

Museum Motor Klasik di Surabaya

Mahadhikara Taka Dewata dan Roni Anggoro
Program Studi Arsitektur, Universitas Kristen Petra
Jl. Siwalankerto 121-131, Surabaya
takadewata@gmail.com ; ang_roni@petra.ac.id



Gambar 1 Perspektif Bangunan Museum Motor Klasik di Surabaya

ABSTRAK

Museum Motor klasik di Surabaya dirancang untuk memberikan citra positif dan memberikan wadah seiring perkembangan museum motor klasik yang ada di Surabaya. Melalui Museum ini bisa para penggemar dan pengguna motor klasik bisa saling aktif untuk membangun Komunitas yang positif, dan dapat berdampak positif bagi mereka dan sekitarnya baik dalam lingkup sosial, ekonomi, dan keberlanjutan lingkungan. Dengan adanya fasilitas ini bisa menjadi model percontohan untuk daerah bahkan negara lain untuk menyatukan persaudaraan motor mereka tanpa memandang merek atau kelas motornya. Oleh karena itu, perancangan museum ini akan menggunakan metode pengumpulan data dari studi literatur, studi preseden, dan survei tapak untuk memaksimalkan kebutuhan dan estetika bangunan.

Kata Kunci: Motor, Museum, Klasik , Komunitas, Penggemar

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini perkembangan culture berkendara roda dua klasik di Indonesia semakin luas. Dimulai dari ibukota Jakarta, Kota Kembang Bandung dan pulau Dewata Bali sudah menunjukkan eksistensinya. Dan pada akhirnya kota kota yang memelopori perkembangan budaya bermotor ini mulai membangun fasilitas untuk mewadahi para riders dari daerah sekitar mereka maupun daerah diluar mereka. Surabaya merupakan daerah prospect berikutnya yang akan memulai mengembangkan komunitas motor klasik. Maraknya acara motor klasik yang diadakan di Surabaya hingga berkumpulnya para riders dari daerah Jawa Timur lainnya. Selain itu masyarakat Surabaya perlu diberi fasilitas hiburan dan edukasi untuk memperkenalkan sejarah motor klasik.

Surabaya yang merupakan kota terbesar kedua di Indonesia ini memiliki jumlah penduduk 2.885.862 jiwa. Dengan luas wilayah 274,06 km² memiliki jumlah kendaraan bermotor yang sudah mencapai 3.895.061 unit. Dari data tersebut kurang lebih 10% nya adalah motor rakitan dibawah tahun 2000 dan berkapasitas mesin 200cc keatas, atau yang bisa diklasifikasikan sebagai motor klasik (motor klasik). Minimnya fasilitas berkumpul khusus pecinta Motor klasik, beberapa club motor klasik di Surabaya memilih café untuk menjadikan tempat berkumpul, para riders pasti menginginkan fasilitas yang menunjang bagi meeting point dan tempat silaturahmi antar club motor klasik.

Selain itu beberapa penggiat motor klasik di Surabaya juga menginginkan orang awam dapat melihat eksistensi dan keindahan motor klasik ini. Namun museum motor klasik akan membantu para komunitas motor klasik mempunyai image yang dapat diterima oleh masyarakat dimulai dari mengindari hal-hal negatif yang dapat merusak moral, mental dan pikiran terutama generasi muda seperti tawuran, penggunaan narkoba serta obat-obatan.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam perkembangan dan sejarah permotoran di Surabaya, Kota Surabaya mulai ramai dengan peredaran motor klasik. Karena sudah menjadi gaya hidup di Kota Surabaya, HMT (Himpunan Motor Tua) sebagai club motor klasik terbesar di Surabaya mulai gencar mencari meeting point dan tempat edukasi motor klasik di sekitaran Surabaya. Terbatasnya lokasi untuk titik kumpul menjadikan suatu masalah untuk pengendara Motor klasik. Sudah layaknya para pengguna motor klasik memiliki tempat meeting point dan sarana edukasi yang sesuai.

1.3 Tujuan Perancangan

Menciptakan wadah dan dapat menjadi sarana edukasi bagi para penggemar maupun motor klasik dan masyarakat umum baik dari dalam kota maupun dari luar kota untuk dapat berinteraksi didalam bangunan, melakukan silaturahmi antar penggemar serta memodifikasi dan merawat kendaraannya.

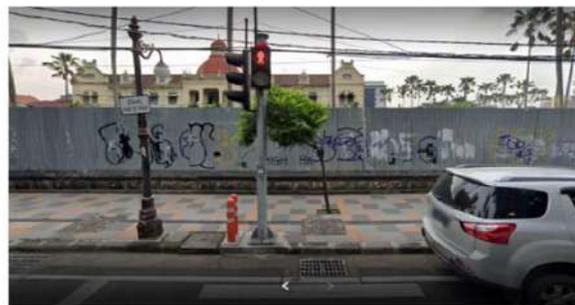
1.4 Data dan Lokasi Tapak



Gambar 1.2 Lokasi site. Sumber: *Google Earth*.

Lokasi tapak terletak di Jl. Bubutan No.95, Bubutan, Kec. Bubutan, Kota SBY, Jawa Timur 60173. Site saat sekarang sebagai lahan kosong dengan total luasan ±18.722 m² dengan peraturan bangunan sebagai berikut:

- KDB : Maksimal 60% yang di izinkan
- KTB : Maksimal 65% yang di izinkan
- KDH : Minimal 10% yang di izinkan
- KLB : Maks. 2 point
- GSB : 6m (Jalan Raya Bubutan) 3m (samping kanan, kiri dan belakang)
- Ketinggian Bangunan : Maksimal 40 meter



Gambar 1.3 Tampak site. Sumber: *Google Street*



Gambar 1.4 Samping site. Sumber: Google Street

- 3. Melelang atau ikut lelang motor klasik: *Auction zone*
- 4. Menikmati bar ala pemotor klasik: *Bar and Lounge*

2.2 Analisa Tapak dan Zoning

2. DESAIN BANGUNAN

2.1 Program dan Luas Bangunan

No.	Ruang	Luas (m ²)
1	Lobby	849 m ²
2	Area gallery	13.000 m ²
3	Area utilitas	923 m ²
4	Area komunal	4124 m ²
5	Area makan / kantin	1500 m ²
6	Area kantor	803 m ²
7	Area service	4124 m ²
Koeffisien Luas Bangunan		19088 m ²

Tabel 1.1 Luasan bangunan. Sumber: data pribadi.

Fasilitas utama yang di sediakan di museum ini adalah display yang mengusung tema tanpa batasan dengan pengunjung dan bar and lounge serta tempat komunal lainnya. di mana museum ini juga menyediakan tempat perawatan motor klasik sehingga memudahkan untuk melakukan pembetulan serta memodifikasi motor klasik..

Beberapa area sangat menunjang pengunjung untuk menikmati setiap langkah mereka dengan suasana yang berbeda beda yang bisa dinikmati pengunjung adalah:

- 1. Memodifikasi motor dan perawatan motor klasik : *Custom zone*
- 2. Menikmati karya hasil dari bengkel bengkel motor klasik di Indonesia : *Fan art museum*



Gambar 2.1 Analisa Site. Sumber: data pribadi.



Gambar 2.2 Zoning Site. Sumber: data pribadi.

Pemilihan tapak untuk Museum ini merupakan area yang cukup strategis dimana tapak ini berada ditengah kota Surabaya sehingga memudahkan masyarakat untuk mengenal fasilitas ini. Analisa site berbuah menjadi sebuah zoning yang akan menjadi pedoman penataan ruang sehingga terbentuklah area public adalah area yang menaungi pengunjung saat pertama datang. Sedangkan area semi public meliputi area museum itu sendiri. Sedangkan untuk area private digunakan untuk kantor management dan beberapa digunakan untuk gudang penyimpanan.

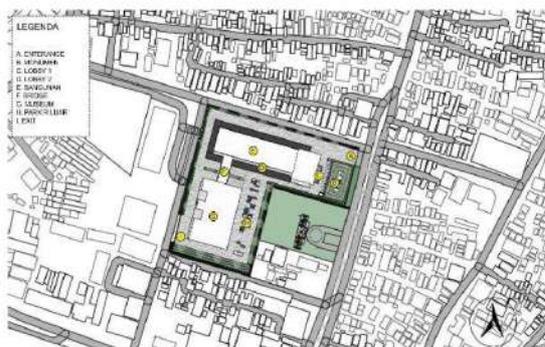
2.3 Konsep dan masalah desain

Konsep yang diusung bangunan museum melalui pendekatan sequence diambil untuk mendukung kesan kronologis sejarah motor baik di dunia maupun di Indonesia. Dalam desain terdapat titik yang bisa digunakan untuk mensegarkan kembali pengunjung dalam menikmati fase demi fase motor yang ditampilkan didalam museum. Untuk mendukung pendekatan yang digunakan museum ini adalah dari sejarah motor hingga nilai jual yang bisa menjadikan refrensi pengunjung untuk memilikinya. Untuk masalah perancangannya sebagai berikut:

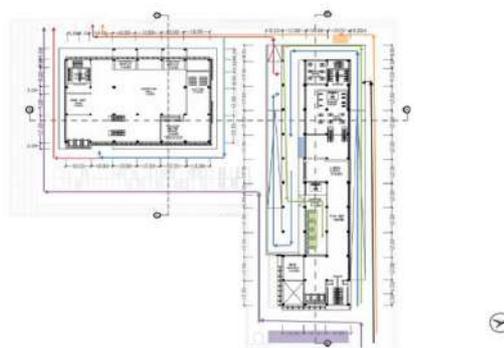
1. Desain harus memiliki sirkulasi yang baik untuk keluar masuk motor klasik bervalue tinggi
2. Desain harus mampu mencerminkan museum motor yang interaktif dengan pengunjung
3. Desain harus memperhatikan sekitar karena suara dan polusi yang tinggi didalam tapak.

Maka museum ini akan menggunakan alur yang sesuai dengan timeline atau alur waktu sehingga berbentuk linear dimana fasilitas akan berisi ruangan - ruangan yang akan memanjakan mata pengunjung.

2.4 Perancangan Desain



Gambar 2.4 Siteplan. Sumber: data pribadi.



Gambar 2.5 Layoutplan. Sumber: data pribadi.

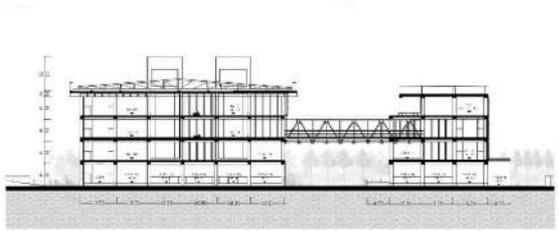
Sirkulasi kendaraan pengunjung masuk melalui pintu masuk nantinya akan dibagi 2 mobil dan motor mobil bisa mengikuti jalur warna biru sedangkan jalur merah adalah jalur untuk keluar.

Sedangkan untuk motor pengunjung non service akan diarahkan melalui jalur warna hitam. Untuk jalur motor yang akan melakukan service ada dijalur hijau untuk langsung naik ke sebelah lobby.

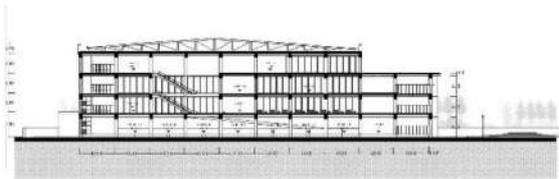
Sedangkan untuk jalur management akan mengikuti jalur ungu dan menempati parkir mobil di depan bangunan. Untuk jalur service sendiri mengikuti jalur warna orange dan akan drop di bagian belakang bangunan untuk menghindari bertumpuk dengan kendaraan roda 4 maka dijadikan satu sirkulasi dengan kendaraan roda 2 non service.

Pintu masuk site berada di sebelah sisikan sehingga dekat dengan lobby. Lobby diletakkan di lantai 1 gunanya untuk mempermudah pengunjung memasuki museum. Areamuseum dan fasilitas penunjang diletakkan di beda gedung yang sama untuk mempermudah pengunjung fokus ke edukasi yang ditampilkan disetiap ruang. Akses masuk dan keluar tapak masing masing hanya ada satu untuk memudahkan pengamanan dan melakukan kontrol semua orang yang masuk dan keluar.

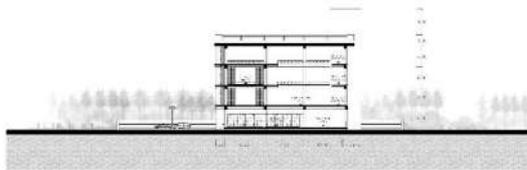
2.5 Potongan Site



Gambar 2.6 Potongan A-A. Sumber: data pribadi.



Gambar 2.7 Potongan B-B. Sumber: data pribadi.



Gambar 2.8 Potongan C-C. Sumber: data pribadi.

Untuk sirkulasi ruang luar karena banyak digunakan untuk mencoba motor dan kebutuhan parkir yang luas maka ruang luar hanya digunakan untuk kegiatan yang berkaitan dengan motor dan kebutuhan parkir saja. Sedangkan untuk kegiatan pengunjung difokuskan didalam ruangan karena motor klasik yang didisplay sangat rentan jika terkena terlalu lama sinar uv dari matahari dan tingkat polusi yang tinggi menjadi faktor berikutnya alasan kegiatan pengunjung dilakukan didalam ruangan

2.6 Tampak Massa Utama



Gambar 2.9 Tampak timur. Sumber: data pribadi.



Gambar 2.9 Tampak barat. Sumber: data pribadi.

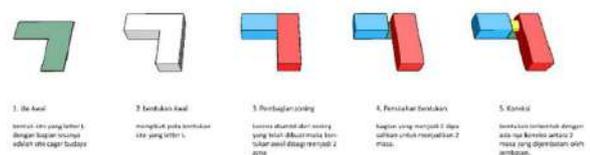


Gambar 2.10 Tampak selatan. Sumber: data pribadi

Bentuk bangunan memiliki bentuk dan kesan yang mencerminkan bangunan modern. Para pengunjung akan lebih fokus menikmati motor klasik di bangunan karena bangunan didesain tidak banyak corak.

3. APLIKASI KONSEP

3.1 Site and Sequence



Gambar 3.1 Transformasi bentuk. Sumber: data pribadi.

Konsep yang diusung bangunan museum melalui pendekatan sequence diambil untuk mendukung kesan kronologis sejarah motor baik di dunia maupun di Indonesia. Dalam desain terdapat titik yang bisa digunakan untuk mengesakan kembali pengunjung dalam menikmati fase demi fase motor yang ditampilkan didalam museum. Untuk mendukung pendekatan yang digunakan museum ini adalah dari sejarah motor hingga nilai jual yang bisa menjadikan referensi pengunjung untuk ke fasilitas ini. Transformasi bentukan terbentuk akibat dari hasil analisis site sehingga setiap tujuan dari peletakan massa memiliki tujuan dan arti sendiri. Konsep sequence diterapkan dalam pemisahan bentukan. Ide sebuah bentukan mengarah ke satu tujuan yaitu, menjadi 2 bagian dimana bagian pertama fokus untuk museum dan bagian ke dua fokus untuk fasilitas penunjang.

3.2 Interaksi langsung

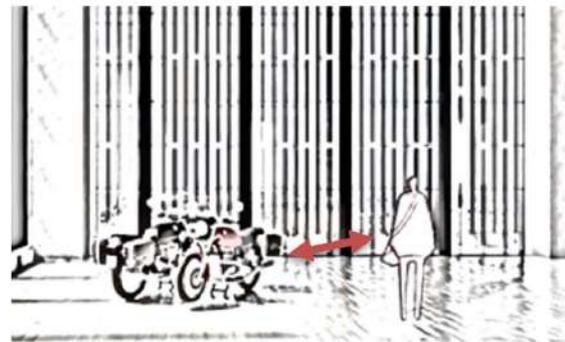


Gambar 3.2 Perspektif Interior. Sumber: data pribadi.



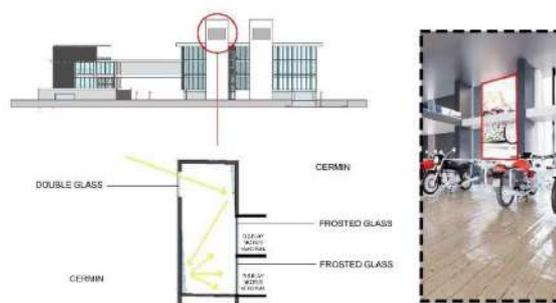
Gambar 3.3 Perspektif Interior. Sumber: data pribadi.

Konsep interaksi langsung berarti Berkomunikasi dengan bertatap muka atau kita melihat bentuk sebuah benda tanpa adanya bantuan teknologi apapun. Konsep ini diusung untuk mengenalkan lebih dekat motor klasik ke masyarakat atau pengunjung yang datang ke museum. Tidak lupa meskipun mengusung interaksi langsung museum ini juga mempunyai batasan untuk motor yang bervalue tinggi demi menghargai nilai dan keamanan motor itu sendiri. Maka terbentuklah display vertikal agar motor motor yang mempunyai nilai jual tinggi bisa di dipajang dengan aman dan tetap bisa dinikmati oleh pengunjung yang datang. Penataan sebagai bentuk interaksi langsung akan dilakukan di lantai 2 dan 3 di bangunan museum agar desain bisa melanjutkan konsep *sequence*.



Gambar 3.4 Interaksi. Sumber: data pribadi.

3.3 Sidelight Alami

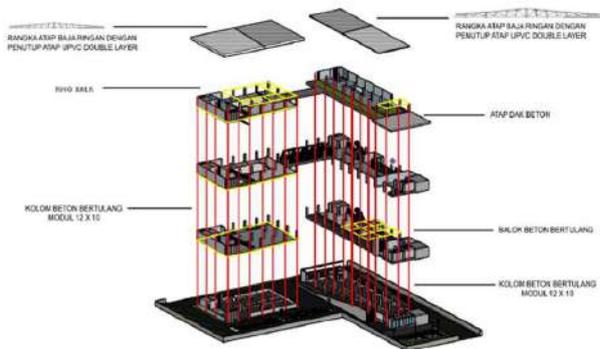


Gambar 3.4 detail sidelight.

Sumber: data pribadi.

Konsep pecahayaan alami kali ini diterapkan di vertkal display. Saat menunjukan jam 12 hingga jam 4 maka sisi belakang vertikal display akan memantulkan cahaya yang berguna untuk menjadikan cahaya latar bagi gambar motor yang sedang didisplay.

4. SISTEM STRUKTUR

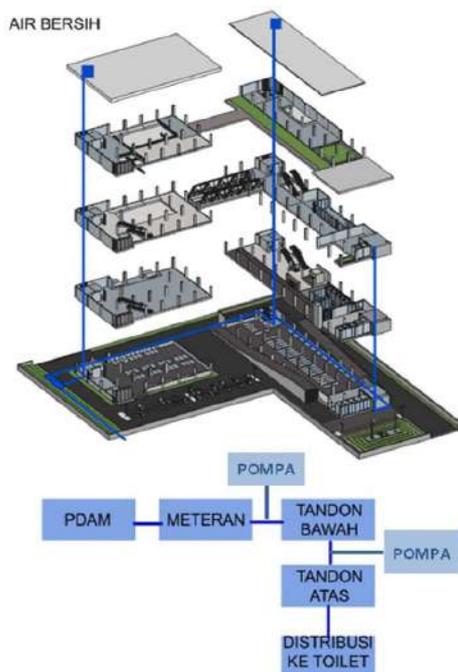


Gambar 4.1 Isometri Struktur. Sumber: data pribadi.

Struktur bangunan menggunakan kolom bertulang dan balok beton bertulang. Untuk bagian atap menggunakan rangka atap baja ringan diberi penutup atap upvc agar ringan. Lalu untuk modul kolom menggunakan modul 10x12 untuk memenuhi kebutuhan ruang museum yang luas. Bangunan ini tidak menggunakan basement karena area parkir ada dilantai ground.

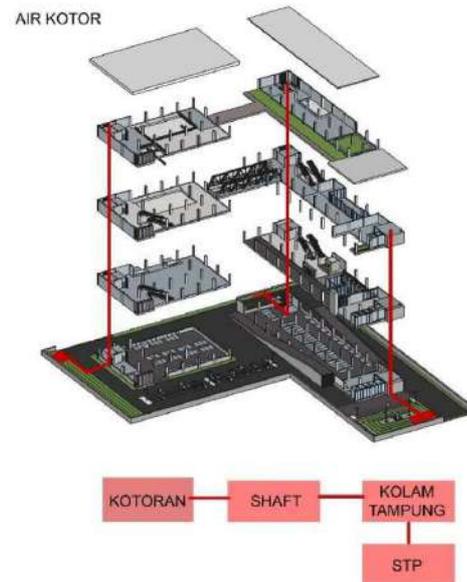
5. SISTEM UTILITAS

5.1 Utilitas Air Bersih



Gambar 5.1 Alur Utilitas Air Bersih. Sumber: datapribadi.

5.2 Utilitas Air Kotor



Gambar 5.2 Alur Utilitas Air kotor. Sumber: data pribadi.

Semua ruang-ruang utilitas diletakkan di lantai ground dekat dengan area parkir sehingga memudahkan petugas untuk melakukan pengecekan dan perbaikan. Selain itu akses yang diberikan juga sama dengan akses servis sehingga memudahkan tim keamanan untuk memantau saat ada perbaikan ataupun perawatan utilitas bangunan.

6. KESIMPULAN

Dengan adanya Museum Motor Klasik di Surabaya ini dapat memberikan dampak positif bagi masyarakat dan memberikan edukasi dan referensi tentang motor klasik. Pada museum ini pengunjung tidak hanya datang dan melihat namun dapat kembali kerumah dengan pengetahuan atau bahkan motor untuk membantu membesarkan komunitas motor klasik di Surabaya. Museum akan didesain sedekat mungkin dengan pengunjung agar dapat merasakan aura motor klasik itu sendiri, sehingga ketertarikan akan motor klasik bertambah. Dengan adanya desain museum ini dapat menyatukan juga komunitas motor klasik sebagai wadah mereka dalam mengembangkan apapun yang berkaitan dengan motor klasik.

7. DAFTAR PUSTAKA

- D.K. Ching, Francis. 2007. *Arsitektur Bentuk, Ruang, dan Tata* *an*, edisi 3. Erlangga. (Bentuk dan Ruang, Sirkulasi, Proporsi dan Skala)
- Frick, H., & FX, B. S. (1998). *Dasar-dasar Eko-arsitektur*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius
- G.Z. Brown. 1990. *Matahari, Angin, dan Cahaya*.: Penerbit Intermatra Bandung
- Harley-Davidson Museum*. (2017, April 20). HGA. <https://hga.com/projects/harley-davidson-museum/>
- Harley-Davidson Museum by Biber Architects*. (2017, January 09). Retrieved May 20, 2021, from <https://architizer.com/projects/harley-davidson-museum/>
- Karyono, Tri Harso. (2010). *Green Architecture: Pengantar Pemahaman Arsitektur Hijau di Indonesia*. Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Persada.
- Karyono, T. H. (2012). Human behaviour and its contribution to carbon emissions in the humid tropical built environment of Indonesia. In *Proceedings of International Conference: Sustainable built environment in the tropics: New technology, new behaviour*.
- Kompas Cyber Media. (2019, December 16). Berapa Kapasitas minimal Mesin motor Yang Disebut Motor klasik? Retrieved from <https://otomotif.kompas.com/read/2019/12/16/082200515/berapa-kapasitasminimal-mesin-motor-yang-disebut-motor-klasik/>
- Mukono, H. J. (2008). *Pencemaran udara dan pengaruhnya terhadap gangguan saluran pernapasan*. Surabaya: Airlangga University Press
- Neufert, E. (2002). *Data Arsitek : Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Poillot, J. F. Pusat kegiatan dan informasi motor klasik di Surabaya. (TA No. 1299/ARS/41/1996). Unpublished undergraduate thesis, Universitas Kristen Petra, Surabaya
- Saputra, A., Saptono, A. B., & Samra, B. (2019). GALLERY SEPEDA MOTOR KLASIK. *Jurnal Arsitektur: Arsitektur Melayu dan Lingkungan*, 6(1), 53-59.