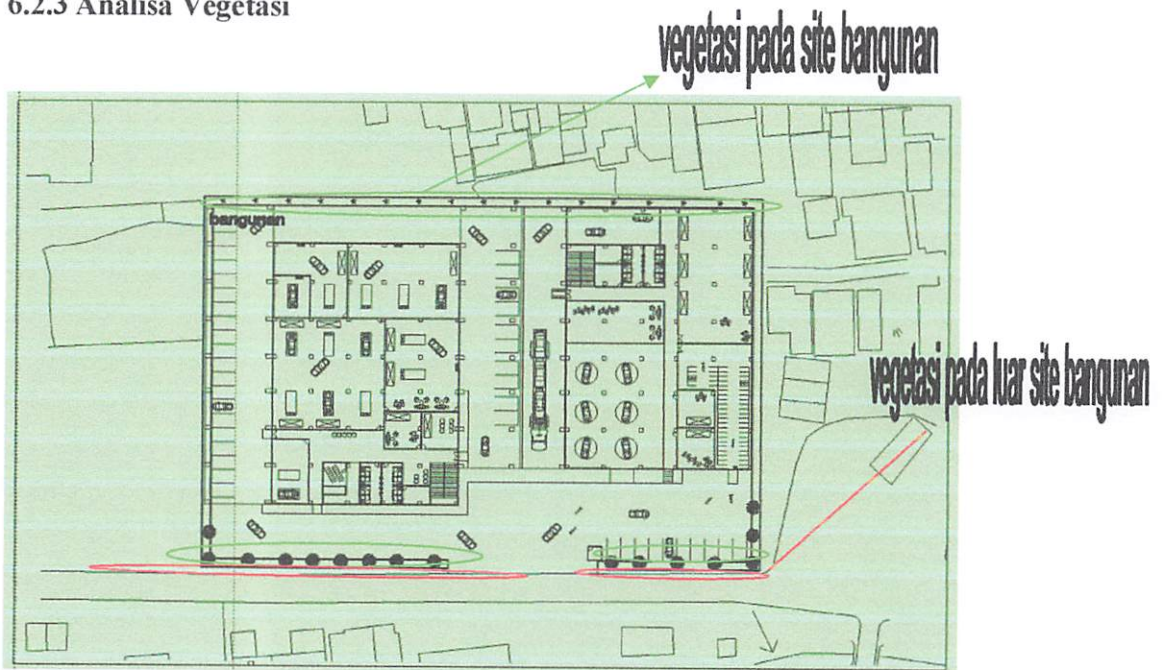
6.2.2 Analisa Sirkulasi Pada Site



Gambar 6.6: sirkulasi kendaraan

Gambar di atas dapat dilihat arah panah pada site. Panah menunjukkan sirkulasi kendaraan yang keluar dan masuk pada site bangunan.

6.2.3 Analisa Vegetasi



Gambar 6.8: Vegetasi site dan lingkungan sekitar

Vegetasi pada site di letakan di depan bangunan dan samping bangunan, di depan bangunan untuk memberikan udara segar di siang hari ke dalam ruang-ruang pada bangunan. Selain itu vegetasi di depan bangunan berfungsi pula sebagai peredam kebisingan pada arus kendaraan yang berada di depan site, vegetasi di samping bangunan berguna sebagai peneduh dan membantu menyegarkan udara di site terutama ruang-ruang di dalam site. Di luar site bangunan atau pingiran jalan Sukarno Hatta juga terdapat vegetasi yang berfungsi meneduhkan dan menghirup CO_2 dari kendaraan di jalanan pada depan site. Vegetasi juga terdapat di belakang site dan samping, hal ini menyebabkan udara di sekitar site masih terasa segar dan bersih.

6.2.4 Analisa Kebisingan



Gambar 6.9: Kebisingan Site dan lingkungan sekitar

Kebisingan tinggi berada di daerah depan site bangunan di sebabkan arus kendaraan yang cukup padat melewati jalan Sukarno Hatta, serta kebisingan terjadi di samping site sebelah kiri atau di dekat SPBU Sukarno Hatta tersebut. Di dalam site juga terjadi kebisingan rendah terjadi akibat dari kendaraan yang akan servis pada dealer tersebut.

6.2.5 Analisa Utilitas

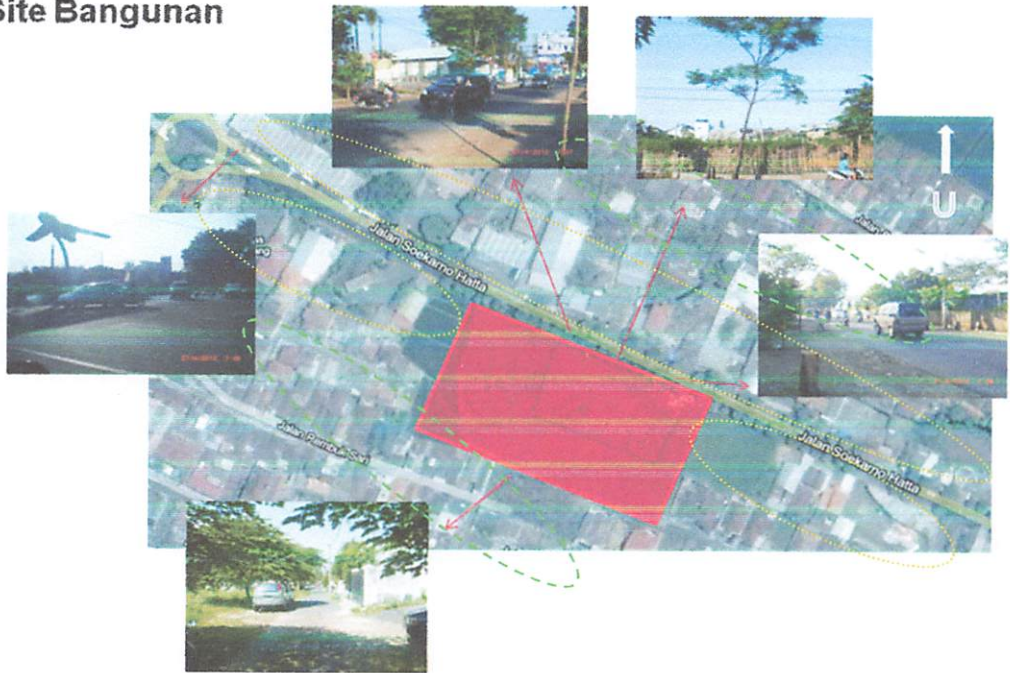


Gambar 6.10: Kebisingan Site dan lingkungan sekitar

Air bersih berasal dari tandon air mojolangu yang terletak di jalan MT Haryono, Air kotor di alirkan ke sungai melalui saluran drainase pada depan site bangunan. Faktor inilah yang menyebabkan utilitas air bersih maupun air kotor pada site teratasi dengan baik.

6.2.6 Analisa View

Site Bangunan



Gambar 6.11: Site dan lingkungan sekitar

Di sepanjang jalan Sukarno Hatta adalah area perdagangan dan jasa (lingkaran kuning dan titik-titik tersebut), terdapatnya fasilitas-fasilitas di sekitar site merupakan pelengkap pula pada bangunan ini. Lingkaran hijau dan garis putus-putus merupakan permukiman warga, terdapat pula tugu pesawat (landmark) yang terletak di sebelah timur laut dari bangunan tersebut. Jalan atau daerah Sukarno Hatta merupakan kawasan dimana para penghobi otomotif sering berkumpul di akhir pekan, sehingga nantinya akan berdampak dengan bangunan pusat layanan honda ini yang akan menjadi kebanggaan bagi pemilik mobil merk honda (khususnya kawasan kota Malang).

6.3 ANALISA RUANG

Program Ruang

a) Showroom

- Ruang display mobil $21 \times 27 = 567 \text{ m}^2$
- Ruang promosi $21 \times 9 = 189 \text{ m}^2$
- Ruang stock mobil $40 \times 56 = 2240 \text{ m}^2$

b) Area servis/Bengkel

- Ruang costumer servis $8 \times 8 = 64 \text{ m}^2$
- Ruang spare part/suku cadang
- Ruang gudang pelumas $16 \times 29 = 464 \text{ m}^2$
- Ruang servis ringan $24 \times 24 = 576 \text{ m}^2$
- Ruang servis berat $24 \times 16 = 384 \text{ m}^2$
- Ruang servis modifikasi $16 \times 24 = 384 \text{ m}^2$
- Ruang tunggu $19 \times 25 = 475 \text{ m}^2$

c) Pengelola

- Ruang kerja pengelola $24 \times 28 = 672 \text{ m}^2$
- Ruang rapat pengelola $12 \times 13 = 156 \text{ m}^2$
- Ruang direktur $12 \times 8 = 96 \text{ m}^2$
- Ruang wakil direktur $8 \times 12 = 96 \text{ m}^2$
- Ruang tamu $10 \times 8 = 80 \text{ m}^2$
- Ruang personalia $10 \times 8 = 80 \text{ m}^2$
- Ruang administrasi $10 \times 8 = 80 \text{ m}^2$
- Ruang manager $8 \times 12 = 96 \text{ m}^2$
- Ruang kebersihan/cleaning servis $10 \times 6 = 60 \text{ m}^2$
- Ruang teknisi $8 \times 8 = 64 \text{ m}^2$
- Ruang control panel $8 \times 8 = 64 \text{ m}^2$
- Ruang keamanan $8 \times 9 = 72 \text{ m}^2$

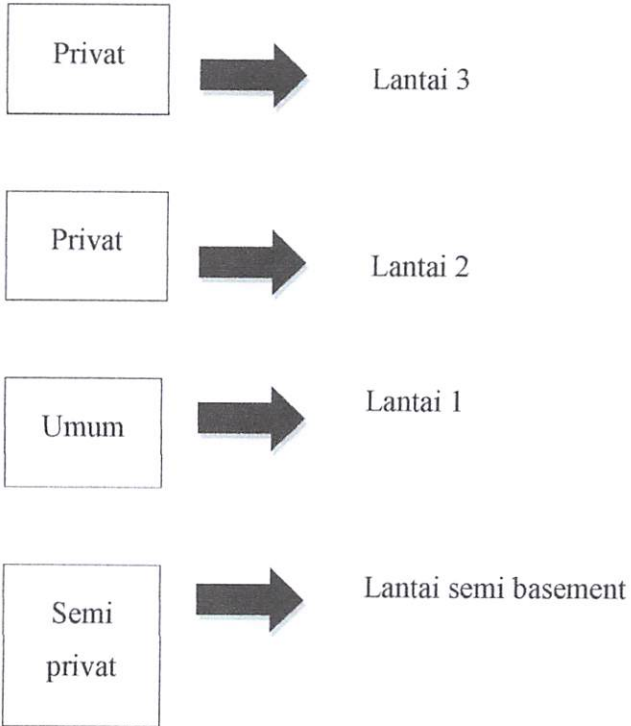
d) Fasilitas penunjang

➤ Mushola	$8 \times 9 = 72 \text{ m}^2$
➤ Cafeteria	$24 \times 16 = 384 \text{ m}^2$
➤ Ruang gudang	$10 \times 16 = 160 \text{ m}^2$
➤ Ruang genset	$6 \times 5 = 30 \text{ m}^2$
➤ Ruang tandon air	$6 \times 5 = 30 \text{ m}^2$
➤ Ruang cuci mobil	$8 \times 14 = 112 \text{ m}^2$
➤ Ruang AHU(@6)	$6 \times 4 = 24 \text{ m}^2$
➤ Ruang KM/WC(@4)	$9 \times 9 = 81 \text{ m}^2$
➤ Ruang parkir roda 2	$16 \times 10 = 160 \text{ m}^2$
	$8 \times 7 = 56 \text{ m}^2$
➤ Ruang parkir roda 4	$13 \times 64 = 832 \text{ m}^2$
	$10 \times 37 = 370 \text{ m}^2$
	$30 \times 11 = 330 \text{ m}^2$

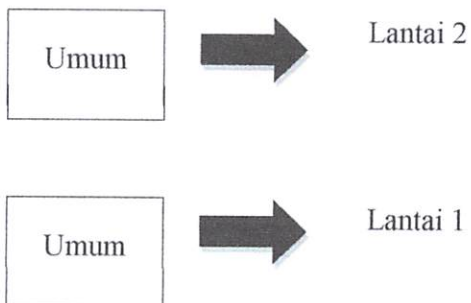
6.3.1 Zoning Ruang

Zoning vertikal

Gedung pengelola:

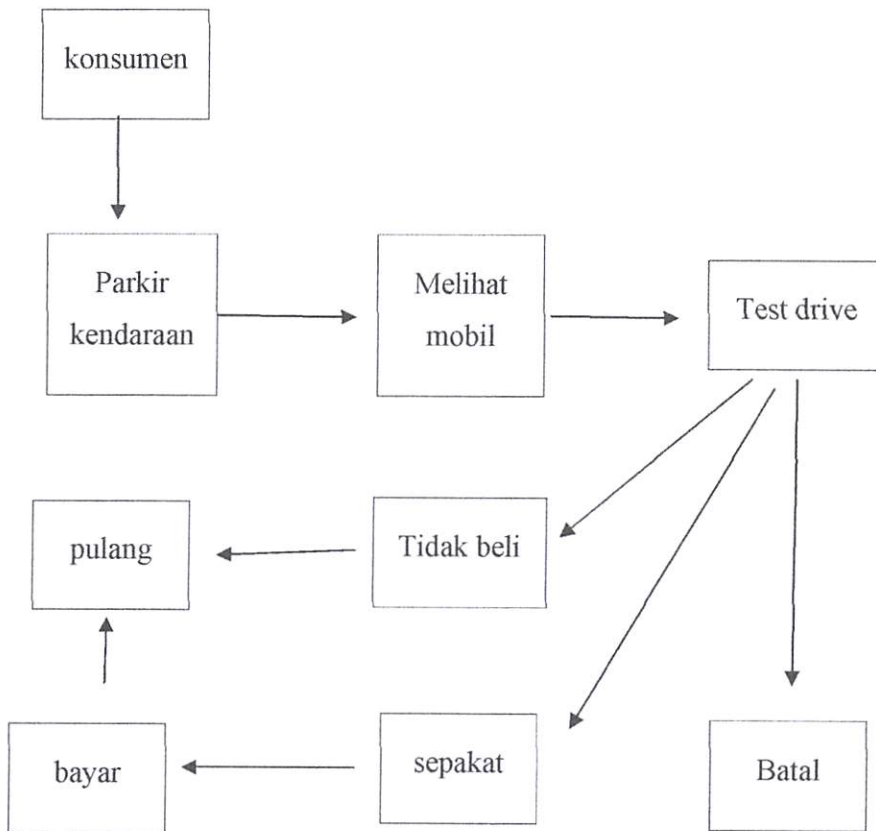


Gedung bengkel:

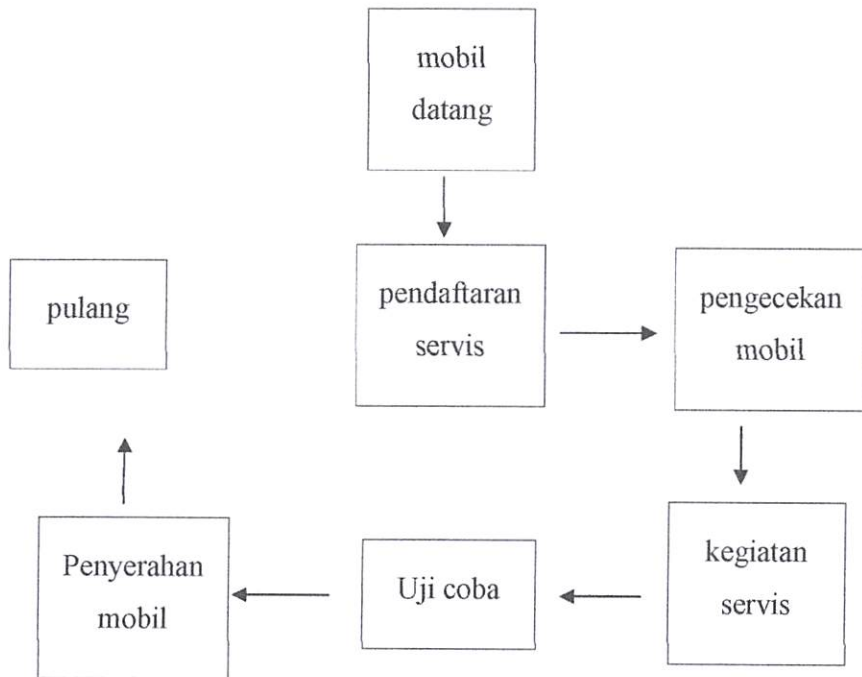


Pergerakan

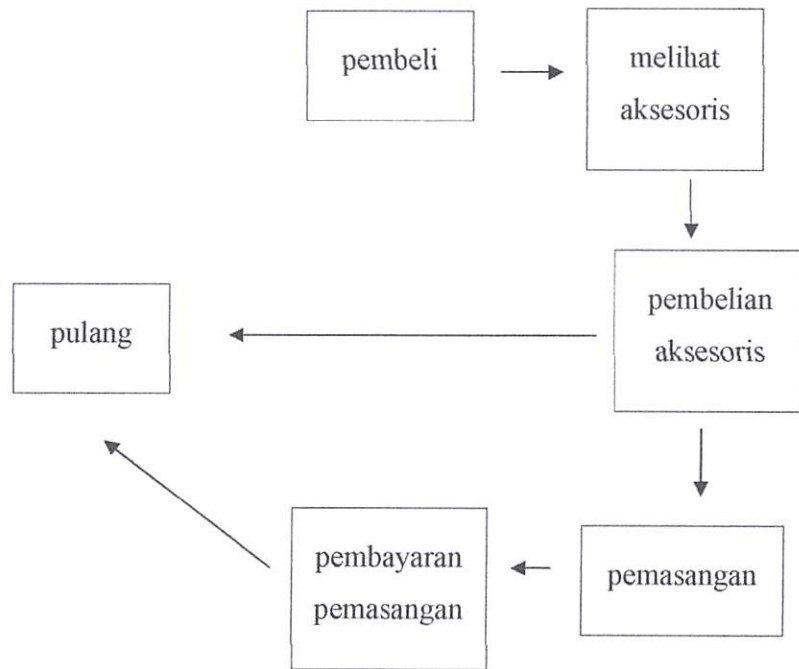
a) Transaksi kendaraan



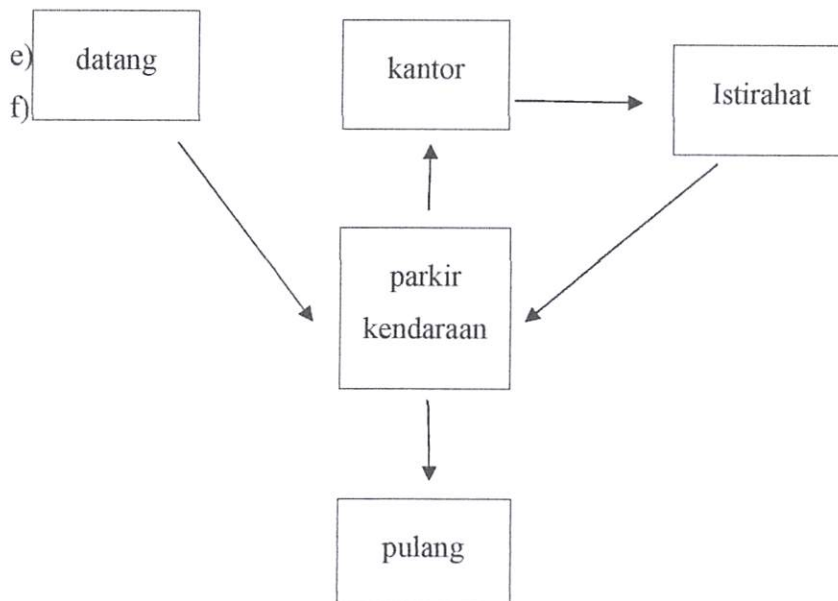
b) Kegiatan servis



c) Pembelian suku cadang



d) Pengelola



6.4 ANALISA STRUKTUR

Dalam bangunan struktur terdiri atas 3 kelompok, yaitu:

- struktur atas (atap)
- struktur tengah (utama)
- struktur bawah (pondasi)

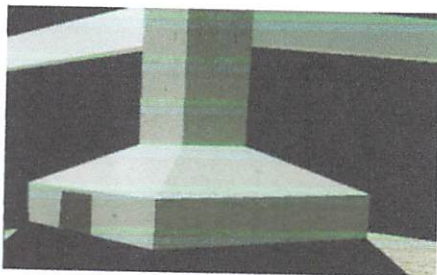
Beberapa alasan pemilihan struktur:

- jumlah lantai pada bangunan
- bentang ruang yang akan direncanakan
- beban-beban yang akan terjadi pada bangunan
- luas keterbukaan suatu bidang dinding karena penghawaan
- kondisi lingkungan bangunan, jenis tanah, dan apa sering terjadi bencana

Untuk bangunan yang berlantai banyak ,yang bebannya tinggi dapat berupa pondasi tiang pancang,sumuran,dan pondasi terapung

Pondasi foot plat / pondasi setempat

- Digunakan pada kedalaman lebih dari 1,20 m dari muka tanah.
- Dipasang di bawah kolom utama pendukung bangunan. Seluruh beban bangunan dipindahkan ke kolom utama dan diteruskan ke pondasi bawahnya.
- Terbuat dari beton bertulang plat, dengan tulangan kolom ditanam sampai dasar plat, berkedalaman 1,50 m – 4,00 m.



Gambar 6.12: pondasi foot plat

6.5 ANALISA UTILITAS

Sistem Pencahayaan Alami

Dengan pemanfaatan sinar matahari sebagai pencahayaan alami pada ruang-ruang yang memungkinkan diberi bukaan untuk pencahayaan dan pemanfaatan sinar matahari dengan menggunakan skylight pada Bangunan pusat layanan honda ini.

Pencahayaan langsung dari sinar matahari yang langsung masuk ke dalam ruang pada ruang – ruang yang memungkinkan adanya bukaan.

Pencahayaan alami dapat berupa :

- Bahan atap yang transparan yang bias ditembus cahaya
- Adanya bukaan yang lebar.

Sistem pencahayaan Buatan

Pencahayaan buatan pada bangunan ini untuk ruang-ruang yang tertutup dan juga pada ruang tertentu yang bertujuan untuk memunculkan suasana ruangan. Pencahayaan buatan ini lebih diutamakan untuk pencahayaan dimalam hari. Agar bangunan ini tetap terlihat dan faktor keaamanan juga, selain itu cahaya buatan mampu pula membuat estetika sebuah bangunan semakin bertambah dengan efek-efek lampu yang di kelola secara berbeda.

Sistem Sanitasi

Sanitasi yang dimaksud dari pengkajian analisa Utilitas Bangunan ini, terdiri dari Jaringan air bersih, Jaringan air kotor, Sistem pembuangan sampah, Sistem energi listrik.

a. Jaringan Air Bersih

Penyediaan air bersih untuk bangunan pusat layanan honda ini terdiri dari air yang bersih dan kotor, untuk sumber air pada lokasi perencanaan terdiri dari

PDAM dan air dari dalam tanah (sumur pompa). Akan tetapi keberadaan site berada pada wilayah PDAM, maka air berasal dari PDAM.

b. Jaringan Air Kotor

Air kotor atau sering pula disebut air limbah adalah air bekas pakai atau cairan yang dibuang. Air kotor yang terdapat pada perancangan ini terdiri dari:

- Air Bekas Buangan: Air buangan yang berasal dari alat plambing lain bak cuci tangan, dan kamar mandi pembuangan (air kecil).
- Air Limbah: Air buangan yang berasal dari kloset yang mengandung kotoran manusia, dan oli bekas kendaraan.
- Air hujan, Air buangan yang berasal dari air hujan, yang jatuh pada bangunan dan permukaan tanah.

Kategori sistem pembuangan air kotor yaitu:

- Sistem campuran: yaitu air bekas dan air limbah dikumpulkan dan dialirkan kedalam satu saluran.
- Sistem terpisah: air bekas dan air limbah masing-masing dikumpulkan dan dialirkan secara terpisah.

Jadi sistem pembuangan air kotor pada rancangan ini menggunakan sistem terpisah karena pertimbangan oli bekas yang tidak mudah meresap atau hancur di tanah.

c. Sistem Pembuangan Sampah

Buangan sampah pada bangunan ini, terdiri dari sampah kering dan sampah basah. Maka diperlukan tempat khusus yang berupa boks-boks pembuangan yang terletak ditempat servis dan disetiap lantai, sedangkan untuk boks ke tukang

sampah adalah menggunakan cara mengambil setiap sampah pada pagi hari dengan kantong sampah besar lalu di buang pada DKP kota.

d. Sistem Energi Listrik

Sistem distribusi energi listrik bersal dari PLTN maupun Generator Set (Genset). Yaitu daya listrik yang diperlukan untuk penerangan dan daya listrik untuk perlengkapan/peralatan (alat servis, komputer, lemari es dan lain-lain). Daya listrik dari PLTN dipasok ke dalam bangunan yang disalurkan melalui kabel bawah tanah. Untuk distribusi dalam bangunan dapat dilakukan dengan:

- Diletakkan pada ruang di plafon
- Diletakkan pada pelat lantai.
- Diletakkan pada rak kabel.

Jadi sumber energi listrik pada bangunan ini menggunakan daya listrik dari PLTN dan Generator Set, untuk generator set digunakan Jika aliran listrik PLN terhenti, Genset diletakkan dalam ruangan yang kedap suara, agar suara yang ditimbulkan oleh mesin diesel tidak mengganggu aktivitas dalam bangunan. Sedangkan dalam bangunan/ruang-ruang diletakkan pada ruang di plafon.

e. Sistem Pencegahan Kebakaran

Untuk menghindari terjadinya kebakaran pada suatu bangunan, diperlukan suatu cara/sistem pencegahan kebakaran. Karena kebakaran dapat menimbulkan kerugian berupa korban manusia. Sehingga diperlukan sistem untuk mengatasi kebakaran seperti:

- Sistem deteksi awal kebakaran, yaitu :
 - Alat deteksi asap (Smoke Detector)
 - Alat deteksi nyala api (Flame Detector)

- Penanggulangan pada saat kebakaran dapat dilakukan dengan cara :
 - Sprinkler : Untuk memadamkan api sedini mungkin secara otomatis. Setiap sprinkler melayani area seluas 10-25 m²
 - Fire hydrant : Merupakan suatu sistem pipa air bertekanan tinggi atau tangki di bagian atas. Pada tiap lantai sistem ini mempunyai penghubung yang dapat disambungkan dengan selang-selang hydrant di sampingnya.
 - Fire extinguisher
 - Tangga darurat



... dan ...
...
...
...
...

...

...



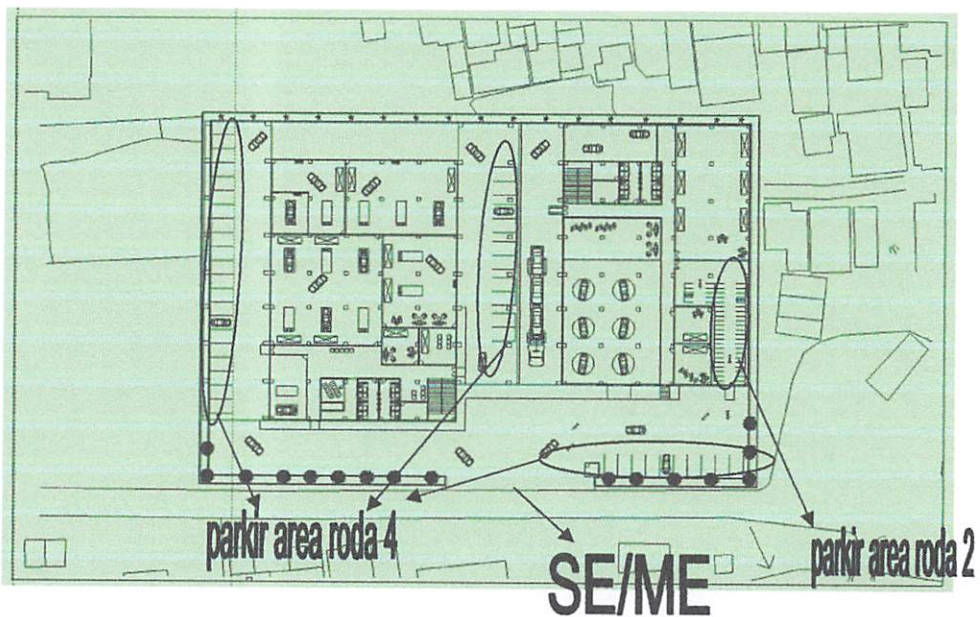
BAB 7

KONSEP PERANCANGAN

7.1 KONSEP BENTUK

Tema yang digunakan dalam perancangan pusat layanan honda adalah metafora (simbolis), bentuk mengambil dari huruf "H". Untuk mencerminkan mobil honda yang nyaman dan elegan.

7.2 KONSEP TAPAK



Gambar 7.1: Konsep tapak site

7.3 KONSEP RUANG

Bangunan pusat layanan honda ini terdapat banyak ruang yang terkait dengan kegiatan dan fungsi bangunan tersebut, antara lain:

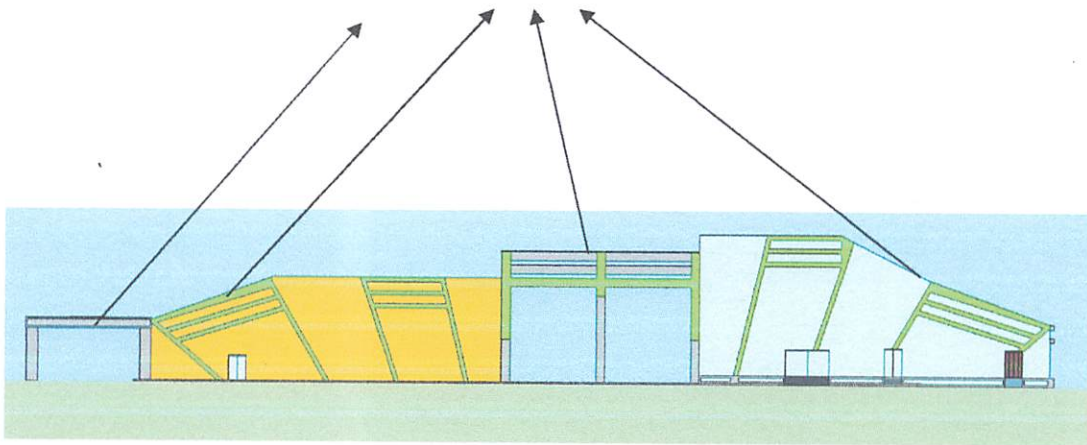
- e) Showroom
 - Ruang display mobil
 - Ruang promosi
 - Ruang stock mobil
- f) Area servis/Bengkel
 - Ruang customer servis
 - Ruang spare part/suku cadang
 - Ruang gudang pelumas
 - Ruang servis ringan
 - Ruang servis berat
 - Ruang servis modifikasi
 - Ruang tunggu
- g) Pengelola
 - Ruang kerja pengelola
 - Ruang rapat pengelola
 - Ruang direktur
 - Ruang wakil direktur
 - Ruang tamu
 - Ruang personalia
 - Ruang administrasi
 - Ruang manager
 - Ruang kebersihan/cleaning servis
 - Ruang teknisi
 - Ruang control panel
 - Ruang keamanan

h) Fasilitas penunjang

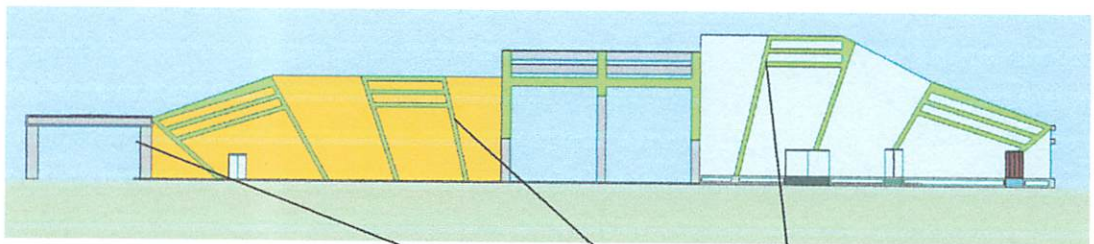
- Mushola
- Cafeteria
- Ruang gudang
- Ruang genset
- Ruang tandon air
- Ruang cuci mobil
- Ruang AHU(@6)
- Ruang KM/WC(@4)
- Ruang parkir roda 2
- Ruang parkir roda 4

7.4 KONSEP STRUKTUR DAN UTILITAS

menggunakan baja ringan



Gambar 7.2: Struktur atap



Gambar 7.3: Struktur tengah

beton bertulang

Bagian atap menggunakan pondasi rangka baja, Bagian tengah menggunakan beton bertulang. Bagian bawah menggunakan beberapa pondasi, pondasi menerus atau terbuat dari beton bertulang plat, dengan tulangan kolom ditanam sampai dasar plat, Pondasi Foot Plat atau setempat.

Air Bersih

Menggunakan sistem down feed distribution, air dari PDAM disalurkan menuju tangki yang berada di atas (roof tank) menggunakan pompa air, kemudian disalurkan menuju ruang-ruang yang memerlukan, dengan memanfaatkan gaya gravitasi bumi. Penyalan pompa air menggunakan saklar otomatis yang menyala apabila air pada roof tank mencapai batas minimal dan mati apabila air mencapai batas maksimal.

Air Kotor

Air kotor merupakan air yang berasal dari kantin dan toilet. Air kotor dari WC langsung dialirkan ke sumur resapan yang sebelumnya dipisahkan kandungan minyaknya kemudian diolah lagi menjadi non-potable water untuk digunakan pada pemadam kebakaran dan penyiraman taman.

Air Hujan

Pembuangan air hujan melalui saluran-saluran terbuka maupun tertutup. Dilakukan dengan pengolahan kemiringan tanah dan daerah yang terkena jatuhnya air hujan. Untuk membantu penyerapan ke dalam tanah seain menggunakan rumput disekitar bangunan, jalan-jalan yang ada dibuat dengan menggunakan bahan paving block.



Jaringan Listrik

Jaringan listrik yang digunakan adalah dari PLN disambungkan dengan generator cadangan dalam keadaan darurat. Dengan pengoperasiannya digunakan automatic switch yang berfungsi secara otomatis mengalitkan arus yang tersimpan pada generator pada saat listrik yang berasal dari PLN padam sekitar 10 detik.

Jaringan Pemadam Kebakaran

Sistem pengamanan bahaya kebakaran yang dipakai adalah :

- Fire Alarm

Berfungsi untuk memperingatkan bahaya kebakaran pada saat yang mendesak. Digunakan secara otomatis maupun manual.

- Hydrant Box

Menggunakan jaringan pipa bertekanan tinggi yang disambungkan dengan selang.

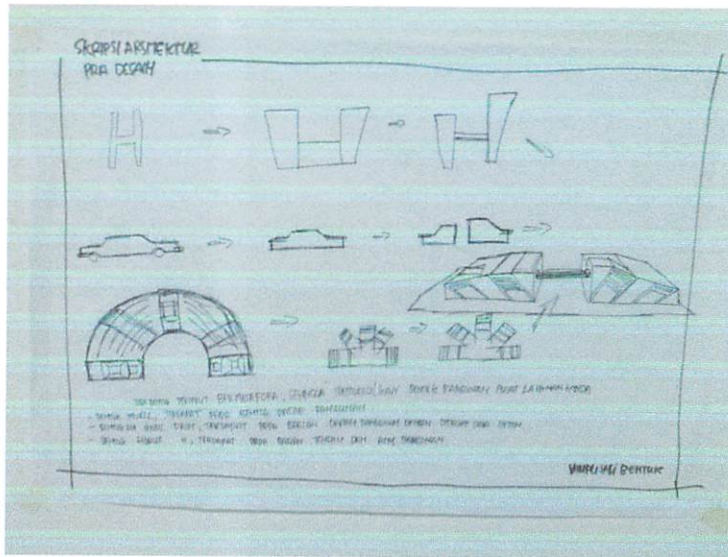
- Springkler Gas

Digunakan untuk menanggulangi kebakaran pada ruang-ruang yang memakai peralatan elektronik dan terdapat buku-buku atau arsi

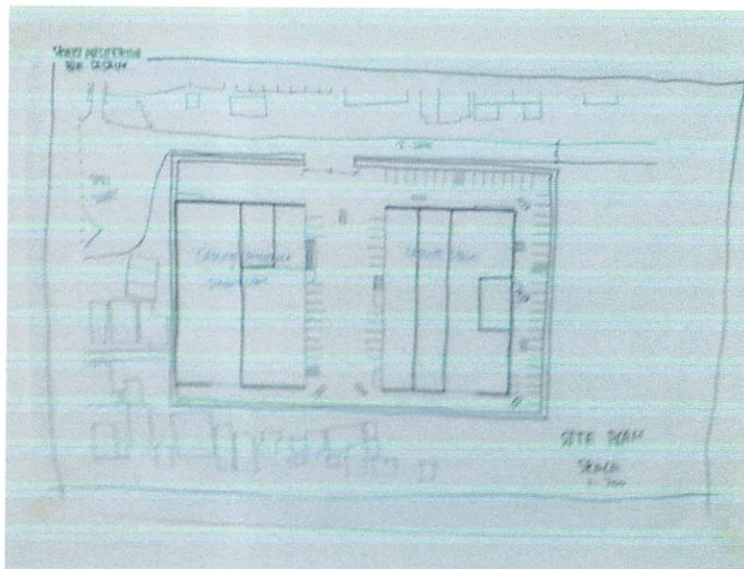
BAB 8

PRA DESAIN DAN PENGEMBANGAN DESAIN

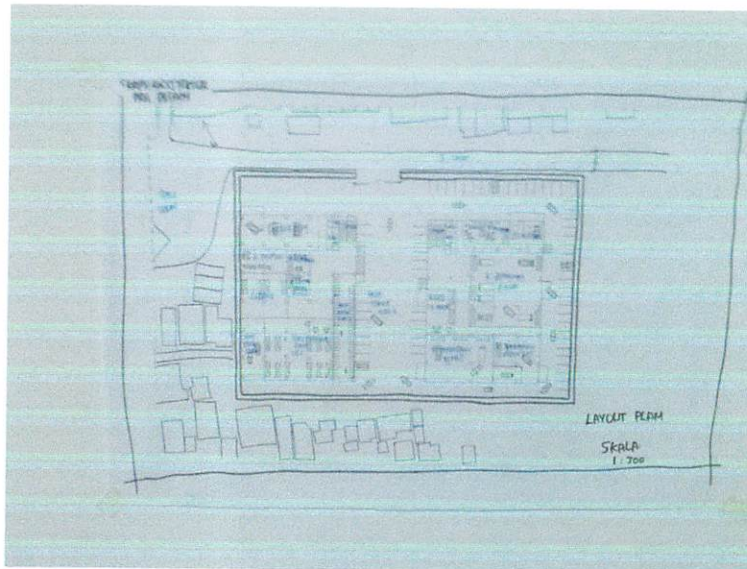
8.1 KONSEP DESAIN/PRA DESAIN



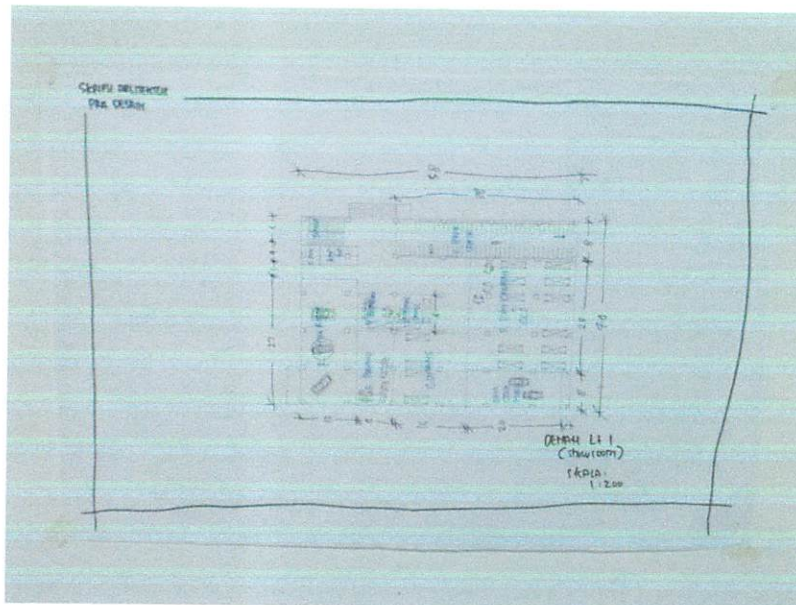
Gambar 8.1: Visualisasi bentuk



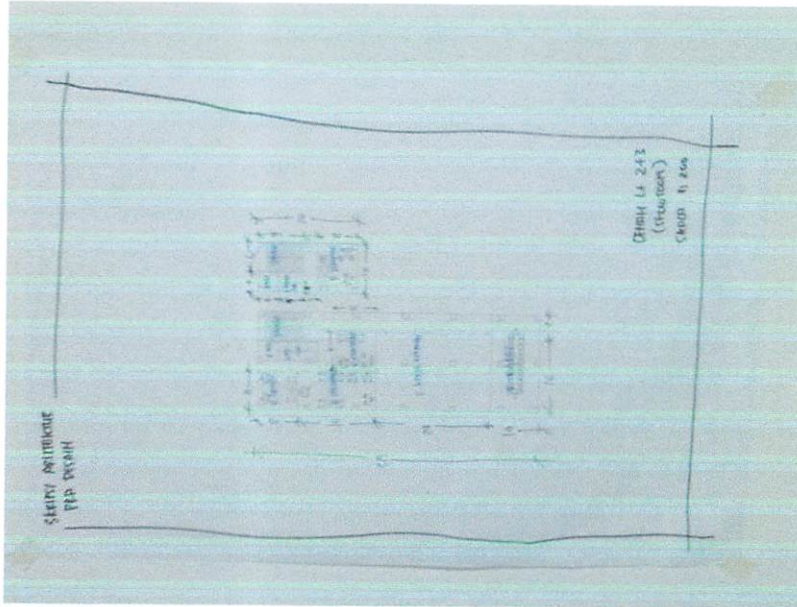
Gambar 8.2: Site plan



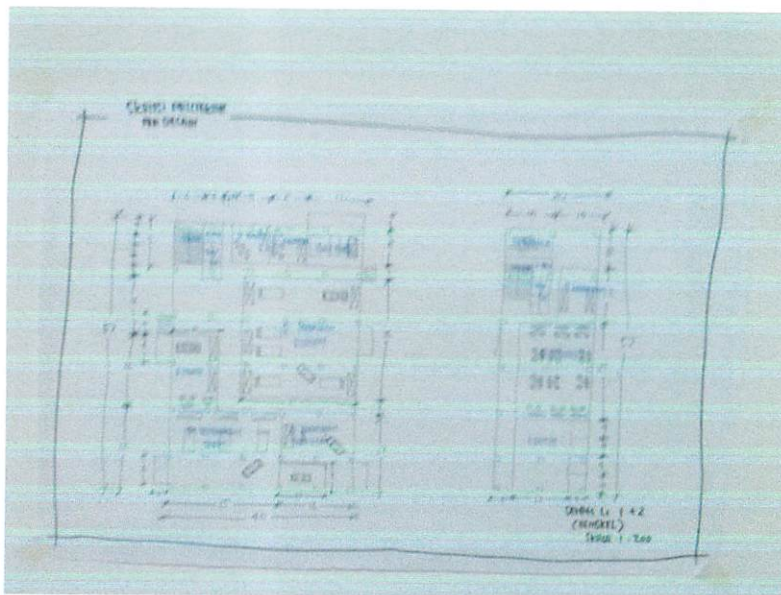
Gambar 8.3: Layout plan



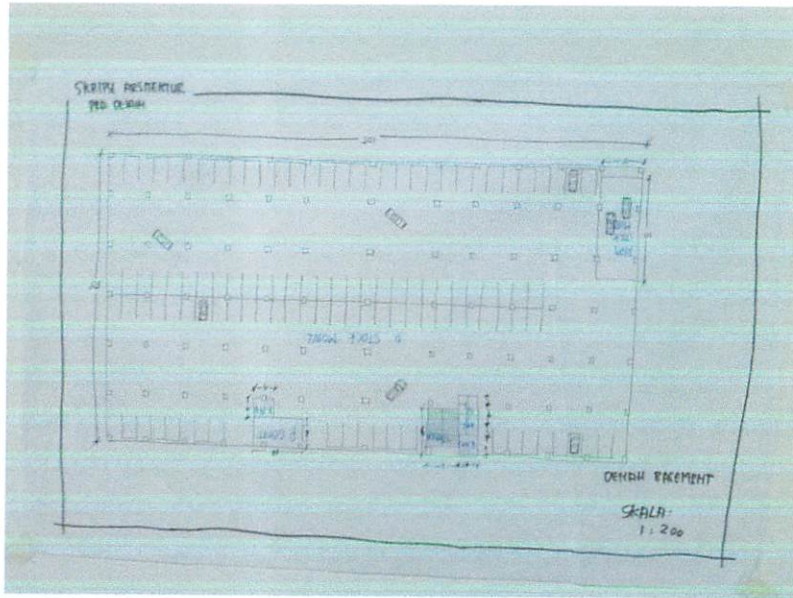
Gambar 8.4: Denah lantai 1(gedung showroom dan pengelola)



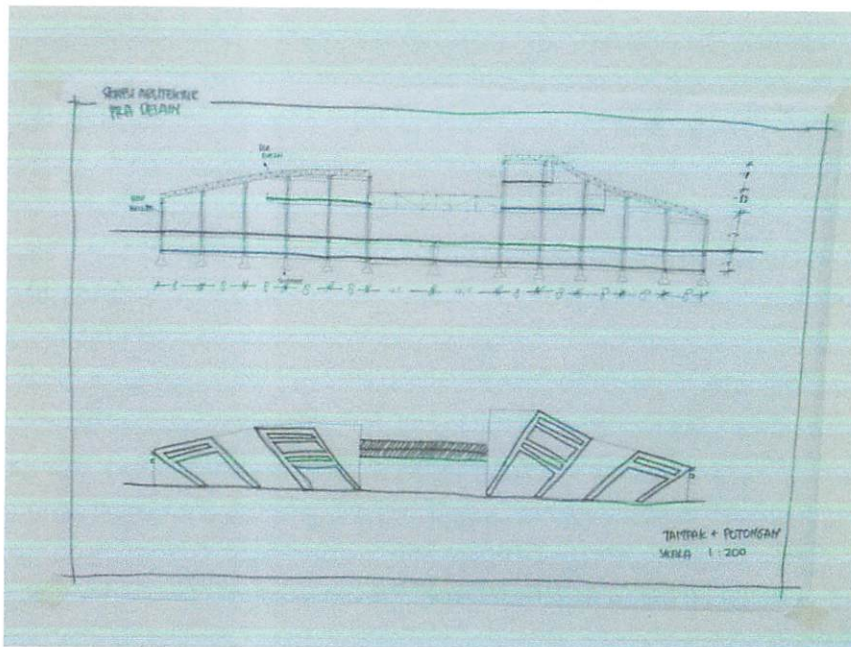
Gambar 8.5: Denah lantai 2+3(gedung showroom dan pengelola)



Gambar 8.6: Denah lantai 1+2(gedung servis)



Gambar 8.7: Denah Basement(Ruang stock mobil)

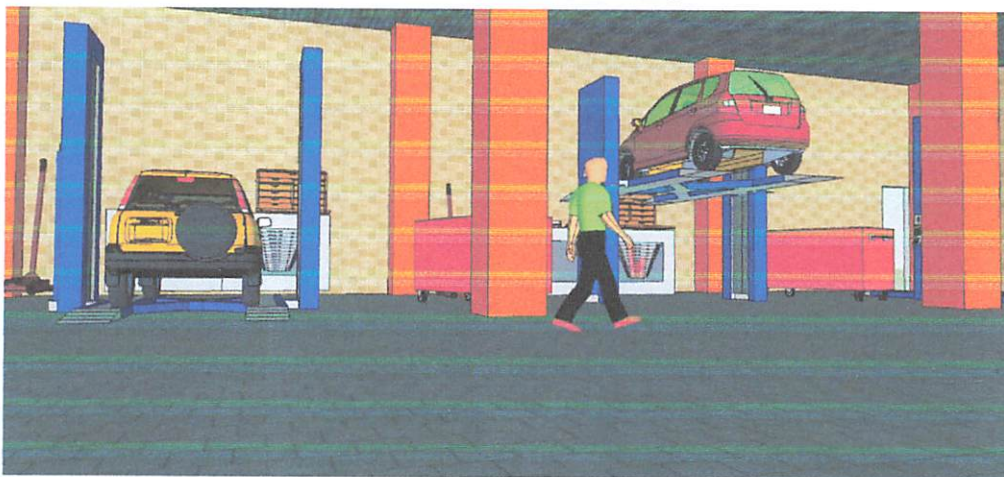


Gambar 8.8: Tampak dan potongan bangunan

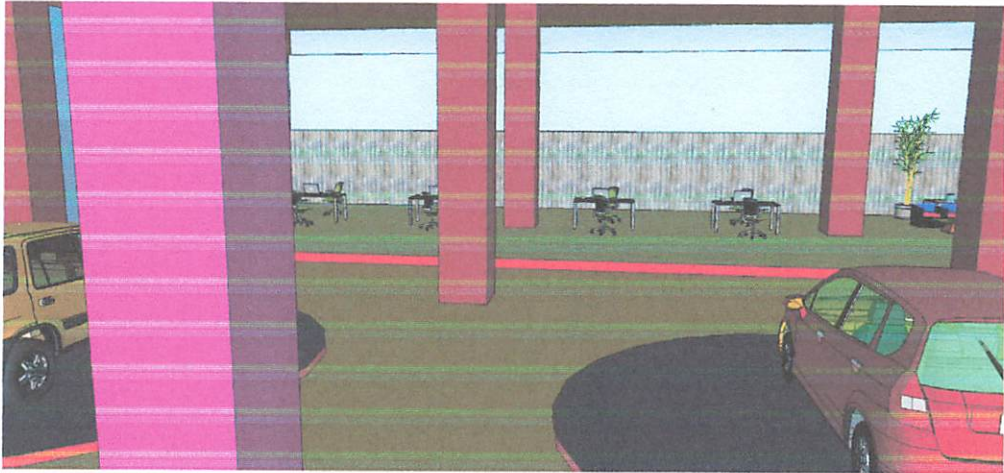
8.2 PENGEMBANGAN DESAIN



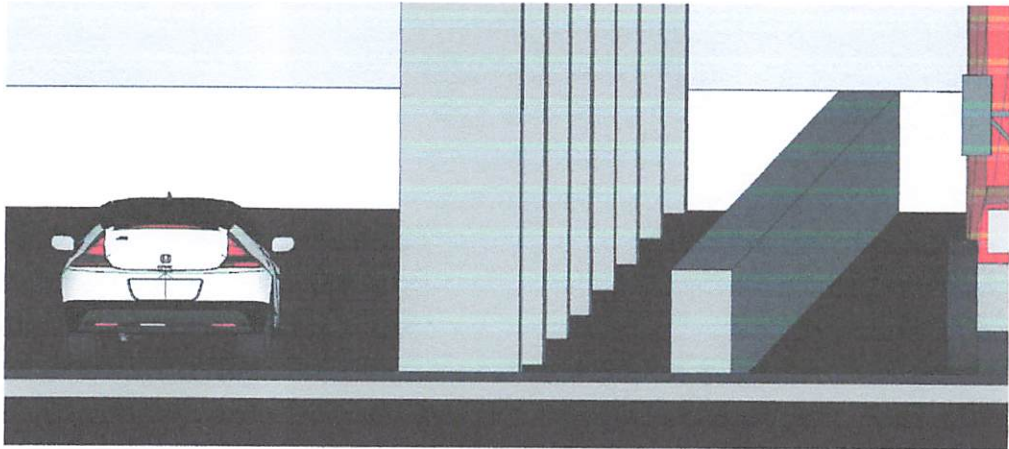
Gambar 8.9: Presfektif Bangunan



Gambar 8.10: Presfektif Bengkel Perbaikan Ringan



Gambar 8.11: Presfektif showroom



Gambar 8.12: Presfektif hall

DAFTAR PUSTAKA

Karatani, Kojin. 1995. *Architecture as Metaphor*. Cambridge: MIT Press.

Francesco Dal Co, Ed. 1995. *Tadao Ando: Complete Works*. London: Phaidon Press.

Sarbini, Gutu. 2003. Kuliah pengantar Arsitektur.

Dahlioni, MT. 2003. Gubahan Bentuk.

Yusri, Miftahul. 2009. *Pusat Pelayanan Mobil Honda Di Kota Malang Dengan Tema Post-Modern*. Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur. Malang: Institut Teknologi Nasional. Malang.

Mustafa, Wildan. 2011. *Sport Club Di Kota Malang Dengan Tema Simbolis (Metafora)*. Konsep Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur. Malang: Institut Teknologi Nasional. Malang