

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Dasar Pemikiran

Sepeda motor memiliki sejarah yang sangat panjang di Indonesia, sudah hadir sejak negara ini masih berada di bawah penjajahan Belanda dan masih bernama Hindia Belanda. Sepeda motor hadir di Indonesia sejak tahun 1893, dan orang pertama yang memiliki sepeda motor adalah John C. Potter, masinis pertama di pabrik gula Oemboel Probolinggo, Jawa Timur.<sup>1</sup> John C. Potter memesan sendiri sepeda motor itu ke pabriknya, *Hildebrand und Wolfmüller*, di Muenchen, Jerman. Sepeda motor rakitan *Hildebrand und Wolfmüller* belum menggunakan rantai, roda belakang digerakkan secara langsung oleh kruk as (*crankshaft*), sepeda motor ini belum menggunakan persneling, magnet, aki (*accu*), *koil*, dan kabel listrik.<sup>2</sup>

Komunitas dan klub sepeda motor di Indonesia memiliki sejarah yang cukup panjang. Kehidupan berorganisasi sepeda motor telah ada sejak penjajahan Belanda. *Javasche Motor Club* adalah organisasi klub motor pertama di Indonesia

---

<sup>1</sup> James Luhulima., “Sejarah Sepeda Motor di Indonesia”, (*online*), (<http://tickemayorانبiker.wordpress.com>., diakses pada tanggal 11 Oktober 2014 Jam 20.37 WIB).

<sup>2</sup> *Crankshaft* adalah bagian mesin yang berfungsi sebagai poros penerus daya hasil pembakaran dalam ruang silinder. Magnet berfungsi membangkitkan tenaga listrik dari kumparan kabel tembaga untuk disalurkan menuju *accu*. *Accu* merupakan alat penyimpan cadangan listrik. *Koil* pada sepeda motor berfungsi untuk memperbesar arus listrik.

yang didirikan pada 27 Maret 1906 di Jalan Bojong 153-156, Semarang, Jawa Tengah. Organisasi klub motor tersebut kemudian berganti nama beberapa kali menjadi *Koningklijke Nederlands Indische Motor Het Club (KNIMC)* dan *Indonesische Motor Club (IMC)*. Pengertian dari *KNIMC* adalah Klub Motor Kolonial Hindia Belanda. Mayoritas anggota *KNIMC* adalah pengusaha perkebunan dan petinggi pabrik gula yang sudah memiliki sepeda motor. Awalnya sepeda motor digunakan sebagai alat transportasi, dikarenakan jarak antara perkebunan dan pabrik gula berjauhan. *IMC* menjadi saksi sejarah kemerdekaan Indonesia, saat Indonesia merdeka, *IMC* diambil alih oleh Pemerintah Republik Indonesia, dalam hal ini diambil oleh Departemen Perhubungan.<sup>3</sup>

Pada tahun 1950, *IMC* berganti nama menjadi *Ikatan Motor Indonesia (IMI)*. *IMI* menjadi organisasi yang menaungi aktivitas sepeda motor dan mobil itu diakui oleh badan internasional seperti *Alliance Internationale de Tourism (AIT)* yakni induk organisasi internasional yang menangani masalah turisme dengan kendaraan bermotor yang berpusat di Paris, Prancis. Kemudian, *Federation Internationale de l'Automobile (FIA)* yakni induk organisasi internasional yang menangani masalah olahraga otomotif dan turisme mobil yang berkantor pusat di Paris, Perancis. Selanjutnya *Federation Internationale Motoryliste (FIM)* yang merupakan induk organisasi olahraga sepeda motor, berkantor pusat di Jenewa, Swiss.

---

<sup>3</sup> Edo Rusyanto. *Industri Sepeda Motor: Di Tengah Maraknya Klub dan Komunitas Motor* (Jakarta: Tristar Publishing, 2008), hlm. 51.

Tujuan IMI adalah membina dan mengembangkan olahraga bermotor di Indonesia. Induk organisasi ini mengeluarkan ijin dan rekomendasi bagi setiap pembalap mobil, motor atau kegiatan wisata motor lainnya. IMI berhak mengeluarkan dan menerbitkan Surat ijin mengemudi (SIM) internasional, surat tanda nomer kendaraan (STNK) internasional, dan surat ijin *start* internasional bagi pembalap Indonesia yang ingin mengikuti lomba kejuaraan internasional.

Klub dan komunitas motor memiliki kegiatan-kegiatan rutin, memperbaiki dan memperbaharui baik motivasi individu-individu maupun kelompok yang merupakan pola-pola budaya yang menciptakan dan mempertahankan motivasi-motivasi baik para anggota yang berada didalamnya berpegaruh terhadap keberadaan klub dan komunitas motor.<sup>4</sup>

Perkembangan klub motor dan komunitas sepeda motor di Indonesia yang semakin marak merupakan realita yang dihasilkan dari perkembangan sosial masyarakat yang semakin heterogen.<sup>5</sup> Hal tersebut bukan hal yang tidak mungkin akan menimbulkan implikasi sosial yang positif maupun negatif. Situasi yang berkembang disebagian masyarakat bahwa klub motor dan komunitas sepeda motor kini telah menjadi mesin penghasil generasi yang anarkis dan lain sebagainya yang bersifat negatif. Namun bila kita cermati secara bijaksana ada banyak hal positif yang digali dari keberadaan klub dan komunitas motor tersebut. Di dalam klub motor sebenarnya tidak ada bedanya dengan organisasi lainnya

---

<sup>4</sup> Raho, SVD Bernard. *Teori Sosiologi Modern* (Jakarta: Prestasi Pustaka, 2007), hlm. 55.

<sup>5</sup> Anonim, "Ketika Klub Motor Tak Lagi Ugal-ugalan", *Kompas* (Jakarta), 24 Agustus 2006, hlm. 45.

misalnya pramuka dan pecinta alam yang selalu menanamkan kedisiplinan, rasa solidaritas, kebersamaan, bahkan di klub motor para anggotanya mendapatkan pengetahuan mengenai mekanik atau memperbaiki sepeda motor dan ini tentunya dijadikan modal awal bagi mereka dimasa depan. Mungkin karena klub dan komunitas motor sedang populer dibandingkan dengan lainnya, para remaja cenderung lebih banyak ikut dalam klub dan komunitas motor sebagai tempat pencarian jati diri serta aktualisasi diri mereka.

Sebagian kaum muda disadari atau tidak, bahwa perbedaan telah membawa kaum muda ke dalam konflik-konflik yang akhirnya menghanguskan kebebasan dan kreativitas mereka.<sup>6</sup> Generasi muda sebagai harapan bangsa selalu dilibatkan peran aktifnya.

Peran pemuda sangat intensif bahkan menjadi faktor penentu, tapi adakalanya pemuda hanya sebagai aksesoris dalam masyarakat, bahkan yang lebih parah jadi benalu dan sampah dalam masyarakatnya, hal tersebut sangat dipengaruhi oleh lingkungan, waktu, motivasi, dan kepedulian, terkait dengan peran tersebut. Kualitas pemuda merupakan modal atau asset pembangunan jika kualitasnya cukup baik, dan akan menjadi beban pembangunan apabila berkualitas rendah.

Kebebasan untuk membentuk suatu wadah organisasi sudah dijamin oleh negara sesuai dengan dasar hukum hak kebebasan berserikat dan berkumpul.

---

<sup>6</sup> Geertz, Hildred. *Aneka Budaya dan Komunitas Di Indonesia* (Jakarta: Yayasan Ilmu-Ilmu Sosial dan FISIP-UI, 1981), hlm. 2.

Berbagai dasar hukum untuk menjamin kebebasan berserikat dan berkumpul adalah:

a. Pasal 28 C Ayat 1 UUD 1945

Menyatakan bahwa hak untuk mengembangkan diri melalui kebutuhan dasar.

b. Pasal 28 E Ayat 3 UUD 1945

Menyatakan bahwa hak untuk berserikat, berkumpul dan mengeluarkan pendapat.

c. Lampiran TAP MPR No.II/1998 (Hak Asasi Manusia)

Menyebutkan bahwa setiap warga negara Indonesia berhak atas kemerdekaan berserikat, berkumpul dan mengeluarkan pendapat.<sup>7</sup>

Di tengah era keterbukaan seiring tumbanganya Orde Baru pada tahun 1998, kehidupan berorganisasi atau berkelompok semakin berkembang. Masyarakat berani menyuarakan aspirasinya, termasuk membentuk kelompok ataupun klub sepeda motor. Hingga tahun 2014, ribuan klub sepeda motor berdiri seantero Nusantara. Satu klub motor beranggotakan mulai dari belasan hingga ratusan anggota.

Mayoritas anggota kelompok motor adalah anak muda berusia 30 tahun ke bawah. Kaum muda mempunyai banyak waktu di luar dari rutinitas sehari-hari dan klub dan komunitas motor sebagai tempat pencarian jati diri, mencari persahabatan, interaksi sosial serta aktualisasi diri mereka.

---

<sup>7</sup> Lampiran TAP MPR No.II Tentang Hak Asasi Manusia. Jakarta, MPR RI, 1998.

Awalnya, kelompok sepeda motor yang menamakan diri dengan klub (*club*) atau komunitas (*community*), didirikan sekedar ajang berkumpul, menjalin persahabatan dan bersenang-senang dengan berwisata bersama dengan mengendarai motor (*touring*). Belakangan, kelompok sepeda motor memiliki kegiatan sosial maupun edukasi. Kegiatan bakti sosial mulai dari donor darah, kerja bakti hingga membantu secara materil maupun non-materil bagi korban bencana menjadi agenda kegiatan sosial mereka.<sup>8</sup> Sementara itu, aktifitas edukasi yang terkait erat dengan sepeda motor juga gencar dilakukan. Fokus mereka lebih kepada tertib lalu lintas di jalan raya dan berkendara secara aman (*safety riding*). Angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor di Indonesia masih sangat tinggi, data kepolisian Republik Indonesia menyebutkan, pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun – Rp 217 triliun per tahun.<sup>9</sup> Selain itu dalam operasi ketupat tahun 2013 tanggal 16 Agustus 2013 tercatat telah terjadi 3.279 kejadian dengan korban meninggal dunia 719 orang, luka berat 1185 orang, dan luka ringan 4.326 orang, kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan tersebut masih didominasi sepeda motor yang mencapai 4.443 unit dari 6.244 unit kendaraan yang mengalami kecelakaan.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Yovita Arika, “Klub Motor, Menyalurkan Hobi, Membina Persaudaraan”, *Kompas* (Jakarta), 26 November 2004, hlm. 8.

<sup>9</sup> [www.bin.go.id](http://www.bin.go.id), (Diakses pada tanggal 10 Februari 2014 Jam 21.35 WIB)

<sup>10</sup> [www.tribunnews.com](http://www.tribunnews.com) (Diakses pada tanggal 10 Februari 2014 Jam 21.45 WIB).

**Tabel 1.1**  
Data Kecelakaan Kendaraan Bermotor Di Indonesia

No.	Jenis	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1.	Kecelakaan	87.020	48.508	59.164	62.960	66.488	108.696
2.	Korban luka berat	33.282	20.181	23.440	23.469	26.196	35.285
3.	Korban luka ringan	52.310	46.827	55.731	62.936	63.809	108.945
4.	Meninggal dunia	15.762	16.955	20.188	19.979	19.873	31.195
5.	Kerugian materi (juta)	81.848	103.289	131.207	136.285	158.259	217.435

Sumber: Kantor Kepolisian Republik Indonesia (dalam Badan Pusat Statistik)

Penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan. Pada dasarnya penyebab kecelakaan dapat dirinci lagi lebih dalam yang terkait dengan karakteristik dan perilaku pengendara. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba, serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku pengendara.

Lahirnya klub dan komunitas motor di Indonesia menjadi tantangan bagi anggota dari klub dan komunitas motor untuk menimalisir angka kecelakaan sepeda motor yang semakin meningkat. Anggota klub dan komunitas motor bisa mengenalkan dan memberikan pelajaran mengenai cara cara menggunakan sepeda motor yang baik dan benar.

Kelompok organisasi sepeda motor yang berada di Indonesia dapat terbagi dalam tiga kelompok besar.

- a. *Pertama*, kelompok berdasarkan merek sepeda motor. Untuk kelompok ini misalnya adalah Honda Tiger Club Indonesia (HTCI), Suzuki Thunder Indonesia (STI), dan Indonesia Motor Scorpio Indonesia (IMSI). Kelompok berdasarkan merek sepeda motor cenderung lebih mudah memperkuat rasa kebersamaan. Fanatisme terhadap kualitas merek sepeda motor tertentu terbangun secara otomatis karena kesamaan sepeda motor itu sendiri.
- b. *Kedua*, kelompok dengan jenis sepeda motor yang heterogen, yang tidak membedakan jenis sepeda motor ataupun merek sepeda motor. Misalnya *Independent Bikers Club (IBC)*, *Jakarta New Community (JNC)* dan *Forum Bikers Tangerang Selatan (Forbitas)*
- c. *Ketiga*, kelompok berdasarkan profesi pengguna sepeda motor. Ada pula kelompok yang berdasarkan lokasi tempat tinggal para pengguna sepeda motor dan berdasarkan lokasi tempat kerja. Misalnya, kelompok motor para pegawai hotel, *Jakarta Hotelier Biker Club (JHBC)* dan *Rider Banker Community (RBC)*.<sup>11</sup>

Tren komunitas atau klub motor bukan monopoli pengguna sepeda motor di kota-kota besar. Hampir seantero Indonesia banyak ditemui kelompok sepeda motor. Seperti kelompok berdasarkan merek atau jenis sepeda motor yaitu *Honda Tiger Club Indonesia (HTCI)*. HTCI adalah induk organisasi klub ke hobian sepeda motor Honda Tiger pertama di Indonesia yang berdiri sejak 2004. HTCI dideklarasikan di Bandung pada tanggal 10 Oktober 2004 sekaligus acara ulang tahun satu dekade TAB (*Tiger Association Bandung*). Pada deklarasi berlangsung

---

<sup>11</sup> *Ibid.*, hlm. 60.



juga terjadi pemecahan rekor MURI yaitu parkir motor Honda Tiger terbanyak 1553 motor di landasan pesawat Lanud Husein Sastranegara Bandung. Pada tanggal 10 Oktober 2004 di hadiri oleh klub-klub Honda tiger yang ada di Indonesia, yang kemudian dikukuhkan secara legal melalui akta no.57 notariat A. Natasukarya.<sup>12</sup>

Pada saat deklarasi HTCI pada tahun 2004 tersebut, klub-klub Honda tiger yang hadir yaitu ada 38 klub Honda Tiger yang perwakilan dari DKI Jakarta, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatera, Sulawesi, dan Nusa Tenggara Barat (NTB).<sup>13</sup> Semua perwakilan klub tersebut mempercayai tiga orang yaitu Indra Panca dari TAB (Tiger Association Bandung), Teddy Supriadi dari STOC (Subang Tiger Owner Club) dan Rio Harahap dari JTC (Jakarta Tiger Club) pada tahun 2004 di Kota Bandung Jawa Barat.

Waktu tahun 2004, puluhan klub-klub yang hadir punya satu perasaan yang sama, punya satu rumah dalam satu wadah, Honda Tiger Club Indonesia (HTCI). Tak lama berselang mereka mendeklarasikan niat baik itu di Bandung pada 10 Oktober 2004.<sup>14</sup> HTCI ini mulai berkembang menjadi wadah klub-klub Honda Tiger seluruh Indonesia.

Pada maasa awal berdirinya, tiga inisiator yakni Indra Panca, Teddy Supriadi dan Rio Harahap yang diberi tanggung jawab untuk menyusun dasar-

---

<sup>12</sup> <http://www.tiger-club.or.id/> (Di akses pada tanggal 18 September 2013 Jam 15.45 WIB)

<sup>13</sup> \_\_\_\_\_, "Satu Dekade Tiger Asosiasi Bandung (TAB) Dan Deklarasi Honda Tiger Club Indonesia (HTCI)", *Otomotif* (Jakarta), No.24/XIV 18 Oktober 2004, hlm. 38.

<sup>14</sup> Wawancara dengan Bapak Ardian dari Honda Tiger Club Lampung (HTCL) sebagai saksi sejarah Deklarasi Honda Tiger Club Indonesia Pada Tanggal 19 Januari 2014.

dasar organisasi dan susunan kepengurusan awal dan untuk menyelenggarakan Musyawarah Nasional (Munas) untuk pertama kalinya. Tonggak ke-2 setelah deklarasi HTCI adalah Musyawarah Kerja Nasional (Mukernas) I di Semarang 9-10 Juli 2005 bertepatan dengan Jambore Nasional (Jamnas). Pada pertemuan tersebut dilakukan pemilihan Ketua Umum PP-HTCI dan re-registrasi keanggotaan untuk pertama kalinya. Ketua umum terpilih yaitu Indra Panca dari TAB Bandung sekaligus menjadi ketua umum HTCI yang pertama.<sup>15</sup>

Permasalahan yang dihadapi saat pembentukan HTCI tidak dapat dikatakan mudah, karena kesulitan menyatukan suatu persepsi dan keragaman masyarakat Indonesia. Setiap klub berbeda paham, budaya, agama, bahasa, dan adat istiadat masing-masing sesuai dengan kedaerahannya. Di situlah tantangan HTCI dalam menyatukan pecinta-pecinta Honda Tiger yang ada di Indonesia dalam suatu wadah organisasi.

HTCI sejak tahun 2006 membentuk Pengurus Daerah (Pengda) agar permasalahan-permasalahan di daerah baik itu permasalahan internal klub maupun internal HTCI dan permasalahan-permasalahan seperti bencana alam yang ada di daerah bisa terpantau langsung fungsinya Pengda yang dibentuk tersebut jelas kelihatan, di samping pengda tersebut membina klub-klub Honda

---

<sup>15</sup> <http://isfandari.wordpress.com/2013/01/15/honda-tiger-club-indonesia-perjalanan-panjang-tigeris-indonesia-written-byisfandari-md/> (Diakses pada Tanggal 17 September 2013 Jam 16.47 WIB)

Tiger yang ada di daerahnya dan juga mereka menjadi pemantau bila terjadi bencana alam di daerahnya.

HTCI terkenal di seluruh Indonesia karena para anggota klub Honda Tiger yang di bawah naungan HTCI senang berekspedisi keliling Indonesia, mulai menjelajah ke nol Kilometer Indonesia kota Sabang, maupun ujung pulau Sulawesi kota Manado. Dari sini lah tersebar bibit-bibit terbentuknya klub Honda tiger diseluruh Indonesia. Para penjelajah ini berdampak kepada program pariwisata di daerah-daerah sehingga *website* HTCI maupun jejaring sosial yang dimiliki anggota klub yang menjelajah tersebut selalu mengunggah foto-foto daerah objek wisata yang belum tersentuh oleh wisatawan. Dahulu Gili Trawangan yang berada di Lombok NTB tidak tersentuh oleh para wisatawan maupun penjelajah dari anggota klub Honda Tiger maupun anggota klub motor manapun. Setelah Jambore Nasional di Lombok tahun 2007, objek wisata Gili Trawangan sangat terkenal di kalangan remaja dan anggota klub yang senang berwisata bersama. Begitu juga keadaan di 0 Km Indonesia kota Sabang, sejak tahun 2004 anggota dari KTMC (Kediri Tiger Motor Club) yaitu Bro Arief adalah penjelajah pertama yang sampai di Kota Sabang, titik 0 Km Indonesia dengan menggunakan sepeda motor.<sup>16</sup>

HTCI melalui anggota klub Honda Tiger yang berada dinaungannya banyak melakukan pembinaan terhadap klub motor dan komunitas motor untuk menghindari maraknya geng motor yang meresahkan masyarakat, dengan melibatkan pihak kepolisian sebagai mitranya sesuai di daerahnya. Contohnya

---

<sup>16</sup> Ahmad Yunus. *Meraba Indonesia: Ekspedisi "Gila" Keliling Nusantara* (Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta, 2011), hlm. 120.

klub Honda Tiger yang berada di naungan HTCI yang berada di Banda Aceh yaitu KHTC (Kutaradja Honda Tiger Club), mereka berkerjasama dengan Kepolisian setempat dan BNN (Badan Narkotika Nasional), ketika BNN melakukan eksekusi penghancuran bahan-bahan narkoba seperti ganja, sabu maupun obat-obatan terlarang, anggota dari KHTC turut membantu dalam melakukan eksekusi penghancuran tersebut.<sup>17</sup>

HTCI pada tahun 2014 merencanakan HTCI *Safety Riding On The School*, program ini melakukan *training safety riding* terhadap murid-murid di sekolah agar lebih aman dalam mengendarai sepeda motor, hal ini apabila dibina dengan serius dan benar, mulai dari sekolah-sekolah maka balap-balap liar di jalanan yang dilakukan remaja-remaja dalam usia sekolah sangat bisa untuk di minimalisir.

HTCI adalah organisasi terorganisir dengan baik, karena di HTCI tergabung orang-orang profesional, dari dokter, pengusaha, pengacara, motivator, guru, polisi, tentara, maupun pejabat-pejabat pemerintahan. Seperti anggota dari HTCL (Honda Tiger Club Lampung) merupakan wakil bupati dari Kabupaten Pesawaran Provinsi Lampung.

HTCI adalah organisasi pecinta sepeda motor Honda Tiger di Indonesia, tapi tidak sebagai wadah organisasi kegiatan olahraga otomotif. HTCI sebagai wadah organisasi pecinta sepeda motor Honda Tiger yang senang berekspedisi keliling nusantara, berwisata bersama-sama ketempat objek wisata (*touring*),

---

<sup>17</sup> \_\_\_\_\_, "Kutaradja Honda Tiger Club (KHTC) Membantu Badan Narkotika Nasional (BNN) Dalam Pemusnahan Barang Bukti Narkoba di Lapangan Polda Aceh" *Tabloid Otomotif* (Jakarta) Edisi 45: XVIII 16 Maret 2009, hlm. 38.

senang akan berkumpul, bertukar pikiran mengenai info yang terkait dengan sepeda motor Honda Tiger, senang akan berorganisasi, memiliki saudara sesama pecinta sepeda motor Honda Tiger di seluruh Indonesia dan pecinta sepeda motor Honda Tiger yang memiliki jiwa sosial yang tinggi.

HTCI terbentuk di perkotaan, setiap acara yang diadakan oleh HTCI diselenggarakan di setiap ibu kota Propinsi. Klub Honda Tiger yang di bawah HTCI pun terbentuk di kota-kota besar yang ada di Indonesia, di karenakan untuk kumpul bersama dalam kegiatan klub Honda Tiger itu sebagian besar di pusat ibu kota, seperti di alun-alun kota ataupun dekat dengan kantor walikota, alasannya agar terlihat di masyarakat dan klub Honda Tiger tersebut dengan mudah dalam menjaring anggota baru yang ingin bergabung menjadi anggota klub Honda Tiger itu dan pemilik sepeda motor Honda Tiger banyak di kota-kota besar di karenakan tren kendaraan sepeda motor sebagai gaya hidup lebih luas.

Begitu maraknya perkembangan dunia otomotif komunitas dan klub motor saat ini, tapi karya-karyanya mengenai dunia otomotif masih jarang ditulis. Peneliti ingin merubah paradigma masyarakat Indonesia tentang klub dan komunitas sepeda motor yang di anggap kurang baik di mata masyarakat. Atas dasar itulah penelitian ini ditulis yang membahas tentang Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) sebagai objek penelitian, karena organisasi ini memiliki anggota yang tersebar diseluruh Indonesia, tidak membeda-bedakan suku, agama ataupun ras untuk menjadi bagian dari HTCI, kegiatan-kegiatan positif yang dilakukannya dan menjadi cikal bakal dari salah satu organisasi yang berbasis Honda Tiger terbesar dalam sejarah otomotif di Indonesia. Untuk mengungkapkan

dan menjelaskan mengenai Honda Tiger Club Indonesia: Sejarah dan Perkembangannya 2004-2011.

## **Pembatasan dan Perumusan Masalah**

### **1. Pembatasan Masalah**

Pembatasan masalah dibagi menjadi 2 (dua) yaitu spasial dan temporal. Pembatasan spasial yaitu penelitian dilakukan di kota Subang Jawa Barat dan Jakarta. Kota Subang merupakan kedudukan sekretariat Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) dan Jakarta merupakan kota dimana anggota klub-klub Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) terbanyak. Pembatasan temporal yaitu batasan awal dari penelitian ini adalah tahun 2004 dimana pertama kali deklarasi Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) di Wisma Muladi TNI-AU Lanud Husein Sastranegara Bandung. Sedangkan batasan akhir dari penelitian ini adalah tahun 2011, yang merupakan tahun dimana Organisasi Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) mencapai perkembangan yang sangat pesat, telah menjadi wadah klub-klub Honda Tiger terbesar di Indonesia.

### **2. Perumusan Masalah**

Permasalahan yang ingin dibahas dalam penelitian ini adalah Honda Tiger Club Indonesia (HTCI): Sebagai wadah organisasi klub-klub Honda tiger di Indonesia dan menjalin hubungan kerjasama dengan lapisan masyarakat. Untuk menjawab permasalahan ini diajukan beberapa pertanyaan sebagai berikut:

1. Mengapa dan bagaimanakah Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) dibentuk?
2. Bagaimana Perkembangan Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) 2004-2011?

### **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### 1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan latarbelakang dan perkembangan Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) sejak tahun 2004 hingga tahun 2011.

#### 2. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para mahasiswa Universitas Negeri Jakarta, dan mahasiswa Jurusan Sejarah khususnya yang ingin meneliti sejarah organisasi klub-klub sepeda motor di Indonesia.

### **D. Metode dan Sumber Penelitian**

Proses penelitian untuk mengkaji Honda Tiger Club Indonesia (HTCI): Sejarah dan Perkembangannya (2004-2011) menggunakan metode sejarah yang menyajikan hasil penelitian dalam bentuk deskriptif naratif, karena peneliti mencoba menggambarkan sejarah dan perkembangan Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) pada periode 2004-2011.

Berdasarkan kaidah-kaidah penelitian sejarah, maka penelitian ini dilakukan melalui lima tahap, yaitu pemilihan topik, heuristik atau mencari sumber, kritik atau verifikasi, interpretasi dan penulisan atau historiografi.<sup>18</sup>

Tahap pertama adalah pemilihan topik yaitu memilih topic penelitian yang akan diteliti yaitu topik tentang Honda Tiger Club Indonesia (HTCI): Sejarah dan Perkembangannya periode 2004-2011. Tahap kedua Heuristik adalah usaha untuk mencari, menghimpun, dan mengumpulkan data yang diperlukan dalam suatu penelitian sumber tertulis yang digunakan terdiri dari dua jenis, yaitu sumber primer dan sumber sekunder.

Sumber primer terdiri dari dokumen dan arsip pribadi Honda Tiger Club Indonesia (HTCI) yaitu Anggaran dasar dan anggaran rumah tangga (AD ART), laporan pertanggung jawaban Musyawarah nasional (Munas), Profil organisasi HTCI, dan buku putih HTCI. Surat kabar yaitu kompas, tabloid otomotif dan tabloid motor plus. Serta wawancara dengan pelaku sejarah HTCI yaitu Mantan ketua umum HTCI Teddy Supriadi (Periode 2009-2011), Ketua umum HTCI Taufan Adriansyah (Periode 2011-2015), Ketua Umum Asosiasi Tiger Jakarta (ATJ) Dede Subekti (Periode 2013-2015), Pelaku deklarasi HTCI Ardian dari Honda Tiger Club Lampung (HTCL) dan ketua umum dari Road Safety Associations (RSA) Edo Rusyanto yang berhubungan dengan objek penelitian. Sumber data primer yang ditemukan selama proses heuristik berupa sumber tertulis dan lisan. Sumber tertulis di dapat selama masa penelitian ialah dokumen atau arsip.

---

<sup>18</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Benteng, 2005), hlm. 100.



Sebagai data tambahan, penelitian ini menggunakan sumber data sekunder berupa kajian kepustakaan. Kajian kepustakaan dapat berupa buku, surat kabar, dan majalah. Berikut ini yang merupakan kajian kepustakaan yang diperoleh yaitu, *Industri Sepeda Motor: Di Tengah Maraknya Klub dan Komunitas Motor dan Hiruk Pikuk Bersepeda Motor* karya Edo Rusyanto, *Meraba Indonesia: Ekspedisi “Gila” Keliling Nusantara dengan menggunakan sepeda motor* karya Ahmad Yunus, *Wind Rider: Menyerempet Bahaya Demi Perdamaian Dunia dengan menggunakan sepeda motor* karya Jeffrey Polnaja, *Komunitas-komunitas Ekstream di Dunia* karya Sitiatava Rizema Putra, *Spiritual Riding* karya Haji Hagoromo dan Yogira Yogaswara, tabloid seperti *Otomotif*, *Motor Plus*, Harian *Kompas* dan sumber Internet sebagai media sosial dunia maya.

Sumber data tersebut diperoleh dari berbagai perpustakaan di Jakarta seperti Perpustakaan Daerah Propinsi DKI Jakarta di Kuningan, Perpustakaan Pusat UNJ, Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial UNJ, dan Perpustakaan Nasional di Salemba. Kepustakaan lain yang akan diperoleh untuk penelitian berasal dari Perpustakaan Universitas Indonesia dan Perpustakaan Umum Freedom Institute Jakarta.

Peneliti juga menggunakan hasil wawancara yang merupakan sumber lisan yang relevan untuk dijadikan sumber sejarah yang bisa dipertanggung jawabkan keabsahannya. Metode sejarah lisan menawarkan banyak harapan, dan menggali

pengalaman orang biasa, mengatasi keterbatasan dokumen-dokumen tertulis yang tidak banyak dan sering tidak terawat.<sup>19</sup>

Pada tahun 2004 merupakan era keterbukaan dimana masyarakat baik kelompok maupun individu ingin menunjukkan identitas, jati dirinya melalui organisasi-organisasi kemasyarakatan, contohnya organisasi Honda Tiger Club Indonesia (HTCI).

Tahap ketiga adalah kritik sumber. Kritik yang dilakukan dari kritik intern dan kritik ekstern. Kritik tersebut bertujuan untuk menguji otentisitas dan kredibilitas sumber sesuai pokok permasalahan.

Tahap keempat adalah interpretasi, yaitu menafsirkan fakta-fakta yang ditemukan dari sumber sejarah sesuai dengan klasifikasinya, kemudian dianalisa dan sintesis berdasarkan pemahaman dan logika penelitian. Tahap terakhir adalah penulisan atau historiografi.

---

<sup>19</sup> Abdul Syukur DKK, *Perspektif baru: Penulisan Sejarah Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2008), hlm.177.