



## **Honda Automotive and Modification Center di Merauke (Pendekatan Desain Arsitektur Modern Tropis)**

Robin Malua 1\*<sup>1</sup>, Muchlis Alahudin 2<sup>1</sup>, Anton Topan 3<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik

Universitas Musamus

\*Email: rmalluak868@gmail.com

### **Info Artikel**

#### *Sejarah Artikel:*

Diterima (oktober) (2022)

Disetujui (Oktober) (2022)

Dipublikasikan (oktober)  
(2022)

#### *Keywords:*

*Automotif, Modification Center, Modern Tropis, Merauke*

### **Abstrak**

Honda merupakan salah satu merk dagang, yang dapat kita lihat dalam bidang usaha semakin meningkat pesat di dunia industri. Hal ini dapat memicu tingkat persaingan dalam usaha yang ketat, sehingga tingkat produksi kendaraan roda empat dan roda dua yang menjual barang sejenis. Dengan adanya produk sejenis yang di jual oleh dealer yang berbeda, ketika promosi yang di tawarkan sangat menarik hal tersebut akan mempengaruhi minat konsumen untuk membeli. Maka dalam hal ini Honda *Automotive and Modification Center* di merauke, bertujuan merancang bangunan yang di lengkapi dengan fasilitas pendukung untuk menampung segala aktifitas kegiatan seperti seminar, pameran kontestan modifikasi di Merauke serta menggunakan pendekatan arsitektur modern tropis. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data berupa wawancara dan observasi di beberapa bengkel modifikasi dan bengkel motor yang ada dikota merauke, serta dokumentasi langsung terhadap objek penelitian. Selain itu mengambil beberapa data literature mengenai perancangan HONDA *Automotive and Modification* di Kabupaten Merauke. Perancangan bangunan Honda *Automotive and Modification Center* di Kota Merauke dengan menggunakan pendekatan desain Arsitektur Modern Tropis yang dimana dirancang dengan konsep sederhana dengan mengedepankan fungsi bentuk pada bangunan Honda tersebut. Merauke merupakan salah satu daerah tropis sehingga perancangan *Automotive and Modification Center* memfokuskan pada kenyamanan ruangan-ruangan, yang ada pada Honda, Sehingga pendekatan arsitektur modern tropis dirasa tepat pada perancangan Honda *Automotive and Modification Center* di Merauke.

### **Abstract**

*Honda is one of the trademarks, which we can see in the field of business which is increasing rapidly in the industrial world. This can trigger a level of competition in a tight business, so that the level of production of four-wheeled and two-wheeled vehicles selling similar goods. With the existence of similar products sold by different dealers, when the promotion offered is very attractive it will affect consumer interest in buying. So in this case the Honda Automotive and Modification Center in Merauke, aims to design a building that is equipped with supporting facilities to accommodate all activities such as seminars, modification contestants exhibitions in Merauke and using a tropical modern architectural approach. The method used in this study is the descriptive method which is carried out by collecting data in the form of interviews and observations at several modification workshops and motorbike repair shops in the city of Merauke, as well as direct documentation of the research object. In addition to taking some literature data regarding the design of HONDA Automotive and Modification in Merauke Regency. The design of the Honda Automotive and Modification Center building in Merauke City uses a Modern Tropical Architecture design approach which is designed with a simple concept by prioritizing form functions in the Honda building. Merauke is one of the tropical regions, so the design of the Automotive and Modification Center focuses on the comfort of the rooms, which are available at Honda, so that a tropical modern architectural approach is appropriate for the design of the Honda Automotive and Modification Center in Merauke.*

## 1. Pendahuluan

Honda merupakan salah satu tempat penyedia barang, yang dapat kita lihat dalam bidang usaha semakin meningkat pesat di dunia industri. Hal ini dapat memicu tingkat persaingan dalam usaha yang ketat, sehingga tingkat produksi kendaraan roda empat dan roda dua yang menjual barang sejenis. Dengan adanya produk sejenis yang di jual oleh *dealer* yang berbeda, ketika promosi yang di tawarkan sangat menarik hal tersebut akan mempengaruhi minat konsumen untuk membeli [1]. Maka dalam hal ini Honda harus lebih berkontribusi dalam produk-produk baru, atau memiliki tingkatan dalam hal otomotif, modifikasi, pelayanan, serta fasilitas yang memadai untuk setiap pengendara.

Honda di Indonesia bagian timur khususnya di Provinsi Papua Selatan tepatnya di wilayah Kabupaten Merauke mulai berdiri dan beroperasi sejak tahun 1990 sampai sekarang. Yang di mana produk Honda memiliki data pembayaran pajak kendaraan roda empat di tahun 2017 sampai 2022 sebesar 996 unit dan kendaraan roda dua di tahun 2017 sampai 2022 sebesar 61.437 unit.

Sehubungan dengan data pembayaran pajak produk dari *Dealer* Honda, yang dari tahun ke tahun selalu meningkat, maka dengan ini dapat dilihat tingginya permintaan pasar secara otomatis dan kebutuhan pelayanan pun juga semakin dituntut untuk dapat memberikan fasilitas dan pelayanan dengan skala yang lebih besar. Dalam hal ini Honda diharapkan memberikan pelayanan dalam hal jual beli, pameran, servis mesin, modifikasi dan fasilitas lain dengan skala yang lebih besar, serta mampu semakin memajukan perkembangan merk dagang Honda.

Khususnya di Kabupaten Merauke generasi kaum millennial dengan kegemaran dalam bidang teknologi otomotif. Hal ini di tandai dengan semakin meningkatnya rutinitas dari kegiatan otomotif yang di adakan setiap tahunnya seperti seminar, pameran, modifikasi, pengulasan, dan lain –

lain. Kegiatan yang di sukai pada kegiatan otomotif yaitu kegiatan modifikasi. Kegiatan modifikasi merupakan kegiatan yang dapat mengeksplorasi kreativitas kaum millennial yang dituangkan melalui teknologi otomotif. Kegiatan modifikasi otomotif yang berada di Kota Merauke dijadikan sebagai gaya hidup dan ilmu pengetahuan ringan yang baru. Sayangnya, Honda di Kabupaten Merauke saat ini belum dapat memberikan ruang dan fasilitas lengkap yang memadai terhadap kegiatan modifikasi otomotif tersebut. Semua kegiatan modifikasi ini masih dilakukan secara konvensional dan di tempat-tempat terbuka atau bengkel-bengkel yang berada di pinggiran jalan Kota Merauke. Sedangkan jika dilihat kembali, kegiatan modifikasi otomotif dengan fasilitas dan ruang yang memadai akan meningkatkan tingkat kreativitas dan kemajuan pada Honda di Merauke dalam kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat, sehingga hasilnya dapat bersaing dengan daerah bagian Indonesia barat.

Perancangan Honda *Automotive and Modification Center* di Merauke dipertimbangkan pada kondisi Merauke yang memiliki iklim tropis. Secara geografis letak Kabupaten Merauke berada antara 137° - 141° BT dan 6°00' - 9°00' LS. Kabupaten Merauke memiliki iklim yang sangat tegas antara musim penghujan dan musim kemarau [2]. Dimana bangunan yang di rencanakan di iklim tropis ini akan di kombinasikan dengan konsep bergaya modern yang akan meningkatkan kualitas tampilan bangunan. Sehingga tercipta keharmonisan antara bangunan bergaya modern dengan kondisi iklim Merauke. Maka pendekatan yang digunakan adalah “Arsitektur Modern Tropis”.

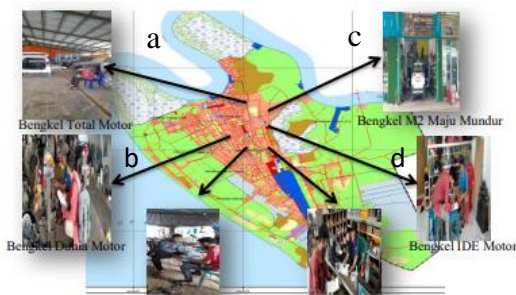
Berdasarkan pemaparan latar belakang masalah yang terjadi, penulis mengambil perancangan bangunan Honda *Automotive and Modification Center* di Kota Merauke dengan menggunakan pendekatan desain Arsitektur Modern Tropis yang diharapkan

dengan adanya fasilitas pendukung dapat mewadahi segala aktifitas kegiatan seperti seminar, pameran kontestan modifikasi di Merauke.

## 2. Metode Penelitian

### 2.1 Lokasi Penelitian

Pengambilan data penelitian dilaksanakan di beberapa bengkel modifikasi mobil di Merauke, yaitu Bengkel Total Motor, Bengkel Dunia Motor, M2 Maju Mandiri dan IDE Motor.



Gambar 2.1 Peta BWK dan a. Bengkel Total Motor, b. Bengkel Dunia Motor, c. Bengkel M2 Maju Mandiri, d. Bengkel IDE Motor

### 2.2 Jenis dan Sumber Data

#### 2.2.1 Jenis Data

Jenis dan sumber data yang dilakukan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder.

##### a. Data Primer

Data Primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, jajak pendapat dari individu atau kelompok (orang) maupun hasil observasi dari suatu obyek, kejadian atau hasil pengujian (benda) serta dokumentasi dari suatu wawancara dan observasi dari penelitian.

##### b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada (peneliti sebagai tangan kedua), diperoleh dari berbagai sumber

seperti internet, buku, laporan, jurnal, artikel dan lain-lain.

#### 2.2.2 Sumber Data

Sumber data merupakan acuan atau sumber dari data tersebut yang di ambil untuk mendukung penelitian. Sumber data antara lain data yang didapat secara langsung pada lokasi penelitian dan data kepustakaan yang bersumber dari buku, laporan, jurnal, artikel, instansi terkait, video dan lain-lain.

#### 2.3 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang peneliti gunakan dalam penelitian ini, yaitu:

##### a. Observasi

Observasi yang dilakukan yaitu perbengkelan, jumlah mobil dan motor yang di modifikasi, serta luas bangunan.

##### b. Wawancara/Interview

Wawancara dilakukan secara lisan melalui percakapan dan juga berhadapan muka dengan para perbengkelan. Wawancara digunakan untuk melengkapi data yang diperoleh melalui observasi.

##### c. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan dengan menggunakan alat elektronik yaitu handphone. Dokumentasi dibuat dalam bentuk foto dan rekaman video dengan narasumber.

### 2.4 Teknik Pengolahan dan Analisa Data

#### 2.4.1 Pengolahan Data

Setelah semua data di peroleh melalui wawancara, observasi, dokumentasi, maka data tersebut diolah menggunakan alat atau instrument penelitian dan di analisis sesuai dengan tujuan penelitian.

Tabel 2.1 Alat Penelitian

No	Nama Alat/ <i>Instrument</i>	Fungsi
1.	ATK	Sebagai alat tulis dan pembuatan laporan

2.	Handphone (kamera Handphone)	Mengambil Gambar
3.	Microsoft Word 2019	Mengolah data berupa file laporan
4.	Microsoft Exel 2019	Mengolah data berupa file angka
5.	Microsoft Power Point 2019	Mengolah data berupa file presentasi
6.	Autocad	Membuat gambar kerja
7.	Sketchup	Membuat gambar 3D & animasi
8.	Corel Draw	Membuat gambar pendukung

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### 3.1 Analisa dan Konsep Perancangan Bangunan

##### 3.1.1 Analisis Program Kegiatan

Kegiatan pada Honda *Otomotive and modification center* di merauke dibagi menjadi beberapa kelompok, yaitu:

Tabel 3.1 Program Kegiatan

1. Kegiatan Utama	
Jenis Kegiatan	Keterangan
Pengelolaan	Kegiatan pelayanan pada site, yang berupa administrasi, keuangan, dan oprasional.
Seminar Pameran	Kegiatan seminar kontes mobil dan motor.
2. Kegiatan Pendukung	
Penjualan	Merupakan suatu kegiatan yang bertujuan untuk mencari pembeli, mempengaruhi, serta memberikan apa yang diinginkan <i>customer</i>
Bengkel Umum	Merupakan suatu kegiatan servis standar bagi kendaraan.
Modifikasi	Merupakan suatu kegiatan servis atau perbaikan ekstrim.
3. Kegiatan Servis	
Teknis	Kegiatan yang bertujuan untuk memelihara peralatan mekanik dan elektrik
Keamanan	Kegiatan dengan tujuan pengamanan site pada hari-hari biasa ataupun pada saat ada <i>event</i> .
Kebersihan	Kegiatan dengan tujuan membersihkan area site dan bangunan yang ada.

##### 3.1.2 Analisa Pelaku Kegiatan

Pelaku kegiatan ini dikelompokkan berdasarkan program kegiatan yaitu kegiatan utama, kegiatan pendukung dan kegiatan servis.

Tabel 3.2 Pelaku Kegiatan

1. Kegiatan Utama	
Jenis Kegiatan	Pelaku Kegiatan
Pengelolaan	1 Komisaris
	2 Direktur Utama
	3 Manajer
Penjualan	1 Kepala bagian penjualan mobil
	2 Kepala penjualan motor
	3 Pengelola HRD
	4 Pengelola akuntansi
	5 Pengelola keuangan
	6 Pengelola area
	7 Pengawas keuangan
	8 Staf keuangan
	9 Pengawas pemasaran
	10 Pengelola pemasaran
	11 Pendukung admin pemasaran
	12 Admin piutang
	13 Admin BPKB
	14 Admin STNK
	15 Admin Pembelian/order
2. Kegiatan Pendukung	
Bengkel umum	1 Kepala bengkel
	2 Sekertaris
	3 Staf
	4 Pengelola pelayanan
	5 Admin <i>sparepart</i>
	6 Penasehat layanan
	7 Kepala mekanik
	8 Pengelola klaim asuransi
	9 Mekanik
	10 Resepsionis
Modifikasi	1 Kepala bengkel
	2 Sekertaris
	3 Staf
	4 Pengelola pelayanan
	5 Admin <i>sparepart</i>
	6 Penasehat layanan
	7 Kepala mekanik
	8 <i>Designer</i>
	9 Mekanik
	10 Resepsionis
Seminar Pameran	1 Kepala seminar
	2 Panitia

##### 3.1.3 Analisis Rekapitulasi Besaran Ruang

Tabel 3.3 Rekapitulasi

No	Jenis Aktivitas	Luas (m <sup>2</sup> )
1	Kegiatan utama	8915
2	Kegiatan pendukung	4077
3	Kegiatan servis	1509
4	Kegiatan ruang akses	585
Total		15086

Luas lahan yang dibutuhkan untuk HONDA *Otomotive and Modification center* di Merauke dengan perbandingan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 40% dan *Open Space* area tidak terbangun 60% akan dihitung dengan rekapitulasi luas fasilitas 15.086 m<sup>2</sup> sebagai berikut:

Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 40%	12958	m <sup>2</sup>
Area tapak tidak terbangun / <i>open space</i> (OS) 60%, jadi <i>open space</i> yang dibutuhkan (60/40×KDB)	19437	m <sup>2</sup>
Luas Tapak Terbangun + Luas <i>Open Space</i> (Luas Tapak)	12958	m <sup>2</sup>
1700	1700	m <sup>2</sup>
Luas Tapak + GSB	34095	m <sup>2</sup>

Dari hasil perhitungan di atas diketahui luas lahan yang dibutuhkan untuk HONDA *automotive and modification center* adalah 34095 m<sup>2</sup> atau dibulatkan menjadi 3,5 Ha.

### 3.2 Konsep Perancangan Tapak

#### 3.2.1 Tapak terpilih

Perancangan Honda *Otomotif and Modification Center* di Merauke ini berada pada Kelurahan Seringgu Jaya, Distrik Merauke dengan luas kawasan 34095 m<sup>2</sup> atau ± 3,5 Ha.



Gambar 3.1 Peta Seringgu Jaya dan peta lokasi tapak

#### 3.2.2 Analisis pencapaian

Perjalanan ke Site pada Kelurahan Seringgu Jaya dapat menggunakan kendaraan pribadi dan kendaraan umum di Kota Merauke yang di capai dalam waktu sekitar 5

– 8 menit. Tujuan dari analisa pencapaian yaitu untuk mendapatkan dan menentukan *main entrance* (ME) yang merupakan akses utama ke dalam tapak dan *side entrance* (SE) yaitu akses tambahan untuk kegiatan servis. Perencanaan pencapaian menuju tapak dipengaruhi oleh jaringan transportasi disekitar tapak dan kemudahan untuk menuju tapak.

Tapak bisa di capai dari arah jalan lampu satu ke seringgu begitupun sebaliknya dari arah seringgu ke lampu satu. Tapak bisa diakses transportasi pribadi maupun umum.



Gambar 3.2 Analisa pencapaian

Jalur *main entrance* (ME) dan *side entrance* (SE) tapak dibuat di sisi Timur yaitu pada jalan poros utama di jalan Seringgu tidak adanya hambatan, serta mudah dicapai dari segala arah. Akses keluar masuk dibedakan menjadi 3 jalur yaitu jalur masuk, jalur keluar dan jalur servis agar tidak terjadi *cross*.



Gambar 3.3 Konsep pencapaian tapak

#### 3.2.3 Analisis sirkulasi

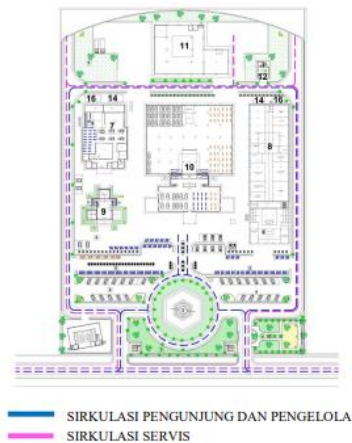
Sirkulasi dari luar ke dalam tapak merupakan sirkulasi kendaraan maupun pejalan kaki yang dapat dilewati melalui jalan Seringgu dan jalan arafura.





Gambar 3.4 Analisa sirkulasi

Perletakan jalur masuk utama dibedakan agar aksesibilitas dalam tapak lebih lancar. Jalur keluar masuk tapak dibagi menjadi 2 jalur yaitu jalur masuk utama dan jalur keluar masuk servis. Jalur pedestrian dan jalur transportasi dipisah.



Gambar 3.5 Konsep sirkulasi

### 3.2.4 Analisa klimatologi

Matahari menyinari site secara keseluruhan. Suhu udara rata-rata di Merauke mencapai 27,7o C, suhu udara maksimal mencapai 33,8o C dan terendah mencapai 22,1o C. Sinar matahari pagi menyinari site di sisi timur yaitu bagian kanan site, sinar matahari sore menyinari site di sisi barat yaitu bagian kiri site, sedangkan sinar matahari yang paling terik berada di atas tapak. Kelembaban udara rata-rata mencapai 84%. Tekanan udara rata-rata sebesar 1.011,2 mbs. Angin yang datang terdapat 2 jenis yaitu monsun timur dan monsun barat yang berubah setiap 6 bulan.

Hujan yang turun menghujani

keseluruhan tapak dan masih terbang. Rata-rata curah hujan di Merauke mengalami peningkatan yang cukup tinggi yaitu mencapai 1.567,70 mm. Atau mengalami peningkatan 20,88%. Curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Desember yaitu mencapai 375,3mm, sedangkan curah hujan terendah terjadi pada bulan Juni yaitu mencapai 11,8 mm.



Gambar 3.6 Analisa matahari



Gambar 3.7 Analisa Hujan

Penggunaan talang pada atap, memaksimalkan area hijau pada tapak sebagai resapan air hujan, membuat drainase dalam tapak sebagai saluran distribusi ke drainase utama, dan memanfaatkan drainase eksiting sebagai drainase utama, serta penggunaan talang pada atap sebagai penyalur air hujan yang diteruskan ke bak penampungan samping bangunan.

### 3.2.5 Analisa penzonangan

Area yang dekat dengan jalan utama dijadikan sebagai zona publik. Area yang berada ditengah dijadikan sebagai zona semi publik, yaitu bangunan dealer, pameran, bengkel umum dan bengkel otomotif. Area yang jauh dari jalan utama akan dijadikan

zona privat, yaitu berupa area servis, bangunan mekanikal elektrik dan Gudang penyimpanan mobil.



Gambar 3.8 Konsep penzoningan.

### 3.2.6 Vegetasi

Untuk menentukan jenis vegetasi pada tapak dapat dianalisis sebagai berikut: vegetasi eksisting pada tapak yakni pohon palem, tanjung, kearah payung, akan tetap diganti dengan beberapa jenis vegetasi, seperti vegetasi peneduh, vegetasi pengarah, dan tanaman hias pemberi keindahan.



Gambar 3.9 Perletakan vegetasi pada tapak.

## 3.3 Konsep Struktur Material dan Utilitas Kawasan

### 3.3.1 Analisa dan Konsep Struktur

Sistem struktur pada perancangan Honda Otomotif and modification Center ini terdiri atas 3 bagian, yakni: *sub structure* (struktur bawah), *mid structure* (struktur tengah) dan *upper structure* (struktur atas) meliputi:

#### a. *Sub Structure* (Struktur Bawah)

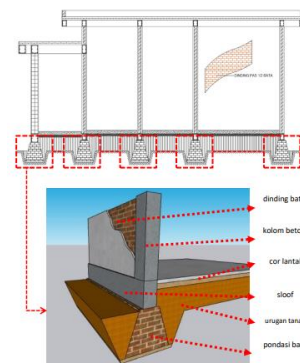
*Sub structure* atau pondasi adalah salah satu bagian dalam sebuah bangunan yang terletak di bawah permukaan tanah yang berfungsi sebagai penerima dan pemikul beban dari seluruh bagian bangunan di atasnya yang kemudian disalurkan kedalam tanah. Kriteria yang mempengaruhi pemilihan pondasi adalah sebagai berikut:

1. Pertimbangan beban keseluruhan dan daya dukung tanah.
2. Pertimbangan kedalaman dan jenis tanah.
3. Pemilihan jenis pondasi yang sesuai dengan fungsi bangunan.

Berdasarkan kriteria di atas maka terdapat beberapa jenis pondasi yang di terapkan pada bangunan.

#### a). Pondasi Menerus Bata

Pondasi menerus bata, yaitu bagian struktur bangunan yang tersusun menerus atas batu bata dengan bentuk dan ukuran tertentu menggunakan bahan pengikat berupa campuran adukan beton. Pondasi jenis ini akan digunakan pada bangunan Pos Jaga, Mekanikal *Elektrical*.

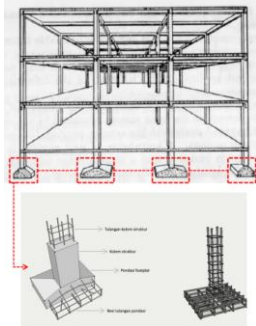


Gambar 3.10 Konsep pondasi menerus

#### b) Pondasi *Footplat*

Pondasi telapak digunakan untuk mendukung beban titik individual seperti kolom struktural. Pondasi ini digunakan pada seluruh bangunan utama, bangunan

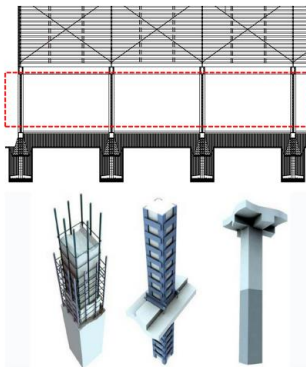
bengekel umum, modifikasi, mushola, caferia, dan gudang yang bertujuan untuk menopang struktur baja di atasnya.



Gambar 3.11 Konsep pondasi *footplat*

b. *Mid Structure* (Struktur Tengah)

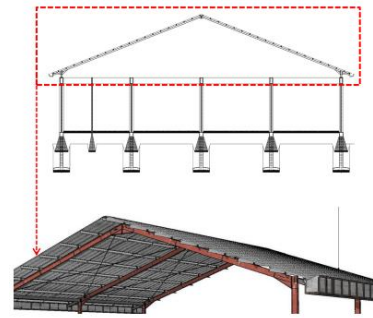
Mid structure (struktur tengah) merupakan sebuah konstruksi bangunan yang mencakup semua bagian-bagian yang terletak di atas pondasi dan berfungsi sebagai penyalur beban dari atas menuju ke pondasi. Jenis super struktur yang digunakan adalah struktur rangka dengan pemilihan konstruksi beton bertulang dan baja.



Gambar 3.12 Konsep kolom dan beton bertulang

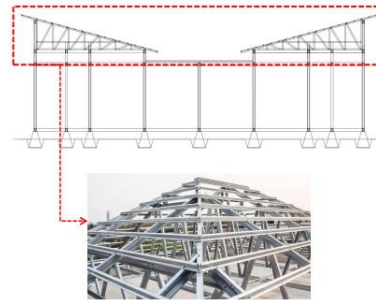
c. *Up Structure* (Struktur Atas)

Upper structure (struktur atas) yaitu struktur atap yang digunakan sebagai rangka dan menahan beban dari pelingkup yang ada di atas bangunan. Struktur yang di gunakan untuk rangka/material atap yaitu kuda-kuda material kayu dan baja. Konstruksi kuda-kuda Baja WF akan digunakan pada bangunan gudang, bengkel umum, dan modifikasi.



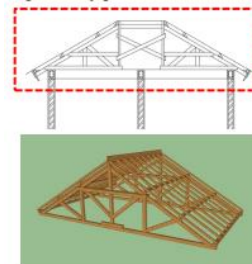
Gambar 3.13 Konsep Konstruksi kuda-kuda baja WF

1) Kuda-kuda baja ringan pada bangunan Cafeteria dan Mushola



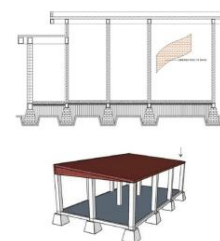
Gambar 3.14 Konsep konstruksi kuda-kuda baja ringan

2) Kuda-kuda pada bangunan Pos jaga



Gambar 3.15 Konsep konstruksi kuda-kuda kayu

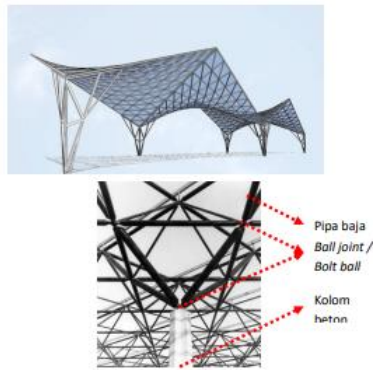
3) Kuda-kuda pada bangunan Mekanikal elektrik



Gambar 3.16 Konsep konstruksi kuda-kuda kayu

4) Bangunan utama menggunakan *Space frame*



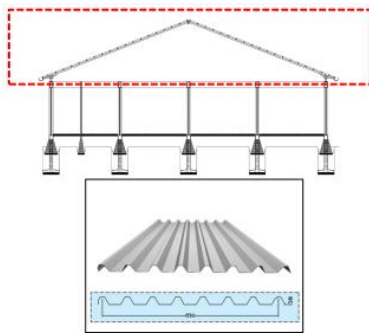


Gambar 3.17 Konsep rangka *Space frame*

### 3.3.2 Analisa dan Konsep Material

#### 1. Penutup Atap (Spandek)

Atap Spandek memiliki bentuk gelombang dan memiliki kualitas yang kokoh terbuat dari bahan kimia berkualitas, atap spandek memiliki sifat anti picah, anti retak. Material jenis ini digunakan pada bangunan mushola, bangunan utama, gudang, bengkel.

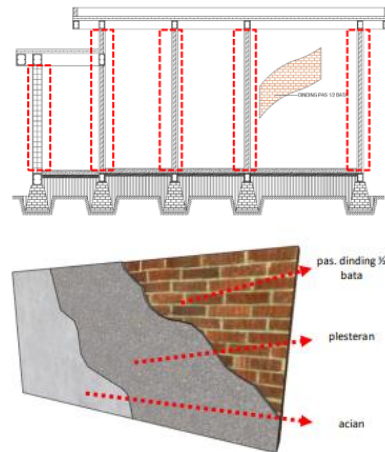


Gambar 3.18 Konsep material atap spandek  
Sumber: Udhargabangunan.com,2019

#### 2. Penutup Dinding

##### a. Penutup dinding batu bata

Dinding bata merah terbuat dari tanah liat/lempung yang dibakar. Dinding dari pasangan bata dapat dibuat dengan ketebalan 1/2 batu (non struktural) dan min. 1 batu (struktural). Material ini digunakan pada bangunan musholla, pos jaga, mekanikal elektrik.



Gambar 3.19 Konsep material penutup dinding batu bata

##### b. Penutup *temper glass*

Tempered Glass Merupakan jenis kaca pengaman yang diproses dengan memaksimalkan termal atau senyawa kimia yang terkontrol untuk meningkatkan kekuatan kaca dan pecahayaan sinar matahari material ini digunakan pada bangunan utama, dan bengkel.



Gambar 3.20 Konsep material penutup dinding *temper glass*

##### c. Penutup dinding ACP

Aluminium Composite Panel (ACP) adalah material bahan aluminium yang biasa berfungsi sebagai lapisan untuk menutupi dinding. Material ini digunakan pada bangunan utama

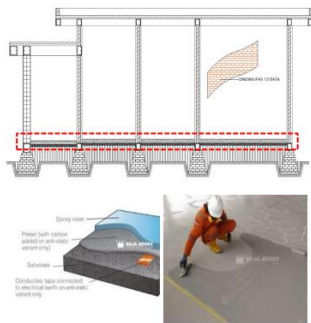


Gambar 3.21 Konsep material penutup dinding *Alumunium Compsite Panel*

### 3. Penutup Lantai

#### a. Penutup lantai epoxy

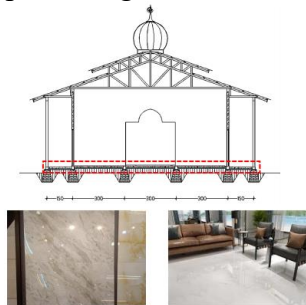
Epoxy lantai adalah proses pelapisan lantai menggunakan cat khusus yang memiliki ketahanan serta tampilan yang berbeda dengan material cat pelapis lantai yang lainnya. Material epoxy lantai terbuat dari hardener dan bahan resin yang diperoleh dari proses polimerasi dari bahan epoksida. Material ini akan digunakan pada pada bangunan utama.



Gambar 3.22 Konsep material penutup lantai epoxy

#### b. Penutup lantai granit

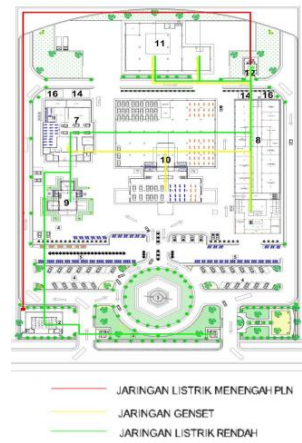
Penutup lantai granit bagian permukaan landau dengan material tertentu agar terasa lebihnyaman saat dipijakan. Material ini digunakan pada bangunan mushola, Cafeteria.



Gambar 3.23 Konsep material penutup lantai granit

### 3.3.3 Analisa dan Konsep Utilitas

#### 1. Sistem jaringan listrik



Gambar 3.24 Jaringan listrik pada tapak

#### 2. Sistem jaringan air bersih

Sumber air bersih pada kawasan ini berasal dari sumur air dalam dan air hujan, dan PDAM yang dapat dimanfaatkan dengan penempatannya pada bak penampungan.

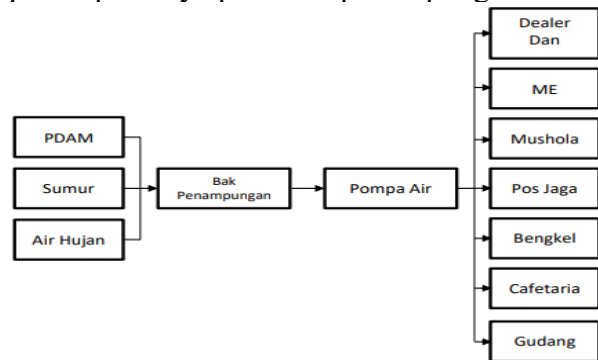
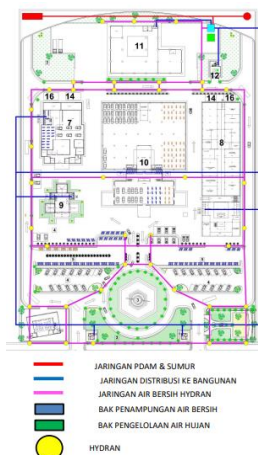


Diagram 3.1 Skema penyaluran air bersih pada Honda



Gambar 3.25 Konsep jaringan air bersih

#### 3. Sistem air kotor

Sistem air kotor bahan berbahaya dan beracun atau sering disingkat dengan B3 adalah oil bekas, botol oil, yang terbuang dari

bengkel karena sifatnya kensentrasi dan atau jumlah baik secara langsung maupun tidak langsung dapat mencemarkan lingkungan hidup, dan membahayakan lingkungan hidup kesehatan serta kelangsungan hidup.

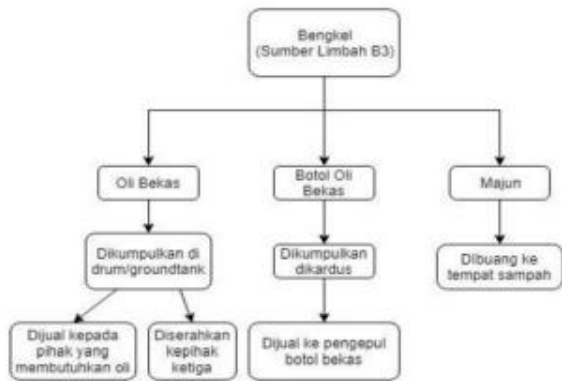
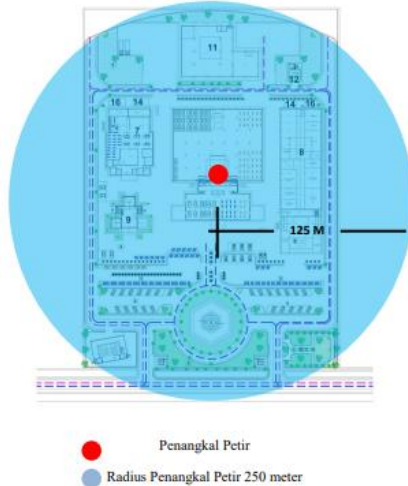


Diagram 3.2 Skema penyaluran air kotor pada Honda

#### 4. Sistem penangkal petir

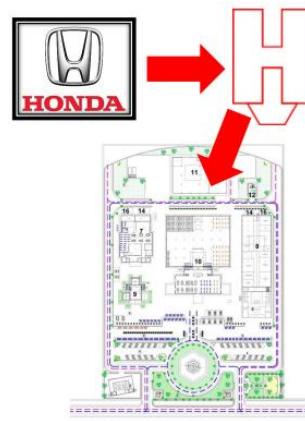
Sistem penangkal petir pada site dengan tujuan memberi pengamanan dan mencegah bahaya petir ke bangunan dan pengguna yang ada disekitarnya. Jenis penangkal petir yang digunakan adalah penangkal petir elektrostatik berbasis ESE (*Early streamer emission*) dengan jenis Bakiral. Area perlindungan sistem ini berupa bola dengan radius proteksi maksimal mencapai 250 meter.



Gambar 3.26 Konsep perletakan penangkal petir

#### 3.4 Penerapan Konsep pada Perancangan

Mengadaptasi bentuk Honda dengan *view on top* kedalam tapak, tepatnya menjadi area rabat pada bangunan utama.



Gambar 3.27 Konsep penerapan filosofi bentuk pada site

### 3.5 Hasil Perancangan

#### 1. Bangunan utama



Gambar 3.28 Perspektif bangunan utama

#### 2. Bengkel modifikasi



Gambar 3.29 Perspektif bengkel modifikasi

#### 3. Gudang mobil dan motor







Gambar 3.30 Perspektif bengkel mobil dan motor

4. Cafeteria



Gambar 3.31 Perspektif cafeteria

5. Mekanikal Elektrikal



Gambar 3.32 Perspektif cafeteria

6. Mushola



Gambar 3.43 Perspektif mushola

7. Bengkel umum



Gambar 3.34 Perspektif bengkel umum

8. Pos Satpam



Gambar 3.35 Perspektif pos satpam

9. Taman



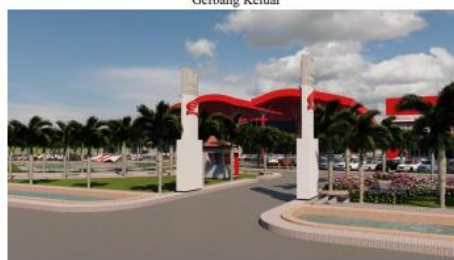
Gambar 3.36 Taman

10. Gerbang masuk-keluar

Gerbang Masuk



Gerbang Keluar



Gambar 3.7 Gerbang masuk-keluar

11. Tampak site



Gambar 3.38 Site

12. Parkir mobil





Gambar 3.39 Parkir mobil

### 13. Parkir motor



Gambar 3.40 Parkir motor

## 4 Kesimpulan

Perancangan Honda *Automotive and Modifikation* Center di Merauke yang dilengkapi dengan fasilitas pendukung berupa modifikasi mobil dan motor (*interior, eksterior machine, transmission setting, variasi sparepart*), dan fasilitas penunjang (bangunan utama, cafeteria, mushola, tempat parkir, pusat informasi, dan ruang security) dapat menampung segala aktivitas kegiatan yakni seminar dan pameran kontestan modifikasi di Merauke.

Pendekatan Modern Tropis diterapkan pada rancangan Honda *Automotive and Modifikation* Center untuk beradaptasi dengan iklim tropis di Merauke disertai pemikiran gaya hidup modern.

## Daftar Pustaka

- [1] S. K. Laurens And O. Walangitan, "Pengaruh Harga Terhadap Keputusan Pembelian Sepeda Motor Honda Vario Pada Pt. Tridjaya Motor Manado," Vol. 9, No. 1, Pp. 28–34, 2019.
- [2] B. Kabupaten Merauke, "Gambaran Umum Kabupaten Merauke," 2016, 2016.

- [3] F. Sucahyono Et Al., "Dengan Pendekatan Arsitektur Simbolis," Pp. 204– 209.