BAB V

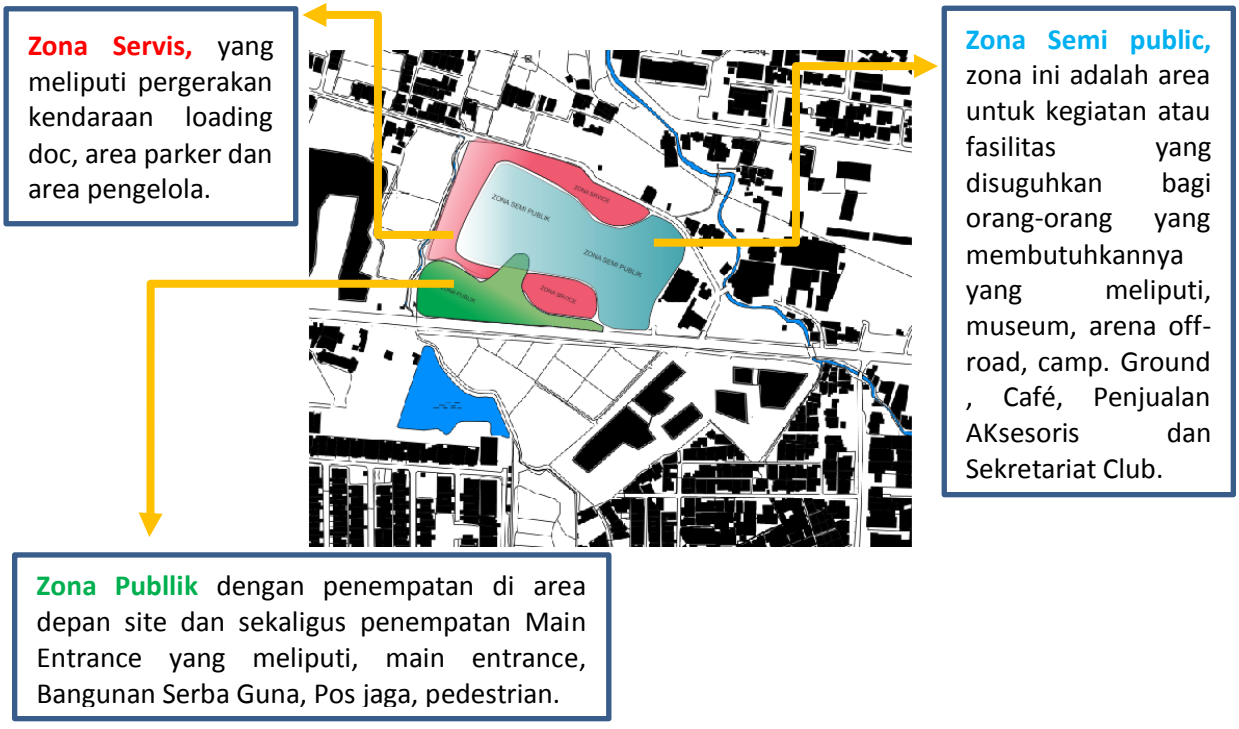
KONSEP PERANCANGAN

5.1 Konsep Dasar

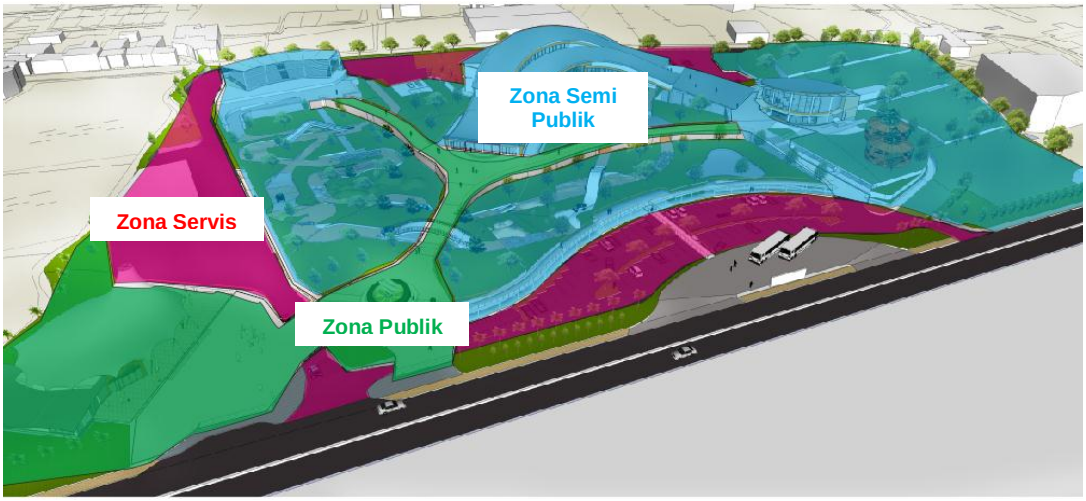
Sesuai dengan apa yang telah didapatkan dari kata kuncinya yaitu Arsitektur yang Dinamis maka penerapan konsep diwujudkan dalam suatu desain yang mempunyai karakter dinamis dalam bentukan ruang luar ataupun bentukan pada bangunan. Penerapan Arsitektur yang dinamis tidak hanya dalam bentukan massa bangunan atau pengolahan site akan tetapi juga dalam orientasi pergerakan manusia diberikan suatu sentuhan Arsitektur yang dinamis.

5.2 Konsep Ruang Luar

Adanya pembagian tiga wilayah atau tiga zona berdasarkan kepentingan, yaitu seperti pada gambar di bawah ini :



Gambar 5.1
Zoning



Gambar 5.2
Zoning (Perspektif)

5.2.1 Konsep Entrance

Penempatan Entracne pada Bagian sisi kiri tidak bagus karena tidak ada kesan menerima . selain itu penggunaan sirkuasi kendaraan tidak akan nyaman.

Penggunaan Entrance pada bagian tengah site kurang bagus karena pencapaian dari adanya sirkulasi kendaraan tidak akan memilik sirkulasi yang mengalir atau menerus.



Penggunaan Entrance utama pada bagian belakgn ini tidak bagus karena berada di daerah jalan sekunder bukan jalan utamanya, tetapi pada bagian ini ditempatkan jalur masuk untuk service area.

Penggunaan Entrance utama pafa bagian ini bagus karena mengikuti sesuai arah dating kendaraan dengna demikian seolah-olah mempunyai kesan menerima dan selain itu ketika pengunjung masuk dapat di arahkan untuk parker dengan jalan menerus dan keluar k aras kiri site.

Gambar 5.3
Konsep Entrance

Dari hasil analisis diatas bahwa penggunaan *Main Entrance* pada site yang menggunakan area pada sisi kanan dan tepat berada pada jl. Soekarno-Hatta. Hal ini dikarenakan untuk adanya suatu hal yang menarik perhatian dari arah datangnya kendaraan.



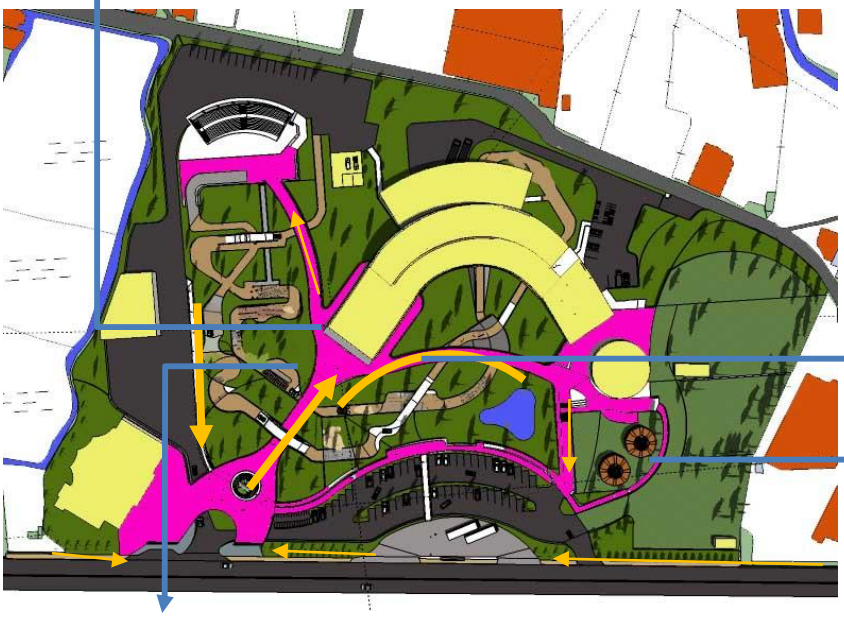
Gambar 5.4
Entrance

Konsep sirkulasi pada *entrance* yang dapat dilalui oleh kendaraan dan pejalan kaki serta diberikan pemisah antara keduanya untuk menghindari *cross circulation* sehingga adanya kenyamanan bagi pengunjung baik pejalan kaki maupun pengendara. Bentukan pada *entrance* diberikan lengkungan yang memberikan kesan menyikapi dan menerima terhadap jalan Soekarno – Hatta.

5.2.2 Konsep Pedestrian

Penataan pedestrian pada area site diberikan lebih tinggi dari arena *off-road* dan lebih tinggi 0,8 meter dari ketinggian jalan raya.

Pedestrian yang di desain khusus untuk adanya sebuah arti dari Arsitektur yang dInamis



Dalam perancangan ini pedestrian menjadikan hal utama karena pedestrian inilah yang mengintegrasikan dengan bangunan lainnya.

Membuat pedestrian dengan bertujuan demi memberikan keselamatan dan juga pemisah antara kendaraan roda empat dengan manusia.

Gambar 5.5
Konsep Pedestrian

Keterangan :

——— : Pedestrian

——— : Sirkulasi Pejalan Kaki



Gambar 5.6
Pedestrian

Penerapan konsep pada pedestrian yang berada di dalam tapak mempunyai poin – poin penting untuk diperhatikan yaitu harus adanya keamanan atau keselamatan, adanya pengalaman dari manfaat ketinggian pedestrian untuk dapat melihat fasilitas pada tapak tersebut, dengan mengutamakan sudut pandang yang luas bagi pengunjung tanpa adanya penghalang atau batas pandang. Dari beberapa penerapan konsep pada pedestrian maka adanya pula fasilitas penunjang area pedestrian dengan adanya tempat istirahat dan ditempatkan kursi bagi pengunjung.

5.2.3 Konsep Arena *Track Off-road*



Gambar 5.7
Konsep Arena *Off-road*

Sesuai dengan kebutuhan untuk kendaraan *off-road* maka diberikan beberapa rintangan untuk dapat memacu kendaraannya. Dari mulai memasuki lorong yang berada dibagian bawah pedestrian sampai track yang memasuki bangunan museum, didesain khusus akan adanya petualangan dan hiburan.



Gambar 5.8
Suasana Arena *Off-road*

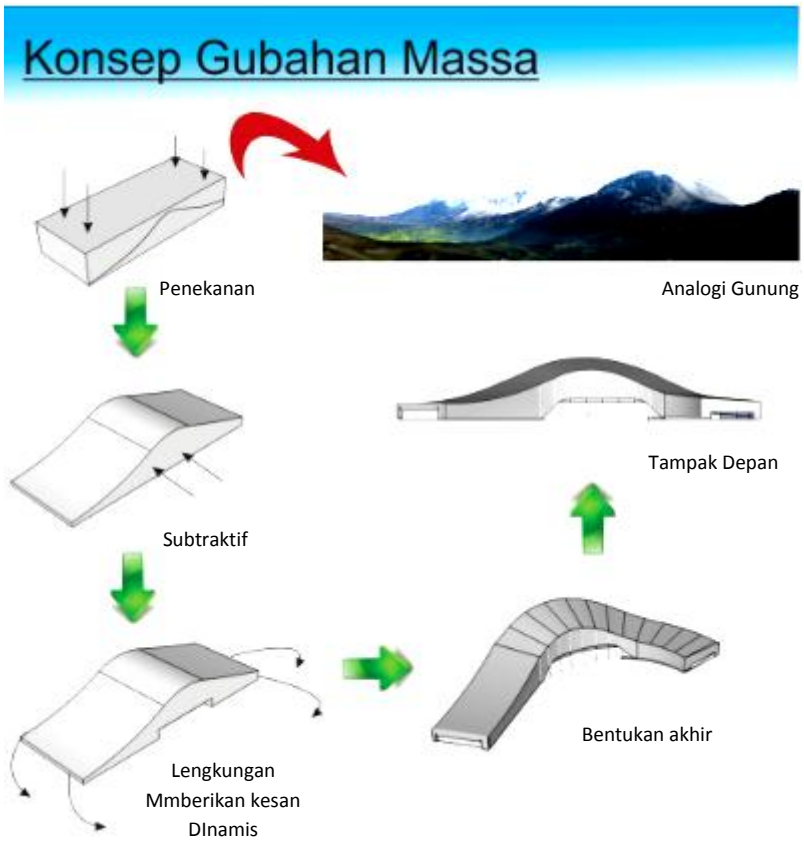
Untuk mengurangi rasa jenuh dan untuk menambahkan hiburan dengan memacu adrenalin maka pada bagian-bagian *track off-road* dibuat suatu konsep yang sesuai dengan *fun adventure* dengan tambahan rintangan seolah-olah seperti berada di alam luar dengan penuh hambatan. Konsep yang disuguhkan kepada masyarakat yang lebih menarik adalah ketika masuk kedalam museum dan bisa berinteraksi dengan pengunjung yang ada di dalam museum.



Gambar 5.9
Track Menuju Bangunan Museum

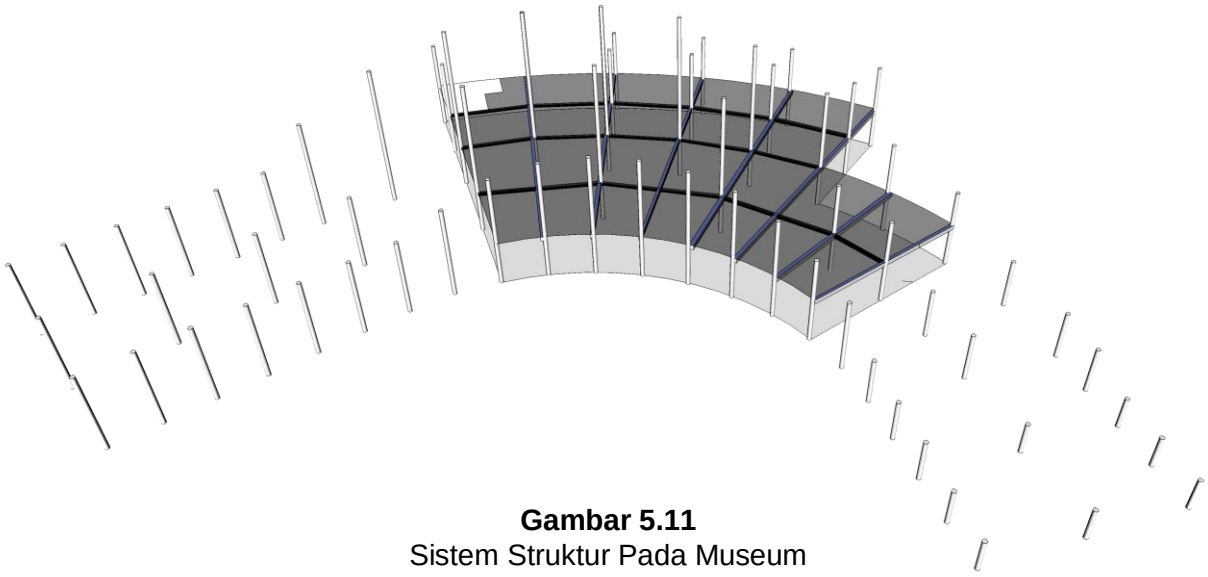
5.3 Konsep Bangunan

Pada bagian konsep bangunan ini rancangan tetap memberikan keterkaitan dengan kata kunci yaitu Arsitektur yang Dinamis. Pada desain bangunan museum ini mengambil analogi dari gunung, alasan pemakaian analogi gunung ini yaitu sesuai dengan konsep peralihan dari hutan ke kota untuk mengurangi kerusakan alam yang disebabkan oleh wisata buatan ataupun kendaraan off-road sehingga nuansa alam disuguhi pada rancnagan dan tidak lupa analogi gunung diberikan pada desain bangunan utama yaitu museum.



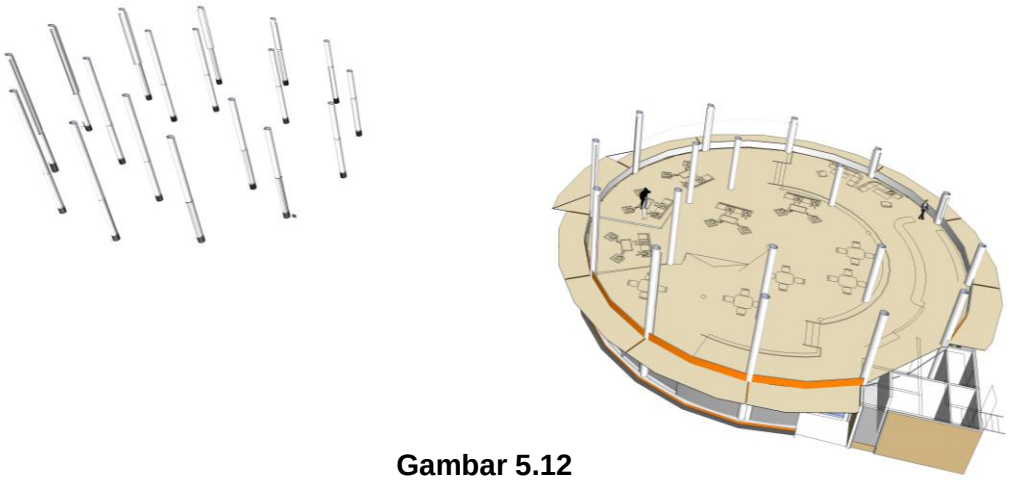
Gambar 5.10
Konsep Gubahan Massa

5.3.1 Konsep Struktur



Gambar 5.11
Sistem Struktur Pada Museum

Penggunaan Sistem Struktur rigid memiliki modul 5 meter sehingga cukup kuat untuk menampung beberapa barang yang akan dipamerkan seperti mobil, mesin, alat simulator, dan lain – lain.



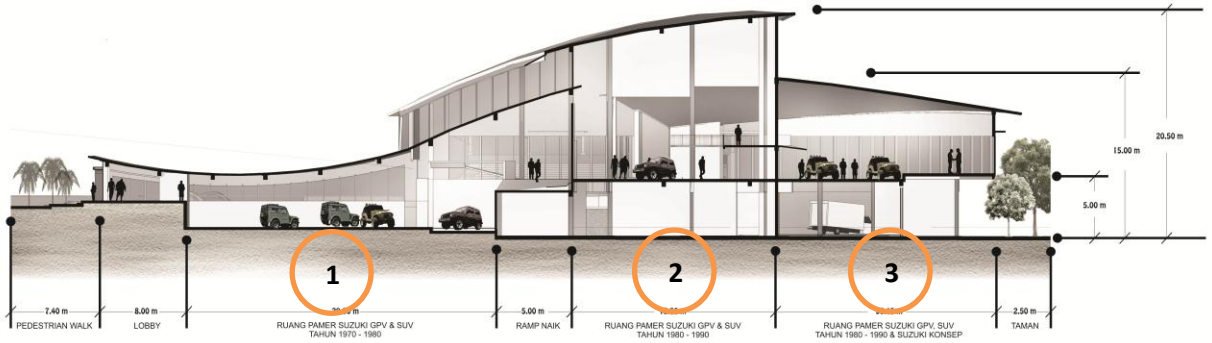
Gambar 5.12
Sistem Struktur Bangunan Café
dan Penjualan Aksesoris

Penggunaan Sistem Struktur yang mempunyai poros ditengah bangunan untuk dapat menopang lebih rigid dengan jarak kolom pada sisi luar yaitu 7 m.

5.3.2 Konsep Ruang Dalam

Dari hasil pengamatan sejarah perkembangan Suzuki dengan tipe kendaraan GPV dan SUV setiap tahunnya didapatkan suatu wadah pada museum yang akan di bagi menjadi 3 bagian seperti di bawah ini :

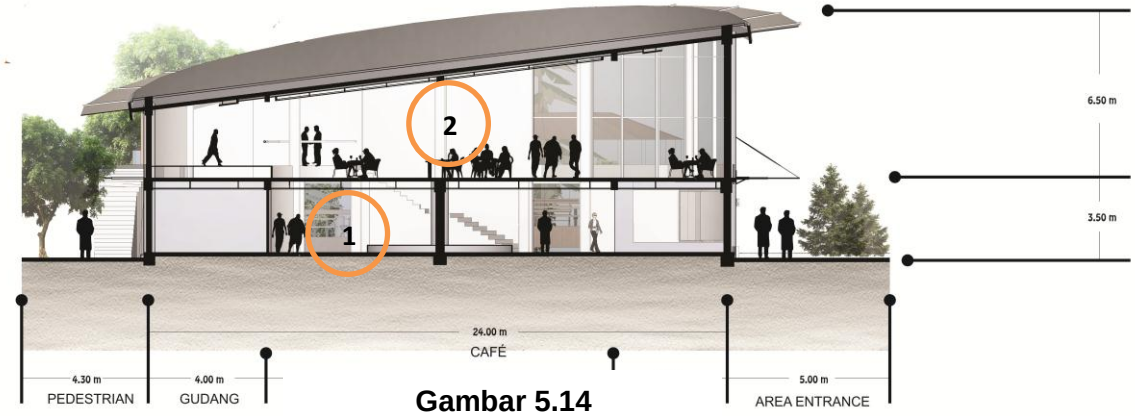
- Zona Tahun 1968 – 1977
- Zona Tahun 1982 – 1988
- Zona Tahun 1990 – 1997 dan GPV , SUV Konsep



Gambar 5.13
Potongan Bangunan Museum

Keterangan :

1. Musuem Suzuki GPV, SUV tahun 1968 – 1977
2. Museum Suzuki GPV, SUV tahun 1982 – 1988
3. Museum Suzuki GPV, SUV tahun 1990 – 1997 dan mobil konsep GPV, SUV.

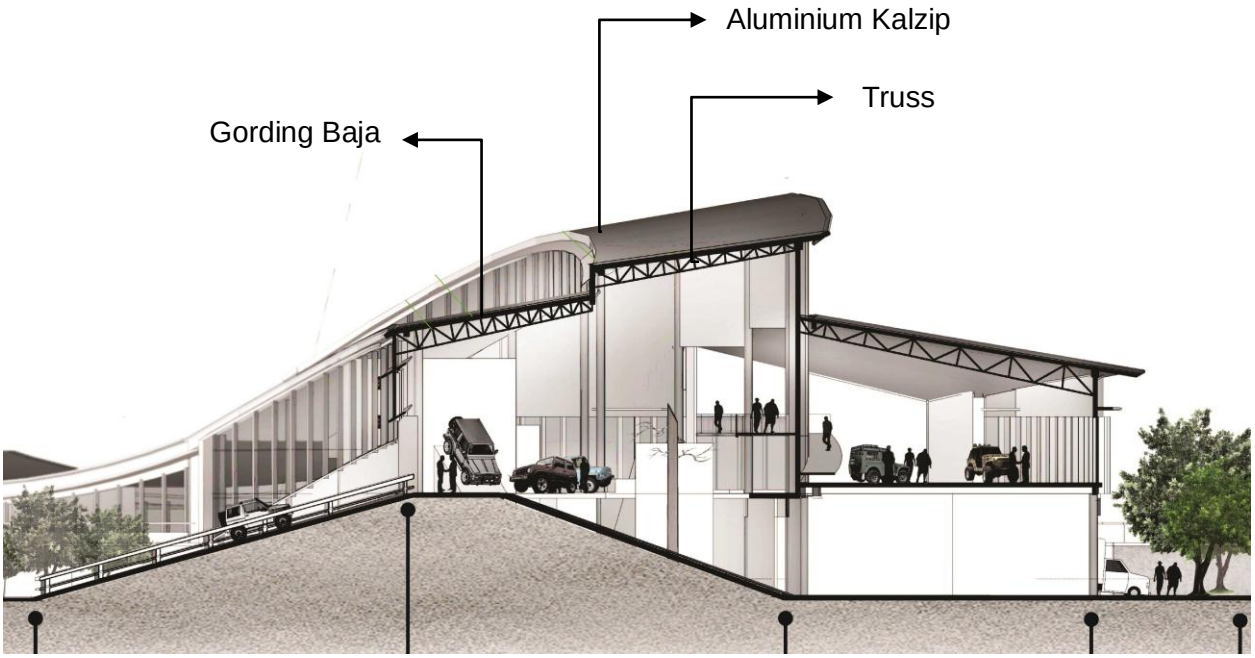


Gambar 5.14
Potongan Bangunan Museum

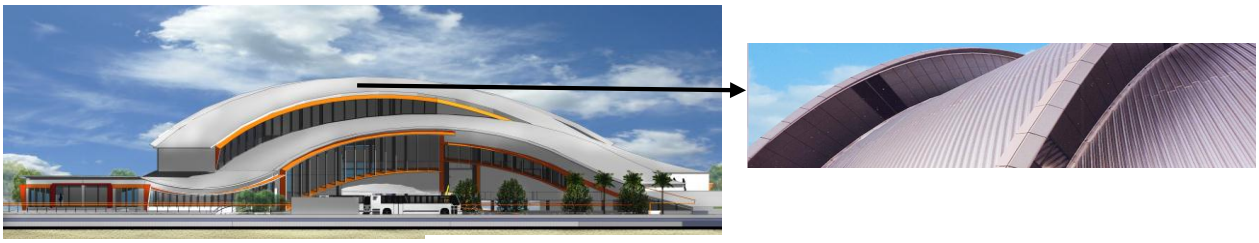
Keterangan :

1. Penjualan Aksesoris mobil
2. Cafetaria

5.3.3 Konsep Struktur Atap



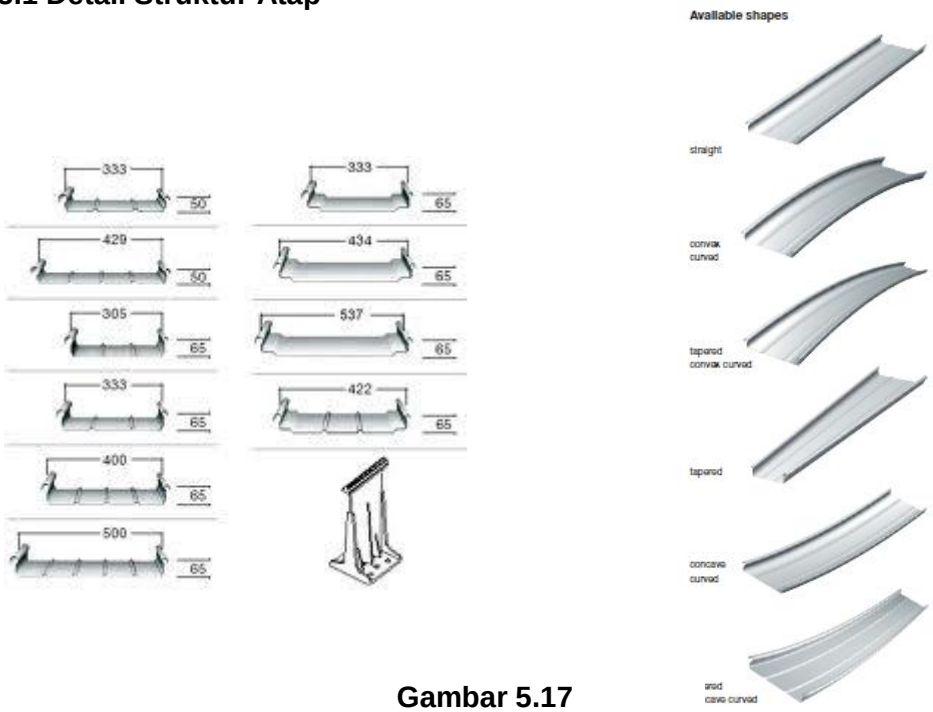
Gambar 5.15
Potongan Struktur Atap Bangunan Museum



Gambar 5.16
Atap Bangunan Museum

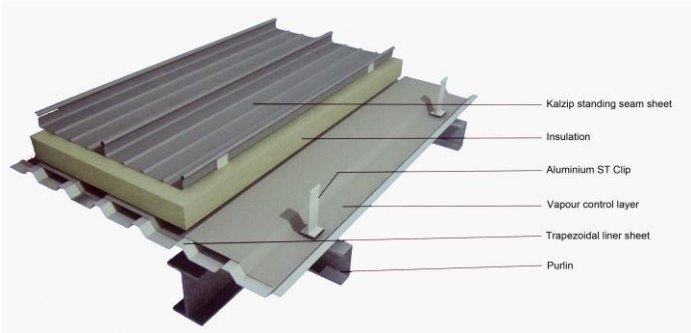
Untuk dapat memberikan material yang baik dan dapat dipasang pada bentukan yang mempunyai lengkungan, maka diberikan material Aluminium Kalzip. Material Aluminium Kalzip banyak memberikan bentukan – bentukan yang lebih elastis dan mempunyai beberapa ukuran.

5.3.3.1 Detail Struktur Atap



Gambar 5.17
Aluminium Kalzip

Penggunaan sistem struktur aluminium Kalzip mempunyai beberapa kelebihan seperti pada gambar di atas yaitu lebih dinamis. Aluminium Kalzip ini mempunyai beberapa ukuran untuk dapat menyesuaikan dengan kebutuhan yang kita inginkan.



Gambar 5.18
Detail Sistem Lapisan Pada
atap Aluminium Kalzip