

SOSIALISASI NILAI SAFETY RIDING PADA KOMUNITAS MOTOR HSX 125 COMMUNITY CHAPTER SIDOARJO

Wahyu Bacharuddin

Program Studi S1-Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
wahyubacharuddin@mhs.unesa.ac.id

Arief Sudrajat

Program Studi S1-Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
ariefsudrajat@unesa.ac.id

Abstrak

Komunitas motor merupakan sebuah kelompok sosial yang mana anggota didalamnya memiliki perasaan *in group* yang kuat. Di Sidoarjo, terdapat komunitas motor yang bernama Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo merupakan wadah bagi pecinta motor khususnya HSX 125 yang di dalamnya berisi serangkaian agenda positif agar anggotanya bisa menjadi sarana untuk mensosialisasikan *safety riding* ke masyarakat umum. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif berbasis studi lapangan yang menggunakan Teori Sosialisasi Sekunder Peter L. Berger sebagai salah satu pisau analisisnya. Hasil dari penelitian ini menjelaskan: (1) Konstruksi Anggota Komunitas Motor, (2) Sosialisasi dalam Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo, (3) Bentuk – Bentuk *Safety Riding*, dan (4) Proses Sosialisasi Nilai *Safety Riding* di Komunitas Hsx 125 *Community Chapter* Sidoarjo.

Kata Kunci: Komunitas Motor, *Safety Riding*, Sosialisasi

Abstract

Motorcycle community is a social group in which members have strong in-group feelings. In Sidoarjo, there is a motorcycle community called the HSX 125 Community Chapter Sidoarjo which is a forum for motorcycle lovers, especially the HSX 125 which contains a series of positive agendas so that its members can become a means to socialize safety riding to the general public. This research is a qualitative research based on a field study that uses Peter L. Berger's Secondary Socialization Theory as one of the analytical tools. The results of this study explain: (1) Construction of Motorcycle Community Members, (2) Socialization in the HSX 125 Community Chapter Sidoarjo, (3) Forms of Safety Riding, and (4) Process of Disseminating Safety Riding Values in the Hsx 125 Community Chapter Sidoarjo.

Keywords: Motorcycle Community, Safety Riding, Socialization

PENDAHULUAN

Komunitas merupakan kumpulan dari beberapa orang yang memiliki suatu kesadaran bersama. Memiliki sebuah ikatan baik formal

maupun informal. Ikatan formal merupakan sebuah ikatan yang dibentuk oleh suatu sistem sosial, contohnya sebuah organisasi. Bentuk sederhana dari ikatan formal adalah diberlakukannya tata tertib. Tata tertib bersifat

mengikat/ mengatur bagaimana sebuah organisasi berjalan. Mengatur bagaimana setiap anggota organisasi tersebut bertindak. Sedangkan ikatan informal merupakan ikatan yang bersifat emosional dan tidak tercantum/tertulis secara formal. Ikatan ini terbangun disebabkan adanya interaksi antar anggota yang berlangsung secara intensif. Ikatan ini yang biasanya menjadi dasar yang kuat bagi organisasi untuk terus selalu eksis/berjalan/aktif. Dua ikatan tersebut memiliki peran yang penting dalam berlangsungnya organisasi. Ikatan formal menjaga agar tujuan-tujuan organisasi dapat tercapai, sedangkan ikatan informal menjaga agar keutuhan/kehangatan/kekeluargaan dalam organisasi tetap terjaga. Tanpa kita sadari, setiap orang pasti hidup dalam sebuah kelompok. Kelompok sosial terdiri dari beberapa organisme yang berbagi lingkungan dan secara umum memiliki ketertarikan yang sama. Dalam komunitas manusia, individu-individu di dalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumber daya, preferensi, kebutuhan, risiko dan sejumlah kondisi lain yang serupa.

Komunitas dapat terbentuk dikarenakan letak geografis dan minat yang sama. Letak geografis sangat mempengaruhi terbentuknya komunitas. Perasaan senasib dan seringnya interaksi menjadikan individu terdorong untuk membentuk sebuah komunitas tertentu. Apalagi jika terdapat kesamaan minat tertentu, secara otomatis komunitas akan terbentuk.

Komunitas yang baik tentu harus memiliki komunikasi yang baik antar sesama anggotanya. Itu karena komunitas pada dasarnya dibangun oleh komunikasi yang intens dan rumit yang terjadi di beberapa individu. Tanpa adanya komunikasi, komunitas tidak akan terbentuk atau langgeng. Maka dari itu pasti di setiap komunitas terdapat aturan yang mengatur jalannya komunikasi didalam komunitas tersebut. Sebagai contoh aturan tentang pertemuan rutin, atau agenda acara tertentu yang mewajibkan anggota komunitas untuk turut serta/hadir. Aturan tentang sanksi juga pasti diterapkan guna menjaga komunikasi antar anggota tetap berjalan. Tidak jarang ada anggota yang jarang hadir atau turut serta tersingkirkan dengan sendirinya dari komunitas tersebut. Ini disebabkan oleh dasar berdirinya komunitas itu adalah komunikasi yang intens.

Sebuah komunitas pasti memiliki identitas masing-masing. Identitas ini digunakan sebagai pembeda antara satu komunitas dengan komunitas yang lain. Juga bagian proses dimana para anggota komunitas menunjukkan jati diri mereka sebagai bagian dari sebuah komunitas tertentu. Komunitas butuh eksistensi begitu pula anggotanya. Kebutuhan akan sebuah pengakuan cukup tinggi baik bagi anggota dan komunitas itu sendiri. Tidak dipungkiri setiap komunitas membutuhkan anggota baru setiap tahunnya. Hal ini diperlukan agar komunitas terus berjalan. Pentingnya kaderisasi atau perekrutan anggota baru guna menjamin bakal ada terus

anggota aktif yang mengurus segala kebutuhan rumah tangga komunitas tersebut. Tidak jarang anggota yang sudah senior tidak dapat lagi mengurus rumah tangga komunitas dikarenakan memiliki kesibukan lain, entah bekerja atau kepentingan keluarga. Fenomena ini hampir bisa dipastikan terjadi di semua komunitas. Komunitas akan berumur panjang jika kaderisasi/ perekrutan anggota baru berjalan lancar. Sebaliknya jika tidak berjalan lancar maka dipastikan umur dari komunitas tersebut pendek. Minimal yang terjadi adalah komunitas tersebut akan pasif. Kemungkinan terburuk adalah komunitas tersebut bakal bubar. Jika pasif masih ada kesempatan untuk aktif kembali. Tetapi jika sudah bubar maka selesai sudah komunitas tersebut.

Seperti yang dijelaskan sebelumnya komunitas memiliki kesamaan karakteristik yang beragam sebagai faktor pembentuknya. Hal itu menyebabkan komunitas memiliki berbagai macam jenis mulai dari komunitas profesi, komunitas motor, komunitas satwa dan lain sebagainya. Komunitas – komunitas tersebut tentunya memiliki keunikannya masing masing sesuai dengan tema kenapa komunitas tersebut terbentuk. Tak jarang pula beberapa komunitas membuat komunitas yang lebih besar lagi. Menjadikan komunitas-komunitas yang mendirikan sebagai anggota. Bisa dikarenakan kesamaan letak geografis atau kesamaan minat tertentu. Komunitas jenis ini bisa terbentuk mulai dari tingkat kabupaten/kota, provinsi, hingga taraf

internasional. Komunitas memang memiliki sisi baik, dimana dapat menjalin tali silaturahmi antar anggota ataupun komunitas. Bahkan yang sebelumnya mereka tidak kenal sama sekali bisa menjadi seperti saudara.

Komunitas pada saat ini tidak hanya terbatas secara teritorial saja. Jarak sekarang telah sirna berkat teknologi informasi yang berkembang sangat pesat belakangan ini. Sehingga sangat mungkin terjadi sebuah komunitas kecil berisikan anggota yang betempat tinggal berjauhan. Sehingga pemahaman awal bahwa komunitas terbentuk dikarenakan kesamaan letak geografis telah digeser dengan pemahaman baru bahwa sebuah komunitas terbentuk berdasarkan kesamaan minat, pola pikir atau bahkan kesamaan perspektif tertentu. Sehingga ekosistem komunitas yang belakangan ini terbentuk berisi tentang kesamaan nilai-nilai yang dianut. Sisi positifnya komunitas tersebut menjadi beragam secara sosio-kultural. Dengan adanya keberagaman tersebut, komunitas itu memiliki keunikan tersendiri, sebagai contoh dalam pengambilan keputusan atau musyawarah bersama akan muncul perdebatan-perdebatan yang nantinya harus disatukan. Agar sebuah keputusan dapat diambil maka perlu adanya toleransi, kompromi, dan kesadaran untuk mementingkan kepentingan bersama. Secara tidak langsung pada komunitas jenis ini mendidik para anggota untuk menjadi kepribadian yang lebih dewasa, untuk bisa menghargai pendapat orang lain memberikan

kompromi-kompromi tertentu yang pada akhirnya untuk mementingkan kepentingan bersama.

Komunitas di Indonesia memiliki berbagai macam komunitas salah satunya komunitas motor yang terdiri dari berbagai macam pabrikan seperti, Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki dan lain sebagainya. Masing-masing pabrikan memiliki banyak sekali merk/jenis motor, mulai dari merk terbaru sampai merk yang sudah tidak diproduksi lagi. Setiap merk pun punya lebih dari 1 komunitas. Di setiap daerah komunitasnya pun ada yang berbeda. Jadi bisa dibayangkan betapa banyaknya komunitas motor di Indonesia. Terdapat juga komunitas motor yang tidak memandang merk motor, sehingga dalam 1 komunitas motor terdapat berbagai macam merk motor. Biasanya komunitas seperti ini terbentuk atas dasar kesamaan hobi sebagai contoh motor trail atau berdasarkan kedekatan emosional.

Komunitas motor merupakan sebuah wadah bagi para pecinta sepeda motor. Komunitas motor terbagi kedalam 3 jenis. Pertama adalah komunitas motor independen, yaitu komunitas yang hanya ada di satu kabupaten / kota. Tidak memiliki chapter di kabupaten / kota lain dan tidak memiliki struktur organisasi diatas komunitas tersebut. Kedua, komunitas motor berbasis merek motor. Komunitas ini hanya diisi oleh mereka yang menyukai satu merek motor tertentu. Komunitas ini tersebar di beberapa

kabupaten/kota dan memiliki struktur organisasi diatasnya yaitu pengurus daerah dan pengurus pusat. Komunitas jenis ini juga berafiliasi dengan komunitas lain seperti paguyuban produsen motor atau paguyuban daerah. Ketiga adalah komunitas motor berdasarkan kesamaan hobi. Komunitas ini bisa terdiri dari berbagai merk motor. Tetapi memiliki hobi yang sama contoh, Komunitas Motor Box komunitas ini terbentuk berdasarkan kesamaan hobi yaitu, memasang box dimotor mereka.

Komunitas motor merupakan sebuah kelompok sosial yang mana anggota didalamnya memiliki perasaan in group yang kuat. Bisa dikatakan sebuah kelompok sosial jika 2 individu atau lebih kumpul bersama dan saling mempengaruhi satu sama yang lain. Tidak jarang itu mengakibatkan anggota kelompok tersebut memiliki minat yang sama. Dalam penelitian ini yang dimaksud adalah motor merek Honda Supra X 125. Perasaan in group yang kuat juga terlihat dari penggunaan atribut dan gaya berkendara yang sama.

Terdapat beberapa fenomena komunitas motor yang menjadi ciri khasnya. Salah satunya *touring*. *Touring* adalah kegiatan mengendarai motor dari titik A ke titik B, biasanya perlu waktu lebih dari satu hari perjalanan pulang dan perginnya. *Touring* selain sebagai sarana liburan juga sebagai sarana menjalin silaturahmi. Tidak jarang dalam perjalanan *petouring* mampir ke rumah sesame anggota komunitas motor. Tidak jarang pula menginap demi penghematan. *Touring* juga memupuk rasa kebersamaan,

seperti saat ada masalah dengan salah satu motor, pasti yang lain akan membantu.

Safety riding juga tersosialisasi dengan baik karena sebelum dan selama *touring* pasti faktor keselamatan selalu diutamakan. Kegiatan ini kadang kala juga difasilitasi oleh main dealer, seperti yang dilakukan PT. Wahana Makmur Sejati yang mewadahi *touring* “*Honda Big Bike Goes To Celebes*”. Acara ini diikuti oleh 26 orang yang diselenggarakan pada tanggal 28 Juli 2017 – 5 Agustus 2017 (otomania). Fenomena lainnya adalah hari jadi komunitas motor. Tidak jauh berbeda dengan perayaan hari jadi yang lain.

Umumnya acara inti adalah pemotongan nasi tumpeng yang disaksikan oleh tamu undangan, baik dari komunitas motor, kepolisian ataupun pihak sponsor. Kemudian sebagai tambahan ada music dan kontes modifikasi motor. Seperti perayaan hari jadi Byonic Gorontalo (Byson Yamaha Owner Indonesia Club) yang ke - 6 pada tanggal 21 Oktober 2017. Acara ini dihadiri oleh Kepala Dinas Dispora Kota Gorontalo dan Pihak IMI Gorontalo. Kemudian ada ajang kumpul bikers. Umumnya ajang kumpul bikers ini dibatasi oleh batasan tertentu seperti, komunitas motor, merek motor atau wilayah tertentu. Sebagai contoh Honda Bikers Day ajang kumpul bikers motor honda se - Indonesia yang merupakan agenda tahunan produsen motor Honda sejak tahun 2008. Ajang kumpul bikers motor ini dikhususkan bagi para pengguna motor honda baik yang tergabung dalam komunitas maupun

yang tidak. Pada tahun 2018 ini HBD akan dilaksanakan di pantai pangandaran, Jawa Barat 17 November 2018 (kompas)

Tidak jarang pula ketika turing terjadi kecelakaan. Seperti kecelakaan yang menimpa anggota club motor c – 100 Jepara yang sedang perjalanan pulang turing dari bali. (beritajatim.com). Di jalur Pantura Tongas Probolinggo juga terjadi kecelakaan yang juga melibatkan anggota komunitas motor, yang sayangnya mengakibatkan jatuhnya korban jiwa. (detik.com). Bahkan anggota komunitas motor gede Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) juga mengalami kecelakaan di Larantuka saat sedang turing dengan kawan kawannya. Motor tiba tiba oleng lalu menabrak gapura di pinggir jalan. Anggota komunitas tersebut meninggal ditempat. (tribunnews.com)

Ada beberapa perspektif sosiologis yang telah digunakan untuk melihat fenomena komunitas motor yaitu, modal sosial, dramaturgi, habitus, fenomenologi, interaksionisme Mead. Dari segi modal sosial yang dilihat adalah bagaimana jaringan sosial dapat mempererat hubungan antar komunitas otomotif. Kemudian bagaimana norma – norma yang terbentuk di dalam komunitas tersebut mempengaruhi interaksi mereka sesama anggota. Dari sisi Dramaturgi Goffman yang dilihat adalah 2 latar panggung yang berbeda. Latar depan yang ditampilkan adalah kegiatan *touring*, rasa persaudaraan dan penggunaan atribut. Pada sisi latar belakang tingkah laku mereka berbeda dengan latar depan. Para

anggota komunitas justru pilih – pilih dalam memilih teman ngobrol. Dalam kegiatan *touring* mereka tak jarang melanggar aturan lalu lintas. Kemudian narkoba dan miras juga tak lepas dari kehidupan mereka. Dari segi habitus yang dilihat dari komunitas motor adalah gaya hidupnya. Ada anggota yang aktif dan pasif.

Gaya hidup anggota aktif sering mengikuti kegiatan *touring*, memodifikasi motornya, sering bercengkrama dengan sesama anggota dengan miras dan ganja sebagai medianya. Sebaliknya gaya hidup pasif, anggota pasif dalam kegiatan komunitas. Baik kegiatan internal maupun eksternal. Mereka lebih mengutamakan penggunaan symbol – symbol identitas komunitas. Menggunakan pendekatan interaksionisme simbolik Herbert Mead. Hasil penelitian terdapat 2 perilaku sosial yaitu asosiatif dan disosiasiatif. Perilaku asosiatif dicerminkan dengan penggunaan symbol symbol CB dibaju maupun motor mereka. Simbol ini merupakan dasar bagi interaksi sesama pengguna / anggota motor CB. Untuk perilaku disosiasiatif seperti minuman keras dan *free sex*. Mereka melakukan hal tersebut karena mereka memiliki tekanan hidup tekanan mental dan unsur norma agama yang kurang kuat

Pada penelitian kali ini peneliti memfokuskan diri pada komunitas motor berbasis merk motor yaitu, HSX 125 *Community chapter* Sidoarjo. Peneliti memilih komunitas ini dikarenakan keterjangkauannya. Keterjangkauan yang dimaksud adalah mudah untuk didekati dan dimasuki. Peneliti memiliki

motor jenis Honda Supra X 125, senada dengan komunitas tersebut yang mana juga pecinta merk motor yang sama. Sedangkan jika masuk ke komunitas motor seperti Kombo, peneliti tidak memiliki motor yang memiliki box. Kemudian jika komunitas motor Independen, mereka cenderung tertutup dan nantinya akan kesulitan mencari data pembandingan. HSX 125 *Community* merupakan komunitas motor berbasis merk. Komunitas ini berdiri pada tanggal. Tetapi untuk chapter Sidoarjo baru berdiri pada tanggal. Komunitas ini biasa kopdar di depan kantor PLN Sidoarjo, mulai pukul 19.00 sampai dengan selesai setiap malam minggu.

Komunitas motor memiliki peran penting dalam hal keamanan berlalu lintas. Komunitas motor sering mendapatkan sosialisasi dan pelatihan terkait keamanan berlalu lintas. Baik dari pihak swasta maupun pemerintah. Pengetahuan tentang berlalu lintas yang baik itu kemudian ditularkan ke anggota anggota baru di komunitas masing – masing. Dibandingkan dengan orang – orang yang tidak tergabung dengan komunitas motor, anggota komunitas motor lebih teredukasi tentang keamanan berlalu lintas. Mulai dari masalah kondisi motor, cara mengendarai motor, hingga rambu – rambu lalu lintas. Beda dengan masyarakat umum yang sedikit sekali teredukasi terkait keselamatan berlalu lintas.

Perilaku *safety riding* adalah perilaku dimana seseorang yang berkendara menguasai teknik berkendara yang baik dan mentaati

aturan yang ada. Seperti yang dicontohkan oleh instruktur SRC honda yang mencontohkan teknik *braking*, *slalom*, *balancing*. Teknik – teknik tersebut sangat diperlukan dalam berkendara agar pengendara dapat mengendalikan kendaraannya bukan sebaliknya. Komunitas motor beberapa ada yang tidak mengimplementasikan perilaku *safety riding*. Komunitas motor independen cenderung lebih rentan melakukan hal tersebut karena tidak ada kontrol dari pengurus daerah atau pusat bahkan tidak mendapatkan sosialisasi *safety riding*.

Perilaku yang biasa mereka lakukan adalah menghentikan kendaraan di persimpangan jalan agar konvoi mereka lewat. Menghalangi kendaraan lain agar konvoi mereka dapat menyalip. Memang dalam konvoi mereka ada yang bertugas layaknya polisi yang sedang mengawal kendaraan VIP. Pada riset ini peneliti berusaha menjelaskan bagaimana peran komunitas motor tersebut sebagai lembaga sosialisasi sekunder dalam bidang keselamatan berkendara.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian lapangan. Hal ini karena pengumpulan data dilakukan di lapangan. Adapun jenis penelitian lapangan yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah suatu penelitian yang menggunakan kata-kata sebagai

alat untuk mendeskripsikan perilaku objek penelitian (Bogdan dan Taylor 1975). Penelitian kualitatif diperlukan guna menguak secara mendalam dan subjektif sosialisasi sekunder seperti apa yang dilakukan HSX 125 *Community* dalam hal *safety riding*.

Penelitian ini dilakukan di beberapa tempat yaitu, di depan Kantor PLN Sidoarjo sebagai tempat kumpul komunitas setiap malam minggu (kopdar) dan tempat lain yang bersifat tentatif. Penelitian ini telah dilaksanakan pada tanggal 10 Januari 2020 sampai dengan 30 Mei 2020.

Subyek pada penelitian ini adalah anggota HSX 125 *Community* yang telah memiliki ID dan masih aktif. Seseorang bisa mendapatkan ID harus melalui beberapa tahap. Pertama dia harus aktif kopdar. Akrab dengan anggota lain. Kemudian dapat memperbaiki motor yang mengalami kerusakan ringan. Selalu mengutamakan keselamatan, dibuktikan dengan pemakaian helm, jaket, celana panjang dan sarung tangan selama mengendarai sepeda motor. Tidak lupa membawa surat-surat lengkap. Anggota juga harus memiliki kemampuan mengendarai motor yang baik, maka dari itu wajib mengikuti SRC (*Safety Riding Course*). Aktif yang dimaksud adalah anggota yang masih rajin kopdar.

Kopdar merupakan pertemuan seminggu sekali dimana dalam pertemuan tersebut membicarakan berbagai hal yang berkaitan dengan komunitas. Biasanya kopdar dilakukan pada hari sabtu malam dan dilakukan di pinggir

jalan. Tetapi tidak menutup kemungkinan hal itu dapat berubah sewaktu-waktu tergantung kesepakatan didalam grup obrolan Whatsapp. Peneliti menentukan subjek penelitian dengan syarat anggota yang sudah memiliki ID dan aktif dikarenakan pertimbangan pengetahuan terkait komunitas, SRC dan kemudahan peneliti dalam menggali informasi.

Sumber data utama dalam kualitatif adalah perkataan dan tindakan. Selain itu ada data tambahan berupa dokumen, jurnal, penelitian terdahulu, statistik dan lain-lain (Lofland dan Lofland 1984). Penelitian ini menggunakan dua jenis data yaitu, data primer dan data sekunder. Data primer dikumpulkan melalui pengamatan dan wawancara mendalam, sedangkan data sekunder dikumpulkan melalui artikel jurnal dan berita daring.

KAJIAN PUSTAKA

A. Konsep Sosialisasi

Sosialisasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah proses belajar seorang anggota masyarakat untuk mengenal dan menghayati kebudayaan masyarakat dalam lingkungannya, tingkat permulaan dari proses sosialisasi itu terjadi dalam lingkungan keluarganya. Proses sosialisasi adalah suatu proses yang terjadi pada pendatang atau seorang anggota baru dalam suatu masyarakat yang mempelajari norma-norma dan kebudayaan masyarakat di tempat tinggalnya. Sosialisasi menjadi penting karena manusia tidak dapat hidup sendiri dan sosialisasi diperlukan untuk

mengantisipasi agar perbedaan dari setiap individu tidak melahirkan pertentangan. Sosialisasi dilakukan oleh kelompok, orang, lembaga yang mengajari orang lain tentang hal-hal yang harus diketahui agar menjadi bagian dalam struktur masyarakat. Tujuan dilakukannya sosialisasi dengan strategi-strategi tertentu ialah untuk menarik minat suatu kelompok atau masyarakat umum agar menjadi bagian dari suatu program ataupun menggunakan produk yang di sosialisasikan tersebut. Minat adalah hal yang sangat penting bagi seseorang, karena sesuatu yang dilakukan didasari pada minat ataupun ketertarikan pada suatu objek tertentu. Menentukan minat harus muncul dari dalam hati, minat dengan passion saling berkaitan. Minat bisa kita ciptakan dengan melakukan aktivitas-aktivitas yang kita sukai. Passion sering kali disebutkan titipan Sang Maha yang memang sudah tertanam sebelum kita lahir. Minat dapat mempengaruhi perkembangan individu pada seseorang dalam melakukan suatu aktivitas atau kesukaan.

Minat pada masyarakat merupakan faktor utama yang harus dimiliki untuk menarik mereka menjadi suatu anggota kelompok atau sekedar menjadi pengguna. Masyarakat akan memiliki minat pada suatu objek jika mereka memperoleh pemahaman yang mudah diterima dan juga memiliki unsur realistis. Disini kerap kali masyarakat tidak tertarik pada hal-hal baru sedangkan itu bisa menjadikan bantuan bagi mereka sendiri. Kondisi ini juga terjadi pada sebuah komunitas, salah satunya pada

komunitas Motor yang adanya konsep Internalisasi.

Secara etimologis, internalisasi menunjukkan suatu proses. Dalam kaidah bahasa Indonesia akhiran-isasi mempunyai definisi proses. Sehingga internalisasi dapat didefinisikan sebagai suatu proses. Dalam kamus besar bahasa Indonesia internalisasi diartikan sebagai penghayatan, pendalaman, penguasaan secara mendalam yang berlangsung melalui binaan, bimbingan dan sebagainya. Internalisasi menurut Kalidjernih “internalisasi merupakan suatu proses dimana individu belajar dan diterima menjadi bagian, dan sekaligus mengikat diri ke dalam nilai-nilai dan norma-norma sosial dari perilaku suatu masyarakat. Secara sosiologis, Scott menyatakan pendapatnya tentang internalisasi yakni: “Internalisasi melibatkan sesuatu yakni ide, konsep dan tindakan yang bergerak dari luar ke suatu tempat di dalam mindah (pikiran) dari suatu kepribadian. Struktur dan kejadian dalam masyarakat lazim membentuk pribadi yang dalam dari seseorang sehingga terjadi internalisasi”.

Berdasarkan pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa internalisasi merupakan , sebuah proses masuknya nilai dan norma yang berlaku di masyarakat kepada diri individu. Proses tersebut dapat masuk melalui bimbingan orang terdekat dan pada umumnya dilakukan dalam lingkungan keluarga yaitu orang tua dan dapat disimpulkan bahwa internalisasi merupakan suatu proses pemahaman oleh

individu yang melibatkan ide, konsep serta tindakan yang terdapat dari luar kemudian bergerak ke dalam pikiran dari suatu kepribadian hingga individu bersangkutan menerima nilai tersebut sebagai norma yang diyakininya, menjadi bagian pandangannya dan tindakan moralnya.

Internalisasi kenyataan pada manusia terjadi dalam 2 tahap yaitu, yang pertama sosialisasi primer dan yang kedua adalah sosialisasi sekunder. Sosialisasi primer merupakan tahap dimana manusia pertama kali manusia diperkenalkan dengan kenyataan – kenyataan yang ada di dunia ini. Sementara sosialisasi sekunder adalah kelanjutan dari sosialisasi primer. Sosialisasi sekunder adalah internalisasi kenyataan subdunia sebuah lembaga tertentu. Lembaga yang dimaksud adalah lembaga dimana individu berkecimpung. Internalisasi kenyataan pada sosialisasi sekunder tidak mudah. Proses internalisasinya harus mempertimbangkan apa yang sudah terinternalisasikan pada saat sosialisasi primer. Ini disebabkan karena sosialisasi primer tertanam erat dalam diri individu. Sehingga sosialisasi sekunder perlu menyesuaikan dengan apa yang telah terinternalisasikan pada sosialisasi primer. Maka dari itu internalisasi baru tidak sekonsisten internalisasi lama.

Internalisasi merupakan proses dimana manusia mengidentifikasikan dirinya kepada lembaga-lembaga sosial yang ada. Pada proses tersebut manusia menyerap kembali realitas yang ada, kemudian mentransformasikan

kembali yang semula bersifat objektif berubah menjadi subjektif. Dalam hal ini internalisasi mempunyai arti sebagai dasar pemahaman mengenai sesama dan mengenai dunia, sebagai sesuatu yang bermakna dari kenyataan sosial. Setelah melalui internalisasi tersebut, baru manusia bisa menjadi anggota masyarakat. Proses internalisasi tersebut dilakukan dengan cara sosialisasi. Sosialisasi ada 2 jenis, yaitu sosialisasi primer dan sosialisasi sekunder.

Manusia terlahir kedalam struktur sosial yang objektif. Dalam struktur tersebut manusia bertemu dengan orang-orang yang mempengaruhi dirinya. Orang-orang tersebut mempengaruhi dengan cara memperkenalkan dunia. Pada saat memperkenalkan dunia, orang tersebut bisa saja menyeleksi ataupun memodifikasi nilai dan norma dunia. Sehingga sesuai dengan kondisi tempat dimana mereka tinggal.

Manusia yang baru mengidentifikasi dirinya ini akan meniru sikap-sikap orang yang mempengaruhi dirinya. Sehingga kini dirinya telah memiliki identitas. Manusia menganggap segala sesuatu yang dia tiru itu sebagai satu-satunya dunia yang ada. Sehingga sosialisasi primer sangat kuat melekat pada diri manusia daripada sosialisasi sekunder. Sosialisasi primer berakhir saat konsep-konsep yang diberikan oleh orang-orang yang mempengaruhinya tertanam kuat pada diri manusia.

Proses sosialisasi tidak berakhir pada sosialisasi primer saja. Masih ada sosialisasi

sekunder. Sosialisasi sekunder adalah internalisasi kenyataan subdunia sebuah lembaga tertentu. Lembaga yang dimaksud adalah lembaga dimana individu berkecimpung. Internalisasi kenyataan pada sosialisasi sekunder tidak mudah. Proses internalisasinya harus mempertimbangkan apa yang sudah terinternalisasikan pada saat sosialisasi primer. Ini disebabkan karena sosialisasi primer tertanam erat dalam diri individu. Sehingga sosialisasi sekunder perlu menyesuaikan dengan apa yang telah terinternalisasikan pada sosialisasi primer. Maka dari itu internalisasi baru tidak sekonsisten internalisasi lama. Sosialisasi sekunder memberikan pengetahuan khusus tentang peran di masyarakat yang nantinya akan diambil. Proses sosialisasi tidak akan pernah berhasil total, namun bisa dilihat tingkat keberhasilannya. Sosialisasi yang berhasil memiliki keseimbangan antara dunia objektif masyarakat dengan dunia subjektif individu. Kebalikannya jika sosialisasi gagal yang terjadi adalah ketidakseimbangan antara dunia subjektif dan objektif. Pengertian gagal ini adalah masyarakat tidak dapat menginternalisasikan nilai, norma dan segala pemahaman ke seorang manusia. Sehingga mengancam kebudayaan dan keamanan masyarakat tersebut.

Diri manusia sebenarnya terdiri dari *I* dan *Me*. *I* bersifat apa adanya sedangkan *Me* adalah bagian dari diri manusia yang dituntut untuk bertindak selayaknya peran yang kita ambil. Pada saat hal tersebut terjadi manusia sedang

dalam proses sosialisasi tahap *taking role*. Kemudian setelah itu ada tahap *generalized other*. Tahap tersebut merupakan tahap dimana manusia telah terbiasa berperan sesuai yang dituntut lingkungannya sehingga menjadi suatu kebiasaan atau dengan kata lain telah menjadi karakter dari manusia itu sendiri. Sosialisasi memiliki media yang mana disebut agen sosialisasi yang bertugas untuk mensosialisasikan manusia baru dengan peran, nilai dan norma yang berlaku. Agen-agen tersebut sebagai contoh, ada keluarga, sekolah, teman bermain, komunitas, media massa tergantung dimana manusia tersebut tinggal. Dalam hal ini yang dikaji adalah agen sosialisasi komunitas yang mana akan mensosialisasikan tentang *safety riding*.

B. Safety Riding

Safety riding merupakan sebuah teknik berkendara yang aman. Teknik tersebut meliputi postur tubuh, teknik penggunaan motor dan pemahaman teori serta aturan yang berlaku. Mayoritas pengendara motor saat ini belajar mengendarai motor secara otodidak. Saat ini belum populer suatu lembaga pendidikan yang mengkhususkan diri pada teknik mengendarai motor. Berbeda dengan kursus mengemudikan mobil yang mana lebih sering kita jumpai. Wajar saja jika kita sering menjumpai pengendara motor yang *ngawur*. Jika ingin ditelisik lebih lanjut, sebenarnya sudah ada beberapa lembaga yang mengkhususkan diri pada pelatihan *safety riding*. Lembaga tersebut ada yang berasal dari

ATPM motor (agen tunggal pemegang merk) dan ada juga dari perusahaan konsultan *safety driving* atau *safety riding*.

Keduanya sama-sama mengajarkan tentang bagaimana mengendarai motor dengan baik. Sebagai contoh Astra Honda Motor (AHM) yang merupakan ATPM motor honda, memiliki tim SRC (*Safety Riding Course*). Tim SRC memiliki instruktur yang bertugas mensosialisasikan *safety riding* kepada para pengguna motor honda. AHM juga setiap tahun mengadakan kompetisi *safety riding*, pemenang nasional nantinya akan dikirim ke Jepang untuk mengikuti kompetisi tingkat dunia. Sedikit berbeda dengan ATPM, perusahaan konsultan bekerja sama dengan perusahaan atau instansi yang membutuhkan keterampilan *safety riding*.

C. Komunitas Motor

Komunitas motor merupakan sebuah wadah bagi para pecinta sepeda motor. Komunitas motor terbagi kedalam 3 jenis. Pertama adalah komunitas motor independen, yaitu komunitas yang hanya ada di satu kabupaten / kota. Tidak memiliki chapter di kabupaten / kota lain dan tidak memiliki struktur organisasi diatas komunitas tersebut. Kedua, komunitas motor berbasis merek motor. Komunitas ini hanya diisi oleh mereka yang menyukai satu merek motor tertentu. Komunitas ini tersebar di beberapa kabupaten/kota dan memiliki struktur organisasi diatasnya yaitu pengurus daerah dan pengurus pusat. Komunitas jenis ini juga berafiliasi dengan komunitas lain seperti paguyuban produsen motor atau paguyuban daerah. Ketiga

adalah komunitas motor berdasarkan kesamaan hobi. Komunitas ini bisa terdiri dari berbagai merk motor. Tetapi memiliki hobi yang sama contoh, Komunitas Motor Box komunitas ini terbentuk berdasarkan kesamaan hobi yaitu, memasang box dimotor mereka. Komunitas motor merupakan sebuah kelompok sosial yang mana anggota didalamnya memiliki perasaan in group yang kuat. Bisa dikatakan sebuah kelompok sosial jika 2 individu atau lebih berkumpul bersama dan saling mempengaruhi satu sama yang lain. Tidak jarang itu mengakibatkan anggota kelompok tersebut memiliki minat yang sama.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Konstruksi Anggota Komunitas Motor

Memiliki *hobby* atau kegemaran, merupakan fitrah setiap manusia. Menyukai motor, merupakan salah satu kegemaran yang kerap dijumpai dan dimiliki oleh laki-laki, kendati tidak menutup kemungkinan bahwa kaum hawa juga bisa memiliki kegemaran di bidang yang satu ini.

Hal yang membedakan seorang peng-*hobby* dengan masyarakat umum adalah terkait pemahaman seseorang terhadap hal yang menjadi *hobby*nya. Seseorang yang *hobby* di bidang motor, tentu akan lebih paham mengenai seluk beluk permotoran, dibandingkan para pengguna motor biasa.

Salah satu hal yang bisa dilakukan oleh peng-*hobby* motor adalah dengan bergabung dalam komunitas motor. Stigma negatif yang

kadung melekat pada komunitas motor, hendaknya tidak bisa disematkan lagi, sebab tidak semua komunitas motor melakukan kegiatan negatif dan mengganggu ketertiban.

Komunitas HSX 125 *Community chapter* Sidoarjo misalnya, komunitas ini merupakan wadah bagi pecinta motor khususnya HSX 125 yang di dalamnya berisi serangkaian agenda positif agar anggotanya bisa menjadi sarana untuk mensosialisasikan *safety riding* ke masyarakat umum.

Citra positif pada komunitas motor, juga sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Yuananda Bayu Utomo (2015) yang didalamnya menyatakan bahwa komunitas motor juga memiliki citra positif. Hal ini dapat ditunjukkan melalui kegiatannya yang selalu menunjukkan bahwa mereka adalah komunitas motor yang senantiasa melakukan *safety riding*.

Hal ini menunjukkan bahwa komunitas motor juga memiliki banyak sisi positif yang bisa digali dan dipelajari, sehingga keberadaannya sudah tidak seharusnya hanya dipandang dari segi negatif atau dipandang sebelah mata.

B. Sosialisasi dalam Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo

Di luar keluarga, individu perlu melakukan proses sosialisasi. Hal inilah yang dikenal dengan nama sosialisasi sekunder. Salah satu contoh sosialisasi sekunder yang dilakukan oleh individu adalah dengan bergabung ke sebuah komunitas. Dengan bergabungnya individu ke sebuah komunitas

ini, diharapkan sang individu bisa menyalurkan kediriannya, sekaligus belajar untuk berinteraksi dengan orang-orang di luar keluarganya.

Memilih bergabung ke sebuah komunitas, tentunya didasarkan atas banyak pertimbangan. Dalam penelitian ini, ditemukan beberapa alasan subjek sebelum memutuskan untuk bergabung ke dalam Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo. Hal ini sejalan dengan pandangan Alfred Schutz tentang motif yang membagi tindakan manusia ke dalam dua bagian, yakni *because motive* dan *in order to motive* (Poloma, 2000: 260).

Secara sederhana, *because motive* dapat diartikan sebagai alasan-alasan individu dalam melakukan sebuah hal. Tentu saja, dapat diketahui bahwa setiap individu pasti memiliki pandangan tertentu atau berada di sebuah keadaan tertentu, yang kesemuanya menguatkan individu tersebut untuk melakukan sebuah hal. Seperti yang dapat diamati dari penelitian ini, subjek dalam penelitian ini juga memiliki beberapa motif sebab (*because motive*) yang dapat dijadikan dasar pertimbangan untuk bergabung ke dalam Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo. Motif sebab (*because motive*) tersebut antara lain:

1. Memiliki kecintaan terhadap otomotif, khususnya motor
2. Memiliki sepeda motor dengan merk Honda Supra X 125

3. Berdomisili di Kota Sidoarjo atau Kabupaten Sidoarjo

Lebih lanjut lagi, Schutz juga menuturkan bahwa selain alasan, individu juga membutuhkan tujuan ketika hendak memutuskan melakukan sesuatu. Tujuan-tujuan inilah yang kemudian dipopulerkan oleh Schutz dengan istilah *in order to motive* atau motif tujuan. Dalam penelitian ini, dapat diketahui bahwa subjek juga memiliki motif tujuan ketika memutuskan untuk bergabung ke dalam Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo. Motif tujuan (*in order to motive*) tersebut antara lain:

1. Menjalin hubungan komunikasi dengan sesama pemilik motor Honda Supra X 125
2. Aktualisasi diri dan menyalurkan kegemaran
3. Memperdalam sekaligus mensosialisasikan *safety riding*

C. Bentuk – Bentuk *Safety Riding*

Berbicara mengenai *safety riding* berarti seorang pengendara harus mengetahui dan mengaplikasikan hal-hal yang membuat kegiatan berkendara menjadi aman dan nyaman. Bentuk-bentuk *safety riding* yang ditekankan pada Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo antara lain:

1. Anggota harus bisa mengendarai motor dengan baik
2. Anggota harus melengkapi sepeda motornya dengan surat-surat kendaraan bermotor

3. Anggota harus memastikan pajak kendaraan bermotor tetap hidup
4. Anggota wajib memastikan di motornya terpasang plat nomor yang tidak melanggar hukum
5. Anggota wajib memastikan onderdil motor tidak menyalahi aturan yang berlaku
6. Anggota wajin melengkapi dirinya dengan surat izin mengemudi
7. Anggota wajib menaati peraturan lalu lintas
8. Anggota wajib mengetahui dan menaati rambu-rambu lalu lintas
9. Anggota harus melengkapi dirinya dengan helm standar SNI sewaktu berkendara
10. Untuk keamanan tingkat lanjut, anggota disarankan untuk melengkapi dirinya dengan atribut keselamatan berkendara seperti: jaket, sarung tangan, sepatu anti selip
11. Anggota harus membiasakan diri selalu melakukan *safety riding*
12. Anggota diharapkan mampu untuk saling mengingatkan sesama anggota untuk selalu menjaga keamanan berkendara
13. Anggota diharapkan menjadi contoh yang baik untuk masyarakat umum terkait *safety riding*

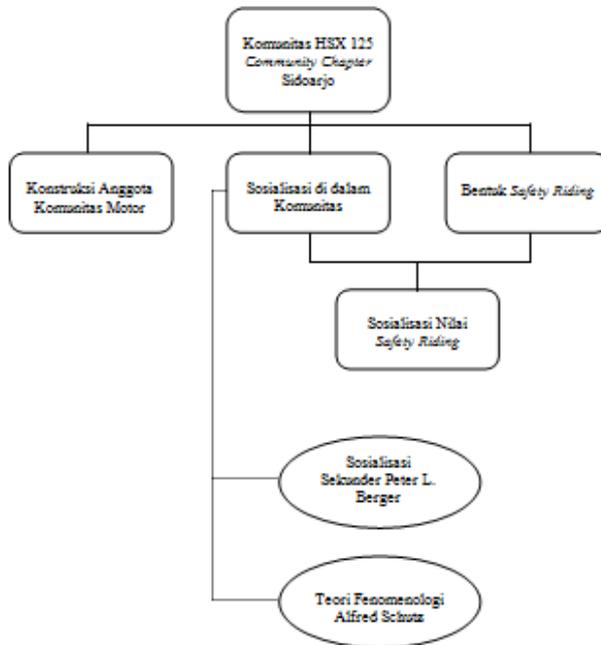
D. Proses Sosialisasi Nilai *Safety Riding* Di Komunitas Hsx 125 *Community Chapter* Sidoarjo

Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo adalah komunitas motor yang konsen untuk mempersiapkan anggotanya agar selalu menjalankan nilai-nilai *safety riding* di manapun berada. Oleh karenanya, berikut ini adalah proses penanaman nilai *safety riding* di dalam komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo:

1. Sebelum individu bergabung di komunitas ini, individu tersebut wajib mengikuti latihan SRC (*Safety Riding Course*)
2. Pengenalan *safety riding* secara formal dilakukan di MPM *Learning Center* di Sedati, Kab. Sidoarjo. Tempat tersebut dikelola oleh Main Dealer Honda untuk Jawa Timur yaitu MPM (Mitra Pinastika Mandiri).
3. Pengenalan *safety riding* secara tidak formal dilakukan dimanapun tempat anggota komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo bertemu
4. Saat melakukan pertemuan, anggota selalu melakukan pengecekan terhadap surat-surat kendaraan, beserta kelengkapan kendaraan bermotor terlebih, kepada calon anggota komunitas ini
5. Saat melakukan kegiatan *touring*, materi tentang *safety riding* selalu dijadikan materi utama. Sebab, jika menyangkut keamanan berkendara ini, dibutuhkan *effort* yang berulang-ulang guna meminimalisir lupa para anggota motor

dan membuat agenda *touring* ini menjadi aman.

Berikut ini adalah bagan yang menggambarkan isi penelitian ini:



Sumber: Data primer

SIMPULAN

Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo merupakan wadah bagi pecinta motor khususnya HSX 125 yang di dalamnya berisi serangkaian agenda positif agar anggotanya bisa menjadi sarana untuk mensosialisasikan *safety riding* ke masyarakat umum. Sebelum memutuskan bergabung ke dalam Komunitas HSX 125 *Community Chapter* Sidoarjo, individu memiliki alasan dan tujuan tertentu yang menguatkan keputusan mereka.

Di dalam komunitas ini, terdapat serangkaian nilai *safety riding* yang ditetapkan, dijalankan, dan diajarkan guna melindungi

seluruh anggotanya. Selain itu, komunitas ini memiliki serangkaian proses sosialisasi nilai *safety riding* mulai dari saat individu belum menjadi anggota komunitas sampai individu menjadi anggota.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Wahyudi Salasa Gama, Gede Gama. 2015. "Komunitas Merek Sebagai Sarana Efektif Word of Mouth yang positif". *Jurnal Bakti Saraswati*. Vol. 4 (1): hal 1-7.
- Aszhari, Arief. 2018. *Begini cara Bikers Lestarikan Wisata Indonesia*, (Online), (<https://www.liputan6.com/otomotif/read/3258261/begini-cara-bikers-lestarikan-wisata-indonesia>, diakses 19 September 2018).
- Candraningtyas, Dinda Novia dan Sanhari Prawiradiredja. 2017. "Ekspresi Identitas Komunitas Motor Freedom Bikers Indonesia Surabaya". *Wacana*. Vol. 16 (2): hal. 247-254.
- Carl I. Cater. 2017. "Tourism on Two Wheels: Patterns of Motorcycle Leisure in Wales". *Tourism Management*. Vol. 61: hal. 180-189.
- I.B.Putera Manuaba. 2008."Memahami Teori Konstruksi Sosial". *Masyarakat Kebudayaan dan Politik*. Vol. 21 (3): hal. 221-230.
- Lukman Nul Hakim. 2013. "Ulasan Metodologi Kualitatif: Wawancara Terhadap Elit". *Aspirasi*. Vol. 4 (2): hal. 165-172.
- Manengkei, Devina Richiani. 2017 . "[Outcome of Relationship Antara Polda Jatim Dengan Komunitas Motor Honda CB Dalam Menyosialisasikan Program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berjalan Lintas](#)". *Jurnal E-Komunikasi*. Vol. 15 (1): hal. 1-12.

- Moleong, Lexy. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosda.
- Nayazri, Ghulam. 2018. *Jelang 1 Dekade Gelaran Honda Bikers Day*, (Online),
- Ningsih, Dian Ady. 2014. "Komunitas Motor Gede Tiger Community Samarinda (TCS) di Kota Samarinda". *E-journal Sosiatri*. Vol. 2 (2): hal. 108-123.
- Ningsih, Firma. 2016. *Dramaturgi Komunitas Paguyuban Skuter Jombang*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya: PPs Universitas Negeri Surabaya.
- Poloma, Margaret M. 2000. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: Rajawali Press
- Putra, Taufiq. 2017. *Yuk Intip Kemeriahan Acara Anniversary Komunitas Motor Byonic Gorontalo*, (Online), (<https://www.gridoto.com/read/01202311/yuk-intip-kemeriahan-acara-anniversary-komunitas-motor-byonic-gorontalo?page=all#!%2F>, diakses 21 September 2018).
- Rakhmad, Firmansyah. 2014."Gaya Hidup Komunitas Motor Jupiter di Surabaya". *Paradigma*. Vol. 2 (1): hal. 1-9.
- Rya Evi Qomaroh. 2014. "Representasi Perilaku Sosial Komunitas Motor CB Surabaya". *Paradigma*. Vol. 2 (1): hal.1-8.
- Thomas Barker, Kelly M. Human. 2009. "Crimes of the Big Four motorcycle gangs". *Journal of Criminal Justice*. Vol. 37: hal. 174-179.
- Utomo, Yuananda Bayu. 2015."Komunitas Motor Gede Dalam Persepsi Polisi di Kota Bandung". *E-proceeding of Management*. Vol. 2 (1): hal. 1028-1038.
- Wahyu, Aris. 2016. *Makna Balap Liar Timur Tengah Motor (T2M) Mojokerto*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya: PPs Universitas Negeri Surabaya.
- Wardanna, Arvin. 2015. *Dramaturgi Komunitas Old Bike Custom di Surabaya*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya: PPs Universitas Negeri Surabaya.