

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan roda dua telah menjadi alat transportasi favorit di Tanah Air. Populasinya terus membengkak dari tahun ke tahun. Hal ini terjadi karena mudahnya masyarakat untuk memiliki sepeda motor dengan berbagai program kemudahan yang ditawarkan pabrikan maupun perusahaan pembiayaan.

Menurut Ketua Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), Gunadi Shindhuwinata, jumlah sepeda motor di Indonesia saat ini sebanyak 85 juta unit.. Dari jumlah tersebut, populasi terbanyak kendaraan bermotor di Indonesia masih disumbang oleh sepeda motor.

Banyaknya angka pengguna sepeda motor ini mempengaruhi gaya hidup beberapa masyarakat Indonesia. Hal tersebut menyebabkan munculnya hobi dalam bidang otomotif roda dua, seperti koleksi sepeda motor, balapan, touring, dan lainnya. Beberapa hobi tersebut menyebabkan terciptanya komunitas-komunitas dan klub para pengguna motor yang memiliki kesamaan hobi maupun dengan dasar memiliki kesamaan merk dan jenis sepeda motor, merk-merk besar seperti Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki menjadi identitas dari beberapa klub dan komunitas tersebut. Selain merk motor, identitas para klub dan komunitas ini juga ada pada penggunaan atribut/seragam, stiker, maupun konsep motor dan lain-lain. Untuk membedakan antara komunitas dan klub motor,

Beberapa kegiatan yang dilakukan oleh para komunitas dan klub motor tersebut diantaranya:

Pertama, *touring* adalah kegiatan Bikers motor untuk menjelajah jalan serta berwisata dengan kendaraan bermotor ke suatu tempat yang sudah di rencanakan dalam rapat club dan komunitas motor. Selain menjadi kegiatan para komunitas dan klub motor, kegiatan *touring* ini digemari juga oleh

beberapa kalangan masyarakat yang menggemari hobi otomotif roda dua tanpa mengatasnamakan klub/komunitas tertentu.

Kedua, *nongkrong* yang sering di sebut dengan (KOPDAR) merupakan kegiatan bikers motor untuk berkumpul di suatu tempat yang telah di sepakati oleh anggota bersama teman-teman khususnya club dan komunitas motor. Dalam hal ini biasanya dilakukan dalam 1 minggu sekali setiap hari sabtu malam. Tempat KOPDAR biasanya berada pada titik keramaian yang sering dilalui oleh masyarakat secara umum.

Ketiga, bakti sosial adalah kegiatan kepedulian sosial terhadap lingkungan sekitar yang memerlukan bantuan maupun dukungan diantaranya bantuan bencana, santunan anak yatim piatu, dll.

Keempat, rapat yang dilakukan secara periodik (misalnya sebulan sekali) untuk membahas/evaluasi program kerja yang sudah mereka susun bersama untuk setiap jangka waktu tertentu nya.

Kelima, MUBES (Musyawarah Besar)/MUSANG (Musyawarah Anggota) adalah rapat besar yang dilakukan oleh seluruh anggota klub/komunitas yang bertujuan membahas hal yang lebih kompleks dari rapat biasa seperti penyusunan dan menyepakati program kerja untuk jangka waktu tertentu, pemilihan ketua baru dalam klub/komunitas, dan pembahasan masalah-masalah besar yang terjadi di dalam maupun dari luar komunitas/klub.

Selain kelima kegiatan utama diatas beberapa kegiatan lain yang berhubungan dengan hobi yang mereka miliki. Tidak hanya itu para anggota klub dan komunitas ini pun mempunyai tanggung jawab sosial kepada masyarakat khususnya dalam bidang berkendara dan tanggung jawab antara anggota klub serta dengan klub lain untuk menjaga tali persaudaraan yang biasa mereka sebut dengan “brotherhood”.

Selama ini, kegiatan-kegiatan tersebut biasa mereka lakukan di jalanan, fasilitas umum, atau rumah pribadi salah satu anggota klub. Beberapa diantara nya penulis anggap sebagai masalah yaitu diantaranya tidur di

jalanan pada saat touring jarak jauh, kesulitan tempat untuk nongkrong sebagai sarana interaksi, motor *mogok* saat touring, badan pegal saat berkendara jauh, dan kurangnya tempat istirahat sementara yang nyaman saat touring jarak jauh.

Banyaknya komunitas/klub motor di Indonesia ini dihimpun dan di fasilitasi oleh organisasi resmi Negara Indonesia bernama IMI (Ikatan Motor Indonesia). Didirikan pada 27 Maret 1906 di Semarang yang pada mulanya diberi nama Javasche Motor Club dan seiring berjalannya waktu mengalami beberapa pergantian nama menjadi IMI (Ikatan Motor Indonesia). Badan organisasi ini menghimpun klub/komunitas motor di Indonesia baik klub besar maupun kecil. Selain berperan sebagai penghimpun para klub/komunitas motor, badan organisasi ini pun menyelenggarakan *event-event* otomotif secara rutin guna menyalurkan talenta dan hobi para *biker* di Indonesia khususnya motor *sport*.

Namun sekarang, IMI lebih mengarahkan fungsinya ke arah *event-event* motor *sport*, sehingga klub/komunitas motor yang tergabung di dalamnya sedikit terabaikan, sehingga beberapa klub/komunitas pun ingin IMI kembali lebih mengaktifkan fungsinya sebagai penghimpun para komunitas/klub motor yang tergabung didalamnya. Dan sebenarnya IMI sendiri pun ingin kembali menaiki porsi dari fungsinya sebagai wadah dari klub dan komunitas motor di Indonesia.

Dalam pembahasan laporan ini, penulis mempersempit subjek penelitian menjadi salah satu klub motor yang cukup besar di Indonesia yaitu HTCI (Honda Tiger Club Indonesia) dimana klub ini merupakan himpunan Honda Tiger yang berada di seluruh Indonesia. Klub-klub tiger yang dihimpun dalam keanggotaan HTCI terdapat di hampir setiap kota yang ada di Indonesia. Di Bandung contohnya terdapat TAB (Tiger Association Bandung) yang merupakan salah satu klub tiger tertua dan terbesar di Indonesia yang dihimpun dalam HTCI. Klub TAB ini biasa melakukan aktivitas “nongkrong” nya di fasilitas publik, pada kasus ini fasilitas publik

terbesar adalah Dunkin Donuts kawasan Dago, Bandung. Meskipun tidak melakukan kegiatan yang anarkis, kegiatan nongkrong di tempat tersebut dirasa cukup mengganggu para pengunjung lainnya akibat faktor kebisingan, bau rokok dan kadang para *biker* tersebut berbicara satu sama lain dengan kata-kata yang kurang sopan dan layak didengar oleh anak dibawah umur. Dan terkadang terdapat oknum-oknum yang kurang bertanggung jawab dengan minum minuman keras dan terkadang berkelahi dengan komunitas lain. Oleh sebab itu penulis menganggap hal ini menjadi salah satu latar belakang utama dibutuhkannya fasilitas khusus untuk para *biker* ini.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan di sub-bab sebelumnya, dapat diambil identifikasi masalah pada kasus ini yaitu kurangnya fasilitas yang menunjang aktivitas para *biker* sehingga selama ini fasilitas umum lah yang digunakan para *biker-biker* ini untuk melakukan beberapa aktivitasnya seperti tidur di fasilitas umum, *nongkrong* di area public yang terkadang sedikit mengganggu ketertiban masyarakat umum, dan melakukan kegiatan internal klub di tempat yang kurang cocok dijadikan sebagai sarana interaksi. Masalah lain terdapat pada kegiatan *touring* mereka, sering ditemukan kendala-kendala yang seharusnya diatasi dengan penyediaan tempat/fasilitas yang cocok untuk mengatasinya. Selain itu adanya keinginan dari klub/komunitas motor dan dari pihak IMI untuk kembali mengoptimalkan fungsi IMI sebagai penghimpun dan memfasilitasi para klub dan komunitas motor ini.

1.3 Ide Gagasan

Desain yang akan diterapkan pada *Biker Checkpoint* ini memiliki tema “*City Road*” dengan konsep “*Touring Adventure*”. Maksud dari kata konsep tersebut adalah desain yang akan diterapkan menyajikan desain yang berasal dari kebutuhan-kebutuhan dan permintaan yang berasal dari para *rider* dan di peruntukan untuk para *rider* dengan karakteristik user yang suka *touring*

dan berpetualang menggunakan motornya. Gaya desain yang akan dipakai juga adalah gaya desain yang cocok dengan jiwa para *rider*, yaitu desain dengan gaya yang kuat, maskulin, terbuka, dan mencerminkan jiwa para *rider* yang kuat, solid, sangat memiliki semangat berpetualang, namun tetap sederhana. Fasilitas yang disajikan dalam desain ini yaitu fasilitas-fasilitas yang berasal dari kebutuhan dan permintaan para *rider* diantaranya *café*, *hostel*, dan bengkel kecil.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah penulis jabarkan sebelumnya, dapat disimpulkan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana merancang desain interior yang sesuai dengan jiwa para *rider* di Indonesia khususnya para anggota klub Tiger?
2. Bagaimana menyajikan desain yang memiliki gaya yang mewakilkan jiwa para *rider* di Indonesia yang kuat, solid, memiliki jiwa petualang, dan sederhana?
3. Bagaimana merancang tempat dengan fasilitas-fasilitas yang memenuhi kebutuhan para *rider* di Indonesia yang dikaitkan dengan konsep “*Touring Adventure*”?
4. Bagaimana menerapkan tema “*City Road*” dan konsep “*Touring Adventure*” ke dalam desain yang sederhana dan tidak tampak mewah namun tidak memiliki kesan murahan?

1.5 Tujuan Perancangan

Adapun tujuan-tujuan yang ingin dicapai dari desain yang akan diterapkan dalam interior *Biker Checkpoint* ini adalah:

1. Memenuhi kebutuhan para *rider* di Indonesia yang selama ini memiliki kendala dalam kurangnya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan mereka.

2. Kembali mengaktifkan fungsi IMI sebagai wadah para klub/komunitas motor guna mengarahkan kegiatan-kegiatan para komunitas/klub motor tersebut ke arah yang lebih baik.
3. Memberikan dampak positif bagi para *rider* di Indonesia sebagai sarana interaksi sesama *rider* di Indonesia sehingga terjalin hubungan yang lebih baik lagi juga menjauhkan nya dari kesan anarkis dan mengganggu yang selama ini di anggap oleh masyarakat publik.
4. Menyajikan tempat yang terdesain secara sederhana (tidak tampak mewah) dan dikhususkan bagi para *rider* di Indonesia namun tidak berkesan murahan.

1.6 Manfaat Perancangan

Manfaat dibuatnya *Biker Checkpoint* ialah untuk menampung para *rider* yang sedang melakukan kegiatan-kegiatan mengenai hobi nya di bidang otomotif khususnya roda dua dan memfasilitasi kehidupan klub/komunitas motor di Indonesia yang selama ini memiliki kendala. Berikutnya, menjadi sarana interaksi antar klub/komunitas motor di Indonesia dan mencegah para oknum biker yang biasa menyebabkan terganggunya masyarakat umum dan fasilitas umum yang biasa dijadikan tempat “*nongkrong*” oleh para biker.

Manfaat selanjutnya adalah mengaktifkan kembali fungsi IMI sebagai badan organisasi penghimpun klub/komunitas motor di Indonesia. Selain itu manfaat lain nya adalah memberikan komunitas/klub motor suatu tempat yang layak, rapi dan terdesain dengan baik dalam melakukan kegiatan-kegiatannya.

1.7 Ruang Lingkup Perancangan

Adapun beberapa batasan masalah dalam ruang lingkup perancangan yang dipakai untuk membatasi desain dalam perancangan ini adalah:

1. Perancangan ini dibuat untuk para anggota komunitas/klub motor di Indonesia atau para *rider* yang tidak mengatasnamakan klub/komunitas

tertentu namun memiliki kegemaran otomotif roda dua sebagai objek utamanya.

2. Tempat pada perancangan ini menyediakan fasilitas-fasilitas khusus untuk memenuhi kebutuhan dan pendukung kegiatan para *rider* yaitu *café*, hostel, dan bengkel kecil.
3. Para *rider* yang ditargetkan sebagai konsumen dalam perancangan ini adalah pria dan wanita berkisar 17-55 tahun (data diambil berdasarkan usia rata-rata anggota pada klub/komunitas yang sudah ada)

Lingkup perancangan “*Biker Checkpoint*” ini sebatas pendesainan interior, furniture, serta sistem fasilitas yang akan dibuat di dalam perancangan desain interior ini. Perancangan interior mencakup beberapa ruang, sebagai berikut:

1. *Café*
Area dimana para *rider* dapat berkumpul bersama dengan kuota yang cukup banyak (4-10 orang) sambil menikmati hidangan makanan dan minuman yang disediakan.
2. *Penginapan (Hostel)*
Tempat dimana para *rider* dapat beristirahat atau bahkan bermalam dengan kuota 2-8 orang per kamar dengan penggunaan kasur tingkat untuk memenuhi kuotanya.
3. *Bengkel dan Workshop*
Area ini dipakai sebagai tempat perbaikan/*service* motor para *rider* yang mengalami masalah dan workshop modifikasi untuk para *rider* yang gemar modifikasi otomotif roda dua.

1.8 Sistematika Penulisan

Bab I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu Latar Belakang Penelitian Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian, Pertanyaan Penelitian, dan Sistematika Penelitian.

Bab II STUDI LITERATUR

Bab ini berisikan teori yang diambil dari kutipan buku, yang berupa pengertian dan definisi. Bab ini juga menjelaskan konsep dasar sistem, konsep dasar informasi, konsep dasar sistem informasi, dan definisi lainnya yang berkaitan dengan sistem yang dibahas.

Bab III DESKRIPSI DAN PROGRAM PERANCANGAN PROYEK

Bab ini mendeskripsikan tahap dan pengerjaan segala hal yang berkaitan dengan café yang bertema *rider* motor, penginapan, dan bengkel. Hal terkait dengan perancangan proyek "*Biker Checkpoint*".

Bab IV ANALISA PERANCANGAN BIKER CHECKPOINT

Bab ini berisikan pembahasan dan analisa pada proses perancangan *Biker Checkpoint* yang meliputi pembahasan ide konsep tema, implementasi konsep pada desain, dan pembahasan gambar kerja yang sudah dibuat.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menarik kesimpulan dari semua hal yang penulis alami dan dari masalah yang terjadi serta penyelesaiannya dalam proses perancangan *Biker Checkpoint*.