

## **BAB II**

# **TINJAUAN UMUM MUSEUM DAN SEPEDA MOTOR HONDA**

## **2.1 Museum**

### **2.1.1 Pengetian Museum**

Secara etimologi, kata “Museum” diambil dari bahasa Yunani Klasik, yaitu: “*muze*” kumpulan sembilan dewi yang berarti lambang ilmu dan kesenian. Berdasarkan uraian di atas, maka pengertian museum adalah sebagai tempat menyimpan benda-benda kuno yang dapat digunakan untuk menambah wawasan dan juga sebagai tempat rekreasi<sup>6</sup>.

Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Pemerintah nomor 19 tahun 1995, pasal satu (1) mendefinisikan museum adalah lembaga, tempat penyimpanan, perawatan, pengamanan, dan pemanfaatan benda bukti materiil hasil budaya manusia, alam, dan lingkungannya guna menunjang upaya perlindungan dan pelestarian kekayaan budaya bangsa<sup>7</sup>.

Dari beberapa pengertian yang sudah dijelaskan diatas, pengertian yang lebih mendalam dan lebih bersifat internasional dikemukakan oleh *Internasional Council of Museum (ICOM)*, yakni<sup>8</sup>:

*“A museum is a non-profit, permanent institution in the service of society and its development, open to the public, which acquires, conserves, researches, communicates and exhibits the tangible and intangible heritage of humanity and its environment for the purpose of education, study and enjoyment”*.

---

<sup>6</sup> <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/24066/4/Chapter%20II.pdf>

<sup>7</sup> <http://ruangpustaka.info/manajemen-informasi-di-museum/>

<sup>8</sup> <http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/2011-2-00956-DI%20Bab2001.pdf>

“Museum adalah lembaga non-profit yang bersifat permanen yang melayani masyarakat dan perkembangannya, terbuka untuk umum, yang bertugas untuk mengumpulkan, melestarikan, meneliti, mengkomunikasikan, dan memamerkan warisan sejarah kemanusiaan yang berwujud benda dan takbenda beserta lingkungannya, untuk tujuan pendidikan, penelitian, dan hiburan”

## **2.1.2 Fungsi dan Tugas Museum**

### **2.1.2.1 Fungsi**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1995 : dalam Pedoman Museum Indonesia, 2008. museum memiliki fungsi menyimpan, merawat, mengamankan dan memanfaatkan koleksi museum berupa benda cagar budaya. Dengan demikian museum memiliki dua fungsi besar yaitu :

- a. Sebagai tempat pelestarian, museum harus melaksanakan kegiatan sebagai berikut :
  - Penyimpanan, yang meliputi pengumpulan benda untuk menjadi koleksi, pencatatan koleksi, sistem penomoran dan penataan koleksi.
  - Perawatan, yang meliputi kegiatan mencegah dan menanggulangi kerusakan koleksi.
  - Pengamanan, yang meliputi kegiatan perlindungan untuk menjaga koleksi dari gangguan atau kerusakan oleh faktor alam dan ulah manusia.
- b. Sebagai sumber informasi, museum melaksanakan kegiatan pemanfaatan melalui penelitian dan penyajian.
  - Penelitian dilakukan untuk mengembangkan kebudayaan nasional, ilmu pengetahuan dan teknologi.
  - Penyajian harus tetap memperhatikan aspek pelestarian dan pengamanannya

### 2.1.2.2 Tugas

Tugas museum secara rinci dijelaskan oleh Drs. Moch. Amir Sutaarga sebagai berikut: (Sutaarga, 1989).

a. Pengumpulan atau pengadaan:

Tidak semua benda dapat dimasukkan ke dalam museum, hanya benda-benda yang memenuhi syarat-syarat tertentu, yakni

- Harus memiliki nilai budaya, ilmiah, dan estetika.
- Harus dapat diidentifikasi mengenai wujud, asal, tipe, gaya, dan sebagainya.
- Harus dianggap sebagai dokumen.

b. Pemeliharaan

Tugas pemeliharaan ada dua tipe, yakni:

- Aspek Teknis

Benda-benda materi koleksi harus dipelihara dan diawetkan serta dipertahankan keawetannya dan tercegah dari kerusakan.

- Aspek Administrasi

Benda-benda materi harus mempunyai keterangan tertulis yang menjadikan benda-benda tersebut bersifat monumental.

c. Konservasi

Merupakan usaha pemeliharaan, perawatan, perbaikan, pencegahan, dan penjagaan benda-benda koleksi dari penyebab kerusakan.

d. Penelitian

Ada dua macam bentuk penelitian, yakni:

- Penelitian Intern

Penelitian yang dilakukan oleh kurator untuk kepentingan pengembangan ilmu pengetahuan museum yang bersangkutan.

- Penelitian Ekstern

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti dari luar, seperti mahasiswa, pelajar, umum dan lain-lain untuk kepentingan karya ilmiah, skripsi, karya tulis, dll.

e. Pendidikan

Kegiatan pendidikan lebih ditekankan pada benda-benda materi koleksi yang dipamerkan, baik secara wujud nyata atau hanya secara visual.

- Pendidikan formal berupa seminar-seminar, diskusi, ceramah, dan sebagainya.
- Pendidikan non formal berupa kegiatan pameran, pemutaran film, slide, dan sebagainya.

f. Rekreasi

Sifat pameran mengandung arti untuk dinikmati dan dihayati, yang mana merupakan kegiatan rekreasi yang segar, tidak diperlukan konsentrasi yang akan menimbulkan keletihan dan kebosanan.

### 2.1.3 Jenis Museum

a. Jenis museum menurut penyelenggara museum dapat dibagi menjadi dua, yaitu:

- Museum Pemerintah, yaitu museum yang diselenggarakan dan dikelola oleh pemerintah, baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.
- Museum Swasta, yaitu museum yang didirikan dan diselenggarakan oleh perseorangan.

b. Jenis museum berdasarkan koleksi yang dimiliki, yaitu:

- Museum Umum, yaitu museum yang koleksinya terdiri dari kumpulan bukti material manusia dan lingkungannya yang berkaitan dengan berbagai cabang seni, disiplin ilmu, dan teknologi.
- Museum Khusus, yaitu museum yang koleksinya terdiri dari kumpulan bukti material dan lingkungannya yang

berkaitan dengan satu cabang seni, satu cabang ilmu, dan satu cabang teknologi. Museum jenis ini lebih menekankan pada koleksi yang memiliki aliran sejenis. Contoh, museum lukisan, museum batik, museum arloji, dll

c. Jenis museum berdasarkan kedudukan, yaitu:

- Museum Nasional, yaitu museum yang memiliki benda koleksi dalam taraf nasional atau dari berbagai daerah di Indonesia.
- Museum Regional, yaitu museum yang benda koleksinya terbatas dalam lingkup daerah regional.
- Museum Lokal, yaitu museum yang benda koleksinya hanya terbatas pada hasil budaya daerah tersebut.

d. Jenis museum menurut Josep Montaner (1990) ditinjau secara bersama-sama dari segi program, ukuran, bentuk, dan kompleksitasnya adalah sebagai berikut:

- Kompleks Kebudayaan. Merupakan suatu tempat yang di dalamnya terdapat museum dan ruang-ruang yang digunakan untuk kegiatan pameran. Di dalam kompleks kebudayaan ini kegiatan museum merupakan bagian dari seluruh kegiatan yang ada. Selain itu, ada ruang-ruang seperti perpustakaan, auditorium, teater, pusat administrasi, lembaga-lembaga kebudayaan, pusat kegiatan komersial seperti restoran, pertokoan, dan sebagainya.
- Galeri Seni Nasional. Jenis ini termasuk dalam kelompok tipe museum yang ada di dalamnya mewadahi koleksi-koleksi berbagai macam seni. Jenis seni yang diwadahi berkaitan erat dengan kebudayaan wilayah setempat yang memiliki nilai historis.
- Museum Seni Kontemporer. Museum difungsikan sebagai wadah koleksi benda-benda seni kontemporer.

Benda-benda seni yang dipamerkan merupakan hasil perkembangan seni yang telah mulai meninggalkan kesan 17 Museum Seni Gerabah di Kasongan tradisionalnya. Contohnya aliran seni Dadaisme<sup>9</sup>, Surealisme<sup>10</sup>, konstruktivisme dan lain sebagainya yang semuanya berpengaruh pula pada karakteristik ruang-ruang pamernya, menjadi lebih fleksibel dengan penekanan pada aspek-aspek kualitas pendukung visualisasi obyek-obyek yang dipamerkan.

- Museum IPTEK dan Industri. Karakteristik museum ini terdapat pada koleksinya yang berupa benda-benda yang berhubungan dengan kegiatan ilmu pengetahuan dan teknologi serta hasil-hasil kemajuan industri. Museum ini juga berfungsi sebagai pusat pendidikan atau pusat penelitian. Secara umum ruang-ruang untuk kegiatan pameran dipergunakan juga sebagai ruang peraga, sehingga alat-alat yang digunakan sebagai sarana pameran biasanya berupa panel-panel, foto-foto, diorama, slide, presentasi secara audiovisual, perlengkapan alat demonstrasi, model, dan hasil-hasil reproduksinya.
- Museum yang Bertemakan Sejarah dan Kebudayaan Suatu Kota. Jenis museum ini karakteristik ruang-ruang pameran berhubungan erat dengan obyek-obyek yang bernilai sejarah. Selain itu, hal-hal berkaitan dengan bidang etnologi, antropologi, seni, dan kerajinan tangan. Tiap-tiap jenis obyek pameran terpisah sesuai dengan tema ruang pamerannya sehingga pada museum ini pamerannya lebih bersifat heterogen, contohnya

---

<sup>9</sup> Dadaisme adalah sebuah gerakan kebudayaan yang berawal dari wilayah netral Zürich, Swis, selama Perang Dunia I dan memuncak dari tahun 1916 sampai tahun 1920.

<sup>10</sup> Surealisme adalah gerakan budaya yang berawal tahun 1920an dan terkenal karena karya visual serta tulisan dari anggota kelompok tertentu. Ciri karya surealis ialah adanya kejutan (*element of surprise*), kombinasi unik dan non sequitur.

Whitechapel Art Gallery, London yang berada di tengah kota.

- Galeri dan Pusat Seni Kontemporer. Prinsipnya Galeri dan Pusat Seni Kontemporer ini memiliki tipologi bangunan yang sama dengan Museum Seni Kontemporer. Perbedaan karakteristiknya dilihat dari masing-masing kegiatan. Galeri seni bersifat privat dari segi kepemilikan, sedangkan untuk Pusat Seni Kontemporer lebih bersifat umum. Dapat dikatakan bahwa kedua tipe bangunan tersebut sebenarnya merupakan bagian dari kegiatan yang ada pada Museum Seni Kontemporer yang didasarkan pada kebebasan pengilahan ruang secara fleksibel untuk mewadahi kegiatan-kegiatan seni yang bersifat eksperimental. Sifat pamerannya lebih kearah non permanen dan ada suatu kegiatan promosi dari sang seniman dalam menggelar karya-karya seninya. Dalam hal ini campur tangan seniman banyak berpengaruh pula terhadap penataan ruang pamerannya.

#### **2.1.4 Kegiatan Museum**

- a. Kegiatan pendidikan: mampu memberikan pengetahuan tambahan mengenai koleksi-koleksi yang dipamerkan kepada masyarakat umum.
- b. Kegiatan penelitian dan studi ilmiah: hasil penelitian akan digunakan sebagai bahan acuan tambahan pengetahuan tentang benda koleksi yang dipamerkan kepada publik pengunjung museum.
- c. Kegiatan rekreasi: museum dapat menyajikan benda-benda koleksi yang dipamerkan secara menarik sehingga tidak membosankan bagi pengunjung bahkan dapat menjadi daya tarik untuk mengunjungi museum.

## 2.1.5 Prinsip-Prinsip Perancangan Museum

### a. Akomodasi Museum

Akomodasi yang tersedia pada sebuah museum adalah yang bisa memberikan kemudahan bagi pengunjung yang datang dan juga melengkapi sarana dan prasarana bagi pengunjung museum, contoh *cafe, restaurant, bookshop*, perpustakaan untuk umum, auditorium untuk ceramah ataupun seminar, dll. (*building type basics for museums*).

### b. Prinsip Tata Pameran

Prinsip-prinsip umum untuk penataan dan membuat satu desain dalam museum yaitu:

- Sistematika atau jalan cerita yang akan dipamerkan (*story line*)
- Tersedianya benda museum atau koleksi yang akan menunjang jalannya cerita dalam pameran tadi.
- Teknik dan metode pameran yang akan dipakai dalam pameran.
- Sarana serta prasarana yang akan dipakai, dana/biaya yang perlu disediakan.

### c. Persyaratan Koleksi Museum

Penentuan persyaratan suatu museum diperlukan, karena belum ada keseragaman persyaratan koleksi baik untuk museum pemerintah maupun swasta. Untuk mendapatkan keseragaman persyaratan koleksi, maka diperlukan syarat-syarat sebagai berikut:

- Mempunyai nilai sejarah dan ilmiah (termasuk nilai estetika).
- Dapat diidentifikasi mengenai wujudnya (morfologi), tipenya (tipologi), gayanya (style), fungsinya, maknanya, asalnya secara historis dan geografis, genusnya (dalam orde



biologi) atau periodenya dalam geologi khususnya untuk benda-benda sejarah alam dan teknologi.

- Harus dapat dijadikan dokumen, dalam arti sebagai bukti kenyataan dan kehadirannya (realitas dan eksistensinya) bagi penelitian ilmiah.
- Dapat dijadikan suatu monumen atau bakal jadi monumen dalam sejarah alam dan budaya.
- Benda asli (realita), replika atau reproduksi yang sah menurut persyaratan museum.

Sebagai tempat perlindungan dan pengembangan karya budaya, museum harus mempunyai syarat-syarat sebagai berikut:

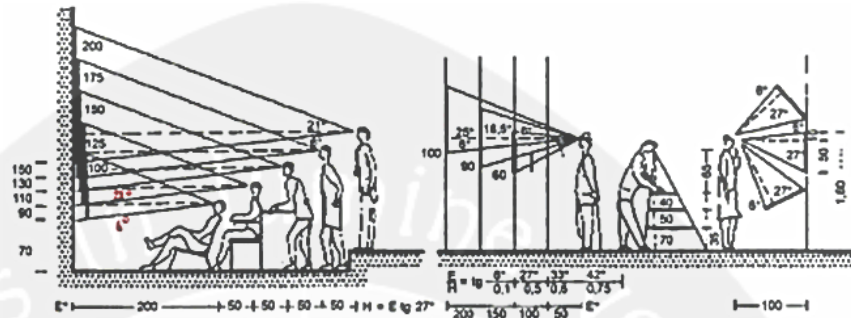
- Museum harus mempunyai ruang kerja untuk konservatornya, staff perpustakaan dan administrasi.
- Museum harus mempunyai ruang koleksi, untuk penyelidikan yang disusun menurut sistem metoda tertentu.
- Museum harus mempunyai ruang pameran tetap dan pameran sementara.
- Museum harus mempunyai ruang penerangan dan pendidikan.
- Museum harus menyediakan fasilitas penikmatan seni dan rekreasi.

#### d. Penyajian Koleksi Museum

Berdasarkan cara penyajian obyek pameran dilakukan dengan memamerkan obyek pameran melalui sarana penyajian yang ada. Penyajian yang paling tepat yaitu dengan menggunakan pameran, baik berbentuk tetap, pameran khusus, maupun pameran keliling. Teknik pameran adalah suatu pengetahuan yang meminta fantasi, imajinasi, daya improvisasi, dan ketrampilan teknis dan artistik tersendiri.

Untuk karya dua dimensi hanya diperlukan dinding pameran dan penempatannya menggunakan ukuran

penglihatan yang baku, sedangkan untuk karya tiga dimensi diperlukan ruangan yang cukup luas dan diupayakan supaya karya seni tiga dimensi itu dapat dilihat dari segala arah dan komposisi ruangan dan isinya cukup memberikan rasa lega.



Gambar 2.1 Standar sudut pandang dan jarak pandang pada ruang museum  
Sumber: Data Arsitek Jilid 2, halaman 250

### 2.1.6 Museum Transportasi

Museum Transportasi merupakan lembaga milik Departemen Perhubungan Republik Indonesia yang bermaksud mengumpulkan, memelihara, meneliti, memamerkan bukti sejarah dan perkembangan transportasi, serta peranannya. Tujuannya memberikan informasi dan tambahan pengetahuan kepada para pengunjung mengenai transportasi dan sejarah perkembangan teknologi transportasi sekaligus sebagai tempat rekreasi yang edukatif<sup>11</sup>.

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

- a. Modul pusat menggambarkan keberadaan transportasi tradisional masa lampau, mencakup transportasi darat dan laut dari berbagai daerah di Indonesia, berupa alat transportasi

<sup>11</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Museum\\_Transportasi](https://id.wikipedia.org/wiki/Museum_Transportasi)

sederhana dengan menggunakan tenaga manusia, hewan, atau angin; antara lain cikar, andong, bendi, becak, perahu layar.

- b. Modul 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 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.
- c. Modul laut menggambarkan keberadaan dan layanan jasa transportasi laut yang telah menggunakan mesin, mencakup berbagai kapal penumpang, container, dok terapung, serta peralatan penunjangnya; dilengkapi paparan teknologi kelautan dengan berbagai jenis kapal laut, prasarana yang ada, serta peralatan penunjang lain.
- d. Modul 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.

### **2.1.7 Studi Kasus Museum Transportasi**

#### **a. Museum Astra**

Museum ini terletak di PT. Astra International Tbk, Jl. Gaya Motor Raya No 8, Sunter II, Jakarta Utara. Dalam museum ini terdapat catatan sejarah merek-merek besar dalam dunia kendaraan, seperti Toyota, Daihatsu, BMW, Peugeot, hingga sepeda motor Honda.



*Gambar 2.2 Lokasi Museum yang Terletak di Astra International*  
Sumber: [www.astra.co.id](http://www.astra.co.id)

Museum ini terletak di Sunter II, Jakarta Utara. Museum ini mampu memberikan informasi yang banyak mengenai perkembangan dunia otomotif. Museum Astra ini memang mengedepankan pendekatan dalam penyajian informasi. Konsep yang digunakan dalam desain museum ini adalah lorong waktu. Pengunjung diumpamakan seperti sedang memasuki lorong waktu. Pada lorong tersebut terdapat layar yang memanjang yang dapat menampilkan sejarah singkat Astra International. Perjalanan perusahaan tersebut tersaji berdasarkan tahun. Seperti saat PT. Toyota Astra Motor meluncurkan Corolla dan Kijang di Indonesia atau saat PT. Astra Honda Motor meluncurkan sepeda motor pertama di Indonesia, yaitu Honda S90Z. Sambutan utama saat mengunjungi museum ini adalah ruangan berbentuk lorong dengan layar panjang di sisi kiri dan beberapa layar sentuh di sisi kanan. Pada layar sentuh di sisi kanan lorong, pengunjung bisa mengakses informasi mengenai tokoh-tokoh yang berperan di Astra Internasional. Melalui sentuhan langsung pada layar yang intuitif, profil dan karier tokoh-tokoh tersebut dari waktu ke waktu bisa diakses.



Gambar 2.3 Sepeda Motor Honda yang pertama kali diproduksi di Indonesia, S90Z  
Sumber: tips.autobild.co.id

Museum ini dibangun pada tahun 2008, konsepnya pada waktu itu tidak jauh berbeda dengan museum lain pada umumnya, yang menghadirkan benda-benda bersejarah lewat maket maupun gambar. Tahun 2013 Museum Astra ini mengalami perubahan, yaitu lebih menggunakan fitur-fitur multimedia yang modern untuk memberikan kesan futuristik. Benda-benda koleksi dipamerkan dan diberi fasilitas tambahan berupa penjelasan audio dan visual. Selain penjelasan untuk barang koleksi, ruangan juga diberi sentuhan modern, dengan pencahayaan yang memberi kesan modern, material yang minimalis.



Gambar 2.4 Fasilitas Multimedia yang Diberikan Oleh Museum  
Sumber: www.pressreader.com

## b. Museum Honda

Jepang memiliki museum Honda yang diberi nama *Honda Collection Hall*. Museum ini terdapat di *Hiyama, Motegi-Machi, Haga-Gun, Tochigi 321-3597 Japan*. Dalam Museum ini terdapat semua produk yang pernah diproduksi oleh Honda, mulai dari mobil, sepeda motor, pesawat, hingga robot dan peralatan pertanian. Produk yang ditampilkan kurang lebih berjumlah 350 buah.



Gambar 2.5 Honda Collection Hall

Sumber: <http://www.honda-museum.com/honda-collection-hall/>

Museum ini membuat seolah-olah para pengunjung mengenal secara pribadi sosok Soichiro Honda. Pengunjung yang masuk akan langsung disajikan beberapa koleksi sepeda motor dan mobil bersejarah bersama dengan beberapa produk terbaru Honda. Ruang interior yang memiliki suasana tenang dengan diiringi lagu *jazz* akan membuat para pengunjung menikmati setiap obyek yang ditampilkan.

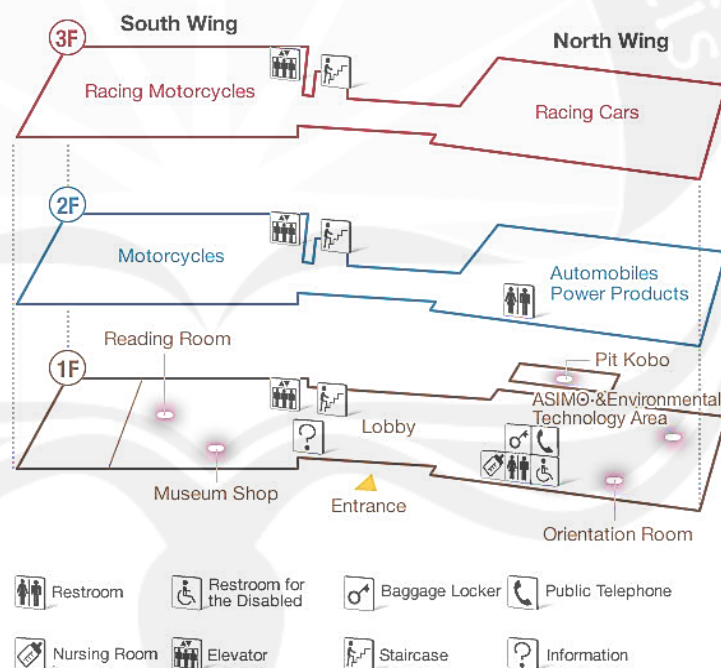


Gambar 2.6 Sajian Pertama Bagi Pengunjung

Sumber: <http://www.honda-museum.com/honda-collection-hall/>



Desain museum ini menggunakan filosofi bentuk sayap ‘wing’. Jika dilihat dari atas (*siteplan*) maka museum ini berbentuk seperti dua sayap yang terbentang. Bagian sayap Selatan menampilkan koleksi-koleksi sepeda motor, dan sayap Utara menampilkan koleksi-koleksi mobil. Terdapat tiga lantai pada bangunan museum ini, lantai pertama digunakan sebagai *museum shop*, ruang membaca, lobi, ruang pameran sejarah Asimo (robot produk Honda), Pit Kobo (ruang dimana pengunjung dapat menggunakan produk-produk Honda), dan ruang pameran teknologi lainnya. Lantai dua terdapat produk-produk sepeda motor Honda dan produk yang banyak disukai oleh masyarakat terkait produk Honda. Lantai tiga terdapat produk-produk sepeda motor balap dan mobil balap.



Gambar 2.7 Denah Skematik *Honda Collection Hall*  
 Sumber: <http://world.honda.com/collection-hall/>

### c. Museum Yamaha

Yamaha memiliki museum di Jepang yang terletak di kota Iwata, Sizhouka. Museum yang diberi nama *Yamaha Communication Plaza* ini terdapat semua produk sepeda motor

dan produk di luar sepeda motor yang pernah diproduksi Yamaha. Musuem ini memiliki tujuan yaitu menjadi wadah komunikasi antara masyarakat dengan produk Yamaha.

Bagian fasad bangunan menampilkan bentuk bangunan yang dinamis. Bentuk ini menggambarkan karya Yamaha dalam bidang musik. Dalam Museum ini menampilkan barang masa lalu, masa kini, dan barang yang masih dalam konsep untuk masa depan. Setelah melihat fasad, bagian pertama atau di lantai satu yang akan dilihat pengunjung saat masuk adalah produk pertama Yamaha yaitu YA-1 dan disekitarnya ada benda-benda lama dan baru dari setiap produk. Lantai dua menampilkan perjalanan sejarah produk Yamaha, perkembangan teknologi dari waktu ke waktu, dan prestasi yang pernah diraih. Lantai tiga terdapat *Plaza Café*. Setelah pengunjung menikmati perjalanan Yamaha di lantai satu dan dua, mereka dapat bersantai di lantai tiga.



Gambar 2.8 Yamaha Connection Plaza

Sumber: <http://www.inhamamatsu.com/art/yamaha-communication->



## 2.2 Sepeda Motor Honda

### 2.2.1 Asal Mula Sepeda Motor Honda

Asal mula motor Honda tidak bisa dilepaskan dari sosok Soichiro Honda sebagai sang pendiri. Lahir tahun 1906 di desa kecil dekat Hamamatsu, di Prefektur Shizuoka, sekitar dua jam dari arah selatan Tokyo di pesisir pantai Pasifik. Soichiro Honda pertama kali bersentuhan dengan benda mekanik pada tahun 1910, ketika satu mobil Ford Model T melaju di jalan tanah di desanya. Ayah Honda yaitu Gihei, adalah seorang pandai besi yang juga biasa memperbaiki sepeda. Soichiro merasa penasaran dengan keterampilan ayahnya dan peralatan yang dipakainya, dia pun ikut memperbaiki sepeda, tapi baginya hal ini kurang menantang. Soichiro Honda terkagum-kagum dengan mekanika dari mobilitas, sedangkan cara kerja sepeda menurutnya sangat membosankan.

Tahun 1922 ketika Soichiro Honda berumur lima belas (15) tahun, dia meninggalkan sekolah dan rumahnya untuk mencari pekerjaan di bagian mesin pembakaran dalam di Tokyo. Soichiro diterima sebagai pegawai magang di Art Shokai, salah satu bengkel mobil dan sepeda motor waktu itu.



Gambar 2.9 Soichiro Honda dan Art Shokai  
Sumber: <http://www.kaskus.co.id/>

Gempa Kanto menimpa daratan Jepang pada September 1923. Gempa ini adalah gempa paling mematikan selama sejarah gempa di Jepang. Lebih dari 140.000 orang meninggal dunia.

Dalam peristiwa ini Art Shokai selamat dari bencana, tapi kebanyakan mekanik harus pergi untuk mengurus keluarganya yang tertimpa musibah. Soichiro Honda yang tidak pulang mendapat tugas menggantikan posisi pekerjaan para pegawai yang pergi dan diperbolehkan memperbaiki mobil pada usia yang lebih muda dibanding karyawan lainnya. Dari kejadian inilah bakat Soichiro mulai terlihat.

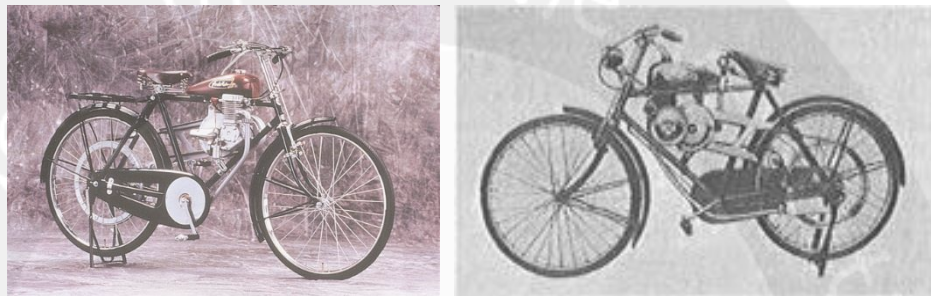
Lima tahun kemudian, saat ia berusia dua puluh satu tahun, Honda sudah menguasai dengan baik cara servis mobil sehingga ia kembali ke Hamamatsu dan membuka cabang Art Shokai. Berawal dari bengkel ini Soichiro Honda berhasil membuat ciptaan pertamanya sekaligus menghasilkan hak paten baginya yaitu roda dengan jeruji besi tuang pada tahun 1920-an. Hal ini meningkatkan kenyamanan berkendara yang mulanya roda berjeruji kayu mudah rusak.

Setelah berhasil dengan roda jeruji tuang, Honda berencana untuk mengembangkan usahanya. Honda sangat yakin mampu membuat cincin piston yang merupakan bagian paling rumit dalam mesin. Tahun 1933 Honda mendirikan Art Piston Ring Research Institute. Hasil dari usahanya adalah dari lima puluh cincin piston yang Honda buat, empat puluh tujuh diantaranya ditolak oleh Toyota. Dari hal ini Soichiro Honda belajar dari kesalahan yang pada akhirnya menjadi satu prinsip dasar Honda Motor.

Tahun 1936 Honda berusia kurang lebih tiga puluh tahun dan dia mendaftarkan diri untuk sekolah lagi di Teknologi Hamamatsu dan belajar mengenai baja, teknik mesin, pencetakan, pembuatan perkakas dan manufaktur onderdil dari desain. Tahun 1939 Honda berhenti sekolah karena merasa sudah mengerti apa yang ia butuhkan.

Pada tahun 1947 Soichiro Honda berhasil membuat sepeda motor pertamanya yang menggunakan rangka sepeda yaitu *A-Type*. Motor ini berkekuatan 0,5 HP (*Horse Power*) dan menggunakan

bahan bakar terpentin. Pada tahun 1948 Honda berhasil juga membuat motor jenis *B-Type*. Mesin berkapasitas 90cc ini merupakan modifikasi dari *A-Type*. Pada tahun yang sama pula Soichiro Honda mendirikan pabrik pertamanya di Hamamatsu yang dimodali oleh ayahnya, dengan mencairkan simpanan pensiunan dari penjualan tanah seluas sepuluh ribu meter persegi. Hal ini menjadi investasi pertama Honda Giken Kogyo (*Honda Motor Company*).



Gambar 2.10 Dari kiri ke kanan adalah Honda *A-Type* dan Honda *B-Type*  
Sumber: <http://www.motorganteng.com/2013/02/sejarah-honda-sejak-1948.html>

Pada tahun 1949 Soichiro Honda berhasil menciptakan sepeda motor pertamanya yang seluruh komponennya dibuat di pabrik sendiri, yaitu motor *D-Type* yang disebut sebagai *Dream Machine* (mesin impian). Sejak saat itu, Honda terus mengembangkan perusahaannya dan *D-Type* menjadi *masterpiece* Honda untuk bersaing dengan produk-produk sepeda motor lainnya. Kata '*dream*' telah menjadi bermakna penting bagi Honda hingga saat ini. Kata tersebut melambangkan mobilitas, kreativitas, pemberdayaan perorangan, serta semangat bekerja. Maka dari itu hingga saat ini semboyan korporasi Honda adalah "*The Power Of Dream*".



Gambar 2.11 Honda *D-Type*  
Sumber: [https://www.jsae.or.jp/autotech/data\\_e/4-8e.html](https://www.jsae.or.jp/autotech/data_e/4-8e.html)

Dalam menjalani pekerjaannya Honda mempunyai suatu prinsip yang hingga saat ini prinsip tersebut dipegang oleh semua pekerja Honda. Prinsip Jepang yang dikenal sebagai “*sangen shugi*” adalah prinsip yang Honda pegang. *Sangen Shugi* diartikan sebagai tiga realitas (kadang disebut aktualitas) sebelum membuat suatu keputusan. Tiga realitas itu adalah<sup>12</sup>:

- a. *Gen-Ba*. Tempat nyata (sumber). Dalam bagian ini Honda memberikan ilustrasi, pergi ke lantai pabrik, ke ruang peraga; ke halaman belakang; tempat parkir; tempat duduk sopir, kursi belakang, bak, dan kabin truk (kemanapun yang diperlukan) untuk mendapatkan pengetahuan (sumber langsung). Pergi ke tempat di mana kejadian sudah terjadi atau kejadian sedang terjadi.
- b. *Gen-Butsu*. Bagian (obyek) nyata. Memakai pengetahuan langsung untuk fokus ke situasi aktual dan mulai merumuskan suatu keputusan atau saran. Dalam bagian ini yang dilihat bukan hanya gambar, sketsa atau lain sebagainya, tapi berupa komponen atau material nyata.
- c. *Gen-Jitsu*. Fakta (situasi) nyata. Mengumpulkan data-data dan informasi yang ada di tempat yang sebenarnya, lalu memahami fakta tersebut adalah maksud dari *Gen-jitsu*.
- d. Singkatnya adalah pergi dan melihat, mendapatkan data yang nyata, memahami situasi<sup>13</sup>.

*Sangen Shugi* sebenarnya bukan asli dari Honda, walaupun banyak pengamat manufaktur berpendapat bahwa dikatakan adaptasi khas Honda dalam menerapkan *sangen shugi* dapat dikatakan sebagai penggunaan prinsip tersebut yang paling efektif dan paling terlihat dampaknya. Contoh dalam perusahaan lain yaitu Toyota, *sangen shugi* digunakan untuk memperoleh statistik yang

---

<sup>12</sup> Jeffrey Rothfeder, *Driving Honda*, Kepustakaan Populer Gramedia, Jakarta, 2015 (hal 108)

<sup>13</sup> <https://www.linkedin.com/pulse/secret-san-gen-shugi-francisco-lendinez>

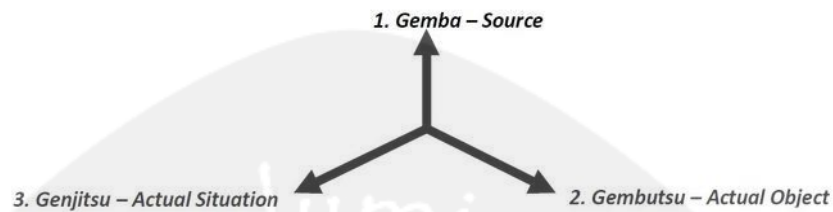
bisa mengatur konfigurasi dan tolak ukur jalur perakitan paling optimal. Dalam penerapan seperti ini prinsip *sangen shugi*, *gen-jitsu* yaitu pengumpulan fakta untuk mengambil keputusan diberi bobot paling besar.

Bagi Honda prinsip *gen-ba* adalah yang diberi bobot paling besar. Tidak ada keputusan yang dibuat di Honda tanpa ada informasi yang didapat langsung, dan tidak ada manajer atau pegawai Honda yang berani menawarkan suatu pendapat, memberikan rekomendasi, atau menyanggah suatu proses atau sistem yang sudah ada tanpa melakukan *gen-ba*.

Dalam desain pabrik Honda, pengaruh prinsip *sangen shugi* dapat dilihat pada tata letak pabrik yang unik dengan menempatkan sejumlah fungsi industrial penting di bawah satu atap, menggabungkan kegiatan-kegiatan operasi yang biasanya dipisahkan oleh perusahaan manufaktur lain. Contoh pabrik Honda di Lincoln, Alabama (dan pabrik-pabrik Honda lainnya), jalur perakitan mesin dan mobil diletakkan bersebelahan. Pendekatan ini memungkinkan pengawasan inventaris dan produksi yang tepat dan langsung dengan pandangan mata, karena segera setelah dibuat, mesin akan langsung dipasang di kerangka mobil yang jaraknya hanya enam meter.

Sebaliknya pada kebanyakan perusahaan otomotif tidak lagi membuat mesin dari awal hingga akhir, tetapi membuat mesin dari komponen buatan pihak ketiga di pabrik yang jauh dari jalur perakitan utama. Biasa diyakini bahwa menggabungkan perakitan mesin dan perakitan mobil bakal menyulitkan pelacakan pengiriman komponen dan pengawasan pengembangan keterampilan pekerja untuk setiap aktivitas. Tapi Honda mendapatkan hal yang sebaliknya, menurut data Honda dengan menggabungkan perakitan mesin dan mobil, Honda mendapatkan kenaikan 10% atau lebih dalam laju pelatihan ketrampilan, pengendalian mutu, kecepatan manufaktur, dan pemanfaatan

pabrik. Selain itu biaya logistik yang terlalu tinggi dan resiko kerusakan mesin ketika diangkut dapat dihindari.



Gambar 2.12 Prinsip *sangen shugi*

Sumber: <http://www.processexcellencenetwork.com/lean-six-sigma-business-transformation/articles/there-s-a-hole-in-our-boat-captain-why-small-probl/>

### 2.2.2 Sejarah Perkembangan Sepeda Motor Honda di Indonesia

Motor bebek yang pertama kali dirilis di Jepang pada tahun 1958 adalah Honda Super Cub generasi pertama. Honda Super Cub ini memiliki tiga jenis yang berbeda, yaitu C50, C80, C100. Untuk pasar di Indonesia hanya jenis C50 saja yang masuk pada tahun 1961. Motor yang sering disebut “Bebek Unyil” ini hanya bertahan sampai tahun 1965. Ciri khas motor ini adalah lampu berada di dada motor, kunci kontak berada di sebelah kiri jok, mesin kapasitas 50cc, jok hanya ada untuk pengemudi, stang melengkung seperti sepeda BMX dan tanpa lampu, lampu rem belakang berada di spakbor dan berukuran kecil, dan *shockbreaker* belakang pendek.



Gambar 2.13 Honda C50 Generasi Pertama

Sumber: <http://motokars.com/yuks-mengenal-sejarah-bebek-honda-dimulai-dari-honda-c50-hingga-honda-supra/>



Pada tahun 1966 Honda mengeluarkan Generasi Super Cub yang kedua. Generasi ini terdiri memiliki tiga jenis yang berbeda juga, yaitu C50, C70, C90 (menggunakan kopling). Motor ini sering disebut “pispot”, karena jok nya yang mirip dengan bentuk pispot. Selain jok berbentuk pispot, identitas cub generasi kedua ini juga terdapat di posisi headlamp yang menyatu dengan setang. Cub generasi kedua akhirnya berhenti di tahun 1973.



Gambar 2.14 Honda C50 Generasi Kedua

Sumber: <http://motokars.com/yuks-mengenal-sejarah-bebek-honda-dimulai-dari-honda-c50-hingga-honda-supra/>

Super Cub generasi ketiga diproduksi pada tahun 1973 hingga 1980. Generasi ketiga hanya ada C70. Generasi ini sudah diproduksi oleh PT. Astra Honda Motor. Sekilas memang tidak ada perubahan dengan generasi kedua. Perubahan yang paling terlihat adalah kunci kontak yang berada di dekat setang, Jok untuk orang di belakang dan pengemudi menjadi satu, dan setangnya kini berbentuk V. Di generasi ini dikenal dengan nama “pitung” karena diambil dari bahasa jawa *pitu* yang artinya tahun 7, penambahan – ng mengartikan 70an (diproduksi tahun 70an).



Gambar 2.15 Honda C70

Sumber: [www.google.co.id](http://www.google.co.id)

PT Astra Honda Motor (AHM) merupakan pelopor industri sepeda motor di Indonesia dan merupakan sebuah perusahaan yang memproduksi sepeda motor Honda di Indonesia. Didirikan pada 11 Juni 1971 dengan nama awal PT Federal Motor. Saat itu, PT Federal Motor hanya merakit, sedangkan komponennya diimpor dari Jepang dalam bentuk CKD (*Completely Knock Down*) atau sudah jadi. PT Astra Honda Motor bekerja sama dengan Honda Motor Company Limited, Jepang dan PT Astra International Tbk, Indonesia dalam memproduksi sepeda motor Honda di Indonesia.

Kebijakan pemerintah dalam hal lokalisasi komponen otomotif mendorong PT Federal Motor memproduksi berbagai komponen sepeda motor Honda tahun 2001 di dalam negeri melalui beberapa anak perusahaan, diantaranya PT Honda Federal (1974) yang memproduksi komponen-komponen dasar sepeda motor Honda seperti rangka, roda, knalpot dan sebagainya, PT Showa Manufacturing Indonesia (1979) yang khusus memproduksi peredam kejut, PT Honda Astra Engine Manufacturing (1984) yang memproduksi mesin sepeda motor serta PT Federal Izumi Mfg.(1990) yang khusus memproduksi piston.

Seiring dengan perkembangan kondisi ekonomi serta tumbuhnya pasar sepeda motor terjadi perubahan komposisi kepemilikan saham di pabrikan sepeda motor Honda ini. Pada tahun 2001 PT Federal Motor dan beberapa anak perusahaan di merger menjadi satu dengan nama PT Astra Honda Motor, yang komposisi kepemilikan sahamnya menjadi 50% milik PT Astra International Tbk dan 50% milik Honda Motor Co. Japan.

Tipe sepeda motor yang pertama kali di produksi PT. Astra Honda Motor adalah tipe bisnis, S 90 Z bermesin 4 tak dengan kapasitas 90cc, tenaga 8,02 dk (daya kuda) pada putaran 9.500 rpm (*rotation per minute*) dan torsi hingga 6,37 Nm pada putaran 8.000 rpm. Jumlah produksi pada tahun pertama selama satu tahun hanya 1500 unit, namun melonjak menjadi sekitar 30 ribu pada tahun



berikutnya dan terus berkembang. Sepeda motor terus berkembang dan menjadi salah satu moda transportasi andalan di Indonesia. Penampilan motor Honda S90Z ini mengalami perubahan dari motor sebelumnya yaitu Honda S90. Perubahan terdapat pada bentuk tangki bensin yang lebih dinamis dan dilapisi dengan logam krom. Pada tahun yang sama pula PT. Federal Motor memproduksi Honda CB. Motor Honda CB *series* ini yang nantinya akan menjadi motor jenis *sport* paling digemari di Indonesia.



Gambar 2.16 Honda S90Z, Motor Honda Pertama di Indonesia  
Sumber: [www.google.co.id](http://www.google.co.id)

Masuk ke era 80-an, Honda mulai membuat bebek seri berikutnya yang dinamai Astrea. Ada dua jenis pada bebek ini yakni tipe Astrea 700 dan 800. Bebek Astrea ini tidak punya umur yang cukup panjang. Untuk memberi kepuasan pada konsumennya, Honda memproduksi bebek Astrea (Star & Prima). Kedua model itulah yang perlahan jadi cikal bakal desain model bebek selanjutnya. Sekitar tahun 92-an Honda memproduksi seri Astrea yang mengusung dua model yaitu Grand dan Supra. Grand edisi pertama dibuat tanpa lampu sabit di bagian lampu remnya. Maju beberapa tahun, Astrea terus lahir dengan nama Astrea Impress, Astrea Legenda, dan Legenda. Untuk bebek berikutnya, Honda merilis dengan nama Supra. Supra adalah nama besar bagi Honda, terbukti dengan masih digunakannya nama itu sampai sekarang. Supra pertama pertama kali dikenalkan pada tahun 1997 sekaligus jadi pembuktian terus dikembangkannya teknologi pada motor

yang diproduksinya. Dari segi desain dan fitur, Supra jauh lebih baik dari pendahulunya. Banyak seri Supra yang dikeluarkan, hingga akhirnya disusul dengan bebek modern lainnya dengan nama Revo, Blade, hingga bebek *automatic*.

### 2.2.3 Jenis Sepeda Motor Honda di Indonesia

Honda sudah memproduksi banyak sekali jenis sepeda motor. Untuk Negara Indonesia sendiri memiliki empat jenis utama sepeda motor Honda, yaitu jenis motor bebek, motor matik, motor *sport*, dan motor besar (diatas 250cc).

- a. Tipe motor bebek saat ini memiliki beberapa jenis motor, yaitu Blade 125 FI, Revo FI, New Supra X 125 FI, dan Supra X125 Helm in PGM-FI.
- b. Tipe motor matik, yaitu Beat Esp, Beat Pop Esp, New Vario Esp, PCX 150, Scoopy Esp, Spacy Helm-in PGM-FI, Vario 125.150 Esp.
- c. Tipe motor *sport*, yaitu CBR 150R, All New Honda CB 150R *Street Fire*, CBR 250R (ABS dan non ABS), New Honda Mega Pro FI, New Honda Sonic 150R, Verza 150.
- d. Tipe motor besar (diatas 250cc), yaitu CB500F, CB500X, CB650F, CBR1000RR SP, CBR650F, NM4 Vultus.

Berikut ini adalah table yang menunjukkan jenis-jenis sepeda motor Honda yang pernah masuk Ke Indonesia.

**Tabel 2.1 Daftar Sepeda Motor Honda di Indonesia**

<b>Jenis Sepeda Motor Honda yang Dijual Resmi di Indonesia</b>				
<b>Tahun</b>	<b>Bebek</b>	<b>Sport</b>	<b>Matic</b>	<b>Motor Besar</b>
1964-1969		S 90		
1969-1970		S 90 Z		
1971-1985	C70 ('71) C90K1 ('72) C50 ('73) SuperCub C700 ('81) SuperCub C800 ('82) Astrea 800 ('85)	Benly S110 ('73) CB100 ('70-'82) CB125 ('71-'84) CB175 ('70) CB200 ('72-'74) GL100 ('79-'90) GL125 ('79-85) CG110 ('73-'82) CG125 ('75-82)		
1986-2000	Astrea Star ('86) Astrea Prima ('88) Astrea Grand ('91) Astrea Grand 2 ('94) Astrea Impresa ('97) Supra ('97)	Win100 ('84-05) GLMax 125 ('85-'05) GI Pro Platina GL Pro White Engine ('85-'91) GL Pro Black Engine ('92-'94) GL Pro Neo Tech ('95-'99) Tiger 2000 ('93-'13) NSR150 ('84-'98) Mega Pro ('99-'05)		
2001-2002	Legenda ('01) Sonic ('01) Nice ('02) Karisma D ('02) Kirana ('02) Supra X/XX ('02)	Win100 GLMax 125 Tiger Mega Pro CBR150R ('02)		
2002-2009	Supra V ('02) Supra Fit ('02) Supra Fit R (2005) Supra X ('05) Revo ('07) Blade ('08) Revo 110 ('09)	Win100 GLMax 125 Tiger Mega Pro Primus ('06-'09) CS1 ('08-'13) CBR 150R	Vario ('06-'13) Beat ('08)	
2010-2012	Revo Fit ('11) New Blade ('11) Supra X Helm In ('11)	Tiger New Mega Pro ('10-'13) CS1	Vario Revo AT ('10) Scoopy ('10-	

	Supra X Helm In PGM-FI ('11)	Phantom ('11) CBR 150R ('11) CBR 250R ('11)	'12) Spacy ('11) Beat	
2013-2015	Blade 125 FI New Revo FI New Supra X 125 FI Supra X 125 Helm In PGM FI	New Honda Mega Pro Sonic 150R Verza 150 CB 150 CBR 150 CBR 250	Beat eSP Beat POP eSP Vario eSP PCX 150 Scoopy eSP Spacy Helm-In PGM-FI	CB500F CB500X CBR1000RR SP CBR 650F NM4-Vultus

Sumber: <https://edorusyanto.wordpress.com/2012/07/18/ini-resep-ahm-memenangi-persaingan-motor-bebek/>; <http://www.motorganteng.com/2014/05/sejarah-motor-sport-jantan-honda-di.html>

