

Bab 01 PENDAHULUAN

01.01 Latar Belakang

01.01.01 Lahir dari Kreativitas

"Kreativitas didefinisikan sebagai suatu pengalaman untuk mengungkapkan dan mengaktualisasikan identitas individu seseorang secara terpadu dalam hubungan eratnya dengan diri sendiri, orang lain, dan alam."¹

Dunia tidak pernah berhenti mencari sesuatu yang baru, selalu saja hal-hal baru lahir hampir tiap saat. Manusia penuh dengan obsesi untuk menunjukkan jatidiri, dimana saat ini merupakan era yang penuh dengan kreativitas, obsesi dan kesempurnaan. Era baru yang imajinatif dan inovatif, penemuan-penemuan yang merubah pola hidup dan kebudayaan manusia. Kebudayaan itu berkembang sejalan dengan perkembangan pola pikir masyarakatnya. Jika cara pandang masyarakat berubah, maka secara otomatis perubahan itu akan berpengaruh langsung

¹ Tips Jitu Asah Kreativitas, <http://www.kapanlagi.com/0000002112.html>

kepada kebudayaannya karena semua yang dilakukan oleh manusia merupakan hasil daya cipta masyarakat itu sendiri. Lahirnya sebuah kreativitas mengacu pada kemampuan manusia untuk mencipta.

Seseorang yang kreatif selalu melihat segala sesuatu dengan cara berbeda dan baru, dan biasanya tidak dilihat oleh orang lain. Orang yang kreatif, pada umumnya mengetahui permasalahan dengan sangat baik dan disiplin, biasanya dapat melakukan sesuatu yang menyimpang dari cara-cara tradisional. Proses kreativitas melibatkan adanya ide-ide baru, berguna, dan tidak terduga tetapi dapat diimplementasikan.²

*"Mobil, bagi para antusiasnya merupakan cerminan kepribadian seseorang. Karena kepribadian orang nggak ada yang sama, modifikasi juga dibangun atas individual differences."*³

Sejalan dengan zaman dan perkembangan teknologi serta kemajuan berpikir manusia, dunia otomotif mengalami perkembangan yang luar biasa. Selain berbagai peralatan dan teknologi ditemukan, model kendaraan pun tumbuh dengan banyak variasi. Mobil menjadi salah satu fenomena inovasi dan modifikasi sebagai wujud kreasi manusia menjadi salah satu bidang yang diminati orang. Perubahan penampilan ini yang disebut orang sebagai modifikasi.

Modifikasi merupakan kreativitas fungsional, meracik sesuatu yang baru dan beda tanpa harus menghilangkan fungsinya. Keinginan yang kuat memodifikasi menjadikan para pemilik mobil mencoba mencurahkan ide-idenya dalam hal hobi perubahan yang bersifat biasa sampai ke titik ekstrim pada mobil mereka.

² Johanes Papu, *Menumbuhkan Kreativitas di Tempat Kerja*, <http://www.e-psikologi.com/manajemen/kreativitas.htm>, 18 Juni 2001

³ Fatsi Hakim, *No Car No Life*, http://www.fatsi_hakim.blogs.friendster.com

Proses modifikasi ini memerlukan sarana berinteraksi yang tepat, sehingga keinginan perubahan mobil oleh pemiliknya sesuai dan pemodifikator mengerti dan mampu melakukan perubahan tersebut. Sarana tersebut juga merupakan wadah untuk menampung segala bentuk aktivitas, baik penyaluran hobi ataupun sebagai tempat perkumpulan bagi para pemilik mobil modifikasi tersebut.

Mobil tidak lagi sekedar kebutuhan untuk mengantar orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain, namun makin menjadi gambaran sebuah kemampuan ekonomis. Mobil menjadi barang mewah dan bergengsi, nilai sebuah status sosial dikarenakan mobil dipakai untuk menunjukkan eksistensi si pemilik mobil.

Meskipun banyak pengguna kendaraan yang cukup puas dengan kondisi kendaraan bawaan pabrik, namun tidak sedikit juga diantaranya yang kurang puas dengan tampilan standar dan memodifikasi tunggangannya.



Gambar 1.1

Aktivitas di Bengkel Modifikasi

Sumber : http://www.jtechautomotive.co.uk/images/car_mechanic.jpg

Bagi pengguna kendaraan roda empat modifikasi berupa penggantian velg dan ban, penambahan sarana audio visual atau gaya modifikasi lainnya dalam kendaraan diyakini dapat meredam

stres di kala berkendara. Selain untuk memudahkan aktivitas sehari-hari dan memenuhi kebutuhan akan alat transportasi bisa juga dijadikan suatu sarana untuk meningkatkan rasa percaya diri sekaligus sebagai cara untuk mengekspresikan pribadi sang pemilik, dengan tidak melupakan faktor keamanan tentunya.

01.01.02 Mengapa *MODIFICATION CAR TREND CENTER* ?

*"Modifikasi tergantung pada selera individu. Ide individu tadi membuat modifikasi tidaklah memiliki batasan akan selera yang dimiliki."*⁴

Lima tahun belakangan ini kontes modifikasi sering diadakan, mobil modifikasi sering terlihat seperti robot. Bukan mobil dengan definisinya yang jelas. Penyebabnya modifikasi Indonesia berada di dalam industri tanpa batasan atau tanpa regulasi. Tiada batasan melakukan modifikasi, dan tak seorang pun berhak memberikan batasan dalam modifikasi.

Berbeda dengan dengan negara di belahan dunia lain, sebagai misal memiliki batasan *ground clearance*. Karena itulah industri ini tumbuh subur dan berkembang signifikan dalam tujuh tahun terakhir. Namun kita juga tahu bahwa lingkungan industri yang tanpa batas ini sebenarnya penuh dengan keterbatasan.⁵

Apabila dibandingkan dengan industri modifikasi di Amerika, Australia dan Jepang yang memiliki banyak regulasi bagi sebuah mobil untuk layak jalan, industri modifikasi di tanah air merupakan lahan yang sangat nyaman. *Free as a bird!* Namun lahan yang nyaman ini tampak tidak diolah dengan semestinya. Output mobil-mobil modifikasi di Indonesia memiliki

⁴ Fatsi Hakim, *No Car No Life, Keterbatasan dalam Dunia Modifikasi Tanpa Batas*, http://www.fatsi_hakim.blogs.friendster.com, 7 Februari 2007

⁵ *ibid*

kecenderungan meniru dengan mentah-mentah, tetapi dengan detail *finishing* yang jauh dari layak.

Inilah keterbatasan dalam industri modifikasi Indonesia yang tanpa batas! Keterbatasan sumber daya manusia (keahlian, kemampuan dan kemauan), sumber daya modal (uang), dan ketersediaan komponen jelas merupakan hambatan. Keterbatasan inilah yang membuat para customizer merajai kancah modifikasi di Indonesia empat tahun belakangan.

Tapi mari kita tinggalkan keterbatasan-keterbatasan itu jauh-jauh. Industri di seluruh dunia saat ini sedang mengalami peralihan besar-besaran yang memaksimalkan sumber daya manusia dan modal (resources based) ke arah pengetahuan (knowledge based). Pengetahuan saat ini dipandang sebagai suatu sarana yang penting dalam penciptaan inovasi agar kreativitas yang tercipta mampu menjadi daya pembeda.

Dalam industri modifikasi di Indonesia kesalahan yang kerap dilakukan adalah pelaku modifikasi mencoba bertarung tanpa memberikan daya beda. Inovasi berlangsung stagnan, meniru dan ikut-ikutan yang tidak ada daya bedanya. Alih-alih melakukan finishing dengan maksimal sebagai daya beda, ide liar dibiarkan keluar tanpa mengindahkan bagaimana seharusnya mobil diperlakukan.

Sedangkan di negara kiblat modifikasi, adanya regulasi justru dipandang sebagai suatu pengetahuan bagi pelaku modifikasi. Hasilnya mereka berlomba-lomba memberikan daya beda dengan segudang keterbatasan yang harus mereka aplikasikan. Stimulus ini berakhir dengan harmonis. Negara-negara yang tidak memiliki customizer "segila" Indonesia, justru memiliki kualitas output jauh di atas negara kita yang katanya tanpa batas ini.

Untuk memperbaiki kekurangan ini memang tidak mudah. Batasan regulasi sebenarnya tidak perlu diterapkan. Asalkan para pelaku modifikasi mau menggali pengetahuan lebih banyak agar mengerti batasan-batasan yang diperlukan dalam modifikasi. Jangan dengan dalih selera dan memiliki sumber daya modal yang berlebih 'dipakai menghancurkan' sebuah mobil. Selera, modal, dan pengetahuan merupakan sumber daya yang bisa diolah agar dapat memberikan daya beda yang sehat dan output yang harmonis, sehingga modifikasi di Indonesia tidak lagi stagnan dengan pola ikut-ikutan.

Perbedaan individual dalam selera dan kemampuan finansial memang mempengaruhi. Namun pengetahuan lebih besar inputnya dalam menciptakan output modifikasi paripurna dalam aliran modifikasi apapun.

*"Modifikasi bisa jadi sesuatu yang personal, bahkan cenderung menunjukkan sisi narsisme seseorang. Customize cars alias face-lifting sedikit-banyak akan merepresentasikan pribadi seseorang."*⁶

Ketika modifikasi menjadi sesuatu yang personal, lalu kenapa diperlukan klub atau komunitas sesama mereka? Seperti umumnya, sekelompok orang berkumpul membentuk suatu organisasi atas alasan satu kesamaan. Demikian pula dengan komunitas penggila mobil modifikasi.

Sebenarnya, banyak hal bisa menjadi pendorong para penggila modifikasi untuk membentuk perkumpulan. Pertama adalah kebutuhan bersosialisasi dengan sesama. Kedua, para penyuka modifikasi mobil membutuhkan wadah untuk saling bertukar informasi dan membantu. Hal ini biasanya berlaku ketika ada event yang bersifat kompetitif. Bahkan, tak sedikit pula

⁶ Klub-klub Modifikasi Mobil, <http://www.cyberman.cbn.net.id/cbprtl/cyberman>, 15 Februari 2008

kontes atau lomba yang mensyaratkan keanggotaan suatu komunitas.

Komunitas atau klub pecinta mobil ada beragam jenisnya dan dibedakan oleh basisnya. Pertama, klub modifikasi yang berbasis pabrikan atau jenis mobil. Alasannya mungkin sederhana, mobil yang sama jenisnya tentu memiliki permasalahan yang sama pula. Kedua, klub modifikasi yang berbasis pada daerah tempat tinggal. Biasanya, klub ini tidak mempedulikan jenis mobil atau pabrikan. Mereka lebih menitikberatkan kebutuhan wadah karena alasan kesamaan domisili. Ketiga adalah klub berbasis bengkel. Tidak jarang bengkel modifikasi membentuk satu perkumpulan atau komunitas yang menghimpun para pelanggannya.

Selain tiga hal di atas, ada pula komunitas modifikasi yang berbasis internet alias komunitas online. Komunitas ini sekarang banyak bermunculan via internet dalam bentuk forum diskusi otomotif on-line.

01.01.03 Sejarah Mobil di Indonesia

Sejarah mobil di negeri ini cukup panjang, lebih dari satu abad. Mobil pertama yang masuk ke Indonesia adalah mobil bermerek Benz model Phaeton berbahan bakar bensin milik Susuhunan Paku Buwana Surakarta pada tahun 1894, atau hanya delapan tahun setelah Karl Benz menciptakan mobil pertama di dunia, yakni sebuah mobil beroda, yang juga dikenal dengan nama Tri Car.

Pada awal tahun 1900-an, di Indonesia mobil-mobil berbahan bakar bensin berdampingan dengan mobil-mobil yang menggunakan mesin uap dan motor listrik. Beberapa merek di antaranya masih bertahan sampai saat ini, antara lain Reo,

Darracq, Cadillac, Fiat, Spyker, Peugeot, Albion, Minervette, Mauser, Benz, Oldsmobile, dan Daimler.

Mobil-mobil tersebut telah menjadi saksi sejarah dari masa dimana mobil-mobil itu pernah mendominasi ruas-ruas jalan di negeri ini. Kemajuan teknologi dalam pembuatan cat dan proses pengecatanlah yang dapat membuat mobil-mobil itu tampil jauh lebih indah. Modifikasi bisa menjadikan mobil-mobil kuno sama halnya bangunan-bangunan heritage yang di preservasi atau konservasi.

01.01.04 Pengguna Mobil di Indonesia

Indonesia adalah salah satu negara berkembang yang memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup baik. Seiring dengan semakin meningkatnya laju perekonomian, kebutuhan akan kendaraan, terutama kendaraan roda empat yang biasa digunakan untuk mobilitas masyarakat juga semakin tinggi.

Tabel 1.1
Data Penjualan Mobil di Indonesia
Sumber : <http://www.smartdrive.co.id>

TAHUN	TINGKAT PENJUALAN
2005	533.910 unit
2006	317.312 unit
2007	434.499 unit
Januari-Juli 2008	353.352 unit

Tingginya kebutuhan akan kendaraan roda empat di Indonesia dapat ditunjukkan dengan realisasi penjualan mobil domestik pada Juli 2008 melonjak 58% menembus 60.761 unit dibandingkan bulan sama tahun lalu sebesar 38.397 unit. Penjualan mobil pada Juli 2008 merupakan yang tertinggi sepanjang sejarah pasar mobil nasional. Penjualan kumulatif

mobil sepanjang Januari-Juli 2008 melonjak 50% menjadi 353.352 unit dibanding periode sama tahun 2007 sebesar 235.722 unit.⁷

Akhir-akhir ini Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) di Indonesia berlomba-lomba mengeluarkan mobil dengan model yang baru. Mereka berusaha mendongkrak penjualannya dengan mengeluarkan model-model baru yang diminati pasar. Hal ini juga didorong dengan adanya permintaan pasar yang semakin mendesak.

Dengan adanya persaingan dagang antar merek-merek kendaraan yang ada di Indonesia, maka sebaiknya harus dipikirkan bagaimana caranya untuk menarik konsumen yang lebih banyak lagi, guna mempertahankan kondisi prosentase pasar yang telah diraih selama ini. Maka dari itu keberadaan *MODIFICATION CAR TREND CENTER* diharapkan mampu menyediakan suatu pusat belanja, perawatan, perbaikan serta modifikasi bagi pecinta otomotif di Indonesia khususnya di Yogyakarta.

Berhubung semakin banyak model baru yang dikeluarkan, maka berarti semakin besar pula kebutuhan akan bengkel perawatan dan perbaikan, variasi dan modifikasi. Masyarakat sebagai konsumen akan semakin membutuhkan tempat-tempat tersebut untuk memuaskan kebutuhan akan keinginan untuk merawat dan mempercantik penampilan mobilnya. Selain itu, konsumen diharapkan lebih mudah mendapatkan spare part yang bervariasi dan modifikasi ringan maupun berat bagi mobilnya.

Pada kenyataannya, sampai saat ini belum banyak sarana yang menyediakan fasilitas-fasilitas secara lengkap seperti tersebut di atas di kota Yogyakarta. Pada umumnya bengkel-bengkel modifikasi hanya menyediakan terbatas pada spare part

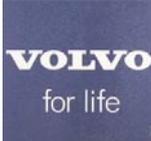
⁷ <http://www.trimegah.com/fokusharian/060808.pdf>, 6 Agustus 2008

variasi dan modifikasi yang ringan dan sederhana saja atau terbatas pada satu jenis modifikasi, interior, body, atau mesin saja. Untuk memperoleh spare part lainnya atau untuk memodifikasi bagian lainnya biasanya konsumen harus berpindah-pindah bengkel modifikasi. Bertolak dari hal tersebut, maka muncullah pemikiran untuk mewujudkan semua kebutuhan konsumen tersebut dalam satu tempat atau lokasi.

Beberapa contoh merek kendaraan roda empat yang tergabung dalam Gaikindo antara lain:

Tabel 1.2
 Merek Kendaraan Roda Empat yang Tergabung dalam Gaikindo
 Sumber : <http://www.gaikindo.org>

NO	MERKE MOBIL	ALAMAT	NO	MERKE MOBIL	ALAMAT
1	 Audi	AUDI, VW CARAVELLE PT. Garuda Mataram Motor Audi Center JL.MT.Haryono Kav.11 Jakarta Selatan	6	 HINO	HINO PT.Hino Motors Sales Indonesia Wisma Indomobil JL. MT.Haryono Kav.8 Lt.9 Jakarta Selatan
2	 BMW	BMW PT. BMW Indonesia Wisma GKBI 21st Floor Jl. Jend. Sudirman No.28 Jakarta 10210, Indonesia	7	 HONDA	HONDA PT.Honda Prospect Motor JL.Yos.Sudarso, Sunter I, Jakarta Utara
3	 GM	CHEVROLET PT.General Motors Indonesia JL.Raya Bekasi KM.27 Pondok Ungu Bekasi	8	 HYUNDAI	HYUNDAI PT.Hyundai Indonesia Motor JL.Sultan Iskandar Muda No.81 Arteri Pondok Indah Jakarta Selatan
4	 DAIHATSU	DAIHATSU PT. Astra Daihatsu Motor JL.Gaya Motor III/5, Sunter II Jakarta Utara	9	 ISUZU	ISUZU PT Pantja Motor JL.Gaya Motor III/5,Sunter II Jakarta Utara
5	 Ford	FORD PT.Ford Motor Indonesia Wisma Indomobil JL.MT.Hayono Kav.8 Lt.10 Jakarta Selatan	10	 JAGUAR	JAGUAR PT.Grandauto Dinamika JL. Letjen S.Parman Kav.No.4 Slipi Jakarta Pusat

NO	MERЕК MOBIL	ALAMAT	NO	MERЕК MOBIL	ALAMAT
11		KIA PT. KIA Mobil Indonesia JL. Sunter Garden Blok D8 No.1 Sunter Agung Podomoro Jakarta Utara	19		RENAULT PT. Auto Euro Indonesia JL. MT. Haryono Kav.10 Jakarta Selatan
12		LANDROVER PT. Java Motors JL. Kramat Raya No.17 Jakarta Pusat	20		SUBARU PT. TC Subaru JL. Sultan Iskandar Muda No.55 BlokQ Jakarta Selatan
13		MAZDA PT. Unicor Prima Motor JL. Danau Sunter Selatan, Sunter Agung Podomoro Blokk 0 III/Kav.53-56 Jakarta	21		SUZUKI PT. Indomobil Suzuki International Wisma Indomobil, JL. MT. Haryono Kav.8, Jakarta
14	 Mercedes-Benz	MERCEDES BENZ (MANUFACTURER) PT DaimlerChrysler Indonesia Desa Manaherang Gunung Putri Bogor 16965 - Indonesia	22		TIMOR PT. Timor Putra Nasional Menara Saidah JL. MT. Haryono Kav.29-30 Lt.3&4 Jakarta
15		MITSUBISHI PT. Krama Yudha Tiga Berlian M JL. Jend. A. Yani, Proyek Pulomas, Jakarta Timur	23		TOYOTA PT. Toyota Astra Motor JL. Yos. Sudarso, Sunter II, Jakarta Utara
16		NISSAN PT Nissan Motor Indonesia JI. MT. Haryono Kav.10 Lt.3 Jakarta Selatan	24		VOLKSWAGEN PT. Car & Cars Indonesia JL. Raya Pluit Selatan No.8A Jakarta Utara
17		PEUGEOT PT. Astra France Motor JL. Gaya Motor Selatan I, Sunter II Jakarta Utara	25		VOLVO PT. Central Sole Agency Wisma Indomobil, JL. MT. Haryono Kav.8 Lt.9 Jakarta Selata
18		PROTON PT. Proton Edar Indonesia Wisma Standart Chartered Bank, Lt.16 JL. Jend Sudirman Kav.33 Jakarta Selatan			

01.01.05 Kondisi Industri Modifikasi di Indonesia

Industri modifikasi mengalami pertumbuhan pesat tahun 2001-2004 kemarin, mengalami *decline* yang sangat cepat dua tahun belakangan ini tanpa sempat menemui *mature peak* yang memuaskan semua pihak.⁸ Dengan berusaha untuk tidak menutup mata terhadap menurunnya daya beli konsumen industri ini, terlihat jelas pasar sudah jenuh. Konsumen-konsumen baru terus bermunculan, namun jumlahnya tampak berbanding lurus dengan yang meninggalkan. Dengan kata lain jumlah konsumennya tetap. Sedangkan penawarannya semakin melejit. Dibuktikan dengan makin maraknya gerai-gerai modifikasi yang dibuka oleh pemain lama ataupun pemain baru yang alasan mereka terjun ke industri ini hanyalah karena prospeknya tampak menjanjikan keuntungan *instant* dengan modal (uang, keahlian, dan pengetahuan) secukupnya saja. Bahkan bengkel cuci mobil pun menjamur. Logikanya, gerai modifikasi akan melakukan diskon besar-besaran, barang bekas dari pemain lama akan berpindah tangan ke pedagang *second hand*, semua jenis barang dan jasa tidak dapat berkompetisi, hadir barang dan jasa substitusi (barang dan bengkel murah), harga turun, sehingga seharusnya daya beli konsumen yang turun tidak akan berpengaruh signifikan terhadap pasar. Kenyataannya tidaklah demikian.

Di Jakarta, pasar terlihat stagnan. Semua pelaku, baik konsumen maupun retailer pasti merasakannya. Pedagang mengeluhkan persaingan yang tidak sehat. Konsumen bingung menentukan pilihan karena merek (barang dan jasa) yang dijual pedagang menjadi semakin mirip. Ketika "merek" menjadi

⁸ Fatsi Hakim, *No Car No Life, Industri Modifikasi di Indonesia Berdasarkan Perspektif "Blue Ocean Strategy"*, http://www.fatsi_hakim.blogs.friendster.com, 24 Januari 2007

semakin mirip, orang semakin cenderung menentukan pilihan berdasarkan harga.⁹

01.01.06 Eksistensi Modifikasi Mobil di Yogyakarta

Yogyakarta yang merupakan kota pendidikan dan budaya dituntut untuk dapat menampung segala aktivitas, kreativitas masyarakatnya khususnya kaum muda. Antusias masyarakat dan pelajar Yogyakarta begitu tinggi dalam memodifikasi mobil mereka. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya perkumpulan para modifikator di Yogyakarta ini. Contoh komunitas mobil antara lain: Ketombe Autocar, Option Platinum, BJG, DUBcity, Freedom, Omlet-Z, Limited, Hyper, Jogja Jazz Club, dll.

Suatu ajang kontes yang sering diselenggarakan di Yogyakarta oleh event organizer tertentu memicu para modifikator berlomba-lomba untuk memodifikasi mobil mereka agar dapat tampil dan menjadi the best car. Kontes yang sering menampung kreativitas pemodif adalah Indonesian Auto Contest (IAC) event tahunan oleh Cody Enterprises, Jogja Bike & Drive Week (JBDW) event tahunan oleh Jogja Automotive Community (JAC), dan Djarum Black Autoblackthrough event tahunan oleh PT.Djarum.



Gambar 1.2
Kontes Modifikasi Mobil
Sumber : <http://www.autoblackthrough.com>

Kegiatan modifikasi dapat terlihat dengan jelas di kota Yogyakarta. Jika diperhatikan di jalan-jalan banyak mobil yang telah mengalami pemodifikasian dari yang ringan-ringan misal,

⁹ *Autobiz 100% Modifikasi, Desember 2003 thn I, p.40*

penambahan atau penggantian lampu, velg, sampai yang berat misal, perubahan bodi, pemendekan mobil, penggantian mesin. Baik mobil untuk tujuan kontes maupun sekedar mempercantik tunggangan di jalan keberadaannya tidak lepas dari bengkel-bengkel modifikasi di Yogyakarta yang menggugah keinginan modifikator untuk selalu memodifikasi kendaraannya sesuai perkembangan dunia otomotif saat ini. Tercatat beberapa bengkel yang memiliki keahlian tertentu, contohnya :

Tabel 1.3
Daftar Bengkel Modifikasi Mobil di Yogyakarta
 Sumber : observasi penulis

SPESIFIKASI	BENGGEL
Bengkel yang khusus menangani interior-eksterior mobil seperti: Accessories, Body Kit, Velg, Car Painting, Body Restoration, Car Audio Custom, Variasi mobil, Cosmetic, Racing Product dll	CREATIV VARIASI Jl. Magelang No. 125 Yogyakarta DUTA VARIASI MOBIL Jl. Brigjend. Katamso No. 177 Yogyakarta 55121
Bengkel yang khusus menangani interior mobil (jok mobil, salon)	SIMOEH CAR LEATHER Jl. Palagan Tentara Pelajar No.78 Yogyakarta (perempatan Monjali ke utara 500 meter) MAPLE SEAT LEATHER Jl. Magelang Yogyakarta (perempatan Ring Road Jl. Magelang)
Bengkel yang khusus menangani pengecatan dan perbaikan (modifikasi) bodi mobil	YOGYA INTERNATIONAL MOBIL Jl. Glagah Sari UH III/130A Yogyakarta SPEED BODY KIT & PAINT Jl. Pandean Sari No.12 Condong Catur Yogyakarta

SPESIFIKASI	BENGKEL
	MITSUBISHI GRANDIS COMMUNITY http://www.mygrandis.com
Komunitas mobil Jepang yang ada di Yogyakarta	TOYOTA KIJANG CLUB INDONESIA Jl. Gondolayu, Yogyakarta
	JOGJA JAZZ CLUB Jl. Gejayan CT. X / 15 A, Pelemkecut, Yogyakarta
Bengkel yang memiliki komunitas mobil modifikasi dari bengkel tersebut	KUPU-KUPU MALAM AUTO FASHION Showroom Office : Jl. Magelang Km. 4,5 NO. 50B Yogya Workshop : Tiban, Godean, Sleman, Yogyakarta
	ASSEN ACCESSORIES Jl. Ring Road Utara, Seturan Yogyakarta

01.02 Latar Belakang Permasalahan

*"Main kuantitas secara maksimal tapi concern pada fungsi dan kerapian."*¹⁰

Menarik kesimpulan dari sub bab sebelumnya, dunia modifikasi sempat stagnan beberapa tahun yang lalu dengan kehadiran modifikasi mobil yang liar tanpa konsep. Sejak munculnya modifikator-modifikator muda yang cenderung lebih kritis dan ulet, dengan tingkat kemajuan menciptakan hasil karya yang lebih bervariasi dan berkonsep, muncul secara otomatis, suatu progres dan peningkatan apresiasi dari pelaku modifikasi yang begitu besar untuk bangkit.

Tren putih pernah berjaya, retro murni sudah eksis, racing sadar akan kekurangannya, JDM mulai diminati dan elegan tidak lagi bermodal velg plus tail pipe. Maka kini rasanya giliran gaya ekstrem sudah harus dilirik lagi. Selain alasan siklus, mobil ekstrem memang ampuh memancing heboh. *Extreme style is the entertainment style it self.*

¹⁰ Teddy Diesta, *Aliran Modifikasi Ekstrem, Bangkit dari Kubur*, http://teddy-diesta.blogs.friendster.com/teddydiesta/2007/03/aliran_modifika.html, 29 Maret 2007

Bosan juga dengan kontes modifikasi yang 'dingin'. Tapi tetap jangan kembali kepada mobil ekstrem tanpa bentuk, tanpa fungsi dan apalagi tanpa konsep. Aliran ekstrem bangkit!

Siklus "gerak maju" tersebut terjadi pada lompatan setiap dasawarsa, walaupun kadang usia pergerakan pendek, bahkan terkadang pasang surut, namun aliran ekstrem dapat membangkitkan dunia modifikasi dengan memberi banyak pengaruh terhadap perkembangan modifikasi berikutnya, baik ide, visi, metode penciptaan, teknis hingga mendapat sambutan yang bagus dalam kontes modifikasi. Progres ini bisa jadi bukti bahwa modifikasi membutuhkan acuan, model atau kutub bagi konsep modifikasi. Orisinalitas hanya hasil dari kombinasi pola, warna dan momentum.

Aliran ekstrem dianggap mampu menampung segala kreatifitas para modifikator untuk lebih dikenal dan menembus persaingan kontes yang lebih ketat dengan penuh konsep dan acuan terhadap fungsi dan kerapian tanpa mengesampingkan idealisme yang menjadi ciri pokok modifikasi di jalur ekstrem.

Ekstrem sendiri adalah modifikasi yang berusaha mengenalkan sesuatu dengan total, selalu hadir dengan ide-ide baru yang orisinal tanpa takut merombak keseluruhan mobil seperti kata ekstrem. Ekstrem berdiri sebagai jalur dimana suatu kreasi tidak berhenti dan frustrasi. Alih-alih suatu karya berhenti berproses, malah menjadikan momentum kebangkitan dunia modifikasi. Sebuah bukti bagi modifikator atau pelaku lainnya dalam bisnis modifikasi bahwa modifikasi bukan sekedar plagiat, liar, atau oportunist mencari keuntungan. Hal ini masih kerap terlihat, seperti yang dikatakan Fatsi Hakim bahwa, "Para modifikator melakukan imitasi (anehnya disebut inovasi) berlebihan sehingga terlihat tidak ada bedanya satu sama lain. Kemudian konsumen hanya melakukan pilihan berdasarkan harga, tanpa kualitas. Ini sebuah proses pembodohan. Ajaibnya bengkel murah kualitas rendah ini maju pesat, ini sebagai keberuntungan, karena mereka hidup bersamaan dengan industri yang

sedang berkembang. Serupa halnya dengan media-media peliputnya. Maju pesat, kemudian stagnan. Inovasi nilai mutlak diperlukan.”¹¹

*”Membicarakan mobil memang tidak ada habis-habisnya. Bahkan, istilah the sky is the limit pun tidak berlaku pada saat orang membicarakan mobil.....”*¹²

Mobil merupakan alat transportasi yang sangat *comfortable*, alat transportasi roda empat ini dipercaya sebagai salah satu kendaraan yang fungsional bagi banyak orang. Fungsional dalam artian bisa digunakan secara beramai-ramai, dapat dimuati berbagai macam barang bawaan sekaligus bisa digunakan untuk menempuh jarak yang dirasa cukup jauh.

Dalam perkembangannya, mobil-mobil yang diproduksi, bukan lagi hanya mobil-mobil yang sekadar merupakan sarana transportasi, melainkan juga mobil-mobil yang mewah dan nyaman yang dapat dijadikan sebagai sarana untuk menopang gaya hidup pemiliknya, atau bahkan menjadi simbol status bagi pemiliknya, simbol dari sebuah pencapaian hidup pemiliknya.

Memang tidak semua orang dapat menjadikan mobil sebagai gaya hidup, apalagi sebagai simbol status, bagi banyak orang mobil hanyalah sebagai sarana transportasi. Bahkan, itu belum semua, bagi sebagian besar orang di negeri ini, yang belum atau tidak dapat memiliki mobil, mobil juga merupakan sarana bagi mereka untuk bermimpi.

Namun, jangan menganggap mereka kecil hati karena belum atau tidak dapat membeli mobil. Mereka mempunyai kehidupan dan kebahagiaan sendiri, dan mereka pun bersyukur kehidupan tersebut. Bagi mereka, kalau saat ini mereka belum atau tidak dapat membeli mobil, *yah* tidak apa-apa. Mereka berharap atau bermimpi mungkin

¹¹ Fatsi Hakim, *No Car No Life, Industri Modifikasi di Indonesia Berdasarkan Perspektif “Blue Ocean Strategy”*, http://www.fatsi_hakim.blogs.friendster.com, 24 Januari 2007

¹² James Luhulima, *Mobil Juga Sarana Buat Mimpi*, <http://www.jamesluhulima.blogspot.com/2007/11/mobil-juga-sarana-buat-mimpi.html>, 16 November 2007

suatu saat mereka akan memilikinya, jika tidak, mungkin nanti anak atau bahkan cucu mereka. Siapa yang dapat melarang orang untuk bermimpi?

Itu sebabnya, kebangkitan aliran ekstrem sebagai momentum bangkitnya dunia modifikasi dan pandangan atau image orang tentang mobil, baik itu sebagai sarana transportasi, gaya hidup, atau status simbol menjadi pemikiran yang diangkat sebagai ide untuk mengembangkan karakter yang terdapat dalam aliran modifikasi ekstrem lewat elemen dan unsur modifikasi ke dalam bahasa arsitektur melalui perwujudan suatu bangunan, *MODIFICATION CAR TREND CENTER*.

Ada banyak persamaan persepsi teori pendekatan yang menyangkut karakter modifikasi ekstrem dengan sejarah Bergeraknya modifikasi dalam dunia otomotif, pendekatan wujud fisik maupun non fisik bangunan menggunakan pendekatan elemen dan unsur modifikasi dengan modifikasi ekstrem sebagai batasan pengembangannya, diharapkan dapat mewakili karakter dari dunia modifikasi mobil melalui unsur dimensi-dimensi yang dimilikinya, yang bisa dikaji dari berbagai pandangan dan kepentingan penilaian.

Karakter modifikasi yang berciri kebebasan berekspresi akan coba dikaitkan melalui pendekatan karakter modifikasi ekstrem, yang berusaha mengenalkan sesuatu dengan total, selalu hadir dengan ide-ide baru yang orisinal tanpa takut merombak keseluruhan mobil seperti kata ekstrem.

01.02.01 Deskripsi Elemen dan Unsur Modifikasi dan Karakter Aliran Modifikasi Ekstrem pada *MODIFICATION CAR TREND CENTER* di Yogyakarta

Modifikasi dalam proses penciptaannya secara garis besar tersusun atas elemen-elemen perubahan bodi, eksterior-interior, dan mesin. Modifikasi tersebut juga harus

memperhatikan beberapa unsur yang terdiri dari (1)pola estetik, (2>warna, (3)fungsi, dan (4)penyelesaian akhir (finishing).¹³

Ciri khas modifikasi ekstrem dapat terlihat dari skema alur modifikasi ekstrem, terbagi dalam tiga kategori yaitu :¹⁴

- Ekstrem Elegan

Wide Body Natural + Smooth Body Kit → Celup & Deep Dish Wheel + Masculin Painting → Luxury-Comfort Interior + Cosmetic → Bolt-On Air Suspension

- Ekstrem Racing

Better Looking Body Kit → Modern Light Wheel + Smart Body Art → Racing Interior → Extreme Engine Bay + Big Brake + Super Suspension

- Ekstrem Murni

Oversize Rim + Inovative Exterior → Fully Trick Multimedia + SQ + Exclusive Product + Creative & Eye Catching Interior → Upgrade Engine + Nice Under Carriage

Beberapa elemen tersebut akan dijadikan rujukan untuk mentransformasikan elemen modifikasi menjadi bahasa arsitektural, lewat perwujudan bangunan.

Seperti ditulis sebelumnya, penggunaan karakter modifikasi ekstrem sebagai acuan desain ditujukan pula untuk membatasi proses perancangan dalam artian, guna memfokuskan karakter bangunan kepada pendekatan yang benar-benar tepat untuk mewakili karakter bangunan yang berspiritkan kebangkitan dunia modifikasi mobil.

¹³ Teddy Diesta, Aliran Modifikasi Ekstrem, Bangkit dari Kubur, http://teddy-diesta.blogs.friendster.com/teddydiesta/2007/03/aliran_modifika.html, 29 Maret 2007

¹⁴ ibid

01.03 Rumusan Permasalahan

Bagaimana wujud rancangan *MODIFICATION CAR TREND CENTER* di Yogyakarta sebagai cerminan karakter kebangkitan dunia modifikasi mobil berupa ekspresi tampilan bangunan dan tata ruang dengan pendekatan elemen dan unsur modifikasi melalui karakter aliran modifikasi ekstrem?

01.04 Tujuan

Pada dasarnya tujuan yang akan dicapai ialah mewujudkan desain perancangan *MODIFICATION CAR TREND CENTER* di Yogyakarta merujuk pada karakter kebangkitan dunia modifikasi mobil secara fisik berupa gubahan masa dan pola keruangan.

Tujuan secara khusus ialah merancang bangunan *MODIFICATION CAR TREND CENTER* di Yogyakarta dengan pendekatan elemen dan unsur modifikasi melalui karakter aliran modifikasi ekstrem.

01.05 Sasaran

- Terbentuknya konsep perencanaan dan perancangan bangunan *MODIFICATION CAR TREND CENTER* di Yogyakarta, dengan pendekatan karakter aliran modifikasi ekstrem.
- Pemilihan site/lokasi yang berpotensi sebagai lokasi *MODIFICATION CAR TREND CENTER* di Yogyakarta yang dapat mendukung karakter bangunan.
- Mendapatkan sistem pewardahan yang tidak hanya fungsional tetapi juga secara arsitektural mampu mengungkapkan keidealisan melalui bentuk-bentuk masa bangunan yang didasarkan pada karakter pengguna, dan juga penggunaan elemen-elemen arsitektural yang dapat menampilkan karakter modifikasi ekstrem.
- Pemenuhan kebutuhan jenis, jumlah dan besaran ruang.

01.06 Lingkup Studi

Dari tinjauan secara umum akan dibahas bagaimana elemen dan unsur modifikasi melalui karakter aliran modifikasi ekstrem menghasilkan karakter bangunan yang mengekspresikan kebangkitan dunia modifikasi dan secara fungsional dapat menampung segala jenis aktifitas modifikasi dari jual-beli, service, pengelolaan, hiburan hingga aktivitas penunjang lainnya.

01.07 Metode Pembahasan

Beberapa metode pembahasan yang digunakan dalam proses penulisan ini diantaranya ialah :

- Studi Literatur : mencakup masalah perencanaan dan perancangan bengkel modifikasi dan fungsi-fungsi pendukungnya, dimana semuanya mencakup pengertian dan faktor-faktor penting yang melandasi perencanaan dan perancangan.
- Observasi : mendapatkan masukan dan perbandingan dari proyek-proyek sejenis atau mendekati yang sudah ada.
- Wawancara : bersifat personal kepada pihak-pihak yang terkait dalam proyek ini, yaitu para modifikator di Yogyakarta.

01.08 Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan

Berisikan latar belakang, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode pembahasan dan sistematika penulisan.

Bab II Mobil, Modifikasi, dan Aliran Ekstrem

Berisi tinjauan pustaka tentang mobil, modifikasi mobil, dan aliran ekstrem.

Bab III **MODIFICATION CAR TREND CENTER** di Yogyakarta

Membahas pengertian umum dari **MODIFICATION CAR TREND CENTER**, baik fungsi dan kegiatan, serta tinjauan tentang pemilihan lokasi tapak.

Bab IV Analisis

Berisikan analisis yang mengangkat konsep kebangkitan dan modifikasi ekstrem yang akan ditransformasikan dengan bahasa arsitektur melalui pendekatan bentuk dan ruang. Menganalisis karakteristik kegiatan, karakteristik ruang, analisa tapak, pendekatan penyusunan ruang, konsep ruang, pelaku kegiatan, dan analisis non permasalahan.

Bab V Konsep Perencanaan dan Perancangan

Berisikan konsep **MODIFICATION CAR TREND CENTER** beserta alternatif-alternatif detail rancangan dan teori-teori yang diaplikasikan.

01.09 Pola Pikir Pendekatan Perancangan

Skema 1.1
Pola Pikir Pendekatan Perancangan

