

**KOMUNITAS SEPEDA MOTOR KLASIK PADA MASYARAKAT  
MODERN (Studi Tentang Peran Modal Sosial pada Kolektor Sepeda Motor  
Klasik Jepang)  
SKRIPSI**



Disusun oleh

ABRAHAM PARTOGI PARDAMEAN TAMBUNAN

NIM: 071511433056

DEPARTEMEN SOSIOLOGI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS AIRLANGGA

SEMESTER GENAP 2018/2019

### HALAMAN PERNYATAAN

Bagian atau keseluruhan isi 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 (langsung maupun tidak langsung) dalam isi Skripsi.

Apabila ditemukan bukti bahwa pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di Universitas Airlangga

Surabaya 20 April 2019



**KOMUNITAS SEPEDA MOTOR KLASIK PADA MASYARAKAT  
MODERN (Studi Tentang Peran Modal Sosial pada Kolektor Sepeda Motor  
Klasik Jepang)**

**SKRIPSI**

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

Disusun oleh

Abraham Partogi Pardamean Tambunan

NIM: 071511433056

DEPARTEMEN SOSIOLOGI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS AIRLANGGA

SEMESTER GENAP 2018/2019

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi yang berjudul “KOMUNITAS SEPEDA MOTOR KLASIK PADA  
MASYARAKAT MODERN (Studi Tentang Peran Modal Sosial pada Kolektor  
Sepeda Motor Klasik Jepang)”

Skripsi ini telah memenuhi persyaratan dan disetujui untuk diujikan.

Surabaya, 5 April 2019

Dosen Pembimbing



Prof. Dr . Subagyo Adam. Drs., MS.

NIP.195301261983031001

HALAMAN PENGESAHAN PANITIA PENGUJI  
KOMUNITAS SEPEDA MOTOR KLASIK PADA MASYARAKAT MODERN  
(Studi Tentang Peran Modal Sosial pada Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang)

Skripsi ini telah diujikan dan disahkan dihadapan Komisi Penguji

Program Studi Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Airlangga

Pada hari : Selasa

Tanggal : 16 April 2019

Pukul : 10.00

Komisi Penguji terdiri dari:

Ketua Penguji

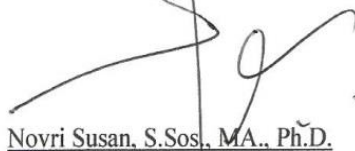


Drs. Sudarso, M.Si.

NIP. 196805141992031002

Anggota Penguji

Anggota



Novri Susan, S.Sos., MA., Ph.D.

NIP. 197711082003121001

Anggota



Prof. Dr. Subagyo Adam, Drs., MS.

NIP. 195301261983031001

## KATA PENGANTAR

Pertama saya ucapkan syukur pada Tuhan Yesus Kristus, karena dengan berkat dan penyertaanNya, saya dapat menyusun skripsi mengenai Komunitas Sepeda Motor Klasik pada Masyarakat Modern (Studi Tentang Peran Modal Sosial pada Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang) ini dengan lancar.

Tren otomotif, khususnya roda dua atau sepeda motor memang cukup ramai dan diminati di Tanah Air ini. Sepeda motor tidak hanya menjadi salah satu moda transportasi utama, tetapi juga merupakan sebuah media hobi bagi para pecinta otomotif saat ini. Tren sepeda motor yang terus berkembang dari tahun ke tahun membuat perkembangan otomotif, khususnya sepeda motor menjadi berkembang pesat. Saat ini, salah satu tren sepeda motor yang cukup banyak diminati adalah sepeda motor klasik. Sepeda motor klasik sendiri masih dapat dibagi lagi kedalam jenis-jenis yang lebih detail, baik berdasarkan negara asal pembuatan, tahun pembuatan, hingga “aliran” lain dari tren sepeda motor klasik itu sendiri. Salah satu jenis sepeda motor klasik yang cukup banyak diminati saat ini merupakan sepeda motor klasik pabrikan Jepang.

Memelihara sepeda motor klasik memang bukan sebuah hal yang mudah, tidak terkecuali sepeda motor klasik Jepang. Walaupun masih lebih sering dijumpai dibandingkan sepeda motor klasik “seangkatan”nya, seperti Vespa dan sejenisnya yang berasal dari Eropa, tentu diperlukan koneksi untuk dapat mempertahankan “kehidupan” sepeda motor klasik tersebut. Dari kesulitan tersebut, masih terdapat sekelompok orang yang rela untuk mengoleksi sepeda motor klasik tersebut untuk memenuhi kebutuhan mereka, yaitu sebuah nilai-nilai

yang mereka miliki dimasa lalu atau adanya nilai-nilai tertentu yang lain. Dengan demikian, tentu akan mempengaruhi cara mereka dalam memilih koneksi sebagai modal sosial yang benar-benar dapat memberikan keuntungan baginya.

Di era modern ini, internet merupakan salah satu cara yang banyak digunakan orang untuk menemukan sebuah koneksi baru, tidak terkecuali bagi penggemar, dan kolektor sepeda motor klasik tersebut. Adanya grup komunitas dengan mudah ditemui di media sosial membuat hubungan menjadi semakin mudah, tanpa terikat jarak dan waktu. Komunitas menjadi sebuah modal sosial dengan peran yang berbeda-beda bergantung dari cara seorang penggemar sepeda motor klasik tersebut menggunakannya.

Akhir kata, saya berharap agar skripsi ini dapat memberikan manfaat secara praktis maupun akademis dalam memahami studi-studi yang terkait dengan modal sosial, ataupun bentuk lain dari karakteristik setiap komunitas sepeda motor yang bermacam-macam. Saya menyadari bahwa masih banyak kekurangan dan memohon maaf apabila terdapat kesalahan, baik secara teknis maupun non-teknis.

Surabaya, 27 Maret 2019

Penulis

## UCAPAN TERIMA KASIH

Pada halaman ini, saya sebagai peneliti mengucapkan banyak terima kasih pada pihak-pihak yang telah membantu dan mendukung proses kelancaran penyusunan skripsi ini sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan studi S1 ini. Bantuan dan dukungan ini sangat menyemangati saya untuk menyusun skripsi ini.

1. Terimakasih sebanyak-banyaknya pada kedua orang tua saya, Papa dan Mama yang telah mendukung saya selama ini, tidak hanya ketika mengerjakan skripsi saja. Terimakasih banyak juga karena sudah membayar SPP semester, saya tidak akan pernah mengecewakan usaha itu. Saya juga berterimakasih pada adik saya, sebagai tim hore, walaupun tidak ada kaitannya, tetapi kegiatan mengantar jemput sekolah merupakan sebuah bentuk kegiatan yang menghibur. Untuk Ompung Doli dan Ompung Boru, Bou, Amangboru dan adik-adik. Terima kasih banyak atas motivasi dan semangat-semangat yang selama ini sudah diberikan. Tanpa adanya hal-hal tersebut, mungkin saya tidak memiliki target untuk menyelesaikan skripsi ini.
2. Terima kasih sebesar-besarnya untuk Prof. Subagyo Adam selaku pembimbing skripsi saya yang telah memberikan banyak arahan, ide-ide penambahan materi, dan motivasi semangat untuk saya mengerjakan skripsi ini. Tidak lupa pada dosen-dosen pengajar Sosiologi lain, Bu Sutinah sebagai kaprodi yang pernah membimbing saya dalam menyusun proposal skripsi, begitu juga Pak Hotman, Pak Daniel, Pak Doddy, Pak Herwanto, Pak Mustain, Pak Wirawan, Pak Bagong, Pak Darso, Pak Septi, Pak Novri, Pak Benny, Bu Tuti, Bu Udji, Bu Siti Mas'Udah, Bu Emy, Bu Ratna yang semuanya pernah memberikan materi di kelas. Terima kasih juga untuk mbak Sukma yang dengan sabar menjawab pertanyaan-pertanyaan yang berulang-ulang dan membosankan mengenai berbagai macam informasi akademik, maupun kehadiran dosen.



3. Terima kasih pada Pak Karnaji selaku dosen wali saya. Terima kasih banyak atas persetujuan untuk pengambilan mata ajar dan motivasinya selama ini.
4. Terima kasih untuk Tayev Dedayev dan sekeluarga. Terima kasih banyak karena selama ini sudah mau saling berbagi pengetahuan, buku-buku. Terima kasih juga karena dengan selalu berinteraksi, saya menjadi belajar untuk lebih memahami sebuah kesederhanaan. Terima kasih juga untuk Yaka Bagus, meskipun beda jurusan tetapi bersedia untuk diganggu. Terimakasih karena sudah direpotkan waktu awal penyusunan skripsi ini. Juga untuk Fajar, teman berbicara mengenai sepeda motor sebagai bentuk hiburan selama perkuliahan.
5. Terima kasih untuk teman satu grup Line, Bowo, Iluk, Adam, Laksa. Percakapan kalian cukup menjadi hiburan bagi saya. Terima kasih untuk Bowo yang bersedia dimintai tolong membelikan bumbu pecel dari Madiun, juga sekaligus penyambung informasi dari departemen.
6. Terima kasih untuk teman-teman SOSMATE 2015 sebagai teman-teman yang mau bertukar pikiran, melalui tugas-tugas baik individu maupun kelompok. Semoga sukses selalu kedepannya
7. Untuk dulur sosiologi, baik kakak maupun adik tingkat yang selalu memberikan dukungan dan motivasi dalam pengerjaan skripsi ini.
8. Terima kasih banyak untuk teman-teman komunitas saya sesama penggemar sepeda motor klasik yang namanya tidak saya sebutkan secara terang. Terima kasih mau berbagi informasi untuk memenuhi hobi saya sekaligus pemenuhan data skripsi yang saya susun ini. Semoga setiap data yang tertulis dalam skripsi ini dapat menginspirasi penelitian-penelitian selanjutnya.

## ABSTRAK

Sepeda motor klasik merupakan salah satu jenis sepeda motor yang pernah diproduksi di tahun-tahun lalu. Saat ini, sepeda motor klasik menjadi salah satu tren otomotif kendaraan roda dua yang cukup banyak diminati oleh masyarakat, diantaranya merupakan kolektor. Sepeda motor klasik terbagi kedalam beberapa jenis, berdasarkan tahun perakitan, asal pembuatan, kapasitas mesin, bentuk fisik dan beberapa aspek lainnya sebagai pembeda antara sepeda motor klasik tipe satu dengan yang lainnya. Saat ini, terdapat banyak komunitas sepeda motor klasik yang terbentuk di setiap kota di Indonesia baik komunitas didunia nyata maupun grup komunitas media sosial, komunitas berdasarkan tipe atau varian sepeda motor klasik, hingga komunitas dengan motor klasik universal (semua varian sepeda motor klasik bebas ikut komunitas tersebut)

Komunitas merupakan sebuah bentuk modal sosial. Hasil yang didapat dalam penelitian ini nantinya menggambarkan bentuk dan peran modal sosial (meliputi proses pembentukannya).

Kata kunci: Sepeda motor klasik, komunitas, modal sosial, pemaknaan, tindakan rasional

*ABSTRACT*

*Classic motorcycle are one type of motorcycle that was produced in the past years. Today, classic motorbikes are one of the automotive trends of two-wheeled vehicles that are quite popular with the public, including collectors. Classic motorcycle are divided into several types, based on assembly years, origin of manufacture, engine capacity, physical shape and several other aspects as a differentiator between classic motorcycle type one and the other. At present, there are many classic motorcycle communities formed in every city in Indonesia, both communities in the real world and social media community groups, communities based on type or classic motorcycle variants, to communities with universal classic motorcycles (all classic motorcycle variants are free to join the community the)*

*Community is a form of social capital. The results obtained in this study will describe the form and role of social capital (including the formation process).*

*Keywords: Classic motorcycle, community, social capital, meaning, rational action*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>x</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR DIAGRAM.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR (LAMPIRAN) .....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I.....</b>	<b>1</b>
<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Rumusan Masalah .....</b>	<b>7</b>
<b>1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3.1. Tujuan Penelitian.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3.2 Manfaat Penelitian.....</b>	<b>7</b>
<b>1.4. Tinjauan Pustaka .....</b>	<b>8</b>
<b>1.4.1. Studi Terdahulu .....</b>	<b>8</b>
<b>1.4.2. Kerangka Teori .....</b>	<b>11</b>
<b>1.4.2.1 Teori Modal Sosial .....</b>	<b>13</b>
<b>a. Jaringan sebagai sebuah bentuk modal sosial.....</b>	<b>15</b>
<b>b. Komunitas, Media Sosial, dan Konsumerisme.....</b>	<b>16</b>
<b>1.5. Metode Penelitian.....</b>	<b>19</b>
<b>1.5.1. Pendekatan dan Fokus Penelitian .....</b>	<b>19</b>
<b>1.5.2. Setting Sosial Penelitian.....</b>	<b>19</b>
<b>1.5.3. Teknik Penentuan Informan.....</b>	<b>20</b>
<b>1.5.4. Metode Pengumpulan Data.....</b>	<b>22</b>
<b>1.5.5. Teknik Analisis Data.....</b>	<b>24</b>
<b>BAB II .....</b>	<b>25</b>
<b>KOMUNITAS KOLEKTOR SEPEDA MOTOR KLASIK .....</b>	<b>25</b>
<b>2.1 Sejarah Sepeda Motor Klasik di Indonesia .....</b>	<b>25</b>

2.2 Komunitas Sepeda Motor.....	27
2.3 Komunitas sepeda motor klasik di Indonesia.....	31
2.4 Gambaran umum obyek penelitian : Komunitas Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang .....	33
<b>BAB III.....</b>	<b>37</b>
<b>PROFIL KOLEKTOR MOTOR KLASIK DAN JARINGAN .....</b>	<b>37</b>
3.1 Profil Informan .....	37
1. Informan 1 (CN).....	37
2. Informan 2 (BA).....	39
3. Informan 3 (PC).....	39
4. Informan 4 (YT).....	40
5. Informan 5 (MR).....	41
6. Informan 6 (TD).....	42
7. Informan 7 (ES).....	43
3.2 Proses Awal Kegiatan Mengoleksi Sepeda Motor Klasik .....	44
3.3 Pengetahuan Informan Mengenai Sepeda Motor Klasik .....	46
3.4 Proses Membentuk Sebuah Jaringan.....	51
3.5 Peran Jaringan pada Kolektor Sepeda Motor Klasik .....	56
<b>BAB IV .....</b>	<b>64</b>
<b>INTERPRETASI TEORITIK .....</b>	<b>64</b>
4.1 Peran Modal Sosial bagi Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang .....	65
<b>BAB V.....</b>	<b>72</b>
<b>PENUTUP.....</b>	<b>72</b>
5.1 Kesimpulan.....	72
5.2 Saran .....	74
<b>LAMPIRAN</b>	

**DAFTAR TABEL**

Tabel 1.1 Studi Terdahulu	9
Tabel 1.2 Daftar Informan	26
Tabel 2.1 Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia	33
Tabel 2.2 Persebaran kendaraan bermotor di tiap pulau di Indonesia	33
Tabel 3.1 Temuan data	64
Tabel 4.1 Kategorisasi informan	68

**DAFTAR DIAGRAM**

Diagram 2.1 Gambaran umum jenis sepeda motor klasik	39
---	----

**DAFTAR GAMBAR (LAMPIRAN)**

Gambar 2.1 Sepeda motor klasik tua Eropa, BSA	
Gambar 2.2 Sepeda motor klasik tua, Zundapp	
Gambar 2.3 Acara perayaan HUT Pemuda's	
Gambar 2.4 Sepeda motor klasik aliran orisinal	
Gambar 2.5 Sepeda motor klasik orisinal restorasi	
Gambar 2.6 Sepeda motor klasik restorasi modifikasi	
Gambar 2.7 Kegiatan kopdar penggemar sepeda motor klasik	
Gambar 2.8 Kegiatan kopdar penggemar sepeda motor klasik	
Gambar 2.9 Observasi lapangan di pasar loak	
Gambar 2.10 Sepeda motor klasik Yamaha L2G kondisi bahan di pasar loa	

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Berbagai macam tren otomotif, seperti memodifikasi kendaraan mulai dari kondisi pabrik hingga sesuai dengan keinginan penggunanya, hingga tren untuk mengembalikan orisinalitas dari sebuah kendaraan tersebut atau biasa disebut restorasi, dengan dilengkapi oleh sukucadang baik baru maupun bekas tetapi orisinal. Tren-tren otomotif tersebut saat ini berlaku keseluruhan jenis kendaraan, baik roda 4 seperti mobil, maupun roda 2 yaitu sepeda motor. Sepeda motor adalah kendaraan dengan jumlah yang sangat banyak di Indonesia. Dengan adanya tren-tren otomotif saat ini, sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak peminatnya dan menjadi media untuk diterapkannya tren otomotif tersebut. Tren otomotif berlaku pada segala jenis sepeda motor, dan berasal dari segala era, termasuk sepeda motor yang diproduksi di era 90'an kebawah. Tren otomotif yang sangat diminati oleh masyarakat Tanah Air saat ini salah satunya adalah sepeda motor klasik. Sepeda motor klasik merupakan sebuah kendaraan yang diproduksi di era 90'an kebawah dengan berbagai macam merk dan asal produksi, seperti Jepang (Asia), Eropa, Amerika, dan sebagainya. tentu menjadi tantangan tersendiri bagi penggemarnya untuk memelihara sepeda motor klasik. Keterbatasan sukucadang, cara berkendara yang dianggap kurang praktis dibandingkan dengan sepeda motor "baru" pada umumnya, dan beberapa kesulitan lainnya justru menjadi daya tarik sendiri untuk memelihara sepeda motor klasik tersebut. Salah satu cara penggemar motor klasik dapat "menjalankan" hobi mereka, adalah dengan membentuk sebuah komunitas.

Memelihara sebuah kendaraan, dalam hal ini adalah sepeda motor klasik, memiliki sebuah daya tarik sendiri. Selain sebagai mengisi waktu senggang, pelampiasan hobi, tetapi juga dapat menjadi sebuah "tabungan" mengingat semakin bertambah tua motor tersebut, maka semakin berharga. Definisi dari

klasik saat ini juga masih terlihat belum jelas karena belum diketahui ukurannya secara pasti, sehingga untuk menentukan sebuah sepeda motor bisa disebut klasik atau bukan, setiap orang memiliki pendapat yang berbeda-beda. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), klasik sendiri memiliki arti “*mempunyai nilai atau mutu yang diakui dan menjadi tolak ukur kesempurnaan yang abadi; tertinggi; karya sastra yang bernilai tinggi serta langgeng dan sering dijadikan tolak ukur atau karya susastra zaman kuno yang bernilai kekal; bersifat seperti seni klasik yaitu sederhana, serasi, dan tidak berlebihan; termastur karena bersejarah; tradisional dan indah*”. Selain KBBI, Cambridge Dictionary mendefinisikan kata klasik sebagai sesuatu yang tradisional, lama, tetapi *fashionable* (modern, modis). Klasik sendiri dalam definisinya tidak terikat dengan usia. Benda-benda produksi terbaru, seperti pakaian, kendaraan, furnitur dan sebagainya apabila bentuknya menyerupai benda-benda masa lalu, maka dapat disebut “klasik”. Meskipun tidak terikat dengan usia, tren sepeda motor yang diproduksi saat ini secara fisik pada umumnya sangat menjauhi ciri dari “klasik” tersebut dan digantikan dengan bentuk *body* motor menyudut khas motor modern saat ini sehingga apabila terlihat sepeda motor klasik banyak digunakan di jalan, maka sebagian besar sepeda motor klasik tersebut diproduksi di tahun-tahun lama, walaupun ada sepeda motor baru berdesain klasik, tetapi jumlahnya sangat sedikit dibandingkan motor klasik produksi lama.

Komunitas sangat erat kaitannya dengan interaksi antar anggotanya. Adanya hubungan timbal balik antara satu individu dengan yang lain dengan masing-masing kepentingannya beserta proses terbentuknya sebuah interaksi tersebut tentu dapat menjadi suatu kajian yang menarik untuk diteliti. Berdasarkan Kamus Oxford, Komunitas dapat diartikan sebagai sekumpulan orang yang memiliki interaksi antara satu dengan yang lain seperti teman, tetangga; interaksi dalam sebuah lingkup berdasarkan wilayah geografis seperti penduduk sebuah kota; anggota sebuah komunitas yang berdasarkan kepercayaan, nilai, dan perilaku. Ketika berbicara mengenai sepeda motor klasik, tentu topik pembicaraan tidak lepas dari hal-hal yang berkaitan dengan kendaraan roda dua yang cukup “berumur” tersebut, baik terkait sukucadang, aksesoris, acara bersama seperti



turing dan sebagainya. Masing-masing komunitas memiliki kultur yang berbeda-beda walaupun mereka sesama penggemar sepeda motor klasik. Di Indonesia, komunitas penggemar sepeda motor klasik dibagi menjadi 3 golongan, yaitu penggemar sepeda motor klasik Eropa, Asia, dan Amerika. Ketiganya memiliki kultur yang berbeda-beda baik dalam pola interaksi, kebiasaan, atribut dan sebagainya. Di Indonesia, pasar sepeda motor didominasi oleh pabrikan Jepang (Asia). Sepeda motor pabrikan Jepang lebih diminati oleh masyarakat Indonesia diantaranya terkait dengan ukuran sepeda motor yang cocok dengan postur tubuh sehingga mudah digunakan, harga yang dinilai cukup terjangkau (apabila dibandingkan dengan pabrikan Eropa dan Amerika).

Penggemar sepeda motor klasik, tentu memerlukan orang lain yang memiliki kemampuan dan hobi yang sama agar dapat mempertahankan kendaraannya tersebut tetap dapat berjalan mengingat ketersediaan sukucadang yang sangat terbatas dan sebagainya. Diperlukan kerjasama antara satu individu dengan individu lain yang memiliki kepentingan yang sama. Adanya jaringan dalam komunitas untuk saling membantu antar individu sehingga terbentuk suatu pola seperti jaring laba-laba. Dalam hal ini, modal sosial sangat erat kaitannya dengan proses interaksi yang terjadi dalam komunitas ketika modal sosial tersebut menjadi suatu wadah yang dapat membantu individu anggota suatu komunitas untuk membentuk hubungan atau menambah “jaringan” dengan individu lain, tidak menutup kemungkinan dari komunitas lain. Modal sosial menjadi alat yang cukup menarik untuk menganalisis proses-proses yang terjadi dalam suatu komunitas penggemar sepeda motor klasik. Penggemar sepeda motor klasik berjumlah cukup banyak di Indonesia dan tersebar di seluruh daerah. Tidak jarang, mereka memiliki jaringan antara anggota komunitas satu dengan anggota komunitas lain baik didalam maupun luar kota. Berbagai macam peran seperti penjual sukucadang dan aksesoris, ketua komunitas dan sebagainya membuat pola jaringan tersebut menjadi semakin rumit. Beberapa contoh seperti penjual sukucadang yang memperoleh keuntungan oleh karena ia memiliki modal sosial berupa jaringan, baik jaringan untuk mencari barang yang dibutuhkan maupun jaringan yang merupakan konsumen dari dirinya. Meskipun demikian, jaringan

yang merupakan modal sosial tidak hanya berfungsi sebagai pencari keuntungan, tetapi juga dapat memunculkan solidaritas.

Dalam suatu komunitas sepeda motor klasik, berbagai macam karakter individu dapat ditemui, tetapi mereka memiliki tujuan dan kepentingan yang sama yaitu sepeda motor klasik. Komunitas menjadi sebuah wadah bagi anggotanya untuk mencari segala hal yang berhubungan dengan sepeda motor klasik. Komunitas merupakan salah satu contoh modal sosial yang secara langsung maupun tidak, dapat meningkatkan “konsumsi” setiap anggotanya. Konsumsi tersebut bisa berupa konsumsi secara ekonomi, yaitu pembelian barang seperti variasi sepeda motor, sukucadang, bahkan unit sepeda motor klasik dan konsumsi secara sosial seperti adanya rasa solidaritas, kesamaan identitas, mendapatkan tambahan koneksi (orang yang dikenal) dan sebagainya (Warde dan Tampubolon, 2002).

Saat ini, komunitas tidak hanya berupa komunitas fisik yang para anggotanya saling bertemu dan bertatap muka saja. Semakin berkembangnya teknologi, khususnya Internet, membuat media sosial saat ini menjadi sebuah komunitas tersendiri, dengan jangkauan yang jauh lebih luas dibandingkan dengan komunitas di dunia nyata tersebut. Adanya fitur grup di media sosial yang dapat diakses dengan bebas tanpa ada peraturan yang mengikat, membuat semakin mudahnya sebuah jaringan yang terbentuk berdasarkan sebuah kepentingan yang sama terbentuk. Komunitas sepeda motor klasik saat ini tidak hanya berupa komunitas yang berupa tatap muka secara langsung saja, tetapi juga banyak komunitas berupa grup tersebar di media sosial dengan beranggotakan ribuan pengguna media sosial (contoh: YAMAHA V SERIES INDONESIA, YAMAHA ALFA CLUB INDONESIA, Suzuki RC All Variant, Yamaha L2G, L2S, L2SN, Komunitas A100 Indonesia dan masih banyak yang lain). Internet sangat berpengaruh terhadap pembentukan jaringan, koneksi setiap individu saat ini (Wellman *et al*, 2001). Kemudahan mengakses media sosial membuat mudahnya pertukaran informasi dan pengetahuan terjadi antara satu anggota dengan anggota lain sehingga membuat minat pengguna sepeda motor “baru” untuk ikut menjadi

penggemar sepeda motor klasik tersebut. Luasnya cakupan grup komunitas tersebut membuat setiap anggotanya dimanapun dan kapanpun dapat terkoneksi antara satu dan lainnya sehingga timbul sebuah bentuk solidaritas, meskipun tidak pernah bertatap muka dan tidak saling mengenal. Media sosial membuat adanya keberagaman peran. Adanya penggemar sepeda motor klasik, penjual sukucadang sepeda motor klasik, penjual unit sepeda motor klasik, dan berbagai macam peran lainnya membuat semakin terintegrasi antar anggota grup komunitas tersebut.

Dengan adanya penelitian-penelitian sebelumnya mengenai modal sosial beserta dengan karakteristiknya, maka semakin memperkuat bahwa setiap komunitas sepeda motor klasik, memiliki cara yang berbeda-beda dalam menjalankan dan mempertahankan organisasinya. Meskipun terlihat berbeda, secara garis besar, masih memiliki pola yang sama, mengingat sepeda motor klasik tidak lagi sebuah benda yang seluruh sukucadangnya masih diproduksi oleh masing-masing produsennya, selain itu, jumlah sepeda motor klasik yang tentu jauh lebih sedikit dibandingkan dengan sepeda motor produksi terbaru membuat semakin “menantang” bagi para penggemarnya untuk memelihara motor tersebut, selain karena hobi, juga dapat menjadi investasi bagi mereka.

Mudahnya orang untuk mengakses berbagai informasi mengenai sepeda motor klasik hanya dengan mengikuti grup komunitas media sosial tersebut tidak membuat komunitas “dunia nyata” menjadi surut. Beberapa tanggapan anggota komunitas dunia nyata yang sekaligus menjadi anggota grup komunitas media sosial menganggap bahwa komunitas media sosial tetap memiliki keterbatasan, tentunya dalam hal menjangkau daerah-daerah terpencil. Sukucadang, *part*, sebuah sepeda motor klasik tidak mudah dijumpai seperti motor baru pada umumnya yang setiap bengkel umum menyediakan. Hal ini menjadi salah satu masalah utama menjadi penggemar sepeda motor klasik tersebut. Tidak semua sukucadang yang dibutuhkan tersedia di forum jual beli yang terdapat di grup komunitas media sosial, meskipun mereka membahas mengenai sepeda motor klasik tersebut. Diperlukan koneksi, jaringan berupa rekan yang dikenal di daerah-

daerah terpencil tersebut, atau harus terjun “mengobservasi” lapangan secara mandiri.

Kolektor motor klasik, merupakan bagian dari penggemar sepeda motor klasik. Mereka tentu memiliki komunitasnya sendiri, tidak jarang mereka juga merupakan anggota dari komunitas motor klasik lain. Kolektor motor klasik tentu memiliki cara yang berbeda dalam menangani serta menilai sebuah sepeda motor klasik. Kolektor motor klasik tentu menghadapi masalah yang hampir sama dengan penggemar sepeda motor klasik lainnya, begitu juga dengan cara menghadapi masalah-masalah tersebut. tetapi tetap ada perbedaan karakteristik antara kolektor dengan penggemar sepeda motor klasik “non-kolektor”. Beberapa contoh perbedaan seperti jumlah sepeda motor klasik yang dimiliki, kondisi fisik dari sepeda motor klasik tersebut, penggunaan sepeda motor klasik yang secara umum berbeda (tidak tertutup kemungkinan untuk sama dengan penggemar motor klasik lain) sebagai contoh, sepeda motor klasik sebagai “pajangan” atau hanya digunakan untuk berjalan santai dalam kota, bukan sebagai kendaraan keseharian (kendaraan utama). Kolektor motor klasik memiliki kesulitannya tersendiri dibandingkan dengan penggemar sepeda motor klasik pada umumnya khususnya dalam hal sukucadang. Beberapa nilai-nilai seperti tampilan orisinal, sukucadang orisinal, tentu tingkat kesulitan pencariannya berbeda dengan penggemar sepeda motor klasik yang umumnya menggunakan sukucadang substitusi yang cukup sulit dicari, tetapi tidak sesulit sukucadang orisinal. Orisinalitas sebuah barang merupakan nilai tersendiri bagi seorang kolektor motor klasik. Sepeda motor klasik bekas, tetapi orisinalitasnya terjaga, memiliki nilai yang berbeda, begitu juga dengan sukucadang orisinal sebuah sepeda motor klasik. Baik sukucadang baru orisinal yang sangat langka maupun sukucadang bekas orisinal yang juga cukup langka.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang penelitian, maka fokus penelitian “Komunitas Sepeda Motor Klasik Pada Masyarakat Modern (Studi Tentang Peran Modal Sosial pada Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang)” sebagai berikut:

1. Bagaimana proses terbentuknya jaringan oleh kolektor sepeda motor klasik Jepang?
2. Bagaimana peran modal sosial hadir pada kolektor sepeda motor klasik Jepang?

## **1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1.3.1. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan proses-proses sebuah jaringan terbentuk, baik individu maupun komunitas. Tentu cara jaringan terbentuk berbeda di setiap bidang, dalam penelitian ini, sepeda motor klasik yang dapat digolongkan menjadi sebuah “barang antik” menjadi sesuatu yang berbeda, tentunya dalam membentuk jaringan diantara para penggemarnya. Selain untuk mengetahui proses-proses jaringan terbentuk, juga untuk mengetahui ketika jaringan tersebut dapat menjadi sebuah modal sosial bagi para pelakunya yaitu penggemar sepeda motor klasik.

### **1.3.2 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini memiliki manfaat sebagai berikut:

#### **1. Manfaat akademis**

Penelitian ini tentu diharapkan untuk menambah wawasan penelitian yang bersifat akademis, khususnya bagi studi

kebudayaan dalam lingkup Sosiologi terkait dengan penelitian yang mengkaji karakteristik suatu komunitas, dalam hal ini adalah kegiatan yang dilakukan oleh penggemar sepeda motor klasik.

## **2. Manfaat praktis**

Memberikan pemahaman mengenai konsep pembentukan jaringan dan modal sosial dalam suatu komunitas penggemar sepeda motor klasik, yang didalamnya terdiri dari banyak komposisi.

### **1.4. Tinjauan Pustaka**

#### **1.4.1. Studi Terdahulu**

Selain penelitian mengenai modal sosial beserta aspek-aspek lain, adapun penelitian terdahulu yang juga membahas mengenai komunitas sepeda motor, seperti penelitian yang berjudul “Modal Sosial dalam Komunitas Vespa BananaCity150 di Kecamatan Gedangan Sidoarjo” (Brian Adam dan Fx. Sri Sadewo, 2014) dari Universitas Negeri Surabaya yang membahas mengenai bentuk modal sosial yang ada dalam komunitas tersebut seperti solidaritas antar anggota yang membentuk adanya rasa simpati dan empati terhadap sesama anggotanya yang sedang mengalami kesulitan. Adanya struktur-struktur tertentu yang terbentuk untuk kepengurusan suatu komunitas, aturan atau norma yang berlaku dalam komunitas tersebut merupakan suatu bentuk karakteristik sebuah komunitas. Selain itu, ada penelitian terdahulu yang berjudul “Modal Sosial di Dalam Mempertahankan Komunitas (Studi Tentang Komunitas Motor Vespa Uvorable di Pekanbaru) (Muhammad Ichsan, 2015) dari Universitas Riau. Hampir sama dengan penelitian sebelumnya, penelitian ini juga membahas mengenai karakteristik komunitas sepeda motor Vespa dengan bentuk ketergantungan diantara anggotanya.

#### **Tabel 1.1 Studi terdahulu**

No	Peneliti	Judul	Teori	Metode	Hasil Temuan Data
1.	Brian Adam, FX. Sri Sadewo	Modal Sosial dalam Komunitas Vespa BananaCity150 di Kecamatan Gedangan Sidoarjo”	Modal Sosial (Coleman)	Metode kualitatif deskriptif, menggunakan teknik snowball dengan metode pengumpulan data yaitu wawancara	Terdapat nilai dan norma dalam sebuah komunitas. Terdapat 3 elemen yaitu Dimensi sosial, berupa Kepercayaan, yang mencakup aspek kejujuran, kwajaran berperilaku, egaliter, toleransi, dan kemurahan hati. Kedua merupakan norma yang mencakup aturan-aturan, nilai. Dan yang ketiga adalah jaringan sosial, adanya partisipasi, kerjasama, keadilan dan adanya timbal balik antar anggota komunitas tersebut.
2.	Muhammad Ichsan	Modal Sosial di Dalam Mempertahankan Komunitas (Studi Tentang Komunitas Motor Vespa Uvorable di Pekanbaru)		Pengumpulan data menggunakan metode Kuesioner, Wawancara dan Dokumentasi	Terdapat aturan aturan yang terkait dengan anggota komunitas vespa tersebut. Selain itu, dalam sebuah komunitas terbentuk adanya rasa solidaritas dengan melakukan kerja bakti, bakti sosial seperti memberikan bantuan pada masyarakat tertentu, dan beberapa kegiatan sosial lainnya.

					Komunitas tersebut terbentuk berdasarkan keinginan untuk memperkenalkan vespa (eksistensi vespa), sebagai koneksi untuk menjalin komunikasi, dan sebagai media penyalur hobi.
3	Dian Septerina Pratiwi	Jaringan dan Pertukaran Antar Bengkel Vespa di Surabaya	Teori Jaringan Sosial dan Teori Pertukaran (Homans)	Metode kualitatif bertipe deskriptif, pengumpulan data melalui wawancara dan melalui observasi	Bengkel Vespa dapat tetap bertahan dengan banyaknya komunitas penggemar vespa tersebut. pembentukan hubungan antara bengkel vespa dengan konsumen terjalin cukup baik sehingga dengan adanya hubungan tersebut sebagai bentuk pertukaran karena ada rasa saling membutuhkan. Selain hubungan tersebut, perlu adanya hubungan antar sesama pemilik bengkel untuk saling mendukung ketersediaan stok sukucadang.
4	Teguh Priyatno	Scooterist Bandung (Studi Etnografi Tentang Gaya Hidup Pada Komunitas	Teori Gaya Hidup (David Chaney), Etnografi	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dengan	Scooter memiliki makna yang lebih dari sebuah kendaraan biasa dimata para penggemarnya.



		“Scooter Owners Group” Bandung)		etnografi. Teknik pengumpulan data dengan cara melakukan observasi dan wawancara	Gaya hidup yang sedemikian rupa, membuat suatu ciri tersendiri yang menjadi pembeda antara <i>scooterist</i> satu dengan yang lainnya, termasuk dengan adanya perbedaan selera, meskipun sama-sama sebuah scooter. Selain itu, terbentuknya rasa solidaritas diantara <i>scooterist</i> tersebut juga merupakan bagian dari gaya hidup yang mereka bentuk.
--	--	---------------------------------	--	--	--

#### 1.4.2. Kerangka Teori

Modal sosial sendiri adalah sebuah kelebihan atau sesuatu yang bernilai dimiliki oleh seseorang dalam bentuk hubungan-hubungan dengan orang atau individu lain. Modal menurut Marx berawal dari sebuah hubungan sosial antara kaum borjuis (penguasa) dengan kaum proletar (buruh) dalam sebuah proses produksi sebuah komoditas dan kegiatan konsumsi (Marx 1894 dalam Lin 2001). Dalam perkembangannya, hubungan sosial layaknya sesuatu yang bernilai. Hubungan antar para pekerja dalam suatu sistem produksi merupakan salah satu contoh dari sebuah hubungan sosial yang menjadi modal bagi para pekerja. Nan Lin (2001) dalam bukunya yang berjudul “*Social Capital: A Theory of Social Structure and Action*” mengatakan bahwa modal sosial sendiri sangat erat kaitannya dengan proses pembentukan hubungan antara satu individu dengan individu lain. Beberapa jurnal penelitian terdahulu diantaranya yang disusun oleh Barry Wellman *et al* (2011). Dengan judul “*Does the Internet Increase, Decrease, or Supplement Social Capital?: Social Networks,*

*Participation, and Community Commitment,*” kemudian penelitian oleh Whitham (2012) yang berjudul “*Community Connections: Social Capital and Community Success: Social Capital and Community Success*”. Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Alan Warde dan Giando Tampubolon (2002) dengan judul “*Social Capital, Networks and Leisure Consumption*”

Sebuah jurnal yang berjudul “*Community Connections: Social Capital and Community Success: Social Capital and Community Success*” oleh Whitham, melihat berbagai macam tipe dan karakteristik setiap individu masyarakat dari kota yang berbeda. Ia menemukan berbagai macam hubungan, baik formal maupun informal yang berhubungan dengan kualitas terbentuknya modal sosial dalam suatu komunitas. Modal sosial sendiri merupakan sebuah sumber daya berupa jaringan sosial yang dimiliki oleh seseorang berupa individu atau kelompok. Pengertian dari modal sosial tersebut dapat memberikan akses pada kepentingan pemilik modal sosial, baik berupa barang dan jasa, informasi, interaksi sosial, dan pertukaran sosial. Definisi modal sosial dalam sebuah komunitas merupakan sebuah sumber daya yang dapat menghubungkan antara individu anggota dengan masyarakat luar. Ada 3 manfaat modal sosial yang dimiliki oleh pemilik modal sosial tersebut, Pertama adalah hubungan timbal balik antara kelompok masyarakat dengan individu yang mampu membangun aturan-aturan tertentu. Kedua, modal sosial dapat memperkuat kepercayaan antar anggota komunitas. Adanya aturan-aturan yang berlaku sebagai jaminan yang harus dilakukan (kewajiban). Ketiga, modal sosial sebagai pemberi informasi terkait sebuah masalah, atau dalam bentuk yang lain. Komunitas kolektor sepeda motor klasik sendiri merupakan sebuah bentuk modal sosial yang dimiliki oleh setiap anggotanya, yaitu kolektor itu sendiri. Karakteristik komunitas akan mempengaruhi bentuk dari hubungan modal sosial yang ada didalamnya, sehingga diperlukan pemahaman lain berupa cara setiap anggota dalam memaknai sepeda motor klasik milik mereka untuk mengetahui bentuk interaksi yang terjadi dalam komunitas tersebut. Selain itu, bentuk interaksi yang merupakan satu aspek dalam komunitas

(modal sosial), tentu akan berpengaruh terhadap tindakan setiap kolektor sehingga rangkaian pemaknaan, bentuk komunitas yang merupakan sebuah modal sosial, dan pengaruhnya merupakan suatu rangkaian yang menyatu.

#### **1.4.2.1 Teori Modal Sosial**

Modal sosial terdiri dari 2 kata yaitu modal dan sosial. Definisi dari modal sendiri sebagaimana yang dikatakan oleh Marx (1894) terkait dengan proses produksi saat itu. Setidaknya, ada 5 definisi modal yang diungkapkan dalam perpektif Marx dimasa itu. Pertama, modal sangat erat kaitannya dengan proses produksi dan pertukaran komoditas. Dalam yhal ini, komoditas merupakan sebuah material yang memiliki sebuah nilai tukar. Selain itu, tenaga kerja merupakan ssusatu yang memiliki nilai dalam sebuah proses produksi. Kedua aspek tersebut, yaitu komoditas dan tenaga kerja, merupakan sebuah modal. Kedua, modal dalam hal ini berpengaruh dalam sebuah proses, dibandingkan pada hasil diakhir. Dalam hal ini, modal merupakan sebuah keuntungan dari sisi kapitalis dengan kepemilikan tenaga kerja, peralatan produksi, sewa lahan dan sebagainya.. Ketiga ,hasil dari proses produksi tersebut menjadi sebuah nilai tambah atau laba (keuntungan). Jika ada hal lain berupa kelebihan pekerja, maka akan meningkatkan biaya produksi yang dapat mengurangi keuntungan produksi komoditas tersebut. Apabila hal tersebut terjadi, maka tidak akan ada modal berupa laba, atau yang lebih parah justru mejadi defisit. Keempat, pada dasarnya, modal merupakan sebuah gagasan sosial, yang tentunya membutuhkan sebuah proses kegiatan sosial, proses produksi misalnya, yang didalam kegiatan proses produksi tersebut terdapat proses pertukaran sosial juga. Kelima, modal adalah proses dari hasil akhir. Proses berupa peredaran dan pertukaran komoditas. Komoditas yang dimaksud disini merupakan tenaga kerja dan barang produksi. Definisi modal tersebut merupakan sebuah teori klasik yang dibentuk oleh Marx, sesuai dengan keadaan yang terjadi saat itu.

Dalam bentuk lain, (Bourdieu dalam Lin 1990) Menurutnya, Modal sosial sendiri merupakan hasil dari anggota sebuah kelompok. Adanya hubungan timbal balik yang terjadi dan setiap anggota kelompok merasa sama-sama mendapatkan keuntungan, maka hubungan tersebut dapat disebut modal. Bourdieu memandang modal sosial cenderung kedalam perspektif ekonomi, karena modal ekonomi merupakan akar dari seluruh bentuk modal, baik modal simbolik, modal sosial, maupun modal kebudayaan. Bourdieu menggambarkan bahwa modal yang dimiliki dapat menjadi suatu “tanda pengenal” untuk membentuk sebuah hubungan baru. Dalam sebuah modal sosial, terdapat beberapa aspek yaitu kebudayaan, berupa materi yang tampak, dan berupa perilaku dalam bentuk kebiasaan individu tersebut dalam sebuah kelompok atau lingkungan. Beberapa jenis modal yang dibagi oleh Bourdieu tersebut merupakan sebuah bentuk “konversi” modal ekonomi, yang tentu hasilnya akan mengacu pada hubungan dan keuntungan yang didapat, sesuai dengan pengertian dari modal itu sendiri. Konversi dari analisis modal dalam bidang ekonomi kedalam suatu pembahasan sosial yang berbeda membutuhkan suatu usaha. Ketika modal, dalam pengertian dibidang ekonomi menjadi suatu pengertian yang sempit, terbatas pada sebuah benda yang memiliki sebuah nilai yang dapat memberikan keuntungan bagi pemiliknya, maka menjadi hal yang berbeda ketika modal tersebut dianalisis kedalam bidang sosial yang menjadikan pengetahuan modal itu sendiri tidak berhenti pada sebuah nilai dari sebuah “hubungan” saja, tetapi adanya bentuk-bentuk lain seperti terjadinya proses pertukaran sosial yang merupakan suatu bentuk investasi, tentunya dalam jangka waktu yang cukup panjang (Bourdieu dalam Richardson, 1986).

Modal sosial sendiri layaknya sebuah “investasi” hubungan sosial dengan arah tertentu. Berbagai macam arah dari modal sosial seperti ekonomi, politik, buruh dan komunitas melibatkan beberapa ilmuwan sesuai dengan bidangnya. Pada dasarnya, modal sosial merupakan suatu bentuk keuntungan yang didapat melalui perkenalan atau pembentukan

koneksi dengan orang baru. Tetapi, sesuai dengan karakteristik modal dalam pengertian ekonomi, modal sosial tentunya memiliki adanya risiko-risiko dalam proses pertukaran sosial yang terjadi didalamnya, seperti adanya penolakan oleh individu lain, tidak ada hubungan timbal balik, sama seperti modal dalam bidang ekonomi yang memiliki risiko seperti adanya hutang yang tidak kembali, dan beberapa risiko lainnya

**a. Jaringan sebagai sebuah bentuk modal sosial**

Jaringan, adanya hubungan antara satu individu dengan individu lain terbentuk seperti jaring laba laba yang terpola. Adanya suatu struktur yang ada dalam suatu masyarakat membentuk berbagai macam kepentingan. Individu dengan kepentingan yang sama akan membentuk sebuah “koneksi” antar mereka. Sebuah komunitas terbentuk dengan berbagai macam penyebab. Pertama sebagai bentuk kesamaan kepentingan, sebagai contoh sesama penggemar barang antik sepeda motor klasik dan sebagainya mereka akan cenderung membentuk sebuah “hubungan” pada sesama mereka. Kedua sebagai bentuk pengisi waktu luang, ketika individu dapat mengekspresikan “hobi” dan kemampuan lainnya diluar kegiatan rutin mereka. Modal sosial sebagaimana yang dikatakan Bourdieu merupakan sebuah sumberdaya terkait dengan kepemilikan hubungan sosial. Ketika menjadi seorang anggota dalam suatu komunitas yang merupakan suatu jaringan yang terbentuk atas dasar kesamaan kepentingan dan beberapa aspek lain, maka dapat dikatakan, komunitas tersebut merupakan “modal sosial”. Hubungan yang terbentuk saling mendukung kepentingan satu sama lain, salah satunya yang didapat adalah keuntungan ekonomi. Dalam suatu komunitas, tentu ada banyak aspek lain yang merupakan komposisi dari sebuah komunitas. Terbentuknya rasa solidaritas diantara sesama penggemar sepeda motor klasik, sebagai pengisi waktu luang sekaligus mengurangi kegiatan-kegiatan yang bersifat negatif.

## **b. Komunitas, Media Sosial, dan Konsumerisme**

Saat ini, perkembangan teknologi sangat pesat. Internet dapat menghubungkan antara pengguna satu dengan yang lain dimanapun dan kapanpun. Kemampuan bertatap muka saat ini bukan sebuah hal yang mustahil melalui internet. Media sosial saat ini tidak hanya sebatas untuk menambah pertemanan, menulis status dan sebagainya, tetapi juga sebagai media atau wadah bagi para penggunanya melalui fitur grup. Membentuk suatu komunitas melalui fitur grup membuat jangkauan interaksi antar individu menjadi sangat luas. Komunitas melalui grup, atau biasa disebut dengan komunitas virtual, memiliki jenis yang sangat beragam, dan seluruh pengguna media sosial dapat menjadi anggota dari komunitas virtual tersebut tanpa ada syarat tertentu, atau halangan jarak dan waktu.

Selain grup sebagai komunitas virtual, saat ini ada fitur forum jual beli yang berisi barang dagangan oleh pengguna media sosial tersebut. tidak jarang ditemui seorang penjual tersebut juga merupakan anggota dari komunitas virtual tersebut. mengikuti suatu komunitas, baik virtual maupun *real* (nyata) secara langsung maupun tidak akan mempengaruhi pola konsumsi seseorang yang bergabung menjadi anggota dari komunitas tersebut. Perubahan pola konsumsi terlihat sangat nyata dalam komunitas sepeda motor manapun, termasuk sepeda motor klasik. Konsumsi berupa aksesoris sebagai penunjang penampilan, aktualisasi diri dan sebagainya.

Dalam jurnal yang disusun oleh Alan Warde dan Giando Tampubolon (2002) dengan judul "*Social Capital, Networks and Leisure Consumption*" disebutkan bahwa interaksi yang terjadi dalam sebuah lingkungan atau komunitas, baik teman, rekan kerja, dan sebagainya dapat mempengaruhi pola konsumsi seseorang. Dalam penelitian ini, modal sosial yang terbentuk melalui

pertemanan, dengan modal sosial yang terbentuk melalui ikatan pekerjaan, memiliki pengaruh yang berbeda. Kegiatan konsumsi tentu dipengaruhi oleh apa yang terjadi pada lingkungan sekitar, termasuk diantaranya adalah potensi konsumsi yang ditimbulkan oleh kepemilikan modal sosial. Menurut Bourdieu (1984), modal memiliki 4 bentuk, yaitu sosial, ekonomi, budaya, dan simbolik. Keempat bentuk modal tersebut tersebar secara tidak merata dan tentunya memberikan keuntungan tersendiri pada mereka yang memilikinya. Modal sosial sendiri merupakan sebuah konsep yang menjelaskan tentang mempertahankan sebuah bentuk keperluan, terkait dengan selera dan cara memiliki sebuah koneksi. Modal sosial belum banyak digunakan untuk dilihat pengaruhnya terhadap konsumsi. Definisi modal sosial lebih rinci dikemukakan oleh Putnam (2000) sebagai koneksi berupa jaringan sosial dan norma atau aturan yang berlaku. Modal sosial berbicara tentang “rasa”, yaitu karakter yang terdapat dalam sebuah kelompok yang tentunya melibatkan proses pembentukan identitas dan beujung pada kegiatan konsumsi. Modal sosial memberikan akses informasi mengenai konsumsi yang mengakibatkan timbulnya kegiatan konsumsi baru.

Masih terkait dengan media sosial dan internet yang melekat pada masyarakat modern, dalam sebuah jurnal yang berjudul “*Does the Internet Increase, Decrease, or Supplement Social Capital?: Social Networks, Participation, and Community Commitment*” oleh Wellman *et al* (2001), ditemukan bahwa perkembangan teknologi seperti internet sangat berpengaruh terhadap segala aspek terbentuknya sebuah modal sosial, beserta dengan pengaruh positif maupun negatif dan lain sebagainya. Dalam jurnal tersebut, Robert Putnam (1996) melakukan penelitian mengenai partisipasi masyarakat Amerika terhadap pelaksanaan pemerintahan (good governance) yang menurun. Hal tersebut juga diikuti dengan bentuk lain berupa berkurangnya interaksi yang terjadi didunia nyata.

Menurutnya, ada 2 bentuk modal sosial yang sangat berpengaruh, yaitu modal jaringan (hubungan dengan sesama seperti keluarga, tetangga, saudara, rekan, dan sebagainya) yang memberikan keuntungan berupa hubungan sosial mencakup solidaritas emosional seperti rasa menolong, berteman, barang dan jasa, rasa simpati dan empati. Berikutnya merupakan modal partisipatif, yaitu modal yang dimiliki karena adanya keterlibatan pemilik modal sosial tersebut, terhadap suatu komunitas, organisasi dan bentuk lainnya yang dapat memenuhi kepentingan bersama. Internet dapat meningkatkan modal sosial, pernyataan tersebut ada benarnya dengan melihat realitas yang terjadi saat ini, ketika adanya fitur grup di media sosial yang dapat menjadi media untuk membangun sebuah komunitas (tentunya dengan minat yang sama) tanpa adanya batasan ruang dan waktu (Wellman *et al*, 2001). Meskipun komunitas virtual tersebut dibentuk untuk mengatasi batasan ruang dan waktu, tetapi tetap saja pada akhirnya akan terjadi pertemuan di dunia nyata sebagai kelanjutan dari hubungan di dunia maya tersebut. di era tersebut, kegunaan dari internet semakin sentral oleh karena tersedianya fitur-fitur ber"komunitas". Dalam perspektif lain, Internet juga dapat mengurangi modal sosial, yaitu ketika Internet menjadi sebuah media yang sentral bagi penggunaannya dan menggeser interaksi dalam bentuk lain seperti interaksi tatap muka. Selain itu, hubungan yang dilakukan dalam internet tentunya tidak memberikan rasa emosional yang kuat, kompleks seperti hubungan-hubungan yang terjadi di dunia nyata. Keberadaan internet terlihat mengurangi modal sosial dalam bentuk hubungan di dunia nyata, yang secara otomatis, mereka cenderung lebih memperhatikan internet dibandingkan keadaan sosial disekitar mereka. Dari kedua perspektif tersebut, baik internet dapat menambah maupun mengurangi modal sosial, internet merupakan sebuah suplemen yang sebenarnya justru dapat melengkapi aktivitas sehari-hari.



## **1.5. Metode Penelitian**

### **1.5.1. Pendekatan dan Fokus Penelitian**

Paradigma yang digunakan dalam penelitian ini adalah paradigma definisi sosial dengan tujuan untuk mempelajari tindakan sosial yang dilakukan oleh individu, yaitu kegiatan kolektor dalam membentuk sebuah jaringan atau koneksi dengan sesama kolektor atau penggemar sepeda motor klasik lain. Paradigma tersebut melihat tindakan sosial secara subyektif, sehingga peneliti dapat lebih memahami fakta sosial yang terjadi dalam setiap individu. Manusia sebagai individu pada dasarnya memiliki sifat yang tidak akan pernah konsisten dan seluruh tindakannya tidak bisa disamakan dengan individu lain meskipun terlihat sama dalam suatu komunitas atau kelompok yang ada. Berdasarkan hal tersebut, peneliti dapat meneliti setiap individu dalam komunitas penggemar sepeda motor klasik dengan menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian ini bertipe kualitatif deskriptif, bersifat menjelaskan realitas yang terjadi pada masyarakat baik secara individu maupun kelompok dan terbentuk secara subyektif.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan tujuan untuk mengetahui lebih dalam mengenai tindakan dan perilaku setiap individu yang ada dalam komunitas sepeda motor klasik. Selain itu, metode kualitatif dipilih dengan tujuan untuk menemukan keberagaman antara informan satu dengan yang lain oleh adanya perbedaan status, latar belakang, lingkungan, waktu dan aspek-aspek lainnya. Metode kualitatif juga memungkinkan untuk mendapatkan informasi dari informan lebih mendalam sehingga peneliti dapat mengetahui realitas yang sebenarnya dan dapat lebih memahami kondisi dari informannya.

### **1.5.2. Setting Sosial Penelitian**

Penelitian ini dilakukan dalam suatu komunitas yang terdiri dari berbagai macam individu dengan latar belakangnya masing-masing dan mereka merupakan kolektor sepeda motor klasik. Peneliti mengambil

setting sosial kolektor sepeda motor klasik Kota Surabaya. Lokasi dari pengambilan data tidak ditentukan mengingat seluruh bagian dari penelitian ini harus terlihat secara alami, tetapi tetap diperlukan jadwal pertemuan dengan informan, mengingat bahwa informan juga memiliki aktivitasnya masing-masing.

Komunitas kolektor sepeda motor tua ini melakukan aktivitas *kopdar* atau berkumpul dengan sesama penggemarnya di daerah Taman Apsari, terletak disebelah Gedung Grahadi Surabaya dan daerah Monumen Bambu Runcing dengan waktu yang tidak terjadwal. Selain itu, komunitas kolektor motor klasik tersebut juga memiliki grup komunitas sendiri di media sosial seperti Facebook, dan beranggotakan kolektor motor klasik dari berbagai macam kota di Pulau Jawa. Informasi ini sangat diperlukan mengingat untuk menemukan sebuah data, tentu harus ada proses seperti *getting in*, *getting along*, dan *getting out*.

### **1.5.3. Teknik Penentuan Informan**

Informan erat kaitannya dengan penelitian yang menggunakan metode kualitatif. Informan adalah subyek penelitian dan sebagai sumber data. Informan adalah individu dengan segala pengalaman yang dimilikinya menjadi data yang penting dan perbedaan-perbedaan yang didapatkan di setiap informan merupakan suatu bentuk yang membuktikan bahwa setiap individu berbeda satu sama lain dan keberagaman itu yang menjadi objek untuk diteliti, tidak dengan cara menggeneralisir. Dalam pemilihan informan ini, tentu dipilih informan yang dapat dipercaya untuk memberikan informasi yang dibutuhkan, dan tentunya terlibat langsung dalam kegiatan yang berhubungan dengan sepeda motor klasik

Informan merupakan orang-orang yang sangat diperlukan untuk mendapatkan sebuah data yang berupa realitas dan pengalaman yang mereka miliki. Dalam penelitian ini, informan terdiri dari informan subyek dan non-subyek. Informan subyek adalah orang yang melakukan, atau secara langsung terlibat dalam kegiatan yang berhubungan dengan sepeda

motor klasik, menjadi anggota sebuah komunitas dan sebagainya, sedangkan informan non-subyek merupakan orang-orang yang memahami adanya realitas-realitas tersebut, secara tidak langsung berhubungan dengan keberadaan tren sepeda motor klasik. Untuk teknik pengumpulan data, dilakukan dengan cara *snowball* (bola salju) yang sekaligus untuk mengamati kekuatan jaringan atau hubungan antara satu individu dengan individu lain dan luasan lingkup yang mereka jangkau. Selain untuk menemukan informan dan mengukur kekuatan hubungan antar individu, *snowball* bertujuan untuk mendapatkan informan-informan yang tersembunyi, atau tidak dapat dijangkau apabila hanya mengandalkan permukaan dari suatu komunitas tersebut. Pemilihan informan dilakukan pada orang atau individu yang memahami keberadaan sepeda motor klasik tersebut. Dalam meneliti sebuah komunitas kolektor motor klasik tersebut, Teknik *snowball* sangat diperlukan karena jumlah informan subyek, yaitu kolektor sepeda motor klasik sangat terbatas, berbeda dengan penggemar sepeda motor klasik yang jumlahnya cukup banyak. Dengan menggunakan teknik *snowball*, maka akan mempermudah proses menemukan informan subyek tersebut melalui rekan atau kenalan dari informan yang sejenis. Selain itu, juga menggunakan teknik *accidental* untuk menemukan informan diluar informan subyek, untuk menemukan data yang memperkuat realitas yang didapatkan sebelumnya.

**Tabel 1.2.** Data Informan

No	Nama	Usia	Pekerjaan
1	BA	43	Pedagang barang antik
2	CN	37	Pengusaha knalpot
3	PC	61	Pemilik apotek, Penjual sukucadang mobil dan motor klasik
4	YT	33	Pengusaha warung internet

5	MR	48	Pemilik bengkel motor custom
6	TD	24	Mahasiswa
7	ES (Non Subyek)	39	Mekanik

Beberapa kriteria informan dibentuk untuk data yang lebih akurat diantaranya informan memiliki sepeda motor klasik lebih dari 3 Unit dengan usia minimal 20 tahun (sesuai dengan definisi klasik bagi penggemar sepeda motor klasik pada umumnya) dan kendaraan tersebut bukan merupakan kendaraan yang dipakai sehari-hari. Selain itu adanya kriteria lain seperti bentuk detail dari sepeda motor klasik tersebut beserta perawatannya. Kedalaman pengetahuan yang dimiliki informan mengenai sepeda motor klasik yang dikoleksi maupun diluar koleksi menjadi pertimbangan dalam memilih seorang informan

#### **1.5.4. Metode Pengumpulan Data**

Untuk memenuhi penelitian yang berjudul KOMUNITAS MOTOR KLASIK DALAM MASYARAKAT MODERN (Studi Tentang Peran Modal Sosial Pada Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang), tentu memerlukan cara untuk mendapatkan informasi yang mendalam dari Informan sebagai subyek penelitian. Peneliti akan menggunakan teknik yang merupakan sesuatu yang wajib dari penelitian kualitatif, yaitu:

##### **1. Studi Pustaka**

Studi pustaka adalah pencarian informasi melalui internet, seperti artikel, berita oleh media massa online, jurnal penelitian yang dapat membantu dan berhubungan dengan penelitian ini. Selain itu, diperlukan dokumentasi, baik berupa gambar, video, rekaman suara untuk memperkuat data penelitian ini. Selain melalui internet, adanya literatur seperti buku yang menjadi rujukan untuk penyusunan kerangka teoritik dan metodologi, serta pendukung penelitian lainnya.

## 2. Wawancara

Teknik wawancara dipilih selain merupakan bagian dari penelitian kualitatif, wawancara dapat digunakan untuk mendekati dan menggali informasi yang lebih dalam dari Informan. Kualitas informasi dari informan tentunya juga dipengaruhi oleh peneliti sendiri yang merupakan instrumen penelitian. Untuk mempermudah wawancara, tentu diperlukan pedoman wawancara untuk mengarahkan fokus yang akan diteliti. Dalam wawancara ini tentu diharapkan adanya pertanyaan-pertanyaan yang lebih mendalam, terlepas dari pedoman wawancara untuk mendapatkan jawaban yang bersifat spontan dari informan. Wawancara harus dilakukan se"alami" mungkin agar didapatkan data yang benar-benar asli dan untuk memperkecil kemungkinan informasi yang kurang valid ketika mengetahui tujuan-tujuan tertentu.

## 3. Observasi Partisipan

Untuk mendapatkan data yang lebih dalam dan benar-benar sesuai dengan realitas yang ada, maka diperlukan partisipasi secara langsung pada obyek yang diteliti. Dalam metode ini, peneliti secara langsung berpartisipasi dalam kegiatan komunitas sepeda motor klasik, dan beradaptasi dengan komunitas tersebut. Kegiatan-kegiatan komunitas sepeda motor klasik seperti *kopdar*, *rolling city* dan sebagainya. Selain itu, peneliti juga harus masuk kedalam komunitas-komunitas virtual di media sosial, forum diskusi, jual beli dan sebagainya untuk memperluas jangkauan pencarian data. Peneliti juga memiliki beberapa media lain sebagai sarana masuk kedalam sebuah lingkungan komunitas, seperti sepeda motor klasik dengan tipe tertentu, dan pengetahuan dasar mengenai hal-hal tersebut sebagai awal untuk memulai sebuah interaksi.

### **1.5.5. Teknik Analisis Data**

Analisis data dilakukan ketika seluruh data dan informasi yang bersumber dari informan telah terkumpul. Analisis data digunakan untuk mengetahui makna-makna atau arti yang tersembunyi dibalik perkataan yang disampaikan informan. Analisis data merupakan sebuah proses untuk menyusun informasi yang abstrak tersebut menjadi terstruktur. Data dan informasi yang didapat melalui observasi, wawancara dan sebagainya tentu harus tersusun secara rapi agar dapat dianalisis dan dipahami. Teknik analisis data yang digunakan adalah dengan cara transkrip wawancara dengan informan berupa teks yang berisi percakapan antara peneliti dengan informan. Selain transkrip wawancara, ada beberapa dokumentasi berupa gambar yang akan disertakan dalam lampiran.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, dengan data-data berupa transkrip wawancara yang cukup abstrak sehingga diperlukan cara-cara tertentu dalam menganalisis data tersebut. Data abstrak yang didapatkan melalui observasi, wawancara akan diklasifikasikan menjadi beberapa bagian untuk mempermudah analisis data. Klasifikasi tersebut dilakukan berdasarkan simbol, makna yang berupa kalimat yang diucapkan informan, maupun temuan observasi lapangan yang menggambarkan sebuah realitas tertentu. Klasifikasi berdasarkan simbol dan makna tersebut tentunya mengacu pada kriteria-kriteria yang telah dibentuk sebelumnya.

## BAB II

### KOMUNITAS KOLEKTOR SEPEDA MOTOR KLASIK

#### 2.1 Sejarah Sepeda Motor Klasik di Indonesia

Sepeda motor merupakan sebuah inovasi dari sepeda kayuh yang dipasangkan dengan sebuah mesin. Sepeda motor menjadi sebuah kendaraan yang praktis, dapat digunakan oleh semua kalangan dan tentunya dapat mengakses jalan-jalan kecil yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan yang lebih besar atau mobil. Sepeda motor pada masa Perang Dunia II digunakan sebagai alat transportasi pendistribusian logistik di tempat-tempat yang sulit untuk dijangkau. Selain untuk pendistribusian logistik, sepeda motor digunakan untuk membawa persenjataan yang digunakan untuk berperang di medan tempur dikarenakan sepeda motor merupakan kendaraan yang gesit. Pada masa itu, ada 2 jenis sepeda motor, yaitu sepeda motor roda 2 dan sepeda motor dengan *span* untuk mengangkut barang atau rekan tentara untuk memegang senjata dengan jumlah roda 3. Dengan keadaan perang tersebut, Negara Eropa seperti Inggris, Jerman, Austria, dan Asia seperti Jepang, serta Amerika membuat sepeda motornya masing-masing sebagai pendukung kekuatan untuk berperang.

Di tahun-tahun selanjutnya, Pasca Perang Dunia II, sepeda motor merupakan kendaraan yang cukup diminati masyarakat. Di Indonesia, sepeda motor cukup banyak ditemui selain sepeda kayuh dan kendaraan-kendaraan lainnya seperti mobil, dan kendaraan umum. Sepeda motor saat itu dipilih oleh masyarakat diantaranya selain cepat, mudah dikendalikan, dan harganya yang lebih terjangkau dibandingkan dengan harga mobil dimasa itu. Indonesia di era 90an kebawah, pasar sepeda motor diramaikan oleh banyak merk yang berasal dari bermacam negara. Sepeda motor seperti Honda, Yamaha, Suzuki, Binter atau Bintang Terang (Sekarang Kawasaki) yang merupakan pabrikan Jepang, Kemudian adanya Piaggio yang berasal dari Italia dengan produknya yang terkenal yaitu Vespa, Harley Davidson yang berasal dari Amerika sebagai produsen motor berkapasitas mesin yang besar, dan beberapa motor Eropa

peninggalan penjajahan seperti Norton, BSA (Birmingham Small Arms), DKW dan Zundapp yang merupakan sepeda motor dilengkapi dengan kayuh kaki untuk menyalakan mesinnya (Lihat gambar 2.1 dan 2.2).

Di Indonesia era 90 kebawah, keberadaan sepeda motor didominasi oleh merk-merk pabrikan Jepang, seperti Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki (Bintang Terang / Binter). Adapun sepeda motor pabrikan Eropa seperti Piaggio dengan produknya yang populer, Vespa yang jumlahnya tidak sebanyak sepeda motor Jepang saat itu. Sepeda motor Eropa lain seperti BSA, Norton dan merk lainnya banyak merupakan peninggalan Belanda, beberapa masih dijual dalam kondisi baru, tetapi jumlahnya sangat sedikit. Sepeda motor Jepang sangat menguasai pasar Indonesia saat itu, dengan meluncurkan banyak varian tipe sepeda motor yang diperuntukkan oleh berbagai macam kalangan. Dengan meluncurkan berbagai macam tipe sepeda motor, pabrikan Jepang juga gencar melakukan pembaharuan pada produk-produk mereka. Dengan interval waktu tertentu, mereka mengeluarkan tipe sepeda motor yang baru untuk menggantikan model sepeda motor yang lama. Hal tersebut menjadi sebuah daya tarik bagi masyarakat yang saat itu memandang kepemilikan kendaraan bermotor, baik mobil maupun sepeda motor sebagai sebuah simbol status. Hal tersebut terlihat dari beberapa tipe yang melekat dengan sebuah mata pencaharian, seperti Suzuki A100, Honda tipe tertentu sebagai motor dinas pemerintahan, atau tipe motor tertentu untuk pegawai kantor pos, dan masih banyak tipe lain yang melekat dengan mata pencaharian tertentu dimasa itu.

Sepeda motor yang diproduksi di era 60an hingga 70an kebawah memiliki lekukan *body* motor yang khas, yaitu seluruh bentuk panel, lampu dan seluruh aksennya cenderung membulat. Warna yang disediakan belum cukup beragam, sebagai contohnya, motor motor produksi Jepang seperti Honda, Yamaha, Suzuki yang rata-rata hanya menyediakan 3 varian warna yaitu merah, biru dan hitam untuk setiap tipe sepeda motor yang diproduksi. Di era itu, hampir semua varian motor yang diproduksi oleh pabrikan Jepang merupakan sepeda motor dengan mesin 2 langkah, atau biasa dikenal 2 tak. Sepeda motor bermesin 2 langkah



memiliki beberapa perbedaan yang cukup terlihat dari suara, bentuk fisik mesin, dan asap yang dikeluarkan. Selain itu, untuk mengisi bensin, sepeda motor 2 tak memerlukan tambahan oli untuk melumasi mesin yang dicampur kedalam bensin tersebut. Walaupun didominasi oleh sepeda motor bermesin 2 langkah, tetap saja ada yang memproduksi motor bermesin 4 langkah atau 4 tak. Honda adalah sebuah pabrikan yang menjadi pelopor sepeda motor bermesin 4 tak. Beberapa kelebihan diantaranya suara mesin yang tidak bising, ramah lingkungan, dan lebih efisien dalam konsumsi bahan bakar. Memasuki era 80an, bentuk fisik dari sepedamotor mulai beralih dari yang semula seluruh aksesoris berupa lekukan *body*, lampu, ornamen yang cenderung membulat, menjadi lebih menyudut (mengkotak). Sepeda motor di era ini memiliki konstruksi rangka yang berbeda dibandingkan motor yang diproduksi di era 2000an keatas yang memiliki konstruksi rangka terbuat dari pipa besi tubular, sedangkan motor era 90an kebawah rata rata menggunakan rangka *monoque*, yaitu rangka yang dibentuk dari lembaran besi dan di cetak sedemikian rupa sehingga terbentuk suatu konstruksi yang rigid dan ringan.

Berbeda dengan sepeda motor yang saat ini seluruh perangkatnya terdiri dari rangkaian elektronik dengan berbagai fitur yang mempermudah sekaligus membuat nyaman penggunaannya, sepeda motor pada masa itu (era 90an kebawah) merupakan kendaraan roda dua yang ditujukan dapat digunakan oleh semua kalangan dengan mudah. Fitur terbanyak yang diiklankan oleh produsen sepeda motor saat itu adalah konsumsi bahan bakar yang irit, suspensi nyaman, rak untuk menaruh barang, dan fungsi dasar sepeda motor tersebut, berbeda dengan saat ini yang dilengkapi oleh berbagai macam fitur elektronik seperti pengamanan alarm, panel indikator *digital*, dan banyak fitur-fitur lainnya membuat perbedaan antara sepeda motor klasik dan sepeda motor keluaran terbaru terlihat berbeda.

## **2.2 Komunitas Sepeda Motor**

Alat transportasi di kota-kota Indonesia saat ini didominasi oleh kendaraan pribadi, dan jenisnya adalah kendaraan roda dua atau sepeda motor. Jumlah sepeda motor sebanyak sekitar 85 juta unit (Asosiasi Sepeda Motor Indonesia,

2016), dan secara global, Indonesia berada di peringkat ketiga setelah negara China dan India membuat masyarakat Indonesia praktis menjadikan sepeda motor sebagai sebuah sarana transportasi utama yang digunakan masyarakat untuk bermobilitas. Adanya tren otomotif disamping sepeda motor sebagai sebuah sarana transportasi juga mempengaruhi sebuah makna dari sepeda motor itu sendiri, seperti menjadi sebuah status, atau bentuk lain seperti hobi. Berbagai macam tren dunia otomotif, dalam hal ini tren sepeda motor beserta modifikasinya yang terdiri dari banyak aliran membuat adanya sebuah “rasa” oleh pemilik sepeda motor tersebut. Ketika sepeda motor sudah dianggap menjadi sebuah kendaraan yang lebih dari hanya sebuah sarana transportasi, maka akan memunculkan keinginan-keinginan lain, tentunya atas dasar sebuah kesamaan, khususnya diantara individu sesama pemilik sepeda motor dengan jenis dan tipe tertentu yang pada akhirnya terbentuk sebuah komunitas sepeda motor tersebut.

**Tabel 2.1.** Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia tahun 2015-2017

Jenis kendaraan Bermotor	Tahun		
	2015	2016	2017
Mobil Penumpang	13.480.973	14.580.666	15.493.068
Mobil Bis	2.420.917	2.486.898	2.509.258
Mobil Barang	6.611.028	7.063.433	7.528.550
Sepeda Motor	98.881.267	105.150.082	113.030.793
<b>Jumlah</b>	<b>121.394.185</b>	<b>129.281.079</b>	<b>139.556.669</b>

*Sumber : Badan Pusat Statistik, Korlantas Polri*

**Tabel 2.2.** Persebaran kendaraan bermotor di tiap pulau di Indonesia tahun 2018

No	Nama Pulau	MP	BUS	MB	Sepeda Motor	Ransus	TOTAL
1	Jawa	9.494.410	88.524	2.141.465	56.153.859	41.674	70.078.792
2	Sumatera	2.257.408	24.411	1.054.711	20.045.216	17.502	23.925.407
3	Kalimantan	472.065	7.732	324.097	5.568.617	2.677	6.376.694
4	Sulawesi	473.755	3.793	184.435	3.368.624	1.235	4.397.268
5	Bali	373.658	7.481	137.861	3.210.911	722	3.730.636

6	Nusa Tenggara	117.344	3.418	88.73	1.941.485	638	2.152.081
7	Papua	48.632	832	30.052	558.337	348	646.09
8	Maluku	15.87	184	9.526	238.483	176	264.271
	<b>TOTAL</b>	<b>13.253.142</b>	<b>136.375</b>	<b>3.970.877</b>	<b>91.085.532</b>	<b>64.972</b>	<b>111.571.239</b>

*Sumber : Mabes Polri, 1 Januari 2018*

Jumlah sepeda motor yang sangat mendominasi berbagai daerah tersebut tentu berpotensi untuk membentuk kelompok-kelompok atau biasa disebut komunitas baru dengan dasar adanya kesamaan kepentingan seperti hobi, dan kesamaan lainnya. Pada umumnya, komunitas tersebut terbentuk berdasarkan kesamaan kepemilikan tipe sepeda motor tertentu. Sebut saja BYONIC (Byson Yamaha Owner Indonesia Club), YVCI (Yamaha Vixion Club Indonesia), NMAX Club Indonesia, HOBIT (Honda Beat Community), YRKI (Yamaha RX King Indonesia), HVCI (Honda Vario Club Indonesia), Komunitas Honda CB, Komunitas Vespa, dan banyak komunitas lain, sesuai dengan jenis dan tipe sepeda motor yang digunakan. Beberapa dari komunitas tersebut merupakan sebuah organisasi yang terstruktur dan terbagi kedalam beberapa *chapter* (bagian daerah, contoh Chapter Surabaya, Jogja, dan kota-kota lainnya). Komunitas sepeda motor tersebut dapat dijumpai hampir di seluruh kota di Indonesia, baik komunitas kecil, maupun komunitas besar, dan belum termasuk dengan komunitas “kedaerahan” yang terbentuk di Internet melalui media sosial. Grup-grup komunitas dengan mudah ditemui di internet, dengan nama komunitas yang tidak jauh berbeda dengan komunitas di dunia nyata, dan pembahasan yang hampir sama dengan komunitas pada umumnya, tetapi yang membedakan adalah anggota komunitas yang bebas masuk tanpa adanya syarat-syarat tertentu seperti yang terdapat pada komunitas dunia nyata, walaupun tidak semua komunitas dunia nyata juga mewajibkan adanya syarat-syarat tertentu.

Berbeda komunitas, tentu berbeda karakteristik kultur komunitas satu dengan yang lain. Adanya perbedaan atribut, simbol-simbol yang digunakan menjadikan semakin beragamnya komunitas-komunitas tersebut. Ditengah keberagaman komunitas tersebut, seringkali dijumpai komunitas-komunitas yang

terbentuk berdasarkan kepemilikan suatu tipe sepeda motor yang sama, tetapi berbeda komunitas. Biasanya komunitas dengan bentuk demikian merupakan komunitas yang baru terbentuk, atau komunitas-komunitas kecil kalangan tertentu. Pada umumnya, komunitas yang terbentuk tersebut menjadi sebuah wadah bagi para penggemar sebuah tipe sepeda motor tertentu untuk berbagi pengalaman, mencari teman, dan sebagai pengisi waktu luang. Kegiatan seperti *kopdar*, menjadi sarana untuk berkumpulnya anggota komunitas sepeda motor tersebut. Selain *kopdar*, adanya acara-acara komunitas yang umumnya banyak dilakukan adalah turing (perjalanan jauh dengan sepeda motor, biasanya diikuti lebih dari satu orang), *Sunmori* (Sunday Morning Riding, atau berkendara Minggu pagi), *Rolling City* (Berkendara motor keliling kota). Memang tidak semua komunitas melakukan kegiatan tersebut, tetapi pada umumnya, kegiatan-kegiatan tersebut dilakukan, tentunya dalam sebutan yang berbeda-beda tiap komunitas.

Komunitas sepeda motor seringkali dikaitkan dengan hal-hal yang terkait dengan pandangan negatif, seperti *geng motor* yang melekat dengan unsur *vandalism* (Perusak), tetapi seringkali juga dikaitkan dengan hal-hal positif seperti kegiatan-kegiatan sosial, kerja bakti, atau hal yang berkaitan dengan solidaritas sosial. Ketika seorang individu menjadi sebuah anggota dari komunitas sepeda motor, beberapa keuntungan yang didapatkan seperti adanya rasa simpati dan empati dari sesama anggota komunitas, berupa saling membantu apabila mengalami kesulitan apapun (kesulitan sepeda motor rusak, ataupun kesulitan diluar hal terkait sepeda motor) sehingga rasa kebersamaan dalam sebuah komunitas tersebut cukup tinggi. Tidak jarang, perilaku “solidaritas” seperti ini mereka lakukan pada orang-orang diluar dari komunitas tersebut. Sebagai beberapa contoh, seorang anggota komunitas Vespa yang menolong sesama pemilik Vespa diluar komunitas tersebut, dan menolong pengguna sepeda motor dengan tipe lain atas dasar pemikiran bahwa “sesama pengguna jalan, pengguna sepeda motor, haru saling tolong-menolong apabila terjadi kesulitan”. Bentuk solidaritas komunitas tersebut merupakan bagian dari modal sosial yang dimiliki, yaitu komunitas itu sendiri.

### 2.3 Komunitas sepeda motor klasik di Indonesia

Sepeda motor klasik saat ini merupakan sebuah tren otomotif roda dua yang cukup banyak diminati oleh berbagai kalangan masyarakat, baik dari umur, ekonomi dan sebagainya. Sepeda motor klasik dianggap memiliki daya tarik tertentu diantara tren sepeda motor lainnya. Banyaknya varian sepeda motor klasik dengan masing-masing “fans” nya membuat komunitas sepeda motor klasik banyak terbentuk, terutama berdasarkan pada merk dan varian sepeda motor klasik tertentu. Motor atau Skuter Vespa, merupakan salah satu varian sepeda motor klasik yang cukup banyak komunitasnya. Skuter pabrikan “Piaggio” tersebut berasal dari benua Eropa. Vespa memiliki beberapa keunikan, diantaranya bentuknya yang seperti tawon (dipengaruhi oleh letak mesin yang berada disebelah kanan skuter, dan disisi sebelah kiri terdapat ban cadangan), dan tuas pemindah gigi yang dapat dioperasikan dengan cara menekan tuas kopling lalu memutar *handle* kiri. Adanya ungkapan “Satu Vespa Sejuta Saudara” yang memiliki arti antar pengguna Vespa, tanpa melihat dari komunitas ataupun non-komunitas, memiliki rasa solidaritas yang tinggi, mengingat skuter tersebut tergolong sepeda motor yang cukup berusia sehingga memerlukan perlakuan yang berbeda dibandingkan sepeda motor keluaran terbaru. Komunitas Vespa cukup banyak ditemui di berbagai macam kota, dan tidak jarang dalam sebuah kota, ada beberapa komunitas vespa yang terbentuk. Komunitas Vespa sendiri masih terbagi kedalam beberapa aliran, seperti Vespa Klasik, Vespa “Gembel”, dan masih ada beberapa aliran Vespa lainnya.

Selain Komunitas Vespa, ada Komunitas lainnya seperti PEMUDI’S, singkatan dari “Penggemar Montor Udhug Indonesia Surabaya”. Komunitas tersebut beranggotakan pemilik-pemilik “udhug” atau motor tua yang pada umumnya diproduksi di era perang. Berbagai macam sepeda motor, baik yang berasal dari Eropa, seperti BSA (Birmingham Small Arms), Norton, Ariel, Zundapp, DKW, BMW, AJS dan Amerika, seperti Harley Davidson dan Indian. Sepeda motor klasik tua tersebut memiliki ciri yang unik, sangat berbeda dibandingkan dengan sepeda motor sejenis yang berasal dari negara yang sama tetapi diproduksi saat ini. Memiliki tuas pemindah gigi di sebelah kanan, dan tuas

remberada di sebelah kiri (berkebalikan dengan sepeda motor spada umumnya saat ini), beberapa diantaranya memiliki pedal starter yang berada disebelah kiri sepeda motor, dan memiliki ritual khusus dalam menyalakan motor tersebut (karakteristik sepeda motor yang hanya diketahui oleh pemiliknya). Selain itu, ada beberapa sepeda motor berpedal seperti Zundapp dan DKW yang memiliki pedal layaknya sepeda kayuh untuk menyalakan mesin 2 langkahnya. Komunitas tersebut merupakan salah satu komunitas sepeda motor tertua yang ada di Surabaya. Selain PEMUDI'S, ada MACI (Motor Antique Club Indonesia), yang merupakan organisasi pemersatu komunitas-komunitas motor klasik tua di berbagai kota di Indonesia. Komunitas sepeda motor klasik ini terkenal dengan solidaritasnya yang cukup tinggi antar anggotanya. Kegiatan-kegiatan selain *kopdar*, turing apabila ada undangan antar komunitas kota lain, ada ketika ada acara tertentu seperti Perayaan HUT sebuah komunitas. Komunitas sepeda motor klasik tua ini cukup sedikit jumlahnya, berbanding lurus dengan jumlah sepeda motor tua yang saat ini ada di Indonesia (Lihat gambar 2.3).

Komunitas motor klasik Jepang sangat banyak ditemui di berbagai kota di Indonesia saat ini. Seringkali ditemukan lebih dari 2 komunitas sepeda motor klasik dengan varian yang sama di sebuah kota sekaligus membuktikan bahwa populasi sepeda motor Jepang yang sudah sejak dahulu mendominasi pasar otomotif Indonesia. Saat ini, merk-merk sepeda motor Jepang seperti Honda, Yamaha, Suzuki, dan Kawasaki tidak hanya produk barunya saja yang digemari oleh pecinta sepeda motor, tetapi juga produk “lama” mereka yang mulai dianggap bernilai disebabkan oleh tren sepeda motor klasik tersebut. Beberapa contoh pabrikan Honda, seperti C50, C70 “ulung”, C700, C800 Supercub, Astrea Series dan sepeda motor “laki” seperti Honda CB dan GL Series yang komunitasnya sangat mudah dijumpai di setiap kota. Merk lainnya seperti Suzuki dengan RC-Series, A100, dan FR, Pabrikan Yamaha dengan produknya yang populer seperti V-Series (V50, V75, V80), L2, dan yang paling banyak diminati adalah RX-Series. Sementara dari pabrikan Kawasaki, pada masa lalu bernama “BINTER” yang merupakan singkatan dari Bintang Terang yang saat itu merupakan nama dari distributor pabrikan Kawasaki di Indonesia. Beragamnya

komunitas sepeda motor klasik Jepang tersebut membuat menguatnya tren sepeda motor klasik di Indonesia. Dengan mengedepankan aspek solidaritas terkait dengan pengetahuan dan teknik menguasai detail sepeda motor klasik, yang merupakan unsur utama dalam sebuah komunitas sepeda motor klasik, menjadi sebuah hal yang berbeda dengan bentuk solidaritas yang ditemui pada komunitas-komunitas sepeda motor keluaran terbaru.

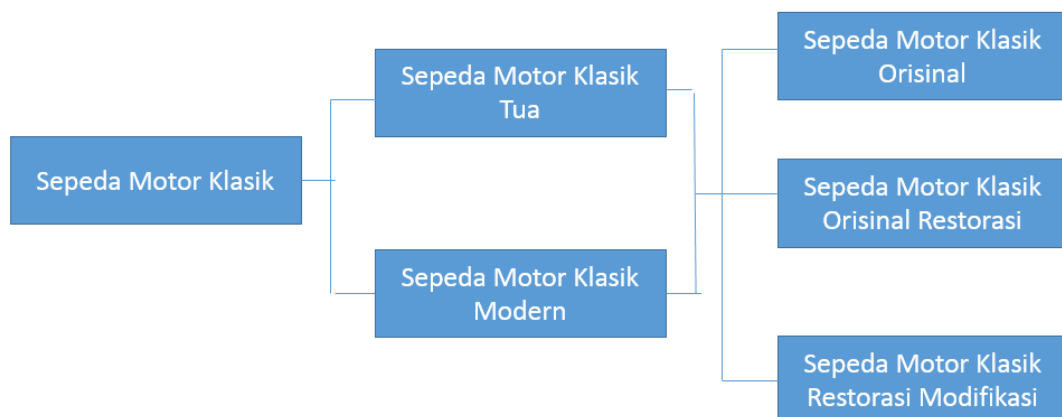
#### **2.4 Gambaran umum obyek penelitian : Komunitas Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang**

Berbeda dengan memiliki dan merawat sebuah sepeda motor baru, sepeda motor klasik memiliki cara dan perawatan yang khusus mengingat sepeda motor klasik sendiri merupakan kendaraan yang “berusia” hampir seluruh sepeda motor klasik merupakan kendaraan yang usianya sudah diatas 20 tahun, dan sebagian besar sukucadang dan aksesorisnya sudah tidak diproduksi oleh pabrikan maupun pihak ketiga penyedia sukucadang sepeda motor tersebut. Berbeda dengan sepeda motor baru yang seluruh bengkel dan toko aksesoris menyediakan perlengkapan seperti sukucadang dan aksesorisnya, hanya sebagian kecil orang yang mampu memahami secara mendalam mengenai sepeda motor klasik tersebut, dikarenakan jumlahnya yang sedikit dibandingkan jumlah sepeda motor baru saat ini. Ketersediaan sukucadang, aksesoris dan orang-orang yang ahli dan memahami sepeda motor klasik tersebut merupakan asal mula beberapa komunitas sepeda motor klasik tersebut terbentuk. Hampir setiap kota terdapat komunitas sepeda motor, salah satunya sepeda motor klasik tersebut. Adanya fitur-fitur media sosial seperti grup membuat semakin mudahnya sebuah komunitas terbentuk.

Komunitas kolektor motor klasik merupakan salah satu bentuk perbedaan antara komunitas-komunitas yang lain. Seperti yang sudah diketahui, setiap komunitas tentu memiliki simbol, atribut, beserta “kebiasaannya” masing-masing. Berbeda dengan komunitas sepeda motor lainnya yang mereka menggunakan sepeda motor tersebut sebagai kendaraan operasional, maupun kendaraan yang dikhususkan untuk hobi (contoh: turing, modifikasi dan sebagainya) yang juga terkadang merupakan bagian dari komunitas sepeda motor

klasik, komunitas kolektor motor klasik memiliki sebuah bentuk yang berbeda ketika mereka cenderung membuat sepeda motor mereka menjadi berpenampilan “standar pabrik” atau dengan kata lain mengembalikan sepeda motor klasik ke kondisi aslinya. Dalam hal ini, masing-masing kolektor memiliki definisinya masing-masing mengenai orisinalitas sebuah sepeda motor klasik. Sepeda motor klasik tidak jarang dihubungkan dengan sebuah barang “antik” bagi para pengemarnya. Penelitian sebelumnya dilakukan oleh Nurhayati (2014), dengan judul “Karakteristik Kolektor Barang Antik, Suatu Kajian Leisure Studies Tentang Empat Elemen yang Mempengaruhi Karakter Kolektor”, menjelaskan mengenai definisi dari barang antik dan karakteristik para kolektor barang antik, seperti mata uang kuno, dan barang-barang “antik” lainnya. Dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa selain memiliki pengetahuan mengenai karakteristik sebuah benda antik, diperlukan informasi yang berasal dari kepemilikan koneksi dan untuk membentuk sebuah koneksi dibutuhkan keterampilan berkomunikasi. Selain itu, untuk menjadi sebuah kolektor barang antik juga memperhatikan keuangan yang menjadi salah satu faktor yang terpenting, mengingat berburu barang antik bukanlah sebuah “pekerjaan” yang mudah.

Berikut merupakan diagram mengenai jenis-jenis sepeda motor klasik Jepang yang dipahami oleh penggemar sepeda motor klasik pada umumnya.



**Diagram 2.1** Gambaran umum jenis sepeda motor klasik berdasarkan ciri fisik.



Berbicara mengenai sepeda motor klasik buatan Jepang, pada umumnya dalam komunitas kolektor tersebut terdapat beberapa “aliran”, sebagai berikut:

1. Motor klasik orisinal, merupakan sepeda motor klasik dengan keadaan apa adanya, tanpa adanya sentuhan tambahan, sehingga beberapa kondisi seperti cat sepeda motor yang pudar, kondisi beberapa bagian berkarat dianggap seni dan menjadi nilai tambah sepeda motor klasik tersebut (Lihat gambar 2.4).
2. Motor klasik orisinal restorasi, yaitu sepeda motor klasik yang beberapa (atau mungkin seluruhnya) diperbarui menyerupai sepeda motor yang benar-benar baru seperti kondisi dari pabrik, sehingga nilai menjadi nilai tambah tersendiri bagi para kolektor aliran tersebut (Lihat gambar 2.5).
3. Motor klasik restorasi modifikasi. Sepeda motor klasik restorasi modifikasi merupakan sepeda motor klasik yang cirinya mirip dengan sepeda motor klasik orisinal, tetapi ditambahkan dengan beberapa variasi atau aksesoris untuk menunjang penampilan sepeda motor klasik tersebut, tetapi tidak lepas dari bentuk asli sepeda motor klasik tersebut (Lihat Gambar 2.6).

Berbeda dengan komunitas yang selama ini banyak terlihat yaitu sepeda motor (termasuk sepeda motor klasik) dimodifikasi sedemikian rupa untuk menunjang kebutuhan pemakainya, anggota komunitas kolektor motor klasik tersebut justru menjaga bentuk asli motor klasik (menjaga orisinalitas). Ada perbedaan-perbedaan lain antara komunitas motor (tidak terkecuali motor klasik) dengan komunitas kolektor motor klasik yaitu bentuk penggunaan sepeda motor tersebut, sehingga hal-hal demikian mempengaruhi karakteristik komunitas dan pola modal sosial yang terbentuk.

Bentuk modal sosial dalam komunitas kolektor motor klasik tentu berbeda dengan komunitas non kolektor. Setiap anggotanya memaknai sepeda motor klasik miliknya tentu dengan nilai-nilai yang tidak terukur sehingga adanya perbedaan bentuk karakteristik antara komunitas kolektor dengan komunitas non kolektor berbeda. Sering dijumpai bahwa salah satu bentuk modal sosial dalam

sebuah komunitas sepeda motor adalah solidaritas antar anggota dalam bentuk tolong menolong, dengan adanya struktur dan aturan-aturan tertentu, berbagi tips dan informasi mengenai sepeda motor yang mereka miliki, tetapi berbeda dengan komunitas kolektor dengan bentuk solidaritas mereka yang lebih terfokus pada masalah yang bersifat teknis seperti cara merakit sepeda motor klasik, ketersediaan sukucadang yang memerlukan perhatian khusus, dan tentunya memerlukan tambahan koneksi untuk memenuhi “kebutuhan” kolektor tersebut sehingga tidak jarang mereka juga ikut menjadi anggota komunitas lain (multi komunitas) dengan tujuan untuk menambah modal sosial yang dimiliki yaitu koneksi, atau *kenalan*. Semakin banyak koneksi yang dimiliki oleh seorang kolektor, maka semakin banyak informasi yang akan didapatkan. Dalam sebuah komunitas, koneksi merupakan modal sosial. Adanya hubungan timbal balik antara satu anggota dengan anggota lain, tidak hanya memberikan “keuntungan” yang searah, hanya pada seorang anggota saja.

Pada umumnya, seorang kolektor motor klasik memiliki karakteristik yang berbeda-beda sesuai dengan selera masing-masing kolektor. Ada kolektor yang fokus mengoleksi sepeda motor klasik tipe tertentu saja, ada yang mengoleksi motor dari berbagai jenis pabrikan dan masih bermacam-macam karakteristik kolektor yang lainnya. Salah satu yang sering dijumpai saat ini merupakan kolektor motor klasik pabrikan Jepang. Kolektor motor klasik Jepang memiliki koleksi sepeda motor klasik yang didominasi dari pabrikan Jepang (tidak tertutup kemungkinan mengoleksi sepeda motor diluar pabrikan Jepang). Seorang kolektor sepeda motor klasik biasanya memiliki lebih dari 1 unit sepeda motor.

## **BAB III**

### **PROFIL KOLEKTOR MOTOR KLASIK DAN JARINGAN**

Dalam bab ini, akan dijelaskan mengenai profil informan penggemar sepeda motor klasik beserta temuan data berdasarkan observasi dan wawancara yang telah dilakukan. Dalam data tersebut, akan menjelaskan mengenai cara mereka dalam bersosialisasi melalui komunitas yang mereka ikuti beserta karakteristik komunitas tersebut. Selain itu, menjelaskan mengenai pengaruh dari bergabung dengan suatu komunitas, baik dari segi pola konsumsi, cara berinteraksi, dan sebagainya. Dalam bab ini juga akan menjelaskan mengenai profil informan berupa hal yang bersifat pribadi seperti latar belakang, mata pecaharian, dan beberapa aspek lainnya.

#### **3.1 Profil Informan**

##### **1. Informan 1 (CN)**

Informan pertama yang menjadi sumber informasi berinisial CN. Informan merupakan mantan atlet PON Jawa Timur dengan cabang balap sepeda motor di era akhir 1990 hingga 2000an. CN merupakan lulusan Universitas Pembangunan Nasional Surabaya angkatan 1999 Jurusan Komunikasi. Informan ini tinggal di daerah Menganti, Surabaya Barat. CN merupakan ayah dari 3 orang anaknya, dan tentu memiliki seorang istri. Informan memiliki usaha sendiri sebagai produsen knalpot sepeda motor dan memiliki 5 orang karyawan. Selain itu, beliau memiliki usaha lain yaitu berjualan online sukucadang sepeda motor beserta sepeda motornya.

Awal dari memilih CN sebagai informan adalah hubungan membuat knalpot untuk sepeda motor teman, yang juga keponakan dari CN itu sendiri. Semakin lama, diketahui ternyata CN memiliki usaha lain yang juga sekaligus menjadi hobi, yaitu memelihara sepeda motor klasik. Yang membuat beliau menjadi salah satu informan dalam penelitian ini adalah kepemilikan sepeda

motor klasik yang berjumlah lebih dari 2 dan tentunya memiliki tingkat kesulitan yang berbeda untuk memelihara barang-barang tersebut. Selain dari kepemilikan sepeda motor klasik tersebut, Beliau juga benar-benar menguasai “celah” memelihara sepeda motor tersebut, baik dari cara mencari unit “bahan”, perawatan, dan sebagainya.

Wawancara pertama kali dilakukan secara bercakap-cakap biasa dikarenakan sudah mengenal satu sama lain, ditambah dengan memiliki identitas sebagai teman dari keponakannya, tidak ada rasa canggung maupun terbata-bata dalam bertanya dan menjawab antara peneliti dengan informan. Wawancara berjalan layaknya berbincang seperti biasa karena sudah akrab. Kadang malu-malu dan suka merendah ketika ditanya mengenai cabang olahraga yang diikuti dimasa lalu. Kesehariannya sebagai produsen knalpot sepeda motor, dibantu dengan media sosial semakin membuat ramai pesanan yang masuk. Produk knalpotnya sudah menyebar di beberapa daerah Indonesia, tidak hanya di Jawa. Selain memproduksi knalpot dan mengirimkan barang-barang produksinya ke jasa kurir, ia bekerjasama dengan pengusaha lokal lainnya untuk menambah pemasukan berupa jasa *powdercoating* (pewarnaan bidang aluminium dengan suhu tinggi) dan jasa *OCP* (Pelapisan anti karat pada besi). Disamping usaha yang menurutnya “santai”, beliau juga senang berburu sukucadang di toko-toko atau bengkel-bengkel tua, tidak jarang juga mencari di pasar loak. Selain mencari sukucadang, informan juga senang berkeliling kota, barangkali menemukan sepeda motor “lama” yang tidak terawat, atau bahkan tidak layak jalan. Pada umunya sepeda motor “lama” tersebut merupakan sepeda motor klasik, secara fisik.

Dengan usahanya yang banyak dibantu dengan internet, tentu informan mengetahui tren terbaru, yang sangat berhubungan juga dengan usaha dan hobinya. CN juga memiliki toko online seperti Bukalapak, Tokopedia dan Facebook Marketplace. Meskipun demikian, beliau mengakui bahwa masih ada keterbatasan dari jaringan internet, dalam hal pencarian detail-detail sepeda motor klasik yang belum tentu bisa didapatkan di toko-toko online.

## **2. Informan 2 (BA)**

Informan kedua dipilih adalah BA. Informan ini didapatkan melalui informan pertama, CN yang merekomendasikan sebuah komunitas untuk diikuti. BA merupakan salah seorang anggota komunitas sepeda motor klasik 2 tak Surabaya. Informan merupakan orang Nusa Tenggara Timur yang saat ini tinggal di daerah Waru, Sidoarjo. Telah menikah dan memiliki 2 orang anak. Ia memiliki usaha, yang juga sekaligus hobinya, yaitu mengkoleksi barang antik, dan tentunya sukucadang motor klasik. Informan mengkoleksi banyak barang antik, seperti mesin ketik, perabot rumah, ornamen-ornamen rumah dan banyak lagi yang tidak bisa disebutkan satu persatu. Selain itu, beliau tak jarang mencari beberapa sukucadang sepeda motor klasik, selain untuk melengkapi sepeda motor klasiknya yang berjumlah 3 unit, sebagian sukucadang dibeli untuk dijual kembali.

Wawancara pertama kali dengan informan tidak ada rasa canggung sama sekali dikarenakan memang sudah mengenal sekitar setahun. Wawancara dimulai dengan awalan berupa transaksi sukucadang sepeda motor. Informan sangat menguasai perburuan barang-barang antik, termasuk sukucadang sepeda motor klasik. Barang-barang antik yang dibeli seringkali tidak direncanakan, sehingga banyak menumpuk dirumahnya. Informan sering mengikuti acara-acara yang terkait dengan barang-barang antik, sepeda motor custom, klasik dan acara-acara sejenis. Hal-hal tersebut menjadi alasan menjadikan informan sebagai seorang informan. Informan memiliki koneksi yang sangat banyak, hampir di seluruh kota di Pulau Jawa, beberapa di Nusa Tenggara, Sumatera dan Kalimantan. Selain itu, beliau juga pandai dalam melihat peluang bisnis baru. Cara berbicara yang jelas dengan kalimat yang tertata membuat pembicaraan semakin mudah dipahami dan mudah untuk diarahkan ke topik yang ingin diketahui.

## **3. Informan 3 (PC)**

PC merupakan informan yang sangat menguasai celah-celah sepeda motor klasik. Beliau merupakan salah satu penggagas komunitas sepeda motor klasik 2 tak Surabaya berdiri. Beliau memiliki 2 orang anak dan seorang istri. Anaknya yang pertama sudah bekerja dan hidup mandiri. Anaknya yang kedua berkuliah di

UK Petra Surabaya. Beliau lahir di Surabaya, 6 Juni 1958. Kegemarannya bersepeda motor sudah muncul sejak duduk dibangku SMA. Beliau memiliki usaha Apotek yang dijalankan oleh keluarganya secara bergantian. Selain usaha Apotek, Beliau juga memiliki usaha sampingan, yang juga merupakan hobi yaitu memelihara mobil klasik dan motor klasik. Mobil seperti Mini Morris, Austin, dan sebagainya dengan jumlah lebih dari 2 unit. Begitu juga dengan koleksi sepeda motor klasiknya yang lebih dari 10 unit, dengan berbagai macam merk, jenis, tetapi merupakan produksi pabrikan Jepang.

Wawancara pertama dengan informan cukup lancar. Perbedaan usia yang cukup jauh membuat kadang pembicaraan sedikit “terbatas”. Namun demikian, beliau sangat antusias menceritakan pengalaman masa mudanya bersama dengan sepeda motor klasik. Kemampuannya dalam menangani sepeda motor klasik tidak perlu diragukan lagi. Begitu juga dengan koneksi yang dimilikinya untuk memenuhi kebutuhan koleksinya sangat banyak. Dalam hal ini, faktor umur menjadi suatu kelebihan tersendiri baginya, dengan berbagai macam pengetahuan dan celah dalam memelihara sepeda motor yang memang lahir dimasanya. Rumah yang sekaligus menjadi “galeri” motornya penuh dengan sukucadang beserta bagian-bagian kecil motor klasik, dan juga koleksi *Mini Morris*nya. Dengan banyaknya koneksi yang dimilikinya, seperti bengkel-bengkel tua yang tersembunyi dalam sebuah perumahan, tidak jarang beliau juga mendatangi pasar barang bekas untuk melihat benda-benda “ajaib” yang tentunya juga memerlukan kejelian dan pengetahuan mengenai benda tersebut.

#### **4. Informan 4 (YT)**

YT merupakan seorang paruh baya. Beliau merupakan seorang wirausahawan yang 3 cabang warnet. Informan saat ini tinggal di daerah Simo Gunung, Surabaya Barat. Saat ini, informan memiliki seorang istri dan dikarui ai seorang anak. Selain warnet, informan juga merupakan salah satu agen distributor peralatan bayi seperti susu formula, dan keperluan-keperluan lainnya. Saat ini, informan memiliki koleksi motor sebanyak 5 unit berasal dari berbagai macam tahun di era 1980 hingga 1990an. Ketertarikannya pada sepeda motor klasik,

khususnya 2 tak berawal dari hobi masa mudanya yaitu pecinta kecepatan. Seiring dengan berjalannya waktu, tentu ada pergeseran pola pikir yang merubah “selera” dari informan tersebut.

Wawancara pertama dilakukan tanpa adanya perencanaan. Dilakukan ketika kegiatan *kopdar* berlangsung, pembicaraan terlihat seperti biasanya tanpa ada topik-topik khusus yang mengarahkan untuk mendapatkan data yang benar-benar alami dan diucapkan secara spontan. Wawancara berlangsung sangat lancar, tanpa adanya hambatan.

### **5. Informan 5 (MR)**

MR, merupakan seorang *custom builder* (pembuat motor custom) yang berada di daerah Bratang, Surabaya. Karyanya sering ikut dalam *event-event* besar seperti *custom culture*, *customfest*, dan masih banyak acara motor custom lainnya. Informan merupakan ayah dari 2 orang anak, anak pertamanya sudah lulus S1 dan bekerja, sedang anak keduanya baru masuk jenjang S1. Beliau mengoleksi motor klasik lebih dari 7 unit, beberapa diantaranya masih dalam proses pengerjaan. Selain membuat motor custom, informan tidak jarang menjual sukucadang motor klasik, baik Eropa maupun Jepang, dan beberapa benda-benda antik seperti piringan hitam, mug antik dan sebagainya.

Awal berhubungan dengan MR ketika peneliti memerlukan sebuah sukucadang dan mencari di grup media sosial dan setelah bertemu tatap muka, melihat-lihat motor koleksi sekaligus bertransaksi, juga diketahui bahwa informan juga merupakan anggota komunitas kolektor yang sama dengan beberapa informan kolektor lainnya sehingga dari perkenalan tersebut, pembicaraan menjadi jauh lebih akrab karena dianggap sama-sama kenal dengan orang-orang di lingkup komunitas yang sama. Wawancara dilakukan hampir sama sekali tidak terlihat jika sudah diatur dikarenakan alur pembicaraan yang benar-benar mengalir. Informan sangat antusias dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan seputar sepeda motor klasik, dan sering memberikan tips-tips merawat motor klasik sebelum ditanyakan.

Langkanya ketersediaan sukucadang beberapa sepeda motor klasiknya membuat Informan harus berkeliling kota, mencari barang di internet. Apabila tidak menemukan sukucadang yang baru, beliau pun mencari yang bekas kemudian sedikit diberi sentuhan menjadi seperti barang baru. Selain untuk sukucadang motor klasiknya, tak jarang informan juga membeli barang-barang lain hanya sebagai simpanan saja, atau untuk dijual kembali tergantung kemauan hati beliau.

#### **6. Informan 6 (TD)**

TD merupakan seorang kolektor motor klasik yang dari Mojokerto, tetapi berdomisili di Surabaya. TD merupakan anak pertama dari 6 bersaudara. Informan berstatus belum kawin dan saat ini ia berfokus pada jual beli sukucadang motor baru. Laki laki kelahiran Bogor, 1992 ini juga sedang menjalani studinya di salah satu perguruan tinggi di Surabaya. Informan mengoleksi motor klasik lebih dari 5 unit dan seluruhnya merupakan motor yang diproduksi era 1980an. Informan mengaku bahwa mengoleksi sepeda motor klasik karena memiliki pengalaman terkait dengan masa lalu keluarganya.

Proses wawancara dengan TD sangat lancar dikarenakan memang sudah saling mengenal sangat lama dan sudah lebih dari 2 kali bertukar koleksi sepeda motor klasik. Awal dari memilih TD sebagai informan dikarenakan sepeda motor klasik yang dimilikinya bukan merupakan kendaraan yang digunakan sebagai kendaraan keseharian. Motor klasik tersebut benar-benar dipajang saja di ruang tamu, sesekali dipakai untuk berjalan santai malam minggu. Sepeda motor klasiknya memang terbilang keadaannya biasa saja, tetapi tingkat orisinalitasnya cukup tinggi seperti pernak perniknya yang asli, cat asli meskipun sudah pudar termakan usia dan beberapa indikator-indikator lainnya. Walaupun demikian, seperti pada umumnya, adanya masalah-masalah kecil pada motor klasik koleksinya yang juga membutuhkan sukucadang, yang tentunya langka dan tidak dapat ditemui di bengkel pada umumnya, sehingga memerlukan koneksi lain, seperti internet dari dunia maya, ataupun orang-orang sekitar didunia nyata



## 7. Informan 7 (ES)

ES merupakan seorang mekanik sepeda motor yang cukup memiliki nama di dunia balap motor, baik gelaran balap resmi maupun gelaran balap liar ilegal. Pengalamannya di dunia sepeda motor sudah tidak perlu diragukan lagi, informan kelahiran Semarang, 14 Mei 1980 tersebut merupakan lulusan salah satu pusat pelatihan mekanik sepeda motor yang cukup terkenal di Jakarta. Saat ini, informan memiliki sebuah bengkel yang dikerjakan bersama tim nya di daerah Waru, Sidoarjo. Pertama kali berkenalan dengan informan tersebut saat mengerjakan modifikasi sepeda motor milik peneliti beberapa tahun lalu. ES merupakan informan non-subyek dalam penelitian ini. Beberapa alasan memilih ES sebagai informan pendukung data penelitian tersebut karena informan merupakan mekanik yang memiliki cukup banyak pengalaman mengerjakan proyek sepeda motor, termasuk sepeda motor klasik. Berbagai macam sepeda motor klasik pernah dikerjakan, tidak hanya sepeda motor klasik Jepang seperti Honda GL, C70, CB Series, dan sebagainya, tetapi juga sepeda motor klasik Eropa seperti BSA dan Norton. Kemampuan informan dalam mengerjakan sepeda motor klasik tidak hanya terbatas pada pekerjaan mesin saja, tetapi juga *bodywork*, berupa pengecatan bodi motor, perbaikan kaki-kaki seperti suspensi depan belakang, dan kelistrikan sepeda motor tersebut. Pertimbangan lain menjadikan ES sebagai informan non subyek adalah koneksi dari ES itu sendiri dengan konsumennya yang beberapa diantaranya merupakan kolektor motor klasik juga.

Proses wawancara dengan informan ES berjalan dengan sangat lancar. Untuk wawancara dengan informan ES dilakukan hanya sekali pertemuan, ditambah dengan beberapa kali pengamatan atau observasi. Mengingat ES sebagai informan non-subyek, yaitu seorang individu yang bukan merupakan seorang kolektor motor klasik, maka data yang diambil hanya sebatas untuk memperkuat data yang didapatkan dari informan subyek sebelumnya. Data penguat tersebut berupa pendapat informan dengan perspektif diluar kalangan kolektor sepeda motor klasik tersebut. wawancara dilakukan dengan cara bercakap-cakap secara

spontan seperti biasa, tetapi tetap mengacu pada pedoman wawancara, yang tentunya disesuaikan dengan topik yang dibicarakan.

### 3.2 Proses Awal Kegiatan Mengoleksi Sepeda Motor Klasik

Setiap informan tentunya memiliki pengalaman yang berbeda untuk mengoleksi sepeda motor klasik. Latar belakang sosial, ekonomi, budaya yang berbeda-beda antara satu kolektor dengan kolektor lainnya tentu mempengaruhi karakteristik kolektor tersebut. Selain itu, beberapa faktor lain seperti memiliki pengalaman-pengalaman tertentu dengan sepeda motor klasik tersebut juga akan mempengaruhi cara pandang mereka terhadap sebuah sepeda motor klasik. Salah satu cara mengetahui ketertarikan informan dengan sepeda motor klasik adalah dengan cara melihat latar belakang informan dan mengingat kembali cerita-cerita masa lalu informan. Salah satu informannya adalah CN, seorang mantan pembalap PON Jawa Timur, beliau memiliki kenangan tersendiri memelihara sepeda motor klasik karena dimasa itu, motor tersebut merupakan varian yang sama dengan motor yang beliau pakai untuk balapan. Salah satu koleksinya memang bekas pembalap motor legenda Jawa Timur masa itu. Berikut merupakan pernyataan dari CN:

*“aku seneng sepeda iki, mboh rosone bedo piara ngene iki, mesti keilingan jaman biyen...rosone enak, isok ngebut..sing iki bekase Benny Djati, kapanane aku sampe diwawancara wartawan nduwe sepeda ngenean....aku seneng ngene iki soale yaopo yo...seneng ae, ancen ket awal aku seneng motoran”*

Pernyataan CN, beliau mulai mengoleksi motor klasik tersebut karena memiliki kenangan tersendiri dan ada pengalaman tertentu. Dengan sepeda motor tersebut, beliau berhasil meraih prestasi yang cukup banyak, selain itu ada Informan BA. Beliau merupakan seorang kolektor sepeda motor klasik maupun barang antik. Beliau juga mengaku berawal dari melihat-lihat barang-barang antik dan kemudian tertarik kearah sepeda motor klasik.

*“aku ket biyen koleksi pancen barang-barang lawas..yoopo yo, unik gitu lo. Soale mungkin juga ada dari masa kecil se....nek motor itu itungannya yang setelah barang barang antik iku. Aku nganggep e podo barang antik e, soale awakmu eruh dewe sparepart golekan e angel e kek opo, langka*

*itungan e, peda jepangan ae uangel pomaneh peda eropa....tapi yo nang kunu tantangan e..lumayan itung itung kluyuran”*

Dari pernyataan tersebut, berawal dari gemar mengoleksi barang antik, kemudian informan melihat barang-barang lama atau jadul memiliki nilainya masing-masing tergantung dari sudut pandang orang yang melihatnya. Begitu juga dengan Informan selanjutnya yang pada umumnya berdasarkan pengalaman atau kenangan-kenangan masa lalu seperti informan PC.

*“ Biyen iku aku sueneng trek-trekan jaman sma, ebesku biyen tuku Rs100 nek gak salah aku tau cerito, wes tak trondoli, kenceng lah..setel platina wis mlayu...Surabaya-malang wis gas... ancene ket mbiyen sih aku seneng ngonoan”*

Dari pernyataan yang disampaikan, terlihat bahwa PC menceritakan pengalamannya bersepeda motor yang sudah dimulai dimasa sekolah. Informan benar-benar bernostalgia dengan pengalamannya mengendarai sepeda motor klasik yang “baru” dimasanya. Pengalaman tersebut membuatnya tidak ingin untuk berhenti mengendarai sepeda motor klasik tersebut hingga saat ini. Definisi mengendarai sepeda motor klasik yang berbeda, untuk bernostalgia dengan masa lalu, dan tentunya sepeda motor klasik tersebut merupakan barang koleksi yang tidak dipakai sebagai kendaraan utama. Berikutnya merupakan YT, informan yang termasuk berusia muda tersebut memiliki pengalamannya tersendiri.

*“Aku eleng iku jaman sekolah, seneng ngebut, yo peda 2 tak lawas...kan tarikan e wenak kan, masio bebek cilik cilik ngono kan enak jaman biyen lo.....nek sampe saiki seneng yo mergo ngono iku...itung itung eleng biyen lah...”*

Hal serupa disampaikan oleh YT yaitu bernostalgia dimasa sekolah. Sebagai seorang pecinta kecepatan di usia muda memang sudah sangat umum, terutama di bidang otomotif. Sepeda motor masa lalu yang didominasi oleh sepeda motor bermesin 2tak yang terkenal “kencang” membuat banyak kaum muda tertarik untuk memilikinya. Seiring dengan berjalannya waktu, sepeda motor tersebut menjadi sebuah benda yang klasik. Salah satu alasan informan hingga saat ini masih mengoleksi sepeda motor klasik hingga saat ini untuk mengingat masa lalu. Berikut merupakan MR, seorang informan yang juga merupakan *custom builder*

atau perancang motor custom. Informan menceritakan awal mula memulai kegiatan mengoleksi sepeda motor klasik.

*“ Sepeda gini ini asline aku yang gimana ya...ini jaman saya dulu, menurut saya ya ngingat nging masa lama sih, lagian sekarang ngtren kan, tambah mantep lah. Itu salah satu kan juga motor peninggalan bapak saya.....”*

Sebagai seorang perancang motor custom, informan tentu sangat mengetahui tren otomotif roda dua saat ini. Dengan adanya tren sepeda motor klasik tersebut, semakin menguatkan informan untuk tetap memelihara sepeda motor klasik. Hobinya pada kendaraan roda dua tersebut membuatnya merasa mantap untuk menambah koleksi sepeda motor klasik miliknya. Informan juga mengatakan bahwa salah satu alasan mengoleksi sepeda motor klasik dimulai dengan alasan nostalgia, yaitu masa lalu dan mengingat orang tua informan tersebut. Hal serupa disampaikan oleh Informan TD. TD menceritakan pengalamannya mengenai sepeda motor klasik yang pada akhirnya dilanjutkan dengan mengoleksi sepeda motor klasik yang berhubungan dengan masa lalunya.

*“ngene iki kan aku eleng biyen iki nduwe sejarah e lah...peda pertamane mamaku, trus iki mbahku yo tau nggawe.....yo saiki seneng ae...gae seneng senengan lah...delok delokan..... biyen iku alfa gae ayah karo mamaku pacaran soale..bayangno biyen nduwe alfa iku rosone wah....makane saiki nduwe alfa iku wah rosone isok eleng jaman biyen...”*

Dari pernyataan TD diatas, informan menyatakan memulai mengoleksi sepeda motor klasik atas dasar pengalaman keluarga yang dimiliki dimasa lalu. Hal ini sangat terlihat dengan adanya ucapan informan yang menceritakan pengalaman memiliki salah satu tipe sepeda motor klasik oleh keluarganya dimasa lalu. Nostalgia menjadi salah satu alasan utama para kolektor untuk mengoleksi sepeda motor klasik. Hal tersebut sangat relevan dilihat dari kutipan percakapan yang didapatkan dari seluruh informan kolektor sepeda motor klasik.

### **3.3 Pengetahuan Informan Mengenai Sepeda Motor Klasik**

Seorang kolektor tentu memiliki karakteristik yang berbeda-beda dalam memilih sepeda motor klasik yang dikoleksinya. Baik berdasarkan merk, kapasitas mesin, bentuk keseluruhan bodi motor dan banyak aspek lain dari sepeda motor

tersebut yang memberikan kesan dan nilai berbeda terhadap setiap orang yang mengoleksinya. Kolektor juga identik dengan detail dan pengetahuan mengenai apa yang dikoleksinya cukup banyak seperti “silsilah” sepeda motor klasik tersebut, detail-detail kecil, sukucadang, dan bagian dari sepeda motor klasik lainnya. Selain pengetahuan umum mengenai sepeda motor klasik tersebut, kolektor tidak jarang memiliki pengetahuan yang terspesialisasi. Beberapa kolektor memahami secara mendalam mengenai bodi, beberapa merupakan spesialis kelistrikan, spesialis mesin dan sebagainya. Hal-hal tersebut masih dapat terpecah lagi menjadi beberapa bagian berdasarkan merk. Beberapa kolektor memiliki keahlian pada sepeda motor dengan merk dan tipe tertentu. Pengetahuan informan mengenai sepeda motor klasik sangat penting untuk diteliti sebagai ukuran dari kedalaman informan dalam memahami sepeda motor klasik yang dikoleksi. Beberapa contohnya seperti CN, Informan tersebut cenderung tertuju pada merk tertentu

*“ lek aku se seneng Suzuki, ham....jelas lebih kenceng tarikan e..sprinter iku lak luwih enak timbang champ...soale aku biyen yo gawe suzuki pas balapan..diapa apano ancene enak tumpakan e.....Sparepart, regone sepeda ngene iki abu-abu, gak tentu...opomaneh koyok bener-bener awakmu ero dewe lah barang sing ketok regane larang...contoh visor RGR, lampu mburi sprinter....durung maneh part part liyan e....mung goro goro tulisan iki MIJ (Made In Japan) .....Alfa iku nek golek sing awal, sayap putih taun 88.....nek sing 89 wis alfa II, iku sayap putih onok emblem e, tapi gaonok dobel stater...nek alfa IIR yo? Iku 90-91 an wis dobel stater...tapi sayap e ireng.....Lampu sein e alfa yo bedo, sing oren iku alfa generasi pertama, selanjute warnane peteng...opo are istilah e....rodok ireng iku lo.....opo nek gak rc80, iku sakdurung e rc100, luamayan dadi inceran...gigine mung 3...nek rc100 kan 4”*

Dari pernyataan diatas, terlihat bahwa CN memiliki pengetahuan yang cukup banyak mengenai detail sepeda motor klasik. Hal tersebut sesuai dengan apa yang dikoleksinya berupa sepeda motor dengan tipe tipe tertentu, dan condong ke suatu merk. Dengan berbicara mengenai ciri-ciri kecil motor beserta tahun produksinya, informan terlihat memiliki pengetahuan yang cukup banyak mengenai tipe-tipe sepeda motor klasik. Selanjutnya adalah informan BA yang ia merupakan kolektor sepeda motor klasik spesialis motor “laki”

*“ Aku senenge Yamaha sakjane....cuman yo piye...pokok e sing lanang lah...L2...L2 ae beberapa jenis...L2G, L2S, terakhir nek nggak salah SN.....Speedometer e RX100 kan sakjane meh mirip karo RXK, cuman beda konsol tengah e...nek RXK onok indikator riting e 2 kanan kiri, nek RX100 cuman ada satu...trus gaonok pandom bensin e nek RX100.....Pengapian iku ae wis tak rubah CDI, nggak rewel...nek platina kan kudu nyetel nyetel...nek nggak pas ya gaenak...nek cdi enak, sekali pasang, seting titik motor e iso mlaku...wis gausa nyetel nyetel maneh.....portingan ngaruh, nek ob biasane lubang bilas, ex kurang pas akhire loyo, nek gak yo bahan boring e elek kualitas e akhir seker e ngejim an”*

Pernyataan yang disampaikan oleh BA cukup jelas dan detail. Informan terlihat sangat memahami sepeda motor khususnya bagian mesin dengan menyebutkan istilah tertentu seperti “ob” atau “overbosh”, lubang bilas, ex, seker. Informan juga memahami istilah pengapian sepeda motor seperti “CDI” dan “Platina”. Pengetahuan tersebut menandakan bahwa informan cukup menguasai dan memahami sepeda motor klasik yang dikoleksi. Selain itu, ada PC, informan yang merupakan seorang kolektor motor klasik dengan jumlah sepeda motor klasik terbanyak.

*“.....Honda itu mainan e mahal....motor e ae larang kondisi bahan...termasuk larang nek dibandingno merk liyane....Prima..eh star sek skok e sing lawas, trus terakhir grand.....Urutane kan C70 iku, trus Supercub, enek c700 karo c800...maringono metu astrea 800.....Rc100 pertama metu nek ga salah 86-87...sing awal onok visor e...trus metu varian spirit, trsu spirit new biasane stiker DK, trus terakhir e bravo.....YL2, jek platina, knalpot krom asli...ujung e knalpot ae bentuke bedo...yakin aku iku ori, nek kw bentuk e bedo lekukan e...munine yo bedo....wingi tak stel platina ne...joss.....Sakjane enak platina timbang CDI...CDI nek derajat pengapian e gak pas ya gak langsam motormu.....L2 iku onok L2G, asline gaonok planger e iku, trus metu L2S.....terakhir onok L2SN, lampune serba kotak kabeh...nak iku wes CDI ancen gowoan e....isok nggawe spul wek an e King, apine gede..tak jajal isok percikan e 3cm an.....Crystal iku onok 2...biasa, tune....tune sing knalpot racing....pedal rem e gepeng koyok peda lanang...nek sing biasa knalpot bambu koyok rc...pedal e biasa.....tromol ngarep mburine suzuki iku podo ae....sampe shogun jek podo kok.....Suzuki TRS, onok 118cc karo 125 cc....gampang e delok nang emblem knalpot e...tulisan katana karo impulse.....A100 iku onok akeh loo....A3, A5 karo A7.....Econos iki sing biasa digae PNS.....Blok kop e DT100 isok nggawe RX100....podo, bedo bentuk kop ae...nek tuku wes jarang, gaonok....mentok mentok yo overbosh.....RS100 iku onok warna*

*biru, abang, ijo, kuning, silver, ireng....kuning paling jarang to...gatau onok sing delok kan?.....Nek ngganti spul, dudukan e dibor cilik sek ae....kudu negpasno lubang spull e cilik-cilik....”*

Dari kutipan percakapan diatas, terlihat bahwa informan PC benar-benar sangat menguasai pengetahuan keseluruhan dari berbagai jenis sepeda motor klasik, khususnya produksi pabrikan Jepang dengan munculnya beberapa tipe sepeda motor klasik yang disebutkan seperti A100, L2, Star, Grand, Prima dan sebagainya. Selain mengerti mengenai “silsilah” sepeda motortersebut, informan juga mengetahui mengenai cara substitusi suku cadang antara satu sepeda motor dengan yang lain apabila terjadi keterbatasan suku cadang. Adanya istilah seperti spul (kumparan listrik), CDI, Platina menandakan informan cukup menguasai sistem pengapian sebuah sepeda motor. Selain PC, Informan YT menyatakan pengetahuannya mengenai sepeda motor klasik yang dikoleksinya.

*“....Sprinter iku enak....populasine sakjane lumayan akeh...cuman larang ancen, bodi part e ae koyo tameng e ae gak jelas regane, abu-abu.....v75 lampu mburine bedo lo karo v80.....sakjane ketok bedone...dasi nagrep, speedometer, spion e ae nek gak salah bedo kok....v80 onok sing wes elektrik starter yoan...tapi jarang....gudu robot lo yo....Ikupun robot onok excellent karo superdeluxe.....tromol ngarepe champ iku unik, masang rujine angel, kudu telaten, bedo karo motor liyane.....RXZ iku bedone nang seker karo stroke ne karo king...reso 6 speed....bedone karo king iku tok....ngisor ngisor e meh podo kaebh...rong jelas bedo.....Alfa iku spion tempe generasi awal sampe 92 tok....93 ndukur wes spion e kek yamaha yamaha anyar.....Aku seneng e sprinter sakjane, Sprinter iku yaopo yo...tumpakan e enak, bedo lah rosone”*

Pernyataan-pernyataan yang disampaikan oleh informan YT menunjukkan bahwa informan lebih memperhatikan sepeda motor dari segi detail kecil sebuah sepeda motor tersebut. Informan juga memiliki pengetahuan tentang silsilah beberapa motor klasik dengan pernyataan “V75, V80, Superdeluxe, Excellent” yang merupakan sepeda motor era 70an hingga 80an produksi Yamaha. Informan berikutnya yang menyatakan pengetahuannya mengenai sepeda motor klasik adalah MR.

*“.....Tutup box aki kanan kirine RX100 akali aja pakai RXS...dipotong tapi....nggak ori tampangnya, tapi mendingan.....Tangki RX Series beda*

*beda sebener e...RX100, RXK itu ada 125cc sama 135, beda di kerondong depan, kalo 135cc ada kerondongnya, kalo 125cc cuma lampu bulet...RXS sama Special sama tangkinya, tapi detail lainnya beda...terakhir baru King...RXR itu jarang, dia kayak RX Special, tapi semuanya sticker, nggak emblem kayak RXS atau Special...Spull alfa bisa pake rx, sama kok...pulser juga bisa...Bentuk knalpotnya sama, tapi beda di pangkonnya....tempat bautannya beda RX Series hamper beda semua.....Rangka sama semua kecuali RXZ sama RZR, tapi kaki kaki sama semua, komstir juga sama.....kelistrikan tergantung, ada yang seneng platina, ada yang seneng CDI....enaknya sendiri-sendiri...cuman kan CDI nyetel cuman sekali pas diawal, selanjutnya tinggal pake....tapi nggak jaminan enak, soalnya kan modifikasi....kalo platina tergantung setelahnya...harus nyetel jangka waktu tertentu...tapi pasti beresnya.....Kiprok gampang, pokoknya dari spull langsung ke kiprok sebelum ke lampu sama aki....apalagi kesitrikan motor jaman lama kan 6 volt....lah sekarang rata rata yang dijual 12 volt, mau nggak mau ya nerubah....”*

Kutipan percakapan diatas cukup menunjukkan bahwa MR memiliki pengetahuan yang cukup banyak mengenai hal-hal teknis dari sepeda motor klasik. Informan lebih dominan memahami permasalahan yang terdapat pada sepeda motor klasik dengan adanya pernyataan mengenai substitusi suku cadang, pernyataan mengenai kelistrikan dan beberapa pernyataan lainnya. Selain masalah teknis, informan juga cukup menguasai detail dari sebuah sepeda motor klasik dengan memahami “silsilah” tipe sepeda motor klasik beserta beberapa detail seperti emblem, knalpot, dan bentuk fisik bagian-bagian tertentu dari sebuah sepeda motor klasik. Kolektor sepeda motor klasik perlu memahami koleksinya secara lebih detail untuk dapat mempertahankan kondisi sepeda motor klasik agar tetap prima dan menjaga orisinalitasnya. Contoh lain adalah informan TD. Informan tersebut mengoleksi sepeda motor klasik beberapa macam tipe, tetapi lebih mendalami ke tipe-tipe motor tertentu saja.

*“YL1, YL2 karo L2 iku bedo lo...maksudku L2G...bedo nang krom kroman tangkine karo nek YL iku dee speedone gabung karo lampu utamane.....V75 kan asline jek platina, V80 iku baru CDI.....bentuk lampu mburine bedo lo V75 karo 80...ritng e bedo, dasi ngarepe bedo, speedone bedo, pengapian e jelas bedo....tapi tromol e podo kabeh sikilan e.....RC100 sing awal karo RC80 bedo nang visor e...nek rc100 onok visor e koyok jambul, planger mburine yo bedo...nek rc80 kanan kiri pisah, nek rc100 dadi siji nyambung.....Bravo riting e bedo*



*bentuke...luwih peteng maneh kocone.....Pompa olsam e main, nek bocor yo sil e ganti ae, bongkar...gampang mbongkar e.....Pengapian e rc iku enak digae nang ndi ndi...CDI ne kabel e mung 3, ground, koil, spul...mari...mesine langsung murup.....Sayap e v80 excellent karo superdeluxe bedo lo....nek batok ndas e jelas bedo sak speedometer e.....Nek jaman biyen kan akeh-akeh 2tak...nek 4tak paling mung honda karo binter joy....binter merzy lah....binter liyane yo 2tak...pol pol e ngurusi olsam...karo 2tak nek wes overbosh mesin e wes gaenak...mesin e gampang panas, ngejiman”*

TD juga memiliki pengetahuan yang cukup banyak sebagai seorang kolektor motor klasik. Informan memahami urutan-urutan produksi berbagai macam tipe dan varian sepeda motor klasik dengan menyebutkan banyak tipe sepeda motor klasik yang cukup jarang didengar oleh masyarakat umum. Selain itu, informan juga menguasai pengetahuan dari sisi teknis seperti menyebutkan “overbosh”, “olsam” atau oli samping, “ngejim” atau piston macet. Selain istilah-istilah teknis, informan juga memahami detail-detail terkecil dari beberapa varian sepeda motor klasik tersebut

### **3.4 Proses Membentuk Sebuah Jaringan**

Koneksi sangat dibutuhkan dalam kegiatan mengoleksi sepeda motor klasik. Sepeda motor klasik sendiri pada umumnya merupakan sepeda motor yang sudah cukup “berusia” dan tentunya pabrikan yang memproduksinya sudah tidak lagi memproduksi suku cadang dan unit tipe sepeda motor tersebut membuat kegiatan memelihara sepeda motor klasik tersebut menjadi tantangan tersendiri. Ketersediaan suku cadang dari pihak ketiga atau biasa disebut suku cadang “KW” yang juga sudah cukup langka ditemui di bengkel-bengkel umum membuat para penggemarnya, termasuk kolektor motor klasik untuk membentuk sebuah koneksi, tentunya koneksi sosial. Keberadaan sepeda motor klasik yang populasinya jauh lebih sedikit dibandingkan dengan sepeda motor keluaran terbaru juga membuat kemampuan mekanik-mekanik sepeda motor pada umumnya kurang menguasai “masalah” sepeda motor klasik juga merupakan salah satu faktor pembentuk jaringan atau koneksi diantara para penggemar sepeda motor klasik tersebut. Berbagai macam cara dilakukan oleh para penggemar sepeda motor klasik,

termasuk kolektor seperti membentuk sebuah komunitas, bergabung dengan komunitas yang sudah ada, hingga melakukan “observasi” sendiri dengan melakukan perjalanan jauh ke daerah-daerah tertentu. Di era modern saat ini, keberadaan internet sangat mempengaruhi kecepatan konektivitas para penggunanya. Adanya fitur-fitur tertentu yang terdapat di media sosial seperti Facebook dengan grup, *marketplace*, dan situs belanja online yang juga memungkinkan untuk membuka peluang seorang individu untuk berhubungan lebih lanjut di dunia nyata melalui berbagi nomor kontak juga terdapat dalam lingkup otomotif, termasuk sepeda motor klasik tersebut. Salah satu kolektor yang keberhasilannya dalam mengoleksi sepeda motor klasik dipengaruhi oleh internet adalah CN. Informan tersebut membentuk koneksi berawal dari memasang iklan barang dagangan yaitu knalpot *racing* di berbagai macam media di internet, seperti Instagram dan Facebook.

*“sering posting posting, akhire yo onok ae sing ngontak....iki ae nduwe kenalan teko ndi ndi....yo lumayan akhire...cuman yaaa kudu paham lah.....biyen yo koncoku akeh wesana...yo awakmu kan wes ero dewe .....biasane nek aku, kadang pas jalan keluar kota, yo onok ae golek opo.....”*

Dari pernyataan CN tersebut, terlihat bahwa peran internet saat ini memang cukup besar terhadap proses pembentukan jaringan, menambah koneksi dan sebagainya. jangkauan internet yang begitu luas dapat diakses di internet melalui media sosial beserta fitur-fiturnya. Penyebutan istilah “posting” merupakan sebuah hal yang sangat erat kaitannya dengan media sosial, dan disebutkan diawal pembicaraan menandakan bahwa internet cukup berperan dalam proses pembentukan koneksi informan CN tersebut. Selain itu, informan memiliki beberapa cara lain untuk mendapatkan koneksi lain melalui dunia nyata, yaitu dengan cara melakukan pendekatan secara langsung pada individu yang dituju. Selain CN, BA sebagai seorang kolektor motor klasik dan barang antik juga menyampaikan cara informan bersosialisasi serta membentuk sebuah jaringan atau koneksi pada sesama penggemar barang antik melalui kutipan pernyataan berikut ini.

*” Golek golek nang ndeso, lirik lirik bee nemu, takon takon yo iso....sing penting wani ngomong ae.....jaman saiki kabeh kabeh onok nang*

*internet, tapi yo durung karuan opo sing pengen mbok goleki iku ketemu, makane awakmu butuh golek golek dewe.....Nek golek konco ya, maksud e wong anyar sakjane saiki gampang....awakmu duwe keperluan sing podo, pembicaraan disesuaikan...yo isok ae dadi konco.....opo dikenalno karo konco lawasmu yo iso.....internet iku iyo ancen isok se, delok delok biasane awakmu kan onok mutual mutual iku, kan ketok iku kenalan e sopo ae sing podo...yo iku....tapi nek sekedar nang internet via opo iku jenenge.....messenger, yo kan kene yo kurang paham masio yo isok ae akrab...tapi minimal kudu ketemu, dadi cocok ngono lo.....ketemu nang dalan, sopo sopoan, isok njaluk nomer wa yo iso, opomaneh nek misal ketok e senengan e podo.....isok jajal jajal golek nang bengkel bengkel lawas, biasane ding dodol wes tuek, pasti isok, pinter ngomong ae”*

Dari pernyataan BA, informan sedikit memiliki cara yang berbeda dalam membentuk atau memulai koneksi dengan sesama kolektor atau penggemar motor klasik dan barang antik. Informan menyebutkan bahwa kemampuan berbicara dan beradaptasi dengan “orang baru” diperlukan untuk mendapatkan hubungan sosial yang baik dan berkelanjutan. Tetapi disisi lain, hidup di era modern tidak dapat dilepaskan dari internet. Informan mengeluarkan beberapa kata seperti “mutual”, messenger yang merupakan bagian dari media sosial. Mutual, yaitu teman yang sama dengan teman yang sudah dikenal, dan hal tersebut dapat berpengaruh pada tanggapan individu pada “orang baru” tersebut dengan melihat teman yang juga mengenalnya. Menurutnya, hubungan antar individu memang bisa dilakukan tanpa bertatap muka, dengan kata lain hanya melalui dunia maya. Tetapi menurutnya, lebih baik apabila bertemu di dunia nyata, sehingga koneksi tersebut dapat tersambung sepenuhnya. Informan menyatakan bahwa kesamaan kepentingan atau hobi juga bisa membuat hubungan antar penggemar menjadi semakin erat, tentunya akan memberikan keuntungan tersendiri. Berbagai macam cara dapat dilakukan untuk menambah koneksi, dalam hal ini berkaitan dengan sepeda motor klasik dan barang antik. Memahami karakteristik lawan bicara menurutnya harus diperhatikan apabila memulai sebuah hubungan sosial baru. Berikutnya adalah PC, Informan tersebut memiliki banyak koneksi dengan sesama kolektor sepeda motor klasik maupun penggemar sepeda motor klasik dari berbagai kota. Menurutnya, cara membentuk sebuah koneksi memang memerlukan adanya koneksi yang sudah lama dimiliki, berikut merupakan kutipan pernyataan dari informan PC.

*“ Aku nek mlaku mlaku biasane nang probolinggo iku, onok juragan e dodolan ngono, nek iku gak sengojo nemune....tapi yo suwe suwe kenal...arek arek yo tak wara rono nek golek opo, mbok velg, tangki opo liyane.....ngedol regone kiloan.....sebener e nek aku yang gini sih, internet kan ya baru kenal, aku taunya yo dari temen temen lama aja... punya kenalan toko toko lama.....nggak seberapa, soalnya fb ku ya temen temen lawas, wis kenal.....”*

Dari pernyataan yang disampaikan oleh PC, terlihat bahwa koneksi lama memang lebih dominan diperlukan untuk mendapatkan koneksi baru. Dengan usia PC 60 tahun, terlihat bahwa belum menguasai internet secara jauh, hal tersebut dibuktikan dengan pernyataannya mengenai internet yang merupakan hal baru baginya. Informan tersebut cenderung mengandalkan koneksi lama dan mencari koneksi secara langsung di dunia nyata dengan cara berkeliling kota, berdasarkan kutipan pernyataan yang disampaikan, kemudian membagikan informasinya kepada sesama penggemar sepeda motor klasik. Berbeda dengan PC dengan karakteristik usia 60 tahun, YT merupakan informan yang termasuk muda dalam lingkup komunitas kolektor motor klasik tersebut. Keberadaan internet menjadi salah satu cara utama informan untuk mendapatkan koneksi baru. Berikut merupakan kutipan pembicaraan bersama YT

*” iyo melok, iku grup fb ne yo tak melok i.....nek sing nyar nyar iku biasane aku nggolek e ngubeng, ketok onok bengkel lawas, opo sing ngedol ketok tuwek....takoni ae bee nemu.....gabung gabung grup ngono enak se....nang fb iku akeh yoan seng ngedol.....dulin ngenean iki nek tak delok ancen butuh kenalan.....aku nek misal e kurang paham ngene iki, opomaneh sing tuwek tuwek kadang gak nyambung, yo akhire golek coro nang komunitas liyane...yo mek melu melu nimbrung ae, tapi tetep gak terlibat kegiatane...mek delok opo seng penting....Internet saiki enak, onok facebook, wa, ig....pokok ketok cocok yo kari dm ae kan gampang.....apene ketemuan yo isok, opo pas keluar kota isok janji ketemu....ketemu iku pasti, soale pasti yo pengen ero lah wong e kek opo, mosok mek lewat chat yo lucu...”*

Dari pernyataan YT, terlihat bahwa dengan usia mudanya tersebut, internet menjadi modal terkuat informan untuk mendapatkan koneksi baru dengan orang lain yang baru dikenal. Dengan menyebutkan grup dan beberapa media lain seperti Fb (facebook), Wa (Whatsapp), Ig (instagram) dan istilah “dm” atau *direct message*, terlihat bahwa informan cukup menguasai pembentukan koneksi dengan

orang baru melalui internet. Menurut YT, menggemari sepeda motor klasik, atau menjadi kolektor seperti dirinya memerlukan koneksi yang cukup, tentunya terkait dengan kebutuhan “hobi” tersebut. Menurut informan, pertemuan tatap muka memang masih diperlukan ketika mendapat sebuah koneksi baru melalui dunia maya (internet) untuk mengetahui dan mengenal secara jauh. Selain melalui internet, informan melakukan observasi dengan mendatangi tempat-tempat tertentu dan bicara secara langsung dengan orang baru tersebut. Berikutnya merupakan MR, sebagai perancang motor custom, informan memiliki pengetahuan yang cukup luas mengenai dunia sepeda motor dan tentu mengetahui tren terbaru otomotif. Berikut merupakan pernyataan MR mengenai cara informan mendapatkan sebuah koneksi baru, khususnya berkaitan dengan sepeda motor klasik.

*” iya....kalo saya dulu gimana ya...pas itu memang punya temen dari kuliah....dulu kan memang belum kayak sekarang....internet sekarang kan ya enak lah, bisa akses sana sini....ada komunitas setiap motor per daerah di grup fb...bisa nambah kenalan di fb...saya sendiri lebih seneng nyari sendiri...nggak tau ke loak, ke temen...kalo perlu berburu keluar kota....tapi nek kenal lebih jauh...ya itung itung nambah kenalan....gini ini kan intinya banyakin koneksi.....pernah waktu itu saya pergi sama temen, dianya nggak tahu kalau mau ke tempat itu, ternyata mereka udah kenal...yaudah, dapet diskon gede....”*

Hampir sama dengan informan lain, informan menyatakan bahwa proses pembentukan sebuah jaringan sosial saat ini tidak lepas dari keberadaan internet. tetapi yang membedakan dari setiap individu adalah proporsi. Terdapat individu dengan jumlah proposi internet dalam pembentukan sebuah koneksi baru jauh lebih besar dibandingkan dengan bertatap muka secara langsung dan ada sebaliknya disesuaikan dengan adanya faktor lain seperti usia, lingkungan dan sebagainya. Seperti yang disampaikan oleh MR, yang cenderung memilih untuk menemukan apa yang dibutuhkan tanpa melalui internet, dikarenakan lebih mudah untuk mengakses koneksi baru secara langsung dan lebih cepat mengenali orang baru tersebut. Berikutnya merupakan TD. TD memiliki cara yang berbeda dalam menemukan dan membentuk sebuah jaringan sosial. Berikut merupakan kutipan pembicaraan dengan TD.

*“lo biasaa, berkelana...takon takon uwong nang tunggorono...tonggo tonggo, kan tonggoku onok sing dulur pisan.....Nek nang grup komunitas fb, misale v series koyok ngono iku kan yo isok se, koyok absen ngono iku, tapi yo paling onok respon ngono isok lanjut omong omongan...add friend, kadang yo iso dilebokno grup wa ne...aku tau ngono yoan, dadakno onok kopdar langsung e sisan.....nek aku se soale gak sepiro pinter ngomong, yo aku ngandelno konco koncoku lah, bekne onok kenaan yo aku coba njajal ngomong.....lah iyo, biasane mbah mbah ngunu iku nyambung, opo neh nek kene gowo peda ne mungkin dee yo ero peda iku....padahal yo sekedar manasi tok ae, tapi yo onok ae sing delok...nggak maksud e ngono lo yo, pikirku yo kan wong awam mosok paham ngenean.....Nek nang ndeso iku kabeh nyambung, cuman arah e ae kudu jelas....kudu paham lah ngarahnone piye”*

Dari pembicaraan tersebut, pembentukan jaringan atau koneksi baru dipengaruhi oleh karakteristik lingkungan. TD yang bertempat tinggal di Mojokerto yang sebagian daerah merupakan desa sangat erat dengan kedekatan antar sanak keluarga dan tetangga yang berhubungan cukup erat. Informan mengandalkan “modal” hubungan tersebut untuk menemukan apa yang dibutuhkan dan tentunya secara langsung membentuk sebuah koneksi baru dengan pemilik “yang dibutuhkan” sehingga akan muncul koneksi baru selanjutnya. Selain mengandalkan koneksi secara langsung, informan juga tidak lepas dari internet. Hal tersebut dapat dilihat dari pernyataan informan yang mengatakan bahwa informan bergabung dengan grup sebuah komunitas salah satu tipe sepeda motor klasik yang terdapat dalam media sosial. Adanya kelanjutan dari bergabungnya informan kedalam grup komunitas dunia maya tersebut adalah ditambahkannya nomor kontak informan kedalam sebuah grup media lain yang pada akhirnya merupakan hubungan secara langsung di dunia nyata melalui kegiatan *kopdar*. Dari hasil temuan data tersebut, karakteristik setiap individu yang berbeda juga menghasilkan sebuah cara yang berbeda dalam membentuk sebuah koneksi baru, khususnya terkait dengan segala hal yang berhubungan dengan kegiatan mengoleksi sepeda motor klasik

### **3.5 Peran Jaringan pada Kolektor Sepeda Motor Klasik**

Memiliki koneksi di berbagai macam daerah, dengan jangkauan yang luas, baik melalui dunia nyata maupun dunia maya sedikit banyak akan mempengaruhi

“cara pandang” seseorang terhadap sebuah realitas maupun benda. Memiliki jaringan penggemar sepeda motor klasik antara satu dengan yang lain tentu juga berpengaruh terhadap gaya hidup, konsumsi dan sebagainya. Seorang kolektor akan terus menerus merasa “kurang” ketika melihat ada benda-benda yang menurutnya bagus, menarik untuk dimiliki, sehingga seringkali yang banyak dijumpai kolektor membeli barang, baik berupa suku cadang, aksesoris lebih dari apa yang dibutuhkan.

Koneksi dan jaringan merupakan sebuah bentuk modal sosial, termasuk komunitas. Berbagai macam bentuk komunitas merupakan sebuah modal sosial bagi anggotanya. Komunitas sepeda motor klasik, baik komunitas kolektor maupun komunitas penggemar (non-kolektor) memiliki pola yang berbeda dengan latar belakang anggota yang berbeda antara sebuah komunitas dengan komunitas lain. Pergaulan dalam komunitas, interaksi antar anggota akan mempengaruhi individu lainnya. Ketika seorang individu telah menemukan pola dan mampu menemukan apa yang sudah diinginkan berdasarkan pergaulannya dengan komunitas tersebut, maka ada beberapa kemungkinan yang terjadi, tentunya dalam hal ini terkait dengan lingkup sepeda motor klasik. Berikut merupakan kutipan pernyataan yang disampaikan oleh informan CN sebagai seorang kolektor sepeda motor klasik. “...awakmu kudu pinter pinter ngatur duit e...nek gak yo ambrol lahhh.....jenenge barang apik nang ngarep moto, sopo gak gelem tuku ya...”. Dari pernyataan tersebut, peran jaringan sebagai suatu bentuk modal sosial memang berfungsi sebagai alat bantu bagi kolektor tersebut untuk melengkapi detail-detail sepeda motor koleksinya, akan tetapi potensi untuk “belanja” barang-barang tersebut diluar dari yang diperlukan menjadi cukup besar, dikarenakan tersedianya benda-benda yang menarik, tampak secara langsung. Hal senada disampaikan oleh BA. Sebagai seorang kolektor sepeda motor klasik, sekaligus pedagang barang antik, tidak dapat dihindari ketika sebuah benda yang menarik tampak langsung didepan mata, maka kemungkinan “konsumsi” diluar kebutuhan akan semakin besar. Berikut merupakan ungkapan dari BA, “ Pokok e kudu pinter lah, ngetokno duit...tuku iku sing perlu ae, biasane penyakit e arek arek dulin gene iki kan, onok ketok barang apik, penting gak penting ditukuuuu

*ae...numpuk nang omah.....*”. Dari ungkapan tersebut, terlihat bahwa kemungkinan konsumsi secara berlebihan ketika telah memiliki dan memahami sebuah pola tempat yang sesuai dengan kebutuhan sehingga diperlukan kontrol dari diri sendiri untuk menghindari pengeluaran secara berlebihan. Selanjutnya, Informan PC juga menyatakan hal yang serupa. Berikut merupakan pernyataan informan PC mengenai peran sebuah jaringan.

*“...main ngenean itu kayak nggak ada habisnya, apalagi nek awakmu wis kenal sama orang orang....rasane bakal onokkk ae sing kurang.....nek wis paham, pasti gak mandek mandek ngutek ngutek iku sepedamu....masio sepedane waras ae mesti onokkk ae diutek utek.....diapa apano, nek awakmu wes kenal ngono, paling nggak iso onok sing takon takon, mboh perkoro opo ae....mboh dol sparepart, mboh corone mbenerno...opo ae wis...”*

Dari ungkapan PC tersebut, disatu sisi, sesuai dengan fungsi dari jaringan adalah untuk mempermudah seorang kolektor untuk memperoleh barang-barang yang diperlukan melalui pertukaran informasi. Selain itu, adanya hubungan timbal balik antara seorang kolektor satu dengan yang lain diharapkan akan saling menguntungkan, sehingga antar kolektor saling mendapatkan manfaat. Akan tetapi, serupa dengan informan sebelumnya, menurutnya perlu adanya kontrol pengeluaran sebagai suatu pembatas untuk tidak melakukan “konsumsi” sukucadang diluar kebutuhan, atau minimal sesuai dengan fungsi yang diperlukan. Selanjutnya, peran jaringan juga diungkapkan oleh informan YT sebagai berikut.

*” nek gak yo ntek duit e....nek kenalan kan kadang mboh entuk diskon, mboh rego konco.....durung maneh nek awakmu ndelok onok sepedane arek seng mwuluss apik....dijamin tambah maneh pengeluaranmu.....awakmu nek wis dulin ngene iki yo kudu paham seluk beluk e...mbo taun taun e, detail e yoopo, jeneng e ae koleksi....kan yo eman nek digae terus yoan, nek awakmu paham detail pasti eman wes”*

Menurut YT, peran dari sebuah jaringan untuk mengoleksi sepeda motor klasik, selain untuk mempermudah pencarian sukucadang, aksesoris dan berbagai macam benda terkait dengan sepeda motor klasik, adanya keuntungan lain berupa “diskon” atau potongan harga untuk benda-benda tersebut, yang dipengaruhi oleh adanya hubungan baik yang telah terbentuk sebelumnya. Dalam pernyataannya, secara tidak langsung, kepemilikan jaringan akan berpengaruh terhadap konsumsi



dari individu tersebut. Selanjutnya, informan MR memiliki pendapatnya sendiri mengenai peran jaringan dalam mengoleksi sepeda motor klasik yang dinilai memiliki tingkat kesulitannya sendiri dengan adanya keterbatasan benda-benda tersebut. Berikut merupakan kutipan pernyataan MR.

*“.....apalagi ini ada motor motor saya tahun 70an 80an juga....mau pengen kayak baru ya lumayan menguras tenaga..dompet juga terkuras....nyari kan juga butuh bensin, makan.....kalo barangnya yaaa bisa murah sekali....bisaa mahalnya luar biasa....kemungkinannya ya gitu....soalnya ini barang barang kan sudah nggak diproduksi...”*

Sebagai seorang pemilik bengkel sepeda motor *custom*, tentu MR cukup memahami kesulitan yang dihadapi ketika membangun sepeda motor klasik. Dalam hal ini, diperlukan jaringan untuk mempermudah kegiatan membangun sepeda motor tersebut. diperlukan pengetahuan dan tentunya biaya yang cukup besar. Ketika berada dalam sebuah jaringan yang sudah menyediakan segala sesuatu yang dibutuhkan, maka secara otomatis, biaya yang dikeluarkan tidak sedikit, sehingga dalam hal ini, kembali kepada peningkatan konsumsi akan sukucadang sepeda motor klasik tersebut. Hal serupa dapat ditemui dalam sebuah kutipan ungkapan yang diucapkan oleh informan TD. *“iyo, dekwingi mari nemu cak tholib iku rosone arek arek pengen rono terus, tuka tuku ae.....wah nek wes ero cilik cilike peda yoooo gaonok ntek e, mesti diutekkkk utek ae, akhire onok kurange, njajan manehhhh.....”* Berdasarkan ungkapan informan TD tersebut, peran sebuah jaringan atau koneksi berfungsi sebagai alat bantu dalam memenuhi kebutuhan, yaitu melengkapi detail dari sepeda motor klasik yang dikoleksinya. Akan tetapi, ketika koneksi tersebut menyediakan sesuatu yang lebih dari yang dibutuhkan dan menjadi sebuah hal yang menarik, maka akan timbul konsumsi diluar kebutuhan awal.

**Tabel 3.1** Temuan data

No	Nama	Pemaknaan sepeda motor klasik	Proses membentuk sebuah koneksi	Peran modal sosial
1	BA (43) Waru, Sidoarjo. Wirausaha	Sepeda motor klasik merupakan	Koneksi menurutnya merupakan sebuah	Lebih cenderung menganggap

	<b>(Jual beli barang antik)</b>	sebuah benda yang memiliki nilai cukup tinggi, tentu dikarenakan memiliki tingkat kesulitan yang berbeda dalam mendapatkan unit, sukucadang dan nilai-nilai orisinalitas sebuah sepeda motor klasik lainnya	cara untuk mendapatkan keuntungan. Koneksi dapat dibentuk melalui media sosial dan secara tatap muka. Dalam hal ini, media internet sangat berperan dalam penambahan “koneksi” tersebut	bahwa koneksi akan sangat berpengaruh pada pola konsumsi seseorang, terutama terkait dengan hobi tersebut.
2	<b>CN (37) Menganti, Gresik. Wirausaha (Produsen knalpot motor)</b>	Memaknai sebuah sepeda motor klasik sebagai benda yang memiliki nilai sejarah, terkait dengan prestasi informan di cabang olahraga balap motor. Sepeda motor klasik dianggap sebagai sebuah benda untuk bernostalgia.	Internet merupakan hal utama dalam proses pembentukan sebuah koneksi, didukung dengan usaha yang sangat bergantung dengan media sosial seperti Instagram dan Facebook membuat media sosial sangat berperan dalam penambahan koneksi dibandingkan dengan tatap muka secara langsung	Dengan mendapat fungsi dari komunitas sebagai alat bantu pencarian segala sesuatu mengenai sepeda motor klasik, maka akan meningkatkan perilaku konsumtif, dikarenakan telah memahami pola-pola yang terdapat pada komunitas tersebut
3	<b>PC (61) Golf, Surabaya. Wirausaha (Apotek, Penjual sukucadang)</b>	Sepeda motor klasik merupakan sebuah benda yang bernilai nostalgia dimasa muda informan. Dengan	Menurutnya, pembentukan koneksi berdasarkan dengan koneksi yang sudah dimiliki sebelumnya	Menanggapi pengaruh memiliki sebuah koneksi, menurutnya akan ada hubungan 2 arah. Perilaku

		mengoleksi sepeda motor klasik, maka akan semakin melestarikan keberadaan sepeda motor klasik tersebut.	seperti teman lama, atau kenalan kenalan lain yang sudah lama. Proses interaksi secara langsung sangat berpengaruh dalam proses penambahan koneksi tersebut.	konsumtif, baik berupa materi maupun pengetahuan, sekaligus adanya rasa ingin berbagi informasi mengenai keberadaan sebuah benda yang berkaitan dengan sepeda motor klasik, maupun ilmu.
<b>4</b>	<b>YT (33) Simo, Surabaya. Wirausaha (Warnet)</b>	Sepeda motor klasik memiliki nilai tersendiri, khususnya sepeda motor klasik bermesin 2 tak, dinilai memiliki performa yang lebih sekaligus menjadi pengingat masa lalu informan	Internet adalah hal terpenting dalam proses pembentukan koneksi, mengingat usaha dari informan merupakan warnet. Untuk mendukung kegiatannya yang berkaitan dengan sepeda motor klasik tersebut, diperlukan koneksi yang banyak. Proporsi antara perkenalan melalui internet jauh lebih besar dibandingkan dengan interaksi secara langsung.	Menurutnya, kepemilikan koneksi selain memberikan keuntungan, ada pengaruh lain yaitu perilaku konsumsi yang cukup meningkat setelah mengetahui adanya pola-pola tertentu. Selain itu, beberapa interaksi sangat mempengaruhi pola pikir informan, khususnya terkait cara memandang atau menilai sebuah benda
<b>5</b>	<b>MR (48) Bratang, Surabaya. Wirausaha</b>	Menilai sepeda motor klasik sebagai bentuk nostalgia dengan	Pembentukan koneksi yang dilakukan lebih cenderung dengan	Dengan bergelut di dalam sebuah lingkup

	<b>(Bengkel sepeda motor)</b>	masa lalu, bersama dengan orang tua informan. Selain nilai tersebut, ada beberapa aspek pendukung lain yaitu tren otomotif roda dua saat ini	cara interaksi secara langsung. Internet digunakan sebagai pendukung untuk menambah koneksi tertentu saja. Proposi pembentukan koneksi secara langsung lebih dominan dibanding dengan melalui internet	otomotif, salah satunya merupakan sepeda motor klasik, secara otomatis akan meningkatkan perilaku konsumsi, berupa sukucadang, dan beberapa kebutuhan pendukung lainnya.
<b>6</b>	<b>TD (24) Mojokerto. Mahasiswa</b>	Menurutnya, sepeda motor klasik yang dikoleksi memiliki sejarahnya masing-masing. Varian yang dikoleksi merupakan varian sepeda motor yang pernah dimiliki oleh anggota keluarganya dimasa lalu membuat motor klasik yang dikoleksi tersebut memiliki nilai yang tidak tergantikan.	Pembentukan koneksi baru dilakukan dengan cara interaksi secara langsung, menyesuaikan dengan lingkungan sekitar. Dalam hal ini, koneksi sangat dominan dilakukan dengan interaksi secara langsung. Keberadaan internet tidak terlalu berperan pada pembentukan koneksi informan tersebut	Hampir serupa dengan beberapa informan lainnya, TD menyebutkan bahwa pola konsumsinya sangat terpengaruh setelah memiliki koneksi atau kenalan yang sama-sama merupakan penggemar sepeda motor klasik, ataupun penjual sukucadang. Adanya rasa selalu kurang dalam memandang barang-barang terkait sepeda motor klasik, membuat perilaku konsumsinya

				meningkat cukup tajam dibandingkan ketika masih dalam proses pencarian koneksi. Selain itu, adanya perilaku berbagi informasi dan pengetahuan mengenai sepeda motor klasik dengan koneksi atau kenalan lain.
7	<b>ES (39) Waru, Sidoarjo (Non Subyek). Wirausaha (Bengkel sepeda motor)</b>	Sepeda motor klasik merupakan salah satu jenis sepeda motor dengan nilai jual yang cukup tinggi, dengan dipengaruhi oleh tingkat orisinalitas sepeda motor klasik tersebut.		

## **BAB IV**

### **INTERPRETASI TEORITIK**

Pada bab IV ini akan berisi mengenai analisis temuan data yang telah diperoleh dari lapangan baik berupa transkrip melalui wawancara dan observasi lapangan. Dalam bab ini, temuan data tersebut akan dianalisis sesuai dengan kerangka teori yang telah dibentuk. Tahapan-tahapan pengumpulan data, dimulai dengan pemaknaan penggemar sepeda motor klasik sebagai pemenuhan kriteria untuk menjadi seorang subyek dalam penelitian ini. Pemaknaan sangat diperlukan mengingat seorang kolektor memiliki nilai atau standar tertentu terhadap sebuah sepeda motor klasik, yang berbeda dari seorang penggemar sepeda motor klasik pada umumnya. Pada bagian kedua yang merupakan bagian utama yaitu proses pembentukan jaringan atau koneksi yang terbentuk menjadi sebuah komunitas tersendiri dan merupakan sebuah bentuk dari modal sosial.

Penelitian ini menjelaskan mengenai realitas salah satu tren otomotif saat ini, yaitu sepeda motor klasik yang memiliki ribuan komunitas yang tersebar di kota-kota Indonesia. Komunitas merupakan salah satu bentuk dari modal sosial. Setiap komunitas tentu memiliki karakteristik yang berbeda-beda didalamnya, baik dari struktur, norma, dan perilakunya. Salah satu komunitas sepeda motor klasik yang dapat dijumpai merupakan sebuah komunitas kolektor, yang beranggotakan kolektor-kolektor sepeda motor klasik. Setiap teori yang digunakan dalam penelitian ini menjelaskan setiap tahapan penelitian, sesuai dengan realitasnya dan didukung dengan data yang telah didapat sebelumnya.

#### **4.1 Peran Modal Sosial bagi Kolektor Sepeda Motor Klasik Jepang**

Seorang kolektor sepeda motor klasik tentu memerlukan koneksi untuk dapat mempertahankan sepeda motor klasik yang merupakan sebuah benda yang memiliki nilai, yang tidak lepas dari adanya makna-makna tertentu yang terbentuk melalui pengalaman-pengalaman dimasa lalu berdasarkan data yang didapat. Pemaknaan kolektor sepeda motor klasik menjadi cukup penting dalam penelitian ini. Kegiatan mengoleksi sebuah sepeda motor klasik merupakan sebuah kegiatan yang memiliki tingkat kesulitan tertentu dan tidak semua orang bisa, atau mau

melakukannya. Di satu sisi, pada umumnya orang menganggap bahwa sepeda motor klasik dengan kondisi bahan (pada umumnya sudah tidak berwujud sepeda motor seutuhnya) merupakan sebuah besi tua yang lebih bernilai apabila di”kilo”kan, tetapi sebaliknya, seorang penggemar, atau pada tingkat selanjutnya yaitu seorang kolektor sepeda motor klasik menganggap bahwa “besi tua” tersebut merupakan sebuah harta karun. Pemaknaan menjadi sebuah hal yang sangat penting terkait dengan kriteria informan subyek yang akan diteliti. Penggemar sepeda motor klasik tidak selalu merupakan seorang kolektor motor klasik, tetapi seorang kolektor motor klasik merupakan seorang penggemar.

Bedasarkan temuan data, pemaknaan seorang kolektor mengenai sepeda motor klasik memang berdasarkan oleh adanya pengalaman yang mereka miliki dengan sepeda motor tersebut dimasa lalu. Pemaknaan sepeda motor klasik akan berbeda ketika seseorang tidak memiliki, atau hanya memiliki sedikit pengalaman dengan sepeda motor klasik seperti yang dikatakan oleh informan non-subyek sebelumnya. Pemaknaan menjadi sangat penting untuk diketahui, terkait dengan analisis pembentukan modal sosial selanjutnya. Perbedaan pemaknaan setiap individu, maka akan berbeda bentuk-bentuk modal sosial yang dimiliki.

Teori modal sosial merupakan alat analisis dalam penelitian mengenai salah satu jenis komunitas yang ada saat ini, yaitu komunitas kolektor motor klasik, yang didalamnya merupakan kolektor sepeda motor yang berkumpul atas dasar kesamaan kepentingan, hobi, dan kepentingan lainnya. Bourdieu (1986) membagi beberapa jenis modal, diantaranya adalah modal ekonomi, modal sosial, modal kultural, serta modal simbolik. Terkait dengan komunitas kolektor klasik, ada beberapa unsur dari bentuk-bentuk modal tersebut didalamnya. Dalam penelitian ini, ada 6 informan subyek, yaitu para kolektor sepeda motor klasik dengan tujuan untuk mengetahui proses pembentukan jaringan antara satu individu dengan yang lain dan pengaruhnya terhadap perilaku mereka. Seperti yang sudah diketahui, sepeda motor klasik pada umumnya merupakan sebuah sepeda motor yang sudah tidak diproduksi oleh produsennya sejak lama. Beberapa varian sepeda motor klasik masih mudah untuk mendapatkan sukucadangnya,

baik substitusi sukucadang dengan sepeda motor keluaran baru, atau produk dari pihak ketiga, atau biasa disebut “KW”. Beberapa varian sepeda motor lainnya juga ada yang mulai sangat langka sukucadangnya, termasuk sukucadang “KW” nya.

Modal Sosial terdiri dari adanya modal kultural yang berupa material, seperti sepeda motor klasik itu sendiri, serta budaya dalam bentuk hubungan-hubungan sosial, atau interaksi antar anggotanya, seperti berbagi informasi, tips dan berbagai macam topik lainnya diluar hal tersebut. Selain itu, adanya *Habitus*, yaitu kebiasaan-kebiasaan yang dilakukan oleh setiap kolektor dalam komunitas (*Field*) tersebut (Bourdieu, 1984). Dalam sebuah komunitas sepeda motor klasik, khususnya sepeda motor klasik Jepang ini, setiap kolektor sebagai sebuah anggota komunitas memiliki kemampuan yang berbeda-beda dan terspesialisasi. Sebagai contoh, kolektor 1 menguasai kelistrikan sepeda motor, sementara yang lain menguasai sektor mesin, rangka, dan kaki-kaki sepeda motor tersebut. kemampuan tersebut dapat dipecah lagi ketika adanya seorang kolektor yang menguasai cara menangani dan informasi mengenai sepeda motor klasik tipe tertentu. Adanya spesialisasi dalam sebuah komunitas inilah akan membentuk sebuah pertukaran informasi melalui interaksi yang terjadi diantara anggota tersebut, sehingga adanya pembagian keuntungan secara kolektif atau dengan kata lain, setiap anggota mendapat keuntungan berupa tips dan informasi mengenai sebuah sepeda motor klasik melalui proses pertukaran informasi yang terjadi melalui interaksi dalam komunitas tersebut.

Memelihara sepeda motor klasik menjadi sebuah tantangan tersendiri karena adanya hambatan-hambatan tersebut. Mencari seorang kenalan, atau membentuk sebuah jaringan seperti komunitas menjadi suatu jalan untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut. Menjadi kolektor sepeda motor klasik tentunya mengetahui secara dalam tentang sepeda motor yang dikoleksinya. Dengan kata lain, menjadi kolektor sepeda motor klasik membutuhkan *skill*, baik secara fisik seperti cara memperbaiki, mengganti sukucadang, merakit sepeda motor, dan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan sepeda motor tersebut.



Selain itu, perlunya memiliki pengetahuan tentang sepeda motor klasik seperti “silsilah” sepeda motor klasik tersebut untuk mengetahui bagian-bagian tertentu yang “mungkin” bisa disubstitusi dari sepeda motor lain untuk mempermudah proses perbaikan, atau untuk mendapatkan *detail* yang maksimal, mengingat sebagian besar kolektor melihat nilai dari sebuah sepeda motor yaitu orisinalitasnya. Hal hal tersebut menjadi salah satu fungsi dari kepemilikan modal sosial, berupa sebuah hubungan sosial.

Membentuk sebuah hubungan baru dengan individu lain berdasarkan kepentingan dan hobi yang sama tetapi berbeda karakteristik, latar belakang, dan beberapa aspek lain tentu akan berpengaruh terhadap bentuk hubungan sosial mereka. Diperlukan adaptasi tertentu dalam membentuk sebuah hubungan, terlebih pada komunitas yang umumnya beranggotakan lebih dari dua orang saja. Pada umumnya berdasarkan realitas, komunitas sepeda motor memiliki pengaruh pada perilaku masing-masing anggotanya. Adanya aturan-aturan yang berlaku, tren modifikasi dalam lingkup komunitas tersebut, dan beberapa hal lain dapat berpengaruh terhadap pola pikir yang secara langsung maupun tidak juga mempengaruhi gaya hidup. Hampir sama dengan komunitas sepeda motor pada umumnya, komunitas sepeda motor klasik memiliki pola-pola tersebut, namun dengan bentuk yang berbeda.

Selain berdasarkan interaksi yang terjadi dalam sebuah komunitas di dunia nyata, pengetahuan, *skill*, dan penunjang lainnya saat ini memang sangat mudah didapatkan melalui internet. Untuk mendapatkan kenalan atau membentuk koneksi dengan orang lain, dapat melalui media sosial dan jejaring lainnya yang berhubungan dengan internet. Jurnal berjudul “*Does the Internet Increase, Decrease, or Supplement Social Capital?: Social Networks, Participation, and Community Commitment*” (Wellman *et al*, 2001), cukup menggambarkan hubungan yang cukup erat antara masyarakat modern dengan sebuah hasil perkembangan teknologi, yaitu internet. Pada realitasnya, saat ini penggemar motor klasik, baik kolektor maupun non-kolektor memiliki cara yang sama dalam menjalin koneksi, walaupun memiliki keperluan yang berbeda. Menggunakan

internet sebagai salah satu cara untuk mendapatkan “pengetahuan” mengenai sepeda motor klasik, baik melalui website berupa artikel, video seperti Youtube, dan gambar-gambar. Apabila dirasa kurang, mereka akan bergabung dengan grup-grup komunitas sepeda motor klasik yang terdapat di media sosial untuk mendapatkan apa yang mereka butuhkan, baik informasi mengenai harga jual, tips dan trik merawat sepeda motor klasik, informasi *kopdar*, dan banyak hal lain yang dibahas dalam grup komunitas dunia maya tersebut. Dalam jurnal tersebut, pada umumnya, hubungan atau koneksi yang terbentuk dalam media sosial (dunia maya) akan dilanjutkan dalam dunia nyata, atau dengan kata lain, dengan adanya internet, maka lingkup jangkauan seseorang akan menjadi jauh lebih luas.

**Tabel 4.1.** Kategorisasi Informan

No	Kegiatan	Informan	Peran modal sosial
1	Kolektor dengan latar belakang otomotif	CN	Sebagai seorang produsen knalpot motor, sekaligus menjadi seorang kolektor sepeda motor klasik, modal sosial difungsikan sebagai alat untuk menambah modal dalam rupa materi, untuk dapat menjalankan kegiatan koleksi sepeda motor klasiknya
		PC	PC merupakan pemilik apotek sekaligus penjual sukucadang mobil dan sepeda motor klasik. Modal sosial berperan sebagai penambah koneksi, pertukaran informasi yang didalamnya ada proses hubungan timbal balik mengenai hal-hal yang berkaitan dengan sepeda motor klasik.
		MR	Pemilik bengkel sepeda motor custom. Modal sosial cukup berperan dalam kegiatannya mengoleksi sepeda motor klasik. Tidak hanya berfungsi sebagai alat bantu “konsumsi” sukucadang yang dibutuhkan saja, tetapi sebagai alat untuk mendapatkan keuntungan material lainnya
		ES (Non Subyek)	Mekanik bengkel, menggunakan modal sosial sebagai sebuah alat bantu untuk mendapatkan keuntungan secara materi, terkait dengan sepeda motor klien serta mengenai informasi ketersediaan sparepart sekaligus sebagai alat untuk mencari

			pelanggan
2	Kolektor dengan latar belakang non otomotif	BA	Menggunakan modal sosial, dalam hal ini modal sosial terkait sesama penggemar sepeda motor klasik sebagai sebuah alat untuk memenuhi kebutuhan individu, sehingga fungsi modal sosial hanya terbatas pada pemenuhan kebutuhan sendiri (searah)
		YT	Modal sosial sebagai alat bantu diri sendiri untuk memenuhi kebutuhan akan sukucadang ataupun informasi terkait dengan sepeda motor klasik.
		TD	Peran modal sosial menurut informan TD merupakan sebuah hubungan dengan orang lain yang dapat membantu memenuhi kebutuhan TD terkait dengan sukucadang sepeda motor klasik koleksinya. Modal Sosial cenderung digunakan sebatas alat “konsumsi” sukucadang sepeda motor klasik miliknya

Berdasarkan tabel tersebut, ada 2 kategori besar yang didapatkan melalui data-data sebelumnya, yaitu berdasarkan latar belakang kegiatan keseharian informan. 2 kategori tersebut yaitu informan dengan latar belakang kegiatan berhubungan dengan bidang otomotif, dan kolektor dengan latar belakang kegiatan non-otomotif. Dengan kedua kategori tersebut, dapat terlihat perbedaan karakteristik diantara kedua kategori tersebut, terkait dengan cara memenuhi atau konsumsi benda yang berhubungan dengan sepeda motor klasik. Adanya perbedaan cara dalam memfungsikan modal sosial sehingga secara garis besar akan terlihat perbedaan perilaku diantara kedua latar belakang tersebut. Tindakan seorang kolektor dalam mengkonsumsi hal-hal yang berhubungan dengan sepeda motor klasik seperti sukucadang beserta aksesorisnya, dengan cara yang berlebihan, lebih dari apa yang dibutuhkan, tetapi mereka mengkonsumsi secara sadar atas dasar kepuasan diri sendiri. Dalam sebuah jurnal yang berjudul “*Social Capital, Networks and Leisure Consumption*”, menunjukkan bahwa penelitian mengenai hubungan antara modal sosial dengan perilaku konsumsi masih sangat

sedikit, dibandingkan dengan modal sosial dan hubungan lainnya, tetapi bukan berarti tidak ada hubungan antara kepemilikan modal sosial dengan perilaku konsumsi. Berdasarkan data yang didapatkan, modal sosial berupa sebuah komunitas, dapat mempengaruhi perilaku konsumsi setiap anggotanya, sebagai contoh adalah kolektor yang tergabung dalam komunitas kolektor sepeda motor klasik Jepang tersebut. Seorang kolektor sepeda motor klasik yang belum menemukan sebuah komunitas cenderung memiliki ruang gerak yang terbatas, dibandingkan dengan seorang kolektor yang sudah bergabung dengan komunitas. Ketika belum atau tidak memiliki komunitas, yang merupakan modal sosial, sekaligus alat bantu kolektor dalam memenuhi kebutuhan akan segala sesuatu yang berhubungan dengan sepeda motor klasik, maka ia akan berusaha memenuhi apa yang dibutuhkan saja. Berbeda ketika seorang kolektor sudah memiliki sebuah jaringan atau komunitas, segala bentuk kebutuhannya sudah terpenuhi, dan mendapatkan sesuatu yang lebih melalui koneksinya, yaitu sesama kolektor, maka akan menimbulkan kegiatan konsumsi diluar kebutuhan yang “seharusnya”. Bentuk-bentuk tindakan semacam itu dapat dibuktikan berdasarkan data-data berupa beberapa pernyataan yang didapatkan melalui informan subyek sebagai seorang kolektor. Hampir seluruh informan mengaitkan sebuah kepemilikan koneksi dengan adanya kemungkinan terjadi peningkatan pola konsumsi, khususnya konsumsi secara material.

Dalam analisis lain, modal sosial berupa sebuah komunitas membentuk sebuah “selera” atau *taste*, yang berpengaruh terhadap perilaku individu anggota komunitas tersebut, termasuk perilaku konsumtif yang berpola hampir sama didalam sebuah komunitas kolektor sepeda motor klasik ini berdasarkan temuan data sebelumnya. Ketika seorang individu bertemu dengan individu yang memiliki karakteristik yang hampir atau memang sejenis, maka akan memperkuat karakteristik itu sendiri. Selain itu, perilaku konsumtif yang dijumpai dalam sebuah komunitas kolektor sepeda motor klasik tersebut dapat dianggap sebagai sebuah tindakan rasional yang dilakukan oleh seorang kolektor sepeda motor klasik. Tentunya tindakan-tindakan tersebut didasari oleh adanya pemikiran-pemikiran lain. Perilaku konsumsi oleh kolektor sepeda motor klasik dengan

membeli berbagai macam sukucadang, aksesoris, dan hal-hal yang berkaitan dengan sepeda motor klasik tersebut secara langsung maupun tidak langsung dipengaruhi oleh kepemilikan modal sosial, yaitu komunitas sepeda motor klasik sebagai sebuah bentuk alat bantu yang memiliki sebuah nilai lebih. Seperti yang sudah diketahui sebelumnya, setiap kolektor memiliki pengalaman yang berbeda dengan sepeda motor klasik dan mempengaruhi pemaknaan mereka terhadap nilai sebuah sepeda motor klasik tersebut. Interaksi yang terjadi akan memperkuat pemaknaan kolektor tersebut dan berpengaruh secara langsung maupun tidak terhadap kegiatan konsumsi mereka dengan didukung oleh kepemilikan jaringan atau koneksi tersebut. Selain konsumsi, adanya pertukaran informasi dan pengetahuan mengenai sepeda motor klasik juga merupakan sebuah bentuk “solidaritas” diantara kolektor itu sendiri. Seorang kolektor memiliki hubungan timbal balik yang saling menguntungkan sesuai dengan arti dari modal sosial yang memberikan keuntungan bagi setiap pemilik secara kolektif (Bourdieu 1986 dalam Lin 2001).

Berdasarkan data yang didapatkan sebelumnya, komunitas selain sebagai modal sosial yang merupakan alat bantu kolektor dalam menemukan sesuatu yang mereka butuhkan, baik berupa material seperti sukucadang, aksesoris, atau berupa informasi seperti teknik-teknik tertentu dalam menangani sepeda motor klasik, komunitas juga “memperkuat” makna yang dimiliki oleh kolektor terhadap sepeda motor klasik melalui interaksi-interaksi yang terjadi.

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Komunitas sebagai alat bantu para kolektor untuk memenuhi kebutuhan mereka. Mengapa menjadi sangat penting memahami sebuah pemaknaan seorang penggemar sepeda motor klasik? Untuk menjadi pembeda antara kolektor sepeda motor klasik dengan penggemar sepeda motor klasik “biasa”. Keduanya memiliki nilai-nilai yang berbeda terhadap sebuah sepeda motor klasik, termasuk dari standar atau orisinalitas dari sebuah sepeda motor klasik, yang pada akhirnya berpengaruh terhadap proses pembentukan jaringan atau koneksi. Jaringan atau koneksi yang berupa sebuah komunitas menjadi sebuah modal sosial yang memberikan keuntungan bagi seorang kolektor sepeda motor klasik. Pada realitasnya, sangat sulit untuk mencari sukucadang dan aksesoris sebuah sepeda motor klasik, baik orisinal maupun KW yang memang dikhususkan untuk sepeda motor tipe tersebut, bukan dengan substitusi sukucadang dengan sepeda motor lain yang justru akan mengurangi nilai orisinalitas sepeda motor klasik tersebut, dan disini peran dari sebuah komunitas menjadi sebuah modal sosial berlangsung. Sangat berbeda dibandingkan penggemar sepeda motor klasik non-kolektor yang tidak jarang menggunakan sukucadang substitusi untuk mempermudah penggunaan dan perawatan, tetapi “mengorbankan” orisinalitas tersebut.

Saat ini, seiring dengan perkembangan teknologi, menyediakan berbagai macam pilihan untuk mendapatkan akses, baik informasi mengenai keberadaan yang berhubungan dengan sepeda motor klasik, maupun untuk menambah jaringan atau koneksi. Adanya grup-grup komunitas sepeda motor klasik dengan berbagai macam varian yang terdapat dalam media sosial menjadi sebuah sarana tambahan untuk memperluas jangkauan koneksi tersebut. Meskipun demikian, tetap ada beberapa hal yang tidak dapat ditemukan dalam komunitas dunia maya, sehingga tetap diperlukan adanya komunitas di dunia nyata melalui tatap muka, sehingga pertukaran informasi bisa dilakukan secara lebih jelas, tetapi juga tidak menutup kemungkinan ketika koneksi yang terbentuk melalui media sosial (dunia

maya) berlanjut dengan adanya interaksi yang terjadi di dunia nyata. Berdasarkan realitas tersebut, maka fungsi dari internet sendiri saat ini merupakan sebuah suplemen untuk mendapatkan modal sosial tersebut.

Perbedaan latar belakang kolektor tentu akan berpengaruh pada peran modal sosial yang mereka miliki terkait dengan cara mereka menggunakan modal tersebut. Salah satu hal yang banyak dijumpai ketika berbicara mengenai kegiatan mengoleksi tersebut merupakan sikap “konsumtif” pada aksesoris, sukucadang dan sebagainya. Salah satu penyebab peningkatan perilaku konsumtif antara sebelum memiliki sebuah koneksi dengan setelahnya tidak lain adalah mudahnya mengakses koneksi lain yang dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan dari kolektor itu sendiri. Berbeda dengan seorang kolektor yang belum memiliki koneksi, tentu akan memenuhi kebutuhan akan hal-hal yang berhubungan dengan sepeda motor klasik hanya seperlunya saja dikarenakan langka dan terbatasnya ketersediaan sukucadang beserta aksesoris sepeda motor klasik tersebut. Di lain sisi, peningkatan konsumsi juga dipengaruhi oleh hasil interaksi sesama anggota kolektor itu sendiri. Adanya interaksi yang membentuk sebuah nilai-nilai tertentu mengenai sepeda motor klasik tersebut, seperti tingkat orisinalitas yang pada akhirnya “mengharuskan” seorang kolektor untuk menggunakan sukucadang asli dengan harga yang “diatas harga normal”. Selain itu, tindakan konsumsi secara sadar merupakan sebuah tindakan rasional yang dilakukan oleh seorang kolektor dalam memenuhi kebutuhan dan keinginannya, baik berdasarkan nilai-nilai yang dimiliki seperti nilai sejarah dimasa lalu, maupun dipengaruhi oleh nilai-nilai komunitas itu sendiri.

## **5.2 Saran**

Keseluruhan dari penelitian ini memang masih jauh dari sempurna. Masih banyak kekurangan yang dapat ditemui dalam penelitian ini. Beberapa bagian masih terdapat adanya keganjilan dikarenakan keterbatasan peneliti dalam menemukan penelitian terdahulu maupun pemilihan teori-teori yang tepat sebagai alat analisis untuk menganalisis realitas yang ditemui. Tetapi diluar banyaknya kekurangan-kekurangan tersebut, peneliti memiliki sebuah tujuan yaitu untuk

menyumbangkan informasi tambahan atau mungkin baru terhadap sisi lain dari penelitian-penelitian sebelumnya. Berikut merupakan saran bagi penelitian selanjutnya, sebagai bentuk adanya keterbatasan dan kekurangan dalam penelitian ini.

1. Banyak kekurangan dalam penelitian ini diantaranya adalah pemilihan teori sebagai alat analisis realitas. Setiap realitas dapat dijelaskan melalui teori-teori yang sudah ada, tetapi diperlukan sinkronisasi yang benar-benar tepat untuk membuat sebuah penelitian menjadi tersusun secara sistematis sehingga lebih mudah dipahami.
2. Penelitian ini membahas mengenai hubungan antara modal sosial dengan konsumsi. Masih sedikit studi yang membahas mengenai keterkaitan kedua hal tersebut sehingga penelitian ini kurang dapat menjelaskan hubungan antara modal sosial dan konsumsi secara jelas. Keterbatasan itu dapat menjadi saran bagi penelitian selanjutnya untuk memperkaya analisis yang berkaitan dengan kedua hal tersebut, sekaligus memperluas lingkup baik modal sosial maupun perilaku konsumsi
3. Masih banyak perspektif yang dapat diteliti dalam lingkup komunitas sepeda motor klasik ini yang belum dapat dijelaskan dalam penelitian ini. Dengan demikian, penelitian mengenai komunitas, terutama komunitas sepeda motor tidak hanya dapat dipandang dari perspektif konsumsi, modal sosial, aktualisasi, tetapi masih banyak perspektif lain yang dapat digunakan. Diharapkan akan adanya penelitian-penelitian yang membahas dengan perspektif lain, atau dapat mendalami penelitian yang sudah ada lebih dulu
4. Penelitian ini masih diperlukan untuk diuji validitasnya secara lanjut mengingat setiap komunitas memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Perlu adanya kajian lebih lanjut mengenai penelitian ini mengingat masih banyak kekurangan yang dijumpai dalam penelitian ini di beberapa bagian.



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Lin, Nan. 2001. *Social Capital: A Theory of Social Structure and Action*. Cambridge University Press
- Richardson, J. 1986. *Handbook of Theory and Research for the Sociology Education*. CT: Greenwood
- Poloma, Margareth. 1992. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: Penerbit CV. Rajawali
- Ritzer, George. 2005. *Encyclopedia of Social Theory*. CA: Sage Publications
- Bungin, Burhan. 2003. *ANALISIS DATA PENELITIAN KUALITATIF: Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi*. Jakarta: RajaGrafindo Persada
- Haralambos, Holborn. 2013. *Sociology Themes and Perspectives: 8<sup>th</sup> edition*. UK: Collins

### Jurnal

- Whitham, Monica M. "Community Connections: Social Capital and Community Success: Social Capital and Community Success". 2012
- Wellman, et al. "Does the Internet Increase, Decrease, or Supplement Social Capital?: Social Networks, Participation, and Community Commitment,". 2001
- Warde, Tampubolon. "Social Capital, Networks and Leisure Consumption". 2002
- Adam, Brian. *Modal Sosial dalam Komunitas Vespa BananaCity150 di Kecamatan Gedangan Sidoarjo*. 2014
- Syahra, Rusydi. *Modal Sosial : Konsep dan Aplikasi*. 2003

### Skripsi

- Ichsan, Muhammad. . *Modal Sosial di Dalam Mempertahankan Komunitas (Studi Tentang Komunitas Motor Vespa Uvorable di Pekanbaru)*. Riau: Universitas Riau
- Pratiwi, Dian Septerina. . *Jaringan dan Pertukaran Antar Bengkel Vespa di Surabaya*. Surabaya: Universitas Airlangga
- Prayitno, Teguh. . *Scooterist Bandung (Studi Etnografi Tentang Gaya Hidup Pada Komunitas "Scooter Owners Group" Bandung)*. Surabaya: Universitas Airlangga

Nurhayati. Karakteristik Kolektor Barang Antik: Suatu Kajian Leisure Studies tentang Empat Elemen yang Mempengaruhi Karakter Kolektor. Surabaya: Universitas Airlangga

**Website**

<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133> diakses pada 2 Februari 2019, 01.13 WIB

[www.rkorlantaspolri.id/laprekappulau/php](http://www.rkorlantaspolri.id/laprekappulau/php) diakses pada 2 Februari 2019, 02.23 WIB

<https://www.facebook.com>

## **LAMPIRAN**

## DAFTAR LAMPIRAN GAMBAR



**Gambar 2.1** Sepeda motor klasik tua Eropa, BSA

Gambar diatas merupakan salah satu sepeda motor tua buatan Inggris, yaitu BSA (Birmingham Small Arms) dengan kapasitas mesin 350cc (2018, Dokumentasi Pribadi).



**Gambar 2.2** Sepeda motor klasik tua, Zundapp

Zundapp merupakan salah satu sepeda bermotor berasal dari Jerman. Sepeda ini menggunakan pedal kayu layaknya sepeda kayu biasanya untuk menyalakan mesinnya (2018, Dokumentasi Pribadi)



**Gambar 2.3** Acara perayaan HUT Pemudi's

Gambar diatas merupakan HUT Pemudi's ke-36 yang dilaksanakan di MAKO TNI AU LANUD Sidoarjo. Acara tersebut diikuti oleh puluhan atau ratusan sepeda motor tua eropa, beberapa sepeda motor klasik jepang juga turut ikut dalam acara tersebut (2018, Dokumentasi Pribadi)



**Gambar 2.4** Sepeda motor klasik aliran orisinal

Sepeda motor klasik memiliki beberapa aliran, salah satunya adalah aliran orisinal, yaitu dengan mempertahankan keaslian dari sepeda motor itu sendiri. Pada gambar merupakan bentuk sepeda motor klasik Honda S90z aliran orisinal, yang mempertahankan cat yang memudar, dan keadaan apa adanya dari motor tersebut menjadi sebuah nilai tambah bagi penggemarnya (2019, Facebook)



**Gambar 2.5** Sepeda motor klasik orisinal restorasi

Gambar diatas merupakan sepeda motor klasik Yamaha RX100 1979 aliran orisinal restorasi. Masih mempertahankan bentuk orisinal dari sepeda motor tersebut, tetapi dikembalikan kedalam bentuk barunya dengan pembaruan seperti cat, emblem, dan detail fisik lainnya (2019, Dokumentasi Pribadi).



**Gambar 2.6** Sepeda motor klasik restorasi modifikasi

Sepeda motor klasik restorasi modifikasi merupakan aliran yang cukup banyak diminati. Seperti sepeda motor klasik dengan aliran restorasi orisinal, aliran ini mempertahankan bentuk asli dari sepeda motor tersebut, dan pembaruan di beberapa bagian seperti cat dan detail-detail asli motor tersebut. Dalam aliran ini, ditambahkan beberapa aksesoris kecil lain untuk mendongkrak penampilan seperti penambahan *whitewall* (lis putih pada ban), dan aksesoris kecil lainnya. Diatas ini merupakan Yamaha Alfa 1988 (2018, Facebook)



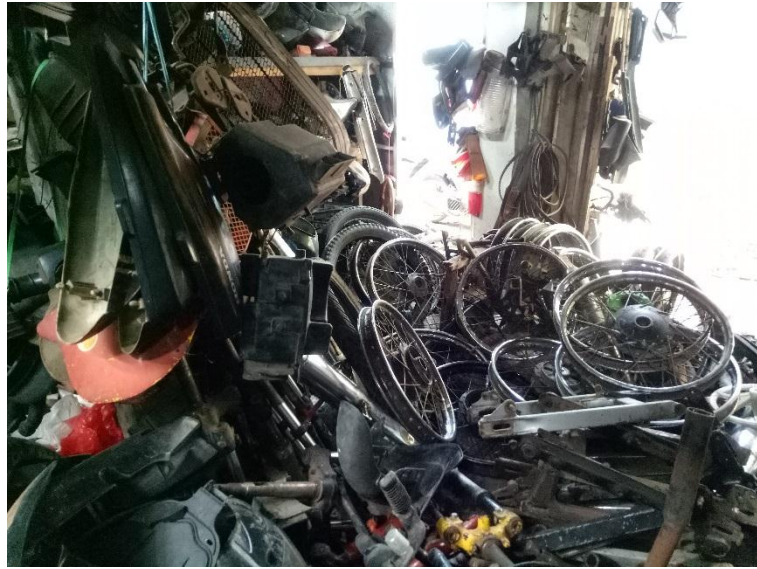


**Gambar 2.7** Kegiatan kopdar penggemar sepeda motor klasik



**Gambar 2.8** Kegiatan kopdar penggemar sepeda motor klasik

Pada gambar 2.7 dan 2.8 merupakan bentuk kopdar yang dilakukan oleh komunitas penggemar sepeda motor klasik, yang pada umumnya mengoleksi sepeda motor klasik pabrikan Jepang. Tidak jarang, mereka melakukan kopdar diselingi dengan menggelar lapak yang menjual berbagai macam sukucadang maupun aksesoris sepeda motor klasik tersebut (2018, Dokumentasi Pribadi)



**Gambar 2.9** Observasi lapangan di pasar loak



**Gambar 2.10** Sepeda motor klasik Yamaha L2G kondisi bahan di pasar loak

Seringkali penggemar maupun kolektor motor klasik mencari sukucadang yang mereka butuhkan di pasar loak yang terdapat di berbagai kota. Mereka melakukan observasi lapangan secara langsung dan tidak jarang juga melakukan perjalanan antar kota, bahkan antar provinsi untuk menemukan apa yang mereka butuhkan terkait dengan sepeda motor klasik miliknya.



**PEDOMAN WAWANCARA**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>
<b>1.</b>	Bagaimana awalnya anda mulai mengoleksi sepeda motor klasik ini?
<b>2.</b>	Bagaimana pengetahuan yang dimiliki informan tentang sepeda motor klasik?
<b>3.</b>	Bagaimana kriteria motor klasik yang bisa jadi koleksi?
<b>4.</b>	Kesulitan apa saja yang dihadapi?
<b>5.</b>	Bagaimana cara menghadapi kesulitan kesulitan tersebut? ceritakan pengalaman anda
<b>6.</b>	Diperlukan koneksi untuk mengatasi kesulitan-kesulitan tersebut, bagaimana caranya memulai sebuah koneksi baru
<b>7.</b>	Setelah menemukan sebuah koneksi baru, apakah ada kemungkinan tersambung dengan koneksi lain yang sudah dikenal?
<b>8.</b>	Setelah memiliki koneksi, kesulitan sudah teratasi, bagaimana dengan pengaruh lain?