

# 1. PENDAHULUAN

## 1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan Negara yang sedang berkembang oleh sebab itu sector perdagangan merupakan factor yang sangat penting. Apalagi Indonesia sempat mengalami krisis moneter pada pertengahan tahun 1997, oleh sebab itu setelah perekonomian Indonesia membaik, maka ini saatnya untuk mengejar ketinggalan Indonesia yang disebabkan oleh Krisis Moneter, dalam sector perdagangan khususnya Industri otomotif, Indonesia telah banyak mengalami peningkatan, hal ini dapat dilihat dari telah banyaknya mobil-mobil baru yang lalu lalang di jalan-jalan, situasi semacam ini mencerminkan bahwa daya beli masyarakat Indonesia telah pulih, namun hal ini juga harus didukung oleh pemerintah melalui kebijaksanaannya dalam hal pajak maupun bea cukai, sebab pajak dan bea cukai merupakan factor yang penting dalam pendapatan Negara.

Di Indonesia, mobil merek VolksWagen sebenarnya telah lama berada di Indonesia, atau yang lebih dikenal dengan sebutan VolksWagen, bahkan sejak perang kemerdekaan telah ada, namun sempat mengalami Stagnasi, dan baru pada awal tahun 2000 VolksWagen mulai bersaing kembali dengan merek-merek lain yang telah terlebih dahulu menguasai pasar di Indonesia, Hal ini merupakan tantangan bagi VolksWagen, namun karena VolksWagen telah dikenal oleh masyarakat luas, serta telah dianggap "*mobil sejuta umat*".disebut mobil sejuta umat sebab mobil VolksWagen ini memiliki berbagai macam variasi model yang dapat memenuhi seluruh lapisan masyarakat, mulai dari mobil rakyat hingga mobil-mobil mewah, selain itu VolksWagen juga memiliki kualitas produk yang selalu di jaga maka dalam waktu yang singkat VolksWagen telah mampu bersaing dengan merek-merek lain yang telah terlebih dahulu bermain di pasar Indonesia, atau yang tidak mengalami Stagnasi.

Saat ini telah banyak terbentuk club-club penggemar VolksWagen, hampir semua kota besar di Indonesia telah memiliki club VolksWagen , club-club ini terbentuk oleh komunitas-komunitas para penggemar VolksWagen, biasanya asal

mulanya mereka hanya berkumpul untuk saling bertukar informasi, hal ini dilakukan sebab mereka merasa sepele dalam perawatan mobil kesayangan mereka. dan setelah jumlah komunitas mereka bertambah banyak, mereka akan mendirikan club- VolksWagen. Antar Club- VolksWagen pun tetap memiliki hubungan yang baik. Bahkan mereka telah memiliki web-site sendiri untuk saling berhubungan, serta pemberitaan informasi.

Untuk saat ini di Jawa Timur, telah terdaftar club-club dari Surabaya, Gresik, Malang, dan Kediri. Namun semuanya itu belum memiliki fasilitas pendukung untuk Club- VolksWagen nya, sebagian besar hanya berupa kantor sekretariat dan bengkel rumah.

Untuk saat ini PT Car and Cars selaku Distributor resmi di Indonesia baru memiliki Showroom di Jakarta, untuk itu di wilayah Jawa Timur yang customernya mulai banyak mulai merasa cemas sebab tidak mendapat pelayanan sebaik di Ibukota, oleh sebab itu untuk wilayah Jawa Timur juga di perlukan sebuah showroom yang lengkap dengan fasilitas pendukungnya agar dapat melayani para customer di Jawa Timur pada umumnya dan di Surabaya pada khususnya.

#### 1.1.1. Latar Belakang Proyek

Proyek Graha VolksWagen ini bertujuan untuk menunjang pemasaran serta pelayanan mobil dengan brand VolksWagen untuk wilayah Jawa Timur. Diharapkan nantinya dengan adanya Graha VolksWagen ini selain dapat meningkatkan penjualan di Jatim, meningkatkan image VolksWagen itu sendiri, serta meningkatkan pelayanan dalam hal service maupun sukucadang, selain itu nantinya graham VolksWagen ini juga dilengkapi dengan wadah untuk dapat menampung para penggemar mobil VolksWagen ( Sekretariat Club VolksWagen )

## 1.2. Pengertian Judul

Judul yang diambil untuk tema tugas akhir ini adalah “ Graha VolksWagen di Surabaya “, yang memiliki pengertian bahwa proyek ini merupakan sebagai pusat dari segala kegiatan yang berhubungan dengan merek VolksWagen tersebut . Dalam Graha VolksWagen ini akan meliputi beberapa

divisi, antara lain show room, bengkel, perawatan, dan suatu wadah untuk dapat menampung para komunitas pencinta mobil VolksWagen untuk saling bertukar informasi

### **1.3. Sasaran dan Manfaat Proyek**

#### **1.3.1. Sasaran Proyek**

Sasaran yang ingin di capai adalah dapat menyediakan wadah yang sarat dengan informasi berhubungan dengan VolksWagen untuk dapat memenuhi segala macam kebutuhan baik itu customer VolksWagen maupun penggemar VolksWagen, serta siapa saja yang membutuhkan informasi tentang VolksWagen di Jawa-Timur pada umumnya dan Surabaya pada khususnya.

#### **1.3.2. Manfaat Proyek**

- Bagi Masyarakat Umum
  1. Sebagai fasilitas yang dapat membantu apabila masyarakat umum membutuhkan segala sesuatu yang berhubungan dengan merek VolksWagen.
  2. Menambah salah satu jenis fasilitas umum, khususnya di bidang otomotif
  3. Meningkatkan pelayanan bagi customer VolksWagen, dalam pembelian , service, suku cadang, dan purna jual.
- Bagi Pemerintah
  1. Meningkatkan perekonomian dalam segi perdagangan otomotif
  2. Memasyarakatkan dan pengenalan teknologi dalam segi otomotif
  3. Meningkatkan pendapatan daerah, dari segi perdagangan
  4. Membuka lapangan kerja baru
- Bagi Lingkungan sekitar
  1. Sebagai Landmark baru di kawasan tersebut
  2. Meningkatkan nilai tata ruang kota pada kawasan tersebut

#### 1.4. Rumusan Masalah

a. Bagaimana membuat bangunan yang dinamis, sirkulasi yang baik serta dilengkapi dengan berbagai macam fasilitas pendukungnya seperti show room, bengkel, suku cadang, perkantoran, gudang stock, autocare, serta wadah untuk dapat menampung komunitas para pecinta mobil VolksWagen.

Pembahasan yang dilakukan dalam perencanaan dan perancangan proyek ini dibatasi oleh ilmu Arsitektur. Perencanaan dan perancangan fisik bangunan di tinjau dari segi Arsitektural dan Struktural. Proses perencanaan dan perancangan dari Graha VolksWagen ini pada dasarnya merupakan sebuah proses yang kompleks dan menyangkut berbagai disiplin ilmu yang lain, yang diperlukan bagi sebuah proses perencanaan yang menyangkut disiplin ilmu Arsitektur, Sipil, Mekanikal dan Elektrikal, sampai disiplin ilmu social

b. Bagaimana menata komposisi massa agar dapat memperlancar proses aktivitas , sekaligus mengintegrasikan dengan arsitektur tropis ?

#### 1.5. Tujuan

- Memberikan rasa aman dan perlindungan bagi anak-anak korban kekerasan seksual.
- Membina dan memberikan terapi untuk memulihkan trauma dan kepercayaan mereka terhadap masyarakat.
- Menciptakan suasana kekeluargaan yang nyaman bagi korban kekerasan seksual.
- Memberikan pelatihan kepada para korban kekerasan seksual yang sudah pulih agar dapat meneruskan hidup mereka.

#### 1.6. Batasan Permasalahan

Permasalahan proyek pada pembuatan tugas akhir ini hanya dibatasi pada Fungsi dari masing-masing divisi, yaitu divisi showroom, divisi secretariat club, divisi bengkel dan gudang sparepart. Permasalahan tersebut dipadukan dengan

keadaan lingkungan sekitar dalam arti penempatan massa serta zoning sehingga dapat mendukung konsep arsitektur tropis.

### 1.7. Tinjauan Sejarah perkembangan VolksWagen

Saat ini Volkswagen adalah salah satu perusahaan terbesar pembuat mobil di Eropa. Kesuksesan ini tidak langsung terjadi begitu saja, namun memiliki sejarah

Arti kata dari VolksWagen adalah dalam bahasa Jerman adalah “ *Mobil Rakyat* “ pengertian *mobil rakyat* tidak ditetapkan baru-baru ini saja, namun sebelum tahun 1930-an banyak ide-ide tentang pembuatan mobil yang simple dan dapat dikendarai siapa saja, dengan pertimbangan biaya produksinya murah dan memiliki kualitas yang baik. Namun tidak satu pun yang berhasil mewujudkannya. Rata-rata mereka telah mampu membuat mobil dengan bentuk yang simple namun mereka tetap tidak dapat membuat mobil yang murah, yang dapat di beli dengan gaji rata-rata para pegawai dalam satu tahun.

Sementara itu pada tahun 1930 Ferdinand Porsche yang baru saja mendirikan perusahaan yang bergerak dibidang Otomotif, telah berhasil membuat suatu system suspensi yang dipasangkan pada mobil *Porsche Buro*. System suspensi tersebut sekarang lebih dikenal dengan suspensi independent, dimana lengan torsi untuk memutar Roda di pegang dengan dua pasang lengan yang berada pada kedua sisi, yang di lengkapi dengan *ball-joint* pada kedua ujungnya. Sistem suspensi ini memiliki kelebihan yaitu; system ini memiliki bobot yang lebih ringan dari pada seluruh system suspensi yang ada, namun tetap memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi.

Pada tahun 1931, perusahaan sepeda motor German *Zündapp*, meminta F. Porsche untuk mendesignkan sebuah mobil untuk mereka. F. Porsche kembali dengan membawa hasil designnya, yaitu sebuah sedan dengan 2 pintu, yang memiliki bentukan hamper sama dengan Volkswagen 1302 atau yang lebih dikenal sebagai VW Kodok. Design ini diberi nama Type 12. *Zündapp* menginginkan agar mobil tersebut mengunakan mesin hasil produksinya, yang berkapasitas 1.2 liter. Namun proyek mobil ini tidak berkelanjutan dan berhenti sampai disini.

Pada tahun 1933 Porsche kembali memdesign mobil, namun kali ini ditujukan untuk NSU. Design kali ini juga tidak jauh berbeda dengan design type 12, design kali ini dikenal dengan nama Type 32. design ini juga hamper sama dengan mobil Tatra V570.

Pada tahun 1933, Adolf Hitler bertemu dengan Ferdinand Porsche, Hitler memiliki ide untuk membuat mobil rakyat, Hitler menginginkan mobil tersebut dapat membawa 5 orang, dapat melaju hingga 100 km per jam dan harga jualnya hanya 1000 Marks. Ini merupakan kesempatan bagi Porsche untuk mendorong idenya tentang mobil kecil ke massa yang akan datang. Hal ini juga membantu Hitler untuk mewujudkan mobil rakyatnya.



**Ferdinand Porsche**

Gambar 1.1 Ferdinand Porsche

Porsche mendesign dan diberi nama type 60, namun tidak bertahan lama berubah menjadi *The V1 ( Experimental 1 )*. Hitler juga menginginkan type atap terbuka diproduksi, yaitu type *The V2*. Porsche tidak dapat memastikan kapan dapat menyelesaikan dua poryek pertama itu. Secara logika tidak cukup waktu yang ada untuk mendesign dua type mobil serta membangunnya. Namun dalam kasus ini, pada tahun 1935 mereka telah dapat menyelesaikan dan telah dapat dikendarai. Setelah itu *The V1* mengalami peningkatan dan tiga buah mobil telah diproduksi. Ini adalah type baru yang telah di design, yaitu VW3. mobil ini pada tahun 1936 telah selesai menjalani test.

Mobil ini terlihat hamper sama dengan *The KdF Wagen*, namun lebih terlihat baru. Akhirnya *The VW3* ini memiliki rantai dari metal, as tranmisi belakang yang dapat berayun, system suspensi depan yang menmakai *Porsche's Front Independed suspensions* , dan tulangan pada rantai dasar, beberapa mesin dicoba untuk menentukan mesin mana yang akan digunakan dan akhirnya dipilih mesin empat lankah, 4 selinder flat dengan pendingin udara. Sangat mengejutkan bahwa mesin yang dipilih lebih murah dan memiliki daya tahan yang lebih baik disbanding dengan mesin dua langkah 4 selinder yang digunakan pada saat

pengetesan. Mesin ini memiliki tenaga 22.5 *hoersepower*. Mesin yang digunakan ini dikenal dengan sebutan *Boxer 4 selinder* yang system kerjanya sama dengan mesin pada VolksWagen Beetles yang masih diproduksi hingga tahun lalu.

Setelah semua data yang diperoleh dari hasil test mobil VW3, maka diluncurkan mobil VW30 yang merupakan seri kelanjutan dari mobil VW3. Hitler mengeluarkan resim agar perusahaan memiliki control serta setiap kendaraan yang dipasarkan telah di test terlebih dahulu. Dan apabila masyarakat yang mengunukanya mengalami kendala atau kerusakan agar melaporkan, hal ini menunjukkan bahwa semua gejala kerusakan dapat dengan mudah diperbaiki.



Gambar 1.2 type VW3

Pada tahun 1938, perakitan mobil diproduksi oleh pabrik KdF Wagen, yang pada saat itu kota kecil berkembang menjadi pabrik industri. Pada tahun 1939, beberapa mobil type VW38s ( yang akan diluncurkan ) dan type VW39s ( yang masih merupakan mobil contoh ) telah diproduksi hanya untuk menunjukkan bahwa pabrik tersebut sedang bekerja dan untuk menunjukkan seperti apa bentuk mobil yang akan diproduksi pada akhirnya. Mobil ini telah banyak mengalami perubahan dengan type pendahulunya, antara lain letak engsel pitu yang beada di depan ( pada mobil-mobil VW yang didesign pertama kali masih menggunakan system pintu gunting, engsel pintu berada di belakang, atau dikenal sebagai system “ *Suicide door*” ), perubahan juga terjadi pada kaca belakang yang terbagi dua, permukaan atap yang lebih luas, dan masih banyak lagi perubahan-perubahan kecil yang terjadi. Mobil edisi ini yang nantinya menjadi basis dari mobil VW beetles yang kita kenal.

Pada saat VW38s diperkenalkan kepada masyarakat, Hittler merubah nama mobil tersebut menjadi KdF Wagen . KdF sendiri merupakan singkatan dari “*Kraf durch Freude*” yang artinya kekuatan menyambung kegembiraan. Hal ini tidak sependapat dengan F Porsche, ia bukan merupakan anggota Nazi dan ia tidak mendukung propaganda hittler dalam meniklankan mobil.



Gambar 1.3 VW38s diluncurkan

Pemerintahan Jerman menjual perangko edisi khusus yang pada akhirnya dapat dibelanjakan pada KdF Wagen, secara teori apabila telah memiliki perangko sebanyak 200 buah maka telah mereka dapat menebus sebuah mobil. Walaupun pihak KdF Wagen tidak setuju, dan tidak berlaku untuk type prototype atau yang masih pada tahap contoh. Pada tahun berikutnya banyak orang yang telah memiliki perangko tersebut mencari kompensasi sejak VW tidak membuat yang bagus untuk perangko KdF. Pabrik KdF Wagen sedang sibuk meluncurkan type 82s : Kübelwagens. Kübelwagens ini dibuat untuk kendaraan militer, namun basisnya sama. Tapi memiliki body yang rata ( flat side body ) dan peningkatan jarak dari body ke tanah ( ground clearance ). Ini pada dasarnya merupakan Jeep Jerman dalam perang dunia II. Selain itu perusahaan juga memproduksi kendaraan amfibi, yang mana dikenal dengan type 128, dan terakhir type 166 atau Schwimmwagen. Kendaraan ini memiliki power sebesar 25 hp, dan memiliki baling-baling pada bagian belakang yang digunakan pada saat di air, baling-balin ini dapat dilipat kedalam. Schwimmwagen ini dapat melaju 5mph diatas

permukaan air. Dan untuk mengendalikan arah pada saat di air tetap menggunakan roda depan. Telah di produksi lebih dari 50000 type 82s dan sekitar 16000 type Schwimmwagen pada saat perang. Ini adalah beberapa kendaraan yang di produksi KdF Wagen pada saat perang sebagai kendaraan militer :

- Kommandeurwagen :produksi KdF Wagen dengan sunroof berupa ragtop, dilengkapi system four wheel drive, serta peningkatan jarak ground clearance.
- Papler : merupakan mobil empat pintu, kendaraan ini banyak digunakan pada saat parade dan digunakan oleh polisi.
- Hebmüller: Hebmüller ini di produksi sekitar 1000 unit, merupakan mobil custom dengan dua tempat duduk dan memiliki atap yang dapat dibuka.

F. Porsche tidak berhenti melakukan experiment yang sangat luar biasa yaitu ia mengharapkan dapat menggunakan bahan baker dari tumbuhan, seperti gas dari kayu sebagai bahan baker, menurunkan kadar CO<sub>2</sub> pada mesin dan masih banyak lagi..

Pabrik KdF Wagen merupakan sasaran utama dari penyerangan sekutu pada saat perang. Dan pada saat perang sebagian pabrik telah dihancurkan. Setelah perang selesai tentara Inggris mengambil ahli pabrik, tentara Inggris tertarik dengan pabrik tersebut karena mereka membutuhkan transportasi ringan. Apa yang mereka lakukan? Mereka membangun kembali pabrik, dibawa pimpinan Major Ivan Hirst yang merupakan tentara Inggris, dan sampai dengan akhir tahun 1945, telah memproduksi lebih dari 2.000 unit mobil. Semuanya itu diproduksi dengan menggunakan sparepart yang tertinggal pada waktu perang. Dalam satu tahun berikutnya pabrik tersebut telah memproduksi 10.000 unit. Semuanya berkat pemerintahan Inggris yang peduli terhadap pabrik tersebut. Sekali waktu setelah tahun 1945 perusahaan berganti nama menjadi VOLKSWAGEN oleh Inggris, yang juga mengganti nama kota dimana pabrik tersebut berada menjadi *Wolfsburg* yang diambil dari nama salah satu kastil disana. Inggris untuk melepas pabrik tersebut kepada perusahaan Ford karena pabrik tersebut menghabiskan banyak uang. Pemerintahan Perancis menolak; tidak ada orang yang mau perusahaan tersebut. Pada tahun 1949 pemerintahan Inggris mengembalikan secara penuh

kuasa atas pabrik tersebut kepada pemerintahan Jerman. Heinrich Nordhoff yang saat itu menjabat sebagai senior executive dari VolksWagen telah melakukan tindakan yang sangat bagus.

Setelah tahun 1949 produksi dari VolksWagen mengalami peningkatan, dengan pengalaman serta pengetahuan yang dimiliki Nordhoff, perusahaan telah mengalami keuntungan yang tidak ternilai. Setelah tahun 1949 ide untuk membuat kendaraan transport / kendaraan utilitas mulai dikembangkan. Dan pada tahun 1950 VW transporter telah invaluable lahir.



Gambar 1.4 VW Transporter

Volkswagen mulai mengexport ke Negara-negara tetangga di Eropa seperti Belanda, Sweden, Luxemburg, Belgium, dan Switzerland. Dan dalam waktu singkat Volkswagen mulai memproduksi Beetles di Afrika Selatan, disana mereka telah mengenal beetles dengan baik. Volkswagen bekerja sama dengan perusahaan yang telah lama bergerak di bidang gedung coach Jerman yaitu Karmann untuk membangun Beetles Convertible. Pada tahun 1952 dealer Volkswagen dibuka di Inggris pada tahun 1949 beberapa unit juga telah kirim ke Amerika untuk dijual yang diimport oleh Ben Pon. Namun tidak terlalu populer disana. Hanya beberapa unit yang terjual pada tahun pertama.

Padaawal tahun 1950 perusahaan The Hoffmann yang berlokasi di New York ikut mengimport Beetles. Volkswagen tidak menjual banyak mobil hingga pertengahan tahun 1950.

Pada tahun 1951 Volkswagen mulai membangun Beetles Type deluxe yang memiliki beberapa kelebihan antara lain, penggunaan emblem chrome pada ekterior dan interior, selain itu pada type standar hanya diproduksi warna abu-abu, hal ini yang sangat membedakan antara type standard an type deluxe.dan beberapa kelengkapan seperti Radio telah dipasang. Pada tahun 1952 type American deluxe beetles telah mendapatkan system rem hydraulic dan pada tahun 1955 telah tidak menggunakan flag like turn signals, sebagai gantinya telah menggunakan lampu signals.

Volkswagen Transporters tidak sepopuler Beetles, dan dalam jangka waktu 5 tahun pertama hanya 4 kali penjualan Bus ( VW Transporter ) sama dengan Beetles. Bus yang dibuat sebelum tahun 1955 memiliki ciri khas pintu samping yang sangat besar, yang sampai dengan hari ini disebut "*barndoor*" . beberapa orang berpikir bahwa barndoor itu serasi dengan pintu samping, namun itu salah persepsi. Sangat jarang mobil yang menggunakan barndoor sampai saat ini.

Samapai dengan tahun 1950-an Volkswagen telah mendunia atau telah mencapai Global Internasional dengan membangun pabrik di beberapa Negara. Pabrik pertama yang membuat Beetles berada di Inggris, kemudian dibuka pabrik di Afrika Selatan , dibuka juga pabrik di Brazil untuk melayani Amerika Selatan dan pada tahun 1960an di buka juga pabrik di Australia.

Beetles yang dibuat sebelum tahun 1953 dan beberapa yang dibuat pada tahun yang sama, sekilas hamper sama dengan design yang diproduksi KdF Wagen sebelum perang dunia ke II. Pada pertengahan tahun 1953 Volkswagen merubah kaca belakang yang pada awalnya terbagi dua menjadi satu dengan bentuk oval. Hal ini diyakini memiliki pandangan kebelakang lebih luas 33%. Pada tahun 1955 Volkswagen mengeluarkan model baru yang disebut dengan nama *Karmann Ghia* . mobil ini masih tetap menggunakan sebagian besar bagian dari mobil Beetles agar biaya produksi murah dan lebih kompleks. Karmann Ghia merupakan hasil kerja sama dengan perusahaan Karmann yang juga ikut membangun Beetles Cabriolet.



**Above: Split Window (until mid '53)**

**Right: Oval  
Window  
(mid '53-'57)**



Gambar 1.5

Setelah Beetles penjualannya booming pada tahun 1960an, penjualannya mulai mengalami kemunduran pada tahun 1967. pada tahun 1971 Volkswagen mengeluarkan Super Beetles. Super Beetles ini telah menggunakan Suspensi modern Macpherson Struts. Dan telah dilengkapi juga dengan smother cruiser, namun dalam hal interior kayaknya beetles kurang berhasil walaupun telah melakukan banyak perubahan untuk mewujudkan interior yang real. Dan untuk Export ke Amerika, pemerintah Amerika memberlakukan ketentuan baru yang mengharuskan mobil yang masuk ke Amerika telah melewati standrat keamanan serta memiliki emissi gas buang yang tidak lebih dari angka yang telah di tetapkan. The Beetles berusaha keras untuk dapat lolos dari peraturan tersebut. Namun sayangnya Beetles kalah bersaing dengan mobil merek lain di pasaran. Akhirnya Volksagen memutuskan untuk berhenti memproduksi Beetles sedan pada tahun 1977, dan berhenti memproduksi type Cabriolet pada tahun 1979.

Namun The Beetles tetap diproduksi di Mexico dan America Selatan. Volkswagen di Brazil tetap memproduksi type Van hingga tahun 1993. dan pada type Beetles masih tetap di produksi hingga tahun lalu baru di berhentikan.

Faktanya beetles merupakan mobil yang sangat populer di Mexico. Lihat gambar dibawa ini perbandingan beetles dengan mobil type lain, foto ini menunjukkan jalanan di Mexico



Gambar 1.6