

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap orang membutuhkan dukungan satu dengan lainnya, tidak ada seorang pun yang mampu untuk hidup sendiri. Sadar ataupun tidak, 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 merupakan istilah yang sering digunakan pada percakapan sehari-hari dari berbagai kalangan. Seperti halnya kebanyakan istilah yang maka maknanya pun bisa beragam bergantung pada konteks kalimatnya. Menurut Stewart E. Perry (2001, 76-77) dalam *CED Definition and terminology* ada dua makna komunitas yaitu komunitas sebagai kategori yang mengacu pada orang yang saling berhubungan berdasarkan nilai-nilai dan kepentingan bersama yang khusus atau komunitas sebagai satu kategori manusia yang berhubungan satu sama lain karena didasarkan pada lokalitas tertentu yang sama, yang karena kesamaan lokalitas itu secara tak langsung membuat mereka mengacu pada kepentingan dan nilai-nilai yang sama. Makna lokalitas sendiri dalam dokumen Perpustakaan Nasional Republik Indonesia yang membahas Sastra Indonesia, lokalitas adalah sebagai konsep umum berkaitan dengan tempat atau wilayah tertentu yang terbatas atau dibatasi oleh wilayah lain. Lokalitas mengasumsikan adanya sejumlah garis pembatas yang bersifat permanen, tegas, dan mutlak yang mengelilingi satu wilayah atau ruang tertentu.

Komunitas dapat juga dipandang sebagai interaksi dalam struktur sosial yang berdiam pada lokasi yang berbeda atau mungkin dipersatukan oleh kepentingan atau nilai-nilai yang sama. Dari berbagai variasi komunitas yang ada di kota Bandung, komunitas otomotif adalah salah satu diantaranya. Komunitas otomotif itu sendiri terbagi menjadi dua yaitu komunitas mobil dan komunitas motor. Berdasarkan data yang didapat dari Ikatan Motor Indonesia (IMI), terdapat 115 komunitas otomotif yang terdaftar dan aktif pada tahun 2014. Sampai saat ini terdapat 22 komunitas mobil, sementara komunitas motor memiliki jumlah yang lebih tinggi yaitu 93 komunitas. Hal tersebut sesuai dengan tabel berikut.

Tabel 1.1

Data Club Registrasi Komunitas Motor 2014

NO.	NAMA CLUB	ANG	JENIS		KOTA	KETUA KLUB
1	B2 SPEED MOTORSPORT	466	MT	SPORT	SUKABUMI	HELMI SAPUTRA
2	BIMO RACING ORGANIZER (BRO)	190	MT	SPORT	CIREBON	Ir. H. Hq ISWARA
3	BOSS AUTO SPORT	099	MB/MT	SPORT	SUMEDANG	IWA KUSDINAR
4	BRONX TRAIL ADVENTURE BANDUNG TIMUR	382	MT	SPORT	BANDUNG	DADANG RUHYATNA
5	BUAH BATU AUTOMOTIVE CLUB (BBAC)	189	MB/MT	SPORT	BANDUNG	DENNY YULIAN CH
6	C4MB	163	MB/MT	SPORT	BOGOR	H. CHE RUSDIANA RIFA'I
7	CHUPENK MOTOR SPORT (CMS)	296	MT	SPORT	TASIKMALAYA	H. IYAN CAHYAN
8	CIBABAT HOSPITAL MOTORCYCLE CLUB / CHMC	394	MT	HOBBY	CIMAHI	WAHYUDI MAKBUL ADIWIJAYA
9	CIMAHI AUTO SPORT	323	MT/MB	SPORT	CIMAHI	WAWAN SETIAWAN
10	COMBAT 44 (KOMUNITAS MOTOR BERPETUALANG ALAM)	433	MT	HOBBY	BANDUNG BARAT	AGUS GUNAWAN
11	COMMUNITAS ADVENTURE ANAK SILIWANGI (CADAS)	481	MT	HOBBY	SUKABUMI	
12	FAST TRACK SPEED ZONE	046	MB/MT	SPORT	BANDUNG	WIDI MULYADI
13	FLAMBOYAN MOTOR SPORT (FLAMOS)	064	MT/MB	SPORT	BOGOR	PERMADI,SE
14	FOUR WHEEL DRIVE (4WD)	005	MB/MT	SPORT	BANDUNG	H. DADANG TOBUL
15	GOLDEN RACING COMMUNITY	320	MT	SPORT	SUBANG	PEPEN PURNAMA
16	HOSPITAL OTOMOTIVE TEAM (HOT)	471	MT	HOBBY	SUKABUMI	ROHMAT ROHWANDI
17	IKATAN MOTOR INDEPENDENT KUNINGAN (IMIK)	077	MT	SPORT	KUNINGAN	YAYAN OLLY (KETUA)
19	IKATAN MOTOR POS INDONESIA (IMPI)	351	MT	HOBBY	BANDUNG	RULLY TAKARI HASIBUAN
20	IKATAN OTOMOTIF CIKARANG - BEKASI (IOC-BEKASI)	247	MT	SPORT	BEKASI	AWAN SAEFUL ANWAR
21	JA RACING TEAM	391	MT/MB	SPORT	BOGOR	H. ADE RUHANDI SE
22	JMM MOTOR SPORT	169	MT	SPORT	KAB. BANDUNG BARAT	DICKA
23	KAPOTA MOTORSPORT	004	MB/MT	SPORT	BANDUNG	DRS. HARRIS TOMMY
24	KARAWANG AUTOMOTIVE CLUB (KAC)	130	MT	SPORT	KARAWANG	HERDI HERDIANSYAH
25	M'ITENAS KARTING	052	KT	HOBBY	BANDUNG	ADITYA DWI KUSUMA
26	MOONRAKER SPORT INDONESIA	297	MT	SPORT	BANDUNG	SUTIA FIRMANSYAH
27	MOTOR ADVENTURE URANG TRAIL (MAUT)	470	MT	SPORT	TASIKMALAYA	RUDY
28	COSA NOSTRA	476	MT	HOBBY	BANDUNG	ERWIN BUDIONO
29	N250R CHAPTER DEPOK	428	MT	HOBBY	DEPOK	KAPTEN RULLY RACHMAT
30	NGERAYAP COMMUNITY	468	MT/MB	SPORT	CIANJUR	ROBBY UTAMA,SP
31	NONAME INDONESIA	358	MT/MB	SPORT	BANDUNG	H. DENY KUSMAYADI
32	PAKUSARAKAN RACING TEAM	416	MT	SPORT	SUMEDANG	ANDRO Y MOCHTAR SE
33	PANDAN WANGI RACING CLUB	475	MT	SPORT	CIANJUR	YUSDI RUSTAM
34	PISJU SPORT CLUB	215	MB/MT	SPORT	KAB. BANDUNG	ZAMALUDIN
35	BIG BORE BROTHERS	479	MT	SPORT	BANDUNG	PRAMUDIO KESAI
36	PURWAKARTA TRACKER	127	MT	SPORT	PURWAKARTA	ADE SUGIH
37	SATRIA CIPTA OFF ROOD (S C O)	054	MB/MT	SPORT	BANDUNG	YUS WAHYU
38	SCORPIO ADVENTURE BANDUNG (SAB)	210	MT	HOBBY	BANDUNG	SIDIK TRESNA
39	SENTUL CLUB	035	MB/MT/K	SPORT	BOGOR	LOLA MOENEK
40	SUBANG OTOMOTIVE CLUB (S O C)	003	MB/MT	SPORT	SUBANG	DRS. EEF HIDAYAT Msi
41	SUMBER PRODUCTION	402	MT/MB	SPORT	BANDUNG BARAT	SUMBER
42	HARLEY DAVIDSON CLUB INDONESIA (HDCl)	480	MT	HOBBY	BANDUNG	JONNI BS NUGROHO
43	TANJUNGSARI AUTOMOTIVE CLUB (TAC)	049	MT	SPORT	SUMEDANG	EPI KASAPEI
44	TANKAS SUBANG	426	MT	SPORT	SUBANG	OJANG SUHANDI
45	TDS OTOMOTIF RACING	469	MT	SPORT	BANDUNG BARAT	HERTANTI ARNITA
46	TIGER ASSOCIATION BDG (TAB)	016	MT	HOBBY	BANDUNG	RANO SANUSI, SH
47	TIME LINE RACING MANAGEMENT	435	MB/MT	SPORT	BANDUNG	FARIZA ISLAMY
48	TRABAS	013	MT	HOBBY	BANDUNG	YAYAN TIRTA RIYANA
49	TRACKAR (TRAIL ADVENTURE KARAWANG)	370	MT	HOBBY	KARAWANG	HM. DADAY SOPANDI
50	TRAIL ADVENTURE ASSOCIATION BDG (TIARA)	263	MB/MT	SPORT	BANDUNG	ANTO
51	TRAIL ADVENTURE JAMPANG TENGAH (TAJAM)	467	MT	HOBBY	SUKABUMI	H. MAMAY KAMALUDIN

52	TRAPPAN	458	MT	HOBBY	CIAMIS	H. UDIN S WIHARDJA
53	UNIVERSAL MOTOR CLUB (UMC)	478	MT	HOBBY	KAB. BOGOR	BAGAS M. SUHENDRA
54	WALET	392	MT	HOBBY	SUMEDANG	ANDANG JUANDA
55	PANGANDARAN ADVENTURE LIFE STYLE (PALS)	483	MT	HOBBY	KAB. PANGANDARAN	
56	KOTAK (KOMUNITAS MOTOR ANAK CICALENKA)	492	MT	SPORT	KAB. BANDUNG 40395	
57	DUMASARI SPIRIT OF RACE	398	MT	SPORT	BANDUNG 40291	ALDY BOSAR HARAHAP

Sumber: Ikatan Motor Indonesia (IMI)

Pada tabel diatas telah dijelaskan bahwa jumlah komunitas motor lebih banyak bila dibandingkan dengan komunitas mobil. Kebanyakan dari komunitas motor yang terdata pada tabel diatas menggunakan motor gede atau motor *sport* dalam keanggotaannya. Penggunaan motor gede kini sudah menjadi gaya hidup oleh kaum atas yang ada di indonesia, karena memiliki motor gede merupakan hal yang prestise. Gaya hidup moge sendiri berkembang secara mandiri digolongan tersebut, hal itu dapat ditinjau dari harga per-unit kendaraan motor gede tersebut karena harga per-unit setara dengan harga satu buah rumah ukuran sedang di pinggiran Jakarta, salah satu contoh, harga per-unit Harley Davidson tipe *Eagle Road King* dibanderol dengan harga Rp 625.000.000,00.

Selain itu para *riders* harus melakukan perawatan motornya. Sekali perawatan satu unit Harley Davidson seperti ganti oli dan check-up lainnya dibutuhkan biaya kurang lebih 2 juta rupiah sampai Rp 3 juta rupiah. Biaya perawatan seperti ini biasanya sudah tidak dipikirkan lagi oleh pengguna motor gede. Eksklusifitas dan segmentasi yang jelas dari penunggang moge khususnya Harley bisa jadi adalah hal yang paling diburu, dapat dipastikan mereka yang sudah memiliki Harley adalah orang dengan sudah mencapai financial freedom, tanpa mengesampingkan pertimbangan hoby, cita-cita dll.

Gambar 1.1

Konvoi Harley-Davidson Club Indonesia



Sumber: www.lifestyle.kompasiana.com

Faktanya, para *bikers* Harley yang sudah tergabung kedalam groupnya masing-masing selalu mengedepankan safety riding, hal ini perlu diapresiasi, karena melaju kencang di jalan dengan motor berkapasitas 1600cc adalah yang tidak sulit bagi pemilik motor gede. Sangat sulit sekali ditemukan pengguna moge di jalan yang melintas tanpa menggunakan pelindung kepala, atau jika dalam kegiatan riding atau konvoi mereka akan menggunakan tampil *full gear*, mengenakan seluruh perlengkapan berkendara adalah hal yang diwajibkan. Juga tidak sedikit hal positif yang sudah dilakukan grup moge Harley yang belum banyak terekspose khalayak luas.

Komunitas motor gede yang ada di Indonesia cukup banyak dan beragam. Salah satu yang tertua adalah Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) yang dimana anggotanya menyebar luas di seluruh Indonesia terutama kota kota besar. Selain HDCI di Indonesia juga ada beberapa komunitas motor besar seperti Ikatan Motor Gede, Motor Besar Club (MBC), IMBI (Ikatan Motor Besar Indonesia), Harley Owners Group (HOG). Sedangkan ada

beberapa komunitas motor besar di Bandung yaitu HDCI *chapter* Bandung, BikersBrotherhood, Big Bor Brothers, Cosa Nostra dan Asoy Geboy Community.

Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) merupakan organisasi hobi non profit yang diharapkan dapat membantu dan mengembangkan kedisiplinan berlalu lintas, memberikan kontribusi melalui kegiatan sosial hingga mendukung promosi pariwisata daerah di seluruh Indonesia. Adapun Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) pengurus daerah Bandung didirikan pada 28 Mei 1990 pada saat itu bertepatan dengan peresmian organisasi seluruh Indonesia termasuk pengurus daerah yang ke dua setelah Jakarta yaitu pengurus daerah Bandung. Pada saat itu Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) didirikan oleh A. Sentani, SH, dan sekarang ini Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) pengurus daerah Bandung di pimpin oleh Jonni BS Nugroho dan cabang pengurus daerah Bandung bertempat di Jl. Pasir Kaliki no 125.

Selain Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Big Bore Brothers merupakan komunitas motor gede di Bandung yang didirikan pada tahun 2011 dan didirikan oleh Pramudio Kesai. Big Bore Brothers memiliki anggota berjumlah 21 orang. Dan rata rata umur anggota komunitas ini sekitar 18 tahun hingga 30 tahun. Komunitas ini merupakan komunitas yang banyak beranggotakan anak muda. Dan hampir seluruh anggota menunggangi motor gede bertipe *sport* hingga *supersport*.

Komunitas Cosa Nostra juga merupakan komunitas motor gede yang berada di Bandung. Komunitas ini syarat akan potensi dalam hal kontes modifikasi motor gede bertipe *custom chopper*. Komunitas ini sering mengikuti kontes atau lomba modifikasi motor gede. Salah satu syarat untuk menjadi anggota ini adalah harus memiliki motor *custom* di atas 400cc. Komunitas Cosa Nostra Motor Club Bandung didirikan secara resmi di Bandung pada tanggal 3 Februari 2009 dan didirikan oleh Erwin Budiono.

Berbagai komunitas motor gede di atas, membawa citra berbeda dikalangan masyarakat terhadap komunitas motor. Tak bisa dipungkiri, hal ini bisa menimbulkan imbas positif dan negatif dari pengendara moge yang bersifat arogan dan sombong. Namun, Citra negatif dari pengendara motor gede yang dicap buruk oleh masyarakat misalnya selalu ngebut saat berkendara, atau sering melakukan iring iringan di jalan umum di dalam atau luar kota yang dianggap mengganggu pengendara lain. Berdasarkan hal tersebut, insiden

pemukulan oleh anggota motor gede kepada petugas polisi pernah terjadi di kota Bandung sesuai dengan artikel yang pernah dimuat pada tempo.co pada hari Rabu, 9 Juni 2010.

“Kasus berawal saat Jodie yang siang itu memimpin konvoy sepeda motor klubnya menerobos lampu merah Jalan Asia-Afrika - Jalan Tamblong. Polisi Dasep yang sedang bertugas di persimpangan itu lalu menghentikan Jodie yang dinilai melanggar aturan lalu lintas serta menggunakan sirine tanpa izin.

Namun saat itu Jodie balik menghardik dan mencengkeram baju seragam Dasep hingga sebagian kancingnya copot. Mereka lalu berupaya menyelesaikan masalah di pos polisi di persimpangan itu.

Namun di dalam pos polisi, terdakwa kembali marah-marah bahkan sempat memukul kepala Dasep yang masih mengenakan helm dengan telapak tangan. Sambil mengaku sebagai anak petinggi Direktorat Lalu Lintas Mabes Polri, Jodi juga sempat mengancam bahwa Dasep bisa dimutasi ke Papua bila berurusan dengan Jodie.” (tempo.co, Rabu, 9 Juni 2010)

Berdasarkan hal yang sudah dipaparkan di atas peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana persepsi atau *image* polisi yang ada di kota Bandung mengenai komunitas motor gede paska kejadian yang telah diuraikan. Polisi merupakan institusi pemerintah yang memiliki tugas dan tanggungjawab penegakan keamanan dan ketertiban masyarakat sipil di Indonesia. Dalam lembaga kepolisian, terdapat berbagai kesatuan yang masing-masing memiliki spesifikasi tugas yang berbeda satu sama lain. Salah satunya adalah kesatuan yang disebut Polisi Kesatuan Lalu Lintas atau disingkat Polantas yang memiliki tugas mengatur ketertiban lalu lintas dan berkendara di jalan raya.

Menurut Satjipto Raharjo polisi merupakan alat negara yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memberikan pengayoman, dan memberikan perlindungan kepada masyarakat (Raharjo, 2009:111). Selanjutnya Satjipto Raharjo yang mengutip pendapat Bitner menyebutkan bahwa apabila hukum bertujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat, diantaranya melawan kejahatan. Akhirnya polisi yang akan menentukan secara konkrit apa yang disebut sebagai penegakan ketertiban (Rahardjo, 2009:117). Dalam Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik

Indonesia dalam Pasal 1 ayat (1) dijelaskan bahwa Kepolisian adalah segala hal-ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Istilah kepolisian dalam Undang-undang ini mengandung dua pengertian, yakni fungsi polisi dan lembaga polisi. Dalam Pasal 2 Undang-undang N0.2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, fungsi kepolisian sebagai salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, pelindung, pengayom dan pelayan kepada masyarakat. Sedangkan lembaga kepolisian adalah organ pemerintah yang ditetapkan sebagai suatu lembaga dan diberikan kewenangan menjalankan fungsinya berdasarkan peraturan perundang-undangan (Sadjijono, 2008: 52-53).

Dari semua paparan uraian yang telah disebutkan di atas, tentunya menimbulkan banyak persepsi yang berbeda dari polisi-polisi mengenai Komunitas Motor Gede. Persepsi merupakan penilaian atau cara pandang individu terhadap suatu objek yang dilatarbelakangi oleh pengalaman masing-masing individu terhadap objek tersebut yang berbeda-beda dan tingkat pengetahuan yang berkaitan dengan transmisi, pengetahuan, keterampilan, dan juga kepercayaan. Dari latar belakang tersebut penulis tertarik untuk mengkaji lebih jauh lagi tentang bagaimana persepsi Polisi terhadap Komunitas Motor Gede di Bandung.

1.2 Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah yg dijelaskan sebelumnya maka dalam perumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana terjadinya proses persepsi hingga menghasilkan sebuah persepsi positif atau negatif. Adapun permasalahan yang ingin diangkat oleh peneliti adalah:

1. Bagaimana proses terjadinya persepsi polisi terhadap komunitas motor gede yang ada di Kota bandung?
2. Bagaimana persepsi polisi terhadap komunitas motor gede yang ada di kota Bandung?

1.3 Tujuan Penelitian

1. untuk mengetahui proses terjadinya persepsi polisi Terhadap komunitas motor gede yang ada di Kota bandung.
2. untuk mengetahui persepsi polisi terhadap komunitas motor gede yang ada di kota Bandung.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan untuk penelitian di bidang persepsi khususnya yang berkaitan dengan komunitas motor gede dan polisi di kota Bandung. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan pembelajaran mengenai persepsi polisi di lingkungan Universitas Telkom.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pembelajaran bagi masyarakat kota Bandung. Terutama bagi generasi muda agar dapat lebih bertindak positif dalam aktifitas dan kegiatannya dalam berkomunitas.

1.5 Tahapan Penelitian

Peneliti melakukan beberapa tahapan dalam penelitian ini yang meliputi:

1. Persiapan dengan melakukan pencarian ide, menentukan topik dan judul penelitian.
2. Perancangan penelitian dan penyusunan proposal penelitian.
3. Kajian penelitian terdahulu.
4. Pengumpulan data sekunder berupa informasi, observasi, dan mencari literatur.
5. Penyusunan dan melengkapi BAB 1 – 3 proposal penelitian.
6. Mengumpulkan data berupa wawancara mendalam.
7. Melakukan analisis data dan keabsahan data dari unit analisis yang telah ditentukan.
8. Membuat kesimpulan dan saran dari penelitian yang telah dilakukan.

1.6 Lokasi dan Waktu Penelitian

1.6.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di beberapa lokasi dengan rincian sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian ini bertempat di Kantor Polisi Resort Kota Bandung yaitu di Jalan Merdeka No.18-20 Kota Bandung.
2. Observasi melalui situs jaringan internet dan wawancara terhadap Muhammad Alkharizmi yang merupakan salah satu anggota klub Harley Davidson Club

Indonesia (HDCI) pengurus daerah Bandung dan Big Bore Brothers di restoran Suis Butcher Jl. LLRE. Martadinata no. 201, Bandung.

1.6.2 Waktu Penelitian

Penelitian ini dimulai sejak bulan Maret 2014 sampai dengan Oktober 2014.

