

B

SCOOTERIST BANDUNG
(Studi Etnografi Tentang Gaya Hidup Pada Komunitas
"Scooter Owners Group" Bandung)

SKRIPSI

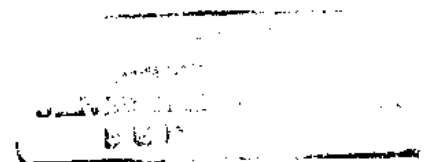


Disusun Oleh :

TEGUH PRIYANTO
NIM : 070216638

JURUSAN ANTROPOLOGI SOSIAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA

Semester Genap 2006/2007



HALAMAN PERNYATAAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIAT

Bagian atau keseluruhan Skripsi ini tidak pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademis pada bidang studi dan/atau universitas lain dan tidak pernah dipublikasikan/ ditulis oleh individu selain penyusun kecuali bila dituliskan dengan format kutipan dalam isi Skripsi.



Penyusun, 15 Juni 2007

Teguh Priyanto

SCOOTERIST BANDUNG
(Studi Etnografi Tentang Gaya Hidup Pada Komunitas
“Scooter Owners Group” Bandung)

SKRIPSI

Maksud : Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi S1 pada
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga



Disusun Oleh :

TEGUH PRIYANTO
NIM : 070216638

JURUSAN ANTROPOLOGI SOSIAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA

Semester Genap 2006/2007

**Skripsi ini sebagai persembahanku untuk Bapa, Mama, Oma,
Rani, dan keluargaku tercinta.**



LEMBAR PERSETUJUAN

Karya tulis skripsi dengan judul :

Scooterist Bandung
(Studi Etnografi Tentang Gaya Hidup Pada Komunitas '*Scooter Owners Group*' Bandung)



Telah memenuhi persyaratan dan disetujui untuk diujikan

Surabaya, 15 Juni 2007

Dosen Pembimbing Skripsi

Prof. Dr. L. Dyson P., Drs. MA.

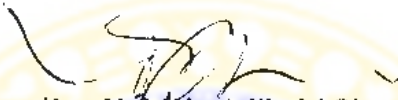
NIP. 130 937 724

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini telah diujikan pada :
Kamis, 28 Juni 2007

Tim Penguji

Ketua



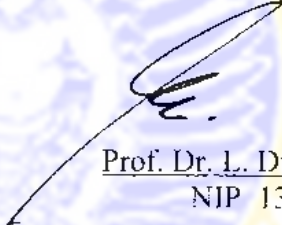
Drs. H. Moh. Adib, M.Si.
NIP 131 801 411

Anggota



Drs. Pudjio Santoso
NIP 131 801 642

Anggota



Prof. Dr. L. Dyson P., Drs. MA.
NIP 130 937 724

ABSTRAK

Keberadaan komunitas penggemar *scooter* pada SOG (*Scooter Owners Group*) merupakan suatu bentuk fenomena sosial yang menarik dengan gaya hidup khas yang menyertainya. Untuk mengetahui lebih jauh mengenai hal tersebut, maka dapat dikemukakan rumusan masalahnya yaitu, bagaimanakah gaya hidup *scooterist* yang terdapat dalam komunitas SOG (*Scooter Owners Group*) Cabang Bandung Raya dan gaya hidup apakah yang dapat diungkap.

Untuk menjawab pertanyaan tersebut, peneliti menggunakan suatu studi etnografi yang mendeskripsikan suatu kebudayaan dengan apa adanya. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Dalam mengumpulkan data dilakukan pengamatan terlibat pada komunitas SOG Bandung, wawancara mendalam (*indepth interview*) dan juga referensi lain yang relevan. Dalam analisa data dilakukan pengkategorian dan pemilahan data. Dari pengkategorian tersebut kemudian diinterpretasikan untuk membentuk suatu pola yang runtut dan holistik, sehingga dapat diperoleh hasil mengenai bagaimana *scooterist* menyikapi *scooter* yang kemudian melatarbelakangi berbagai modifikasi *scooter* serta munculnya gaya hidup yang khas *scooterist*.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa; kuatnya jaringan *scooterist*, sebagai contoh ialah seringnya *scooterist* mendapatkan diskon barang diantara *scooterist* bahkan hingga yang ada di luar negeri. Peran keluarga pun tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan para *scooterist*, yaitu *scooterist* yang belum menikah/berkeluarga akan lebih bebas mengaktualisasikan dirinya sebagai *scooterist*, demikian sebaliknya dengan *scooterist* yang sudah berkeluarga. Untuk menjaga eksistensinya, SOG Bandung rutin mengadakan *nongkrong*; bareng, *rolling thunder* (konvoi) setiap Sabtu malam, *touring*, mengadakan acara kumpul antar komunitas, dan lainnya. SOG selalu memakai cara damai dan kekeluargaan dalam penyelesaian pertikaian terhadap *gengster* sepeda motor, namun cara kasar dengan mengadakan perang terhadap *gengster* pun dilakukan saat jalan damai tidak bisa dicapai.

Scooterist cenderung menganggap *scooter* sebagai suatu benda yang dipuja-puja dalam kehidupannya dan memberikan hal terbaik bagi *scooter*-nya. Hal tersebut diantaranya dengan memodifikasi *scooter* mulai dari aksesoris hingga seluruh rangkaian *scooter* yang telah mengorbankan waktu, tenaga, pikiran dan dana yang tidak sedikit. Sebagian *scooterist* lebih mementingkan gaya, yaitu dengan mengganti substansi fungsi sebuah *scooter* sebagai kendaraan, dengan menganggap gaya lebih penting daripada fungsi, sehingga yang menjadi "fungsi" itu sendiri adalah gaya, namun ada juga yang tetap menganggap fungsi dalam arti substansi lebih penting daripada gaya, *scooterist* tersebut menganggap suatu fungsi yang sifatnya substantif harus tetap dijaga. Kini kelas sosial dan golongan usia para *scooterist* SOG terdiri dari berbagai berbagai kelas sosial dan usia, para *scooterist* yang memiliki status sosial tinggi berbaur tanpa batas kelas sosial dan usia saat berada dalam lingkungan SOG. Demikian juga dengan gaya bicara antar *scooterist* di SOG, dimana kata-kata kasar/umpatan menjadi suatu kata pengakrab sesama *scooterist*, sehingga SOG sebagai komunitas para *scooterist* pun telah menjadi komunitas semua kelas sosial dan golongan.

Kata kunci : *scooter*, solidaritas, fungsi, status sosial, gaya hidup

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Bapak di Surga, Yesus Kristus dan Roh Kudus karena atas berkat dan hikmatnya juga sehingga penulis karya tulis ini dapat selesai. Karya tulis yang berjudul '*Scooterist Bandung*' ini dibuat sebagai salah satu syarat kelulusan dalam memperoleh gelar sarjana di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Airlangga. Permasalahan yang terdapat dalam karya tulis ini ialah mengenai gaya hidup pada komunitas SOG (*Scooter Owners Group*) Bandung Raya. Peneliti dalam hal ini berusaha untuk memahami bagaimanakah kehidupan scooterist di SOG Bandung dan mengetahui gaya hidup yang terdapat di dalamnya.

Dalam menyusun karya tulis ini, peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu terlaksananya karya tulis ini, diantaranya ialah:

1. Drs. Tri Joko Sri Haryono, M.si. selaku ketua jurusan antropologi sosial.
2. Prof. Dr. Laurentius Dyson P, Drs, MA yang telah menjadi dosen pembimbing skripsi dan telah banyak memberi banyak bimbingan serta masukan ilmu dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Dr. Toetik Koesbardiati, Dra. Ph. D. yang sudah menjadi dosen wali, maaf telat setaun bu...
4. Para dosen jurusan antropologi sosial yang tidak bisa disebutkan satu per satu, dimana beliau-beliau tidak hanya mengajar tapi juga telah mendidik kami para mahasiswanya untuk menjadi lebih baik.

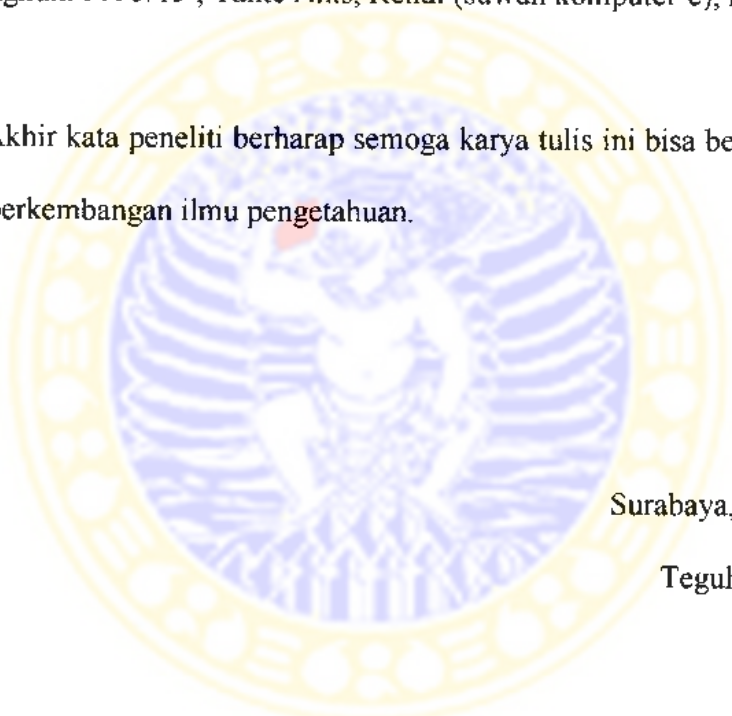
5. Pengurus SOG Indonesia: Kang Boy, kang Dadang, kang Faisal, kang Erwin, kang Aam, kang Dani. Pengurus SOG Bandung Raya; kang Epul, Berry, Jay, dan lainnya yang tidak bisa disebut. Barudak SOG Lembang; Baa, Willy, Erik, Hanafi, Taufik (Opik), Surya (Kuya), Ustad. Anggota SOG Bandung Raya; Agus (Sehu), Bowo, Dika, Jimi, Rizky (Iki Galing), Ade, Trie, kang Yadi, sorry mun aya teu kasebut!!!
6. Keluargaqu tercinta yang di Bandung juga Cirebon; Bapa dan Mamah (akirna anak Bapa jeung Mamah teh aya nujadi sarjana euy...),buat oma juga, kakakqu Dian dan Rendi (nuhun pisaa...n nya dukungan jeung doana ti keluarga).
7. Ankqu Livia Novitarani (makasih banget ya ank buat dukungannya waktu proses bikin skripsi ini, walaupun pas detik-detik terakhir buat finishing aq ditinggal ke Sragen. Tapi yang pasti ank udah bikin aku bahagia ngejalanin idup, lup u buanget lah. NGANGANGGG.....)
8. Eyangti (terima kasih buanget perhatian dan dukungan buat skripsinya ya)
9. Anak-anak antropologi '02 : Pandu (ayoo... 'ndu cepet beresin skripsinya biar wisuda bareng), Ade (beres sidang siap touring kan?), Adit (gimana Mat abis sidang brani ga touring lagi ke Bandung? Tapi pake vespa lagi loh jangan pake boil!), Hendi (beres semester depan kan 'ndeng skripsimu? Film-filmnya buang aja dulu, ganti nonton wayang aja aman!!!), Vicky (what's up man???), Krisna (sibuk terus rek, dah kempes blum m'blungnya?), Andi (lele), Yudho (ustad, masih jadi maskot '02 ga ya?), Fitra (police), Irfan (ayo 'fan n'dang lulus euy!!!), Santi (dah isi

belum?), Niar (whats up, rek?), Dwi Retno, Ratri, Widia, Anisa, Putu, Lutfi, Feni, Eci. Yang belum ngacung!!!

10. Arek-arek antropologi; Sokran, Iyok, Bowo, Karso, Pak Tani, Ode, Pundi, Pak Bos, Ayak, Joang, Ratih, Roykan, Topan, Bertus, Mbois, Genthong, Risti, Tanti, Jinten, Momo, Lintang, Joko, Precil, Papin, Kuro, de el el lah, uakeh sih arek antro, sorry klo ga sempet disebut.

11. Penghuni PA 3/15 ; Tante Anis, Rendi (suwun komputer'e), Mirza.

Akhir kata peneliti berharap semoga karya tulis ini bisa bermanfaat bagi khasanah perkembangan ilmu pengetahuan.



Surabaya, 15 Juni 2007

Teguh Priyanto

DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIAT	i
HALAMAN JUDUL DALAM 2	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN	iv
LEMBAR PENGESAHAN	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	I-1
1.1 Latar Belakang Penelitian	I-1
1.2. Rumusan Masalah	I-9
1.3. Tujuan Penelitian	I-9
1.4. Kerangka Pemikiran	I-10
1.5. Metode Penelitian	I-17
1.5.1. Lokasi Penelitian	I-18
1.5.2. Teknik Pengumpulan Data	I-19
1.5.2.1. Pengamatan	I-19
1.5.2.2. Wawancara	I-20
1.5.3. Teknik Pemilihan Informan	I-21
1.5.4. Teknik Analisis Data	I-22
BAB II. GAMBARAN UMUM PENELITIAN	II-1
2.1. Gambaran Singkat Kota Bandung	II-1
2.2. Komunitas <i>Scooter</i> di Indonesia	II-3
2.3. Komunitas <i>Scooter</i> di Bandung	II-16
2.4. Profil SOG (<i>Scooter Owners Group</i>) Indonesia	II-18
2.4.1. Sejarah Berdirinya SOG Indonesia	II-19
2.4.2. Visi dan Misi SOG Indonesia	II-24
2.4.3. Atribut Yang Terdapat dalam SOG Indonesia	II-25
2.4.4. Penggunaan Gambar <i>Kalong</i> Sebagai Logo SOG Indonesia	II-30
2.4.5. Arti Gambar Logo Oval SOG Indonesia	II-33
2.4.6. Kegiatan <i>Wing Day</i> SOG Indonesia	II-34
2.4.7. Gaya dan Penampilan <i>Scooterist</i> SOG Indonesia	II-35
BAB III. SCOOTERIST SOG (SCOOTER OWNERS GROUP) BANDUNG..	III-1
3.1. <i>Scooter</i> Sebagai Pemersatu Antar <i>Scooterist</i>	III-2
3.1.1. Latar Belakang Menjadi <i>Scooterist</i>	III-2
3.1.2. Jaringan Antar <i>Scooterist</i>	III-4
3.2. <i>Scooterist</i> SOG dalam Kehidupannya	III-6
3.2.1. <i>Scooterist</i> SOG Bandung dalam Keluarga	III-6

3.2.2. Scooterist SOG Bandung dengan Komunitas Otomotif Lain di Bandung.....	III-10
3.2.2.1. Scooterist SOG Bandung dengan Klub Sepeda Motor Lain	III-10
3.2.2.2. Scooterist SOG Bandung dengan Klub Scooter Lain	III-11
3.2.2.3. Scooterist SOG Bandung dengan Gengster Sepeda Motor.....	III-13
3.3. Tempat, Situasi dan Kegiatan Scooterist SOG	III-17
3.3.1. Sekretariat Scooter Owners Group	III-17
3.3.2. Beberapa Pos / Rayon SOG Bandung.....	III-23
3.3.3. Bengkel Scooter	III-27
3.3.4. Lokasi Scooterist SOG di Kota Bandung	III-29
3.4. Profil Beberapa Sosok Scooterist.....	III-32
3.4.1. Berry	III-32
3.4.2. Yadi Berland	III-37
BAB IV. GAYA HIDUP SCOOTERIST	IV-1
4.1. Bukan Sekedar Scooter	IV-1
4.1.1. Modifikasi pada Scooter	IV-3
4.1.1.1. Modifikasi Model Klasik	IV-5
4.1.1.2. Modifikasi Model Touring.....	IV-6
4.1.1.3. Scooter Racing	IV-7
4.1.2. Scooter Model Standar.....	IV-12
4.2. Relatifitas Gaya dan Fungsi pada Scooterist	IV-15
4.2.1. Gaya Sebagai Fungsi.....	IV-15
4.2.2. Pertama Adalah Fungsi, Kemudian Gaya.....	IV-19
4.3. SOG Sebagai Kelompok Sosial	IV-21
4.4. Budaya Scooterist	IV-24
4.4.1. Bahasa dan Penampilan Scooterist	IV-24
4.4.2. Solidaritas Antara Scooterist.....	IV-25
4.5. Scooterist Sebagai Gaya Hidup Semua Kelas Sosial dan Golongan.....	IV-27
BAB V. KESIMPULAN.....	V-1
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Daftar Member IVI (Ikatan Vespa Indonesia).....	II-7
Tabel 2.2. Cabang-cabang SOG (<i>Scooter Owners Group</i>).....	II-22
Tabel 3.1. Profil Dua Orang <i>Scooterist</i> SOG Cabang Bandung Raya.....	III-41



DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1. Peta Kota Bandung
Gambar 2.2. Peta Provinsi Jawa Barat
Gambar 2.3. Para Pendiri SOG (*Scooter Owners Group*)
Gambar 2.4. Rompi di SOG Berbahan Jeans
Gambar 2.5. Rompi di SOG Berbahan Kulit
Gambar 2.6. Logo SOG Indonesia
Gambar 2.7. Logo SOG *Brother*
Gambar 2.8. Logo Oval SOG Indonesia
Gambar 2.9. Logo Oval SOG Cabang Bandung
Gambar 2.10. Stiker Tengkorak untuk Kepemilikan Umum
Gambar 2.11. Contoh Penempelan Stiker NRA
Gambar 2.12. *Wing* Hasil Kegiatan *Wing Day* di SOG
Gambar 3.1. *Scooterist* Bersama Keluarganya
Gambar 3.2. Acara Gabungan Komunitas Otomotif di Bandung
Gambar 3.3. Lemari Televisi Milik Berry dengan Penempelan Berbagai Stiker Khas *Scooterist*
Gambar 3.4. Asbak dari Teromol Roda Belakang Vespa
Gambar 4.1. *Scooter* Tahun 1980 Dimodifikasi Model Tahun 1962 (klasik)
Gambar 4.2. Salah Satu *Scooter* Model *Touring*
Gambar 4.3. Jenis *Scooter* Balap/*Racing*
Gambar 4.4. Rizki dan *Scooter* Model Standarnya
Gambar 4.5. *Scooter* "Racing" Namun Hanya Sebatas Model Saja

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Kendaraan bermotor berjenis *scooter* dengan nama pabrikan/produksi Piaggio dan bermerk Vespa yang kini banyak ditemui di jalanan, telah diproduksi sejak tahun 1945, hal itu berawal pada tahun 1884 di Italia seorang pengusaha muda berdarah Italia yang bernama Enrico Piaggio, memulai usahanya di bidang pesawat terbang. Setelah dua puluh tahun kemudian dia bangkrut, namun karena semangatnya dalam dunia bisnis, Piaggio pantang menyerah. Kemudian ia mulai merancang alat transportasi dengan alternatif kendaraan niaga ringan. Maka pada tahun 1945, konstruksi alternatif tersebut ditemukan. Pada awalnya ialah sebuah konsep sepeda motor berkerangka besi dengan lekuk membulat. Terdapat hal yang tidak biasa, yaitu ternyata tuas starternya dirancang dengan memakai komponen bom dan rodanya diambil dari roda pesawat tempur. Hasilnya munculah produk *scooter* dengan seri P108. Kendaraan ini berteknologi sederhana tapi mempunyai bentuk yang amat menarik, dengan bentuk kerangkanya menyerupai binatang penyengat (lebah). Akibat tampilannya itu, motor ini lebih sering dinyatakan sebagai *Wespe* atau Vespa, dalam bahasa Itali artinya binatang penyengat.

Perkembangan selanjutnya, produk ini ternyata laris manis diserap pasar dalam negeri dan luar negeri, seperti Perancis, Inggris, Belgia, Spanyol, Brasilia, dan India. India pun kemudian memproduksi jenis dan bentuk yang sama dengan

memakai mesin bermerek Bajaj. Sejumlah pihak lantas mengajukan lamaran untuk bergabung membuat Vespa. Maka pada 1950 munculah Vespa 125cc buatan Jerman. Saat itu banyak negara lain yang mencoba membuat produk serupa. Tapi ternyata mereka tak sedikit pun mampu menyaingi Piaggio. Di antara pesaing itu adalah Lambretta, Heinkel, Zundapp, dan NSU. Bagi masyarakat Indonesia pada khususnya, produk Lambretta dan Zundapp sempat populer di era 1960-an.

Kemudian muncul fanatisme terhadap Vespa karena ciri dasar bentuknya yang khas dan unik yang selalu dipertahankan pada setiap produknya. Perkembangan selanjutnya Vespa diarahkan pada bentuk *sporty* yang terlihat pada produknya di tahun 1951 yang bermesin 125cc. Produk tersebut mampu mencapai kecepatan 171 km/jam. Dengan kondisi tersebut, maka Vespa dapat dipacu untuk melakukan perjalanan keluar kota bagi para penggemarnya.

Jika dilihat ke belakang, yaitu pada proses perkembangannya, orang tertarik pada Vespa karena bentuknya yang unik dan khas, namun hingga awal tahun '90-an di Indonesia khususnya, Vespa identik dengan kesan “motor babe” (motor bapak). Vespa merupakan sebuah kendaraan bermotor dengan jenis *scooter* yang berfungsi sebagai sebuah alat transportasi, namun kemudian kini terdapat sebagian pergeseran fungsi, hal itu nampak pada sebagian kalangan anak muda dan juga orang tua yang menganggap Vespa sebagai sebuah simbol dari “fanatisme”, identitas tertentu dan bahkan bagian dari gaya hidup.

Kemudian pada sekitar tahun 1999, yaitu dimulai dengan munculnya sinetron (sinema elektronik) remaja berjudul 'Lupus Milenia' yang menggunakan Vespa berwarna kuning dengan banyak aksesoris, yang kemudian sosok Lupus lebih dikenal dengan Vespa-nya yang "modis" oleh kalangan anak remaja saat itu, bukan karena kesederhanaan dari tokohnya. Vespa dan anak muda pun kemudian sempat menjadi sebuah trend, dimana sebelumnya Vespa mempunyai kesan sebagai "motor babe" (motor bapak), kini kalangan anak muda memiliki gengsi dan kebanggaan tertentu bila megendarai Vespa, terlebih Vespa hasil modifikasi.

Dalam lingkup internasional, "Vespa tidak hanya sebuah produk, tapi juga gaya hidup" slogan tersebut merupakan kampanye masuknya Vespa di Amerika Serikat. Seiring dengan filosofi kampanye dimaksud maka berbondong-bondonglah selebritis di Amerika Serikat berusaha memiliki "tunggangan" yang merupakan ikon mode dunia tersebut, dan gejala ini kemudian menjalar ke seluruh dunia termasuk di Indonesia.¹

Sebagai suatu bagian dari gaya hidup, para pengguna Vespa mempunyai identitas-identitas tertentu yang membedakan dengan yang lain, yang kemudian mendasari banyak terbentuknya komunitas Vespa pada khususnya dan *scooter* buatan Itali pada umumnya, dimana Vespa seolah-olah menjadi suatu "identitas" bagi penggunanya dan kemudian gaya hidup yang menyertainya. Diantara sesama mereka terdapat suatu jiwa dan fikiran yang sama tentang makna yang tidak terjemaikan secara langsung dibalik *scooter* bermerk Vespa tersebut, diantaranya

¹ Tulisan mengenai "VESPARTIS (*Vespa & Artis*)" pada sebuah artikel dalam www.vespaonline.com

beberapa kesamaan ideologi tentang kecintaan dan nilai-nilai yang terkandung dalam sebuah *scooter*, sehingga dalam prosesnya terdapat suatu kelompok yang berdasarkan jiwa fikiran. Menurut Tonnies (dalam Soekanto, 1990: 146), kelompok yang berdasarkan jiwa fikiran (*gemeinschaft of mind*) merupakan kelompok yang terdiri dari orang-orang yang walaupun tidak mempunyai hubungan darah ataupun tempat tinggalnya tidak berdekatan, akan tetapi mereka mempunyai jiwa dan fikiran yang sama, ideologi yang sama.

Sejalan dengan konsep pemikiran di atas, yaitu rasa solidaritas yang muncul pada sesama penggemar *scooter* dan kesamaan identitas serta ideologi yang ada di dalamnya itulah, kemudian mendasari banyak terbentuknya komunitas *scooter* dengan merk Vespa ini. Contohnya; JVC (*Jakarta Vespa Club*), terbentuk dari pengguna yang sering menserviskan Vespa di sebuah bengkel di wilayah Jalan Wijaya, Jakarta Selatan. Mereka kemudian mengaggas untuk membuat wadah kegiatan bagi pengguna Vespa. Pada Juni 1985 terbentuklah kemudian JVC (*Jakarta Vespa Club*). Selain itu SOG (*Scooter Owners Group*) pun sebagai klub *scooter* terbesar, berdiri oleh karena sebuah keinginan dari sepuluh orang penggemar *scooter* yang kebetulan bermerek Vespa, dimana saat itu mereka memiliki hobi, keinginan dan ambisi yang sama terhadap *scooter* dan kemudian membawanya untuk mendirikan sebuah komunitas khusus penggemar *scooter*, maka pada tanggal 18 Maret 1995 di Bandung, secara resmi berdirilah SOG (*Scooter Owners Group*).

Secara khusus, para penggemar dan pengguna *scooter* yang tergabung dalam komunitas-komunitas *scooter* menyebut dirinya sebagai *scooterist*, begitu

pula bagi para penggemar dan pengguna *scooter* yang tidak tergabung dalam komunitas *scooter*². Anggota dari komunitas *scooter* tersebut sangat variatif, yaitu mulai dari pelajar, mahasiswa, karyawan swasta, pegawai negeri, pengusaha, dokter, marinir, guru, sampai polisi, bahkan ada pula yang hanya sebagai pekerja serabutan. Saat kumpul anggota, mereka membicarakan banyak hal, termasuk kehidupan sehari-hari dari masing-masing, dan juga kehidupan sosial, tetapi biasanya berbicara mengenai Vespa, para penggemar dan pengguna *scooter* ini kebanyakan mengaku jatuh cinta dengan jenis *scooter* ini karena desain *body*/badan yang dianggap unik, mesin yang praktis, serta terdapatnya ban cadangan yang mudah dipasang jika ban bocor.

Untuk pemeliharaan dan perawatan kendaraan, pada komunitas *scooter* umumnya memiliki bengkel sendiri-sendiri, tapi pemilik *scooter* juga bebas menentukan bengkel termasuk ganti-ganti onderdilnya. Dalam mendapatkan suku cadang, Vespa produksi baru relatif mudah dalam mendapatkannya, berbeda dengan Vespa produksi lama, terlebih lagi yang orisinal, para pemilik harus "berburu" ke toko-toko sampai pasar loak. "Perburuan" barang orisinal kadang dilakukan hingga ke luar kota. Barang orisinal kadang-kadang susah dicari. *Scooter* rusak pun terpaksa harus *mangkrak* beberapa hari bahkan berminggu-minggu, untuk mendapat informasi soal onderdil itu biasanya sudah terjalin kerja sama dengan komunitas *scooter* antar kota, sehingga memudahkan pencarian onderdil. Melalui bentuk kerja sama semacam itu, kelompok-kelompok *scooter*

² Namun istilah *scooterist* tersebut di sebagian masyarakat kemudian lebih identik diartikan sebagai penggemar dan pengguna *scooter* buatan Italia, diantaranya; Piaggio Vespa, Lambretta, Heinkel, Zundapp, NSU dan beberapa *scooter* buatan Eropa lainnya yang secara umum tergolong produksi lama (dibawah tahun 1980).

tersebut semakin erat persahabatannya, dan kebebasan berekspresi menjadi salah satu identitas *scooterist* layaknya sebagai *brotherhood*³.

Diantara sesama *scooterist* terdapat peraturan tak tertulis yang mengkondisikan mereka untuk saling menyapa atau hanya melambaikan tangan jika berpapasan di jalan meski mereka tidak saling mengenal, sehingga ada istilah "enggak usah takut kalo mogok di jalan", sebab jika bertemu sesama *scooterist* pasti akan ditolong meski tidak saling kenal, bahkan kalau perlu ditarik ke bengkel terdekat untuk mendapat pertolongan lebih lanjut.

Apapun fokus kegiatan klub-klub tersebut, mereka memiliki rasa persaudaraan diantara sesama *scooterist*, pada malam minggu (sabtu malam) mereka kadang saling berkunjung ke tempat-tempat *mangkal*⁴ klub. Anggota-anggota klub menyebut solidaritas antar pencinta *scooter* itu sebagai *scooter brotherhood* ataupun persaudaraan antar pengguna. Persaudaraan itu berlaku bagi penggemar *scooter* di banyak tempat. Pada saat *mangkal/nongkrong*, sesama *scooterist* sudah seperti saudara, mereka tidak pandang suku atau agama, semua boleh bergabung asalkan satu visi yaitu solidaritas antar *scooterist*, sehingga muncul pernyataan '*berscooter kami bersaudara*' dan itupun berlaku bagi *scooterist* diluar club. Pernyataan tersebut kemudian terbukti pada saya sebagai peneliti, ketika pada awal tahun 2005 melakukan perjalanan seorang diri menggunakan Vespa dari kota Surabaya menuju kota Bandung. Pada saat

³ Istilah *brotherhood* ini sering dipakai dalam komunitas *bikers* (penggemar dan pengendara sepeda motor) sebagai suatu terjemahan dari "persaudaraan".

⁴ Istilah tersebut berarti juga *nongkrong*, atau suatu keadaan dimana lebih dari dua orang berada pada suatu tempat, yang berkumpul untuk saling mengobrol dan berinteraksi dalam keadaan tidak formal.

perjalanan berada di daerah Tuban, Jawa Timur, Vespa peneliti mengalami kerusakan dan kemudian mogok, tidak lama kemudian peneliti didatangi seorang *scooterist* yang bernama Syaiful dari BVC (*Babat Vespa Club*) yang menggunakan Vespa miliknya. Syaiful sebenarnya berada pada arah berlawanan tapi kemudian dia dengan rela berbalik arah untuk menolong peneliti dan membawa ke bengkel yang cukup jauh karena saat itu kami tidak bisa mengatasi kerusakannya. Setelah bengkel bisa mengatasi kerusakannya, Syaiful memberikan kenang-kenangan berupa *badge* bergambar 'Babat Vespa Club' yang merupakan salah satu identitas klub tersebut untuk dikenakan dalam setiap kesempatan.

Selain bentuk solidaritas dan persaudaraan antar *scooterist*, terdapat hal yang lain dan menarik pada sosok *scooterist*, yaitu suatu bentuk gaya hidup yang melekat pada *scooterist* yang menjadi identitas mereka, mulai dari khasnya *scooter* yang digunakan, gaya pakaian, gaya bicara dan bahasa, solidaritas dan kekeluargaan, sampai kehidupan malamnya dan bahkan kini terdapat beberapa komunitas *scooter* yang berinteraksi melalui dunia maya berupa *website* menggunakan jaringan internet. Dalam dunia maya tersebut, terdapat dua perbedaan, yaitu; pertama, *website* yang dibuat karena keberadaan komunitas *scooter* pada dunia sebenarnya seperti halnya VAC (*Vespa Antique Club*) dengan www.vac-centralbdg.com kemudian yang kedua ialah, komunitas pada di dunia maya yang dibuat karena kebutuhan komunikasi antar penggemar *scooter*, dalam hal ini, para *scooterist* akan membawa identitas masing-masing pada komunitas mereka yang dimiliki di dunia nyata, salah satu contohnya adalah www.vespaindonesiaonline.com. Dalam interaksi pada kedua jenis media di

internet tersebut, para *scooterist* membahas seputar “dunia *scooter*” seperti halnya; jual-beli *scooter* atau onderdilnya, konsultasi, berita-berita, *event-event* komunitas *scooter* di dunia, di Indonesia atau di daerah tertentu, *chatting* tentang hal yang sedang *in* atau bahkan *chatting* dan berkomentar tentang hal yang tidak penting. Semua itu dilakukan *scooterist* untuk berkomunikasi dan berinteraksi secara tidak langsung demi memenuhi kebutuhan tertentu dengan menggunakan suatu bentuk teknologi.

Gaya hidup komunitas *scooter* tersebut kini bukan hanya sebagai gaya hidup perkotaan saja, karena komunitas di daerah pun memiliki hal yang hampir serupa seperti *scooterist* umumnya. Namun dalam kehidupan di kota besar terutama Kota Bandung memiliki hal yang menarik, yaitu kota tersebut menjadi salah satu “*trensetter*” gaya hidup *scooterist* yang sedikit banyak mempengaruhi gaya hidup para *scooterist* di luar Kota Bandung. Pengaruh tersebut umumnya terjadi pada beberapa komunitas *scooter* di luar kota yang merupakan cabang dari komunitas *scooter* di Kota Bandung, seperti diantaranya; SOG (*Scooter Owners Group*) dan VAC (*Vespa Antique Club*) serta komunitas *scooter* lainnya.

Komunitas-komunitas *scooter* di Bandung “tumbuh” dan “berkembang” diantara keberadaan komunitas sepeda motor lainnya yang telah ada serta yang baru bermunculan dan yang akhirnya hilang, selain itu komunitas-komunitas *scooter* di Bandung juga harus hidup bersamaan dengan keberadaan geng-geng sepeda motor yang biasa sampai dengan yang brutal dan meresahkan masyarakat⁵.

⁵ Beberapa berita yang pernah meliput hal tersebut diantaranya mengenai “*Aksi Geng Motor Meresahkan*” dalam (www.kompas.com , Kamis, 24 Agustus 2006) dan juga “*Ratusan geng motor kota Bandung mengamuk, di Jalan Cihampelas Bandung*” dalam (www.poskota.co.id , Selasa, 27 Desember 2005).

Namun beberapa komunitas *scooter* tersebut bisa bertahan dan tumbuh besar seperti halnya SOG (*Scooter Owners Group*) yang merupakan salah satu komunitas *scooter* yang lahir dan tetap eksis di kota Bandung, dan mempunyai kantor pusat maupun cabangnya di kota Bandung tersebut. SOG kini merupakan sebuah club *scooter* terbesar di dunia⁶ dan di dalamnya memiliki banyak gaya hidup yang unik dari setiap *scooterist*-nya.

I.2. Rumusan Masalah

Permasalahan yang diteliti adalah mengenai gaya hidup yang terdapat pada komunitas *scooter* di kota Bandung. Penelitian ini berusaha untuk memberikan pemahaman mengenai para *scooterist* pada komunitas *scooter*, yaitu secara khusus komunitas SOG (*Scooter Owners Group*) Cabang Bandung Raya, dengan merumuskannya ke dalam bentuk pertanyaan, yaitu: Bagaimanakah gaya hidup *scooterist* yang terdapat dalam komunitas SOG (*Scooter Owners Group*) Cabang Bandung Raya dan gaya hidup apakah yang dapat diungkap?

I.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh gambaran tentang fenomena kehidupan *scooterist* di Bandung secara umum, namun khususnya mendeskripsikan perilaku-perilaku khas pada komunitas SOG (*Scooter Owners*

⁶ *Scooter Owners Group* merupakan komunitas *scooter* terbesar di dunia menurut penelitian *Scootering Magazine Inggris* tahun 2002, dimana data tersebut didapat dari dokumen SOG pusat.

Group) Bandung raya dalam kajian ilmiah. Dengan demikian diharapkan akan menghasilkan suatu sudut pandang lain terhadap kehidupan para *scooterist*, diantaranya yaitu pandangan ilmiah mengenai gaya hidup para *scooterist*. Selain itu penelitian ini bertujuan untuk menambah informasi yang bermanfaat dalam memperkaya kepustakaan ilmu pengetahuan secara umum, dan secara khusus antropologi.

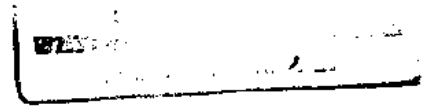
I.4. Kerangka Pemikiran

Setiap manusia dalam menjalani proses hidup mulai dari lahir sampai dengan akhir hidupnya, umumnya akan berinteraksi dengan individu lain, sehingga manusia sebagai makhluk sosial membutuhkan orang lain karena mempunyai naluri untuk hidup dengan orang lain (*gregorinousness*). Hal demikian pula yang menjadikan salah satu faktor timbulnya kelompok-kelompok sosial (*social group*) pada kehidupan manusia. Hubungan di dalam kelompok terdapat hal yang menyangkut kaitan timbal balik yang saling mempengaruhi dan juga kesadaran untuk saling tolong menolong. Menurut Soekanto (1990:125-126), terdapat beberapa persyaratan bahwa himpunan manusia bisa dikatakan sebagai kelompok sosial, yaitu: (1). Setiap anggota kelompok harus sadar bahwa dia merupakan sebagian dari kelompok yang bersangkutan, (2). Ada hubungan timbal balik antara anggota yang satu dengan anggota yang lainnya, (3). Ada suatu faktor yang dimiliki bersama, sehingga hubungan antara mereka bertambah erat. Faktor tadi dapat merupakan nasib yang sama, 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, (4). Berstruktur, berkaidah dan mempunyai pola perilaku, (5). Bersistem dan berproses.

Komunitas *scooter* yang telah memiliki dan memenuhi syarat-syarat diatas bisa dikatakan sebagai kelompok sosial dalam kegemaran di bidang otomotif. Namun diantara para *scooterist* kemudian muncul hal lain yang mengikutinya yaitu berupa kesamaan identitas dalam hal kegemaran terhadap *scooter* sehingga solidaritas dan tolong menolong diantara sesama *scooterist* umum terjadi, sekalipun dengan *scooterist* di luar komunitas atau klub mereka masing-masing, walaupun mereka sebelumnya tidak saling mengenal ataupun tidak memiliki kesamaan tempat asal. Dalam komunitas terdapat salah satu unsur perasaan yang membentuk sesuatu hal, yaitu saling memerlukan, dimana individu yang tergabung di dalamnya merasakan dirinya tergantung pada komunitasnya yang meliputi kebutuhan psikologis, ataupun lainnya.

Sebagai suatu kelompok sosial, komunitas *scooterist* di Bandung mempunyai perasaan kesatuan. Perasaan kesatuan dalam komunitas itu biasanya amat kuat sehingga rasa kesatuan kalau dikupas biasanya mengandung unsur-unsur rasa kepribadian kelompok atau kepribadian umum (*modal personality*), artinya terdapat perasaan bahwa kelompok itu sendiri mempunyai ciri-ciri (biasanya ciri-ciri kebudayaan atau ciri-ciri hidup) yang berbeda dengan kelompok lain, seperti; perasaan bangga akan ciri-ciri dari kelompok sendiri. Perasaan kesatuan di antara anggota kelompok menyatukan mereka ke dalam suatu kelompok sosial yaitu termasuk kedalam jenis kelompok konsumen, dimana dalam pengklasifikasiannya berdasarkan tujuan penggolongan itu sendiri, yaitu



sebagai kelompok konsumen (dalam hal sumber daya tergantung pada pihak lain), contohnya; Yayasan Lembaga Konsumen, Persatuan Penggemar Mobil VW. (Schubert & Borleman, 1991 dalam Sarwono, 2005).

Seseorang yang menjadi penggemar suatu benda tertentu dan tergabung dalam komunitasnya, mereka pun beranggapan bahwa dengan memiliki benda tersebut akan terdapat suatu perasaan tersendiri yang bersifat psikologis, dimana benda tersebut mempunyai nilai-nilai atau arti penting tersendiri pula. Marshal Sahlins (dalam Antariksa, 2000) menyatakan bahwa, jika masyarakat tradisional menggunakan benda-benda 'alamiah' (kayu, batu, tulang dsb.) sebagai totem, maka totem masyarakat modern adalah benda-benda buatan pabrik. Ia menunjukkan bagaimana sistem pakaian masyarakat modern bukan sekedar seperangkat objek materi untuk membuat hangat tubuh dan sebagainya, tetapi sebagai kode simbolik untuk mengkomunikasikan keanggotaan dalam suatu kelompok sosial (pria-wanita, kelas atas-kelas bawah dan lainnya). Lewat pakaian, masyarakat modern mengkomunikasikan keanggunan perempuan. Demikian juga dengan *scooterist* mencoba mengkomunikasikan identitas dan citra dirinya melalui keberadaan dan kepemilikan sebuah *scooter*. Menurut Ralph Linton (dalam Danandjaja: 1989) sesungguhnya seseorang memiliki kepribadian status, karena mereka hidup dalam beberapa peran dalam hidup, seperti ayah, anak, mahasiswa atau pedagang. Dengan demikian seseorang yang menjadi penggemar suatu jenis barang tertentu dan tergabung dalam suatu komunitasnya akan memiliki suatu kepribadian status dengan suatu "identitas" yang sama.

Kepemilikan dan kecintaan terhadap sebuah benda yang disebut scooter bagi seorang penggemarnya dapat membawa mereka ke dalam suatu komunitas scooter, sehingga di satu sisi mereka mempunyai “identitas” tertentu yang sama. Kemudian sebagai makhluk sosial merekapun mencoba untuk berinteraksi secara intensif dengan individu lain terutama dengan mereka yang dianggap memiliki identitas yang sama. Namun dalam setiap aktivitas dan tindakan manusia tidaklah terlepas dari suatu tindakan-tindakan menurut pola tertentu yang berupa pranata dalam hal ini pada suatu komunitas hobi. Pranata (*institution*) menurut Koentjaraningrat (1990:164), adalah suatu sistem norma khusus yang menata suatu rangkaian tindakan berpola mantap guna memenuhi suatu keperluan khusus dari manusia dalam kehidupan bermasyarakat. Kemudian menurut Kardiner (dalam Danandjaja, 1989:51-52), pranata (*intitution*) adalah segala bentuk fikiran atau ketatakelakuan yang sudah tetap dari sekelompok individu (masyarakat) yang dapat dikomunikasikan, dan yang telah diterima sebagai milik bersama. Pelanggaran atau penyimpangan terhadap hal tersebut dapat menimbulkan gangguan pada individu dan kelompoknya. Karena pranata dalam suatu kelompok masyarakat tertentu akan berbeda dengan kelompok masyarakat lainnya, maka seseorang yang berhadapan dengan beberapa pranata dalam hidupnya akan berusaha berkelakuan dengan menempatkan setiap pranata sesuai dengan status dan identitasnya di masyarakat, hal itu dilakukan dalam kehidupan untuk menghindari pelanggaran dan gangguan yang bisa muncul.

Pranata-pranata yang ada dalam kehidupan masyarakat di antaranya adalah pranata dalam pendidikan, keagamaan, dan lainnya. Bagi *scooterist* yang

tergabung dalam perkumpulan atau komunitas *scooter* dengan suatu bentuk gaya hidup tertentu, mereka tidak terlepas dari suatu model pranata. Komunitas *scooter* yang berupa organisasi seperti halnya SOG (*Scooter Owners Group*) atau bahkan IMI (Ikatan Motor Indonesia) sebagai sebuah lembaga yang merupakan induk organisasi otomotif di Indonesia, adalah terkait dengan sebuah pranata tertentu.

Pranata yang terdapat pada komunitas *scooter* dapat membawa orang-orang di dalam komunitasnya kepada suatu bentuk sub kebudayaan (*sub-culture*) tertentu, dimana pada sub kebudayaan tersebut terdapat perilaku-perilaku yang khas kelompok masyarakat tersebut. Perilaku tersebut telah menjadi suatu kebudayaan hanya bagi pengikutnya. “Pada dasarnya kebudayaan mempunyai bagian kebudayaan (*sub-culture*) yang seringkali digunakan untuk menyatakan suatu kelompok orang yang memiliki (yang dapat mempengaruhi atau membentuk perilaku) yang berbeda dari kebudayaan orang dari suatu masyarakat. Anggota *sub-culture* merupakan bagian dari kelompok lain yang lebih besar yang disebut sebagai kebudayaan mayoritas. *Term culture* bersifat fleksibel yang tidak hanya menunjuk kepada etnis, seperti kelompok orang-orang keturunan Italia-Amerika, juga kelompok-kelompok keagamaan seperti Amish atau Latter day Saint, tetapi juga kelompok orang yang kecanduan obat (*drug Sub-culture*) atau geng-geng anak muda yang menggunakan sepeda motor (*motorcycle sub-culture*)” (Bristin, 1984:319-320 dalam Rumbiak, 2003:11). Secara sederhana, sub kebudayaan diartikan juga sebagai suatu kelompok orang yang memiliki cara hidup sendiri namun secara geografis mereka tinggal dalam kebudayaan “induk”.

Manusia tidak terlepas dari suatu kebudayaan, karena kebudayaan adalah milik manusia, dengan demikian tampaklah perbedaan manusia dengan hewan, dimana manusia bukan sekedar memiliki akal budi dan kehidupan sosial, namun manusia mampu melewati kodrat biologis hidupnya (berupa nutrisi dan reproduksi) dengan menciptakan suatu gaya, tidak seperti hewan yang hanya tunduk pada kodrat biologis. Contohnya ialah, manusia akan menggunakan perhiasan bukan untuk bertahan hidup terkait kebutuhan biologis. Itulah bagian dari permulaan budaya, dimana manusia mampu mengembangkan sistem ide, perilaku dan menghasilkan suatu wujud fisik benda dengan melalui proses belajar secara berlanjut. Manusia mampu membuat hidupnya menjadi berbeda dengan hewan melalui kepemilikan gaya, yang kemudian menghasilkan suatu bentuk gaya hidup tertentu didalam suatu kelompok hidupnya.

David Chaney (1996: 5) menjelaskan bahwa, gaya hidup sebagai gaya, tata cara, atau cara menggunakan barang, tempat dan waktu, khas kelompok masyarakat tertentu, yang sangat tergantung pada bentuk-bentuk kebudayaan, meskipun bukan merupakan totalitas pengalaman sosial. Istilah gaya hidup, baik dari sudut pandang individual maupun kolektif, mengandung pengertian bahwa gaya hidup sebagai cara hidup mencakup sekumpulan kebiasaan, pandangan, dan pola-pola respon terhadap hidup, serta terutama perlengkapan untuk hidup. Gaya hidup yang dijalani seseorang, melibatkan keseluruhan diri orang itu dan seperangkat peralatan tertentu. Gaya hidup merupakan hasil interaksi yang intens antara orang yang menjalankannya dan peralatan yang digunakan, hasil interaksi antara subjek dan objek. Interaksi subjek dan objek itu berlangsung didasari oleh

serangkaian asumsi dan aturan tertentu. Dalam konteks masyarakat tertentu, rangkaian asumsi dan aturan itu adalah sikap, nilai, dan norma dari kelompok sosial tempat orang terlibat dalam kesehariannya. Dapat dipahami pula bahwa gaya hidup juga dipengaruhi oleh keterlibatan seseorang dalam kelompok sosial, dari seringnya berinteraksi dan menanggapi pelbagai stimulus disana. Gaya hidup juga merupakan hasil interaksi manusia dengan dunia fisik (Takwin, dalam Adlin, 2006:37-38). Secara singkat, gaya hidup dipengaruhi dan mempengaruhi lingkungan sosial dan fisik.

Gaya hidup dapat dicirikan melalui penampilan, gaya hidup inilah yang paling mudah dicapai bahkan oleh orang yang tidak memenuhi syarat bagi status sosial tinggi. Gaya hidup yang dikembangkan oleh suatu sub kebudayaan memiliki arti penting bagi anggota sub kebudayaan itu sendiri, karena objek-objek yang dipilih, dibuat untuk merefleksikan aspek-aspek dari kehidupan kelompoknya (Clarke, dkk., dalam Hebdige, 1979:114). Gaya hidup sebagai pembeda kelompok akan muncul dalam masyarakat yang terbentuk atas dasar stratifikasi sosial. Setiap kelompok dalam strata sosial tertentu akan memiliki gaya hidup sendiri yang khas. Dapat dikatakan bahwa gaya hidup inilah yang menjadi *prestige* dalam sistem stratifikasi sosial. Dengan kata lain, gaya hidup dapat dipandang sebagai "KTP" (Kartu Tanda Pengenal) bagi keanggotaan suatu strata sosial. Untuk mengungkap gaya hidup ini dapat kita lihat dari barang-barang yang dipakai dalam kehidupan sehari-hari yang biasanya bersifat modis, cara berperilaku (etiket), bahasa yang digunakan tidak untuk tujuan komunikasi semata-mata tetapi juga untuk simbol identitas (Siregar, 1985:17). Dengan

demikian gaya hidup pada *scooterist* akan berbeda dengan gaya hidup komunitas Harley Davidson tentunya, hal tersebut dikarenakan terdapatnya perbedaan kelas sosial, salah satunya ialah dipengaruhi oleh segi ekonomi para anggota masing-masing komunitas. Wujud kongkret perbedaan tersebut ialah nampak pada harga *scooter* yang relatif murah bila dibandingkan dengan harga Harley Davidson, kemudian juga pola konsumsi pada kebutuhan dalam aktifitasnya sebagai *bikers*, sehingga bisa diketahui perbedaan “KTP-nya” masing-masing.

1.5. Metode Penelitian

Penelitian yang dilakukan ini merupakan suatu penelitian etnografi yang mana mencoba untuk mendeskripsikan suatu kebudayaan dengan apa adanya. Etnografi harus menyangkut hakekat kebudayaan, yaitu sebagai pengetahuan yang diperoleh, yang digunakan dalam menginterpretasikan pengalaman dan melahirkan tingkah laku sosial. Itulah sebabnya etnografi akan mengungkap seluruh tingkah laku sosial budaya melalui deskripsi yang holistik (Spradley, 1997:5). Metode pencarian data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Bogdan dan Tylor (1992), metode kualitatif merupakan suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif orang-orang dan perilaku yang diamati sedangkan menurut Kirk dan Miller “penelitian kualitatif merupakan suatu tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan manusia dalam suatu kawasan tersendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasa dan peristilahannya (Moleong, 1989: 3).

1.5.1. Lokasi Penelitian

Kota Bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia, namun bagi komunitas otomotif, kota Bandung dikenal juga dengan semaraknya keberadaan komunitas otomotif, dalam hal ini khususnya *scooter*. Keberadaan komunitas *scooter* di kota Bandung relatif banyak dengan anggota yang mencapai ribuan, terutama pada klub-klub besar seperti *Scooter Owners Group* yang anggotanya lebih dari 3000 orang. Di kota Bandung terdapat beberapa tempat *nongkrong* bagi para *scooterist* terutama pada malam hari, diantaranya; jalan Ir. Haji Djuanda, Jl. Supratman, kawasan Lembang, Monumen Perjuangan Rakyat Bandung, Gazebo, dan lainnya. Selain itu kota tersebut menyediakan berbagai macam kebutuhan bagi para *scooterist* dalam menunjang kehidupan sebagai *scooterist*, mulai dari keberadaan berbagai komunitas *scooter*, tempat-tempat *nongkrong*, kemudian penjualan pakaian dan aksesoris *scooterist* termasuk aksesoris *scooter* dan juga hal lainnya yang berkaitan dengan *scooter*. Sebagai salah satu kota besar di Indonesia, Bandung juga merupakan suatu kota tempat berdirinya suatu komunitas *scooter* terbesar di dunia yaitu *Scooter Owners Group*, dimana komunitas tersebut kini tetap eksis dengan berbagai fenomena sosial budaya yang menarik untuk dibahas, dengan demikian peneliti tertarik untuk memilih kota Bandung dengan keberadaan SOG-nya sebagai lokasi penelitian.

1.5.2. Teknik Pengumpulan Data

1.5.2.1. Pengamatan

Pengamatan adalah satu-satunya cara yang dapat digunakan peneliti untuk memperoleh gambaran mengenai pola budaya yang tidak diutarakan dengan kata-kata (Ihromi, 1999:51). Dalam mendapatkan data dan informasi terkadang manusia cenderung untuk tidak dapat menuturkan secara langsung dengan kata-kata, oleh karena itu pengamatan sebagai suatu teknik dalam penelitian lapangan adalah juga untuk mendapatkan data dan informasi yang tidak dapat ditanyakan secara langsung dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan. Metode pengamatan yang dilakukan adalah menggunakan pengamatan terlibat (Observasi Partisipan) mengenai kegiatan dari *scooterist* yang dilakukan pada komunitas SOG (*Scooter Owners Group*) dengan mengikuti berbagai kegiatan mereka selama beberapa bulan, diantaranya ialah kegiatan di bengkel-bengkel *scooter* dan tempat-tempat *nongkrong* mereka pada malam hari, diantaranya di kawasan sepanjang jalan Ir. Haji Juanda (Dago) dan kawasan Dago Atas, kawasan Gazebo dan Monumen Perjuangan Rakyat Bandung, di depan Gedung Sate, lembang, Jl. Pajajaran, serta di beberapa sekretariat atau pos komunitas *scooter* di Bandung dan sekitarnya. Dengan demikian dalam hal pengamatan, penelitian ini tidak sebatas ruang dalam arti wilayah tertentu, karena penelitian ditujukan pada komunitas *Scooter Owners Group* yang berada di beberapa tempat di wilayah kota Bandung dan sekitarnya.

1.5.2.2. Wawancara

Wawancara merupakan teknik yang dapat digunakan untuk memperoleh keterangan tentang kejadian yang oleh peneliti tidak dapat diamati sendiri secara langsung, baik karena terjadinya di masa lampau ataupun karena tidak diperbolehkan untuk hadir ditempat kejadian itu (Ihromi,1999:51). Sebagai salah satu teknik penelitian lapangan, wawancara pada umumnya digunakan untuk menggali keterangan dan informasi yang dibutuhkan. Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini merupakan wawancara yang tidak berstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara (Koentjaraningrat, 1991:139).

Selain itu terdapat juga wawancara mendalam (*indepth interview*), dimana dalam hal ini bisa didapat kedalaman data yang menyeluruh dan lebih bermanfaat. Sifat dari wawancara yang dilakukan adalah yang bersifat terbuka dimana peneliti memberikan kesempatan yang seluas-luasnya bagi informan untuk menjawab pertanyaan yang diajukan, sehingga kesan yang timbul yaitu informal dan tidak kaku, dan tidak terdapat beban psikologis antara kedua belah pihak. Didalam kegiatan wawancara mendalam, peneliti menggunakan alat bantu berupa *voice recorder*, namun alat tersebut tentunya tidak sepenuhnya dapat digunakan dalam setiap kegiatan wawancara, hal ini dikarenakan terdapat kegiatan wawancara yang dilakukan relatif lama, sehingga keterbatasan kapasitas dari *voice recorder* tersebut diatasi dengan menggunakan buku catatan kecil yang juga berfungsi menulis kata-kata kunci dari para informan di lapangan.

1.5.3. Teknik Pemilihan Informan

Untuk mendapatkan informasi dan data, penelitian ini diawali dengan memilih informan kunci (*key informan*), yaitu orang yang dimintai keterangan untuk memperoleh keterangan yang lain guna mendapatkan informasi sehubungan dengan permasalahan yang diajukan, dengan demikian selanjutnya peneliti dapat juga mencari informasi dan beberapa informan lain yang relevan.

Dalam menentukan informan digunakan beberapa kriteria atau syarat (Spradley, 1997: 61-70), yaitu: (1.) Enkulturasasi penuh, yaitu informan tersebut merupakan pendukung dan hidup dalam kebudayaannya, sehingga mereka benar-benar mengerti mengenai latar belakang kebudayaannya, selain itu mereka bertindak dengan meyakini sesuai dengan konsep kebudayaannya, (2.) Keterlibatan langsung, yaitu pada saat berlangsung penelitian, orang tersebut masih hidup dan terlibat secara langsung dalam lingkungan kebudayaannya sehingga mereka dengan baik dapat memberikan gambaran yang benar, (3.) Suasana budaya yang tidak dikenal atau masih asing bagi peneliti, yaitu dengan latar belakang yang masih asing oleh peneliti menyebabkan peneliti tetap berlaku obyektif dan sensitif terhadap objek penelitiannya dengan membiarkan seorang informan berlaku seperti apa adanya, (4.) Mempunyai waktu yang cukup, yaitu informan yang dipilih menjadi penuntun peneliti harus mempunyai waktu yang cukup untuk dimintai keterangan terhadap penelitian yang dilakukan, (5.) Tidak menganalisa, yaitu informan yang lebih dapat merespon pertanyaan-pertanyaan lebih dahulu, sehingga lebih bersifat apa adanya, dan cenderung non analitis yaitu tidak menganalisis kebudayaannya sendiri berdasar perspektif lain.

Dari lima syarat tersebut, tentunya merupakan suatu hal yang ideal, sehingga bisa saja terjadi dimana peneliti hanya mampu memenuhi dua sampai tiga syarat, apalagi pada saat memasuki lapangan, peneliti juga masih menduga-duga siapakah yang pantas menjadi informan yang tepat dan sesuai dengan penelitiannya.

Atas dasar-dasar yang tercantum diatas, peneliti memilih beberapa orang informan yang dapat menunjang data yang di butuhkan, diantaranya sebagai berikut :

1. Salah seorang pendiri SOG (*Scooter Owners Group*) yaitu Boy Januar (*kang Boy*), beliau juga adalah merupakan salah seorang anggota dewan penasehat pada organisasi tersebut.
2. Lima belas orang *scooterist* yang menjadi anggota SOG (*Scooter Owners Group*) Cabang Bandung Raya.

1.5.4. Teknik Analisa Data

Dalam penelitian ini terdapat gambaran yang bersifat deskriptif, yang kemudian data yang didapat tersebut dianalisa, data yang dianalisa terlebih dahulu dipilah-pilah sesuai dengan kategori-kategori yang dibutuhkan sebelumnya. Analisis data berarti proses yang menuntut suatu usaha untuk mengidentifikasi tema-tema secara formal dan membentuk hipotesis (*ide-ide*) yang bisa diangkat dari data dan usaha untuk memperlihatkan adanya dukungan terhadap tema-tema dan hipotesa-hipotesa itu (Bodgan & Taylor, 1993 : 131-132). Kemudian menurut

Patton (dalam Moleong, 2000:103), analisa data adalah merupakan suatu proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya kedalam suatu pola, kategori dan satu uraian dasar.

Data yang didapat kemudian dipilah-pilah secara selektif ke dalam beberapa kategori sesuai dengan rumusan permasalahan yang dibahas, diantaranya ialah data mengenai: (1.) SOG secara umum, (2.) latar belakang solidaritas yang terdapat diantara *scooterist*, (3.) bagaimana *scooterist* dalam kehidupannya, serta (4.) tempat, situasi dan kegiatan para *scooterist* SOG di kota Bandung. Dari pemilahan dan penyusunan tersebut kemudian diinterpretasikan untuk membentuk suatu pola yang runtut dan holistik, sehingga dapat diperoleh hasil mengenai bagaimana *scooterist* menyikapi *scooter* yang kemudian melatarbelakangi berbagai modifikasi *scooter* serta munculnya gaya hidup yang khas *scooterist*.

BAB II

GAMBARAN UMUM PENELITIAN

2.1. Gambaran Singkat Kota Bandung

Kota Bandung (gambar 2.1.) terletak di wilayah propinsi Jawa Barat (gambar 2.2.) dan merupakan ibukota propinsi Jawa Barat. Secara administratif, kota Bandung memiliki luas wilayah 16.729,65 Ha. Secara topografi kota Bandung terletak pada ketinggian 791 meter di atas permukaan laut (dpl), titik tertinggi di daerah utara dengan ketinggian 1.050 m dan terendah di sebelah selatan dengan ketinggian 675 m di atas permukaan laut, sehingga dengan demikian memiliki suhu udara yang relatif dingin, namun suhu tersebut kini terjadi peningkatan pesat hingga mencapai 31,6 °C. Kota Bandung menempati lokasi yang cukup strategis dalam segi komunikasi dan perekonomian, hal tersebut dikarenakan kota Bandung terletak pada pertemuan poros jalan yaitu;

- a. Barat – timur yang memudahkan akses terhadap ibukota negara, terlebih lagi kini dengan keberadaan jalan tol *Purbaleunyi* yang menjadikan waktu tempuh antara kota Bandung menuju kota Jakarta ataupun sebaliknya hanya sekitar dua jam saja, dengan demikian maka perjalanan bisa menghemat waktu lebih dari setengahnya bila dibanding sebelum tahun 2005.
- b. Utara – selatan yang memudahkan lalu lintas ke daerah perkebunan / pertanian serta berbagai kawasan wisata.

Batas-batas wilayah kota Bandung ialah; di sebelah utara berbatasan dengan kabupaten Bandung, sebelah selatan dengan kabupaten Bandung, sebelah timur dengan kabupaten Sumedang, sebelah barat dengan kota Cimahi. Penduduk kota Bandung berdasarkan hasil Sensus Penduduk tahun 2005 adalah 2.270.970, dengan angka tersebut maka angka rata-rata kepadatan penduduk adalah sekitar 13.505 jiwa/Km².

Pada kenyataannya, kota Bandung telah semakin padat karena adanya kemudahan akses menuju kota Bandung. Terlebih lagi karena adanya anggapan bahwa Bandung adalah "*Paris Van Java*" sehingga menjadi kota tujuan orang dalam rangka "perburuan" berbagai jenis pakaian dan mode yang dianggap *in*. Kepadatan di kota Bandung akan lebih tampak pada saat akhir pekan atau sekitar hari Jumat sampai dengan Minggu, dimana hal itu tampak pada para pendatang luar kota Bandung yang memarkir kendaraan dengan plat nomor luar Bandung dan mendominasi beberapa kawasan perbelanjaan. Kemacetan kerap kali terjadi pada beberapa ruas jalannya, karena selain ramainya pengguna jalan juga karena sebagian besar ruas jalan di kota Bandung relatif sempit dibanding kota besar lainnya di Indonesia.

Masalah kemacetan lalu lintas di kota Bandung menjadikan sepeda motor sebagai salah satu alternatif dalam mengatasinya. Dengan bertambah banyaknya jumlah sepeda motor, maka berpengaruh juga pada semakin banyaknya komunitas pengguna dan penggemar sepeda motor. Keberadaan komunitas pengguna dan penggemar sepeda motor di Bandung memiliki sejarah yang relatif panjang yaitu dimulai sekitar masa tahun 1970-an dengan keberadaan *geng* sepeda motor, dan selanjutnya keberadaan komunitas penggemar sepeda motor tua yang bernama

'*Biker's Brotherhood*' yang masih eksis hingga kini dan cukup dikenal bagi kalangan *bikers* di Indonesia.

Kemudian di kota Bandung, pada masa tahun 1990-an munculah berbagai komunitas penggemar *scooter*, diantaranya SOG (*Scooter Owners Group*). Selain klub sepeda motor resmi, di kota tersebut ada pula komunitas sepeda motor yang tidak resmi (bukan klub resmi) yang disebut *gengster* sepeda motor, dimana keberadaannya dianggap meresahkan masyarakat kota Bandung.

2.2. Komunitas *Scooter* di Indonesia

Latar belakang berdirinya komunitas-komunitas *scooter* di Indonesia sangatlah beragam, diantaranya ialah sebuah klub yang berdiri karena para pengguna *scooter* yang sering men-*service*-kan *scooter*-nya di sebuah bengkel di wilayah Jakarta Selatan, yang kemudian berdirilah JVC (*Jakarta Vespa Club*). Namun diantara sekian banyak latar belakang berdirinya komunitas *scooter*, SOG adalah merupakan salah satu komunitas yang berdiri karena adanya tekad awal dari para pendirinya untuk membentuk suatu komunitas *scooter* dengan keberadaan sepuluh orang *scooterist* yang bertempat tinggal di daerah Nangkasuni, Bandung.

Penggemar *scooter* yang tergabung dalam berbagai klub dibedakan dalam fokus yang berbeda-beda, diantaranya, JVC yang cenderung fokus pada pemeliharaan Vespa klasik, kemudian ada pula Sito *Racing* yang memfokuskan pada *sport*, baik model dan modifikasi *scooter* maupun balapan yang sebenarnya.

Kegiatan diantara komunitas *scooter* di Indonesia umumnya bersifat menjalin persaudaraan di antara *scooterist*, seperti halnya berupa Jambore *scooter* IMI (Ikatan Motor Indonesia) DKI Jakarta di Subang pada 16 Mei 2003, setelah kegiatan tersebut para *scooterist* melanjutkan *touring* untuk mengikuti kegiatan yang diselenggarakan BSC (*Banjar Scooter Club*) pada 17-18 Mei 2003 di Banjar, Ciamis, Jawa Barat. Kemudaiannya kegiatan lainnya ialah acara untuk memeriahkan 'Gebyar Pamer Vespa Mania' 2003 yang diselenggarakan SMC (*Scooter Mini Club*) di TMII (*Taman Mini Indonesia Indah*) di Jakarta pada 20 April, dalam acara tersebut diadakan berbagai macam kontes *scooter* dengan kategori; *original classic* (lomba orisinalitas), *resto classic* (membangun *scooter* klasik), *modification touring*, *modification sport*, dan *air brush*. Dalam acara tersebut sekitar 3.200 *scooter* dibawa pemiliknya dari berbagai kota di Sumatera dan Jawa untuk ikut memeriahkan acara yang digelar dalam rangka ulang tahun SMC (*Scooter Mini Club*) ke-6 itu¹.

Terdapat beberapa kegiatan khas *scooterist* dalam setiap kontes atau pertunjukan yang diadakan komunitas *scooter*, diantaranya ialah atraksi beberapa orang sekaligus yang menaiki satu unit Vespa dalam keadaan berjalan yang biasa dinamakan *hell driver*. Atraksi *hell driver* oleh para *scooterist* tersebut pernah tercatat pada rekor MURI (Museum Rekor Indonesia) pada saat acara pameran *scooter* tua di Tuban, dimana sebanyak 20 orang *scooterist* anggota PPSI (*Paguyuban Penggemar Scooter Indonesia*) Jatim dari Bangil, Pasuruan mampu menampilkan kebolehannya tersebut dengan menaiki sebuah 'vespa super' secara bersamaan. Selain kegiatan yang bersifat kumpul-kumpul, para *scooterist* juga

¹ Tulisan mengenai klub vespa ekspresikan wong cilik di dunia otomotif dalam www.suarapembaruan.com Kamis, 24 April 2003

memiliki bidang lain dalam hal hobi terhadap *scooter*, yaitu berupa balapan *scooter*. Balapan tersebut menjadi unik karena keberadaan bentuk *scooter* yang terkesan besar berada pada lintasan balap untuk berlomba meraih juara. Bagi para *scooterist* yang suka melakukan balapan terdapat pula *event-event* balapan yang di khususkan bagi kelas *scooter*. Di antaranya acara *Road Race* Dandim Subang Cup 2006, yang berlangsung di Sirkuit Gedung Juang 45 di Subang pada hari Minggu 15 Januari 2006, di sana dilombakan kelas *scooter* NBR (*Non Block Racing*). Pada kelas *scooter* ini, muncul sebagai juara yaitu Arief Budiono dari Purwakarta (Tim ABRJ-Deanisa Wildan)². Balapan kelas ini biasanya didominasi oleh *scooter* dengan merek Vespa. Balapan kelas *scooter* tersebut tentunya membutuhkan biaya besar, namun karena kurangnya sponsor yang mendukung para pembalapnya, membuat para pembalap biasanya harus mengeluarkan banyak biaya demi sebuah gelar juara, namun demikian ada juga sebagian *scooterist* yang ikut balapan *scooter* dengan alasan memeriahkan kegiatan ataupun sekedar menyalurkan hobi balapan. Para *scooterist* yang menggemari balapan *scooter* biasanya mengotak-atik sendiri *scooter*-nya atau bekerja sama dengan bengkel anggota club, namun bagi *scooterist* yang bermodal besar mereka memiliki tempat sendiri yang lebih profesional dan tentunya memiliki bengkel dan mekanik yang handal. Pada umumnya bengkel para anggota klub cukup mahir dalam memodifikasi *scooter* menjadi model *racing* secara keseluruhan.

Keberadaan komunitas *scooter* di dalam lingkup nasional di Indonesia sebagian dinaungi oleh organisasi induk dari setiap komunitas *scooter*, diantaranya IVI (Ikatan Vespa Indonesia), namun ada pun yang tidak berada

² Tulisan mengenai acara *Road Race* Dandim Subang, yang dimuat harian Pikiran Rakyat pada hari Senin 16 Januari 2006.

dibawah naungan IVI, seperti halnya SOG, itu dikarenakan dari sejarah berdirinya IVI adalah setelah keberadaan SOG, selain itu SOG merupakan perkumpulan atau komunitas otomotif yang oanggotanya terdiri bukan hanya dari pencinta atau penggemar *scooter* dengan satu merek saja (Piaggio Vespa), melainkan terdiri dari berbagai merek dengan jenis *scooter* (sekalipun *scooter* bermesin *matic* yang merupakan produksi terbaru). Sehingga dengan demikian beberapa komunitas *scooter* yang seperti halnya SOG, secara organisasi dia akan berada dibawah naungan IMI (Ikatan Motor Indonesia) yang merupakan induk segala komunitas otomotif di Indonesia. Jumlah anggota pada setiap komunitas *scooter* relatif banyak, seperti salah satunya ialah PPSI (Paguyuban Penggemar Skuter Indonesia) Jatim yang memiliki anggota tercatat sekitar 25.000 orang, angka tersebut belum termasuk bagi penggemar *scooter* yang tidak atau belum mendaftar³.

Secara faktual, data mengenai jumlah komunitas *scooter* ataupun para anggotanya belumlah dimiliki sepenuhnya oleh induk-induk organisasi para penggemar *scooter* di Indonesia maupun wilayah. Hal demikian dikarenakan berbagai alasan pada komunitas *scooter* sehingga belum atau tidak mendaftarkan komunitasnya pada induk organisasi seperti misalnya IVI (Ikatan Vespa Indonesia) atau pun IMI (Ikatan Motor Indonesia). Namun demikian IVI sudah bisa memberikan data beberapa komunitas *scooter* yang terdaftar, diantaranya berjumlah 261 (dua ratus enam puluh satu) klub yang terdiri dari berbagai propinsi di Indonesia⁴, data tersebut bisa dilihat pada tabel 1 dibawah ini.

³ Data tersebut menurut penuturan Dr. Handoko sebagai ketua PPSI Jatim yang diambil dari www.republika.co.id mengenai otohobi pada kamis, 19 Juli 2001.

⁴ Data menurut IVI (Ikatan Vespa Indonesia) dalam www.ikatan-vespa-indonesia.com

Tabel 2.1.
Daftar Anggota IVI (Ikatan Vespa Indonesia)

No.	Nama Club	Singkatan	Propinsi/Wilayah
1	AYAMA VESPA CLUB	AVC	Jakarta Timur
2	JAKARTA VESPA CLUB	JVC	Jakarta Selatan
3	VESPA RACING CLUB	VRC	Jakarta Pusat
4	KEMAYORAN SCOOTER CLUB	KSC	Jawa Barat
5	IKATAN VESPA SUKABUMI	IVSI	Jawa Barat
6	VESPA CLUB BOGOR	VCB	Jawa Barat
7	GEROMBOLAN VESPA TG.PRIOK	GROVES	Jakarta Pusat
8	TANJUNG PRIOK SCOOTER CLUB	TSC	Jakarta Utara
9	PENGGEMAR VESPA CLUB	PVC	Jakarta Timur
10	KING BLUES SCOOTER	KBS	Jakarta Timur
11	SCOOTER BATAVIA CLUB	SBC	Jakarta Barat
12	SCOOTER MINI CLUB	SMC	Jakarta Timur
13	MILANO SCOOTER CLUB	MSC	Banten
14	SCOOTER FANS CLUB	SFC	Jakarta Timur
15	FATMAWATI VESPA CLUB	FVC	Jakarta Selatan
16	IKATAN PENGENDARA SCOOTER CLUB	IPASCO	Jakarta Selatan
17	JAKARTA ITALIANO VESPA	JIV	Jawa Barat
18	KEMANG INDEPENDENT SCOOTER SOLIDARITY	KISS	Jakarta Selatan
19	MARSELA SCOOTER CLUB	MSC	Jakarta Selatan
20	VESPA MONAS CLUB	VMC	Jakarta Timur
21	SCOOTER SOLIDARITY CLUB	SSC	Banten
22	CENKARENG SCOOTER CLUB	CSC	Jakarta Barat
23	PARADISE SCOOTER CLUB	PSC	Jawa barat
24	VESPA INTER CLUB	VIC	Jawa Barat
25	PRABU SCOOTER CLUB	PSC	Jakarta Pusat
26	PAGUYUBAN VESPA SALATIGA	PAVESA	Jawa Tengah
27	VESPA CLUB SEMARANG	VCS	Jawa Tengah
28	IKATAN SCOOTER SOLO	ISSO	Jawa Ttengah
29	JEPARA VESPA CLUB	JVC	Jawa Tengah
30	VESPA INDEPENDENT CLUB KUDUS	VICK	Jawa Tengah
31	BATIK VESPA CLUB	BVC	Jawa Tengah
32	REMBANG BANGKIT SCOOTERCLUB	RBSC	Jawa Tengah
33	IKATAN VESPA DEMAK	IVADE	Jawa Tengah
34	BAHARI SCOOTER CLUB	BSC	Jawa Tengah
35	IKATAN MODIFIKASI MOTOR VESPA	IMMOV	Jawa Tengah
36	PAGUYUBAN SCOOTER SRAGEN	PASS	Jawa Tengah
37	PAGUYUBAN SCOOTER KLATEN	PASTEN	Jawa Tengah
38	SCOOTER FANS CLUB BUMIA YU	SFAC	Jawa Tengah

No.	Nama Club	Singkatan	Propinsi/Wilayah
39	PAGUYUBAN PENGGEMAR VESPA INDONESIA	PPVI	Jakarta Selatan
40	NUSAKAMBANGAN SCOOTER CLUB	NSSC	Jawa Tengah
41	VESPA CLUB TEMANGGUNG	VCT	Jawa Tengah
42	MAGELANG VESPA CLUB	MVC	Jawa Tengah
43	SATRIA VESPA RECING PURWOKERTO	SVR	Jawa Tengah
44	SCOOTER FANS CLUB BANYUMAS	SFAC	Jawa Tengah
45	MATARAM SCOOTER CLUB	MSC	DI Yogyakarta
46	PATI SCOOTER CLUB	PSC	Jawa Tengah
47	VESPA MANIA KROYA	VMK	Jawa Tengah
48	IKATAN VESPA WONOSOBO	IVW	Jawa Tengah
49	SCOOTER MOTOR GUNUNG KIDUL	SMOG	DI Yogyakarta
50	SCOOTER BRALING CLUB	SBC	Jawa Tengah
51	MANIA SCOOTER SRAGEN	MASCOOT	Jawa Tengah
52	PAGUYUBAN PENGGEMAR SCOOTER SOLO	PPSS	Jawa Tengah
53	PARAHYANGAN INDEPENDENT SCOOT ASSC	PISA	Jawa Barat
54	VESPA BUDAK BANTEN	VBB	Banten
55	PONOROGO INDEPENDENT SCOOTER ASSOCIATION	PISA	Jawa Timur
56	VESPA INTER CLUB	VIC	Jawa Barat
57	MANIA VESPA BOGOR	MVB	Jawa Barat
58	SCOOTER OWNER CLUB CIPANAS	SOCC	Jawa Barat
59	IKATAN VESPA CIANJUR	IVEC	Jawa Barat
60	PURWAKARTA SCOOTER CLUB	PSC	Jawa Barat
61	VESPA KARAWANG CLUB	VKC	Jawa Barat
62	BEKASI OTOMOTIF SCOOTER CLUB	BOSC	Jawa Barat
63	VESPA DEPOK CLUB	VDC	Jawa Barat
64	FANATIS VESPA CLUB BEKASI	FVC-B	Jawa Barat
65	IKATAN SCOOTER CILEGON	ISC	Banten
66	VESPA TANGERANG CLUB/BUDAVES	VTC	Banten
67	CIKAMPEK SCOOTER CLUB	CSC	Jawa Barat
68	SCOOTER ANTIQUE DEPOK	SCAD	Jawa Barat
69	SCOOTER BANTEN CLUB	SBC	Banten
70	VESPA OWNER CIREBON	VOC	Jawa Barat
71	MARGONDA VESPA CLUB	MVC	Jawa Barat
72	SCOOTER CLUB CITEREUP	SCUCI	Jawa Barat
73	BEKASI SCOOTER CLUB	BSC	Jawa Barat
74	BULDOG VESPA CLUB/KIVAS	BVC	Banten
75	SCOOTER OWNER CLUB BALARAJA	SOC-B	Banten
76	FANS ANTIQUE SCOOTER TEAM	FAST	Jawa Barat
77	SCOOTER SURABAYA CLUB	SSC	Jawa Timur
78	CREATIFE VESPA SURABAYA	CREVAS	Jawa Timur

No.	Nama Club	Singkatan	Propinsi/Wilayah
79	SON PROMO	-	Jakarta Selatan
80	MALANG VESPA CLUB	MALVES	Jawa Timur
81	CHICAGO VESPA CLUB	CVC	Jawa Timur
82	NDEREK SCOOTER TEAM BANGIL	NST-B	Jawa Timur
83	BANYUWANGI SCOOTER CLUB	BSC	Jawa Timur
84	VESPA ANTIQUE CLUB - LAMPUNG	VAC-L	Lampung
85	VESPA OWNER CLUB - LAMPUNG	VOC-L	Lampung
86	SCOOTER BANDAR LAMPUNG	SBL	Lampung
87	TANGGAMUS SCOOTER CLUB-LAMPUNG	TSC-L	Lampung
88	PENGGEMAR VESPA PALEMBANG	PVP	Sumatera Selatan
89	RAFLESIA VESPA CLUB	RVC	Bengkulu
90	JAMBI SCOOTER CLUB	JSC	Jambi
91	IKATAN VESPA BATAM-BARELANG	IVB	Batam
92	NUSANTARA SCOOTER CLUB-BALI	NSC-B	Bali
93	GABUNGAN ANAK SCOOTER	GAS	Jakarta Sdatan
94	MEDAN SCOOTER CLUB	MSC	Sumatera Utara
95	SCOOTER ADVENTURE CLUB	SAC	Jawa Barat
96	SCOOTER TASIKMALAYA CLUB	STC	Jawa Barat
97	PALEMBANG FANS CLUB	PFC	Sumatera Selatan
98	LAUTAN VESPA CLUB	LVC	Jakarta Sdatan
99	PAGUYUBAN VESPA RAJAWALI	PVR	Lampung
100	VESPA WARISAN BABE	VWB	Jakarta Timur
101	PAGUYUBAN SCOOTER CILEGON	PSC	Banten
102	LAMONGAN VESPA CLUB	LVC	Jawa Timur
103	PIAGIO RAIN CITY CLUB	PRC	Jawa Barat
104	BINJAI ITALIAN SCOOTER	BIS	Sumatera Utara
105	SCOOTER TOURING MANIA JAKARTA	STMJ	Jawa Barat
106	VESPA LAMPUNG BARAT CLUB	VLBC	Lampung
107	SCOOTER CLUB DEPOK	SCD	Jawa Barat
108	SETIA VESPA CLUB	SVC	Jawa barat
109	MITRA SCOOTER CLUB -MAGETAN	MSC-M	Jawa Tlmur
110	DELTA SCOOTER CLUB	DSC	Jakarta Selatan
111	VESPA BUM I SERPONG DAMAI	VBSD	Banten
112	DUMAI VESPA CLUB	DVC	Riau
113	GABUNGAN REMAJA SCOOTER SERANG	GRESS	Banten
114	SCOOTER ANAK RANTAU	SAR	Jakarta Sdatan
115	CENDRAWASIH SCOOTER CLUB SORONG	CSC-S	Papua
116	PAMULANG SCOOTER CLUB	PSC-12801	Banten
117	JONGGOL ORIGINAL SCOOTER	JOS	Jawa Barat
118	SERUMPUN SCOOTER BLITAR	SCROOB	Jawa Timur
119	JEMBER SCOOTER CLUB	JSC	Jawa Timur
120	SCOOTER MADIUN CLUB	SMC	Jawa Timur

No.	Nama Club	Singkatan	Propinsi/Wilayah
121	SRENGAT SCOOTER CLUB	SSC	Jawa Timur
122	METRO SCOOTER CLUB	MSC	Lampung
123	SELERO FANS SCOOTER	SFC	Sumatera Selatan
124	JUNIOR HALIANO VESPA	JIV	Lampung
125	PALAPA VESPA CLUB/SATAN SOUL SCOOTER	PVC/SSS	Lampung
126	LAMPUNG INDIAN SCOOTER	LIS	Lampung
127	SATELIT VESPA CLUB	SVC	Lampung
128	PRINGSEWU INDEPENDENT SCOOTER	PISA	Lampung
129	PAGUYUBAN SCOOTER PAGELARAN	PSP	Lampung
130	SCOOTER BIKER CLUB	SBC	Lampung
131	BANJAR JAYA SCOOTER CLUB	BSC	Jawa Tengah
132	IPASCO KUDUS	-	Jawa Tengah
133	SAFARI VESPA CLUB PADANG	SVC	Sumatera Barat
134	ITALIANO BIKER ANTIQUE TEAM CLUB	IBATC	Lampung
135	KEBUMEN VESPA CLUB	KVC	Jawa Tengah
136	PURWOREJO SCOOTER CLUB	PSC	Jawa Tengah
137	MANIA TIGARAKSA CLUB	MTC	Banten
138	KEMANG SCOOTER TEAM	KST	Jakarta Selatan
139	SCOOTER TARAKAN CLUB	STC	Kalimantan Timur
140	DELIGHT VESPA CLUB	DVC	-
141	SCOOTER UJUNG BANTEN	SUB	Banten
142	SCOOTER FANS CLUB CISOKA	SFCC	Banten
143	PALEMBANG INDEPENDENT SUPER SCOOTER	PISS	Sumatera Selatan
144	PANGANDARAN SCOOTER ASSOCIATION	PASCA	Jawa Barat
145	ACEH TAMIANG SCOOTER CLUB	ATSC	Banda Aceh
146	GENERASI HOBBY SCOOTER CLUB	GHOST	Banten
147	SAMARINDA VESPA CLUB	SVC	Kalimantan
148	MANADG SCOOTER CLUB	MSC	Sulawesi
149	BANJARMASIN VESPA CLUB	BVC	Kalimantan Selatan
150	MAKASAR PX 777 CLUB	-	Sulawesi Selatan
151	IKATAN MOTOR ANTIK SCOOTER	IMASCO	Kalimantan Tengah
152	BRANDAN SCOOTER CLUB	BRASC	Sumatra Utara
153	VESPA WONK CIREBON	VWC	Jawa Barat
154	SCOOTER RACING CIREBON	SRC	Jawa Barat
155	BRIGADE VESPA JOMBANG	BRIVES	Jawa Timur
156	MEKARSARI VESPA CLUB	MVC	Jawa Barat
157	SURABAYA METROPOLIS SCOOTER	SMS	Jawa Timur
158	LANGSA SCOOTER CLUB	LSC	DI Aceh
159	PENGGILINGAN SCOOTER	PS	Jawa Barat
160	SCOOTER OTOMOTIF BENGKULU	SOB	Bengkulu
161	KUNINGAN INDEPENDENTS SCOOTER	KIS	Jawa Barat
162	DEPOK VESPA CLUB CILODONG	DVC-C	Jawa Barat

No.	Nama Club	Singkatan	Propinsi/Wilayah
163	SCOOTER WINGS ADVENTURE TEAM	SWAT	Jawa Barat
164	HIMPUNAN INSAN VESPA	HIV	Jawa Barat
165	BLORA VESPA OWNERS	BLOVESO	Jawa Timur
166	CHOOBY JAKARTA		Jakarta
167	KEDIRI SCOOTER CLUB	KSC	Jawa Tengah
168	MAHAKAM SCOOTER CLUB	MSC	Kalimantan
169	SCOOTER BOJONEGORO	SCOOB	Jawa Timur
170	SCOOTER FANS CLUB BANDUNG	SFC	Jawa Barat
171	VESPA ITALIANO KRAKATAU CLUB	VIKC	Banten
172	SCOOTER FANS CLUB PADANG	SFC	Sumatera Barat
173	FAMILY SCOOTER	FASCO	Jakarta Timur
174	PLERED SCOOTER CLUB	PSC	Jawa Barat
175	SMART SCOOTER MOTOART	SMART	Banten
176	BEKASI SCOOTER FAMILI	B"SCOFA	Jawa Barat
177	VESPA TEAM MOTOR	VTM	Jawa Barat
178	SOCBRIKER VESPA CLUB PLUS	SVCP	-
179	JAMBI SCOOTER CLUB MUARA BUNCO	JSC	Jambi
180	SCOOTER KUTARAJA CLUB	SKC	DI Aceh
181	BULAN OWNER SCOOTER	BOS	Sumatera Utara
182	RENGAT VESPA CLUB PLUS	RVCP	Sumatera Selatan
183	VESPA CLUB BANDUNG	VCB	Jawa Barat
184	MODIFIKASI SCOOTER CURUP	MOSC	Bengkulu
185	ADIPURA JAMBI SCOOTER	AJS	Jambi
186	BUKIT TINGGI MOTOR SCOOTER CLUB	BMSC	Sumatera Barat
187	BROTHER CLUB SCOOTER JAMBI	BROCLUSC	Jambi
188	PRABUMULIH SCOOTER CLUB	PSC	Sumatera Selatan
189	SCOOTER CLUB KERTOSONO	SECKER	Jawa Timur
190	MAKASSAR SCOOTER CLUB	MSC	Sulawesi Selatan
191	PAGUYUBAN VESPA MAGETAN	PAVESTAN	Jawa Tengah
192	SCOOTER PARAHYANGAN CLUB	SPAC	Jawa Barat
193	BANDUNG IMORTAL SCOOTER	BIS	Jawa Barat
194	BARUDAK VESPA BANDUNG	BAVES	Jawa Barat
195	SCOOTER LAMPUNG TIMUR	SELAT	Lampung
196	SCOOTER PEKALONGAN CLUB	SPC	Lampung
197	VESPA GANESA	VEGAS	Lampung
198	SCOOTER CLASSIC LAMPUNG	SCALA	Lampung
199	GREAT GIANTMOTOR CLUB	GGMC	Lampung
200	KOMUNITAS SCOOTER KOTABUMI	KSK	Lampung
201	SCOOTER SPIRITUAL CLUB	SSC	Lampung
202	SOLOK VESPA CLUB	SVC	Sumatera Barat
203	DEMPO SCOOTER CLUB	DSC	Sumatera Selatan
204	SIANTAR SCOOTER CLUB	SSC	Sumatera Utara

No.	Nama Club	Singkatan	Propinsi/Wilayah
205	PANDEGLANG INDEPENDENT SCOOTER SOCIETY	PISS	Banten
206	SIMPATISAN AUTO SCOOTER	SAS	Jakarta Timur
207	JAKARTA SCOOTER CLUB	JSC	Jakarta Barat
208	SCOOTER SERANG TIMUR CLUB	SSTC	Banten
209	SCOOTER ADVENTURE CLUB	SAC	Kalimantan Barat
210	SCOOTER ANAK TONGKRONGAN	SATO	Jawa Barat
211	SCOOTER OWNER JATIWANGI	SOJAT	Jawa Barat
212	ALIANSI VESPA CURUG TANGERANG	ALVECTA	Banten
213	BENKULU VESPA CLUB	BVC	Bengkulu
214	PELABUHAN RATU VESPA CLUB	PVC	Banten
215	SCOOTER RAGUDIG CLUB	SRC	Jawa Barat
216	BALIKPAPAN SCOOTER CLUB	BSC	Kalimantan Timur
217	SCOOTER OWNERS CLUB MANIA	SOCM	Lampung
218	MANNA VESPA CLUB	MVC	Bengkulu
219	MALBOROUH VESPA CLUB	MEVEC	Bengkulu
220	LIWA VESPA MANIA	LVM	Lampung
221	VESPA INHIL CLUB	VIC	Riau
222	GOMBONG SCOOTER MANIA	GOSMA	Jawa Tengah
223	ANCOL VESPA CLUB	AVC	Jakarta Utara
224	MAGELANG SCOOTER CLUB	MSC	Jawa Tengah
225	IKATAN SCOOTER PURWODADI	ISPO	Jawa Tengah
226	BANJARNEGARA SCOOTER CLUB	BSC	Jawa Tengah
227	BAHUREKSO SCOOTER MANIA	BASSCOM	Jawa Tengah
228	SINDORO SUMBING SCOOTER CLUB	S3C	Jawa Tengah
229	PALAGAN SCOOTER CLUB	PSC	Jawa Tengah
230	MAJENANG SCOOTER CLUB	MSC	Jawa Tengah
231	IKATAN SCOOTER WONOGIRI	ISWI	Jawa Tengah
232	PAGUYUBAN SCOOTER GENUK	PSG PLUNG	Jawa Tengah
233	UNNES VESPA OWNERS	UVO	Jawa Tengah
234	KUDUS SCOOTER CLUB	KSC JASECA	Jawa Tengah
235	UNGERAN SCOOTER CLUB	USC	Jawa Tengah
236	SCOOTER RONGGOLawe CEPU	SRC	Jawa Tengah
237	VESPA ORANG GAUL SALATIGA	VOG'S	Jawa Tengah
238	BENGAWAN VESPA CLUB	BVC	Jawa Tengah
239	BOJA SCOOTER CLUB	BSC	Jawa Tengah
240	BOYOLALI SCOOTER CLUB	BSC	Jawa Tengah
241	BANYUMAS SCOOTER SUDIRMAN	BASSGOM	Jawa Tengah
242	PAGUYUBAN SCOOTER CLASSIC	PASCA	Jawa Tengah
243	GUBUG VESPA CLUB	GVC	Jawa Tengah
244	IKATAN PRIA NAIK VESPA	INPRINAV	Jawa Tengah
245	VESPA OTOMOTIF CLUB	VOC	Jawa Tengah

No.	Nama Club	Singkatan	Propinsi/Wilayah
246	BUDAYA PECINTA VESPA SULURSARI	BUDAPVESS	Jawa Tengah
247	MAGELANG SCOOTER RESTRO	MASTER	Jawa Tengah
243	EBONY SCOOTER CLUB	ESC	Sulawesi Tengah
249	BONE SCOOTER CLUB	BSC	Sulawesi Selatan
250	SCOOTER OTOMOTIF CLUB 777	SOC	Sulawesi Tenggara
251	GORONTALO SCOOTER CLUB	GSC	Sulawesi Utara
252	ROEKOEN SCOOTER MANGOENI	RSM	Sulawesi Utara
253	SCOOTER BUMIAYU CLUB	SBC	Jawa Tengah
254	SCOOTER. INDEPENDENT FAMILY	SIF	Jawa Tengah
255	SERDANG VESPA CLUB	SVC	Banten
256	VESPA INDPENDENT PANGKEP	VIP	Pangkep
257	SCOOTER ENGGANG CLUB	SEC	Kalimantan Barat
258	SINJAI VESPA CLUB	SVC	Sulawesi Selatan
259	LOSARI PX CLUB	LPC	Sulawesi Selatan
260	JAYAPURA VESPA CLUB	JVC	Irian Jaya
261	BULUKUMBA SCOOTER CLUB	BSC	Sulawesi Selatan

Sumber : IVI (Ikatan Vespa Indonesia) tahun 2007

Walaupun terdapat komunitas *scooter* yang memiliki anggota relatif sedikit atau belum mencapai ratusan anggota, namun setidaknya mereka sudah memiliki bendera untuk dikibarkan sebagai salah satu identitas mereka dalam organisasi otomotif penggemar *scooter*. Pada setiap tahunnya, jumlah *scooterist* terus meningkat dengan membawa berbagai bentuk kegiatan. Minimal dua kali setahun mereka mengadakan perjalanan jauh ke berbagai kota lain, sehingga kegiatan IVI relatif menjadi sangat padat untuk mengakomodasi aspirasi klub-klub anggotanya. Namun untuk efisiensi, IVI kemudian menggabungkan beberapa kegiatan menjadi satu ajang kumpul bersama antar *scootersit* dari berbagai klub.

Namun melihat semaraknya keberadaan komunitas penggemar *scooter* di Indonesia, kemudian timbul anggapan dari para *scooterist* tentang kurang dekatnya pihak ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek) Piaggio ini dengan organisasi penggemar *scooter* ataupun dengan setiap kegiatannya. Hal tersebut

terlihat dari kurangnya partisipasi mereka di setiap kegiatan yang digelar baik IVI maupun klub *scooter*. Maraknya keberadaan komunitas penggemar *scooter* di sisi lain membawa rejeki bagi *scooterist* yang jeli melihat peluang bisnis. Peluang tersebut dimanfaatkan dengan menjual aksesoris *scooter*, aksesoris *scooterist*-nya, bahkan penjualan *scooter-scooter*. Namun ada pula *scooterist* yang tetap mengedepankan persaudaraan diantara sesama *scooterist*, seperti halnya dalam “perburuan” onderdil atau komponen *scooter* yang orisinal bahkan *scooter*-nya, mereka tidak sepenuhnya bersifat komersil. Adanya interaksi-interaksi tersebut kemudian menjadikan para *scooterist* saling mengenal, meskipun klub mereka berbeda atau pun tinggal di daerah/kota yang berjauhan.

Penampilan dari setiap *scooter* sangatlah beragam, begitu juga dengan para *scooterist*-nya. Di antaranya ada yang bergaya penampilan ala orang-orang pada masa 1960-an melalui dandanan klasik berupa penggunaan helm klasik, model celana dan lainnya, dimana mereka juga mengedepankan orisinalitas mesin kendaraan, tidak seperti komunitas lain pada umumnya, kemudian ada pula *scooterist* bergaya *cowboy* dan gaya militer.

Keunikan penampilan, jiwa persaudaraan yang menjadi bagian dari *scooterist* seringkali digunakan sebagai sarana untuk menyampaikan suatu misi tertentu pada masyarakat. Beberapa bukti tersebut diantaranya, kegiatan para *slankers* (pecinta grup musik Slank) yang mengadakan kegiatan bertema ‘*Road To Peace*’ bersama para *scooterist* di nusantara. Kegiatan tersebut membawa misi perdamaian bagi umat manusia. Kemudian ada pula para *scooterist* di beberapa daerah yang dimanfaatkan sejumlah partai untuk melakukan konvoi, termasuk perhelatan akbar seabad Haul Bung Karno di Blitar, 20 Juni 2001 lalu, ratusan

penggemar *scooter* dari Surabaya, Mojokerto, Malang, dan Bali ramai-ramai ikut dalam perhelatan tersebut⁵.

Kehidupan komunitas *scooter* tidak terlepas dari "pasang surut" karena berbagai hal yang berasal dari dalam maupun luar komunitas tersebut. Di Tangerang, pada tahun 1991-an terdapat komunitas *scooter* yang cukup terkenal, yaitu VTC (*Vespa Tangerang Club*). Namun kini VTC sudah bubar dan hanya tinggal "sejarah", kemudian penggantinya muncul dua klub baru, salah satunya adalah Budavest (*Budak⁶ Vespa Tangerang*) yang berdiri pada 2001. Di kota Bogor, terdapat pula komunitas *scooter* yang bernama VCB (*Vespa Club Bogor*). Komunitas *scooter* tersebut telah berdiri sejak tahun 1991 dan sempat mengalami masa keemasan. Namun komunitas tersebut mengalami kondisi yang "pasang surut", yaitu terdapat saat-saat dengan kuantitas anggota yang tinggi, tapi ada pula waktu penurunan jumlah anggota, yaitu pada saat anggota yang aktif tidak sebanyak pada masa jayanya. Para *scooterist* yang menjadi anggotanya memiliki alasan bermacam-macam mengenai keaktifannya di klub, namun umumnya menyatakan sibuk dengan rutinitas.

Para *scooterist* baik anggota maupun pengurus klub pada komunitas *scooter*, beberapa diantanya memiliki cara untuk menjaga eksistensi anggota dan komunitasnya, diantaranya kiat yang dimiliki MSC (*Mataram Scooter Club*), yaitu untuk menjaga loyalitas dan keaktifan anggotanya, mereka tidak berambisi merekrut anggota dalam jumlah yang berlebihan, dari situ, tiap periode keaktifan anggota dinilai. Kalau ternyata hasilnya rendah, maka anggota itu dipersilakan

⁵ Berita pada harian *Republika* pada (www.republika.co.id). Kamis, 19 Juli 2001

⁶ 'Budak' dalam bahasa Sunda (Jawa Barat) berarti 'anak' atau 'anak-anak'

mundur. Meski begitu, jarang sekali ada anggota yang sampai harus dicoret dari daftar anggota MSC, sebab, sifat kekeluargaan tetap dijunjung tinggi, sehingga kesadaran dan loyalitas telah tumbuh dengan sendiri⁷.

2.3. Komunitas *Scooter* di Bandung

Kendaraan anggota komunitas *scooter* di kota Bandung secara umum tidak terbatas pada satu merek dan type saja, tetapi diantaranya; *scooter* Piaggio Vespa dengan berbagai model/type, Lambreta, dan produksi Eropa lainnya, serta Bajaj, selain itu ada pula *scooter* buatan Jepang, diantaranya; *scooter matic* seperti Yamaha Mio dan Nouvo, Jetmatic Kymco, Honda Vario dan lainnya, namun sebutan '*scooterist*' hanya cenderung melekat kepada para penggemar *scooter* merek vespa atau yang serupa model bentuknya seperti Bajaj dan *scooter-scooter* buatan dari Italia.

Jumlah komunitas *scooter* dengan merk Piaggio Vespa, merupakan yang terbesar di Indonesia, hal tersebut dibuktikan dengan daftar keanggotaan di maupun IVI (Ikatan Vespa Indonesia) yang menaungi komunitas Vespa di Indonesia yang menginduk pada IMI (Ikatan Motor Indonesia) sebagai wadah atau induk komunitas otomotif Indonesia. Jumlah klub atau komunitas *scooter* bermerek Vespa mencapai puluhan dengan anggota yang mencapai ribuan orang, walaupun diantaranya ada yang terdaftar resmi maupun yang belum terdaftar di IVI (Ikatan Vespa Indonesia) maupun IMI (Ikatan Motor Indonesia). Untuk saat ini yang terbanyak dimiliki oleh klub yang bernama SOG (*Scooter Owners*

⁷ Tulisan mengenai 'Vespa Mania' oleh Boris VIO pada www.vespa-indonesia.com . Jumat, 15 Desember 2006

Group) yang memiliki jumlah total anggota sekitar 8600 dari 30 cabang baik di Indonesia maupun di luar negeri diantaranya; Malaysia serta Singapura dengan sebutan ‘SOG *Brother* Singapura’ dan ‘SOG *Brother* Malaysia’.

Terdapat banyak daerah/lokasi yang digunakan sebagai tempat kumpul-kumpul/*nongkrong* para *scooterist* atau anggota komunitas *scooter* di kota Bandung, beberapa diantaranya adalah; sekitar Gazebo dan Monumen Perjuangan Rakyat Bandung, depan Gedung Sate, sepanjang jalan Ir. Haji Juanda (Dago) dan kawasan Dago Atas, lembang, Jl. Pajajaran, serta di tiap sekretariat atau pos komunitas *scooter* masing-masing.

Hampir setiap hari secara bergantian, setiap club/komunitas *scooter* melakukan kegiatan kumpul-kumpul/*nongkrong* para *scooterist*, namun pada umumnya kegiatan tersebut dilakukan hari sabtu malam (malam minggu) yang dimulai sekitar pukul 21.00 WIB. Kegiatan yang dilakukan biasanya *nongkrong* sesama anggota komunitas di setiap tempat yang “diakui” sebagai tempat *nongkrongnya*, kegiatan tersebut dilakukan sampai sekitar pukul 23.00 WIB, kemudian akhirnya sebagian *scooterist* pulang dengan tujuan masing-masing, tetapi ada juga yang tidak langsung pulang, melainkan melanjutkan kegiatannya dengan mendatangi kawasan Dago Atas untuk melakukan *nongkrong* bareng bersama para *scooterist* lainnya dari berbagai klub/komunitas *scooter* di kota Bandung dan sekitarnya. Namun kegiatan yang berlangsung di kawasan Dago Atas tersebut biasanya didominasi oleh para *scooterist* yang relatif muda usianya dengan satus anggota klub ataupun bukan anggota klub yang melakukan balapan liar. Walaupun terkadang petugas keamanan melakukan penertiban, kegiatan mingguan tersebut sering kali dilakukan sebagai ajang pamer kehandalan *scooter*-nya.

Pada kegiatan perlombaan *scooter* antik pun tidak luput dari perhatian, dimana pada event ini, *scooter* yang dilombakan ialah bukan berdasarkan kecepatan, namun berdasarkan beberapa kategori, diantaranya, *scooter* klasik, dimana syarat untuk memenangkan kontes ini ialah *scooter* harus orisinal atau dengan kata lain *scooter* yang paling orisinal lah yang menang, sehingga *scooter* yang mengandung tingkat orisinalitas tinggi akan menjadi sangat mahal harganya.

Untuk bisa mendapatkan *scooter* yang orisinal, para *scooterist* seringkali menghabiskan waktu, uang dan tenaga demi mencari dan mendapatkan *scooter-scooter* tersebut hingga ke pelosok-pelosok desa, ataupun berburu onderdil orisinal di pasar-pasar loak ke berbagai tempat. Dalam mendapatkan *scooter-scooter* atau onderdil para *scooterist* biasanya saling berhubungan dengan *scooterist* yang berada di tempat lain⁸.

2.4. Profil SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

Sejalan dengan perkembangannya, SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia sebagai sebuah klub hobi di bidang otomotif yang dikhususkan pada kendaraan bermotor jenis *scooter*. Selain itu, dalam pengelolaan organisasinya mengarah pada pengelolaan secara terpadu, yaitu satu komando dan profesionalisme serta menjadikan sebagai komunitas para penggemar *scooter* menjadi sebuah keluarga besar dan bercita-cita menjadikan klub SOG Indonesia sebagai klub terbesar di dunia. Keberadaan dan perkembangan SOG Indonesia dinyatakan dengan terdapatnya cabang-cabang SOG Indonesia di sebagian besar

⁸ *Ibid* hal. 1-5

wilayah Nusantara sampai negara Malaysia dan Singapura dengan sebutan *Brothers*, dengan keanggotannya yang kini mencapai ribuan orang.

2.4.1. Sejarah Berdirinya SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

Berawal dari sebuah keinginan untuk mendirikan sebuah klub otomotif yang mengkhususkan diri kepada kendaraan bermotor jenis *scooter*, maka dimulai pada akhir bulan Januari 1995 sampai dengan akhir bulan Februari 1995, 10 (sepuluh) orang pendiri SOG (gambar 2.1.) yang sebagian besar berdomisili di jalan Nangkasuni Bandung, berencana mendirikan sebuah *club scooter*. Semuanya berawal dari seringnya bertemu dan nongkrong bareng, hingga akhirnya tercetuslah nama VOC (*Vespa Owners Club*) sebagai nama sebuah klub otomotif yang baru lahir di dunia otomotif Bandung.

Perjalanan SOG dilakukan dari waktu ke waktu dengan menyebarkan brosur ajakan untuk bergabung dan dalam rangka mencari anggota. Kesepuluh pendiri terus melakukan evaluasi guna mencari bentuk organisasi yang dapat terus berkembang. Maka setelah diskusi yang menghasilkan pertimbangan, nama klub tersebut diganti dengan '*Scooter*' atas pertimbangan bahwa nama '*Vespa*' merupakan salah satu tipe produksi yang lebih spesifik dari sebuah merk pabrikan yaitu '*Piaggio*', sehingga bila tetap digunakan nama tersebut maka hanya *scooter* dengan merk tersebut saja yang bisa bergabung sedangkan merk lainnya tidak bisa ikut bergabung. Hal tersebut dilakukan adalah untuk menciptakan sebuah organisasi yang besar serta untuk merancang aturan yang akan dituangkan dalam bentuk AD-ART (Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga), sehingga

dalam pelaksanaannya, aturan tersebut tidak bertentangan dan konsisten dalam hal nama klub maupun bentuk aturan lainnya.

Tidak lama setelah pergantian istilah nama tersebut, maka klub tersebut diganti dengan nama SOC (*Scooter Owners Club*) Bandung. Namun perubahan tidak sampai disitu saja, nama klub berubah kembali menjadi SOG (*Scooter Owners Group*). Pergantian tersebut merupakan hasil pertimbangan dari usulan salah satu penasehat dalam klub tersebut, yang menyatakan bahwa nama '*Group*' adalah nama yang dapat menjadikan organisasi lebih besar lagi seperti halnya HOG (*Harley Owners Group*).

Perkembangan dan peningkatan kinerja SOG pada tahun itu (1995) cukup mendapatkan perhatian yang baik dari sebagian besar masyarakat, khususnya para pengguna kendaraan roda dua jenis *scooter*, sehingga sejak saat itu keanggotaan di SOG relatif banyak, namun masih di wilayah kota Bandung dan sekitarnya.

Setelah anggotanya mencapai puluhan dan kinerja pengurus SOG Bandung sudah siap untuk melaksanakan "roda" organisasi, maka pada awal bulan Maret 1995, para pendiri dan pengurus berencana untuk meresmikan SOG menjadi klub resmi sebagai klub otomotif di kota Bandung. Kemudian, pada akhirnya tanggal 18 Maret 1995, SOG (*Scooter Owners Group*) Bandung secara resmi berdiri sebagai klub *scooter* di kota Bandung, sehingga tanggal tersebut diyantakan sebagai tanggal berdirinya SOG (*Scooter Owners Group*) Bandung. Dengan disaksikan oleh pejabat pemerintah daerah dan jajaran kepolisian wilayah kota Bandung, pelaksanaan peresmian tersebut dilakukan dengan mengadakan upacara peresmian di halaman Polwiltabes (Kepolisian Wilayah Kota Besar)

Bandung serta melakukan *Rolling Thunder*/konvoi kendaraan menuju lokasi wisata di Ciwidey daerah Bandung Selatan Jawa Barat.

Dalam perkembangannya, SOG Bandung berlangsung cukup pesat dengan seringnya muncul di media masa, sehingga dampak positif dari perkembangan tersebut adalah penambahan jumlah anggota tidak hanya di wilayah Bandung dan sekitarnya saja, tetapi sampai ke wilayah kota Sukabumi, Subang, Garut, Sumedang, Jakarta dan wilayah lainnya.

Sampai dengan tahun 1998, setelah bergabungnya anggota yang berada di wilayah lain di luar kota Bandung, maka pada tanggal 10 Mei 1998, diadakan MUNAS (Musyawarah Nasional) pertama SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia yang bertempat di Hotel Provence, Bandung, Jawa Barat. Dalam pelaksanaan MUNAS tersebut di agendakan beberapa acara seperti, pengukuhan dan tanggal dibentuknya SOG Indonesia sebagai pusat, pemilihan ketua umum SOG Indonesia, penyempurnaan AD/ART, pengukuhan logo '*Kalong*' (Kelelawar) SOG Indonesia, keputusan wilayah Bandung Raya menjadi cabang dan wilayah lainnya menjadi cabang-cabang dari SOG Indonesia. Dalam MUNAS tersebut akhirnya dihasilkan bahwa pada tanggal 10 Mei 1998 dinyatakan sebagai tanggal terbentuknya SOG Indonesia sebagai pusat, yang membawahi cabang-cabang lain di seluruh wilayah Nusantara.

Kini, SOG sudah memiliki 29 (dua puluh sembilan) cabang yang menyebar ke sebagian besar wilayah Nusantara, serta telah merealisasikan rencananya sebagai klub yang *Go International* dengan bergabungnya SOG Singapura dan SOG Malaysia sebagai *Brothers* SOG Indonesia.

Tabel 2.2.
Daftar Cabang SOG (*Scooter Owners Group*)

NO	NAMA CABANG	ALAMAT
1	SOG Indonesia Cabang Bandung Raya	Jl. Gelap Nyawang No. 7 Lt. 2 Komplek ITB, Bandung – 40132 Jawa Barat - Indonesia. Telp. 022-91103913
2	SOG Indonesia Cabang Sukabumi	Jl. KH. Ahmad Sanusi No. 14 (depan Pom Bensin) Sukabumi. Tlp/Fax. 0266-231159
3	SOG Indonesia Cabang Subang	Jl. Oto Iskandar Dinata No. 17 Subang. Tlp/Fax. 0260-412301 / 081573017121
4.	SOG Indonesia Cabang Sumedang	Jl. Kartini No. 27, Sumedang. Tlp.Fax. 08122129793
5.	SOG Indonesia Cabang Garut	Jl. Cimanuk No. 292 Tarogong Garut - 44151. Tlp/Fax. 081802293093
6.	SOG Indonesia Cabang Jakarta Pusat	Jl. Lapangan Roos Raya No. 12A Jakarta Pusat - 12840 Tlp./Fax. 021-8290285 / 08128300732
7.	SOG Indonesia Cabang Jakarta Utara	Jl. Warakas IV Gg. 8 Tanjung Priok Jakarta Utara. Tlp./Fax. 021-57993477 / 08128535537
8.	SOG Indonesia Cabang Jakarta Timur	Jl. Topeng No. 7 Kelapa Gading BCS Jakarta Timur 14250. Tlp/Fax. 021-45843196 / 081315518007
9.	SOG Indonesia Cabang Jakarta Barat	Jl. Menceng Jaya 25 Rt.004/010 No. 18 Cengkareng Barat Jakarta Barat 11730. Tlp./Fax. 021-5556058 / 021- 70802839
10.	SOG Indonesia Cabang Tasikmalaya	Jl. Cieunteung No. 59 Tasikmalaya. Tlp./Fax. 0735-321789 / 081323133349
11.	SOG Indonesia Cabang Ciamis	Jl. Jenderal Sudirman No. 208 Ciamis 46215. Tlp./Fax. 081573957023

NO	NAMA CABANG	ALAMAT
12.	SOG Indonesia Cabang Bogor	Jl. Raya Cimanggu Warung Legok No. 45 Rt. 01/03 Bogor. Tlp./Fax. 021-93114945 / 08128027683
13.	SOG Indonesia Cabang Banjar	Jl. Raya Ciamis No. 260 Parungsari Banjar 46300. Tlp./Fax. 08122301472
14.	SOG Indonesia Cabang Batam	Jl. Perum Legenda Malaka D 7 No. 4 Batam. Tlp./Fax. 0778-7030069 / 0778-362836 / 0811776610 e-mail: sogbatamv@yahoo.com
15.	SOG Indonesia Cabang Lampung	Jl. Diponegoro No. 164 (RM.Begadang 2) Bandar Lampung. Tlp./Fax. 0721-241906 / 0811725723
16.	SOG Indonesia Cabang Karawang	Jl. Arif Rahman Hakim (depan Pasar Rawa Sari) Karawang. Tlp./Fax. 081319792007
17.	SOG Indonesia Cabang Banda Aceh	Jl. Jenderal Sudirman No. 82 Banda Aceh. Tlp./Fax. 065-132672 / 08126983709
18.	SOG Indonesia Cabang Bontang	Jl. Ir. H. Djuanda No. 25 (bengkel Surya Motor) Bontang Kalimantan. Tlp./Fax. 08125991114 / 08195045544
19.	SOG Indonesia Cabang Manado	Jl. Cendrawasih No. 15 Lingkungan 2 Kelurahan Maledeng, ManadoSulawesi Utara 95128. Tlp./Fax. 0431-863324 e-mail: aaatttoo@yahoo.com
20.	SOG Indonesia Cabang Surabaya	Jl. Bogen II No. 66 Surabaya 60133. Tlp./Fax. 031-5025921 / 031-5037594 (Mimid) e-mail: sog_surabaya@hotmail.com
21.	SOG Indonesia Cabang Semarang	Perum Korpri blok T.1/No. 5 Klipang Semarang 50272. Tlp./Fax. 08156563399
22.	SOG Indonesia Cabang Kendal	Jl. Plongkowati No. 32 Purin Patebon Kendal Jawa Tengah 51351. Tlp./Fax. 08179535376
23.	SOG Indonesia Cabang Palembang	Jl. Proklamasi blok K No. 25 Kampus Palembang 30137 - Jl. Komp.Griya Damai Indah blok J No. 16 Kenten Laut, Palembang - Sumatera Selatan. Tlp./Fax. 08127101611/0816384004

NO	NAMA CABANG	ALAMAT
24.	SOG Indonesia Cabang Baturaja	Jl. Pahlawan Kemarung 414 Baturaja 32117 Sumatera Selatan. Tlp./Fax. 0265-776042 / 081572547795
25.	SOG Indonesia Cabang Bekasi	Komp. Pondok Ungu Permai Blok F 6 No. 9 Rt. 02/12 Kaliabang Tengah Bekasi Utara 17125. Tlp./Fax. 021-70213983 / 081314123983
26.	SOG Indonesia Cabang Makassar	Jl. A. Mangerani No. 63 Makassar Sulawesi Selatan. Tlp./Fax. 081355382911
27.	SOG Indonesia Cabang Cilegon	Tlp./Fax. 0818662672
28.	SOG Singapore	Apt. Blk.542,# 04-50 Jelapang Road. Singapore S (670542). Hp. +6590595292 e-mail: sog_spore@yahoo.com.sg
29.	SOG Malaysia	Lot m7, Plaza Seni, Jalan Wong Ah Fook 80000 Johor Bahru, Johor Malaysia. Tlp. 012-760 6616, Fax . 07 289 2789

Sumber : Sekretariat Pusat SOG (*Scooter Owners Group*) 2007

2.4.2. Visi dan Misi SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia sejak berdirinya tahun 1998 mempunyai cita-cita dan harapan sebagai klub otomotif yang besar, profesional, dan handal, serta diharapkan pula sebagai klub panutan dan contoh baik bagi klub otomotif lainnya dan masyarakat pada umumnya. Sebagai klub, SOG Indonesia mempunyai satu visi dan satu misi, yaitu menjadikan SOG sebagai klub terbesar di dunia, sebagai tolok ukur dari klub-klub otomotif lainnya, serta menjadikan sebuah komunitas sosial sehingga dapat menjalin erat hubungan kekeluargaan dan solidaritas sesamanya. Selain dari itu adalah menjadikan SOG Indonesia sebagai mediator penyaluran hobi dan pemersatu bangsa dengan tidak membedakan suku, adat, warna kulit, agama dan ras.

Dengan terjalinnya rasa memiliki organisasi dan rasa kekeluargaan yang erat, maka melalui visi dan misinya, SOG Indonesia diharapkan menjadi sebuah komunitas sosial yang dapat membantu serta berpartisipasi dan berperan aktif dalam mendukung program pemerintah di banyak bidang, baik di bidang sosial, pariwisata, pendidikan, dan bidang lainnya. Sehingga dengan terjalinnya kerja sama dengan semua pihak, SOG Indonesia dapat menjadi mitra yang dapat bekerja sama dengan baik dan saling menguntungkan serta saling menghargai di dalam melaksanakan kewajibannya sebagai generasi penerus bangsa untuk meneruskan cita-cita para pejuang bangsa guna menjadikan bangsa yang mandiri, makmur, saling menghargai, bertanggung jawab dan maju.

Selain itu, SOG Indonesia diharapkan dapat menjadi duta wisata bangsa/wilayah daerah di seluruh Nusantara serta sebagai media pemersatu para penggemar otomotif khususnya para penggemar kendaraan berjenis *scooter* sesuai dengan motonya, yaitu: “*Melalui SOG (Scooter Owners Group) Indonesia Kita Tingkatkan Kebersamaan dan Kesatuan*”.

2.4.3. Atribut yang Terdapat dalam SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

1. Kaos/T-Shirt Kebesaran SOG Indonesia

Kaos Kebesaran SOG Indonesia adalah sebagai kaos resmi dan wajib yang harus dimiliki oleh setiap anggota SOG Indonesia. Kaos tersebut hanya boleh digunakan oleh anggota SOG Indonesia dan tidak dapat dipindah tangankan kecuali dapat dipertanggung jawabkan.

Kaos tersebut merupakan bentuk standar dengan bahan katun berwarna hitam dengan gambar logo oval di bagian depan dada sebelah kiri dan gambar

kalong bertulisan '*Scooter Owners Group Indonesia*' pada bagian belakang/punggung, sehingga bentuk dasar tidak boleh dirubah/dipotong.

2. Rompi Kebesaran SOG Indonesia

Rompi SOG Indonesia adalah sebagai salah satu pelengkap bagi anggota SOG Indonesia dan dalam penggunaannya hanya dapat dipergunakan oleh Anggota SOG Indonesia saja.

➤ Rompi SOG Indonesia ada 2 (dua) versi/bentuk, yaitu :

1). Rompi dari bahan Jeans (gambar 2.2.), yaitu pada bagian belakangnya dilengkapi dengan gambar pita bertuliskan '*Scooter Owners Group Indonesia*' atau sesuai dengan nama cabang/negaranya masing-masing ditambah gambar kalong/kelelawar. Rompi berbahan jeans tersebut merupakan jenis rompi keluaran pertama di SOG, namun hingga saat ini para *scooterist*-nya masih banyak yang menggunakan rompi jenis tersebut, sehingga sering kali rompi tersebut dijumpai dalam keadaan yang sangat lusuh karena usia maupun karena disengaja, dimana para *scooterist* di SOG tersebut tidak mau mencuci dengan berbagai alasan. Alasan yang biasanya dilontarkan ialah karena setiap kotoran ataupun noda yang ada merupakan kenangan dalam setiap perjalanan maupun kegiatan yang sudah dilalui, sehingga sayang untuk dicuci. Ada pula alasan bahwa dengan rompi yang lusuh dan kotor bisa menandakan bahwa pemakainya ialah anggota lama (senior), apalagi bila ditambah berbagai wing yang tertera di rompi.

2). Rompi dari bahan kulit (gambar 2.3.), yaitu pada bagian belakangnya dilengkapi dengan gambar pita bertuliskan '*Scooter Owners Group Indonesia*' atau sesuai dengan nama cabang/negaranya masing-masing ditambah gambar kalong/kelelawar. Rompi berbahan kulit tersebut merupakan rompi jenis baru, namun dalam penggunaan dan fungsinya tidak jauh berbeda dengan rompi berbahan jeans seperti diatas.

3. KTA (Kartu Tanda Anggota) di SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

KTA (Kartu Tanda Anggota) SOG Indonesia adalah kartu identitas anggota yang sah sebagai anggota SOG Indonesia yang hanya dikeluarkan oleh DPP (Dewan Pengurus Pusat) SOG Indonesia dengan persyaratan untuk mendapatkannya adalah, anggota SOG Indonesia harus terdaftar sebagai anggota dan harus melakukan perjalanan *touring* ke salah satu cabang SOG Indonesia dengan jarak tempuh minimal 60 Km, serta telah mengikuti pelantikan sesuai dengan cara-cara/tradisi SOG Indonesia yang dilakukan pada masing-masing cabang SOG Indonesia.

4. Beberapa Logo dan Lambang dalam SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

Terdapat logo dan lambang yang digunakan dan dimiliki hanya oleh anggota resmi SOG, diantaranya ialah:

a. Logo Kalong/kelelawar

Logo Kalong/kelelawar (gambar 2.4.) tersebut merupakan simbol kebesaran *Scooter owners Group* yang hanya digunakan Indonesia.

Logo tersebut memiliki banyak makna dan juga telah mengalami beberapa kali pergantian bentuk⁹.

b. Logo Singa

Logo singa (gambar 2.5.) tersebut merupakan simbol kebesaran *Scooter Owners Group* cabang luar negeri, yaitu Singapura dan Malaysia yang disebut *Brothers Scooter Owners Group*. Perbedaan penggunaan gambar kalong/kelelawar pada SOG Indonesia dengan gambar singa pada SOG cabang Singapura dan Malaysia, adalah karena di negara Singapura dan Malaysia, kalong/kelelawar dianggap sebagai simbol iblis atau setan sehingga atas dasar menghormati budaya di negara-negara tersebut, maka terdapat pengecualian dalam hal logo kebesaran, namun kedua logo tersebut tetap dianggap sebagai simbol kebesaran *Scooter Owners Group*.

c. Logo oval SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

Logo tersebut berbentuk oval (gambar 2.6.), wujudnya berupa stiker serta bordiran. Untuk stiker, penempelannya adalah pada bagian depan sebelah kanan *scooter* anggota.

d. Logo oval SOG (*Scooter Owners Group*) cabang/negara (*Brothers*)

Logo tersebut berbentuk oval (gambar 2.7.), wujudnya berupa stiker serta bordiran. Untuk stiker, penempelannya adalah pada bagian depan sebelah kiri *scooter* anggota.

⁹ *ibid* hal. II-30 – II-33

Stiker/*Badge* logo SOG Indonesia maupun cabang yang berbentuk oval tersebut dan kalong/kelelawar adalah stiker/*badge* SOG Indonesia yang hanya dapat dipergunakan oleh anggota SOG Indonesia saja, namun selain itu terdapat juga logo/gambar SOG yang bisa dimiliki bukan oleh anggota SOG yaitu berupa gambar tengkorak (gambar 2.8.) sehingga dapat dijadikan sebagai stiker untuk umum atau kenang-kenangan di luar anggota SOG Indonesia serta untuk kepentingan komersial.

Apabila terdapat masyarakat umum di luar anggota SOG Indonesia menggunakan atribut yang dilarang untuk dipakai, anggota SOG Indonesia berhak menegur dan mengambilnya, hal ini dilakukan semata-mata hanya untuk ketertiban anggota SOG Indonesia dan menghindari hal-hal yang tidak diinginkan atau melanggar peraturan yang tercantum dalam AD/ART SOG Indonesia.

5. Stiker NRA (Nomor Registrasi Anggota)

Stiker NRA (gambar 2.9.) berbentuk oval dengan bertuliskan nomor registrasi anggota pada bagian tengah dan tulisan '*Scooter Owners Group*' pada bagian atas nomor, serta tulisan nama cabang masing-masing pada bagian bawah nomor. Stiker NRA merupakan atribut yang wajib ditempelkan di bagian belakang kendaraan/*scooter* anggota SOG. Stiker tersebut hanya dapat dipergunakan oleh anggota SOG Indonesia saja.

6. Pita Bordir SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia/Cabang

Penggunaan bordiran pita SOG Indonesia (gambar 2.2.) dari bahan kain dengan warna dasar hitam dan tulisan berwarna putih/silver ditempelkan

pada rompi/jaket di bagian belakang/punggung, dengan posisi pita bagian atas bertuliskan '*Scooter Owners Group*' saja atau ditambah nama negaranya masing-masing dan pita bagian bawah bertuliskan cabang atau negaranya masing-masing sedangkan bordiran *kalong* diposisikan di bagian tengah antara pita atas dan bawah.

7. Bordir *Kalong*

Bordiran *kalong* (gambar 2.2.) digunakan pada rompi/jaket di bagian belakang/punggung dengan posisi di bagian tengah antara pita bordir atas dan bawah, fungsinya ialah sebagai lambang identitas anggota SOG Indonesia yang berada pada rompi.

2.4.4. Penggunaan Gambar *Kalong* Sebagai Logo SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

2.4.4.1. Latar Belakang Penggunaan Logo *Kalong*

1. Warna *kalong* yang hitam sebagai warna yang jantan, gagah, berwibawa dan menyeramkan.

Pemaknaannya: SOG identik dengan atribut serba hitam yang mengesankan jantan, gagah, wibawa dan exclusive sehingga dapat setara dengan klub besar lainnya.

2. Kehidupan *kalong* yang mandiri, tidak tergantung kepada lainnya, yang dibuktikan dengan caranya bergelantungan dengan kakinya sendiri.

Pemaknaannya: SOG hidup dan berkembang secara mandiri dengan tidak tergantung kepada pihak lain.

3. Daya tahan *kalong* akan berbagai situasi dan kondisi, baik hujan, panas, siang dan malam siap bertahan hidup.

Pemaknaannya: SOG siap bertahan dalam melaksanakan kegiatannya dengan berbagai bentuk situasi dan kondisi apapun.

4. *Kalong* tidak pernah mengenal jarak tempuh dalam melakukan kegiatan penjelajahannya.

Pemaknaannya: SOG tidak mengenal jarak tempuh baik dalam melakukan touring maupun pengembangan sayapnya dengan memiliki anggota dan cabang-cabang di wilayah Nusantara dan luar negeri.

5. Kekompakan *kalong* dan hidup berkelompok bersama saudara-saudaranya dalam melakukan segala bentuk aktivitasnya.

Pemaknaannya: SOG selalu kompak dan memiliki rasa persaudaraan yang kuat dalam segala bentuk aktifitasnya, baik organisasinya maupun keluarga anggotanya.

6. *Kalong* dapat memilih tempat yang baik dan aman serta mencari makanan yang manis untuk kepentingan dirinya dan kelompoknya.

Pemaknaannya: SOG dapat memilih dan menempatkan diri kepada bentuk kegiatan positif dan bermanfaat untuk anggotanya dan organisasi.

7. Daya cengkram *kalong* yang kuat untuk tetap berdiri dan bertahan hidup.

Pemaknaannya: SOG dapat bertahan hidup sebagai organisasi otomotif terbesar dunia yang memiliki jumlah anggota yang banyak dan memiliki cabang-cabang yang banyak pula dengan menjalin hubungan kekeluargaan yang erat serta menjalankan aturan dan kode etik yang dimiliki.

2.4.4.2. Sejarah Penggunaan Gambar *Kalong* Sebagai Logo SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

Logo *kalong* (gambar 2.4.) dibuat atas ide salah seorang pendiri SOG yaitu H. D. Moerabad, pada tahun 1995, yaitu: "*bahwa anggota SOG kalau keluar suka malam dan kalau siang mereka bekerja atau malah tidur*", yang kemudian para pendirinya mempertimbangkan dan pikirkan bersama sehingga dibuatlah gambar *kalong* tersebut dengan disain logo *kalong* (kelelawar) Vampire yang sedang mencengkram tulisan SOG dengan sayap terbuka lebar ke atas. Pada awal pembuatannya, yaitu pada tahun 1995 sampai dengan tahun 1998, logo tersebut masih digambar dengan lukisan tangan, logo tersebut dinyatakan legal dan sah sebagai logo SOG sehingga dapat digunakan pada kaos kebesaran dan bendera organisasi.

Sejak pergantian dewan pengurus periode 1995-1998, yaitu pada MUNAS pertama SOG Indonesia pada tanggal 10 Mei 1998 di Bandung, maka pada MUNAS pertama tersebut selain dikukuhkannya SOG menjadi SOG Indonesia (pusat), dilakukan juga perubahan dan penyempurnaan gambar logo *kalong* SOG Indonesia dalam rangka mencari gambar logo yang lebih bagus, menarik dan lebih gagah, agar dapat dijadikan sebagai logo resmi SOG Indonesia dan dapat dipergunakan oleh seluruh cabang-cabang SOG Indonesia pada masa kepengurusan periode 1998-2001.

Sampai dengan selesainya kepengurusan DPP (Dewan Pengurus Pusat) SOG Indonesia periode 1998-2001, pada MUNAS II yang dilaksanakan di kawasan Puncak, Bogor, Jawa Barat, logo *kalong* tersebut tidak mendapat perubahan sampai dengan periode selanjutnya, yaitu sampai dengan masa

kepengurusan DPP (Dewan Pengurus Pusat) SOG Indonesia periode 2001-2004 berakhir dan kemudian sampai sekarang pun tidak ada perubahan.

Dikarenakan munculnya usulan dari salah satu pendiri SOG mengenai logo *kalong* supaya kembali pada bentuk semula, maka pada saat dilaksanakannya MUNAS III pada tanggal 25-27 Maret di Garut, Jawa Barat, permasalahan logo SOG Indonesia menjadi topik bahasan utama yang akhirnya disepakati bersama secara musyawarah dan mufakat, bahwa logo *kalong* (kelelawar) SOG Indonesia kembali kepada bentuk semula yaitu 'sayap melebar ke atas' serta dilakukan penyempurnaan dari gambar logo tersebut.

2.4.5. Arti Gambar Logo Oval SOG Indonesia

1. Bentuk oval adalah sebagai simbol ikatan persaudaraan yang kuat, solid dan dinamis serta selalu bertindak tegas dengan tidak keluar dari aturan dan ketentuan yang berlaku dalam AD/ART organisasi akan tetapi tidak kaku (gambar 2.6.).
2. Warna dasar hijau sebagai simbol kesejukan dan keteduhan organisasi dalam memecahkan segala permasalahan yang dialami oleh organisasi dalam menjalin keharmonisan keluarga besar SOG Indonesia.
3. Warna dasar oranye sebagai simbol keberanian dan keceriaan dalam membela kebenaran dan keterbukaan organisasi untuk melaksanakan segala kegiatannya dengan penuh semangat dan ceria.
4. Gambar *scooter* berwarna biru adalah sebagai simbol warna yang khas *scooter/vespa*, selain jantan dan berwibawa. Sedangkan posisi gambar *scooter* bagian atas dan bawah menempel pada garis oval adalah sebagai

simbol persatuan dan kebersamaan serta SOG tidak membedakan tingkatan sosial, ras, suku dan agama.

5. Warna kuning emas pada tulisan '*Scooter Owners Group* Indonesia' sebagai simbol cita-cita para pendiri serta sebagai simbol kejayaan dan kebesaran organisasi.
6. Garis hitam sebagai simbol tindakan tegas untuk semua anggota SOG Indonesia dalam melaksanakan hak dan kewajibannya sebagai anggota SOG Indonesia.

2.4.6. Kegiatan *Wing Day* SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

Wing Day adalah kegiatan yang dilaksanakan oleh SOG Indonesia setiap menjelang akhir dari masa kepengurusannya berakhir. *Wing Day* dianggap sebagai kegiatan unggulan SOG Indonesia yang pelaksanaannya setiap 3 (tiga) tahun sekali, sehingga kegiatan *Wing Day* dianggap sakral dan wajib dilaksanakan dan diikuti oleh seluruh anggota SOG Indonesia.

Dalam pelaksanaannya, *Wing Day* mempunyai aturan main yang khusus dan lebih condong kepada *real adventure*, karena dalam pelaksanaannya harus memnuhi kriteria yang sudah ditentukan sejak pelaksanaan *Wing Day* pertama, yaitu harus menempuh jarak kurang lebih 300 km. dengan melintasi rute yang relatif menantang, melalui perkampungan/pedesaan, lembah, bukit, hutan/pantai, dan perjalanannya dilaksanakan pada siang maupun malam hari, sehingga peserta harus siap mental dan fisik baik pengendara maupun kondisi kendaraannya.

Setiap peserta harus mengikuti peraturan yang berlaku sehingga bila peserta melanggar peraturan yang berlaku tersebut maka tidak bisa mendapatkan

“*Wing*” (gambar 2.10.) dan sertifikat sebagai penghargaan kelulusan ujian para peserta. Bentuk dan warna “*Wing*” dalam kegiatan *Wing Day* disesuaikan dengan status peserta, diantaranya; warna emas/gold diberikan hanya kepada peserta yang tercatat sebagai anggota SOG Indonesia, dan warna perak/silver diberikan kepada peserta kehormatan, undangan, atau donatur, kemudian warna perunggu diberikan kepada partisipan atau anggota klub lain.

Kegiatan *Wing Day* yang sudah dilaksanakan sampai saat ini adalah sebagai berikut:

1. *Wing Day* I tahun 1995, dilaksanakan dengan rute Bandung – Pangandaran
2. *Wing Day* II tahun 1998, dilaksanakan dengan rute Lembang – Cipanas, Puncak
3. *Wing Day* III tahun 2001, dilaksanakan dengan rute Ciwidey – Cidaun – Sindang Barang, Cianjur
4. *Wing Day* IV tahun 2004, dilaksanakan dengan rute Sukabumi – Ujung Genteng

2.4.7. Gaya dan Penampilan *Scooterist* SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia

Penampilan anggota SOG Indonesia cukup unik karena sangat berbeda dengan gaya dan penampilan para *scooterist* pada umumnya, termasuk juga *scooterist* di beberapa negara lain. Dalam menampilkan sosok gaya *scooterist*, anggota SOG umumnya berpenampilan relatif rapih, dimana mereka lebih cenderung bergaya *scooterist* khas *Scooter Owners Group*, hal tersebut nampak

pada penggunaan “rompi kebesaran”, sepatu pantopel, serta atribut-atribut lainnya, namun ada pula yang menggunakan jaket dan rompi yang kumal atau penuh dengan tempelan *badge*.

Anggota SOG Indonesia dalam penampilannya cenderung bergaya *bikers* dengan setelan hitam-hitam menggunakan jaket/rompi yang khas serta bersepatu *boots/hog* dan selalu bergantung rantai pada dompet yang diselipkan di saku belakang celana, namun yang paling khas dari anggota SOG Indonesia adalah harus selalu rapih walaupun menggunakan pakaian yang serba hitam dan memberi kesan seram.



BAB III

SCOOTERIST SOG (SCOOTER OWNERS GROUP) BANDUNG

Secara keorganisasian, SOG (*Scooter Owners Group*) Bandung Raya adalah merupakan cabang dari SOG (*Scooter Owners Group*) Indonesia yang berkantor pusat di Jalan Gelap Nyawang nomor 7, lantai dua, Bandung. Walaupun sebagian besar pengurus SOG pusat adalah anggota cabang SOG Bandung Raya, namun status keanggotaan tersebut sementara dibekukan saat menjabat sebagai pengurus pusat. Demikian juga dengan kepengurusan/kesekretariatan SOG Bandung Raya sebagai cabang dibedakan dengan SOG Indonesia, seperti halnya seluruh cabang SOG di dunia, SOG cabang Bandung Raya pun mengurus organisasinya secara mandiri dengan kepemimpinan yang berpusat kepada SOG Indonesia. Atribut yang dimiliki SOG cabang Bandung Raya secara umum sama dengan seluruh cabang SOG di dunia, hal itu karena adanya penyeragaman atribut dalam organisasi SOG, sehingga beberapa perbedaan mencolok ialah terletak pada atribut di rompi dan gambar NRA yang bertuliskan nama cabang masing-masing, sedangkan khusus bagi pengurus SOG Indonesia menggunakan tulisan SOG Indonesia dan tidak menggunakan atribut cabang.

SOG Bandung Raya merupakan cabang dari SOG Indonesia yang memiliki anggota terbanyak (sekitar 2400 lebih anggota resmi), karena selain menjadi cabang yang merupakan cikal bakal berdirinya SOG sebagai klub *scooter* terbesar di dunia, juga karena dalam keanggotaan kota tidak dibagi lagi atas beberapa cabang seperti halnya Jakarta, yaitu untuk wilayah Jakarta terdapat

pembagian cabang, contohnya ialah cabang Jakarta Timur, cabang Jakarta Pusat dan lainnya. Dengan banyaknya anggota SOG cabang Bandung Raya tersebut, maka dalam kepengurusan dilakukan model pembagian keanggotaan, yaitu pada setiap anggota SOG Bandung Raya harus terdaftar juga sebagai anggota pada salah satu pos/rayon yang dibagi menjadi 22 pos/rayon di seluruh wilayah SOG Bandung Raya.

3.1. *Scooter* Sebagai Pemersatu Antar *Scooterist*

3.1.1. Latar Belakang Menjadi *Scooterist*

Menjadi seorang *scooterist* akan otomatis disandang jika seseorang memiliki *scooter* dan menggemari/hobi terhadap *scooter* tersebut ataupun tergabung ke dalam suatu komunitas *scooterist*, sehingga para *scooterist* menyatakan bahwa seseorang yang hanya sekedar memiliki atau memakai *scooter*, tidak selalu seorang *scooterist* melainkan hanya sebagai seorang pengendara atau pemilik *scooter*. Seorang *scooterist* secara disadari atau tidak telah menjadi *scooterist* pada saat dia memiliki ketertarikan khusus/hobi pada *scooter* dan memberikan perhatian lebih/khusus pada *scooter*-nya ataupun pada sesama penggemar *scooter*.

Para *Scooterist* di SOG Bandung memiliki kisah dan cerita yang berbedabeda mengenai awal mula mereka menggemari *scooter* dan menjadi *scooterist*, latar belakang tersebut mulai dari sekedar iseng, bahkan ada pula yang berasal

dari dorongan hati dan motivasi yang kuat, seperti yang diungkapkan oleh Dika berikut ini:

"...dulu itu ya kalau mudik (pulang kampung) ke Tasik suka liat rombongan SOG yang lagi konvoi atau touring, jadinya itu waduh..... pengen ikutan euy, akhirnya uda rasa kepingin banget lah dari dalam hati itu. nah..... akhirnya pas pertama kali ditawarkan orang tua buat dibeliin motor sendiri, orang tua itu nawarin beli Honda Tiger aja, tapinya Dika enggak mau, sampai akhirnya beli aja Vespa. Pas belinya itu Dika masih SMA kelas satu pas lagi ujian akhir naik kelas dua lah. Terus pas udah punya Vespa itu nyari-nyari ke sekre (sekretariat SOG), terus akhirnya jadi anggota SOG..."

Dorongan hati yang kuat untuk memiliki *scooter* dan ikut dalam komunitas *scooter*, telah mengalahkan nilai tertentu pada sebuah Honda Tiger, dimana Honda Tiger tersebut oleh sebagian besar orang dianggap sebagai sesuatu yang lebih baik dibandingkan *scooter*, namun bagi Dika hal tersebut justru sebaliknya. Bagi Jimmy awalnya memiliki *scooter* bukan karena cita-cita dan kegemarannya terhadap *scooter*, demikian juga untuk menjadi seorang *scooterist*. Untuk menjadi seorang *scooterist*, Jimmy justru berawal dari coba-coba ikut serta kedalam kegiatan SOG dan kemudian barulah ia menjadi *scooterist* di SOG Bandung, demikian penuturannya:

"...sebenarnya saya pake Vespa mulai kelas satu SMA, karena bapa punya Vespa dua terus yang satunya ngangur, ya dipake aja ku saya, pokonya kira-kira mulai tahun 1989-an. Terus kalau alasan masuk SOG, karena dulu saya sering lewat daerah Nangkasuni, terus ngelihat SOG yang kumpul-kumpul, terus saya dipanggil dan ditawarkan masuk SOG sama salah satu pendiri yaitu pak Raddy, terus diberi selebaran tentang club SOG. Saya mikir-mikir dulu dan setelah sekitar satu bulanan, saya iseng aja coba-coba ikutan, terus ya..... jadi aja anggota resmi. Tah..... jadi hobinya mah justru setelah sering ikutan kegiatan di SOG dan mendapat banyak kenalan, jadi akhirnya kegiatan keluar kota sekalipun diikuti, tapi pas udah berkeluarga kaya sekarang mah, kegiatan-kegiatan enggak semua diikuti, apalagi yang ngeluarin banyak duit, jadi ya dikurangin lah, kan mikirin resiko keluarga dulu baru sisanya buat kegiatan..."

Namun bagi seorang pengusaha aksesoris *scooter* seperti Yadi, dia memiliki kisah lain untuk menjadi seorang *scooterist*, yaitu selain hobi, juga karena kebutuhan ekonomi, demikian penuturannya:

“...lama oge saya di SOG tapi jadi simpatisan, masukna mah Ya.... pas moneter weh, sekitar taun 98-99, jadi caritana mah karena saya usaha (jualan), kalo ga usaha mah buat apa atuh? Jadi mun urang teu masuk anggota moal bisa melebarkan sayap. Jadi pertamana simpatisan heula tapi sebelumna udah buka usaha, baru weh masuk anggota SOG. Ari seneng kana scooter mah sekitar taun 80-an, pas udah kaluar SMP lah. Tapi pertama kali punya vespa mah pas bujangan dulu, beli nu teh vespa nu alit (vespa spesial 90cc) ngumpulin peke duit sendiri....”

“...lama juga saya di SOG jadi simpatisan, masuknya itu ya saat moneter (Krisis moneter), sekitar tahun 1998-1999, jadi ceritanya adalah karena saya usaha (jualan), kalo tidak usaha sih untuk apa? Jadi kalau kita tidak masuk anggota tidak bisa melebarkan sayap. Jadi pertamanya simpatisan dulu, tapi sebelumnya sudah buka usaha, kemudian masuk SOG. Kalau menyenangi *scooter* sekitar tahun 1980-an, saat lulus SMP lah. Tapi pertama kali memiliki Vespa saat bujangan dahulu, belinya itu Vespa yang kecil (Vespa special 90 cc) mengumpulkan pakai uang sendiri...”

3.1.2. Jaringan Antar *Scooterist*

Jaringan hubungan *scooterist* dalam komunitas SOG ataupun antar komunitas diluar SOG relatif kuat, hal itu dikarenakan sering diadakannya kegiatan antar komunitas *scooter* khususnya di Indonesia dengan latar belakang solidaritas dan kekeluargaan. Sebagai contoh ialah semaraknya acara (JSA) *Jambore Scooter Asia* yang sudah dua kali diadakan SOG dan dihadiri *scooterist* dari wilayah Asia. dengan demikian silaturahmi dan interaksi antar *scootersit* menjadi lebih intens. Kemudian ditambah lagi adanya teknologi informasi dan komunikasi yang semakin memudahkan *scooterist* dalam berkomunikasi dan mendapatkan informasi, terutama bagi para *scooterist* yang memiliki usaha atau berbisnis yang berhubungan dengan *scooter* ataupun komunitasnya. Kuatnya

jaringan tersebut dimanfaatkan juga untuk berbisnis, diantaranya berupa; bisnis EO (*Event Organizer*), jual beli *scooter*, jual beli onderdil dan aksesoris *scooter* serta aksesoris *scooterist*-nya, ataupun bengkel khusus *scooter*.

Menurut Mitchell (1969:1-2), jaringan sosial merupakan seperangkat hubungan khusus atau spesifik yang terbentuk di antara sekelompok orang, di mana karakteristik hubungan-hubungan tersebut dapat digunakan untuk menginterpretasikan motif-motif perilaku sosial dari orang-orang yang terlibat di dalamnya. Adanya jaringan yang baik antar *scooterist* tersebut kemudian seringkali dimanfaatkan oleh para *scooterist* sebagai sarana informasi untuk “perburuan *scooter*”, aksesoris *scooter*, atau bahkan peluang bisnis, salah satunya seperti yang diungkapkan Ade berikut ini sebagai pemilik bengkel mekanik dan modifikasi *scooter*:

"...ya itu tadi, orang dari lampung yang minta Ade buat mengemodif Vespanya. Yang punyanya kan minta tema modifikasinya klasik orisinil. Ade juga engga tau orang itu dapet informasi bengkel Ade dari mana, paling ya dari omongan orang yang saling nyambung-nyambung gitu. Kalo buat ngecet vespanya, modifikasian Ade biasanya garapannya dikasih aja sama anggota SOG juga, bukan Ade sendiri, soalnya dia kan spesialis tukang ngecet..."

Dengan adanya jaringan *scooterist* seperti diatas, maka diantara mereka terjadi suatu hubungan yang saling menguntungkan, salah satu diantaranya penerimaan diskon/potongan pada suatu transaksi diantara sesama anggotanya, misalnya pada harga suku cadang *scooter* ataupun biaya *service scooter*. Hal itu tentunya karena banyaknya anggota SOG yang memiliki bisnis/usaha yang berkaitan dengan *scooter*. Kemudian keuntungan lain dari jaringan tersebut berupa adanya jamuan bagi *scooterist* pada suatu SOG jika berkunjung ataupun

singgah di SOG cabang lain, contohnya ialah seperti yang diungkapkan beberapa pengurus SOG pusat dalam suatu obrolan di sekeratriat, mereka mengatakan bahwa:

“...Ada waktu itu salah seorang anggota SOG cabang Ciamis, jadi dia itu Cuma main ke Singapura sama keluarganya tadinya, nah kita di SOG pusat tau terus kasih kabar sama SOG Singapura tentang anggotanya yang berlibur ke sana. Terus sama SOG sana sampai dianter kemana-mana, malahan mulai dari bandara aja udah dijemput, terus dianter juga ke tempat pembuatan dan penjualan Piaggio di Singapura. Dia di sana engga usah bawa scooter-nya sendiri soalnya dipinjem dari anggota Singapura...”

Jaringan kekeluargaan dan solidaritas yang kuat di SOG sebagai komunitas *scooter* terbesar di dunia telah cukup dikenal oleh komunitas *scooter* dunia, sehingga menjadikan para anggotanya mendapatkan hal yang menguntungkan. Keuntungan tersebut diantaranya dialami oleh pak Herman yang bekerja di bidang pelayaran, dimana ia menjadi seorang *scooterist* SOG Bandung yang sering berkunjung ke luar negeri dan berbelanja barang-barang berkaitan dengan *scooter*. Saat berbelanja tersebut ia seringkali mendapat diskon harga untuk pembelian aksesoris *scooter*-nya, contohnya ialah saat ia membeli *box* (bagasi belakang untuk sepeda motor) di Australia dia langsung mendapat diskon 15 persen dalam hitungan mata uang Australia, karena penjualnya mengetahui bahwa ia merupakan anggota SOG Indonesia cabang Bandung.

3.2. *Scooterist* SOG dalam Kehidupannya

3.2.1. *Scooterist* SOG Bandung dalam Keluarga

Secara umum walaupun berbeda peran, kehidupan *scooterist* SOG Bandung di komunitasnya dengan kehidupan diluar komunitas atau sehari-harinya cenderung berkaitan, hal itu terutama terjadi pada *scooterist* yang berstatus

sebagai pengurus SOG ataupun *scooterist* yang usianya tergolong relatif muda yang aktif di komunitas *scooterist*. Para *scooterist* tersebut umumnya relatif banyak menyisihkan waktu untuk berkumpul bersama *scooterist* lain. Salah satu diantaranya berkumpul di pos/rayon masing-masing atau mendatangi bengkel-bengkel *scooter* yang merupakan bengkel anggota SOG, hal tersebut salah satunya dilakukan oleh Dika, dimana dia mengatakan bahwa:

“...Kalo misalnya lagi libur kuliah ya sekitar dua hari sekali lah kesini (bengkel pada pos/rayon), kesininya kadang-kadang dari jam sebelasan siang, ya biasa aja maen kesini terus ngobrol-ngobrol. Kalau kuliah mah ya kaya gini aja weh, sore-sore baru dateng, kaya gini ini tadi langsung aja weh dari kampus ke sini, engga pulang dulu...”

Adapun *scooterist* SOG yang karena kehidupan sehari-harinya tidak lepas dari *scooter* dan komunitasnya, sehingga citra sebagai seorang *scooterist* tersebut menjadi lebih dikenal di masyarakat sekitarnya (gambar 3.1.). Salah satunya ialah Dadang yang merupakan salah seorang pengurus di SOG, dia mengatakan bahwa:

“...Sebeneryna kehidupan sebagai scooterist sama kehidupan di rumah beda, jadi harus tau situasi, tapi ya buat orang-orang di rumah atau di lingkungan taunya saya tuh dikenal sebagai seorang scooterist lah, karena dirumah kan tiap hari ada scooter nongkrong, terus kan kadang rekan-rekan scooterist pada ngumpul di rumah, jadi ya keliatan, lingkungan pada tau lah siapa saya. Nah kalau di organisasi kan udah jelas ya karna saya sebagai pengurus...”

Peran keluarga merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam kehidupan para *scooterist*, dimana peran keluarga akan nampak dan berpengaruh dalam kehidupan *scooterist* di dalam komunitasnya. Secara umum, *scooterist* yang berstatus *single* (belum menikah/berkeluarga) akan berbeda dengan *scooterist* yang sudah berkeluarga dalam kehidupannya pada komunitas *scooter*, hal itu akan nampak pada intensitas dan keaktifan setiap dalam kegiatan di komunitas.

Beberapa *scooterist* yang sudah berkeluarga seolah tidak menjadikan kehidupannya sebagai *scooterist* sebagai prioritas utama. Hal itu dikarenakan banyak faktor, diantaranya pengaturan kebutuhan ekonomi dan keuangan seperti yang diungkapkan Jimmy berikut ini:

".....kalo masih bujangan mah rajin lah tiap ada kegiatan suka ikut, tapi sekarang mah paling sebulan cuman berapa kali kumpul teh, tergantung keuangan, kan udah berkeluarga ya, gimana keadaan resiko dapur istri saya sama anak, jadi kalau yang itu udah beres baru bisa buat ikut-ikutan kegiatan, jadi engga semua diikuti, kecuali acara-acara keluar kota yang bagus atau belum pernah, baru diusahain ikut....."

Perbedaan itu sangat terlihat apabila dibandingkan dengan *scooterist* yang masih bujangan, dimana walaupun dana tidak mencukupi atau bahkan dilarang oleh keluarga, maka cenderung akan "dilawan", contohnya Willy yang seringkali mengikuti *touring* luar kota, di mengungkapkan bahwa:

"...saya ikutan kegiatan-kegiatan ataupun touring buat refreshing, walaupun engga punya duit, tapi karena kebersamaan ikut aja weh soalnya pasti ada yang ngasih duit-duit bensin aja mah, mumpung masih bujangan lah jadi bebas keneh kitu..."

Peran keluarga pun dirasa sangat berpengaruh bagi Dika dalam menjadi seorang *scooterist* di SOG, dimana dia sempat dilarang oleh orang tuanya untuk aktif dalam mengikuti kegiatan-kegiatannya sebagai *scooterist*, seperti yang diungkapkannya sebagai berikut:

"...keluarga awalnya suka ngelarang dan marahin Dika kalau ngikutin kegiatan-kegiatan di SOG, terutama touring, soalnya orang tua ngerasa khawatir trus nganggep kegiatan-kegiatan gitu kurang berguna, tapi sekarang mereka udah bisa ngerti dan ngebolehkan ikut kegiatan-kegiatan di SOG. Malahan orang tua Dika sekarang udah kenal sama Sehu dan beberapa pengurus SOG pos Pasir Luyu lainnya..."

Di SOG, setiap anggotanya diberi kebebasan dalam hal keaktifan karena mereka semua sadar bahwa kehidupan anggotanya bukan hanya di komunitas SOG saja tetapi mereka memiliki banyak kehidupan lain, baik itu di keluarga maupun dalam pekerjaannya dan kehidupan sehari-harinya. Namun karena SOG merupakan sebuah organisasi hobi, maka akan ada waktu-waktu tertentu dimana para *scooterist*-nya berkumpul, dan tentu pada komunitasnya terdapat para anggota yang mau melakukan banyak hal demi mengekspresikan hobinya tersebut. Salah satu wujudnya ialah para *scooterist* yang mau mengabdikan dirinya sebagai pengurus di komunitas SOG, diantaranya Dadang Engko yang mengatakan bahwa:

"...Status saya di SOG pusat sebagai biro umum dan kegiatan. Jadi saya masuk SOG tuh karna memang cinta dan hobi sama scooter ya, jadi terus terang dulu pas awal-awal masuk, saya terus suka ikut touring dan kegiatan-kegiatan, terus kemudian akhirnya saya coba jadi pengurus pos-rayon, terus naek lagi jadi pengurus cabang Bandung, dan sekarang ini naek lagi jadi pengurus SOG pusat. Sebenarnya sebagai pengurus kita engga ada istilah digaji kuya kantor gitu, kita kan di SOG hanya sebagai organisasi hobi aja, jadi ya sukarela aja, kalo mau cari untung mah bukan disini lah tempatnya..."

Kang Dadang sebenarnya ialah seorang karyawan di salah satu perusahaan swasta dan memiliki dua orang anak, dengan demikian maka tidak semua *scooterist* yang berkeluarga akan menjadi kurang aktif di komunitasnya, dimana pengecualian tersebut terjadi pada *scooterist* yang benar-benar hobi akan *scooter* dan loyal terhadap komunitasnya, khususnya yaitu di SOG.

3.2.2. Scooterist SOG Bandung dengan Komunitas Otomotif Lain di Bandung

Dengan banyaknya komunitas hobi atau penggemar sepeda motor di kota Bandung, maka sangatlah rentan terhadap persaingan dan permasalahan diantara komunitas tersebut. Persaingan tersebut diantaranya dalam hal jumlah anggota, ataupun dalam hal eksistensi di masyarakat, mereka kemudian saling berlomba untuk tetap eksis dan dikenal masyarakat khususnya kalangan otomotif. Dengan demikian maka banyak *event*/kegiatan yang diselenggarakan oleh para komunitas *bikers* pada kalangan intern (gambar 3.2.), diantaranya *rolling thunder* keliling kota, atau jika ada kunjungan antar cabang, bahkan berbagai bentuk bakti sosial. Begitu pula dengan permasalahan yang dapat muncul antar komunitas, hal tersebut sangat berpotensi terjadi dengan adanya jumlah massa yang banyak pada masing-masing komunitas, ataupun solidaritas yang kurang antar komunitas sepeda motor, dan juga masalah lainnya.

3.2.2.1. Scooterist SOG Bandung dengan Klub Sepeda Motor Lain

Adanya beberapa istilah yang khas pada para *bikers* seperti misalnya istilah *rolling thunder*, hal tersebut dikarenakan adanya komunikasi antar komunitas *bikers* ataupun pengetahuan dan pengalaman yang didapat antar komunitas *bikers* yang ada ataupun dari komunitas *bikers* sebelumnya. Contohnya ialah SOG yang belajar dari berbagai komunitas otomotif untuk kemajuan di komunitasnya, begitu pula komunitas *bikers* lainnya yang seringkali datang untuk bersilaturahmi ataupun belajar pada SOG.

Secara umum hubungan baik antara SOG dengan komunitas *bikers* lainnya sangat dijaga. Hubungan baik yang ada diantara keduanya berupa adanya kunjungan baik ke sekretariat, maupun adanya saling undang untuk menghadiri acara di komunitasnya masing-masing. Pada saat acara *nongkrong* malam Minggu pun, sesama *bikers* termasuk *scooterist* seringkali melabaihan tangan atau menyapa jika melewati tempat yang mana terdapat para *bikers* atau *scooterist* yang sedang *nongkrong*. Namun sapaan antara *bikers* dengan *scooterist* umumnya hanya terjadi pada saat-saat seperti yang disebutkan diatas, sehingga jika seorang *scooterist* ataupun seorang *bikers* berpapasan di jalan mereka tidak akan saling sapa, sehingga lambaian tangan atau sapaan hanya akan terjadi jika para *scooterist* dan para *bikers* sedang berkelompok dan saling berpapasan.

3.2.2.2. Scooterist SOG Bandung dengan Klub Scooter Lain

Selain hubungan baik antara *scooterist* SOG dengan komunitas sepeda motor lain, para *scooterist* SOG pun tentunya memiliki hubungan baik pada setiap komunitas *scooter*, hubungan baik antar komunitas *scooter* di Bandung diwujudkan dengan cara saling berkunjung, *nongkrong* bareng di beberapa sudut kota Bandung, atau bahkan mengadakan suatu kegiatan di komunitasnya dan kemudian mengundang komunitas *scooter* lain. Contohnya ialah SOG yang mengadakan dua kali acara JSA (Jambore Scooter se-Asia) yang diadakan beberapa tahun lalu dan diadakan lagi pada bulan Mei 2007 ini. Dalam kegiatan tersebut SOG mengundang komunitas *scooter* yang ada di Asia dan tentunya termasuk komunitas *scooter* di Bandung. Selain itu, ada pula beberapa

kunjungan *scooterist* di luar SOG ke sekretariat SOG pusat maupun cabang Bandung untuk sekedar silaturahmi.

Hal unik yang terjadi pada *scooterist* ialah mengenai saling sapa antar *scooterist*, dimana hal tersebut akan terjadi jika dalam situasi sekelompok *scooterist* bertemu atau berpapasan dimanapun, begitu pula jika seorang *scooterist* bertemu dengan sekelompok *scooterist* lainnya di suatu tempat. Namun jika pada situasi dimana seorang *scooterist* yang berpapasan dengan seorang *scooterist* lain diluar klubnya pada saat berada di dalam kota, mereka cenderung akan bersikap acuh, terkecuali jika terdapat *scooterist* yang *scooter*-nya mogok di jalan atau hal lain yang sekiranya *scooterist* tersebut membutuhkan bantuan orang lain. Sikap acuh tersebut akan berbeda jika pada situasi dimana seorang *scooterist* bertemu dengan seorang *scooterist* lain di luar kota Bandung, mereka cenderung akan saling sapa dan tentunya saling membantu jika sedang mengalami masalah dalam perjalanan.

Kehidupan antar *scooterist* di Indonesia kini secara umum dikatakan baik, hal tersebut bisa dikatakan demikian karena sebelumnya pernah terjadi pertikaian antara dua klub *scooter* yang besar di kota Bandung pada masa pertengahan tahun '90-an. Namun pertikaian itu kini sudah selesai sekitar dua tahun atau tiga tahun yang lalu.

"...SOG sama VAC mah musuh hubuyutana atuh, jadi sering weh ribut-ribut mah dari mulai SOG pertama berdiri juga, tapi sekarang mah udah engga, soalna udah di ultimatum sama polisi kalau sekali lagi ribut-ribut, dua-duanya bakal dibubarin sebagai klub resmi. Soalnya gini kan, massanya barudak scooter teh banyak jadi kalau pas ketemu di jalan atau pas rame-rame ketemu kan kebayang jadinya gimana. Tapi walaupun udah perjanjian damai antar keduanya, ya masih ada aja weh yang bikin

ribut, tapi biasanya cuman kroco-kroconya aja, kaya anak baru yang kebawa dendam atau apa gitu..., tapi pas yang ketua-ketuanya ditemuin lagi mah urusannya selesai...”

(Trie, anggota SOG Bandung pos/rayon Bagus Rangin)

Hubungan baik tersebut telah terbukti dan dialami oleh Rizki, dimana dia sempat ditolong oleh salah satu anggota VAC (*Vespa Antique Club*) ketika Vespanya mengalami gangguan di jalan, seperti yang diungkapkannya berikut ini:

“...Ada pengalaman saya sekitar taun 2006, pas lagi di jalan tuh kabel kopling putus sama busi Vespa saya mati, terus saya dihampiri sama anak VAC, terus ya biasa nanya dulu apa yang rusak, padahal kan jelas engga satu club tapi terus dibantu sampai akhirnya beres...”

3.2.2.3. Scooterist SOG Bandung dengan Gengster Sepeda Motor

Selain komunitas penggemar sepeda motor yang berdasarkan hobi, di kota Bandung juga terkenal dengan banyaknya komunitas sepeda motor yang tidak resmi dan dianggap meresahkan masyarakat dengan melakukan berbagai tindak kejahatan. Komunitas tersebut di masyarakat Bandung dikenal sebagai *gengster* sepeda motor. Para anggota *gengster* sepeda motor di Bandung tersebut dianggap sudah meresahkan masyarakat dikarenakan seringnya mereka membuat kekacauan dan bahkan kejahatan dengan menggunakan sepeda motornya, diantaranya balapan liar, perkelahian dengan pengendara sepeda motor ataupun antar *gengster*, perampasan sepeda motor, bahkan perampokan. Tentunya setiap tindakan mereka sebagai *gengster* di kota Bandung akan berhadapan juga dengan komunitas sepeda motor (para *bikers*) lain karena mereka juga merupakan bagian dari masyarakat kota Bandung dan tanpa kecuali para *scooterist* di SOG Bandung Raya.

Gengster-gengster di kota Bandung telah beberapa kali berhadapan dengan masalah yang berkaitan dengan komunitas *scooter*, diantaranya yaitu dengan SOG. Gengster tersebut beberapa diantaranya ialah; GBR, XTC, Moonraker, Brigez dan lainnya. Masalah tersebut bisa saja dimulai karena masalah sepele, contohnya seorang *scooterist* yang mendahului anggota *gengster* dengan cara mengebut, sehingga salah satu di antara mereka muncul perasaan emosi, dan kemudian terjadi pertikaian atas nama individu, namun karena masing-masing membawa nama dan “wibawa” komunitasnya sehingga mereka merasa berani untuk melakukan pertikaian, walaupun itu di jalan. Dengan demikian tentunya permasalahan pun akan menjadi besar karena menyangkut komunitas dan bukan lagi perorangan. Bagi SOG sebagai suatu komunitas otomotif yang statusnya resmi, maka langkah pertama yang selalu dipakai dalam menyelesaikan masalah ialah jalan musyawarah, baik masalah yang dimulai dari anggotanya ataupun dari pihak *gengster* tersebut.

Salah satu contoh terbaru mengenai masalah dengan gengster tersebut ialah pada hari sabtu malam, tanggal 24 Februari 2007, dimana pada saat itu para *scooterist* SOG sedang berkumpul di sekretariat, kemudian diberikan pengumuman mengenai adanya penyerangan pihak *gengster* Brigez terhadap rumah anggota salah satu pos / rayon SOG cabang Bandung, penyerangan tersebut mengakibatkan beberapa bagian depan rumah tersebut rusak. Walaupun para *scooterist* emosi, tetapi langkah pertama SOG selalu berusaha memakai cara kekeluargaan dan damai, namun jika sudah tidak bisa maka perang demi menjaga

wibawa pun dilakukan. Hal tersebut dikatakan oleh Epul sebagai ketua SOG Bandung dalam pengumumannya berikut ini:

"...sebagai organisasi otomotif resmi, kita coba meakai cara kekeluargaan dulu, jadi tadi saya sudah bicarakan sama pengurus lainnya untuk menghubungi ketuanya sebagai gegebug (sesepuh) Brigez di Tongkeng (nama daerah) mengenai masalah ini, namun ternyata ketua Brigez tidak ada dirumahnya dan selalu tidak bisa dihubungi HP-nya. Jadi kita akan coba terus mengkonformasi masalah ini sama gegebugna dulu, pokonya mah kita tunggu satu minggu ini kalau tidak ada itikad baik dari mereka kita nyatakan perang sama mereka, setujuuu..."

Namun masalah tersebut kini sudah selesai dengan jalan damai, karena pihak Brigez berdalih salah sasaran dalam penyerangan tersebut, tetapi apapun alasannya yang penting semua bentuk kerugian pihak SOG sudah dibayar. Selain cara damai dalam membereskan masalah, cara kekerasan pun pernah dilakukan oleh SOG dalam menyelesaikan masalah dengan para *gengster* sepeda motor yang tidak bisa diajak berdamai, diantaranya seperti yang diungkapkan Trie berikut ini:

"...Baru-baru ini kita juga punya masalah sama gengster, kan gengster mah biasanya kriminal ya, nah waktu itu ada salah satu anggota kita yang ditodong terus diambil HP-nya sama gengster, terus dia lapor ke pengurus. Setelah jalan damai engga bisa mereka terima, ya udah kita perang fisik aja, wah waktu itu mah di daerah Cihampelas teh, dua motor atuh sampe ancur sama anak-anak kita..."

Pada saat perang terhadap *gengster* tersebut, bukan hanya sepeda motor para *gengster* saja yang dihancurkan atau menjadi sasaran, tetapi juga para anggotanya, seperti pengalaman Sehu berikut ini:

"...Waktu itu ada geng yang lagi rusuh di jalan terus SOG misahin karena maksudnya kita baik terus kan ngeganggu orang lain, eh naha meraka malah engga mau terima terus nyerang kita, sampai ngeluarin celurit, samurai, terus pokona mah senjata-senjata nu kararitu lah.

Disangkanya barudak SOG teh anak baik-baik, ternyata kita pada ngeluarin pistol, kasih tembakan peringatan aja, dar der dor... langsung aja pada kabur, tapi ada aja weh yang belagu mah, pake ngaku anak polisi, aaa...ah yang gitu mah kita bukannya takut, malah ditambahin aja hantemannya, terus ngaku anak tentara, sama aja kita tambahin "hadiahnya", soalnya kita mah kesel sama yang belagu kaya gitu teh, soalnya dibekingin sama oknum aparat sih..."

Dengan demikian bagi *gengster* yang telah mengetahui tentang kekuatan dan bagaimana sebenarnya komunitas *scooter* mereka cenderung menyegani para *scooterist*, selain itu juga karena nilai solidaritasnya yang tinggi diantara para *scooterist* menjadikan jumlah massanya pun sangatlah banyak dibanding para *gengster*. Umumnya permasalahan *scooterist* dengan *gengster* dimulai karena anggota *gengster* yang relatif baru di komunitasnya bertindak sembarangan terhadap para semua *bikers* termasuk *scooterist*, namun bagi anggota *gengster* yang relatif lama keanggotaanya, cenderung lebih menyegani para *scooterist* dan berusaha tidak membuat masalah dengan para *scooterist*. Sehingga bagi sebagian masyarakat Bandung yang memiliki *scooter* khususnya Vespa, akan merasa relatif aman jika bepergian malam hari. Dimana hal itu dialami sendiri oleh Ade saat bertemu segerombolan *gengster* yang sedang konvoi dan menghalangi jalanan, dimana mereka cenderung bertindak lunak pada *scooterist*.

"...Makanya aman aja weh kita pake vespa mah, soalnya mereka juga engga pada herani, kaya pernah waktu Ade malem-malem mau pulang, nuh ada gengster lagi konvoi, gengster kalo lagi konvoi kan kacau, wah seenaknya aja di jalan teh, uda yang ugal-ugalan gitu, kita kan mau nyusul susah jadi kagok kitu, engga disusul juga kagok, a...aah ya udah terobos aja, tapi engga pada ngamuk, mulahan pada ngasih jalan, pake teriak "woi aya budak vespa, vespa, vespa, kasisi euy.....!" tapi udahnya kita lewat mah, wa...aah pada kacau lagi weh..."

(Ade, anggota SOG Bandung pos/rayon Bagus Rangin)

3.3. Tempat, Situasi dan Kegiatan *Scooterist* SOG

3.3.1. Sekretariat *Scooter Owners Group*

a. Sekretariat Pusat (SOG Indonesia)

Kantor sekretariat SOG pusat berada di Jalan Gelap Nyawang nomor 7, lantai dua, Bandung. Kantor tersebut berbentuk ruangan berukuran $\pm 3 \times 3$ meter², yang berisi arsip-arsip organisasi pada sebuah rak dan lemari, foto-foto hasil kegiatan dan beberapa pengumuman yang ditempel di dinding, serta beberapa benda penunjang kegiatan di tempat tersebut seperti meja, kursi dan lainnya. Walaupun ruangan kantornya berukuran kecil, namun karena lokasinya berdekatan dengan tempat olah raga, maka kemudian terdapat tempat parkir yang cukup luas untuk menampung banyak kendaraan. Kegiatan yang biasanya dilakukan di sekretariat pusat ialah seputar keadministrasian atau kesekretariatan di organisasi, diantaranya menerima pendaftaran anggota baru dari berbagai cabang, mendata para anggota, bahkan mengurus *event-event* besar ataupun kegiatan rutin di SOG (*Scooter Owners Group*).

Kegiatan di sekretariat SOG pusat tersebut selain dihadiri para pengurus pusat, dihadiri juga oleh para pengurus dari cabang Bandung Raya ataupun dari cabang-cabang SOG lainnya, bahkan sering pula dihadiri pendiri atau para sesepuh di SOG. Namun selain para pengurus organisasi, terkadang ada pula anggota SOG yang mampir ke tempat tersebut dan mengobrol diluar hal keorganisasian. Ditempat tersebut kegiatan rutin hanya berlangsung pada hari jumat malam antara pukul

20:00 sampai dengan 23:00 WIB, namun jam kerja di kantor tersebut sangat fleksibel tergantung pekerjaan yang ada dan scooterist yang ada, sehingga apabila pekerjaan pengurus pusat sudah selesai dan tidak ada anggota atau para pengurus cabang yang datang untuk mengurus berkenaan kesekretariatan, maka kantor ditutup dan para pengurusnya pun pulang, walaupun itu masih pukul 21:00 atau 22:00 WIB.

Para *scooterist* yang menjadi pengurus *Scooter Owners Group* pusat merupakan anggota dari cabang Bandung Raya, hal itu dilakukan untuk mempermudah kelancaran tugas, karena dengan berdomisili di kota Bandung maka akses untuk ke sekretariat pusat lebih mudah. Para pengurus SOG pusat memiliki dua NRA (Nomor Registrasi Anggota), yaitu NRA keanggotaan cabang dan NRA sebagai pengurus Pusat. NRA yang merupakan milik pengurus pusat ialah mulai dari 002 sampai dengan 010, untuk nomor 001 itu hanya akan diberikan kepada aparat negara dalam hal ini yaitu Kapolda Jabar.

Pada saat menjabat sebagai pengurus pusat, NRA sebagai anggota SOG di cabang untuk sementara dibekukan atau tidak boleh dipakai, sehingga yang boleh digunakan hanyalah NRA sebagai pengurus. Walaupun demikian, pengurus pusat yang telah memiliki NRA sebagai anggota cabang tidak bisa dipindah tangankan tanpa persetujuan pemiliknya, karena NRA tersebut akan digunakan lagi apabila masa jabatan sebagai pengurus SOG pusat telah habis.

b. Sekretariat SOG Cabang Bandung Raya

Kantor sekretariat SOG cabang Bandung Raya tempatnya bersebelahan dengan ruangan kantor sekretariat SOG pusat, ruangan tersebut pun memiliki ukuran yang sama dengan kantor sekretariat SOG pusat, yaitu berukuran 3x3 meter². Namun perbedaan yang mencolok ialah, pada pada ruangan tersebut terdapat sebuah etalase kaca berukuran 2x0,7 meter yang berisi berbagai souvenir / aksesoris khas *scooterist* serta atribut-atribut SOG, dimana barang-barang tersebut dijual berdasarkan kategori keanggotaan, yaitu; 1). khusus untuk anggota resmi SOG, diantaranya; logo oval, NRA, gambar kalong, yang berupa stiker atau bordiran, wing kegiatan luar kota, kaos SOG cabang Bandung Raya, kaos registrasi, kaos SOG Indonesia, dan juga beberapa barang lain yang telah disebutkan pada bab dua. 2). Barang yang dijual untuk umum, diantaranya; beberapa macam stiker, bordiran, pin, beberapa kaos, bahkan helm klasik dan beberapa aksesoris *scooter* lainnya.

Mengenai keberadaan kantor sekretariat SOG cabang Bandung Raya tersebut, para pengurusnya mempunyai rencana untuk pindah tempat ke suatu tempat yang dianggap strategis dan memungkinkan sebagai tempat kumpul para *scooterist*, dimana strategis yang dimaksud ialah mudah dalam hal akses keluar-masuk tempat tersebut dan yang terutama para *scooterist*-nya bisa menunjukkan eksistensinya pada masyarakat Bandung. Hal itu menjadi pertimbangan utama karena selama ini kantor sekretariat yang berada di jalan Gelap Nyawang berada bukan pada jalan

protokol, yaitu pada suatu lokasi yang “tersembunyi” karena berada pada lingkungan kampus ITB (Institut Teknologi Bandung) sehingga jauh dari keramaian. Semenjak bulan Februari informasi tersebut kemudian seringkali dibahas baik melalui pengumuman maupun dalam obrolan biasa, salah satunya seperti yang disampaikan Epul sebagai ketua SOG Bandung Raya dalam pengumumannya berikut ini:

“ ...jadi mohon dukungan para anggota semua untuk membantu kelancaran rencana pindahnya sekre (sekretariat) kita. Kalo ada diantara kita yang punya informasi tempat yang kira-kira strategis buat tempat nongkrongnya SOG Bandung Raya, tolong diberitahukan pada pengurus. Pokona mah kita cari tempat nongkrong yang bisa diliat orang, kalo disini kan batur moal nyaho dimana barudak SOG teh. Ari di tempat rame mah pan kita bisa diliat orang, jadi rada resep lah mun nongkrong teh loba titingalieun jeung loba nu ningali, betul teu...? kita teh pengen diliat orang juga pan, masa orang taunya barudak SOG ada rebuan, tapi dimana sok narangkringna? paling yang tau cuman kita-kita aja kalo nyumput disini mah...”

“...jadi mohon dukungan para anggota semua untuk membantu kelancaran rencana pindahnya sekre (sekretariat) kita. Kalau ada diantara kita yang mempunyai informasi tempat yang kira-kira strategis untuk tempat *nongkrong*-nya SOG Bandung Raya, tolong diberitahukan pada pengurus. Pokoknya kita cari tempat *nongkrong* yang bisa dilihat orang lain, kalau disini kan orang lain todak bisa tahu dimana anak-anak SOG itu. Kalau di tempat ramai kan kita bisa dilihat orang lain, jadi agak senang lah kalau *nongkrong* itu banyak yang bisa dilihat juga banyak yang melihat, betul tidak...? kita itu ingin dilihat orang juga kan, masa orang lain tahunya anak-anak SOG ada ribuan, tapi dimana suka *nongkrong*-nya? Paling yang tahu hanya kita-kita saja kalau sembunyi disini...”

Pada saat acara *nongkrong* hari Sabtu malam, kendaraan para *scooterist* biasanya di parkir di sekitar tempat parkir sekretariat atau sepanjang jalan Gelap Nyawang yang relatif sepi, sehingga kegiatan para

scooterist di sekretariat tersebut lebih banyak dilakukan di sekitar tempat parkir atau dipinggir jalan di sekitar sekretariat tersebut dibandingkan dengan di ruangan sekretariat lantai atas. Kegiatan yang dilakukan di tempat tersebut adalah kumpul bersama yang dimulai antara jam 9 malam sampai dengan jam 12 malam atau tergantung keadaan, diantaranya jika turun hujan maka kegiatan akan di tempat tersebut tidak akan lama. Demikian juga dengan para *scooterist* yang datang untuk *nongkrong*, bila sedang musim hujan dan kebetulan pada Sabtu malam tersebut hujan, maka biasanya anggota yang datang ke sekretariat hanya sedikit atau sekitar beberapa puluh orang saja. Keadaan akan menjadi berbeda jika cuaca normal, dimana pada kondisi cuaca yang “bersahabat”, kegiatan yang dilakukan para *scooterist* cukup beragam, diantaranya ialah kegiatan rutin seputar keorganisasian, berupa absen bagi para anggota baru, ataupun penyampaian pengumuman-pengumuman dari pengurus cabang mengenai kesekretariatan. Pengumuman-pengumuman tersebut diantaranya ialah, pengumuman mengenai herregistrasi anggota, dimana saat itu SOG cabang Bandung Raya sedang mengadakan program herregistrasi atau daftar ulang para anggotanya. Dengan adanya program tersebut maka para anggota yang sudah terdaftar harus melakukan daftar ulang dan kemudian akan mendapatkan kaos yang bertuliskan dedengkot SOG, nama anggota dan NRA sebagai salah satu tanda telah herregistrasi.

Selain kegiatan formal tersebut, kegiatan para *scooterist* di sekretariat cabang Bandung Raya pada hari sabtu malam (malam minggu)

ialah, *nongkrong* bareng sesama anggota dengan mengobrol mengenai *scooter*-nya masing-masing ataupun tentang kegiatan di SOG dan juga mengenai kehidupan sehari-hari, namun secara umum pembicaraan mereka ialah mengenai *scooter* dan para anggota SOG sendiri. Dalam obrolan saat nongkrong tersebut ada juga yang memanfaatkannya sebagai ajang bisnis, salah satunya ialah Kang Yadi, dia menuturkan bahwa:

"...kalau di sekre, paling-paling ngobrol tentang usaha, disamping usaha ya... tentang barang dagangan, contohnya, gimana barang ini bikinnya? Atau darimana dapetnya? Berapaan harganya? Atau ngobrol-ngobrol dengan sesama anggota seputar kekurangan-kekurangan scooternya, atau ya seputar scooter lah. Tapi karna saya sebagai orang usaha, jadi sambil nawar-nawarin barang dagangan, contohnya, apa aja kebutuhan dari anggota untuk onderdil atau aksesoris. Jadi kalau nongkrong-nongkrong yah... yang mangpaat lah. Nya... kitu weh. Tapi kadang juga ngobrol-ngobrol tentang keanggotaan..."

"...kalau di sekre (sekretariat), biasanya ngobrol tentang usaha, disamping usaha ya... tentang barang dagangan, contohnya, bagaimana barang ini membuatnya? Atau dari mana dapatnya? Berapa harganya? Atau kekurangan scooter-nya, atau ya seputar scooter lah. Tapi karena saya sebagai orang usaha, jadi sambil menawarkan barang dagangan, contohnya, apa saja kebutuhan dari anggota untuk onderdil atau aksesoris. Jadi kalau nongkrong-nongkrong ya... yang bermanfaat lah. Ya... begitu lah, tapi kadang juga mengobrol-ngobrol tentang keanggotaan..."

Setelah kira-kira antara pukul 23:00 sampai 24:00 atau pada saat banyak-banyaknya *scooterist* yang kumpul, maka kegiatan dilanjutkan dengan melakukan *rolling thunder* keliling kota Bandung, namun jalur-jalur yang dilewati sebatas jalur-jalur protokol/utama dan di sekitar pusat kota Bandung saja. Karena jumlah *Scooterist* di SOG relatif banyak yang mengikuti kegiatan tersebut, maka saat melewati persimpangan seringkali

kendaraan lain harus mengalah agar supaya rombongan *scooterist* yang sedang *rolling thunder* tersebut bisa di dahulukan tanpa terputus barisanya. Kehadiran para *scooterist* SOG yang melakukan kegiatan tersebut seringkali menjadi pusat perhatian masyarakat kota Bandung pada malam minggu dengan keberadaan beraneka macam model “dandanan” *scooter* dan juga para *scooterisnya*. *Rolling thunder* selain sebuah kegiatan wajib beberapa komunitas *bikers*, juga merupakan sarana untuk menunjukkan eksistensi para *scooterist* SOG ataupun organisasinya kepada masyarakat.

Biasanya para *scooterist* yang sudah berkeluarga, *scooterist* yang usianya sudah tidak muda lagi, ataupun *scooterist* yang memiliki kegiatan pada hari besoknya akan langsung pulang setelah *rolling thunder*, atau bahkan langsung pulang setelah *nongkrong* di sekretariat tanpa mengikuti kegiatan *rolling thunder* seperti anggota lainnya. Namun berbeda dengan para *scooterist* yang masih muda atau belum berkeluarga, dimana mereka biasanya tidak langsung pulang setelah mengikuti kegiatan di sekretariat, tetapi mereka kemudian akan menghabiskan malam minggu tersebut dengan melanjutkan kegiatannya menuju tempat-tempat lain di kota Bandung bersama beberapa anggota lainnya.

3.3.2. Beberapa Pos / Rayon SOG Bandung

Para *scooterist* SOG mempunyai istilah pos atau rayon dalam hal pembagian wilayah administrasi, hal itu dilakukan karena untuk memudahkan pendataan dan koordinasi khususnya di wilayah Bandung Raya. SOG cabang Bandung Raya terdiri dari 22 pos / rayon. Setiap pos tersebut memiliki

koordinator yang bertugas sebagai fasilitator antara anggota dengan pengurus SOG cabang.

Hampir di setiap pos SOG Bandung Raya memiliki bengkel tersendiri sebagai tempat *service scooter*-nya, tempat *nongkrong* ataupun sebagai pos itu sendiri. Namun ada pula pos / rayon yang anggota tidak memiliki bengkel, sehingga untuk bisa menghubungi pos tersebut maka harus datang ke rumah koordinator pos tersebut. Hal tersebut, salah satunya terjadi pada pos / rayon Lembang yang secara tidak langsung menjadikan rumah anggota sebagai pos, alasannya selain karena suasana rumah yang dianggap nyaman, juga karena pemilik rumah tersebut merupakan orang yang cukup mahir men-*service scooter*, sehingga akhirnya menjadi tempat *nongkrong* atau ngobrol-ngobrol dan berkonsultasi seputar *scooter*. Di rumah tersebut terdapat beberapa orang yang dianggap sebagai seorang mekanik yaitu Baa sebagai pemilik rumah dan juga Wili sebagai anggota pos Lembang yang sudah seperti keluarga di rumah tersebut, dengan demikian maka akhirnya rumah tersebut menjadi sebuah “kantor” bagi SOG pos / rayon lembang. Hal tersebut kemudian diungkapkan salah seorang anggota pos/ rayon Lembang bernama Hanafi, yang mengatakan bahwa:

“.....Barudak (anak-anak) Lembang mah kadang kalau nongkrong di tukang jok yang di jalan raya dekat mesjid raya, tapi biasanya mah sih di rumahnya si Baa, soalnya rumahnya teh udah dianggap bengkel weh ku barudak teh, jadi sambil nongkrong ya sambil benerin apaaa... gitu. Nah si Baa teh bisa jadi mekanik soalnya banyak belajar dari si Wili, dia kan udah dianggap mekaniknya barudak sini soalnya dulunya anak STM, trus dulu sempet buka bengkel vespa cuman sekarang udah tutup. Nah si Wili teh biasanya tiap hari juga suka di sini (di rumah Baa), kalo engga betulin vespa ya nongkrong-nongkrong aja weh sama anak-anak kaya gini....”

Rumah *scooterist* SOG beberapa diantaranya merupakan sebuah tempat *nongkrong* ataupun kumpul-kumpul anggota, diantaranya ialah rumah anggota SOG yang bernama Baa tersebut. Di rumahnya beberapa anggota SOG menganggap rumah tersebut seperti rumah sendiri, bahkan koordinator pos Lembang pun tinggal di rumah Baa, sehingga pada saat rumah itu direnovasi, beberapa anggota SOG pun turut membantu berupa bantuan materi walupun tidak banyak, serta bantuan tenaga atau jasa. Di rumah tersebut tinggal beberapa orang yang bukan keluarga dari Baa, sehingga rumah milik Baa tersebut dianggap sebagai “panti asuhan” karena berbagai sebab dan alasan, diantaranya banyaknya anggota yang awalnya menginap kemudian akhirnya tinggal menetap di rumah tersebut, sehingga Baa mengatakan bahwa:

“...imah ieu mah nya, geus ciga panti asuhan wae, soalna sok nampung sare barudak. Caritana teh panjang, asalana mah barudak SOG sok ulin ka imah ieu, terus ku sabab didieu mah geus dianggap ciga dulur atawa brother, jadinya barudak betah didieu, mimitina mah sok mondok terus lila kalilaan mawa barang-barang na, terus nya teuing atauh jadinya mah imahna teh pindah ka dieu weh, malahan aya nu lain anggota SOG akirna jadi anggota SOG kusabab sok miluan ngahiji jeung barudak SOG...”

“...rumah ini ya, sudah seperti panti asuhan saja, soalnya suka menampung tidur anak-anak. Ceritanya itu panjang, mulanya itu anak-anak SOG suka main ke rumah ini, terus karena disini sudah dianggap seperti saudara atau *brother*, jadinya anak-anak betah disini, pertamanya suka menginap terus lama kelamaan membawa barang-barangnya, terus ya tidak tahu jadinya rumahnya itu pindah kesini, malahan ada yang bukan anggota SOG akhirnya jadi anggota SOG karena suka ikut bersama dengan anak-anak SOG...”

Ada pula pos yang keberadaannya pada sebuah bengkel *scooter*, yaitu pos Pasir Luyu, dimana pos tersebut merupakan pos yang terbesar dalam hal jumlah anggotanya. Bengkel *scooter* yang dijadikan pos tersebut merupakan bengkel

milik pak Agus atau biasa dipanggil Sehu. Karena Sehu adalah merupakan seseorang di SOG dan mekanik senior maka banyak anggota yang menyegani dan mengakui keahliannya dalam hal *service scooter*. Selain itu suasana di bengkel pos tersebut sangatlah menyenangkan bagi para *scooterist* sekalipun diluar anggota pos tersebut, sehingga para *scooterist*-nya merasa nyaman dan betah nongkrong bersama anggota pos tersebut. Karena nyamannya suasana di pos Pasir Luyu tersebut, maka para simpatisan SOG ataupun anggota baru SOG relatif banyak yang berasal dari pos tersebut, ataupun *scooterist* yang sudah menjadi anggota SOG Bandung kemudian memilih keanggotaannya pada pos Pasir Luyu, seperti yang diungkapkan Dika berikut ini:

"...kegiatannya di sini biasanya ngobrol-ngobrol gitu aja, tapi kalo di sini sebenarnya kita tuh nyari ketawa ya, soalnya disini kalau ketawa itu rasanya enak gitu trus 'ga ada beban, karena kalo guyon 'ga kira-kira atuh, sampai ketawa-ketawa. Jadi Dika mah secara umum nongkrong disini itu mencari kesenangan batin, tapi juga dengan kumpul di bengkel, Dika jadi bisa ngerti tentang mesin dan ngebengkel, karena waktu sebelumnya Dika 'ga ngerti sama sekali tentang vespa, jadi pas awal-awal itu sering ceket, mogok, trus pas kalau kabel kopling putus aja 'ga bisa benerin sendiri, jadinya lewat ngobrol-ngobrol dan liat-liat ngebongkar mesin disini, Dika jadi tau lah tentang ngebetulin dan ngerawat vespa..."

Hal serupa juga diungkapkan oleh Iki Galing, dimana sebagai *scooterist* SOG Bandung, dimana ia lebih memilih keanggotaannya di pos Pasir Luyu karena latar belakang tertentu dan merasa lebih nyaman di pos tersebut, seperti yang diungkapkannya berikut ini:

"...saya mah nya, ikut club bukan berdasarkan hobi, namun karena kepenatan hidup, masalah kerja, rumah tangga dan lain-lain lah, makanya datang kesini tuh biar fress dan nyari kesenangan batin. Jadi akhirnya kehidupan rumah tangga menjadi lebih stabil, engga kaya dulu, saya teh

orangnya sangat emosional, jadi kalau lagi penat, suka marah-marah, makanya saya datang ke anak-anak SOG sini dan akan menjadi bebas lagi terus segar, gak stres lah...”

Bengkel milik Sehu ini mulai buka sejak tahun 1997, dan waktu kerjanya tidak tentu antara jam 8 pagi sampai jam 5 sore atau bahkan begadang sampai tengah malam jika benar-benar sudah mendesak. Hal itu dilakukan karena keberadaan bengkel tersebut berada dibawah rumah tinggal pak Agus (Sehu), atau berada pada lantai dasar rumah tersebut. Namun karena keberadaan bengkel tersebut di dalam sebuah gang/jalan kecil yang memiliki lebar sekitar 2 meter saja, sehingga *scooter* yang dimodifikasi panjang atau lebar sulit untuk menjangkau lokasi tersebut, bahkan seringkali sepanjang gang tersebut dipenuhi oleh *scooter* yang berjejer di pinggir dalam rangka antri untuk *service* dan atau sekedar *nongkrong* di pos Pasir Luyu tersebut.

“Pasien” bengkel tersebut umumnya adalah anggota SOG walaupun ada juga yang dari luar club, namun yang lebih sering *nongkrong* dan datang saat siang hari adalah anak sekolah atau para mahasiswa anggota SOG, sedangkan anggota SOG yang bekerja sebagai karyawan dan orang tua biasanya datang pada sore hari setelah jam pulang kerja.

3.3.3. Bengkel Scooter

Tidak semua bengkel *scooter* milik anggota SOG merupakan tempat koordinator pos / rayon, karena biasanya setiap pos / rayon memiliki bengkel lebih dari satu yang merupakan bengkel langganan. Seperti halnya pos Bagus Rangin yang memiliki salah satu bengkel *scooter* langganan bernama DRA (Dendi

Racing Art) yang berada di kawasan Cipaganti, Bandung. Sehingga sesuai dengan nama bengkel tersebut, maka salah satu pemilik dan sekaligus mekaniknya yang bernama Ade, adalah *scooterist* SOG yang menggemari balapan *scooter*. Sebenarnya bengkel tersebut merupakan sebuah bengkel *racing* / balap untuk *scooter*, akan tetapi dalam melayani “pasiennya” bengkel tersebut tidak terbatas pada *scooter* untuk keperluan balap saja, namun juga *scooter* yang biasa dipakai untuk sehari-hari, bahkan bengkel tersebut beberapa kali menerima modifikasi *scooter* tua, sekalipun *scooter* tersebut dalam kondisi yang jelek atau rusak, untuk kemudian dibangun dan dimodifikasi dengan model klasik. Salah satunya ialah ketika bengkel tersebut hendak membangun sebuah *scooter* dari Lampung, seperti yang diungkapkan Ade berikut ini:

“...Dulu tuh tuh pernah ada orang dari Lampung yang minta Ade buat memodif vespa taun tua, yang punyanya minta tema modifikasinya klasik orisinil aja lah. Vespa itu teh dulunya ancur, jelek pisan lah, nah abis itu kita bangun dari nol, jadi dari mulai bodi, mesin sampai aksesori standarnya kita perbaharui. Trus udah jadinya kita paketin lagi ke Lampung, jadi vespa ini mah datang di paket, pulang dipaketin juga. Nah kalau yang tahun '61 ini mau dimodif kalsik juga kaya yang tadi, tapi ya kaya gini lah belum beres sekarang...”

Namun untuk membangun dan memodifikasi *scooter* dengan model klasik yang orisinil, cukup sulit dan relatif lama dalam pengerjaannya yaitu sekitar satu bulan lebih, karena onderdil yang dicari termasuk langka. Dengan demikian, dalam pencarian onderdil tersebut dipergunakanlah jaringan antar *scooterist* lokal ataupun hingga luar kota.

Para *scooterist* yang datang menjadi “pasien” atau hanya *nongkrong* di bengkel tersebut tidak terbatas dari anggota SOG saja tetapi juga masyarakat

umum, hal itu disebabkan karena lokasi bengkel tersebut berada di daerah strategis yang ramai dilalui kendaraan. Bengkel tersebut melayani konsumennya mulai dari sekitar pukul 09:00 pagi sampai pukul 17:00, namun terkadang bengkel tersebut melayani konsumen hingga larut malam. Hal itu dikarenakan Ade dan seorang rekan mekaniknya tinggal di sebuah kamar pada bengkel tersebut, dengan demikian seringkali bengkel tetap dibuka hingga larut malam karena adanya para *scooterist* yang masih nongkrong. Saat nongkrong tersebut mereka biasanya ngobrol-ngobrol mengenai *scooter*, organisasi SOG, kehidupan masing –masing, bahkan ada yang sambil mengutak-atik *scooter*-nya sendiri karena mereka sudah menganggap bengkel tersebut seperti rumah sendiri. Hal tersebut salah satunya diungkapkan oleh Trie berikut ini:

“...Saya mah kan disini teh bari mantuan Ade sama Wa Amad ngabengkel, trus mun barudak mah ya nongkrong-nongkrong weh bari bobongkar vespa na sorangan walaupun sampe malem oge, pokona santai aja weh disini mah ...”

“...Saya kan disini sambil membantu Ade dan Wa Amad membengkel, terus kalau anak-anak ya nongkrong-nongkrong saja sambil membongkar vespanya sendiri walaupun sampai malam juga, pokoknya santai saja lah disini itu...”

3.3.4. Lokasi *Scooterist* SOG di Kota Bandung

Tempat nongkrong *scooterist* Bandung tidak sebatas tempat kumpul saja, tetapi juga untuk *refreshing*, sehingga untuk menuju ketempat-tempat *refreshing* dimaksud *scooterist* biasanya selalu datang secara berkelompok. Selain itu, tujuan ke tempat tersebut bersifat diluar kegiatan SOG, seperti diantaranya beberapa

scooterist SOG Bandung dari pos Pasir Luyu yang memiliki beberapa tempat nongkrong, diantaranya seperti yang diucapkan Iki berikut ini:

".....kalau nongkrong biasanya disini (bengkel Sehu), di depan (toko aksesoris scooter milik kang Aam), sama di sekretariat, atau di tempat makan di daerah Pungkur. Tah di tempat makan mah setelah pulang dari sekretariat, kan kalau malem gitu ada yang laper ya makan kalau yang engga laper ya nongkrong-nongkrong aja weh, tapi nongkrong disitu mah khusus buat pos Pasir Luyu aja, ya... kalo pas cuaca engga ujan atau di sekretariat lagi garing, biasanya langsung aja weh ada yang ngajak, hayu pulang, urang nangkring-nangkring weh! n'tar baru pulang kalo udah lewat tengah melem....."

Ada pula *scooterist* yang tempat nongkrongnya sampai ke daerah Lembang yang merupakan daerah pegunungan di Bandung bagian utara, yaitu beberapa *scooterist* dari pos Bagus Rangin. Para *scooterist* tersebut mendatangi daerah Lembang karena selain jauh dari ramainya kota, kawasan tersebut relatif nyaman dan berbeda dari tempat lainnya di Bandung. Hal tersebut diungkapkan Ade berikut ini:

"...barudak sini (beberapa anggota pos Bagus Rangin) mah ya biasanya nongkrongnya kalo engga di bengkel, di sekre, ato di Lembang. Nah di Lembang biasanya kalo ada yang ulang taun, traktiran di daerah Lembang, atau kalo lagi nganggur, dadakan aja berangkat langsung ke "atas" (Lembang), soalnya ya bosen lah di Bandung (kota nya) wae mah, diditu mah kan bisa niis-niis gitu tah atau nyantai-nyantai..."

Di tempat kumpul para *scooterist*, kegiatannya selain untuk bersantai dan ngobrol, namun juga sebagai tempat ajang kegiatan "latihan" balapan scooter ataupun pamer dan adu gengsi kehandalan *scooter*-nya, yaitu dengan mengikuti balapan liar di kawasan Dago Atas. Kegiatan para *scooterist* di tempat tersebut biasanya berlangsung pada hari Sabtu malam (malam Minggu) yang dimulai pada

sekitar jam sepuluh malam sampai pagi / dini hari. Salah satunya ialah seperti yang diungkapkan Hanafi berikut ini:

"...Wah kalo di dago mah scooterist-nya pada campur, bukan dari SOG aja, tapi dari mana-mana. Nah disini biasanya mereka pada balapan liar mulai jam sepuluh (malam) keatas sampe subuh atau sampai diusir polisi. Jadi ya... kadang jam dua pagi kalo ada ada polisi jadi pada kabur, trus ya bubar aja weh balapannya..."

Jalan Dago (sebenarnya bernama Jl. Ir. H. Juanda) tempat para *scooterist* balapan liar tersebut merupakan sebuah jalan umum menuju ke daerah perumahan *elite* di kawasan Bandung utara, sehingga merupakan jalan utama yang relatif ramai dilalui kendaraan. Walaupun pada malam hari diatas jam sembilan malam, jalan tersebut memang tidak seramai siang hari, tetapi tentunya masih ada kendaraan masyarakat umum yang melewati jalan tersebut. Dengan adanya balapan liar yang didominasi *scooter* tersebut menjadikan perjalanan dan keamanan pengendara lain menjadi terganggu, maka seringkali aparat kepolisian melakukan penertiban. Penertiban tersebut berupa penilangan ataupun hanya berupa himbauan untuk tidak mengganggu pengguna jalan lain dan menjaga ketertiban, himbauan tersebut disampaikan pada para *scooterist* yang tidak bisa dibuktikan langsung kesalahan atau pelanggarannya. Para *scooterist* yang hanya diberi himbauan adalah para *scooterist* yang hanya sekedar *nongkrong* di sepanjang jalan tersebut, mereka pada umumnya menggunakan *scooter* model klasik ataupun diluar model balap yang dibedakan dari kelengkapan dan aksesoris yang terdapat pada *scooter*-nya. Para *scooterist* tersebut biasanya tidak mau menerima tuduhan telah balapan liar, karena mereka mengatakan tidak mungkin Vespa model klasik dipakai balapan, sehingga setelah diberi himbauan para

scooterist pun biasanya akan membubarkan diri dari tempat tersebut, seperti yang diungkapkan Bowo berikut ini:

"...di sini mah biasanya balap scooter teh sampai subuh atau sampai diusirnya polisi, jadi kadang baru jam 1 pagi gitu ada polisi, yang pada balapan teh langsung aja pada kabur, tapi kalau saya kan pake Vespa yang kayak gini (model kalsik) ngapain takut, kan gak mungkin atuh balapan pake Vespa klasik, pasti sayang lah vespanya. makanya polisi cuma ngomongin sama menyuruh bubar saja, tapi ya kita juga sadar sih supaya jangan ngganggu yang laen dan bikin kacau disini lagi..."

3.4. Profil Beberapa Sosok Scooterist

3.4.1. Berry

Berry merupakan salah satu *scooterist* di SOG Bandung Raya yang menjadi anggota resmi pada saat pelantikan tahun 2000, dan kini memiliki NRA (Nomor Registrasi Anggota) 1248. Berry adalah *scooterist* kelahiran Bandung, 23 tahun lalu dan kini telah berkeluarga dengan memiliki satu orang istri dan satu orang anak yang masih bayi. Kini Berry di SOG cabang Bandung Raya memiliki jabatan sebagai biro usaha pada masa jabatan tahun 2005 – 2008, dengan demikian sebagai pengurus SOG cabang Bandung Raya, maka Berry tidak boleh menjadi anggota suatu pos / rayon.

Pekerjaan / mata pencaharian yang dijalani Berry ialah membuka usaha bengkel *scooter* di rumahnya, disana ia berperan sebagai montir/mekanik dan sekaligus pemilik bengkelnya. Selain bengkel, ada pula usaha lain yang masih dalam lingkungan komunitas *scooter*, yaitu membuat aksesoris *scooter* ataupun membuat pin, stiker dan lainnya bagi para *scooterist*. Dengan demikian dalam bekerja tidak terlalu terikat oleh waktu. Penghasilan yang didapat pun dirasa

cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarga kecilnya. Namun penghasilan yang didapat akan berkurang jika dalam kepengurusan SOG Bandung Raya terdapat suatu kegiatan relatif besar, karena waktunya dalam bekerja akan berkurang karena mengerjakan urusan organisasi. Hal tersebut berbeda bila ada *event* atau kegiatan SOG di atau ke luar kota Bandung, dimana sebagai montir/mekanik, sekitar satu minggu sebelum event / kegiatan tersebut Berry akan mendapat “pasien” lebih. Para “pasien” tersebut merupakan anggota SOG Bandung dan sekitarnya yang men-*service*-kan scooternya agar siap melakukan perjalanan luar kota.

Berry sebenarnya benar-benar menyenangi Vespa dan menjadi *scooterist* ialah pada saat menjadi anggota SOG, walaupun pada saat SMA ia sudah memakai Vespa, namun saat itu ia hanya sebatas pengguna saja karena memang tidak memiliki sepeda motor yang lain. Namun justru dengan kepemilikan Vespa itulah muncul ketertarikan pada komunitas Vespa yang ada di Bandung, sehingga kemudian setelah lulus SMA, Berry pun mencoba mencari dan mempertimbangkan untuk menjadi anggota salah satu klub *scooter*, maka kemudian terpilihlah SOG, seperti yang diungkapkannya berikut ini:

“...Dari kelas dua SMA saya udah pake Vespa jadi otomatis sering liat orang pake scooter terus kumpul-kumpul, aduh pengen ikutan jadinya eiy. Sebenarnya saya seneng banget sama vespa pas udah masuk SOG, jadi waktu sekolah pake vespa tuh karena emang engga ada kendaraan lain aja, ya cuman sekekar pake aja, tapi terus lama-lama penasaran sama club scooter, terus ya masuk SOG aja, nah baru udahnya jadi seneng aja...”

Kini vespa yang dimiliki Berry ialah sebanyak tiga unit, dengan berbagai model dan modifikasi, diantaranya ialah; 1). Vespa tahun 1965 dengan model standar, vespa inilah yang sering digunakan untuk sehari-hari karena, 2). Vespa tahun 1968 dengan modifikasi pemasangan *sespan* (gandengan samping), vespa ini jarang sekali digunakan karena hanya digunakan untuk berjalan-jalan dengan keluarga ataupun menghadiri kegiatan para *scooterist* tertentu, kemudian 3). Vespa P150X dengan modifikasi dan model *racing* / balap, dimana oleh Berry Vespa ini merupakan vespa yang digunakan hanya untuk balapan saja. Walaupun seorang mekanik/ montor *scooter*, namun Berry kurang mengetahui hal teknis dari *scooter* produksi piaggio vespa model baru yang bermesin 4 *tax* (empat langkah), sehingga Berry hanya bisa menangani dengan baik Vespa model lama yang bermesin 2 *tax* (dua langkah).

Sebagai pengurus organisasi, Berry tentunya cukup aktif di SOG Bandung, namun keaktifan tersebut sebenarnya tidaklah semaksimal dahulu pada saat belum berkeluarga / menikah. Pada saat malam Minggu pun Berry selalu hadir di sekretariat, selain untuk *nongkrong bareng* juga untuk mengurus hal-hal yang terkait dana usaha di organisasi, diantaranya menjual kebutuhan sebagai *scooterist* SOG, berupa logo-logo SOG, ataupun kaos SOG dan lainnya.

Secara umum Berry merasa mendapat keuntungan dengan menjadi *scooterist* SOG, dimana pada komunitas tersebut *sollidaritas*, kekeluargaan dan saling tolong sangat nyata dialaminya. Beberapa contohnya saat Berry mengalami musibah yaitu ditilang polisi, maka ada teman sebagai anggota di SOG yang bisa menolong membereskan. Begitu juga jika membutuhkan suatu onderdil / suku

cadang tertentu untuk *scooter*-nya, maka ada banyak anggota yang bisa membantu dalam memenuhi pencariannya, baik itu berupa jual-beli atau tukar-menukar barang. Selain itu keuntungan lain yang didapat ialah karena Berry dapat mengembangkan usaha aksesorisnya, dimana seringkali ia mendapat pesanan pembuatan barang berupa stiker atau kaos tertentu dari SOG cabang lain. Berry menganggap di SOG banyak sekali *scooterist*-nya yang melakukan bisnis di bidang tersebut, namun persaingan yang ada ialah persaingan yang sehat dan berdasarkan toleransi. Jika seorang pengusaha stiker atau kaos membuat suatu produk dengan motif atau ciri khas tertentu, maka pengusaha lain akan membuat dengan motif atau ciri khas lain, atau paling tidak akan memasarkannya di tempat lain.

"...Sebenarnya di SOG itu banyak orang yang berpotensi, cuman ya enggak pada muncul di SOG semua. Jadi ya orang-orang produksi di SOG itu enggak ada persaingan di dalam SOG, soalnya udah punya langganan dan ciri khas atau branding sendiri-sendiri lah. Jadi contohnya Berry udah punya langganan orang SOG Jakarta. Jadi awalnya mah dari obrolan biasa atau dari mulut kemulut gitu, contohnya SOG cabang Surabaya nanya-nanya dimana bikinnya kaos event yang bagus kaya kemaren, terus Berry bilang itu bikin di Berry, ya udah biasanya jadi langganan sendiri-sendiri kalau cocok mah. Tapi kalau buat bikin stiker atau benda-benda atribut resmi SOG mah enggak sembarangan, jadi pake sistem tender, tapi yang ikutan ya orang-orang produksi di SOG sendiri..."

(Berry, pengurus SOG Bandung Raya).

Sebagai seorang *scooterist* kehidupan Berry sehari-hari tidak terlepas hubungannya dari komunitas *scooter*. Hal itu nampak pada pekerjaannya yang seringkali berinteraksi dengan para *scooterist*, selain itu juga dapat dilihat dari kondisi rumah yang terdapat beberapa barang khas *scooterist*, diantaranya banyaknya stiker *event* komunitas *scooter* maupun stiker yang berhubungan

dengan fanatisme terhadap *scooter*. Stiker-stiker tersebut menempel pada pintu kamar kerja, kamar tidurnya, dan lemari tempat televisi di ruang keluarga (gambar 3.3.).

Selain itu ciri khas *scooterist* pada kehidupannya ialah pada pemanfaatan barang-barang pada *scooter* untuk kebutuhan sehari-hari, diantaranya pemanfaatan teromol roda belakang vespa sebagai asbak (gambar 3.4.), padahal teromol tersebut masih bisa dipakai. Dimana hal tersebut dilakukan berry sebagai bentuk ekspresi yang *nyeleneh* atau supaya tidak umum.

Berry juga termasuk *scooterist* yang menggemari balapan *scooter*, dimana seringkali ia menghabiskan banyak biaya sendiri untuk bisa menyalurkan hobi balap *scooter*-nya tersebut. Karena biaya tersebut digunakan untuk membangun *scooter*-nya menjadi siap balap, juga persiapan menjelang acara balapan, seperti pendaftaran, pembelian bahan bakar khusus dan lainnya.

"...Buat Berry pribadi mah buat balapan tuh kalau engga kuat modal mah udah lah mending jangan, masalahnya ya buat balap itu paling engga uang sekitar 500 ribu aja tuh harus keluar. Ya buat daftar, buat beresin motor, buat bensin juga mahal, soalnya bensin juga engga sembarangan atuh buat balapan mah. Jadi waktu tahun-tahun 2000an kita masih bisa ya beli bensin buat bahan bakar pesawat terbang (bensol) di bandara. Terus ya sebenarnya buat balap mah dua atau tiga kali balap pasti ada aja yang jebol mah, apalagi engga pake racing kit. Mau beli racing kit juga mahal kan, jadi ya kudu kuat modal aja weh balapan mah..."

(Berry, pengurus SOG Bandung Raya).

3.4.2. Yadi Berland

Kang Yadi merupakan salah satu *scooterist* di SOG Bandung Raya yang menjadi anggota resmi sekitar tahun 1998 atau 1999, dan kini memiliki NRA (Nomor Registrasi Anggota) 293. Kang Yadi adalah *scooterist* kelahiran Bandung, 45 tahun yang lalu dan kini telah menikah/berkeluarga. Kang Yadi di SOG cabang Bandung Raya merupakan anggota biasa pada pos/rayon Jatayu. Pekerjaan / mata pencaharian yang dijalani Kang Yadi ialah membuka usaha berjualan aksesoris *scooter* dan modifikasi *scooter*, serta aksesoris *scooterist*-nya di jalan Astana Anyar, Bandung. Kang Yadi berjualan aksesoris *scooter* di tempat tersebut semenjak tahun 1997, setelah ia keluar dari sebuah perusahaan swasta di bidang konstruksi logam. Dalam berjualan Kang Yadi memanfaatkan sebagian kecil bahu jalan dan trotoar untuk menempatkan etalase dan barang dagangannya. Usahanya tersebut dilakukan tiap hari tanpa libur dan dalam bekerja pun tidak terlalu terikat oleh waktu. Penghasilan yang didapat pun dirasa cukup untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan keluarga. Orang yang menjadi langganannya kini secara umum tidak terbatas dari anggota SOG saja, melainkan dari luar anggota SOG, bahkan pemilik Vespa biasa, mereka berasal dari daerah Bandung ataupun luar kota Bandung. Namun hal itu berbeda pada awal Kang Yadi berjualan, dimana saat itu saingan usaha tersebut belum banyak di kalangan anggota SOG, sehingga umumnya langganan terbanyaknya ialah dari anggota SOG sendiri.

Pada saat masih remaja, Kang Yadi telah menggemari *scooter* yaitu dengan membeli sebuah Vespa special 90 cc dengan uang sendiri. Kini Kang Yadi

memiliki usaha di bidang yang sama dengan hobinya terhadap *scooter*. Kemudian setelah ia melihat peluang bisnis pada SOG, maka ia pun kemudian menjadi seorang simpatisan di SOG, dan akhirnya menjadi anggota resmi. Semenjak membuka usahanya tersebut, Kang Yadi beberapa kali telah beberapa berganti *scooter*. *Scooter-scooter* yang dimiliki sebelumnya tersebut selalu dijualnya, hal itu dilakukannya untuk mendapat keuntungan berupa penyaluran hobi midifikasinya pada vespa yang rusak atau jelek, kemudian dijualnya setelah berhasil di modifikasi dengan harga yang berfarasi. Dengan demikian keuntungan yang didapat menjadi ganda, yaitu selain penyaluran hobi, juga keuntungan materi dari penjualan *scooter* modifikasinya tersebut.

"...jadi ya scooter ku saya mah dibisniseun weh, divariasi dulu, dimodifikasi, terus di jual, terus beli lagi, modif lagi, jual lagi. Jadinya itu beli yang standar atau banguneun yang udah jelek. Kaya yang Vespa sekarang ini kan dimodifikasi klasik ya. Saya mah udah beberapa kali jadi juara kontes scooter, kadang juara dua, juara tiga waktu ulang taun kota Bandung kemaren, terus juara pertama juga pas acara SOG di Subang. Jadi ya kumaha nya, asa resep weh kitu tah ngamodif scooter mah..."
(Yadi Berland, anggota SOG Bandung, pos rayon Jatayu)

"... jadi ya scooter oleh saya dibisniskan saja, di variasi dahulu, dimodifikasi, lalu di jual, lalu beli lagi, modifikasi lagi, jual lagi. Jadinya itu beli yang standar atau untuk "dibangun" lagi yang sudah jelek. Seperti yang Vespa sekarang ini kan dimodifikasi klasik ya. Saya itu sudah beberapa kali jadi juara kontes scooter, kadang juara dua, juara tiga saat ulang tahun kota Bandung kemarin, lalu juara pertama juga saat acara SOG di Subang. Jadi ya bagaimana ya, rasanya senang saja begitu lah memodifikasi scooter itu..."

Demi hobi dan usahanya kang Yadi telah menghabiskan biaya sekitar sepuluh juta rupiah untuk memodifikasi *scooter* yang dimilikinya sekarang, dimana untuk surat-surat kendaraan ia menggunakan dua mesin, yaitu mesin

Vespa baru dan mesin Vespa asli milik *scooter* modifikasiannya ini. Dengan demikian seringkali *scooterist* yang memodifikasi *scooter*-nya memiliki beberapa unit mesin *scooter* bahkan beberapa unit *scooter*-nya. Bagi kang Yadi sendiri, urusan dengan aparat polisi bisa disiasati, karena walaupun *scooter*-nya model tahun 1962, namun mesinnya menggunakan tahun 1980, sehingga STNK yang dipakai ialah STNK milik *scooter*-nya yang tahun 1980.

"...kamari ge saya di razia di Ujung Berung, ditanya ku polisi teh, taun sabaraha ieu? Ku saya mah dijawab taun 80 weh ngarah tereh, ieu jadi kieu soalna ku saya dimodifikasi, da saya tukang modifikasi. Saya mah gampang hayang mermak mah, sok taun sabaraha wae ku saya bisa. Kaditu weh Pa (polisi) mangga, abi mah PKL di Astana Anyar. Ku polisi na mah disangka taun 75 soalna manehna mah teu apal. Ari saya mah dipariksa ge mangga weh da mesin mah PX, surat PX. Ari nomer rangka mah gampil da tos dipasang nu PX, tapi lebetanna ku exclusive..."

(Yadi Berland, anggota SOG Bandung pos/rayon Jatayu)

"...kemarin juga saya di razia di Ujung Berung. Ditanya oleh polisi, tahun berapa ini? Oleh saya dijawab saja tahun 1980, supaya cepat, ini jadi seperti ini karena oleh saya dimodifikasi, karena saya tukang modifikasi. Saya gampang jika ingin permak, silahkan tahun berapa saja oleh saya bisa. Kesana saja pak (polisi) silahkan. Saya PKL (pedagang kaki lima) d Astana Anyar. Oleh polisinya di sangka tahun 1975, soalnya dia tidak mengerti. Kalau saya diperikasa juga silahkan saja soalnya kan mesinnya PX, suratnya PX, kalau nomer rangkanya sih gampang karena sudah dipasang yang PX, tapi dalamannya yang Exclusive..."

Sebagai anggota SOG yang berbisnis / berjualan aksesoris *scooterist* dan *scooter*-nya, maka ia harus peka terhadap informasi, baik berupa barang dagangan ataupun *event/kegiatan* para *scooterist* yang bisa menghasilkan keuntungan. Jika terdapat *event/kegiatan* besar sekalipun diluar kota, maka ia akan sebisa mungkin ikut dan membuka "tokonya" pada *event/kegiatan* tersebut. Namun jika kegiatannya hanya berupa kunjungan ataupun nongkrong-nongkrong biasa, hal itu kurang

menjadi prioritas utama. Dalam hidupnya yang menjadi prioritas utama ialah keluarga, bisnis/usaha, baru kemudian hobi sambil bisnis/usaha.

"...Kalo lagi di sekre ya ngobrol-ngobrol sesama anggota, misal ngomongin event-event, tapi disamping itu karena kita mah kan jalurnya usaha/dagang, jadinya ya tetep aja sambil nanyain perlu ini, perlu itu 'ga?' aya lah disaya, sambil promosi aja, jadi nongkrong tuh 'ga ngaler ngidul, yah yang mangpaat lah. Kalo keaktifan mah ya harus nya, tapi da saya mah rumah tangga aja dulu lah dipenuhi. Sekarang masa kita maen ari rumah tangga engga diurusin, jadi kita ke organisasi cuma sampingan aja. Kaya kita ini kalo rutin ke sekretariat, kan perlu duit atau, belum buat bensin, buat roko, buat jajan, dan lain-lain lah, nah itu harus diperhitungkan atuh, mending milih keluarga dulu weh, kan itu mah kapan-kapan ge masih bisa. Tapi kalau modelnya event kita mah pasti dagang nya, jadi jalurna dagang, yang lain mau joged-joged, kaditu-kadieu, saya mah dagang weh buka stan, kan masih bisa ngobrol silaturahmi sama yang lain atuh..."

Untuk mendapatkan inspirasi model modifikasi, Kang Yadi tidak menggunakan pola-pola desain ilmiah, sehingga langsung dibuat apa yang menjadi ide dan ada dipikirkannya. Ide-ide dan pengetahuan modifikasi tersebut dipelajari secara otodidak melalui pengalaman, dan pengetahuan disekitar komunitas *scooter*. Pengetahuan tersebut didapat melalui obrolan sesama *scooterist*, ataupun pengalaman dari kekalahan kontes *scooter*. Saking sayangnya pada *scooter*, terlebih *scooter* hasil modifikasi, maka Kang yadi memberikan perawatan ekstra pada *scooter*-nya tersebut, sehingga setiap hari Kang Yadi akan mencuci *scooter* miliknya tersebut, walaupun itu jam 12 malam setelah pulang dari sekretariat atau tempat *nongkrong*.

Tabel 3.1.

Profil Dua Orang *Scooterist* SOG Cabang Bandung Raya

Nama	Umur	Tahun Bergabung di SOG	NRA	Status Keanggotaan	Anggota Pos/rayon	Pekerjaan	Mulai menggemari <i>scooter</i>	Jumlah dan model <i>Scooter</i> yang dimiliki	Motivasi menjadi <i>scooterist</i> SOG	Model Favorit
Berry	23 tahun	2000	1248	Pengurus (biro umum)	Jatayu	Berjualan aksesoris <i>scooter</i> dan <i>scooterist</i> -nya serta modifikator <i>scooter</i>	Setelah menjadi anggota SOG	Tiga unit : (1) standar, (2) <i>racing</i> , (3) modifikasi pakai sespan	Penyaluran hobi dan mencari teman atau "keluarga baru"	Standar dan Racing
Yadi Berland	45 tahun	1998	293	Anggota biasa	Cicadas	Montir <i>scooter</i> dan pengusaha aksesoris <i>scooterist</i>	Saat masih remaja	Dua unit: (1) klasik (dipakai sehari-hari), (2) standar (tidak dipakai karena sebagai cadangan)	Penyaluran hobi dan mencari banyak kenalan bagi peluang usaha /bisnis	Klasik

Sumber : dokumen penulis

BAB IV

GAYA HIDUP *SCOOTERIST*

4.1. Bukan Sekedar *Scooter*

Scooter yang dimiliki para *scooterist* bukan sekedar kendaraan biasa, karena bagi mereka *scooter* memiliki “nilai yang tinggi”. Dengan berbagai latar belakang, *scooterist* memiliki kecintaan terhadap *scooter* dan sedapat mungkin menjadikan *scooter*-nya tidak dalam kondisi seperti biasanya sebuah *scooter*, dengan demikian *scooter* yang dalam keadaan asli produksi pabrik akan diberikan ubahan sedapat mungkin. Perubahan tersebut bisa saja menambahkan variasi atau melepas beberapa bagian kendaraan, tujuannya ialah membuat *scooter* tersebut lebih baik menurut pandangan pemiliknya. Namun ada pula *scooterist* yang tetap menjaga kondisi asli/orisinalitas *scooter*-nya, hal tersebut umumnya terdapat pada *scooter* produksi lama (*scooter* tua), seperti halnya Aep yang memiliki *scooter* merek Vespa tahun 1958, dia mengungkapkan bahwa:

“...Vespa nu saya ieu mah orisinilan, rek di simpen ciga aslina weh, lebar atuh, vespa kolot soalna, moal di aneh-aneh (dimodifokasi). Kamari oge aya nu resep, nawar 11 juta, ku saya mah moal dikaluarkeun, lebar lah, tapi lamun engke aya nu wani lewih mah nya duka teuing atuh...”

“...Vespa yang saya itu orisinilan, akan di simpan seperti aslinya saja, sayang dong, Vespa tua soalnya, tidak akan dianeh-aneh (dimodifikasi). Kemarin ada yang suka, nawar 11 juta, oleh saya tidak akan dijual, sayang lah, tapi kalau nanti ada yang berani lebih ya tidak tahu lagi lah...”

Dengan adanya kecintaan dan kegemaran terhadap *scooter* menjadikan *scooter* memiliki nilai lebih, diantaranya ialah sebuah *scooter* tua yang memiliki

nilai sejarah atau kekhasan tertentu akan diberi “harga diri” yang tinggi dan harga jual yang tinggi pula oleh para *scooterist*, demikian juga *scooter* yang mendapat sentuhan modifikasi tertentu, atau bahkan *scooter* yang dulu dianggap kendaraan lambat, namun ditangan *scooterist* menjadi sebuah kendaraan balap (*scooter racing*) yang bisa melaju kencang. Para *scooterist* pun kemudian seringkali mengikuti sertakan *scooter*-nya dalam acara kontes *scooter* yang diadakan oleh SOG sendiri ataupun berbagai komunitas *scooter*, tujuannya ialah untuk mendapatkan kepuasan batin jika bisa memenangkan kontes. Pada kegiatan-kegiatan kontes *scooter*, para *scooterist* menganggap *scooter* miliknya bukan sekedar kendaraan biasa namun sebagai benda yang “dipuja”, dengan demikian seorang *scooterist* bisa saja menghabiskan waktu, tenaga dan biaya yang tidak sedikit untuk menghasilkan sebuah *scooter* yang dianggap baik dan berbeda dengan lainnya. Yadi Berlan contohnya, ia telah menghabiskan biaya yang tidak sedikit untuk memodifikasi *scooter*-nya.

“...Ieu teh ngamodip diatas 10 juta (menunjuk scooter miliknya), dua mesin soalna, mesinna saya ieu mesin nu ngora, mesin nu kolotna mah disimpen, ieu jadi make mesin PX (Vespa model Exclusive), tromol oge diganti, terus tambahan aksesoris-aksesorisna. Terus kamari teh saya udah ikut kontes, jadi, pertama pas didieu ulang taun kota Bandung juara ka tilu, trus kamari mah pas event di Subang juara satu...”

“...Ini memodifikasi diatas 10 juta (menunjuk scooter miliknya), dua mesin soalnya, mesinnya saya ini mesin yang muda, mesin yang tuanya disimpan, ini jadi pakai mesin PX (Vespa model Exclusive), teromol juga diganti, kemudian tambahan aksesoris-aksesorisnya. Kemudian kemarin saya sudah ikut kontes, jadi, pertama saat disini ulang tahun kota Bandung juara ke tiga, kemudian kemarin saat event di Subang juara satu...”

Marshal Sahlins (dalam Antariksa, 2000) menyatakan bahwa, jika masyarakat tradisional menggunakan benda-benda 'alamiah' (kayu, batu, tulang

dan sebagainya.) sebagai totem, maka totem masyarakat modern adalah benda-benda buatan pabrik. Demikian juga para *scooterist* yang memodifikasi *scooter*-nya dengan mengorbankan waktu, tenaga, pikiran dan materi yang tidak sedikit, ataupun rela mendapatkan *scooter* tua (antik) dengan harga yang mahal, mereka menganggap *scooter* sebagai “totem” yang memiliki nilai-nilai dalam diri masing-masing *scooterist*, sehingga rela berkorban untuk mendapatkan dan menjadikan totemnya menjadi lebih baik atau bahkan sangat baik.

4.1.1. Modifikasi pada *Scooter*

Scooter bukan saja sebagai benda yang berharga bagi para *scooterist*, namun juga sebuah benda yang merupakan media untuk mengekspresikan diri dalam hal seni dan mendapatkan kepuasan batin. Setiap aliran dan model modifikasi *scooter* yang dipilih tersebut cenderung mencerminkan kekhasan setiap pemiliknya, sehingga walaupun penampilan para *scooterist* di SOG secara umum cenderung seragam, namun tetap akan ada perbedaan antara satu dengan lainnya menyangkut hal diluar atribut wajib di SOG, diantaranya model dan kondisi *scooter* yang ditunggangnya tersebut ataupun aksesoris tubuh lainnya.

Demi menyalurkan hobi dan keinginannya dalam memodifikasi dan menjadikan *scooter*-nya untuk lebih baik, seorang *scooterist* akan melakukan berbagai cara. Contohnya *scooterist* biasanya akan memiliki mesin *scooter* lebih dari satu, hal itu terjadi karena kondisi mesin *scooter* yang dimiliki sebelumnya kurang bisa optimal ataupun dalam kondisi yang kurang baik, sehingga bila dilakukan suatu model modifikasi akan kurang menunjang. Di SOG Bandung, *scooterist* yang memiliki mesin *scooter* lebih dari satu ataupun bodinya saja

adalah hal yang umum. Sehingga mengganti-ganti mesin atau bodi *scooter* biasa dilakukan tergantung kebutuhan, dan *scooter* yang mereka kendarai pun memiliki lebih dari satu surat-surat (STNK dan BPKB). Walaupun demikian, para *scooterist* tersebut umumnya tidak merasa cemas terhadap aturan hukum karena mereka merasa tidak berbuat kriminal (kendaraan hasil curian/kejahatan).

Kondisi suatu *scooter* dengan modifikasi tertentu, tidak terlepas dari peran *scooterist* sebagai pemiliknya, dimana kondisi pada suatu *scooter* secara tidak langsung dapat mencerminkan bagaimana sebenarnya sang pemilik *scooter* tersebut, sehingga para *scooterist* relatif bisa mengetahui bagaimanakah kondisi *scooter* tersebut dan seperti apa model pemiliknya. Seperti halnya suatu *scooter* dengan model *racing* / balap dengan kondisi tertentu¹, dapat ditebak bahwa pemilik *scooter* tersebut adalah seorang yang cenderung menggemari balapan *scooter*, ataupun seorang yang gemar berkendara dengan cara ngebut. Seperti yang diungkapkan Willy berikut ini saat melihat foto Vespa model *racing* milik Ade (seorang pembalap *scooter* di SOG Bandung):

“...anjing ieu vespa saha? meni racing abis kieu modelna euy, meunang dimana maneh potona ieu Guh?”

“...anjing ini Vespa siapa? kok racing sekali modelnya, dapat darimana kamu fotonya Guh?”

Walaupun di SOG Bandung terdapat banyak sekali model dan modifikasi *scooter*, namun disana terdapat pula istilah “musim” model modifikasi *scooter*. Misalnya saja model *touring* yang sempat diminati banyak *scooterist*, namun

¹ Dikatakan ‘kondisi tertentu’ karena tidak semua model racing bisa melaju kencang, namun umumnya *scooterist* relatif bisa membedakan, mana *scooter* yang benar-benar racing atau kencang dengan *scooter racing* alakadarnya.

kemudian menjadi kurang diminati sehingga mereka beralih pada model atau modifikasi lain. Demikian juga modifikasi model *racing* yang ramai beberapa tahun lalu dan kemudian kini *scooter* model klasik yang mulai musim lagi.

Di kalangan *scooterist*, khususnya di komunitas SOG Bandung terdapat berbagai aliran atau model modifikasi *scooter*, diantaranya modifikasi *air brush*, modifikasi *scooter* model *touring*, model klasik, model *racing*, dan lainnya. Berikut ini akan dibahas mengenai beberapa model dan aliran modifikasi *scooter* yang ada pada komunitas SOG cabang Bandung Raya.

4.1.1.1. Modifikasi Model Klasik

Scooter yang memiliki model klasik secara umum ialah *scooter* tua (produksi dibawah tahun 1980) dan bahkan *scooter* yang modelnya relatif baru pun dibuat menyerupai *scooter* produksi tahun tua dengan model klasik (gambar 4.1.). Di komunitas SOG Bandung, *scooter* model klasik sudah ada sejak lama, dan kini model modifikasi *scooter* di SOG Bandung sudah terdapat banyak, namun untuk masa sekarang ini model atau modifikasi *scooter* yang umumnya diminati ialah kembali pada model klasik.

Alasan *scooterist* menyukai *scooter* dengan model klasik adalah karena menyangkut sesuatu hal yang bersifat perasaan, berupa perasaan nyaman, bangga ataupun kepuasan tersendiri saat memilikinya, seperti yang diungkapkan Yadi yang memiliki *scooter* tahun 1980 dengan model 1962 dan dimodifikasi klasik:

"...Alesana seneng model klasik teh nya ngarah rada rame weh, jadi dipandangna teh kumaha kitu? jadina kumaha nya? susah oge ngajelakeunna, pokona mah seneng aja weh. Terus rasana bangga aja kalau vespanya teh udah beres dimodif model klasik gini, soalnya engga sembarangan kan ya ngemodif vespa tua yang bener mah..."

“...alasan nya suka model klasik itu ya supaya asyik saja, jadi dipandangnya itu bagaimana gitu? Jadinya bagaimana ya? Susah juga menjelaskannya, pokoknya senang saja lah. Terus rasanya bangga saja kalau Vespanya itu sudah beres dimodifikasi model klasik seperti ini, soalnya tidak sembarangan kan ya memodifikasi Vespa tua yang benar itu...”

Scooter tua belum tentu dikatakan sebagai *scooter* klasik, namun *scooter* klasik pada umumnya *scooter* tua. Demikian juga dengan *scooter* model standar belum tentu *scooter* model tersebut adalah *scooter* produksi baru, karena *scooter* tua pun ada yang modelnya standar atau tidak dimodifikasi. Sehingga suatu bentuk model atau modifikasi *scooter* tidak tergantung pada tahun produksi, karena dengan keinginan hati *scooterist*-nya, kreatifitas dan juga dana yang tersedia maka semuanya itu bisa terjadi.

4.1.1.2. Modifikasi Model *Touring*

Model aliran modifikasi *scooter* ini termasuk salah satu model yang muncul pada masa-masa awal keberadaan SOG karena model tersebut dianggap bersifat fungsional, dimana dari sejak awal berdirinya SOG, kegiatan *touring* adalah suatu kegiatan wajib dan rutin diadakan. Pada model *touring* tersebut *scooter* yang dipakai tidak terbatas pada tahun produksi, namun yang terpenting adalah kenyamanan dan dan keamanan dan kemampuan *scooter* saat dikendarai untuk perjalanan jauh. Walaupun terdapat beragam aksesoris ataupun perlengkapan yang ada pada *scooter* model tersebut (gambar 4.2.), namun umumnya semua itu memiliki fungsi yang dapat memenuhi setiap kebutuhan dalam perjalanan *touring*. Beberapa aksesoris / perlengkapan tersebut diantaranya ialah; (1). spion yang lengkap atau bahkan lebih dari sepasang, (2). ban serep atau

cadangan yang hukumnya wajib dibawa, (3). *windshield* sebagai penahan angin bagi pengendara, (4). *box* belakang ataupun bagasi tambahan dengan berbagai model guna menyimpan perlengkapan *scooter* dan *scooterist*-nya, (5). matras yang berguna untuk alas tidur ataupun istirahat dalam perjalanan, (6). tali / tambang, dan juga lainnya.

Alasan *scooterist* memilih *scooter*-nya di modifikasi model tersebut diantaranya ialah karena gemar dan sering melakukan *touring*, ataupun hanya sekedar menyenangkan model tersebut, sehingga jika akan *touring* maka perlengkapan pada *scooter*-nya bisa dimanfaatkan, seperti diungkapkan oleh Hanafi berikut ini:

“...Saya mah seneng model gini (*touring*) karna ya seneng aja, kan lumayan kalo mau kemana-mana, matras udah ada, barang bawaan tinggal simpen di *box* belakang, kunci-kunci juga komplet, simpennya di bawah bagasi tambahan di belakang, kan praktis, jadi engga usah takut kalo mogok dijalan, alat-alat udah siap, persiapan kaya gini di Vespa ini mah kan engga buat *touring* aja atuh...”

4.1.1.3. *Scooter Racing*

Scooter model *racing* (gambar 4.3.) pada awalnya merupakan model *scooter* yang dipakai untuk kepentingan balapan (*race*), namun karena kini semakin semaraknya *event* balapan *scooter*, sehingga kemudian relatif banyak *scooterist* yang menjadi pembalap *scooter* resmi ataupun pembalap jalanan (pembalapa liar). Dengan keberadaan pembalap bersama *scooter-scooter* kencang tersebut menjadikan *scooter* kencang seperti sebuah “virus” bagi kalangan *scooterist* khususnya di kota Bandung, dimana *scooter* kencang tersebut tidak

selalu untuk keperluan balapan, namun juga untuk *scooter* pada pemakaian sehari-hari, ataupun lainnya. Sehingga kini di kota Bandung, tidaklah heran jika terdapat *scooter-scooter* yang bisa melaju relatif kencang dibanding *scooter* umumnya atau bahkan sepeda motor lain pada umumnya. Salah satu faktor lain dari banyaknya keberadaan *scooter* untuk balap atau bukan untuk balap (sekedar *scooter* kencang) di Bandung adalah juga karena banyaknya bengkel umum *scooter* yang bisa memodifikasi *scooter*-nya menjadi *scooter* untuk balap, atau bahkan keberadaan bengkel khusus balap/*racing* yang dapat memodifikasi *scooter* menjadi model *racing* secara menyeluruh. Salah satu bengkel *scooter racing* ialah bengkel DRA (Dendi Racing Art) yang berada di kawasan Cipaganti, Bandung.

Karena banyaknya *scooter* balap atau *event* balap *scooter*, menjadi salah satu penyebab beberapa kawasan di kota Bandung menjadi tempat untuk ajang balapan liar *scooter* yang sekaligus juga tempat latihan para pembalapnya. Beberapa tempat latihan para pembalap *scooter* tersebut diantaranya ialah di daerah Brigif (markas Brigade Infanteri) Cimahi pada hari Jumat, Sabtu dan Minggu, kawasan Dago atas pada Sabtu malam, jalan Supratman pada Sabtu malam, dan lainnya. Namun khusus di Brigif, tempat tersebut kini sudah merupakan tempat ajang latihan resmi dengan adanya pengelolaan dari pihak pemilik tempat yaitu TNI AD, sehingga pembalap harus membayar Rp 5000 untuk sekali latihan di tempat tersebut.

Balapan *scooter* di Indonesia mulai ada sekitar akhir tahun 90'an atau awal tahun 2000-an. Pada masa awal munculnya balapan khusus *scooter* ini, pembagian kelas-kelas pada setiap balapan belum ada, hal itu karena dalam suatu

event balapan sepeda motor, kelas balap *scooter* masih merupakan suatu kelas hiburan atau memeriahkan (*supporting race*) pada *event* balapan besar. Dengan tidak adanya pembagian kelas-kelas khusus dalam balapan *scooter*, maka para pembalap dan juga *scooter* yang saling berlomba menjadi tidak teratur dalam arti spesifikasi penggunaan *scooter* dan kualitas pembalap. Pada masa itu, *scooter* yang dipakai balap bisa menggunakan mesin berkapasitas 250 cc atau lebih termasuk mesin yang menggunakan komponen *full racing*, sementara terdapat pembalap lain yang menggunakan *scooter* standar yang telah dimodifikasi semampunya dengan menggunakan komponen mesin model asli yang diotak-atik sendiri. Dengan demikian akhirnya terdapat ketidak seimbangan kualitas antara pembalap profesional dengan pembalap coba-coba / iseng.

Namun setelah beberapa tahun kemudian barulah diberlakukan regulasi khusus untuk kelas balap *scooter*, beberapa diantaranya ialah:

1. Vespa Standar Terbuka

Yaitu *scooter* balap tidak boleh memakai komponen balap (*racing kit*) sehingga harus memakai komponen milik Vespa namun modifikasinya bebas, dan pembalapnya khusus bagi pemula / pembalap baru.

2. NBR (*Non Block Racing*) pemula

Yaitu pada mesin vespa tidak boleh menggunakan *block / bearing* khusus *racing*, Posisi kelas ini setingkat lebih tinggi dari kelas sebelumnya, sehingga pembalap pemula sudah boleh menggunakan beberapa komponen *racing*.

3. NBR (*Non Block Racing*) terbuka

Yaitu pada mesin vespa tidak boleh menggunakan *block / bearing* khusus *racing*, namun piston dan lainnya boleh menggunakan komponen apa saja dan maksimal menggunakan mesin berkapasitas 250 cc. Pembalap pada kelas ini kususkan bagi kelas senior (pernah jadi juara balap *scooter*).

4. FFA (*Free For All*)

Yaitu semua kelas pembalap boleh mengikuti, begitu juga pada mesin *scooter*-nya bebas menggunakan mesin jenis apa saja dalam hal kapasitas isi blok silinder / cc termasuk mesin bagian dalam.

Adanya regulasi tersebut menjadikan semakin semaraknya *event* balapan *scooter* tersebut dengan bertambah banyaknya jumlah pembalap *scooter* yang mengikuti setiap *event* balap. Sebelum ada regulasi dalam balapan *scooter*, pembalap yang mengikuti hanya berjumlah sekitar 12 sampai 15 orang saja, sedangkan kini bisa mencapai sekitar 50 orang pembalap, padahal untuk balapan kelas sepeda motor lain, pembalapnya hanya sekitar 20 sampai 25 orang saja.

Setiap pembalap yang akan mengikuti kegiatan balapan harus memiliki ijin khusus balap, ijin khusus tersebut dikeluarkan oleh pihak IMI (Ikatan Motor Indonesia) selaku induk organisasi otomotif di Indonesia. Dengan demikian setiap pembalap harus mendaftar pada IMI untuk mendapatkan sebuah KIS (Kartu Ijin Start) dengan biaya pendaftaran Rp 130.000 termasuk asuransi, namun jika

pembalap yang mempunyai prestasi minimal 5 besar dalam balapan maka akan mendapat potongan Rp 10.000 untuk pembuatan KIS.

Pengeluaran dana seorang *scooterist* untuk mengikuti suatu balapan sangatlah besar, padahal seringkali terdapat para pembalap yang tidak memiliki sponsor kemudian menggunakan biaya sendiri. Sehingga walaupun dana yang dikeluarkan relatif besar, namun karena pada dasarnya tujuan dari beberapa pembalap seperti itu berdasarkan hobi dan bukan semata-mata untuk mendapat keuntungan materi, maka mereka umumnya menikmati kegiatan tersebut walaupun tidak menjadi juara, seperti halnya yang diungkapkan Bery berikut ini:

"...Buat balapan mah uang sekitar Rp 500.000 teh pasi abis lah, apalagi buat persiapan motornya wah jutaan atuh. Mukanya kalau kurang kuat modal mah mending engga usah ikut balap aja daripada percuma. Tapi ya halik lagi ke hobi ya, jadi walaupun ngabisin dana banyak, tapi kalau hobi mah ya diterusin aja weh.

Namun ada pula *scooterist* yang menjadi pembalap bukan karena hobi saja, melainkan ditambah dengan tujuan komersil, diantaranya Ade dapat mempromosikan keahliannya sebagai pembalap dan juga mekanik pada bengkel miliknya, seperti yang diungkapkannya berikut ini:

"...Kalo Ade mah kan emang hobi balap, jadi suka ikut balapan, tapi karena diniatin belajar sama senior-senior balap, makanya ya alhamdulillah sering jadi juara. Tapi kadang walaupun udah jadi juara, masih aja engga balik modul, tapi ya kan kalo udah hobi mah mau gimana lagi, terus kan sekalian juga promosiin bengkel Ade, jadi kan kalau menang ntar nama Ade sama team bengkel DRA muncul di koran atau herita gitu, jadinya kan lumayan atuh buat promosi ke orang-orang..."

Walaupun di SOG terdapat para *scooterist*-nya yang menjadi pembalap, namun para pengurusnya tidak memfasilitasi para anggotanya yang hobi balapan tersebut, walaupun anggotanya sempat mengajukan usulan untuk membuat divisi *racing* di SOG, namun karena beberapa pertimbangan hal tersebut kurang disetujui pengurusnya. Namun loyalitas para pembalap yang merupakan *scooterist* SOG tetap nampak pada saat mereka balapan, yaitu mulai dari aksesoris di *scooter*-nya ataupun pada pembalapnya terdapat ciri seorang *scooterist* di SOG.

4.1.2. *Scooter* Model Standar

Scooter dengan model standar atau dalam kondisi apa adanya sesuai produksi pabrikan, tidak selalu dipandang biasa jika bagian-bagian *scooter* tersebut benar-benar tidak ada perubahan yang berarti atau minim perubahan. Bagi sebagian *scooterist*, *scooter* tersebut akan memiliki nilai yang relatif tinggi jika *scooter* tersebut adalah sebuah *scooter* tua (produksi kurang dari tahun 1970)² atau memiliki nilai historis tertentu, sehingga jika pada *scooter* tersebut terdapat perubahan yang tidak seperti kondisi aslinya, maka nilainya pun akan turun. *Scooter* dengan kondisi standar tidak semua merupakan produksi tahun lama ataupun model *retro classic*, namun ada juga yang produksinya relatif baru. Begitu pula dengan *scooter* produksi tahun lama tidak semuanya merupakan model standar atau orisinal, karena tidak jarang *scooter* tua yang mendapat berbagai modifikasi. Terdapat berbagai alasan bagi seorang *scooterist* untuk menjadikan *scooter*-nya dalam kondisi standar, diantaranya; kemudahan dan

² *Scooter* yang dianggap tua atau diproduksi kurang dari tahun 1970 yang dalam keadaan standar dan orisinal disebut juga dengan model *retro classic* ataupun klasik orisinal.

nyamannya dalam penggunaan, dimana hal tersebut diungkapkan Bowo sebagai berikut:

"...Bowo mah suka sama model standar tuh karna enak aja weh dipakenya, soalnya pernah punya Vespa exslusive terus dirubah-rubah dimodifikasi aneh-aneh, emang bagus sih bagus, tapi ya ada aja weh kendala atau masalahnya teh, jadi suka ririwit (rewel) lah, ya males aja weh jadinya kalau di modif-modif (modifikasi) teh..."

Namun bagi Bery, alasan memilih model standar bagi *scooter*-nya ialah karena keamanan dan mudahnya perawatan, seperti yang diungkapkannya berikut ini:

"...Vespa punya saya ini tahun 1965 dan masih standar, alesannya karena saya mikirin keamanan, kan banyak ya vespa-vespa yang dimodifikasi aneh-aneh, misalnya dibikin panjang atau dimodif ekstrim, jadi kan engga aman dalam arti, pertama di jalan engga nyaman, kan bisa aja kalo rusak di jalan sementara onderdilnya bikin sendiri dan main akal-akalan, untuk saat itu kan engga ada yang jual, kalo mendadak bikin dulu kan engga mungkin juga, terus yang kedua engga aman dari polisi kan surat-surat ijin kendaraannya harus dirubah juga, padahal kan ngurusnya susah..."

Pengertian dan pemahaman *scooterist* terhadap suatu kondisi atau model *scooter* sangatlah relatif. Suatu *scooter* dengan model standar misalnya, bagi sebagian *scooterist*, *scooter* tersebut dianggap sebagai *scooter* model klasik, padahal menurut sebagian *scooterist* lain, *scooter* model tersebut bisa dianggap sebagai *scooter* model *touring* atau bahkan model standar. Salah satunya ialah terjadi pada Rizki yang memiliki Vespa model standar, dimana dia mengatakan bahwa:

"...Kalo Vespa punya saya sekarang ini modelnya biasa aja weh standaran, engga pake dimodifikasi, jadi model biasa aja cuman pake bagasi tambahan/box belakang karena sebagai kebutuhan buat nyimpen-

nyimpen barang. Saya kan punya dua anak yang masih kecil jadi kalo mau naek Vespa bareng terus bawa barang, nah barangnya ditaro di bagasi terus anak saya yang satu di depan berdiri, yang satunya duduk dibelakang, kan jadi praktis...”

Vespa yang dimiliki Rizki tersebut ialah tahun 1982 (gambar 4.4.) dan sebenarnya secara umum beberapa bagiannya tidak lagi dalam kondisi standar, yaitu pada Vespa tersebut terdapat perubahan dan tambahan aksesoris, diantaranya; (1). setang yang sudah diganti dengan milik Vespa sprint produksi tahun 1960an, (2). bagian belakang dipasangi box / bagasi tambahan, (3). pada bagian depannya dipasang “keranjang” variasi, (4). pemasangan lampu kabut di bagian depan, (5). Pemasangan sirine, dan perubahan lainnya, sehingga bagi sebagian *scooterist*, *scooter* seperti yang dimiliki Rizki tersebut adalah model klasik atau bahkan model *touring*.

Walaupun suatu *scooter* merupakan produksi tahun tua (dibawah tahun 1970) dan tidak terdapat perubahan bentuk atau model, namun *scooter* tersebut telah dilakukan pengecatan ulang ataupun diberi variasi, maka *scooterist* akan menyatakan beberapa pendapat mengenai *scooter* tersebut, diantaranya adalah model klasik dengan modifikasi (*classic modify*), *retro classic* atau bahkan model standar. Perbedaan pemahaman dan pandangan mengenai berbagai model atau modifikasi *scooter*, khususnya berkaitan dengan model standar dikarenakan sebagian besar *scooterist* di SOG menganggap *scooter* dengan model tertentu adalah hal yang wajar dan biasa (standar). Dengan demikian, *scooter* dengan variasi/aksesoris atau perubahan pada bagian bodi bisa saja dikategorikan sebagai *scooter* model standar.

4.2. Relatifitas Gaya (*style*) dan Fungsi Pada *Scooterist*

4.2.1. Gaya Sebagai Fungsi

Bagi *scooterist* SOG Bandung umumnya, mereka menganggap harus memiliki suatu ciri khas yang dapat membedakan antar *scooterist* atau komunitas diluar SOG, diantaranya perbedaan gaya atau penampilan. Gaya atau penampilan *scooterist* khas SOG sangat dijaga oleh para *scooterist*-nya, sehingga *scooterist* akan selalu menggunakan rompi almamater SOG dengan berbagai aksesoris dan *wing* yang menempel dalam setiap perannya sebagai *scooterist*. Dalam komunitas SOG untuk mendapatkan sebuah *wing*, *scooterist* SOG harus mampu mengikuti berbagai rangkaian kegiatan dalam *Wing Day* yang diadakan empat tahun sekali tersebut, yaitu menempuh perjalanan keluar kota dan juga menjalani setiap tantangan yang diberikan. Dengan demikian *wing* pada rompi *scooterist* SOG dianggap sangat berharga dan kemudian bagi *scooterist* yang mengenakannya akan timbul kesan gaya tersendiri sebagai *scooterist* di SOG. Umumnya *scooterist* SOG yang relatif sudah senior di SOG akan memiliki banyak sekali *wing* yang dipasang pada rompinya.

Rompi almamater SOG dan keberadaan *wing*-nya merupakan pakaian kebesaran SOG dan menjadi kebanggaan. Selain berfungsi sebagai penahan angin bagi *scooterist*-nya, pemakaian rompi dan *wing* tersebut memberikan suatu gaya yang khas seorang *scooterist* SOG. Dengan anggapan tersebut, maka mereka menganggap rompi tersebut memiliki fungsi yang paten yaitu bagian dari identitas *scooterist* SOG. Walaupun saat melakukan perjalanan dengan *scooter*-nya (dalam lingkungan komunitasnya) dan kemudian turun hujan, *scooterist* tersebut akan

tetap memakai rompi kebesaran di SOG dengan cara dirangkap diatas jas hujannya. Mereka tidak peduli walaupun rompi mereka basah dan kotor karena justru dengan hal itu jugalah ciri atau ukuran kesenioran *scooterist* SOG akan muncul.

“...tah ieu rompi saya tukangna pan lambang kalong. Saya ge ieu mah ti taun salapan lima teh bisa diitung nyeuseuhan teh paling ngan tilu kali ti mulai saya bikin rompi ieu teh. Selama saya perjalanan ti salapan lima, nu paling jauh ieu perjalanan ka Bali, matakna Wing Bali nu paling diatas (urutan pemasangannya). Tah ieu kunoon saya hoga Wing Day dua, tilu jeung opat? Sabab saya geus milu kegiatana. Wing Day dua teh labang bintangna aya dua, Wing Day tilu ieu bintangna aya tilu terus nu Wing Day opat ieu oge jeung wing-wing lainna, wing ieu teh istilahna menandakan perjalanan yang sudah ditempuh. Tah rompi saya ieu mah sangaja weh tara diseuseuh, ngarah batur teh bisa nyaho, wah ieu mah senior euy rompina ge geus guladig kieu jaba wingna ngajejer kieu...”
(Agus “sehu”, SOG Bandung pos Pasir Luyu)

“...nah ini rompi saya belakangnya kan lambanga kalong. Saya juga ini dari tahun sembilan lima itu bisa dihitung mencucinya itu mungkin cuma tiga kali dari mulai saya buat rompi ini. Selama saya perjalanan dari sembilan lima, yang paling jauh ini perjalanan ke Bali, makanya wing Bali yang paling diatas (urutan pemasangannya). Nah ini kenapa saya punya Wing Day dua, tiga dan empat? Sebab saya sudah ikut kegiatannya. Wing Day dua itu lambang bintangnya ada dua, wing day tiga bintangnya ada tiga, terus yang Wing Day empat ini juga dan wing-wing lainnya. Wing ini istilahnya menandakan perjalanan yang sudah ditempuh. Nah rompi saya ini sengaja aja tidak pernah dicuci, supaya orang lain bisa tahu, wah ini senior, rompinya juga sudah kusam/kucel, apalagi wing-nya sampai berjejer”

Selain gaya pada penampilan *scooterist*, penampilan *scooter* pun sangat mereka perhatikan, dimana saat *scooterist* memiliki sebuah *scooter* dan kemudian memodifikasinya, mereka tidak sedang merubah sebuah barang bernama *scooter* untuk sekedar menjadi sebuah kendaraan yang bisa mengantarkan seseorang dari satu tempat ke tempat lain, namun membuat sebuah *goods* (barang) tersebut menjadi *good* (baik) bagi dirinya atau bagi orang lain dengan memberikan citra

tersendiri. Bagi *scooterist* seperti tersebut, *Good* (yang baik) dengan *goods* (barang) telah melebur menjadi satu. Dengan demikian tidak heran bila terdapat *scooter* dengan modifikasi hingga menghilangkan sistem suspensinya atau bahkan menghilangkan fungsi utama jok sebagai tempat duduk, sehingga bagi orang lain *scooter* tersebut dianggap tidak nyaman, namun tetap dianggap “nyaman” dan gaya bagi pemiliknya.

Kondisi suatu *scooter* dengan modifikasi model tertentu, tidak terlepas dari peran *scooterist* sebagai pemiliknya, dimana kondisi pada suatu *scooter* bisa mencerminkan bagaimana sebenarnya sang pemilik *scooter* tersebut. Dalam hal ini *scooterist* berusaha dan berharap *scooter*-nya sebagai suatu benda/barang dapat menjadi lebih baik menurut pandangannya ataupun orang lain. Contohnya adalah suatu *scooter* dengan model *racing* / balap (gambar 4.5.), dengan demikian pemilik *scooter* tersebut adalah seorang yang cenderung menggemari balapan *scooter*, seorang yang gemar berkendara dengan cara ngebut, atau paling tidak *scooterist* tersebut bisa sedikit gaya dan berharap orang lain mengaggap *scooter*-nya bisa melaju kencang atau *scooter racing*, seperti yang diungkapkan Erik berikut ini:

“...*Saya mah walaupun vespana model racing oge, tara miluan balapan atau babalapan di jalan, soalna vespa ieu mah teu bisa tarik euy, tapi kan nu penting bisa rada gaya lah, mun vespana teu bisa dibalapkeun jeung batur, nya model na weh dijieun model balap, jadi kan teu standar teuing kacirina...*”

“...*Saya walaupun Vespanya model racing juga, tidak suka ikut balapan atau suka balap-balapan di jalan, sebab Vespa ini tidak bisa kencang, tapi kan yang penting bisa agak gaya lah, kalau vespanya tidak bisa dibalapkan dengan orang, ya modelnya saja dibuat model balap, jadi kan tidak standar sekali kelihatannya...*”

Terkait perihal gengsi atau prestise, kondisi, bentuk atau model *scooter* menjadi lebih penting, dengan demikian *scooterist* membuat *scooter*-nya menjadi indah, bagus, unik, antik, ataupun "aneh" menurut pendapatnya ataupun komunitasnya, walau substansi dari kendaraan tersebut di nomer duakan dan bahkan tidak dianggap. Dalam hal ini, gaya dan desain menjadi lebih penting daripada fungsi. Gaya menggantikan substansi, kulit akan mengalahkan "isi". Hal tersebut bisa dilihat pada keberadaan *scooter* modifikasi yang diberi berbagai aksesoris yang menyingkirkan kepraktisan dalam berkendara atau menghilangkan beberapa kelengkapan dalam kendaraan sehingga akan menyulitkan saat terjadi gangguan. Begitu pula dengan *scooter* yang dimodifikasi dengan memperpanjang ukuran bodi, dengan demikian *scooter* yang secara substansi adalah sebagai sebuah kendaraan untuk mengantarkan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain, tidak dipakai sesuai fungsi utamanya. *Scooter* tersebut kemudian dipakai sebagai barang untuk tujuan perwujudan ekspresi diri atau bahkan sebagai cara membentuk suatu gaya yang bisa memberikan suatu *image* tertentu bagi pemiliknya. Suatu hal yang ironis, dimana kendaraan yang relatif bagus, indah, antik, keren, dan sebagainya ketika dipakai mengikuti acara di komunitas SOG (misalnya *touring*) tidak sedikit yang mogok/rusak atau terdapat masalah teknis, sehingga waktu tempuh perjalanan antar kota pun bisa ditempuh dua sampai tiga kali lipat umumnya secara konvoi.

Malinowski (dalam Koentjaraningrat, 1987 : 171) mengungkapkan tentang inti teori fungsional yaitu, bahwa segala aktivitas kebudayaan itu sebenarnya bermaksud memuaskan suatu rangkaian dari sejumlah kebutuhan naluri mahluk

manusia yang berhubungan dengan seluruh kehidupannya. Walaupun gaya menggantikan substansi dari fungsi sebuah *scooter*, fungsi suatu modifikasi ataupun hal lainnya, namun tindakan *scooterist* tersebut telah memberikan fungsi lain dari beberapa hal tersebut, diantaranya adalah keindahan, simbol identitas atau pencitraan diri. *Scooterist* memiliki naluri untuk mengaktualisasikan diri, ataupun kebutuhan lain dalam komunitasnya, sehingga dengan demikian, melalui sistem kognisi yang dimiliki, mereka melakukan aktivitas-aktivitas berupa memodifikasi *scooter*-nya ataupun menganggap rompi yang kusam sebagai identitas kesenioran yang tentunya menimbulkan suatu gaya pada komunitasnya.

4.2.2. Pertama Adalah Fungsi, Kemudian Gaya

Para *scooterist* memandang berbeda-beda mengenai arti penting suatu fungsi dan juga gaya. Ada yang menganggap gaya lebih penting daripada fungsi, sehingga yang menjadi fungsi itu sendiri adalah gaya. Namun ada pula yang tetap menganggap fungsi dalam konteks substansi lebih penting daripada gaya, dengan demikian *scooterist* tersebut menganggap suatu fungsi yang sifatnya substantif harus tetap dijaga. Misalnya pada model modifikasi yang dipakai harus bersifat fungsional sesuai substansinya sebuah *scooter* ataupun model suatu modifikasi. Seperti halnya Hanafi, seorang *scooterist* SOG Bandung yang hobi *touring* dan memodifikasi *scooter*-nya dengan model *touring*, dimana ia mengungkapkan bahwa:

“...Ari menurut saya mah nya mending buat fungsinya atuh scooter model touring mah. Jadi kudu siap kalau mau kemana-mana atau perjalanan jauh teh. Ya kaya misalnya ini pasang box, buat sehari-hari enak, buat nyimpen-nyimpen barang apa juga enak, misalnya ini buat nyimpen jas

ujan, sandal, jadi kan engga penuh di laci (bagasi), jadi kesannya itu rada rapih lah, terus kan mau kemana-mana engga usah bawa tas, tinggal disimpen di box aja, masa scooterist make rompi mamawa tas, aneh atuh. Jadi kitu lah nu penting mah fungsi heula, gaya mah nomer tujuh belas sekian. Kalo scooter yang fungsi banget gitu seneng ngeliatnya, kaya bawa matras, ban serep yang dibelakang, ato macem-macem lah barang-barang buat touring tuh. Keliatannya teh asik, bagus gitu, tapi fungsi engga asal nempel...”

“...kalau menurut saya lebih baik untuk fungsi dong kalau scooter model *touring* itu. Jadi harus siap kalau akan kemana-mana atau perjalanan jauh. Ya seperti misalnya ini pasang box, untuk sehari-hari enak, untuk simpan-simpan barang apa juga enak, misalnya ini untuk simpan jas hujan, sandal, jadi kan tidak perlu di laci (bagasi), jadi kesannya itu agak rapi lah, kemudian kan mau kemana-mana tidak usah bawa tas, tinggal disimpan di *box* saja, masa *scooterist* pakai rompi bawa-bawa tas, aneh dong. Jadi begitulah yang penting fungsi dahulu, gaya sih nomer tujuh belas sekian. Kalau scooter yang sangat fungsi seperti itu senang sekali melihatnya, seperti bawa matras, ban cadangan yang dibelakang, atau macam-macam barang-barang untuk *touring* itu. Kelihatannya itu asik, bagus begitu, tapi fungsi, tidak asal nempel...”

Bagi *scooterist* seperti Hanafi tersebut, gaya bukanlah tidak penting, namun disini, gaya mendapat urutan kedua atau setrusnya setelah fungsi utama dicapai. Seperti halnya ialah scooter dengan modifikasi model *touring*, dimana *scooter* model *touring* sejatinya siap dipakai sebagai kendaraan *touring* atau untuk bepergian jarak jauh, dengan demikian *scooter* tersebut haruslah siap dalam hal kondisi mesin dan juga perlengkapan utama termasuk perlengkapan tambahan³. Mengenai gaya penampilan pada *scooter* tersebut, *scooterist* sebagai pemiliknya sebisa mungkin memberikan aksesoris atau perlengkapan tambahan yang bersifat fungsional namun secara umum dapat dipandang baik, indah, menarik dan gaya tentunya. Dengan demikian *scooterist* akan menjadikan *scooter* model *touring*nya fungsional namun tetap baik dalam hal gaya penampilannya, bukan asal gaya saja.

³ *Ibid* hal IV-6

4.3. SOG Sebagai Kelompok Sosial

Komunitas hobi atau penggemar *scooter* yang bernama SOG (*Scooter Owners Group*), sejak awal berdirinya didasari atas kegemaran ataupun hobi para anggotanya terhadap kendaraan yang berjenis *scooter*. Seolah menjadi rahasia umum bahwa *scooter* merupakan suatu kendaraan yang lambat, “rewel” atau bahkan sering mogok. Namun dibalik semua itu, pada *scooter* terdapat hal-hal yang menimbulkan kegemaran dari pemilik dan juga penggemarnya, selain fanatik terhadap *scooter*, kegemaran dan kecintaan terhadap *scooter* muncul karena kekaguman pada bentuk bodi dan konsistensi bentuk/model *scooter* sejak awal kemunculannya. Dengan adanya sisi baik dan buruk diantara penggemar *scooter* tersebut, maka munculah perkumpulan para penggemar *scooter*. Bagi para penggemar *scooter/scooterist*, menanggapi sisi buruknya sebuah *scooter*, mereka kemudian berusaha untuk berinteraksi pada sesama penggemar *scooter* untuk sekedar bertukar informasi mengenai teknis *scooter* atau cara mengatasi permasalahan *scooter*. Para *scooterist* sadar bahwa dalam mengatasi masalah pada *scooter*-nya tidak bisa selalu dihadapi sendiri atau bengkel saja, karena seringkali bengkel sifatnya kurang menguntungkan para *scooterist*⁴. Dengan adanya hal demikian maka para penggemar *scooter* merasa membutuhkan orang lain untuk sekedar berbagi keluh kesah ataupun mendapatkan solusi atas permasalahan *scooter*-nya. Hal itulah yang menjadi salah satu penyebab utama tergabungnya penggemar *scooter* pada komunitas *scooter*. Pada sisi baiknya, *scooterist* yang bergabung dalam komunitas penggemar *scooter* (khususnya SOG), merasa dengan

⁴ Kurang menguntungkan, maksudnya ialah para mekanik/montir pada bengkel berbuat curang demi mendapatkan keuntungan sepihak (bengkel) dan merugikan *scooterist* sebagai konsumen.

masuknya pada komunitas tersebut mereka telah mendapatkan banyak teman atau bahkan *brother* (saudara), karena setiap manusia sebagai makhluk sosial membutuhkan orang lain dan mempunyai naluri untuk hidup dengan orang lain (*gregorinousness*). Para *scooterist* di SOG tentunya memiliki hubungan bersifat timbal balik yang saling mempengaruhi dan juga kesadaran untuk saling tolong-menolong.

SOG yang merupakan terdiri dari sekumpulan/himpunan manusia dapat dikatakan sebagai suatu kelompok sosial dengan mengacu pada syarat menurut Soekanto (1990: 125-126), diantaranya yaitu:

1. Setiap *scooterist* sebagai anggota kelompok sadar bahwa dia merupakan bagian dari SOG
2. Terdapat hubungan timbal balik antara anggota yang satu dengan anggota yang lainnya
3. Para *scooterist* SOG memiliki faktor yang menjadikan hubungan diantara mereka bertambah erat, yaitu kesamaan identitas, hobi, kepentingan dan tujuan, ideologi yang sama serta lainnya. Demikian juga dengan faktor yang berupa musuh bersama misalnya, para *gengster* sepeda motor yang kerap kali mengganggu kehidupan *scooterist* dan SOG pada umumnya, telah menjadikan salah satu faktor pengikat/pemersatu para *scooterist*.
4. Berstruktur, berkaidah dan mempunyai pola perilaku yang tertuang dalam AD-ART SOG (Scooter Owners Group) sebagai suatu organisasi resmi, kemudian juga,
5. Bersistem dan berproses.

Kemudian dalam prosesnya perjalanannya, SOG sebagai organisasi hobi yang melibatkan banyak orang tentunya tidak bisa berjalan dengan baik tanpa adanya aturan-aturan atau pranata yang mengatur para *scooterist*-nya. Menurut Melville (1952), “dalam arti sosiologis, maupun dalam aspek-aspek politiknya, pranata itu mengakibatkan ketertiban dalam kehidupan. Tanpa pranata-pranata sosial yang menyediakan mekanisme untuk mengatur perilaku, maka integrasi perorangan ke dalam masyarakat tidak akan mungkin”⁵. Dalam hal ini, SOG sebagai kesatuan masyarakat yang merupakan kelompok sosial memiliki kompleksitas dalam hal sifat-sifat para *scooterist*-nya. Setiap *scooterist* SOG tentunya tidak terlepas dari pranata-pranata yang berlaku di luar SOG yang berbeda, maka *scooterist* yang berhadapan dengan beberapa pranata dalam hidupnya akan berusaha berkelakuan dengan menempatkan setiap pranata sesuai dengan status dan identitasnya pada masyarakat, dan hal itu dilakukan adalah untuk menghindari pelanggaran dan gangguan yang bisa muncul. Menurut (Danandjaja, 1989: 51-52), Pelanggaran atau penyimpangan terhadap hal tersebut dapat menimbulkan gangguan pada individu dan kelompoknya. Seperti halnya dalam etika berkendara, sebagai *scooterist* SOG yang baik harus menggunakan dan memenuhi kelengkapan standar keamanan berkendara. Jika terjadi pelanggaran maka *scooterist* tersebut akan berhadapan dengan aparat berwenang, namun jika karena kurangnya kelengkapan berkendara mengakibatkan “kecelakaan massa” (saat konvoi rutin di SOG), maka yang rugi bukan saja individu tetapi kelompok, demikian juga dalam hal lainnya.

⁵ Heskovits, J. Melville (1952 hal. hal. 239-303) dalam T.O Ihromi, *Popok-Pokok Antropologi Budaya*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 1999, hal 83

4.4. Budaya *Scooterist*

4.4.1. Bahasa dan Penampilan *Scooterist*

Dalam menjalani hidupnya, secara umum para *scooterist* di SOG Bandung memiliki perbedaan tersendiri antara di komunitas dengan kehidupan sehari-hari, mulai dari pakaian, gaya bicara, sampai hubungan sosialnya. Namun para *scooterist* yang memiliki status sosial tinggi pun berbaur tanpa batas kelas sosial dan usia saat berada dalam lingkungan komunitasnya (SOG). Sehingga saat *scooterist* sebagai seorang petinggi di suatu perusahaan, pengusaha, pelajar, bahkan pengangguran, akan makan nasi bungkus bersama dalam suatu kegiatan, bahkan tidur atau beristirahat pada tempat seadanya dalam perjalanan saat saat *touring* adalah hal yang biasa.

Demikian juga dengan bahasa dan gaya bicara antar *scooterist* di SOG, dimana sebagai pengakraban dan kebersamaan, kata-kata yang dianggap umpatan atau makian bagi orang lain, hal itu tidak berlaku bagi pengakraban antar *scooterist* SOG Bandung. Hal tersebut umumnya akan sangat nampak pada *scooterist* di dalam lingkup pos masing-masing, kata umpatan tersebut contohnya ialah 'anjing', kata tersebut seringkali muncul dalam pembicaraan maupun sapaan antar *scooterist*.

"...Di SOG atau khususnya di sini (pos Pasir Luyu) kata yang khas itu 'anjing', artinya ya emang kasar. Terus juga 'hareudang' yang udah umum di SOG. Tapi yang paling kasar mah ya 'anjing', tapi kita sebagai keluarga di SOG mah engga pernah sakit hati dibilangin anjing gitu. Sebenarnya itu ungkapan rasa sayang aja, jadi kita kalau udah guyon itu beneran kasar jadinya tuh, tapi ya justru itu suatu pengakraban diantara kita. Contohnya itu, kalau lagi nanyain 'kamana anjing? (kemana anjing?)' jadi ya itu sama juga dipake diantara kita..."
(Iki Galing, anggota SOG pos Pasir Luyu)

Kemudian ada pula kata '*hareudang*' yang merupakan kata yang juga merupakan salam khas anggota SOG dimanapun. Kata *hareudang* adalah merupakan istilah dalam bahasa Sunda (Jawa Barat), yang artinya ialah gerah atau panas (suhu udara), namun arti denotasinya di SOG ialah antara lain; hebat, wah, luar biasa, kekaguman, atau lainnya. Kemudian kata *hareudang* tersebut dijadikan sebuah kata yang universal di SOG pada seluruh cabangnya, sehingga *scooterist* SOG selain cabang Bandung pun akan mengucapkan kata yang sama namun tentunya dalam intonasi yang khas daerahnya masing-masing.

Hal yang paling nampak sebagai *scooterist* SOG ialah dari segi pakaian yang dikenakannya. Seperti yang telah di jelaskan pada bab 2 mengenai atribut resmi *Scooter Owners Group*, yaitu diantaranya penggunaan rompi berbahan jeans ataupun kulit dengan berbagai atribut penyertanya seperti logo kalong dan nama cabang serta logo oval dan NRA. Setiap *scooterist* SOG cabang Bandung khususnya, bisa mendapatkan barang tersebut dengan membelinya seharga berikut ini:

1. logo kalong dan nama cabang saja harganya Rp. 50.000
2. logo kalong, nama cabang, serta komplit dengan logo oval dan juga NRA harganya Rp 75.000

4.4.2. Solidaritas Antara *scooterist*

Bagi seorang *scooterist*, istilah solidaritas merupakan hal yang sangat sering terjadi antar sesama *scooterist*, baik antara *scooterist* di SOG maupun dengan *scooterist* di luar SOG. Solidaritas pada tersebut tidak terjadi begitu saja, karena solidaritas yang sesungguhnya bagi seorang *scooterist* ialah pada saat

dalam susah dan duka. Solidaritas yang sesungguhnya pada *scooterist* biasanya ditanamkan pada saat pelantikan di komunitasnya, dalam hal ini pelantikan anggota SOG yang sangat memperhatikan faktor solidaritas antar anggotanya.

Penanaman solidaritas dan kebersamaan pada diri *scooterist* yang menjadi anggotanya dapat dilihat pada proses pelantikan anggota SOG. Dimana pada saat pelantikan, nilai-nilai solidaritas dan kebersamaan sangat dititik beratkan, hal itu karena mengingat SOG sebagai organisasi hobi yang memiliki banyak anggota, harus tetap menjaga kebersamaan agar tidak terjadi perpecahan dan kemudian dapat menghasilkan persaudaraan yang lebih baik antar anggotanya.

“...Ari pas pelantikan mah nya kitu weh ciga ospek, tapi eweuh penyiksaan, jadi ngan kuat-kuatan fisik weh, terus kebersamaan teh ditanamkeun pisan, ciga dahar, nginum kudu bareng dina hiji tempat. Terus pas bagian cek kelengkapan di kendaraan, kudu aya kabeh eta teh, contona kabel-kabel cadangan, busi cadangan, ban cadangan, wah pokona mah macem-macem lah. Tah mun urang teu mawa ditith push up, lari, dan lain-lain tea. Tapi nu era mah pas dicarekana, soalna urang ge sadar, scooterist nu model kitu mah (banyak pelanggaran) moal bisa mantuan batur, malahn manehna nu kudu dibantuan, maenya scooterist teu boga rasa solidaritas, hayangna ngandelkeun rasa solidaritas ti batur hungkul. Dina pelantikan teh nya urang jadi bisa kenal jeung anggota lain khususna mah jeung pos lain, jadi mun panggih teh geus karenal weh...”
(Baa anggota SOG Bandung Raya rayon Lembang)

“...kalau saat pelantikan ya sepeti halnya ospek, tapi tidak ada penyiksaan, jadi anya kuat-kuatan fisik, kemudian kebersamaan itu ditanamkan sekali, seperti halnya makan, minum harus bersamaan dalam satu tempat. Kemudian saat bagian pengecekan kelengkapan di kendaraan, harus ada semua, contohnya kabel-kabel cadangan, busi cadangan, ban cadangan, wah pokoknya macem-macem lah. Nah kalau kita tidak bawa disuruh *push-up*, lari, dan lain-lain. Tapi yang malu itu saat dimarahinnya, soalnya kita juga sadar, *scooterist* yang seperti itu (banyak pelanggaran) tidak bisa membantu orang lain, namun justru dia yang harus dibantu, masa *scooterist* tidak punya rasa solidaritas, maunya hanya mengandalkan solidaritas dari orang lain saja. Dalam pelantikan ya, kita jadi bisa kenal dengan anggota lain khususnya dengan pos lain, jadi kalau bertemu sudah pada kenal...”

Menurut Durkheim (dalam Johnson, 1997: 181), solidaritas menunjuk pada suatu keadaan hubungan antara individu dan/atau kelompok yang didasarkan pada perasaan moral dan kepercayaan yang dianut bersama yang diperkuat oleh pengalaman emosional bersama. Dengan demikian rasa solidaritas pada para *scooterist* SOG tersebut bukan hanya berlaku bagi anggota SOG saja melainkan juga bagi *scooterist* SOG terhadap *scooterist* lain diluar SOG. Perasaan emosional berupa solidaritas tersebut juga didapatkan *scooterist* dari kehidupan di komunitas tersebut secara lisan atau tidak langsung, dimana *scooterist* yang kurang solidier secara tidak langsung kemudian akan terpinggirkan atau merasa terpinggirkan. Rasa solidaritas antar *scooterist* dapat diwujudkan dengan saling bantu jika menemui *scooterist* lain yang sedang dalam masalah atau kesulitan di jalanan (scooter mogok, kecelakaan, perkelahian, dan lainnya). Dengan demikian seorang *scooterist* SOG akan memberikan bantuan sukarela jika dalam kondisi yang memungkinkan, seperti halnya saat perjalanan touring, saling memberi *onderdil/spare part* sesama *scooterist* SOG adalah hal yang biasa, begitu pula bantuan dalam hal jasa perbaikan di perjalanan, sehingga walaupun *scooterist* yang membantu tersebut adalah juga *scooterist* SOG yang berprofesi montir, terkadang dia tidak mendapat bayaran karena rasa solidaritas.

4.5. *Scooterist* Sebagai Gaya Hidup Semua Kelas Sosial dan Golongan

Scooter bermerek Vespa pada masa-masa awal kemunculannya di Indonesia merupakan suatu produk yang relatif bergengsi, kemudian ditambah lagi dengan adanya Pasukan Garuda Indonesia yang merupakan pasukan

perdamaian yang dikirim ke kawasan Congo, Afrika, pasca perang di sana. Setelah tugas pasukan tersebut selesai, maka saat itu pemerintah Indonesia memberikan beberapa penghargaan kepada para pasukan tersebut, diantaranya berupa *scooter* Vespa produksi antara tahun 1958 sampai dengan tahun 1962 disertai dengan tanda nomor prajurit yang bersangkutan pada Vespanya. Vespa pun kemudian menjadi kendaraan yang cukup bergengsi pada masa tersebut sehingga penjualan vespa di Indonesia meningkat dibanding sebelumnya. Padahal masa tersebut merupakan masa yang cukup sulit untuk kondisi bangsa Indonesia, sehingga para pemilik vespa terbatas hanya pada golongan menengah keatas. Namun seiring berjalannya waktu dan munculnya sepeda motor produksi Jepang, maka pasaran vespa mulai menurun. Sampai pada masa tahun 1990-an, secara umum para pengguna Vespa terbatas pada kalangan menengah kebawah, orang tua, khususnya para bapak dan juga para karyawan perusahaan farmasi. Kemudian setelah masa itu mulailah bermunculan komunitas pengguna *scooter* khususnya merek Vespa di Indonesia. Para pengguna Vespa dan para *scooterist* pun mulai terdapat variasi dalam hal golongan dan kelas sosial. Jika pada masa tahun 1980 sampai akhir masa tahun 1990-an, para *scooterist* umumnya berasal dari golongan menengah ataupun menengah kebawah, maka sekarang para *scooterist* terdiri dari golongan kelas menengah kebawah sampai menengah keatas, juga berbagai golongan usia. *Scooterist* dari golongan menengah keatas umumnya akan berusaha memiliki *scooter* produksi tahun tua atau yang memiliki nilai sejarah tertentu, seperti halnya Vespa Congo yang menjadi incaran para *scooterist* berduit.

Para *scooterist* yang berusia relatif tua, bergabung dalam komunitas *scooterist* dan menjadi *scootersit* pun memiliki latar belakang yang berbeda, namun diantaranya karena mereka memiliki kenangan (*nostalgia*) tersendiri bersama *scooter*-nya, ataupun memiliki kenangan terhadap sebuah kendaraan yang bejenis *scooter*. Berbeda dengan para *scooterist* yang berusia relatif muda, mereka memiliki latar belakang yang sangat beragam untuk menjadi seorang *scooterist*. Diantara mereka ada yang karena kecintaan terhadap *scooter*, ada pula karena ingin mendapatkan teman atau banyak kenalan. Namun bagi *scooterist* muda yang memiliki kecintaan terhadap *scooter* pun memiliki banyak latar belakang mengapa mereka menggemari *scooter*, diantaranya karena kecintaan yang diturunkan atau “ditularkan” dari orang tua, ataupun karena tidak mampu memiliki kendaraan lain sehingga timbulah rasa cinta terhadap *scooter*-nya.

Kini para *scooterist* tidak terbatas pada golongan kelas bawah saja, karena dalam komunitas-komunitas penggemar *scooter* pun terdapat *scooterist* yang tergolong kelas atas, seperti halnya SOG. Alasan *scooterist* SOG yang tergolong relatif kaya menjadi *scooterist*, adalah karena mereka memiliki suatu kenangan atau memiliki hobi terhadap *scooter* dengan keberadaan bentuk *scooter* yang memiliki nilai klasik, antik, unik ataupun latar belakang lainnya. Para kolektor (yang merupakan *scooterist*) dari kalangan menengah ke atas pun relatif banyak “berburu” mencari *scooter* antik atau model klasik (produksi dibawah tahun 1965). *Scooter* yang dinilai antik yang berusia relatif tua dianggap memiliki nilai yang relatif mahal, sehingga semakin tua atau semakin langka suatu *scooter* maka semakin mahal pula harganya, dan kemudian semakin terbatas pula kalangan yang

bisa memilikinya, yaitu terbatas kalangan menengah keatas. Sebagai perbandingan, harga sebuah sepeda motor terbaru jenis “laki-laki” relatif lebih mahal dari sepeda motor jenis “bebek”. Namun harga sebuah *scooter* produksi dibawah tahun 1960 bisa saja lebih mahal dari harga sepeda motor jenis “laki-laki”. Kemudian, kini dengan dikeluarkannya produksi *scooter* Vespa baru yang sifatnya *built up*, maka harga Vespa menjadi semakin bervariasi, yaitu mulai dari harga 12 jutaan sampai dengan 75 jutaan hadir di Indonesia⁶. Dengan demikian para *scooterist* pada komunitas *scooter* kini tidak hanya dari kelas bawah saja.

Jika musik dangdut dianggap oleh sebagian orang sebagai milik masyarakat kalangan bawah ataupun bukan milik anak muda yang gaul, maka pada komunitas *scooterist* hal itu tidak sepenuhnya berlaku, karena mereka dapat menikmati secara bersama-sama tanpa ada batas kelas dan usia. Musik dangdut yang nota bene adalah sebagai musik kelas bawah atau menengah, merupakan musik yang banyak diminati oleh para *scooterist* SOG yang muncul dari kalangan bawah, dengan demikian akan berbeda halnya pada komunitas penggemar mobil mewah yang mungkin akan menggelar musik pop, rock atau bahkan jazz. Dalam hal ini, gaya hidup sebagai pembeda kelompok muncul atas dasar stratifikasi sosial. Gaya hidup dipandang sebagai “KTP” (Kartu Tanda Penduduk) bagi keanggotaan suatu strata sosial. Demikian juga dengan barang yang dipakai, cara berperilaku, dan bahasa yang digunakan dalam komunitas SOG bukan semata untuk komunikasi tapi juga simbol identitas sebagai *scooterist* SOG. Setiap kelas

⁶ Sumber data dari daftar harga Piaggio Vespa yang dikeluarkan oleh PT. Mitra Jakarta Motorindo untuk *main dealer* Piaggio Jawa Barat, di Bandung. Daftar harga tersebut berlaku mulai tanggal 1 Mei 2005

cenderung akan berbeda dalam gaya hidupnya, seperti halnya komunitas *scooterist* yang pada awalnya muncul karena sekumpulan pemilik *scooter* yang hanya mampu beli *scooter*, namun kini seiring perjalanan waktu, status *scooter* menjadi naik kelas dengan berbagai latar belakang.

Di komunitas SOG, *scooterist* yang berusia muda mulai dari remaja sampai dengan yang sudah tua bergaul tanpa memandang usia, begitu pula dengan perihal golongan sosial, walaupun *scooterist* berstatus sebagai pelajar, pengenguran, ataupun pengusaha kaya, bergaul tanpa memandang status dan golongan. Para *scooterist* di SOG bergaul dan bersenda gurau layaknya hubungan seusia atau segolongan. Walaupun terdapat kata-kata kasar yang keluar diantara pembicaraan mereka, namun umumnya mereka tidak tersinggung karena menganggap para *scooterist* tersebut adalah sebagai *brother* (saudara) di SOG.

BAB V

KESIMPULAN

Berdasarkan interpretasi data yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa, *scooterist* menganggap *scooter* miliknya bukan sekedar sebuah kendaraan biasa, sehingga mereka berusaha menjadikan *scooter*-nya menjadi lebih baik menurut pandangan dirinya ataupun komunitasnya, sehingga akan diberi “harga diri” yang tinggi dan harga jual yang tinggi pula oleh para *scooterist*. Beberapa caranya ialah dengan melakukan modifikasi yang mengorbankan waktu, tenaga, pikiran dan dana yang tidak sedikit. Mereka berusaha memiliki *scooter* bukan semata untuk menjadikannya sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai sesuatu yang dapat menunjukkan citra diri sebagai *scooterist*.

Pada *scooterist* yang berstatus sebagai pengurus SOG ataupun *scooterist* yang usianya tergolong relatif muda dan seringkali aktif di komunitas SOG, secara umum kehidupannya di komunitas dengan kehidupan diluar komunitas atau sehari-harinya cenderung berkaitan. Sehingga di masyarakat sekitarnya terdapat *scooterist* SOG yang citra dirinya lebih dikenal sebagai seorang *scooterist*. Namun peran keluarga pun berpengaruh pada gaya hidup para *scooterist*. Diantaranya yaitu, kebebasan beraktualisasi diri *scooterist* yang sudah berkeluarga (menikah) akan relatif terhambat dibanding *scooterist* yang *single* (belum menikah/berkeluarga).

Dalam berhubungan sosial, SOG memiliki gaya hidup tersendiri seperti halnya dengan komunitas otomotif lain yang berstatus resmi, yaitu akan menjaga hubungan baiknya hampir tidak pernah terjadi pertikaian. Namun tidak demikian

halnya hubungan dengan *gengster* sepeda motor, karena seringkali terjadi pertikaian diantara keduanya. Sebagai suatu organisasi resmi, maka SOG selalu memakai cara damai dan kekeluargaan dalam penyelesaiannya, namun terkadang cara kasar dengan mengadakan perang berupa adu fisik terhadap *gengster* pun dilakukan saat jalan damai tidak bisa dicapai.

Dalam mengaktualisasikan diri sebagai seorang *scooterist*, para *scooterist* SOG memanfaatkan beberapa tempat, diantaranya; Sekretariat Pusat (SOG Indonesia), sekretariat SOG cabang Bandung, beberapa pos / rayon SOG Bandung, bengkel *scooter* dan beberapa tempat di kota Bandung. Cara *scooterist* memanfaatkan waktu dan tempat tersebut ialah tidak sebatas untuk kumpul-kumpul saja, tetapi juga untuk *refreshing*, ajang bisnis, bersosialisasi dengan sesama anggota dan lainnya yang umumnya dilakukan malam hari hingga dini hari.

Dari gaya hidup yang dilakukan para *scooterist* tersebut, maka dapat diketahui bahwa gaya hidup *scooterist* yaitu, mereka harus memiliki suatu ciri dan identitas khas, diantaranya perbedaan gaya atau penampilan diri juga *scooter*-nya, sehingga untuk mewujudkannya, terdapat beberapa pandangan mengenai arti penting suatu fungsi dan juga gaya, yaitu: pertama, terdapat *scooterist* yang mengganti substansi sebuah *scooter* sebagai kendaraan, *scooterist* tersebut menganggap gaya dan desain lebih penting daripada fungsi, sehingga yang menjadi “fungsi” itu sendiri adalah gaya. Hal tersebut menyatakan bahwa Gaya telah menggantikan substansi *scooter* sehingga memiliki fungsi lain. Kedua, terdapat juga *scooterist* yang tetap menganggap fungsi dalam konteks substansi lebih penting daripada gaya, dengan demikian *scooterist* tersebut menganggap

suatu fungsi yang sifatnya substantif harus tetap dijaga, misalnya *scooter* sebagai alat transportasi ataupun pada model modifikasi *scooter* harus bersifat fungsional sesuai substansinya suatu model modifikasi. Bagi *scooterist* tersebut, gaya bukanlah tidak penting, namun disini, gaya mendapat urutan kesekian setelah fungsi utama dicapai.

Dalam gaya hidup *scooterist*, solidaritas sesama *scooterist* merupakan hal yang sangat dijunjung tinggi. Jiwa solidaritas tersebut juga didapatkan *scooterist* dari kehidupan di komunitas tersebut secara lisan atau tidak langsung. Rasa solidaritas antar *scooterist* salah satunya diwujudkan dengan saling bantu jika menemui *scooterist* lain yang dalam masalah atau kesulitan di jalanan (*scooter* mogok, kecelakaan, pertikaian, dan lainnya).

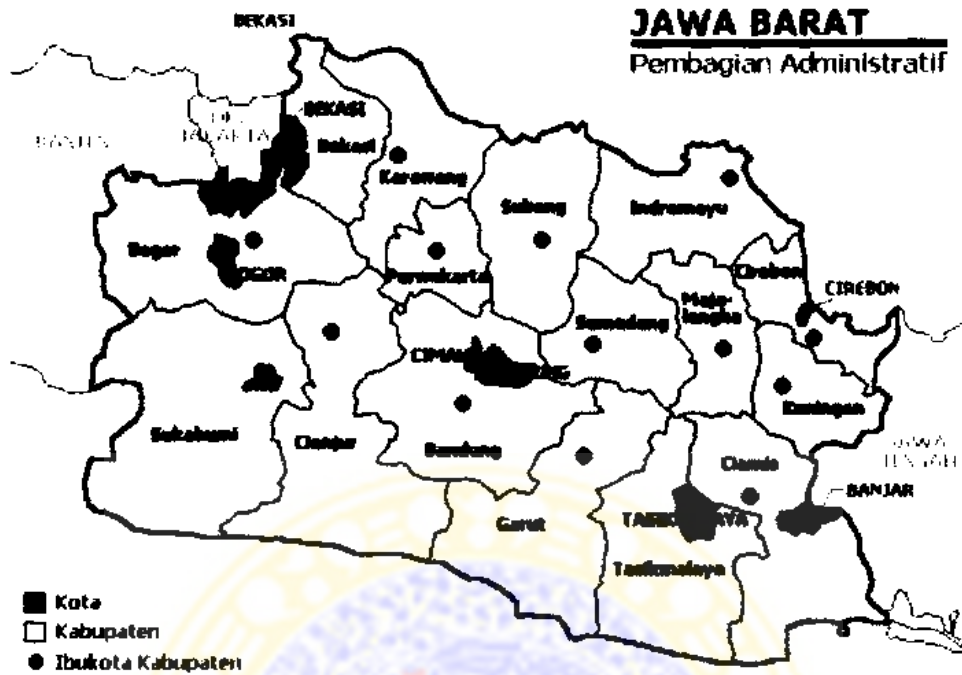
Pada gaya hidup *scooterist*, perbedaan status sosial atau golongan seolah tidak ada dalam hubungan para *scooterist* SOG. Sehingga menjadi hal wajar jika *scooterist* sebagai seorang petinggi di suatu perusahaan, pengusaha, pelajar, bahkan pengangguran, makan nasi bungkus bersama dalam suatu kegiatan, bahkan tidur atau beristirahat pada tempat seadanya dalam perjalanan saat saat *touring*. Demikian juga dengan bahasa dan gaya bicara antar *scooterist* di SOG, yaitu sebagai pengakraban dan kebersamaan, kata-kata seperti halnya 'anjing' yang dianggap umpatan atau makian bagi orang lain, hal itu tidak berlaku lagi karena sebagai suatu pengakraban antar *scooterist* di SOG Bandung. Dengan demikian gaya hidup yang dapat diungkap ialah, bahwa solidaritas dan hubungan tanpa batas antar *scooterist* muncul dikarenakan kecintaan terhadap barang yang bernama *scooter* dan kehidupannya di komunitas *scooterist*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adlin, Alfathri (ed.)
2006 *Resistensi Gaya Hidup : Teori dan Realitas*. Yogyakarta: Jalasutra
- Ajisatria, Wisnu
2003 *Bersepeda sebagai Gaya Hidup (Studi Kasus Empat Anggota Cycling Enthusias Yogyakarta)*. Skripsi sarjana tidak diterbitkan. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Antariksa
2000 *Budaya Materi*. www.kunci.or.id
- Bodgan dan Taylor
1993 *Kualitatif : Dasar-Dasar Penelitian*. Surabaya: Usaha Nasional
- Chaney, David
1996 *Lifestyles : Sebuah Pengantar Komprehensif*. Yogyakarta: Jalasutra
- Danandjaja, James
1989 *Antropologi Psikologi: Kepribadian Individu dan Kolektif*. Jakarta: Lembaga Kajian Budaya Indonesia.
- Dyson, Laurentius
2002 *Metode Etnografi*. Dalam "Masyarakat, Kebudayaan dan Politik", Th XVI, No. 1. Surabaya: Universitas Airlangga
- Endraswara, Suwardi
2003 *Metodologi Penelitian Kebudayaan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Gerungan, W.A.
1986 *Psikologi Sosial*. Bandung: Eresco.
- Hebdige, dick
1979 *Subculture : The Meaning of Style*. London : Methuen
- Ihromi, T.O. (ed.)
1999 *Pokok-Pokok Antropologi Budaya*. Edisi Kesepuluh. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

- Johnson, Dayle Paul
1994 Teori sosiologi klasik dan modern I. Jakarta: Pt Gramedia Pustaka Utama
- Kaplan, David dan Manners, Albert A.
2000 *Teori Budaya* (Penerj. Landung Simatupang). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Koentjaraningrat
1987 *Sejarah Teori Antropologi I*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia
1990 *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: Rineka Cipta.
1992 *Berapa Pokok Antropologi Sosial*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Koentjaraningrat (ed.)
1994 *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. edisi ketiga, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Koentjaraningrat, B. Santoso, J. Danandjaya, P. Suparlan, E. K. M. Masinambow, A. Sofion
2003 *Kamus Istilah Antropologi*. Jakarta: Progres
- Lury, Celia
1998 *Budaya Konsumen*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia
- Moleong, Lexy J.
1989 *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Muhadjir, Noeng
1989 *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Rake Sarasin.
- Rumbiak, Andi R.
2003 *Ikatan Kedaerahan Etnis Papua di Surabaya*. Skripsi Sarjana tidak diterbitkan. Surabaya: UNAIR.
- Santoso, Erie
2004 *Sejarah Vespa*. www.vespaindonesiaonline.com
- Sartono, Frans
2003 *'Hobi dan Komunitas, Berskuter, Kami Bersaudara'*, www.vcspaindonesiaonline.com
- Sarwono, Sarlito W.
2005 *Psikologi Sosial*. Jakarta: Balai Pustaka.

- Siregar, Ashadi
1985 *Popularitas Gaya Hidup Sisi Remaja Dalam Kebudayaan Massa*. Jakarta: Prisma. LP3ES
- Soekanto, Soerjono
1986 *Pengantar Sosiologi Kelompok*. Bandung: Remadja Karya CV.
1990 *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Spradley, James P.
1997 *Metode Etnografi* (Penerj. Misbah Zulfa Elisabeth). Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya.
- Subiyantoyo, Bambang
2005 'VESPARTIS (*Vespa & Artis*)',
www.vespaindonesiaonline.com
- Susanto, A.B.
2001 *Potret-Potret Gaya Hidup Metropolis*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Svalastoga, Kaare
1989 *Diferensiasi Sosial*. Jakarta: PT. Bina Aksara.
- Winangun, Y. W. Wartaya
1990 *Masyarakat Bebas Struktur*. Yogyakarta: Kanisius.



Gambar 2.2.
Peta Provinsi Jawa Barat



Gambar 2.3.
Para Pendiri SOG (*Scooter Owners Group*)



Gambar 2.4.
Rompi *Scooterist* SOG Berbahan Jeans



Gambar 2.5.
Rompi *Scooterist* SOG Berbahan Kulit



Gambar 2.6.
Logo SOG Indonesia



Gambar 2.7.
Logo SOG Brother



Gambar 2.8.
Logo Oval SOG Indonesia



Gambar 2.9.
Logo Oval SOG Cabang Bandung



Gambar 2.10.
Stiker Tengkorak Untuk Kepemilikan Umum



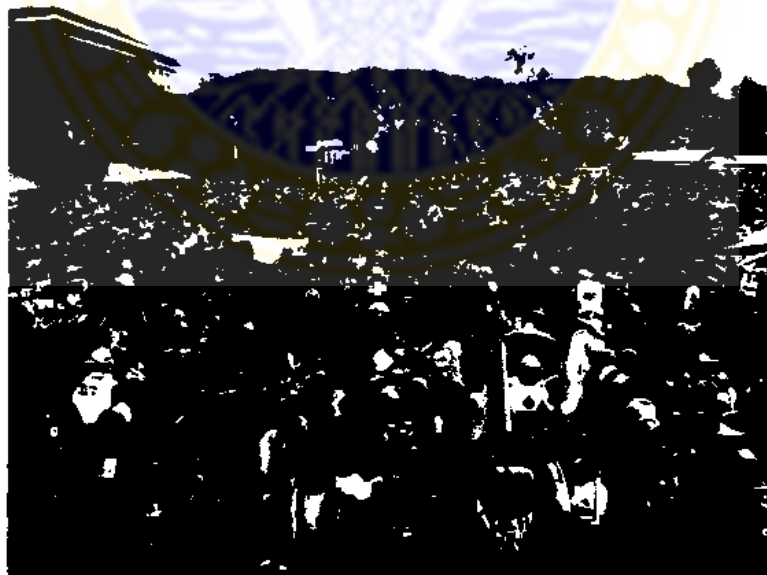
Gambar 2.11.
Contoh Penempelan Stiker NRA



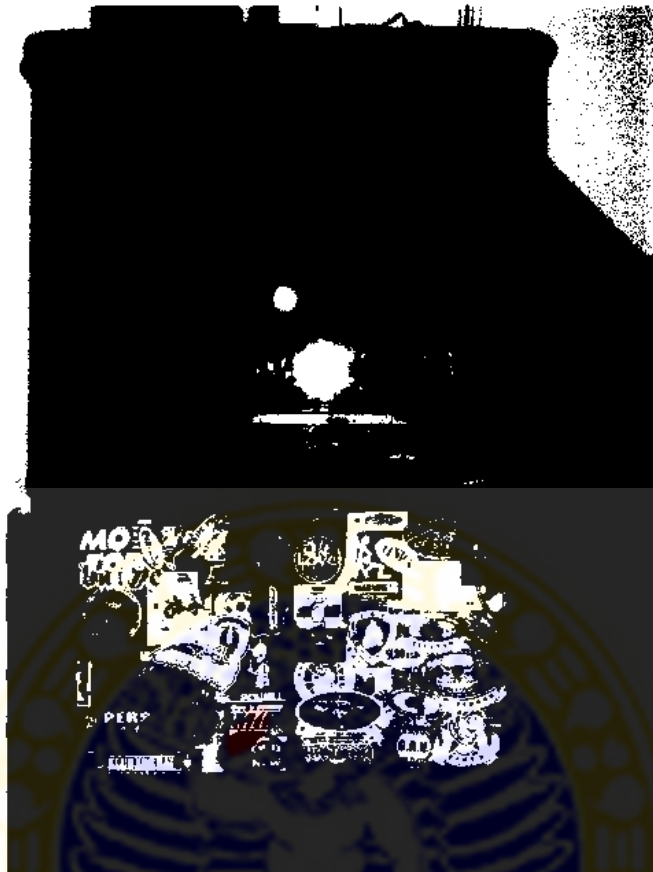
Gambar 2.12
Wing Hasil Kegiatan Wing Day di SOG



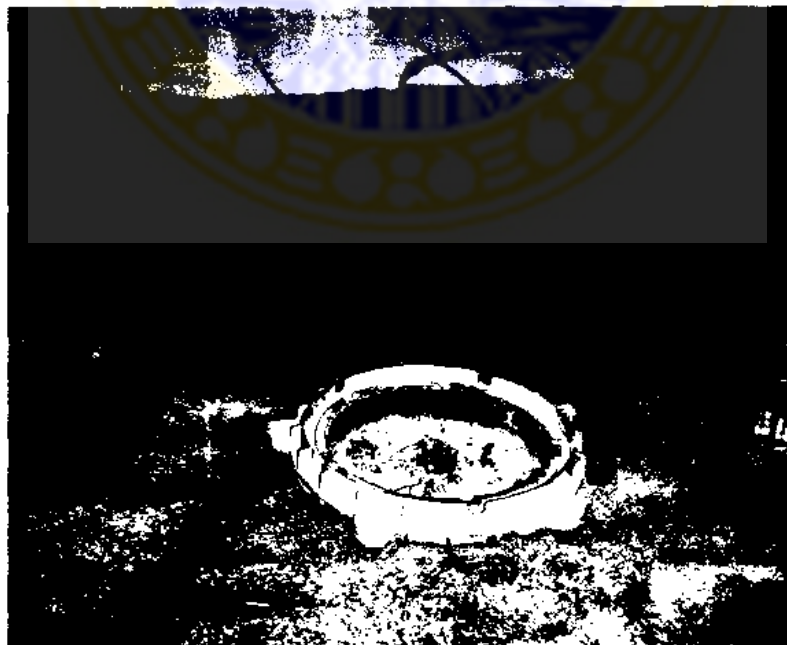
Gambar 3.1.
Scooterist Bersama Keluarganya



Gambar 3.2.
Acara Gabungan Komunitas Otomotif di Bandung



Gambar 3.3.
Lemari Televisi Milik Berry Dengan Berbagai Stiker Khas *Scooterist*



Gambar 3.4
Asbak dari teromol roda belakang vespa



Gambar 4.1.
Scooter tahun 1980 dimodifikasi model tahun 1962 (klasik)



Gambar 4.2.
Salah Satu *Scooter* Model *Touring*



Gambar 4.3.
Jenis *Scooter* balap/*racing*



Gambar 4.4.
Rizki dan *Scooter* Model Standarnya



Gambar 4.5.
Scooter "racing" Namun Hanya Sebatas Model Saja

Lampiran 2. Surat-surat Perizinan Penelitian



**SCOOTER OWNERS GROUP (SOG)
INDONESIA**

SEKRETARIAT PUSAT : Jl. Gelap Nyawang No. 7 Lt. 2
Bandung 40132 Jawa Barat Phone : 0812 2009 409 Fax : 022 - 7911649 E-mail : sog_indo@hotmail.com
BANK JAWABANK JAWA BARU SURABAYA TELERAWANGNYAWANGNO.7LT.2INDONESIA



No : 23/SOG-INA/DP.PUSAT/IX/06
Perihal : Surat Keterangan Ijin Penelitian
Lampiran : -

Bandung, 1 September 2006



Yang terhormat,
Pimpinan Fakultas
Di
Tempat

Dengan ini kami selaku DP PUSAT Scooter Owners Group (SOG)
Indonesia memberikan ijin kepada :

Nama : Teguh Priyanto
NPM : 070216638
Fakultas : Ilmu Sosial dan Politik
Universitas : AIRLANGGA Surabaya

Untuk melakukan penelitian terhadap Scooter Owners Group (SOG)
Indonesia, yang berlokasi di kota Bandung guna penyusunan skripsi.
Demikian surat ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya

Dewan Pengurus Pusat
Scooter Owners Group (SOG) INDONESIA

a/n Ketua Umum,

Jr. Erwin Yulizar
Ketua Harian, NRA. 269



Sekretaris Umum,

Faisal, SE
NRA. 560



PEMERINTAH PROPINSI JAWA BARAT
BADAN KESATUAN BANGSA
DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT DAERAH

Jalan Supratman No. 44 Telp. 7206174 - 7106286
BANDUNG

Kode Pos 40121

Bandung, 21 Pebruari 2007

Nomor : 070.1/126
Lampiran :
Perihal : Permohonan Ijin Survey/Penelitian.

Kepada
Yth. Walikota Bandung
Up. Kepala Badan Pemberdayaan Masyarakat
di

BANDUNG

Bersama ini disampaikan dengan hormat, bahwa berdasarkan surat dari Kepala Bidang Pemajuan HAM Bakesbang Jawa Timur Nomor : 072/038/212/2007 tanggal 6 Pebruari 2007 perihal Ijin Penelitian.

Sehubungan hal tersebut di atas, kami hadapkan :

Nama : **TEGUH PRIYANTO**
Tempat/Tgl/Lahir : Bandung, 28 Nopember 1982
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jl. M. Kabilis 5 No. 3 Bandung

Untuk melakukan Kunjungan/survey di Kota Bandung dari tanggal 22 Pebruari s/d 22 Mei 2007 dengan judul / masalah :

"SCOOTERIST BANDUNG (Studi Etnografi Tentang Gaya Hidup Pada Komunitas "Scooter Owners Group" Bandung"

Dan apabila situasi dan kondisi memungkinkan, kami mendukung kegiatan termaksud.

Demikian, atas kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA
DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT DAERAH
PROPINSI JAWA BARAT

u.b.

Koordinator Hubungan Antar Lembaga,



Drs. H. KANDA SUKANDA, M.Si.

Koordinator Tingkat I

NIP. 480 081 767

TEMBUSAN, disampaikan kepada :

1. Assisten Pemerintahan Setda Propinsi Jawa Barat;
2. Kepala Bapeda Propinsi Jawa Barat;
3. Kepala Badan Kesatuan Bangsa Prop. Jawa Timur;
4. Dekan Fak. Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UNAIR;
5. Yang bersangkutan.

Lampiran 3.

PEDOMAN WAWANCARA

1. Identitas diri (termasuk NRA)
2. Pekerjaan dan waktu kerja
3. Jumlah penghasilan / uang saku sekarang dan saat pertama masuk SOG (jika memungkinkan)
4. Sejak kapan dan bagaimana ceritanya anda bisa menggemari *scooter*
5. Jumlah dan tipe *scooter* yang dimiliki
6. Jenis modifikasi atau kondisi *scooter* dan apa alasannya
7. Bagaimana pemahaman anda tentang hal teknis sebuah *scooter*
8. Status keanggotaan di SOG
9. Sejak kapan menjadi anggota SOG
10. Apa saja syarat jadi anggota
11. Apakah motivasi anda masuk komunitas *scooter*
12. Apakah dalam komunitas *scooter* sudah bisa memenuhi keinginan dan motivasi tersebut
13. Apa saja kegiatan yang ada di tempat tersebut saat kumpul bersama (tergantung lokasi penelitian)
14. Kapan *scooterist* biasanya kumpul di tempat tersebut
15. Apa saja kewajiban dan kegiatan saat kumpul di sekretariat
16. Motivasi keikutsertaan dalam kegiatan-kegiatan *club*
17. Sejauh mana pemahaman anda tentang makna dari simbol-simbol di SOG
18. Dimana saja tempat nongkrong *scooterist* SOG dan luar SOG
19. Apa saja kegiatan saat nongkrong di tempat-tempat tersebut
20. Fungsi (bukan arti) dari setiap penggunaan logo, stiker, *wings*, dll
21. Apakah manfaat dari pelantikan anggota SOG, apa pula maknanya
22. Jumlah anggota aktif ataupun yang terdaftar sekarang
23. Apakah terdapat perbedaan sikap / perlakuan senior terhadap anggota yang masih baru di SOG
24. Apa manfaat *touring*
25. Bagaimana bentuk antusias terhadap kegiatan *touring*
26. Bagaimana bentuk hubungan diantara *club scooter* di Bandung ataupun diluar Bandung
27. Bagaimana bentuk hubungan SOG dengan *club* sepeda motor lain di Bandung
28. Apakah terdapat persaingan antar *club scooter* di Bandung
29. Bagaimana bentuk solidaritas / kekeluargaan terhadap sesama penggemar *scooter* di Bandung ataupun di luar Bandung
30. Bagaimana perbedaan gaya antara SOG dengan *scooterist* lainnya di Bandung
31. Bagaimana bahasa dan peristilahan yang digunakan dalam komunitas SOG dan antar *scooterist* diluar SOG
32. Bagaimana wujud dan bentuk seni dalam ber-*scooter* (contohnya modifikasi, atraksi/*free style*, dll)

33. Bagaimana dan darimana pengetahuan scooterist terhadap :
 - a. aliran modifikasi *scooter*
 - b. nilai estetika atau keunikan sebuah *scooter*
34. Bagaimana jenis aksesoris motor ataupun tubuh *scooterist* sehubungan dengan *scooter*, apakah terdapat musim terkait model aksesoris tersebut
35. Bagaimana bentuk, cara membuat/mendapatkan, penggunaan, pemeliharaan aksesoris
36. Sejauh mana keanggotaan anda di SOG mempengaruhi kehidupan anda atau anggota lainnya

