

## KOMUNITAS MOTOR GEDE 'TIGER COMMUNITY SAMARINDA' (TCS) DI KOTA SAMARINDA

DIAN ADY NINGSIH<sup>1</sup>

### *Abstrak*

*Penelitian ini memaparkan tentang proses pembentukan dan isi dari sebuah komunitas. Penelitian ini lebih condong ke arah pendekatan Cultural Studies (bukan The Study Of Culture). Berkembangnya komunitas motor gede ini adalah hasil dari trend budaya global. Dari hasil penelitian komunitas motor gede, komunitas ini terbentuk karena adanya interaksi dan keinginan dari individu didalamnya serta kesamaan hobi yang dimiliki. Dalam mendeskripsikan pembentukan Komunitas motor ini digunakan pemahaman mengenai Sosiasi (Sociation) dan Untuk menunjukkan keberadaan Komunitas motor ini, digunakan pemahaman mengenai Distingsi (Distinction) yaitu menunjukkan keberadaan mereka dengan Atribut-atribut pembeda yang mereka miliki dari komunitas-komunitas lain.*

**Kata Kunci :** *Cultural Studies, Sosiasi, Distingsi.*

### **Pendahuluan**

Globalisasi adalah sebuah istilah yang memiliki hubungan dengan peningkatan keterkaitan dan ketergantungan antarbangsa dan antarmanusia diseluruh dunia melalui perdagangan, investasi, perjalanan, budaya populer, dan bentuk-bentuk interaksi yang lain sehingga batas-batas suatu negara menjadi bisa. Globalisasi didefinisikan sebagai semua proses yang merujuk kepada penyatuan seluruh warga dunia menjadi sebuah kelompok masyarakat global. (Sunarso dkk, 2006:134).Sekarang ini mengendarai sepeda motor bukan hanya dipilih atas dorongan kegunaannya untuk mempercepat waktu tempuh sebuah perjalanan. Sepeda motor dengan ragam modelnya telah menjelma menjadi semacam identitas yang dianggap mewakili para penggunanya. Dari sinilah muncul dan berkembangnya berbagai macam komunitas dengan karakteristik atau ciri khas yang berbeda-beda.Berkembangnya komunitas motor di Indonesia merupakan hasil dari *trend* budaya global di dunia barat pasca perang dunia ke-II. Dari perkembangan budaya barat inilah muncul motor Harley Davidson yang merupakan ikon dari sebuah motor gede untuk

---

<sup>1</sup>Mahasiswa Program S1 Sosiatri, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: Dianadyningsih@gmail.com

pertama kalinya di dunia dan kemudian tumbuh dan berkembang di Indonesia dan merambat ke kota-kota besar baik di pulau Jawa seperti Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya dll, maupun Kota-kota besar yang ada diluar pulau Jawa. Pada awalnya motor gede atau yang lebih populer dikenal dengan akronim *moge*, memang tak bisa dipungkiri telah mewakili suatu komunitas masyarakat tertentu yang identik dengan golongan "kelas atas". Namun dengan perkembangan zaman, di era modern ini banyak muncul dan berkembang komunitas-komunitas motor yang beragam dan bertingkat sesuai dengan kategori dan variasi motor yang ada. Namun banyak pula bermunculan komunitas motor yang terdiri dari berbagai macam tipe motor dan merk motor, seperti Honda, Yamaha, Kawasaki bahkan sampai yang *Jadul* (Zaman dahulu atau kuno) seperti Vespa. Komunitas motorberjamuran di Indonesia, seperti Komunitas Harley Davidson di Jakarta, Komunitas Motor Tiger Di Bandung dsb. Kota Samarinda tidak luput dari fenomena ini. Adapun komunitas motor yang ada di Kota Samarinda adalah Tiger Club Samarinda, Honda Vario Community Samarinda, Yamaha Mio Club Samarinda, dan lain sebagainya. Pertumbuhan dan perkembangan Komunitas Motor di Kota Samarinda mengalami kemajuan yang sangat pesat, hal ini dibuktikan dengan tingginya minat masyarakat dan sudah menjadi gaya hidup untuk memiliki kendaraan roda dua yang efisien ini. Perkembangannya pun bervariasi mulai dari yang *Matic* seperti Vario, Scoopy, Mio sampai yang *berbody* besar seperti Tiger.

Salah satu komunitas motor yang paling Eksis di Kota Samarinda adalah TCS (Tiger Community Samarinda). Komunitas ini terbentuk pada tanggal 1 Juni 2005 yang dilantik dan disahkan oleh Walikota Samarinda Bpk. H. Ahmad Amins. Organisasi komunitas ini bersifat struktural yang kompleks. Didalam struktur kepengurusannya terdapat pihak-pihak yang sangat berkuasa. Komunitas yang terdiri dari kurang lebih 60 orang ini dan hampir semua isinya adalah kaum pria. Mulai dari pelajar, mahasiswa, pekerja kantoran ikut tergabung dalam komunitas motor ini.

Munculnya komunitas-komunitas motor dapat diartikan bahwa individu dalam masyarakat kota memiliki kebutuhan untuk hidup berkelompok dan merupakan gaya hidup yang membudaya dan berkembang hingga kini. Untuk itu penulis tertarik untuk melihat lebih dekat fenomena komunitas motor gede ini, seperti proses terbentuknya komunitas, peserta komunitas dan makna sosial yang dapat digali dari fenomena ini.

### **Kerangka Dasar Teori**

#### ***Sosiasi***

Pada saat penelitian hendak mengungkap bagaimana terbentuknya komunitas motor gede, penggunaan teori George Simmel tentang Sosiasi (*sociation*) akan dengan tepat digunakan untuk menjelaskannya. Simmel menjelaskan dengan brilian bagaimana interaksi antar individu-individu menghasilkan bentuk-bentuk sosiasi dan menjadi cikal-bakal pembentukan komunitas-komunitas. "Sosiasi" adalah terjemahan dari kata Jerman

*Vergesellschaftung*, yang secara harfiah berarti proses dimana masyarakat itu terjadi. 1).Sosiasi meliputi interaksi timbal-balik. Melalui proses ini, dimana individu saling berhubungan dan saling mempengaruhi masyarakat itu sendiri. Gambaran tentang hakikat kenyataan sosial ini menunjukkan bahwa masyarakat lebih daripada jumlah individu yang membentuknya. Tambahan pula ada pola interaksi timbal-balik dimana mereka saling berhubungan saling mempengaruhi. Masyarakat tidak pernah ada sebagai sesuatu benda obyektif terlepas dari anggota-anggotanya. Kenyataan itu terdiri dari kenyataan proses interaksi timbal-balik. Pendekatan ini mengusahakan keseimbangan antara pandangan nominalis (yang percaya hanya individu yang riil) dan pandangan realis atau teori organik (yang mengemukakan bahwa kenyataan sosial itu bersifat independen dari individu yang membentuknya). Proses sosiasi sangatlah bermacam-macam, mulai dari pertemuan sepintas lalu antara orang-orang asing ditempat-tempat umum sampai keikatan persahabatan yang lama dan intim atau hubungan keluarga. Tanpa memandang tingkat variasinya, proses sosiasi ini mengubah suatu kumpulan individu saja menjadi suatu masyarakat (atau kelompok atau asosiasi). Masyarakat ada (pada tingkatan tertentu) dimana dan apabila sejumlah individu terjalin melalui interaksi dan saling mempengaruhi. 2).Simmel tertarik untuk mengisolasi bentuk atau pola dimana *proses* interaksi itu dapat dibedakan dari *isi* kepentingan, tujuan atau maksud tertentu yang sedang dikejar melalui interaksi itu. *Isi* kehidupan social meliputi: “insting erotik, kepentingan obyektif, dorongan agama, tujuan membela dan menyerang, bermain, keuntungan, bantuan atau instruksi, dan tidak terbilang lainnya yang menyebabkan orang untuk hidup bersama dengan orang lainnya, untuk bertindak terhadap mereka, bersama mereka, melawan mereka,..untuk mempengaruhi orang lain dan untuk dipengaruhi oleh mereka”. Tetapi pelbagai tujuan dan maksud ini tidak bersifat sosial dalam dirinya sendiri. Jadi, sosiasi adalah bentuk (jumlahnya banyak dan berbeda-beda) dimana individu-individu menjadi bersama dalam satuan-satuan yang memuaskan kepentingan-kepentingan mereka. 3).Meskipun bentuk sosiasi atau interaksi merupakan *alat* untuk mencapai tujuan dan memenuhi pelbagai kepentingan. Bentuk-bentuknya itu dapat dipisahkan dari isinya; dan karenanya bentuk-bentuk itu dapat dilihat demi bentuk-bentuk itu sendiri. kalau sosiasi atau interaksi itu dipisahkan isinya sendiri atau isi yang tidak ada hubungannya dengan itu, maka bentuk yang dihasilkan adalah *sosialilita*. 4).Superordinasi dan subordinasi, memiliki hubungan timbal balik. Tidak satupun bentuk interaksi ini yang mungkin ada tanpa adanya hubungan timbal balik. Dalam bentuk dominasi paling operatif sekalipun, sampai tingkat tertentu, pihak yang tersubordinasi tetap memiliki kebebasan pribadi. Bagi kebanyakan orang, superordinasi mencakup upaya untuk menghapus sepenuhnya independensi pihak yang tersubordinasi, namun simmel berargumen bahwa relasi sosial perlahan akan hilang jika ini terjadi. Simmel menyatakan bahwa orang dapat disubordinasi oleh individu, kelompok, atau kekuatan obyektif. 5).Perhatian

Simmel yang berhubungan dengan bentuk-bentuk sosial adalah analisisnya mengenai pentingnya jumlah terhadap hubungan sosial dan organisasi sosial. Seperti bentuk-bentuk yang terdahulu, pengaruh jumlah mungkin dapat diperlihatkan dalam bermacam-macam konteks dan mencakup pelbagai macam masalah substansi. a). Dyad dan triad, bagi Simmel terdapat perbedaan krusial antara dyad (kelompok yang terdiri dari dua orang) dengan triad (kelompok yang terdiri dari tiga orang). Tambahan orang ketiga menyebabkan perubahan radikal dan fundamental. Anggota keempat dan seterusnya membawa dampak yang hampir sama dengan masuknya anggota ketiga. Dyad tidak memperoleh makna diluar individu yang terlibat didalamnya. Tidak ada struktur kelompok independen dalam dyad, kelompok ini tidak lain hanya terdiri dari dua individu yang dapat dipisahkan. Triad berpotensi melahirkan struktur kelompok independen. Akibatnya, terjadi ancaman lebih besar bagi individualitas anggotanya. Triad mungkin saja membawa dampak relevan umum pada anggotanya. b). Pihak ketiga dapat memainkan peran sebagai penengah atau mediator pada perselisihan dalam kelompok. Selanjutnya pihak ketiga dapat memanfaatkan perselisihan antar dua pihak yang lain demi keuntungannya sendiri atau menjadi sasaran yang diperebutkan dua pihak lain. Anggota ketiga pun dapat secara sengaja mendorong terjadinya konflik antar dua pihak lain untuk memperoleh superioritas. c). Pada level yang lebih umum terdapat sikap Simmel yang mendua terhadap dampak ukuran kelompok. Disatu sisi, ia berpendapat bahwa meningkatnya ukuran kelompok atau masyarakat akan meningkatkan kebebasan individu. Kelompok atau masyarakat kecil cenderung mengontrol individu sepenuhnya. d). Simmel mengemukakan bahwa suatu pembagian kerja yang kompleks menghasilkan semacam saling ketergantungan yang mempersatukan satuan-satuan yang besar itu. Juga, kelompok-kelompok yang besar cenderung untuk membentuk dan menetapkan pola-pola normatifnya sebagai hukum. Dukungan eksternal dari hukum yang terbentuk itu sebagiannya menggantikan kepercayaan pada pengaruh kebiasaan. Birokratisasi dapat dilihat sebagai suatu fungsi ukuran kelompok. 6). Lawan dari persatuan bukanlah konflik, sering hubungan sosial yang ditandai oleh kekompakan yang tinggi, juga ditandai dengan ketegangan-ketegangan yang laten dan konflik periodik. Tanpa elemen antagonistik ini, kepribadian (*individuality*) akan diresap oleh tuntutan-tuntutan orang lain dan harapan-harapan kelompok. a). Mereka yang mengagaskan suatu struktur sosial yang kompak yang seluruhnya didasarkan pada cinta, perdamaian, dan keselarasan, lupa bahwa kekompakan cenderung memecah belah selama masa-masa damai. Sebagaimana individu yang terlibat dalam konflik memiliki kekuatan yang dikerahkan untuk berjuang memperoleh kemenangan, begitu juga suatu kelompok atau masyarakat cenderung memiliki sumber-sumber yang didapat dikerahkan dan solidaritasnya diperkuat apabila kelompok itu terlibat dalam konflik dengan kelompok atau masyarakat cenderung memiliki sumber-sumber yang dapat dikerahkan dan solidaritasnya diperkuat apabila kelompok itu

terlibat dalam konflik dengan kelompok atau masyarakat lain. b). Meskipun konflik bisa merupakan gejala yang alamiah dan tidak dapat dielakkan dalam kehidupan sosial, namun konflik itu tidak harus berkepanjangan, sekurang-kurangnya dalam bentuk lahirnya. Sebaliknya, kehidupan sosial pada banyak tingkatan yang berbeda-beda memperlihatkan siklus perdamaian dan konflik, persahabatan dan permusuhan. Suatu hubungan yang didamaikan mungkin memperlihatkan intensitas yang lebih besar atau lebih kecil daripada sebelum terjadi keretakan, tergantung pada sifat hubungan dan masalah-masalah yang terdapat dalam keretakan itu.

### ***Distingsi***

Bourdieu, dengan melakukan kajian empiris mengemukakan tentang adanya perbedaan antar kelas dalam hal pola konsumsi dan gaya hidup, yang mencakup selera mengenai makanan, minuman, hobi, mobil, olah raga, musik, seni, buku bacaan, surat kabar, majalah dsb. Adanya tingkat dan perbedaan selera tersebut terkait dengan adanya sistem simbol yang tercipta dalam masyarakat. (dalam Mike Featherstone:1998). Kehidupan sosial itu sesungguhnya sangat kejam. Di dalamnya terjadi persaingan antara kelompok-kelompok atau lapisan-lapisan sosial untuk menyatakan diri sebagai yang terunggul. Segala hal digunakan untuk menunjukkan diri di lapisan sosial mana seseorang atau kelompok sosial tersebut berada. Mulai dari rumah, pakaian, kendaraan, gagasan, hingga kebenaran dikerahkan untuk membangun perbedaan dengan kelas sosial di bawahnya. Perbedaan-perbedaan yang digunakan untuk mendefinisikan posisi-posisi sosial inilah yang disebut sebagai distingsi sosial. Termasuk dalam kegemaran atau hobi. menggambarkan dengan sangat baik dalam sebuah bagan bagaimana hobi atau kegemaran itu bertingkat-tingkat menurut posisi-posisi sosial di mana kelompok sosial berada. Bourdieu menganalisa cara-cara dalam mana status dan kelompok-kelompok kelas membedakan diri mereka dengan yang lain dengan pola-pola konsumsi yang membantu membedakan gaya hidup kelompok status dengan yang lain. sebagai sebuah komunitas selera, komunitas motor gede akan dilihat sebagai sebuah komunitas yang digunakan untuk menyatakan identitas bersama suatu kelompok tertentu. Akan dilihat bagaimana motor ini beserta atribut-atributnya digunakan bersama untuk menyatakan diri sebagai golongan masyarakat strata tertentu. Akan dilihat di tangga sosial mana komunitas motor gede itu berada di antara komunitas hobi berkendara yang lain. Dan akan dilihat juga bagaimana mereka membuat perbedaan-perbedaan yang khas untuk menyatakan diri dan membedakannya dengan komunitas-komunitas lain.

### **Metode Penelitian**

#### ***Jenis peneltian***

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan metode Etnografi yang bertujuan untuk menggali data, mendeskripsikan dan menginterpretasikan terkait dengan objek yang diteliti. Etnografi mengharuskan

untuk melakukan, pengamatan, pencatatan detail dan pengkategorisasian data dengan cermat.

### ***Teknik Pengumpulan Data***

Teknik dan proses pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi Observasi, wawancara mendalam, Studi kepustakaan, dan Dokumentasi.

1. Observasi ini dilakukan baik selama wawancara berlangsung maupun secara tidak langsung atau secara formal maupun informal digunakan untuk mengamati *Bikers* yang tergabung dalam komunitas motor. Observasi ini membantu saya untuk mendapatkan data-data permukaan tentang segala aktivitas sehari-hari dari komunitas Motor gede ini
2. Wawancara mendalam akan saya lakukan untuk menggali data-data yg tidak bisa saya tangkap langsung melalui pengamatan saja atau observasi. Data-data seperti, asal-usul terbentuknya komunitas, struktur-struktur komunitas, interaksi komunitas dengan organisasi-organisasi diluar dari komunitas, adalah data-data yg tidak akan bisa saya dapatkan melalui pengamatan langsung. Wawancara mendalam akan saya lakukan dengan memilih orang-orang yang saya anggap kompeten untuk menjelaskan hal-hal yang tak bisa saya rekam dengan metode observasi ini.
3. Dalam penelitian ini juga digunakan studi kepustakaan sebagai salah satu tehnik dalam pengumpulan data untuk mendapatkan orientasi yang lebih luas mengenai masalah-masalah penelitian serta mendapatkan pengertian tentang konsep-konsep yang digunakan. Penelitian ini menggunakan buku-buku dan refrensi lain baik dari artikel internet dan jurnal.
4. Saya akan mendokumentasikan aktivitas komunitas motor gede yang saya amati dengan foto maupun video untuk memperjelas penggambaran tentang fenomena yang akan saya interpretasikan.

### **Hasil Penelitian**

#### ***Interaksi Sebagai Dasar Munculnya Tiger Community Samarinda***

Komunitas motor TCS adalah sebuah komunitas sesama pengguna motor di kota Samarinda. Kemunculan komunitas motor ini pada tahun 2005 atas prakarsa Bapak Ari Wibowo dan Bapak Budiman Mahlan. Komunitas yang terbentuk karena hobi ini adalah bagian dari budaya global, budaya yang lahir karena kreasi industri budaya transnasional. Industri budaya menciptakan motor sebagai suatu budaya baru dalam berkendara. Ia bukan semata-mata menyajikan alat transportasi saja, tetapi juga menyajikan sebuah makna tentang status sosial pemiliknya. Memahami budaya seperti ini tidak bisa lagi dilakukan dengan pemahaman budaya lampau yang memandang budaya

sebagai sebuah rutinitas tradisional yang diwariskan secara turun temurun dalam suatu wilayah geografis tertentu, sebaliknya budaya seperti ini harus peka terhadap isu-isu global yang secara sistematis dikreasikan oleh para pemain industri budaya dan melahirkan komunitas-komunitas gaya seperti komunitas motor TCS ini.

Berdirinya komunitas motor TCS ini berawal dari kesamaan hobi yang dimiliki oleh para pengguna motor tiger. Dari kesamaan hobi ini muncullah individu-individu yang saling berinteraksi dan membentuk suatu perkumpulan. Terbentuknya komunitas ini karena adanya orang yang kreatif membentuk, bukan hanya sekedar untuk mencapai kepuasan dalam hobi berkendara tapi dengan kata lain adalah dengan adanya komunitas ini individu-individu dapat berinteraksi satu dengan yang lain. Adapun individu yang bisa dikatakan sebagai pelopor berdirinya komunitas ini yang sangat berperan penting dalam pembentukan komunitas. Mereka mampu membangun dan menyatukan lagi para anggota TCS yang sebelumnya sempat vakum. Adanya komunitas menyebabkan orang atau anggota didalamnya hidup secara bersama dalam artian bahwa hidup bersama ini adalah adanya hubungan yang terjalin antara sesama anggota. Mereka pun menjalin kerjasama untuk mencapai suatu tujuan yang diinginkan serta saling mempengaruhi dan dipengaruhi oleh anggota sesamanya.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menafsirkan proses pembentukan komunitas motor TCS. Pemahamannya dilakukan dengan menggabungkan teori Georg Simmel tentang Sosiasi dan teori Pierre Bourdieu mengenai Distingsi. Pada saat menjelaskan tentang proses terbentuknya TCS, saya menggunakan teori yang dibawakan oleh Simmel tentang Sosiasi (*Sociation*). Namun pada saat menjelaskan isi TCS, saya menggunakan teori dari Bourdieu tentang Distingsi (*Distinction*).

Komunitas motor TCS terbentuk karena adanya interaksi, bukan adanya kelompok orang yang hanya diam. Secara umum, komunitas motor ini terbentuk melalui interaksi yang dilakukan oleh sejumlah individu yang sering bertemu ditempat-tempat umum, semisal dijalan protokol, dimana sejumlah individu ini memiliki minat dan hobi yang sama yaitu dalam berkendara sepeda motor, lalu kemudian muncul interaksi timbal balik yang terjadi antara sejumlah individu itu, dan timbul individu-individu yang saling berhubungan dan mempengaruhi dan menjadi sebuah keluarga. Interaksi pun terjadi dari individu-individu yang terjalin dalam suatu hubungan, baik itu pertemanan maupun pekerjaan. Adanya interaksi timbal balik inilah muncul suatu ide membentuk suatu struktural sosial yang kemudian menjadi sebuah perkumpulan atau komunitas yang bernama TCS ini (masih Club). Tidak semata-mata hanya perkumpulan atau komunitas yang biasa dan hanya karena kesamaan hobi ini TCS dibangun untuk membentuk sebuah organisasi, organisasi yang bersifat struktural yang kompleks yang dimana dalam pengurusannya ini ada pihak-pihak yang memiliki wewenang.

Secara *historical* komunitas ini terbentuk karena kesamaan hobi dalam berkendara khususnya pengguna motor tiger. Dari pertemuan 1 orang, 2 orang akhirnya menjadi sebuah komunitas. Berawal dari pertemanan sering bertemunya Bro Ari Wibowo dan Bro Budiman Mahlan salah satu figur yang berwibawa ini adalah para inisiator yang memiliki ide mendirikan TCS. Bro Ari adalah seorang manager di Semoga Jaya (Dealer Motor Honda) sedangkan Bro Budi adalah Ketua BNN di Kutai Timur. Sebelum menjadi sebuah komunitas, TCS hanyalah sebuah club motor untuk kumpul-kumpul menyalurkan hobi berkendara tanpa adanya ketua dan wakil. Namun lama kelamaan, melihat semakin banyaknya pengguna motor tiger dan juga keinginan mendirikan sebuah komunitas terbentuklah TCS (Tiger Club Samarinda bukan Community) ini pada tahun 2005 yang waktu itu Ketua Umum dijabat Oleh Bro Ari dan Sekretaris Umum dijabat Oleh Bro Budi. Berjalan kurang lebih selama 2 tahun sekitaran tahun 2007 TCS (masih Club) yang beranggotakan kurang lebih 60 orang, sempat terhenti sementara atau vakum, karena kurangnya kegiatan yang menumbuhkan rasa kebersamaan. pada tahun awal tahun 2008 mereka mulai berbenah dan menyatukan anggota kembali dan pada tahun 2009 dibentuklah lagi TCS ini dengan dengan singkatan yang berbeda yaitu Tiger Community Samarinda yang Di ketuai Oleh Bro Aldrie.

Dalam proses interaksi, ketua umum atau pemimpin adalah orang yang paling aktif dan paling berpengaruh dalam pengambilan keputusan. Karena ketua disini adalah orang yang bertanggung jawab sepenuhnya pada Komunitas Motor TCS ini. Selain ketua umum adapula wakil ketua, wakil ketua disini adalah orang yang berperan sebagai penengah atau perantara antara Ketua umum dan para anggota TCS. Antara ketua dan wakil sama-sama memiliki tanggung jawab untuk membawa komunitasnya kearah yang lebih baik. Bisa memimpin serta dipercaya dan memberikan kepercayaan kepada para anggotanya, merupakan hal yang istimewa. Adapun orang-orang yang berperan sebagai peserta atau anggota dari komunitas TCS ini. Antara pemimpin dan anggota memiliki hubungan timbal balik dan para anggota ini kurang lebih mengikuti pendapat-pendapat yang dikemukakan oleh pemimpinnya.

Kesepakatan awal yang dibentuk dalam suatu komunitas motor TCS ini adalah kesepakatan berdasarkan hobi diantara para personil yaitu hobi berkendara motor khususnya tiger. Dan pada akhirnya terbentuklah suatu komunitas motor TCS ini yang beranggotakan 68 orang yang kemudian diadakan musyawarah besar (Mubes) untuk membagi tugas, jabatan dan wewenang.

Kenapa komunitas ini bernama TCS (Tiger Club Samarinda), ini dikarenakan motor yang digunakan hanya satu jenis, satu merk dan satu pabrikan, tidak seperti komunitas motor lain yang menggabungkan segala jenis motor. Pada saat sudah ada kesepakatan terbentuknya sebuah *Club*, saat itulah sebenarnya sudah terbentuk komunitas. Ketika komunitas terbentuk ada kesepakatan yang disepakati untuk menunjukkan identitas mereka, seperti kendaraan yang dipakai dan atribut yang digunakan. Dari awal berdirinya komunitas ini

memang menggunakan nama TCS, namun yang membedakan adalah pada awal terbentuknya komunitas ini menggunakan *Club* bukan *Community*. Adanya pertemuan yg *intens* dan seringnya berkumpul dan melihat anggota yang semakin bertambah, digantilah *Club* itumenjadi *Community*. Maka dari itu Komunitas motor TCS ini mengadakan jadwal rutin untuk berkumpul atau dalam istilah lainnya adalah KOPDAR (kopi darat), dalam Kopdar ini semua anggota berkumpul tidak hanya *sharing* masalah motor, tetapi juga mendiskusikan apa yang akan dilakukan kedepannya bersama komunitas ini. Jadwal rutin seperti Kopdar ini dilakukan setiap hari rabu dan hari minggu. Setiap komunitas pasti memiliki tujuan dan cita-cita, begitu pula halnya dengan komunitas motor TCS ini mereka berupaya untuk berperan serta dalam usaha meminimalkan pelanggaran berlalu lintas dikalangan generasi muda dan masyarakat, berperan aktif dalam mengkampanyekan tertib lalu lintas, membuat jaringan menjalin hubungan antara lembaga yang berkenaan dengan “Tertib Berkendara”.

Pengaruh jumlah dapat diperlihatkan dalam bermacam-macam konteks dan mencakup berbagai macam masalah substansif, seperti didalam suatu komunitas motor TCS ini. Begitu jumlah orang yang terlibat dalam interaksi berubah, maka bentuk interaksi merekapun berubah dengan teratur. Yang tadinya interaksi hanya antara 1 atau 2 orang, akan berubah apabila jumlah itu semakin bertambah. Untuk komunitas motor TCS sendiri, yang terjadi disini adalah interaksi dengan jumlah tiga atau lebih. Karena jumlahnya banyak dan sifatnya tidak sementara dan interaksi itu akan berjalan seterusnya. Untuk ukuran kelompok sendiri, sebuah komunitas motor TCS yang termasuk dalam masyarakat yang lebih luas, masing-masing individu didalamnya cenderung terlibat mengontrol sebagian kecil dari keseluruhan kepribadian dari masing-masing anggota komunitas. Hal ini terjadi karena suatu komunitas motor TCS memiliki banyak anggota. Berbeda dengan pengelompokan masyarakat yang jumlahnya sedikit atau kecil, setiap individunya cenderung mengontrol individu sepenuhnya.

Birokratisasi dapat dilihat sebagai suatu fungsi ukuran kelompok. Dalam komunitas motor TCS, birokrasi muncul karena jumlah anggota yang semakin bertambah dan juga adanya kegiatan tetap yang dilakukan. Untuk itu komunitas motor ini membentuk yang namanya Struktur organisasi, mengatur segala pengadministrasian. Pembagian internal seperti diperlukan lah adanya Ketua, Wakil, Sekertaris, Bendahara dan beberapa kepala Divisi. Untuk kelompok besar seperti Komunitas motor TCS ini tidak semata-mata berdiri sendiri, mereka juga mendapat dukungan Eksternal dari Beberapa Organisasi seperti HTCI (Honda Tiger Club Indonesia), AHM (Astra Honda Motor) dan legalitas dari kepolisian.

Setelah proses terbentuknya suatu komunitas, maka akan ada struktur yang terbentuk dari proses tersebut, seperti berikut: Komunitas motor TCS merupakan organisasi yang terbentuk karena memiliki tujuan yang sama, maka

dari itu perlu adanya satu wadah untuk menampungnya, yaitu organisasi. Dalam suatu organisasi biasa bersifat struktural fungsional yang dimana dalam kepengurusannya ada pihak-pihak yang memiliki jabatan dan wewenang untuk mengatur berjalannya komunitas ini. Dibentuk kestrukturannya organisasi ini agar lebih mudah untuk menjalankan setiap kegiatan dan setiap orang yang ada didalamnya punya tanggung jawab masing-masing. Pada komunitas motor TCS pembentukan struktur organisasi dilakukan melalui musyawarah besar dan mufakat, setiap anggota wajib hadir dan semua wajib menyalurkan aspirasinya. Lalu kemudian dilakukan *voting* atau pemungutan suara untuk menentukan siapa yang menjadi Ketua, Wakil, Sekretaris, Bendahara, Humas dan kepala-kepala divisi. Untuk pemilihan Ketua Umum dan wakilnya, dipilihlah 5 besar calon, kemudian dari 5 besar calon tersebut dilakukan *voting* dari semua anggota untuk menentukan Ketua dan wakil. Sementara untuk Sekretaris, bendahara, Humas dan bagian-bagian Divisi ditunjuk langsung oleh ketua. Seperti yang diungkap oleh Bro Kadafi.

- Struktur organisasinya yaa tidak terlalu ribet karena kita yaa organisasi hobi orientasinya kepada hobi berkendara...setiap organisasi tu pasti mengikat, cuman kan tidak punya tujuan tertentu gitu loh, tujuan itu hanya organisasi maka struktur organisasinya sangat sederhana. Standar lah Ketua, wakil, sekretaris, bendahara sampai kepala divisi.

Komunitas motor adalah suatu wadah yang dapat menampung aspirasi serta keinginan para anggotanya berdasarkan mufakat dan kesepakatan pada waktu awal pembentukan oleh para pendirinya dan juga perkumpulan yang melakukan kegiatan untuk maksud dan tujuan tertentu yang mempunyai struktur organisasi yang jelas dan mempunyai aturan main, yaitu AD/ART (Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga). Untuk komunitas motor TCS AD/ART dibuat dalam musyawarah besar, semua anggota wajib hadir, memiliki hak besuara dan bicara serta memiliki hak untuk memilih dan dipilih.

- Untuk AD/ART-nya kita buat dalam musyawarah besar, penentuan anggaran rumah tangga yaa semua anggota wajib hadir, itu kan ada apa sih yang sudah tidak relevan, apa sih yang masih bisa dipertahankan, dipertahankan. Kita iuran setiap minggu Rp. 10.000, yaa sebenarnya iuran itu digunakan untuk banyak aspek, banyak hal lah yaa, misalnya ada anggota yang lagi membutuhkan, sakit mendadak. keluarga besar kita datang kesana. Atau misalnya ada korban bencana alam, kadang-kadang kita tidak mengikuti seperti yang lain di jalan-jalan yaa kita mandiri, swadaya dari kita sendiri.

Setiap organisasi, perkumpulan maupun komunitas pasti mengalami revolusi dan perubahan kearah yang lebih baik. Begitu juga dengan komunitas motor

TCS ini, pernah mengalami yang namanya jatuh bangun dan vakum atau terhenti sementara. Dulupun sebelum menjadi Komunitas, TCS masih menjadi Club. Berubahnya TCS dari Club menjadi komunitas adalah dikarena para pendiri/senior menganggap bahwa Club itu kesannya eksklusif dan arogan. Antara Club dan Komunitas sebenarnya tidak jauh berbeda, sama-sama teroganisir, *just for fun*, tidak ada kekerasan, tawuran apalagi ugal-ugalan dijalan.

- Kalo seingat dan setahu saya bisa berubah dari Club menjadi Community itu karena pemikiran para senior yang dulu itu, kalo Club ibaratnya menjadi wadah hobi motor yang eksklusif, sedangkan kalo community itu cakupannya luas.

Penelitian mengenai komunitas motor yang saya teliti ini akan kita pahami sebagai kajian komunitas selera yang khas pada era masyarakat konsumen. Maka komunitas motor ini akan dilihat sebagai bagian dari stratifikasi komunitas selera atas hobi berkendara. Sama halnya dengan komunitas motor tiger untuk menunjukkan keberadaan mereka, mereka memiliki ciri khas dan atribut sendiri.

Honda tiger diproduksi pertama kali pada tahun 1993 dan berkembang hingga sekarang. Honda tiger adalah sepeda motor bertipe *sport* yang beredar diwilayah Indonesia. Honda tiger merupakan sepeda motor berkapasitas mesin tertinggi yang diproduksi PT. Astra Honda Motor (AHM). Honda tiger sudah menjadi primadona bagi pencinta motor *sport* sejak pertama kali dikeluarkan. Bodinya yang gagah dan garang yang semakin menambah kesan *macho* bagi penggunanya. Apalagi sampai saat ini komunitas motor tiger diseluruh Indonesia mencapai lebih dari 200 club dan memiliki 20.000 anggota. Berbeda dengan motor lain, Honda tiger diperuntukkan kepada kaum pria karena melihat dari bodinya sendiri yang besar dan garang.

Komunitas motor TCS ini pun menunjukkan keberadaan mereka dengan menggunakan beberapa atribut, seperti Jaket dan Rompi yang berisi beberapa Pin, simbol-simbol dari beberapa Sponsor. Rata-rata mereka menggunakan pakaian yang seragam dan untuk kegiatan touring, mereka menggunakan jaket yang biasanya terbuat dari kulit, sepatu serta helm.

Untuk menunjukkan kebersamaan dan solidaritas mereka, TCS mempunyai kegiatan rutin yang wajib dijalankan seperti Kopdar (ajang berkumpulnya para *Bikers*) wajib dilakukan setiap minggunya yaitu hari Rabu dan Minggu. Di Kopdar ini biasanya mereka *Sharing*, ngobrol masalah motor atau membicarakan planning apa yang akan dilakukan kedepannya. Untuk hari rabu diadakan pada malam hari bertempat dijalan K.H Ahmad Dahlan dan untuk hari minggu bertempat dijalan S. Parman di depan Mall Lembuswana. Tempat KOPDAR berada ditengah keramaian dan menetap, semisal dijalan protokol

agar dapat dilihat khalayak luas dan agar dapat saling mengenal dengan sesama anggota komunitas lainnya.

Selain Kopdar, adapula Touring, touring ini merupakan kegiatan yang wajib pula dilaksanakan. Selain atas dasar hobi, komunitas juga dibentuk untuk menjalin silaturahmi kepada komunitas lain. Tujuan adanya touring ini adalah, agar bisa saling berkumpul dengan komunitas motor lain diluar daerah Samarinda dan Kalimantan Timur khususnya.

Adapula kegiatan yang menunjukkan kebersamaan mereka, Family Gathering. Setiap yang bergabung dalam TCS ini, sudah pasti menjadi bagian keluarga besar TCS, untuk itu lah ada kegiatan mereka yang bernama Family Gathering. Setiap anggota yang sudah berkeluarga yang mempunyai istri dan anak atau bahkan pacar, wajib mengikuti kegiatan ini, tujuannya adalah untuk mempererat hubungan, bukan hanya anggota saja tapi dari keluarga juga. Selain itu ketika ada salah satu anggota yang terkena musibah, dengan sigap dan segera turun tangan para anggota akan segera membantu.

- yaa kalo kayak begini kita rutin, yaa hanya sebatas ngobrol, sharing masalah motor dan progress paling dekat. Misalnya begini, kita kan dalam dekat ini ada acara ke BATIC Banjarmasin yaa itu persiapannya disini siapa yang mau berangkat, trus bagaimana disana. Semua kita bicarakan disini. Kita punya acara keluarga namanya Family Gathering itu biasa kita adakan 3 bulan sekali. Family gathering itu kita ngumpul yang punya pacar sama pacarnya, yang ada istri yaa bawa anak istrinya, ngumpul makan-makan. Sebenarnya tidak mesti 3 bulan sekali tergantung apakah ada event yang berbarengan pada waktu itu, seandainya ada event yang berbarengan nggak mungkin family gathering kita undur, karena memang agenda rutin. Touring dan family gathering itu wajib. Untuk anggota yang terkena musibah misalnya, kita iuran dan keluarga besar kita datang kesana.

Untuk bahasa sehari-hari yang mereka gunakan adalah bahasa anak muda sehari-hari pada umumnya. Bahasa yang lebih santai, tidak formal terkadang juga menggunakan bahasa daerah. Walaupun terkadang ada menggunakan kata-kata yang *nyablak* (agak kasar).

- bahasa yang dipake yaa bahasa anak muda sehari-hari. Tidak pake bahasa yang resmi, campur-campur kadang pake bahasa daerah juga. Kasar sih nggak, karena yaa jaga perasaan teman-teman juga.

Konflik dan persatuan dapat dilihat sebagai bentuk lain dari sosiologi, yang satu tidak lebih penting atau lebih mutlak dari yang lainnya. Keduanya biasa dan

merupakan interaksi timbal balik. Sama halnya yang terjadi dengan komunitas motor tiger ini, konflik menjadi sesuatu yang tidak bisa dielakkan. Umumnya pada sebuah perkumpulan atau komunitas, konflik bisa terjadi karena selisih paham, perbedaan pendapat bahkan masalah pribadi dari masing-masing anggota.

- pernah, ada. Pasti namanya kumpul dengan orang banyak, pasti banyak kepala banyak pemikiran, konflik pastinya ada. Begitu juga konflik diluar dari komunitas kita, misalnya antar beda komunitas..tapi bukan maksudnya, dengan komunitas yang lain, kita yang sesama tiger juga, adalah beda...sama seperti yg intern juga, banyak orang kan yang mulutnya lebih bla..bla..bla..atau nggak bikin status disosial media (Facebook) yaaa...yang begitu lah, yang memancing terjadinya konflik.

Meskipun konflik bisa merupakan gejala yang alamiah dan tidak dapat dielakkan dalam kehidupan sosial, begitu juga dengan sebuah perkumpulan seperti komunitas motor tiger ini suatu konflik tidak harus terjadi secara berkepanjangan. Setiap konflik harus ada penyelesaian yang jelas dan bisa memperlihatkan perdamaian. Adanya motivasi untuk mengakhiri konflik akan berdampak pada sebuah kekompakan dan rasa kebersamaan yang tinggi.

- setiap ada masalah atau konflik kita selesaikan secara pribadi secara kekeluargaan,kita bicarakan baik-baik. Jadi yaa kalo ada masalah hari itu juga kita selesaikan lah jangan sampai berlarut-larut dan jadi panjang..baik intern maupun eksternal selalu kita selesaikan secepat mungkin. Sejauh ini kita konflik nggak pernah sampai ada kekerasan, kalo untuk daerah Kalimantan Timur sendiri nggak pernah sampai kontak fisik, jadi diomongin dulu baik-baik. Tapi sementara ini yaa..beberapa tahun ini nggak pernah ada, baik-baik aja. Ada konflik pun cepet diselesaikan.

## **Kesimpulan**

Budaya konsumen sudah sampai pada hal-hal yang berkaitan dengan hobi atau kegemaran. Dalam kreasi industri budaya, hobi atau kegemaran tidak semata-mata diperuntukkan sebagai aktivitas untuk menghabiskan waktu luang saja, melainkan dikaitkan dengan selera dan strata sosial tertentu. Barang apa yang ditawarkan yang kemudian digunakan untuk memenuhi kebutuhan hobi dan kegemaran seakan bisa menunjukkan kelas sosial penggunaannya. Melakukan hobi dengan menggunakan barang-barang tertentu kemudian dianggap sebagai representasi kelompok sosial tertentu.

Sepeda motor dengan ragam modelnya telah menjelma menjadi semacam identitas yang dianggap mewakili para penggunaannya. Dari sinilah muncul dan berkembang berbagai macam komunitas dengan karakteristik atau ciri khas yang berbeda-beda. Berkembangnya komunitas motor di Indonesia merupakan hasil dari *trend* budaya global di dunia pasca perang dunia ke-II.

Berawal dari munculnya motor Harley Davidson yang merupakan ikon dari sebuah motor gede untuk pertama kalinya di dunia dan kemudian tumbuh dan berkembang di Indonesia dan merambat ke kota-kota besar di pulau Jawa dan kota-kota besar di luar pulau Jawa.

Pertumbuhan dan perkembangan komunitas motor di kota Samarinda mengalami kemajuan yang sangat pesat, hal ini dibuktikan dengan tingginya minat masyarakat dan sudah menjadi gaya hidup untuk memiliki kendaraan roda dua yang efisien ini. Perkembangannya pun bervariasi mulai dari yang *Matic* seperti Vario, Scoopy, Mio sampai yang berbody besar seperti Ninja, Vixion dan Tiger. Munculnya komunitas-komunitas motor dapat diartikan bahwa individu-individu dalam masyarakat kota memiliki kebutuhan hidup berkelompok dan merupakan gaya hidup yang membudaya dan berkembang hingga kini.

Komunitas terbentuk karena ada interaksi didalamnya. Perspektif ini lahir dari teori yang dibawa oleh Georg Simmel tentang Sosiasi (*Sociation*). Simmel menjelaskan bagaimana terbentuknya suatu masyarakat dari interaksi sosial yang paling mikro hingga terbentuknya masyarakat yang kompleks dan interaksi antar individu-individu menghasilkan bentuk-bentuk dan menjadi cikal-bakal pembentukan komunitas-komunitas. Komunitas motor bukan sebuah komunitas yang alamiah yang esensial, karena terbentuk dari para konsumen yang membeli motor bersama citra-citranya yang didefinisikan oleh sebuah industri budaya yang memproduksinya dan pada saat yang sama juga, ia juga digunakan untuk membedakan diri dengan komunitas-komunitas lain. Dengan menggunakan konsep Pierre Bourdieu tentang Distingsi (*Distinction*) untuk memahami karakter komunitas motor.

Komunitas Motor gede Tiger Community Samarinda (TCS) adalah sebuah komunitas sesama pengguna motor di kota Samarinda. Terbentuknya komunitas ini karena adanya individu yang kreatif membentuk, bukan hanya sekedar untuk mencapai kepuasan dalam hobi berkendara tapi dengan kata lain adalah dengan adanya komunitas ini individu-individu yang dapat berinteraksi satu dengan yang lain. Pada komunitas TCS yang saya teliti ini saya melihat point-point penting terbentuknya Komunitas ini, diantaranya adalah Sosiasi sebagai dasar terbentuknya komunitas, Para inisiator, Superordinat dan subordinat, Pengaruh jumlah, Munculnya birokrasi, Sosiabilita dan Distingsi komunitas motor TCS.

Dari keseluruhan pembahasan penulisan ini dapat disimpulkan bahwa, untuk memahamisuatu budaya tidak bisa lagi dilakukan dengan pemahaman budaya lampau yang memandang budaya sebagai sebagai sebuah rutinitas tradisional yang diwariskan secara turun temurun dalam suatu wilayah geografis tertentu, sebaliknya budaya seperti ini harus peka terhadap isu-isu global yang secara sistematis dikreasikan oleh para pemain industri budaya dan melahirkan komunitas-komunitas gaya seperti komunitas motor TCS ini. Penelitian inipun lebih condong ke arah *Cultural Studies* (Bukan *The Study Of Culture*) yang

dimana menjelaskan tentang asal-usul atau proses terbentuknya komunitas beserta nilai-nilai distingtif yang digunakan untuk menunjukkan identitas bersama.

### **Saran**

Karya tulis ini dapat dijadikan acuan bagi penelitian lanjutan yang akan meneliti fenomenakomunitas motor gede, mulai dari proses terbentuknya komunitas, peserta komunitas dan makna sosial yang terdapat dari fenomena ini.

### **Daftar Pustaka**

#### **Buku :**

Barker, Chris. 2011. *Cultural Studies, Bantul*. Kreasi wacana.

Bourdieu, Pierre. 1984. *Distinctions : A Social Critique of the Judgement of Taste*. London- New York : Routledge.

Hans,Dieters Evers. 1988. *Teori masyarakat: Proses Peradaban Dalam Sistem Dunia Modern*. Yogyakarta : Yayasan Obor Indonesia.

Lawang, Robert M.Z. 1994. *Teori Sosiologi Klasik dan Modern*, Jakarta. PT Gramedia pustaka utama.

Sunarso. 2006. *Pendidikan Kewarganegaraan Buku Mahasiswa Paradigma Baru*. Yogyakarta: UNY Press.

#### **Jurnal :**

Mudjiyanto, Bambang. 2009. Metode Etnografi Dalam Penelitian Komunikasi. *Jurnal komunikasi massa* 5(1) :79-87.

#### **Sumber Internet:**

A,Rizki.19 maret,2012. Globalisasi dan strategi. <http://rizki-a--fisip10.web.unair.ac.id>. (diakses 6 mei 2013)

Baewest, Coprals. 2012. Perbedaan geng motor, Club Motor dan Komunitas Motor. <http://cb-pati.blogspot.com>. (diakses 30 juni 2013)

Minerva, Hankam. 19 oktober 2012. Sejarah masuknya sepeda motor di Indonesia. <http://minervapondokgede.blogspot.com>. (diakses 22 juni 2013)

Octa. 6 juni, 2011. Pengertian dan fenomeba globalisasi. <http://klikbelajar.com>. (diakses 5 mei 2013)

Prasetiyo, Andri. 2011. Teori George Simmel.<http://crewetsbit.blogspot.com/2011/12/teori-george-simmel.html>. (diakses 12 februari 2014)

R. P, Novian. 14 November, 2011. Budaya Konsumen. <http://sosiologibudaya.wordpress.com>. (diakses 22 juni 2013)

Tiger Community Samarinda. 22 Juli, 2010. Sejarah terbentuknya Tiger Community Samarinda di Benua Etam. <http://tcs-kaltim.blogspot.com>. (diakses 16 maret 2013)