

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia merupakan makhluk sosial yang tidak dapat hidup sendiri dan selalu ingin berinteraksi dengan manusia lain. Hampir setiap saat manusia saling berinteraksi, baik antarindividu, individu dengan kelompok, atau antarkelompok (Maryati & Suryawati, 2007). Menurut Al-Ghazali (2000), interaksi antar manusia bermanfaat agar terjadinya proses saling belajar, saling memberi dan mengambil manfaat, dan saling bertukar pengalaman. Syarbini dan Jamhari (2013) menambahkan bahwa manusia harus menjaga keharmonisan dalam interaksi sosial sehari-hari untuk menciptakan kehidupan bersama yang harmonis.

Dorongan sosial adalah sesuatu yang di bawa sejak lahir, meskipun hubungan antara individu yang lebih khusus ditentukan oleh pengalaman bergaul dengan masyarakat. Menurut Adler (Alwison, 2004), ego yang ada pada diri subjek aktif mencari dan menciptakan pengalaman baru untuk membantu penemuan gaya hidup pribadi yang unik. Setiap individu membutuhkan suatu dukungan untuk menjalani kehidupannya sehari-hari. Dukungan tersebut dapat berasal dari keluarga, teman, dan pasangan. Dukungan sosial adalah kenyamanan secara fisik dan psikologis yang diberikan oleh orang lain (Sarason, Sarason, & Pierce, 1994 dalam Baron & Byrne, 2005)

Menurut Purba (2005) dalam kehidupan bersamanya, manusia memerlukan adanya suatu jaringan interaksi sosial antar sesama untuk menjamin ketertiban sosial yang disebut sebagai kelompok sosial. Soekanto (2006) berpendapat bahwa kelompok sosial merupakan himpunan atau kesatuan manusia yang hidup bersama, karena adanya hubungan timbal balik yang saling mempengaruhi dan juga suatu kesadaran untuk saling menolong. Kemudian Soekanto (2014) menambahkan bahwa hubungan antar anggotanya berlangsung secara akrab, kekeluargaan, saling mengenal dan saling menolong.

Kelompok sosial yang berbagi lingkungan yang sama secara geografis dan umumnya memiliki ketertarikan yang sama disebut sebagai komunitas (Andriyani dkk., 2018). Setiadi, Hakam dan Effendi (2017) berpendapat komunitas merupakan sekumpulan individu yang mendiami lingkungan tertentu serta terkait dengan kepentingan atau minat yang sama. Di Indonesia, terutama di kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung, Yogyakarta, Surabaya dan Semarang, banyak ditemukan berbagai macam komunitas dari sebuah kepentingan atau minat yang sama, seperti komunitas seniman, komunitas pekerja, komunitas pendidikan, komunitas pecinta motor dan sebagainya.

Berbagai macam tren otomotif, seperti memodifikasi kendaraan mulai dari kondisi pabrik hingga sesuai dengan keinginan penggunanya, hingga tren untuk mengembalikan orisinalitas dari sebuah kendaraan tersebut atau biasa disebut restorasi, dengan dilengkapi oleh sukucadang baik baru maupun bekas tetapi orisinal. Tren-tren otomotif tersebut saat ini berlaku keseluruhan jenis kendaraan, baik roda 4 seperti mobil, maupun roda 2 yaitu sepeda motor. Sepeda motor

adalah kendaraan dengan jumlah yang sangat banyak di Indonesia. Dengan adanya tren otomotif saat ini, sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak peminatnya dan menjadi media untuk diterapkannya tren otomotif tersebut. Tren otomotif berlaku pada segala jenis sepeda motor, dan berasal dari segala era, termasuk sepeda motor yang diproduksi di era 90'an kebawah. Tren otomotif yang sangat diminati oleh masyarakat Tanah Air saat ini salah satunya adalah sepeda motor klasik.

Komunitas pecinta motor adalah salah satu komunitas yang banyak diminati oleh masyarakat. Hal tersebut didukung dengan tingginya jumlah masyarakat di berbagai daerah di Indonesia yang memiliki kendaraan motor. Berdasarkan data sensus Badan Pusat Statistik, pada tahun 2017 jumlah kendaraan sepeda motor yang dimiliki masyarakat Indonesia berjumlah 111.988.683 unit. Kemudian pada tahun 2018 mengalami peningkatan menjadi 120.101.047 unit (Badan Pusat Statistik, 2018).

Komunitas motor merupakan sekumpulan pengendara sepeda motor yang tergabung dalam suatu perkumpulan di tempat-tempat tertentu. Komunitas motor di Indonesia mulai bermunculan seiring pertumbuhan dunia global serta peningkatan pertumbuhan pengguna sepeda motor yang semakin meningkat, pada dekade '90-an. Menurut Aris dan Kelik (2010) lahirnya komunitas ini lebih banyak didasari atas rasa persamaan yakni sesama pengguna merk motor tertentu, disamping adanya keinginan yang kuat untuk bisa saling berbagi serta berinteraksi atas rasa memiliki dan kebanggaan pada suatu merk sepeda motor tertentu.

Perkembangan dalam bidang otomotif membuat komunitas motor semakin menunjukkan eksistensinya. Era modern semakin menjadikan masyarakat terpengaruh dengan hal yang serba mewah. Begitu juga dengan anggota komunitas motor yang seolah tak terbebani untuk memodifikasi motornya agar terlihat menarik. Mereka rela menyisihkan banyak uang untuk membiayai motor mereka agar tampil maksimal saat berkumpul dengan sesama anggota komunitas. Namun ada juga anggota yang memakai motor mereka apa adanya tanpa modifikasi lebih lanjut.

Menurut Minor dan Mowen (2002) sikap seseorang menghabiskan waktu dan uangnya disebut sebagai gaya hidup. Gaya hidup merujuk pada bagaimana orang hidup, bagaimana mereka membelanjakan uang yang dimiliki, dan bagaimana mereka mengalokasikan waktu mereka. Menurut Suratno dan Rismiyati (2001), gaya hidup adalah pola hidup seseorang dalam kehidupan sehari-hari yang dinyatakan dalam kegiatan, minat dan pendapat yang bersangkutan. Kemudian Machin dan Leeuwen (2007) mendefinisikan gaya hidup sebagai gabungan dari gaya pribadi dan gaya sosial yang muncul pada wilayah sosial tertentu, yang merupakan aktivitas bersama dalam mengisi waktu senggang, dan sikap dalam menghadapi isu sosial tertentu.

Ketertarikan seseorang bergabung dalam suatu komunitas merupakan pilihan hidupnya, yang kemudian menjadi bagian dari gaya hidup seseorang. Gaya hidup selalu berkaitan dengan upaya untuk membuat diri eksis dalam cara tertentu dan berbeda dari kelompok lain. Begitu pula dengan komunitas motor di

Indonesia. Menurut Nurbaity, Bungin dan Satvikadewi (2016), disamping sebagai alat transportasi, sepeda motor sebagai produk gaya hidup menawarkan beberapa manfaat, yaitu (1) sebagai identitas, terumuskan melalui kumpulan nilai-nilai dan karakter kita di hadapan masyarakat, (2) sebagai media interaksi, sepeda motor merangsang komunikasi dan pergaulan, sehingga ia akan selalu mengajak kita untuk berinteraksi dengan anggota, menambah kenalan, dan membangun komunitas, (3) sebagai pelengkap penampilan, dan (4) sebagai produk yang mempresentasikan nilai kemewahan.

Setiap komunitas motor memiliki perbedaan gaya hidup, bagaimana cara anggota komunitas tersebut memanfaatkan biaya serta waktu. Nurbanaat dan Desinigrum (2018) menemukan bahwa sebagai anggota komunitas motor, individu cenderung berperilaku konsumtif, seperti membeli perlengkapan motor dan biaya untuk *touring*. Gaya hidup tersebut juga dirasakan oleh anggota komunitas motor klasik di Yogyakarta.

Pada umumnya motor klasik merupakan kendaraan yang tidak diminati masyarakat saat ini. Mereka menganggap bahwa motor tua merupakan barang rongsokan yang sudah seharusnya tidak beredar di kalangan masyarakat modern. Namun, komunitas motor klasik memberikan kesan yang berbeda, mereka menunjukkan kecintaan pada sepeda motor klasik meskipun sudah tidak layak pakai. Anggota komunitas ini mendandani motor tua mereka dan menjadikannya sebagai gaya hidup di era modern ini.

Biaya yang dikeluarkan oleh anggota komunitas motor klasik untuk memodifikasi dan mendandani motor klasik juga tergolong tidak sedikit. Hal ini

sesuai dengan hasil wawancara awal dengan partisipan bernama RE, anggota salah satu komunitas motor klasik di Yogyakarta yang dilakukan pada tanggal 08 April 2019. RE telah menggunakan motor klasik, selama 5 tahun dan telah bergabung dengan komunitas motor klasik di Yogyakarta selama 3 tahun. RE mengeluarkan uang sebanyak Rp. 3.000.000 bahkan lebih per tahunnya untuk memodifikasi motornya agar tampil menarik.

Selain biaya untuk memodifikasi motornya agar selalu tampil menarik, anggota komunitas juga mengeluarkan biaya untuk iuran anggota dan biaya selama melakukan *touring*. *Touring* adalah salah satu bentuk kegiatan untuk melakukan perjalanan dengan mengendarai sepeda motor ke tempat tujuan tertentu untuk menyalurkan kegemaran. Selain biaya, pada saat melakukan *touring* ataupun kegiatan lainnya, anggota komunitas juga perlu meluangkan waktu yang dimilikinya. Sesuai dengan hasil observasi yang dilakukan peneliti, saat melakukan *touring*, anggota komunitas harus menyisihkan waktu sekitar 3 sampai 6 hari.

Waktu dan biaya sangatlah penting serta menentukan bagaimana seseorang tersebut bertahan dalam komunitasnya. Setiap komunitas memiliki perbedaan gaya hidup, yaitu bagaimana cara anggota komunitas tersebut memanfaatkan biaya serta waktu. Gaya hidup setiap komunitas kemudian menjadi kebiasaan para anggotanya dalam melakukan sesuatu. Terutama komunitas motor klasik di Kota Yogyakarta yang dikenal sebagai kota budaya dan kota pelajar. Seiring dengan perkembangan teknologi sepeda motor, di Kota Yogyakarta banyak bermunculan komunitas-komunitas motor klasik. Berdasarkan pemaparan

di atas, peneliti ingin mengetahui bagaimana gambaran gaya hidup anggota komunitas motor klasik di Kota Yogyakarta ?

Modifikasi kendaraan bermotor memang memiliki dua sisi, yaitu sisi positif dan sisi negatif. Positif karena dalam proses modifikasi, para modifikator harus berfikir keras dengan menggunakan kekreatifan dan imajinasi mereka masing-masing untuk mewujudkan kendaraan yang sesuai dengan apa yang mereka inginkan. Namun sebaliknya, sisi negatif dari modifikasi ini adalah para modifikator tidak memperhatikan norma hukum atau ketentuan berdasarkan Undang - Undang yang berlaku khususnya Undang – Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan⁵. Proses modifikasi tersebut memang menghasilkan kepuasan tersendiri bagi pemiliknya, akan tetapi sangat disayangkan karena hasil modifikasi tersebut tak jarang tidak memperhatikan norma dan kaidah hukum yang berlaku, sehingga modifikasi tersebut dapat melanggar hukum atau ketentuan berdasarkan Undang – Undang yang ada. Contohnya adalah⁶ modifikasi kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan ketentuan Undang – Undang khususnya pasal 50 ayat (2) Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa Modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan / daya dukung jalan yang dilalui. Dalam hal ini, banyak anak muda yang melakukan variasi atau modifikasi dengan merubah, menambah, atau menguraangi komponen pada kendaraan bermotor mereka dengan maksud dan tujuan untuk tampil beda dan terlihat lebih gaya sesuai dengan apa yang mereka inginkan. Perbuatan modifikasi motor tersebut biasanya

tidak sesuai dengan aturan hukum dan dapat menimbulkan suatu permasalahan baru seperti halnya kecelakaan dalam berlalu lintas, karena kebanyakan dari para modifikator tersebut tidak mementingkan aturan atau dampak dari apa yang mereka perbuat. Padahal modifikasi yang seperti itu dapat membahayakan keselamatan berkendara diri sendiri maupun orang lain. Kasus pelanggaran mengenai modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan berlalu lintas bukanlah merupakan kasus baru, akan tetapi hingga saat ini pelaku pelanggaran modifikasi yang tidak sesuai dengan norma atau aturan hukum yang berlaku ini masih sangat banyak di jumpai. Pihak kepolisian sudah sering melakukan razia atau pemeriksaan dan pidana denda dikenakan pada pelanggar – pelanggar hukum yang melakukan modifikasi.

Disamping Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia tersebut di atas masih terdapat perundang-undangan lain yang mengatur mengenai modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan berlalu lintas, yaitu:

1. Pasal 1 angka 12 PP.No. 55 Tahun 2012 tentang kendaraan, menjelaskan bahwa “Modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan”.
2. Pasal 50 ayat (2) Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mensyaratkan bahwa, modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas , mengganggu arus lalu lintas , serta merusak lapis perkerasan / daya dukung jalan yang dilalui.

3. Pasal 58 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mensyaratkan bahwa, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan raya dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan lalu lintas.

4. Pasal 277 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa “Jika modifikasi dilakukan tanpa memiliki izin, maka pihak yang melanggar dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara paling lama (1) satu tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

B. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini secara teoritis untuk menjawab rumusan masalah yang diangkat, yaitu “bagaimana gambaran gaya hidup anggota komunitas motor klasik di Kota Yogyakarta?.

C. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dapat dilihat secara teoritis maupun praktis. Berikut manfaat yang diharapkan dari penelitian ini:

1. Manfaat Teoritis

Memperkaya kajian penelitian psikologi, terutama pada bidang psikologi sosial mengenai gaya hidup.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan informasi, masukan dan pemikiran bagi anggota komunitas motor klasik, masyarakat dan para peneliti lain mengenai gaya hidup pada anggota komunitas motor klasik.