BAB II TINJAUAN TEORI DAN DATA

2.1 Tinjauan Umum Museum

2.1.1 Pengertian Museum

Menurut Departemen Pendidikan Kebudayaan Dirjen Kebudayaan (1999), Museum adalah sebuah lembaga yang bersifat tetap dan tidak mencari keuntungan melayani masyarakat dan perkembangan, terbuka untuk umum, untuk mengumpulkan, merawat, memamerkan untuk tujuan penelitian, pendidikan, hiburan, dan benda-benda bukti material dengan lingkungannya.

Salah satu tujuan dalam menentukan kebijakan edukasi adalah mempertimbangkan hubungan antara edukasi dengan benda benda koleksi. koleksi museum terdiri dari artefak atau spesimen sejarah alam, benda benda teknik atau bahan bahan arsip. Selanjutnya museum harus bekerja sama dengan karyawan ahli dalam bidang tersebut untuk mengembangkan tujuan edukasi secara relavan. Dengan demikian setelah tujuan ditetapkan, museum dapat merancang program program edukasi di museum untuk pemahaman aspek kuratorial dan pengetahuan dari benda benda koleksi museum tersebut. Peran edukasi (widadi 2010).

2.1.2 Tujuan Museum

Tujuan museum adalah untuk melestarikan dan memanfaatkan bukti material manusia dan lingkungannya, untuk ikut serta membina dan mengembangkan seni, ilmu dan teknologi dalam rangka peningkatan penghayatan nilai budaya dan kecerdasan kehidupan bangsa. (*Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992*)

2.1.3 Persyaratan Museum

Untuk mendirikan suatu museum yang baik dituntut persyaratan tertentu yang diharapkan akan menjadi suatu museum yang baru dapat berfungsi dengan baik. Secara fungsional bangunan

museum terdiri dari bangunan pokok dan bangunan penunjang, antara lain:

1. Bangunan pokok terdiri dari:
   a. Pameran tetap,
   b. Pameran temporer,
   c. Auditorium,
   d. Kantor administrasi dan perpustakaan dan ruang rapat,
   f. Laboratorium konservasi,
   g. Studio preparasi,
   h. Storage
2. Bangunan penunjang terdiri dari:
   a. Keamanan/pos jaga,
   b. *Gift shop* dan kafetaria,
   c. *Ticket box* dan penitipan barang,s
   d. *Lobby*/ruang istirahat,
   e. Toilet,
   f. Tempat parkir, pertamanan, dan pagar

(*Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992*)

A. Persyaratan Lokasi Museum

- Lokasi museum harus strategis yang bearti harus berada dipusat kota atau pusat keramaian kota, melainkan tempat yang musah di jangkau oleh umum.
- Lokasi museum harus sehat, sehat dalam arti :
  - Lokasi yang bukan terletak di daerah industri yang Banyak pengotoran udaranya.
  - Bukan daerah yang tanahnya berlumpur/tanah rawa atau tanah yang berpasir dan elemen-elemen iklim.

B. Persyaratan Bangunan

Dalam pembuatan pra-desain gedung museum harus sudah dipikirkan ruangan-ruangan yang diperlukan untuk kepentingan

museum. Dalam mendirikan gedung museum janganlah hanya memikirkan kemegahan atau keindahan tetapi harus sanggup menyelamatkan obyek museum, personil museum, dan pengunjung museum. Gaya dan penampilan arsitektur museum sebaiknya dapat menjangkau lapisan masyarakat atas, menengah, dan rendah ditinjau dari keadaan sosial ekonomi masyarakat.

Syarat- syarat pembangunan museum ada 2 yaitu :

1. Syarat-syarat umum
   a. Bangunan dikelompokan dan dipisahkan menurut :
      - Fungsi dan aktifitasnya
      - Ketenangan dan keramaian
      - Keamanan
   b. Pintu masuk utama adalah untuk pengunjung museum.
   c. Pintu khusus untuk lalulintas koleksi, bagian pelayanan, pekantoran, rumah jaga serta ruang-ruang pada bangunan.
   d. Area publik/umum

      Terdiri dari :
      - Bangunan utama (pameran tetap dan pameran temporer)
      - Audiotorium, keamanan, giftshop, dan kafetarian,ticket box dan penitipan barang , lobby/ruang istirahat, toilet, taman, dan tempat parkir.
   e. Area semipublik

      Terdiri dari :
      - Bangunan administrasi (termasuk perpustakaan dan ruang rapat)
   f. Area private :

      Terdiri dari :
      - Laboratorium konservasi
      - Studio preparasi
      - Storage dan ruangan studi koleksi

Syarat-syarat khusus Bangunan

a. Bangunan Utama (pameran tetap dan pameran temporer).

b. Bangunan Audiotorium harus :

- Mudah dicapai oleh umum.
- Dapat dipakai untuk ruang pertemuan, diskusi, ceramah.

c. Bangunan Khusus :

Terdiri dari : Laboratorium konservasi, studio preparasi, storage dan koleksi harus daerah tenang, mempunyai pintu masuk, memiliki sistem keamanan yang baikyang menyangkut segi-segi kontruksi maupun spesifikasi ruang.

d. Bangunan Administrasi

- Terletak strategis baik terhadap pencapaian umum maupun terhadap bangunan-bangunan lain.
- Mempunyai pintu masuk khusus

C. Persyaratan Koleksi Museum

Yang di maksud dengan koleksi museum adalah sekumpulan benda-benda baik material manusia dan lingkungannya yang berkaitan dengan satu atau berbagai budang atau cabang ilmu pengetahuan.

Persyaratan koleksi yaitu :

a. Mempunyai nilai sejarah dan ilmiah.
b. Dapat diindentifikasikan mengenal wujudnya.
c. Harus dapat dijadikan dokumen.
d. Dapat dijadikan suatu monument atau bakal jadi munumen.
f. Benda asli, replica atau reproduksi yang syah menurut persyaratan museum.

D. Persyaratan Peralatan Museum

Setiap alat atau benda bergerak yang dipergunakn untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan administrasi dan teknis permuseuman secara garis besar peralatan museum dapat dibagi menjadi 2 yaitu peralatan kantor dan teknis. Suatu museum tidak dapat berfungsi dengan baik apabila dalam operasionalnya tidak didukung dengan peralatan yang lengkap baik peralatan kantornya maupun peralatan teknis.

2.1.4 Cara Mendirikan Museum

Menurut koleksinya jenis museum dapat dibagi dalam beberapa atau banyak jenis, tetapi secara garis besarnya dapat di bagi dalam 2 bagian yaitu musem umum dan museum khusus.

- Museum umum adalah museum yang koleksinya terdiri dari kumpulan bukti material manusia dan lingkungannya yang berkaitan dengan berbagai cabang seni, disiplin ilmu, dan teknologi.
- Museum khusus adalah museum yang koleksinya terdiri dari kumpulan bukti material manusia atau lingkungannya yang berkaitan dengan satu cabang seni, satu cabang ilmu atau suatu cabang teknlogi.

(Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992:26)

Museum berdasarkan kedudukannya dibagi menjadi tiga yaitu :

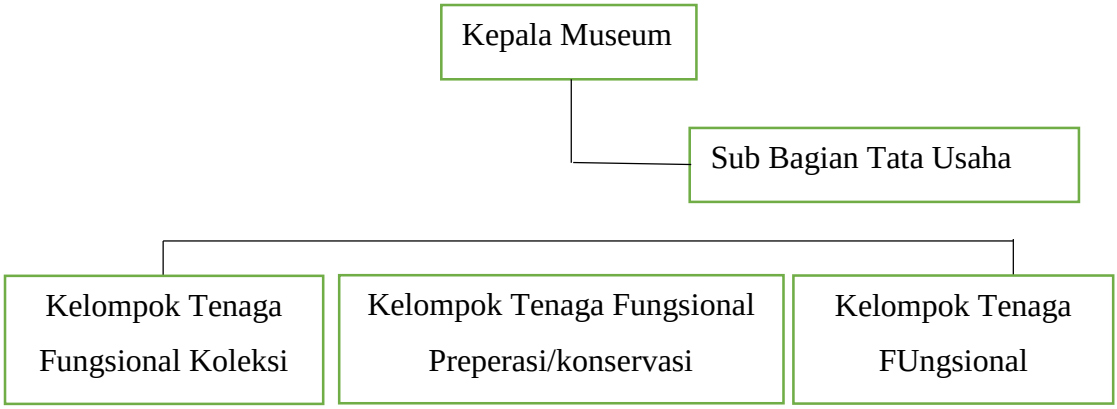
1. Museum nasional, yaitu museum yang koleksinya terdiri dari kumpulan benda yang berasal dari, mewakili, dan berkaitan dengan bukti material manusia atau lingkungannya dari seluruh wilayah Indonesia yang bernilai nasional.
2. Museum provinsi, yaitu museum yang koleksinya berasal dari wilayah provinsi dimana museum tersebut berada.

3. Museum lokal, yaitu museum yang koleksinya dari wilayah kabupaten atau kota dimana museum tersebut berada. (*Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992)*

Menurut penyelengaraan, museum dapat dibagi 2 yaitu :

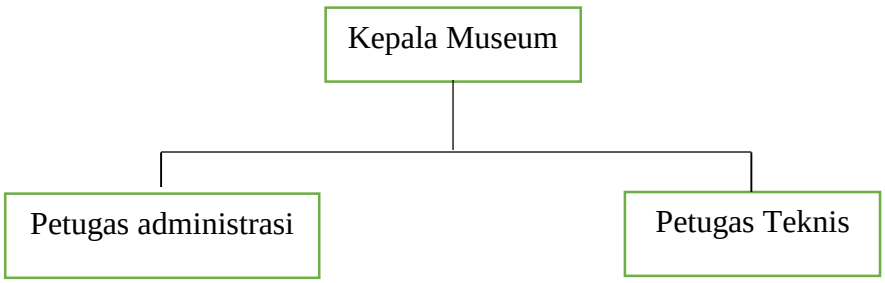
a. Museum pemerintah yaitu museum yang diselenggarakan dan dikelola oleh pemerintah. Museum ini dapat dibagi lagi dalam museum yang dikelola oleh pemerintah pusat dan yang dikelola oleh pemerintah daerah.
b. Museum swasta, ialah museum yang diselenggarakan dan dikelola oleh swasta.

Struktur Organisasi



Bagan 2.1 Bagan A

Sumber Pedoman Pendirian Museum 1995



Petugas Administrasi membidangi	Petugas Teknis Membidagi
1.Administrasi perkantoran	1.Kuratorial/penelitian koleksi
2.Keuangan	2.Konservasi + prestasi

3.Kepegawaian	3.Bimbingan Edukatif
4.Urusan rumah tangga	4.Perpustakaan
5.pengamanan	

Bagan 2.2 Bagan B

Sumber Pedoman Pendirian Museum 1995

Di Negara modern di dunia ini semua kegiatan museum sudah mengarah pada pentingnya peranan museum dalam mencerdaskan masyarakat, dan untuk itu pengelola museum sebelum melaksanakan serta merencanakan pameran harus membuat satu desain pameran yang harus di dasarkan pada prinsip-prinsip umum untuk penataan.

Prinsip-prinsip umum yang dipergunakan adalah :

A. Faktor Cerita

Meseum merupakan salah satu infra struktur media informasi seperti tv, radio, surat kabar dan perpustakaan. Informasi dari museum merupakan ajang komunikasi dari benda yang dipamerkan dengan masyarakat pengunjung museum. Agar benda dapat berkomunikasi dengan masyarakat harus dibuatnya suatu sinopsis atau cerita yang akan disajikan daru awal masuk samapi pintu keluar.

B. Faktor koleksi

Cerita yang disajikan harus mempunyai konsepsi yang detail atau sistimatika, yang bermaksud agar detail konsep ini menjelaskan dengan pasti semua kolesi yang diperlukan dalam menunjang jalannya cerita pameran.

C. Faktor Sarana dan Biaya

Faktor sarana dan biaya merupakan faktor yang berkaitan satu dengan lainnya, karena akan menyajikan cerita di museum

harus memerlukan sarana baik sarana dasar berupa bangunan lengkap dengan ruangan pamerannya, vitril, panil, ruang evokatif, serta dilengkapi dengan tata lingkungan dan pertamanan menarik.

D. Faktor Teknik Penyajian dan Metode Penyajian

Dalam hal penataan dalam museum harus memegang standar dari teknik penyajian yang tidak tergantung pada selera satu orang saja. Standar tertentu dari teknik penyajian ini meliputi:

- Ukuran minimal dari vitrine dan panil
- Tata cahaya
- Tata warna
- Tata letak
- Tata pengamanan
- Tata suara
- *Labelling*
- Foto-foto penunjang

(*Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1993)*

Metode-metode penyajian sebagai berikut :

1. metode penyajian artisik, dimana memamerkan benda-benda diutamakan yang mengandung keindahan.

2. Metode penyajian Intelektual atau Edukatif, dimana benda-benda yang dipamerkan juga semua segi yang bersangkutan dengan benda ini sendiri seperti urutan proses terjadinya benda tersebut sampai pada cara pengunaan dan fungsinya.

3. metode penyajian Romantik atau Evokatif, dimana benda yang dipamerkan harus disertakan dengan memanerkan semua unsur lingkungan dimana benda-benda tersebut berada.

Metode yang dianggap baik adalah metode berdasarkan motivasi pengunjung museum. Metode ini merupakan hasil penelitian dari beberapa museum di Eropa yang akhirnya dari berbagai motivasi pengunjung untuk melihat museum dapat diambil 3 kelompok besar. **Motivasi pengunjung ini dapat disebutkan sebagai berikut :**

1. Motivasi pengunjung untuk melihat keindahan dari benda-benda yang dipamerkan.

2. Motivasi pengunjung museum untuk menambah pengetahuannya setelah melihat benda-benda yang dipamerkan.

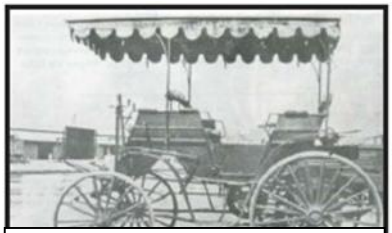
3. Motivasi pengunjung museum untuk melihat serta meraskan suatu suasana tertentu pada pameran museum.

(*Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992)*

2.2 Tinjauan Umum Mobil Klasik

2.2.1 Sejarah Kendaraan Roda Empat di Indonesia

A. Karl Benz



2.3 Mobil Karl Benz

Menurut sejarah orang Indonesia pertama yang tercatat sebagai pemilik mobil adalah Sunan Solo, pada tahun 1894. Mobilnya bermerk Benz, Tipe Carl Benz, beroda empat. Mobil Ini berkekuatan lima PK untuk kapasitas delapan orang, mesinnya dengan satu silinder dengan berbahan bakar dua liter. Mobil ini bermerk Phaeton. Untuk pembuatannya diperlukan waktu satu tahun persiapan pembuatannya, karena tipe ini

memiliki banyak variasi sesuai dengan pesanan Sunan. John.C.Potter seorang penjual mobil mendapat kepercayaan untuk mengurusi pengirimannya dari Eropa.

Sejarah Carl Benz

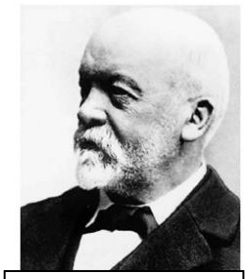
- Nama Karl Benz diambil dari nama pendirinya yaitu Karl Friedrich Benz ia adalah seorang desainer mesin Jerman dan mobil insinyur, umumnya dianggap sebagai penemu dari mobil bertenaga bensin dan pelopor pendiri dari pembuat mobil, Mercedes-Benz. Orang jerman lainnya, Gottlieb Daimler dan Wilhelm Maybach bekerja sebagai mitra.

Benz & Cie dan Motorwagon

- Pada 1883, tiga pendiri sebuah perusahaan baru yang memproduksi mesin-mesin industri: Benz & Company Rheinische Gasmotoren-Fabrik, biasanya disebut sebagai, Benz & Cie cepat tumbuh sampai dua puluh lima karyawan, kemudian juga segera mulai memproduksi mesin gas statis. Keberhasilan perusahaan Benz memberi kesempatan untuk memanjakan diri dalam gairah lama untuk merancang pengangkut tanpa kuda. Berdasarkan pengalamannya yang dibawanya, “sepeda”, ia menggunakan teknologi yang sama ketika ia menciptakan sebuah mobil. Kendaraan ini memiliki roda kabel (tidak seperti kereta yang terbuat dari kayu) dengan desain mesin empat-strokenya sendiri antara roda belakang, dengan koil pengapian yang sangat maju dan pendingin evaporative lebih baik daripada radiator. Kekuatan yang disalurkan lewat dua rol rantai ke poros belakang. Karl Benz menyelesaikan ciptaannya pada tahun 1885 dan menamakannya Benz Paten Motorwagon. Motorwagon yang dipatenkan pada 29 Januari 1886 sebagai DRP-37.435: "mobil yang didorong oleh gas". versi 1885 sulit dikendalikan, yang menyebabkan tabrakan pada dinding selama demonstrasi publik. Tes pertama yang sukses di jalan umum dilakukan pada awal musim panas tahun 1886. Tahun berikutnya Benz menciptakan Motorwagon Model 2 yang memiliki beberapa modifikasi, dan pada tahun 1887, yang definitif Model 3 dengan roda kayu diperkenalkan, ditunjukkan di Paris Expo pada tahun yang sama. Benz mulai menjual kendaraan

di akhir musim panas 1888, membuatnya menjadi mobil pertama yang tersedia secara komersial dalam sejarah. Pelanggan kedua dari Motorwagon adalah produsen sepeda Paris Emile Roger yang telah membangun mesin Benz di bawah lisensi dari Karl Benz selama beberapa tahun. Roger menambahkan Benz mobil (banyak dibangun di Perancis) .Replika dari Benz Paten Motorwagon dibangun pada tahun 1885.

B. B. Gottlieb Daimler



2.4 B. Gottlieb Daimler

Kemudian orang Indonesia yang tercatat memiliki mobil yaitu pada tahun 1907 salah seorang keluarga raja lain di Solo, Kanjeng Raden Sosrodiningrat membeli sebuah mobil merk Daimler. Mobil merk ini memang tergolong mobil mahal dan hanya dimiliki oleh orang-orang berkedudukan tinggi. Mobil ini bekerja dengan empat silinder sama dengan kendaraan yang dipakai oleh Gubernur Jenderal di Batavia. Mobi ini bermerk Daimler yang mana pemesanannya lewat Prottel & Co.

Sejarah Daimler

- Mobil bermerk Daimler ini diambil dari nama pendirinya yaitu Gottlieb Daimler. Gottlieb Daimler (17 Maret 1834 - 6 Maret 1900) adalah seorang insinyur, desainer dan pengusaha industri, lahir di Schorndorf (Kerajaan Württemberg, negara federal dari Konfederasi Jerman), di tempat yang sekarang Republik Federal Jerman. Dia adalah perintis mesin pembakaran internal dan pengembangan mobil. Ia menemukan mesin bensin berkecepatan tinggi pertama dan mobil roda empat yang pertama. Daimler dan mitra bisnis seumur hidupnya Wilhelm Maybach dengan mimpi dua penemu adalah untuk menciptakan mesin kecepatan tinggi untuk dipasang dalam setiap jenis perangkat penggerak. Mesin tersebut dirancang pada tahun 1885 dengan prekursor dari mesin bensin modern yang kemudian

mereka dipasang ke roda dua, yang dianggap sebagai motor pertama dan, pada tahun depan, dengan kereta kuda, dan perahu. Mereka terkenal sebagai perancang mesin Jam Kakek ini (Granfather Clock Engine). Kemudian, pada tahun 1890, mereka mendirikan Daimler Motoren Gesellschaft (DMG). Mereka menjual mobil pertama mereka pada tahun 1892. Daimler jatuh sakit dan beristirahat sejenak dari perusahaan dan setelah ia kembali mengalami kesulitan dengan pemegang saham lainnya yang menyebabkan ia mengundurkan diri pada tahun 1893 kemudian berputar balik pada tahun 1894. Segera Maybach juga mengundurkan diri dan ia kembali pada waktu yang sama dengan Daimler. Daimler meninggal pada tahun 1900 dan berhenti dari DMG Wilhelm Maybach pada tahun 1907. Pada tahun 1924, manajemen DMG menandatangani jangka panjang perjanjian kerjasama dengan Karl Benz's Benz & Cie, dan pada tahun 1926 kedua perusahaan bergabung untuk menjadi Daimler-Benz AG, yang sekarang merupakan bagian dari Daimler AG.

Mesin Empat-Stroke Otto (1876)/ The Otto Four Stroke Engine

- Tahun 1872 (pada usia tiga puluh delapan), Gottlieb Daimler dan Maybach Wilheim pindah untuk bekerja di dunia produsen terbesar mesin stasioner pada waktu itu, Deutz-AG-Gasmotorenfabrik di Cologne. Setengah kepemilikannya dimiliki oleh Nikolaus August Otto yang sedang mencari direktur teknis yang baru. Sebagai direktur, baik Daimler dan Otto berfokus pada pengembangan mesin gas ,sementara Maybach adalah kepala desainer. Pada tahun 1876, Otto menciptakan siklus Four-stroke juga dikenal sebagai sistem Siklus Otto dicirikan oleh stroke empat piston (intake, kompresi, kekuatan, dan knalpot). Otto memiliki maksud bahwa penemuannya akan menggantikan mesin uap yang dominan dalam tahun ketahun, meskipun mesinnya masih primitif dan tidak efisien. Mesin Otto dipatenkan pada 1877, tapi paten segera ditantang dan tidak efisien.

Diketahui Otto, Daimler, dan Maybach, di Mannheim selama 1878 sedang berkonsentrasi menciptakan mesin gas dua-stroke yang diandalkan berdasarkan prinsip yang sama. Mesin Benz selesai pada 31 Desember 1878, Malam Tahun Baru, dan mendapat paten untuk mesin-nya pada tahun 1879.

Mesin Jam Tua (1885)/The Grandfather Clock Engine

- Pada akhir 1885, Daimler dan Maybach mengembangkan mesin bensin pertama, yang menampilkan:
    - Satu silinder horisontal dari 264 cc (16 cu in) [2] (58 × 100 mm, 2,28 × 3,94 in) [3] Pendinginan udara.
    - flywheel yangbesar dari besi tuang
    - Panas tabung sistem pembakaran (paten 28.022)
    - Cam dioperasikan katup, yang memungkinkan operasi kecepatan tinggi
    - 0,5 hp (370 W)
    - 600 Rpm kecepatan lari, mengalahkan mesin sebelumnya yang biasanya berlari sekitar 120-180 rpm.
    - Berat sekitar 50 kg (110 lb) [3]
    - Tinggi 76 cm (30 in) [3]

    Pada 1885, mereka menciptakan karburator yang dicampur bensin dengan udara sehingga penggunaannya sebagai bahan bakar. Pada tahun yang sama berkumpul Daimler dan Maybach dengan mesin mereka yang versinya lebih besar, masih relatif kompak, tapi sekarang dengan silinder vertikal 100 cm ² perpindahan dan sebuah output dari 1 hp pada 600 rpm (paten DRP-28-022: "non-cooled , panas mesin terisolasi dengan pembakaran panas-tabung yang tidak diatur "). Mesin itu dinamakan Standuhr (Jam Tua), karena Daimler

berpikir menyerupai bandul jam tua. Ini mungkin mesin pembakaran internal yang sama yang dimaksud oleh penulis dan sejarawan Amerika Henry Adams, yang menggambarkan "Daimler motor" dan kecepatan yang luar biasa pada kunjungannya ke Pameran Paris tahun 1900 dalam otobiografinya.

C. Orient (Automobile)



2.5 Orient (Outomobile)

Ada juga orang Indonesia yang lain, sebagai pemilik mobil pertama untuk daerahnya, di Pekalongan yaituRaden Mas Ario Tjondro, Bupati Berebes. Di tahun 1904 mobilnya sudah kelihatan mondar-mandir di kotanya. Mobilnya merk Orient Backboard, mobil ini dilengkapi dengan persneling maju dan mundur. Tetapi hanya memiliki satu silinder dan berkekuatan delapan PK, serta menggunakan tenaga rantai untuk menggerakan roda-rodanya.

Sejarah Orient Automobile

- Menurut sejarah Orient Automobile ini dibuat oleh perusahaan Waltham Manufacturing Company merupakan perusahaan mobil di Waltham, Massachusetts antara tahun 1902 dan 1908 mobil pertama merupakan model mobil yang ringan dijual sebagai Orient Buckboard. Dengan berpenumpang dua orangdan dijual hanya US, menjadikannya sebagai mobil termurah yang ada. Mesin vertikal satu silinder dengan pendingin udara, terletak di belakang mobil, menghasilkan 4 hp (3kW). Sebuah transimisi 2 kecepatan sudah dipasang. Berat mobil ini 500 lb (227 kg) dan telah memiliki jarak 100 mil, walaupun kekurangan yang lengkap dari segala bagian utamanya membuat kendaraan ini kurang baik untuk perjalanan panjang.

2.2.2 Mobil Bersejarah di Indonesia

1. Buick 8



Buick limited edition lansiran tahun 1938. Menurut sejarah, Buick 8 adalah mobil kepresidenan pertama Republik Indonesia yang didapat dari hasil rampasan penjajah Jepang. Mobil Buick-8, buatan Buick adalah mobil kepresidenan Republik Indonesia yang pertama digunakan setelah proklamasi kemerdekaan Indonesia, digunakan mulai tahun 1945 hingga 1949.

Mobil ini bertipe limited-8, mobil keluaran utama Buick yang diproduksi pada tahun 1939. Mobil klasik ini dipersenjatai dengan mesin 320 ci atau 5.247 cc. Memiliki 8 silinder dan 2 katup di setiap silindernya. Mobil klasik ini mampu mengeluarkan tenaga yang dapat mencapai angka 141 hp pada 3600 rpm. Edisi terbatas ini hanya diproduksi sekitar 1.451 unit saja di dunia.

2. Chrysler Imperial



Chrysler Imperial milik sang Proklamator ini lansiran tahun 1938. Sedangkan untuk periode produksinya sendiri berlangsung dari 1937 hingga 1939. Mobil bernomor polisi B 9105 yang bersejarah ini, masih terdapat cacat di spatbor kiri mobil dan kaca belakangnya. Keadaan ini tetap dipertahankan sebagai bukti sejarah 'Peristiwa Cikini'. Waktu itu, ketika Presiden Soekarno menjemput anak-anaknya yang bersekolah di Perguruan Cikini, mobil ini selamat dari ledakan granat yang dilemparkan orang yang tak dikenal.

Mobil berjenis limousine ini memiliki 4 buah pintu. Mengusung mesin 5.3 L yang bertenaga 130 hp yang bertransmisi manual 3-percepatan.

3. Cadillac 48



Cadillac lansiran 1948 pernah menjadi salah satu koleksi mobil sang Proklamator, Soekarno. Cadillac ini merupakan mobil produksi generasi ketiga yakni tahun 1948 hingga 1949. Mobil berpintu 4 buah ini tergolong dalam mobil sedan.

Mesinnya menggunakan 5.7 L V8 monobloc dan 5.4 L OHV V8. Untuk transmisi juga tersedia dalam dua tipe yakni manual 3-percepatan dan otomatis 4-percepatan. Di dunia, Cadillac ini juga terkenal dengan sebutan Cadillac Sixty Special. Lantaran menggunakan platform produksi tipe Series 60.

4. Chaika Gaz 13



Salah satu mobil pabrikan asal Rusia yang pernah digunakan oleh Soekarno yakni Chaika GAZ 13. Mobil klasik ini diproduksi dari tahun 1959 hingga 1981. Chaika GAZ 13 dibekali mesin M13 5.5 L V8 yang mampu menghasilkan tenaga sebesar 195 hp. Dilengkapi pula dengan transmisi otomatis 3-percepatan. Sedangkan generasi keduanya diproduksi tahun 1977-1988 yang berganti basis mesin menjadi M14.

5. Chrysler Crown Imperial



Kemungkinan besar jika melihat pada bentuk grill dan bumper depan, Chrysler Crown Imperial koleksi Soekarno ini lansiran tahun 1962 hingga 1964. Namun ada yang menyebutkan secara pasti lansiran tahun 1963.

6. Chrysler Windsor



Chrysler Windsor Limousine lansiran 1947 milik Soekarno ini diproduksi dari tahun 1939 hingga tahun 1961. Dan berlanjut dari tahun 1961 hingga 1966, namun hanya berlaku untuk Canada saja. Chrysler Windsor 1947 ini dibekali dengan mesin 250.6 CID L-head yang bertenaga 114 hp serta dilengkapi dengan transmisi manual 4-percepatan.

7. De Soto 1942



Mobil DeSoto keluaran 1942 ini digunakan wakil presiden RI, Mohammad Hatta. Mobil ini diproduksi tahun 1929 hingga tahun 1942. DeSoto merupakan mobil hadiah dari pengusaha Djohan Djohor, pengusaha sukses di Jakarta masa itu. Mobil inilah yang digunakan Mohammad Hatta dalam melaksanakan jabatannya sebagai Wakil Presiden baik di Jakarta maupun Yogyakarta.

8. Mercedes Benz 600



Mobil mewah yang pernah menjadi salah satu koleksi Soekarno yakni Mercy 600. Diperkirakan Mercy miliknya ini lansiran tahun 1960-an pasalnya beliau wafat tahun 1970. Sedangkan masa produksi Mercy 600 ini berlangsung hingga tahun 1981. Sebagai orang nomor satu di Indonesia, layaklah jika sang Proklamator menyandang mobil elit ini dalam mengemban tugas kenegaraannya.

Mercy ini dipersenjatai dengan mesin 6.3 L V8 yang mampu menghasilkan tenaga 250 hp pada 4000 rpm, sedangkan torsi puncak mencapai angka 500 Nm pada 2800 rpm. Mercy ini juga dilengkapi dengan transmisi otomatis 4-percepatan. Bodinya yang panjang menggolongkan Mercy 600 ini ke dalam kelas limousine. Berkembang

hingga sekarang dengan varian Pullman-nya, bisa dikatakan inilah cikal bakal Mercy Pullman.

9. Morris Mini Cooper



Mobil klasik yang terlihat kecil ini memiliki julukan yang sama yakni MINI. Morris Mini Cooper merupakan mobil asal pabrikan Inggris yang bernama British Motor Corporation. Mini milik Soekarno ini menjadi produk suksesor yang diproduksi tahun 1959 hingga tahun 2000. Mini era 50-an ini tersedia beberapa varian antara lain; 0.9 L, 1.0 L dan 1.3 L. Serta hanya terdiri dari 2 pintu saja, mengingat bentuk bodinya yang 'mini'.

10. Oldsmobile 98



Oldsmobile 98 milik Soekarno ini merupakan model tahun 90-an yang diproduksi dari tahun 1940 dan mampu bertahan hingga tahun 1996. Desain Oldsmobile 98 ini sendiri oleh General Motors, mendapatkan sumbangsih platform C-body dari Buick dan Cadillac.

Oldsmobile Soekarno diperkirakan merupakan pabrikan dari generasi yang kelima yakni pada tahun 1961-1964. Hal tersebut didasarkan pada bentuk bumper depan yang memang cenderung mewakilkan produk generasi kelima.

11. Lincoln Cosmopolitan



Lincoln Cosmopolitan merupakan mobil mewah yang diproduksi oleh perusahaan mobil Ford. Lincoln milik Soekarno ini diperkirakan produksi generasi pertama.

Mobil klasik ini diproduksi pada tahun 1948 hingga 1954. Mobil ini mengusung mesin 5.5 L V8 bertenaga 152 hp. Pada waktu itu sudah

berteknologi transmisi otomatis yang mendapatkan sokongan teknologi dari General Motors.

12. Zil 111



Mobil pabrikan Rusia ini diperkenalkan pertama kali pada tahun 1958. Zil ini dibekali dengan mesin 6L V8 yang mampu menghasilkan tenaga sebesar 200 hp dengan top speed mencapai 170 kpj. Zil 111 menjadi basis produksi mobil Zil selanjutnya, yakni dengan keluarnya versi 111A, 111V, 111G dan 111D.

13. Ford Thunderbird



Ford Thunderbird berwarna merah ini merupakan juga milik Soekarno yang diberikan kepada Dewi Soekarno. Dewi Soekarno adalah istri Soekarno yang berasal dari Jepang. Bernama lengkap Ratna Sari Dewi Soekarno dengan nama aslinya Naoko Nemoto.

(Sumber.http://www.otosia.com/berita/13-mobil-klasik-sang-proklamator-ri.html)

2.3 Tinjauan Interior Museum Mobil

2.3.1 Penggayaan Eklektik

Pengertian desain interior ekliktik dapat diturunkan dari pengertian arsitektur eklekti. Arsitektur eklektik diartikan sebagai pemilihan, perpaduan unsur-unsur atau gaya ke dalam bentuk tersendiri. Arsitek, pemilik bangunan atau keduanya bersama memilih secara bebas, gaya-gaya atau bentuk-bentuk paling cocok dan pantas menurut selera dan status sosio-ekonomi mereka. Eklektik sendiri berarti memilih yang terbaik dari yang ada sebelumnya kemudian digabung atau ditambah dengan unsur, kaidah dan bentuk-bentuk baru. Namun arsitek eklektik kadang hanya menerapkan salah satu

gaya, tetapi bentuk, sistem, kontruksi, fungsi dan konsepnya berbeda sama sekali dengan gaya sebelumnya (Ikhwanuddin, 2005:13).

Oleh sebab itu, ketika tampak sebuah usaha untuk mengkombinasikan sebuah sejarah arsitektur dengan aliran modern dan kemudian meniadakan makna dari sebuah pertentangan yang kontras dengan aliran fungsional internasional style, maka aliran eklektik dapat dilihat dari dua sudut pandang yaitu :

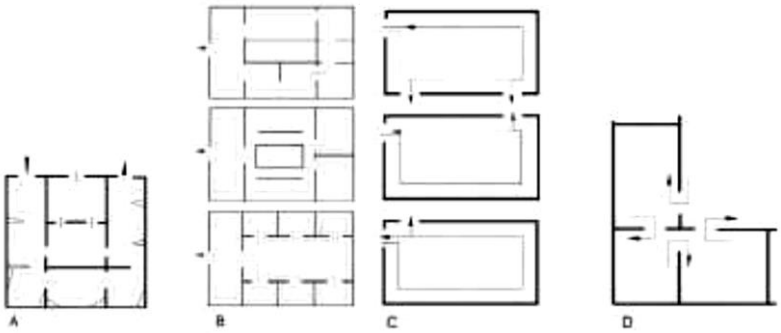
1. Sebagai sebuah penagkal melawan klaim mutlak dari doktrin resmi masa modernism. Hal ini menunjukan kekurangan dalam karakteristik pada arsitektur modern.
2. Sebagai sebuah wakil bentuk untuk menunjukan kesungguhan, keseriusan, kebesaran dan kebebasan untuk memilih yang terbaik.

Mengutip : (Mengutip Karya Tugas Akhir Perancangan Pusat Ilmu Pengetahuan dan kebudayaan Rusia Di Jakarta.Nurul Fitriani 52007006, Bandung.)

2.4 Studi Interior Museum Mobil

2.4.1 Jalur Sirkulasi di Dalam Ruang Pamer

Jalur sirkulasi di dalam ruang pamer harus dapat menyampaikan informasi, membantu pengunjung mamahami koleksi yang dipamerkan. Penentuan jalur sirkulasi bergantung juga pada alur cerita yang ingin disampaikan dalam pameran.

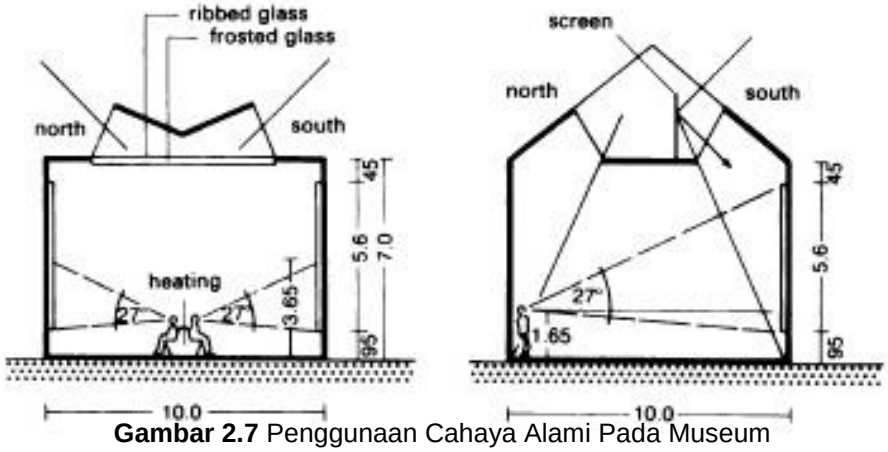


Gambar 2.6 Jalur Sirkulasi di Dalam Ruang Pamer

(Sumber http://library.binus.ac.id/)

2.4.2 Pencahayaan dan Penghawaan

Pencahayaan dan penghawaan merupakan aspek teknis utama yang perlu diperhatikan untuk membantu memperlambat proses pelapukan dari koleksi. Untuk museum dengan koleksi utama kelembaban yang disarankan adalah 50% dengan suhu 20°C-26°C. Indentitas cahay yang disarankan sebesar 50 lux dengan meminimalisir radiasi ultra violet. Beberapa ketentuan dan contoh penggunaan cahaya alami pada museum sebagai berikut :



Gambar 2.7 Penggunaan Cahaya Alami Pada Museum

(**Sumber** *Neufert, Data Arsitek, 2000)*

Arah Pencahayaan

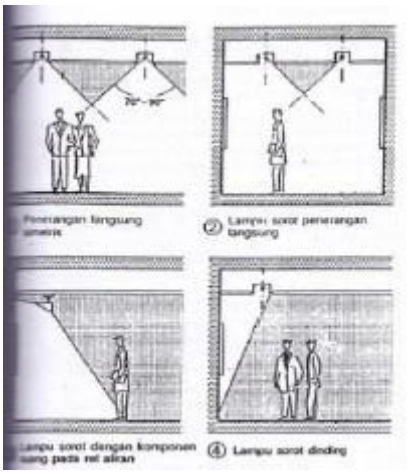
Secara garis besar arah pencahayaan dapat dibagi menjadi:

- Pencahayaan ke bawah (Downlight).
  Arah pencahayaan datang dari atas dan menyinari obyek yang ada di bawahnya, sifat pencahayaannya merata.
- Pencahayaan ke atas (Uplight)
  Arah cahaya dari bawah ke atas, di mana posisi lampu dihadapkan ke atas, efek yang ditimbulkan yaitu kesan megah dan memunculkan dimensi.
- Pencahayaan dari belakang (Backlight)
  Cahaya berasal dari belakang obyek, kesan yang akan muncul yaitu membuat bentuk obyek lebih jelas terlihat, memberi aksentuasi pada obyek.

- Pencahayaan dari samping (Sidelight)
  Arah cahaya dari samping untuk memberikan penekanan pada elemen-elemen dari obyek tertentu yang menjadi aksen.
- Pencahayaan dari depan (Frontlight)
  Cahaya datang dari sepan obyek, memberi kesan natural dan apa adanya.

Macam-macam penerangan dalam ruang bagian dalam menurut Ernst Neufert, yaitu: Penerangan simetris langsung, diutamakan untuk penerangan umum ruang kerja, rapat, lalu lintas publik dan zona sirkulasi. Beberapa jenis lampu pada penerangan simetris:

1. Lampu sorot – lampu raster:
   Dipasang pada dinding untuk penerangan yang merata.
2. Lampu sorot dengan rel:
   Penerangan dinding yang merata dengan bagian ruang. Kuat penerangan mencapai 500 lux. Contohnya lampu pijar halogen.
3. Lampu sorot untuk instalasi langit – langit:
   Mengarah langsung ke arah dinding, contohnya lampu halogen dan lampu pijar.
4. Lampu sorot terarah cahaya mengarah ke bawah:
   Lampu yang dapat digunakan adalah lampu pijar halogen, terutama lampu halogen voltase rendah.



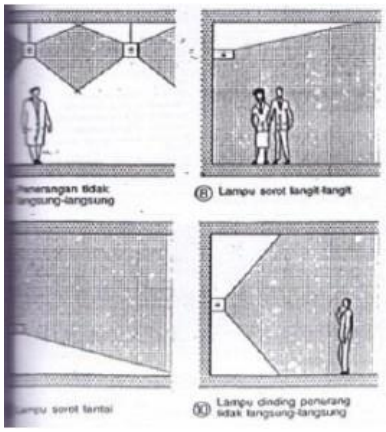
Gambar 2.8 Jenis – jenis Penerangan Langsung

(**Sumber** *Neufert, Ernst. Data Arsitek Jilid 1, Jakarta: Erlangga)*

Penerangan tidak langsung

Beberapa jenis lampu yang umumnya digunakan dalam sistem penerangan tidak langsung:

1. Lampu sorot langit – langit, lampu sorot lantai:
   Untuk penerangan bidang langit – langit atau bidang lantai.
2. Lampu dinding:
   Untuk penerangan dinding dekorasi, dpat juga untuk penerangan langit – langit atau lantai.
3. Lampu sorot dinding – rel aliran:
   Merupakan lampu yang umumnya dipasang di ruang pameran dan museum. Tingkat penerangan vertikal sebesar 50 lux, 150 lux dan 300 lux, contoh lampu yang umumnya digunakan adalah lampu pijar.
4. Lampu sorot rel aliran

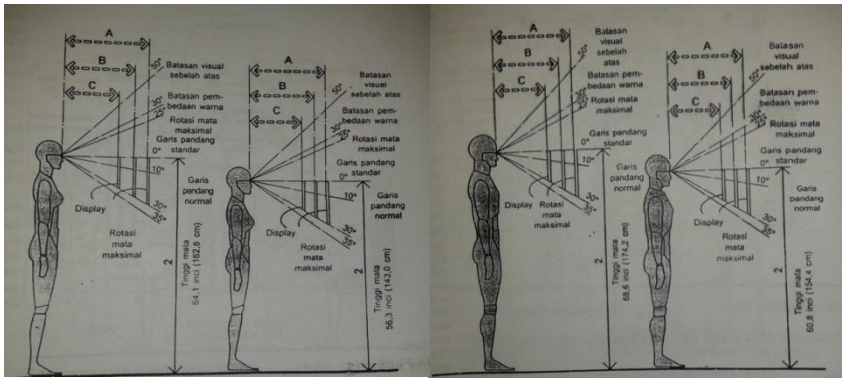


Gambar 2.9 Jenis – jenis Penerangan Tidak Langsung

(**Sumber** *Neufert, Ernst. Data Arsitek Jilid 1, Jakarta: Erlangga)*

2.4.3 Sudut Pandang Mata Manusia

Untuk mempermudahkan pengunjung dalam melihat, menikmati, dan menapresiasikan koleksi, maka perletakan peraga atau koleksi turut berperan. Secara otomatis memusatkan mata tersebut atas display pada jarak yang dibutuhkan.jarak minimal dari seseorang pengamat hinga ke display sebesar antara 13 sampai dengan 16 inci atau 33 sampai dengan 40,6 cm; jarak optimal antara 18 sampai dengan 22 inci atau 45,7 sampai dengan 55,9 cm; dan jarak maksimal sampai dengan28 sampai 29 inci atau 71,1 sampai 73,7 cm.

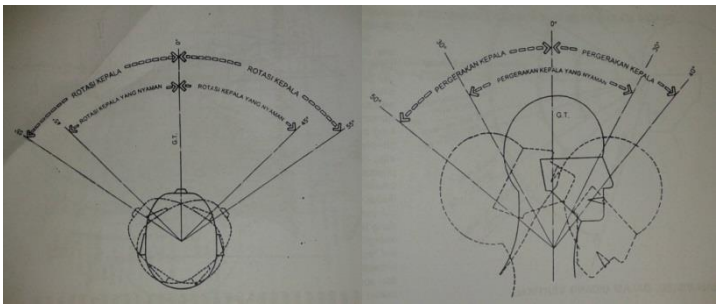


Gambar 2.10 Sudut Pandang Manusia

(**Sumber** *Panero & Zelnik, Dimensi Manusia & Ruang Interior, 2003)*

2.4.4 Pergerakan Kepala Manusia

Gerakan kepala pada bidang transversal atau horisontal. secara antropometrik, gerakkan ini disebut sebagai “rotasi leher” dengan rentang 45 derajat kearah kiri atau kanan tanpa menimbulkan ketegangan atau ketidaknyamanan bagi sebagian orang. Rotasi tiga arah yang sederhana dari seorang pembaca akan menunjukan peningkatan yang besar dalam area tersebut, yang dapat ditandai dari sebuah lokasi tunggal yang sudah ditetapkan. Gerakan kepala pada bidang vertikal, rentang mulai o derajat sampai dengan 30 derajat pada arah yang lain dapat menimbulkan ketidaknyamanan. Secara antropometri, gerakan ini disebut sebagai “fleksi leher”.



Gambar 2.11 Pergerakan Kepala Dalam Bidang Horizontal

(Sumber *Panero & Zelnik, Dimensi Manusia & Ruang Interior, 2003* **)**

2.4.5 Rentang Kenyamanan Visual

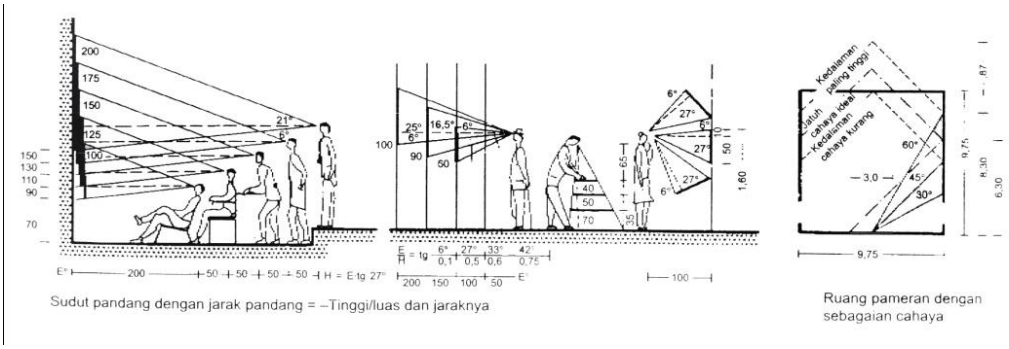
Bidang-bidang visual merupakan bagian dari ruang yang dapat dilihat saat kepala dan mata pada posisi tak bergerak. Daerah dengan fokus tertajam sebenarnya berada sekitar 1 derajat di sisi lain garis pandang. Tergantung dari warna tertentu, warna mulai menghilang pada sudut 30 derajat dan 60 derajat dari garis pandang. Dalam posisi yang benar-benar rileks, garis-garis pandang pada posisi berdiri dan duduk bahkan mungkin membentuk sudut yang lebih besar lagi di bawah garis horisontal kira-kira sebesar 30 derajat dan 38 derajat. Besar dari zona pengamatan optimal bagi materi-materi display kira-kira sebesar 30 derajat di bawah garis pandang standar. (*Panero & Zelnik, 2003)*

2.4.6 Rentang Kenyamanan Posisi Display

Melalui proses akomodasi, mekanisme mata manusia akan secara otomatis memusatkan mata tersebut atas display pada jarak yang dibutuhkan. Sebagian besar sumber menempatkan jarak minimal dari seorang pengamat hingga ke display sebesar antara 33 sampai 40,6 cm; jarak optimal antara 45,7 sampai dengan 55,9 cm; dan jarak maksimal 71,7 sampai 73,7 cm.

Idealnya, tinggi sisi atas display harus berkaitan dengan tinggi mata pengamat. Besarnya variabel dalam pengukuran tinggi mata dan pada situasi tertentu besar display yang spesifik mempersulit penentuan ketinggiannya. Satu solusi untuk menjadikan display ini

berada dalam jangkauan serta bidang pandang dari pengamat yang bertubuh kecil adalah dengan menambah tinggi matanya melalui pengadaan platform yang dinaikkan. Jika seorang pengamat berada dalam posisi duduk, permasalahan menjadi lebih mudah. Variabel tinggi mata orang yang bertubuh tinggi dan pendek duduk, sedikit saja perbedaannya terukur dari permukaan kursi. Perbedaan tinggi mata pada posisi berdiri kira-kira sebesar 30,5 cm, sedangkan perbedaan tinggi mata pada posisi duduk besarnya kurang dari 15,2 cm. (*Panero & Zelnik, 2003)*



Gambar 2.12 Daerah Visual: Ketinggian dan Jarak

***Sumber**: Neufert, Data Arsitek, 2000*

2.5 Studi Banding Museum

2.5.1 Mercedes-Benz Museum



2.13 Meseum Mercedes Benz

Mercedes-Benz Museum adalah sebuah museum otomotif bertempat di Stuttgart, Jerman. Stuttgart adalah rumah bagi merek Mercedes-Benz dan markas besar internasional dari Daimler AG. Bangunan saat ini, yang berdiri langsung di luar gerbang utama pabrik Daimler Di Stuttgart-Untertürkheim, dirancang oleh PBB Studio. Hal ini didasarkan pada konsep daun semanggi yang unik dengan

menggunakan tiga tumpang tindih dengan pusat lingkaran yang dihilangkan untuk membentuk sebuah segitiga atrium. Bangunan ini selesai dan dibuka pada 2006. Sebelumnya, museum ini ditempatkan di sebuah bangunan khusus di dalam pabrik dan pengunjung diangkut dari gerbang utama pesawat ulang-alik dengan aman.



2.13 Meseum Mercedes Benz

Gedung tinggi dan interior "heliks ganda" dirancang untuk memaksimalkan ruang, menyediakan 16.500 meter persegi ruang pameran pada sirkulasi hanya 4.800 meter persegi. Museum berisi lebih dari 160 kendaraan.Museum menyediakan pengunjung dengan tur audio gratis dalam berbagai bahasa. Pada tahun 2007 museum dikunjungi oleh 860.000 orang.

Fasilitas Mercedes Benz Museum :

Untuk fasilitas pada museum ini, para pengunjung yang dipandu untuk tur ini disediakan dengan sebuah barang elektronik yang disebut Audio Guide yang besarnya kurang lebih sebesar handphone yang mana akan memberikan informasi mengenai museum ini termasuk mobil-mobil di dalamnya dengan menggunakan bahasa Jerman dan Inggris. Peralatan ini menggunakan teknologi infra merah dan Bluetooth untuk menunjukkan di mana posisi mobil yang diinginkan oleh pengunjung dan memberikan informasi mengenai mobil tersebut. Fasilitas tambahan yang paling dicari oleh penggemar otomotif yaitu berupa simulasi kendaraan yang salah satunya merupakan simulasi mobil F1 GP PETRONAS. Dimana fasilitas ini akan memberikan pengalaman berupa kecepatan dan perlambatan mobil. Simulasi yang lain yaitu simulasi mobil SLS AMG. Adapun simulasi ini didukung oleh Platform PS3 dengan video game Gran Turismo 5.



2.14 Simulasi Mobil SLS AMG
***(Sumber**: www. Mercedes-Benz-museum.de)*

Fasilitas lain pada museum ini yaitu berupa fasilitas penunjang yaitu restaurant di mana anak-anak umur 7 tahun dapat memilih 3 menu makanan secara gratis jika ditemani dengan orang tuanya. Fasilitas restaurant ini juga menyediakan areal bermain anak.

Penawaran untuk kelompok belajar sekolah :

Untuk murid sekolah dan guru diberikan bahan pengajaran berupa informasi mengenai museum ini yang man kemudian diberikan fasilitas tempat duduk dan ruang makan terpisah. Dalam pemanduan tur ini diberikan staf yang mana akan memandu mereka untuk melihat galeri mobil ini dan menunjukkan sebuah film mengenai Mercedes benz. Kunjungan ke Museum ini di 16 bagian Negara Jerman telah menjadi kurikulum pendidikan sekolah untuk murid dari umur 6 sampai 16 tahun.

2.5.2 *Deutsches* Museum

Deutsches Museum (Museum Jerman) yang berada di München, Jerman, adalah museum terbesar di dunia ilmu pengetahuan dan teknologi. Museum ini menerima sekitar 1,5 juta pengunjung per tahun dan memamerkan 28.000 benda koleksi dari 50 bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Museum ini didirikan pada tanggal 28 Juni 1903 oleh Oskar von Miller.

Salah satu bidang teknologi yang dipamerkan di Museum Jerman adalah teknologi transportasi. Teknologi transportasi yang dipamerkan

diantaranya adalah transportasi darat, perkeretaapian, teknik perkapalan, penerbangan, penerbangan luar angkasa. Benda koleksi yang dipamerkan di museum ini adalah benda transportasi bersejarah dari Jerman.

Foto Dokumentasi



Gambar 2.15 Area Pameran Transportasi Udara
***(Sumber**: www.deutsches-museum.de)*



Gambar 2.16 Area Pameran Transportasi Darat
***(Sumber**: www.deutsches-museum.de)*

2.5.3 Museum Transportasi TMII

Museum transportasi merupakan salah satu unit Kementerian Perhubungan. Museum ini dibangun atas gagasan Ibu Tien Soeharto dan kesepakatan antara Menteri Perhubungan dengan Ketua Yayasan Harapan Kita dan menempati lahan seluas 6,25 Ha. Tahun 1984 dilakukan pemasangan tiang pertama oleh Ketua Yayasan Harapan Kita dan diresmikan tanggal 20 April 1991 oleh Presiden RI Soeharto.

Museum transportasi memiliki 909 koleksi yang terdiri dari benda asli, miniatur, maket, diorama dan foto. Pameran diselenggarakan di dalam dan di

luar ruang. Pameran di dalam ruang dibagi dalam beberapa ruangan yang seolah-olah merupakan bangunan tersendiri, disebut anjungan; Terdiri atas anjungan pusat, anjungan darat, anjungan laut, dan anjungan udara; baik dengan benda asli, tiruan, miniatur, foto, maupun diorama.

Anjungan pusat menggambarkan keberadaan transportasi tradisional masa lampau, mencakup transportasi darat dan laut dari berbagai daerah di Indonesia, berupa alat transportasi sederhana dengan menggunakan tenaga manusia, hewan, atau angin; antara lain cikar, andong, bendi, becak, dan perahu layar.

Anjungan darat menggambarkan keberadaan dan layanan transportasi darat, mencakup transportasi jalan raya, jalan baja, sungai, danau, dan penyeberangan, berupa alat transportasi yang sudah mulai menggunakan tenaga mesin dari awal sampai sekarang; antara lain cikar DAMRI yang merupakan armada pertama DAMRI dan berperan pada masa kemerdekaan (tahun 1946) sebagai alat angkut logistik militer di wilayah Surabaya dan Mojokerto.

Anjungan laut menggambarkan keberadaan dan layanan jasa transportasi laut yang telah menggunakan mesin, mencakup berbagai kapal penumpang, kontainer, dok terapung, serta peralatan penunjangnya; dilengkapi paparan teknologi kelautan dengan berbagai jenis kapal laut, prasarana yang ada dewasa ini, serta peralatan penunjang lain.

Anjungan udara menggambarkan keberadaan dan layanan jasa transportasi udara serta perkembangannya dan teknologi peralatan transportasi udara, mencakup pesawat terbang, peralatan transportasi udara, dan peralatan bandar udara.

Visi

Membantu pemerintah dalam mencerdaskan bangsa melalui museum dan kegiatannya.

Misi

1. Memasyarakatkan sejarah perkembangan transportasi dan peranannya di Indonesia.
2. Mengembangkan pengetahuan dan wawasan masyarakat tentang alat transportasi.
3. Sebagai media informasi bidang transportasi.
4. Memasyarakatkan tertib berlalu lintas pada anak usia dini.
5. Mengembangkan peran dan apresiasi masyarakat terhadap benda pamer koleksi sejarah transportasi.

Tujuan

1. Mengumpulkan, memelihara, meneliti, memamerkan bukti-bukti sejarah dan perkembangan transportasi serta peranannya dalam pembangunan nasional.
2. Memberikan informasi dan memberikan tambahan pengetahuan kepada pengunjung mengenai sejarah perkembangan teknologi transportasi sekaligus sebagai tempat rekreasi yang edukatif.

Fasilitas Museum Transportasi

Museum Transportasi yang menempati lahan cukup luas di kawasan TMII menyediakan fasilitas dan sarana penunjang untuk menjalani seluruh kegiatan museum yang beberapa sarana dan fasilitasnya dapat digunakan oleh umum untuk berbagai kegiatan. Fasilitas-fasilitas tersebut diantaranya adalah;

1. Ruang staff pengelola.
2. Ruang serba guna berkapasitas 350 orang.
3. Ruang *workshop* atau laboratorium.
4. Ruang perpustakaan.
5. Ruang operator.

Foto Dokumentasi



Gambar 2.17 Arsitektur Museum Transportasi
***(Sumber**: Dokumen Pribadi)*



Gambar 2.18 Pameran Museum Transportasi
***(Sumber**: Dokumen Pribadi)*



Gambar 2.19 Perpustakaan, Ruang Rapat dan Kantor Pengurus Museum Transportasi
***(Sumber**: Dokumen Pribadi)*