

**MODAL SOSIAL PADA KOMUNITAS MOTOR DI YOGYAKARTA**  
**(Studi pada *Jogja Automotive Community* Yogyakarta)**

**SKRIPSI**

**Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial  
Universitas Negeri Yogyakarta untuk  
Memenuhi Sebagian Persyaratan  
guna Memperoleh Gelar  
Sarjana Pendidikan**



**Oleh  
Yogo Mukti Wibowo  
NIM 08413241039**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI  
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH  
FAKULTAS ILMU SOSIAL  
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA  
2012**

## **PERSETUJUAN**

Skripsi yang berjudul “Modal Sosial pada Komunitas Motor di Yogyakarta (Studi Pada *JAC* Yogyakarta)” telah disetujui oleh pembimbing untuk diujikan.



Puji Lestari, M. Hum

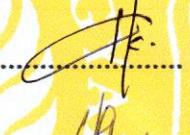
NIP. 19560819 198503 2 001

Grendi Hendrastomo, S. Sos, MM., MA.

NIP. 19820117 200604 1 002

## PENGESAHAN

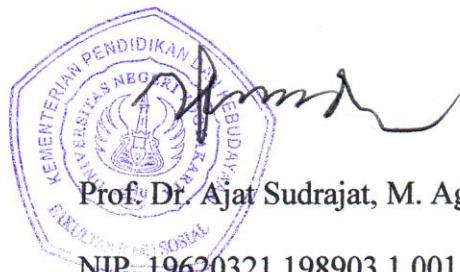
Skripsi yang berjudul “Modal Sosial pada Komunitas Motor di Yogyakarta (Studi Pada JAC Yogyakarta)” ini telah dipertahankan di depan Dewan Pengaji Skripsi pada tanggal 4 Juli 2012 sehingga dinyatakan lulus dan telah memenuhi syarat guna memperoleh gelar Sarjana Pendidikan.

| Dewan Pengaji              | Jabatan            | Tanda Tangan   | Tanggal |
|----------------------------|--------------------|--|---------|
| Poerwanti Hadi P., M. Si   | Ketua Pengaji      |   | 18/7/12 |
| Puji Lestari, M. Hum       | Sekretaris Pengaji |  | 17/7/12 |
| Dr. Siti Irene A. D.,M. Si | Pengaji Utama      |  | 16/7/12 |
| Grendi H., MM., MA.        | Pengaji Anggota    |  | 17/7/12 |

Yogyakarta, 12 Juni 2012

Universitas Negeri Yogyakarta

Dekan Fakultas Ilmu Sosial



## **PERNYATAAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : YOGO MUKTI WIBOWO

NIM : 08413241039

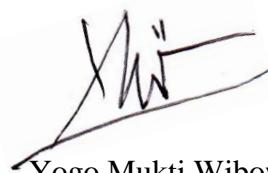
Program Studi : PENDIDIKAN SOSIOLOGI

Fakultas : ILMU SOSIAL

Menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil pekerjaan saya sendiri. Sepanjang pengetahuan saya, skripsi ini tidak berisi materi yang ditulis orang lain, kecuali bagian-bagian tertentu yang saya ambil sebagai acuan dengan mengikuti tata cara dan etika penulisan skripsi yang lazim. Apabila ternyata terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Yogyakarta, 12 Juni 2012

Peneliti



Yogo Mukti Wibowo

08413241039

## **MOTTO**

- **Sesungguhnya Allah tidak mengubah keadaan sesuatu kaum sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri.**

**(Surat Ar-Ra'd ayat 11)**

- **Semua jerih lelah pekerjaan kita mungkin tidak diakui namun akan terus berpengaruh, dan di atas debu kita akan berjatuhan air mata pedih manusia-manusia terkemuka. (Karl Marx)**
- **Hidup itu pilihan, pilih jalanmu dan bertanggung jawablah atas pilihanmu. (Penulis)**

## **PERSEMBAHAN**

*Terima kasih kepada ALLAH SWT yang telah memberi kelancaran dalam proses pembuatan skripsi ini.*

*Skripsi ini aku persembahkan untuk kedua orang tuaku,  
Bapak Triyogo dan Ibu Rini Budi Windriarti, S. Pd. SD.  
yang telah mendukungku baik moril maupun materiil. Terima kasih untuk doa, kasih sayang, dan pengorbanan yang telah diberikan. Semoga skripsi ini kelak bisa menghantarkanku untuk membahagiakan mereka. AMIN.*

*Ku bingkiskan skripsi ini untuk adikku tercinta,  
Yogo Dwi Noviyanto  
Terima kasih untuk segala dukungan dan kasih sayangmu serta menjadi motivasiku untuk menggapai cita-citaku dan supaya kamu kelak bisa membanggakan orang tua. Semoga skripsi ini bisa membanggakanmu. AMIN*

*Untuk sahabat-sahabatku dari komunitas motor yang selalu membantu dan mendukungku saat suka maupun duka. Keep brotherhood.*

*Untuk teman-teman Pendidikan Sosiologi kelas regular dan nonregular angkatan 2008, terima kasih atas kebersamaan kita. Spirit of togetherness.*

## **KATA PENGANTAR**

Puji Syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Modal Sosial pada Komunitas Motor di Yogyakarta (Studi pada *Jogja Automotive Community Yogyakarta*)” sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan pada Program Studi Pendidikan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta.

Skripsi ini mulai dari awal proses penyusunan sampai dapat terselesaikan berkat bantuan dari berbagai pihak, dengan tidak mengurangi rasa hormat saya menyampaikan ucapan terima kasih sedalam-dalamnya kepada:

1. Prof. Dr. Rochmat Wahab, M. Pd., MA., selaku Rektor Universitas Negeri Yogyakarta.
2. Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M. Ag., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta yang telah memberikan izin untuk mengadakan penelitian.
3. Bapak M. Nur Rokhman, M. Pd., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Sejarah yang telah memberikan izin dan dorongan bagi penulisan skripsi ini.
4. Bapak Grendi Hendrastomo, S.Sos., MM., MA., selaku Koordinator Program Studi Pendidikan Sosiologi yang telah memberikan izin dan dukungan bagi penulisan skripsi ini.
5. Ibu Poerwanti Hadi P., M. Si, selaku Dosen Ketua Pengaji yang telah memberikan kritik dan masukan berharga bagi kesempurnaan skripsi ini.

6. Ibu Dr. Siti Irene Astuti D.,M. Si, selaku Dosen Narasumber dan Pengaji Utama yang telah memberikan kritik dan masukan berharga bagi kesempurnaan skripsi ini.
7. Ibu Puji Lestari, M. Hum, selaku Dosen Pembimbing I yang telah sabar dan bijaksana mengarahkan peneliti selama proses penyusunan skripsi ini.
8. Bapak Grendi Hendrastomo, S.Sos., MM., MA., selaku Dosen Pembimbing II yang telah sabar dan bijaksana dalam mengarahkan peneliti selama proses penyusunan skripsi ini.
9. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Pendidikan Sosiologi yang telah membimbing dan memberikan ilmunya selama ini.
10. Mas Arif Hamzah selaku ketua umum “JAC (*Jogja Automotive Community*)” yang telah memberikan izin dan dukungan dalam penelitian skripsi ini.
11. Bapak Irsyam Sigit Wibowo, Bapak Reka Puji Asmara, Bapak Anom linggarjati, Mas Dito, Mas Asep, Mas Budi, Mas Teguh, Mas wawan, Mas Latanza, Mas Sony, Mas Nico, dan Mas Arra yang telah memberikan informasi dalam proses penyusunan skripsi ini.
12. Seluruh anggota dari JAC (*Jogja Automotive Community*) telah memberikan izin dan menerima dengan baik peneliti selama proses penyusunan skripsi ini.
13. Pemerintah daerah yang telah memberikan izin untuk melakukan penelitian skripsi ini.
14. Sahabat-sahabatku Muhammad Suprobo K., Ichwan Chamdani, Warsiyan, Nicolaus Adi Laksono, Yustinus Agus, Rofie, RM. Radyanto Pancara, Muh. Farkhan N., Ponco Utomo, dan Sutikno yang selalu memotivasiiku.

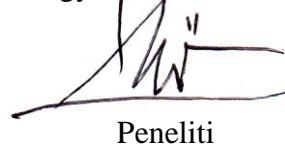
15. Sahabat-sahabatku di kelas Reguler Pendidikan Sosiologi 2008 Dwi Susanti, Ellisa Windriyana, Hajar Yuli R., Leli Agusthia, Fitria Rismaningtyas, Siti Suharyanti, Datu Jatmiko, Hamdi Ahmadi M., Aulia Subur P. A., Eko Setyawan, Handoyo Yuworo, Hengki Adin R., Rizaky Radityo, M. Taufik Fatoni, Nofela Dwika D., Ardiani Asih W., Inggit Firera R., Shinta Andriyani, Dwita Arivina, Hari Utami, Catur Dewi S., Pembriana Siwi P., Dewi Nur Setya, Nisrina Mutahari, Novi Marlina, Nuri Andiyati, Trigita Ardikawati J., Septi Nur R. (Alm.) dan sahabatku lainnya yang telah membantu dalam proses penelitian dan terus memotivasku.
16. Teman-teman Program Studi Pendidikan Sosiologi angkatan 2008 NR, Ana Kustina, Nia Budi L., Yeni Ristiyana, Agin, Febri Rahmwati, Febriana Siska, Apridaniati, Hartutik, Sri Verawati, Tri Arif Mudito, Agung Prajulianto, Alfianto Hanafiah, Pandu Pramudita, Wusono Catur, Masruhan, Guardina Ardi, Wahyono Setiawan, Luhur P, Sukma Adi C., Wahyu Budi R., Fakih, Yeni Arini, dan teman-teman lainnya atas kebersamaan kita selama ini.
17. Kakak dan adik angkatan Pendidikan Sosiologi yang telah membantu dan kerjasama selama ini.
18. Teman-teman dari JAC (*Jogja Automotive Community*), seluruh anggota komunitas motor di Kota Yogyakarta yang telah ikut berpartisipasi dalam pembuatan skripsi ini
19. Teman-teman dari BLANKSACK INDONESIA pengda Yogyakarta, Mas Rudi Cahyadi, Nicolaus Adi Laksono, Rofie, Radyanto Pancara, Barnes Agusta,

Wawan, Adit, Ata, Yonathan Listra, Wil, dan Yustinus Agus yang telah mendukung dan memberikan pengetahuannya.

20. Teman-teman dari GPIC (G Plat Irenk *Community*) Yogyakarta, Warsiyan, Ahmad Suidank, Akhmad Agus, Zaenal Arifin (Alm.), Gandi, M. Syahril, Ayumi, Ratna Dian P., Renita, M. Nizar Faruq, Anggi, Neo, dan Martina yang telah memperkenalkanku kepada dunia komunitas motor yang menghantarkanku menyelesaikan skripsi ini.
21. Seluruh pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu atas segala bantuan yang telah diberikan.

Saya menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak terdapat kekurangan dalam penyusunan skripsi ini, untuk itu saya mengharap kritik serta saran demi penyempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat. Amin.

Yogyakarta, 12 Juni 2012



Peneliti

## **Modal Sosial pada Komunitas Motor di Yogyakarta (Studi Pada *Jogja Automotive Community* Yogyakarta)**

### **ABSTRAK**

**Oleh:**  
**Yogo Mukti Wibowo**  
**08413241039**

Komunitas motor merupakan kelompok sosial yang berisi orang-orang yang memiliki hobi berkendara menggunakan sepeda motornya. Setiap komunitas motor juga berinteraksi dengan komunitas lain, hingga saling mengenal diantara komunitas motor tadi. Adanya saling mengenal ini menimbulkan jaringan sosial diantara komunitas motor. Setiap komunitas motor juga memiliki modal sosial yang memiliki peran di dalam komunitas motor tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran modal sosial dalam terbentuknya jaringan sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta. Penelitian ini mendeskripsikan tentang interaksi yang terjadi dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan analisis deskriptif. Sumber data yang diperoleh melalui kata-kata, tindakan, sumber tertulis, dan foto. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara tak terstruktur, dan dokumentasi. Teknik sampling yang digunakan adalah teknik *purposive sampling*. Teknik validitas data menggunakan teknik triangulasi sumber. Teknik analisis data menggunakan model analisis interaktif yang terdiri dari pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya peranan modal sosial dalam terbentuknya jaringan sosial pada komunitas motor di Yogyakarta. dilihat satu persatu unsur modal sosial, terdapat dua norma dalam JAC yakni norma tertulis yang digunakan untuk menjalankan organisasi dan norma lisan yang menjadi pedoman dalam berinteraksi anggota JAC. Kepercayaan dalam JAC dapat dilihat melalui pembagian kerja yang ada pada JAC baik dalam kepengurusan organisasi maupun pengelolaan suatu *event*. Kepercayaan ini didapatkan oleh seseorang atas apapun yang telah dilakukan dalam JAC, hal yang diperhatikan untuk seseorang mendapat kepercayaan adalah loyalitasnya terhadap JAC dan keaktifannya baik dalam JAC maupun komunitasnya sendiri. Temuan peneliti yang selanjutnya adalah adanya tiga bentuk jaringan sosial yaitu jaringan sosial pendirian JAC, jaringan sosial anggota JAC, dan jaringan sosial JAC dengan pihak pemerintah dan swasta. Modal sosial yang ada pada JAC berkarakter *Bridging Social Capital*.

*Kata kunci: Peran, Modal Sosial, Komunitas Motor*

## DAFTAR ISI

|  |       |
|--|-------|
| <b>HALAMAN JUDUL.....</b>                      | i     |
| <b>PERSETUJUAN.....</b>                        | ii    |
| <b>PENGESAHAN.....</b>                         | iii   |
| <b>PERNYATAAN.....</b>                         | iv    |
| <b>MOTTO.....</b>                              | v     |
| <b>PERSEMBAHAN.....</b>                        | vi    |
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>                     | vii   |
| <b>ABSTRAK.....</b>                            | xi    |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                         | xii   |
| <b>DAFTAR BAGAN.....</b>                       | xvi   |
| <b>DAFTAR TABEL.....</b>                       | xvii  |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>                    | xviii |
| <b>DAFTAR GAMBAR .....</b>                     | xix   |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>                       |       |
| A. Latar Belakang.....                         | 1     |
| B. Identifikasi Masalah dan Pembatasan Masalah |       |
| 1. Identifikasi Masalah.....                   | 7     |
| 2. Pembatasan Masalah.....                     | 7     |
| C. Rumusan Masalah.....                        | 8     |
| D. Tujuan Penelitian.....                      | 8     |
| E. Manfaat Penelitian.....                     | 8     |

## **BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR**

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| A. Kajian Teori                       |    |
| 1. Kelompok Sosial .....              | 10 |
| 2. Interaksi Sosial .....             | 13 |
| a. Kontak .....                       | 14 |
| b. Komunikasi .....                   | 16 |
| 3. Modal Sosial .....                 | 19 |
| a. Norma ( <i>Norm</i> ) .....        | 22 |
| b. Kepercayaan ( <i>Trust</i> ) ..... | 24 |
| c. Jaringan ( <i>Network</i> ).....   | 25 |
| B. Penelitian yang Relevan.....       | 30 |
| C. Kerangka Pikir.....                | 33 |

## **BAB III METODE PENELITIAN**

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| A. Desain Penelitian.....       | 35 |
| B. Lokasi Penelitian.....       | 36 |
| C. Waktu Penelitian.....        | 37 |
| D. Sumber Data.....             | 37 |
| E. Teknik Pengumpulan Data..... | 38 |
| F. Teknik Sampling.....         | 40 |
| G. Validitas Data.....          | 41 |
| H. Teknik Analisis Data.....    | 42 |

## **BAB IV PEMBAHASAN**

|   |     |
|---|-----|
| A. Desksripsi Data  |     |
| 1. Sejarah Singkat <i>Jogja Automotive Community (JAC)</i> .....  | 47  |
| 2. Profil <i>JAC (Jogja Automotive Community)</i> .....   | 51  |
| 3. Desksripsi Responden.....  | 54  |
| B. Modal Sosial pada Terbentuknya Jaringan Sosial dalam Komunitas Motor.....                                | 55  |
| 1. <i>Jogja Automotive Community (JAC) Sebagai Kelompok Sosial</i> .....                                    | 57  |
| 2. Interaksi sosial dalam <i>Jogja Automotive Community (JAC)</i> .....                                     | 64  |
| a. Kontak .....   | 64  |
| b. Komunikasi .....   | 66  |
| 3. Modal sosial dalam <i>Jogja Automotive Community (JAC)</i> .....   | 68  |
| a. Norma ( <i>Norms</i> ).....  | 71  |
| b. Kepercayaan ( <i>Trust</i> ).....  | 73  |
| c. Jaringan ( <i>Network</i> ).....   | 77  |
| 1) Jaringan Sosial dalam pembentukan <i>Jogja Automotive Community (JAC)</i> .....                          | 79  |
| 2) Jaringan Sosial antar komunitas anggota <i>Jogja Automotive Community (JAC)</i> .....                    | 85  |
| 3) Jaringan Sosial <i>Jogja Automotive Community (JAC)</i> dengan Instansi pemerintah dan Pihak Swasta..... | 92  |
| C. Pokok-Pokok Temuan Penelitian.....   | 100 |

**BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan ..... 104

B. Saran ..... 107

**DAFTAR PUSTAKA** ..... 110

**LAMPIRAN** ..... 113

## DAFTAR BAGAN

### Bagan

|  |    |
|--|----|
| 1. Kerangka Pikir .....                    | 34 |
| 2. Model Analisis Miles dan Huberman ..... | 46 |
| 3. Skema Hubungan Pendiri JAC .....        | 82 |
| 4. Pola Jaringan Anggota JAC .....         | 88 |
| 5. Pola Jaringan JAC dengan Instansi ..... | 97 |
| 6. Pola Hubungan antar Jaringan .....      | 99 |

## **DAFTAR TABEL**

### **Tabel**

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 1. Tipe Modal Sosial Hasbullah..... | 30 |
| 2. Modal Sosial Pada JAC.....       | 78 |

## **DAFTAR LAMPIRAN**

### **Lampiran**

|   |     |
|---|-----|
| Pedoman Observasi .....                                     | 113 |
| Pedoman Wawancara .....                                     | 115 |
| Hasil Observasi .....                                       | 119 |
| Hasil wawancara .....                                       | 130 |
| Foto Dokumentasi .....                                      | 165 |
| AD/ART JAC .....  | 168 |
| Struktur Kepengurusan JAC 2010-2013 .....                   | 184 |
| Daftar Anggota JAC.....                                     | 186 |
| Surat Ijin Penelitian dari Fakultas Ilmu Sosial .....       | 189 |
| Surat Ijin Penelitian dari Pemerintah Provinsi DIY .....    | 190 |
| Surat Ijin Penelitian dari Pemerintah Kota Yogyakarta ..... | 191 |
| Surat keputusan pembimbing skripsi.....                     | 192 |
| Surat keputusan penguji skripsi.....                        | 193 |

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1. Logo JAC (*Jogja Automotive Community*)..... 53

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Setiap orang memiliki hobi dan ketertarikan yang berbeda-beda antara satu dengan yang lainnya. Berbagai macam hobi yang dilakukan oleh manusia, salah satunya adalah hobi otomotif dengan menggunakan sepeda motor sebagai medianya. Berangkat dari kesamaan hobi mengenai sepeda motor, kemudian mereka berkumpul dan membentuk suatu kelompok yang disebut komunitas motor. Sejalan dengan gambaran tersebut, menurut K.J. Veeger (1986: 87) masyarakat terdiri dari jaringan relasi-relasi yang ditambahkan dari luar kepada individualitas para pelaku bagaikan perangkaihan atom-atom. Dapat dipahami dari pernyataan tersebut bahwa suatu kelompok sosial terdiri dari jaringan individu-individu yang saling berhubungan, seperti dalam komunitas motor yang merupakan salah satu bentuk kelompok sosial yang ada di masyarakat.

Komunitas motor merupakan salah satu bentuk kelompok sosial. Komunitas motor merupakan wadah untuk berkumpul dan berinteraksi bagi seseorang yang memiliki ketertarikan dan hobi yang menggunakan sepeda motor sebagai media pemuas akan hobi dan ketertarikannya. Hampir di seluruh kota-kota besar yang ada di Indonesia terdapat komunitas motor, tidak terkecuali 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, baik itu

komunitas yang dari satu varian motor hingga yang terdiri dari berbagai varian motor. Orang-orang yang tergabung atau menjadi anggota dalam suatu komunitas motor sering disebut dengan *bikers* atau anak motor untuk bahasa yang lebih populer.

Komunitas motor memiliki sebuah semboyan, semboyan tersebut adalah “*All Bikers Is Brother*”, semboyan ini secara harfiah berarti semua pengendara sepeda (motor) adalah saudara. Semboyan ini dipegang teguh oleh para anggota komunitas motor, karena dalam berinteraksi dengan komunitas lain semboyan tersebut menjadi modal yang dapat mendekatkan mereka. Sehingga diantara anggota komunitas motor saling mengenal dan muncullah rasa persaudaraan (*brotherhood*) yang kental diantara komunitas motor.

Sebuah komunitas motor yang telah berdiri dan terbentuk akan melakukan berbagai upaya untuk menunjukkan eksistensinya di kalangan komunitas motor. Salah satu upaya menunjukkan eksistensi komunitas motor adalah berinteraksi dengan anggota komunitasnya maupun komunitas motor lain di Kota Yogyakarta. Hasil dari proses interaksi ini adalah adanya saling mengenal dalam komunitas motor yang ada di Yogyakarta. Saling mengenal dalam komunitas motor ini memunculkan suatu jaringan sosial dalam komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta.

JAC (*Jogja Automotive Community*) adalah forum komunikasi dan induk organisasi komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. JAC (*Jogja Automotive Community*) membina komunitas motor yang ada di Yogyakarta

melalui forum yang mempertemukan komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dan menjadi anggota JAC (*Jogja Automotive Community*). Kegiatan yang diadakan JAC (*Jogja Automotive Community*) sifatnya dari *bikers*, oleh *bikers*, dan untuk *bikers*. Salah satu agendanya adalah *gathering* yang diadakan setahun sekali melalui *event JBDW (Jogja Bike Drive Week)*. Kegiatan lain yang menjadi agenda JAC (*Jogja Automotive Community*) adalah rapat anggota bulanan, kopdar (kopi darat) gabungan, dan JAC party. Agenda kegiatan yang diadakan JAC (*Jogja Automotive Community*) adalah wujud kerjasama antar komunitas motor anggota JAC (*Jogja Automotive Community*) dan adanya modal sosial yang berperan didalamnya.

Wujud nyata yang lain dari adanya saling mengenal dan kerja sama antar komunitas motor ini adalah kerjasama komunitas motor dalam suatu kegiatan sosial, seperti saat bencana erupsi merapi yang terjadi pada bulan Oktober tahun 2010 yang lalu. Sebagai aksi cepat tanggap, kemanusiaan, dan kepedulian terhadap sesama, komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta melalui JAC (*Jogja Automotive Community*) mendirikan posko bantuan untuk korban bencana erupsi merapi. Posko JAC ini dikelola oleh anggota-anggota dari komunitas motor Kota Yogyakarta yang tergabung di JAC (*Jogja Automotive Community*) yang saling bekerja sama.

Namun, ada pula hal negatif mengenai komunitas motor yang tidak terlepas dari adanya saling mengenal tadi yaitu ‘geng motor’. Geng motor ini banyak bermunculan dan beraksi di daerah Bandung dan daerah Jawa Barat. Geng motor ini awalnya adalah komunitas motor yang muncul yang memiliki

ketertarikan dalam hal olahraga yang diwujudkan oleh mereka dengan balapan ilegal atau balap liar, melalui balap liar inilah mereka berupaya untuk menunjukkan eksistensinya di kalangan komunitas motor, namun karena ada persaingan yang tidak sehat diantara komunitas ini. Akhirnya, geng motor ini berperilaku buruk dan mengganggu ketertiban umum tidak jarang juga bertindak anarkis, seperti: tawuran antar geng motor, penjarahan, pemerkosaan, pengaroyokan, perampukan, pengrusakan, dan tindak kejahatan lainnya. Geng motor dalam beraksi tidak pernah melakukan secara sendiri, tetapi mereka beraksi secara berkelompok dengan jumlah yang tidak sedikit dari yang hanya berjumlah puluhan hingga ribuan. Hal ini menunjukkan adanya sesuatu yang menguatkan hubungan mereka hingga mereka bisa bekerja sama dengan jumlah yang banyak.

Perilaku geng motor ini juga membawa dampak buruk kepada komunitas motor lainnya. Geng motor juga termasuk dalam salah satu bentuk komunitas motor, namun mereka berperilaku negatif. Sehingga masyarakat seakan-akan menjadi takut dengan keberadaan komunitas motor yang ada di sekitarnya karena perilaku dari geng motor tadi. Masyarakat akhirnya menyamakan komunitas motor yang umum dengan geng motor, bahkan segerombolan preman yang naik motor dan mengroyok seseorang seperti yang terjadi belum lama ini pun disebut geng motor. Padahal yang sebenarnya antara *club*, *community*, dan *independent bikers* itu sangat berbeda dengan geng motor.

Terdapat banyak perbedaan antara geng motor dengan komunitas motor. Diantaranya adalah sepeda motor yang di gunakan oleh komunitas motor umumnya lebih *safety* atau mempertimbangkan aspek keamanan berkendara seperti penambahan aksesoris untuk keselamatan berkendara. Sementara sepeda motor yang digunakan oleh anggota geng motor umumnya tidak *safety* atau tidak mempertimbangkan aspek keselamatan berkendara seperti lampu belakang dan lampu utama yang sebenarnya digunakan untuk menerangi jalan dan memberi tanda kepada pengendara lain, justru oleh mereka dicopot dan tidak digunakan.

Itu hanya untuk sepeda motor, sedangkan untuk pengendaranya juga terdapat perbedaan yang mencolok. Seorang anggota komunitas motor sangat mempertimbangkan keselamatan berkendara ketika berkendara, menggunakan helm yang *safety* ketika berkendara itu hal yang wajib, untuk tubuh juga menggunakan jaket, sarung tangan, sepatu, dan pelindung untuk keselamatan berkendara. Sedangkan anggota geng motor cenderung serampangan, tidak menggunakan helm ketika berkendara, memakai pakaian yang alakadarnya, dan tiap anggota geng motor hampir selalu membawa senjata ditubuhnya entah itu senjata tajam maupun senjata api.

Sikap ketika berkendara juga memiliki perbedaan yang mencolok. Jika komunitas motor sedang berkendara secara rombongan, mereka akan menggunakan isyarat-isyarat tertentu dan alat penanda untuk mengamankan perjalanan rombongan dan keselamatan pengguna jalan lain, ketika membuka jalan juga tidak seenaknya sendiri namun, meminta kesempatan kepada

pengendara lain mendahului. Sedangkan geng motor cenderung berperilaku anarkis dan ugal-ugalan ketika di jalan. Bahkan ketika membuka jalan mereka tidak segan untuk merusak kendaraan lain padahal kendaraan lain tidak berbuat salah kepada mereka. Masalah geng motor ini menjadi persoalan di kalangan anggota komunitas motor karenamenimbulkan persepsi negatif masyarakat tentang komunitas motor.

Adanya saling mengenal antara komunitas motor dan persepsi negatif masyarakat tentang komunitas motor itulah peneliti tertarik untuk mengkaji tentang jaringan sosial yang terbentuk diantara komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Setelah ada saling mengenal antar komunitas motor, kemudian muncul jaringan antar komunitas motor. Banyak hal yang mempengaruhi jaringan sosial pada komunitas motor ini termasuk didalamnya ada modal sosial yang mungkin saja menjadi penguat dalam jaringan sosial antar komunitas motor tadi. Peranan modal sosial pula di geng motor yang beraksi secara berkelompok dab berjumlah banyak. Oleh karena itu, diperlukan pengkajian yang lebih mendalam tentang jaringan sosial dan peran modal sosial antar komunitas motor khususnya di Kota Yogyakarta. Suatu komunitas motor bisa membuat jaringan tidak hanya di dalam kotanya saja. Namun, bisa keluar daerahnya dan bahkan bisa sampai ke mancanegara. Jaringan yang dimiliki oleh suatu komunitas motor juga memberikan kontribusi tidak hanya pada eksistensinya saja, namun juga memberikan lebih banyak kesempatan pada anggota komunitas motor dalam hal mendapatkan pekerjaan, informasi, barang, dan jasa.

## B. Identifikasi Masalah

Dari latar belakang di atas, maka penulis mengidentifikasi berbagai macam masalah terkait dengan penelitian ini, yaitu.

- a. Upaya menunjukkan eksistensi komunitas motor dengan sosialisasi dengan komunitas motor yang lain.
- b. Saling mengenal antar komunitas motor di Kota Yogyakarta sebagai hasil dari upaya menunjukkan eksistensi komunitas motor.
- c. *Jogja Automotive Community* (JAC) merupakan paguyuban komunitas motor yang menaungi komunitas motor di Kota Yogyakarta dan menjadi media untuk berinteraksi dan bersosialisasi bagi komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta.
- d. Munculnya suatu jaringan sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.
- e. Modal sosial yang berperan dalam jaringan sosial komunitas motor di Kota Yogyakarta.
- f. Persepsi negatif masyarakat tentang komunitas motor.

## C. Pembatasan Masalah

Peneliti membatasi permasalahan yang diteliti agar penelitian yang peneliti lakukan berhasil dan mampu menjawab rumusan masalah yang peneliti susun dalam penelitian ini. Peneliti memfokuskan penelitiannya pada komunitas-komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Komunitas motor

yang peneliti maksud adalah komunitas motor yang terdaftar ke dalam paguyuban komunitas otomotif Yogyakarta yang bernama JAC (*Jogja Automotive Community*). Meskipun yang menjadi anggota dari JAC adalah komunitas motor dan mobil, peneliti hanya mengkaji komunitas motor yang ada di JAC , karena komunitas motorlah yang lebih aktif dalam setiap agenda kegiatan yang ada di JAC . Dari pembatasan masalah ini tujuan dari peneliti melakukan penelitian ini akan tercapai.

#### **D. Rumusan Masalah**

Dari latar belakang yang telah dijabarkan, peneliti membuat pertanyaan penelitian. Bagaimana peran modal sosial dalam terbentuknya jaringan sosial pada komunitas motor di Kota Yogyakarta?

#### **E. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran modal sosial dalam terbentuknya jaringan sosial pada komunitas motor di Kota Yogyakarta.

#### **F. Manfaat Penelitian**

##### **1. Manfaat Teoritik**

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini secara umum adalah untuk memperkaya khasanah ilmu pengetahuan sosial terutama cabang ilmu sosiologi, penelitian diharapkan akan mampu memberi sedikit kontribusi dalam kajian jaringan sosial yang ada di masyarakat, peran modal sosial dalam kelompok sosial, dan tentang karakteristik jaringan

sosial pada suatu kelompok atau komunitas tertentu. Kelompok atau komunitas yang dimaksud dalam penelitian ini adalah komunitas motor.

## 2. Secara Praktis

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi:

### a. Peneliti

Mengembangkan dan mengaplikasikan teori-teori sosial dalam realitas masyarakat.

### b. Seluruh *Bikers* Indonesia

- 1) Menambah wawasan tentang komunitas motor.
- 2) Menambah sumber tertulis tentang komunitas motor
- 3) Memberi pemahaman tentang jaringan antar komunitas motor.
- 4) Memberi pemahaman tentang modal sosial yang berpengaruh terhadap terbentuknya jaringan sosial dalam komunitas motor.
- 5) Menambah rasa *brotherhood* dan persatuan yang semakin kuat antar komunitas motor di Indonesia.

### c. Pemerintah

- 1) Sebagai pengetahuan tentang dinamika kelompok sosial yang perlu diperhatikan.
- 2) Sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan.

### d. Masyarakat Umum

Menambah pengetahuan tentang komunitas yang berdasarkan ketertarikan atau hobi lebih khususnya pada komunitas yang menjadikan motor sebagai media hobinya.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR**

#### **A. Kajian Teori**

##### **1. Kelompok Sosial**

Kelompok sosial adalah himpunan atau kesatuan manusia yang hidup bersama, karena adanya hubungan diantara mereka. Hubungan tersebut antara lain menyangkut hubungan timbal balik yang saling mempengaruhi dan juga suatu kesadaran untuk saling menolong (Soerjono Soekanto , 2006: 104). Setiap manusia yang tergabung di dalam sebuah kelompok sosial akan melakukan interaksi dengan anggota lain dari kelompok sosial tersebut baik itu yang bersifat positif ataupun negatif. Himpunan atau kesatuan manusia tidak bisa disebut kelompok sosial apabila tidak memenuhi kriteria seperti yang diajukan oleh Soerjono Soekanto berikut ini (Soleman B. Taneko, 1984: 50);

- a. Setiap anggota kelompok tersebut harus sadar bahwa ia merupakan sebagian dari kelompok yang bersangkutan.
- b. Ada hubungan timbal-balik antara anggota yang satu dengan yang lainnya, dalam kelompok itu.
- c. Ada suatu faktor yang dimiliki bersama oleh anggota-anggota kelompok itu, sehingga hubungan antara mereka bertambah erat. Faktor tadi dapat merupakan nasib yang, kepentingan yang sama, tujuan yang sama, ideologi politik yang sama, dan lain-lain.

Tentunya faktor mempunyai musuh bersama, misalnya dapat pula menjadi faktor pengikat/pemersatu.

d. Berstruktur, berkaidah, dan mempunyai pola perilaku.

Kriteria tersebut dapat dijadikan patokan untuk suatu kumpulan atau himpunan manusia dapat disebut suatu kelompok sosial. Selain itu, manusia pada dasarnya adalah makhluk sosial, memiliki naluri untuk hidup dengan orang lain. Naluri manusia untuk selalu hidup dengan orang lain disebut “*gregariousness*”, sehingga manusia juga disebut *social animal* (Soerjono Soekanto , 1982: 101). Manusia selalu berusaha untuk berada dalam suatu kelompok karena hasrat tersebut. Perilaku yang dilakukan oleh seseorang dalam kelompok tersebut akan dipengaruhi oleh aturan-aturan yang ada dan disosialisasikan dalam kelompoknya. Setiap kelompok sosial sudah tentu memiliki aturan-aturan yang mengatur perilaku dari para anggota kelompoknya.

Berbagai kelompok sosial terdapat di masyarakat, kelompok-kelompok tersebut muncul karena adanya hasrat manusia untuk berkumpul dengan manusia seperti dijelaskan sebelumnya. Freedman mengatakan ada lima bentuk kelompok sosial, yaitu: *primary groups, communities, associations, society, dan ephemeral groups* (Taneko, 1984: 53). Penelitian ini, yang dikaji adalah salah satu bentuk kelompok sosial yaitu *communities* (komunitas).

Definisi komunitas dalam kamus besar bahasa Indonesia yang diterbitkan oleh departemen pendidikan nasional (2000: 586), komunitas

memiliki arti kelompok organisme (orang dsb) yg hidup dan saling berinteraksi di daerah tertentu. Secara umum komunitas memiliki arti sebagai sekumpulan orang yang ada di suatu tempat. Lalu, dalam kamus lengkap sosiologi (Mustofa dan Maharani. 2010: 56), *community* (komunitas) adalah suatu kelompok sebagai bagian dari masyarakat yang didasarkan pada perasaan yang sama, sepenanggungan, dan saling memerlukan, serta bertempat tinggal di suatu wilayah tempat kediaman tertentu. Definisi komunitas dalam penelitian diartikan sebagai sekelompok orang-orang dengan identitas dan nilai-norma tertentu yang dipatuhi oleh anggotanya yang berada di suatu tempat dalam waktu tertentu. Komunitas merupakan bagian dari masyarakat pada umumnya seperti yang dijelaskan sebelumnya.

Objek dari penelitian ini adalah komunitas motor, komunitas motor juga merupakan bagian dari masyarakat luas yang juga menjalankan nilai dan norma yang berlaku di masyarakat umum. Komunitas motor merupakan komunitas kecil seperti yang diungkapkan oleh Koentjaraningrat dalam Soleman B. Taneko (1984: 60), bahwa komunitas kecil adalah kelompok-kelompok dimana warga-warganya masih saling kenal-mengenal dan saling bergaul dalam frekuensi kurang atau lebih besar, bagian-bagian dan kelompok-kelompok khusus di dalamnya tidak ada aneka warna yang bersar, dan sebuah kelompok manusia dapat menghayati sebagian besar dari lapangan kehidupan secara bulat. Dari definisi tersebut dapat dilihat bahwa dalam suatu

komunitas motor anggotanya hanya berjumlah puluhan, jarang ada komunitas motor yang memiliki anggota hingga ratusan orang dalam satu kota. Pembeda suatu komunitas motor dengan komunitas yang lain adalah identitas yang menunjukkan karakteristik atau ciri khas dari kelompoknya, nilai dan norma yang dipatuhi oleh anggotanya. Identitas dari anggota komunitas motor adalah sepeda motornya menurut aliran yang diminati dan ketertarikannya.

## 2. Interaksi Sosial

Interaksi sosial merupakan bentuk umum dari proses sosial, dan interaksi sosial juga menjadi syarat utama untuk terjadinya aktivitas-aktivitas sosial. Seperti yang dikatakan Gillin dan Gillin, interaksi sosial merupakan hubungan-hubungan sosial yang dinamis yang menyangkut hubungan antar orang-perorangan, antar kelompok-kelompok manusia, maupun antara orang perorangan dengan kelompok manusia (Soerjono Soekanto, 1982: 55). Kemudian menurut H. Boner dalam Slamet Santosa (2004: 11), interaksi sosial adalah suatu hubungan timbal balik antara dua atau lebih individu manusia ketika kelakuan individu yang satu mempengaruhi, mengubah, atau memperbaiki kelakuan individu yang lain, atau sebaliknya. Dapat dikatakan bahwa, interaksi sosial adalah hubungan-hubungan timbal balik antara aspek-aspek kehidupan sosial yang ada di masyarakat yang dilakukan oleh dua orang atau lebih. Kehidupan sosial tidak bisa terwujud tanpa adanya interaksi sosial, interaksi sosial sendiri tidak akan terjadi bila tidak unsur atau syarat

terjadinya interaksi sosial. Unsur atau syarat interaksi sosial ada dua yaitu:

**a. Kontak**

Kontak berasal dari bahasa latin *con* atau *cum* (yang artinya bersama-sama) dan *tango* (yang artinya menyentuh), jadi arti secara harfiahnya adalah menyentuh bersama-sama (Soerjono Soekanto, 2006: 59). Kontak sosial bisa berupa tindakan atau tanggapan terhadap tindakan. Kontak sosial juga bersifat positif dan negatif, hal ini dapat dilihat dari hasil interaksi yang menunjukkan tindakan positif atau negatif. Selain berdasarkan positif dan negatif, kontak sosial secara konseptual dibagi menjadi dua yaitu kontak sosial primer dan kontak sosial sekunder. Kontak sosial primer terjadi apabila hubungan atau interaksi tersebut dilakukan tanpa menggunakan perantara atau dengan kata lain langsung bertatap muka. Kontak sosial sekunder terjadi apabila hubungan atau interaksi dilakukan dengan menggunakan perantara. Melihat perkembangan teknologi informasi sekarang ini, kontak sosial sekunder terjadi menggunakan banyak perantara seperti *facebook*, *twitter*, *friendster*, *yahoo messenger*, dan masih banyak lagi.

Wujud nyata kontak yang terjadi dalam komunitas motor adalah dengan adanya kerjasama antar komunitas motor yang tergabung dalam *Jogja Automotive Community* (JAC) baik dalam penyelenggaraan suatu acara maupun dalam penyelesaian suatu

masalah. Kontak yang terjadi dalam JAC (*Jogja Automotive Community*) tidak hanya kontak primer dimana orang-orang yang terlibat dalam kegiatan bertemu dan bertatap muka. Kontak juga terjadi secara sekunder melalui media baik itu pesawat telepon dan media jaringan sosial melalui dunia maya. Perkembangan teknologi informasi sekarang ini, kontak sosial terjadi melalui dunia maya dengan menggunakan media jaringan sosial seperti *facebook*, *twitter*, *e-mail*, *yahoo massanger*, dan sejenisnya. Temuan peneliti dalam penelitiannya adalah berawal dari kontak sosial primer kemudian berlanjut kepada kontak sosial secara sekunder.

Pada saat berkendara kontak juga terjadi diantara anggota komunitas motor, hal ini dijumpai peneliti ketika mengikuti acara kopdargab JAC yang dilaksanakan di sepanjang Jalan Mangkubumi Kota Yogyakarta pada tanggal 25 februari 2012. Kontak terjadi melalui pengkondisian dan formasi pada saat *rolling city* menuju Telaga Putri Kawasan Wisata Kaliurang, dengan wujud berupa respon dari isyarat yang diberikan oleh *road captain* misalnya tangan mengepal untuk rombongan berhenti, isyarat kaki untuk halangan yang ada di kanan maupun kiri dari rombongan. Kontak antar anggota komunitas motor tidak hanya dengan isyarat kaki, tetapi menggunakan kedipan lampu kendaraan dan membunyikan klakson kendaraan juga merupakan salah satu bentuk kontak sosial. Membunyikan klakson dua kali yang berarti menyapa anggota

komunitas motor lain. Kemudian untuk kedipan lampu kendaraan merupakan peringatan bagi kendaraan yang dari lawan arah untuk memberi kesempatan mendahului kendaraan, dan untuk menggeber gas untuk menyapa juga.

**b. Komunikasi**

Komunikasi merupakan proses selanjutnya dari unsur terjadinya interaksi sosial. Kontak sosial tidak berarti telah terjadi komunikasi diantar pelaku. Komunikasi merupakan proses pemberian makna pada perilaku seseorang, perasaan-perasaan apa yang ingin disampaikan (Soerjono Soekanto , 1982: 62). Sedang menurut Burhan Bungin, komunikasi adalah proses memaknai yang dilakukan oleh seseorang (I) terhadap informasi, sikap, dan perilaku orang (II) lain yang berbentuk pengetahuan, pembicaraan, gerak-gerik, atau sikap, perilaku, dan perasaan-perasaan , sehingga seseorang (I) membuat reaksi-reaksi terhadap infromasi, sikap, dan perilaku tersebut berdasarkan pada pengalaman yang pernah (I) alami (2006: 57). Arti penting komunikasi adalah sebagai proses pemaknaan atau penafsiran dilakukan untuk memberikan reaksi atas kontak yang telah dilakukan sehingga nantinya akan muncul interaksi yang sempurna. Komunikasi sosial memiliki tiga unsur utama yaitu sumber informasi (*Receiver*), saluran (media), dan penerima informasi (*Audience*). Proses pemaknaan dalam komunikasi sosial dibagi menjadi dua, bersifat subjektif dan bersifat

kontekstual. Sifat subjektif artinya masing-masing pihak (sumber informasi dan penerima informasi) memiliki kapasitas untuk memaknakan informasi yang disebarluaskan atau diterimanya berdasarkan pada apa yang ia rasakan, ia yakini, dan ia mengerti serta berdasarkan tingkat pengetahuan kedua pihak. Bersifat kontekstual artinya pemaknaan itu berkaitan erat dengan kondisi waktu dan tempat di mana informasi itu ada dan di mana kedua belah pihak berada (Burhan Bungin, 2006: 57-58).

Wujud dari komunikasi dalam komunitas motor adalah ketika berkendara mereka saling memberi pesan untuk kelancaran rombongan komunitas motor. misalnya berkomunikasi melalui isyarat dari *road captain* kepada *sweeper* misalkan ada anggota rombongan yang mendapat masalah ketika berkendara maka tugas dari *sweeper* untuk memberi tahu kepada *road captain* dengan cara memberhentikan rombongan kemudian berdiskusi mengenai tindakan apa yang akan diambil. Kemudian ketika ada isyarat kaki dari *road captain* isyarat tersebut akan diikuti oleh rombongan yang dipimpinnya dan diteruskan hingga akhir rombongan, hal ini dilakukan demi kelancaran dan keselamatan dari rombongan tersebut.

Kedua unsur tersebut tidak bisa dipisahkan dan harus ada dalam setiap proses interaksi sosial. Setiap interaksi akan diawali dengan kontak, di sini pelaku memberikan tindakan atau tanggapan dari proses

yang sedang terjadi. Setelah terjadi kontak, komunikasi menjadi unsur atau syarat berikutnya yang berjalan. Dimana komunikasi ini merupakan tahap pemberian makan atau penafsiran terhadap kontak sosial yang berlangsung.

Interaksi yang dilakukan oleh komunitas motor atau anggota komunitas motor berlangsung tidak hanya ketika mereka bertemu saja. Ketika mereka berkendara juga melakukan interaksi sosial, misalnya ketika akan menghindari lubang yang ada di jalan maka mereka akan menggunakan isyarat tertentu yang telah disepakati sebelumnya. Proses interaksi sosial yang dilakukan oleh komunitas motor yang berbentuk asosiatif dan bisa juga berbentuk disasosiatif. Bentuk-bentuk interaksi sosial asosiatif diantaranya adalah: kerja sama dan akomodasi. Sedangkan yang berbentuk disasosiatif adalah pertentangan dan kontraversi.

Proses interaksi sosial yang terjadi pada komunitas motor misalnya, ketika sebuah komunitas motor akan melakukan perjalanan atau sering kita sebut dengan *touring*. Pada saat sebelum melakukan perjalanan terjadi proses interaksi dimana setiap anggota diberi tugas berdasarkan kemampuannya, ada yang menjadi *road captain, sweeper, blocker, wings*, dan lain sebagainya. Setiap anggota mereka akan bekerja sama dengan formasi yang telah disepakati, agar lancar dan aman dalam perjalanan.

Sewaktu berkendara proses interaksi terjadi tidak menggunakan bahasa verbal atau komunikasi dengan kata-kata, namun akan berganti menggunakan kode atau tanda yang menggunakan anggota tubuh seperti kaki dan tangan. Misalnya, ketika ada lubang atau halangan disebelah kiri rombongan maka kaki kiri akan diturunkan sebagai tanda ada lubang atau halangan di sebelah kiri rombongan. Isyarat tangan mengepal untuk tanda berhenti, dan masih banyak lagi tanda-tanda yang digunakan. Tanda-tanda ketika berkendara seperti yang dijelaskan sebelumnya adalah salah satu wujud hasil interaksi sosial yang ada pada komunitas motor.

### **3. Modal Sosial**

Modal sosial menyoroti tentang hubungan individu dengan sesama. Sebuah hubungan yang dibangun oleh seseorang dengan sesamanya agar dapat diterima oleh kelompoknya. Menurut Field, orang membangun hubungan melalui serangkaian jaringan dan mereka cenderung memiliki kesamaan nilai dengan anggota lain dalam jaringan tersebut; sejauh jaringan tersebut menjadi sumber daya, dia dapat dipandang sebagai modal (2011: 1). Pernyataan Field tadi sudah cukup memberi gambaran tentang modal sosial. Pernyataan di atas menunjukkan jaringan cukup berpengaruh dalam sebuah kerjasama dan dalam sebuah hubungan antar individu, individu dengan kelompok, dan kelompok dengan kelompok.

Definisi modal sosial menurut Bourdieu yang dikutip dari Field, modal sosial adalah jumlah sumber daya, aktual atau maya, yang berkumpul pada seorang individu atau kelompok karena memiliki jaringan tahan lama berupa hubungan timbal balik perkenalan dan pengakuan yang sedikit banyak terinstitusionalisasikan (2011: 23).

Definisi lain dari modal sosial dikemukakan oleh Coleman, modal sosial adalah seperangkat sumber daya yang melekat pada hubungan keluarga dan dalam organisasi sosial komunitas dan yang berguna bagi perkembangan kognitif atau sosial anak atau orang yang masih muda. Sumber-sumber daya tersebut berbeda bagi orang-orang yang berlainan dan dapat memberikan manfaat penting bagi anak-anak dan remaja dalam perkembangan modal manusia mereka (Field, 2011: 38).

Dua definisi di atas mungkin masih sulit di cerna bagi masyarakat. Definisi lain dalam bahasa yang lebih mudah diberikan oleh Putnam, modal sosial adalah bagian dari kehidupan sosial jaringan, norma, dan kepercayaan yang mendorong partisipan bertindak bersama secara lebih efektif untuk mencapai tujuan-tujuan bersama (Field, 2011: 51).

Nan lin juga memberikan definisi modal sosial secara operasional yaitu sebagai sumber daya yang tertanam pada akses jaringan sosial dan digunakan oleh pelaku untuk melakukan suatu tindakan (2004: 24-25).

Dari definisi yang dikemukakan oleh beberapa tokoh di atas, dapat ditarik garis besar dari definisi modal sosial, modal sosial adalah

sumber daya yang tertanam pada diri aktor yang didalamnya terdapat suatu jaringan hubungan antar sesama, dilandasi oleh norma dan kepercayaan guna mencapai suatu tujuan bersama. Definisi di atas menunjukkan adanya tiga unsur dalam modal sosial yaitu jaringan sosial, norma sosial, dan kepercayaan. Selanjutnya dijelaskan secara lebih terperinci mengenai unsur-unsur modal sosial. Modal sosial mempertahankan jaringan agar tetap berguna untuk seseorang dalam waktu yang panjang sangatlah penting, karena dengan jaringan tersebut seseorang akan merasa diterima oleh kelompok sosial melalui persamaan-persamaan yang dimiliki.

Komunitas motor merupakan suatu organisasi sosial, hal ini dikarenakan dalam suatu komunitas motor terdiri lebih dari satu individu yang saling bekerja sama dalam banyak hal dan memiliki struktur kepengurusan. Ketika seseorang telah bergabung ke dalam suatu komunitas motor, lalu dia akan menjalin kontak dan membangun jaringan dengan orang lain maupun komunitas motor lain, mematuhi nilai yang ada dalam komunitas motor tersebut, hingga kepercayaan antar anggota komunitas motor terjalin guna mencapai suatu tujuan yang telah disepakati bersama-sama. Seorang anggota komunitas motor perlu memiliki modal sosial yang tinggi agar dapat dengan mudah diterima oleh komunitasnya maupun oleh komunitas lain diluar komunitasnya agar bisa membangun jaringan sosial dalam komunitas motor. Modal sosial dalam penelitian ini menjadi hal yang memberi pengaruh besar

terhadap jaringan sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta. Tanpa adanya modal sosial, maka jaringan sosial akan sulit terbangun dan bertahan dalam waktu yang cukup lama. Modal sosial penting pada jaringan sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta, karena dalam bekerjasama komunitas memerlukan sumber daya untuk digunakan dalam mencapai tujuan bersama. Penelitian ini merujuk pada konsep modal sosial yang dikemukakan oleh Putnam, bahwa modal sosial terdiri dari tiga unsur pokok yaitu sebagai berikut(2011:51):

**a. Norma (*Norms*)**

Pengertian norma yaitu memberikan pedoman bagi seseorang untuk bertingkah laku dalam masyarakat atau seperangkat pedoman yang mengatur perilaku dari para anggota dan ada sanksi nyata dari pelanggaran yang terjadi. Kekuatan mengikat norma-norma tersebut berbeda-beda. Dikenal dengan empat pengertian yang disusun berdasarkan kekuatannya dari paling lemah hingga yang paling mengikat antara lain: cara (*Usage*), kebiasaan (*Folkways*), tata kelakuan (*Mores*), dan adat istiadat (*Custom*) (Soerjono Soekanto. 2010: 174). Artinya norma sosial adalah suatu aturan yang menjadi acuan dalam masyarakat bertingkah laku. Jika norma dalam masyarakat dilanggar oleh seseorang, maka si pelaku akan mendapatkan sanksi atas pelanggaran yang dilakukannya.

Norma sosial juga penting keberadaannya dalam sebuah komunitas, utamanya komunitas motor. Jika norma sosial ini tidak

ada dalam suatu komunitas, maka akan timbul dua masalah seperti yang diungkapkan oleh Francis Fukuyama dalam bukunya. Masalah yang akan timbul dari tidak adanya norma, masalah pertama berkaitan dengan kenyataan bahwa nilai-nilai moral dan aturan sosial bukanlah semata-mata kekangan sewenang-wenang atas pilihan individu; sebaliknya, itulah prasyarat dari berbagai kerja sama. Masalah yang kedua adalah akan berakhirnya komunitas jika aturan atau norma sosial itu tidak ada (Fukuyama, 2005:17-18). Hal ini menunjukkan bahwa norma sosial tidak hanya sebagai wujud kesewenang-wenangan dari penguasa namun, norma ini juga merupakan suatu yang disepakati bersama dalam suatu komunitas. Jika sebuah komunitas motor tidak memiliki aturan maka sama saja dengan tidak diakuinya pengurus dari komunitas motor tersebut. selanjutnya bila suatu komunitas motor tidak memiliki norma sosial yang mereka buat dan patuhi bersama untuk mencapai suatu tujuan bersama. Maka yang komunitas motor tersebut tidak akan berumur panjang lagi. Dan akan segera berakhir serta hancur, karena melalui norma sosial tersebut suatu komunitas akan mendapatkan jati dirinya.

Paguyuban komunitas motor seperti JAC (*Jogja Automotive Community*), juga memiliki norma-norma yang dipatuhi oleh anggotanya dan menjadi pedoman dalam anggotanya berperilaku. Norma-norma yang dipatuhi oleh anggota JAC tertuang pada

anggaran dasar dan anggaran rumah tangga (AD/ART) JAC .

Melihat norma sosial yang berlaku dalam paguyuban otomotif JAC .

Dapat diketahui seberapa besar peran norma sosial dalam membangun jaringan sosial dan dalam modal sosial.

**b. Kepercayaan (*Trust*)**

Menurut pendapat Fukuyama, kepercayaan (*trust*) muncul jika di suatu kelompok terdapat nilai (*shared value*) sebagai dasar dari kehidupan untuk menciptakan pengharapan umum dan kejujuran.

Masih menurut Fukuyama, kepercayaan adalah hasil sampingan yang penting dari norma-norma kerja sama sosial yang membentuk modal sosial (Taqiudin Subki ,2005: 60).

Sementara Eric M. Uslaner membagi kepercayaan menjadi dua yaitu kepercayaan moralistik dan kepercayaan strategis. Kepercayaan moralistik adalah tentang bagaimana seharusnya orang lakukan. Sementara kepercayaan strategis adalah harapan kita tentang apa yang akan dilakukan oleh seseorang (Castiglione, 2007: 103). Suatu komunitas tentu akan memiliki suatu kepercayaan, namun dalam paguyuban komunitas motor JAC kepercayaan yang ada belum kita ketahui apakah kepercayaan moralistik atau kepercayaan strategis.

Kepercayaan moralistik merupakan keyakinan bahwa orang lain memiliki nilai-nilai dasar moral dan karena itu harus diperlakukan seperti kita ingin diperlakukan oleh mereka. Nilai-nilai

tersebut dapat disampaikan bervariasi dari satu orang ke orang lain. Hal terpenting adalah rasa koneksi dengan orang lain karena kita melihat mereka sebagai anggota komunitas kita sendiri yang kepentingannya harus ditanggapi dengan serius. Bukan berarti kepercayaan strategis bersifat negatif akan tetapi didasarkan pada ketidakpastian (Castiglione, 2007: 103). Penelitian ini juga nantinya akan dapat mengetahui tentang jenis kepercayaan apa yang ada di JAC (*Jogja Automotive Community*).

### c. **Jaringan (Networks)**

Jaringan sosial merupakan salah satu unsur dari modal sosial, dimana jaringan digunakan sebagai sumber daya untuk mendapatkan sesuatu dalam lingkungan sosialnya melalui hubungan sosial. Jaringan memiliki peran penting dalam modal sosial yang dimiliki seseorang seperti yang dikemukakan Bourdieu, modal sosial merepresentasikan agregat sumber daya aktual atau potensial yang dikaitkan dengan kepemilikan jaringan yang bertahan lama (Field, 2011: 26). Jadi, jaringan merupakan salah satu yang penting dalam modal sosial yang dimiliki oleh seseorang untuk berinteraksi dengan sesamanya.

Definisi dari jaringan sosial menurut Fukuyama dalam bukunya “goncangan besar (kodrat manusia dan tata sosial baru)” adalah sekelompok orang yang memiliki norma-norma atau nilai-nilai *informal* di samping norma-norma atau nilai-nilai yang

diperlukan untuk transaksi biasa di pasar (2005: 245). Lalu Ruddy Agusyanto dalam bukunya “jaringan sosial dalam organisasi” menyatakan bahwa, jaringan sosial merupakan suatu jaringan tipe khusus, di mana ‘ikatan’ yang menghubungkan satu titik ke titik lain dalam jaringan adalah hubungan sosial. Berpijak pada jenis ikatan ini, maka secara langsung atau tidak langsung yang menjadi anggota suatu jaringan sosial adalah manusia (*person*) (2007: 13).

Selanjutnya, Ruddy Agusyanto juga melengkapi definisi tentang jaringan sosial, hubungan sosial bisa dipandang sebagai sesuatu yang seolah-olah merupakan sebuah jalur atau saluran yang menghubungkan antara satu orang (titik) dengan orang-orang lain di mana melalui jalur atau saluran tersebut bisa dialirkan sesuatu (2007: 14). Dapat ditarik suatu definisi mengenai jaringan sosial, yaitu suatu hubungan sosial yang melibatkan sekelompok orang dengan nilai-nilai atau norma-norma *informal* disamping nilai-nilai atau norma-norma yang diperlukan untuk dapat menghubungkan orang yang dipandang sebagai titik dan hubungan sosial dipandang sebagai suatu saluran untuk mengalir sesuatu.

Analisis jaringan juga mengatakan bahwasanya individu dapat memanipulasi jaringan untuk mencapai tujuan tertentu (Granovetter, 2001:1370). Individu mencari dan membuat jaringan dengan individu lain adalah untuk mencapai tujuan tertentu. Jaringan ini digunakan sebagai saluran untuk mendapatkan sesuatu entah itu

berupa barang ataupun jasa dari individu lain. Tidak hanya individu yang dapat memanipulasi jaringan yang dia miliki, namun juga jaringan dapat berdampak atau memanipulasi perilaku seseorang yang ada dalam suatu komunitas (Granovetter, 2001:1369). Hal ini mungkin saja terjadi karena ketika seseorang bergabung dengan suatu kelompok sosial, maka dia akan mengikuti perilaku dari kelompoknya tersebut sebagai upaya adaptasi agar diterima oleh kelompoknya.

Studi mengenai jaringan sosial termasuk ke dalam kajian sosiologi mikro. Studi jaringan termasuk dalam sosiologi mikro karena menganalisis dari tingkat individu hingga tingkat kelompok. Teori jaringan memfokuskan analisinya pada ikatan yang menghubungkan pelaku dengan struktur yang lebih luas (Ritzer, 2007:382-383). Jaringan sosial meliputi aktor/*node* (individu) sebagai pelakunya yang kemudian berhubungan sosial baik dengan individu lain ataupun kelompok bisa dikatakan sebagai ikatan atau *ties*. Nan lin menjelaskan bahwa aktor/kelompok dalam jaringan sosial saling terikat untuk mencapai tujuan tertentu (Castiglione, *et. al.* 2007: 64). Masih sejalan dengan pemikiran Nan Lin di atas, Aktor dalam jaringan sosial bisa berupa individu maupun kelompok, oleh karena itu analisis jaringan bergerak dari taraf mikro hingga makro. Menurut analisis jaringan sosial, setiap pelaku bisa terkait antar satu dengan yang lainnya. Demikian juga pada komunitas

motor, suatu komunitas motor pasti akan berusaha untuk berhubungan dengan komunitas lain baik itu secara perorangan maupun secara kelompok.

Salah satu teori dalam analisis jaringan sosial adalah teori yang dikembangkan oleh Granovetter (1983: 201-233) yakni *Strength weak ties* (kekuatan jaringan lemah). Teori Kekuatan Jaringan Lemah adalah teori yang dikemukakan oleh Granovetter pada tahun 1973. Asumsi awal dari teori ini adalah bagaimana hubungan suatu jaringan terbangun dari ikatan yang lemah (*weak ties*) dan didapat dari seorang teman (*strong ties*), kemudian lebih luasnya kesempatan dalam mendapatkan pekerjaan yang didapat dari kenalan (*weak ties*) daripada teman (*strong ties*). Teori *Strength Of Weak Ties* terdiri dari dua ikatan yakni, ikatan kuat(*strong ties*) dan ikatan lemah (*weak ties*). Ikatan kuat(*strong ties*) adalah (mungkin *linear*) kombinasi dari jumlah waktu, intensitas emosional, kedekatan (kepercayaan yang saling berbalas), dan pelayanan yang berbalas yang mana membentuk karakter dari ikatan tersebut (Granovetter, 2001:1361). Sedangkan ikatan lemah (*weal ties*) adalah ikatan antar personal dengan kedekatan yang tidak begitu intim bisa disebut juga sebagai kenalan.

Kaitannya teori *Strength Of Weak Ties* dengan jaringan komunitas motor adalah tentang bagaimana seorang *bikers* atau sebuah komunitas dapat terhubung dan saling mengenal, padahal

mereka tidak berinteraksi secara intensif. Dalam membentuk sebuah komunitas seperti halnya JAC, akan diawali dari dengan adanya klik dari beberapa orang yang nantinya akan menjadi pendiri dari komunitas tersebut. Melalui event-event *bikers*, komunitas motor saling berinteraksi diantara mereka. Komunitas motor yang cukup aktif dalam kegiatan yang diadakan oleh paguyuban akan memiliki lebih banyak *ties* dibandingkan dengan yang kurang aktif dalam paguyuban.

Modal sosial juga dibagi berdasarkan karakteristikanya. Putnam dalam makalah Taqyudin Subki menyatakan bahwa, modal sosial itu dibagi menjadi dua tipe yaitu *Bonding social capital* dan *Bridging social capital*. Pola pertama lebih mengarah ke *Inward Looking*, hanya melihat ke dalam saja. Sedangkan, pola yang kedua merujuk pada pola *Outward Looking*, melihat kepentingan masyarakat secara lebih luas. Orientasi modal sosial bertipe *Bonding Social Capital* lebih banyak diwarnai semangat *Fight Againts* yang bersifat memberi perlawanan karena dianggap memberi ancaman. Sedangkan untuk tipe *Bridging Social Capital* lebih memiliki semangat *Fight For*. Artinya, mereka berjuang untuk menyelesaikan masalah bersama yang dihadapi oleh komunitasnya maupun komunitas lain (2011: 22).

Menurut Hasbullah yang secara sederhana memberikan penjelasan berdasarkan pandangan yang dikemukakan oleh Putnam mengenai kedua tipe modal sosial tadi (Taqyudin Subki, 2011: 22)

**Tabel 1. Tipe modal sosial Hasbullah**

| BONDING SOCIAL CAPITAL                                   | BRIDGING SOCIAL CAPITAL  |
|--|--|
| Terikat, jaringan yang eksklusif                         | Terbuka  |
| Pembedaan yang kuat antara “orang kami” dan “orang luar” | Memiliki jaringan yang lebih fleksibel   |
| Hanya ada satu alternatif jawaban                        | Toleran  |
| Sulit menerima arus perubahan                            | Memungkinkan untuk memiliki banyak alternatif jawaban dan penyelesaian masalah |
| Kurang akomodatif terhadap pihak luar                    | Akomodatif untuk menerima perubahan  |
| Mengutamakan kepentingan kelompok/solidaritas kelompok   | Cenderung memiliki sikap <i>altruistic, humanitarianistik</i>                  |

Sumber: Hasbullah dalam Taqiyudin Subki (2011).

Penjelasan di atas dapat dimenngerti bahwa modal sosial memiliki dua jenis yakni ‘Bonding Social Capital’ dan ‘Bridging Social Capital’. Dengan masing-masing karakteristiknya modal sosial dapat mengetahui bagaimana karakteristik modal sosial yang ada dalam JAC. Dengan didukung data-data lapangan nantinya dapat dilihat mengenai tipe modal sosial yang mempengaruhi perilaku dari anggota JAC. Setelah mengetahui tipe modal sosial yang ada di JAC harapannya nanti bisa membantu masyarakat dalam mengetahui apa itu komunitas motor yang sebenarnya.

## B. Penelitian yang Relevan

1. Penelitian yang relevan dengan penelitian jaringan sosial dan modal sosial komunitas motor di Kota Yogyakarta adalah penelitian yang dilakukan oleh Arif Lius Setiyawan dari program studi pendidikan sosiologi fakultas ilmu sosial dan ekonomi universitas negeri Yogyakarta tahun 2008. Judul dari penelitian yang dibuat oleh Arif Lius Setiyawan

adalah kerjasama dalam komunitas motor *Jupiter Cast Wheel Club* (JCC) Yogyakarta. Penelitian yang dilakukan di Kota Yogyakarta ini mengkaji tentang bagaimana kerja sama yang ada di JCC. Pokok dari penelitian ini adalah mengenai bagaimana cara menyambut tamu, kerjasama ketika *touring*, kerjasama dalam keanggotaan, bagaimana cara mempertahankan kerjasama yang ada, dan juga tentang pola rekruitmen anggota baru dari komunitas motor JCC. Dalam penelitian tersebut Arif Lius menggambarkan tentang rasa solidaritas yang tinggi dalam komunitas motor *Jupiter Cast Wheel Club* (JCC).

Persamaan yang terdapat antara penelitian saudara Arif Lius dan peneliti lakukan adalah sama-sama mengkaji mengenai komunitas motor. Perbedaan antara penelitian “Kerjasama Dalam Komunitas Motor JCC (*Jupiter CastWheel Club*)” dengan penelitian yang peneliti lakukan adalah objek yang diteliti, jika dalam penelitian saudara Arif Lius S. yang dikaji adalah tentang kerjasama dalam satu komunitas motor yakni JCC (*Jupiter CastWheel Club*), kemudian dalam bahasan ini yang menjadi objek adalah beberapa komunitas motor yang terdaftar sebagai anggota dari paguyuban komunitas motor Yogyakarta yaitu JAC (*Jogja Automotive Community*). Perbedaan lainnya adalah jika dalam penelitian saudara Arif Lius S. ini membahas tentang kerjasama dalam satu komunitasnya saja, dalam bahasan peneliti yang diteliti adalah kerjasama antar komunitas motor yang memunculkan jaringan sosial dan modal

sosial yang mempengaruhi hubungan dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.

2. Penelitian relevan yang selanjutnya adalah karya Endri Kurniawan dari program studi pendidikan sosiologi tahun 2009 fakultas ilmu sosial dan ekonomi universitas negeri yogyakarta dengan judul “Struktur Jaringan Gang Cah Melati Siji (CMS) di Kabupaten Sleman”. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan mengenai bentuk struktur jaringan pertemanan, akademik, kepemimpinan, penyimpangan sosial gang CMS di Kabupaten Sleman. Harapan dari penelitian ini adalah menemukan model pembinaan bagi gang CMS yang cenderung negatif menjadi lebih baik setelah dilakukan pemetaan. Penelitian ini dibahas tentang struktur jaringan sosial dalam gang CMS tadi. Penelitian membahas tentang 1. Struktur jaringan pertemanan didalam CMS; 2. Struktur jaringan kepemimpinan didalam CMS; 3. Struktur jaringan kegiatan akademik; 4. Struktur jaringan penyimpangan sosial. Penelitian ini membahas perkembangan dalam tubuh gang CMS sendiri, dari yang awalnya hanya *peer group* kini berubah menjadi gang sekolah yang banyak anggotanya. Kemudian hubungan-hubungan yang terbentuk didalam CMS masih bersifat homofili atau hubungan yang disadari oleh adanya kesamaan-kesamaan tertentu.

Persamaan yang terdapat dalam penelitian “Struktur Jaringan Sosial pada Gang Cah Mlati Siji di Kabupaten Sleman” dengan penelitian yang peneliti lakukan adalah sama-sama mengkaji tentang

jaringan sosial pada suatu kelompok sosial. Kemudian perbedaan antara penelitian yang dilakukan Endri Kurniawan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah jika dalam penelitian yang dilakukan Endri Kurniawan membahas mengenai gang sekolah yaitu SMA N 1 Mlati Kabupaten Sleman yang bernama CMS (Cah Mlati Siji), sedang yang diteliti oleh peneliti adalah komunitas motor yang menjadi anggota dari JAC (*Jogja Automotive Community*) Kota Yogyakarta. Walaupun sama-sama membahas tentang jaringan sosial antar kelompok sosial, tetapi ada yang berbeda yang peneliti kaji adalah jaringan sosial sedangkan saudara Endri Kurniawan yang dikaji adalah struktur jaringan sosial.

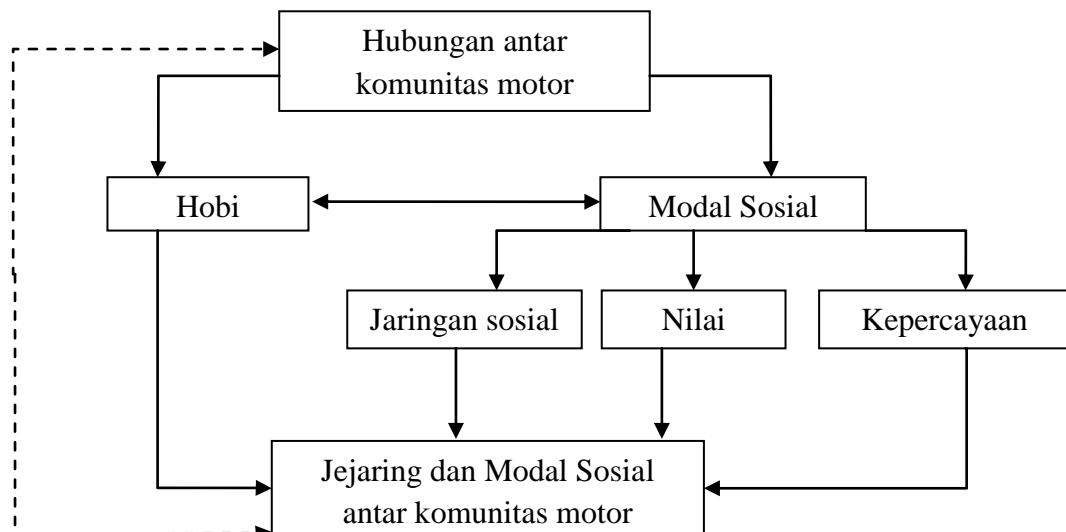
### C. Kerangka Pikir

Fenomena komunitas motor merupakan dinamika kehidupan sosial yang ada di masyarakat kita. Komunitas motor adalah kelompok sosial yang menjadi bagian dari hobi otomotif yang digandrungi oleh beberapa orang. kelompok ini merupakan wadah bertemu dan berkumpulnya sesama penghobi otomotif yang menjadikan motornya sebagai media penyaluran hobi, kesenangan, dan ketertarikan hatinya terhadap suatu hal. Anggota komunitas motor ini pasti akan berinteraksi dengan anggota maupun komunitas motor lain baik dari dalam kotanya sendiri maupun luar kota.

Hasil dari interaksi tersebut akan memunculkan jaringan antar komunitas motor. Hubungan ini akan berjalan dan berfungsi apabila dilandasi oleh modal sosial, hingga nantinya jaringan sosial antar komunitas muncul dan berfungsi. Modal sosial mutlak ada karena dalam membangun sebuah

hubungan diperlukan sumber daya awal yang akan digunakan untuk berinteraksi dan membangun hubungan dengan komunitas motor lainnya.

Upaya untuk menggambarkan tentang bagaimana komunitas motor dapat saling terhubung, maka peneliti menggunakan teori *Strength Of Weak Ties* karya Granovetter. Setelah komunitas motor ini saling terhubung dan mengenal, maka nantinya akan muncul suatu jaringan sosial antar komunitas motor. Jaringan sosial komunitas motor ini dipengaruhi oleh modal sosial, yang menjadi dasar terbangun suatu hubungan antar komunitas motor. Sehingga kita dapat mengetahui tentang gambaran dari jaringan sosial antar komunitas motor terutamanya di Kota Yogyakarta yang menjadi tempat tujuan *bikers* atau komunitas motor ketika touring. Berikut ini adalah kerangka pikir dari penelitian yang harapannya dapat memberikan gambaran tentang penelitian ini.



**Bagan 1. Kerangka Pikir**

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Desain Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan analisis deskriptif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang menekankan analisisnya pada proses penyimpulan induktif serta pada analisis terhadap dinamika antar fenomena yang diamati, dengan menggunakan logika ilmiah. Untuk analisis penelitiannya, penelitian ini beranalisis deskriptif, penelitian deskriptif menurut Saifuddin Azwar (2010: 5) adalah salah satu jenis penelitian kualitatif dimana cara menganalisis dan menyajikan faktanya secara sistematik sehingga dapat lebih mudah untuk dipahami dan disimpulkan. Definisi lain penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status gejala yang ada yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan (Suharsimi Arikunto, 2007: 234).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui terbentuknya jaringan dan modal sosial yang mempengaruhi dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta khususnya pada *Jogja Atomotvie Community (JAC)*. Penelitian ini berusaha untuk menggambarkan bagaimana fenomena komunitas motor tersebut serta untuk memberikan gambaran tentang komunitas motor kepada masyarakat. Peneliti mencari data dengan menggunakan metode wawancara, observasi, ataupun arsip-arsip yang mendukung tentang jaringan sosial dan modal sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.

Peneliti memilih menggunakan penelitian dengan metode kualitatif agar peneliti bisa memberi gambaran tentang jaringan sosial dan modal sosial yang mempengaruhi dalam komunitas motor di Yogyakarta secara lebih mendalam. Sehingga masyarakat bisa mendapatkan gambaran yang lebih lengkap tentang jaringan sosial dan modal sosial yang berpengaruh dalam komunitas motor. Peneliti menggunakan analisis deskriptif dengan asumsi bahwa untuk mendapatkan gambaran yang lebih lengkap mengenai jaringan dan modal sosial dalam komunitas motor, karena dengan analisis deskriptif peneliti bisa menggambarkan tentang jaringan dan modal sosial dalam komunitas motor.

## B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta dipilih karena, Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota besar di Indonesia di mana fenomena sosial yang terjadi sudah cukup kompleks. Bukti fenomena sosial tersebut ditunjukkan dengan banyak komunitas yang tumbuh dan berkembang di Kota Yogyakarta. Komunitas yang muncul dan berkembang di Kota Yogyakarta adalah komunitas motor, komunitas motor banyak terdapat di Kota Yogyakarta, dan menjadi tempat bernaung, berkumpul, serta bersosialisasi bagi *bikers* Kota Yogyakarta.

Hal lain yang membuat peneliti memilih Kota Yogyakarta karena di Kota Yogyakarta sendiri terdapat paguyuban otomotif yang memayungi komunitas motor dan mobil yaitu JAC (*Jogja Automotive Community*). Aktifitas sosial yang terjadi dalam JAC sendiri menurut peneliti

mencerminkan adanya jaringan sosial, kemudian dalam jaringan tersebut ada modal sosial yang berperan. Salah satu bukti dari peran modal sosial tersebut adalah ketika ada kegiatan *gathering* ataupun kegiatan bakti sosial seperti donor darah dan pemberian bantuan.

### C. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama 5(lima) bulan, terhitung setelah peneliti menyeminarkan proposal penelitian yakni mulai dari bulan desember 2011 hingga bulan april 2012.

### D. Sumber Data

Jenis data terbagi menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang di dapat peneliti dengan usahanya sendiri dengan mencatat dan mengamati secara langsung dari sumber data tanpa menggunakan perantara dalam mendapatkan datanya. Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti melalui media perantara baik itu pihak pertama, kedua, ketiga, dan seterusnya. Data primer yang digunakan oleh peneliti berupa kata-kata dan tindakan dari pihak-pihak yang diamati atau diwawancara sebagai sumber data utama yang disebut dengan informan.

Informan dalam penelitian ini adalah para *bikers* yang tergabung dalam suatu komunitas motor atau komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dan pengurus serta dewan organisasi dari *Jogja Automotive Community* (JAC).

Peneliti juga menggunakan beberapa pihak sebagai informan dalam penelitiannya yaitu beberapa *bikers* dari komunitas yang bukan anggota JAC

dan *bikers* yang datang berkunjung ke Yogyakarta pada saat penelitian ini dilakukan.

Data sekunder yang peneliti gunakan adalah arsip-arsip, foto-foto, dan lain-lain yang diperoleh dari hasil kopdargab, rakerda, rakernas, jamda, dan jamnas yang dilakukan oleh beberapa paguyuban motor yang menaungi komunitas motor. Peneliti lebih banyak menggunakan data primer dikarenakan sumber data sekunder yang terbatas jumlahnya sehingga tidak bisa memaksimalkan pengumpulan data.

#### **E. Teknik Pengumpulan Data**

Peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data untuk mendapatkan data yang maksimal mengenai jaringan sosial dan modal sosial dalam komunitas motor ini, peneliti menggunakan teknik observasi yang berjenis observasi partisipasi moderat yang tersamar, teknik wawancara tak terstruktur kepada nara sumber penelitian, dan studi dokumentasi.

Observasi adalah kegiatan mengumpulkan data dengan cara mengamati nara sumber penelitian. Peneliti menggunakan teknik observasi partisipasi yaitu observasi yang mana peneliti juga terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Teknik observasi yang dilakukan oleh peneliti adalah observasi partisipasi moderat yang tersamar yaitu suatu teknik observasi partisipasi dimana terdapat keseimbangan antara peneliti sebagai orang dalam dan sebagai orang luar (Sugiyono, 2008: 227-228). Peneliti akan terlibat dalam kegiatan yang dilakukan oleh nara sumber penelitian namun tidak

semua kegiatan. Keterlibatan peneliti dalam kegiatan yang dilakukan oleh nara sumber adalah dalam pengkondisian *bikers* yang datang berkunjung ke Kota Yogyakarta.

Peneliti juga menggunakan teknik wawancara, wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu (Moleong, 2010: 186). Peneliti menggunakan teknik wawancara karena peneliti ingin mendapatkan data-data yang maksimal mengenai jaringan sosial dan modal sosial antar komunitas motor di Kota Yogyakarta. Hingga peneliti dapat menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini. Teknik wawancara ada beragam jenisnya, salah satunya adalah wawancara tak terstruktur yakni wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya (Sugiyono, 2008: 233). Peneliti memilih teknik wawancara ini agar peneliti bisa mendapatkan data-data yang maksimal dari nara sumber yang mana adalah *bikers-bikers* yang menjadi anggota dari komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dan pengurus dari paguyuban komunitas motor di Yogyakarta yaitu JAC (*Jogja Automotive Community*). Hasil wawancara tak terstruktur ini, digunakan peneliti untuk mendeskripsikan tentang jaringan sosial antar komunitas motor dan modal sosial yang mempengaruhi hubungan dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.

Upaya untuk menambah kredibilitas data yang didapat oleh peneliti, maka teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah studi dokumentasi atau penggunaan dokumen. Definisi dari dokumen sendiri

adalah setiap bahan tertulis ataupun film, lain dari record, yang tidak dipersiapkan karena adanya permintaan seorang penyidik (Moleong, 2010: 217). Pengertian lain menyebutkan bahwa, dokumen adalah catatan peristiwa yang sudah berlalu (Sugiyono, 2008: 240). Dari dua definisi tersebut, dapat diketahui bahwa dokumen merupakan catatan tertulis ataupun gambar, film yang menggambarkan kejadian yang telah berlalu. Peneliti nantinya akan menggunakan dokumen-dokumen resmi.

Dokumen resmi yang dimaksud adalah dokumen yang dikeluarkan oleh lembaga ataupun organisasi tertentu, dalam penelitian ini dokumen yang digunakan yaitu pengumuman, memo, hasil jambore nasional maupun jambore daerah, hasil rapat kerja nasional maupun daerah, dan lain-lain. Digunakannya teknik ini agar peneliti dapat mendeskripsikan pola jaringan sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.

## F. Teknik Sampling

Penelitian ini yang merupakan penelitian kualitatif dan peneliti berusaha mendeskripsikan tentang jaringan sosial dan modal sosial dalam komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2008: 218-219). Poin-poin yang menjadi pertimbangan dari peneliti untuk memilih sampel sebagai sumber data penelitian diantaranya adalah pengalaman *touring* yang telah dilakukan, lamanya masa aktif dalam komunitasnya, keaktifannya dalam kegiatan baik di dalam maupun di luar komunitasnya

terutama dalam paguyuban, dan jabatan yang diembannya dalam komunitas dan paguyuban.

Karena dengan pertimbangan di atas, harapannya peneliti mampu mendapatkan data yang maksimal guna menggambarkan jaringan sosial yang terbentuk dan modal sosial yang mempengaruhi hubungan dalam komunitas motor. Sampel yang digunakan sebagai sumber data adalah *bikers* yang tergabung ke dalam satu komunitas motor yang ada Kota Yogyakarta, oleh karena itu peneliti tidak dapat menentukan banyak dan jumlah dari sampel. Jumlah sampel dalam *purposive sampling* kemungkinan besar sampel akan semakin banyak ataupun sebaliknya sesuai dengan tingkat kejemuhan dari data yang telah didapat, oleh sebab itu peneliti tidak dapat menentukan jumlah sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini. Melalui kriteria yang telah peneliti sebutkan, peneliti menggunakan 11 orang sebagai informan dalam penelitian ini.

## G. Validitas Data

Suatu penelitian yang telah dilakukan dianggap sah atau valid apabila peneliti melakukan validitas pada datanya. Maka diperlukan pengujian keabsahan data atau uji validitas data. Terdapat banyak teknik validitas data untuk penelitian kualitatif diantaranya adalah teknik triangulasi. Teknik triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu (Moleong, 2010: 217).

Pada bahasan ini peneliti menggunakan teknik triangulasi sumber sebagai teknik validitas penelitiannya. Teknik triangulasi sumber peneliti gunakan karena, teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah observasi partisipasi moderat, wawancara tak terstruktur, dan studi dokumentasi. Penggunaan teknik pengumpulan tadi karena peneliti berasumsi bahwa teknik triangulasi sumberlah yang cocok untuk melihat keabsahan data karena setiap nara sumber memiliki jawaban yang hampir sama. Penggunaan triangulasi sumber karena sumber data yang lebih banyak digunakan oleh peneliti adalah sumber data primer yang merupakan hasil dari usaha yang dilakukan peneliti dengan jalan mewawancarai nara sumber dan hasil pengamatan yang peneliti lakukan di lapangan. Peneliti menggunakan validitas sumber dengan cara menanyakan pertanyaan yang sama kepada nara sumber yang berbeda, misalnya pertanyaan tentang sejarah JAC yang peneliti tanyakan kepada *Jack Irsyam* dan *Jack Reka* selaku pendiri dan konseptor awal berdirinya JAC.

## H. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah suatu cara yang digunakan oleh peneliti untuk menyederhanakan data-data yang diperoleh dari lapangan ke dalam bentuk yang lebih sederhana sehingga mudah untuk diimplementasikan. Teknik analisis data digunakan dalam penelitian kualitatif adalah untuk mempermudah peneliti dalam menggunakan data hingga rumusan masalah yang disusun peneliti dapat terjawab dengan tepat. Penelitian ini berlangsung selama lima bulan terhitung dari bulan desember 2011 hingga bulan april

2012, untuk memudahkan peneliti dalam mengimplementasikan data-data yang didapatkan, maka peneliti menggunakan teknik analisis data. Penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif model interaktif seperti yang dikemukakan oleh Miles dan Hubberman (1992: 15) yang terdiri dari empat unsur utama, yaitu:

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah kegiatan yang dilakukan oleh peneliti guna menghimpun data-data yang mendukung penelitian jaringan sosial dan modal sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta ini. Data yang didapat oleh peneliti melalui teknik observasi atau pengamatan, wawancara, dan studi dokumentasi ini. Data dikumpulkan untuk menjawab rumusan masalah yang telah peneliti susun. Data yang dikumpulkan peneliti adalah catatan-catatan baik yang merupakan hasil dari observasi, wawancara, maupun dokumen-dokumen yang dapat digunakan untuk penelitian ini.

Pengumpulan data peneliti lakukan mulai dari bulan Desember tahun 2011 hingga bulan April tahun 2012. Cara yang digunakan peneliti dalam mengumpulkan data adalah dengan mewawancarai nara sumber yang terdiri dari pengurus dan dewan organisasi JAC , komunitas motor anggota JAC , komunitas motor yang bukan anggota JAC , dan anggota dari komunitas motor entah itu dari luar Kota Yogyakarta maupun yang berasal dari Kota Yogyakarta. Observasi yang peneliti lakukan dengan cara mengikuti agenda dari JAC seperti rapat rutin anggota maupun

pengurus, agenda kopdar gabungan di Jalan Mangkubumi, dan mengikuti agenda JAC seperti *aniversarry* JAC dan donor darah di kantor tribun jogja.

## 2. Reduksi Data

Reduksi data merupakan tahapan selanjutnya dari pengumpulan data pada analisis data penelitian. Data-data yang didapat pada pengumpulan data, kemudian data tersebut oleh peneliti di pilah-pilah, mana yang tidak dipakai, mana yang harus diarahkan, mana yang harus di sederhanakan. Jadi, reduksi data adalah penyederhaan bentuk data dari yang awalnya berupa catatan-catatan lapangan kemudian disaring, dipilih, dan dipilah ke dalam bentuk yang lebih sederhana untuk diolah dan digunakan dalam penelitian. Data-data ini direduksi agar nantinya ketika dilakukan penarikan kesimpulan final sesuai dengan fokus permasalahan utamanya.

Reduksi data peneliti lakukan dengan menata jawaban-jawaban dari hasil wawancara dengan berbagai nara sumber dan menyatukan hasil observasi di lapangam. Setelah itu peneliti memberikan label pada hasil wawancara guna memudahkan peneliti untuk memilih data mana yang akan digunakan dan mana yang tidak digunakan. Hasil dari reduksi data inilah yang peneliti gunakan untuk dianalisis. Hasil dari observasi peneliti tidak mereduksinya karena hasil observasi ini digunakan peneliti untuk dianalisis.

### 3. Penyajian Data

Data yang telah tereduksi, selanjutnya akan disajikan data tersebut untuk digunakan dalam penarikan kesimpulan. Tahap penyajian data merupakan tahapan dimana data yang telah disusun ke dalam laporan secara sistematis. Data disajikan ke dalam bentuk narasi berupa informasi yang menggambarkan tentang jaringan sosial dan modal sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.

Dari data-data yang telah tereduksi, yang berupa catatan-catatan hasil pengumpulan data yang telah peneliti lakukan di lapangan, data yang tereduksi tadi merupakan hasil dari wawancara, observasi, dan melalui sumber pustaka yang telah peneliti lakukan. Peneliti kemudian menarasikan data-data tadi dengan dikaitkan pada teori-teori yang peneliti cantumkan. Tahapan ini peneliti menjawab rumusan masalah dengan penjabaran dari perspektif teori yang peneliti cantumkan. Setelah hasil tersusun secara rapi dan sistematis. Tahap selanjutnya adalah penarikan kesimpulan penelitian jaringan dan modal sosial dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta.

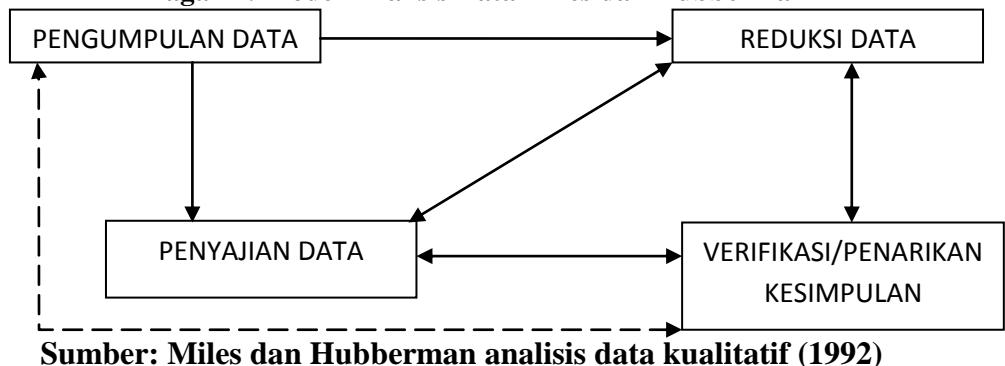
### 4. Verifikasi/Penarikan Kesimpulan

Data telah tersaji pada tahap sebelumnya, maka selanjutnya pada proses analisis adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan adalah proses pemaknaan dari data-data yang telah teratur, tersusun, dan tersajikan dengan baik. Setelah pemaknaan atas data-data yang didapat di lapangan, kemudian dicari makna dari data tersebut. Kesimpulan tentang

jaringan sosial dan modal sosial yang mempengaruhinya ditarik melalui penyajian yang telah peneliti lakukan. Penyajian data menjadi patokan untuk peneliti menarik kesimpulan dari penelitiannya, dan menjawab rumusan masalah yang telah peneliti susun dengan tepat.

Kesimpulan yang telah ditarik dari penyajian data kemudian diverifikasi untuk mendapatkan hasil atau jawaban yang lebih sempurna baik itu dari segi redaksional dan substansi. Verifikasi peneliti lakukan untuk membuat penelitian mengenai jaringan dan modal sosial yang mempengaruhi dalam komunitas motor di Kota Yogyakarta dapat berhasil dan mampu menjawab rumusan masalah dengan tepat sehingga masuarakat mendapat pengatahan baru tentang komunitas motor.

## **Bagan 2. Model Analisis Data Miles dan Hubberman**



## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### A. Deksripsi Data

##### 1. Sejarah Singkat JAC (*Jogja Automotive Community*)

Sebagai pembuka dari hasil penelitian yang telah peneliti lakukan pada paguyuban komunitas motor Yogyakarta yaitu JAC (*Jogja Automotive Community*), berikut adalah sejarah singkat berdirinya JAC (*Jogja Automotive Community*) yang didapat oleh peneliti dari hasil wawancara dengan ketua umum JAC periode ketiga *Jack Hamzah* (Arif Hamzah), koordinator dewan organisasi *Jack Irsyam* (Irsyam Sigit Wibowo) yang juga selaku pendiri JAC, dan *Jack Reka* (Reka Puji Asmara) yang juga mencetuskan ide awal untuk mendirikan JAC perancang logo dan membuat semboyan “*We Always Together*” yang artinya kita selalu bersama. Makna dari semboyan tersebut adalah sebagai wujud kebersamaan komunitas otomotif yang ada di Yogyakarta baik dari komunitas motor ataupun komunitas mobil.

Berawal dari keprihatinan anggota MAC(*Motor Antique Club*) chapter Yogyakarta yakni *Jack Irsyam* (Irsyam Sigit Wibowo) dan *Jack Reka* (Reka Puji Asmara) mengenai komunitas-komunitas otomotif yang ada di Kota Yogyakarta yang tidak saling mengenal dan sering terjadi gesekan diantara komunitas-komunitas otomotif tersebut. Serta seringnya kumpul bersama antar anggota beberapa komunitas yang ada di Kota Yogyakarta. Ketika *Jack Reka* melakukan sosialisasi dengan komunitas-

komunitas motor yang sedang nongkrong atau kopdar (kopi darat) di jalanan Kota Yogyakarta. Ketika awal pembentukan JAC, *Jack Reka* melakukan greliya (begitulah sebutan dari *Jack Reka*) sendiri mengelilingi jalanan Kota Yogyakarta menggunakan motor antiknya. Seperti yang dikatakan oleh *Jack Reka* pada saat peneliti mewawancarainya di bengkel miliknya *shofieskul chopper* yang berada di *ringroad* selatan Yogyakarta pada tanggal 6 Maret 2012.

“Dulu belum dirapatkan mas, tapi dulu aku masih keliling gereliya sendiri, tiap malam minggu gitu keluar menggunakan motor datang ke tempat anak *merzy*, *holden*, dan *fiat* akhirnya pada nongkrong bareng di kafe *ardiko* kemudian diadakan rapat dengan mengundang ketua klub motor yang ada di yogyakarta dan kemudian dideklarasikan di safhir cafe sebanyak 70an komunitas motor”

Pada tahun 2002, *Jack Irsyam* dan *Jack Reka* mengumpulkan perwakilan dua orang dari masing-masing komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta, bertempat di kafe “*Ardiko*” kota baru yang kini menjadi *Factory Outlet* “*Omah Mode*”. Pada saat rapat pertama tersebut terkumpul sebanyak 26 komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta terdiri dari berbagai macam komunitas motor. kemudian perwakilan dari komunitas mobil juga ikut bergabung merapatkan barisan untuk pembentukan JAC, komunitas mobil yang ikut rapat pada saat itu antara lain komunitas *Fiat*, *Peugeot*, *Volkswagen*, *TKCI* (*Toyota Kijang Club Indonesia*), dan masih banyak lagi. Sebagai tindak lanjut dari rapat

pertama tentang pembentukan JAC dilakukan *Rolling Thunder* mengelilingi *Ring Road* mengelilingi Kota Yogyakarta.

Setelah rapat pertama di kafe “Ardiko” kota baru, dilakukan deklarasi JAC(*Jogja Automotive Community*) pada tanggal 13 Oktober 2002 di “Saphir Kafe” di hotel Ambarukmo dengan dihadiri oleh kurang lebih 70 komunitas motor. Setelah dilakukan deklarasi di “Saphir Kafe” selepas acara tersebut diadakan *rolling thunder* mengelilingi *ringroad* Yogyakarta, agenda pertama dari JAC yang disupport oleh koran Kedaulatan Rakyat yakni “Rally Kedaulatan Rakyat” yang bertempat di *JEC(Jogja Expo Center)*. Karena menggunakan rute jarak dekat dan belum berpengalaman dengan rombongan yang panjangnya kurang lebih 3km sehingga menimbulkan kemacetan di jalanan protokol Kota Yogyakarta. Selanjutnya, diadakan *Event* “JAC Party” yang diadakan di parkir stadion mandala krida pada tahun 2004. *Event* ini merupakan acara bertemu dan berkumpulnya seluruh komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta.

Tahun 2005 JAC mengadakan *Event* serupa JAC party dengan mengundang komunitas motor dari kota sekitar Yogyakarta. Acara dengan judul “*Bike Rendevouz*” ini menjadi gebrakan bagi seluruh komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Dimana terdapat *Event* bertemu dan berkumpulnya komunitas motor yang berasal dari berbagai daerah. Sehingga menambah ramai kunjungan ke Kota Yogyakarta dan meningkatkan pariwisata Kota Yogyakarta.

*Jogja Automotive Community* (JAC) merupakan sebuah forum komunikasi dan paguyuban yang menjadi naungan komunitas motor Kota Yogyakarta yang tidak resmi dari pemerintah. Berbeda dengan Ikatan Motor Indonesia (IMI) yang merupakan paguyuban resmi dari pemerintah melalui kementerian pemuda dan olahraga. IMI pengda Yogyakarta hanya memfokuskan diri pada kegiatan prestasi seperti *Road Race, Drag Race, Drag Bike, Motocross, Slalom, Drifting*, dan lain sebagainya. Kehadiran JAC juga menjadi suatu titik tolak bagi komunitas motor Kota Yogyakarta dimana ada paguyuban komunitas motor yang aturan dan administrasinya tidak menyulitkan serta tidak terlalu formal.

Setelah berdirinya JAC dan kesuksesan *Event-Event* yang pernah JAC adakan. Maka pada tahun 2005 diadakan *Event* tahunan JAC yaitu *Jogja Bike Week(JBW)* yang diadakan di seputaran komplek Balaikota Yogyakarta dengan acara *Gathering* komunitas motor, kontes modifikasi sepeda motor, dan masih banyak lagi. Pada tahun 2006 nama *Event* tahunan dari JAC berubah menjadi *Jogja Bike Drive Week(JBDW)* yang pada waktu itu diadakan masih di komplek Balaikota Yogyakarta perubahan nama ini dikarenakan keikutsertaan komunitas mobil dalam menyelenggarakan *Event* tersebut sehingga acara ditambah dengan kontes modifikasi mobil. Pada tahun 2007 *JBDW* diadakan di *JEC(Jogja Expo Center)*.

Tahun 2008 *JBDW* kembali diadakan di komplek Balaikota Yogyakarta. Kemudian pada tahun 2009 kembali *Event JBDW* diadakan

secara besar-besaran dengan melibatkan seluruh komunitas motor yang menjadi anggota JAC. Namun, pada tahun 2010 *JBDW* tidak digelar karena adanya bencana alam erupsi merapi dan JAC bekerja sama dengan salah satu stasiun televisi nasional dalam mendirikan Posko Bantuan Korban Erupsi Merapi bertempat di jalan kaliurang Km10 balai desa Sinduharjo Kecamatan Ngaglik Kabupaten Sleman. Selama lebih dari dua minggu posko ini berdiri dan memberi bantuan berupa bahan pangan dan sandang pada para korban erupsi merapi yang tersebar di daerah Kabupaten Sleman, Kabupaten Magelang, Kabupaten Klaten, Kabupaten Salatiga, dan Kabupaten Boyolali.

Tahun 2011 menjadi tahun kebangkitan semangat kebersamaan dari JAC. Digelarnya kembali *Event* tahunan *JBDW* yang bertempat di komplek Balaikota Yogyakarta dengan tema “*Restart Your Machine*”. Deskripsi ini diharapkan cukup untuk memberikan gambaran tentang sejarah berdirinya paguyuban komunitas motor Kota Yogyakarta *JAC (Jogja Automotive Community)*.

## **2. Profil JAC (*Jogja Automotive Community*)**

*We Always Together* itulah semboyan yang dimiliki JAC (*Jogja Automotive Community*), semboyan yang bermakna kami selalu bersama ini menunjukkan bahwa JAC merupakan komunitas otomotif yang terdiri dari banyak anggota. JAC (*Jogja Automotive Community*) adalah paguyuban atau forum komunikasi bagi komunitas otomotif di Kota Yogyakarta yang bertujuan untuk mempromosikan pariwisata di Daerah

Istimewa Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya. JAC (*Jogja Automotive Community*) dideklarasi pada tanggal 13 Oktober 2002 di “Saphir Cafe”, deklarasi ini melibatkan 70 komunitas motor dan mobil yang pada saat itu masih aktif. JAC (*Jogja Automotive Community*) menjadi induk organisasi bagi komunitas otomotif yang ada di Kota Yogyakarta, keanggotaan JAC terdiri dari komunitas motor dan komunitas mobil. Sebagai induk organisasi komunitas otomotif yang ada di Kota Yogyakarta, JAC (*Jogja Automotive Community*) berfungsi sebagai media berinteraksi bagi komunitas otomotif dan bertugas untuk membina anggota-anggotanya agar berjalan sesuai dengan nilai dan norma yang berlaku di JAC (*Jogja Automotive Community*).

Latar belakang JAC (*Jogja Automotive Community*) didirikan karena, seringnya terjadi gesekan atau konflik sesama komunitas otomotif yang ada di Kota Yogyakarta, konflik tersebut seperti rebutan tempat kopdar (kopi darat), saling ejek di jalan, dan tidak saling mengenal antar komunitas. Kemudian, atas prakarsa *Jack Irsyam* (Irsyam Sigit Wibowo) dan *Jack Reka* (Reka Puji Asmara) tercetuslah ide untuk mendirikan paguyuban yang menaungi komunitas otomotif di Kota Yogyakarta. *Jack Reka* yang mendesain logo dan semboyan JAC seperti yang telah disebutkan yakni “*we always together*”. Makna umum dari logo dan semboyan ini adalah agar menunjukkan keberadaan komunitas

otomotif di Kota Yogyakarta yang banyak. Berikut adalah logo dari JAC (*Jogja Automotive Community*).



**Gambar 1. Logo JAC (*Jogja Automotive Community*)**

Makna dari logo JAC (*Jogja Automotive Community*) di atas adalah bagian yang paling atas bendera *start* yang sering ada pada kejuaraan balap. Makna dari bendera tersebut adalah wujud dari kesamaan yang dimiliki oleh komunitas otomotif karena bendera tersebut lebih sering digunakan oleh balap kendaraan bermotor, tidak hanya pada kejuaraan balap saja bahkan ketika melepas rombongan untuk *touring* atau *rolling city* bendera tersebut juga digunakan. Menurut Jack Reka yang mendesain logo tersebut bendera star itu lambang yang merupakan ciri khas komunitas otomotif. Selanjutnya akronim dari nama *Jogja Automotive Community* ditulis dengan cara penulisan atau tipologi seperti itu adalah memberi warna khas yang menunjukkan bahwa JAC berada di Yogyakarta.

Anggota JAC (*Jogja Automotive Community*) yang terdiri dari komunitas motor dan mobil saat ini berjumlah kurang lebih sekitar 40 komunitas. Agenda kegiatan rutin yang dilaksanakan oleh JAC (*Jogja*

*Automotive Community)* antara lain; *JBDW (Jogja Biker Drive Week)*, *JAC Party*, kopdargab, dan rapat rutin bulanan. Agenda rutin dilaksanakan JAC (*Jogja Automotive Community*) pada setiap bulannya, agenda rutin tersebut adalah rapat rutin pada minggu kedua tiap bulannya dan kopdargab (kopi darat gabungan) pada akhir bulan, dan agenda tahunan dari JAC (*Jogja Automotive Community*) adalah *JBDW (Jogja Biker Drive Week)* dan *JAC Party*, JBDW merupakan event berkumpul komunitas otomotif baik dari Yogyakarta maupun dari luar daerah, *JAC Party* dilaksanakan sesuai dengan hasil rapat pengurus dan sifatnya lebih fleksibel.

### **3. Deskripsi Responden**

Penelitian jaringan dan modal sosial antar komunitas motor ini menggunakan responden sebanyak 12 orang, yang terdiri dari dua orang pendiri *JAC (Jogja Automotive Community)* yaitu *Jack Irsyam* dan *Jack Reka*; dan ketua umum JAC yang masih menjabat *Jack Hamzah*; empat orang perwakilan komunitas motor yang menjadi anggota JAC yaitu bro Sentot (Ketum Thunder Community Indonesia chapter Yogyakarta), bro Wawan (Humas Custom Cruiser Community Yogyakarta), bro Budi (Humas Jogja Blade Community Yogyakarta), dan bro Asep (ketua Jogja Beat Rider Yogyakarta); 3 orang perwakilan komunitas motor yang bukan merupakan anggota JAC terdiri dari bro Nico (Jogja Fungky Community Yogyakarta), bro Arra (Pengda Blanksack Indonesia wilayah Yogyakarta), dan bro Latanza (ketua Gila Motor Yogyakarta). Pemilihan

responden tersebut dikarenakan oleh lamanya responden ikut dalam suatu komunitas motor, jabatan responden dalam komunitas motornya, dan pengalaman mengenai komunitas motor.

Peneliti mengambil dua orang pendiri dan satu orang pengurus JAC sebagai nara sumber, agar mampu menguak tentang bagaimana jaringan sosial yang terjalin dalam tubuh JAC itu sendiri. Empat orang perwakilan dari masing-masing komunitas motor yang menjadi anggota dari JAC supaya dapat diketahui tentang modal yang berpengaruh di JAC, kemudian menguak tentang keterkaitan dari masing-masing komunitas motor anggota JAC. Sedangkan, tiga orang yang merupakan perwakilan komunitas motor yang tidak menjadi anggota JAC. Peneliti akan mencari informasi tentang pengetahuan mereka mengenai JAC. Lalu, bagaimana hubungan mereka dengan sesama anggota komunitas motor utamanya adalah komunitas motor yang menjadi anggota JAC. Kemudian tentang ketidakikutsertaan mereka dalam JAC dan anggapan mereka tentang JAC itu sendiri. Selain itu, juga menguak tentang jaringan sosial mereka dengan komunitas motor yang menjadi anggota JAC serta modal sosial yang mempengaruhi.

## **B. Modal Sosial pada Terbentuknya Jaringan Sosial dalam Komunitas Motor**

*Jogja Automotive Community* (JAC) merupakan sebuah forum komunikasi dan induk organisasi bagi komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dengan tujuan sebagai media promosi pariwisata di Daerah

Istimewa Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya. Munculnya JAC berlatar belakang dari keprihatinan sesama anggota komunitas motor yang tidak saling mengenal dan keinginan untuk membuat suatu organisasi indukan yang tidak formal dengan tanpa ikatan yang mengikat anggota-anggotanya berdasarkan kesamaan hobi sepeda motor yang bertujuan mempromosikan pariwisata di DIY. Bukti bahwa JAC mempromosikan pariwisata di Yogyakarta adalah melalui *event* yang menjadi agenda kegiatan JAC, seperti *JBDW (Jogja Bike Drive Week)*. Kegiatan tersebut merupakan sarana untuk berkumpul komunitas motor dari luar daerah Yogyakarta, tidak sekedar berkumpul ditempat acara. Namun, juga menjadi daya tarik bagi para *bikers* luar daerah untuk berkunjung ke Yogyakarta. Bagi mereka yang dari luar daerah kurang lengkap jika tidak mengunjungi daerah wisata yang terdapat di Yogyakarta, disini peran JAC sebagai kelompok sosial yang bertujuan untuk mempromosikan pariwisata di Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya.

Berdirinya JAC menimbulkan fenomena yang patut untuk penelitian kaji yaitu tentang jaringan sosial yang terbentuk dari paguyuban komunitas motor JAC Yogyakarta. Terbentuknya jaringan sosial, menimbulkan modal sosial yang mempengaruhi paguyuban komunitas motor JAC. Modal sosial berperan sebagai penguat dari terbentuknya jaringan sosial dalam komunitas motor di Yogyakarta.

Berikut adalah pembahasan hasil penelitian yang telah peneliti lakukan selama lima bulan di paguyuban komunitas sepeda motor *JAC* (*Jogja Automotive Community*). Meskipun anggota dari *JAC* adalah komunitas motor dan mobil, namun yang menjadi fokus penelitian dalam penelitian ini adalah anggota komunitas motor seperti yang peneliti sebutkan di awal. Peneliti memilih meneliti tentang jaringan dan modal sosial dalam komunitas motor yang ada di *JAC* karena, dalam paguyuban *JAC* Yogyakarta komunitas motorlah yang aktif dan merupakan pendiri dari forum komunikasi dan indukan bagi komunitas otomotif di Kota Yogyakarta. Keaktifan dari komunitas motor dalam *JAC* ditunjukkan dengan banyaknya komunitas motor yang tergabung dalam *JAC*. Pengurus dan orang-orang yang bergerak dalam *JAC* adalah orang-orang dari komunitas motor. Meskipun tidak dipungkiri bahwa komunitas mobil masih ikut berpartisipasi dalam kegiatan yang diadakan oleh *JAC*, namun partisipasi hanya terbatas sebagai peserta bukan sebagai panitia atau yang mengurus suatu agenda kegiatan.

### **1. *Jogja Automotive Community (JAC) Sebagai Kelompok Sosial***

*Jogja Automotive Community (JAC)* adalah sebuah kelompok sosial, dimana anggotanya sadar bahwa dia menjadi anggota *JAC*, kemudian terjadi hubungan timbal balik bahkan kerja sama dalam *JAC* itu sendiri maupun di luar *JAC*. Wujud kesadaran dari anggota *JAC* adalah rasa memiliki *JAC*, maksudnya adalah dalam diri tiap anggota *JAC* memiliki perasaan bahwa *JAC* adalah miliknya. Melalui perasaan

tersebut anggota JAC akan merasa terpanggil untuk aktif dalam kegiatan JAC dan mempertahankan eksistensinya melalui kegiatan-kegiatan yang telah diagendakan. Walapun ada anggota yang tidak aktif ataupun kurang aktif dalam JAC yang dikarenakan ada sesuatu hal ataupun kesibukan lain. Adanya rasa memiliki inilah anggota JAC tetap memelihara dan mempertahankan eksistensi JAC di kalangan komunitas hobi di Kota Yogyakarta.

Anggota JAC memiliki faktor pemersatu yakni kesamaan hobi berkendara menggunakan sepeda motor, dan JAC juga memiliki peraturan organisasi yang tertuang dalam anggaran dasar dan anggaran rumah tangga (AD/ART). Ciri tersebut mengacu pada kriteria kelompok sosial yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto (Soleman B. Taneko, 1984: 50). Sudah jelas bahwa JAC merupakan sebuah kelompok sosial yang beranggotakan komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dengan tujuan untuk memajukan atau mempromosikan pariwisata di Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya. Kelompok yang beranggotakan komunitas-komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta ini berdiri sebagai, sebuah forum komunikasi bagi komunitas motor Yogyakarta untuk saling berinteraksi dan bekerja sama. Maksud dari forum komunikasi ini adalah sebagai sebuah sarana bagi komunitas-komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta untuk saling berinteraksi dan bekerja sama antara satu dengan yang lainnya. Menurut latar belakang berdirinya JAC sebagai forum komunikasi antar

komunitas motor, karena sering terjadinya gesekan diantara komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dan tidak saling mengenalnya antar komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Peran dari JAC selain sebagai forum komunikasi yang mempromosikan pariwisata di Yogyakarta, adalah sebagai media untuk berinteraksi bagi komunitas-komunitas motor yang ada di Yogyakarta. Melalui interaksi inilah timbul jaringan sosial diantara anggotanya.

Manusia merupakan makhluk sosial yang membutuhkan orang lain untuk hidupnya baik secara langsung maupun tidak langsung. Hasrat yang disebut *gregariousness* seperti yang disebutkan Soerjono Soekanto, yakni manusia memiliki hasrat untuk hidup dengan orang lain (1982: 101). Hasrat untuk hidup bersama dalam JAC adalah didasari pada kesamaan hobi untuk bersama dengan sesama pecinta motor yang ada di Yogyakarta dan semangat persaudaraan sesama anggota komunitas motor. Serta untuk memajukan pariwisata Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya. Untuk itulah JAC didirikan dengan prakarsa dari *Jack Irsyam* dan *Jack Reka*. JAC merupakan sebuah bukti bahwa manusia akan berusaha untuk hidup bersama dengan manusia lain terutama yang memiliki minat, kesukaan, dan hobi yang sama. Hasrat ini digunakan sebagai alat pemersatu anggota-anggota JAC Yogyakarta.

*Jogja Automotive Community* (JAC) adalah sebuah kelompok sosial yang berbentuk sebuah komunitas. Merujuk pada definisi

komunitas dalam kamus besar bahasa indonesia, komunitas adalah kelompok organisme (orang dsb) yg hidup dan saling berinteraksi di daerah tertentu. Secara umum komunitas memiliki arti sebagai sekumpulan orang yang ada di suatu tempat (2000: 586). Dari definisi yang dikemukakan oleh Osborn dan Neumayer (Soleman B. Taneko, 1984: 59-60), komunitas adalah suatu kelompok yang bertempat tinggal dalam suatu wilayah tertentu dengan batas-batas tertentupula, di mana kelompok itu dapat memenuhi kebutuhan hidup dan dilingkupi oleh perasaan kelompok serta interaksi yang lebih besar di antara para anggotanya. JAC sebuah paguyuban komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta, yang beranggotakan komunitas-komunitas motor yang ada di Yogyakarta. JAC disebut komunitas yang dalam definisi menurut Soleman B. Taneko adalah masyarakat setempat. Disebut dengan masyarakat setempat karena wilayah anggota dari JAC masih berada di daerah Yogyakarta, kemudian interaksi dari anggotanya lebih besar bila dibandingkan dengan komunitas lain yang bukan dari anggota JAC.

Hal ini terlihat ketika dalam acara kopdar gabungan yang dilaksanakan pada 25 Februari 2012 di sepanjang Jalan P. Mangkubumi Yogyakarta. Acara tersebut menunjukkan adanya interaksi yang lebih besar ditunjukkan oleh komunitas-komunitas motor yang telah lama bergabung dalam JAC. Sedangkan, untuk komunitas motor yang baru bergabung dan kurang aktif dalam agenda yang diadakan oleh JAC terlihat seakan sulit untuk melebur dan bergabung ke dalamnya.

Meskipun secara verbal komunitas-komunitas motor yang telah lama menjadi anggota JAC “*Welcome*” terhadap siapa saja termasuk komunitas motor yang baru bergabung dengan JAC. Namun, tetap saja terlihat adanya tembok penghambat yang menyulitkan anggota baru untuk melebur ke dalam interaksi anggota JAC. Hal ini, juga terbukti dari hasil wawancara peneliti dengan Bro Arra (RM. Radyanto Pancara, SE) dari komunitas TMC (TVS Motor *Community*) pada tanggal 30 April 2012, yang mengatakan bahwa;

“JAC wadah komunikasi biker jogja yang bagus, namun sayang terkesan kurang familiar (terkesan hanya jadi bagian untuk pihak/klub tertentu) dengan klub-klub yang ada di jogja. Kalau di kota lain forum komunikasi langsung ke klub-klub yang ada di kota tersebut untuk sosialisasi”

Hal serupa juga dikemukakan oleh Bro Sentot (Anom Linggarjati) ketua umum dari TCI (Thunder *Community* Indonesia) *Chapter* Yogyakarta yang mengeluhkan tentang agenda kegiatan yang diadakan oleh JAC. Bro Sentot yang ditemui peneliti dibengkelnya di daerah jalan magelang pada tanggal 7 Maret 2012;

“Kenapa saat mengadakan agenda kegiatan di hari-hari jam kerja seperti acara “shell advance, advant rider”, kita tidak fokus karena kita fokus kerja. JAC saya nomor duakan karena saya fokus pada TCI.”

Hal ini merupakan bagian dari dinamika kelompok dimana terdapat suatu penghalang bagi orang/kelompok yang baru bergabung

atau akan bergabung dengan kelompok yang lebih besar. Kurang meleburnya suatu komunitas yang baru bergabung atau yang kurang aktif dalam JAC disebabkan karena intensitas interaksi dengan anggota lain yang kurang. Semakin intens suatu komunitas berinteraksi dengan anggota JAC yang lain, maka akan semakin terlihat meleburlah dan solid komunitas tersebut dalam JAC. Interaksi sosial menjadi suatu yang mendekatkan komunitas anggota JAC, dengan berinteraksi setiap anggota akan mengenal antara satu sama lain.

Pernyataan dari Bro Sentot adalah wujud dari suatu prioritas yang dipilih oleh seorang individu untuk lebih aktif dimana. Namun, itulah keluhan dari anggota JAC, hal ini dimungkinkan terjadi. Karena, JAC merupakan salah satu organisasi sosial yang memiliki sumber daya manusia dengan jumlah yang besar berisikan komunitas-komunitas motor yang ada di Yogyakarta. Pilihan yang diambil oleh Bro Sentot tadi merupakan tindakan bijak yang dilakukan oleh seorang ketua umum komunitas motor, posisi JAC hanya sebagai indukan dan forum komunikasi sehingga anggota JAC juga tetap harus memajukan komunitas motornya. Jangan sampai lebih aktif di JAC namun melupakan atau menelantarkan komunitasnya. Jadi, tiap anggota harus bisa membagi waktu antara dimana harus bersama JAC atau dimana harus bersama komunitasnya.

JAC juga bisa menjadi media promosi dari suatu perusahaan tentang produknya, utamanya produk yang mengenai otomotif. JAC

sering bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan otomotif ataupun ATPM sebagai media promosi produknya. JAC merupakan kelompok sosial yang berisikan komunitas motor, dimana tiap komunitas motor anggota JAC memiliki individu yang tidak sedikit pula. Individu anggota komunitas motor ini yang menjadi sumber daya manusia yang banyak jumlahnya dan menjadi suatu nilai jual tersendiri. Melihat banyaknya sumber daya yang dimiliki oleh pihak swasta menjadikan JAC sebagai partner sebagai media promosi seperti yang telah dijelaskan.

Peneliti menyebut JAC adalah sebuah bentuk komunitas kecil yang didasari oleh kesamaan hobi dari anggotanya mengenai kecintaan berkendara dengan sepeda motor dan berkumpul dengan sesama pecinta sepeda motor. Peneliti menyebut komunitas kecil karena, di dalam JAC saling-kenal mengenal antar anggota komunitas motor masih cukup dekat. Frekuensi dari interaksi ini cukup besar, dilihat dari keseharian dari beberapa anggota dan pengurus JAC yang hampir setiap hari bertemu entah karena adanya hubungan kerja ataupun urusan bisnis. Masih merujuk pada pendapat Koentjaraningrat bahwa komunitas kecil seperti JAC para anggotanya lebih bisa menghayati hidupnya karena berada di tengah-tengah orang-orang yang memiliki banyak kesamaan. Hal ini juga dipengaruhi oleh adanya hasrat untuk hidup bersama dengan manusia lain terutama yang memiliki banyak kesamaan seperti yang telah dijelaskan.

## 2. Interaksi sosial dalam JAC (*Jogja Automotive Community*)

Interaksi sosial merupakan bagian dari suatu proses sosial yang terjadi dalam sebuah kelompok sosial seperti JAC. Interaksi sosial sendiri adalah hubungan-hubungan timbal balik antara aspek-aspek kehidupan sosial yang ada di masyarakat yang dilakukan oleh dua orang atau lebih. Dilihat dari sifatnya, interaksi sosial pada JAC terjadi terjadi secara primer dan sekunder. Interaksi primer terjadi ketika dua orang berhubungan secara langsung atau tatap muka seperti pada saat rapat, kopdar, ataupun berkendara. Interaksi sekunder terjadi melalui media entah itu media sosial ataupun alat komunikasi lain, dalam JAC lebih banyak menggunakan media jaringan sosial seperti *facebook*, *twitter*, *yahoo messenger*, dan *blog*. Suatu interaksi sosial tidak akan bisa disebut interaksi sosial bila tidak memenuhi dua unsur interaksi sosial yaitu:

### a. Kontak

Kontak sosial bisa berupa tindakan atau tanggapan terhadap tindakan. Kontak sosial yang terjadi pada JAC terjadi antar pengurus dengan pengurus, pengurus dengan dewan organisasi, dewan organisasi dengan dewan organisasi, pengurus dengan anggota, dewan organisasi dengan anggota, anggota dengan anggota, dan anggota dengan non-anggota. Kontak terjadi secara personal, jika secara kelompok umumnya terjadi pada saat forum seperti rapat,

kopdargab, dan *event-event* kegiatan lainnya yang melibatkan anggota JAC.

Berdasarkan jenisnya kontak sosial terbagi menjadi dua macam yakni kontak sosial primer dan kontak sosial sekunder. Kedua jenis kontak sosial ini juga terdapat pada tubuh JAC. Kontak sosial primer terjadi pada saat rapat, kopdargab, dan kegiatan lain dimana kontak yang terjadi secara langsung atau tatap muka (*face to face*). Kemudian kontak sosial sekunder yang terjadi dalam tubuh JAC adalah ketika kontak tersebut terjadi melalui media. Kontak sosial sekunder pada JAC terjadi melalui media jaringan sosial yang saat ini masih digandrungi sebagai hasil kemajuan teknologi informasi. Media jaringan sosial yang menjadi pilihan untuk menjadi kontak sosial adalah *facebook*, *twitter*, *yahoo messenger*, *gtalk*, *friendster*, dan masih banyak lagi lainnya.

Kontak ini wujudnya berupa reaksi dari suatu stimulus atau rangsangan yang bisa berupa perkataan verbal dan tindakan. Wujud nyata dari kontak ini adalah ketika kopdargab pada tanggal 25 Februari 2012 di sepanjang Jalan Mangkubumi. Pada acara tersebut kontak sosial terjadi diantara sesama anggota JAC, pada saat akan memulai kegiatan *rolling city* rombongan di tata dengan formasi telah disepakati bersama melalui *briefing* sebelumnya yang dipimpin oleh peneliti. Wujud kontaknya adalah ketika rombongan sudah berjalan, *road captain* yang dipimpin oleh Bro Ronggo dari JFRC

memberikan tanda berupa tangan diangkat dan mengayun ke kiri yang berarti rombongan harus belok ke kiri.

### b. Komunikasi

Komunikasi adalah sebagai proses pemaknaan atau penafsiran dilakukan untuk memberikan reaksi atas kontak yang telah dilakukan sehingga nantinya akan muncul interaksi yang sempurna. Komunikasi sosial memiliki tiga unsur utama yaitu sumber informan (*Receiver*), saluran (media), dan penerima informasi (*Audience*). Komunikasi yang terjadi pada JAC, terjadi lebih banyak pada saat berkendara artinya lebih kepada hal-hal yang sifatnya teknis. Namun, tidak memungkiri bahwa dalam berkomunikasi secara biasa juga banyak terjadi.

Merujuk pada pendapat Burhan Bungin tentang sifat komunikasi (2006: 57-58), sifat dari komunikasi dibagi menjadi dua, yaitu bersifat subjektif dan kontekstual. Temuan peneliti pada JAC, komunikasi subjektif terjadi pada saat komunikasi berlangsung secara biasa. Artinya, komunikasi berlangsung pada saat *receiver* dan *audience* bertemu secara langsung ataupun melalui media lain yang digunakan ketika mereka tidak dalam keadaan berkendara, misalnya pada saat kopdar, rapat, dan forum-forum yang lain. Kemudian komunikasi bersifat kontekstual terjadi pada saat anggota JAC berkendara seperti pada saat *touring* dan *rolling city*. Dikatakan sebagai komunikasi bersifat kontekstual karena *road captain* yang

memimpin rombongan lebih berperan aktif dalam memberikan info mengenai kondisi jalan. Posisi *road captain* yang berada di depan rombongan, menjadikan *road captain*-lah yang memberikan informasi kepada anggota untuk merespon keadaan jalan dan diteruskan hingga akhir dari rombongan. Misalnya saja untuk sinyal yang seperti tangan diangkat dan diayun ke kiri merupakan tanda untuk rombongan belok ke kiri, peserta rombongan akan mengikuti tanda tersebut dengan melakukan hal yang sama dan meniru tanda tersebut demi keselamatan peserta yang ada di belakangnya.

Interaksi sosial menjadi suatu perekat hubungan diantara anggota JAC. Semakin intens suatu komunitas motor berinteraksi dengan komunitas motor yang lain, maka akan semakin dekat hubungan diantara mereka. Perbedaan intensitas inilah yang menjadikan anggota dari JAC kurang melebur atau kurang “gayeng” dalam berinteraksi utamanya ketika berada dalam sebuah kegiatan bersama anggota JAC, seperti kopdargab, baksos, dan kegiatan lainnya. Interaksi sosial yang terjadi dalam tubuh JAC juga menimbulkan adanya jaringan sosial diantara anggota JAC. Jaringan sosial tersebut juga mendapat pengaruh dari adanya modal sosial. Bagian berikutnya membahas mengenai modal sosial yang mempengaruhi jaringan antar anggota JAC.

Hasil dari interaksi sosial ini bisa berwujud asosiatif dan disasosiatif. Temuan peneliti di lapangan hasil yang diharapkan dan diusahakan oleh anggota JAC adalah hasil interaksi sosial yang asosiatif

atau jalan yang damai seperti kesepakatan, saling mengerti, dan menerima keputusan bersama tanpa ada pertentangan. JAC menghindari hasil interaksi sosial disasiosiatif karena akan menimbulkan kegoyahan dalam tubuh organisasi JAC. Namun, ada kalanya juga anggota JAC harus menerima hasil disasosiatif ini karena memang adanya pelanggaran nilai dan norma yang berlaku dalam JAC. Untuk menyikapi hasil interaksi yang disasosiatif ini, JAC menggunakan upaya akomodatif melalui kekeluargaan dan mengedepankan musyawarah dengan yang berselisih. JAC bisa menjadi mediator seperti yang terjadi pada kasus JFRC dengan JPN. Jika upaya mediasi masih tidak menyelesaikan masalah maka JAC bertindak sebagai wasit dalam arbitrasi untuk menyelesaikan masalah yang ada.

### **3. Modal Sosial dalam JAC (*Jogja Automotive Community*)**

Seperti yang telah dijelaskan, mengenai pengertian modal sosial. Modal sosial adalah sumber daya yang tertanam pada diri aktor yang didalamnya terdapat suatu jaringan hubungan antar sesama, dilandasi oleh norma dan kepercayaan guna mencapai suatu tujuan bersama. *Jogja Automotive Community* yang merupakan induk organisasi dari komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta, individu-individu yang ada dalam JAC juga memiliki modal sosial untuk mereka dapat bersama dalam meraih tujuan dari JAC. Tujuan bersama dari JAC seperti yang dikatakan oleh *Jack Reka* pada saat diwawancara oleh peneliti pada tanggal 6 maret 2012;

“Ini konsepnya kalau bisa tidak usah banyak diatur dan mengatur tapi dengan irama komunitas otomotif.”

Merujuk dari pernyataan *Jack* Reka di atas, JAC merupakan sebuah forum komunikasi komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dengan tidak terlalu mengatur para anggotanya dan dalam tubuh kepengurusan JAC juga tidak terlalu diatur. Jadi, dalam JAC sendiri kepengurusan itu dipilih dari para anggota komunitas motor yang menjadi anggota JAC. Untuk menjadi seorang pengurus JAC menurut *Jack Irsyam*, *Jack Reka*, dan *Jack Hamzah* paling tidak memiliki kriteria sebagai berikut:

- a. Aktif, maksudnya aktif dalam komunitasnya, aktif berhubungan dengan masyarakat luas dan instansi-instansi pemerintah.
- b. Dipercaya oleh komunitasnya.
- c. Memiliki waktu luang untuk mengurus JAC
- d. Menjalankan agenda kegiatan yang telah disusun
- e. Menjalankan kepengurusan sebaik mungkin
- f. Memiliki materi untuk mengelola organisasi

Kriteria di atas menunjukkan bahwa seorang pengurus JAC (*Jogja Automotive Community*) paling tidak memiliki kriteria seperti yang disebutkan oleh dua pendiri dan ketua umum JAC. Kriteria di atas menunjukkan sumber daya yang paling tidak harus dimiliki seseorang untuk menjadi pengurus JAC. Sumber daya yang tercermin dari kriteria di atas adalah modal sosial yang harus dimiliki oleh calon pengurus JAC.

Modal sosial juga memiliki tipe, menurut Hasbullah modal sosial dibagi menjadi dua yakni *Bonding Social Capital* dan *Bridging Social Capital* (Taqyudin Subki,2011: 22). Melihat dari karakteristik yang dikemukakan oleh Hasbullah, modal sosial yang ada di JAC bertipe *Bridging Social Capital*. Karakter dari *Bridging Social Capital* adalah sebagai berikut; Terbuka, Memiliki jaringan yang lebih fleksibel, Toleran, Memungkinkan untuk memiliki banyak alternatif jawaban dan penyelesaian masalah, Akomodatif untuk menerima perubahan, dan Cenderung memiliki sikap *altruistic, humanitarianistik*. Karakter tersebut peneliti menemukan dalam tubuh JAC. Salah satu yang menunjukkan bahwa dalam JAC itu sikap toleran antar anggotanya adalah ketika JAC membuat acara dan bentrok waktunya dengan acara salah satu komunitas motor anggota, maka pihak pengurus JAC akan membolehkan untuk komunitas motor tersebut menggelar acara tersebut. Bahkan sering kali ketika acara yang dilaksanakan JAC telah selesai dan acara yang diselenggarakan oleh komunitas motor anggotanya. Maka, peserta yang ikut acara JAC akan secara otomatis datang ke acara yang diselenggarakan oleh komunitas motor tersebut. Selanjutnya yang menunjukkan bahwa JAC memiliki modal sosial yang bertipe *Brigding Social Capital* adalah ketika perselisihan antar komunitas motor anggota JAC, maka pengurus JAC akan melakukan upaya mediasi. Namun, dalam kejadian yang melibatkan JPN (Jogja Punya Ninja) dan JFRC (*Jogja Free Rider Community*), posisi JAC sebagai pihak ketiga yang

memberikan keputusan yakni dengan jalan arbitrasi. Penyelesaian masalah ini tidak hanya menempuh satu cara saja, tetapi lebih mengedepankan penyelesaian masalah dengan musyawarah dan kekeluargaan.

Merujuk pada apa yang dikemukakan oleh Putnam mengenai unsur modal sosial yaitu norma, kepercayaan, dan jaringan. Kriteria yang disebutkan di atas juga sudah mencerminkan implementasi dari modal sosial yang ada dalam tubuh JAC. Untuk mengetahui secara lebih lanjut, berikut paparan satu-satu persatu mengenai unsur-unsur modal sosial yang mempengaruhi jaringan sosial dalam JAC:

**a. Norma (*Norm*)**

Pengertian norma yaitu memberikan pedoman bagi seseorang untuk bertingkah laku dalam masyarakat atau seperangkat pedoman yang mengatur perilaku dari para anggota dan ada sanksi nyata dari pelanggaran yang terjadi. Norma sosial yang ada di JAC secara tertulis tertuang dalam anggaran dasar dan anggaran rumah tangga (AD/ART). AD/ART JAC yang diresmikan pada tanggal 9 Februari 2003 di Yogyakarta ini menjadi pedoman dalam JAC menjalankan organisasinya. Namun, untuk norma yang berlaku dalam interaksi sosial yang terjadi antar individu atau komunitas motor anggota JAC tidak ada aturan tertulis. Norma tersebut disosialisasikan secara lisan kepada individu dan komunitas anggota JAC.

Salah satu norma yang berlaku di JAC adalah menjaga hubungan baik dengan komunitas lain. Beberapa waktu kemarin

terjadi peristiwa dimana melibatkan warga masyarakat dengan salah satu komunitas motor anggota JAC dan memakan korban juga dari komunitas motor anggota JAC yang berbeda yakni JPN (Jogja Punya Ninja) dan warga masyarakat sekitar balaikota dan yang menjadi korban adalah JFRC (Jogja Free Rider Community). Peran JAC sebagai forum komunikasi dan induk organisasi komunitas motor di Yogyakarta adalah sebagai pihak ketiga dalam perselisihan yang terjadi pada peristiwa tersebut. Awalnya JAC hanya bertugas sebagai mediator antar komunitas yang berkonflik tadi namun,karena tidak tercapai kesepatan akhirnya diambil langkah arbitrasi. Tugas JAC memberi keputusan dalam penyelesaian perselisihan tersebut, serta memberi sanksi kepada komunitas motor yang menyulut perselisihan tersebut dengan cara memberikan skorsing kepada komunitas tersebut selama beberapa bulan untuk tidak kopdar dan terlihat dijalanan Yogyakarta. Penyelesaian masalah yang terjadi dalam JAC yang diutamakan adalah secara damai atau lebih mengedepankan kekeluargaan sehingga integrasi dapat dipertahankan.

Norma-norma yang ada di JAC adalah sebagai berikut; Menjaga hubungan baik dengan anggota JAC yang lain, loyal terhadap JAC dengan cara mengikuti agenda yang diadakan oleh JAC, mengikuti keputusan yang disepakati oleh sesama anggota JAC, dan berpartisipasi dalam kegiatan JAC. Itulah beberapa norma yang berlaku di JAC yang dikemukakan oleh *Jack Irsyam, Jack*

Reka, dan *Jack Hamzah*. Sanksi dari pelanggaran norma di atas, seringkali bersifat lisan juga yang disampaikan kepada perwakilan komunitas motor yang ada di JAC. Jika sanksi tersebut tidak diindahkan oleh pelanggar norma, maka sanksi yang paling tegas adalah penghapusan dari daftar keanggotaan JAC.

Norma sosial dalam JAC juga menjadi suatu sumber daya untuk bisa *survive* dalam jalannya organisasi di Yogyakarta. Karena, jika sebuah kelompok tidak memiliki norma yang menjadi pedoman perilaku dari anggotanya itu maka kelompok tersebut akan hancur. Apabila norma itu tidak dipatuhi oleh anggotanya, maka perpecahan juga akan mendala kelompok tersebut. norma juga menjadi pedoman dalam berperilaku dan berjalan dalam mencapai tujuan bersama dari sebuah kelompok sosial. Tujuan bersama komunitas motor JAC adalah menyatukan komunitas motor yang ada di Yogyakarta agar saling mengenal. Mengembangkan, dan mempromosikan wisata berkendara serta pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya.

#### **b. Kepercayaan (*Trust*)**

Kepercayaan yang tumbuh dalam tubuh JAC, wujud nyatanya ada pada pembagian kerja(*Division Of Labour*), pokok teori ini adalah bahwa masyarakat modern tidak diikat oleh kesamaan antara orang-orang yang melakukan pekerjaan yang sama, akan tetapi pembagian kerjalah yang mengikat masyarakat dengan

memaksa mereka agar tergantung satu sama lain (tersedia online pada URL [<http://sosiologiunsyiah2010.wordpress.com/2011/04/19/teori-dan-pemikiran-emile-durkheim/>]) diakses pada tanggal 2-5-2012).

Seperti yang dijelaskan oleh Emile Durkheim, bahwa suatu kelompok sosial yang memiliki pembagian kerja dengan jelas akan mencapai tujuan kelompok dengan efisien karena adanya ketergantungan antara aspek-aspek atau bagian-bagian yang ada dalam suatu pekerjaan. Kepercayaan tercermin dari pembagian kerja dalam pengelolaan JAC ataupun pengelolaan sebuah *Event*. Hal ini karena seseorang yang mendapatkan bagian kerja maka telah dipercaya oleh dewan organisasi ataupun pengurus JAC.

Kepercayaan (*trust*) muncul jika di suatu kelompok terdapat nilai (*shared value*) sebagai dasar dari kehidupan untuk menciptakan pengharapan umum dan kejujuran (Taqiudin Subki, 2011: 17). Berkaca pada pernyataan Taqyudin Subki di atas, kepercayaan yang muncul dan tumbuh di JAC adalah karena adanya nilai (*Shared Value*) diantara anggotanya. Melalui nilai yang telah terbangun pada tiap anggotanya maka dapat diketahui siapa yang dapat dipercaya. Sebab, dengan mengikuti nilai yang ada di JAC maka lama kelamaan seorang anggota akan mendapatkan kepercayaan untuk mengelola sesuatu entah itu sebagai pengurus JAC dan panitia pelaksana suatu *Event*. Hubungan antar nilai dengan kepercayaan adalah jika seseorang mengikuti, menjalankan, dan tidak melanggar nilai yang

sudah muncul di JAC maka kepercayaan akan didapat. Kepercayaan yang diberikan ini juga disertai konsekuensi untuk bertanggung jawab atas kepercayaan yang diberikan kepadanya.

Kepercayaan yang didapatkan seseorang dari orang lain dalam JAC merupakan hasil dari apa yang dilakukan oleh yang bersangkutan. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti pada kegiatan yang diadakan oleh JAC. Kepercayaan seseorang didapat dari keaktifannya dalam JAC, kinerja yang diberikan pada JAC, hasil kinerja tersebut, dan lain sebagainya. Kepercayaan yang didapatkan oleh seseorang merupakan hasil dari usaha yang dilakukannya pada komunitas motornya dan JAC. Kepercayaan yang didapatkan oleh seseorang di JAC bisa saja hilang. Apabila individu tersebut non-aktif atau menghilang dari struktur kepengurusan JAC dan melakukan pelanggaran terhadap norma yang berlaku di JAC.

Kepercayaan merupakan hal penting yang harus dimiliki oleh seseorang agar diterima dengan baik dalam suatu kelompok sosial. Salah satu kelompok tersebut adalah JAC yang merupakan komunitas motor yang ada di Yogyakarta. Seseorang yang ingin diterima dalam JAC juga harus mendapatkan kepercayaan dari anggota-anggota lain JAC. Cara untuk mendapatkan kepercayaan tersebut juga tidak begitu sulit; Kepercayaan seseorang didapat dari keaktifannya dalam JAC, kinerja yang diberikan pada JAC, hasil kinerja tersebut, dan loyalitas terhadap JAC.

Melalui kriteria tersebut seseorang akan diberikan kepercayaan oleh dewan organisasi dan pengurus JAC untuk menangani suatu pekerjaan. Seperti yang ditunjukkan oleh Bro Danny NOSC (*New Old Shogun Community*) yang dipercaya oleh pengurus dan dewan organisasi untuk menangani perijinan dengan pemda ataupun aparat. Latar belakang pemberian kepercayaan kepada Bro Danny adalah karena dia sudah memiliki pengalaman dalam pengurusan ijin dengan pemda ataupun aparat, dia juga sudah mengetahui prosedur tentang pengurusan perijinan, dan dia juga memiliki *link* dengan pemda ataupun aparat. *Link* yang didapatkan oleh Danny adalah pemberian dari *Jack Irsyam* yang memang kenal dekat dengan orang-orang pemerintah daerah dan aparat. Kepercayaan diberikan juga dengan melihat kinerja seseorang dalam suatu pengelolaan event, apakah dia benar-benar berusaha menjalankan tanggung jawabnya dengan baik atau tidak. Contoh lain adalah dari peneliti sendiri yang mana pada saat kopdargab di jalan Mangkubumi pada tanggal 25 Februari 2012, peneliti yang memilih teknik observasi partisipasi moderat juga ikut terlibat dalam pengkondisian peserta kopdargab yang akan melakukan *Rolling City* dan bahkan peneliti ditunjuk oleh pengurus JAC sebagai koordinator dalam briefing sebelum pemberangkatan rombongan motor bebek dan matic menuju Telaga Putri, kawasan wisata Kaliurang. Penunjukkan peneliti sebagai koordinator briefing oleh pengurus JAC karena,

peneliti dianggap memiliki daya komunikasi yang baik, aktif dalam setiap kegiatan JAC, mengenal banyak anggota JAC, loyal terhadap JAC, dan sering memimpin rombongan komunitas motor ketika berkendara secara berkelompok. Berdasarkan beberapa kriteria di atas peneliti dianggap telah mampu untuk mengkoordinir peserta kobdargab di Jalan Mangkubumi.

Dua contoh di atas peneliti anggap sudah cukup memberi gambaran lebih baik mengenai kepercayaan yang ada pada JAC (*Jogja Automotive Community.*) Kepercayaan yang ada dalam JAC ditunjukkan melalui pembagian kerja dalam pengelolaan suatu *event*, kepengurusan, dan pelaksanaan agenda JAC. Pemberian kepercayaan kepada seseorang dalam JAC melalui beberapa kriteria yakni: keaktifan dalam JAC, kinerja seseorang dalam suatu pengelolaan event, hasil kinerja tersebut, dan loyalitas terhadap JAC.

### c. Jaringan (*Network*)

Jaringan sosial adalah suatu hubungan sosial yang melibatkan sekelompok orang dengan nilai-nilai atau norma-norma *informal* disamping nilai-nilai atau norma-norma yang diperlukan untuk dapat menghubungkan orang yang dipandang sebagai titik dan hubungan sosial dipandang sebagai suatu saluran untuk mengalir sesuatu. Jaringan atau *network* merupakan salah satu unsur modal sosial yang dikemukakan oleh Putnam. Sebagai sebuah kelompok sosial, JAC juga memiliki modal sosial diantara anggota-anggotanya. Jaringan

sosial juga terdapat dalam JAC. Tabel di bawah ini akan memberikan gambaran singkat mengenai modal sosial yang terdapat di JAC berdasarkan pendapat Putnam.

**Tabel 2. Modal sosial pada JAC**

| No. | Unsur Modal Sosial           | Keterangan   |
|-----|------------------------------|--|
| 1   | Norma sosial ( <i>Norm</i> ) | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Norma tertulis tertuang pada anggaran dasar dan anggaran rumah tangga (AD/ART) yang ditetapkan pada tanggal 9 Februari 2003, AD/ART ini digunakan sebagai pedoman dalam menjalankan organisasi.</li> <li>➤ Norma lisan berlaku di JAC pada dasarnya sama dengan masyarakat umum. Hal ini digunakan sebagai pedoman untuk berinteraksi ataupun berperilaku bagi anggota JAC.</li> <li>➤ Sanksi yang diperoleh jika terjadi pelanggaran norma, dimulai dari yang paling ringan hingga pembubaran komunitas motor tersebut.</li> </ul> |
| 2   | Kepercayaan ( <i>Trust</i> ) | Kepercayaan yang tumbuh pada JAC tercermin dari pembagian kerja pada JAC, entah itu dalam struktur kepengurusan dan pengelolaan suatu event. Kepercayaan seseorang didapat dari eksistensinya dalam JAC, kinerja yang diberikan pada JAC, hasil dari kinerja tersebut, dan lain sebagainya.  |
| 3   | Jaringan ( <i>Network</i> )  | Jaringan yang terdapat pada JAC menjadi suatu saluran dimana dari saluran tersebut dialirkan barang ataupun jasa yang berkaitan dengan komunitas motor. Temuan peneliti terdapat tiga jaringan sosial dalam JAC, yaitu: jaringan sosial dalam pembentukan JAC, jaringan sosial antar komunitas motor anggota JAC, dan jaringan sosial dengan instansi swasta dan pemerintahan. Jaringan ini digunakan dalam pelaksanaan agenda kegiatan JAC.   |

**Sumber: hasil observasi dan wawancara selama pengumpulan data**

Hasil temuan yang peneliti temukan di lapangan, terdapat tiga jaringan sosial yang terbentuk dalam JAC. Bentuk tersebut adalah jaringan sosial dalam pembentukan *JAC (Jogja Automotive Community)*, jaringan sosial pada komunitas motor anggota *JAC*

(*Jogja Automotive Community*), dan jaringan sosial dengan instansi pemerintah dan pihak swasta. Ketiga bentuk jaringan tersebut muncul karena adanya hubungan sosial yang terbuka dengan pihak di luar JAC. Berikut pemaparan tentang bentuk jaringan sosial di JAC:

**1) Jaringan Sosial dalam Pembentukan *Jogja Automotive Community* (JAC)**

Banyak komunitas motor di Kota Yogyakarta, yang terdiri dari berbagai aliran dan jenis sepeda motor yang menjadi kebanggaan dari para *bikers* atau anggota komunitas motor. atas inisiatif berbagai komunitas motor ada di Kota Yogyakarta, lalu didirikanlah paguyuban komunitas motor yang berperan sebagai forum komunitas antar komunitas motor Kota Yogyakarta. Berawal dari hubungan yang telah terjalin antara *Jack Irsyam* (*Irsyam Sigit Wibowo*) dan *Jack Reka* (*Reka Puji Amsara*) yang sama-sama berasal dari satu komunitas motor yaitu *MAC (Motor Antique Club) chapter* Yogyakarta dan selaku pendiri JAC yang merasa prihatin dengan keadaan dan perkembangan komunitas motor di Kota Yogyakarta pada waktu itu. Dimana sering terjadi gesekan dan konflik antar komunitas motor karena tidak saling mengenal antara satu komunitas dengan komunitas lainnya.

Menurut teori *Strength Of Weak Ties*, hubungan sosial antara *Jack Irsyam* dan *Jack Reka* adalah sebuah hubungan

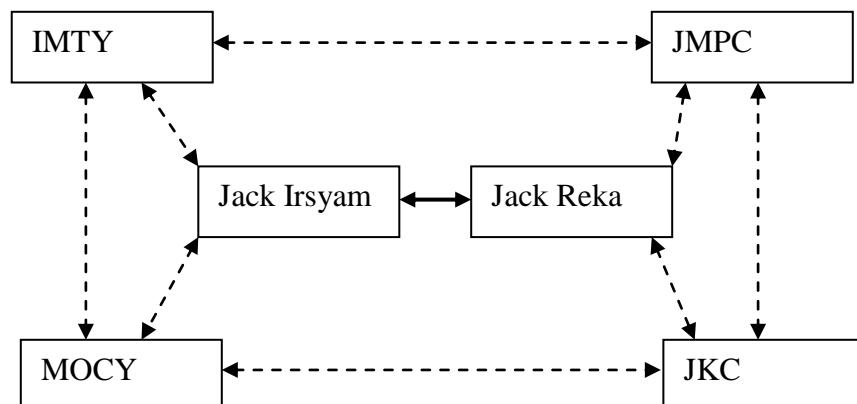
pertemanan atau *Strong Ties*. Disebut sebagai *Strong Ties* karena *Jack Irsyam* dan *Jack Reka* sama-sama menjadi anggota komunitas motor MAC (*Motor Antique Club*) chapter Yogyakarta. MAC merupakan salah satu komunitas motor tertua yang ada di Kota Yogyakarta. Selain itu, mereka juga sudah akrab dalam banyak hal. *Jack Reka* yang seorang *Builder* motor antik dan memiliki bengkel motor antik secara otomatis akan memiliki kedekatan yang lebih intens dengan *Jack Irsyam* yang seorang penghobi motor antik. berkat kedekatannya itu, seringkali *Jack Irsyam* berdiskusi mengenai kondisi dan perkembangan komunitas motor di Kota Yogyakarta. Hingga kemudian tercetus ide dari *Jack Irsyam* untuk membentuk suatu forum komunikasi atau paguyuban komunitas motor yang pada awal bertujuan untuk mempererat tali silaturahmi antar komunitas motor atau penghobi otomotif yang ada di Kota Yogyakarta. Kemudian tujuan dari forum ini berkembang, yakni untuk mempromosikan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya.

*Jack Irsyam* yang memiliki materi berlebih, berperan sebagai ‘pemodal’ untuk pembentukan JAC yang nantinya menjadi forum atau paguyuban komunitas motor di Kota Yogyakarta. Peran dari *Jack Reka* sendiri adalah sebagai

penggerak dan konseptor awal. Konseptor awal di sini maksudnya adalah sebagai perancang logo, semboyan, dan sebagai penggerak maksudnya adalah sebagai orang yang mensosialisasikan tentang pembentukan JAC kepada komunitas-komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Bukan berarti peran *Jack Irsyam* kecil, namun beliau berperan besar dalam pembentukan, deklarasi, dan *event-event* yang diadakan oleh JAC. Wujud dari peran tersebut adalah penyelenggaraan rapat, deklarasi, dan supportnya dalam *Event* yang diadakan JAC.

Hasil dari gereliya yang dilakukan oleh *Jack Reka* adalah mendapatkan calon-calon anggota yang pada akhirnya menjadi anggota yang ikut mendirikan *JAC (Jogja Automotive Community)*. Anggota-anggota yang ikut dalam pembentukan dan deklarasi JAC (*Jogja Automotive Community*) adalah MOCY (*Merzy Owners Club Yogyakarta*), JKC (*Jogja King Club*), JMPC (*Jogja Mega Pro Club*), NOSC (*New Old Shogun Community*), dan IMTY (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta). Di sini peneliti menyebut komunitas motor yang ikut dalam pembentukan dan deklarasi JAC sebagai *Weak Ties* (ikatan lemah), dengan kalimat yang lebih mudahnya adalah kenalan. Setelah mendapatkan kenalan yang cukup banyak, yang merupakan hasil gereliya dari *Jack Reka* ini. Kemudian dilakukan rapat pembentukan JAC yang pertama, dari situ tiap

komunitas menjadi saling kenal walau hanya sebatas kenalan semata. Setelah dari kenalan tersebut timbul suatu hubungan sosial yang menghubungkan antara *Strong Ties* dan *Weak Ties*. Dengan terbentuknya hubungan diantara *Jack Reka* dan *Jack Irsyam* dengan perwakilan dari setiap komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Kemudian dari perwakilan tiap komunitas motor ini akan menjadi pengurus dalam struktur organisasi dalam tubuh JAC. Adanya hubungan sosial tadi informasi-informasi dan berbagai hal baik tentang komunitas motor, peraturan lalu lintas terbaru, dan lain sebagainya menjadi lancar menyebar. Hal ini dikarenakan JAC adalah sebuah forum komunikasi komunitas motor di Kota Yogyakarta. Untuk lebih jelasnya lagi bisa di lihat dalam bagan di bawah ini



**Bagan.3 Skema hubungan pendiri JAC**



Bagan di atas adalah gambaran sederhana yang peneliti gunakan sebagai contoh, yang sebenarnya anggota yang terlibat lebih banyak lagi. Bagan di atas menunjukkan bahwa yang menjadi ikatan kuatnya adalah hubungan *Jack Irsyam* dengan *Jack Reka*. Kemudian ketika pembentukan JAC, *Jack Reka* mensosialisasikan tentang JAC kepada komunitas motor yang tengah kopdar (Kopi Darat) di seputaran Kota Yogyakarta pada waktu malam minggu. *Jack Irsyam* menjadi penggagas dan bertindak sebagai penyelenggara dan pembicara pada saat rapat pembentukan JAC. Komunitas MOCY (*Merzy Owners Club Yogyakarta*), JKC (*Jogja King Club*), JMPC (*Jogja Mega Pro Club*), dan IMTY (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta) menjadi komunitas motor yang ikut dalam pembentukan JAC. Sebagai kenalan mereka menjadi pihak yang diajak oleh *Jack Reka* dan *Jack Irsyam*.

Terbentuklah struktur kepengurusan yang pertama dengan ketua umum *Jack Irsyam*, kemudian *Jack Reka* sebagai humas. Kemudian perwakilan dari masing-masing komunitas yang ikut dalam rapat JAC. Setelah deklarasi dilakukan dan secara resmi JAC berdiri pada tanggal 13 Oktober 2002, tidak sedikit komunitas motor yang ikut secara sukarela untuk bergabung dengan JAC. Anggota lain dari JAC adalah JPC (*Jogja Pitung Club*), PULSARIAN, IMPX (Ikatan Motor GL

Pro Max), AJC (*Astrea Jogja Cycle "Perjuangan"*), SUMANTO (Supra Mania Ngayogyakarto), JHC (*Jogja Honda Classic*), dan MOBTA (Motor CB Yogyakarta). Sebagai forum komunikasi, media pengembangan serta promosi pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya, dan wisata berkendara pada khususnya JAC telah memiliki hubungan dengan anggotanya yang menjadikan JAC sebuah komunitas dengan sumber daya manusia yang banyak. Jumlah sumber daya yang banyak ini merupakan suatu potensi tersendiri bagi pihak swasta yang akan peneliti jabarkan pada subbab selanjutnya.

Jaringan dalam JAC pada saat berdiri hingga sekarang sudah terbentuk. Berawal dari upaya *Jack Reka* dan *Jack Irsyam* untuk mensosialisasikan tentang pembentukan JAC sebagai forum komunikasi, induk organisasi komunitas motor di Yogyakarta, dan sebagai media promosi serta pengembangan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jack Reka* dan *Jack Irsyam* yang berasal satu komunitas motor yaitu MAC (*Motor Antique Club*) chapter Yogyakarta menjadi ikatan kuat (*Strong Ties*)-nya. Kemudian mulai mensosialisasikan JAC, maka *Jack Reka* dan *Jack Irsyam* membangun hubungan dengan komunitas motor lain yang ada di Yogyakarta. Dari situ ikatan-ikatan lemah (*Weak Ties*) mulai didapatkan. Pada saat deklarasi ikatan lemah dan kuat berkumpul jadi satu. Sejak itu, jaringan sosial

dalam komunitas di Yogyakarta terbentuk melalui JAC (*Jogja Automotive Community*).

Ikatan-ikatan yang terjalin dalam tubuh JAC sendiri tidak hanya pada komunitas-komunitas motor saja. Ada juga komunitas mobil, tetapi tidak menjabarkan tentang komunitas mobil karena batasan kajian yang seperti yang telah peneliti sebutkan di atas. Selain itu, JAC juga memiliki hubungan yang baik dengan instansi-instansi pemerintahan seperti kepolisian, pemda melalui dinas terkait, dan pihak swata. Untuk lebih menjabarkan terbentuknya jaringan melalui pandangan Mark Granovetter mengenai teorinya yakni *Strength Of Weak Ties* pada subbab selanjutnya.

## 2) Jaringan Sosial Antar Komunitas Motor Anggota JAC

(*Jogja Automotive Community*)

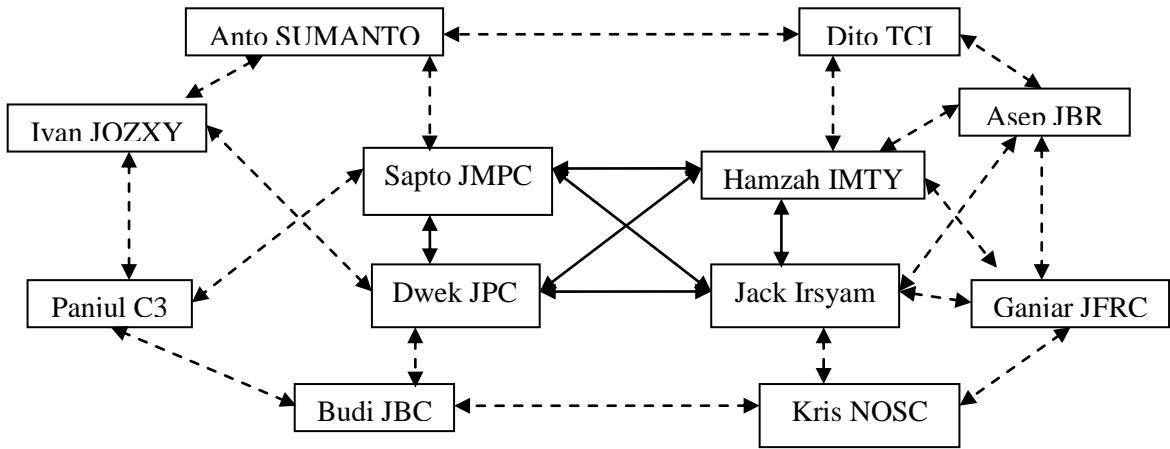
Anggota dari JAC adalah komunitas otomotif yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta, namun pada bahasan kali ini peneliti akan membahas komunitas motor yan ada di Kota Yogyakarta. Subbab ini akan memaparkan tentang terbentuknya jaringan sosial pada anggota-anggota JAC yaitu komunitas-komunitas motor. Peneliti memaparkan terbentuknya jaringan sosial pada komunitas-komunitas motor anggota JAC melalui pandangan *Strength Of Weak Ties* karya Mark Granovetter.

Dikatakan dalam teori yang dikemukakan oleh Granovetter bahwa seseorang akan lebih banyak mendapatkan kesempatan untuk mendapatkan suatu pekerjaan melalui kenalannya daripada melalui teman dekatnya. Pada paparan kali ini kesempatan yang peneliti maksud tidak hanya pada pekerjaan semata. Namun, kesempatan dalam mendapatkan info onderdil dari sepeda motornya. Baik yang memang untuk memperbaiki sepeda motornya maupun hanya untuk aksesoris sepeda motornya. Kemudian, informasi mengenai rute-rute *touring* terkait keadaan lalu lintas, keadaan medan jalan, dan lain sebagainya yang menunjang dalam perjalanan *touring* komunitas motor.

Pertukaran informasi seperti yang disebutkan di atas terjadi pada saat diadakan kegiatan bersama anggota JAC, seperti kopdargab (kopi darat gabungan), *Gathering*, dan rapat. Selain melalui *Event* tatap muka seperti yang disebutkan di atas, dunia maya juga menjadi media dalam terhubungnya komunitas motor anggota JAC. Media jaringan sosial yang dimaksud peneliti adalah seperti *Friendster*, *Facebook*, *Twitter*, *Yahoo Massanger*, *Google Talk*, *BlackBerry Massanger*, dan banyak lagi. Dalam komunitas motor kecendrungannya adalah lebih menggunakan *Facebook* dan *Twitter*, hal ini dikarenakan kedua

media jaringan sosial tersebut lebih populer di masyarakat dan dipandang lebih mudah penggunaannya.

Hubungan antar anggota ini bisa dikatakan lebih bersifat personal, karena intensitas berinteraksi dari setiap anggota komunitas motor itu berbeda-beda antara satu dengan yang lainnya. Keakraban dari masing-masing individu juga mempengaruhi aliran informasi, barang, dan jasa yang ada. Jika seseorang baru berkenalan hal-hal yang dibahas lebih bersifat umum seperti pengalaman *touring*, keadaan komunitas motornya, dan sepeda motornya. Berbeda jika sudah cukup lama kenal, seakan-akan pembicaraan yang bergulir menjadi tidak terbatas pada tema atau segmen tertentu. Intensitas bertemu yang cukup sering, akan menghasilkan jaringan yang dimilikinya bisa semakin berdaya guna dan akan semakin berlangsung dalam waktu yang lama. Maka bagi setiap individu anggota komunitas motor akan berusaha mempertahankan eksistensinya dalam komunitasnya agar jaringan yang dimilikinya tetap bertahan. Bagan di bawah ini akan memberikan gambaran tentang hubungan kenalan (*Weak Ties*) dan teman dekat (*Strong Ties*).



**Bagan. 4 Pola jaringan anggota JAC**

**Keterangan:**

- = Ikatan Kuat (*Strong Ties*)
- = Ikatan Lemah(*Weak Ties*)

Bagan di atas hanyalah sebuah gambaran tentang pola jaringan sosial yang timbul diantara komunitas motor anggota JAC, yang sebenarnya lebih kompleks lagi pola jaringan sosial yang timbul karena komunitas motor anggota JAC berjumlah 37 komunitas motor. Bagan di atas menunjukkan bahwa tidak semua ikatan yang terjalin dalam hubungan sosial di JAC adalah ikatan kuat (*Strong Ties*), yang menjadi ikatan kuat dalam jaringan sosial komunitas motor anggota JAC adalah Sapto JNPC (Jogja Mega Pro Club) selaku ketua bidang Event dalam kepengurusan JAC, Hamzah IMTY (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta) ketua umum JAC periode ketiga, Dwek JPC (Jogja Pitung Club) yang dalam kepengurusan JAC menjabat sebagai koordinator komunitas motor klasik, dan Jack Irsyam sebagai

koordinator dewan organisasi dan pendiri JAC. Melalui skema di atas dapat diketahui bahwa ikatan lemah (*Weak Ties*) yang lebih banyak muncul. Komunitas motor anggota JAC yang menjadi ikatan lemah (*Weak Ties*) adalah Ganjar JFRC (Jogja Free Rider Community), Ivan JOZXY (Jogja ZX Community), Panjul C-Three (Custom Cruizer Community), Kris NOSC (new Old Shogun Community), Budi JBC (Jogja Blade Community), Anto SUMANTO (Supra Mania Ngayogyokarto), dan Dito TCI (Thunder Community Indonesia).

Ikatan-ikatan lemah ini juga saling berinteraksi antara satu dengan yang lainnya walau intensitasnya tidak seperti ikatan kuat. Seperti yang dikemukakan oleh Ruddy Agusyanto dalam bukunya, bahwa hubungan sosial adalah penghubung antar satu titik ke titik yang lain dalam jaringan sosial (2007: 13). Hubungan ini didapat dari usaha seseorang untuk berinteraksi dengan orang lain dalam komunitas motor JAC. Melalui hubungan sosial inilah dialirkan informasi-informasi, barang-barang, atau jasa. Yang dimaksud dengan informasi adalah informasi mengenai keadaan rute-rute jalan, cara-cara merawat sepeda motor seperti yang dijelaskan di atas, dan informasi mengenai *event-event gathering* komunitas motor. Barang-barang yang dimaksud juga kebanyakan berkaitan dengan sepeda motor seperti *spare part*, aksesoris, dan

kelengkapan berkendara seperti *Ballaclava*, sarung tangan, *Protector*, *Box*, dan lain sebagainya. Untuk jasa-jasa sendiri misalnya tentang jasa modifikasi sepeda motor, reparasi, dan lainnya. Kegunaan dari jaringan ini adalah seperti yang dijelaskan di atas. Melalui hubungan sosial yang telah terjalin diantara anggota JAC terjadi pertukaran barang, jasa, dan informasi yang berguna bagi anggota yang lain.

Jaringan sosial anggota juga terbentuk atau muncul melalui interaksi yang terjadi di JAC. Berawal dari perkenalan, kemudian berlanjut dengan frekuensi berinteraksi yang makin meningkat, dan terhubungnya anggota dalam dunia maya melalui *Facebook*, *Twitter*, dan *BBM(BlackBerry Massanger)*. Perkenalan terjadi pada saat tatap muka dalam suatu kegiatan bersama seperti rapat, kopdar, dan *Event-Event* lain yang mengumpulkan anggota JAC dalam satu waktu dan tempat yang sama. Hingga akhirnya jaringan sosial dalam komunitas motor di JAC terbentuk melalui *Event-Event Gathering* komunitas motor dan hubungan sosial yang terjalin melalui dunia maya menggunakan situs jejaring sosial. Peneliti menggunakan indeks kohesi kelompok untuk mengetahui tingkat kohesi dari anggota JAC. Indeks kohesi ini digunakan untuk mengetahui solid atau tidaknya anggota JAC dan tingkat komunikasi dari anggota JAC. Rumusnya sebagai berikut;

$$Co = \text{Jumlah } (i \leftrightarrow j) : dN/2$$

Keterangan:

Co= Tingkat kohesi

(i↔j)= Jumlah yang saling pilih memilih

d= Jumlah pemilih yang diperbolehkan

N= Jumlah anggota kelompok (Bimo Walgito, 2006: 45)

Diketahui bahwa jumlah saling pilih memilih dalam anggota JAC terdapat 13, jumlah pemilih yang diperbolehkan sebanyak 2, dan jumlah anggota 37. Data yang telah diketahui dimasukkan kedalam rumus, maka;

$$Co = 13 : 2(37/2) = 0,35$$

Jadi, tingkat kohesi pada anggota JAC sebesar 0,35. Hal ini berarti bahwa tingkat komunikasi cukup memiliki arti walau tidak begitu signifikan. Menurut peneliti dalam JAC melalui perhitungan tingkat kohesi anggota JAC kurang solid karena kecilnya tingkat kohesinya. Perhitungan di atas digunakan untuk mengetahui tingkat komunikasi dan solidnya anggota JAC. Dikatakan kurang solid karena ada faktor lain yang mempengaruhi seperti intensitas berinteraksi, demografi, frekuensi berinteraksi tadi, jumlah anggota JAC itu sendiri.

**3) Jaringan Sosial JAC (*Jogja Automotive Community*) dengan Instansi Pemerintah dan Pihak Swasta.**

Di atas telah dipaparkan mengenai jaringan sosial antar komunitas motor anggota JAC pada saat pembentukannya dan jaringan sosial antar anggota komunitas motor JAC di Yogyakarta. Pada subbab ini peneliti memaparkan tentang jaringan sosial yang terbentuk antara komunitas motor JAC dengan instansi-instansi pemerintah dan pihak-pihak swasta. Komunitas motor bukan hanya sekedar hobi semata yang acaranya hanya kumpul-kumpul dan *touring-touring* saja. Tetapi bagi seorang pengusaha yang jeli, keberadaan komunitas motor dapat dijadikan sebagai media promosi produk-produknya.

Komunitas motor merupakan wujud kelompok sosial dimana terdapat sejumlah banyak orang, dan hal inilah yang dilihat dari pengusaha untuk media promosi produknya. JAC tidak hanya sekali bekerja sama dengan pihak swasta dalam menjadi media promosi produk dari sang pengusaha, namun sudah banyak wujud kerjasama antara JAC dengan pengusaha. Pengusaha yang menjalin kerja sama dengan JAC kebanyakan adalah pengusaha yang masih berkaitan dengan otomotif seperti perusahaan sepeda motor, oli, helm, rokok dan lain sebagainya. Bila dilihat melalui pandangan Granovetter, hal ini sudah diprediksi. Karena, dalam komunitas motor yang terdiri dari

berbagai macam latar belakang orang, dimungkin sekali untuk terjalin suatu hubungan dengan pengusaha sehingga dapat bekerja sama dalam suatu promosi produk. Latar belakang yang berbeda tadi menjadikan JAC memiliki nilai potensial untuk dijadikan media promosi suatu produk oleh sang pengusaha. Kerja sama yang dilakukan oleh pengusaha tadi bisa berasal dari salah satu anggota yang telah memiliki hubungan dengan pengusaha

Teori *Strength Of Weak Ties* mengatakan bahwa, kesempatan dalam menjadi media promosi ini adalah salah satu hasil dari adanya *weak ties* yang dimiliki oleh salah seorang anggota JAC. Karena, menjadi media promosi dari suatu produk merupakan suatu kesempatan dalam menghasilkan pendapatan. Di sinilah berdaya gunanya hubungan atau jaringan yang dimiliki oleh salah satu anggota komunitas motor bagi angota komunitas motor yang lain.

Di atas dipaparkan mengenai temuan bahwa jaringan sosial dari komunitas motor tidak hanya berkutat pada komunitas motor saja, namun juga bisa berjaringan dengan pihak pengusaha. Selanjutnya, dipaparkan mengenai jaringan yang terbentuk dengan instansi-instansi pemerintah. Instansi yang peneliti maksud adalah seperti kepolisian, pemerintah daerah, dan dinas pariwisata.

Seperti yang disebutkan dalam anggaran dasar JAC, bahwa JAC adalah organisasi yang berbentuk forum komunikasi wadah/sarana berkumpul untuk berpartisipasi dan berinteraksi dengan menitikberatkan pada bidang pariwisata otomotif pada khususnya dan kepariwisataan pada umumnya (AD JAC pasal 3 tahun 2003). Kedudukan JAC dalam hal ini adalah membantu pemerintah daerah untuk mempromosikan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta. Salah satu contoh *Event* yang bekerja sama dengan JAC adalah pada ulang tahun Kota Yogyakarta, dimana anggota JAC dilibatkan untuk ikut dalam pawai budaya ulang tahun Kota Yogyakarta. Itu merupakan salah satu contoh keterhubungan JAC dengan instansi pemerintah.

Wujud hubungan yang terjalin antara JAC dengan instansi pemerintah selanjutnya adalah dengan pihak kepolisian. Wujud kerja sama dari JAC dengan kepolisian yang pertama adalah masalah perijinan. Ketika JAC ataupun komunitas motor yang menjadi anggotanya akan mengadakan suatu *Event*. Akan dibutuhkan ijin dari pihak kepolisian agar bisa menggelar *Event* tersebut. peran dari JAC di sini adalah kemudahan mendapatkan ijin tersebut tanpa menggunakan rekomendasi dari pihak IMI yang sering kali ditarik biaya yang tidak sedikit. Hal ini bisa terwujud karena pendiri JAC yaitu *Jack Irsyam* memiliki hubungan baik dengan salah satu pejabat di kepolisian daerah

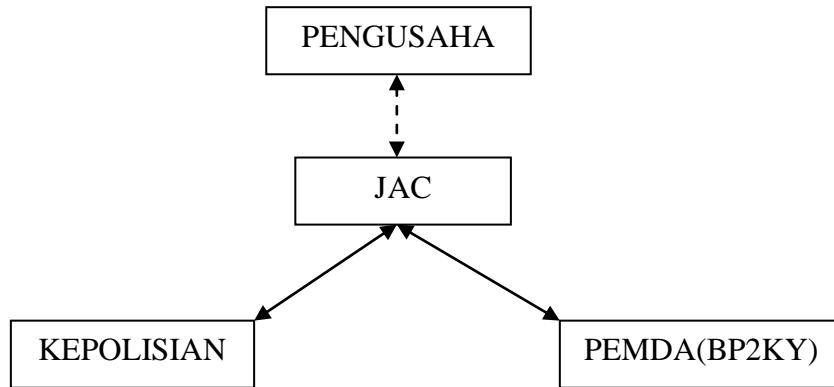
Yogyakarta. Hubungan antara *Jack Irsyam* dengan pihak kepolisian ini bisa disebut ikatan lemah (*weak ties*). Karena, berawal dari sulitnya pihak komunitas motor dalam mendapatkan ijin dari pihak kepolisian untuk menggelar suatu *Event*. Lalu, *Jack Irsyam* melalukan audiensi dengan pihak kepolisisna daerah Yogyakarta, dan bersambut baik. Hasil dari audiensi tersebut adalah jika komunitas motor yang akan menggelar *Event* dengan rekomendasi dari JAC sudah bisa mendapatkan ijin dari kepolisian. Seperti yang dikatakan oleh *Jack Irsyam* saat peneliti mewawancarai beliau pada tanggal 24 Februari 2012 bertempat di HS Silver Kota Gede.

“Pokoknya mas kalau ngurus surat ijin bikin *Event* di polda itu nggak perlu pake surat rekomendasi dari IMI. Cukup pake nama JAC aja kalo ngga bilang aja yang nyuruh saya.”

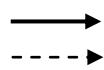
Pernyataan *Jack Irsyam* tadi seakan menunjukkan bahwa JAC adalah forum yang telah dikaui oleh instansi pemerintah. Oleh karena itu, tiap kali JAC mengadakan *Event* dan mengurus surat ijin akan mendapatkan kemudahan dalam prosesnya. Hal ini karena adanya ikatan lemah yang dihubungkan oleh *Jack Irsyam*. Hubungan ini oleh *Jack Irsyam* dan jajaran pengurus JAC berupaya dipertahankan dn dirawat, agar nantinya tetap berdaya guna bagi kelangsungan JAC dan komunitas motor yang menjadi anggotanya.

Kerja sama adalah suatu bentuk yang interaksi yang merupakan hasil dari adanya atau terbentuknya jaringan sosial antar individu atau kelompok. JAC juga menjalin kerja sama dengan pihak pemerintah Kota Yogyakarta. Wujud kerja sama itu adalah support dari pihak pemerintah Kota Yogyakarta melalui BP2KY (Badan Promosi Pariwisata Kota Yogyakarta) yaitu suatu badan di bawah pemerintah Kota Madya Yogyakarta yang menangani promosi pariwisata yang ada di Kota Yogyakarta. Salah satu *Event* yang disupport oleh BP2KY adalah JBDW (*Jogja Bike Drive Week*) tahun 2011 kemarin yang pelaksanaan diadakan di seputar Balaikota Yogyakarta.

Jaringan sosial JAC dengan instansi pemerintah dan pihak swasta adalah suatu bentuk pemanfaatan atau pendaya gunaan hubungan sosial atau jaringan yang sudah didapatkan oleh anggota JAC. Melalui bentuk JAC yang merupakan forum komunikasi komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta kiranya dapat dimanfaatkan dengan baik pada suatu hal yang bernilai positif. Karena JAC adalah sekumpulan massa yang potensial untuk digerakkan. Di bawah ini akan dipaparkan melalui bagan jaringan sosial JAC dengan instansi pemerintah dan pengusaha.



**Bagan 5. Pola jaringan JAC dengan Instansi**  
**Keterangan:**



= Ikatan Kuat (*Strong Ties*)  
 = Ikatan Lemah(*Weak Ties*)

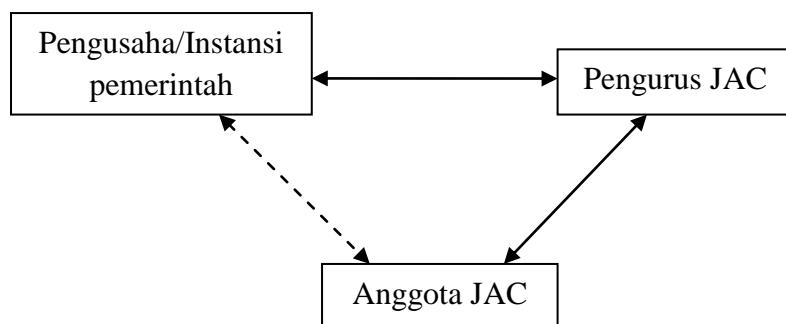
Bagan di atas menunjukkan hubungan antara JAC dengan pihak kepolisian, pihak swasta (pengusaha), dan pemerintah yang ditunjukkan oleh BP2KY yakni Badan Promosi Pariwisata Kota Yogyakarta, badan resmi bentukkan pemerintah Kota Yogyakarta yang menangani promosi pariwisata di Kota Yogyakarta. Sejalan dengan tujuan JAC yang tercantum dalam AD/ART JAC bahwasanya JAC bertujuan mempromosikan pariwisata Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya. Jadi, hubungan JAC dengan BP2KY termasuk ikatan kuat atau *Strong Ties* selain itu, beberapa anggota JAC ada yang bekerja pada badan tersebut seperti *Jack Irsyam* yang menjabat sebagai koordinator dewan organisasi JAC dan *Sist Rita* yang dalam kepengurusan JAC bertindak sebagai seksi *Public Relation*. JAC sendiri sering dilibatkan dalam agenda

kegiatan dari BP2KY seperti misal pada acara *Jogja Java Carnival*, rangkaian acara “sekatenan”, dan festival kesenian Yogyakarta. JAC terlibat sebagai peserta dalam acara yang diagendakan oleh BP2KY.

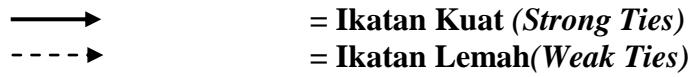
Kemudian hubungan JAC dan kepolisian dikatakan sebagai ikatan kuat atau *Strong Ties* karena, dalam penyelenggaraan *event* dan agenda kegiatan JAC pastilah memerlukan izin dari pihak yang berwajib terutama jika melakukan *rolling city* pasti akan menggunakan pengawalan dari kepolisian. Pihak kepolisian juga sering merangkul JAC dalam kegiatan tertentu terutama yang berkaitan dengan lalu lintas seperti pada saat sosialisasi penggunaan helm “SNI” yang belum lama ini. Kedekatan ini menjadikan hubungan JAC dan kepolisian menjadi erat. Kemudian, hubungan JAC dan pengusaha dikatakan sebagai ikatan lemah atau *Weak Ties* karena, kerja sama antara JAC dan pengusaha sifatnya sementara. Perusahaan yang peneliti maksud adalah ATPM, perusahaan telekomunikasi, perusahaan *Spare Part*, perusahaan oli, dan yang berkaitan dengan kendaraan. Dikatakan sementara karena kerja sama antara JAC dan pengusaha berlangsung jika pihak pengusaha mengadakan *event* di Yogyakarta dan kebanyakan pihak pengusahalah yang menghubungi JAC lebih dahulu. Keterlibatan JAC dalam *event* yang diselenggarakan

oleh pengusaha adalah sebagai partisipan dan sebagai pengelola. *Event-event* yang pernah diselenggarakan oleh pengusaha dan melibatkan JAC adalah sebagai berikut; peluncuran produk baru seperti varian sepeda motor terbaru seperti peluncuran yamaha mio -j, yamaha x -1,honda all new mega pro, uji produk oli, dan tes berkendara dari produk-produk ATPM. Itulah hubungan dan kerja sama yang terbentuk antara JAC dengan pengusaha, kepolisian, dan pemerintah daerah dal hal ini yang peneliti maksud adalah BP2KY (Badan Promosi Pariwisata Kota Yogyakarta).

Ketiga jaringan sosial yang terbentuk dalam JAC, memunculkan suatu hubungan yang saling berkaitan diantara ketiganya. Menurut peneliti hubungan lebih mengarah kepada hubungan kerja dalam suatu *event* atau agenda kegiatan dari masing-masing pihak. Karena, melihatkan pihak swasta atau pengusaha. Bagan berikut akan memberikan gambaran tentang hubungan diantara tiga jaringan yang terbentuk di JAC.



**Bagan 6. Pola hubungan antar jaringan**  
**Keterangan:**



Bagan di atas merupakan pola hubungan yang melibatkan pengusaha atau pihak pemerintah , anggota JAC, dan pengurus JAC. Pola tersebut lebih seperti pola hubungan kerja sama antara JAC dengan pihak swasta ataupun pemerintahan. Namun, yang sebenarnya bagan di atas adalah pola hubungan untuk suatu kerja sama. Pengurus JAC yang memiliki *strong ties* dengan pihak swasta atau pemerintahan. Temuan peneliti, pihak swasta atau pihak pemerintahlah yang meminta kepada JAC untuk pengarahan anggota-anggotanya. Kemudian, pengurus JAC yang sudah menyetujui untuk mengerahkan anggotanya akan menghubungi masing-masing koordinator untuk mengerahkan anggotanya dalam acara yang telah disepakati. Hubungan yang menjadi *weak ties*-nya adalah hubungan antara pihak swasta ataupun pihak pemerintahan dengan anggota JAC yang dkerhkan tersebut.

### C. Pokok-Pokok Temuan Penelitian

Temuan yang didapat peneliti dari pengumpulan data di lapangan yang telah dilakukan dan pemaparan pokok-pokoknya adalah sebagai berikut:

1. Jogja *Automotive Community* (JAC) adalah sebuah komunitas motor, yakni sebuah kelompok sosial kecil dimana anggotanya masih saling mengenal yang berdasarkan hobi otomotif.

2. Jogja *Automtive Community* (JAC) merupakan forum komunikasi dan induk organisasi bagi komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dengan tujuan sebagai media promosi pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya.
3. Kontak sosial yang terjadi di JAC, terjadi secara primer dan sekunder, wujud kontaknya secara verbal maupun tindakan terjadi dalam JAC. Kontak secara lisan lebih banyak terjadi ketika tidak berkendara, sedangkan kontak secara verbal terjadi ketika anggota JAC berkendara. Komunikasi yang merupakan reaksi dari kontak yang diberikan seseorang adalah ketika seseorang mendapatkan suatu stimulus dalam berkendara atau simbol akan adanya gangguan.
4. Komunikasi yang terjadi pada JAC secara kontekstual dan subjektif. Komunikasi subjektif terjadi ketika tidak berkendara dan bisa bertemu secara langsung maupun menggunakan media. Komunikasi kontekstual terjadi ketika anggota JAC sedang berkendara.
5. Interaksi sosial menjadi suatu perekat hubungan diantara anggota JAC. Semakin intens suatu komunitas motor berinteraksi dengan komunitas motor yang lain, maka akan semakin dekat hubungan diantara mereka.
6. Interaksi sosial dalam JAC diupayakan untuk asosiatif dan JAC menghindari terjadinya interaksi sosial disasosiatif, karena dapat menganggu stabilitas organisasi JAC.
7. Terdapat peranan dari modal sosial dalam terbentuknya jaringan komunitas motor di Yogyakarta. Modal sosial berperan sebagai sumber

daya yang digunakan untuk membangun jaringan dengan orang atau kelompok lain di luar dirinya atau kelompoknya.

8. Temuan selanjutnya adalah mengenai modal sosial, dalam JAC terdapat tiga unsur modal sosial seperti yang dikemukakan oleh Putnam, yakni norma sosial, kepercayaan, dan jaringan.
9. Modal sosial dalam JAC berkarakter *Bridging Social Capital*, dengan karakteristik sebagai berikut; terbuka, memiliki jaringan yang lebih fleksibel, toleran, memungkinkan untuk memiliki banyak alternatif jawaban dan penyelesaian masalah, akomodatif untuk menerima perubahan, dan cenderung memiliki sikap *altruistic, humanitarianistik*.
10. Unsur pertama modal sosial yakni norma, pada JAC terdapat dua norma yang disosialisaikan kepada anggota yaitu norma lisan dan tertulis. Norma lisan digunakan sebagai pedoman untuk berinteraksi antar anggotanya. Norma tertulis digunakan sebagai pedoman untuk menjalankan organisasi, norma tertulis ini tertuang pada anggaran dasar dan anggaran rumah tangga (AD/ART) JAC.
11. Unsur selanjutnya adalah kepercayaan, kepercayaan yang ada di JAC ditunjukkan dengan adanya pembagian kerja, baik itu dalam kepengurusan JAC atau pengelolaan suatu *event*. Seseorang akan mendapatkan kepercayaan dilihat dari keaktifannya dalam JAC, kinerja yang diberikan pada JAC, hasil dari kinerja tersebut, dan lain sebagainya.
12. Unsur yang terakhir yakni jaringan, jaringan adalah suatu hubungan sosial yang melinatkkan dua orang atau lebih. Hubungan yang terjalin

dalam suatu jaringan merupakan suatu saluran dimana melalui saluran tersebut dialirkan barang atau jasa. Dalam JAC jaringan sosial tumbuh melalui ikatan lemah yang memberi pengaruh kepada ikatan kuat sehingga hubungan berjalan dengan baik.

13. Hasil temuan peneliti terdapat tiga bentuk jaringan yang terbentuk di JAC. Bentuk tersebut adalah jaringan sosial dalam pembentukan JAC, jaringan sosial antar komunitas motor anggota JAC, dan jaringan sosial dengan pemerintah maupun pihak swasta.
14. Jaringan sosial dalam pembentukan JAC, dalam pembentukan JAC yang menjadi ikatan kuatnya adalah Jack Irsyam dan Jack Reka dari klub MAC Yogyakarta dan yang menjadi ikatan lemahnya adalah IMTY, JKC, JMPC, dan MOCY.
15. Jaringan sosial antar komunitas motor anggota JAC, dalam jaringan ini hubungan yang terjalin sifatnya lebih personal yakni orang perorang, dalam jaringan ini interaksi terjadi seputar dunia otomotif.
16. Jaringan sosial JAC dengan instansi pemerintah dan pihak swasta, hubungan yang terjalin dengan pemerintah sebagai upaya promosi pariwisata di Yogyakarta. Hubungan dengan pihak swasta adalah JAC sebagai media promosi suatu produk baru, produk yang dimaksud berkaitan dengan otomotif.
17. Dari pola jaringan yang terbentuk pada JAC terdapat satu pola lagi yakni yang menghubungkan antara pihak pengusaha/pihak pemerintahan dengan JAC dan anggota JAC.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Hasil temuan peneliti di lapangan tentang peran modal sosial pada *Jogja Automotive Community (JAC)* menunjukkan bahwa, *Jogja Automotive Community (JAC)* adalah forum komunikasi bagi komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta dengan tujuan mempromosikan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya. *Jogja Automotive Community (JAC)* adalah kelompok sosial yang berbentuk komunitas. Interaksi sosial yang terjadi dalam JAC sifatnya kontekstual dan subjektif. Ketika berkendara interaksi sosial yang terjadi bersifat subjektif. Sementara ketika tidak berkendara seperti sedang ngobrol biasa, rapat, dan kopdar interaksi yang terjadi adalah bersifat kontekstual.

*Jogja Automotive Community (JAC)* memiliki modal sosial yang menjadi sumber daya bagi anggota untuk dapat memperkuat kesatuan dalam kelompok. Modal sosial yang ada dalam JAC berkarakter *Bridging Social Capital* yang berdasarkan pengelompokan yang dikemukakan oleh Hasbullah. Modal sosial memiliki peran dalam JAC, berikut peran dari masing-masing unsur modal sosial menurut putnam; Norma sosial dalam JAC yang tertulis terdapat pada anggaran dasar dan anggaran rumah tangga JAC. Norma ini digunakan untuk menjalankan organisasi. Sedang norma sosial yang lisan disosialisasikan kepada anggota JAC sebagai

pedoman berperilaku dalam berinteraksi dengan anggota yang lain. Sanksi dari norma sosial ini bertingkat mulai dari sekedar peringatan, skorsing, hingga pembubaran. Penyelesaian pelanggaran norma masih dikedepankan upaya musyawarah atau kekeluargaan; Kepercayaan dalam tubuh JAC dapat dilihat dari adanya pembagian kerja dalam pengurus JAC atau panitia *Event*. dari pembagian kerja ini seseorang mendapatkan kepercayaan dari anggota JAC untuk mengurus JAC ataupun suatu *Event* karena kemampuan (*skill*) yang dimilikinya. Kriteria bagi seseorang yang ingin mendapatkan kepercayaan dalam JAC adalah sebagai berikut: keaktifan dalam JAC, kinerja seseorang dalam suatu pengelolaan event, hasil kinerja tersebut, dan loyalitas terhadap JAC; Jaringan sosial yang terbentuk dalam JAC terbagi menjadi tiga bentuk yaitu: Jaringan sosial dalam pembentukan JAC (*Jogja Automotive Community*), Saat pembentukan JAC, jaringan sosial terbentuk dari *Jack Reka* dan *Jack Irsyam* yang merupakan anggota salah satu komunitas motor dan mengajak komunitas lain untuk mendirikan JAC. Berawal dari satu komunitas motor kemudian menjalin hubungan dengan komunitas lain; Jaringan sosial antar komunitas motor anggota JAC (*Jogja Automotive Community*), Bentuk dari jaringan sosial antar komunitas motor anggota JAC lebih bersifat personal. Dalam jaringan tersebut dialirkan berupa informasi tentang dunia komunitas motor, barang, dan jasa. Jaringan ini terbentuk dari intensitas bertemuanya antar anggot komunitas motor anggota JAC; Jaringan sosial JAC (*Jogja Automotive Community*) dengan

instansi pemerintah dan pihak swasta, Jaringan ini mulai dibangun oleh *Jack Irsyam* dengan memanfaatkan banyaknya anggota JAC. *Jack Irsyam* memandang bahwa JAC bisa menjadi media promosi pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta dan media promosi dari suatu produk. Dengan potensi tersebut, JAC menjadi sarana promosi dan bagi anggota bermanfaat untuk mendapatkan pendapatan dari menjadi media promosi tadi.

Terdapat hubungan antara pengusaha/pemerintah dengan JAC dan anggota JAC yang lebih bisa disebut sebagai garis komando. Terdapat peranan modal sosial dalam terbentuknya jaringan sosial pada komunitas motor di Yogyakarta. Dilihat dari modal sosial yang ada dan berkembang pada JAC Yogyakarta.

## B. Saran

Sesuai dengan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai jaringan dan modal sosial antar komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Maka peneliti menyarankan beberapa hal:

1. Komunitas motor adalah wadah bagi penghobi sepeda motor, dengan minat dan fokus masing-masing sesuai kesenangan dari orang tersebut.
2. *Jogja Automotive Community (JAC)* adalah forum komunikasi bagi komunitas otomotif yang ada di Kota Yogyakarta yang bertujuan untuk mengembangkan dan sebagai media promosi pariwisata yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya dan wisata berkendara pada khususnya.
3. Bagi yang mendirikan komunitas motor di Kota Yogyakarta, peneliti menyarankan untuk bergabung menjadi anggota JAC.
4. Komunitas motor menjadi media terbentuknya jaringan sosial bagi anggota komunitas motor yang ada di Yogyakarta.
5. Melalui jaringan sosial dalam komunitas motor dialirkan berbagai informasi, barang, dan jasa. Jadi, bagi pecinta otomotif untuk perawatan dan modifikasi kendaraannya bisa menggunakan jaringan ini untuk mendapatkan informasi, barang, dan jasa yang dibutuhkan.
6. Kepercayaan dalam komunitas motor dapat dilihat pada pembagian kerja pada suatu kepengurusan dan kepanitiaan acara tertentu.

Disarankan untuk mempercayakan sesuatu lebih dilihat lagi kapabilitas seseorang.

7. Norma dalam JAC juga diharapkan lebih intens lagi dalam sosialisasinya sehingga anggotanya dapat menjadi jelas akan visi dan misi dari JAC itu sendiri.
8. Seorang ketua umum JAC diharapkan adalah seseorang yang mempunyai sumber daya baik materi maupun sosial yang cukup untuk mampu membina dan membimbing komunitas motor yang ada dibawah naungannya. Lebih intens dalam berinteraksi dengan anggota-anggotanya dan lebih merawat anggota-anggotanya agar anggotanya dapat terbina dan tidak melanggar norma organisasi.
9. Sebagai upaya untuk memperbaiki citra komunitas motor yang sempat tercoreng oleh ulah genteng motor. maka peneliti menyarankan untuk anggota JAC supaya lebih bersosialisasi kepada masyarakat dan memberi pengetahuan tentang komunitas motor kepada masyarakat umum.
10. Jaringan akan lebih berdaya guna apabila berlangsung atau terhubung dalam waktu yang lama, saran dari peneliti untuk anggota komunitas motor adalah pertahankan eksistensi agar jaringan yang dimiliki semakin berdaya guna.
11. Bagi peneliti selanjutnya yang ingin mengkaji modal sosial, peneliti menyarankan untuk mengkaji modal sosial pada komunitas lain,

seperti komunitas fotografer, komunitas sepeda onthel, dan komunitas lainnya.

12. Dalam studi jaringan sosial peneliti menyarankan untuk tetap melihat faktor-faktor yang mempengaruhinya walaupun pengaruh itu kecil.

## Daftar Pustaka

- Agus Salim. 2006. *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial(Buku Sumber Untuk Penelitian Kualitatif)*. Yogyakarta: Tiara Wacana
- Arif Lius Setiyawan. 2008. Kerjasama Dalam Komunitas Motor Jupiter Cast Wheel Club(JCC) Yogyakarta. *Skripsi*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta
- Bimo Walgito. 2006. Psikologi Kelompok. Yogyakarta: Penerbit Andi Offset
- Bisri Mustofa & Elisa Vindi Maharani. 2010. *Kamus Lengkap Sosiologi*. Yogyakarta: Panji pustaka
- Burhan Bungin. 2007. *Sosiologi Komunikasi (Teori, Paradigma, dan Diskursus Teknologi Komunikasi di Masyarakat)*. Jakarta: Kencana
- Castiglione, Dario . et. al. 2007. *The Handbook Of Social Capital*. Oxford: Oxford University Press
- Depdiknas. 2000. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Endri Kurniawan. 2009. Struktur Jaringan Gang Cah Melati Siji(CMS) di Kabupaten Sleman. *Skripsi*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta
- Field, john. 2011. *Modal Sosial* (Alih Bahasa: Nurhadi). Yogyakarta: Kreasi Wacana
- Fukuyama, Francis. 2005. *Guncangan Besar: Kodrat Manusia Dan Tata Sosial Baru*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Huberman dan Miles. 2009. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Press

- Granovetter, Mark. 1983. *The Strength Of Weak Ties: A Network Theory Revisited*. [online]. Diakses pada 25 Oktober 2011 tersedia pada URL:[<http://www.google.co.id/url?sa=t&rct=j&q=mark%2Bgranovetterstrength%2Bof%2Bweak%2Bties&source=web&cd=3&ved=0CDgQFjAC&url=http%3A%2F%2Fciteseerx.ist.psu.edu%2Fviewdoc%2Fdownload%3Fdoi%3D10.1.1.128.7760%26rep%3Drep1%26type%3Dpdf&ei=pA6pTrO4E4LZrQeYqdiDDA&usg=AFQjCNGHZplC6yc0UwUSHZuWHSfQYLj5A&cad=rja>]
- 2001. *The Strength of Weak Ties*. Chicago: University of Chicago Press
- Lin, Nan. 2004. *Social Capital: A theory of Social Sturcture and Action*. Cambridge : Cambridge Univesity Press
- Moleong, Lexy J. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya
- Ritzer, George & Douglas J Goodman. 2007. *Teori Sosiologi Modern (Edisi Keenam)*. Jakarta: Kencana
- Ruddy Agusyanto. 2007. *Jaringan Sosial dalam Organisasi*. Jakarta: Raja Grafindo
- Saifuddin Azwar. 2010. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Slamet Santosa. 2006. *Dinamika Kelompok (Edisi Revisi)*. Jakarta: Bumi Aksara
- Soerjono Soekanto. 2006. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo
- Soleman B. Taneko. 1984. *Struktur dan Proses Sosial Suatu Pengantar Sosiologi Pembangunan*. Jakarta:CV. Rajawali

Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D.* Bandung: Alfabeta

Suharsimi Arikunto. 2007. *Manajemen Penelitian.* Jakarta: Rineka Cipta

Sosiologi Unisyah. 2011. Teori dan pemikiran Emile Durkheim. [online]. Diakses pada 2 mei 2012 pukul 00.30 WIB. Tersedia pada URL: [<http://sosiologiunsyiah2010.wordpress.com/2011/04/19/teori-dan-pemikiran-emile-durkheim/>]

Taqiyudin Subki. (2011). Social Capital Sebagai Strategi Pengembangan Madrasah. *Prosiding, Seminar Nasional Tanggal 18 Oktober 2011.* Yogyakarta: Program Studi Ilmu Pendidikan Program Doktor (S3) Program Pascasarjana Universitas Negeri Yogyakarta

Veeger, K.J. 1986. *Realitas Sosial(Refleksi Filsafat Sosial Atas Hubungan Individu-Masyarakat Dalam Cakrawala Sejarah Sosiologi).* Jakarta:Gramedia

# **LAMPIRAN**

## **Pedoman Observasi Kopdar Komunitas Motor**

Tanggal Observasi : .....

Tempat : .....

| No | Aspek yang diamati  | Keterangan |
|----|---|------------|
| 1  | Lokasi  |            |
| 2  | Kondisi lingkungan sekitar tempat pengamatan                      |            |
| 3  | Jumlah orang yang ada dilokasi                                    |            |
| 4  | Pengkondisian anggota yang datang kopdar                          |            |
| 5  | Interaksi antar anggota komunitas motor                           |            |
| 6  | Interaksi dengan komunitas motor lain baik dalam maupun luar kota |            |
| 7  | Frekuensi interaksi dengan anggota komunitas motor lain           |            |
| 8  | Nilai dan norma sosial yang berlaku                               |            |
| 9  | Kepercayaan antar anggota dan jaringan yang di miliki             |            |

## **Pedoman Observasi Pelaksanaan Agenda Kegiatan “JAC”**

Tanggal Observasi : .....

Tempat : .....

Nama acara : .....

| No | Aspek yang diamati                  | Keterangan |
|----|-------------------------------------|------------|
| 1  | Bentuk kegiatan                     |            |
| 2  | Acara yang berjalan                 |            |
| 3  | Kepanitiaan                         |            |
| 4  | Komunikasi                          |            |
| 5  | Kerjasama antar anggota JAC         |            |
| 6  | Pemecahan masalah                   |            |
| 7  | Persiapan                           |            |
| 8  | Pelaksanaan                         |            |
| 9  | Pembentukan panitia                 |            |
| 10 | Peran pengurus dan dewan organisasi |            |

## **PEDOMAN WAWANCARA**

### **A. Pedoman wawancara dengan bikers (anggota JAC, non-anggota JAC, dan tamu)**

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : .....
2. Asal daerah : .....
3. Komunitas : .....
4. Jabatan : .....

Daftar pertanyaan:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?
2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?
3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?
4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain? terutama ketika awal anda menjadi bikers?
5. Apa motivasi anda untuk touring? apa arti touring bagi anda?
6. Apa hasil dari touring anda?
7. Kemana pengalaman touring terjauh anda?
8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?
9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?
10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?
11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?
12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?
13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?
14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?
15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda berkendara/touring?

## **B. Pedoman wawancara dengan club/community anggota JAC**

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : .....
2. Komunitas : .....
3. Jabatan : .....

Daftar pertanyaan:

1. Apa yang anda ketahui tentang JAC?
2. Sejak kapan komunitas anda bergabung menjadi anggota JAC?
3. Apa yang melatar belakangi komunitas anda masuk menjadi anggota JAC?
4. Apa saja keuntungan yang komunitas anda dapatkan dengan bergabung dengan JAC?
5. Bagaimana keterlibatan komunitas anda dalam agenda kegiatan JAC?
6. Bagaimanakah anggota anda yang menjadi pengurus atau dewan organisasi JAC?
7. Apakah anda mengenal komunitas lain yang menjadi anggota JAC?sebutkan 5!
8. Apa anda mengenal komunitas lain yang tidak menjadi anggota JAC?
9. Bagaimana anda mengenal komunitas lain yang menjadi anggota JAC?
10. Bagaimana kerjasama anda dengan komunitas lain yang menjadi anggota JAC?
11. Bagaimana kerjasama anda dengan komunitas lain yang bukan anggota JAC?
12. Bagaimana hubungan anda dengan komunitas lain baik non-anggota JAC dan luar kota?
13. Apa yang menjadi keluhan komunitas anda pada JAC?

### **C. Pedoman wawancara dengan club/community non-anggota JAC**

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : .....
2. Komunitas : .....
3. Jabatan : .....

Daftar pertanyaan:

1. Sejak kapan komunitas anda berdiri?
2. Apa yang melatar belakangi anda mendirikan komunitas anda?
3. Bagaimana JAC menurut anda?
4. Bagaimana anda mengenal komunitas yang menjadi anggota JAC?
5. Bagaimana hubungan komunitas anda dengan komunitas yang menjadi anggota JAC?
6. Apa saja hambatan dalam komunitas anda menjalin hubungan atau kerjasama dengan JAC?
7. Bagaimana wujud hubungan atau kerjasama komunitas anda dengan JAC dan anggota JAC?
8. Pernahkah anda atau komunitas anda terlibat dalam anggota JAC?
9. Bagaimana respon yang anda dapatkan ketika mengikuti angenda JAC tersebut?
10. Bagaimana interaksi anda dengan pengurus JAC?

#### **D. Pedoman wawancara dengan pengurus dan dewan organisasi JAC**

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : .....
2. Komunitas : .....
3. Jabatan : .....

Daftar pertanyaan:

1. Bagaimana gambaran awal anda ketika mengetahui JAC?
2. Bagaimana sejarah berdirinya JAC?
3. Apa saja agenda dari JAC? yang anda ketahui?
4. Bagaimana bentuk kegiatan dari agenda tersebut?
5. Apa jabatan anda dalam struktur kepengurusan JAC?
6. Anda menjabat dalam periode berapa?
7. Bagaimana pengalaman anda ketika menjabat?
8. Apa saja hambatan yang ditemui dalam mengurus JAC?
9. Bagaimana cara anda dalam menjalankan jabatan anda?
10. Bagaimana hubungan anda dengan komunitas anda semenjak menjabat?
11. Bagaimana syarat untuk menjadi anggota dari JAC?
12. Bagaimana kriteria yang digunakan dalam pengrekrutan pengurus baru?
13. Menurut anda, apakah kepengurusan JAC yang sekarang dapat mengayomi komunitas motor di Yogyakarta?
14. Bagaimana tindakan anda ketika mengetahui agenda JAC tidak dijalankan atau tidak dilaksanakan?
15. Bagaimana cara anda menanamkan nilai dan norma yang berlaku di JAC?
16. Bagaimana cara anda sebagai dalam membangun loyalitas dan kerja sama antar anggota JAC?
17. Bagaimana anda mendapatkan dan memanfaatkan jaringan yang anda miliki untuk kelancaran agenda JAC?
18. Apa saja badan usaha yang dimiliki JAC?
19. Bagaimana pengelolaan badan usaha tersebut?
20. Bagaimana bagi hasil dari badan usaha tersebut?
21. Apa saja modal sosial yang anda gunakan dalam masuk JAC?

## Observasi Kopdar Komunitas Motor

Tanggal Observasi : 14 Maret 2012

Tempat : Bundaran UGM

| No | Aspek yang diamati  | Keterangan  |
|----|---|---|
| 1  | Lokasi  | Tempat Kopdar(kopi darat) komunitas motor C3, JBC, JBR, REMIC, dan JAVACOM  |
| 2  | Kondisi lingkungan sekitar tempat pengamatan                      | Lokasi yang strategis berada di persimpangan yang lalu lintasnya ramai dan bukan tempat pemukiman penduduk. Jadi kegiatan yang dilakukan oleh komunitas motor tidak mengganggu warga masyarakat setempat. |
| 3  | Jumlah orang yang ada dilokasi                                    | Kurang lebih 50 orang   |
| 4  | Pengkondisian anggota yang datang kopdar                          | Untuk mengakrabkan antar komunitas motor tiap datang pergi mereka saling sapa dengan membunyikan klakson, sirine, atau knalpotnya.  |
| 5  | Interaksi antar anggota komunitas motor                           | Untuk interaksi cukup baik dengan bukti saling sapa. Walaupun secara personal belum dekat tetapi mereka saling mengenal.  |
| 6  | Interaksi dengan komunitas motor lain baik dalam maupun luar kota | Pada hari itu tidak ada komunitas dari luar kota, namun dalam membahas kegiatan komunitas mereka memiliki interaksi yang baik antar komunitasmotor di luar kota.  |
| 7  | Frekuensi interaksi dengan anggota                                | Kalau dengan anggota komunitas masing-masing  |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | komunitas motor lain                                  | mereka cukup sering berinteraksi. Namun, bagi antar interaksidengan komunitas motor lain frekuensinya kurang, karena mereka memiliki kesibukan masing-masing. Mereka akan berinteraksi lagi ketika kopdar dan bertemu di event.   |
| 8 | Nilai dan norma sosial yang berlaku                   | Selayaknya komunitas motor mereka saling bertegur sapa itu merupakan nilai yang tertanam di diri mereka. Norma sendiri mereka memiliki aturan masing-masing dikomunitasnya. Namun, pada taraf umum mereka tetap menggunakan norma yang umum berlaku di masyarakat setempat. |
| 9 | Kepercayaan antar anggota dan jaringan yang di miliki | Kepercayaan di sini dapat dilihat dnegan tukar menukar informasi antar anggota komunitas motoryang ada di kopdaran entah itu berupa barang ataupun jasa.  |

Observasi Pelaksanaan Agenda Kegiatan “JAC”

Tanggal Observasi : 9 Februari 2012

Tempat : Angkringan JAC/ Pendopo Ndalem Restaurant

Nama acara : Rapat Rutin Bulanan JAC

| No | Aspek yang diamati          | Keterangan  |
|----|-----------------------------|---|
| 1  | Bentuk kegiatan             | Pertemuan rutin bulanan antarapengurus dengan anggota JAC dalam bentuk berupa saresehan dan diskusi bersama.  |
| 2  | Acara yang berjalan         | Pembahasan mengenai agenda yang telah dilakukan dalam waktu dekat dan yang akan dilaksanakan pada waktu dekat. Perkenalan anggota baru. Tanya jawab mengenai angenda dan visi misi JAC. |
| 3  | Kepanitiaan                 | Yang terlibat adalah pengurus JAC yang masih menjabat dan dewan organisasi  |
| 4  | Komunikasi                  | Dipandu oleh broKris Patje kemudian pembahasan dilanjutkan oleh bro Praztio dan kemudian sesi tanya jawab antara pengurus dan anggota   |
| 5  | Kerjasama antar anggota JAC | Bentuk kerja samanya adalah berupa kegiatan bersama dengan anggota lain   |
| 6  | Pemecahan masalah           | Diskusi dan dicari solusi secara kekeluargaan   |

|    |                                     |  |
|----|-------------------------------------|--|
| 7  | Persiapan                           | Dengan menyiapkan bahan dan agenda yang akan dibahas                               |
| 8  | Pelaksanaan                         | Acara yang berlangsung secara kondusif, diskusi juga berjalan dengan seru          |
| 9  | Pembentukan panitia                 | Langsung dihandle oleh pengurus  |
| 10 | Peran pengurus dan dewan organisasi | Pengurus sebagai panitia dan dewan organisasi sebagai pengawas dari jalannya rapat |

## Observasi Pelaksanaan Agenda Kegiatan “JAC”

Tanggal Observasi : 25 Februari 2012

Tempat : Sepanjang Jalan Mangkubumi

Nama acara : Kopdargab (Kopi Darat Gabungan) JAC

| No | Aspek yang diamati  | Keterangan  |
|----|---------------------|---|
| 1  | Bentuk kegiatan     | Kopi darat bersama atau kumpul seluruh komunitas motor yang ada di Kota Yogyakarta. Dilanjutkan dengan rolling thunder menuju kaliurang.  |
| 2  | Acara yang berjalan | Pukul 10 malam semua komunitas motor di Yogyakarta berkumpul di Jalan Mangkubumi. Kemudian setelah dilakukan koordinasi dengan pengurus yang terlibat dalam agenda tersebut pada pukul 12 malam dilanjutkan rollingthunder menuju kaliurang |
| 3  | Kepanitiaan         | Kepanitiaan yang berjalan dalam kegiatan ini diurus okeh pengurus JAC divisi sepeda motor dan koordinator bidang organisasi   |
| 4  | Komunikasi          | Komunikasi yang berlangsung dilakukan secara primer maupun sekunder. Kalau yang primer berupa brifing sebelum roling thunder dan yang sekunder melalui HP dan HT kemudian kode-kode ketika berada di jalan                                  |

|    |                                     |   |
|----|-------------------------------------|---|
| 5  | Kerjasama antar anggota JAC         | Kerjaam ditunjukkan dengan pembagian tugas pada saat rolling thunder dilakukan dan simbol-simbol tanda peringatan lebih sering terlihat |
| 6  | Pemecahan masalah                   | Dipecahkan melalui diskusi dengan anggota JAC dan pengurus JAC  |
| 7  | Persiapan                           | Menunggu kumpul dulu dan brifing tentang jalur dan penanggung jawab yang dilakukan oleh tiap2 divisi                                    |
| 8  | Pelaksanaan                         | Brifing dan pembagian tugas pada masing-masing divisi   |
| 9  | Pembentukan panitia                 | Dibentuk oleh sktruktur kepengurusan JAC melalui divisi motor   |
| 10 | Peran pengurus dan dewan organisasi | Peran DOSebagai pengawas<br>Peran pengurus sebagai pelaksana  |

Observasi Pelaksanaan Agenda Kegiatan “JAC”

Tanggal Observasi : 2 Maret 2012

Tempat : Gadhommie “Pak DheYadhie”

Nama acara : Rapat Dewan Organisasi dan Pengurus JAC

| No | Aspek yang diamati          | Keterangan  |
|----|-----------------------------|---|
| 1  | Bentuk kegiatan             | Rapat evaluasi mengenai keanggotaan dan kepengurusan JAC oleh Jack Irsyam                     |
| 2  | Acara yang berjalan         | Pemaparan dan pembahasan serta evaluasi agenda yang telah berjalan                            |
| 3  | Kepantiaan                  | Diadakan oleh Jack irsyam   |
| 4  | Komunikasi                  | Via HP untuk penyebaran undangan pertemuan<br><br>Membahas perkembangan komunitas             |
| 5  | Kerjasama antar anggota JAC |   |
| 6  | Pemecahan masalah           | Masalah dibahas untuk dipikirkan solusinya melalui pengalaman yang telah Jack Irsyam dapatkan |
| 7  | Persiapan                   | Penyebaran undangan oleh Jack Dito  |
| 8  | Pelaksanaan                 | Rapat dilaksanakan oleh Jack Irsyam dengan membahas agenda yang telah berjalan                |

|    |                                     |  |
|----|-------------------------------------|--|
| 9  | Pembentukan panitia                 |  |
| 10 | Peran pengurus dan dewan organisasi | Sebagai oengawas dan sebagai nara sumber pada pertemuan kali ini |

## Observasi Pelaksanaan Agenda Kegiatan “JAC”

Tanggal Observasi : 14 Maret 2012

Tempat : Tifossi Futsal

Nama acara : Fun Futsal JAC

| No | Aspek yang diamati          | Keterangan   |
|----|-----------------------------|--|
| 1  | Bentuk kegiatan             | Futsal bersama antar komunitas motor anggota JAC   |
| 2  | Acara yang berjalan         | Pertandingan futsal antar komunitas motor anggota JAC  |
| 3  | Kepantiaan                  | Divisi Motor dan Divisi Event  |
| 4  | Komunikasi                  | Dilakukan via media sosial dan perangkat teknologi informasi   |
| 5  | Kerjasama antar anggota JAC | Cukup baik terlihat dengan dicampurnya tim mereka sehingga tidak dengan satu komunitas dalam satu tim mereka |
| 6  | Pemecahan masalah           |  |
| 7  | Persiapan                   | Menyewa lapangan dan mensosialisasikan kegiatan tersebut kepada para anggota                                 |
| 8  | Pelaksanaan                 | Futsal dilakukan selama 2 jam dengan mempertandingkan antar anggota komunitas motor                          |

|    |                                     |   |
|----|-------------------------------------|---|
| 9  | Pembentukan panitia                 | Dibentuk oleh divisi motor dan Event  |
| 10 | Peran pengurus dan dewan organisasi | Pengurus sebagai pelaksana dan dewan organisasi sebagai pengawas pengurus juga ikut bermain |

## Hasil wawancara dengan bikers

### Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Asep Hedi Saefudin G./ Asep
2. Komunitas : JBR(Jogja Beat Rider's)
3. Jabatan : ketua harian
4. Asal daerah : Yogyakarta
5. Tanggal : 14 maret 2012

### Jawaban:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?

Karena hobi dan menambah pertemanan

**Comment [U1]: Minat**

2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?

Kurang lebih 4 tahun

**Comment [U2]: Waktu**

3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?

Komunitas motor ceper dan JBR

**Comment [U3]: Komunitas**

4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain? terutama

ketika awal anda menjadi bikers?

Sering sowan ke tempat kopdar dan saling sapa ketika bertemu

**Comment [U4]: Cara sosialisasi**

5. Apa motivasi anda untuk touring? apa arti touring bagi anda?

Mencari pengalaman dan menambah teknik dalam mengendarai motor

**Comment [U5]: motivasi**

6. Apa hasil dari touring anda?

Mendapatkan pengalaman perjalanan

**Comment [U6]: hasil touring**

7. Kemana pengalaman touring terjauh anda?

Timur bromo dan barat jakarta

**Comment [U7]: pengalaman touring**

8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?

Lewat dunia maya (facebook dan minta contact person saat datang berkunjung)

**Comment [U8]:** cara mendapatkan kontek

9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?

Sangat menyenangkan dan menambah pengalaman dan wawasan touring

**Comment [U9]:** pengalaman dikondisikan

10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Sesama anggota komunitas motor

**Comment [U10]:** orang yang membantu

11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Miskomunikasi antar komunitas motor yang akan dikunjungi

**Comment [U11]:** hambatan

12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Telepon, facebook, dan twitter

**Comment [U12]:** media sosial

13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?

Pernah sekali di Tasikmalaya

**Comment [U13]:** pengalaman

14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?

Ditanyai karena salah orang

**Comment [U14]:** interaksi

15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda berkendara/touring?

Langsung berhenti menanyai keperluannya

**Comment [U15]:** reaksi

## Hasil wawancara dengan bikers

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Budi Purwanto/ Butje
2. Komunitas : JBC(jogja blade community)
3. Jabatan : Humas
4. Asal daerah :Yogyakarta
5. Tanggal : 14 maret 2012

Jawaban:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?

Hoby

**Comment [U1]:** Minat

2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?

Kurang lebih 4tahun

**Comment [U2]:** Waktu

3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?

JBC(jogja blitz club) dan JBC(jogja blade community)

**Comment [U3]:** Komunitas

4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain?terutama

ketika awal anda menjadi bikers?

Berkujung ke tempat kopdar dan kopdar bersama komunitas lain

**Comment [U4]:** Cara sosialisasi

5. Apa motivasi anda untuk touring?apa arti touring bagi anda?

Safety riding

**Comment [U5]:** motivasi

6. Apa hasil dari touring anda?

Senang karena hobi dan pengalaman di jalan

**Comment [U6]:** hasil touring

7. Kemana pengalaman touring terjauh anda?

Sabang, NAD

Comment [U7]:

8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?

Via Facebook/ teman bikers lain

Comment [U8]: pengalaman touring

9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?

Baik dan memuaskan

Comment [U9]: pengalaman dikondisikan

10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Ketua/ humas dari komunitas motor yang bersangkutan

Comment [U10]: orang yang membantu

11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Tak ada masalah

Comment [U11]: hambatan

12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Telepon dan facebook

Comment [U12]: media sosial

13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?

Pernah

Comment [U13]: pengalaman

14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?

Diajak “ngetrek”/ balapan

Comment [U14]: interaksi

15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda berkendara/touring?

Melindungi rombongan dan safety riding

Comment [U15]: reaksi

## Hasil wawancara dengan bikers

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Sony Setyoko Aji/ Gembul
2. Komunitas : VANILLA(Vario Community Boyolali)
3. Jabatan : Anggota
4. Asal daerah : Boyolali
5. Tanggal : 14 maret 2012

Jawaban:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?

Iseng

**Comment [U1]:** Minat

2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?

4 tahun

**Comment [U2]:** waktu

3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?

Komunitas motor honda dan Vanilla

**Comment [U3]:** komunitas

4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain?terutama

ketika awal anda menjadi bikers?

Facebook

**Comment [U4]:** Cara sosialisasi

5. Apa motivasi anda untuk touring?apa arti touring bagi anda?

Maen

**Comment [U5]:** motivasi

6. Apa hasil dari touring anda?

Pengalaman

**Comment [U6]:** hasil touring

7. Kemana pengalaman touring terjauh anda?

Barat: lampung dan timur: bali

**Comment [U7]:** pengalaman touring

8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?

Facebook

**Comment [U8]:** cara mendapatkan kontek

9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?

Istimewa

**Comment [U9]:** pengalaman dikondisikan

10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Semua komunitas

**Comment [U10]:** orang yang membantu

11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Tidak ada

**Comment [U11]:** hambatan

12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

BBM(blackberry masanger), Facebook, dan telepon

**Comment [U12]:** media sosial

13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?

Pernah

**Comment [U13]:** pengalaman

14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?

Tidak ada

**Comment [U14]:** interaksi

15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda berkendara/touring?

Membunyikan klakson

**Comment [U15]:** reaksi

## Hasil wawancara dengan bikers

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : M. Latanza Firdaus P./ Latanza
2. Asal daerah : Malang
3. Komunitas : CROS(Club Revo Sidoarjo)/ Gilmot Jogja
4. Jabatan : Anggota
5. Tanggal : 9 April 2012

Daftar pertanyaan:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?

Pada dasarnya saya suka traveling dan mencari saudara di mana-mana dan pengen mengenalkan indonesia pada dunia

**Comment [U1]:** Minat

2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?

4 tahun

**Comment [U2]:** Waktu

3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?

CROS(Club Revo Sidoarjo)/ Gilmot Jogja/ ABC(asolole brotherhood community)

**Comment [U3]:** Komunitas

4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain?terutama ketika awal anda menjadi bikers?

Mengajak ngobrol aja biar hubungan semakin dekat

**Comment [U4]:** Cara sosialisasi

5. Apa motivasi anda untuk touring?apa arti touring bagi anda?

Untuk sekedar menghilangkan penat dan untuk mengenalkan indonesia pada dunia

**Comment [U5]:** motivasi

6. Apa hasil dari touring anda?

Mendapatkan saudara baru, mendapatkan tempat yang baru, dan stres hilang

**Comment [U6]:** hasil touring

7. Kemanakah pengalaman touring terjauh anda?

Bali

**Comment [U7]:** pengalaman touring

8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?

Dari forum komunitas motor

**Comment [U8]:** cara mendapatkan kontek

9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?

Pada dasarnya touring hanya hobby semata untuk kesenangan, pengalamannya banyak sekali seperti trouble di jalan

**Comment [U9]:** pengalaman dikondisikan

10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Teman-teman sesama bikers

**Comment [U10]:** orang yang membantu

11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Tidak ada hambatan sama sekali, karena semua bikers adalah saudara

**Comment [U11]:** hambatan

12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Facebook, twitter, sms, dan telepon

**Comment [U12]:** media sosial

13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?

Tidak pernah

**Comment [U13]:** pengalaman

14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?

**Comment [U14]:** interaksi

15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda berkendara/touring?

**Comment [U15]:** reaksi

## Hasil wawancara dengan bikers

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Nicolaus Adi Laksono/ Nico
2. Asal daerah : Yogyakarta
3. Komunitas : JFC (Jogja FungkyCommunity)/ Blanksack  
Indonesia
4. Jabatan : Ketua/ Wapengda wil DIY dan jateng selatan
5. Tanggal : 9 April 2012

Daftar pertanyaan:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?

Berawal dari suka memodifikasi motor ikut kontes modifikasi motor dan suka nongkrong

**Comment [U1]:** Minat

2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?

Sejak tahun 2004 kurang lebih 8 tahun

**Comment [U2]:** Waktu

3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?

2004-2006 di CFC (Cilacap Funky Community) 2007-sekarang di JFC (Jogja Funky Community)

**Comment [U3]:** Komunitas

4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain?terutama ketika awal anda menjadi bikers?

Awal bersosialisasi bertemu di arena bikers motor, berkenalan, tukar pikiran modifikasi dan mengagendakan berkunjung ke kota teman/ komunitas yang pernah bertemu dan berkenalan di arena kontes

**Comment [U4]:** Cara sosialisasi

5. Apa motivasi anda untuk touring?apa arti touring bagi anda?

Touring menurut saya adalah melakukan perjalanan antar kota, antar provinsi

bahkan antar pulau dan tentunya mengendarai motor

**Comment [U5]:** motivasi

6. Apa hasil dari touring anda?

Menambah teman (kalau bikers menyebutnya saudara), mengetahui ragam

budaya, tempat wisata dan kuliner di berbagai daerah dan tentunya

mendapatkan pengalaman pribadi yang tak ternilai

**Comment [U6]:** hasil touring

7. Kemana pengalaman touring terjauh anda?

Sabang NAD

**Comment [U7]:** pengalaman touring

8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?

Ketika berjumpa di acara bikers

**Comment [U8]:** cara mendapatkan kontek

9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?

Perjalanan touring banyak yang saya dapatkan, pengkondisian di berbagai

tempat yang saya singgahi menurut saya cukup membantu saya mulai dari

tempat untuk istirahat, makan, dsb

**Comment [U9]:** pengalaman dikondisikan

10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Banyak sekali tidak terpaku pada satu orang

**Comment [U10]:** orang yang membantu

11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Yang menghambat untuk masuk ke suatu daerah menurut saya medan jalan

yang tidak memungkinkan atau suatu daerah sedang ada konflik antar suku

**Comment [U11]:** hambatan

12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Sms, friendster, facebook, media cetak (koran / majalah otomotif)

**Comment [U12]:** media sosial

13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?

Tidak pernah

**Comment [U13]:** pengalaman

14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?

Tidak ada

**Comment [U14]:** interaksi

15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda

berkendara/touring?

Bersikap biasa saja dan tidak gegabah

**Comment [U15]:** reaksi

## Hasil wawancara dengan bikers

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Teguh Irawan/ Teguh
2. Komunitas : JBC(jogja blade community)
3. Jabatan : Anggota
4. Asal daerah : Yogyakarta
5. Tanggal : 14 maret 2012

Jawaban:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?

Ajakan teman

Comment [U1]: Minat

2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?

8 tahun

Comment [U2]: waktu

3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?

Komunitas motor Vespa dan JBC

Comment [U3]: komunitas

4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain?terutama ketika awal anda menjadi bikers?

Berbaur dengan sesama anggota komunitas motor

Comment [U4]: Cara sosialisasi

5. Apa motivasi anda untuk touring?apa arti touring bagi anda?

Refreshing dan jalan-jalan

Comment [U5]: motivasi

6. Apa hasil dari touring anda?

Banyak saudara baru

Comment [U6]: hasil touring

7. Kemanan pengalaman touring terjauh anda?

Bengkulu

Comment [U7]: pengalaman touring

8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?

Dibantu pengurus

**Comment [U8]:** cara mendapatkan kontek

9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?

Baik

**Comment [U9]:** pengalaman dikondisikan

10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Ketua club

**Comment [U10]:** orang yang membantu

11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Jam kerja

**Comment [U11]:** hambatan

12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Telepon dan facebook

**Comment [U12]:** media sosial

13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?

Tidak

**Comment [U13]:** pengalaman

14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?

H

**Comment [U14]:** interaksi

15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda berkendara/touring?

Santai saja

**Comment [U15]:** reaksi

## Hasil wawancara dengan bikers

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Himawan Ari Prasetyanto/ wawan
2. Komunitas : C-Three jogja(Custom Cruiser Community)
3. Jabatan : Humas
4. Asal daerah : Yogyakarta
5. Tanggal : 14 maret 2012

Jawaban:

1. Bagaimana awalnya sehingga anda tertarik menjadi bikers?

Hobby touring

Comment [U1]: Minat

2. Sudah berapa lama anda menjadi bikers dan ikut dalam suatu komunitas?

2 tahun

Comment [U2]: waktu

3. Komunitas motor apa saja yang masih/pernah yang anda ikuti?

C-three

Comment [U3]: komunitas

4. Bagaimana cara anda untuk bersosialisasi dengan bikers lain?terutama ketika awal anda menjadi bikers?

Ikut kopdar bareng

Comment [U4]: Cara sosialisasi

5. Apa motivasi anda untuk touring?apa arti touring bagi anda?

Berkendara di jalan dengan mematuhi rambu lalu lintas dan jangan lupa safety riding

Comment [U5]: motivasi

6. Apa hasil dari touring anda?

Tambah saudara dan menambah jam terbang berkendara

Comment [U6]: hasil touring

7. Kemanan pengalaman touring terjauh anda?

Jateng dan Jatim

Comment [U7]: pengalaman touring

8. Bagaimana cara anda mendapatkan contact person bikers di yogyakarta/kota tujuan anda?

Via Facebook dan bikers lain

**Comment [U8]:** cara mendapatkan kontek

9. Bagaimana pengalaman anda ketika touring dan pengkondisian di tempat yang anda singgahi?

Baik dan memuaskan

**Comment [U9]:** pengalaman dikondisikan

10. Siapa orang atau bikers lain yang membantu anda dalam mendapatkan contact person bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Ketua/humas

**Comment [U10]:** orang yang membantu

11. Apa yang menghambat anda untuk dapat masuk atau mendapatkan contact person ke kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Tidak ada masalah

**Comment [U11]:** hambatan

12. Media apa saja yang anda gunakan untuk mendapatkan contact person dari bikers di kota Yogyakarta/kota tujuan anda?

Facebook dan telepon

**Comment [U12]:** media sosial

13. Pernahkah anda mempunyai pengalaman berinteraksi dengan geng motor?

Alhamdulilah belum pernah

**Comment [U13]:** pengalaman

14. Apa yang pernah diperbuat geng motor tersebut kepada anda?

H

**Comment [U14]:** interaksi

15. Apa yang anda lakukan ketika bertemu dengan geng motor pada saat anda berkendara/touring?

Melindungi rombongan

**Comment [U15]:** reaksi

## **Hasil wawancara dengan club/community non-anggota JAC**

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : M. Latanza Firdaus P./ Latanza
2. Asal daerah : Malang
3. Komunitas : CROS(Club Revo Sidoarjo)/  
Gilmot Jogja
4. Jabatan : Anggota
5. Tanggal : 9 April 2012

Daftar pertanyaan:

1. Sejak kapan komunitas anda berdiri?

Kurang pasti yang jelas 14 februari

**Comment [U1]:** Waktu

2. Apa yang melatar belakangi anda mendirikan komunitas anda?

Hobby dengan motor

**Comment [U2]:** Latar belakang

3. Bagaimana JAC menurut anda?

Kurang tau secara jelas tapi bagus persatuan bikers se-Yogyakarta

**Comment [U3]:** Pandangan

4. Bagaimana anda mengenal komunitas yang menjadi anggota JAC?

Mengikuti kopdar dan rolling

**Comment [U4]:** partisipasi

5. Bagaimana hubungan komunitas anda dengan komunitas yang menjadi anggota JAC?

Baik

**Comment [U5]:** keadaan

6. Apa saja hambatan dalam komunitas anda menjalin hubungan atau kerjasama dengan JAC?

Waktu kopdar terlalu pendek

**Comment [U6]:** hambatan

7. Bagaimana wujud hubungan atau kerjasama komunitas anda dengan JAC  
dan anggota JAC?

Kurang tau jelas karena komunitas belum gabung JAC

**Comment [U7]:** kerjasama

8. Pernahkah anda atau komunitas anda terlibat dalam anggota JAC?

Belum pernah

**Comment [U8]:** keterlibatan

9. Bagaimana respon yang anda dapatkan ketika mengikuti angenda JAC  
tersebut?

Baik

**Comment [U9]:** respon

10. Bagaimana interaksi anda dengan pengurus JAC?

Belum pernah ketemu pengurus JAC

**Comment [U10]:** interaksi

## **Hasil wawancara dengan club/community non-anggota JAC**

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Nicolaus Adi Laksono/ Nico
2. Asal daerah : Yogyakarta
3. Komunitas : JFC (Jogja FungkyCommunity)/ Blanksack  
Indonesia
4. Jabatan : Ketua/ Wapengda wil DIY dan jateng selatan  
Tanggal : 9 April 2012

Daftar pertanyaan:

1. Sejak kapan komunitas anda berdiri?

Sejak tahun 2007

**Comment [U1]:** Waktu

2. Apa yang melatar belakangi anda mendirikan komunitas anda?

Sebagai wadah bertukar pikiran untuk memodifikasi motor

**Comment [U2]:** Latar belakang

3. Bagaimana JAC menurut anda?

Sebuah paguyuban otomotif yang mewadahi bikers Yogyakarta

**Comment [U3]:** Pandangan

4. Bagaimana anda mengenal komunitas yang menjadi anggota JAC?

Di acara yang di adakan JAC seperti JBDW

**Comment [U4]:** partisipasi

5. Bagaimana hubungan komunitas anda dengan komunitas yang menjadi anggota

JAC?

Berjalan biasa dan normal

**Comment [U5]:** keadaan

6. Apa saja hambatan dalam komunitas anda menjalin hubungan atau kerjasama

dengan JAC?

Waktu yang kurang tepat dan persyaratan yang rumit

**Comment [U6]:** hambatan

7. Bagaimana wujud hubungan atau kerjasama komunitas anda dengan JAC dan anggota JAC?

JAC ada acara biasa merangkul/mengundang komunitas saya

**Comment [U7]:** kerjasama

8. Pernahkah anda atau komunitas anda terlibat dalam anggota JAC?

Pernah

**Comment [U8]:** keterlibatan

9. Bagaimana respon yang anda dapatkan ketika mengikuti angenda JAC tersebut?

Biasa saja

**Comment [U9]:** respon

10. Bagaimana interaksi anda dengan pengurus JAC?

Berjalan normal apa adanya

**Comment [U10]:** interaksi

## Hasil wawancara dengan komunitas anggota JAC

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Anom Linggar Jati/sentot
2. Komunitas :TCI(thunder community indonesia) chapter Yogyakarta
3. Jabatan : ketua umum
4. Asal daerah :Yogyakarta
5. Tanggal : 7 maret 2012

Jawaban:

1. Apa yang anda ketahui tentang JAC?

Sebuah wadah untuk komunitas motor yang ada di Yk. Meskipun kemana arahnya dan konsepnya kurang jelas. Berhubung di jogja ada wadah napa tidak untuk bergabung.

**Comment [U1]:** Tentang organisasi

2. Sejak kapan komunitas anda bergabung menjadi anggota JAC?

Tahun 2009

**Comment [U2]:** Waktu bergabung

3. Apa yang melatar belakangi komunitas anda masuk menjadi anggota JAC?

Berhubung di Yk ada wadah untuk komunitas motor, dan untuk menambah teman atau koneksi bagi club motor saya.

**Comment [U3]:** Latar belakang

4. Apa saja keuntungan yang komunitas anda dapatkan dengan bergabung dengan JAC?

Keuntungannya adalah negenal dan menambah tali silahturahmi teman sesama komunitas motor.

**Comment [U4]:** Keuntungan yang didapat

5. Bagaimana keterlibatan komunitas anda dalam agenda kegiatan JAC?

Untuk berpartisipasi pada agenda kegiatan meskipun tidak sering, karena pada saat agenda JAC tidak pas waktunya karena pada saat hari kerja.

**Comment [U5]:** keterlibatan

6. Bagaimanakah anggota anda yang menjadi pengurus atau dewan organisasi JAC?

Ada yang ikut sebagai pengurus yaitu sebagai sekretaris pengurus JAC.

**Comment [U6]:** kontribusi pada kepengurusan

7. Apakah anda mengenal komunitas lain yang menjadi anggota JAC? sebutkan 5!

STC-J, JPN, JKC, dan banyak lagi.

**Comment [U7]:** komunitas lain anggota JAC

8. Apa anda mengenal komunitas lain yang tidak menjadi anggota JAC?

J-Soc, TIC, JTBC,

**Comment [U8]:** komunitas lain bukan anggota JAC

9. Bagaimana anda mengenal komunitas lain yang menjadi anggota JAC?

Belum pernah, kalau secara komunitas belum pernah kerjasama kalau pun ada hanya sebatas person saja.

**Comment [U9]:** kedekatan

10. Bagaimana kerjasama anda dengan komunitas lain yang menjadi anggota JAC?

Kalau dalam hal turing sering ada yang ikut serta dalam agenda saya.

**Comment [U10]:** kerjasama

11. Bagaimana kerjasama anda dengan komunitas lain yang bukan anggota JAC?

Sama saja

**Comment [U11]:** kerjasama

12. Bagaimana hubungan anda dengan komunitas lain baik non-anggota JAC dan luar kota?

Baik-baik saja kita juga terbuka dengan komunitas lain.

**Comment [U12]:** hubungan

13. Apa yang menjadi keluhan komunitas anda pada JAC?

Kenapa saat mengadakan agenda kegiatan di hari-hari jam kerja seperti acara "shell advance, advant rider", kita tidak fokus karena kita fokus kerja. JAC saya nomor duakan karena saya fokus pada TCI.

**Comment [U13]:** keluhan

## **Hasil wawancara dengan club/community non-anggota JAC**

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : RM. Radyanto Pancara, SE /Arra
2. Komunitas : TMC (TVS Motor Community) Yogyakarta/ Blanksack Indonesia
3. Jabatan : Dewan penasehat/ Pengurus daerah (Pengda) DIY dan Jateng selatan
4. Tanggal : 30 April 2012

Daftar pertanyaan:

1. Sejak kapan komunitas anda berdiri?

Mei 2008

**Comment [U1]:** Waktu

2. Apa yang melatar belakangi anda mendirikan komunitas anda?

Untuk sharring tentang dunia motor, cara kita untuk menjadikan alat berkomunikasi dengan ATPM dan menjalin persaudaraan antar sesama pengguna TVS.

**Comment [U2]:** Latar belakang

3. Bagaimana JAC menurut anda?

JAC wadah komunikasi biker jogja yang bagus, namun sayang terkesan kurang familiar (terkesan hanya jadi bagian untuk pihak/klub tertentu) dengan klub-klub yang ada di jogja. Kalau di kota lain forum komunikasi langsung ke klub-klub yang ada di kota tersebut untuk sosialisasi.

**Comment [U3]:** Pandangan

4. Bagaimana anda mengenal komunitas yang menjadi anggota JAC?

Hanya anggota JAC yang bisa melebur dengan klub lain yang ada di Yogyakarta.

**Comment [U4]:** partisipasi

5. Bagaimana hubungan komunitas anda dengan komunitas yang menjadi anggota JAC?

Sempat mau bergabung, namun karena TMC vakum jadi gagal untuk bergabung dengan JAC. Namun, saya mengenal baik secara personal anggota komunitas motor yang menjadi anggota JAC.

**Comment [U5]:** keadaan

6. Apa saja hambatan dalam komunitas anda menjalin hubungan atau kerjasama dengan JAC?

Orang-orangnya terkesan sedikit kurang welcome dan kita seperti yang harus aktif. Padahal kalau untuk club baru(saat itu). Kita masih bingung harus apa. Intinya, sebagai sebuah forum komunikasi biker seharusnya lebih proaktif.

**Comment [U6]:** hambatan

7. Bagaimana wujud hubungan atau kerjasama komunitas anda dengan JAC dan anggota JAC?

Memeriahkan agenda JAC dengan cara ikut serta di didalamnya.

**Comment [U7]:** kerjasama

8. Pernahkah anda atau komunitas anda terlibat dalam kanggota JAC?

Pernah beberapa kaliterlibat dalam acara JAC seperti acara-acara besar ataupun kecil. Pelantikan anggota n JBDW.

**Comment [U8]:** keterlibatan

9. Bagaimana respon yang anda dapatkan ketika mengikuti angenda JAC tersebut?

Lumayan seru, karena acara yang ada sangat bermuansa biker sehingga suasana persaudaraan sangat terasa.

**Comment [U9]:** respon

10. Bagaimana interaksi anda dengan pengurus JAC?

Pengurus JAC kurang melebur dengan komunitas lain, terutama yang bukan anggota JAC.

**Comment [U10]:** interaksi

Hasil wawancara dengan pengurus n dewan organisasi JAC

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Arief Hamzah/ Hamzah
2. Komunitas : IMTY(Ikatan Motor Tiger Yogyakarta) sebagai Penasehat
3. Jabatan di JAC : Ketua Umum JAC
4. Tanggal : 21 februari 2012

Jawaban:

1. Bagaimana gambaran awal anda ketika mengetahui JAC?

Forum komunikasi antar komunitas motor yang ada di Yogyakarta.

**Comment [U1]:** Format organisasi

2. Bagaimana sejarah berdirinya JAC?

Deklarasi 2004 di mandala krida

**Comment [U2]:** Sejarah berdirinya organisasi

3. Apa saja agenda dari JAC? yang anda ketahui?

Agenda JAC:

- JBDW(jogja bike drive week)
- JAC party

**Comment [U3]:** Kegiatan organisasi

4. Bagaimana bentuk kegiatan dari agenda tersebut?

Bentuk kegiatan tersebut:

- JBDW(jogja bike drive week) adalah kegiatan dimana berkumpulnya komunitas-komunitas motor yang ada di Yogyakarta maupun dari luar Yogyakarta yang kegiatannya adalah rolling thunder, kontes modifikasi, dan gathering komunitas motorevent ini diadakan satu tahun sekali.

- JAC party adalah saresehan antar komunitas anggota JAC guna mempererat tali silahturahmi antar sesama komunitas motor yang ada di Yogyakarta, even ini diadakan tiap bulan.

Comment [U4]: Gambaran kegiatan

5. Apa jabatan anda dalam struktur kepengurusan JAC?

Ketua umum JAC(jogja automotive community)

Comment [U5]: Jabatan nara sumber

6. Anda menjabat dalam periode berapa?

Periode ketiga(tahun 2010-sekarang)

Comment [U6]: Periode jabatan

7. Bagaimana pengalaman anda ketika menjabat?

Penyelesaian konflik antar sesama komunitas motor dengan cara mediasi agar gesekan tidak meluas.

Comment [U7]: Pengalaman

8. Apa saja hambatan yang ditemui dalam mengurus JAC?

Hambatan yang ditemui:

- Kepengurusan yang tidak berjalan dengan baik
- Sistem yang kurang berjalan

Comment [U8]: Hambatan yang ditemui

9. Bagaimana cara anda dalam menjalankan jabatan anda?

Menjalin komunikasi yang baik dengan pengurus maupun anggota JAC agar tidak terjadi konflik antar anggota komunitas motor.

Comment [U9]: Cara menjabat

10. Bagaimana hubungan anda dengan komunitas anda semenjak menjabat?

Baik

Comment [U10]: Keadaan

11. Bagaimana syarat untuk menjadi anggota dari JAC?

Syarat untuk menjadi anggota JAC:

- Mengisi formulir yang disediakan
- Mengikuti tata tertib yang ada di AD/ART

Comment [U11]: Syarat anggota

12. Bagaimana kriteria yang digunakan dalam pengrekrutan pengurus baru?

Kriteria pengurus yang baru:

- Aktif di komunitasnya
- Dipercaya oleh komunitasnya

**Comment [U12]:** Syarat pengurus

13. Menurut anda, apakah kepengurusan JAC yang sekarang dapat mengayomi komunitas motor di Yogyakarta?

Untuk komunitas motor menurut saya sudah mengayomi, karena komunitas motor yang menjadi anggota JAC sudah saling kenal dan dapat bekerja sama dengan baik.

**Comment [U13]:** Penilaian pengurus

14. Bagaimana tindakan anda ketika mengetahui agenda JAC tidak dijalankan atau tidak dilaksanakan?

Selama alasan yang melatar belakangi tidak dijalankannya agenda itu relevan maka akan diganti atau mungkin ditunda dengan pertimbangan tertentu.

**Comment [U14]:** Evaluasi kegiatan

15. Bagaimana cara anda menanamkan nilai dan norma yang berlaku di JAC?

Dengan cara mengadakan pertemuan rutin dengan komunitas motor anggota JAC.

**Comment [U15]:** Sosialisasi nilai

16. Bagaimana cara anda sebagai dalam membangun loyalitas dan kerja sama antar anggota JAC?

Dalam membangun loyalitas:

- memotivasi anggota
- memberikan feedback positif kepada para anggota

**Comment [U16]:** Motivasi anggota

17. Bagaimana anda mendapatkan dan memanfaatkan jaringan yang anda miliki untuk kelancaran agenda JAC?

cara mendapatkan jaringan:

- memperkenalkan JAC
- menjalin kerjasama yang baik
- mempelajari karakter dari calon jaringan
- mengidentifikasi diri dengan objek agar dapat diterima oleh objek.

**Comment [U17]:** Cara mendapat jaringan

18. Apa saja badan usaha yang dimiliki JAC?

- tidak memiliki badan usaha, namun ada sumber pemasukan dari angkringan JAC(restoran pendopo ndalem) dan gadhomie dengan cara sharing profit, yang dimaksud sharing profit adalah JAC ikut memasarkan atau mempromosikan tempat tersebut kemudian JAC mendapatkan 2,5% dari keuntungan bersih dari masing-masing restoran tadi.

- Dulu diadakan iuran dari setiap komunitas yang besarnya perbulan 20ribu namun tidak berjalan.

**Comment [U18]:** Pemasukan organisasi

19. Bagaimana pengelolaan badan usaha tersebut?

JAC hanya sebagai media yang ikut membantu memasarkan dan mempromosikan. Namun, pada angkringan JAC atau restoran pendopo ndalem dikelola oleh beberapa pengurus JAC.

**Comment [U19]:** Pengelolaan

20. Bagaimana bagi hasil dari badan usaha tersebut?

Sistem bagi hasil dengan tempat usaha yang membawa atau berkaitan dengan JAC adalah “sharing profit” dimana JAC mendapat 2,5% dari keuntungan bersih tiap bulan.

**Comment [U20]:** Pemasukan

21. Apa saja modal sosial yang anda gunakan dalam masuk JAC?

Modal sosial yang saya gunakan adalah:

- Meniru, karena dengan meniru kita dapat mempelajari karakter dari suatu kelompok. Namun, yang ditiru adalah tokoh dari komunitas motor tersebut.
- Berani mencoba, setelah meniru karakter dari komunitas tersebut kemudian yang harus dilakukan adalah berani mencoba untuk masuk ke dalam komunitas tersebut.
- Daya adaptasi, hal ini saya gunakan agar saya dapat dengan segera menyesuaikan diri dengan komunitas yang saya dekati.

**Comment [U21]:** Modal sosial

## Hasil wawancara dengan pengurus n dewan organisasi JAC

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Reka Puji Asmara, Ssn
2. Komunitas :
  - MAC(Motor Antique Club) Yogyakarta(sebagai dewan senior)
3. Jabatan di JAC : Dewan Organisasi JAC(pendiri JAC)
4. Tanggal : 6 maret 2012

Jawaban:

1. Bagaimana gambaran awal anda ketika mengetahui JAC?

Membuat komunitas yang solid yang tidak legal/resmi dengan cara tanpa ikatan, berkembang berdasarkan hobi otomotif

**Comment [U1]:** Format organisasi

2. Bagaimana sejarah berdirinya JAC?

2002 dikumpulkan perwakilan komunitas di kafe ARDIKO kotabaru. Berawal dari perkumpulan sesama komunitas motor yang sering bertemu dan nongkrong bersama. Berawal dari perkumpulan komunitas motor kemudian anak2 dari komunitas mobil juga sering datang hingga akhirnya diajak untuk bergabung mendirikan JAC. Kemudian saya sendiri berkeliling kota dengan motor untuk mensosialisasikan tentang JAC. Kemudian pada rapt pertama di kafe ardiko para ketua dari masing2 komunitas motor yang ada di Yk, dan di deklarasikan di saphir kafe ambarukmo dengan dihadiri sekitar 50-70 komunitas motor. saya yang membuat logo dan semboyan JAC. Pembuatan logo tersebut dengan tujuan agar tidak kebanyakan diatur dan mengatur dengan irama otomotif. Saya juga yang membuat semboyan “we always together”. Nama JAC juga dikonsep oleh saya. Untuk pembuatan logo dan semboyan

yang membuat adalah saya. Pada acara JAC party I sebagai konseptor acara tinggal bagaimana memelihara apa yang jaringan kita miliki.

**Comment [U2]:** Sejarah berdirinya organisasi

3. Apa saja agenda dari JAC? yang anda ketahui?

Aniversarry JAC, JAC Party, JBDW, dan halal bihalal

**Comment [U3]:** Kegiatan organisasi

4. Bagaimana bentuk kegiatan dari agenda tersebut?

Pada saat acara yang pernah di adakan di JEC dan pada acara Rally Kedaulatan Rakyat. Saking banyaknya peserta pada saat itu rombongan memacetkan kota Yk dan ikut berpartisipasi.

**Comment [U4]:** Gambaran kegiatan

5. Apa jabatan anda dalam struktur kepengurusan JAC?

Humas(saat menjadi pengurus) sekarang Dewan Organisasi

**Comment [U5]:** Jabatan nara sumber

6. Anda menjabat dalam periode berapa?

2004-2006(periode I)

**Comment [U6]:** Periode jabatan

7. Bagaimana pengalaman anda ketika menjabat?

Capek tapi senang karena bertemu dengan banyak orang untuk mensosialisasikan tentang JAC kepada komunitas-komunitas motor yang ada di Yogyakarta.

**Comment [U7]:** Pengalaman

8. Apa saja hambatan yang ditemui dalam mengurusi JAC?

Tidak ada hambatan karena yang dihadapi adalah yang muda-muda dan belum begitu tahu tentang komunitas motor.

**Comment [U8]:** Hambatan yang ditemui

9. Bagaimana cara anda dalam menjalankan jabatan anda?

Dengan cara bersosialisasi dan berinteraksi dengan komunitas-komunitas motor yang ada di Yogyakarta. Dengan cara setiap malam minggu berkeliling sendirian menggunakan sepeda motor untuk mendatangi tempat kopdar(kumpul) tiap komunitas motor yang ada di Yogyakarta.

**Comment [U9]:** Cara menjabat

10. Bagaimana hubungan anda dengan komunitas anda semenjak menjabat?

Baik

**Comment [U10]:** Keadaan

11. Bagaimana syarat untuk menjadi anggota dari JAC?

Syarat untuk menjadi anggota JAC:

- Loyal terhadap JAC
- Mengikuti agenda yang diadakan JAC

**Comment [U11]:** Syarat anggota

12. Bagaimana kriteria yang digunakan dalam pengrekrutan pengurus baru?

Aktif(aktif berhubungan dengan komunitas lain, pejabat instansi, dan masyarakat umum)

**Comment [U12]:** Syarat pengurus

13. Menurut anda, apakah kepengurusan JAC yang sekarang dapat mengayomi komunitas motor di Yogyakarta?

Masih belum, karena kurang guyub

**Comment [U13]:** Penilaian pengurus

14. Bagaimana tindakan anda ketika mengetahui agenda JAC tidak dijalankan atau tidak dilaksanakan?

Menanyakan kepada pengurus dan dicari penyebab serta solusinya

**Comment [U14]:** Evaluasi kegiatan

15. Bagaimana cara anda menanamkan nilai dan norma yang berlaku di JAC?

Karena masih pertama cara menanamkannya adalah dengan rapat, briefing, dan intensitas bertemu yang lebih ditambah.

**Comment [U15]:** Sosialisasi nilai

16. Bagaimana cara anda sebagai dalam membangun loyalitas dan kerja sama antar anggota JAC?

Dengan cara mensosialisasikan tentang konsep JAC dan memotivasi setiap anggota komunitas tentang cara-cara yang digunakan dalam komunitas motor.

**Comment [U16]:** Motivasi anggota

17. Bagaimana anda mendapatkan dan memanfaatkan jaringan yang anda miliki untuk kelancaran agenda JAC?

Dengan berinteraksi dan bersosialisasi dengan komunitas lain. Dengan cara setiap malam minggu berkeliling sendirian menggunakan sepeda motor untuk mendatangi tempat kopdar(kumpul) tiap komunitas motor yang ada di Yogyakarta.

**Comment [U17]:** Cara mendapat jaringan

18. Apa saja badan usaha yang dimiliki JAC?

- tidak memiliki badan usaha, namun ada sumber pemasukan dari angkringan JAC(restoran pendopo ndalem) dan gadhomiedengan cara sharing profit, yang dimaksud sharing profit adalah JAC ikut memasarkan atau mempromoasikan tempat tersebut kemudian JAC mendapatkan 2,5% dari keuntungan bersih dari masing-masing restoran tadi.

- Dulu diadakan iuran dari setiap komunitas yang besarnya perbulan 20ribu namun tidak berjalan.

**Comment [U18]:** Pemasukan organisasi

19. Bagaimana pengelolaan badan usaha tersebut?

JAC hanya sebagai media yang ikut membantu memasarkan dan mempromosikan. Namun, pada angkringan JAC atau restoran pendopo ndalem dikelola oleh beberapa pengurus JAC.

**Comment [U19]:** Pengelolaan

20. Bagaimana bagi hasil dari badan usaha tersebut?

Sistem bagi hasil dengan tempat usaha yang membawa atau berkaitan dengan JAC adalah “sharing profit” dimana JAC mendapat 2,5% dari keuntungan bersih tiap bulan.

**Comment [U20]:** Pemasukan

21. Apa saja modal sosial yang anda gunakan dalam masuk JAC?

Modal sosial yang saya gunakan adalah:

- Membina club-club yang menjadi anggota JAC, dengan cara ikut serta dalam memeriahkan event yang dibuat oleh club anggota JAC.
- Bersosialisasi dengan komunitas motor yang lain.

**Comment [U21]:** Modal sosial

## Hasil wawancara dengan pengurus n dewan organisasi JAC

Identitas diri:

1. Nama lengkap/nama panggilan : Irsyam Sigit Wibowo/ Jack Irsyam
2. Komunitas :
  - MAC(Motor Antique Club) Yogyakarta(sebagai dewan senior)
  - IMBI(Ikatan Motor Besar Indonesia) chapter Yogyakarta(sebagai humas)
  - HDCI(Harley Davidson Club Indonesia) pengda Yogyakarta(sebagai humas)
3. Jabatan di JAC : Koordinator Dewan Organisasi JAC(pendiri JAC)
4. Tanggal : 24 februari 2012

Jawaban:

1. Bagaimana gambaran awal anda ketika mengetahui JAC?

JAC muncul karena keprihatinan antar sesama pecinta otomotif yang tergabung dalam club otomotif tidak saling mengenal.

**Comment [U1]:** Format organisasi

2. Bagaimana sejarah berdirinya JAC?

JAC muncul sebagai wadah untuk para pencinta otomotif di Kota Yogyakarta. Latar belakang berdirinya JAC karena keprihatinan dari MAC(motor antique club) chapter yogyakarta kepada club motor di Kota Yogyakarta yang tidak mengenal antar sesama club motor yang ada di kota Yogyakarta. Kemudian saya dan mas Reka mengumpulkan 2 orang perwakilan dari masing-masing club yang ada pada saat itu di cafe “Ardika” kotabaru. Dari sosialisasi tersebut terkumpul sebanyak 26 club yang ada di Kota Yogyakarta. Kemudian sebagai wujud pelaksanaan dari pembentukan JAC, dilakukan “rolling tunder” dengan rute mengelilingi ringroad Yogyakarta.

**Comment [U2]:** Sejarah berdirinya organisasi

3. Apa saja agenda dari JAC?yang anda ketahui?

Agenda dari JAC, antara lain sbb:

- JBDW(jogja bike drive week)

- Rolling thunder mengelilingi kota yogyakarta

**Comment [U3]:** Kegiatan organisasi

4. Bagaimana bentuk kegiatan dari agenda tersebut?

Kegiatan lain yang dilakukan JAC adalah melakukan sharing dengan polisi sebagai wujud sosialisasi tentang peraturan-perundangan-undanganyang baru.

**Comment [U4]:** Gambaran kegiatan

5. Apa jabatan anda dalam struktur kepengurusan JAC?

Koordinator dewan organisasi.

**Comment [U5]:** Jabatan nara sumber

6. Anda menjabat dalam periode berapa?

Sebagai ketua umum JAC selama dua periode tahun 2004-2010, sebagai koordinator dewan organisasi sejak 2010-sekarang.

**Comment [U6]:** Periode jabatan

7. Bagaimana pengalaman anda ketika menjabat?

Menyatukan club motor yang ada di Yogyakarta dengan kemampuan leadership yang baik.

**Comment [U7]:** Pengalaman

8. Apa saja hambatan yang ditemui dalam mengurus JAC?

Memperkenalkan JAC kepada club-club motor yang ada di kota Yogyakarta.

**Comment [U8]:** Hambatan yang ditemui

9. Bagaimana cara anda dalam menjalankan jabatan anda?

Berusaha untuk mengayomi setiap anggota club yang menjadi anggota JAC, ikut berpartisipasi dalam kegiatan yang diadakan oleh club motor yang menjadi anggota JAC.

**Comment [U9]:** Cara menjabat

10. Bagaimana hubungan anda dengan komunitas anda semenjak menjabat?

Dengan komunitas saya tidak ada masalah, karena saya tidak melupakan club saya.

Karena club saya adalah yang saya banggakan.

**Comment [U10]:** Keadaan

11. Bagaimana syarat untuk menjadi anggota dari JAC?

Syarat untuk menjadi anggota JAC:

- Loyal terhadap JAC

- Mengikuti agenda yang diadakan JAC
- Comment [U11]:** Syarat anggota
12. Bagaimana kriteria yang digunakan dalam pengrekrutan pengurus baru?
- Untuk pengurus baru, kriterianya adalah:
- Memiliki waktu luang untuk mengurus JAC
  - Menjalankan agenda kegiatan yang telah disusun
  - Menjalankan kepengurusan sebaik mungkin
  - Memiliki materi untuk mengelola organisasi
- Comment [U12]:** Syarat pengurus
13. Menurut anda, apakah kepengurusan JAC yang sekarang dapat mengayomi komunitas motor di Yogyakarta?
- Belum, karena kepengurusan yang sekarang kurang memaintenance anggotanya sehingga banyak anggota yang lepas.
- Comment [U13]:** Penilaian pengurus
14. Bagaimana tindakan anda ketika mengetahui agenda JAC tidak dijalankan atau tidak dilaksanakan?
- Menanyakan alasan tidak dilaksanakannya kegiatan tersebut.
- Comment [U14]:** Evaluasi kegiatan
15. Bagaimana cara anda menanamkan nilai dan norma yang berlaku di JAC?
- Melakukan komunikasi secara intens tentang bagaimana nilai dan norma yang ada di JAC dengan pengurus dan anggota JAC.
- Comment [U15]:** Sosialisasi nilai
16. Bagaimana cara anda sebagai dalam membangun loyalitas dan kerja sama antar anggota JAC?
- Untuk membangun loyalitas anggota saya lakukan dengan cara berkomunikasi dengan mereka secara intens dan membina club-club yang menjadi anggota JAC.
- Comment [U16]:** Motivasi anggota
17. Bagaimana anda mendapatkan dan memanfaatkan jaringan yang anda miliki untuk kelancaran agenda JAC?
- Melakukan komunikasi dengan semua pihak dan memperkenalkan kepada perusahaan yang berkaitan dengan otomotif sebagai media promosi
- Comment [U17]:** Cara mendapat jaringan

18. Apa saja badan usaha yang dimiliki JAC?

- tidak memiliki badan usaha, namun ada sumber pemasukan dari angkringan JAC(restoran pendopo ndalem) dan gadhomiedengan cara sharing profit, yang dimaksud sharing profit adalah JAC ikut memasarkan atau mempromoasikan tempat tersebut kemudian JAC mendapatkan 2,5% dari keuntungan bersih dari masing-masing restoran tadi.

- Dulu diadakan iuran dari setiap komunitas yang besarnya perbulan 20ribu namun tidak berjalan.

**Comment [U18]:** Pemasukan organisasi

19. Bagaimana pengelolaan badan usaha tersebut?

JAC hanya sebagai media yang ikut membantu memasarkan dan mempromosikan. Namun, pada angkringan JAC atau restoran pendopo ndalem k=dikelola oleh beberapa pengurus JAC.

**Comment [U19]:** Pengelolaan

20. Bagaimana bagi hasil dari badan usaha tersebut?

Sistem bagi hasil dengan tempat usaha yang membawa atau berkaitan dengan JAC adalah “sharing profit” dimana JAC mendapat 2,5% dari keuntungan bersih tiap bulan.

**Comment [U20]:** Pemasukan

21. Apa saja modal sosial yang anda gunakan dalam masuk JAC?

Modal sosial yang saya gunakan adalah:

- Meluangkan waktu untuk silahturahmi dengan anggota dan pengurus
- Loyalitas terhadap kepengurusan dan organisasi
- Melakukan komunikasi secara intens agar kita bisa mengenal dan mengetahui karakter dari setiap manusia
- Membina club-club yang menjadi anggota JAC, dengan cara ikut serta dalam memeriahkan event yang dibuat oleh club anggota JAC.

**Comment [U21]:** Modal sosial



Rapat JAC di Gadhoming umbulharjo



Rapat JAC di Pendopo Ndalem ngasem



Kopdar anggota JAC



Kopdar anggota JAC



Bersama Jack Hamzah



Bersama Jack Irsyam dan pengurus JAC



Jack Reka pendiri JAC (*Jogja Automotive Community*)

## **ANGGARAN DASAR JOGJA AUTOMOTIVE COMMUNITY**

### **PEMBUKAAN**

Dengan semakin bertumbuh-kembangnya klub-klub otomotif di Yogyakarta telah memberikan kontribusi yang positif bagi pengembangan dan promosi di sektor pariwisata. Seiring dengan perkembangan klub-klub otomotif di atas, agar partisipasi dan peranan klub-klub dapat berjalan lebih aktif dan berdaya guna, maka pada tanggal 13 Oktober 2002 bertempat di Safir Café Hotel Ambarukmo Yogyakarta oleh para penggemar otomotif yang tergabung dalam klub-klub otomotif Yogyakarta telah mencetuskan pernyataan aspirasi untuk membentuk sebuah wadah sebagai forum komunikasi dan sarana berkumpul serta partisipasi interaktif bagi klub-klub otomotif di Yogyakarta.

Dengan latar belakang aspirasi klub-klub otomotif tersebut di atas, terdorong kuat untuk bersatu dalam suatu wadah organisasi yang mampu mengorganisasikan dirinya menjalankan peran dan fungsinya guna ikut berpartisipasi memajukan bidang kepariwisataan, di samping sebagai wadah untuk membantu Pemerintah Daerah dalam menciptakan kelancaran lalu lintas di jalan raya serta kepedulian sosial lainnya. Dan untuk mewujudkan maksud tersebut di atas perlu menyusun Anggaran Rumah Tangga dan Anggaran Dasar JOGJA AUTOMOTIVE COMMUNITY.

### **BAB I NAMA, SIFAT, BENTUK DAN TEMPAT KEDUDUKAN**

#### ***Pasal 1***

#### **NAMA**

1. Organisasi ini bernama JOGJA AUTOMOTIVE COMMUNITY, di singkat JAC.

2. JAC secara historis merupakan tindak lanjut dari pernyataan aspirasi pembentukan wadah oleh JAC oleh klub-klub Otomotif yang dicetuskan pada tanggal 13 Oktober 2002 di Yogyakarta.

***Pasal 2***

**SIFAT**

JAC bersifat kekeluargaan, gotong royong, mandiri dan independen.

***Pasal 3***

**TEMPAT DAN KEDUDUKAN**

1. JAC adalah organisasi yang berbentuk forum komunikasi wadah/sarana berkumpul untuk berpartisipasi dan berinteraksi dengan menitikberatkan pada bidang pariwisata otomotif pada khususnya dan kepariwisataan pada umumnya.
2. JAC berkedudukan di Yogyakarta.

**BAB II**

**ASAS, TUJUAN DAN KEGIATAN**

***Pasal 4***

**AZAS**

JAC berdasarkan Kekeluargaan dan Kebersamaan dan berlandaskan Pancasila.

***Pasal 5***

**TUJUAN DAN KEGIATAN**

1. JAC bertujuan mewujudkan dan mengembangkan kegiatan wisata kendaraan bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta.

2. Untuk mencapai tujuan di atas, kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan adalah : meningkatkan, mengembangkan dan mempromosikan kegiatan dengan prioritas di bidang pariwisata dan berkaitan pula dengan bidang kelalu-lintasan dan kepedulian sosial.

**BAB III**  
**KEANGGOTAAN**  
*Pasal 6*

1. Anggota JAC terdiri dari
  - a. Anggota biasa ( klub-klub)
  - b. Anggota kehormatan.
2. Ketentuan mengenai keanggotaan diatur dalam Anggaran Rumah Tangga .

**BAB IV**  
**KEPENGURUSAN**  
*Pasal 7*

Susunan kepengurusan JAC terdiri dari

1. Pelindung
2. Penasihat
3. Pembina.
4. Pengurus Harian
  - a. Ketua Umum
  - b. Ketua I
  - c. Ketua II
  - d. Ketua III
  - e. Sekretaris
  - f. Wakil Sekretaris
  - g. Bendahara

- h. Wakil Bendahara
  - i. Dilengkapi seksi-seksi sesuai dengan Anggaran Rumah Tangga.
5. Fungsi dan Tugas Pengurus diatur dalam Anggaran Rumah Tangga.

***Pasal 8***

**MASA BAKTI KEPENGURUSAN**

Pengurus JAC dipilih melalui musyawarah Anggota untuk masa bakti 3 tahun dan dapat dipilih kembali kembali untuk sekali masa jabatan berikutnya.

***Pasal 9***

**PENGGANTIAN PENGURUS ANTAR WAKTU**

1. Apabila Ketua Umum berhalangan tetap/lowong, maka pergantian/pengisian jabatan lowong tersebut dilakukan melalui rapat musyawarah anggota.
2. Apabila anggota pengurus lainnya berhalangan tetap/lowong maka pergantian/pengisian jabatan lowong tersebut dilakukan dalam Rapat Pengurus Pleno.

**BAB V**

**MUSYAWARAH DAN RAPAT-RAPAT**

***Pasal 10***

**MUSYAWARAH ANGGOTA**

- 1 Musyawarah Anggota adalah permusywaran tertinggi untuk JAC.
2. Musyawarah Anggota diadakan 3 ( tiga ) tahun sekali.
3. Wewenang Musyawarah Anggota diatur dalam Anggaran Rumah Tangga

***Pasal 11***  
**MUSYWARAH LUAR BIASA**

1. Musyawarah Luar Biasa diadakan oleh Pengurus JAC apabila diminta sekurang-kurangnya 2/3 ( dua pertiga ) dari jumlah klub anggota JAC.
2. Wewenang Musyawarah Luar Biasa diatur dalam Anggaran Rumah Tangga.

***Pasal 12***  
**RAPAT-RAPAT**

1. Rapat-rapat Pengurus Pleno.
2. Rapat-rapat Pengurus Terbatas yang dianggap perlu sesuai dengan kebutuhan .
3. Rapat Kerja ( Raker ) JAC yang diadakan setiap setahun sekali.
4. Wewenang Rapat Kerja diatur dalam Anggaran Rumah Tangga.

**BAB VI**  
**KEKAYAAN ORGANISASI**

***Pasal 13***

Kekayaan Organisasi Diperoleh dari

- 1.Uang Pangkal.
- 2.Uang Iuran
3. Sumbangan yang tidak mengikat
- 4.Hasil-hasil usaha lain yang sah.

## **BAB VII**

### **ATTRIBUT**

#### ***Pasal 14***

JAC mempunyai atribut organisasi yang terdiri dari panji-panji, lambang dan lagu yang diatur /ditetapkan dalam Rapat Kerja JAC.

## **BAB VIII**

### **PERUBAHAN ANGGARAN DASAR DAN RUMAH TANGGA**

#### ***Pasal 15***

1. Perubahan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga dapat dilakukan pada Musyawarah Anggota atau pada Musyawarah Anggota Luar Biasa.
2. Dihadiri sekurang-kurangnya oleh 2/3 ( dua per tiga ) dari jumlah klub anggota JAC.

## **BAB IX**

### **PEMBUBARAN ORGANISASI**

#### ***Pasal 16***

1. Organisasi JAC hanya dapat dibubarkan dengan Musyawarah Anggota atau Musyawarah Anggota Luar Biasa yang diadakan khusus untuk itu.
2. Dihadiri sekurang-kurangnya ¾ ( tiga per empat ) dari jumlah Klub Anggota.
3. Keputusan adalah sah apabila disetujui setengah ditambah satu ( ½ + 1 ) dari jumlah peserta yang hadir.

## **BAB X**

### **PENUTUP**

#### ***Pasal 17***

Hal-hal yang belum diatur di dalam Anggran Dasar ini di atur lebih lanjut dalam Anggaran Rumah Tangga, dan atau apabila dianggap mendesak dapat melalui dalam Rapat Pengurus Pleno.

#### ***Pasal 18***

Anggaran Dasar ini diotetapkan dan berlaku sejak berdirinya JOGJA AUTOMOTIVE COMMUNITY ( JAC ).

DITETAPKAN DI : Jogjakarta  
PADA TANGGAL : 9 Februari 2002

#### **MUSYAWARAH KLUB ANGGOTA JAC**

Ketua I

Ketua Umum

Singgih Purnomo

Irsyam Sigit Wibowo

Sekretaris,

Salva Yurivan

**ANGGARAN RUMAH TANGGA**  
**JOGJA AUTOMOTIVE COMMUNITY**

**BAB I**  
**KELEMBAGAAN ANGGOTA**

*Pasal 1*

1. Anggota Biasa adalah klub-klub otomotif yang secara sukarela bergabung dalam organisasi JAC.
2. Anggota Kehormatan adalah pribadi-pribadi yang dipandang dapat memberikan jasa dan partisipasi aktifnya dalam mengembangkan dan memajukan organisasi JAC.
3. Prosedur dan syarat penerimaan anggota diatur/ditetapkan tersendiri dalam peraturan/keputusan pengurus.

*Pasal 2*  
**HAK ANGGOTA**

1. Bagi anggota biasa mempunyai hak untuk memilih dan dipilih, hak mengeluarkan pendapat, hak mengajukan usul/saran, hak pembinaan, dan hak membela diri jika dikenakan disiplin oleh organisasi melalui forum Rapat Pengurus Pleno.
2. Bagi anggota kehormatan mempunyai hak dipilih tetapi tidak mempunyai hak memilih ( tidak mempunyai hak suara ).
3. Setiap anggota mempunyai fasilitas yang disediakan bagi anggota sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh pengurus.

***Pasal 3***

**KEWAJIBAN ANGGOTA**

Anggota JAC berkewajiban :

1. Mentaati segala ketentuan dan bertindak sesuai dengan Anggaran Dasar Dan Anggaran Rumah Tangga JAC.
2. Membayar uang pangkal dan iuran yang jumlahnya diatur dan ditetapkan melalui rapat kerja.

***Pasal 4***

**TINDAKAN DISIPLIN**

1. Tindakan disiplin Dijatuhkan berupa :
  - a. Peringatan secara lisan dan atau tertulis.
  - b. Pemberhentian sementara (Skorsing) secara tertulis
  - c. Pemberhentian secara tertulis.
2. Tindakan disiplin dijatuhkan kepada anggota yang :
  - a. Tidak memenuhi lagi ketentuan-ketentuan organisasi.
  - b. Mencemarkan nama baik organisasi dan atau melawan ketentuan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah tangga.
3. Tindakan Disiplin yang dimaksud adalah wewenang pimpinan organisasi melalui mekanisme Rapat Pengurus Pleno JAC.
4. Ketentuan lebih lanjut tentang tindakan disiplin ditetapkan oleh Pengurus Pleno JAC.

***Pasal 5***

**TANDA KEANGGOTAAN**

1. Setiap anggota diberi tanda keanggotaan ( KTA ).

2. Bentuk, prosedur dan tata cara tanda keanggotaan diatur tersendiri melalui ketetapan Organisasi/ pengurus.

## BAB II

### TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB PENGURUS

#### *Pasal 6*

1. Ketua Umum :
  - a. Menetapkan dan melaksanakan kebijaksanaan umum berdasarkan Musyawarah Anggota, Rapat Kerja dan Ketetapan / Keputusan Organisasi.
  - b. Bertanggung jawab kepada Musyawarah Anggota atas kelancaran organisasi
2. Ketua I, II dan III :
  - a. Melaksanakan tugas-tugas Ketua Umum apabila Ketua Umum berhalangan.
  - b. Melaksanakan fungsi koordinasi dan pengawasan.
  - c. Dalam melaksanakan tugasnya, bertanggung jawab kepada Ketua Umum.
3. Sekretaris dan Wakil Sekretaris :
  - a. Menyelenggarakan pengelolaan administrasi dan kehumasan organisasi.
  - b. Mengkoordinasi hubungan kerja administrasi dan menyiapkan bantuan administrasi kepada seluruh pengurus dan klub anggota termasuk distribusi surat-menjurat.
  - c. Dalam melaksanakan tugasnya, bertanggung jawab kepada Ketua umum.
  - d. Wakil Sekreteris dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Sekretaris.

4. Bendahara dan Wakil Bendahara :

- a. Membantu ketua Umum dalam menghimpun dana untuk kepentingan organisasi.
- b. Menyusun anggaran dan mengelola keuangan organisasi.
- c. Membuat laporan keuangan secara periodik.
- d. Dalam melaksanakan tugasnya, bertanggung jawab kepada Ketua Umum.
- e. Wakil bendahara dalam melaksanakan tugasnya, bertanggung jawab kepada Bendahara.

5. Seksi-Seksi :

- a. Membantu tugas Ketua-ketua dalam bidangnya, sesuai dengan tugas pokok masing-masing.
- b. Dalam melaksanakan tugasnya, bertanggung jawab kepada Ketua-ketua sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing.

### **BAB III**

#### **FUNGSI PELINDUNG, PENASEHAT DAN PEMBINA**

##### ***Pasal 7***

1. Pelindung :

- a. Memberi petunjuk, saran dan bantuan kepada pengurus sesuai dengan kegiatan / usaha organisasi.
- b. Memberi teguran dan arahan kepada pengurus, apabila pengurus dinilai menyimpang dari Anggaran dasar / Anggaran rumah Tangga dan ketentuan-ketentuan organisasi.

2. Penasehat :

Memberi bimbingan, usul / saran dan nasehat kepada pengurus sesuai dengan tindakannya dalam rangka melaksanakan seluruh kegiatan organisasi baik diminta maupun tidak diminta.

3. Pembina :

- a. Memberikan pembinaan dan bimbingan kepada pengurus sesuai dengan kegiata/usaha organisasi.
- b. Memberikan teguran dan pembinaan kepada pengurus apabila pengurus dinilai menyimpang dari Anggaran Dasar/Anggaran Rumah tangga dan ketentuan-ketentuan organisasi.

## **BAB IV**

### **MUSYAWARAH DAN RAPAT-RAPAT**

#### ***Pasal 8***

#### **MUSYAWARAH ANGGOTA**

1. Musyawarah Anggota adalah pemegang kedaulatan tertinggi organisasi diadakan sekali selama 3 (tiga) tahun.
2. Peserta Musyawarah Anggota adalah :
  - a. Pelindung.
  - b. Penasehat.
  - c. Pembina.
  - d. Pengurus Harian.
  - e. Utusan Klub.
3. Pimpinan Musyawarah Anggota dipilih oleh dan dari peserta Musyawarah Anggota.
4. Hak bicara (hak suara) ada pada peserta, sedangkan peninjau mempunyai hak bicara tetapi tidak mempunyai hak suara.
5. Peninjau Musyawarah anggota terdiri dari anggota kehormatan dan para undangan yang ditetapkan oleh pengurus.

6. Tugas musyawarah anggota adalah ;
  - a. Menilai laporan pertanggung jawaban pengurus.
  - b. Menyusun program kerja umum sesuai dengan aspirasi anggota.
  - c. Memilih ketua umum dan memilih formatur pemilihan pengurus.

Memilih 3 (tiga) orang formatur dari utusan klub yang kemudian bersama 1 (satu) orang formatur dari unsur pengurus lama dan ketua umum terpilih sebagai ketua.

- d. Formatur untuk menusun komposisi pengurus JAC selambat-lambatnya satu bulan setelah musyawarah anggota.

### ***Pasal 9***

#### **MUSYAWARAH ANGGOTA LUAR BIASA**

1. Musyawarah Anggota Luar Biasa diadakan untuk membicarakan masalah-masalah yang sifat dan pemecahan masalahnya tidak dapat ditangguhkan sampai dengan Musyawarah Anggota berikutnya.
2. Ketentuan-ketentuan dan wewenang yang berlaku terhadap Musyawarah Anggota berlaku pula terhadap Musyawarah Anggota Luar biasa .

### ***Pasal 10***

#### **RAPAT KERJA**

1. Rapat kerja diadakan untuk mengevaluasi dan menyusun program kerja tahunan JAC.
2. Peserta rapat kerja adalah :
  - a.Pengurus Harian.
  - b.Utusan Klub.
3. Penunjau terdiri dari para undangan, anggota kehormatan yang ditetapkan oleh pengurus.

***Pasal 11***

**TATA CARA PENGAMBILAN KEPUTUSAN**

1. Musyawarah Anggota dan Rapat Kerja serta rapat-rapat pengurus untuk pengambilan keputusan adalah sah, apabila dihadiri sekurang-kurangnya setengah ditambah satu ( $\frac{1}{2} + 1$ ) dari jumlah peserta yang mempunyai hak suara, kecuali pada Musyawarah Anggota Luar Biasa dihadiri sekurang-kurangnya  $\frac{2}{3}$  (dua per tiga) peserta yang mempunyai hak suara.
2. Pengambilan keputusan diambil secara musyawarah untuk mencapai mufakat dan apabila hal itu tidak tercapai, maka keputusan diambil berdasarkan suara terbanyak.

**BAB V**

**KEUANGAN ORGANISASI**

***Pasal 12***

**ANGGARAN DAN LAPORAN KEUANGAN**

1. Setiap tahun kerja, pengurus membuat laporan keuangan organisasi dan dilaporkan dalam Rapat Kerja.
2. Pada akhir masa bakti, pengurus menyiapkan laporan keuangan organisasi sebagai bagian bagian materi laporan dalam Musyawarah Anggota .

## **BAB VI**

### **PERATURAN ORGANISASI**

#### *Pasal 13*

#### **PERATURAN PELAKSANAAN**

1. Pengurus dapat membuat peraturan organisasi berupa ketetapan-ketetapan dan keputusan-keputusan guna melaksanakan ketentuan-ketentuan dalam anggaran Dasar dan Anggaran rumah tangga.
2. Pengurus dapat membuat peraturan organisasi selama tidak bertentangan dengan Anggaran dasar dan Anggaran rumah Tangga serta tidak bertentangan dengan aspirasi anggota.

## **BAB VII**

### **PENUTUP**

1. Hal-hal yang belum di atur dalam Anggaran Rumah Tangga ini dapat diatur lebih lanjut dalam Peraturan Organisasi , dan harus disampaikan dalam Rapat Kerja Organisasi
2. Anggaran Rumah Tangga ini ditetapkan dan berlaku sejak berdirinya Jogja Automotive Community ( JAC )

DITETAPKAN DI : Jogjakarta  
PADA TANGGAL : 9 February 2003

**MUSYAWARAH KLUB ANGGOTA JAC**

Ketua I,

Ketua Umum,

Singgih Purnomo

Irsyam Sigit Wibowo

Sekretaris

Salva Yurivan

## **STRUKTUR KEPENGURUSAN “JAC” YOGYAKARTA PERIODE 2010-2013**

### **Ketua Umum:**

- Arief Hamzah (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta/IMTY)

### **Sekretaris:**

- Ayodya Hanindito (Thunder Community 125/TC 125)
- Octin (Yamaha Scorpio Club)

### **Bendahara:**

- Aryo (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta)
- Feros (Jogja King Club)

### **Ketua Bidang Event:**

- Kawer (Astrea Jogja Cycle/ AJC)- koordinator
- Hamid (Jogja Mega Pro Club/JMPC) – wakil
- Dimas (Jogja All Independent Motorcycle/JAIM) – anggota
- Agung (PC) – anggota

#### **a. Seksi Usaha dan Perlengkapan:**

- Bangun (Pulsarian Yogyakarta) – U
- Panjul (Custom Cruiser Community/ C-Three) – P
- Andre (TOY) – U
- Ronny ( Astrea Jogja Cycle/ AJC) – P

#### **b. Seksi Publikasi dan Dokumentasi :**

- Benk - Benk (Jogja Supra Lovers/ JSL)
- Audi (Suzuki Thunder Club Jogjakarta/ STC – J)
- Banar (Jogja Satria Club/ JoSC)

**Ketua Bidang Organisasi:**

- Kristianus Patje Nugroho (New Old Shogun Community/ NOSC)
- Harjo (Jogja Pitung Club/ JPC) – wakil

**a. Seksi Club Motor**

- Sapti (Jogja Mega Pro Club/ JMPC) – Koordinator
- Dani (New Old Shogun Community/ NOSC) – bebek
- Dzaki (Yamaha MX Club Indonesia/ YMCI) – sport
- Bimo (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta/ IMTY) – sport
- Hasan (Jogja Honda Classic/ JHC) – klasik
- Dwek (Jogja Pitung Club/ JPC) – klasik
- Angga (Merzy Owners Club Yogyakarta/ MOCY) – klasik
- Adit cacink (Ceper Cakep/ Cecak) – community
- Ganjar (Jogja Free Rider Community/ JFRC) – community
- Galuh (Jogja Spinner Matic Community/ JOSTIC) – matic

**b. Seksi Club Mobil**

- Ahwan (Yogyakarta Fiat Club/ YFC) – klasik
- Budi (Yogyakarta Fiat Club/ YFC) – klasik

- Thesy (Customized) – community
- Aris (Minerva)

**c. Seksi Public Relation:**

- Rita (Merzy Owners Club Yogyakarta/ MOCY)

**Dewan Organisasi:**

- Irsyam Sigit Wibowo ( Motor Antique Club/ MAC) – Koordinator
- Reka Puji Asmara (Motor Antique Club/ MAC) –Anggota
- Rahma (Merzy Owners Club Yogyakarta/ MOCY) –Anggota

Daftar Anggota JAC (*Jogja Automotive Community*)

Divisi Motor Sport

| NO | NAMA CLUB                                       | JUMLAH ANGGOTA |
|----|---|----------------|
| 1  | 150 Unlimited                                   | 20             |
| 2  | BYONIC (Byson Owner Indonesia Community)        | 30             |
| 3  | DRACS (Djogjakarta Rider Acociation City Sport) | 15             |
| 4  | IMTY (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta)            | 50             |
| 5  | JKC (Jogja King Club)                           |                |
| 6  | JMPC (Jogja Mega Pro Club)                      | 20             |
| 7  | JoSC (Jogja Satria Club)                        | 25             |
| 8  | MRC (Minerva Riders Community)                  | 30             |
| 9  | MXRC (MX Rider Community)                       |                |
| 10 | PULSARIAN                                       | 30             |
| 11 | TCI (Thunder Community Indonesia)               | 20             |
| 12 | YMCI (Yamaha MX Club Indonesia)                 |                |
| 13 | IMPX (Ikatan Motor GL Pro Max)                  | 20             |
| 14 | YVC (Yamaha Vixion Club)                        | 70             |
|    |   | 260            |

Divisi Motor Bebek

| NO | NAMA CLUB                             | JUMLAH ANGGOTA |
|----|---------------------------------------|----------------|
| 1  | AJC (Astrea Jogja Cycle "Perjuangan") | 15             |
| 2  | BAC (Bantul Astrea Club)              | 10             |
| 3  | HRCY (RENGAT / Revo Ngayojokarto)     | 30             |

|    |                                       |    |
|----|---------------------------------------|----|
| 4  | JBC (Jogja Blade Community)           | 20 |
| 5  | JBOC (Jogja Blitz Owner Club)         |    |
| 6  | JSL (Jogja Supra Lover's)             | 25 |
| 7  | NOSC (New Owner Shogun Club)          |    |
| 8  | SUMANTO                               | 20 |
| 9  | KARYOTO (Karisma Rider Ngayogjokarto) | 15 |
| 10 | JOZXY (Jogja ZX 130 Community)        |    |

135

#### Divis Motor Matic

| NO | NAMA CLUB                   | JUMLAH ANGGOTA |
|----|-----------------------------|----------------|
| 1  | JAVACOMM                    |                |
| 2  | JBR (Jogja Beat Rider)      | 15             |
| 3  | MMC (Mio Mataram Community) | 20             |

35

#### Divisi Motor Klasik

| NO | NAMA CLUB                          | JUMLAH ANGGOTA |
|----|------------------------------------|----------------|
| 1  | JHC (Jogja Honda Classic)          | 40             |
| 2  | JPC (Jogja Pitung Club)            | 30             |
| 3  | KACY                               |                |
| 4  | MAC (Motor Antique Club)           |                |
| 5  | MOBTA (Motor CB Yogyakarta)        | 50             |
| 6  | MOCY (Mercy Owner Club Yogyakarta) | 40             |

160

Divisi Komuniti (Motor Campur)

| NO | NAMA CLUB                               | JUMLAH ANGGOTA |
|----|---|----------------|
| 1  | C3 (Custom Cruizer Community)           |                |
| 2  | CECAK "Ceper Cakep Jogja"               | 20             |
| 3  | COSMIC                                  | 20             |
| 4  | JFRC (Jogja Free Rider Community)       | 25             |
| 5  | ARMY (All Rider Motor Cycle Yogyakarta) | 15             |

80