

MUSEUM KENDARAAN ANTIK

Suatu tempat/wadah yang menampung, merawat dan memamerkan koleksi kendaraan antik/kuno antara awal tahun 1900-an sampai 1940-an. Seiring perkembangan zaman, yang menghadirkan beraneka macam kendaraan bermotor dari berbagai merk serta modelnya, maka menjadi suatu yang perlu diperhatikan mengenai keberadaan kendaraan yang sudah lama/kuno yang kemudian disebut sebagai kendaraan antik agar tetap lestari dan terawat dengan baik. Agar nantinya tidak hilang atau punah karena tidak adanya tindakan pelestarian dan perawatan yang baik.

I. PROPOSAL

I. Latar Belakang Proyek

I. 1. Latar Belakang Kendaraan Antik Di Jogjakarta

Banyaknya kendaraan antik di Jogjakarta yang berasal dari zaman penjajahan dan banyaknya jumlah klub-klub motor atau mobil tua yang ada di Jogjakarta merupakan salah satu alasan pentingnya keberadaan museum untuk kendaraan antik, selain sebagai salah satu usaha untuk melestarikan, merawat dan juga sebagai sumber informasi tentang kendaraan antik yang ada di Jogjakarta

I. 2. Latar Belakang Permasalahan

Beberapa hal yang menjadi tantangan pokok museum di Indonesia antara lain :

- kurangnya kesadaran masyarakat bahwa museum bukan hanya tempat penyimpanan benda, melainkan sumber informasi dan pengetahuan. Ditambah besarnya motivasi masyarakat akan rekreasi wisata menjadikan museum semakin ditinggalkan.
- kurangnya daya tarik museum yang disebabkan aspek bangunan museum, baik dari segi fisiknya yang lebih terkesan ilmiah, maupun dari segi non fisik berupa penataan ruang, tata letak koleksi pameran, serta sirkulasi pelaku.

Disebutkan bahwa salah satu kekurangan yang ada pada museum di Indonesia yaitu kurangnya daya tarik museum yang disebabkan aspek bangunan museum, baik dari segi fisiknya yang lebih terkesan ilmiah (citra), maupun dari segi non fisik berupa penataan ruang, tata letak koleksi pameran, serta sirkulasi pelaku (psychological needs). Apabila kita melihat museum sendiri memiliki potensi sebagai obyek wisata yang cukup diminati. Sehingga amat disayangkan ketika terdapat aspek yang menyangkut bangunan baik secara fisik maupun non fisik tersebut tidak tertangani dengan baik.

I. 3. Permasalahan

- Bagaimana merancang museum kendaraan antik yang mampu menampilkan citra bangunan sebagai sebuah museum perjalanan perkembangan kendaraan antik.
- Bagaimana menampilkan penataan ruang dalam (pamer) yang mampu mengatasi kejenuhan pengunjung.

I. 4. Strategi Perancangan

I 4. 1. Citra Bangunan

1. Analisa morfologi kendaraan.
2. Konsep metafora simbolik.
3. Sketsa / model sederhana
4. Analisa elemen fasad yang digunakan :
dinding, kolom, bukaan, atap.
5. Gambar pra-rancangan.

I 4. 2. Penataan Ruang Dalam (Ruang Pamer)

1. Mengumpulkan informasi seputar kejenuhan pada ruang pameran suatu museum dan melakukan studi kasus ruang pameran museum.
2. Studi karakteristik objek pameran (kendaraan antik).
3. Studi variabel ruang dalam yang menentukan kualitas ruang dalam :
garis, bentuk, material, warna, cahaya, ruang, tekstur.
4. Analisa dengan menggunakan prinsip-prinsip perancangan ruang dalam seperti :
balance, contrast, domination, harmony, opposition, proportion, rhythm, scale, subordination, transition.
5. Sketsa dan serial view.
6. Konsep penataan ruang dalam.
7. Gambar pra-rancangan.

I. 5. Spesifikasi Umum Proyek

I. 5. 1. Luasan Bangunan dan Site

Luas site sebesar 18.260 M², dengan jumlah total luasan keseluruhan yaitu :

- indoor = 10.512M²

Dengan besaran masing-masing ruang sesuai kelompok kegiatannya yaitu :

A. kelompok kegiatan pengelola = 270M²

B. kelompok kegiatan umum = 330M²

C. kelompok kegiatan khusus = 8535M²

D. kelompok kegiatan teknis = 450M²

E. kelompok kegiatan pendukung = 740M²

F. kelompok kegiatan servis = 187M²

Dalam hal ini terjadi perubahan besaran ruang pada kelompok kegiatan khusus (pameran), yang dengan pertimbangan kenyamanan ruang bagi pengunjung serta beberapa aspek sirkulasi, dimana sirkulasi disini selain juga mempertimbangkan sirkulasi pengunjung juga memperhatikan sirkulasi benda pameran itu sendiri. Sehingga besaran ruang yang awalnya sebesar 6780M² menjadi 8535M².

- outdoor (parkir) = 2493,5M²

1. Parkir pengunjung Kapasitas 600 orang/hari

a. Mobil pribadi 40% = 60 mobil

b. Rombongan bus = 6 bus

c. Sepeda motor = 60 sepeda motor

2. Parkir Pengelola Jumlah Pengelola 70 orang

a. Mobil = 11 mobil

b. Sepeda motor = 11 Sepeda motor

c. Sepeda = 21 Sepeda

- KDB bangunan sebesar 20%

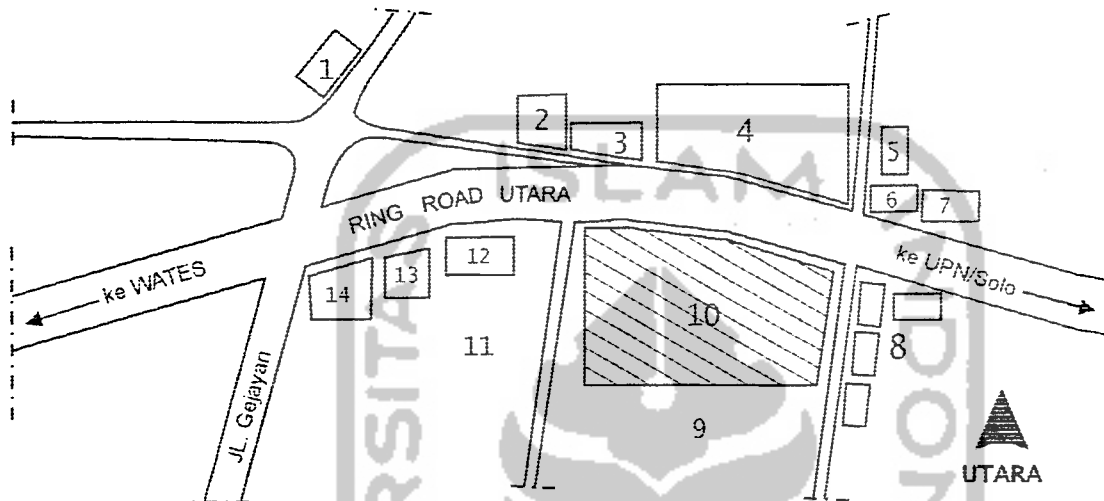
20% x Luas site = 20% X 18.260M²

= 3652M²

I. 6. Lokasi dan Site

I. 6. 1 Lokasi

Site terpilih terletak pada Jalan Ringroad Utara, Jogjakarta, tepatnya site yang menghadap ke utara (bagian muka menghadap Jalan Ringroad Utara - Condongcatur), yaitu tepat berhadapan dengan POLDA DIY.

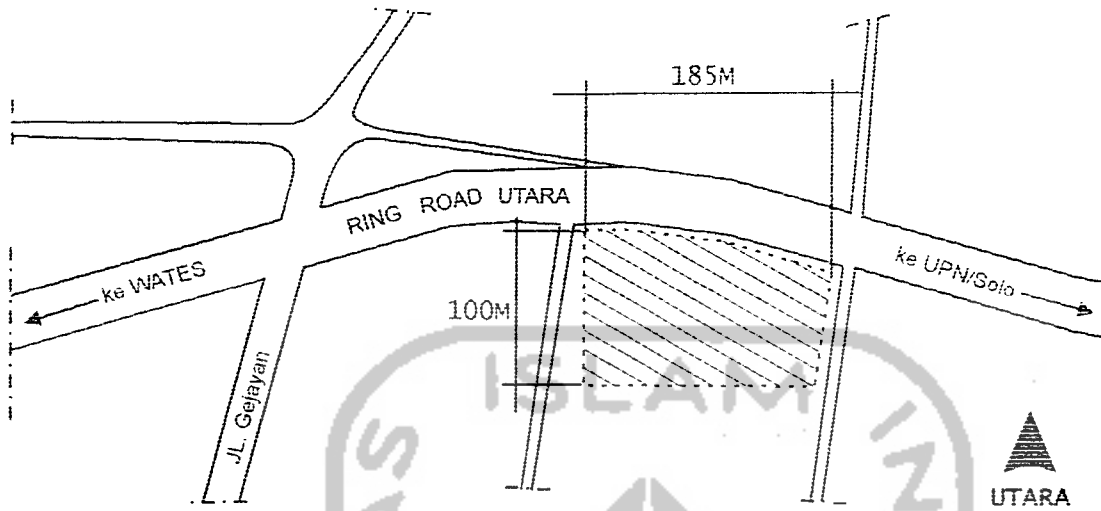


Gambar : Bangunan sekitar site

Keterangan :

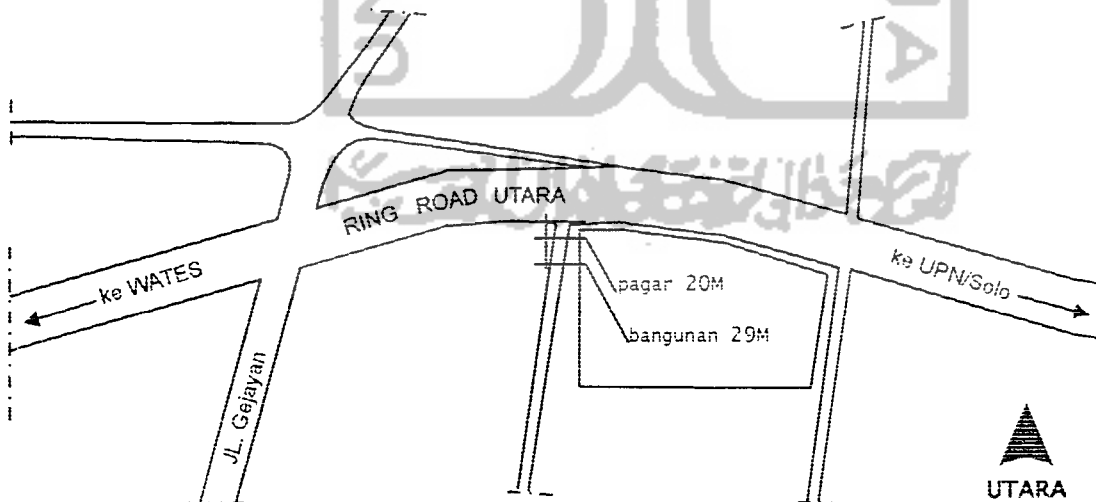
- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1. Terminal Condong catur | 8. Pemukiman penduduk |
| 2. Bank BTN | 9. Persawahan |
| 3. Toko meubel | 10. Site terpilih |
| 4. POLDA DIY | 11. Persawahan |
| 5. Pemukiman penduduk | 12. R.M. Bungo Palo |
| 6. Toko/Warung | 13. Rental komputer |
| 7. Toko/Warung | 14. T.B. Toga Mas |

I. 6. 2. Site

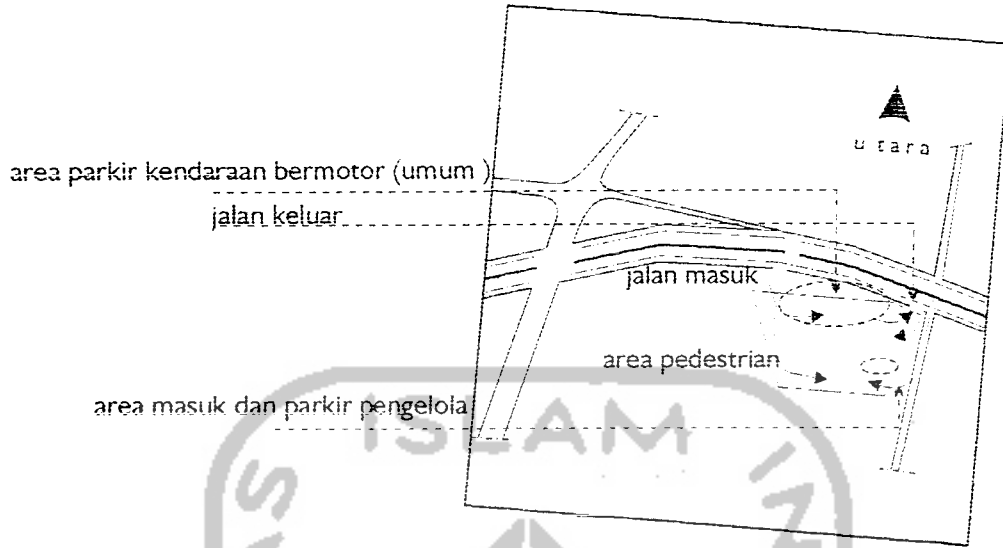


Site terpilih termasuk dalam blok KT2 wilayah Depok-Sleman, Jogjakarta, dengan Koefisien Lantai Bangunan yaitu : 20% - 50%¹. Adapun nilai yang diambil Koefisien Lantai Bangunan (KDB) yaitu sebesar 20%. Dalam hal ini masuk pada kelompok ketinggian bangunan menengah yaitu maksimum 8 lantai, KLB =DB, puncak 24m sampai 36m.

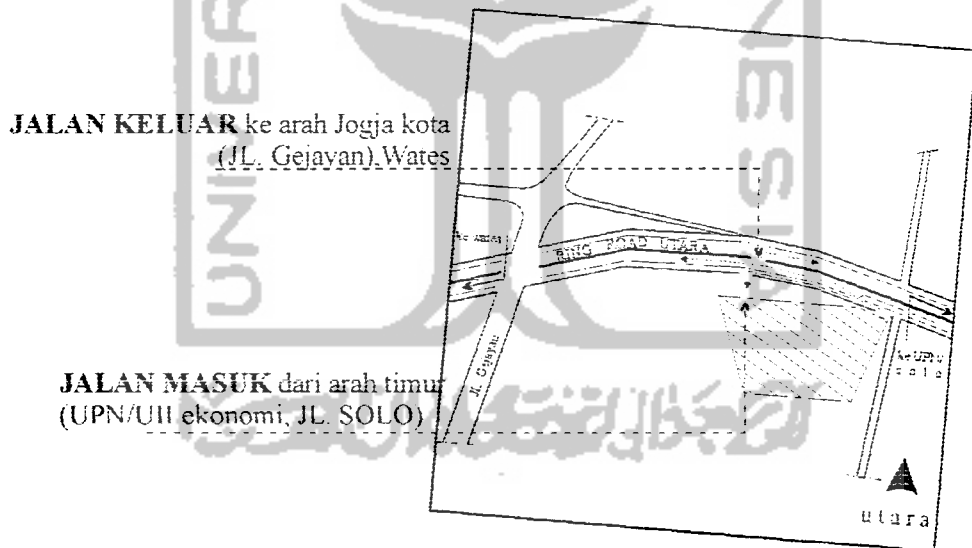
I. 6. 3. Sempadan



I. 6. 4. Sirkulasi di dalam site



I. 6. 5. Sirkulasi di luar site



I. 6. 6. Potensi Site

Adapun pertimbangan pemilihan site tersebut antara lain :

1. Lokasi berada pada jalur arteri

Hal ini merupakan keuntungan yang baik bagi kemudahan pencapaian (akses) pada bangunan museum, sehingga dapat dengan mudah dijangkau baik dari dalam kota maupun luar kota.

2. Lokasi terletak pada jalur perlintasan antar-kota

Keadaan ini memungkinkan museum dapat dilihat dengan mudah bagi para pengendara (baik pribadi maupun bus umum) dari daerah lain yang melintas untuk mengetahui keberadaan museum tersebut.

3. Lokasi dekat dengan area pendidikan.

Letak lokasi yang dekat dengan area pendidikan merupakan tempat strategis dalam menjaring kaum terpelajar, khususnya yang sebagian besar pendatang untuk dapat memanfaatkan fasilitas museum selain sebagai sumber informasi dan pengetahuan juga sebagai tempat rekreasi.

4. Lokasi tidak jauh dari jalur menuju obyek wisata lainnya

Pilihan bagi para pengunjung (wisatawan) yang ingin menyaksikan berbagai objek wisata di Jogjakarta dapat dengan mudah dicapai dari lokasi ini, baik objek wisata yang berada di dalam kota maupun di luar kota.

5. Lokasi telah memiliki sistem utilitas yang baik

Keberadaan lokasi yang sudah memiliki sistem utilitas yang baik, maka akan mendukung pemenuhan kebutuhan dari bangunan tersebut.

II. SKEMATIK DISAIN

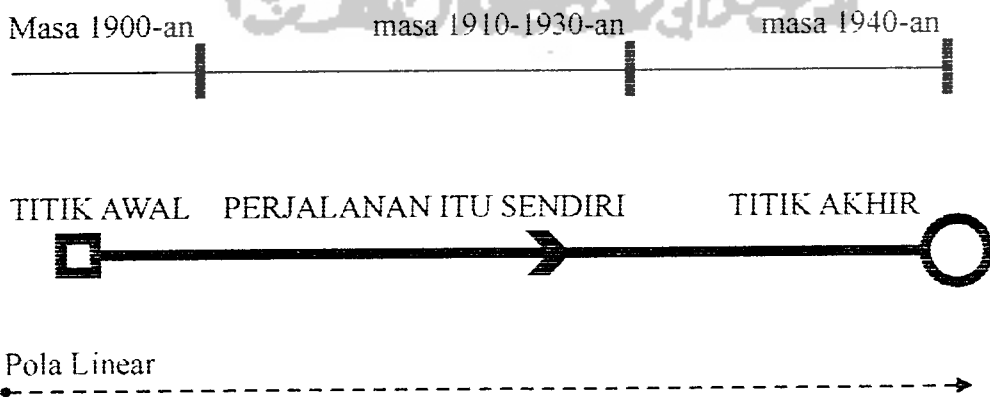
II. I. KONSEP

Berbicara mengenai museum kendaraan antik tak terlepas dari masalah koleksi yang memiliki perkembangan dari masa ke masa. berbagai kemajuan telah dicapai baik dari segi fisik maupun dari segi kemampuan serta daya jelajah kendaraan tersebut.

Perjalanan perkembangan kendaraan antik mengalami suatu masa perjalanan mulai dari ditemukan hingga sampai dimulainya suatu revolusi industri. Sehingga dalam penjabaran ke dalam konsep perjalanan dimaknai sebagai suatu proses yang melewati masa awal, masa perjalanan itu sendiri dan masa akhir. Dengan perincian sebagai berikut :

- masa awal perkembangan kendaraan yaitu pada 1900-an.
- masa perjalanan perkembangan kendaraan yaitu pada 1910-1930-an.
- masa akhir yaitu pada 1940-an, masa dimulainya produksi kendaraan secara masal, (masa akhir disini sebenarnya lebih merupakan suatu batasan dari suatu konsep perjalanan, karena bagaimanapun hingga saat ini perkembangan kendaraan terus berlangsung).

Konsep mengenai "*perjalanan*" yang mengarah pada satu gerak dimana ada titik awal dan akhir yang dalam arsitektur adalah merupakan pola linear, dimana terdapat 3 komponen pokok :



II. 2. Metafora

Beberapa hal yang mendasari proses metafora yang berhubungan dengan bentuk fisik kendaraan yaitu :

1. Perlengkapan kendaraan

Yaitu beberapa hal yang menjadi pelengkap atas perkembangan kendaraan tersebut, seperti : sistem pengereman, lampu, serta perkembangan body kendaraan dan penemuan-penemuan baru (revolusi teknologi) yang terjadi serta kemunduran dalam perjalanan perkembangan kendaraan.

+++Elemen fasad bangunan

berupa bentuk yang mendukung massa bangunan, seperti bukaan, atap, shading, dinding pembatas dan kolom.

2. Mesin/engine

Merupakan penggerak dari pergerakan kendaraan dengan mesin sebagai faktor utama kecepatan, mesin yang terus berkembang tingkat kecepatannya (cc).

+++Sirkulasi

arah pergerakan yang menuntun pengguna dalam ruang pameran (terutama) dengan arahan-arahan, berupa garis dan bidang yang membentuk ruang.

3. Bentuk rangka

Berupa bentuk dasar kerangka motor yang merupakan penyangga dasar penopang mesin.

+++ Struktur

komposisi grid yang dipakai dalam menyusun struktur kolom dan dinding pemikul.

Proses metafora elemen kendaraan ke dalam bangunan tersebut didasarkan pada simbolisasi dari masing-masing elemen kendaraan dengan padanan dalam bangunan yang memiliki kesamaan dalam :

- sifat
- prinsip kerja
- fungsi/kegunaan.

1. PERLENGKAPAN KENDARAAN >> ELEMEN FASAD BANGUNAN.

- sifat : keduanya memiliki sifat yang sama yaitu sebagai elemen pendukung dan tampilan/luar.
- prinsip kerja : keduanya memiliki prinsip kerja yang sama yaitu sebagai pelengkap dari fungsi utama.
- fungsi/kegunaan : keduanya memiliki fungsi/kegunaan yang sama yaitu sebagai elemen pendukung.

2. MESIN (PENGGERAK KENDARAAN) >> SIRKULASI

- sifat : keduanya merupakan suatu sistem penggerak/pergerakan yang mengakibatkan suatu perpindahan.
- prinsip kerja : keduanya memiliki suatu sistem penggerak yang bekerja sesuai bidangnya namun memiliki suatu esensi berupa tingkat kecepatan dan alur pergerakan yang menciptakan kesamaan dalam prinsip kerja.
- fungsi/kegunaan : keduanya merupakan suatu alat/sarana yang membawa kepada suatu perpindahan atau perjalanan.

3. RANGKA >>> STRUKTUR

- sifat : keduanya merupakan suatu rangkaian/ikatan dari suatu pola (grid) yang saling mengikat.
- prinsip kerja : keduanya sama-sama bekerja dalam suatu rangkaian yang kuat sehingga mampu menahan beban.
- fungsi/kegunaan : keduanya berfungsi sebagai penopang/penahan beban.

II. 3. TRANSFORMASI BENTUK KENDARAAN KE BENTUK BANGUNAN.

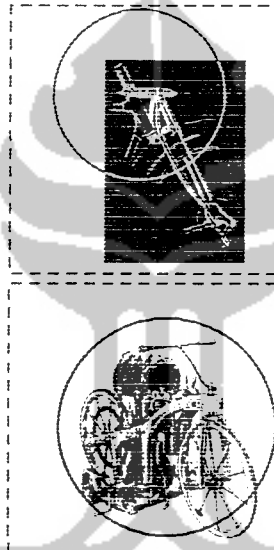
A. TITIK AWAL TAHUN 1910-an

Bentukan dasar kerangka kendaraan menandai permulaan dikenalnya kendaraan bermotor. Semua sistem yang sangat sederhana dengan menggunakan bahan bakar dari uap menjadikan masa/titik awal ini penuh dengan kesederhanaan bentuk geometris yang jelas dan tegas, simpel dengan tingkat kerumitan yang rendah. Hal ini menjadikan titik awal ini berbeda dengan masa selanjutnya. meskipun demikian adalah suatu kebanggaan tersendiri pada jamannya.

1. PERLENGKAPAN KENDARAAN

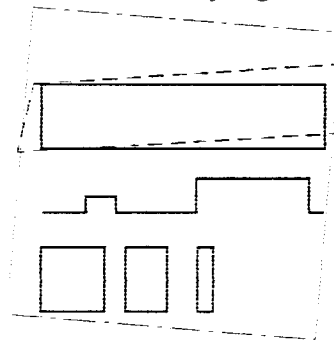
Pada bagian lain bentuk sederhana dengan lebih menekankan pada fungsi dari perlengkapan kendaraan.

Secara keseluruhan dengan bentuk yang kaku, tegas dengan komposisi bahan pembentuk campuran besi dan kayu sehingga menampilkan dua warna berbeda yang menyatu dengan tekstur kasar dengan aksesoris yang minim, tanpa body yang menutup rangka. namun pada jamannya merupakan suatu kebanggaan atas kehadirannya.



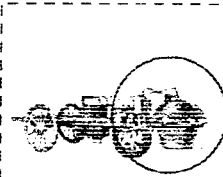
ELEMEN FASADE BANGUNAN.

respon terhadap garis yang kaku, tegas dalam massa bangunan, struktur yang terekspos, dengan tekstur kasar dan warna dari dua bahan berbeda yang menyatu yang memberi kesan kebanggaan.

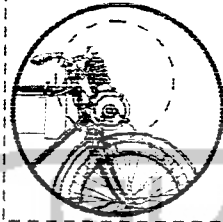


2. MESIN/ENGINE

mesin uap yang digunakan sebagai penggerak mesin mobil dengan tingkat kecepatan terbatas.

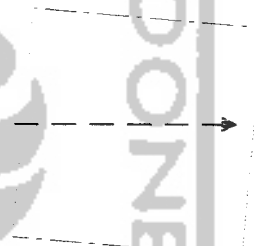


motor dengan mesin tunggal dengan sistem yang tidak rumit



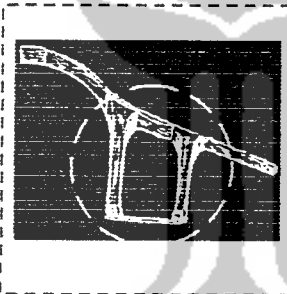
SIRKULASI DALAM RUANG

sirkulasi menerus satu arah respon terhadap sistem mesin tunggal dengan tingkat kecepatan yang rendah.



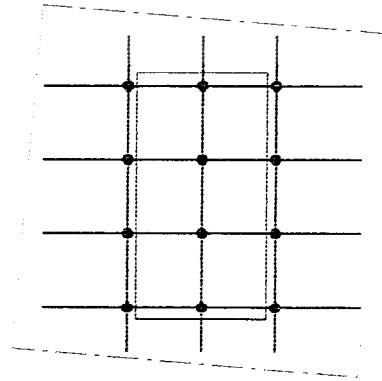
3. RANGKA

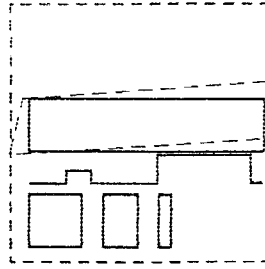
rangka dengan bentuk yang menyesuaikan kapasitas kecepatan mesin dengan mengacu pada bentuk yang geometris.



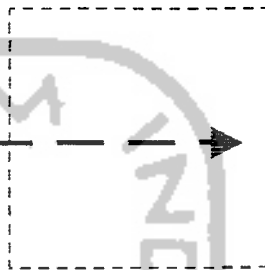
SISTEM STRUKTUR

Struktur dengan pola grid geometris kaku dan mengarah pada satu arah sirkulasi, terekspos pada kulit bangunan.

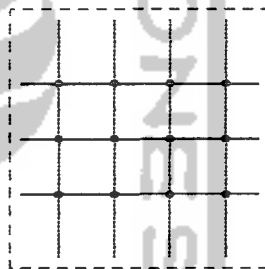




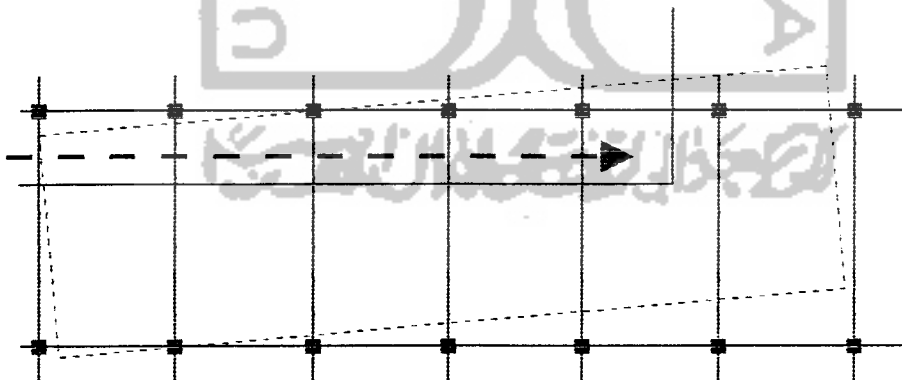
ELEMEN FASAD BANGUNAN



SIRKULASI DALAM RUANG



SISTEM STRUKTUR



B. PERJALANAN 1910-1930-an

1. fase perjalanan banyak ditemukan inovasi serta REVOLUSI teknologi baru dalam menemukan bentuk rangka motor yang ideal.
2. hal ini tentunya berkaitan langsung dengan kebutuhan dari kapasitas mesin yang juga terus mengalami kemajuan baik besaran secara fisik maupun kecepatan. [-] meski terdapat pula suatu kemunduran atas yang terjadi dalam suatu perjalanan

1. PERLENGKAPAN KENDARAAN



beberapa elemen pelengkap berkendara mengalami beberapa macam pergantian bentuk dengan fungsi yang sama

secara keseluruhan bentuk cenderung lengkung, meski masih terdapat sedikit bentuk kaku, panil-panil dengan logam sebagai bahan pembentuk body kendaraan juga muncul menutup rangka dan tekstur mulai diperhalus dengan beberapa aksesoris yang mulai terlihat, mengesankan revolusi dari inovasi teknologi.

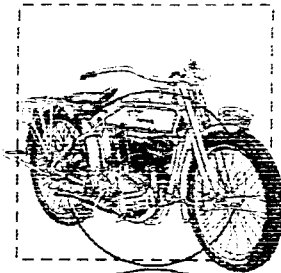


ELEMEN FASADE BANGUNAN

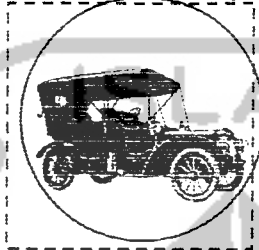
Respon terhadap bentukan lengkung dengan beberapa bagian yang masih tetap kaku sehingga menjadi elemen bangunan yang mengalami perubahan bentuk akan tetapi tetap merupakan fungsi yang sama dalam massa bangunan, bentuk panil-panil dengan beberapa bagian struktur yang terekspos dan tidak, dengan tekstur yang mulai diperhalus, mengesankan revolusi dari inovasi teknologi.



2. MESIN/ENGINE

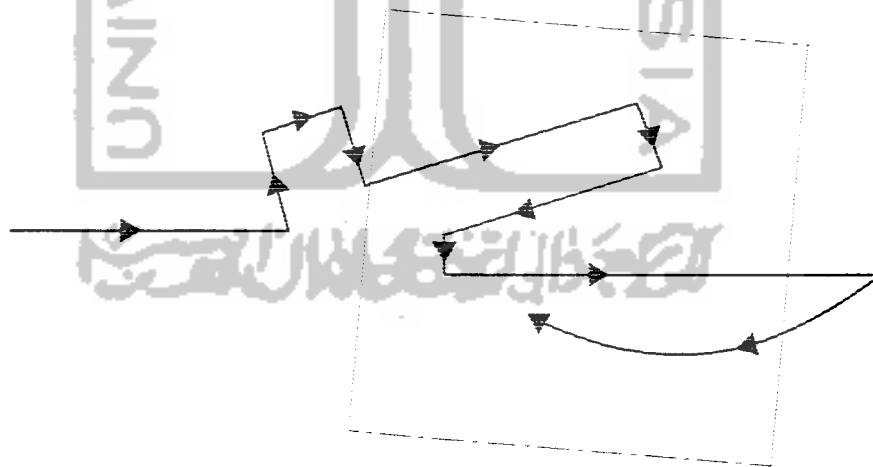


mesin yang terus mengalami perubahan, pergantian penggunaan bahan bakar dari uap menjadi bensin, merupakan suatu revolusi teknologi, dengan kecepatan yang mulai naik, serta mulai menggunakan mesin dua sampai empat silinder.

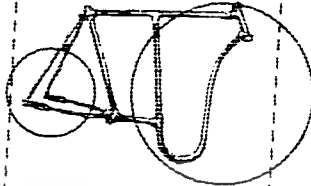
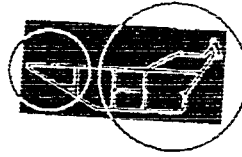


SIRKULASI DALAM RUANG

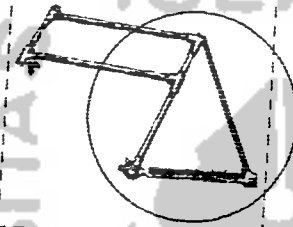
Pola sirkulasi ruang yang menunjukkan keragaman, baik itu lurus berbelok atau bahkan mundur kembali sebagai respon terhadap sistem kecepatan mesin yang terus meningkat, serta kemunduran akibat krisis ekonomi.



3. RANGKA

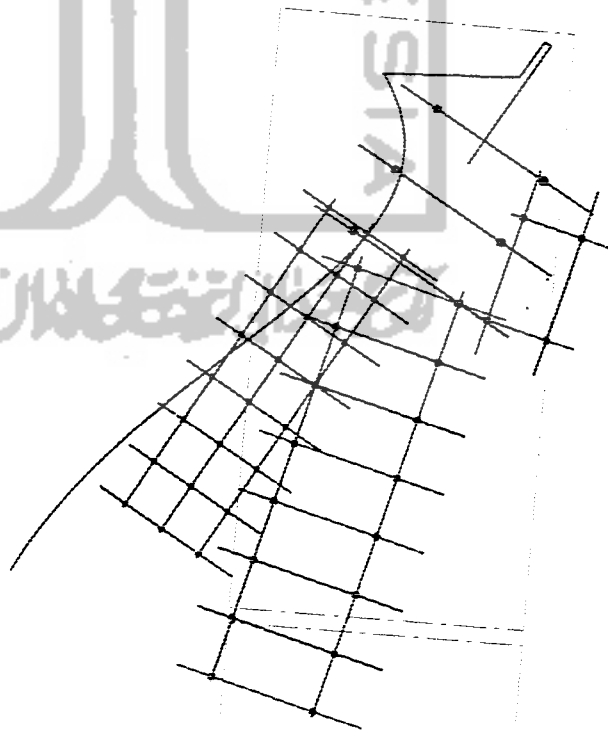


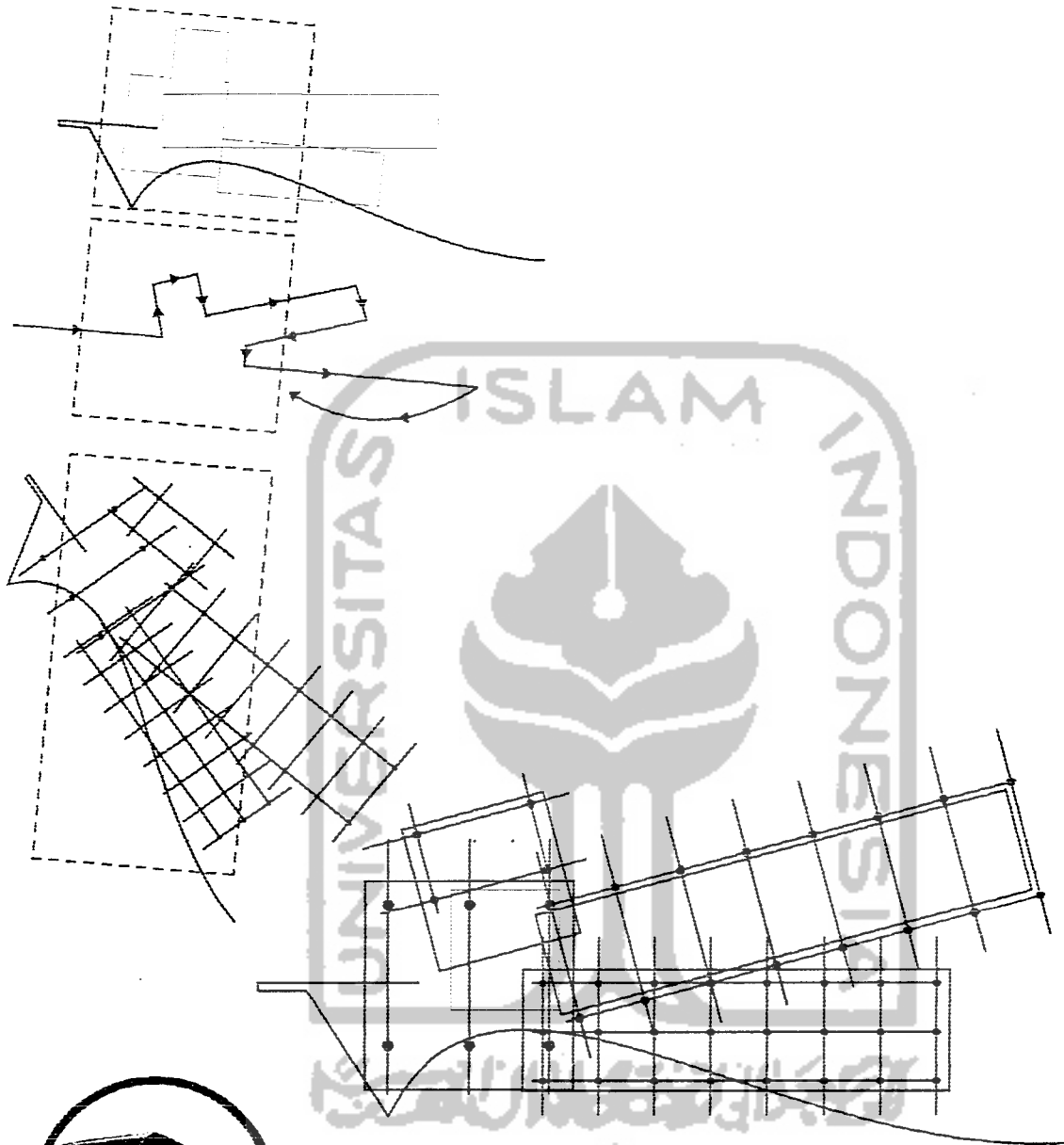
Revolusi rangka yang menunjukkan keberagaman bentuk, sebagai usaha untuk mencari bentukan yang sesuai, mulai dari bentuk persegi, siku hingga bentuk lengkung.



SISTEM STRUKTUR

Struktur dengan pola grid yang beragam juga mengikuti keberagaman pola sirkulasi yang terjadi, sebagian struktur terekspos dan sebagian tertutup pada kulit bangunan.





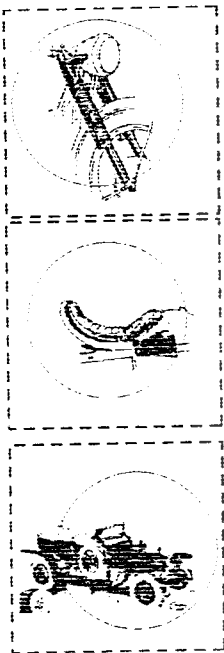
bentukan inovatif sarat
REVOLUSIteknologi dalam
 pencarian bentuk kendaraan
 menghasilkan keberagaman
 bentukan massa

Perjalanan yang tak sepenuhnya sesuai dengan pengharapan, demikian juga halnya pada kendaraan yang juga pada masa ini menemui suatu kemunduran sesuai dengan jamannya (krisis ekonomi yang melanda eropa setelah PD I)

C. TITIK AKHIR 1940-an

- + bukanlah akhir dari sebuah perjalanan kendaraan yang nyatanya hingga kini terus mengalami perkembangan yang semakin dahsyat.
- + akhir yang lebih dikarenakan suatu pembatasan atas sebuah pengkajian sehingga kemudian disebut sebagai antik.

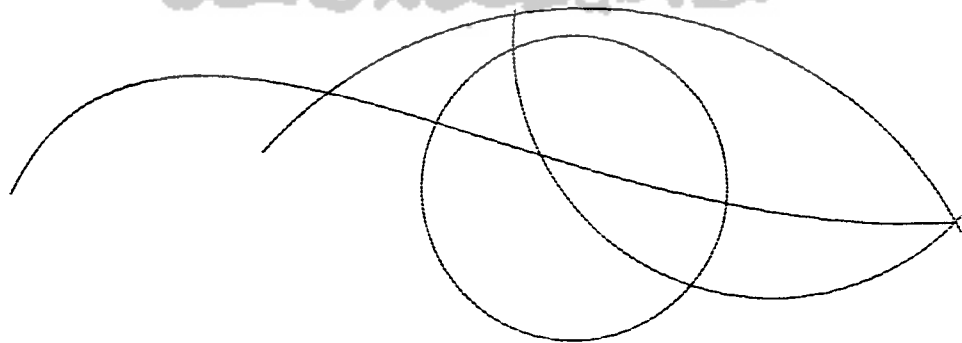
1. PERLENGKAPAN KENDARAAN



secara keseluruhan dengan bentuk yang lugas dan aerodinamis dengan komposisi bahan pembentuk body kendaraan berupa campuran bahan ringan guna memaksimalkan kecepatan, sementara tekstur halus menjadikannya elegan.

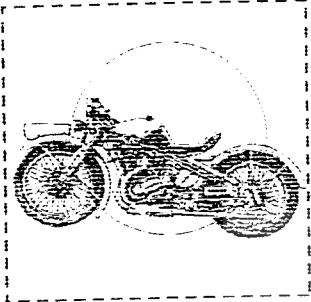
ELEMEN FASAD BANGUNAN

Respon terhadap garis yang lugas, aerodinamis dalam massa bangunan, tekstur halus dengan pembatas yang ringan, yang membari kesan elegan.



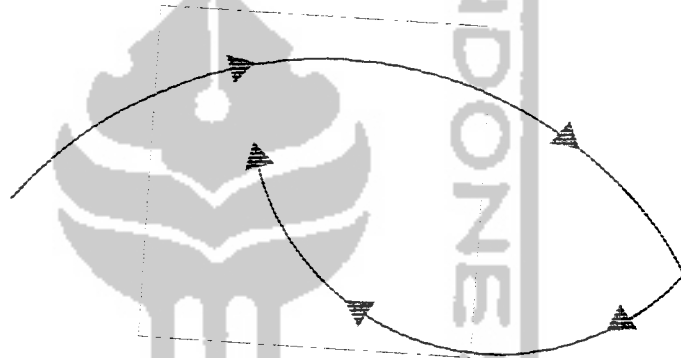
2. MESIN/ENGINE

mesin dengan kecepatan dan kekuatan besar dari konfigurasi mesin lima silinder.



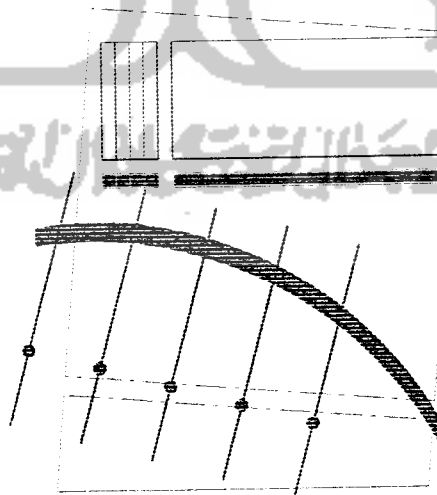
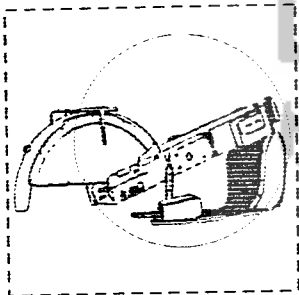
SIRKULASI

sirkulasi menerus membentuk suatu lengkung ke-aerodinamis-an.



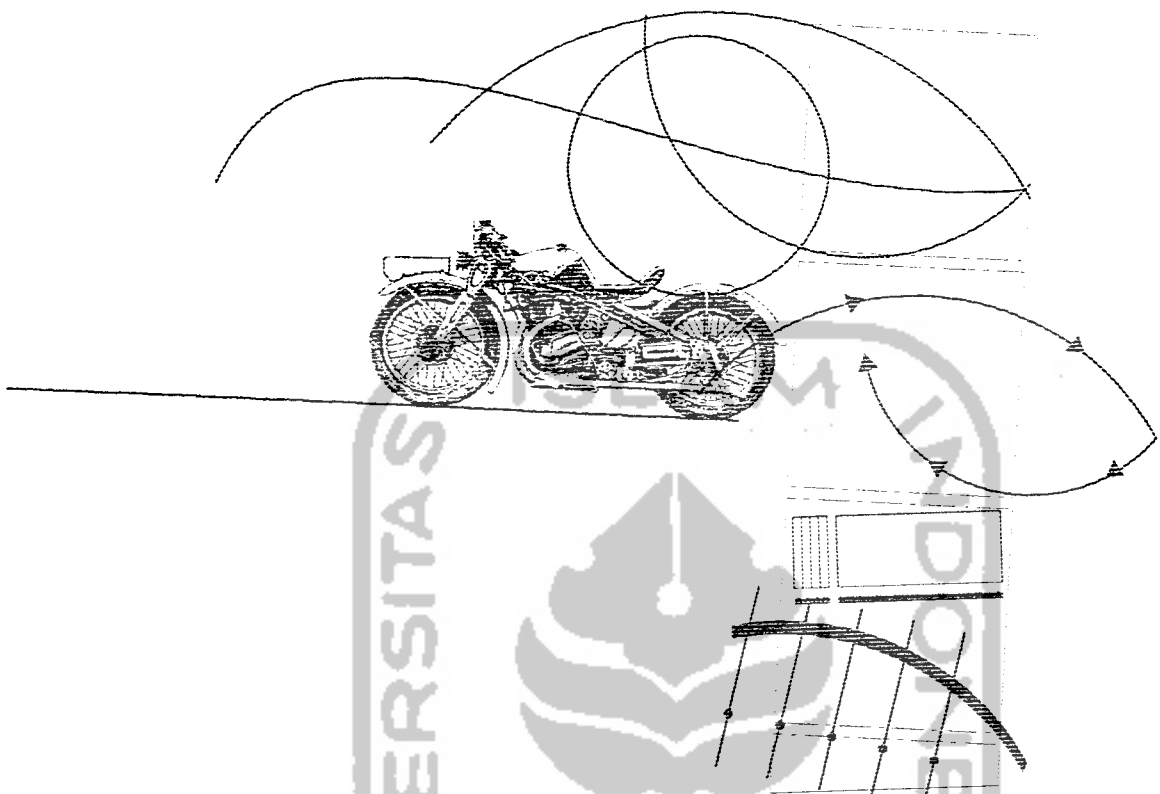
3. RANGKA

Rangka yang lebih kokoh dan kuat guna menopang mesin yang besar.

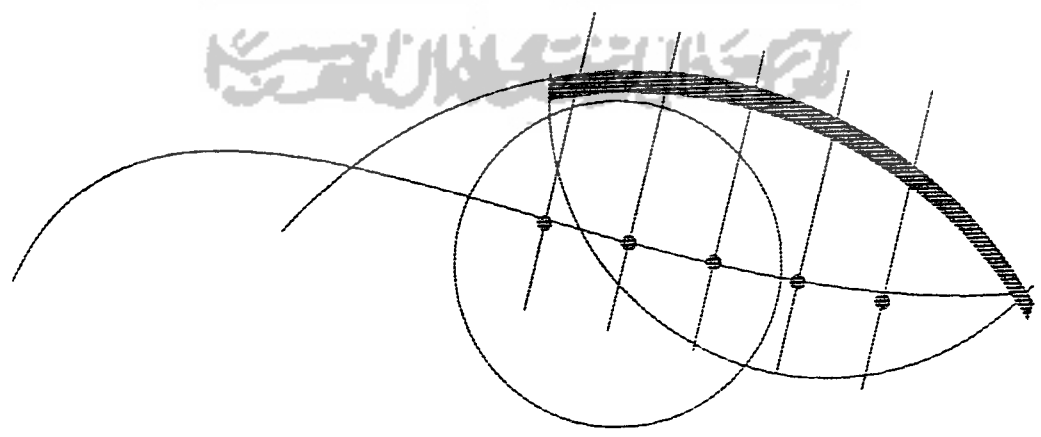


STRUKTUR

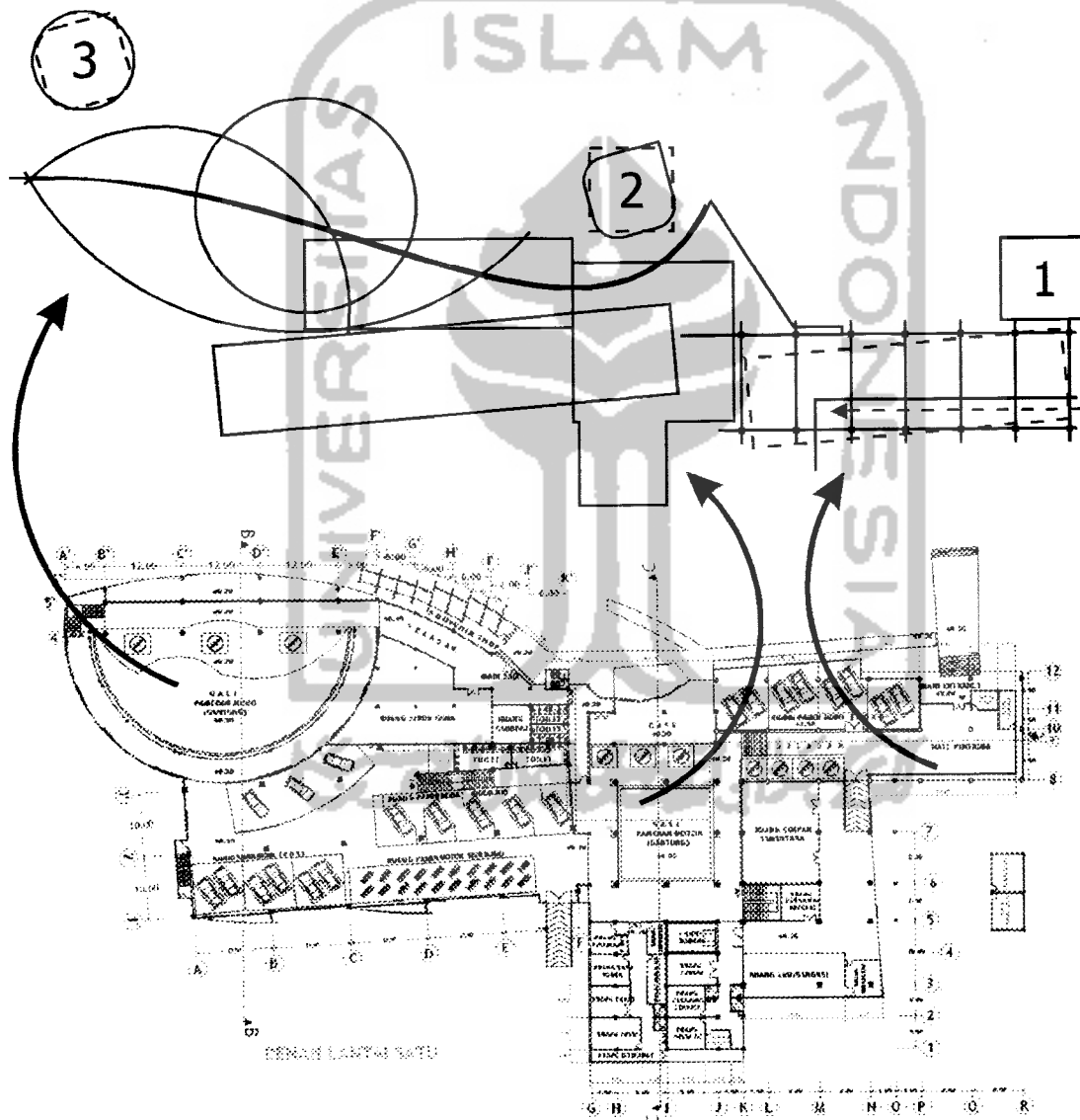
struktur yang kaku dan kokoh dan masive, dengan dimensi besar guna menampung beban yang besar.



Respon terhadap kemajuan yang telah dicapai dengan ekspresi aerodinamis dan elegan unsur speed yang semakin menginjak level tinggi dengan bahan ringan.



Dengan suatu konsep perancangan “PERJALANAN”, maka didapat suatu gubahan massa yang menyatu dalam pola linier. dengan karakteristik dari masing-masing massa yang berbeda sesuai dengan perkembangan yang terjadi pada jamannya. keberbedaan ketiga massa setelah disatukan dalam suatu rangkaian perjalanan memperlihatkan adanya itu kesatuan, yaitu bangunan itu sendiri. dengan mencoba terus mengalami perubahan sesuai perkembangannya antara lain :



+ **bentuk** yang awalnya kaku dan tegas pada akhirnya menjadi bentuk

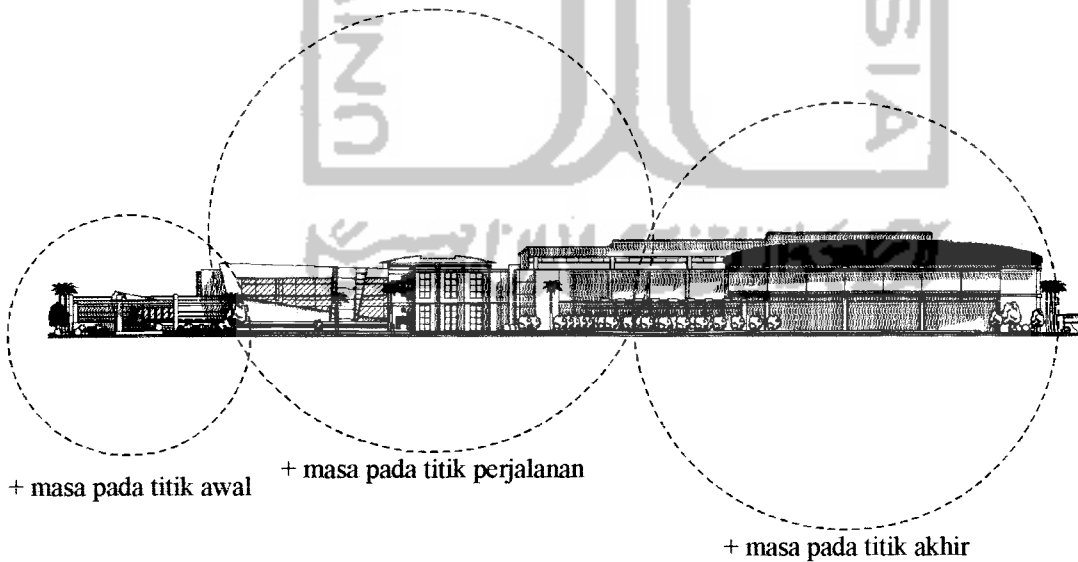
Yang luwes dan aerodinamis.

+ **tekstur** fasad yang semula kasar menjadi halus.

+ **struktur** rangka yang semula berbentuk rangka, tampak vulgar pada awalnya menjadi tertutup dan masive.

+ **elemen** yang menghiasi bangunan dari yang kaku menjadi berpanil hingga menjadi sesuatu yang transparan dan ringan.

+ **warna** juga mengalami suatu perjalanan yang pada awalnya adalah merupakan warna murni dari bahan massa kemudian mulai berubah menjadi ada beberapa elemen yang masih berwarna sesuai bahannya dan ada yang mulai menggunakan warna-warna dasar (primer) kemudian pada akhirnya menggunakan warna tersier.



II. 4. TATA RUANG DALAM

Untuk penataan ruang dalam museum adalah dengan menghadirkan pengalaman ruang yang berbeda pada tiap ruang, untuk menghindari kejenuhan bagi pengunjung dengan memperhatikan faktor kejenuhan pada ruang pameran yang dipengaruhi oleh beberapa faktor :

- garis (line)
- bentuk (form)
- material (material)
- warna (color)
- cahaya (light)
- ruang (space)
- tekstur (texture)

I. 4.1. STUDI VARIABEL RUANG DALAM

Dalam mengatasi kejenuhan pada ruang dari beberapa faktor yang mempengaruhi tersebut diatas diterapkan dengan menggunakan prinsip-prinsip dalam perancangan yaitu :

1. balance.
2. contrast.
3. domination.
4. harmony.
5. opposition.
6. proportion.
7. rhythm.
8. scale.
9. subordination.
10. transition.



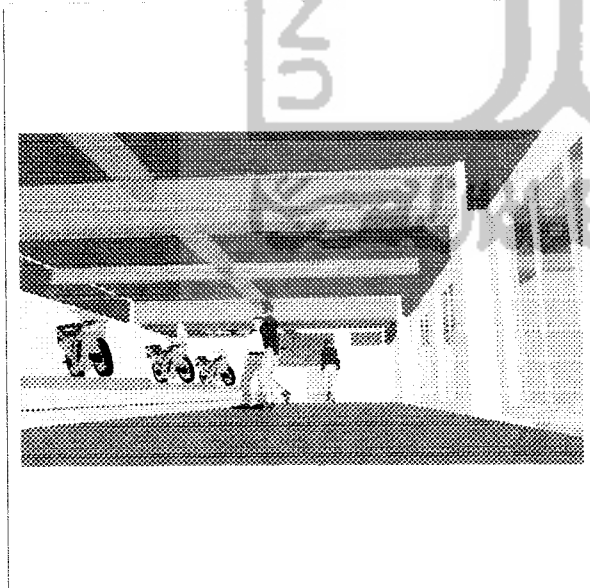
I. 4. 2. SERIAL VIEW

Prinsip-prinsip tersebut selanjutnya diterapkan pada ketiga masa yang berbeda sesuai dengan konsep perancangan yaitu “perjalanan”, dengan demikian variabel ruang dalam tersebut sangat terpengaruh oleh konsep perjalanan tersebut.

1. Massa Pertama (titik awal) dengan ekspresi variabel ruang

dalam yang dialami yaitu :

- + **garis** :: kaku dan tegas.
- + **bentuk** : persegi dengan sudut yang jelas.
- + **material** : kayu dan beton dengan beberapa elemen logam sebagai pengikat dengan ruang lainnya.
- + **warna** : adalah 2 warna murni bahan, yaitu : kayu dan beton.
- + **cahaya** : variasi dari cahaya buatan (lampu).
- + **ruang** : dengan mengikuti pola sirkulasi yang terjadi yaitu satu arah dan menerus makaruang yang didapat yaitu memanjang dengan bentuk persegi.
- + **tekstur** : kasar



II. Massa Kedua (perjalanan) dengan ekspresi variabel

ruang dalam yang dialami yaitu :

+ **garis** :: lengkung namun beberapa bagian masih terlihat kaku.

+ **bentuk** : perubahan bentuk/revolusi bentuk seperti persegi, sudut dan lengkung.

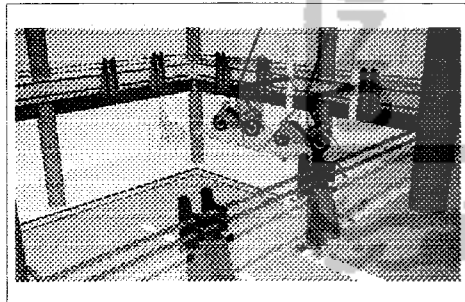
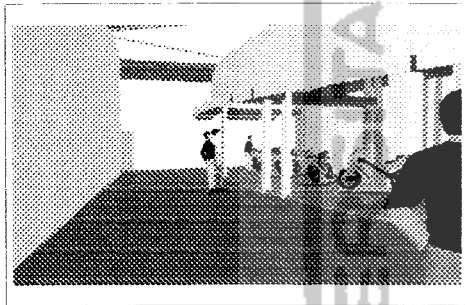
+ **material** : beton dan beberapa elemen logam sebagai pengikat dengan ruang lainnya.

+ **warna** : adalah warna sebagian bahan seperti beton serta beberapa warna primer yang digunakan pada sebagian bahan.

+ **cahaya** : cahaya lampu disamping juga Memanfaatkan refleksi.

+ **ruang** : dengan mengikuti pola sirkulasi yang terjadi yaitu dengan keragaman bentuk yang terjadi sehingga terjadi bentuk memanjang, kotak, miring dan lengkung.

+ **tekstur** : sebagian besar adalah Tekstur bahan yang kasar yang mulai diperhalus.



III. massaKETIGA (titikAKHIR) dengan ekspresi variabel ruang dalam yang dialami yaitu :

- + **garis** : lugas
- + **bentuk** : lengkung/aerodinamis.
- + **material** : beton, serta bahan lain yang ringan seperti fiber, gypsum, kaca dan beberapa elemen logam sebagai pengikat Dengan ruang lainnya.
- + **warna** : adalah warna sebagian bahan seperti beton serta beberapa warna sekunder yang digunakan pada sebagian bahan.
- + **cahaya** : variasi dari cahaya buatan (lampu) dan memanfaatkan cahaya luar.
- + **ruang** : dengan mengikuti pola sirkulasi yang terjadi yaitu bentuk lengkung.
- + **tekstur** : halus.



Dari pengalaman ruang dalam maka kita akan menemui suatu perubahan demi perubahan yang sesuai dengan konsep perancangan yaitu “perjalanan”, dari tiga karakter ruang yang berbeda baik itu berupa :

- garis
- bentuk
- material
- warna
- cahaya
- ruang
- tekstur

dimana variabel tersebut digunakan dalam penataan ruang dalam. Meskipun tidak sepenuhnya seluruh variabel tersebut secara maksimal didapat dalam wujud disain, hal ini dikarenakan fokus dari keseluruhan variabel yang beragam dan masih ditambah dengan variabel penentu keseluruhan ruang/bangunan.

Akan tetapi dengan itu semua tujuan yang ingin dicapai yaitu bahwa dengan pengalaman ruang yang berbeda tersebut maka diharapkan dapat mengatasi kejenuhan bagi para pengunjung yang akan menikmati pameran.

1. balance>keseimbangan

secara seimbang bagian dari masing-masing variabel memainkan perannya pada masing-masing ruang yang terbagi tiga. baik itu garis, bentuk, material, warna, pencahayaan, ruang dan tekstur mengisi dalam ruang pameran tersebut, sehingga dari sini tidak ada yang menonjol akan tetapi secara seimbang semua variabel tersebut memainkan perannya membentuk satu ruang pameran.

2. contrast>perbedaan

perbedaan dapat terlihat secara keseluruhan ruang dimana masing-masing ruang memiliki suatu pembeda berupa karakter yang ditonjolkan. seperti ruang pertama dengan karakter garis tegas, ruang kedua dengan karakter keberagaman, sedangkan ruang ketiga dengan karakter lugas.

3. domination>dominasi

terlihat pada satuan ruang, dominasi variabel yang dipakai pada masing-masing ruang begitu jelas. seperti ruang pertama didominasi tekstur kasar, ruang kedua didominasi tekstur dengan paduan kasar dan halus, sedangkan ruang ketiga didominasi oleh tekstur halus.

4. harmony>keselarasan

terlihat dari ketiga ruang yang terlihat perjalanannya secara selaras. jadi tidak langsung berubah secara drastis. namun melalui suatu proses yang kemudian disebut penyelarasan.

5. opposition>pertentangan

jelas terjadi pertentangan disini yang terlihat dengan jelas secara keseluruhan ruang dan yang paling jelas yaitu pertentangan antara ruang pertama dengan ruang ketiga.

6. proportion>proporsi

proporsi disini yaitu proporsi yang merata yang pada ketiga ruang ketika memakai seluruh elemen variabel penataan ruang dalam/pameran.

7. rhytm>irama

terlihat secara menyeluruh dimana dengan karakter yang ada setelah menyatu pada satu masa bangunan memiliki irama yang pada awalnya datar kemudian mulai bergejolak dan pada akhirnya tampak tenang.

8. scale>skala

terlihat secara menyeluruh dari ketiga ruang tersebut. sebagai contoh bila dilihat dari hubungan kekontrasannya maka skala disini terlihat skala kekontrasan yang mengalir/bertahap.

9.subordination>turunan.

masing-masing ruang menurunkan variabel penataan ruang dalam sesuai karakter masing-masing ruang.

10.transition>peralihan

peralihan jelas terjadi bila dilihat secara keseluruhan ruang, transisi dari ruang saaatu hingga sampai pada ruang ketiga dimana dengan ruang kedua sebagai tempat beralihnya semua variabel penataan ruang dalam/pamer.

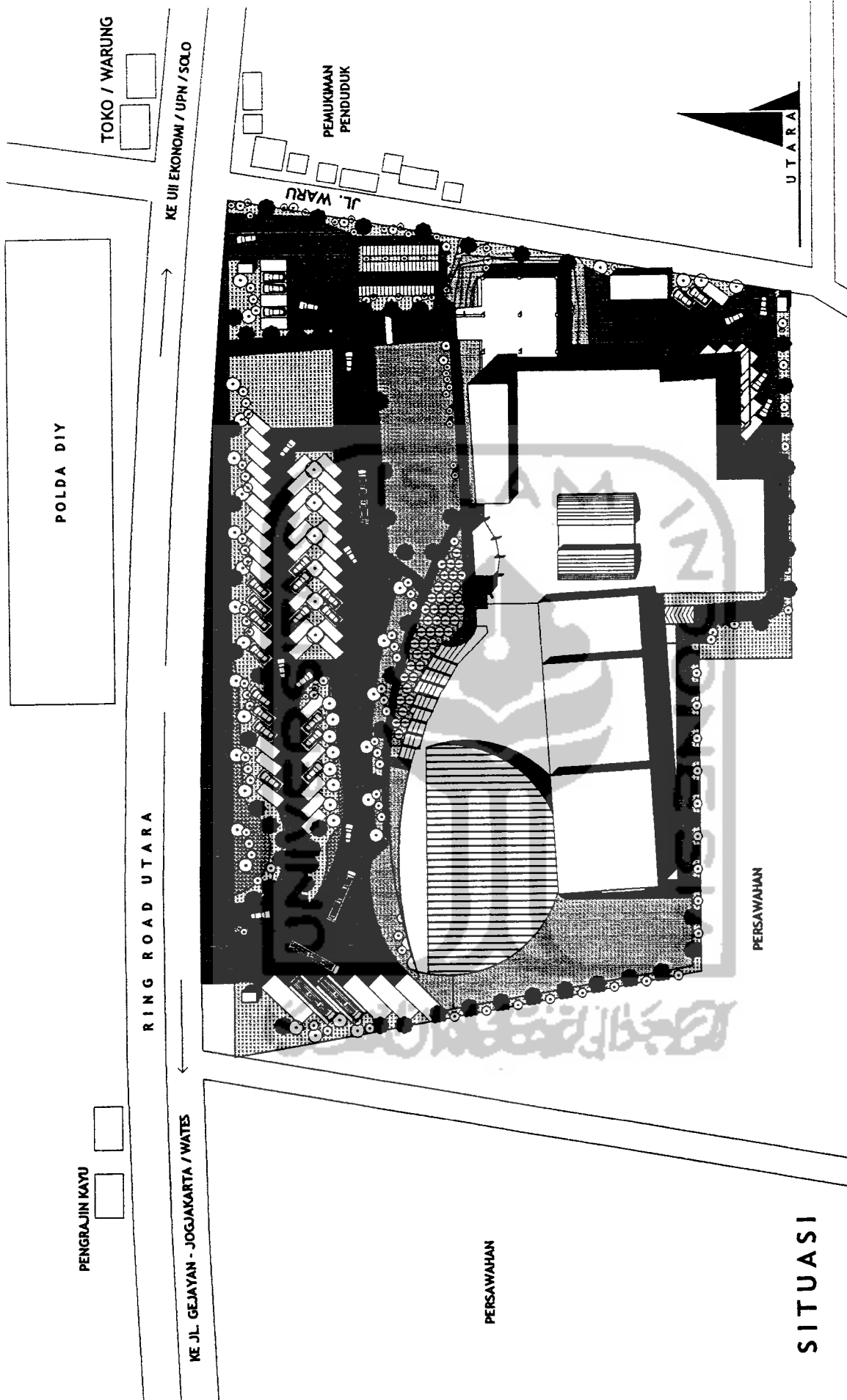


Perspektif Eksterior

III. DESIGN DEVELOPMENT

1. Sitasi
2. Site plan
3. Denh lantai 1
4. Denah lantai 2
5. Tampak
6. Potongan
7. Potongan lingkungan





TUGAS ALIR
 PELAKSANAAN DAN
 PENYELASAAN TUGAS
 DAN FUNGSI

PELAKSANA
 DAN
 PENYELASAAN TUGAS
 DAN FUNGSI

**MUSEUM KENDARAAN ANTIK
 JOGJAKARTA**

REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

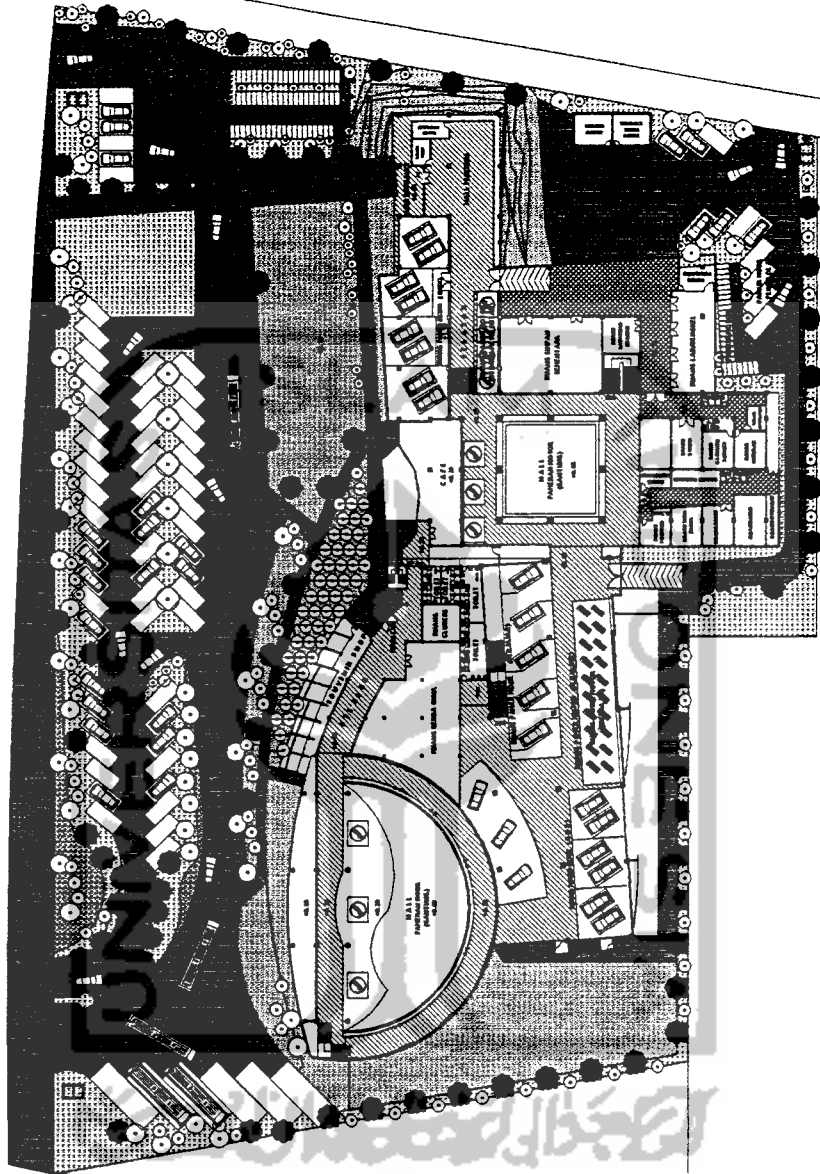
REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

REKAM STRUKTUR
 DAN
 STRUKTUR

185.00

100.00

SITEPLAN



UTARA



TITILAS ALIYAH
 DIREKTOR ANTIKUMBUH
 DIREKTORAT BUDAYA
 DIREKTORAT BUDAYA
 KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
 REPUBLIK INDONESIA

PEKERJAAN DI
 KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
 TAMBUNG KEMENTERIAN
 KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

MUSEUM KEBUDAYAAN ANTIK
 JOGJAKARTA

ALYAN PERENCANAAN
 PT. BANGUNAN STRUKTUR ANDA

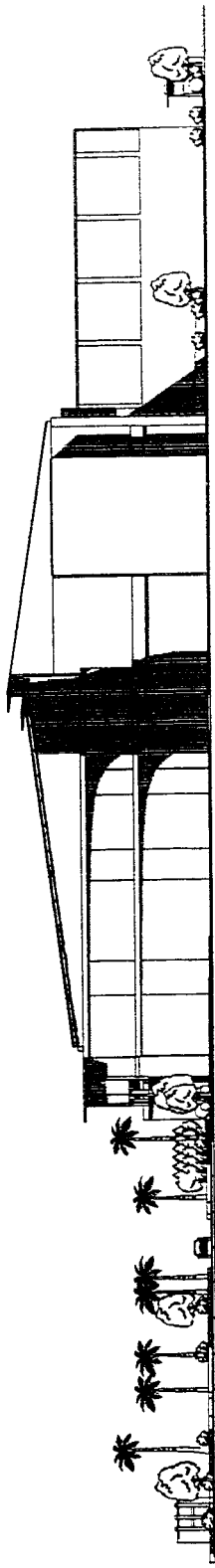
IDENTIFIKASI PERENCANAAN
 2.01.01.01.10
 20 PERENCANAAN
 20 PERENCANAAN
 20 PERENCANAAN

JURUSAN ARSITEKTUR
 111731A03

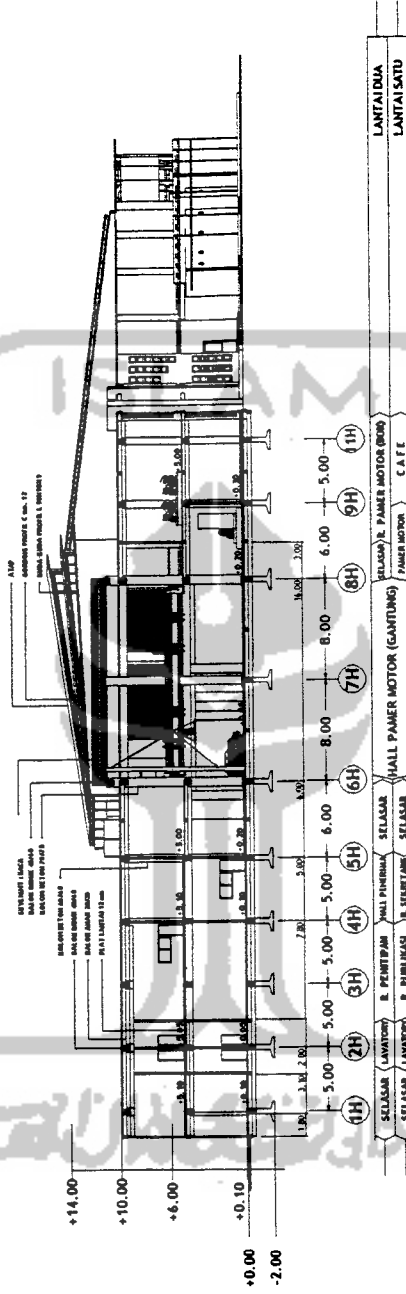
NO. SKALA
 1:111000

NO. LEMBAR
 3


NO. JUDUL
 9

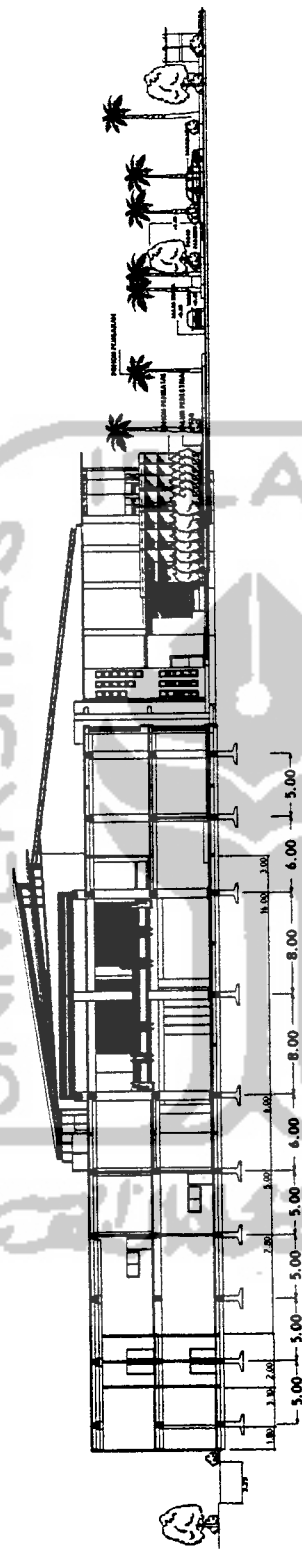
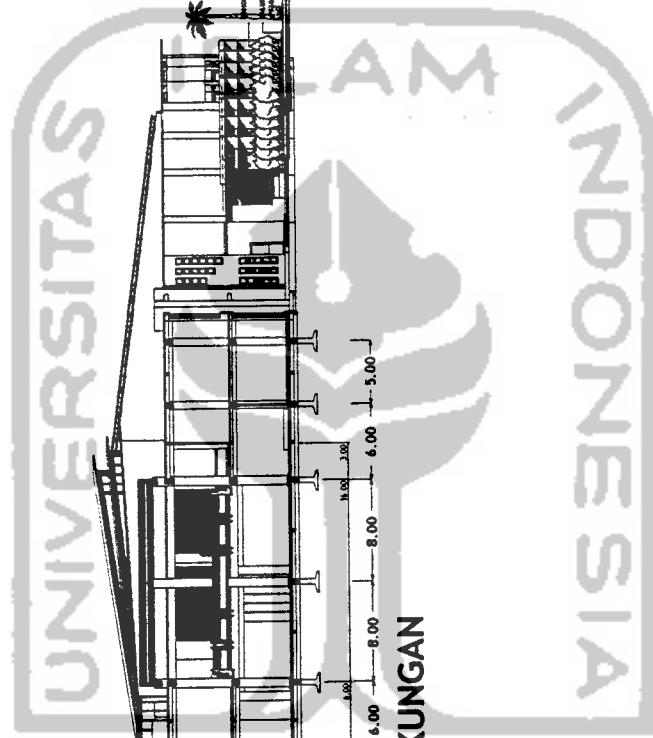


TAMPAK BARAT




POTONGAN C-C

 <p>TUGAS AKHIR BILANGAN ANTIK TARIKH 14 MAREK 2014 LOKASI: JALAN KEMENTERIAN 10110</p>	<p>FAKULTAS INSAJIN ARSITEKTUR DAN TARIKH</p>		<p>MUSEUM KUNBARAN ANTIK JOCIAKARTA</p>		<p>DESKRIPSI PERANCANGAN 1. BANGUNAN KUNBARAN ANTIK</p>		<p>LOKASI DAN KAWASAN 2. DOKUMENTASI 3. PERENCANAAN 4. PERENCANAAN</p>		<p>JENIS LOKASI TAMPAK BARAT POTONGAN C-C</p>		<p>SKALA 1:1000</p>	<p>NO. LEMBAR 7</p>	<p>JUMLAH LEMBAR 9</p>	<p>PERENCANAAN</p>
	<p>PERENCANAAN 1. BANGUNAN KUNBARAN ANTIK</p>		<p>LOKASI DAN KAWASAN 2. DOKUMENTASI 3. PERENCANAAN 4. PERENCANAAN</p>		<p>JENIS LOKASI TAMPAK BARAT POTONGAN C-C</p>		<p>SKALA 1:1000</p>	<p>NO. LEMBAR 7</p>	<p>JUMLAH LEMBAR 9</p>	<p>PERENCANAAN</p>				



POTONGAN LINGKUNGAN

 <p>TIJUAN ADUM KEMBARA ANTIK PARENTAL TERPILIS LAIN, DAN PENGALAMAN KARYA ARSITEKTUR ISLAM INDONESIA.</p>	<p>FAKULTAS DI UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA</p>	<p>MUSEUM KENDARAAN ANTIK JOGJAKARTA</p>		<p>NO. KEMBARA 01</p>	<p>UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA</p>	<p>NAMA S. HADIARTO</p>	<p>JURUSAN ARSITEKTUR</p>	<p>1:600</p>	<p>NO. KEMBARA 01</p>	<p>JURUSAN ARSITEKTUR</p>	<p>FAKULTAS</p>
	<p>FAKULTAS DI UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA</p>	<p>MUSEUM KENDARAAN ANTIK JOGJAKARTA</p>	<p>NO. KEMBARA 01</p>	<p>UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA</p>	<p>NAMA S. HADIARTO</p>	<p>JURUSAN ARSITEKTUR</p>	<p>1:600</p>	<p>NO. KEMBARA 01</p>	<p>JURUSAN ARSITEKTUR</p>	<p>FAKULTAS</p>	