



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui  
Organisasi Formal : Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil  
Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta**

**SKRIPSI**

**DIAN PERMATA SARI**

**0706284660**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**SOSIOLOGI**

**DEPOK**

**DESEMBER 2011**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui  
Organisasi Formal : Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil  
Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana**

**DIAN PERMATA SARI**

**0706284660**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**SOSIOLOGI**

**DEPOK**

**DESEMBER 2011**

**HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS**

**Skripsi ini adalah hasil karya Saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah Saya nyatakan dengan benar**

**Nama : Dian Permata Sari**

**NPM : 0706284660**

**Tanda Tangan :** 

**Tanggal : 29 Desember 2011**

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Dian Permata Sari

NPM : 0706284660

Program Studi : Sosiologi

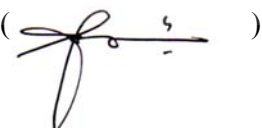
Judul Skripsi : **Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal : Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta**

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP), Universitas Indonesia**

**DEWAN PENGUJI**

Pembimbing : Dr. Linda Darmajanti M.T. (  )

Penguji : Dra. Sulastri M.Si (  )

Ketua Sidang : Dr. Erna Karim, M.Si (  )

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 29 Desember 2011

## KATA PENGANTAR/UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur Saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, Saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sosial Jurusan Sosiologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, Saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Dr. Linda Darmajanti M.T sebagai dosen pembimbing skripsi yang telah sabar membimbing Saya sejak Seminar Tugas Akhir dan memberikan banyak masukan yang sangat membantu dalam menyusun skripsi ini;
- (2) Dra. Sulastri M.Si selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan-masukan yang sangat berarti untuk penyempurnaan penulisan skripsi ini, selaku ketua sidang dan juga ketua Program Studi Sosiologi FISIP UI yang telah mengayomi mahasiswa-mahasiswa Sosiologi FISIP UI, serta selaku sekretaris sidang yang juga memberikan masukan yang berarti bagi penyempurnaan skripsi ini;
- (3) Dosen-dosen Sosiologi FISIP UI yang telah mengajari saya selama menjalani perkuliahan di Sosiologi FISIP UI dan telah memberikan ilmu-ilmu yang berarti bagi saya untuk dapat menyusun skripsi ini, serta mba Maya, mas Rianto dan mba Ira yang turut membantu saya dalam mengurus administrasi selama perkuliahan di Sosiologi FISIP UI;
- (4) Komunitas TSVC yang dapat menerima dan membagikan berbagai informasi mengenai kegiatan yang menjadi bagian gaya hidup mereka, kemudian dapat saya ceritakan untuk dilihat masyarakat lebih luas;
- (5) Orang tua Mama, Bapak, Kakak dan Kakak Ipar Saya yang selalu mendukung secara material dan moral untuk cepat menyelesaikan skripsi. Keluarga Sri Pujiyatningsih yang juga selalu memotivasi saya dalam penyelesaian skripsi ini;

- (6) Humam Abdul Haq yang memberikan ide tentang skripsi dan selalu menemani Saya tiada kenal lelah selama berlangsungnya penelitian ini serta memberikan banyak masukan agar skripsi ini lebih hidup;
- (7) Keponakan Saya yang bernama Masya, Raivan, Jibrán, Nada yang selalu menghibur dikala suntuk mengerjakan skripsi. Selain itu Sepupu-Sepupu Saya yaitu Rista, Ririn, Hirawan, Dona dan Hari yang selalu memotivasi untuk menyelesaikan skripsi ini;
- (8) Teman-teman seperjuangan Ria, Putri, Tika, Reni dan Nanda yang selalu ada dan memberi semangat untuk mengerjakan skripsi;
- (9) Anak-anak Sosiologi 2007 yang selalu menyenangkan bersama mereka, Hansen, Dhuran, Resa, Dio, Ikyu, Ulyn, Ellen, Afif, Adia, Wina, Astari, Mangap, Bogy, Dian kecil, Gea, Neno, Karina, Kartika, Molli, Chiki, Fahmi, Huda, Lutfi, Eko, Verdy, Agus, Andri, Duty, Barjo, Rae, Masyogi yang telah memberikan pertemanan yang sangat berkesan selama Saya menjalani perkuliahan di Sosiologi FISIP UI;

Akhir kata, Saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas semua kebaikan pihak-pihak yang telah membantu Saya. Semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Depok, 29 Desember 2011

Dian Permata Sari

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI**  
**TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dian Permata Sari  
NPM : 0706284660  
Program Studi : Sosiologi  
Departemen : Sosiologi  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (ISIP)  
Jenis Karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal : Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir Saya tanpa meminta izin dari Saya selama tetap mencantumkan nama Saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok

Pada tanggal : 29 Desember 2011

Yang menyatakan



(Dian Permata Sari)

## ABSTRAK

Nama : Dian Permata Sari  
Program Studi : Sosiologi  
Judul : Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar  
Melalui Organisasi Formal : Studi Terhadap Kegiatan Balapan  
Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta.

Studi mengenai proses pengorganisasian komunitas balapan mobil liar melalui organisasi formal yang berada di Jalan Asia Afrika Senayan, Jakarta Selatan. Pertama, penelitian ini melihat warga komunitas kota mana yang melakukan penyimpangan balapan mobil liar. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif untuk mengetahui proses terbentuknya organisasi formal sebagai wadah melakukan kegiatan ilegal yaitu balapan mobil liar.

Organisasi formal dapat dibangun dengan adanya tahapan yang dalam penelitian ini dilihat melalui ciri-ciri organisasi menurut Berelson dan Steiner (1964:55) yang terdiri dari formalitas, hierarkhi, besar dan kompleksnya serta lamanya (durasi). Proses penyimpangan yang terjadi disebabkan penyimpangan tersebut dilakukan pada ruang publik, yang melibatkan aparat kepolisian, masyarakat dan pelaku sendiri. Pembentukan organisasi formal menghasilkan sebuah penerimaan sosial masyarakat berupa pandangan atau stigma positif akan tindakan menyimpang yang selama ini berlangsung.

Adapun temuan lapangan dari studi ini yakni : melalui tindakan kolektif yang menghasilkan organisasi formal merupakan sebuah bentuk perubahan dalam merubah budaya yang selama ini tertanam pada komunitas balapan mobil liar menjadi perilaku konformitas tidak dilakukan diruang publik Disamping itu balapan liar menjadi sebuah gaya hidup remaja masa kini yang memberikan citra dan prestise dari masyarakat yang melihatnya terlebih bagi pelaku dari kegiatan menyimpang ini.

Kata Kunci: Drag Race, Penyimpangan Sosial, Tindakan kolektif, Komunitas, Organisasi Sosial.



## ABSTRACT

Name : Dian Permata Sari  
Study Program : Sociology  
Title : Community Organizing process Wild Car Racing Through  
Formal Organizations : Studies Activities Against Illegal Racing  
Car on Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta

The study of the process of community organizing illegal car races through the formal organization located on Jalan Asia Afrika Senayan, South Jakarta. First, the study looks at urban community where residents are free to deviate wild car race. The research method used was qualitative research to find out the process of formation of a formal organization as a forum for illegal activity that is illegal car racing.

Formal organization can be built with the stages in this research viewed through the characteristics of the organization according to Berelson and Steiner (1964:55), which consists of formality, hierarchy, size and complexity and length (duration). The process of distortion that occurs due to the deviation is done in public spaces, involving police, community and offenders themselves. Establishment of formal organization produced a form of social acceptance or stigma of a positive outlook will deviant acts that had been held.

The field findings of this study namely: through collective action that produces the formal organization is a form of change in changing the culture that had been embedded in a wild car racing community into conformity behavior is not done the public room. Besides, the race became a wild lifestyle of today's youth gives the image and prestige of the people who saw it prior to the perpetrators of this aberrant activity.

Keyword:

Drag Race, Social Deviance, Collective Action, Community, Social Organization.

## DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Pengesahan Orisinalitas.....	ii
Halaman Pengesahan .....	iii
Kata Pengantar/Ucapan Terima.....	iv
Halaman Pernyataan Persetujuan Publikasi Tugas Akhir Untuk Keperluan Akademis .....	vi
Abstrak .....	vii
Daftar Isi .....	ix
Daftar Gambar, Tabel dan Bagan.....	xii
<b>BAB 1 : Pendahuluan .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Permasalahan .....	4
1.3 Pertanyaan Penelitian .....	7
1.4 Tujuan Penelitian .....	8
1.5 Signifikansi Penelitian .....	8
1.5.1 Signifikansi Akademik.....	8
1.5.2 Signifikansi Praktis .....	8
1.6 Sistematika Penulisan .....	9
<b>BAB 2 : Tinjauan Pustaka dan Kerangka Konseptual .....</b>	<b>12</b>
2.1 Tinjauan Pustaka.....	12
2.2 Kerangka Konsep.....	15
2.2.1 Teori Struktural Fungsional .....	15
2.2.2 Pengertian Drag Race.....	16
2.2.3 Stratifikasi Sosial .....	17
2.2.4 Penyimpangan Sosial .....	19
2.2.4.1 Penyebab terjadinya Penyimpangan .....	19
2.2.4.2 Bentuk-Bentuk Perilaku Menyimpang .....	21
2.2.5 Komunitas .....	22

2.2.6 Organisasi Sosial .....	22
2.2.6.1 Ciri-Ciri Organisasi Sosial .....	23
2.2.6.2 Jenis-Jenis Organisasi Sosial .....	24
2.2.7 Tindakan Kolektif .....	24
<b>BAB 3 : Metodologi Penelitian.....</b>	<b>27</b>
3.1 Pendekatan Penelitian.....	27
3.2 Teknik Pengumpulan Data .....	29
3.3 Jenis Penelitian .....	31
3.4 Unit Analisis.....	31
3.5 Proses Penelitian.....	32
3.6 Lokasi Penelitian .....	36
3.7 Keterbatasan Penelitian .....	37
3.8 Karakteristik Informan .....	37
<b>BAB 4 : Deskripsi Proses Kegiatan Menyimpang dan Organisasi IDR....</b>	<b>57</b>
4.1 Sejarah Terbentuknya Balapan Mobil Liar di Jakarta.....	57
4.2 Organisasi Indonesian Drag Racing (IDR) .....	60
4.2.1 Sejarah Terbentuknya IDR .....	60
4.2.2 Kegiatan IDR .....	65
4.2.3 Visi dan Misi IDR .....	67
4.3 Peraturan Tentang Balapan Liar .....	68
4.4 Bentuk Penyimpangan Sosial .....	72
4.5 Pelaku dalam Kegiatan Balapan Mobil Liar .....	73
4.5.1 Berdasarkan Usia .....	74
4.5.2 Berdasarkan Status Sosial .....	75
4.5.3 Berdasarkan Pendidikan .....	76
4.5.4 Berdasarkan Motivasi .....	77
4.5.5 Berdasarkan Komunitas .....	78
4.6 Perubahan yang Terjadi Pada Tahun 1980-2000 .....	79
4.6.1 Perubahan Trend Modifikasi .....	79
4.6.2 Perubahan Regulasi Balapan.....	84
4.7 Pengaruh Balapan Liar dalam Kehidupan Sehari-hari .....	88
<b>BAB 5 : Penyimpangan Sosial Menjadi Organisasi Formal .....</b>	<b>91</b>

5.1 Pembentukan Kegiatan Menyimpang Balapan Mobil Liar .....	91
5.2 Drag Race Secara Sosiologis .....	96
5.3 Pengelompokan Pelaku Berdasarkan Stratifikasi Sosial.....	97
5.4 Aspek Kultur dan Teknologi dalam Perilaku Menyimpang .....	99
5.5 Masalah Sosial Dalam Perspektif Sosiologis .....	101
5.6 Proses Perubahan Dalam Sistem Struktur dan Kultur .....	105
5.7 Keberlangsungan dan Penerimaan Masyarakat Terhadap Organisasi IDR ..	112
5.8 Usaha dan Penanganan Mengatasi Balapan Mobil Liar .....	114
<b>BAB 6 : Penutup .....</b>	<b>117</b>
6.1 Kesimpulan .....	117
6.2 Saran .....	119
<b>Daftar Pustaka .....</b>	<b>120</b>
<b>Lampiran .....</b>	<b>123</b>

## DAFTAR GAMBAR, TABEL DAN BAGAN

### GAMBAR

Gambar 3.6	Lokasi Tempat Berlangsungnya Balapan Mobil Liar .....	36
Gambar 4.2.1	Faisal Ali Drag Cars di Event Racewar Drag Race 2011 .....	61
Gambar 4.6.1.1	Foto JDM .....	81
Gambar 4.6.1.2	Foto Dub City .....	81
Gambar 4.6.1.3	Foto VIP Style .....	82
Gambar 4.6.1.4	Foto Retro .....	83
Gambar 4.6.1.5	Foto Street Racing .....	84
Gambar 4.6.2	Foto Saat Event Drag Race di Sentul .....	88
Gambar 5.1	Foto Saat Balapan Mobil Liar .....	95
Gambar 5.6	Foto Saat Terbentuknya Organisasi IDR .....	110

### TABEL

Tabel 3.8	Matriks Keterangan Informan .....	56
-----------	-----------------------------------	----

### BAGAN

Bagan 1.1	Sistematika Penulisan .....	11
-----------	-----------------------------	----

# BAB I

## Pendahuluan

### 1.1 Latar Belakang

Globalisasi merupakan suatu proses yang tidak dapat dihindarkan oleh setiap manusia. Konsekuensi logis dari globalisasi adalah terbentuknya kebudayaan massa, yakni adanya kecenderungan yang sama pada sikap dan perilaku akibat terpaan media massa. Media massa merupakan salah satu bentuk kemajuan teknologi dalam bidang informasi dan komunikasi. Pengaruh media massa berbeda-beda terhadap setiap individu. Hal ini disebabkan karena adanya perbedaan pola pikir, perbedaan sifat yang berdampak pada pengambilan sikap, hubungan sosial sehari-hari, dan perbedaan budaya. Tanpa sadar media massa membawa masyarakat masuk kepada pola budaya yang baru dan mulai menentukan pola pikir serta perilaku masyarakat. Perubahan pola tingkah laku yang dapat dilihat adalah perubahan gaya hidup, aspek ini paling banyak berpengaruh pada lingkungan generasi muda. Dampak yang ditimbulkan media massa beraneka ragam, salah satunya adalah perilaku menyimpang dari norma sosial dan nilai-nilai budaya yang berlaku di masyarakat dan dianggap sebagai bagian dari *trend*<sup>1</sup> masa kini.

Masyarakat Indonesia tidak dapat terlepas dari adanya pengaruh globalisasi khususnya pada budaya dan gaya hidup masyarakatnya. Fenomena balapan liar dan pelanggaran lalu lintas dikalangan generasi muda merupakan salah satu budaya massa yang muncul dari adanya arus globalisasi. Pada masyarakat perkotaan fenomena seperti ini banyak terjadi karena generasi muda yang memiliki bakat serta minat terhadap dunia otomotif berusaha menyalurkan bakat yang mereka miliki dengan melakukan kegiatan balapan liar. Balapan liar sendiri termasuk dalam kegiatan menyimpang karena melanggar peraturan lalu

---

<sup>1</sup> Trend adalah sesuatu yang sedang di bicarakan oleh banyak orang saat ini dan kejadiannya berdasarkan fakta.

lintas dan merupakan sebuah penyaluran potensi dan kreatifitas yang tidak proposional.

Kegemaran dalam dunia otomotif memiliki daya tarik tersendiri bagi penggemarnya, berawal dari hobi memodifikasi mobil hingga membentuk sebuah komunitas mobil dapat menjadikan mereka tergabung dalam suatu arena kumpul-kumpul dan menghabiskan waktu luang bersama pada akhir pekan. Salah satu kegiatan yang rutin dilakukan oleh beberapa klub mobil di Jakarta adalah melakukan balapan liar, kegiatan ini rutin dilakukan sebagai ajang menambah pergaulan dan wawasan tentang modifikasi kendaraan. Aksi balap liar dianggap cukup menantang dan mengasikkan bagi sebagian kalangan muda yang identik dengan jiwa muda yang penuh gejolak. Tidak ada perbedaan usia yang menghambat aktivitas balapan liar, baik usia tua dan muda bergabung seakan menunjukkan bahwa kegiatan ini dapat dilakukan oleh siapa saja. Disamping itu kegiatan balap liar dapat dijadikan sebagai ajang untuk memamerkan hasil modifikasi yang telah dilakukan sehingga mobil tersebut dikenal banyak orang khususnya komunitas pecinta otomotif di Jakarta.

Keberadaan kegiatan balap liar tidak terhenti pada arena ini saja, umumnya para peserta balap liar merupakan bagian dari balapan resmi yang diselenggarakan oleh salah satu tempat balapan di Jawa Barat yakni Sirkuit Sentul, Bogor. Ajang *drag race* merupakan ajang yang rutin diselenggarakan oleh sirkuit ini dimana dalam satu tahun terdapat tiga *event drag race*, dalam *event* tersebut para peserta merupakan pelaku dari kegiatan balapan liar yang berada di jalan Asia Afrika Senayan. Dengan demikian kegiatan balapan liar merupakan latihan rutin yang dilakukan oleh para pembalap sebelum mengikuti kompetisi sebenarnya yaitu di dalam sebuah sirkuit.

Maraknya balapan liar di sejumlah ruas jalan wilayah di DKI Jakarta membuat aparat harus bekerja keras menertibkannya. Sejumlah titik-titik rawan aksi balapan liar menjadi incaran dan sasaran operasi polisi Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya dan Jajarannya. Berdasarkan informasi yang diperoleh masyarakat ke Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Jakarta, Sabtu (3/4/2010), terdapat beberapa lokasi-lokasi yang biasa digunakan sebagai ajang

balap liar adalah Jakarta Pusat adalah Jalan Landasan Pacu Kemayoran, Tanah Abang, Karet, Jalan Asia Afrika Senayan, Jalan Pramuka dan Jalan Proklamasi. Jakarta Selatan adalah Jalan Cipete, D'Best Fatmawati, depan Universitas Pancasila, Jalan Tanjung Barat, PGA Lebak Bulus, Jalan Buncit Raya, dan Jalan Permata Hijau. Jakarta Timur adalah depan Masjid At-Tien TMII, terowongan Kelapa Dua Wetan, Jalan Raya Cibubur, Jalan I Gusti Ngurah Rai, Jalan Basuki Rahmat, dan Jatiwarna. Jakarta Barat adalah Jalan Panjang, Jalan Daan Mogot, Depan RS Graha Medika, Jalan Raya Kebon Jeruk.<sup>2</sup>

Keterlibatan remaja-remaja Ibu Kota di ajang balapan liar ini adalah spontanitas dan tidak ada yang mengorganisir. Kegemaran akan dunia otomotif yang membuat mereka datang ke beberapa lokasi yang biasanya dijadikan sebagai arena balapan liar di Jakarta. Bagi para penggemar otomotif dan dunia balapan, biaya yang harus dikeluarkan untuk memodifikasi sebuah mobil memerlukan dana yang tidak sedikit. Sehingga untuk mendapatkan hasil modifikasi yang memuaskan dibutuhkan pula modal yang menunjang. Selain harus bermodalkan mobil pribadi, para peserta balap liar, harus bisa bertanggung jawab atas perbuatannya bila terjadi kecelakaan lalu lintas. Selain mengancam jiwa para pembalap, aksi balap mobil liar juga mengancam keselamatan pengguna jalan lainnya serta para penontonnya sendiri.

Kecepatan mobil yang melakukan balapan liar adalah rata-rata diatas 100 km/jam hanya dengan jarak pendek yaitu 200 meter dan tidak dilakukan disebuah sirkuit, hal ini tentu membuat adrenalin menjadi terpacu dan terpompa sangat kencang.<sup>3</sup> Kegiatan seperti ini dilakukan pada hari kamis dan jumat malam di jalan Asia Afrika tepatnya di depan Senayan City. Jalan Asia Afrika adalah jalan yang berada di antara Plaza Senayan dan Senayan City, tempat ini dapat diakses dari Jalan Jendral Sudirman melalui Jalan Pintu Satu, melalui Universitas Moestopo atau juga dapat diakses melalui jalan menuju Hotel Mulia. *Track* atau rute-nya adalah sepanjang Jalan Asia Afrika dengan lokasi persis di

---

<sup>2</sup><http://www.lantas.metro.polri.go.id/pelayanan/index.php>, diakses pada tanggal 17 Oktober 2010, pada pukul 16.30 WIB

<sup>3</sup><http://ariessandy.wordpress.com/tag/uncategorized>, diakses pada tanggal 18 Oktober 2010, pada pukul 20.15 WIB.



depan pintu keluar Senayan City dan berakhir di pertigaan lampu merah pertama. Mulai dari depan Universitas Moestopo antrian panjang sudah siap, antrian tersebut biasanya dilakukan oleh mobil-mobil yang ingin melakukan balap liar. Mobil yang telah dimodifikasi sehingga menyerupai mobil balap ditambah dengan raungan knalpot yang memekakkan telinga merupakan pemandangan biasa jika melewati daerah tersebut. Sebelum pindah ke Jalan Asia Afrika, kegiatan ini menggunakan jalan raya yang berada di daerah Menteng dan Jalan Sudirman (mulai dari Ratu Plaza hingga ke Bundaran HI), serta Jalan Gerbang Pemuda Senayan. Namun memasuki tahun 2000-an lokasi pun mulai menetap dengan menggunakan Jalan Asia Afrika sebagai lokasi melakukan balapan mobil liar.<sup>4</sup>

Seiring dengan berjalannya waktu, kegiatan balapan mobil yang rutin dilakukan oleh anak-anak muda Jakarta ini menghasilkan sebuah Organisasi. Organisasi ini bernama Indonesian Drag Racing (IDR) yang terbentuk pada bulan Juni 2011. Organisasi IDR mengakomodir anggota-anggota *drag race* yang berada di seluruh Indonesia, selain itu IDR rutin memberikan informasi-informasi mengenai *event drag race* diberbagai kota besar di Indonesia. IDR terbentuk karena adanya kesepakatan antara pembalap-pembalap yang sering melakukan balapan liar di Asia Afrika untuk membentuk suatu organisasi *drag race* yang berlandaskan kecintaan akan dunia balapan.

## 1.2 Permasalahan

Ketertarikan pada dunia mobil atau *drag race* biasanya digemari oleh kaum laki-laki dengan membentuk suatu perkumpulan klub-klub mobil yang menjadi wadah dalam menyalurkan hobi khususnya pada dunia balap atau *drag race*. Komunitas mobil yang berkumpul di Jalan Asia Afrika terbentuk berdasarkan kesamaan hobi akan dunia balap dan memodifikasi mobil. Komunitas tersebut umumnya bergabung karena adanya kesamaan jenis mobil,

---

<sup>4</sup> Wawancara dengan informan S, dilakukan pada tanggal 19 Oktober 2011, pukul 12.30-14.00.

kesamaan bengkel modifikasi, kesamaan merk mobil maupun secara pribadi sehingga dengan adanya kesamaan tersebut mereka berusaha menunjukkan jati diri dan identitas kelompok melalui ajang *drag race* ini. Komunitas-komunitas mobil yang berkumpul tentunya memiliki nilai-nilai yang menjadi dasar kepentingan dari setiap anggotanya. Meskipun kegiatan ini termasuk penyimpangan secara kolektif dan membahayakan orang lain namun secara sosiologis kegiatan ini tidak dapat dibiarkan. Disisi lain pembalap nasional yang handal dan mengharumkan nama Bangsa justru lahir dari kegiatan menyimpang seperti ini.

Secara garis besar kegiatan balapan liar muncul karena tidak disediakannya suatu arena ataupun sirkuit yang dapat digunakan oleh mereka untuk menyalurkan hobi akan dunia balap. Hal ini tentu membuat *drag racer*<sup>5</sup> mencari jalur-jalur yang tepat untuk dijadikan arena balapan termasuk jalan raya. Walaupun pelaku dari kegiatan ini mengetahui bahwa kegiatan yang mereka lakukan melanggar hukum, kegiatan ini tidak dapat dihentikan dan terus berlangsung turun-temurun dari setiap generasi pecinta *drag race*. Kegiatan *drag race* yang dilakukan di jalan Asia Afrika tidak bisa disamakan dengan kegiatan balapan liar lainnya, anggota dari komunitas ini umumnya berasal dari kalangan SSE (status sosial ekonomi) menengah atas. Hal ini terlihat dari jenis mobil yang mereka gunakan pada saat *drag race* dan modifikasi mobil yang dilakukan terhadap mobilnya. Biaya yang dikeluarkan oleh setiap anggota komunitas ini tidak sedikit dalam hal memodifikasi, tidak segan-segan mereka akan mengeluarkan uang yang banyak untuk mendapatkan kepuasan terhadap kecepatan mobilnya. Disamping itu pada saat berlangsungnya balapan liar, mereka juga menggunakan uang sebagai alat taruhannya, jumlahnya tidak sedikit

---

<sup>5</sup> Drag Racer adalah pelaku dari kompetisi balapan baik menggunakan motor maupun mobil, dimana dua peserta start di belakang sebuah garis start yang sama dengan tanda berupa lampu. Setelah lampu start menyala dua pembalap memacu motornya melewati dua lintasan lurus sejauh seperempat mil, dimana waktu tempuh di catat dan di hitung. Pembalap dengan catatan waktu paling singkat melewati garis finis adalah pemenangnya.

berkisar antara 2 sampai 10 juta Rupiah, bahkan tidak menutup kemungkinan pemenang akan mengambil mobil yang kalah dalam pertarungan tersebut.<sup>6</sup>

Meskipun masyarakat telah berusaha agar setiap anggota berperilaku sesuai dengan harapan, namun dalam setiap masyarakat kita selalu menjumpai adanya anggota yang menyimpang atau nonkonformitas. Kegiatan balap liar yang dilakukan oleh komunitas ini merupakan bagian dari tindakan penyimpangan yang dilakukan secara kolektif. Setiap minggunya lebih dari 50 pembalap liar yang datang untuk mengetes laju mobilnya. Oleh karena itu, berdasarkan pemaparan diatas, balapan liar merupakan suatu kegiatan yang melanggar norma-norma hukum yang berlaku, namun disisi lain merupakan kegiatan yang menyenangkan untuk sebagian kalangan. Selain digunakan sebagai ajang balapan, sebagian ruas jalan digunakan menjadi lahan parkir, baik para penonton maupun peserta balap liar itu sendiri. Penertiban yang dilakukan aparat kepolisian tidak membuat mereka jera, bahkan sering sekali mereka berkejar-kejaran dengan aparat kepolisian karena takut tertangkap dan mobilnya ditahan oleh pihak kepolisian. Ketika berhadapan dengan polisi dan berhasil kabur adalah kepuasan yang tidak dapat terlewatkan bagi para pembalap liar ini. Oleh karena itu keberadaan balapan liar sampai saat ini terus berlangsung walaupun banyak masyarakat yang terganggu dengan keberadaan kegiatan ini.

Balapan liar di jalan Asia Afrika Senayan terkesan mendapat izin dari pihak kepolisian. Polisi seolah-olah membiarkan kegiatan ini berlangsung khususnya pada setiap Kamis malam, sehingga pada malam hari situasi di jalan Asia Afrika seakan berubah menjadi sirkuit bagi pembalap-pembalap liar yang ingin mengetes laju kecepatan mobilnya dan bertarung dengan mobil-mobil lainnya. Umumnya para pembalap mobil ini tidak hanya puas dengan ikut satu putaran saja, biasanya mereka mengikuti setidaknya 10 putaran yang menghabiskan 10 liter bahan bakar. Aparat hukum telah menghadapi masalah ini selama bertahun-tahun dan belum menemukan suatu cara yang dapat menghentikan perkembangannya. Walaupun telah beberapa kali sempat

---

<sup>6</sup>Berdasarkan pendapat informan berinisial "H" yang mengetahui bagaimana proses balapan liar yang terjadi di jalan Asia Afrika, Senayan.

diminta membuat surat perjanjian untuk tidak mengulangi perbuatannya dan dikenai tilang, namun setelah dilepaskan mereka tetap saja kembali beraksi.

Untuk keselamatannya sendiri, balapan liar jelas tidak memiliki jaminan, selain berbahaya bagi sang pengendara, balapan liar ini juga membahayakan pengguna jalan yang lainnya. Jalan yang terdiri dari tiga sampai empat jalur, pada balapan liar ini hanya menggunakan dua jalur saja, dua jalur lainnya digunakan oleh penonton yang ingin menyaksikan balap liar. Tidak ada pembatas antara penonton dengan mobil-mobil yang berkompetisi pada saat balapan, sehingga tidak sedikit kecelakaan yang menimpa para penonton tersebut. Walaupun banyak memakan korban namun tetap saja kegiatan yang satu ini tidak pernah kehilangan peminatnya. Namun dengan terbentuknya organisasi IDR diharapkan dapat mengurangi intensitas balapan mobil liar yang terjadi di Jalan Asia Afrika Senayan sehingga para pelaku lebih mengarahkan kegiatan menyimpang mereka dengan kegiatan yang lebih positif.

### **1.3 Pertanyaan Penelitian**

Berangkat dari permasalahan yang telah dipaparkan peneliti diatas mengenai kegiatan menyimpang yaitu balapan mobil liar, maka dari itu peneliti merumuskan pertanyaan utama penelitian sebagai berikut :

*“Warga komunitas kota mana yang terlibat dalam melakukan penyimpangan (balapan mobil liar) di jalan Asia Afrika Senayan sehingga mampu bertahan ? Mungkinkah kegiatan tersebut dapat dilegalkan atau diformalisasikan ?”*

Sedangkan pertanyaan lanjutan dari penelitian ini adalah :

1. *Bagaimana kegiatan menyimpang balapan mobil liar dapat bertahan terus menerus pada masyarakat perkotaan ?*
2. *Secara sosiologis bagaimana organisasi drag race dapat terbentuk dan bagaimana keberlangsungan dari organisasi ini?*
3. *Bagaimana usaha yang telah dilakukan oleh pihak tertentu baik komunitas (pembalap liar) maupun pemerintah (aparatus kepolisian) untuk mengatasi permasalahan tersebut?*

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pertanyaan penelitian yang telah dirumuskan, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran mengenai proses terbentuknya kegiatan menyimpang yang dilakukan oleh sebagian masyarakat perkotaan yaitu balapan mobil liar. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi warga komunitas kota mana yang melakukan kegiatan menyimpang balapan liar sehingga dapat terus bertahan ditengah masyarakat perkotaan. Selain itu memberikan gambaran bagaimana organisasi IDR dapat terbentuk dan bagaimana keberlangsungan dari komunitas ini.

#### **1.5. Signifikansi Penelitian**

##### **1.5.1. Signifikansi Akademis**

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan suatu pemahaman baru mengenai perilaku menyimpang kolektif yang dilakukan oleh sebagian masyarakat khususnya masyarakat perkotaan yang telah mengalami proses modernisasi. Dengan demikian diharapkan penelitian ini dapat menjadi sumbangan bagi ilmu pengetahuan khususnya bagi kajian sosiologi, khususnya Sosiologi Transportasi dan Sosiologi Perkotaan.

##### **1.5.2. Signifikansi Praktis**

Sebagai sebuah penelitian yang mengangkat fenomena yang terjadi di dalam masyarakat, khususnya masalah yang telah berlangsung lama dimasyarakat dan dikatakan sebagai perilaku menyimpang yang meresahkan masyarakat. Dengan demikian penelitian ini memiliki signifikansi praktis terhadap kehidupan masyarakat sehari-hari. Mengingat proses terbentuknya kegiatan ini berawal dari kesamaan hobi hingga menghasilkan sebuah kegiatan menyimpang kolektif yang dilakukan oleh sebagian masyarakat dan belum ada solusi yang tepat untuk mengatasi masalah balapan liar. Oleh karena itu penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dalam melihat perkembangan budaya balap liar dikalangan masyarakat Jakarta dan mendapatkan solusi untuk mengatasi permasalahan balap liar pada kota-kota besar di Indonesia. Selain itu,

dapat dijadikan referensi dalam melakukan kajian atau penelitian dengan pokok permasalahan yang sama serta sebagai bahan masukan bagi pihak-pihak yang berkepentingan langsung dengan penelitian ini.

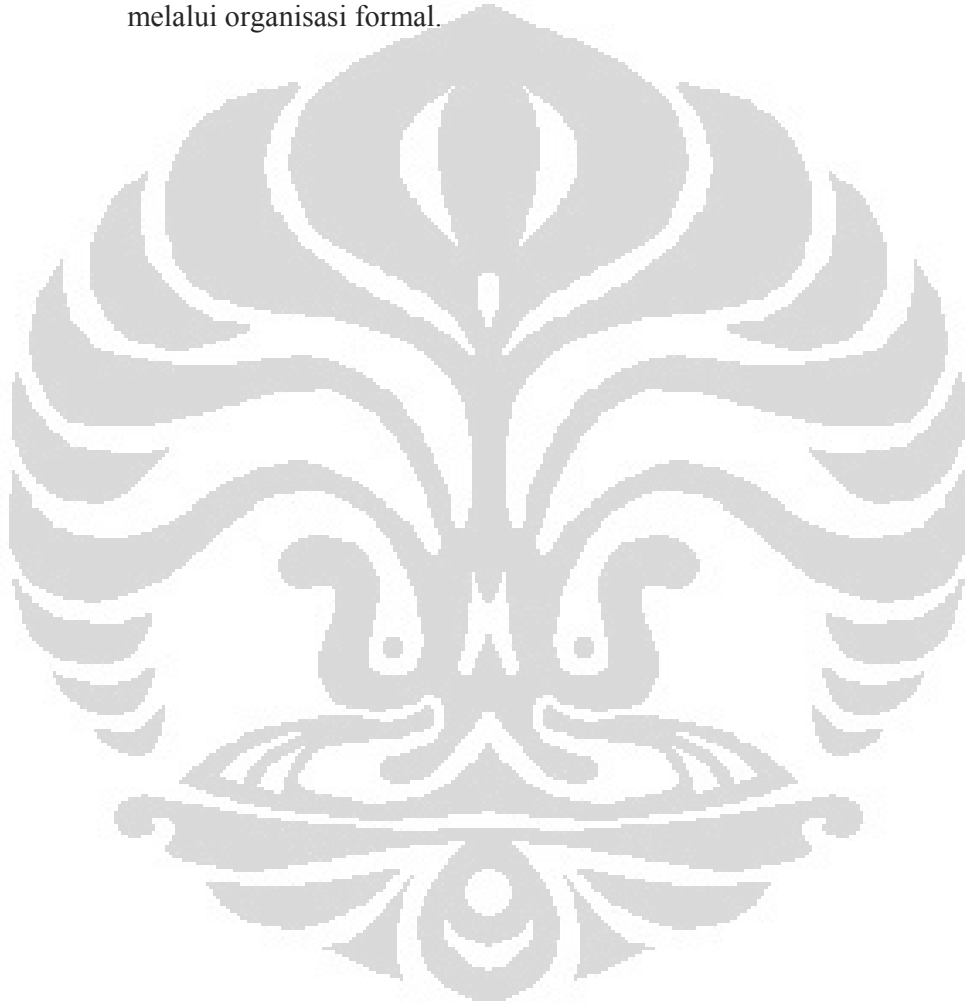
### **1.6 Sistematika Penulisan**

- **BAB 1 :**  
Pendahuluan. Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang masalah, permasalahan, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, dan signifikansi penelitian.
- **BAB 2 :**  
Tinjauan Pustaka. Bab ini berisikan mengenai studi literatur yaitu skripsi yang membahas mengenai kegiatan menyimpang kolektif khususnya balapan mobil liar sehingga menjadi pegangan atau pembandingan penelitian ini. Selain itu pada bab ini terdapat kerangka konsep yang digunakan pada penelitian yaitu penyimpangan kolektif dan organisasi sosial.
- **BAB 3:**  
Metodologi Penelitian. Bab ini terdiri dari pendekatan penelitian yang digunakan yaitu pendekatan kualitatif beserta dimensi penelitian, teknik pengumpulan data serta teknik penarikan informan untuk menunjang data dan informasi untuk menjawab permasalahan penelitian. Selain itu juga terdapat lokasi penelitian, proses penelitian, keterbatasan yang dialami dalam penelitian dan karakteristik informan penelitian.
- **BAB 4:**  
Hasil Temuan. Bab ini mendeskripsikan hasil temuan di lapangan yang berasal dari hasil wawancara, observasi, maupun dokumen yang didapat untuk menunjang penelitian.
- **BAB 5**  
Analisis. Pada bab ini menyajikan pembahasan dalam menganalisis data yang merupakan usaha mencapai tujuan penelitian, disamping itu pula

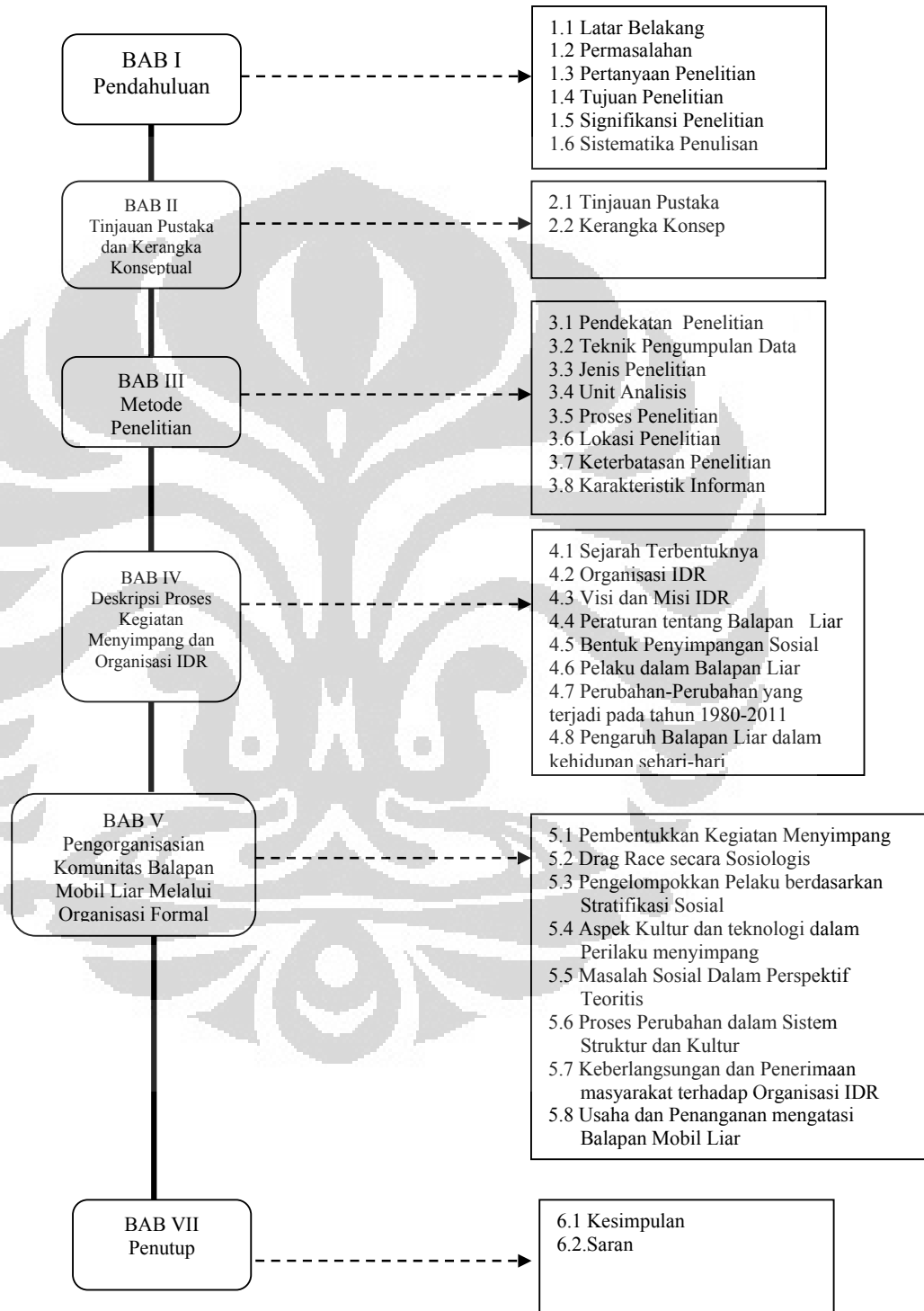
merupakan gambaran masalah yang dihadapi dan analisa maupun pembahasan terkait dengan judul skripsi yang diajukan.

- BAB 6

Kesimpulan. Bab ini berisikan kesimpulan dan saran penulis yang memperlihatkan proses pengorganisasian kegiatan balapan mobil liar melalui organisasi formal.



### Bagan 1.1 Sistematika Penulisan





## BAB 2

### Tinjauan Putaka dan Kerangka Konseptual

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka merupakan penelitian rujukan yang terkait dengan penelitian yang akan dilakukan. Untuk memperjelas fokus penelitian ini, maka peneliti melakukan tinjauan pustaka terhadap beberapa penelitian dengan menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk memberikan gambaran tentang keadaan tertentu secara obyektif. Tinjauan pustaka membantu peneliti dalam memahami fokus penelitian dan membantu mengembangkan topik ini sehingga dapat menghasilkan penelitian yang berguna baik secara praktis maupun akademis.

Dalam penelitian ini peneliti mengambil populasi penelitian yaitu komunitas pelaku balapan liar di Jalan Asia Afrika. Untuk melengkapi kajian yuridis terhadap kasus yang terjadi di lapangan peneliti juga mencermati beberapa skripsi berikut ini, untuk dijadikan obyek analisis.

Penelitian Pertama yang berjudul **Hubungan antara konformitas kelompok dengan kecenderungan agresi pada anggota kelompok balap motor liar, dilakukan oleh Arie Ayu Wijayanti, Fakultas Psikologi tahun 2004 untuk Program Studi Psikologi**. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara konformitas kelompok dengan kecenderungan agresi pada anggota kelompok balap motor liar. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, subyek penelitian berjumlah 30 orang remaja anggota kelompok balap motor liar, dimana semua subyeknya berjenis kelamin laki-laki dan yang memenuhi kriteria usia remaja akhir yaitu antara usia 18-21 tahun. Alat pengumpul data dalam penelitian ini adalah berupa kuesioner konformitas kelompok dan kuisisioner kecenderungan agresi. Teori yang digunakan pada penelitian ini yaitu konsep konformitas, kecenderungan agresi dan kelompok sosial. Dari hasil analisis data penelitian diperoleh nilai p antara konformitas kelompok dengan kecenderungan agresi sebesar 0,007 ( $p < 0,05$ ),

maka  $H_a$  diterima. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan antara konformitas kelompok dengan kecenderungan agresi pada anggota kelompok balap motor liar. Nilai koefisien korelasi antara konformitas kelompok dengan kecenderungan agresi sebesar 0,483 dan menunjukkan korelasi yang positif. Semakin tinggi konformitas kelompok maka akan semakin tinggi pula kecenderungan agresi pada anggota kelompok balap motor liar.

Penelitian kedua yaitu penelitian yang berjudul **Hubungan antara konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor yang dilakukan oleh Yunistika Dwi Insani Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2010**. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dan tipe penelitian deskriptif, teknik pengumpulan data melalui observasi langsung dan wawancara mendalam dengan anggota klub motor. Teori yang digunakan pada penelitian ini adalah konsep konformitas, konsep kedisiplinan, perilaku berlalu lintas yang baik dan tidak melanggar norma-norma yang berlaku. Hasil penelitian adalah terdapat hubungan antara konformitas anggota klub motor dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor.

Penelitian Ketiga dilakukan **Yudika D. Margaretha Hutabarat, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara 2011 dalam judul Faktor Pendorong Kenakalan Remaja Geng Motor Di Kota Medan Ditinjau Dari Aspek Kriminologi**. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dan tipe penelitian deskriptif. Menurut pandangan kriminolog kenakalan remaja saat ini disebabkan oleh beberapa faktor dimana faktor utamanya adalah faktor keluarga. Keluarga memiliki peran yang sangat penting dalam membentuk kepribadian seseorang. Selain itu faktor lingkungan masyarakat dan lingkungan tempat tinggal pun memiliki peran yang sangat penting pula. Adapun faktor penyebab keikutsertaan remaja dalam geng motor khususnya di kota Medan adalah faktor Internal dan eksternal seperti keluarga dan lingkungan pergaulan. Sementara hambatan-hambatan dalam menanggulangi kenakalan remaja dalam penelitian ini adalah terdapat dalam diri pribadi remaja itu sendiri dan terdapat pada keluarga dan lingkungan tempat tinggal. Upaya-

upaya dalam penanggulangan kenakalan remaja, khususnya kenakalan remaja geng motor di kota Medan adalah dengan melakukan pendekatan pada pribadi remaja yang telah terjerumus ke dalam geng motor baik secara preventif, represif, dan rehabilitatif.

Penelitian keempat dilakukan oleh **Abdurachman Miladdina Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah 2010, dalam judul Hubungan Antara Kecerdasan Emosi Dengan Perilaku Agresi Pada Anggota Komunitas Motor di Bandung**. Dalam penelitiannya mengkaji bagaimana hubungan antara kecerdasan emosi dengan perilaku agresi. Dikatakan bahwa masalah-masalah yang sering dihadapi seseorang dalam penyesuaian diri dan berinteraksi dengan lingkungan terutama dalam sebuah komunitas merupakan manifestasi dari rendahnya kecerdasan emosional yang dimiliki oleh individu. Sehingga individu menganggap bahwa tindakan-tindakan yang mereka lakukan adalah hal yang normal dialami oleh mereka. Dalam penelitiannya meneliti apakah terdapat hubungan antara kecerdasan emosi dengan perilaku agresi pada anggota komunitas motor. Kemudian Sampel untuk penelitian ini adalah peserta balapan liar yang berada di Jalan Asia Afrika Bandung. Wawancara mendalam dilakukan dengan beberapa informan agar mendapatkan informasi menyeluruh mengenai hubungan kecerdasan emosi dengan perilaku agresi dengan orang-orang yang melakukan kegiatan balapan liar di Jalan Asia Afrika Bandung. Berbagai macam alasan peserta yang muncul menyebabkan akhirnya kegiatan ini dapat berlangsung turun temurun sampai saat ini.

Dari beberapa penelitian terdahulu yang telah dijelaskan sebelumnya terdapat beberapa persamaan dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu :

- a. Meneliti tentang fenomena balap liar dan faktor yang mempengaruhinya.
- b. Meneliti tentang bagaimana hubungan antar variabel dan pengaruh dari variabel-variabel terhadap balap liar.
- c. Penelitian yang dilakukan Yunistika Dwi Insani, Yudika D. Margaretha Hutabarat dan Abdurrachman Miladdina menggunakan metode penelitian kualitatif.

Adapun perbedaannya adalah sebagai berikut :

- a. Penelitian Arie Ayu Wijayanti menganalisa variabel dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif sedangkan penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif sehingga memiliki cara yang berbeda dalam menganalisa permasalahan yang ada.
- b. Penelitian yang akan dilakukan menggunakan unit analisis pelaku balapan mobil liar, sedangkan dari beberapa penelitian terdahulu unit analisis yang digunakan adalah pelaku balapan motor liar.

Dengan demikian relevansi dengan penelitian ini adalah adanya kesamaan menganalisis perilaku menyimpang pada kelompok dan komunitas mobil maupun motor yang berada di perkotaan. Hal ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk menganalisis Pengorganisian Komunitas Balapan Mobil Liar melalui Organisasi Formal : Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan asia Afrika, Senayan, Jakarta Pusat.

## **2.2 Kerangka Konsep**

Penelitian ini mengangkat isu mengenai kegiatan menyimpang yang dilakukan oleh sekelompok anak muda Ibu Kota yaitu balapan mobil liar. Disamping itu sejalan dengan berlangsungnya penelitian ini terbentuklah sebuah organisasi *drag race* yang bernama Indonesian Drag Racing. Untuk menjelaskan fenomena sosial yang terjadi khususnya mengenai balapan mobil liar, peneliti menggunakan beberapa konsep sosiologis untuk mendukung dan menjelaskan fenomena yang terjadi. Konsep-konsep yang akan digunakan adalah struktural fungsional, *drag race*, komunitas, startifikasi sosial, penyimpangan sosial, tindakan kolektif dan organisasi sosial.

### **2.2.1 Teori Struktural Fungsional**

Asumsi dasar dari teori struktural fungsional adalah masyarakat merupakan sistem yang kompleks yang terdiri dari bagian-bagian yang saling

berhubungan dan bergantung satu sama lain, serta setiap bagian tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap bagian-bagian lainnya. Dengan demikian masyarakat merupakan kumpulan sistem-sistem sosial yang satu sama lain berhubungan dan saling ketergantungan. Teori Fungsionalisme Struktural yang mempunyai latar belakang kelahiran dengan mengasumsikan adanya kesamaan antara kehidupan organisme biologis dengan struktur sosial dan berpandangan tentang adanya keteraturan dan keseimbangan dalam masyarakat. Pandangannya tentang tindakan manusia bersifat voluntaristik, artinya tindakan tersebut didasarkan pada dorongan kemauan, dengan mengindahkan nilai, ide dan norma yang disepakati. Tindakan individu manusia memiliki kebebasan untuk memilih sarana (alat) dan tujuan yang akan dicapai itu dipengaruhi oleh lingkungan atau kondisi-kondisi, dan apa yang dipilih tersebut dikendalikan oleh nilai dan norma (George Ritzer dan Douglas J. Goodman. 2007:121).

### **2.2.2 Pengertian Drag Race**

*Drag race* adalah balapan dimana dua peserta bersebelahan di belakang garis start yang ditandai menggunakan lampu untuk memulai balapannya. Saat lampu start warna hijau menyala, dua pembalap memacu mobil atau motornya melewati dua lintasan lurus sejauh seperempat mil atau sekitar 402 meter.<sup>7</sup> Waktu tempuh kedua pembalap tersebut dicatat dan dihitung, pembalap dengan catatan waktu paling singkat melewati garis finis adalah pemenangnya. Kecepatan maksimal mobil *drag race* adalah kurang lebih 569 kilometer perjam dengan lintasan balap hanya sepanjang 402 meter balapan biasanya selesai dalam waktu kurang dari lima detik. Terdapat dua tahap dalam setiap *drag race*, yaitu *stage* dan *race*. Tahap *stage* adalah saat membawa mobil yang digunakan ke belakang garis start. Jika menempatkan ban mobil melebihi garis start peserta akan didiskualifikasi. Tahap yang terakhir adalah *race*, dimana kedua mobil segera tancap gas dan beradu kecepatan hingga mencapai garis finish.

---

<sup>7</sup> [www.modifikasi.com](http://www.modifikasi.com), diakses pada tanggal 23 September 2011 pukul 19.30 WIB.

### 2.2.3 Stratifikasi Sosial

Stratifikasi sosial adalah dimensi vertikal dari struktur sosial masyarakat yang melihat perbedaan masyarakat berdasarkan pelapisan yang ada, apakah berlapis-lapis secara vertikal dan apakah pelapisan tersebut terbuka atau tertutup. Stratifikasi sosial dalam masyarakat terjadi dengan sendirinya yakni dalam proses pertumbuhan masyarakat itu sendiri tetapi ada pula yang dengan sengaja disusun untuk mengejar suatu tujuan bersama. Sistem lapisan dalam masyarakat dikenal dengan Social Stratification merupakan pembedaan masyarakat ke dalam kelas-kelas secara bertingkat (secara hirarkis).

Stratifikasi sosial menurut Kamanto Sunarto (2004:85) adalah sebagai pembedaan anggota masyarakat berdasarkan status yang dimilikinya. Stratifikasi sosial sebagai sistem kategori penjenjangan manusia dalam suatu masyarakat ke dalam suatu jenjang urutan dari atas ke bawah atau hirarkis. Dengan kata lain Stratifikasi atau pelapisan sebagai ketidaksamaan antara kelompok-kelompok manusia yang distrukturkan. Pitirim A. Sorokin (1959:11) menyatakan bahwa social stratification adalah pembedaan penduduk atau masyarakat kedalam kelas-kelas secara bertingkat (hirarkis). Perwujudannya adalah kelas-kelas tinggi dan kelas yang lebih rendah. Kurt B. Mayer menggunakan istilah kelas hanya untuk lapisan yang berdasarkan atas unsur ekonomis, sedangkan lapisan yang berdasarkan atas kehormatan dinamakan kelompok kedudukan (status group). Selanjutnya dikatakan bahwa harus diadakan pembedaan yang tegas antara kelas dan kelompok kedudukan.

Paul B Horton dan Chester L Hunt (1987) menyatakan bahwa stratifikasi sosial merupakan sistem peringkat status dalam masyarakat. Peringkat memberitahukan bahwa terdapat dimensi vertikal dalam status sosial yang ada dalam masyarakat.<sup>8</sup> Kriteria apa saja yang dikemukakan oleh para ahli berkaitan dengan dimensi secara vertical ini. Paul B Horton mengatakan bahwa Aristoteles mengemukakan penduduk dapat dibagi ke dalam tiga golongan yakni golongan sangat kaya, golongan sangat miskin dan golongan yang berada diantara mereka.

Menurut Karl Marx, kelas sosial utama terdiri atas golongan proletariat, golongan kapitalis (borjuis) dan golongan menengah (borjuis rendah).<sup>9</sup> Terjadinya stratifikasi sosial dalam masyarakat dikarenakan sesuatu yang dihargai dalam masyarakat jumlahnya terbatas, akibatnya distribusinya di dalam masyarakat tidaklah merata. Mereka yang memperoleh banyak sumber daya menduduki kelas atas dan mereka yang tidak memperoleh menduduki kelas bawah. Barang sesuatu yang dihargai tersebut menurut Paul B. Horton dan Chester L. Hunt (1989: P7-12) adalah:

1. Kekayaan dan Penghasilan

Kekayaan dan penghasilan adalah dua hal yang berkaitan erat, dimana penghasilan banyak kekayaannya juga akan meningkat. Faktor ekonomi akan menjadi salah satu ukuran dari stratifikasi sosial yang ada. Mereka yang kaya dan memiliki penghasilan yang besar akan menduduki kelas atas, sedangkan mereka yang miskin dan tidak berpenghasilan berada pada kelas bawah.

2. Pekerjaan

Pekerjaan disamping sebagai sarana dalam menghasilkan pendapatan juga merupakan status yang mengandung prestise (penghargaan) didalamnya. Jenis pekerjaan akan menentukan penghasilan seseorang dan penghargaan masyarakat akan seseorang yang memiliki pekerjaan.

3. Pendidikan

Pendidikan secara bertingkat tingkat ada dalam masyarakat kita, misalnya dibedakan menjadi Pendidikan dasar, Pendidikan menengah dan pendidikan tinggi, Mereka yang memiliki gelar baik S1,S2,S3 akan memiliki jenjang stratifikasi sosial atas dibandingkan dengan mereka yang tamat pendidikan menengah ( SMP dan SMA) maupun yang tamat SD dan bahkan tidak Tamat SD dan tidak sekolah.

4. Perbedaan Usia (Age Stratification)

Dalam stratifikasi sosial berdasarkan usia ini, umumnya anggota masyarakat yang berusia lebih muda mempunyai hak dan kewajiban yang berbeda

---

<sup>9</sup>Paul B Horton, *Sociology and the health sciences*, (Blakiston Division McGraw-Hill, 1982),P4

dengan anggota masyarakat yang lebih tua. Pada kelompok masyarakat tertentu, anak tertua mempunyai status lebih tinggi dari pada anak yang lebih kecil atau lebih muda.

#### **2.2.4 Penyimpangan Sosial**

Perilaku menyimpang atau penyimpangan sosial adalah perilaku yang tidak sesuai dengan norma-norma sosial yang berlaku dalam masyarakat, baik dalam sudut pandang kemanusiaan (agama) secara individu maupun pembedanya sebagai bagian daripada makhluk sosial. Menurut James Vander Zanden (1979) perilaku menyimpang yaitu perilaku yang bagi sebagian orang dianggap sebagai sesuatu yang tercela dan di luar batas toleransi.

Dalam kehidupan masyarakat, semua tindakan manusia dibatasi oleh aturan (norma) untuk berbuat dan berperilaku sesuai dengan apa yang dianggap baik oleh masyarakat. Namun di tengah kehidupan masyarakat terkadang kita masih jumpai tindakan-tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku pada masyarakat, penyimpangan terhadap norma-norma atau nilai-nilai masyarakat disebut deviasi, sedangkan pelaku atau individu yang melakukan penyimpangan disebut devian. Kebalikan dari perilaku menyimpang adalah perilaku yang tidak menyimpang yang sering disebut dengan konformitas. Konformitas adalah bentuk interaksi sosial yang di dalamnya seseorang berperilaku sesuai dengan harapan kelompok (John M. Shepard 1984:115).

##### **2.2.4.1 Penyebab Terjadi penyimpangan**

Menurut Frederick H. Wilnes (1971) dalam bukunya *Punishment and Reformation* sebab-sebab penyimpangan dibagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

1. Faktor subjektif adalah faktor yang berasal dari seseorang itu sendiri (sifat pembawaan yang dibawa sejak lahir).
2. Faktor objektif adalah faktor yang berasal dari luar (lingkungan). Misalnya keadaan rumah tangga, seperti hubungan antara orang tua dan anak yang tidak serasi.



Untuk lebih jelasnya, berikut diuraikan beberapa penyebab terjadinya penyimpangan seorang individu (faktor objektif), yaitu :

1. Ketidaksanggupan menyerap norma-norma kebudayaan. Seseorang yang tidak sanggup menyerap norma-norma kebudayaan ke dalam kepribadiannya, ia tidak dapat membedakan hal yang pantas dan tidak pantas. Keadaan itu terjadi akibat dari proses sosialisasi yang tidak sempurna, misalnya karena seseorang tumbuh dalam keluarga yang retak (*broken home*). Apabila kedua orang tuanya tidak bisa mendidik anaknya dengan sempurna maka anak itu tidak akan mengetahui hak dan kewajibannya sebagai anggota keluarga.
2. Proses belajar yang menyimpang. Seseorang yang melakukan tindakan menyimpang karena seringnya membaca atau melihat tayangan tentang perilaku menyimpang. Hal ini merupakan bentuk perilaku menyimpang yang disebabkan proses belajar yang menyimpang.
3. Ketegangan antara kebudayaan dan struktur sosial. Terjadinya ketegangan antara kebudayaan dan struktur sosial dapat mengakibatkan perilaku yang menyimpang. Hal ini terjadi jika dalam upaya mencapai suatu tujuan seseorang tidak memperoleh peluang, sehingga ia mengupayakan peluang itu sendiri, maka terjadilah perilaku menyimpang.
4. Ikatan sosial yang berlainan. Setiap orang umumnya berhubungan dengan beberapa kelompok. Jika pergaulan tersebut memiliki pola-pola perilaku yang menyimpang, maka kemungkinan ia juga akan mencontoh pola-pola perilaku menyimpang.
5. Akibat proses sosialisasi nilai-nilai sub-kebudayaan yang menyimpang. Seringnya media massa menampilkan berita atau tayangan tentang tindak kejahatan (perilaku menyimpang). Hal

inilah yang dikatakan sebagai proses belajar dari sub-kebudayaan yang menyimpang,

#### **2.2.4.2 Bentuk-Bentuk Perilaku menyimpang**

Menurut Frederick H. Wilnes (1971) bentuk-bentuk perilaku menyimpang berdasarkan sifatnya dapat dibedakan menjadi dua, sebagai berikut :

1. Penyimpangan bersifat positif. Penyimpangan bersifat positif adalah penyimpangan yang mempunyai dampak positif terhadap sistem sosial karena mengandung unsur-unsur inovatif, kreatif, dan memperkaya wawasan seseorang. Penyimpangan seperti ini biasanya diterima masyarakat karena sesuai perkembangan zaman. Misalnya emansipasi wanita dalam kehidupan masyarakat yang memunculkan wanita karier.
2. Penyimpangan bersifat negatif. Penyimpangan bersifat negatif adalah penyimpangan yang bertindak ke arah nilai-nilai sosial yang dianggap rendah dan selalu mengakibatkan hal yang buruk.

Bentuk penyimpangan yang bersifat negatif antara lain sebagai berikut:

1. Penyimpangan primer (primary deviation). Penyimpangan primer adalah penyimpangan yang dilakukan seseorang yang hanya bersifat temporer dan tidak berulang-ulang.
2. Penyimpangan sekunder (secondary deviation). Penyimpangan sekunder adalah perilaku menyimpang yang nyata dan seringkali terjadi, sehingga berakibat cukup parah serta mengganggu orang lain. Misalnya orang yang terbiasa minum-minuman keras dan selalu pulang dalam keadaan mabuk.

Bentuk penyimpangan berdasarkan pelakunya, dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu sebagai berikut :

1. Penyimpangan individual

Penyimpangan individual adalah tindakan yang dilakukan oleh seseorang yang menyimpang dari norma-norma suatu kebudayaan yang telah

mapan. Misalnya, seseorang bertindak sendiri tanpa rencana melaksanakan suatu kejahatan.

2. Penyimpangan kolektif adalah suatu perilaku yang menyimpang yang dilakukan oleh kelompok orang secara bersama-sama dengan melanggar norma-norma yang berlaku dalam masyarakat sehingga menimbulkan keresahan, ketidakamanan, ketidaknyamanan serta tindak kriminalitas lainnya.

Bentuk penyimpangan sosial dapat dihasilkan dari adanya pergaulan atau pertemanan sekelompok orang yang menimbulkan solidaritas antar anggotanya sehingga mau tidak mau terkadang harus ikut dalam tindak kenakalan atau kejahatan kelompok.<sup>10</sup>

### **2.2.5 Komunitas**

Menurut Soenarno (2002) komunitas adalah sebuah identifikasi dan interaksi sosial yang dibangun dengan berbagai dimensi kebutuhan fungsional. Kekuatan pengikat suatu komunitas, terutama adalah kepentingan bersama dalam memenuhi kebutuhan kehidupannya yang didasarkan atas kesamaan latar belakang budaya, ideologi, sosial-ekonomi. Disamping itu secara fisik suatu komunitas biasanya diikat oleh batas lokasi atau wilayah geografis. Masing-masing komunitas memiliki cara dan mekanisme yang berbeda dalam menanggapi dan menyikapi keterbatasan yang dihadapainya serta mengembangkan kemampuan kelompoknya.

### **2.2.6 Organisasi Sosial**

Organisasi sosial menurut Kamanto Sunarto adalah kesatuan orang-orang dengan struktur dan pembagian kerja yang jelas sebagai akibat hubungan sosial yang terjadi di masyarakat. Stephen P. Robbins (2009) menyatakan bahwa Organisasi adalah kesatuan (entity) sosial yang dikoordinasikan secara sadar, dengan sebuah batasan yang relatif dapat diidentifikasi, yang bekerja atas

---

<sup>10</sup>Frederick H. Wilnes, Punishment and reformation: an historical sketch of the rise of the penitentiary system, (blom, 1971).

dasar yang relatif terus menerus untuk mencapai suatu tujuan bersama atau sekelompok tujuan. Sebuah organisasi dapat terbentuk karena dipengaruhi oleh beberapa aspek seperti penyatuan Visi dan Misi serta tujuan yang sama dengan perwujudan eksistensi sekelompok orang tersebut terhadap masyarakat. Sebuah organisasi yang baik adalah organisasi yang dapat diakui keberadaannya oleh masyarakat sekitarnya, keberadaan ini tentunya berupa suatu kontribusi yang diberikan sebuah organisasi tersebut.

#### **2.2.6.1 Ciri-ciri organisasi sosial**

Menurut Berelson dan Steiner (1964:55) sebuah organisasi memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

1. Formalitas, merupakan ciri organisasi sosial yang menunjuk kepada adanya perumusan tertulis daripada peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, prosedur, kebijaksanaan, tujuan, strategi, dan seterusnya.
2. Hierarki, merupakan ciri organisasi yang menunjuk pada adanya suatu pola kekuasaan dan wewenang yang berbentuk piramida, artinya ada orang-orang tertentu yang memiliki kedudukan dan kekuasaan serta wewenang yang lebih tinggi daripada anggota biasa pada organisasi tersebut.
3. Besarnya dan Kompleksnya, dalam hal ini pada umumnya organisasi sosial memiliki banyak anggota sehingga hubungan sosial antar anggota adalah tidak langsung (impersonal), gejala ini biasanya dikenal dengan gejala "birokrasi".
4. Lamanya (duration), menunjuk pada diri bahwa eksistensi suatu organisasi lebih lama daripada keanggotaan orang-orang dalam organisasi itu.

#### **2.2.6.2 Jenis-Jenis Organisasi Sosial**

Secara garis besar organisasi dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu organisasi formal dan organisasi informal. Pembagian tersebut tergantung pada tingkat atau derajat mereka terstruktur. Namun

dalam kenyataannya tidak ada sebuah organisasi formal maupun informal yang sempurna (J.Winardi : 2007)

### **1. Organisasi Formal**

Merupakan organisasi atau kelompok-kelompok yang mempunyai peraturan-peraturan yang tegas dan dengan sengaja diciptakan oleh anggota-anggotanya untuk mengatur hubungan antara anggota-anggotanya. Organisasi formal memiliki suatu struktur yang terumuskan dengan baik, yang menerangkan hubungan-hubungan otoritasnya, kekuasaan, akuntabilitas dan tanggung jawabnya.

### **2. Organisasi Informal**

Merupakan organisasi yang tidak mempunyai struktur dan organisasi tertentu atau pasti, organisasi ini biasanya terbentuk karena pertemuan-pertemuan yang berulang kali dan menjadi dasar bagi kepentingan-kepentingan dan pengalaman yang sama. Organisasi informal dapat dialihkan menjadi organisasi formal apabila hubungan didalamnya dan kegiatan yang dilakukan terstruktur dan terumuskan.

#### **2.2.7 Tindakan Kolektif**

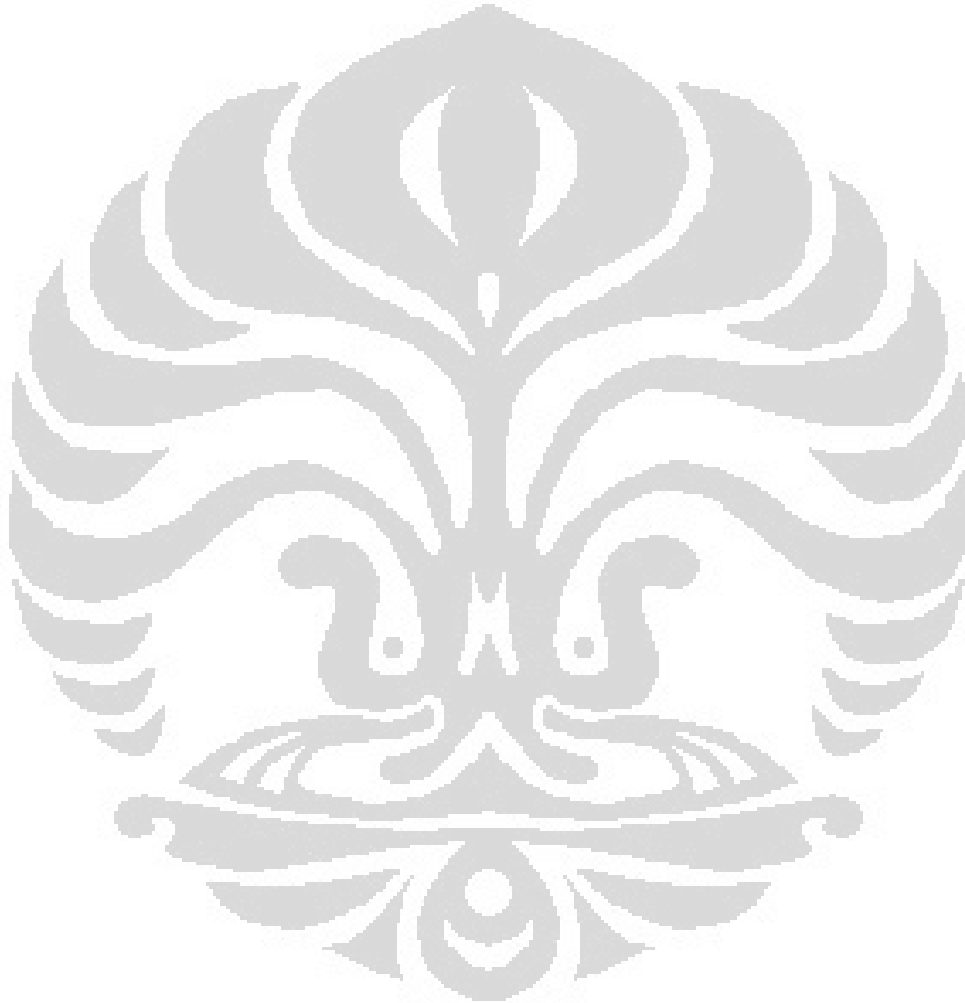
Tindakan kolektif terdiri dari orang-orang yang bertindak bersama dalam mencapai kepentingan bersama. Tindakan kolektif menurut Tilly memiliki komponen utama yaitu kepentingan, organisasi, mobilisasi, kesempatan, dan tindakan kolektif itu sendiri :

1. Kepentingan merupakan keuntungan dan kerugian yang dihasilkan dari hubungan satu kelompok dengan kelompok yang lain. Oleh karena itu, penting untuk mengetahui kelompok lain yang relevan sehingga dapat mengukur keberadaan suatu kepentingan atas tindakan kolektif.
2. Organisasi merupakan aspek struktur yang mempengaruhi kemampuan kelompok untuk bertindak atas kepentingannya. Hal yang perlu diperhatikan adalah komitmen anggota untuk menjaga keteraturan dalam organisasi seperti divisi pembagian kerja sehingga memobilisasi untuk melakukan tindakan kolektif.

3. Mobilisasi merupakan proses dimana kelompok bergerak menjadi kumpulan individu yang pasif menjadi partisipan aktif dalam kehidupan publik. Mobilisasi menjadi proses kelompok memperoleh kontrol secara kolektif atas sumber daya yang dibutuhkan untuk tindakan. Seperti sumber tenaga kerja, barang, suara, senjata, dan sebagainya sepanjang dapat digunakan dalam bertindak untuk kepentingan bersama. Kelompok bisa saja merupakan sebuah komunitas yang memiliki struktur internal yang kompleks namun tidak memiliki sumber daya yang bisa dikumpulkan. Ada juga kelompok kaya akan sumber daya tetapi seluruh sumbernya berada di bawah kontrol satu individu. Mobilisasi menyangkut cara kelompok memperoleh sumber daya yang mendorong mereka mampu dan tersedia untuk melakukan tindakan kolektif.
4. Kesempatan menyangkut hubungan antara kelompok dengan dunia di sekitarnya. Pertukaran dalam hubungan kelompok terkadang bisa mengancam kepentingan kelompok itu sendiri, mereka terkadang juga memberikan kesempatan baru untuk bertindak atas beberapa kepentingan. Oleh karena itu, penting untuk melihat kesempatan dalam periode yang berurutan yang dimiliki oleh kelompok supaya dapat melihat keuntungan yang didapatkan oleh kelompok untuk tindakan kolektifnya.
5. Tindakan kolektif terdiri dari orang-orang bertindak bersama dalam mencapai kepentingan bersama. Tindakan kolektif merupakan hasil dari kombinasi perubahan kepentingan, organisasi, mobilisasi, dan kesempatan. Dalam tindakan kolektif adalah bergabungnya anggota yang berbeda-beda secara terus-menerus dan menciptakan keterlibatan intensif di atas kepentingan individu yang bervariasi. Proses tindakan kolektif dapat mengarah kepada sifat yang revolusioner di mana organisasi akan memobilisasi untuk tindakan kolektif dan bertujuan revolusif.

Dari komponen utama ini dapat ditarik intinya bahwa intensitas dan karakter tindakan kolektif dipengaruhi oleh (1) tingkat berbagi kepentingan (keuntungan dan kerugian yang dihasilkan dari hubungan dengan kelompok

lain), (2) intensitas dalam organisasi (tingkat identitas bersama dan struktur yang mempersatukan anggotanya) dan (3) mobilisasinya (jumlah sumber daya di bawah kontrol kolektif). Namun tidak hanya itu, tetapi ada juga komponen tambahan yaitu represi, kekuasaan, dan kesempatan atau ancaman yang ikut menentukan intensitas dan karakter tindakan kolektif suatu kelompok.<sup>11</sup>



---

<sup>11</sup> Dalam Skripsi Kartika Nurmalita yang berjudul Pengumpulan Koin Prita : studi tentang konstruksi solidaritas sosial dalam jejaring sosial maya tahun 2010. Meskipun peneliti mengetahui bahwa konsep tindakan kolektif Tilly lebih bersifat politik, namun peneliti merasa bahwa konsep Tilly dapat digunakan untuk mengkaji tindakan kolektif yang dilakukan oleh komunitas balapan mobil liar.

## **BAB 3**

### **Metode Penelitian**

#### **3.1 Pendekatan Penelitian**

Dalam melakukan suatu penelitian, diperlukan kaidah-kaidah tertentu yang harus diikuti oleh peneliti agar penelitian yang dihasilkan benar-benar valid. Untuk itu metode penelitian merupakan bagian penting dari suatu penelitian agar didapatkan kesesuaian antara topik permasalahan yang diangkat dengan cara mengumpulkan data serta dalam proses analisa data, sehingga didapatkan jawaban atas permasalahan yang ada. Dengan menggunakan metode penelitian yang tepat, akan didapatkan hasil penelitian yang valid.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai terbentuknya kegiatan menyimpang kolektif yaitu balapan mobil liar serta terbentuknya organisasi IDR sebagai bentuk pengorganisasian komunitas balapan mobil liar. Selain itu mengetahui faktor-faktor apa saja yang menyebabkan kegiatan menyimpang tersebut dapat bertahan ditengah masyarakat perkotaan, serta mengetahui bagaimana usaha-usaha yang tengah dilakukan oleh pihak kepolisian guna menuntaskan permasalahan yang meresahkan masyarakat. Disamping itu penelitian ini juga dilakukan untuk mengetahui organisasi yang baru saja terbentuk pada saat berjalannya penelitian ini, yaitu Indonesian Drag Racing (IDR).

Untuk itu dibutuhkan informasi mendalam dan detail mengenai proses terbentuknya kegiatan menyimpang kolektif yang dilakukan oleh sebagian masyarakat Jakarta khususnya kegiatan balapan liar. Dengan demikian pendekatan yang cocok untuk digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif, karena pendekatan kualitatif, seperti didefinisikan oleh Marshal (1995), digunakan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai kompleksitas yang ada dalam interaksi manusia (Sarwono, 2006:193). Dengan pendekatan kualitatif, maka akan didapatkan informasi mengenai hal-hal yang melatarbelakangi terbentuknya kegiatan menyimpang kolektif dan organisasi



formal IDR (Indonesian Drag Racing) sehingga peneliti dapat membangun informasi yang mendalam dan spesifik dari lapangan.

Peneliti memilih menggunakan metode kualitatif karena peneliti ingin meneliti mengenai proses terbentuknya kegiatan menyimpang balapan mobil liar dan organisasi formal IDR sebagai bentuk pengorganisasian dari komunitas balapan liar. Untuk melihat proses inilah maka peneliti menggunakan metode kualitatif agar dapat menggali informasi yang komprehensif, sehingga dapat menyentuh akar permasalahan yang ada sehingga dapat menjelaskan prosesnya. Peneliti menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan melakukan teknik wawancara mendalam terhadap informan dan juga dengan melakukan observasi. Dalam penelitian kualitatif peran manusia sangatlah penting, dalam hal ini peneliti memegang peranan penting dalam keseluruhan proses penelitian atau peneliti sebagai instrumen penelitian untuk mengumpulkan data. Seorang peneliti harus peka dan responsif terhadap lingkungan sosial sekitarnya, terutama pada lokasi penelitian berlangsung. Peran peneliti dalam penelitian ini menurut Moleong (2002:127) adalah pemeran serta sebagai pengamat, dimana peranan peneliti sebagai pengamat dalam hal ini tidak sepenuhnya sebagai pemeran tetapi masih melakukan fungsi pengamatan, sehingga peneliti menjadi anggota pura-pura dan tidak melebur dalam arti sesungguhnya. Namun demikian peranan seperti itu masih membatasi para subjek menyerahkan dan memberikan informasi terutama yang bersifat rahasia.

Teknik pengumpulan informan sendiri dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik *snowball* dari satu informan kunci berinisial H yang mengetahui informan siapa saja yang melakukan balapan mobil liar dan mengerti seluk beluk mengenai dunia *drag race*. Dengan demikian informan mengantarkan peneliti ke informan kunci lainnya hasil rekomendasi dari informan yang pertama, dan seterusnya, dalam penelitian ini. Teknik tersebut dilakukan karena peneliti belum memiliki jaringan atau relasi yang berhubungan dengan kegiatan menyimpang kolektif yang merupakan informan utama dalam penelitian ini.

Jenis penelitian ini adalah penelitian *case study*, yaitu penelitian mendalam mengenai unit sosial (individu, kelompok, lembaga, atau masyarakat)

tertentu yang hasilnya merupakan gambaran yang lengkap dan terorganisasi baik mengenai unit tersebut (Suryabrata, 2006:80). Permasalahan dalam penelitian ini diangkat dari sebuah fenomena yang terjadi pada masyarakat dan sampai saat ini belum menemukan bagaimana solusi terbaik bagi kegiatan menyimpang kolektif balapan mobil liar. Berdasarkan manfaat penelitian, penelitian ini termasuk dalam penelitian murni, dimana penelitian ini berdasarkan pada keingintahuan peneliti atas fenomena yang terjadi, yaitu bagaimana proses terjadi pembentukan sebuah kegiatan menyimpang yang dilakukan secara kolektif.

### **3.2 Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini berjalan selama sepuluh bulan lamanya. Dalam penelitian kualitatif ini penulis menggunakan beberapa cara pengumpulan data agar memperoleh gambaran-gambaran yang jelas dengan diikuti oleh data-data yang akurat. Hal yang utama dilakukan adalah pengumpulan data primer yang diperoleh langsung melalui metode pengamatan (observasi), wawancara mendalam, dan juga melakukan studi kepustakaan.

Pengamatan adalah metode yang digunakan untuk memperoleh gambaran mengenai pola-pola kebudayaan yang biasanya tidak dapat diuraikan dengan kata-kata, kebiasaan-kebiasaan manusia yang terwujud dalam tingkah laku merupakan contoh kegiatan yang menjadi objek peneliti. Kebiasaan-kebiasaan dan kegiatan sehari-hari yang relevan dengan topik penelitian merupakan kegiatan yang hanya bisa ditangkap melalui pengamatan. Melalui metode pengamatan ini peneliti dapat melihat suatu pola pikiran dan pandangan yang didasarkan atas pemahaman mereka dalam menginteprestasi nilai-nilai dan norma-norma yang hidup pada kelompok tersebut.

Pengamatan yang dilakukan atas orang-orang yang melakukan kegiatan menyimpang dilakukan agar penulis dapat mengerti dan memahami serta mendeskripsikan kedalam bentuk tulisan tentang pola pemikiran mereka bagaimana melakukan kegiatan tersebut. Pengamatan penulis dilakukan di jalan Asia Afrika Senayan Jakarta tempat berlangsungnya kegiatan menyimpang

tersebut. Hal ini dilakukan agar mempermudah penulis untuk merumuskan kesimpulan topik penelitian ini.

Wawancara mendalam merupakan teknik yang dapat digunakan untuk memperoleh keterangan tentang suatu kejadian yang tidak dapat diamati oleh peneliti. Contohnya adalah kejadian yang telah berlalu atau karena ada hal lain dimana peneliti tidak dapat hadir dalam suatu kegiatan tersebut. Metode wawancara mendalam juga merupakan suatu bentuk *cross check* antara informan dalam kegiatan peneliti ini. Melalui wawancara mendalam peneliti berharap mendapatkan suatu bentuk gambaran mengenai persepsi individu mengenai kegiatan menyimpang yang mereka lakukan sehingga menimbulkan sebuah kegiatan menyimpang kolektif dalam sebuah masyarakat. Wawancara dapat dilakukan dengan atau tanpa pedoman wawancara karena pada dasarnya tipe wawancara yang lebih banyak digunakan adalah wawancara terstruktur, yaitu teknik wawancara dimana peneliti menetapkan sendiri masalah dan pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan kepada informan (Moleong, 2002:138).

Wawancara dilakukan terhadap informan-informan yang melakukan balapan mobil liar serta anggota dari organisasi IDR. Mereka dapat berperan aktif maupun pasif dalam kegiatan menyimpang seperti pelaku balapan liar sendiri dan penonton yang turut memberikan partisipasinya dalam berlangsungnya kegiatan balapan liar.

Studi kepustakaan dimaksudkan agar diperoleh data-data penunjang yang dapat membantu penulis memahami persoalan hukum yang sedang berlaku. Serta munculnya kegiatan menyimpang kolektif yaitu balapan liar ditengah masyarakat yang semakin moderen, hal ini dilakukan untuk menguatkan dalam proses penulisan pada penelitian ini. Studi kepustakaan yang diambil oleh peneliti berdasarkan dari buku-buku, hasil penelitian, data statistik, artikel dari media cetak dan internet, maupun dokumen-dokumen yang berkaitan dan menunjang penelitian ini.

### 3.3 Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian deskripsi<sup>12</sup> analisis. Deskripsi analisis dilakukan agar dapat memberi suatu gambaran secara luas dan terperinci atau memberikan suatu gambaran yang cermat mengenai terbentuknya kegiatan menyimpang kolektif yang sampai saat ini berlangsung di masyarakat perkotaan. Serta mengetahui faktor-faktor apa saja yang menyebabkan tumbuhnya kegiatan tersebut sehingga memiliki daya tarik tersendiri bagi individu-individu yang ingin melakukan kegiatan balapan liar seperti ini sehingga dapat berlangsung turun temurun setiap generasinya. Mengetahui bagaimana organisasi *drag race* dapat terbentuk sehingga dapat mengakomodir segala *event-event* dan keperluan dalam dunia *drag race*, karena sampai saat ini belum ada satu wadah organisasi yang merangkul seluruh pecinta *drag race* di Indonesia.

Dari informasi-informasi yang didapatkan maka peneliti dapat membangun data yang dibutuhkan untuk analisa penelitian ini dengan menggunakan kerangka pemikiran yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini, sehingga akan didapatkan jawaban atas pertanyaan penelitian yang telah diajukan.

### 3.4 Unit Analisis

Unit analisis dalam penelitian ini adalah komunitas yang melakukan balapan mobil liar. Pemilihan unit analisis ini dilakukan berdasarkan kepentingan penulis untuk melihat fenomena yang berada ditengah masyarakat sehingga dapat bertahan dan berkembang sampai saat ini. Penentuan informan dalam penelitian ini dilakukan secara purposive. Individu yang menjadi informan diambil secara sengaja oleh penulis, berdasarkan kriteria pertimbangan tertentu yang dibutuhkan dalam penelitian, kriteria-kriteria yang penulis tetapkan sebagai acuan pemilihan informan.

---

<sup>12</sup> Deskripsi yang dimaksud adalah sebuah penelitian yang memberikan penggambaran rinci dari tatanan sosial, hubungan sosial, maupun situasi sosial tertentu (W Lawrence Newman, *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approach Third Edition*)

### 3.5 Proses Penelitian

Penelitian ini diawali dengan pembuatan rancangan penelitian (*research design*) pada perkuliahan Seminar Tugas Akhir selama satu semester. Rancangan penelitian tersebut mengungkapkan ketertarikan peneliti terhadap topik yang akan diangkat. Pada awal mula perkuliahan ini peneliti telah memberikan rancangan penelitian yang bertemakan kemacetan Jakarta dan mengenai solusinya. Namun pada pertengahan perkuliahan peneliti tidak menemukan keunikan pada tema ini karena menurut peneliti berbicara mengenai masalah kemacetan merupakan masalah yang tidak akan ada ujungnya, hanya pemerintah daerah yang dapat mengatasi masalah tersebut karena pemerintah bertugas mengatur dan memberikan kebijakan-kebijakan kepada masyarakatnya mengenai kemacetan Ibu Kota. Sehingga dengan demikian peneliti berusaha mencari topik yang berskala lebih kecil agar peneliti mendapatkan jawaban yang dapat menggambarkan secara penuh mengenai suatu fenomena sosial yang terjadi di masyarakat perkotaan. Namun peneliti tidak ingin keluar dari unit analisisnya yaitu tetap menggunakan masyarakat perkotaan sebagai objek penelitian. Akhirnya peneliti menemukan suatu tema yang merupakan sebuah fenomena sosial di masyarakat Jakarta yaitu kegiatan yang sering dilakukan anak-anak muda Jakarta dengan menghabiskan waktu bersama teman-teman sehingga menghasilkan kegiatan yang dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyimpang yaitu balapan liar. Pada rancangan penelitian, peneliti bermaksud mengangkat topik mengenai fenomena yang sering terjadi pada masyarakat perkotaan khususnya kalangan muda, lebih tepatnya mengenai fenomena balapan mobil liar yang telah berlangsung turun temurun dan belum ada tindakan yang nyata dari pihak kepolisian untuk menghentikan kegiatan menyimpang seperti ini. Peneliti memfokuskan perhatiannya kepada pembentukan kegiatan menyimpang balapan liar serta mengidentifikasi komunitas kota manakah yang melakukan kegiatan menyimpang tersebut. Peneliti tertarik mengangkat topik tersebut mengingat bahwa sampai saat ini kegiatan menyimpang tersebut tetap berlangsung dan jumlah peminat dari kegiatan ini semakin meningkat. Untuk itu peneliti berencana meneliti siapakah orang-orang yang melakukan kegiatan menyimpang

kolektif khususnya balapan mobil liar di lokasi tersebut. Dalam penentuan lokasi, peneliti menentukan balapan mobil liar yang berada di Jalan Asia Afrika Senayan, Jakarta Pusat. Lokasi ini merupakan lokasi utama tempat berkumpulnya komunitas-komunitas mobil yang beraliran *drag race*.

Berdasarkan rancangan penelitian tersebut, peneliti memulai penelitian dengan mencari data-data mengenai balapan liar yang marak terjadi di kota-kota besar baik dalam negeri maupun luar negeri sejak bulan September 2010. Setelah mencari data-data mengenai balapan liar diberbagai tempat, peneliti menemukan lokasi yang tepat yang merupakan lokasi yang sering dijadikan arena balapan mobil liar masyarakat Jakarta. Dari sini kemudian peneliti mencari orang yang dapat dihubungi yang menjadi anggota tetap balapan liar ini. Peneliti mendapat kemudahan untuk mendapatkan informasi mengenai balapan mobil liar di tempat ini, karena kebetulan peneliti memiliki teman yang memiliki hubungan terhadap dunia balapan khususnya mobil. Sehingga peneliti mendapat nomor yang dapat dihubungi dan sekitar awal bulan November 2010 peneliti menghubungi salah satu peserta dari kegiatan balapan liar untuk bertemu di lokasi balapan liar yaitu di depan Senayan City. Setelah sampai di lokasi penelitian peneliti melakukan observasi tempat dan ngobrol-ngobrol dengan salah satu kerumunan anak-anak muda yang sedang berkumpul disamping mobil-mobil yang diparkirkan dipinggir jalan tersebut. Dari hasil wawancara, peserta balapan liar lebih banyak menceritakan bagaimana perasaan yang mereka rasakan ketika berada dalam posisi saat berada digaris start dan pada saat mereka berhasil mengalahkan mobil lainnya. Dengan adanya obrolan yang selama hampir 3 jam ini kemudian membuat peneliti merasa permasalahan mengenai balapan mobil liar lebih menarik karena peneliti ingin menggambarkan bagaimana proses mereka melakukan balapan liar sehingga menjadi kegiatan rutin yang dilakukan oleh sebagian masyarakat Jakarta. Untuk itu akhirnya kemudian peneliti menemui pembimbing dan mendiskusikannya untuk merubah tema penelitian. Kemudian dengan disetujuinya oleh pembimbing maka tema penelitian diubah dari kemacetan Ibu Kota pada tahun 2014 menjadi Bagaimana proses yang terbentuk dari kegiatan menyimpang yang dilakukan oleh orang-orang yang berkumpul di Jalan Asia

Afrika Senayan. Penelitian yang akan dilakukan mengidentifikasi warga komunitas kota manakah yang rutin melakukan kegiatan menyimpang balapan mobil liar setiap minggunya di jalan tersebut sehingga kegiatan menyimpang itu dapat berlangsung turun temurun ditengah masyarakat perkotaan.

Setelah mendapatkan topik penelitian yang pasti, peneliti langsung menghubungi orang yang melakukan balapan mobil liar yang sudah pernah dihubungi sebelumnya oleh peneliti untuk melakukan wawancara yang lebih fokus. Ternyata orang yang diwawancarai oleh peneliti merupakan peserta rutin dalam kegiatan menyimpang tersebut dan dia merupakan salah satu koordinator dari sebuah klub mobil di Jakarta khususnya merupakan klub mobil yang beraliran *drag race*. Disamping itu dalam wawancara pun orang ini termasuk peserta aktif sehingga peneliti menetapkannya menjadi informan kunci. Dalam wawancara ini peneliti meminta koneksi orang-orang yang bisa dihubungi untuk dilakukan wawancara kembali dan ia pun memberikan tiga nomor telepon yang dapat dihubungi untuk diwawancarai. Ketiga orang tersebut peneliti hubungi untuk dilakukan wawancara langsung. Ketika mewawancarai ketiga orang yang diberikan oleh informan kunci tersebut. Peneliti merasa dua orang saja yang cocok dijadikan informan karena satu orang ini tidak terlalu banyak mengenai proses balapan liar yang terjadi di lokasi tersebut. Setelah menemukan kedua orang yang mengetahui bagaimana balapan mobil liar yang terjadi di lokasi tersebut, peneliti merasa cukup dua orang ini saja untuk diwawancarai sebagai pelaku senior balapan liar untuk mendapatkan gambaran atau sejarah mengenai balapan liar. Peneliti merasa selain peserta-peserta senior dari balapan liar, peserta-peserta junior juga turut menyumbangkan partisipasinya dalam melestarikan kebudayaan menyimpang seperti balapan liar ini. Sehingga penting untuk diwawancarai sebagai data utama dalam terbentuknya kegiatan balapan mobil liar dikalangan masyarakat Jakarta. Disamping itu peneliti juga membutuhkan informan dari penonton balapan liar itu sebagai data penunjang dalam fokus penelitian ini. Peneliti mengunjungi para informan beberapa kali untuk menggali informasi-informasi yang ada. Dengan mengunjungi informan beberapa kali maka akan terbangun raport yang baik antara peneliti dengan

informan sehingga informan akan berbagi informasi yang lebih mendalam mengenai keadaan mereka terutama dalam melakukan kegiatan menyimpang yaitu balapan mobil liar karena akan terlihat pandangan mereka sehingga mereka melakukan kegiatan tersebut dan rutin dilakukan setiap minggunya agar mendapatkan informasi yang selengkap-lengkapunya guna menjawab permasalahan penelitian.

Selama melakukan kegiatan turun lapangan yang waktunya tidak ditentukan, peneliti membuat transkrip wawancara dari wawancara-wawancara yang dilakukan. Selain itu peneliti juga terus membaca literatur-literatur untuk mendukung kerangka pemikiran yang akan digunakan. Setelah data terkumpul dan dihubungkan dengan kerangka pemikiran yang digunakan, maka peneliti menyusun penelitian ini menjadi skripsi yang utuh.

Proses penelitian ini memakan waktu kurang dari enam bulan mulai dari persiapan turun lapangan, hingga penulisan hasil penelitian. Dalam proses turun lapangan, peneliti menghabiskan waktu efektif selama dua bulan. Dalam kurun waktu tersebut peneliti melakukan wawancara mendalam beberapa kali terhadap informan-informan. Intensitas wawancara cukup sering dilakukan setiap minggunya, karena setiap kali peneliti datang ke lokasi penelitian, peneliti mengunjungi setiap informan dan melakukan wawancara singkat, dimana melalui wawancara singkat tersebut peneliti mendapatkan informasi-informasi penting. Selama turun lapangan peneliti juga melakukan observasi untuk mendapatkan gambaran mengenai bagaimana lokasi penelitian itu seutuhnya. Sebagai instrumen utama dalam penelitian kualitatif, peran peneliti itu sendiri sangat menentukan keseluruhan proses penelitian dan untuk mendapatkan topik permasalahan yang benar-benar menyentuh dasar dari suatu fenomena sosial. Dalam penelitian kualitatif, turun lapangan adalah langkah yang tepat untuk mencari permasalahan yang sebenarnya ada dalam suatu fenomena sosial.



### 3.6 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian bertempat di Jalan Asia Afrika Senayan, Jakarta Pusat.



#### 3.6 Lokasi tempat berlangsungnya balapan mobil liar

Lokasi ini merupakan lokasi yang berada di Jalan Asia Afrika Senayan Jakarta Pusat, lokasi ini tepat berada di depan mall Senayan City. Lokasi ini menarik perhatian remaja-remaja Ibu Kota untuk menghabiskan waktu malamnya dengan melakukan kegiatan yang memacu adrenalin yaitu balapan mobil liar. Lokasi ini mulai diramaikan oleh kumpulan remaja-remaja muda Ibu Kota pada pukul 11.00-03.00 WIB pada hari Kamis, Jumat dan Sabtu malam. Selain anak-anak muda yang berkumpul di lokasi tersebut, banyak pula supir taksi yang sedang menunggu penumpang dengan membuat antrian di seberang pintu keluar Senayan City. Disamping itu terdapat para pedagang yang menjual makanan dan minuman di sepanjang jalan Asia Afrika. Oleh karena itu, tempat ini dijadikan sebagai salah satu lokasi utama melakukan balapan mobil liar atau *drag race* dikalangan remaja muda Jakarta. Sehingga mobil-mobil yang sudah pernah turun langsung dalam kegiatan ini pasti akan dikenal pada ajang-ajang balapan resmi khususnya *drag race*. Pemilihan lokasi berdasarkan pada kriteria lokasi yang dibutuhkan untuk penelitian ini, yaitu sebagai lokasi yang sering dijadikan tempat balapan mobil liar dibandingkan dengan lokasi balapan liar lainnya di Jakarta.

### 3.7 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan-keterbatasan dalam proses penelitiannya yang telah dilakukan oleh peneliti sehubungan dengan kendala-kendala yang dialami oleh peneliti pada saat melakukan penelitian. Penelitian ini merupakan studi tentang fenomena dalam masyarakat perkotaan yaitu balapan mobil liar namun pada saat penelitian ini dilakukan, banyak perubahan-perubahan jadwal balapan liar, selain itu disetiap minggunya polisi yang berpatroli sangat rutin melakukan pengamanan namun orang-orang yang berkumpul disepanjang jalan Asia Afrika tersebut memang selalu ada setiap minggunya walaupun polisi sering melakukan patroli beberapa bulan terakhir. Sehingga peneliti sulit menemukan *moment-moment* yang tepat saat berlangsungnya kegiatan balapan liar. Dalam sebulan maksimal hanya satu kali peneliti mendapatkan situasi yang benar-benar layaknya berada pada sebuah sirkuit balapan resmi.

Dari segi analisa, kendala lain yang dihadapi oleh peneliti adalah kurangnya literatur yang sesuai atau berkaitan dengan topik yang peneliti angkat sehingga penulis sedikit mengalami kesusahan dalam menganalisis. Hal ini disebabkan fenomena yang sering terjadi adalah balapan liar yang menggunakan sepeda motor sedangkan fenomena balapan liar menggunakan mobil masih sedikit dibahas pada beberapa kesempatan. Sehingga literatur yang digunakan oleh peneliti sebagai rujukan lebih banyak berasal dari jurnal-jurnal serta wawancara dengan para informan, literatur yang berasal dari para akademis masih tergolong sedikit.

### 3.8 Karakteristik Informan

Dalam penelitian ini ada beberapa pertimbangan untuk menentukan informan sebagai sumber informasi agar didapatkan data yang akurat sehingga dibutuhkan orang-orang yang benar-benar menguasai masalah yang diteliti dan dapat memberikan informasi yang mendalam dan detail. Sesuai dengan topik penelitian mengenai proses terbentuknya dan mengidentifikasi orang-orang yang melakukan kegiatan menyimpang kolektif khususnya balapan liar yang terus

menunjukkan eksistensinya ditengah kalangan muda perkotaan, maka untuk itu yang menjadi informan utama dalam penelitian ini adalah pembalap liar, ketua serta pengurus dari komunitas IDR dan pihak kepolisian yang berwenang menangani masalah ini. Peserta dari balapan mobil liar ini pasti memiliki alasan mengapa mereka terlibat langsung dalam kegiatan yang dapat dikatakan sebagai perilaku yang menyimpang. Berikut merupakan berbagai pandangan pelaku mengenai kegiatan menyimpang yaitu balapan mobil liar, sehingga mereka rutin melakukan kegiatan tersebut sebagai kegiatan wajib setiap minggunya.

### **3.8.1 Informan RB**

Informan berusia 33 Tahun, informan lulusan Sarjana dari UGM jurusan Teknik Informatika dan sekarang bekerja sebagai staf IT di Bank BNI. RB merupakan ketua dari sebuah komunitas mobil yang bernama TSVC dan menjadi peserta rutin dalam kegiatan balapan mobil liar. Sebagai seorang ketua dari sebuah komunitas mobil tentunya RB memiliki pergaulan yang luas terhadap dunia otomotif, komunitas yang dipimpinya merupakan komunitas mobil yang memiliki kesamaan hobi dalam dunia *drag race* atau balapan liar. Menurut RB ia memiliki alasan mengapa ia melakukan kegiatan balapan mobil liar rutin setiap minggunya di lokasi tersebut, alasannya adalah sejak kecil ia sudah menggemari dunia otomotif dan gemar menonton film mengenai balapan mobil. Sampai ketika ia diberikan sebuah mobil oleh orang tuanya sedikit demi sedikit ia mulai memodifikasi mobil tersebut sampai akhirnya mendapatkan kekuatan maksimal dari mobilnya, tidak sedikit uang yang harus dikeluarkan oleh RB untuk membeli alat-alat yang dapat menunjang performa dari mobilnya. Inilah yang membuat RB mulai menggemari dunia balapan dan terjun langsung sehingga membentuk sebuah komunitas mobil yang bernama TSVC.

*Gua emang dari dulu suka banget sama yang namanya balapan, gatau kenapa ya pokoknya hobi banget sama dunia yang kayak begitu-begitu. Rasanya puas banget deh kalo gua udah bisa maksimalin kemampuan mobil gua dan gua bisa ngeliatin keorang kalo mobil gw kenceng. Awalnya itu yang mendasari kenapa gw ikut melakukan kegiatan balapan mobil liar ini. Selain itu komunitas yang gua bentuk rata-rata anggotanya hobi banget sama dunia nge-drag, kan ga mungkin gua*

*buat komunitas drag race indonesia makanya gua buat aja komunitas mobil yang mengcover hobi dari anggotanya yaitu drag race. Anggota dari klub mobil gua rutin ngikutin kegiatan drag race di sentul setiap 3 atau 4 bulan sekali, sama di Harapan Indah Bekasi, tempat kita kumpul-kumpul sambil ngetes mobil ya di Asia Afrika ini. Kita bisa battle sama mobil-mobil dari klub lain yang sebelumnya pernah ketemu di sentul dan disini kita bisa puas berkali kali dan milih dengan siapa kita akan battle.*

RB juga menjelaskan mengenai kegiatan balapan mobil liar yang sempat berpindah dari Kemayoran ke jalan Asia Afrika, menurutnya kondisi dan suasana di kemayoran sudah tidak mendukung lagi untuk balapan mobil, disana lebih mendominasi motor-motor yang berada disepanjang jalan tersebut. Pada akhirnya para pembalap mobil mencari tempat yang tepat untuk melakukan balapan liar, yaitu Jalan Asia Afrika. Lintasan yang lurus dan kondisi jalan yang selalu bagus merupakan alasan memilih lokasi ini, selain berada di pusat kota lokasi tersebut juga sangat strategis bagi orang-orang yang ingin melakukan balapan liar dan berkumpul menghabiskan waktu bersama komunitasnya pada malam hari.

*Kegiatan balapan liar di Jakarta setau gua udah berlangsung dari tahun 1980-an, awalnya sih balapan mobil ini lokasinya bukan di Asia Afrika (Asia Afrika) tapi di Kemayoran. Wuuuuuhh...pokoknya mobil-mobil yang udah turun disana pasti dikenal banget deh di bengkel-bengkel modifikasi. Awal pindahnya setau gua dari akhir tahun 2000, kalo di Asia Afrika ini biasanya kita kumpul dari jam 12an, mobil-mobil yang dateng kesini sih biasanya dari klub-klub mobil kaya mitsubishi, lancer, avanza, honda yaa pokoknya merek-merek mobil yang adalah. Awalnya orang-orang disini kumpul hari sabtu malem sambil malem mingguan, tapi banyak polisi yang ngejagain jadi paling kita cuma nongkrong-nongkrong aja sambil makan dan tidur-tiduran. Kita coba di hari lain mundur ke hari jumat malem pas weekend gitu, awal-awalnya sih ga ada polisi yang patroli, paling iseng-iseng gitu ngusir-ngusirin tapi mobil-mobil yang ada disana ngilang bentar trus nongol lagi deh.*

Sampai saat ini menurut RB peminat dari kegiatan balapan liar di Jalan Asia Afrika bertambah, anak-anak muda yang lebih banyak mendominasi walaupun usia-usia 35 sampai 40 tahun juga tetap melakukan kegiatan tersebut. Umumnya orang-orang yang berada di lokasi tersebut tidak saling mengenal secara pribadi, mereka lebih mengenali melalui mobil mobil dengan modifikasi yang mudah

dikenal. Mobil yang memiliki suara besar, dan bentukan fisik yang menarik menjadi daya tarik sendiri untuk mengingat mobil tersebut. Biasanya mereka berkumpul sesuai dengan klub-klub mobil yang mereka miliki dan menghabiskan malam dengan mengetest kecepatan mobil mereka dengan *battle* terhadap mobil lain baik berasal dari klub sendiri ataupun klub mobil lainnya. Sebenarnya menurut RB orang-orang yang berada disana sadar bahwa mereka melanggar peraturan yang ada, dan melakukan kegiatan menyimpang. Pemerintah tidak menyediakan tempat atau lokasi yang dapat dijadikan sebagai lintasan atau arena menyalurkan hobi balapan, sehingga mereka menggunakan jalan-jalan umum sebagai tempat menyalurkan hobi yaitu balapan mobil. Walaupun lokasi tersebut dengan pos dan kantor polisi dekat, namun itu tidak mematahkan semangat mereka untuk menyalurkan hobinya.

*“ Kita semua disini sadar kalo udah ngelakuin hal yang menyimpang, tapi gimana lagi kita ga ada tempat untuk balapan mobil. Kalo disirkuit sentul kan kejuhan, ga mungkin lah setiap minggunya kita kesana dan dengan waktu yang malam hari. Makanya kita semua tau kalo kegiatan ini menyimpang, selain itu sensasi ketika ada mobil patroli dateng trus kita disuruh ninggalin tempat itu yang ngebuat kita seneng gitu kaya ada tantangannya, ada juga mobil yang tetep ngelakuin drag walaupun polisi udah nyuruh bubar. Nah pas dikejar-kejar polisi itu adrenalin kita ningkat dan cepat-cepat untuk kabur. Disitulah unik nya balapan liar di jalan raya, kita harus siap diusir, kabur bahkan ketangkap sama polisinya terus digiring ke kantor polisi dan mobil di tahan. Itu semua ga ngebuat kita jera atau takut. Setelah mobilnya keluar nge-drag tetep berlanjut.*

### **3.8.2 Informan Y**

Y adalah seorang pemuda yang berusia 27 Tahun, saat ini ia bekerja sebagai seorang Jurnalis di sebuah media cetak luar negeri di Jakarta. Dengan jumlah penghasilan diatas 8 juta perbulannya Y tidak ragu untuk melakukan modifikasi habis-habisan terhadap mobil kesayangannya yang bermerek Toyota Vios. Ia bercita-cita agar menjadi mobil Viosnya menjadi salah satu Vios tercepat di Indonesia. Salah satu tolak ukur untuk mengetes kecepatan mobilnya adalah dengan mengikuti kegiatan balapan mobil liar di Asia Afrika setiap minggunya. Tentunya Y sudah memiliki lawan yang sekelas dengan kecepatan mobilnya untuk *battle* pada saat balapan. Informan ini sudah mengikuti kegiatan

balapan liar ini semenjak usia 21 Tahun, sehingga ia sangat mengenal mobil-mobil apa saja yang berada ditempat tersebut dan sejauh mana kecepatan mobil-mobil lainnya. Y hanya *battle* dengan mobil-mobil yang sesuai dengan kelas kecepatan pada saat berada di sentul yaitu kelas 16 detik.

*Awalnya saya mengikuti kegiatan balapan liar ini pada saat saya selesai kuliah, karena pada saat itu saya baru dipercayakan untuk memiliki sebuah mobil oleh orang tua saya. Kemudian sedikit-sedikit saya mulai memodifikasi ringan yaitu dengan mengganti knalpot, filter udara dan lain-lainnya. Namun setelah saya bekerja dan memiliki penghasilan sendiri, saya mulai menabung untuk merombak habis kecepatan dari mobil ini. Saya rutin mencari informasi di internet mengenai mobil vios yang tercepat di setiap negara, kemudian saya juga berkonsultasi dengan orang bengkel sebelum melakukan perubahan. Ketika orang bengkel mengatakan ok, semua dapat dilakukan dengan baik, baru saya merealisasikannya. Budget yang saya keluarkan juga tidak sedikit, bahkan saya rela unuk menekan biaya makan saya untuk memodifikasi mobil ini.*

Kemudian informan menjelaskan mengenai kegiatan yang berada di jalan Asia Afrika, menurutnya kegiatan tersebut memang sudah berjalan dari tahun 80an lokasi balapan mobil liar di Jakarta memang memiliki beberapa tempat namun memasuki awal tahun 2000 balapan di jalan asia afrika menjadi tolak ukur mobil-mobil cepat yang ada di Jakarta khususnya yang beraliran *drag race*. Informan juga mengenal beberapa mobil yang berada disana namun ia tidak mengenal langsung terhadap pemiliknya. Informan mengatakan bahwa orang-orang yang melakukan balapan ini sebelumnya telah bergabung dalam suatu situs sosial yang bernama modifikasi.com, situs ini merupakan tempat mereka untuk saling berkomunikasi di dunia maya, banyak hal-hal dan informasi yang dibicarakan mengenai mobil ataupun kegiatan balapan liar di Asia Afrika. Seperti bagaimana kondisi pada saat menjelang balapan dan apakah terdapat polisi yang berpatroli disekitar tempat tersebut. Jika tidak ada polisi yang berpatroli maka mobil-mobil lain akan keluar dan melakukan balapan liar di Asia Afrika. Dengan demikian media komunikasi antara orang-orang yang terlibat dalam kegiatan menyimpang balapan liar ini adalah situs modifikisi.com.

*Situs modifikasi.com merupakan situs yang mewadahi kegiatan balapan mobil liar yang berlangsung di jalan Asia Afrika. Situs ini juga memberikan informasi-informasi mengenai dunia otomotif lainnya, ga*

*cuma ngomongin otomotif dan dunia balap aja sebenarnya, banyak juga anggota-anggotanya yang bercanda-canda sedikit mengarak ke “yang jorok-jorok” yaa... taulah laki-laki gimana. Biasanya sih lebih sering ngasih tahu info gimana kondisi di Asia Afrika, ada polisi apa ga, mobil ini dateng apa ga, pokoknya info-info terbaru lah yang diomongin disitus ini. Situasi di Asia Afrika ini memang kayak gini klo balapan belum dimulai, mobil-mobil parkir kayak lagi nunggu orang, padahal pemiliknya lagi nongkrong dipinggir-pinggir trotoar sambil ngobrol dan makan. Tapi setelah balapan dimulai, satu-persatu mobil-mobil kenceng mulai ngedrag, suasana jadi seru. Knalpot-knalpot racing mulai kedengeran, wuiihh..pokoknya seru banget deh.*

Disamping itu informan juga menjelaskan bagaimana jika tiba-tiba polisi datang dan menangkap mobil-mobil yang sedang melakukan balapan. Untuk proses pengeluaran mobil banyak cara yang digunakan, tahap pertama jika mobil tersebut baru sekali tertangkap maka hanya diperingatkan oleh polisi agar tidak mengulangnya. Namun jika sudah ketiga kalinya mereka akan berdamai kepada polisi dengan memberi sejumlah uang agar mobil tersebut dapat segera dikeluarkan. Namun akhir-akhir ini jarang sekali ada mobil yang tertangkap polisi karena biasanya, mereka sudah kabur dan bersembunyi di dekat Universitas Mustoepo sebelum polisi mengejar mereka. Sekitar 15 sampai 20 menit kemudian mobil-mobil pun kembali memenuhi jalanan di pinggir trotoar dan mulai melakukan balapan liar lagi.

*Saya juga bingung kenapa mobil-mobil yang ada disana ga takut dengan polisi, ketika disuruh untuk meninggalkan tempat ini mereka pergi namun ketika polisi pergi dan tidak berpatroli di daerah Asia Afrika maka mereka dateng lagi. Sebenarnya lucu juga ya main kucing-kucingan sama polisi. Untuk mobil-mobil yang kenceng banget biasanya main di kelas 10-13 detik mereka sih tenang aja, karena mobil polisi ga bakal bisa ngejar mobil mereka. Kalo gue sih liat keadaan aja, kalo pas diusir pada dateng lagi dan temen-temen satu klub gw pada masih nongkrong dan masih ada mobil-mobil lain yang pada parkir sih ikut aja. Tapi biasanya untuk mulai balapan lagi kita semua liat situasi dulu.*

Informan mengakui tidak mengenal secara keseluruhan orang-orang yang ada di Asia Afrika, namun menurut pendapatnya regenerasi dari kegiatan balapan liar ini pasti ada yaitu dengan melihat dari mobil-mobil baru yang berada disana. Proses sosialisasi melalui situs modifikasi.com merupakan cara yang cepat untuk menurunkan kegiatan menyimpang balapan liar kepada peserta-peserta baru.

Umumnya peserta-peserta senior mengetahui mobil-mobil mana saja yang menjadi langganan Asia Afrika dan mobil mana yang menjadi lawan baru di Asia Afrika sesuai dengan kelas kecepatan mobilnya.

### 3.8.3 Informan S

Informan ini berinisial S, informan adalah mantan *drag racer* pada tahun 80-an sekaligus seorang pemilik bengkel terkenal beraliran *drag race* di Jakarta. Saat ini S berusia 48 Tahun, dan berada dibalik layar dunia *drag race*. Kegiatan yang dilakukan S setiap harinya adalah memodifikasi mobil-mobil untuk berlaga pada ajang-ajang *drag race* yang ada. S mengetahui bagaimana sejarah terbentuknya balapan liar di Jakarta yang berujung pada lokasi di Jalan Asia Afrika. Sejak dulu semasa SMA Informan sudah memiliki hobi dalam dunia otomotif, ia sering mengotak-ngatik mobil agar dapat melaju lebih cepat, ketertarikan inilah yang membuat S mengikuti balapan-balapan liar yang sangat terkenal pada masa itu, pada tahun 1980-an S sudah mengikuti balapan liar yang berada di Menteng dan Sudirman. S berpendapat bahwa sebelum berpindah lokasi di Jalan Asia Afrika, lokasi utamanya adalah di Menteng, kemudian jika terdapat polisi yang berpatroli maka berpindah lagi ke Sudirman. Pada akhir tahun 1990-an lokasi tersebut berpindah menjadi di Jalan Asia Afrika sampai saat ini.

*awalnya balapan liar di jakarta itu lokasinya bukan di Asia Afrika, tapi di Menteng sama Sudirman, karena ada polisi yang ngejagain ya lokasinya pindah-pindah..nyari tempat yang sepi tapi jalannya bagus dan cocok buat balapan. Baru pindah ke Asia Afrika ini kurang lebih 10 tahun yang lalu lah..sampai sekarang ini. Dulu kegiatan ini muncul ya karena anak-anak disana emang punya hobi yang sama yaitu ngotak-ngatik sambil balapan mobil. Awalnya sih tahun 80-an lah kegiatan ini adanya, kalau dulu balapan liarnya rame banget, rame sama penontonnya, rame juga sama yang balapannya. Jadinya seru banget tu kalo udah ada disana, berasa kayak ada di film-film balapan gitu, berlanjut sampe saat ini deh tu balapan liar.*

Pada awalnya keluarga tentu tidak menyetujui pilihan S untuk terjun dalam dunia seperti ini, namun sejak SMA sudah terlihat bakat dan kegemaran S dalam dunia otomotif sehingga pada akhirnya orang tua S memastikan kepadanya apakah ia



benar-benar serius untuk menjalankan hobinya. Kemudian S membulatkan tekad untuk lebih serius dan menjadikan hobinya ini untuk bekal hidup melangkah kedepan. Orang tua pun akhirnya memberikan restu untuk S agar menjadikan hobinya sebagai mata pencahariannya dan tidak akan merugikan orang lain. Bertahun-tahun S mengikuti balapan liar yang berada di Menteng dan Sudirman, modifikasi yang ia lakukan pun tidak menggunakan jasa bengkel-bengkel yang ada, tetapi dengan menggunakan kemampuan dan tangannya sendiri. Sehingga kepuasan yang dicapainya ketika mobil tersebut menang tidak dapat dibayar dengan apapun. Berawal dari kemampuan yang dimilikinya dalam merakit sebuah mobil, maka kehandalannya pun menyebar pada orang-orang yang berada di lokasi tersebut, sedikit demi sedikit namanya mulai dikenal sebagai pembalap sekaligus montir dalam dunia *drag race*. Dengan kemampuan dan kesungguhan hati yang dimiliki S maka, pada tahun 1990-an S berhasil mendirikan sebuah bengkel mobil khusus beraliran *drag race* yang bertahan dan semakin berkembang hingga saat ini. Banyak mobil-mobil kelas 13 detik ke bawah adalah hasil rakitan dari bengkelnya. Sehingga nama bengkelnya menjadi salah satu bengkel yang dapat diperhitungkan dalam ajang-ajang *drag race* yang ada.

*alasan saya ngikutin kegiatan ini emang dari SMA saya uda suka banget sama otomotif, ngerakit sendiri mobil, abis itu di tes di Menteng, balapan sama yang lain..awalnya itu yang ngebuat saya suka sama kegiatan kayak gini, terus dari hobi ngutak-ngatik mobil, akhirnya saya jadiin buat nyari makan sampai saat ini. kira-kira udah 30 tahunanlah saya ada di dunia seperti ini. Bengkel yang saya bangun dari tahun 90-an adalah bukti kecintaan saya sama otomotif, khususnya drag race..dari hobi bisa berlanjut buat nyari makan. Sampai sekarang saya memang ga ikutan balapan lagi, tapi saya mainnya dibelakang layar aja, saya yang ngebangun mobil-mobil orang-orang yang udah percaya sama kerjaan saya. Akhirnya nama bengkel saya jadi salah satu bengkel khusus drag yang bisa disamain sama bengkel-bengkel drag yang terkenal lainnya.*

S berpendapat bahwa orang-orang yang berada dalam kegiatan ini adalah orang-orang dari kalangan menengah atas, karena salah satu syarat untuk dapat melakukan kegiatan ini adalah memiliki sebuah mobil dan harus

memodifikasinya. Profesi orang-orang yang melakukan kegiatan ini beragam mulai dari mahasiswa, pelajar, anaknya polisi, pegawai kantoran dan artis. Sehingga menurut S, kegiatan ini menjadi semacam *trend* anak muda pada masa itu dan jika ingin menjadi anak gaul yang dikenal adalah mengikuti kegiatan seperti ini. Informan S juga menceritakan bahwa pada masa dulu balapan yang ada banyak menggunakan taruhan sebagai penyemangat dan peramai dari kegiatan ini. Modal dalam taruhan tersebut adalah uang dan mobil, uang yang menjadi taruhan pun tidak sedikit, berkisar antara 5-20 juta rupiah. Bahkan menurut S hal yang lebih menantang adalah dengan memberikan mobil yang kalah kepada mobil yang menang. Tentunya ini sudah merupakan sebuah perjudian dan melanggar peraturan yang ada. Namun hal tersebut tidak berlangsung sampai saat ini, meskipun menurut S taruhan masih ada tetapi jumlahnya berkisar antara 500-2 juta rupiah. Hal ini dikarenakan saat ini banyak *event* resmi *drag race* yang diselenggarakan dan tentunya lebih memiliki prestise jika menjadi pemenangnya.

*kalo jaman gue dulu, taun 80an...balapan pake uang sama mobil tu bener-bener ada. Gue ngalamin banget, uang sekitar 5 sampai 20 juta itu bisa dijadiin bahan taruhan, bahkan yang lebih parahnya itu taruhannya pake mobil. Bisa dibayangin ga kalo tiba-tiba kita kalah trus mobil kita ilang. Makanya orang-orang dulu lebih bernyali ngelakuin balapan gitu-gitu. Mungkin karena emang pengaruh dari orang-orang barat kali ya...aneh gitu, walaupun taruhannya parah-parah tapi orang-orang yang ngelakuin ga pernah berkurang. Banyak aja yang tetep ngelakuin sebagai hobinya. Waktu dulu juga ada taruhan antar bengkel, jadi bengkel-bengkel itu ngemodif satu mobil terus di battle, mobil yang kalah resiko mobil itu jadi milik bengkel yang menang. Pokoknya kalo menurut gue balapan liar dulu itu lebih berani dibanding yang sekarang-sekarang. Sekarang uda gak adalagi taruhan-taruhan kayak dulu, menurut gue sih mungkin karena sekarang polisi-polisinya uda mulai kejam dan lebih tegas lagi sama anak-anak yang ngelakuin balapan liar, terus kadang patrolinya lebih sering supaya ga ada yang ngedrag. Lagian sekarang kan uda ada balapan-balapan resmi kayak di Sentul sama Harapan indah, jadi uda jarang pake taruhan-taruhan gitu..*

Informan S memiliki pengalaman buruk yaitu pada saat ia melakukan balapan liar di Menteng ia pernah di hadang polisi bahkan sampai ditodongkan pistol di depan kepalanya. Polisi mengira bahwa S akan kabur dan melarikan diri. Pada

saat itu S tidak dapat berbuat banyak dan mengikuti apa yang dikatakan polisi. Kemudian mobilnya dipinggirkan dan akhirnya S harus membayar sejumlah uang kepada polisi agar ia dapat terbebaskan dengan cepat. Namun S juga menceritakan bahwa proses yang harus dilalui jika sudah tertangkap polisi adalah mobil digiring ke kantor polisi dan dijemur sampai keesokan harinya, kemudian membayar sejumlah uang yang telah menjadi kesepakatan diantara keduanya. S juga menceritakan terdapat perbedaan antara balapan liar dulu dan sekarang menurut S balapan liar yang sebenarnya adalah dulu yaitu benar-benar mengandalkan kecepatan mobil tetapi sekarang dibatasi oleh adanya sistem menggunakan waktu. Sehingga pembalap hanya mencocokkan waktu saja untuk menjadi pemenangnya.

*bedanya kalau dulu adanya tiap hari, apalagi hari-hari libur, udah pasti rame banget aja..sebenarnya tiap hari pasti ada yang balapan liar gitu, kalau ada polisi ya pindah nyari tempat yang lain, tapi pasti ada kok..kalau sekarang gue liat sih uda ga serame dulu ya, terus mobil-mobil nya itu ga semuanya keren-keren dalam arti ga kenceng-kenceng banget aja uda bisa ikutan drag, kalau dulu serem banget, mobil yang ikutan itu bener-bener di modifikasi abis-abisan supaya bisa menang ngelawan mobil yang lain. Bener-bener dipol in tenaganya baru deh ikutan drag. Kalau dulu yang punya uang ya pasti di depan, jadi pemenangnya. bener-bener namanya kompetisi dan balapan. Kan harusnya gitu, yang namanya balapan itu kan kenceng-kencengan mobil, jadi seru nontonnya. Kalau sekarang kan beda, pake braket time, istilahnya lo ga perlu punya mobil-mobil kenceng banget juga bisa ikutan drag race, bisa ikutan balapan liar di Asia Afrika, walaupun mobil lo standar juga tapi kalau bisa masuk kelas yang paling bawah 19 atau 20 detik pasti lo menang, asal bisa ngepasin waktunya aja. Yang ga serunya itu sekarang kayak gitu, kalau dibilang balapan ya bukan balapan yang sebenarnya, kalau waktu lo Cuma 15,5 detik kan susah kalau lo mau ke 15 kecil, pasti lo angkat gasnya supaya masuk ke kelas 16 aja sekalian..jadi ga seru banget, bukan gas pol-polan buat balapan, ya itu karena dibatesin sama waktu. Susah jadinya....*

kemudian S juga menceritakan awal mula terbentuknya organisasi IDR, menurut S ide awal terbentuknya organisasi ini adalah desakan dari senior-senior *drag race* yang masih aktif seperti Faisal Ali. Menurut S sudah seharusnya para pecinta *drag race* memiliki sebuah wadah untuk menggabungkan seluruh aspirasi dari anggota-anggotanya, dan menjadikan *drag race* sebagai salah satu olah raga otomotif yang diperhitungkan. Maka pada tanggal 16 Juni 2011 resmi

terbentuklah IDR yaitu Indonesian Drag Racing. S berharap bahwa organisasi ini mampu memberikan apa yang diinginkan oleh anggota-anggotanya dan mengembangkan *drag race* lebih baik lagi kedepannya.

*Wacana untuk ngebuat suatu wadah organisai drag race memang sudah ada sekitar 5 tahun yang lalu, tapi saat itu belum ada sosok yang bisa ngerealisasiinnya. .mungkin masih belum ada yang mampu untuk mengorganisirnya kedalam sebuah organisasi yang baik dan benar. Faisal Ali merupakan satu pencetus utama organisasi ini, beliau mengatakan kenapa sampe sekarng belum ada organisasi drag race di Indonesia, padahal penggemarnya banyak sekali dan tidak ada yang mengakomodir semuanya. Cobalah dibentuk organisasi yang memang khusus untuk drag race, sehingga para pecintanya merasa ada kepedulian satu sama lain, banyak loh pecinta drag race di Indonesia. Nah terus tanggal 16 juni kemaren, anak-anak drag race pada ngumpul, terbentuklah IDR ini, disitu awalnya sharing antar sesama drag racer, apa kekurangannya selama ini, terus bagaimana kedepannya...sampai terbentuk ketua dan koordinator-koordinator wilayahnya, saya gak mau jadi pengurusnya ah, saya sibuk sama bengkel..nanti ga fokus lagi..hahaha...menurut saya kedepannya harus lebih baik, cara pengelolaannya jangan asal-asalan, harus ada yang mengawasi satu sama lain, jadi yang namanya organisasi ya organisasi, harus bisa mewadahi para anggota-anggotanya, sehingga gak pada rugi masuk ke IDR ini. mereka harus ngerasa kalau IDR itu memang penting untuk kemajuan drag race, kalau anggotanya pada cuek kan susah, berarti gak berjalan dengan baik organisasinya. Yaa...mudah-mudahan dengan adanya IDR ini, bisa mewakili suara-suara drag racer yang ada diseluruh Indonesia, terus kedepannya bisa ngebuat drag race menjadi lebih baik dan menjadi olah raga yang bergengsi dan sama dengan olah raga otomotif lainnya.*

#### **3.8.4 Informan H**

H berusia 22 tahun adalah seorang mahasiswa angkatan 2007 dari Bina Nusantara jurusan Teknik Informatika. H ini adalah salah satu peserta muda yang aktif mengikuti balapan liar di Asia Afrika setiap minggunya. H memiliki ketertarikan atau hobi dengan dunia otomotif, sehingga ia sering menghabiskan waktu dengan berada di bengkel-bengkel temannya untuk lebih mendapat informasi bagaimana cara menambah kecepatan mobil kesayangannya. H merupakan tipe orang yang suka berinovasi dengan mobilnya, modifikasi mobil yang ia lakukan tidak sama dengan mobil-mobil lainnya. Sehingga ia lebih suka membuat ide-ide baru untuk memodifikasi mobilnya. Untuk masalah biaya dalam hal modifikasi mobil, H masih menggunakan uang jajan yang diberikan

oleh orang tuanya karena ia belum bekerja. Ia rela mengurangi jatah makan dan biaya transportasi kuliah agar dapat mengumpulkan uang untuk biaya modifikasi mobil. Sejak kecil H sangat tertarik dengan dunia balapan mobil, inspirasi akan ketertarikannya berasal dari film-film balapan mobil yang ia tonton sejak kecil.

*“dari kecil gua emang suka banget sama balapan mobil, film-film yang gw tonton dari jaman SD ya Cuma tentang balapan mobil. Kayak balapan mobil dari Jepang atau Amrika, dari situ ketika gua dikasih mobil osama bokap gw, sedikit-sedikit mulai gua modifikasi. Awalnya gua ganti knalpot sama header, soalnya uang yang gua punya kan pas-pasan jadinya gua harus nabung dulu baru gua ke bengkel untuk modifikasi. Dalam hal modifikasi gua orangnya lebih suka sama ide-ide yang baru, kalo orang bengkel bilang gini, gua mikir kenapa gak coba digabungin dengan ini atau itu. Pokoknya bener-bener gua pikirin gimana caranya supaya beda dari yang biasa tapi tenaga yang dihasilkannya lebih luar biasa dibanding yang lain. Sebenarnya cita-cita gua dari dulu pengen jadi pembalap profesional mulai dari sekolah balap dan semua yang berhubungan dengan balapan mobil. Tapi sayangnya bokap gua gak mendukung hobi gua itu, katanya hobi itu gak bisa dijadiin mata pencaharian gua di masa depan. Padahal gua percaya kalo hobi ini bisa menghasilkan uang dan gua pengen banget jadi pembalap yang profesional. Yaaaaah tapi semuanya udah terlambat. Makanya yang bisa gua lakuin untuk mengobati kekecewaan gua ya dengan cara ini. Masuk kedalam komunitas mobil yang suka drag race, terus gua ikutan drag race resmi yang ada di sentul. Itu udah cukup mengobati kekecewaan gua terhadap bokap.*

Mulanya orang tua H tidak menyetujui hobinya dalam dunia otomotif, diam-diam tanpa sepengetahuan orang tuanya ia memodifikasi mobilnya tanpa merubah tampilan luarnya. H hanya memodifikasi bagian dalam mesin sehingga orang tuanya tidak curiga terhadap perubahan mobilnya. Pada awalnya keluarga tidak setuju dengan hobi yang ia lakukan seperti berkumpul dan melakukan balapan liar, tetapi sedikit demi sedikit akhirnya orang tua H tidak dapat membatasi hobi anaknya sehingga setiap minggunya ia dapat berkumpul dan melakukan balapan liar di Asia Afrika. Cara menyetir mobil yang ia dapatkan dari balapan liar sering terbawa dalam kehidupannya sehari-hari. Gaya menyetirnya yang tidak mau kalah dengan mobil lainnya sering ia lakukan seperti di jalan tol dan jalan raya, ketika ada mobil yang melaju kencang dan ugal-ugalan, merupakan santapan empuk untuk balapan dengan mobil tersebut. Jika mobil tersebut belum kalah dari mobilnya ia akan terus mengejanya

sehingga dengan sendirinya mobil itu minggir dan membiarkan mobilnya di lewati oleh mobil H. Cara menyetir yang ugal-ugalan H lakukan jika sudah terlambat kuliah, terlebih pada saat berada di tol, ia terus berpindah lajur dari kiri ke kanan untuk dapat melewati mobil-mobil lain yang berjalan pelan di depannya. Sehingga mobil-mobil lainnya mengeluarkan suara dengan mengklakson dan memberikan lampu jauh kepada mobilnya. Pernah terjadi sesuatu saat H menyetir dengan cara demikian, karena salahnya perhitungan untuk mendahului mobil box akhirnya bagian depan kiri mobilnya robek menyangkut dengan ujung mobil box tersebut. Agar tidak berurusan panjang dengan mobil box dan polisi, ia pun kabur dan menginjak pedal gas menjadi lebih kencang dan langsung mencari pintu keluar tol terdekat agar dapat kabur.

*“Kadang-kadang kalo lagi pengen ngebut, terus kalo gua buru-buru ke kampus cara nyetir pas lagi drag gue lakuin. Abis mau gimana lagi kalo udah dikejer waktu ya harus ngebut-ngebutan. Tapi kalo emang lagi pengen ngebut-ngebutan sama mobil lain, yaa...gue jabanin sampai habis-habisan. Sampai salah satu diantara kita ada yang mengalah atau udah ga bisa ngelawan lagi baru deh berenti ngebut-ngebutannya. Lain lagi kalo lawan gue pake mobil-mobil kaya BMW, Mercy atau Audy yang uda jelas kecepatannya gue gak bakal berani untuk ngajak balapan atau ngebut-ngebutan, dari CC aja udah beda gimana mau gue lawan. Yaa..pokoknya ada kekurangan sama kelebihanlah dari biasa ikutan drag race. Kelebihannya gue bisa ngetes sejauh mana kecepatan mobil gue, kalo pengen ngebut-ngebutan juga ada aturan dan perhitungannya, jadi gak asal ngebut-ngebutan aja. Selain itu gue tau banyak teknik nyetir yang bener, walaupun ngebut-ngebutan itu ga di benerin juga sih, setidaknya gue bisa nyalurin hobi gue lah selama ini yang kurang tersalurkan karena orang tua..”*

Informan menjelaskan bahwa kegiatan balapan liar yang ada di Jalan Asia Afrika telah turun temurun dari beberapa generasi, dari dahulu kegiatan ini memang sudah menjadi kegiatan rutin yang dilakukan oleh sekumpulan anak-anak muda tidak hanya perkotaan namun daerah-daerah kecil lainnya. Kegiatan yang awalnya hanya berupa kegiatan berkumpul, tertawa dan menghabiskan malam di jalan raya berubah menjadi kegiatan yang seru dan menantang bagi peserta yang mengikutinya. Berawal dengan membentuk klub-klub motor atau mobil, kemudian menunjukkan eksistensinya dalam dunia otomotif dengan mengikuti ajang-ajang balapan. Muncul lah kegiatan balapan liar di tengah

masyarakat perkotaan dan pedesaan sebagai bentuk penyaluran hobi mereka diluar ajang-ajang resmi yang telah disediakan oleh pihak-pihak tertentu.

*“jujur walaupun gue sering ikutan balapan resmi kayak di Sentul, kadang-kadang gue males, soalnya pertama kita harus bayar untuk pendaftaran dan harus ada KIS supaya bisa ikutan balapan disana, rata-rata yaah abis hampir 1 jutaanlah untuk ikutan balapan disana. Jadi kadang gue lebih milih untuk ikutan balapan liar di Asia Afrika ini, toh mobil-mobil yang ikutan di Sentul ya mobil-mobil yang ada di Asia Afrika ini, malahan disini kita bisa bebas milih lawan battle tanpa harus bayar dulu..yaa itu sih pilihan ya. Ada juga orang-orang yang emang pengen banget menang dan naik podium, ya Sentul pilihannya.*

### **3.8.5 Informan E**

Informan ini bernama E, saat ini ia berusia 30 Tahun dan bekerja disebuah perusahaan swasta yang bergerak di bidang jasa. Kegiatan yang dilakukan E selain bekerja yaitu berhubungan dengan dunia otomotif, ia tidak ingin memberikan informasi yang jelas mengenai pekerjaan sampingannya. E sering berada disebuah bengkel di Jakarta, ia sering terlibat langsung dalam memodifikasi mobil-mobil langganan bengkel tersebut. Tetapi ketika ditanyakan langsung apakah ia bekerja di bengkel tersebut ia tidak memberikan jawaban pasti mengenai hal tersebut. Banyak mobil-mobil yang telah selesai di modifikasi dan E bertugas untuk mengetes apakah modifikasi yang dilakukan berhasil atau tidak. Lokasi yang sering dijadikan sebagai tempat mengetest mobil adalah di Asia Afrika, dari hasil test itulah kekurangan dari modifikasi terlihat, sehingga test yang dilakukan tidak hanya satu kali, namun berkali-kali agar mendapatkan hasil yang maksimal. E menceritakan bahwa ia sudah melakukan balapan liar di Asia Afrika semenjak akhir tahun 1998, saat ia masih berkuliah di Universitas swasta di Jakarta. Saat itu kondisinya jauh berbeda dengan sekarang, dulu suasana di Asia Afrika sangat ramai dan benar-benar seperti layaknya di sirkuit, hal ini dikarenakan mungkin pada saat ini gedung-gedung disekitar belum banyak dibangun seperti Senayan City dan sekitarnya. Sehingga jalan terlihat begitu besar dan tidak tertutupi oleh gedung-gedung tinggi, pada awal tahun 2000 banyak sekali anak-anak muda Jakarta yang membawa mobilnya untuk sekedar diparkirkan dipinggiran jalan tersebut.

*“ suasana dulu tu di Asia Afrika sini rame banget, pokoknya ada anggapan kalo loe ga kesini berarti lo ga gaul. Rata-rata anak-anak mobil di Jakarta pasti nongkrongnya di Asia Afrika ini, walaupun awalnya ga semua mobil yang ada udah di modifikasi, tapi lama kelamaan mobil yang tadinya ga diapa-apain setelah liat balapan disana pasti pengen langsung dimodifikasiin. Pokoknya balapan liar di Asia Afrika ini memang udah terkenal banget dari dulu, gak kalah terkenalnya sama balapan motor dikemayoran. Balapan liar disini juga ga berjalan mulus, ada aja yang kecelakaan. Biasanya kecelakaannya pas waktu diujung jalan pas mereka mau muter balik, biasanya sih karena terlalu kenceng terus mereka ga dapet ngerem untuk muter balik. Yaudah deh mobilnya guling-gulingan, supirnya sih biasanya selamat tapi pernah beberapa kali ada yang sampai meninggal. Tapi sekarang udah jarang banget ada yang kecelakaan apalagi sampai meninggal gitu, terakhir ada mobil jazz yang kecelakaan pas muter balik. Setau gue sih itu anak baru di Asia Afrika, soalnya gue ga pernah liat mobil itu sebelumnya. Mungkin dia belum berpengalaman kali yaa, dan belum tau kondisi jalan sama teknik yang bener untuk balapan drag. Kalau udah kecelakaan gitu polisi langsung rutin untuk patroli setiap harinya, biasanya anak-anak yang nongkrong di Asia Afrika langsung nyari hari lain untuk nongkrong dan balapan disana. Pokoknya balapan di Asia Afrika menurut gue pasti tetep ada, walupun polisi juga terus patroli, biasanya kalau di Asia Afrika rame sama polisi kita-kita nongkrongnya pindah di depan TVRI atau masih di daerah sekitar. Kalau uda jam 3 atau jam 4an kita semua bubar deh pada pulang. kalau gue sih biasanya ke Asia Afrika seminggu dua kali, liat situasi dulu, kalo di modcom ada berita lagi rame polisi, gue cuma iseng lewat Asia Afrika dan pulang, tapi dalam seminggu pasti aja anak-anak yang balapan. Rata-rata sih mereka ga takut sama polisi, paling abis di peringatin mereka juga balik lagi ke Asia Afrika, hahaha....”*

Informan memberikan penjelasan siapa saja orang-orang yang melakukan balapan liar di Asia Afrika, sebagian besar orang-orang yang berada di sana merupakan orang-orang yang sudah bekerja walaupun terdapat anak-anak muda yang masih menyelesaikan kuliahnya. Selain itu rentan usia orang-orang yang melakukan balapan liar diantara 20-40 tahun. Biasanya mereka berkumpul pada hari kamis atau jumat malam menjelang hari libur tiba, hal-hal yang dilakukan setiap malamnya seperti makan, berkumpul dengan teman-teman, mengobrol dan terakhir adalah melakukan balapan liar. Jika situasi memungkinkan maka, satu persatu mobil mulai melakukan putaran-putaran untuk memanaskan mobilnya. Setelah mobil-mobil tersebut siap, maka balapan pun dimulai, tidak ada kata-



kata resmi untuk memulai balapan tersebut. Umumnya dua mobil yang telah berada di belakang garis start saling membuka jendela mobil dan memberikan isyarat mata satu sama lain, dan hitungan pun dimulai. Dengan demikian menandakan bahwa balapan pun telah dimulai, panjang lintasan kurang lebih 200 meter, batas akhir balapan ditentukan sampai mereka menemukan putaran balik untuk kembali mengikuti balapan liar. Jika kondisi sangat mendukung seperti cuaca dan tentunya tidak ada patroli polisi maka, banyak sekali peserta yang melakukan balapan liar. Tetapi jika sebaliknya, maka orang-orang yang ada disana hanya memarkirkan mobilnya sambil berkumpul bersama teman-teman klub mobilnya.

*“ kalo gue klasifikasiin anak-anak yang ada di Asia Afrika itu rata-rata umurnya dari 15-40 tahunan, banyak temen-temen gue yang udah kerja malah rajin ngikutin balapan liar disana. Katanya itung-itung untuk ngilangin stres pas dikantor, yaa.. dengan nongkrong-nongkrong sama temen-temen dan iseng-iseng ngetes kecepatan mobilnya, katanya bisa ngebuat otak fresh lagi. Tapi gak cuma yang kerja aja, banyak juga sih anak-anak kuliah yang ada di Asia Afrika. Mereka lebih sering datang ke Asia Afrika, mungkin karena lagi gak ada kerjaan, makanya pada ke Asia Afrika untuk ngabisin waktu. Umumnya sih, anak-anak yang ada di Asia Afrika itu punya hobi yang sama, yaitu ngutak-ngatik mobil, terus ngedrag deh di Asia Afrika untuk ngetest mobilnya. Kalau mau yang resmi ya ikutan aja di Sentul sama di Harapan Indah (Bekasi), tapi kalau iseng-iseng sambil ngjalanin hobi ya disini, tiap minggunya juga ada kok. Polisi mah gak ngaruh, kan polisi ga patroli tiap malem. Kita bisa nyari hari-hari lain yang ga ada polisinya. Terus kasih info di modcom, anak-anak pada datang deh. Dulu pernah ada temen gue anak klub lain yang ketangkap polisi, terus mobilnya ditahan tu berapa hari. Karena dia anak orang kaya dan punya kenalan sama polisi disana, yauda nyantai aja, besoknya mobilnya langsung keluar deh, gausah bayar-bayar. Paling dikasih peringatan jangan ngelakuin itu lagi. Tapi ga mungkin lah kita-kita berenti ngedrag di Asia Afrika, disitu tu udah kayak mendarah daging buat anak-anak Jakarta. Pasti ada generasi-generasi muda yang ngikutin dan akan terus begitu dari dulu. Banyak juga kok anak-anak pejabat dan orang-orang penting yang ngikutin balapan ini, jadi mereka tenang aja kalo berurusan sama polisi, hahaha.....ngertilah ya maksud gue....”*

Setiap orang-orang yang berada disana mengetahui dan menyadari bahwa kegiatan yang dilakukan oleh mereka yaitu balapan liar adalah kegiatan yang

menyimpang dan melanggar peraturan yang berlaku. Mereka sadar bahwa jalan raya tidak boleh digunakan sebagai tempat untuk kebut-kebutan apalagi balapan liar, karena mengganggu dan membahayakan pengemudi lain yang hendak melewati jalan tersebut. Disamping itu informan juga mengatakan bahwa pengguna jalan lain yang harusnya melewati jalan tersebut harus berputar dan mencari jalan lain untuk menghindari balapan liar yang ada di Asia Afrika. Tetapi ketika balapan berlangsung banyak juga mobil-mobil lain seperti taxi yang ikut mengencangkan laju mobilnya ketika melewati garis start, mungkin dengan situasi yang seperti berada di sirkuit terbawa oleh mereka untuk ikut-ikutan *drag race*.

Disamping itu informan mengatakan, keluarga pada awalnya tentu tidak mengizinkan untuk melakukan kegiatan menyimpang ini, sampai pada akhirnya informan memberikan suatu prestasi dalam dunia *drag race* yaitu memenangkan balapan *drag race* di Sentul dengan kelas 17 detik. Berawal dari prestasi tersebut, maka keluargapun tidak memperlmasalahkan lagi hobi yang digemari oleh informan. Untuk jam pulang yang tidak menentu, maka informan memiliki kunci pribadi untuk membuka pintu rumah sehingga tidak mengganggu orang rumah untuk membukakan pintunya. Jam pulang pada saat balapan liar tidak menentu, yaitu diantara jam 03.00-04.00 WIB.

*banyak juga temen-temen gue yang pulang dulu kerumah terus nyiapin keperluan buat kerja besok di mobilnya, rata-rata yang barang-barang yang dibawa ya standarlah. Terus abis pulang dulu kerumahnya dan istirahat sebentar, terus mereka dateng ke Asia Afrika sekitar jam 12an. Rata-rata mereka males untuk pulang kerumah dulu, takut ketiduran dan kehabisan macet di jalan dan akhirnya mereka telat sampai kantornya. Jadi setau gue anak-anak yang ada di Asia Afrika itu ga pernah ribet dan terbebani untuk ngelakuin kegiatan ini. Karena mereka emang seneng dan hobi ngelakuinnya jadi ya ga masalah walaupun harus pulang pagi dan langsung berangkat ke kantor.*

### 3.8.6 Informan “B”

Informan B adalah seorang polisi yang sering bertugas mengamankan lokasi balapan liar di Jalan Asia Afrika. Informan bersama teman polisi lainnya sering melakukan patroli untuk mengamankan lokasi

tersebut, informan mengetahui karena lokasi ini sering dijadikan sebagai tempat melakukan balapan mobil liar setiap malamnya oleh anak-anak muda Jakarta. Pada hari-hari tertentu muncul sekumpulan anak-anak muda Jakarta dengan mobil yang telah dimodifikasi untuk mengetes kecepatan mobilnya dengan lawannya. Pada awalnya kegiatan yang mereka lakukan tidak membahayakan dan mengganggu keamanan sekitar, mereka hanya parkir disepanjang jalan tersebut dan berkumpul bersama komunitas mobilnya. Namun setelah beberapa saat, mulai satu-persatu mobil melakukan balapan, tentu ini sangat mengganggu keamanan dan ketertiban wilayah sekitar. Menurut informan sebagai pihak yang memiliki wewenang menjaga lokasi tersebut sangat terganggu, sehingga kami berhak melakukan pengamanan dan penertiban.

*Mengenai peraturan, tentu ini merupakan pelanggaran dan memiliki sanksi-sanksi yang jelas dalam Undang-undangnya. Berdasarkan dengan peraturan UU NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan juga sudah jelas disebutkan bahwa jika mengemudikan kendaraan dengan berbalapan di jalan umum, maka dikenakan sanksi kurungan paling lama 1 tahun, kalau gak salah denda paling banyak tiga juta rupiah. Pasal-pasal lain yang berhubungan dengan perilaku mengemudi juga sudah jelas ada di undang-undang. Kemudian batas kecepatan rata-rata dijalanan. Kalau melanggar ya pasti kita sebagai polisi wajib menertibkannya.*

Kemudian informan juga menjelaskan bagaimana proses selanjutnya jika terdapat mobil-mobil yang tertangkap pada saat penertiban, menurut informan tentu sesuai dengan peraturan yang berlaku akan diproses. Kemudian dibawa ke kantor polisi dan memberikan surat pernyataan, namun dalam prakteknya pasti tidak berjalan sebagaimana harusnya. Informan mengatakan bahwa sama-sama taulah sebagai polisi seperti apa.

*setelah ditahan sim dan STNK mobil, maka mereka digiring ke kantor polisi, namun biasanya mereka sudah mengerti dengan situasi yang seperti ini, mereka yang tertangkap tentunya ingin segera berdamai dan bebas dari kami. Biasanya mereka berdamai dengan polisi dan memberikan “apalah ke kita”. Kemudian kita mencari tempat yang sepi dan bernegosiasi harga, setelah sama-sama diuntungkan, kemudian selesai masalahnya. Kayak gitu biasalah, itung-itung uang begadang. Yang penting semua senang. Hahaha...*

Informan juga menjelaskan bahwa reaksi para pembalap ketika polisi datang dan menghadang adalah tergesa-gesa dan kabur meninggalkan lokasi tersebut, biasanya para pembalap bersembunyi di tempat-tempat yang tidak terlihat seperti di belakang Universitas Moestopo, kemudian di depan TVRI dan bergabung dengan komunitas yang sudah berada disana. Banyak hal yang mereka lakukan ketika melihat polisi datang, namun hal tersebut tidak membuat mereka jera dan berhenti melakukan hobinya. Biasanya mereka kembali lagi ke Jalan Asia Afrika dan kembali melakukan balapan liar.

*Sebenarnya kami sering melakukan patroli setiap malamnya, namun masih banyak saja anak-anak muda yang melakukan balapan liar. Beberapa kali kami juga sengaja parkir di depan pintu keluar Senayan City agar tidak ada yang melakukan balapan. Namanya juga anak-anak muda, kalo dilarang ya pasti mereka cari jalan lain supaya tetap bisa melakukan balapan liar. Biasanya malem-malem yang ramai sama mobil-mobil itu rabu, kamis dan jumat malam. Awalnya sih mereka hanya parkir-parkir disepanjang jalan Asia Afrika. Terus polisi lewat di depan mereka. Setelah kita kembali ke pos polisi, baru terdengar suara knalpot-knalpot yang sengaja ditekan sama pembalap-pembalap itu, kemudian kita datang ke lokasi dan kita membubuhkan mobil-mobil yang parkir disana, kita kasih peringatan jangan parkir disini dan dilarang melakukan balapan. Tapi setelah beberapa menit kita steril lokasinya, datang lagi satu persatu mobil yang diparkirin di jalan-jalan tersebut. namanya juga anak muda ya Dek, susah ditertibkannya.*

Informan juga menjelaskan bahwa kegiatan ini sudah berlangsung berpuluh-puluh tahun yang lalu, tentunya ini merupakan pekerjaan berat yang harus kami lakukan demi menertibkan kegiatan menyimpang ini. Informan mengatakan bahwa sebagai pihak berwajib kami akan melakukan penerbitan yang lebih intensif agar para pelaku dari kegiatan ini jera dan tidak melakukan kegiatan yang membahayakan diri dan orang lain. Informan mengatakan bahwa beberapa bulan terakhir banyak mobil yang mengalami kecelakaan pada saat balapan liar. Umumnya para pembalap baru yang belum hafal dengan kondisi jalan dilokasi tersebut, kemudian kesalahan teknik pada saat mengerem dan saat berputar balik adalah kesalahan-kesalahan yang berasal dari pengemudi sehingga membahayakan dirinya sendiri.

### 3.8 Matriks Keterangan Informan

No.	Informan	Keterangan
1	RB	Status Sosial : Menengah atas Pendidikan : S1 Usia : 33 tahun Balapan liar : 13 tahun Pekerjaan : Pegawai Bank Status perkawinan: Menikah Motivasi : tertarik dengan dunia balapan sejak kecil dan memenangkan perlombaan resmi drag race
2	Y	Status Sosial : Menengah atas Pendidikan: S1 Usia : 27 tahun Balapan liar : 9 tahun Pekerjaan : Jurnalis majalah luar negeri Status perkawinan: Belum menikah Motivasi : pengaruh dari teman, menjadikan mobilnya menjadi salah satu mobil tercepat di Indonesia
3	S	Status Sosial : Menengah atas Pendidikan : S1 Usia : 45 tahun Balapan liar : lebih dari 20 tahun Pekerjaan : Pemilik Bengkel Status perkawinan: Menikah Motivasi : tertarik dengan dunia balapan mobil sejak kecil, bercita-cita menjadi pembalap.
4	H	Status Sosial : Menengah atas Pendidikan : menyelesaikan S1 Usia : 22 tahun Balapan liar : 6 tahun Pekerjaan : Mahasiswa Status perkawinan: Belum menikah Motivasi : Bercita-cita menjadi pembalap, dan menggemari dunia otomotif sejak kecil
5	E	Status Sosial : Menengah atas Pendidikan ; S1 Usia : 30 tahun Balapan liar : 12 tahun Pekerjaan : Pegawai swasta Status perkawinan: Belum menikah Motivasi : pengaruh teman, hobi akan dunia otomotif
6	B	Status Sosial : Menengah atas Pendidikan ; S1 Usia : 37 tahun Balapan liar : Pekerjaan : Polisi Status perkawinan: Menikah Motivasi :

## BAB 4

### Deskripsi Proses Kegiatan Menyimpang dan Organisasi IDR

#### 4.1 Sejarah Terbentuknya Balapan Mobil Liar di Jakarta

Pada tahun 1980-an balapan mobil di Indonesia menjadi daya tarik tersendiri bagi para pengikutnya, dimana kegiatan menyimpang ini merupakan kegiatan yang mengikuti tren dunia seperti Amerika dan negara Barat lainnya. Sejak dekade 80-an hobi pada dunia otomotif di kalangan remaja Indonesia semakin bertambah marak saja, perkembangannya tidak hanya di Jakarta yang sudah dianggap sebagai pusat penyebaran *trend*, tetapi juga telah menyebar di seluruh kota besar di Indonesia. Hanya saja pada waktu itu pelakunya masih terbatas dari kalangan tertentu, hal ini dikarenakan mobil merupakan barang yang cukup bernilai dan memerlukan biaya yang tidak sedikit untuk memodifikasinya. Pada masa itu, remaja-remaja yang belum memiliki penghasilan sendiri dan tidak memiliki modal yang cukup harus puas menjadi penonton dalam kegiatan balapan liar.

Pada era tersebut memiliki hobi seperti balapan merupakan sebuah *trend* yang wajib diikuti bagi remaja-remaja Ibu Kota jika ingin dianggap sebagai remaja gaul dan terkenal. (Pernyataan ini dilontarkan oleh Informan berinisial S, yang melakukan balapan liar sejak tahun 1980-an). Penonton memiliki peran yang cukup besar dalam memberikan semangat dan dukungan bagi pelaku balapan, karena penontonlah yang membuat kegiatan tersebut menjadi menarik, ramai dan dapat bertahan terus menerus hingga saat ini. Walaupun tidak terlibat secara aktif dan hanya berperan sebagai penonton saja, mereka tetap bangga karena dapat menyaksikan kegiatan tersebut secara langsung.

*awalnya balapan liar di Jakarta itu lokasinya bukan di Asia Afrika, tapi di Menteng sama Sudirman, karena ada polisi yang ngejagain ya lokasinya pindah-pindah..nyari tempat yang sepi tapi jalannya bagus dan cocok buat balapan. Baru pindah ke Asia Afrika ini kurang lebih 10 tahun yang lalu lah..sampai sekarang ini. Dulu kegiatan ini muncul ya karena anak-anak disana emang punya hobi yang sama yaitu ngotak-ngatik sambil balapan mobil. Awalnya sih tahun 80-an lah kegiatan ini adanya, kalau dulu balapan liarnya*

*rame banget, rame sama penontonnya, rame juga sama yang balapannya. Jadinya seru banget tu kalo udah ada disana, berasa kayak ada di film-film balapan gitu, berlanjut sampe saat ini deh tu balapan liar. (Informan S)*

Namun memasuki akhir tahun 1990-an terjadilah perkembangan yang cukup signifikan, yaitu banyak remaja yang masih bersekolah baik pada saat SMA ataupun Universitas mulai berani menggeluti hobinya di bidang otomotif. Bukan dikarenakan biaya modifikasi yang menjadi lebih murah, tetapi bertambah banyaknya fasilitas dan sarana yang mendukung kegiatan mereka dalam dunia otomotif. Ditambah lagi dengan semakin mudahnya arus informasi yang masuk baik melalui tayangan televisi, film, majalah ataupun internet dari negara-negara yang menjadi acuan dalam bidang otomotif. Walaupun informasi-informasi yang diserap dari berbagai media yang ada tidak dapat direalisasikan sepenuhnya di Indonesia, namun disisi lain hal ini dapat dijadikan sebagai referensi penting untuk menambah informasi dan pengetahuan dibidang otomotif. Salah satu contoh tayangan yang dapat dinikmati oleh para penggemar otomotif adalah siaran langsung balapan F1 dan GP500, bagi para pengagum kecepatan tayangan ini jelas menjadi menu wajib karena terdapat *skill* dan *performance* pembalap kelas dunia yang dapat dicontoh bagi para penontonnya.

Tidak hanya melalui tayangan televisi saja yang berupa tayangan langsung mengenai balapan, tetapi juga berasal dari banyaknya film-film yang menceritakan dan menggambarkan dunia balapan mobil. Tayangan menjadi referensi wajib bagi para penggemar modifikasi. Beberapa film yang menjadi referensi adalah film *The Fast and The Furious* dan sekuelnya, *2 Fast 2 Furious*, *Initial-D*, *The Speed* dan *Legend of Speed*. (Pernyataan ini hampir dilontarkan oleh semua informan). Pada film tersebut diperlihatkan berbagai gaya modifikasi mobil yang rata-rata menggunakan teknologi moderen dan canggih. Disamping itu, film ini juga menceritakan bagaimana kehidupan komunitas mobil yang rutin mengadakan balapan liar sebagai aktivitas rutin yang dilakukan oleh anak-anak muda di beberapa Negara Barat dan Asia. Film ini juga menggambarkan bagaimana suasana ketika polisi datang dan mengepung kegiatan tersebut, serta bagaimana kepanikan dan cara menghindar dari kejaran polisi. Setelah film

tersebut dirilis, banyak perubahan-perubahan yang terjadi yaitu banyak para modifikator yang mengubah tampilan mobil mereka mengikuti mobil-mobil yang berada di film tersebut.

*Buat gue rata-rata anak-anak yang suka sama balapan pasti pernah nonton film-film balapan kayak Fast Furious, The Speed, Legend of Speed, pokoknya itu uda menu tontonan wajib jaman dulu. Soalnya kan gak adalagi film-film yang berbau balapan waktu itu, paling kalau acara-acara balapan kayak F1, Moto Gp itu memang udah harus nonton. Tapi kalau film itu semacam awal mulanya gue bisa suka sama balapan, karena keren-keren banget cara nyetirnya, dan jujur gue meniru banget dari film-film itu. (Informan H)*

Hobi otomotif yang digeluti oleh para remaja menjadi lebih seru dengan adanya referensi yang beragam dari berbagai media. Tentu saja hal ini membuat para modifikator semakin kreatif dan imajinatif dalam memodifikasi mobil sesuai dengan perkembangan zaman. Berawal dari hobi pada dunia otomotif, perlahan muncul dan terbentuklah sekumpulan orang-orang yang memiliki kesamaan hobi, kemudian membentuk sebuah komunitas. Saat ini banyak kumpulan orang-orang yang berusaha memperlihatkan eksistensinya dengan membentuk komunitas-komunitas mobil yang tentu saja memiliki ciri khas masing-masing. Komunitas tersebut terbentuk berdasarkan jenis mobil, tahun keluaran mobil dan aliran modifikasi. Dengan munculnya beragam komunitas mobil yang ada, menjadikan kegiatan ini sebagai sebuah gaya hidup remaja Ibu kota.

*kegiatan balapan liar yang ada di Asia Afrika itu udah turun temurun banget, tapi mungkin bukan di Asia Afrika lokasinya. Kayak di menteng sama sudirman, dari dahulu kegiatan ini memang sudah menjadi kegiatan rutin yang dilakuin sama sekumpulan anak-anak muda yang memang punya interest kesana. Kalau menurut gue sih kegiatan ini udah jadi gaya hidup anak-anak Jakarta yang kekurangan hiburan dan pengennya hura-hura ketika mereka terlepas dari beban kerjaan mereka seharian. Nah..kegiatan yang awalnya cuma kumpul-kumpul, ketawa, nongkrong-nongrong ngabisin malam di jalan raya berubah jadi kegiatan yang seru dan menantang buat yang ngelakuinnya. Terus dari kumpul-kumpul gitu muncul deh komunitas-komunitas yang berusaha menunjukkan eksistensinya dalam dunia otomotif dengan ikut ajang-ajang balapan, maka muncullah kegiatan balapan liar ini sebagai bentuk penyaluran hobi mereka diluar ajang-ajang resmi yang telah*



*disediakan oleh pihak-pihak tertentu. Jadi kalau kata gue sih sebagai arena latihan ngetes mobil aja, hahaha.....(Informan H)*

Disamping membutuhkan biaya yang besar dalam memodifikasi mobil, para pelaku tersebut harus siap dengan segala resiko yang akan mereka tanggung secara pribadi. Dari segi keselamatan, ruas jalan yang mereka gunakan adalah jalan raya yang dipakai oleh masyarakat umum, dengan kondisi jalan yang tidak dikhususkan bagi balapan, tentu hal ini sangat membahayakan bagi diri sendiri maupun orang lain.

Seiring berjalannya penelitian ini, komunitas-komunitas mobil yang melakukan *drag race* di Jalan Asia Afrika Senayan membentuk sebuah organisasi *drag race* yang bernama Indonesian Drag Racing. Organisasi IDR merupakan bentuk realisasi nyata dari para pecinta *drag race* untuk memajukan *drag race* sebagai sebuah kegiatan balapan yang memiliki citra positif di masyarakat. Pada point selanjutnya akan dijelaskan mengenai organisasi sosial IDR dan bagaimana keberlangsungan dari organisasi sosial ini.

## **4.2 Organisasi Indonesian Drag Racing (IDR)**

### **4.2.1 Sejarah Terbentuknya IDR**

Indonesia Drag Racing merupakan sebuah organisasi yang menampung berbagai kepentingan dan tujuan dari pecinta *drag race* yang ada di seluruh Indonesia yakni menginginkan banyaknya event-event *drag race* yang diselenggarakan. Gagasan dari terbentuknya organisasi ini karena drag racing di Indonesia masih dikonotasikan sebagai balapan liar yang mengganggu masyarakat sekitar, sehingga hampir disetiap eventnya selalu saja sepi dari perhatian terutama pihak sponsor. Hingga saat ini belum ada satu wadah pun yang dapat menggabungkan para pecinta *drag race* untuk saling bertukar pikiran satu sama lain, memberikan saran, kritikan dan Informasi-informasi terbaru, baik mengenai produk maupun event-event untuk kemajuan *drag racing* di Indonesia. Ide awal terbentuknya organisasi ini adalah desakan seorang *drag racer* senior yang

sangat terkenal yaitu Faisal Ali, seorang pembalap *drag race* yang selalu menguasai perlombaan *drag race* kelas FFA (Free For All). Dengan melihat perkembangan *drag race* dan jumlah peminat balapan liar di Jalan Asia Afrika semakin meningkat, ia berpendapat bahwa dengan adanya pendukung yang banyak dan untuk menghilangkan konotasi buruk mengenai *drag race* harus segera dibentuk sebuah wadah yang dapat membuat kegiatan *drag race* di Indonesia menjadi lebih terorganisir dengan baik.



#### 4.2.1 Faisal Ali Pembalap Drag Cars Di event Racewar Drag Races 2011.

*Wacana untuk ngebuat suatu wadah organisai drag race sudah ada sekitar 5 tahun yang lalu, tapi saat itu belum ada sosok yang bisa ngerealisasiinnnya..mungkin masih belum ada yang mampu untuk mengorganisirnya kedalam sebuah organisasi. Faisal Ali merupakan satu pencetus utama organisasi ini, ia mengatakan kenapa sampai sekarang belum ada organisasi drag race di Indonesia, padahal penggemarnya banyak sekali dan tidak ada yang mengakomodir semuanya. Cobalah dibentuk organisasi yang memang khusus untuk drag race, sehingga para pecintanya merasa ada kepedulian satu sama lain, banyak loh pecinta drag race di Indonesia. (informan S)*

Pada hari Rabu tanggal 16 Juni 2011 bertempat di Jalan Asia Afrika Jakarta berkumpul sekitar 50 orang pecinta *drag race* di Jakarta. Selain membicarakan hal-hal yang berhubungan dengan perkembangan *drag race* juga dibicarakan mengenai pembentukan organisasi seluruh *drag racer* di Indonesia. Lokasi yang berada di Jalan Asia Afrika Senayan menjadi saksi bisu dalam perjalanan *drag race* di Indonesia, dimana lokasi ini telah melahirkan pembalap-pembalap handal yang mengharumkan nama Indonesia khususnya dalam bidang

*drag race*. Eksistensi dari keberadaan lokasi ini menunjukkan bahwa peminat *drag race* tidak berkurang dan setiap tahunnya muncul generasi-generasi muda yang membawa angin segar bagi perkembangan *drag race* baik mobil yang digunakan dan jenis modifikasi yang dipakai. Pada pertemuan ini masing-masing pihak bebas menyuarakan pendapatnya, bagaimana kondisi *drag race* saat ini, apa yang harus dibenahi, bagaimana cara untuk memajukan kegiatan ini agar tidak dipandang sebelah mata oleh masyarakat, bagaimana cara mendapatkan sponsor untuk menunjang kegiatan ini dan hal-hal lain yang berhubungan dengan dunia *drag race*. Hasilnya dicapai kesepakatan bahwa organisasi ini bernama Indonesian Drag Racing (IDR), akan diketuai oleh seorang koordinator pusat dan wakilnya disertai beberapa koordinator wilayah di Indonesia. Berikut merupakan susunan kepengurusan organisasi IDR, yakni :

Ketua : Jeffry

WakilKetua : Iday (otomotif)

Koordinator wilayah Jakarta Timur : Eddy

Koordinator wilayah Jakarta Selatan : Ebet TS

Koordinator wilayah Jakarta Utara : Bernard

Koordinator wilayah Jakarta Barat : Sebastian

Koordinator wilayah Jakarta Pusat : Ignas

Koordinator wilayah Jawa Barat : Ayip Helmi

Pemilihan ketua berdasarkan voting suara terbanyak dari anggota yang ada, Jeffry dan Iday merupakan salah satu pembalap *drag race* senior yang masih aktif dan mengetahui bagaimana perkembangan *drag race* di Indonesia. Beliau memiliki pengetahuan yang luas dan kemampuan yang baik dalam mengelola sebuah organisasi. Setelah ketua dan wakil ketua terbentuk maka untuk setiap daerah di Jakarta harus memiliki koordinator-koordinator resmi, pemilihan koordinator yang mewakili daerah-daerah di Jakarta adalah melalui bengkel-bengkel besar beraliran *drag race* yang berada di daerah tersebut. Pemilihan berdasarkan bengkel adalah karena cara sosialisasi yang mudah, bagi orang yang

ingin memodifikasi mobilnya dan mendatangi bengkel-bengkel *drag race* terkenal maka proses sosialisai IDR kepada masyarakat menjadi lebih mudah dan cepat. Bengkel tersebut harus mampu mengembangkan IDR menjadi lebih baik dan diterima oleh masyarakat, khususnya bagi pecinta *drag race* di wilayah tersebut. Sehingga massa yang berkumpul pada satu wilayah di Jakarta dapat terorganisir dan menjadi bagian terpenting dari organisasi ini. Selain itu pada pertemuan pertama juga terbentuk koordinator wilayah jawa Barat yang diketuai oleh Ayip Helmi, yang merupakan salah satu pembalap *drag race* yang berasal dari Bandung. Namun ia sering mengikuti event-event *drag race* di Jakarta yaitu di Sentul dan Bekasi. Sehingga keaktifannya dalam *drag race* menjadikannya sebagai koordinator wilayah jawa barat yang selama ini belum memiliki organisasi resmi yang bergerak dalam dunia *drag race*. Dengan melihat jumlah *drag racer* yang cukup banyak di wilayah tersebut, maka keberadaan Ayip Helmi sebagai koordinatornya sangat berperan bagi keberlangsungan dan kemajuan *drag race* di Jawa Barat.

Dalam perjalanannya, Organisasi yang baru terbentuk selama 6 bulan terakhir dan beranggotakan 500 *drag racer* masih banyak kekurangan yang harus dibenahi, dibutuhkan kerja sama yang baik dari setiap anggotanya guna meningkatkan kualitas dan performa dari sebuah organisasi. IDR membuka satu situs resmi yang beralamat di [www.Indonesiandracing.com](http://www.Indonesiandracing.com), situs ini berfungsi untuk menjembatani setiap informasi yang ada mengenai *drag race* di Indonesia. Situs ini juga memberikan informasi-informasi mengenai event-event resmi yang *drag race* yang akan diselenggarakan. Dalam situs ini juga membuka forum-forum pembicaraan mengenai beberapa topik yang ingin dibahas oleh sesama anggotanya, baik mengenai *drag race*, balapan liar di Jalan Asia Afrika, otomotif dan modifikasi mobil. Sebelum terbentuknya IDR, forum-forum yang menjembatani para pecinta *drag race* adalah melalui situs modifikasi.com.

*Dulu sebelum ada IDR, cara kita komunikasi antar sesama drag race lewat situs modifikasi.com ini. Situs ini benar-bener ngebantu danngasih informasi yangbanyakmengenai drag race dan otomotif lainnya. Forum-forum yang ada disini juga bervariasi sehingga kita bisa dapetin informasi yang berguna buat kemajuan drag race. Tapi*

*setelah adanya IDR ini anak-anak drag racenya pada pindah, forum-forum yang ada juga lebih variatif dan memang berguna untuk kemajuan drag race di Indonesia. (informan E)*

Situs ini sangat membantu menyebarkan informasi mengenai seluk beluk otomotif di Indonesia. Namun setelah terbentuknya IDR yang mengkhususkan dalam dunia *drag race* para pengguna situs modifikasi.com beralih menggunakan situs resmi IDR sehingga dalam situs ini khusus membahas dan memberikan informasi-informasi dalam kemajuan *drag race* di Indonesia.

Keberadaan IDR sebagai sebuah organisasi yang baru berdiri harus lebih ditingkatkan dan memerlukan partisipasi aktif dari para anggotanya agar dapat mengembangkan ide-ide baru yang lebih menarik para pecinta *drag race* untuk bergabung dalam organisasi ini. Setiap minggunya bertempat di Jalan Asia Afrika anggota dari IDR saling berkumpul dan melakukan kopdar (kopi darat) agar mendekatkan antar sesama anggotanya, salah satu kegiatan rutin yang dilakukan oleh organisasi ini adalah melakukan balapan liar. Walaupun dengan adanya polisi yang rutin melakukan patroli tidak membuat mereka takut dan jera melakukan kegiatan balapan liar.

*sekarang kan uda ada IDR, jadi ga perlu was-was lagi sama polisi..toh semua anggota IDR yang ada di Jakarta pasti ngelakuin balapan liar kayak gini. Tapi jangan sampe ketangkap juga. Soalnya sekarang memang ga ada tempat untuk kita-kita ngetes mobilnya, mau dimana lagi..yang paling mungkin di Jakarta ya di jalan-jalan umum, kaya di Asia Afrika ini..(informan RB)*

Walaupun sampai saat ini belum ada jaminan keamanan dari IDR dalam melakukan balapan liar di Asia Afrika, namun IDR memberikan satu amanat kepada para anggotanya agar melakukan balapan liar yang aman dan tidak membahayakan bagi pengguna jalan dan diri mereka sendiri. IDR tidak dapat menghentikan kegiatan ilegal yang dilakukan oleh anggotanya, karena sampai saat ini Jakarta tidak memiliki sebuah lokasi resmi yang dapat dijadikan tempat untuk melakukan *drag race* sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lainnya. Dengan fasilitas yang tidak memadai, maka para *drag racer* menggunakan jalan raya sebagai tempat yang strategis untuk mengetes kecepatan mobil mereka.

Oleh karena itu, untuk mengatasi masalah balapan liar yang terjadi di Ibu kota, IDR juga berusaha untuk menempatkan kegiatan balapan liar ini pada tempatnya, yaitu dengan memberikan lintasan tersendiri agar tidak mengganggu jalan raya dan pengemudi lainnya. Terdapat dua cara yakni IDR menyediakan tempat tersendiri yang berada di tengah Ibu Kota, sehingga para *drag racer* memiliki tempat khusus untuk melakukan balapan dan tidak mengganggu jalan raya. Kedua adalah meminta kepada Pemda Jakarta agar menyediakan arena khusus *drag race* di Ibu Kota, seperti di stadion GBK, Kemayoran atau lokasi-lokasi yang dapat digunakan untuk balapan pada malam harinya. Para pembalap liar yang berada di Asia Afrika juga sudah menyetujui jika harus membayar sejumlah uang untuk membayar sebuah lintasan yang dapat digunakan untuk latihan *drag race*.

*Kita semua pengennya ada tempat yang bisa dipake buat ngedrag di Jakarta, tapi kan susah banyak banget alesannya. Padahal menurut kita di dalem senayan juga bisa sih, kalau masalah uangnya, orang-orang di Asia Afrika ini pasti siap buat bayar, misalnya kalau mau masuk per mobilnya bayar 50rb..taapi kita mainnya aman ga diganggu sama polisi-polisi. Kayak di Surabaya, pemdanya ngasih sirkuit bekas bandara untuk kegiatan balapan liar ini. jadi ga bakal mengganggu jalan-jalan umum lainnya. Kalau gak salah di Surabaya juga ditagihin permobilnya 20 apa 30rb gitu..nah itu malah lebih rame yang ngikutin, soalnya kan udah aman ga bakal diganggu sama polisi yang iseng. Pengennya kita-kita disini tuh kaya gitu, ada arena khusus yang bisa dipake buat balapan, kalau bayar sih gue rasa pasti..tau sendiri polisinya gimana,hhahaha..jadi kan semuanya aman, gak ada yang merasa saling terganggu..kita-kita juga nyaman ngelakuin hobi kita...(Informan RB)*

Pada poin berikutnya akan dijelaskan mengenai kegiatan-kegiatan apa saja yang sudah dilakukan oleh organisasi IDR selama kurun waktu 5 bulan untuk memajukan kegiatan *drag race* di Indonesia khususnya Jakarta.

#### **4.2.2 Kegiatan IDR**

Kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan IDR dalam kurun waktu 5 bulan ini adalah mengadakan usulan pembuatan AD/ART antar sesama anggotanya dan mengadakan rapat-guna membahas tindakan apa saja yang akan dilakukan

oleh IDR untuk kedepannya. Namun dalam pembuatan AD/ART sampai saat ini masih belum terselesaikan karena IDR masih menampung aspirasi-aspirasi dari anggotanya. Untuk dapat menghidupkan kembali atmosfer *drag race*, paling tidak harus ada *event* yang jelas dan diselenggarakan secara kontinyu. Guna melaksanakan hal tersebut dibutuhkan dukungan moril dan materiil baik dari sponsorship maupun member IDR sendiri. Untuk mendapatkan dukungan materi dari sponsorship, para koordinator IDR sudah mencoba untuk melobi beberapa pihak sponsorship, namun dalam pelaksanaannya ternyata pihak sponsor membutuhkan *feedback* yang cukup banyak dan variatif. Pada intinya sponsor membutuhkan kepastian bahwa *event drag race* yang akan disponsori dapat menarik penonton sesuai dengan target mereka.

Berdasarkan beberapa rapat yang telah dilakukan terdapat beberapa kesepakatan yang telah disepakati yaitu :

1. Untuk membuat *event drag race* menjadi suatu *event* yang menarik perhatian baik dari pihak penonton dan tentunya pihak sponsor melalui :

a. menghimbau kepada rekan-rekan yang tergabung dalam IDR, untuk berlaku lebih profesional, khususnya dalam hal penampilan pembalap dan *crew*, dengan cara memakai atribut sesuai aturan yang berlaku dalam *race* pada umumnya yaitu :

- Pembalap : memakai wearpack atau kemeja dan sepatu.
- Crew : memakai kemeja (seragam team), celana panjang dan sepatu.

b. Mengajak para pemilik kendaraan eksotis (motor-motor besar, Ferrari, Porsche, lambo dan lain-lain) serta *fashion car* untuk ikut bergabung dalam *event drag race*.

Jika hal tersebut dapat terlaksana, diharapkan penonton dan khususnya pihak sponsor tidak lagi melihat *event drag race* sebagai *event* balap yang tidak menarik dan dipandang sebelah mata, hal ini tentu sangat berguna agar pihak sponsor lebih lunak dalam memberikan dukungan materi kepada penyelenggara.

2. Selain mengharapkan dukungan dari sponsor, rapat juga mengusulkan adanya dana sumbangan (swadaya) dari member IDR (perorangan atau bengkel) yang

saat ini berjumlah kurang lebih 500 member, dimana dana tersebut akan digunakan untuk menyelenggarakan *event test* dan *tune* maupun *event resmi drag race*.

Disamping itu program kerja yang telah dilakukan oleh IDR baru-baru ini adalah berhasil menambah satu event *drag race* di Sentul pada bulan Desember. Mengingat ketika tanggal 23 Oktober 2011 merupakan seri terakhir yang diadakan untuk kegiatan *drag race*, namun setelah melihat perkembangan *drag race* kemarin bahwa peserta *drag race* semakin bertambah dan telah diramaikan oleh kehadiran mobil-mobil *fashion* yang turut mendukung kemajuan *event* tersebut, maka IDR sebagai organisasi resmi berusaha menambah event *drag race* satu kali lagi yaitu pada akhir tahun 2011. Reaksi dari para anggota IDR sangat memuaskan, mereka sangat senang dengan ditambahkan satu *event* terakhir di tahun 2011 sehingga, bagi para peserta yang kurang puas dengan performa mobilnya atau belum turun pada seri tersebut dapat membalasnya pada seri terakhir yang akan diadakan pada tanggal 10 Desember 2011.

#### **4.2.3 Visi dan Misi IDR**

Dalam sebuah organisasi pasti memiliki Visi dan Misi dalam menjaga keberlangsungan dari organisasi tersebut. IDR memiliki Visi untuk menjadikan *drag race* sebagai salah satu cabang olah raga otomotif yang terkenal di Indonesia serta mengubah paradigma negatif *drag race* yang melekat pada masyarakat. Sedangkan Misi dari organisasi ini adalah mengurangi balapan liar, mengadakan *event-event drag race* secara personal dengan menarik sponsor sebanyak-banyaknya melalui prestasi para *drag racer*. Sehingga para sponsor tidak ragu lagi untuk memberikan dukungannya berupa materil kepada kegiatan *drag race* di Indonesia. Untuk merealisasikan Visi dan Misi dari organisasi ini maka diperlukan program kerja jangka pendek dan panjang untuk menunjang keberhasilan di dalamnya, dalam jangka pendek program menyamakan visi dan menyatukan keinginan masing-masing aspirasi per wilayah yang ada. Dengan adanya forum untuk saling terbuka satu sama lain dan membahas kelebihan dan kekurangan dari masing-masing wilayah diharapkan dapat menyempurnakan



segala kekurangan yang selama ini menghambat kemajuan *drag race* di Indonesia. Setelah melalui tahap awal yaitu penyatuan Visi dan Misi keinginan masing-masing wilayah, diharapkan setiap anggota IDR memiliki nilai-nilai dan tujuan yang sama untuk memajukan organisasi ini.

Disamping itu dalam jangka pendek IDR berusaha untuk mengurangi kegiatan balapan liar yang berada di Jalan Asia Afrika dengan menambah *event-event* balapan *drag race* resmi seperti di Sentul dan Harapan Indah Bekasi. Dengan banyaknya *event-event* resmi yang berlangsung diharapkan agar para anggota IDR tidak lagi menggunakan jalan raya sebagai tempat untuk mengetes kendaraan mereka dan lebih memilih mengikuti kegiatan resmi yang telah disediakan dibandingkan dengan balapan liar di jalanan. Sedangkan dalam skala jangka panjang mengadakan *event drag race* dengan swadaya masing-masing. Agar IDR mampu menyelenggarakan *event-event drag race* secara personal dan tidak mengandalkan pihak-pihak yang biasa menggelar *event drag race* namun dengan tetap mengundang sponsor-sponsor utama dalam penyelenggaraannya. Diharapkan IDR dapat menjadi sebuah organisasi *drag race* yang mengayomi seluruh kebutuhan anggota-anggotanya akan dunia *drag race* yang selama ini masih dianak tirikan dalam berbagai cabang olah raga otomotif di Indonesia.

#### **4.3 Peraturan tentang Balapan liar**

Balapan liar yang semakin marak terjadi di Ibu Kota memaksa polisi untuk lebih sering melakukan penertiban setiap minggunya, hal ini dikarenakan kegiatan balapan liar yang dilakukan oleh anak-anak muda Jakarta semakin meresahkan masyarakat dan pengguna jalan yang melintasi lokasi tersebut. Balapan mobil liar yang terjadi di Jalan Asia Afrika adalah salah satu lokasi yang sering dilakukan patroli oleh polisi sekitar, dikarenakan pada hari-hari tertentu terdapat sekumpulan anak-anak muda yang dengan sengaja memarkirkan mobilnya disepanjang jalan tersebut. Pada awalnya tidak ada kegiatan berarti yang mereka lakukan, mereka hanya turun dan berkumpul bersama teman-teman dari komunitasnya. Polisi beberapa kali sering melewati jalur tersebut untuk mencegah terjadinya balapan liar. Tidak jarang polisi dengan sengaja

memarkirkan mobil patrolinya persis di depan pintu keluar Senayan City, lokasi ini merupakan garis start dimulainya balapan liar. Sehingga dengan demikian tidak ada satu pun mobil yang berani melakukan balapan liar. Namun ketika polisi sudah melakukan patroli berulang-ulang kali dengan melintasi jalan tersebut, masih saja terdapat mobil-mobil yang berani melakukan balapan, awalnya kecepatan mobil tidak terlalu cepat, namun setelah beberapa kali melakukan putaran, barulah balapan dimulai. Mobil-mobil yang awalnya hanya diparkirkan biasa disepanjang jalan tersebut, satu persatu mulai menuju garis start dan membuat antrian. Pada saat inilah *drag race* dimulai dan mobil satu dengan mobil lainnya di pasangkan untuk beradu kecepatan sesuai dengan klasifikasi pembagian waktunya.

Sesuai dengan peraturan UU NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan yakni :

- Pasal 297 yang berbunyi :

*“ Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah). ”*

- Sedangkan Pasal 115 huruf (b) berbunyi :

*Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan dilarang:*

- a. mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21; dan/atau*
- b. berbalapan dengan Kendaraan Bermotor lain.*

- Pasal 21 berbunyi :

*“(1) Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara Nasional.*

*(2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan.*

(3) Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah Daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

(4) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.”<sup>13</sup>

Dengan adanya peraturan yang mengatur mengenai sanksi-sanksi yang akan diterima oleh pembalap liar, polisi memiliki wewenang melakukan penertiban kepada orang-orang yang melakukan balapan liar. Namun fakta yang ditemukan pada saat berada dilapangan berbeda yaitu balapan liar masih sering terjadi pada hari-hari tertentu, masih banyak anak-anak muda yang sering memarkirkan kendaraannya disepanjang jalur tersebut. Jika tiba-tiba polisi datang dan menutup jalan tersebut dari dua arah, maka mobil-mobil yang sedang melakukan balapan liar tidak dapat berkutik harus merelakan SIM dan STNK mereka ditahan oleh polisi. Dengan demikian mereka harus datang ke kantor polisi untuk menyelesaikan urusannya dengan polisi. Hal yang dilakukan oleh polisi adalah memberikan peringatan pertama kepada pengendara, agar tidak melakukan balapan liar lagi. Kemudian jika sudah diperingatkan ketiga kalinya maka polisi berhak menahan mobil tersebut dan menjalankan peraturan sesuai dengan UU N0. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan.

*“Dulu ada temen gue yang lagi ngedrag terus diujung jalannya ternyata polisi udah nungguin. Terus dia ngerem mendadak trus puter arah supaya bisa kabur dari kejaran polisi. Alhamdulillah juga dia bisa lolos, abis itu biasanya mobil-mobil yang parkir doank dipinggir jalan disuruh pergi, gak boleh nongrong disitu. Tapi setengah jam kemudian satu persatu mulai dateng lagi dan parkir lagi, hahaha...tapi kalau polisi udah stand by di sepanjang Asia Afrika, yaa..kita ga bisa ngapa-ngapain, paling kita pindah lokasi di depan TVRI. Pokoknya kita gak bakal nyerah deh sama polisi. Ada temen gue nih, setiap dia dateng ke Asia Afrika dia pasti bawa kaya telepon HT gitu, terus dia nyari saluran polisi sekitar. Ada kode-kode gitunya kan, untungnya dia ngerti, terus pas kode apa gitu yang artinya situasi aman dan terkendali, baru deh*

---

<sup>13</sup>Sesuai dengan peraturan yang berlaku

*mulai balapan. Hebat yaaa anak-anak sekarang, pasti ada cara untuk ngelabuhin polisi. Kalo soal penangkapan, setau gue bayar uang gitu deh ke polisi, kisarannya ga tentu, tergantung bisa-bisanya dia ngerayu polisi,hehehee.....paling 300-500ribu. Bisa juga lebih sih, tapi biasanya anak-anak yang ketangkap gitu kan punya koneksi sama atasannya polisi, yaa..jadinya aman deh, lolos dia..tinggal telepon bapak apa saudaranya, beres deh masalahnya.(Informan E)*

Pihak yang dirugikan dalam kegiatan menyimpang ini adalah masyarakat dan pengguna jalan yang melewati jalur tersebut. Ketika garis start dipenuhi dengan antrian mobil yang akan melakukan balapan. Pengguna jalan yang akan melewati jalur tersebut mau tidak mau harus masuk dalam antrian mobil-mobil lainnya, karena tidak ada jalan lain yang dapat dilewati oleh pengguna jalan. Begitupula dengan motor, motorpun harus berada dipinggir-pinggir jalan tersebut dengan kecepatan yang lambat agar tidak mengganggu mobil-mobil yang sedang balapan. Tentu hal ini sangat membahayakan bagi pengendara motor itu sendiri, karena kecepatan mobil pada saat balapan sangat kencang.

Akhir-akhir ini polisi lebih sering melakukan patroli setiap malamnya, karena dalam beberapa bulan terakhir sering terjadi kecelakaan mobil pada saat balapan liar. Seperti kecelakaan yang terjadi pada bulan Juni tahun 2011 yang merenggut nyawa dari pengemudi mobil bermerek Honda Jazz. Kecelakaan ini berawal ketika pengemudi yang melakukan balapan liar tidak dapat memperlambat laju kecepatan mobilnya. Akibatnya mobil tersebut tergelincir dan menabrak pembatas jalan. Tentunya pada saat kejadian komunitas dari mobil tersebut berurusan dengan pihak kepolisian, namun untuk proses selanjutnya diserahkan kepada pihak keluarga korban. Dengan adanya kejadian seperti ini memaksa polisi agar lebih intensif melakukan patroli. Rata-rata mobil yang mengalami kecelakaan adalah pengendara-pengendara baru yang belum memiliki pengalaman cukup dalam melakukan balapan. Kondisi jalan yang sedikit bergelombang juga membuat pengendara baru tidak tanggap dengan kondisi seperti ini, akhirnya kecelakaan maut pun tidak dapat dielakkan. Penyebab lain dari kecelakaan pada saat balapan adalah kondisi mobil yang kurang baik, karena batas akhir dari lintasan ini adalah putaran sebelum lampu merah, sehingga pengemudi harus mengantisipasi jika tidak ingin menabrak

pembatas jalan dan tergelincir karena telat memperlambat laju mobilnya. Hal-hal seperti inilah yang menyebabkan kegiatan balapan liar sangat berbahaya dan seharusnya dilakukan pada lokasi sebenarnya yaitu sirkuit.

*Sebenarnya kami sering melakukan patroli setiap malamnya, namun masih banyak saja anak-anak muda yang melakukan balapan liar. Beberapa kali kami juga sengaja parkir di depan pintu keluar Senayan City agar tidak ada yang melakukan balapan. Namanya juga anak-anak muda, kalo dilarang ya pasti mereka cari jalan lain supaya tetap bisa melakukan balapan liar. Biasanya malem-malem yang ramai sama mobil-mobil itu Rabu, Kamis dan Jumat malam. Awalnya sih mereka hanya parkir-parkir disepanjang jalan Asia Afrika. Terus polisi lewat di depan mereka. Setelah kita kembali ke pos polisi, baru terdengar suara knalpot-knalpot yang sengaja ditebak sama pembalap-pembalap itu, kemudian kita datang ke lokasi dan kita membubuhkan mobil-mobil yang parkir disana, kita kasih peringatan jangan parkir disini dan dilarang melakukan balapan. Tapi setelah beberapa menit kita steril lokasinya, datang lagi satu persatu mobil yang diparkirkan di jalan-jalan tersebut. Beberapa bulan terakhir memang sering terjadi kecelakaan, hal ini yang membuat kami harus lebih intensif melakukan patroli. Biasanya anak-anak itu ngerti jika sudah terjadi kecelakaan, jarang banget mobil-mobil yang ngumpul setiap malemnya di jalan tersebut, mungkin mereka memang sudah memahami kondisi dilapangan. (Informan B)*

Usaha-usaha yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk menghentikan kegiatan menyimpang ini memang tidak mudah, banyak anak-anak muda yang baru memiliki mobil datang ketempat ini dan mengetes kecepatan mobil serta keahlian mereka dalam *drag race*. Sehingga hal yang dapat dilakukan pihak kepolisian adalah melakukan patroli setiap malamnya, agar dapat meminimalisir kegiatan berbahaya seperti ini dan merugikan orang lain.

#### **4.4 Bentuk Penyimpangan Sosial**

Berawal dari kegiatan positif dengan kumpul-kumpul bersama teman dan menghabiskan malam bersama pada akhir pekan merupakan sebuah kegiatan rutin yang dilakukan oleh sebagian anak-anak muda Jakarta untuk menghilangkan stress dan beban aktivitas pada siang hari. Kegiatan yang pada awalnya hanya mencoba-coba dan dilakukan pada ruang publik menjadikan kegiatan ini sebagai kegiatan menyimpang rutin yang dilakukan oleh sekumpulan komunitas pecinta *drag race*. Tentunya hal ini membuat resah para

pengguna jalan lainnya, dinyatakan oleh salah seorang pengguna lalu lintas yang sering melewati jalur tersebut setiap malamnya.

*Saya sering banget lewat jalan Asia Afrika ini setiap malamnya, tapi pada hari-hari tertentu, kayak hari kamis malem apa jumat malem gitu..udah deh, mengganggu banget, saya sebagai pengguna jalan tentunya merasa sangat terganggu dengan kondisi jalan yang dipenuhi dengan antrian panjang mobil-mobil yang mau mulai garis start. Tepatnya persis di depan pintu keluar Senayan City. Ampun deh, kalau saya mau lewat jalan itu ya kalau lagi ada antrian panjang mau ga mau saya harus ikut antriannya supaya bisa lewat, kalau engga ya saya terpaksa muter ga lewat Asia Afrika. belum lagi suara knalpot-knalpotnya yang kenceng-kenceng banget, pokoknya kalau udah lewat situ dan terjebak di antrian mobil disitu, pasti males banget deh. Ngabisin waktu dan kesel juga, kenapa polisi gak ada yang ngamanin kegiatan mengganggu seperti ini. (Informan sambil lalu)*

Kegiatan yang dilakukan oleh sebagian besar remaja Ibu Kota ini pada mulanya hanya berupa kumpulan komunitas-komunitas mobil yang berkumpul pada lokasi yang sama yaitu Jalan Asia Afrika Senayan. Kemudian terbentuklah kegiatan menyimpang atau ilegal yaitu balapan liar, balapan liar yang dimaksud adalah *drag race*. Dengan mengandalkan kecepatan dan teknik menyetir khusus untuk *drag race* menjadikan kegiatan ini sebagai kegiatan yang asyik dan menarik terutama mamacu adrenalin para pelakunya. Hal ini dikarenakan lokasi yang digunakan adalah lokasi yang dilarang yaitu jalan raya, yang sewaktu-waktu bisa saja dihadang oleh pihak kepolisian karena telah mengganggu kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan lainnya.

Seperti yang telah ditemukan dilapangan, peneliti juga menemukan bahwa terdapat karakteristik-karakteristik baik dalam segi stratifikasi sosial, perubahan dan jenis-jenis modifikasi serta perubahan regulasi dalam *drag race*. Pada Sub-bab berikutnya akan dijelaskan mengenai karakteristik-karakteristik pelaku dari kegiatan balapan mobil liar.

#### **4.5 Pelaku dalam Kegiatan Balapan Mobil Liar**

Fenomena balapan liar yang terus berlangsung pada masyarakat perkotaan sangat sulit untuk dihentikan atau bahkan dihilangkan. Setiap tahunnya muncul generasi-generasi muda yang membawa semangat baru untuk

mewarisi balapan liar ini. Dengan menggunakan mobil-mobil baru dan modifikasi yang lebih canggih membawa mereka ke dalam dunia balapan sesungguhnya yaitu *drag race*. Berikut adalah pengklasifikasian identitas orang-orang yang melakukan balapan liar berdasarkan usia, status sosial, motivasi dan komunitas.

#### 4.5.1 Berdasarkan Usia

Balapan mobil liar yang berlangsung sampai saat ini, tentunya mengundang kaum-kaum muda untuk ikut berpartisipasi didalamnya. Umumnya *drag race* adalah hal pertama yang akan dicoba oleh seorang remaja ketika mendapatkan sebuah kendaraan. Berawal dari coba-coba hingga tertarik untuk lebih mendalaminya lebih jauh merupakan faktor utama dari terbentuknya kegiatan balapan liar ini. Pengelompokan usia dari pelaku balapan liar adalah berusia 15 sampai 45 tahun. Namun saat ini pelaku lebih banyak berusia diantara 20 sampai 35 tahun yang datang ke lokasi tersebut untuk mengetes kecepatan mobilnya. Anak-anak SMP kelas 3 yang sudah diberikan fasilitas mobil oleh orang tuanya juga turut meramaikan balapan liar ini. Rata-rata para pelaku balapan mobil liar berasal dari keluarga kelas atas sehingga walaupun tidak memiliki SIM karena usianya yang belum mencukupi, mereka tidak takut untuk melakukan kegiatan menyimpang ini.

*Kalau anak-anak yang sering ikut balapan liar disini itu banyak, ada anak SMP kelas 3 yang tajir-rajir uda dikasih mobil sama orang tuanya ikutan disini, sekitar umur 14 atau 15 tahun gitu, anak-anak yang baru dapet mobil pasti larinya kesini, ngetest-ngetes mobilnya terus dia belajar banyak dari komunitas mobilnya, jadi ketagihan deh. Ada juga yang udah bangkotan umurnya 40 sampe 45anlah, dia udah lama banget disini, tapi jarang ngumpul juga, paling sebulan sekali, tapi sering ikutan drag race di sentul sama di bekasi. Kalo yang bener-bener sering ada disini setiap minggunya sekitar umur 20-35tahunlah, itu uda pasti sering dateng kesini. (Informan E)*

#### 4.5.2 Berdasarkan Status Sosial

Berdasarkan status sosial seluruh orang-orang yang melakukan balapan liar dapat dikategorikan sebagai kelas sosial menengah atas. Hal ini dikarenakan proses awal penentuan mengikuti balapan liar atau tidak adalah memiliki sebuah mobil yang menjadi fasilitas dalam menyalurkan hobi seperti ini. Jenis mobil yang digunakan para pelaku balapan liar beragam, dari mobil tua tahun 80-an sampai mobil terbaru keluaran tahun 2011 berada disini. Kedua adalah dalam memodifikasi mobil, dibutuhkan modal yang tidak sedikit untuk melakukan perubahan terhadap mobilnya. Biaya yang dikeluarkan jika mobil tersebut masih dalam keadaan standar pabrik adalah sekitar 5 sampai 30 juta. Tergantung tingkat modifikasi yang dipilihnya. Jika pengemudi menginginkan mesin mobilnya diganti dan memaksimalkan tenaga pada mobilnya untuk masuk pada kelas-kelas dibawah 13 detik maka biaya yang harus dikeluarkan menjadi lebih besar. Namun jika pengemudi hanya puas untuk memaksimalkan kecepatan yang ada dimobilnya tanpa mengganti mesin dan menambahkan mesin turbo atau NOS, biaya yang dikeluarkan berkisar antara 5 sampai 15 juta. Hal inilah yang menunjukkan strata sosial dari pelaku-pelaku balapan mobil liar berada pada strata menengah atas.

*Orang-orang yang ada di Asia Afrika ini bisa dibilang dari kelas sosial menengah keatas, bisa dilihat sendiri gimana mobil-mobil mereka. Walaupun banyak yang dikasih sama orang tua, tapi ada juga orang-orang yang sengaja nabung untuk ganti mobilnya ke mobil yang bisa dimodif lebih kenceng lagi. Biasanya sih orang-orang yang udah kerjalah kalo kaya gitu. Tapi anak-anak muda disini mobilnya keren-keren loh, modifikasinya pun bukan dibengkel sembarangan. Bengkel yang uda punya nama yang mereka pake, berartikan modalnya cukup besar dan orang tua mereka mendukung hobinya itu. Gue sendiri untuk modif mobil gue udah abis sekitar 40 juta, tapi mobil gue masih dibengkel, belum selesai. Adalagi temen gue di Asia Afrika ini dia sengajabeli mobil-mobil murah, terus dari awal dia modif mobilnya, sampai sekarang bisa masuk kelas 11 atau 12 detik gitu. Gila kan...pas gue tanya abis berapa lo ngemodif ini, terus dia Cuma ketawa-ketawa ajaa, tapi dalam event resmi di sentul dia selalu menang juga. Jadi mungkin sepadanlah sama semua yang udah dia lakuin buat mobilnya, alhasil sekarang mobilnya*



*uda dikenal dimana-mana, khususnya dalam event-event drag race. (Informan Y)*

#### **4.5.3 Berdasarkan Pendidikan**

Pendidikan merupakan hal terpenting bagi para remaja sebagai bekal hidup di masa depan. Dengan memiliki pendidikan yang tinggi dapat menjadikan mereka sebagai orang yang berguna bagi orang lain, begitu juga dengan kegiatan *drag race* yang dilakukan oleh remaja-remaja Ibu kota, meskipun usia para *drag race* berkisar antara 15 sampai 45 tahun, pendidikan tetap menjadi nomor satu bagi mereka. Menurut beberapa informan, pendidikan tidak dapat diabaikan dan mengalahkan kepentingan lainnya. Jika ingin menjadi seseorang di masa depan maka seseorang harus memiliki ilmu dan ilmu tersebut tidak hanya didapatkan pada lembaga-lembaga formal saja, tetapi informal juga. (pernyataan tersebut dilontarkan oleh beberapa informan ketika ditanyakan mengenai pendidikan mereka).

*Pendidikan buat gue menjadi nomor satu untuk kedepannya, dengan adanya pendidikan kita ga buta sama dunia luar, kita tau perkembangan apa aja yang terjadi di dunia ini. selain itu kita juga bisa membuat masa depan yang lebih baik lagi buat kita, makanya walaupun anak-anak disini pada hobi balapan baik itu liar maupun yang resminya, pendidikan tetep nomor satu. Karena buat gue meskipun hobi ini bisa menghasilkan uang, tapi untuk hidup kedepan terlebih pas kita berkeluarga itu belum bisa ngejamin semuanya. Tetep pendidikan yang dilihat pas nyari kerjaan. (Informan Y)*

Berdasarkan pendidikan, para pelaku *drag race* rata-rata berpendidikan minimal S1 dan maksimal S2. Disamping itu bagi para peserta yang masih duduk dibangku sekolah SMP dan SMA juga merupakan siswa-siswa yang berasal dari sekolah terkenal di Jakarta. Sehingga dari sekolah yang mereka tempati terlihat bahwa remaja-remaja tersebut berasal dari keluarga mampu yang mengedepankan pendidikan bagi anak-anaknya. Selain itu pendidikan minimal S1 yang dimiliki oleh para *drag racer* menjadikan mereka sebagai pegawai baik Negeri maupun Swasta yang

bekerja di beberapa Departemen, Bank dan Perusahaan-Perusahaan terkenal di Indonesia.

*Berdasarkan pendidikan, gue rasa disini orangnya berpendidikan semua, bisa dilihat dari temen-temen gue ada yang orang bengkel, tapi pendidikannya SI, ada yang pegawai bank, ada yang reporter majalah luar negeri, ada yang PNS di departemen-departemen, ada yang kerja di perusahaan asing, banyak banget deh...dari situ kita tau kalau pendidikan mereka jelas minimal SI. Tapi buat anak-anak baru yang masih SMA sama SMP mereka juga sekolahnya keren-keren kayak di Labschool, Al-azhar, Al-izhar,..sekolah-sekolah orang berduit yang jelas. (Informan R)*

#### **4.5.4 Berdasarkan Motivasi**

Kegiatan balapan mobil liar yang sampai saat ini digandrungi anak-anak muda Jakarta tidak pernah kehilangan penggemarnya. Motivasi yang mendasari mereka terjun kedalam kegiatan ini adalah hobi akan dunia otomotif, hobi dalam mengutak-ngatik mobil agar dapat memaksimalkan kecepatan yang ada pada mobilnya. Selain itu motivasi yang kedua adalah prestise, anak-anak muda yang berada di Senayan jika tidak melakukan kegiatan balapan liar dianggap tidak keren, sehingga ada kepuasan tersendiri dapat bergabung kedalam kegiatan ini. Apalagi kegiatan ini menggunakan mobil dan bukan balapan-balapan liar yang umumnya menggunakan motor. Disamping itu motivasi yang mendasari anak-anak muda ini adalah kepuasan ketika dapat mengalahkan mobil yang menjadi lawannya. Dengan mobil yang sama atau berbeda namun berada dalam satu kelas kemudian dapat menang, adalah hal yang tidak dapat terbayarkan oleh apapun. Selain itu dalam *drag race* dibutuhkan kemampuan-kemampuan khusus untuk melatih kecepatan tangan, kaki dan otak. Hal yang membedakan dari mobil yang memiliki kecepatan tinggi adalah teknik dalam mengemudi. Jika tidak memiliki kemampuan yang baik dalam teknik menyetir mobil maka mobil kencang yang dimilikinya tidak akan menghasilkan kecepatan maksimal. Sehingga dalam kegiatan ini dibutuhkan performa mobil yang baik dan paling utama adalah kemampuan pengemudi dalam menjalankan mobilnya.

*jadi kalau dalam drag race atau balapan liar kayak gini yang dibutuhin selain memaksimalkan kecepatan mobil ya teknik kita dalam menyetir mobil. Sinkronisasi antara tangan, kaki, mata dan otak diperluin banget. Waktu itu ada temen gue dari anak komunitas lain, mobilnya sama kaya gue soluna, kita sama-sama main di kelas 15 detik, tapi mobil itu selalu kalah kalo lawan gue, padahal gue yakin dia modif mobilnya dibengkel yang terkenal dan tenaga mobilnya itu kenceng banget, ternyata yang ngebedainnya teknik nyetirnya kita, kemampuan kita melihat lampu hijau, kemampuan mengganti gigi satu ke gigi dua, gigi ketiga, itu dibutuhin latihan-latihan yang cukup sering supaya kita refleks dan tau kapan kita harus ganti gigi, kapan kita harus gas pol mobilnya. Kalau salah aja dalam ganti gigi, langsung deh mobil lo disalip sama mobil lawan. (Informan E)*

#### **4.5.5 Berdasarkan Komunitas**

Sebelum terbentuknya Indonesian Drag Racing, orang-orang yang melakukan balapan liar di Jalan Asia Afrika tergabung dalam beberapa komunitas mobil dan komunitas bengkel. Awalnya komunitas-komunitas ini sudah memiliki tempat-tempat tersendiri untuk memarkirkan mobilnya, sehingga pada saat mereka datang langsung memarkirkan mobilnya pada lokasi-lokasi yang sudah menjadi tempat mereka sebelumnya. Pada hari-hari tertentu pada saat ramai, lebih dari 10 komunitas mobil yang berada di lokasi ini, mereka berjejer disepanjang Jalan Asia Afrika untuk nongkrong, menghabiskan malam dengan melakukan balapan liar setiap malam rabu atau kamis. Namun pergaulan mereka tidak terbatas pada komunitas mereka saja, umumnya mereka kenal dengan orang-orang yang berasal dari komunitas mobil lain. Para pelaku dari balapan mobil liar memiliki media komunikasi internet, yaitu melalui situs modifikasi.com, situs itu mewadahi mereka untuk saling bertukar pikiran sesama pembalap. Situs ini juga memberi informasi bagaimana keadaan di Jalan Asia Afrika, apakah banyak polisi yang patroli atau tidak, apakah mobil ini datang atau tidak, dan informasi-informasi otomotif lainnya. Sehingga walaupun mereka tidak mengenal

langsung terhadap pengemudinya, namun melalui situs ini mereka mengenali mobil-mobil yang berada disana.

*Kita-kita disini yang sama-sama punya hobi ngedrag udah kaya temen sendiri aja, gak cuma sama komunitas kita aja bertemannya, sama komunitas-komunitas lain kita juga berteman, tapi kalo udah turun di sirkuit beneran, baru kita jadi lawan mereka. Tapi kalau di Asia Afrika ini, ya cuma iseng-iseng ngedrag sambil latihan dan ngetes mobil aja sih. Kalau bertarung benerannya ya di event-event resmi kaya di Sentul sama Harapan Indah Bekasi. Setau gue disini ada sekitar 7 komunitas mobil ya, TSVC, TSC, EK SQUAD, IDMOC, TYCI, GRAND CIVIC COMMUNITY,...selain bareng sama komunitas, ada juga anak-anak yang kumpulnya berdasarkan bengkel-bengkel, kaya Firna Ranger, AP Speed, Garuda Motor Sport, Abunawas, Gardenspeed, Suoernouva. Itu komunitas-komunitas yang memang punya hobi drag race makanya pada nongkrong disini. Selain itu ada beberapa orang yang ga gue kenal siapa pemiliknya, tapi kalo ketemu sama mobil ini langsung kepikir, inikan mobil yang sering di Asia Afrika, baru deh gue tanya sama anak-anak lain, kenal ga sama mobil yang gini-gini..pokoknya media komunikasi kita-kita ya di modifikasi.com.(Informan E)*

#### **4.6 Perubahan yang Terjadi Pada Tahun 1980-2000**

Dalam rentan waktu antara tahun 1980an sampai saat ini, terjadi beberapa perubahan dan pembaharuan dalam kegiatan balapan mobil liar, perubahan tersebut meliputi perubahan dalam modifikasi mobil dan regulasi dalam balapan liar. Berikut merupakan penjelasan dari perubahan-perubahan yang terjadi sampai saat ini :

##### **4.6.1 Perubahan Modifikasi**

Pada awal tahun 1980, balapan liar menjadi *trend* baru bagi anak-anak muda Ibu Kota, dengan mengikuti perkembangan yang terjadi di negara-negara barat seperti Amerika dan sekitarnya memunculkan inspirasi dalam hal memodifikasi mobil. Di Indonesia modifikasi yang dilakukan pada saat itu hanya terbatas pada bagian dalam atau mesin pada mobil, sehingga penampilan luar tidak begitu menunjukkan bahwa mobil ini telah dimodifikasi dan memiliki kecepatan yang lebih. Modifikasi yang dilakukan pada masa itu lebih banyak

menggunakan *body kit*<sup>14</sup> dan menggunakan *velg* yang besar. Selain itu mobil yang digunakan masih bersistem karburator, karena kurangnya informasi dan teknologi yang belum terlalu berkembang membuat para modifikator harus memiliki cara-cara tersendiri untuk memodifikasi mobil agar mendapatkan kecepatan yang maksimal. Sedangkan memasuki awal tahun 2000-an terjadi perubahan *trend* modifikasi, mobil-mobil keluaran tahun 2000-an yang rata-rata sudah bersistem *injection* memudahkan dalam hal memodifikasinya. Selain itu teknologi yang semakin berkembang juga menambah kemajuan dalam bidang modifikasi mobil. Banyak barang-barang yang diimpor dari luar negeri yang sangat berguna dalam modifikasi mobil, kemudian arus informasi yang semakin banyak mempermudah para modifikator untuk mempelajari gaya apa yang sedang berkembang di dunia dan mengaplikasikannya di Indonesia. Saat ini muncul beberapa aliran dalam modifikasi mobil yaitu :

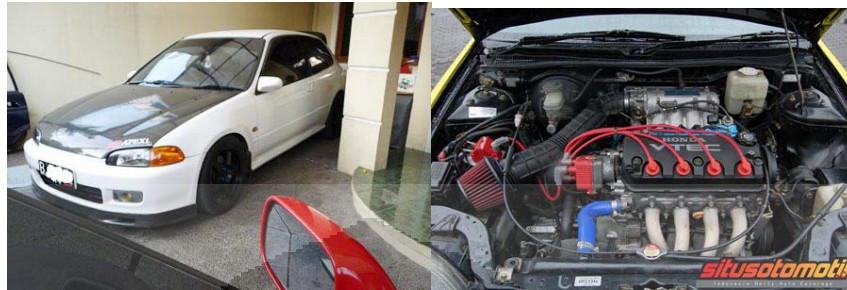
- **JDM (Japanese Domestic Market)**

JDM adalah suatu aliran modifikasi mobil dimana semua bagian mobil menggunakan suku cadang asli yang berasal dari Jepang, bukan replika. Aliran ini sangat berkembang di seluruh ibu kota di Indonesia. Salah satu alasan mengapa aliran JDM ini banyak digunakan adalah karena modifikasi JDM sangat mudah, dan hasilnya pun menarik untuk dilihat. *Velg ring*<sup>15</sup> yang digunakan pada aliran ini adalah ring 15"-17" dengan merek-merek asli dari Jepang dan umumnya menggunakan lampu kuning. Selain itu di Indonesia mobil yang sering menggunakan aliran JDM adalah mobil bermerek Toyota dan Honda. Segala komponen asli Jepang yang dipakai untuk modifikasi mobil dapat dikatakan sebagai mobil beraliran JDM.

---

<sup>14</sup> Body kit terdiri dari bumper (Bumper) depan dan belakang, bagian samping (Side Skirt), area fender dan juga belakang atas (spoiler). Untuk bagian body kit yang berada dibagian bawah, seperti bumper dan side skirt, sebenarnya dibuat untuk lebih mendekatkan jarak bodi ketanah guna memperkecil masuknya angin dari bawah sehingga pada kecepatan tinggi dapat mengurangi daya limbung atau melayang, namun penggunaannya saat ini lebih kepada segi fashion Modifikasi saja.

<sup>15</sup> Velg atau rim adalah lingkaran luar desain logam yang tepi bagian dalam dari ban sudah terpasang pada kendaraan seperti mobil.



#### 4.6.1.1 Foto JDM ([www.modifikasi.com](http://www.modifikasi.com))

##### - Dub City

Dub city adalah aliran yang mengutamakan kemewahan dan menonjolkan kekayaan atau prestise pemilik mobil. Ciri khasnya adalah penggunaan velg besar ukuran 20"-26" *full chrome*, interior mewah menggunakan balutan kulit asli dan kancing atau aksesorisnya memakai crystal Swarovski. Pada Dubcity Audio system selalu menganut aliran Sound Pressure Level (SPL) dimana dentuman bass sangat kuat. Untuk cat sering kali menggunakan warna hitam dan putih karena identik dengan kemewahan, dapat diaplikasikan juga dengan sapuan airbrush sehingga tetap terlihat unik. Cat *shiny* dan *wetlook* adalah kewajiban bagi aliran Dub city



#### 4.6.1.2 Foto Dub City ([www.modifikasi.com](http://www.modifikasi.com))

##### - VIP style

Dengan mengedepankan sisi eksklusifitas serta keamanan, aliran modifikasi ini menjadi pilihan para modifikator untuk terus dikembangkan. Secara umum mobil yang dimodifikasi elegan mempunyai sisi ketegasan pada tiap-tiap garis *body* nya. Sementara untuk kaki-kaki, velg berdiameter besar bernuansa blink-blink dibalut dengan ban profil tipis menjadi pemanisnya. Adapula penambahan *air suspension* yang seakan merupakan piranti wajib bagi penganut aliran Elegan. Dalam memodifikasi mobil dengan aliran VIP tidak perlu dipasang asesoris yang berlebihan. Sistem audio yang dipilih adalah memanjakan telinga bagi pengemudinya dan fokus pada kualitas suara (SQ).



4.6.1.3 Foto VIP ([www.modifikasi.com](http://www.modifikasi.com))

- **Vintage atau Retro style**

Retro style adalah modifikasi yang dilakukan dengan mengembalikan kondisi mobil seperti pada awal mobil tersebut dibuat dengan mengutamakan keorsinilan part mobil tersebut. Meskipun terdengar simple namun modifikasi pada aliran ini menghabiskan uang yang jumlahnya tidak sedikit karena harga *parts-parts* tersebut sangat

mahal dan sudah langka di pasaran. Umumnya cat yang digunakan adalah warna-warna terang seperti krem, putih, coklat dan merah tua. Sedangkan untuk sektor interior menggunakan bahan standar pabrik mobil tersebut.



4.6.1.4 Foto Retro ([www.otomotif.net](http://www.otomotif.net))

#### - **Racing**

Modifikasi *racing*, biasanya digandrungi oleh anak muda. Ketika harus memilih memodifikasi mobil, pilihan pertama pasti jatuh kepada *racing*. Ciri lain modifikasi *racing* ada pada velg dan knalpot. Suara deruman knalpot juga sengaja dipilih agak nyaring, menggambarkan kekuatan mesin saat sedang balapan. Sementara untuk velg, biasanya akan dicari velg untuk mobil *racing* atau paling tidak velg yang dibentuk seperti milik mobil balap.

#### - **Street racing**

*Street racing* lebih sering dijumpai di jalanan dibanding aliran ekstrim yang lebih sering dilihat hanya dalam sebuah kontes. Modifikasi mobil yang dilakukan hanya pada bagian msalam mesin, yaitu dengan mengganti komponen-komponen penting utnuk meningkatkan kecepatan dari mobil tersebut. Modifikasi khususnya untuk konsep *street racing*, pemilik mobil lebih mengutamakan segi fungsional dan kualitas produk, dibandingkan dengan *fashion*. Dengan *street racing* nuansa layaknya mengemudikan mobil sport pada mobil harian dengan faktor *safety*



*riding*<sup>16</sup> dan tenaga mesin yang mumpuni dapat dirasakan. Sehingga mobil tetap nyaman untuk digunakan sehari-hari dan mampu untuk balapan di jalanan.



4.6.1.5 Foto Street Racing ([www.modifikasi.com](http://www.modifikasi.com))

#### 4.6.2 Perubahan Regulasi Balapan

Regulasi atau peraturan pada balapan liar yang dikeluarkan oleh IMI (Ikatan Motor Indonesia) tahun 1980-an adalah pembagian kelas berdasarkan jenis dan CC (Kapasitas Silinder) mobil. Pada masa ini balapan yang dimaksud adalah beradu kecepatan satu mobil dengan mobil lainnya sesuai dengan kapasitas mesinnya. Pengelompokan yang terjadi untuk memulai sebuah balapan liar adalah berdasarkan CC mobil, tentunya hanya mobil yang memiliki CC yang sama yang dapat melakukan balapan, pengklasifikasian jenis kendaraan menjadi sangat penting dalam menentukan siapa lawan dalam balapan tersebut.

---

<sup>16</sup> Safety Riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang tidak membahayakan pengendara lain. Serta menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya.

Disamping itu dalam pemilihan lawan umumnya dengan menyamakan jenis mobil, jika jenis mobil yang digunakan sama maka mempermudah dalam melakukan balapan liar. Hal yang membedakannya hanyalah pada modifikasi mesin, bagaimana cara pembalap untuk memodifikasi mobil sehingga dapat mengalahkan lawannya.

*kalau sekarang gue liat sih uda ga serame dulu ya, terus mobil-mobil nya itu ga semuanya keren-keren dalam arti ga kenceng-kenceng banget aja uda bisa ikutan drag, kalau dulu serem banget, mobil yang ikutan itu bener-bener di modifikasi abis-abisan supaya bisa menang ngelawan mobil yang lain. Bener-bener dipol in tenaganya baru deh ikutan drag. Kalau dulu yang punya uang ya pasti di depan, jadi pemenangnya. bener-bener namanya kompetisi dan balapan. Kan harusnya gitu, yang namanya balapan itu kan kenceng-kencengan mobil, jadi seru nontonnya. Kalau sekarang kan beda, pake braket time, istilahnya lo ga perlu punya mobil-mobil kenceng banget juga bisa ikutan drag race, bisa ikutan balapan liar di Asia Afrika, walaupun mobil lo standar juga tapi kalau bisa masuk kelas yang paling bawah 19 atau 20 detik pasti lo menang, asal bisa ngepasin waktunya aja. Yang ga serunya itu sekarang kayak gitu, kalau dibilang balapan ya bukan balapan yang sebenarnya, kalau waktu lo Cuma 15,5 detik kan susah kalau lo mau ke 15 kecil, pasti lo angkat gasnya supaya masuk ke kelas 16 aja sekalian..jadi ga seru banget, bukan gas pol-polat buat balapan, ya itu karena dibatesin sama waktu. Susah jadinya....(Informan S)*

Namun memasuki awal tahun 2000-an, peraturan dalam balapan liar mengalami perubahan, dimana sistem yang dipakai dalam pengklasifikasian mobil adalah menggunakan sistem *bracket time*.<sup>17</sup> Hal pertama yang dilakukan adalah mobil-mobil diadu berdasarkan catatan waktu yang berhasil diraihinya, dengan cara seperti ini mobil dengan kapasitas mesin yang berbeda dapat diadu. Dengan demikian terdapat perubahan regulasi balapan liar dari tahun 1980-an sampai dengan 2000-an yang mengubah pembagian kelas dari kategori kapasitas mesin kedalam kategori waktu. Dengan adanya perubahan ini menunjukkan persaingan yang terjadi di arena balap lebih kompetitif lagi. Jika pada Tahun 1980-an persaingan hanya terjadi pada mobil-mobil yang spesifik dengan mesin tertentu, saat ini persaingan dapat lebih terbuka yaitu mobil-mobil dengan spesifikasi

<sup>17</sup>Bracket time adalah pengklasifikasian kelas balapan sesuai dengan catatan waktu.

mesin yang tidak sama, dapat beradu sesuai dengan pengklasifikasian kelas sebelumnya.

Pembagian kelas pada sistem *bracket time* biasanya dimulai dari kelas mobil-mobil yang catatan waktunya di bawah 11 detik. Peserta dari kelas ini biasanya adalah mobil-mobil yang spesifikasi mesinnya sudah dirombak secara total, sehingga kecepatannya bisa melebihi kecepatan standar. Kemudian kelas-kelas berikutnya dapat dibagi lagi dengan catatan waktu antara 11 sampai 18 detik. Dari sini bisa didapatkan sejumlah kelas dengan perbedaan waktu yang spesifik. Pada penyelenggaraan balapan resmi, persaingan pun lebih seru lagi, mobil dengan catatan waktu yang lebih cepat dari kelas yang ditentukan akan dikenakan sanksi yaitu diskualifikasi atau dianggap gagal. Sedangkan mobil yang memperoleh catatan waktu lebih lambat, akan diberi toleransi sekitar 2 detik. Dengan adanya sistem seperti ini, penonton dapat menyaksikan persaingan antara mobil dengan spesifikasi mesin yang beda. Oleh karena itu *drag race* membutuhkan kepiawaian mekanik mengulik mesin atau pembalap yang menggeber mobil untuk mencapai waktu tercepat yang diinginkan.

*setau gue dulu sistem yang dipake buat balapan ya sesuai dengan CC mobilnya, jadi mobil yang CC nya sama aja yang jadi lawannya. Kalo sekarang sistem balapan yang dipake bracket time, sistem ini juga baru berjalan hampir 7 atau 8 tahunanlah. Sistem bracket time ini lebih seru, karena sebagai pembalap harus bener-bener muter otak supaya bisa dapetin waktu semaksimal mungkin dari kecepatan mobil kita. Sering banget gue bolak-balik bengkel untuk nanyanya sama orang bengkel, bisa gak kalo ininya diginiin, itunya diganti sama punya mobil apa, pokoknya kalo mau ikutan drag race gini, orangnya sendiri harus kreatif. Ada juga sih kalo orang yang punya uang banyak dan modalnya gede, dia tinggal masukin aja ke bengkel, biar bengkelnya yang ngutak-ngatik mobilnya. Bahkan ada temen gue tuh dia orang kaya, dia langsung ganti mesinnya pake turbo...manteb deh pokoknya..(Informan RB)*

Selain perubahan sistem dan aturan yang telah dijelaskan, terdapat aturan-aturan yang membedakan balapan liar tahun 1980-an dengan tahun 2000-an. Hal ini terlihat dari sistem taruhan yang digunakan, pada tahun 1980-an sebelum melakukan balapan liar, para peserta harus membuat kesepakatan dengan peserta lainnya. Hal umum yang sering dijadikan bahan taruhan adalah

sejumlah uang yang berkisar antara 5 sampai 20 juta, mobil dan wanita. Namun taruhan menggunakan wanita jarang terjadi karena biasanya hanya sebagai bahan lelucon bagi para peserta. Pada masa tersebut uang dan mobil menjadi taruhan utama dalam balapan liar, sehingga terlihat orang-orang mana saja yang mampu mengikuti kegiatan semacam ini. Sedangkan saat ini taruhan menggunakan uang masih terjadi, tetapi nominalnya tidak begitu besar, hanya sebagai penyemangat dalam melakukan balapan liar.

*“ kalo jaman gue dulu, taun 80an... balapan pake uang sama mobil tu bener-bener ada. Gue ngalamin banget, uang sekitar 5 sampai 20 juta itu bisa dijadiin bahan taruhan, bahkan yang lebih parahnya itu taruhannya pake mobil. Bisa dibayangin ga kalo tiba-tiba kita kalah trus mobil kita ilang. Makanya orang-orang dulu lebih bernyali ngelakuin balapan gitu-gitu. Mungkin karena emang pengaruh dari orang-orang barat kali ya... aneh gitu, walaupun taruhannya parah-parah tapi orang-orang yang ngelakuin ga pernah berkurang. Banyak aja yang tetep ngelakuin sebagai hobinya. Waktu dulu juga ada taruhan antar bengkel, jadi bengkel-bengkel itu ngemodif satu mobil terus di battle, mobil yang kalah resiko mobil itu jadi milik bengkel yang menang. Pokoknya kalo menurut gue balapan liar dulu itu lebih berani dibanding yang sekarang-sekarang. Sekarang uda gak adalagi taruhan-taruhan kayak dulu, menurut gue sih mungkin karena sekarang polisi-polisinya uda mulai kejam dan lebih tegas lagi sama anak-anak yang ngelakuin balapan liar, terus kadang patrolinya lebih sering supaya ga ada yang ngedrag. Lagian sekarang kan uda ada balapan-balapan resmi kayak di Sentul sama Harapan indah, jadi uda jarang pake taruhan-taruhan gitu.. (Informan S)*



4.6.2 Foto Saat Event Drag Race di Sentul ([www.bosmobil.com](http://www.bosmobil.com))

#### 4.7 Pengaruh Balapan Liar dalam Kehidupan Sehari-hari

Dalam kehidupan sehari-hari tentu saja perilaku menyetir pada saat balapan liar tidak boleh dilakukan karena sangat membahayakan bagi pengguna jalan lainnya. Namun pada kenyataannya masih banyak pengemudi-pengemudi yang tidak dapat membedakan hal tersebut, sehingga mereka menganggap jalan raya adalah sebagai sirkuit balapan. Terlebih ketika terdapat mobil yang mengajak mereka untuk balapan dengan memepet kendaraannya dari belakang. Tentunya bagi orang-orang yang sering melakukan balapan liar, hal ini menjadi sebuah tantangan yang sangat mengasyikkan, mereka dapat mengetes mobilnya tanpa mengetahui kecepatan dari mobil lawannya. Tidak jarang mereka saling memepet mobil sampai jarak diantara kedua mobil tersebut hanya beberapa sentimeter saja. Belum lagi jika kedua mobil tersebut saling mengerem satu sama lain, tentunya hal ini sangat membahayakan bagi kedua mobil tersebut. Jika diantara kedua mobil belum menunjukkan kealahannya maka balapan pun terus dilakukan sampai salah satu mobil melaju dengan kecepatan tinggi dan meninggalkan lawannya atau memperlambat laju kendaraannya sebagai tanda

menyelesaikan balapan ini. Mobil yang kalah biasanya memberikan acungan jempol kepada mobil lawannya atau berupa bunyian klakson dari belakang sebagai tanda mengakui bahwa mobilnya kalah dan memberikan selamat. Namun jika mereka ditantang untuk balapan dengan mobil yang memiliki spesifikasi lebih dari mobilnya, dan mereka sudah mengakui bahwa dari segi CC (Kapasitas mesin) dan jenisnya saja tidak dapat melawan kecepatan mobil tersebut.

*Jalan tol buat kita-kita sih uda lintasan yang paling enak banget deh buat balapan, apalagi kalo ada mobil-mobil yang rese yang kita tau seberapa kenceng mobilnya tapi nyetirnya sok asik banget. Langsung gue lawan aja, sampe mepet-mepetan juga gue ladenin, sampe dia ngaku kalah dan ngelambatain mobilnya baru deh gue tinggal jauh dibelakang. (Informan H)*

Hal ini sering terjadi pada beberapa ruas jalan tol Ibu Kota yang memiliki kondisi aspal baik dan lintasan yang lurus. Tentunya dengan kondisi jalan dan lintasan yang lurus merupakan kegemaran dari para pembalap liar khususnya *drag race*. Pengaruh kedua dari kegiatan balapan liar dalam kehidupan sehari-hari adalah pada saat berada di belakang lampu merah. Pada saat lampu merah berganti menjadi kuning dan kemudian berubah menjadi hijau, naluri pembalap barulah keluar, mereka langsung menginjak pedal gas dan melaju dengan kencang tanpa melihat kondisi sekitar. Motor-motor yang berada disamping mobil mereka pun tidak dapat mengalahkan kecepatan mobilnya, kebiasaan inilah yang sering terpengaruh dalam kehidupan sehari-hari mereka.

*Hal yang paling berasa dari balapan liar atau drag race ini ya waktu kita ada di lampu merah, soalnya waktu di sentul kita pasti pake lampu merah sebelum mulai drag racenya. Setiap perpindahan lampu dari merah, kuning ke hijau kita uda mulai ngegas-gas gitu sampe keluar asepe dibelakangnya. Pas lampu udah hijau, langsung deh kiat narik gasnya, terus gaspol sampe ujung garis finishnya. kadang-kadang yang kayak gini sering dibawa sehari-harinya, kita liat kondisi sekitar juga, kalo depannya uda macet ya ga mungkin kita gaspol. Tapi kalo kosong dan ga ada polisi, baru deh kita tarik mobilnya.... (Informan Y)*

Pengaruh ketiga adalah pada kondisi jika pengemudi terburu-buru dan harus sampai tepat waktu di kantor atau kampus. Hal ini sering terjadi jika situasi memaksa mereka untuk sampai dengan cepat ditempat tujuan, gaya menyetir

pada saat balapan liar akan sangat berguna dan menjadi pilihan untuk dilakukan. Bentuk perilaku seperti ini dapat dikatakan sebagai perilaku menyimpang karena dapat membahayakan pengguna jalan lainnya. Sehingga jika kita perhatikan dunia *drag race* sangat dekat dengan kehidupan kita sehari-hari karena siapa saja dan dimana saja setiap orang dapat melakukannya.

*Kadang-kadang kalo lagi pengen ngebut, terus kalo gua buru-buru ke kampus cara nyetir pas lagi drag gue lakuin. Abis mau gimana lagi kalo udah dikejer waktu ya harus ngebut-ngebutan. Tapi kalo emang lagi pengen ngebut-ngebutan sama mobil lain, yaa...gue jabanin sampai habis-habisan. Sampai salah satu diantara kita ada yang mengalah atau udah ga bisa ngelawan lagi baru deh berenti ngebut-ngebutannya. Lain lagi kalo lawan gue pake mobil-mobil kaya BMW, Mercy atau Audy yang uda jelas kecepatannya gue gak bakal berani untuk ngajak balapan atau ngebut-ngebutan, dari CC aja udah beda gimana mau gue lawan. Yaa..pokoknya ada kekurangan sama kelebihanlah dari biasa ikutan drag race. Kelebihannya gue bisa ngetes sejauh mana kecepatan mobil gue, kalo pengen ngebut-ngebutan juga ada aturan dan perhitungannya, jadi gak asal ngebut-ngebutan aja. Selain itu gue tau banyak teknik nyetir yang bener, walaupun ngebut-ngebutan itu ga di benerin juga sih, setidaknya gue bisa nyalurin hobi gue lah selama ini yang kurang tersalurkan karena orang tua. (Informan H)*

Berdasarkan pemaparan mengenai hasil temuan diatas terlihat bahwa pada awalnya sejarah terbentuk *drag race* adalah sekumpulan orang-orang yang memiliki kesamaan hobi akan dunia balapan kemudian mereka bergabung dengan membentuk sebuah komunitas yang tentunya beraliran *drag race*. Kemudian mereka menggunakan ruang publik sebagai sarana dalam menyalurkan hobi dan menjadikan kegiatan ilegal ini sebagai kegiatan rutin yang dilakukan setiap minggunya. Pada akhirnya komunitas-komunitas ini bergabung dengan membentuk sebuah organisasi formal yang bernama Indonesian Drag Racing. Dengan adanya organisasi ini diharapkan dapat mengurangi kegiatan balapan liar yang sangat membahayakan diri sendiri maupun orang lain serta menjadikan *drag race* sebagai kegiatan balapan yang positif pada masyarakat Indonesia. Kemudian pada Bab berikutnya akan menjelaskan mengenai keterkaitan pembahasan antara konsep-konsep yang ada terkait dengan hasil temuan terhadap pengembangan teori serta kajian secara sosiologis.

## **Bab 5**

### **Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal**

Dalam bab ini peneliti akan menjelaskan formalisasi penyimpangan dari kegiatan menyimpang balapan mobil liar sejak tahun 1980-an sampai saat ini. Kemudian proses pengorganisasian kegiatan balapan mobil liar melalui pembentukan organisasi formal IDR, serta faktor-faktor apa saja yang membuat kegiatan menyimpang balapan mobil liar dapat terus berlangsung ditengah masyarakat perkotaan khususnya Jakarta dengan menggunakan kerangka pemikiran yang telah dijelaskan sebelumnya pada bab dua.

#### **5.1 Pembentukan Kegiatan Menyimpang Balapan Mobil Liar**

Munculnya tindakan kolektif maupun tindakan menyimpang tidak mungkin hadir begitu saja seperti halnya sebuah meteor yang jatuh dari cakrawala. Keduanya berada di sana ketika masyarakat terbentuk dan saat masyarakat membentuk dirinya sendiri. Masyarakat bukanlah sesuatu yang statis dan terus berkembang dalam kondisi ekuilibrium. Masyarakat selalu mengalami proses-proses perubahan. Menjadi sebuah masyarakat merupakan sebuah proses yang melibatkan bukan saja sebuah peningkatan kebutuhan hidup, perlindungan dan keamanan individu maupun kelompok. Namun melibatkan proses pengikisan kebebasan dan kemerdekaan memilih pada diri individu, dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Dalam kehidupan masyarakat, semua tindakan manusia dibatasi oleh aturan (norma) untuk berbuat dan berperilaku sesuai dengan apa yang dianggap baik oleh masyarakat. Masyarakat telah menciptakan berbagai norma-norma yang dapat digunakan untuk membatasi setiap perilakunya, namun demikian di tengah kehidupan masyarakat kadang-kadang masih kita jumpai tindakan-tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku pada masyarakat dan hal ini dinamakan sebuah penyimpangan sosial. Begitu pula dengan kegiatan



balapan mobil liar yang terjadi dimana-mana, umumnya pelaku dari kegiatan ini adalah anak-anak muda yang memiliki keberanian dan kegemaran dalam dunia otomotif. Kegiatan yang berawal dari hobi untuk mengutak-ngatik mobil dan mengetes kecepatan laju mobilnya kemudian berubah menjadi kegiatan yang membahayakan orang lain karena dilakukan bukan pada tempatnya, yaitu jalan raya yang merupakan jalanan umum. Kegiatan balapan mobil liar di Jakarta telah berlangsung pada awal tahun 1980-an dimana pada masa tersebut melakukan kegiatan seperti itu merupakan sebuah kegiatan yang mengikuti perkembangan zaman. Beradu kecepatan hingga menggunakan uang dan mobil sebagai media taruhannya merupakan bagian dari balapan liar. Sejumlah uang telah disiapkan sebagai sajian wajib meramaikan kegiatan tersebut, didukung dengan adanya taruhan mobil yaitu peserta yang kalah harus memberikan mobilnya kepada pemenangnya. Sehingga pada masa tersebut kegiatan balapan mobil liar menjadi suatu kegiatan yang mengasikkan dan memacu adrenalin karena terdapat penyemangat didalamnya yaitu bermacam-macam taruhan yang menantang.

Menurut Frederick H. Wilnes (1971) dalam bukunya *Punishment and Reformation* sebab-sebab penyimpangan dibagi menjadi dua, yaitu faktor subyektif dan objektif. Berdasarkan sebab-sebab penyimpangan yang ada, kegiatan balapan mobil liar termasuk kedalam faktor objektif, yaitu berasal dari luar atau lingkungan. Ketidaksanggupan menyerap norma-norma kebudayaan yang berlaku dimasyarakat menjadi salah satu faktor yang menyebabkan kegiatan menyimpang ini dapat terjadi. Seorang individu tidak dapat membedakan mana hal yang pantas dan tidak pantas untuk dilakukan. Keadaan ini terjadi akibat dari proses sosialisasi yang tidak sempurna, banyak faktor yang mempengaruhinya yaitu seseorang yang tumbuh dalam keluarga yang *broken* sehingga mereka mencari kebahagiaan dengan kegiatan-kegiatan menyimpang dan berkumpul dengan komunitas yang sesuai dengan keinginannya. Begitu juga dengan kegiatan balapan mobil liar, kegiatan ini tumbuh pada masyarakat yang menyadari bahwa kegiatan ini menyimpang, namun mereka tetap melakukannya sebagai sebuah kegiatan rutin yang bersifat ilegal. Walaupun ancaman dari

kegiatan ini adalah berhadapan dengan polisi dan harus siap dengan sanksi yang akan diberikan, namun mereka tetap menjalankan kegiatan ini sebagai sebuah bentuk hobi yang tidak tersalurkan dengan baik dan benar yaitu menggunakan jalan umum sebagai tempat melakukan balapan liar. Disamping itu adanya bahan-bahan taruhan seperti mobil dan uang menjadi pelanggaran yang dapat diperdatakan oleh kepolisian karena dianggap sebagai sebuah arena perjudian dan tentu saja ini dilarang oleh undang-undang.

Adanya proses belajar yang menyimpang karena seringnya melihat film-film yang menggambarkan mengenai kegiatan balapan liar yang terjadi di negara barat merupakan salah satu faktor objektif yang mempengaruhinya. Berawal dari melihat tayangan-tayangan yang sedang *trend* di negara barat kemudian mengaplikasikannya di Indonesia khususnya di Jakarta menjadi daya tarik tersendiri bagi para penggemarnya. Menurut seorang informan yang telah melakukan kegiatan ini bertahun-tahun mengatakan bahwa

*kegiatan yang kami lakukan sebenarnya bukan kegiatan kriminal seperti yang dilakukan oleh penjahat, pencuri atau lainnya. Kegiatan yang kita lakukan hanya sebagai sebuah bentuk nyata dari hobi yang kami miliki. Dibilang menyimpang kan karena dilakukan di jalan raya, membahayakan orang lain, dan kalau dulu mungkin banyak taruhan-taruhan yang dipake. Tapi akhir tahun 2000-an taruhan itu udah semakin berkurang karena mulai bermunculan event-event resmi yang digelar sesuai dengan kegiatan yang kami lakukan yaitu drag race. Jasi bisa gue bilang kalau kita ini bukan penjahat tapi pembalap. (Informan R)*

Faktor-faktor lain yang menyebabkan kegiatan ini dapat terbentuk karena adanya ketegangan antara kebudayaan dan struktur sosial yang mengakibatkan sebuah perilaku yang menyimpang. Hal ini terjadi jika dalam upaya mencapai suatu tujuan seseorang tidak memperoleh peluang, sehingga ia mengupayakan peluang itu sendiri, maka terjadilah perilaku menyimpang. Sama halnya dengan balapan mobil liar yang terjadi, kurangnya bentuk perhatian pemerintah kepada masyarakat yang memiliki *interest* terhadap dunia balapan menjadi penyebabnya. Kebudayaan yang telah diserap oleh masyarakat muda ibu kota

terbentur dengan adanya struktur sosial yang tidak mendukung kebudayaan tersebut. Sehingga para pelaku dari kegiatan menyimpang ini mencari alternatif dan peluang lain untuk tetap menjalankan hobinya yaitu dengan menggunakan jalan umum sebagai fasilitasnya. Para pelaku dari kegiatan menyimpang ini menggunakan jalan raya pada waktu-waktu yang tidak mengganggu pengguna jalan lainnya yaitu pada jam-jam malam yang dimulai pada pukul 00.00-04.00 WIB. Pada waktu tersebut intensitas pengguna jalan sangat sedikit namun tidak menutup kemungkinan ada pengguna jalan lain yang juga melintasi lokasi tersebut. Namun karena kegiatan menyimpang ini sudah berlangsung bertahun-tahun sejak tahun 1980-an umumnya pengguna jalan telah mengetahui bahwa pada hari-hari dan jam tertentu mereka harus menghindari ruas jalan tersebut dan mencari alternatif jalan yang dapat mereka lewati tanpa terganggu dengan adanya kegiatan balapan mobil liar ini.

Berdasarkan bentuk perilaku menyimpang yang dilakukan balapan mobil liar termasuk kedalam penyimpangan yang bersifat negatif dan termasuk pada penyimpangan sekunder dimana penyimpangan yang bertindak ke arah nilai-nilai sosial yang dianggap rendah dan selalu mengakibatkan hal yang buruk dan sering kali terjadi sehingga berakibat cukup parah serta mengganggu orang lain. Seperti halnya balapan mobil liar yang terjadi, kegiatan menyimpang ini tergolong dalam kegiatan penyimpangan kolektif karena dilakukan oleh kelompok orang secara bersama-sama dengan melanggar norma-norma yang berlaku dalam masyarakat sehingga menimbulkan keresahan, ketidakamanan, ketidaknyamanan serta tindak kriminalitas lainnya. Pada mulanya kegiatan ini berawal dari kegiatan berkumpul anak-anak muda kemudian tertarik untuk mengetes kecepatan mobilnya sehingga menjadikan kegiatan ini sebagai kegiatan wajib untuk dilakukan setiap mereka berkumpul, ditambah lagi dengan adanya bahan-bahan taruhan yang semakin menarik untuk dilakukan. Kemudian kegiatan ini berkembang menjadi gaya hidup masyarakat perkotaan yang haus akan hiburan serta bentuk penyaluran hobi yang menyimpang karena kurangnya perhatian dari pemerintah daerah dalam memfasilitasi kegemaran mereka.

Disamping itu bentuk penyimpangan sosial tersebut dapat dihasilkan dari adanya pergaulan atau pertemanan sekelompok orang yang menimbulkan solidaritas antar anggotanya sehingga mau tidak mau harus terlibat dalam tindak kenakalan atau kejahatan kelompok.



**5.1 Foto Saat Balapan Mobil Liar**

Kemudian memasuki tahun 2000-an berbagai perubahan dalam dunia balapan mulai terjadi dari lokasi kemudian regulasi serta aliran dalam memodifikasi menjadi sebuah daya tarik untuk dijelaskan sesuai dengan perkembangan yang terjadi baik di negara barat maupun di dalam negeri. Untuk lokasi balapan liar berpindah-pindah sesuai dengan patroli dan razia yang digelar polisi. Pada tahun 1980-an lokasi yang sering dijadikan sebagai arena balapan liar adalah di Menteng dan Sudirman, lokasi terakhir untuk balapan liar *drag race* sampai saat ini adalah Jalan Asia Afrika Senayan. Meskipun lokasi tersebut sangat dekat dengan pos polisi, hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi para *drag racer* untuk tetap menjalankan hobinya yaitu balapan liar. Hal yang membedakan balapan liar dulu dan sekarang adalah adanya sistem *braket time* yang digunakan. Sehingga pada masa itu pemenangnya adalah mobil yang benar-benar cepat diantara mobil-mobil lainnya dan tidak terbentur dengan adanya pembatasan waktu. Dapat dikatakan orang yang memiliki modal besar adalah pemenangnya dan yang memiliki modal sedikit terpaksa harus berada di barisan belakang. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh salah satu informan yakni :

*Kalau dulu balapan liarnya benar-bener seru, mobil-mobil yang benar-bener kenceng aja yang jadi pemenangnya. Jadi yang punya*

*banyak duit pasti ada di depan, kalau yang sedikit atau setengah-setengah ya dibelakang aja. (Informan S)*

Perubahan inilah yang menjadikan kegiatan balapan mobil liar terus berlangsung di kalangan masyarakat muda Ibu Kota, selain itu gaya modifikasi juga menjadikan kegiatan ini selalu diminati oleh remaja-remaja yang tentunya berasal dari kelas ekonomi menengah atas. Berbagai gaya modifikasi yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya menunjukkan bahwa fenomena ini menjadi bagian dari gaya hidup mereka untuk lebih dikenal dan mendapatkan pujian dari pihak luar.

## **5.2 Drag Race Secara Sosiologis**

*Drag race* dalam perspektif sosiologis sering disebut sebagai masalah sosial, masalah sosial merupakan suatu fenomena sosial yang mempunyai dimensi atau aspek kajian yang sangat luas atau kompleks, dan dapat ditinjau dari berbagai sudut pandang. Oleh karena itu banyak dijumpai beragam pengertian atau definisi tentang masalah sosial yang dikemukakan oleh para ahli. Menurut Parrilo dalam Soetomo (1995), untuk dapat memahami pengertian masalah sosial perlu diperhatikan empat hal, yaitu:

1. masalah itu bertahan untuk suatu periode waktu tertentu;
2. dirasakan dapat menyebabkan beragam kerugian secara fisik dan non fisik pada individu dan kelompok;
3. merupakan pelanggaran terhadap nilai atau standar sosial atau sendi-sendi kehidupan masyarakat; dan
4. menuntut adanya usaha untuk dicari pemecahannya.<sup>18</sup>

Berdasarkan pemaparan diatas fenomena sosial yang terjadi di kalangan muda Ibu Kota yaitu balapan liar *drag race* sangat mengganggu beberapa pihak, meskipun kegiatan ini tidak berlangsung di pemukiman penduduk dan dilakukan di jalan utama Ibu Kota namun tentunya kegiatan ini sangat membahayakan bagi pengguna jalan lainnya dan pelaku balapan itu sendiri. Disamping itu kegiatan

---

<sup>18</sup> Soetomo, Masalah Sosial dan Pembangunan. (Jakarta: Pustaka Jaya. 1995)

yang mereka lakukan termasuk kedalam kegiatan ilegal karena melanggar norma-norma yang ada dan melanggar beberapa pasal dalam berlalu lintas. Untuk itu fenomena sosial ini merupakan bagian dari masalah sosial perkotaan yang menuntut adanya usaha penyelesaian dari berbagai pihak termasuk dari institusi pemerintah yaitu Kepolisian.

### 5.3 Pengelompokan Pelaku Berdasarkan Stratifikasi Sosial

Setiap individu di dalam masyarakat memiliki status sosial yang berbeda-beda. Perbedaan status sosial ini diawali dengan adanya sikap menghargai hal-hal tertentu, baik yang berupa materi (harta benda) maupun bukan materi. Penghargaan yang lebih tinggi terhadap suatu hal akan menempatkan hal tersebut pada kedudukan yang lebih tinggi dari hal-hal lain sehingga setiap orang yang memilikinya akan menjadi upaya untuk menyamakan kedudukan dan perlakuan terhadap seseorang. Berbagai kegiatan menyimpang yang terjadi di masyarakat menunjukkan adanya sebuah perbedaan strata pelakunya, termasuk kegiatan menyimpang kolektif yang dilakukan oleh sebagian besar remaja-remaja ibu Kota yaitu balapan mobil liar atau *drag race*. Stratifikasi sosial menurut Kamanto Sunarto (2004:85) adalah sebagai perbedaan anggota masyarakat berdasarkan status yang dimilikinya. Stratifikasi sosial merupakan konsep sosiologis yang melihat bahwa pelapisan adalah suatu konsep untuk menyatakan bahwa masyarakat dapat dibedakan secara vertikal menjadi kelas atas, kelas menengah dan kelas bawah berdasarkan berdasarkan kriteria tertentu.

Kriteria yang digunakan sebagai acuan dalam melihat proses stratifikasi sosial dalam kegiatan ini adalah berdasarkan usia, pendidikan, pekerjaan, dan motivasi. Dalam stratifikasi sosial berdasarkan usia, umumnya anggota masyarakat yang berusia lebih muda mempunyai hak dan kewajiban yang berbeda dengan anggota masyarakat yang lebih tua. Pada kelompok masyarakat tertentu, anak tertua mempunyai status lebih tinggi dari pada anak yang lebih kecil atau muda. Namun berdasarkan hasil temuan didapatkan fakta bahwa usia pelaku dari balapan liar berkisar antara usia 16-45 tahun. Hal ini menunjukkan

bahwa balapan liar yang umumnya banyak dilakukan oleh remaja-remaja yang berusia labil dalam kenyataannya tidak demikian. Usia-usia yang berkisar antara 20-35 tahun lebih mendominasi dari para peserta balapan liar di Jalan Asia Afrika ini. Meskipun banyak pelaku belum berkeluarga tetapi ada pula pelaku yang sudah berkeluarga dan tetap menjalankan kegiatan ini sebagai kegiatan rutin untuk menghilangkan penat dalam pekerjaannya sehari-hari. Waktu-waktu malam saat anak dan isteri tertidur menjadi pilihan waktu untuk menyalurkan hobi akan dunia balapan.

Disisi lain stratifikasi sosial berdasarkan senioritas sangat digunakan dalam kegiatan ini. Umumnya para senior-senior yang telah melakukan *drag race* pada tahun 80-90an adalah senior yang mereka hormati. Berbagai pengalaman dan kemenangan dalam kejuaraan *drag race* membuat mereka dikenal dan disegani oleh para juniornya. Namun dalam kegiatan balapan mobil liar ini senioritas bukanlah sebagai sebuah hal yang ditakuti, terutama pada *event-event* resmi *drag race* yang diselenggarakan, menjadikan sebagai ajang pengakraban sesama pecinta *drag race* baik yang senior maupun junior. Pada *event-event* resmi seperti ini masing-masing individu berhak memiliki kreasi dalam memodifikasi mobil sesuai dengan keinginan mereka agar dapat memenangkan kejuaraan yang ada. Tidak menutup kemungkinan para peserta junior dapat mengalahkan seniornya.

Pada masyarakat yang mulai berkembang atau masyarakat pra-industri, pendidikan menjadi suatu hal yang amat penting, sehingga orang-orang yang memiliki pendidikan tinggi secara otomatis akan menempati lapisan sosial yang tinggi pula. Berdasarkan temuan pada bab sebelumnya, pendidikan dari para pelaku kegiatan menyimpang ini rata-rata memiliki pendidikan minimal S1, walaupun masih ada peserta-peserta yang duduk di bangku sekolah dan perkuliahan namun terlihat dari pemilihan sekolah dan universitas mereka termasuk kedalam kelas ekonomi menengah atas. Sejak tahun 1980-an hingga saat ini, pelaku balapan liar yang masih duduk di bangku sekolah merupakan anak yang berasal dari orang-orang yang memiliki jabatan dan kekuasaan, seperti

di kepolisian, pejabat negara, serta berstatus sosial tinggi. Begitu pula dengan pekerjaan yang dimiliki oleh para pelaku balapan liar, rata-rata para pelaku dari balapan mobil liar ini memiliki kepemilikan mobil secara pribadi. Selain itu jenis pekerjaan yang mereka geluti seperti pegawai bank, konsultan ekonomi dan IT, wartawan majalah luar negeri, pegawai negeri sipil, pengacara dan pemilik bengkel terkemuka di Jakarta. Dengan demikian kegiatan menyimpang ini menjadi hiburan masyarakat kelas menengah atas dan menjadi gaya hidup yang tidak dapat dipisahkan.

Disamping itu motivasi yang muncul dari berbagai peserta balapan mobil liar yaitu ingin menunjukkan eksistensinya agar dapat dikenal oleh komunitas di sekitarnya. Banyak pula motivasi lain yang mendasari mereka memilih kegiatan menyimpang ini, seperti tidak tercapainya cita-cita menjadi pembalap profesional, hobi akan dunia otomotif, kecintaannya akan dunia balapan hingga pada akhirnya bagi beberapa pelaku menjadikan kegiatan ini sebagai ladang untuk menghasilkan uang. Namun satu hal yang mereka miliki yaitu *interest* akan dunia balapan dan otomotif yang menyatukan mereka dalam melakukan kegiatan menyimpang ini. Berbagai fakta yang menunjukkan adanya stratifikasi sosial berdasarkan usia, pendidikan, pekerjaan dan motivasi menunjukkan bahwa kegiatan menyimpang balapan mobil liar yang berada di Jalan Asia Afrika Senayan merupakan kegiatan yang dilakukan oleh sekelompok orang yang memiliki usia beragam namun berasal dari kalangan menengah atas.

#### **5.4 Aspek Kultur dan Teknologi dalam Perilaku Menyimpang**

Kultur dipandang sebagai sistem simbol yang terpola, teratur yang menjadi orientasi para individu untuk bertindak, berprilaku, bersosialisasi dalam sistem sosial. Globalisasi membuat masyarakat yang awalnya merupakan masyarakat statis kemudian lambat laun berubah menjadi masyarakat yang dinamis yakni masyarakat yang mengalami perubahan secara cepat. Globalisasi merupakan sebuah proses menuju sistem kehidupan yang lebih global, terbuka secara luas dalam berbagai aspek dan segi kehidupan manusia. Baik di bidang



ekonomi, sosial budaya, teknologi dan sebagainya. Globalisasi merupakan ruang keterbukaan yang berdampak pada semakin luas dan bebasnya akses antar individu, kelompok, bahkan suatu negara ke negara lainnya. Globalisasi informasi merupakan salah satu bagian penting yang cukup banyak dirasakan oleh manusia melalui adanya jaringan internet yang terhubung secara luas di seluruh dunia. Pengaruh globalisasi secara khusus juga dirasakan oleh kalangan muda sebagai kalangan dari usia panca roba atau peralihan. Usia yang rentan dengan budaya coba-coba dan memiliki rasa keingintahuan yang cukup besar. Pengaruh globalisasi membawa dampak positif bagi kehidupan masyarakat. Sedikit banyaknya tentu saja memberikan pengaruh dan perkembangan yang bernilai manfaat terhadap sistem kehidupan. Meskipun di satu sisi, kita juga tidak bisa menampik adanya pengaruh negatif yang muncul akibat adanya proses globalisasi.

Pada kalangan muda, era internet telah melahirkan para remaja yang cakap dalam penguasaan berbagai bidang teknologi. Penguasaan teknologi tidak lain akan memberikan dampak kemudahan terhadap sistem kehidupan manusia itu sendiri. Akhir-akhir ini justru internetlah yang lebih berkembang, berjuta orang menggunakan internet untuk berbagai keperluannya, mulai keperluan pribadi, kelompok, organisasi, sampai keperluan pekerjaan, karena internet dinilai lebih praktis. Dengan semakin banyaknya pengguna internet terlebih dalam penggunaan World Wide Web dan e-mail, membuat masyarakat semakin menyatu dengan berbagai kemajuan teknologi tersebut. Sehingga saat ini internet sudah termasuk bagian dari kehidupan manusia yang semakin dinamis.

Banyak manfaat yang diperoleh dari internet, terutama dalam proses komunikasi dan penggalian informasi. Salah satu contohnya adalah komunitas pecinta *drag race* yang menggunakan akses internet untuk keperluan kelompoknya misalnya pemberitahuan untuk berkumpul di arena balapan liar. Selain itu mereka juga dapat dengan mudah mengakses informasi tentang *drag race* mobil yang ada dan menyebarkannya ke anggota kelompok lainnya. Di balik semua dampak buruk yang timbul karena media internet, banyak dampak positif

yang ditimbulkan media internet. Misalnya sebagai sumber informasi, dalam kasus ini setiap orang dapat mengakses mengenai dunia otomotif baik mengenai gaya modifikasi yang sedang digandrungi dunia luar, maupun cara memodifikasi dan mengetahui bengkel-bengkel yang dapat melakukan modifikasi terhadap mobilnya. Fungsi lain dari internet adalah sebagai media komunikasi, melalui internet setiap orang dapat terhubung dengan orang yang memiliki hobi akan dunia otomotif dimanapun dan kapanpun, sehingga mereka dapat bertukar informasi dan pengalaman satu sama lain.

Internet bagaikan dua sisi mata uang yang memberikan manfaat namun disisi lain membawa dampak negatifnya, tergantung dari anggota dan kelompok masyarakat yang memanfaatkan media internet. Bila internet disalahgunakan dalam pemanfaatannya, maka akan timbul dampak negatif yang tidak diinginkan. Begitu juga dengan *drag race* yang dilakukan kaum muda tidak lepas dari pengaruh budaya luar yang masuk ke dalam kehidupan masyarakat yang statis, kemudian terus menunjukkan perkembangannya seiring berjalannya waktu. Kemudahan informasi membuat kegiatan ini bertahan di tengah masyarakat perkotaan yang gemar dengan dunia malam serta gaya hidup hura-hura khas remaja Ibu Kota.

### **5.5 Masalah Sosial Dalam Perspektif Teoritis**

Dalam perspektif sosiologi, dijumpai berbagai macam teori yang digunakan untuk memahami fenomena sosial. Berikut ini akan dikemukakan pandangan teori struktural fungsional Parsons dalam memahami fenomena sosial, antara lain:

#### 1) Konsep Kultur

Konsep kultur dipandang sebagai sistem simbol yang terpola, teratur yang menjadi orientasi para individu untuk bertindak, berpribadi, bersosialisasi dalam sistem sosial. Dengan demikian, kultur akan menjadi faktor eksternal untuk menekan pola tindakan individu dalam kelompok;

## 2) Konsep Sistem.

Sistem memiliki properti keteraturan dan bagian-bagian yang saling tergantung. Sistem cenderung bergerak ke arah mempertahankan keteraturan diri atau keseimbangan hidup dalam kelompok (integrasi sosial). Sistem bergerak dalam proses perubahan yang teratur (evolusi);

## 3) Konsep Integrasi.

Persyaratan kunci bagi terpeliharanya integrasi sosial di dalam sistem sosial adalah proses internalisasi dan sosialisasi. Dalam proses sosialisasi, nilai dan norma diinternalisasikan sehingga aktor mengabdikan pada kepentingan sistem sebagai suatu kesatuan. Individu atau aktor biasanya menjadi penerima pasif dalam proses sosialisasi;

## 4) Konsep Perubahan Sosial.

Teori ini memandang bahwa: (a) proses perubahan yang terjadi akan mengarah pada keseimbangan dalam sistem sosial, apabila terdapat konflik internal, perlu dicari upaya-upaya untuk tetap terjaga keseimbangan dalam sistem; (b) perubahan evolusi masyarakat adalah mengarah kepada peningkatan kemampuan adaptasi, menuju keseimbangan hidup; dan (c) apabila terjadi perubahan struktural, maka akan terjadi perubahan dalam kultur normatif sistem sosial bersangkutan (perubahan sistem nilai-nilai terpenting).<sup>19</sup>

Berdasarkan pandangan ini balapan liar dapat dikatakan sebagai penyimpangan sosial karena perilaku tersebut bertentangan dengan budaya-budaya serta nilai-nilai yang telah berpola di masyarakat. Kultur yang dimiliki oleh pelaku dari balapan liar adalah kegiatan tersebut sebagai proses pencarian jati diri, dan identitas yang kemudian berubah menjadi gaya hidup. Ketika mendengar kata-kata “balapan liar” masyarakat langsung mengarah kepada sesuatu yang negatif, liar, ugal-ugalan, perilaku menyimpang dari norma-norma

---

<sup>19</sup>Sztompka, P., dalam *Modern Sociological Theory* sixth edition, Ritzer G and Goodman D.J. 2003, yang diterjemahkan oleh Alimandan dengan judul *Teori Sosiologi Modern* (Jakarta: Prenada Media, 2004).

yang ada, kemudian perilaku tersebut menyebabkan disintergrasi yang memudahkan hubungan antara unsur didalam suatu sistem yang menyebabkan sistem tersebut tidak berjalan dengan sebagaimana mestinya. Ketika sekelompok orang merasa tidak mendapat dukungan ataupun kesempatan untuk melakukan hobi pada tempat yang sesuai, maka mereka akan melakukan sebuah tindakan yang bertujuan memperlihatkan atau menunjukkan keberadaan kelompoknya dengan melakukan penyimpangan-penyimpangan sebagai bentuk respon dari penolakan masyarakat akan kegiatan yang mereka lakukan. Hal ini merupakan sebuah masalah sosial yang dihadapi pada masyarakat desa maupun kota ketika, pemerintah sebagai pengatur sistem dalam masyarakat tidak dapat memenuhi kebutuhan dari kelompok-kelompok yang termarginalkan karena melakukan suatu tindakan penyimpangan sosial.

Secara sosiologis, perilaku menyimpang kolektif dapat diartikan sebagai munculnya kebiasaan yang telah mendarah-daging dikelompok masyarakat sehingga bermunculan kelompok, komunitas atau organisasi *drag race* mobil dan motor seperti Indonesian Drag Racing (IDR) organisasi pecinta *drag race* di seluruh Indonesia, F1mania Indonesia merupakan komunitas Formula Satu Indonesia, Squad Unlimited yakni komunitas pecinta mobilmodifikasi, Perhimpunan Penggemar *Mobil Kuno Indonesia* (PPMKI) yakni komunitas pecinta mobil-mobil klasik, Honda Civic Indonesia (HCI) yang didirikan untuk mewadahi para pengguna, pemilik dan penggemar Honda khususnya varian Civic mulai dari generasi awal sampai generasi terbaru, Volkswagen Van Club yang merupakan komunitas untuk pencinta mobil merk ini dan masih banyak komunitas-komunitas lainnya, yang tetap berkembang dan bertahan hingga saat ini. Tetapi seiring dengan adanya kelompok dan komunitas yang ada maka muncul pula kecenderungan peningkatan penyimpangan di masyarakat, yang dilakukan pada saat balap mobil ataupun pada saat komunitas mereka melakukan konvoi di jalan.

Berbagai stigma atau pandangan negatif telah melekat kepada pelaku balapan liar dimulai dengan perilaku ugal-ugalan yang dimotivasi oleh berbagai

hal seperti minuman keras, obat-obatan terlarang dan keinginan untuk disanjung teman sepergaulannya. Disamping itu perkumpulan jalanan seperti ini sangat rentan dengan konflik-konflik yang dapat menyulut emosi mereka dan berakhir kepada perkelahian atau tawuran antar kelompok. Tindakan-tindakan ini tentunya sangat berbahaya karena dampak yang ditimbulkan dapat merugikan dirinya, kelompoknya bahkan masyarakat sekitar. Setiap kelompok tidak membenarkan tindakan tersebut, tetapi terdapat tradisi yang tidak tertulis dan dipahami secara kolektif bahwa tindakan itu adalah bagian dari kehidupan jalanan. Terlebih jika yang melakukannya adalah anggota baru yang umumnya masih remaja dan memiliki tingkat emosionalitas yang cenderung tinggi dan belum stabil. Mereka mewajarkannya kegiatan ini sebagai salah satu upaya dalam mencari jati diri dengan melanggar kaidah hukum-hukum yang berlaku. Kondisi seperti ini sangat memprihatinkan dan perlu penyikapan yang bijaksana dari berbagai pihak.

Dalam permasalahan balapan liar ini mereka adalah *subculture*<sup>20</sup> didalam budaya yang umum, yaitu sekumpulan orang yang berusaha menyalurkan hobi dan bakatnya sendiri didalam masyarakat tetapi seolah “dibenci” atau dipandang sebelah mata oleh masyarakat umum karena segala tindakan yang dilakukannya bersifat liar dan ugal-ugalan di jalan. Hal ini dapat dilihat dari pengguna jalan umum seperti mobil atau motor mengganggu bahwa mereka perlu menghindari lokasi-lokasi yang sering dijadikan sebagai arena balapan liar, sehingga seluruh tindakan yang dilakukan oleh pembalap-pembalap liar ini dibenci oleh pengguna jalan lainnya karena mengganggu dan meresahkan masyarakat yang hendak melintasi jalur yang dijadikan arena balapan liar. Masalah sosial tidak bisa dipisahkan dengan sistem *cultural*, karena bagaimana seseorang atau masyarakat

---

<sup>20</sup>*Subculture* adalah sekelompok orang yang memiliki perilaku dan kepercayaan yang berbeda dengan kebudayaan utama, *subculture* bisa terbentuk karena berbagai hal seperti perbedaan usia anggotanya, ras, etnisitas, kelas sosial, atau gender, dan dapat pula terjadi karena perbedaan estetis, religi, politik, pekerjaan, dan seksual, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut. *Subculture* adalah suatu kelompok yang secara umum terkarakteristik dari seperangkat norma dan kepercayaan. Berbeda dengan subkelompok, *subculture* tidak perlu membentuk subdivisi atau seperti kelompok fungsional (meskipun terkadang terjadi) dan juga tidak perlu sadar atau sengaja dibentuk. (Boisenier, Alicia & Jennifer A. C, 2002:6).

itu terbentuk tidak lepas dari faktor kebudayaan yang membentuk individu itu sendiri. Berbicara mengenai perilaku balapan liar, pembalap liar tidak terlepas dari sistem *cultural* kelompok atau komunitas yang mempengaruhinya. Dengan adanya proses sosialisasi dan internalisasi nilai-nilai dalam balapan liar mengakibatkan kegiatan ini berlangsung turun temurun dan tertanam dalam pola kehidupan para pelakunya yaitu selalu bertindak “liar” untuk mencapai kebutuhan individunya atau kebutuhan seluruh pembalap yang ada. Sedangkan proses integrasi yang terjadi, baik itu dengan masyarakat umum, state dalam kasus ini adalah pihak kepolisian dan pelaku balapan liar sendiri, semuanya bertindak masing-masing dan mempunyai kepentingannya sendiri. Proses sosialisasi yang terjadi inilah yang membuat mereka bertindak dengan sendirinya dan terus terinternalisasi pola perilaku serta kehidupannya selama bertahun-tahun dan turun temurun kepada generasi berikutnya.

### **5.6 Proses Perubahan Dalam Sistem Struktur dan Kultur**

Proses pembentukan organisasi IDR yang berdasarkan kesepakatan diantara anggota-anggota pecinta balapan liar menunjukkan bahwa suatu sistem dan struktur dapat dibentuk untuk mengubah sebuah kultur yang dianggap menyimpang oleh sebagian masyarakat. Sistem sosial mempengaruhi perilaku manusia, karena di dalam suatu sistem sosial tercakup pula nilai-nilai dan norma-norma yang merupakan aturan perilaku anggota-anggota masyarakat. Dengan adanya sistem sosial yang mengakomodir para anggotanya kedalam sebuah organisasi dapat mengubah serta membentuk sebuah budaya baru dengan mengubah pola pikir dan pola perilaku para anggotanya. Dalam hal ini adalah mengubah kultur balapan liar di jalanan menjadi balapan resmi dengan menggunakan sirkuit. Dengan munculnya sebuah organisasi *drag race* menjadi salah satu upaya untuk menghasilkan sebuah integrasi dari masing-masing sistem yang ada. Walaupun kegiatan menyimpang ini belum sepenuhnya hilang, namun melalui pengorganisasian kegiatan menyimpang balapan liar dapat membawa

sebuah perubahan untuk meminimalisir perilaku yang sudah turun temurun berlangsung di masyarakat Jakarta yaitu balapan liar.

Sesuai dengan definisi mengenai organisasi yang telah dijelaskan pada bab dua dengan demikian, ketika seseorang atau sekelompok orang mendirikan sebuah organisasi, mereka mendirikannya bukan tidak disengaja dan bukan tanpa alasan. Masing-masing mempunyai alasan tersendiri mengapa organisasi tersebut perlu didirikan. Berbekal alasan tersebut, para pendiri kemudian menyediakan fasilitas, dana dan merekrut orang lain yang sepaham dengannya untuk dijadikan anggota dan ditempatkan pada posisi-posisi tertentu sehingga kegiatan sebuah organisasi dapat berjalan. Disamping itu, mereka juga meletakkan dasar filosofi organisasi, menentukan arah kebijakan organisasi dan menjadi inisiator dalam pengembangan organisasi dimasa mendatang.

Bagi sebuah organisasi yang baru berdiri, peran para pendiri begitu sentral. Hitam putihnya organisasi berada di tangan mereka, karena orang-orang yang berada dalam organisasi masih relatif baru dan belum mempunyai pengalaman dalam menyelesaikan berbagai masalah, baik masalah adaptasi eksternal maupun integrasi internal maka semua yang dilakukan para pendiri pada akhirnya menjadi tuntunan bagi para anggota baru dalam cara memandang, cara berperilaku, dan cara bertindak dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi organisasi. Ketika tuntunan tersebut terinternalisasi kedalam diri masing-masing anggota dan tersistem kedalam organisasi secara keseluruhan, dipahami dan dijiwai bersama maka dari sinilah kemudian terbentuk budaya organisasi. Nilai-nilai yang diinternalisasikan kepada para anggotanya dengan membentuk sebuah kesadaran agar berkendara yang baik dan penyaluran hobi pada tempatnya menjadikan organisasi ini sebagai suatu sistem sosial yang mampu mengubah kultur menyimpang dan menggantikannya dengan perilaku yang sesuai dengan nilai-nilai dan norma yang berlaku di masyarakat. Formalisasi kegiatan menyimpang balapan mobil liar melalui pembentukan organisasi IDR, diharapkan dapat mengubah kultur yang selama ini menjadi dasar terbentuknya kegiatan menyimpang balapan mobil liar. Dengan adanya struktur dan sistem yang mengorganisasikan kegiatan menyimpang balapan liar menjadi lebih

terarah melalui organisasi IDR dapat mengubah kultur yang selama ini tertanam pada masing-masing pelaku dari balapan liar. Sistem integrasi sebagai penyatuan dari beberapa aspek dapat dipenuhi untuk menghasilkan sebuah keseimbangan antara sistem struktur dan kultur, dalam hal ini bagaimana menumbuhkan kesadaran agar berlalu lintas yang baik dan mengembalikan fungsi jalan raya sebagai mestinya. Dengan demikian pengorganisasian kegiatan balapan liar melalui organisasi IDR dapat meminimalisir intensitas balapan liar yang selama ini berlangsung di tengah masyarakat perkotaan.

Menurut Schein (1983), peran para pendiri dalam proses pembentukan budaya, khususnya bagi organisasi yang baru pertama berdiri, sangat besar. Dapat dikatakan bahwa para pendiri menjadi satu-satunya sumber terbentuknya budaya dalam sebuah organisasi. Implikasinya, karena pembentukan budaya berasal dari satu sumber, maka budaya yang terbentuk lebih bersifat monolitik. Secara sosiologis organisasi *drag race* terbentuk karena adanya kesadaran dari para anggotanya sebagai bagian dari kelompok yang memiliki dasar, tujuan, keyakinan yang sama. Awalnya merupakan suatu perkumpulan tetapi hubungannya dengan perkumpulan tidak teratur dan cenderung melakukan tindakan penyimpangan sosial dengan cara melakukan balapan liar di jalanan. Salah satu kontributor dari munculnya tindakan penyimpangan adalah adanya keyakinan, anggapan, perasaan bersama (*collective belief*). Adanya keyakinan bersama tentang suatu hal kemudian direalisasikan dengan munculnya simbol, kelompok, dan komunitas sebagai bentuk nyata dari adanya *collective belief*. Sama halnya dengan pembentukan dari organisasi IDR ini, organisasi yang terbentuk karena adanya cetusan dan desakan dari para senior dari *drag race* inilah yang membuat organisasi ini terbentuk. Pemilihan ketua dan koordinasi berbagai wilayah di Jakarta ditentukan secara voting atau penambilan suara terbanyak dari anggota-anggota yang hadir. Sebelum pembentukan organisasi ini berlangsung, tentunya telah disebarakan informasi melalui media internet dengan situs modifikasi.com kepada para pecinta *drag race* di Jakarta dan seluruh Indonesia bahwa akan segera dibentuk sebuah organisasi *drag race* yang dapat mengayomi seluruh anggotanya dan menyamakan tujuan kedalam sebuah



organisasi. Dengan bertempat di Jalan Asia Afrika Senayan secara resmi terbentuklah sebuah organisasi sosial yang bernama Indonesian Drag Racing (IDR) sebagai bentuk partisipasi aktif dari para pecinta *drag race* di Indonesia.

Berdasarkan ciri-ciri organisasi menurut Menurut Berelson dan Steiner (1964:55) yang terdiri dari formalitas, hierarkhi, besar dan kompleksnya serta lamanya dari sebuah organisasi maka organisasi IDR ini tentunya memiliki formalitas berupa terdaftar dalam IMI (Ikatan Motor Indonesia)<sup>21</sup> serta memiliki peraturan, ketetapan, prosedur, tujuan, strategi serta Visi dan Misi sebagaimana umumnya sebuah Organisasi. Dalam hierarkhinya pun terlihat bahwa terdapat semacam pola kekuasaan yang berbentuk piramida, dimana posisi ketua diduduki oleh seorang *drag racer* senior dan memahami seluk beluk mengenai dunia *drag race*. Namun dalam segi besarnya dan kompleksnya sebuah organisasi, saat ini anggota IDR baru berjumlah 500 orang yang rata-rata berasal dari wilayah Jabodetabek. Hubungan diantara sesama anggota IDR tidak seformal organisasi formal lainnya. Hal ini dikarenakan sebelum organisasi ini terbentuk terlebih dahulu telah terbentuk hubungan dan relasi yang baik antar sesama ketua, pengurus maupun anggota-anggotanya yang berada di Jalan Asia Afrika Senayan. Sehingga proses birokrasi tidak terlalu menonjol dalam organisasi ini. Sedangkan untuk durasi atau lamanya sebuah organisasi, IDR baru memasuki tahap awal sebuah organisasi, sampai saat ini IDR baru berusia enam bulan, dan diibaratkan seorang bayi, IDR baru memasuki tahap belajar merangkak dan mulai untuk berjalan. Meskipun baru berjalan kurang lebih selama enam bulan namun ekistensi dari organisasi ini dapat dibuktikan, terbukti dengan bertambahnya para peserta *drag race* resmi yang diadakan di Sentul serta penambahan satu *event drag race* pada akhir tahun 2011. Hal inilah yang berusaha dijaga oleh IDR agar konsistensinya dapat terjaga dan para anggotanya merasa puas serta bangga bergabung dengan organisasi ini.

---

<sup>21</sup>IMI ( Ikatan Motor Indonesia ) merupakan organisasi induk motor dan mobil di Indonesia. IMI mengepalai seluruh organisasi otomotif yang ada di seluruh Indonesia.

Kamanto Sunarto (2004) menyatakan bahwa organisasi sosial merupakan kesatuan orang-orang dengan struktur dan pembagian kerja yang sangat jelas akibat hubungan sosial yang terjadi di dalam masyarakat. Organisasi IDR merupakan sebuah bentuk dari hubungan sosial antara sesama pembalap liar yang didalamnya terdapat berbagai kepentingan dan tujuan yang dapat direalisasikan melalui pembentukan organisasi. Gagasan terbentuknya organisasi ini karena *drag racing* dalam masyarakat masih dianggap sebagai kegiatan liar yang mengganggu ketenangan dan kenyamanan. Sehingga dengan adanya organisasi ini diharapkan dapat mengurangi kegiatan balapan liar yang sangat membahayakan diri maupun orang lain. Serta menjadikan *drag race* sebagai kegiatan balapan positif dimasyarakat Indonesia melalui prestasi-prestasi pembalapnya.

Pembentukan organisasi IDR sesuai dengan teori yang dikemukakan Stephen P. Robbins (2009) yang menyatakan bahwa organisasi adalah kesatuan (entity) sosial yang dikoordinasikan secara sadar, dengan sebuah batasan yang relatif dapat diidentifikasi, yang bekerja atas dasar yang relatif terus menerus untuk mencapai suatu tujuan bersama atau sekelompok tujuan. Sebuah organisasi dapat terbentuk karena dipengaruhi oleh beberapa aspek seperti penyatuan Visi dan Misi serta tujuan yang sama sebagai perwujudan eksistensi sekelompok orang kepada masyarakat. Sebuah organisasi yang baik adalah organisasi yang dapat diakui keberadaannya oleh masyarakat yang berada disekitarnya, dan keberadaan ini tentunya berupa suatu kontribusi nyata yang diberikan dari organisasi tersebut terhadap masyarakat. Secara perlahan IDR mampu menunjukkan bahwa kegiatan menyimpang balapan liar mengalami penurunan dari jumlah pesertanya, dapat dilihat setiap minggunya jumlah peserta balapan liar sedikit demi sedikit berkurang. IDR berusaha menanamkan kesadaran kepada masing-masing anggotanya untuk tidak lagi menggunakan jalan umum sebagai tempat untuk menyalurkan hobi balapan.

Organisasi IDR menjadi organisasi formal dikarenakan memiliki suatu struktur yang menerangkan bagaimana bentuk kegiatan dilakukan dan melalui

apa komunikasi berlangsung. Kemudian dalam organisasi IDR terdapat penunjukkan tugas-tugas yang telah dispesifikasikan bagi masing-masing pengurusnya serta susunan organisasinya pun dinyatakan secara jelas. Kegiatan yang dilakukan organisasi IDR merupakan suatu tindakan kolektif yang dilakukan bersama dalam mencapai kepentingan bersama. Pada dasarnya kemunculan tradisi, kelompok, komunitas, organisasi dan lain-lain itu mengkonfirmasi bahwa masyarakat setempat mendukung perilaku mereka, berbagai bentuk partisipasi aktif dari para anggota IDR dengan mengurangi kegiatan balapan liar di jalanan menjadi bukti bahwa organisasi ini mampu membawa suatu perubahan baik kepada masyarakat. Meskipun kegiatan balapan liar yang berada di Jalan Asia Afrika belum sepenuhnya hilang, namun perlahan IDR berusaha menjadikan kegiatan balapan liar ini menjadi kegiatan formal yang lebih terstruktur dan tidak lagi menjadi kegiatan yang meresahkan masyarakat Ibu Kota. Dengan tetap mengedepankan kepentingan dari anggotanya yaitu pecinta *drag race*, untuk kedepannya IDR berusaha untuk menyediakan tempat atau fasilitas yang dapat digunakan sebagai tempat latihan dan pengujian kecepatan mobil mereka sehingga tidak menggunakan jalan umum lagi sebagai tempat mereka latihan.



**5.6 Foto Saat Pembentukan Organisasi IDR**

Frederick H. Wilnes (1971) menyatakan penyimpangan kolektif merupakan suatu perilaku yang menyimpang yang dilakukan oleh kelompok orang secara bersama-sama dengan melanggar norma-norma yang berlaku dalam masyarakat sehingga menimbulkan keresahan, ketidaknyamanan serta tindak

kejahatan lainnya. Balapan liar yang berlangsung selama ini tentunya tidak hanya dilakukan oleh satu orang saja melainkan suatu perkumpulan orang-orang yang memiliki kegemaran dan kesenangan untuk melakukan balapan liar. Kegiatan ini dapat terus berlangsung karena terdapat proses sosialisasi dan regenerasi dari para pendahulunya yang mengakibatkan kegiatan ini menjadi sebuah bentuk tindakan menyimpang yang dilakukan secara kolektif.

Menurut (Tilly, 1978) sebuah tindakan kolektif terdiri dari beberapa komponen utama yaitu kepentingan, organisasi, mobilisasi, kesempatan, dan tindakan kolektif itu sendiri. Dapat ditarik kesimpulan bahwa tindakan kolektif dipengaruhi oleh pertama tingkat berbagi kepentingan, yaitu apakah dengan terbentuknya organisasi ini mampu memberikan banyak manfaat dibandingkan kerugian bagi para anggotanya maupun masyarakat. Pada dasarnya tindakan kolektif yang berujung kepada pembentukan sebuah organisasi memperlihatkan bahwa adanya kepentingan dan tujuan yang sama yang ingin dicapai melalui organisasi tersebut. Pada kasus ini, para *drag racer* merasakan kurangnya perhatian dari pemerintah daerah dalam merespon kegiatan atau kegemaran yang mereka miliki yaitu *drag race*, sehingga mengakibatkan perilaku menyimpang kolektif seperti balapan liar. (Pernyataan ini hampir dilontarkan oleh semua informan). Kedua adalah intensitas dalam organisasi, dengan adanya struktur yang mempersatukan anggotanya menunjukkan saling bergantungnya satu sama lain baik ketua, pengurus maupun anggota dari IDR. Struktur yang sudah dibuat dan telah disosialisasikan kepada masing-masing anggota menjadikan organisasi ini mampu bertahan dan menjaga konsistensinya dalam dunia otomotif. Terakhir adalah mobilisasinya yaitu jumlah sumber daya di bawah kontrol kolektif. Dengan melihat jumlah peminat dari balapan liar yang semakin bertambah membuat organisasi ini mampu mengakomodir berbagai kepentingan dari masing-masing anggota. Sehingga dengan demikian kegiatan menyimpang balapan mobil liar mampu berubah menjadi sebuah tindakan kolektif yang berujung kepada pengorganisasian komunitas dengan membentuk sebuah organisasi formal.

Berikut merupakan tahapan proses pengorganisasian komunitas balapan liar :

- Pelaku *drag race* merasakan kurangnya perhatian dari pemerintah daerah terhadap kegiatan *drag race*, hal ini menimbulkan ide untuk mengorganisasikan kegiatan yang dimaknai menyimpang oleh masyarakat.
- Meningkatnya mekanisme kontrol dari aparat kepolisian atau frekuensi patroli yang meningkat.
- Pembalap Senior memberikan peluang dan dukungan untuk membentuk sebuah organisasi formal.
- Pembentukan Visi dan Misi sesama pembalap *drag race*
- Pembentukan kepengurusan organisasi
- Memproklamkan organisasi formal

### **5.7 Keberlangsungan dan Penerimaan Masyarakat Terhadap Organisasi IDR**

Dalam kurun waktu kurang lebih selama enam bulan setelah berdirinya organisasi IDR ini, terjadi perubahan-perubahan yang cukup signifikan dalam kegiatan balapan liar maupun *event drag race* resmi lainnya. Sebelum terbentuknya organisasi ini, kegiatan menyimpang balapan liar semakin marak terjadi. Pihak kepolisian pun sulit untuk menghentikan bahkan menghilangkan kegiatan ini, berbagai cara telah dilakukan namun kegiatan ini tetap berlangsung (Pernyataan ini dilontarkan oleh Informan B). Namun setelah terbentuknya organisasi ini, perlahan para peserta balapan liar sedikit demi sedikit mulai berkurang, hal ini dikarenakan dalam beberapa pertemuan sesama anggota IDR disosialisasikan bahwa untuk merubah citra atau pandangan negatif terhadap *drag race* dapat dimulai dengan mengurangi intensitas balapan liar di jalanan. Meskipun organisasi ini tidak membatasi kegiatan balapan liar yang menjadi hak dari masing-masing anggota, namun secara tidak langsung IDR berusaha untuk mengurangi intensitas balapan liar dan menggantikannya dengan *event-event*

resmi yang akan diselenggarakan. Sehingga tumbuh kesadaran dalam diri masing-masing anggota untuk tidak melakukan hobi mereka di tempat umum dan lebih mengarahkan kepada kegiatan positif yang menghasilkan prestasi. Disamping itu untuk menjaga keberlangsungan dari organisasi ini kedepannya, diperlukan peranan aktif dari masing-masing anggota untuk menjaga perilaku menyetyir dengan tidak menggunakan tempat umum sebagai arena latihan dan mengetes mobil hasil modifikasi mereka. Namun sampai saat ini IDR tidak memberlakukan sanksi-sanksi kepada anggotanya yang masih melakukan balapan liar, hal ini dikarenakan IDR menyadari bahwa sebagai organisasi yang baru berdiri dan untuk menjaga solidaritas dari masing-masing anggotanya tidak perlu menggunakan sanksi-sanksi tegas untuk merubah perilaku menyimpang yang dilakukan, namun dengan menumbuhkan kesadaran dari masing-masing anggota untuk tidak melakukan balapan liar dijalanan lagi.

Sama halnya dengan organisasi sosial lainnya, keberlangsungan dari sebuah organisasi pasti diperlukan sebagai bentuk nyata dari keberadaan organisasi tersebut. Begitupula dengan IDR yang konsistensi dan keberlangsungannya masih dipertanyakan oleh masyarakat. Apakah organisasi ini mampu menjalankan seluruh Visi dan Misinya, apakah organisasi ini akan terus bertahan dan menjadi organisasi yang dapat merubah perilaku menyimpang balapan liar menjadi lebih terarah dengan baik. Tentunya untuk menjawab berbagai pertanyaan yang ada, adalah dengan melihat program jangka pendek dan panjang dari organisasi ini. Kemampuan dalam mengorganisir sekelompok orang yang memiliki interest dan tujuan yang sama menjadi tantangan tersendiri bagi pendiri dan pengurus dari organisasi ini.

Penerimaan dari masyarakat dan pecinta *drag race* menjadi kekuatan dari keberlangsungan organisasi ini. Banyak pihak yang mendapatkan manfaat dengan adanya organisasi IDR, kemudahan dalam menyamakan tujuan serta cita-cita dalam dunia *drag race* dapat lebih mudah direalisasikan. Pihak kepolisian pun sangat diuntungkan dengan berdirinya organisasi ini karena secara tidak langsung kegiatan balapan liar semakin berkurang dan tingkat kecelakaanpun

semakin terminimalisir. (Pernyataan ini dilontarkan oleh informan B). Sedangkan bagi para anggota sendiri, kehadiran organisasi *drag race* sangat diterima dengan baik karena kegiatan menyimpang yang mereka lakukan dapat lebih terorganisir. Partisipasi aktif dari para anggota IDR semakin terlihat ketika *event drag race* yang diadakan di Sentul, melihat antusiasme dan respon dari anggota yang sangat baik, pengurus serta ketua IDR merasa bangga bahwa organisasi ini dapat berjalan baik dan diterima oleh masyarakat.

### **5.8 Usaha dan Penanganan Mengatasi Balapan Mobil Liar**

Inspeksi dan patroli yang dilakukan oleh petugas Satlantas Polri kepada lokasi-lokasi yang sering dijadikan arena balapan mobil liar diharapkan dapat mencegah timbulnya kecelakaan akibat balap liar itu sendiri. Kecelakaan berakibat fatal atau bahkan menyebabkan kematian menjadi salah satu alasan mengapa kegiatan ini dikatakan sebagai kegiatan ilegal. Pencegahan balap liar dapat dilakukan oleh kelompok, komunitas atau organisasinya dengan mengikuti kejuaraan Nasional, kejuaraan Non Kejurnas, kejuaraan Terbuka. Serta mengadakan kegiatan-kegiatan positif lainnya yang bermanfaat bagi mereka misalnya dengan memenuhi standar balap yang aman, pemilihan lokasi balapan yang benar, pembenahan sirkuit serta pelatihan *skill* pembalap agar menguasai teknik balap dengan baik dan benar. Selain itu, perincian kegiatan yang dapat dilakukan pada organisasi ini adalah dengan menyelenggarakan latihan di akhir pekan (sabtu dan minggu), menggelar *event-event* resmi lebih banyak lagi, serta menyediakan sirkuit atau arena perlombaan tersendiri sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lainnya.

Tentu saja sebelum mengadakan perlombaan perlu adanya pembinaan mengenai bagaimana cara mengendarai mobil yang benar, cara memfungsikan mobil layaknya seorang pembalap profesional. Sehingga dengan demikian tidak ada lagi balapan liar yang dikenal negatif oleh masyarakat, melainkan balapan yang positif dengan mengutamakan prestasi. Disamping itu pendekatan sosiologis perlu dilakukan agar mampu mengungkap persoalan yang ada karena

kehadiran komunitas dan organisasai *drag race* lebih banyak berkaitan dengan masalah sosiologis. Pada dasarnya mereka yang senang balapan mobil, memodifikasi mobil, dan kurang mendapat perhatian dari orang tua menginginkan pengakuan, perhatian, pujian, dan kasih sayang dari lingkungannya. Pada saat pengakuan, perhatian, dan kasih sayang tersebut tidak mereka dapatkan di rumah, maka mereka akan mencarinya di tempat lain. Salah satu tempat yang paling mudah mereka temukan untuk mendapatkan pengakuan tersebut adalah dengan balapan di jalan. Berdasarkan tinjauan pustaka yang ada pada bab dua, faktor lain yang juga ikut berperan menjadi alasan mengapa seseorang melakukan perilaku menyimpang balapan liar adalah :

1. Mencari kepuasan, para komunitas balapan liar pada dasarnya mempunyai permasalahan pada hidupnya, sehingga meluapkan emosinya dengan cara kebut-kebutan di jalanan umum dan tindakan menyimpang lainnya.
2. Mendapatkan uang, umumnya untuk melakukan modifikasi mobil, pelaku dari balapan liar mendapatkan uang dengan cara bertaruh.
3. Bakat yang tidak tersalurkan, pada umumnya pelaku dari balapan liar memiliki cita-cita terpendam, namun tidak dapat menyalurkan bakat sesuai dengan tempatnya.
4. Kurangnya sarana atau media bagi mereka untuk mengaktualisasikan diri secara positif.
5. Peran Pemerintah daerah dalam pembinaan juga diharapkan mampu mencegah balapan liar yang ada. Dengan cara melakukan koordinasi dengan kepolisian dan pengurus komunitas terkait dengan kegiatan balapan liar.

Pencegahan perlu dilakukan sebelum tindakan itu tumbuh sebagai kebiasaan baru, internalisasi atau penanaman nilai-nilai sosial perlu dilakukan melalui kelompok informal atau formal. Lembaga-lembaga sosial, seperti



keluarga dan sekolah, adalah kekuatan yang dapat membatasi meluasnya balapan liar. Upaya yang telah dilakukan oleh berbagai pihak terutama kepolisian sampai saat ini hanya berupa tindakan penertiban yang dilakukan secara tidak berkala, sehingga para pelaku dari kegiatan ini tidak merasa jera atau takut untuk mengulangi kegiatan menyimpang seperti balapan liar. Namun berbagai saran telah diberikan oleh beberapa informan untuk mengatasi permasalahan seperti ini yaitu pemerintah daerah sebagai penyedia fasilitas umum harusnya memberikan dukungan kepada pelaku balapan liar dengan menyediakan tempat untuk mereka menyalurkan hobi balapannya tanpa harus menggunakan fasilitas umum yang dapat merugikan dan membahayakan orang lain.

Kemudian untuk menjaga keamanan dan ketertiban serta keselamatan dalam berlalu lintas, diharapkan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polri melakukan pencegahan dengan cara menempatkan anggotanya di beberapa titik rawan dan melakukan patroli aksi kebut-kebutandan melakukan razia di malam hari yang sasarannya, mencegah balap liar dan pelanggaran rambu lalu lintas. Peran pemerintah dalam pembinaan juga diharapkan mampu mencegah balapan liar yang ada dengan cara melakukan koordinasi dengan kepolisian, dan pengurus komunitas terkait dengan balapan liar ini.

## **BAB 6**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Balapan mobil liar merupakan sebuah fenomena sekaligus masalah sosial yang banyak dihadapi oleh berbagai negara di seluruh dunia, tidak terkecuali Indonesia dimana masyarakatnya sangat mudah terpengaruh dengan budaya-budaya yang berasal dari negara barat. Bermula dari kegiatan kumpul-kumpul kemudian mencoba kegiatan yang memacu adrenalin seperti balapan menjadi salah satu pilihan menantang untuk dilakukan bersama komunitasnya. Kegiatan ini dikatakan menyimpang karena dilakukan di ruang publik, dimana pada ruang publik setiap orang memiliki hak yang sama untuk mengaksesnya atau mengadakan berbagai kepentingan tanpa merasa terganggu bahkan membahayakan dirinya. Balapan mobil liar yang dilakukan menjadi kegiatan ilegal ketika kegiatan tersebut melanggar peraturan yang berlaku dan membahayakan diri maupun orang lain. Penyebab dari penyimpangan sosial ini lebih dikarenakan oleh faktor eksternal yang bersifat objektif yaitu pengaruh lingkungan, walaupun terdapat pula faktor internal yang mempengaruhinya yaitu bakat dan potensi yang tidak tersalurkan. Disamping itu ketidaksanggupan menyerap norma-norma yang ada juga turut menyebabkan kegiatan ini semakin berkembang, walaupun mereka menyadari bahwa kegiatan yang mereka lakukan menyimpang dan membahayakan diri maupun orang lain. Namun, mereka tidak menerima hal tersebut sebagai sebuah perilaku menyimpang dan terus melakukannya sebagai bentuk realisasi dari kegemaran mereka akan dunia balapan.

Sebagai sebuah gaya hidup remaja yang kekurangan akan hiburan, balapan liar menjadi salah satu pilihan kegiatan yang menarik untuk dilakukan terutama oleh individu-individu yang memiliki kemampuan dalam teknik menyetir dan hobi dalam dunia otomotif serta modifikasi mobil. Kegiatan ini kemudian berubah menjadi gaya hidup khas masyarakat perkotaan memberikan

citra dan prestise tersendiri bagi masyarakat yang melihatnya terlebih bagi pelaku dari kegiatan itu sendiri. Berdasarkan stratifikasi sosial yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya memperlihatkan bahwa kegiatan menyimpang ini dilakukan oleh kelompok ekonomi menengah atas. Disamping itu dengan adanya hubungan terhadap pihak kepolisian yang memiliki jabatan, memudahkan para pelaku dari balapan liar ini untuk terus menjalaninya sebagai sebuah kegiatan rutin setiap minggunya. Hal inilah yang menjadikan kegiatan balapan mobil liar dapat bertahan terus menerus hingga saat ini.

Disisi lain sekelompok orang yang dapat dianggap sebagai senior dalam kegiatan ini berusaha mengubah kebiasaan dan perilaku menyimpang balapan liar menjadi sebuah kegiatan yang legal dan dilakukan sesuai pada tempatnya seperti sirkuit, dengan membentuk sebuah organisasi sosial yang mengayomi seluruh pecinta *drag race* di seluruh Indonesia. Organisasi yang dibentuk berdasarkan kesadaran dan kesepakatan antar sesama pembalap liar atau *drag racer* menjadi bukti bahwa kegiatan ini mampu berubah menjadi kegiatan yang lebih terorganisir dan tidak lagi dilakukan diruang publik. Namun tentunya keinginan mencapai cita-cita ini tidak semudah membalikkan telapak tangan, berbagai pihak harus berpartisipasi aktif demi tercapainya cita-cita bersama. Melalui organisasi ini para anggota memiliki wadah untuk menyalurkan aspirasi, kritikan maupun dukungan untuk keberlangsungan *drag race* di Indonesia.

Proses penyimpangan sosial kemudian berubah menjadi penerimaan sosial tentunya membutuhkan waktu dan usaha untuk merealisasikannya, pandangan negatif masyarakat akan kegiatan *drag race* sedikit demi sedikit mulai mengarah kepada stigma positif melalui pembentukan organisasi ini. Meskipun sampai saat ini kegiatan menyimpang balapan liar masih saja terjadi, namun melalui tindakan kolektif kemudian menghasilkan sebuah organisasi formal sebagai bentuk pengorganisasian kegiatan balapan mobil liar dapat memberikan suatu perubahan dalam perkembangan *drag race* di Indonesia. Disisi lain peneliti menyimpulkan bahwa budaya balapan liar dan pengorganisasian kegiatan balapan liar melalui organisasi formal merupakan dua hal yang berbeda, meskipun dengan adanya organisasi IDR sebagai bentuk

realisasi nyata dalam mengurangi intensitas balapan liar. Namun kegiatan menyimpang balapan mobil liar akan terus berlangsung karena keduanya memiliki nilai-nilai dan tujuan yang berbeda.

## 6.2 Saran

Ada beberapa hal yang dapat disarankan oleh peneliti melalui penelitian yang telah dilakukan yakni sebagai berikut :

- Bagi organisasi IDR yang berjalan kurang lebih enam bulan adalah lebih memperkuat Visi dan Misi dari organisasi tersebut, sehingga masing-masing dari anggotanya memiliki kesadaran untuk tidak melakukan balapan liar di jalanan. Kemudian menggantikannya dengan kegiatan yang lebih positif yaitu balapan resmi dengan menunjukkan prestasi yang membanggakan.
- Pemerintah Kota yakni aparat kepolisian agar menyediakan sarana dan fasilitas yang memadai bagi kelompok-kelompok yang memiliki kegemaran dalam dunia otomotif seperti balapan, sehingga dengan disediakan fasilitas yang mencukupi maka kesempatan untuk melakukan balapan liar di jalan dapat diminimalisir. Namun langkah yang dapat dilakukan oleh pihak kepolisian untuk menertibkan kegiatan ini adalah dengan menempatkan beberapa petugas di lokasi-lokasi yang sering dijadikan sebagai arena balapan liar sehingga para pelaku memiliki kesadaran untuk tidak melakukan kegiatan menyimpang seperti ini lagi.
- Bagi kalangan akademis diharapkan penelitian ini dapat memberikan sebuah kajian baru mengenai perilaku menyimpang dan dapat digunakan sebagai rujukan untuk mengatasi perilaku menyimpang yang terjadi di perkotaan khususnya kegiatan balapan liar, sehingga penelitian ini dapat bermanfaat dalam tingkat societal (masyarakat).

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Coleman, J.W and Cressey, D.R., 1984, Social Problems, Second edition, New York, Harper & Row.

Horton, Paul B., 1982, Sociology and the health sciences, Blakiston Division McGraw Hill.

Horton, Paul B. dan Hunt, Chester L. 1987, Sosiologi Jilid 1 Edisi ke-6. Terjemahan Aminuddin Ram dan Tita Sobar, 1987, Jakarta, Erlangga.

Horton, Paul B. dan Hunt, Chester L. 1989, Sosiologi, London, Mc Graw-Hill Book Co.

Kurt B. Mayer, Dimensions of Social Stratification in Modern Society, yang dikutip dalam Setangkai Bunga Sosiologi, 1964, Jakarta, Universitas Indonesia.

Pitirim A. Sorokin, 1959, Social and Cultural Mobility, The Free Press of Glencoe, London, Collier-Macmillan Limited.

Rendall, Ivan, 1995, The Chequered *Flag*, London, Weidenfeld and Nicolson.

Sunarto, Kamanto. 1993. Pengantar Sosiologi. Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Soetomo, 1995, Masalah Sosial dan Pembangunan, Jakarta, Pustaka Jaya.

Sztompka, P., 1993, The Sociology of Social Change, penerjemah Alimandan.

Weber Max, Social Stratification and Class Structure, yang dikutip dalam Setangkai Bunga Sosiologi, 1964, Jakarta, Universitas Indonesia.

Wilnes H. Frederick, 1971, Punishment and reformation: an historical sketch of the rise of the penitentiary system, blom.

Moleong, Lexi. 2002. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Hebdige, Dick. (2002). Subculture. The Meaning of Style. London & New York: Taylor & Francis Group.

- Parsons. Talcott. (1973). Knowledge and Society. Washington : States Information Agency.
- Parsons. Talcott. (1977). The Evolution of Societies. New Jersey : Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs
- Poloma. Margaret M. (1994). Sosiologi Kontemporer. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- Ritzer, George. and Douglas J. Goodman. 2007. Teori Sosiologi Modern. Jakarta : Kencana.
- Zanden, James W. Vouden. 1965, Sociologi: A Systematic Approach. New York: The Ronald Press Compeny.
- Harrison, J Richard. And Genn R. Carroll.2006.Culture And Demography In Organizations. United Stated of America. Princeton University Press.
- Bauman, Zygmunt. 2001. Community : Seeking Safety in an Insecure World. USA : Polity Press in Association with Blackwell Publishers' Ltd.

### **Karya Akademis**

- Ayu Wijayanti, Arie. 2004. Hubungan Antara Konformitas Kelompok Dengan Kecenderungan Agresi pada Anggota Kelompok Balap Motor Liar.Fakultas Psikologi.
- Insani, Dwi Yunistika. 2010. Hubungan antara konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor. Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Margaretha Hutabarat,Yudika D. 2011. Faktor Pendorong Kenakalan Remaja Geng Motor Di Kota Medan Ditinjau Dari Aspek Kriminologi. Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.
- Miladdina, Abbdurachman. 2010.Hubungan Antara Kecerdasan Emosi Dengan Perilaku Agresi Pada Anggota Komunitas Motor.Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah.

**Artikel :**

Koran Kompas

**Internet**

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/1693/1/sejarah-fitriaty.pdf>

<http://www.lantas.metro.polri.go.id/pelayanan/index>

<http://journal.uui.ac.id/index.php/JSB/article/view/1024/956>

[www.lontar.ui.ac.id](http://www.lontar.ui.ac.id)

<http://www.suaramerdeka.com/harian/0508/02/opi3.htm>

[www.hubdat.web.id](http://www.hubdat.web.id)

<http://organisasi.org/>

<http://www.poskota.co.id/>

<http://www.detiknews.com/>

<http://www.bataviase.co.id/>

[www.modifikasi.com](http://www.modifikasi.com)

[www.indonesiandracing.com](http://www.indonesiandracing.com)

## Pedoman Wawancara

Konsep Utama	Konsep Pendukung	Pertanyaan	keterangan
Identitas Informan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diri</li> <li>- Keluarga</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Siapa nama Anda?</li> <li>2. Berapa usia Anda?</li> <li>3. Apakah Anda sudah berkeluarga?</li> <li>4. Bagaimana pandangan keluarga terhadap kegiatan yang Anda lakukan?</li> <li>5. Bagaimana Anda mengidentifikasi diri Anda terkait dengan perilaku menyimpang yang Anda lakukan?</li> <li>6. Jika dilihat berdasarkan pendidikan, pendapatan dan kepemilikan kendaraan Anda berada pada strata apa?(secara subjektif)</li> </ol>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sejarah terbentuknya kegiatan balapan mobil liar</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Sepengetahuan Anda , bagaimana awal terbentuknya kegiatan balapan liar ini?</li> <li>8. Sejak kapan kegiatan balapan mobil liar dilakukan di Jakarta?</li> <li>9. Lokasi sebelum berpindah di Jalan Asia Afrika?alasan menggunakan lokasi tersebut?</li> </ol>	



	<p>Aktivitas yang dilakukan dalam balapan liar</p>	<p>10. Alasan dan motivasi Anda melakukan kegiatan ini?  11. Siapa saja orang-orang yang melakukan kegiatan ini?  12. Bagaimana cara yang harus dilakukan bagi pembalap baru untuk mengikuti kegiatan ini?  13. Manfaat dan kerugian dari kegiatan yang Anda lakukan? baik bagi diri sendiri ataupun orang lain?  14. Bagaimana relasi antara sesama pembalap liar?</p>	
<p>Terbentuknya Organisasi IDR (Indonesian Dragracing)</p>	<p>- Konsepsi tentang Organisasi</p>	<p>15. Bagaimana Sejarah terbentuknya organisasi IDR?  16. Seberapa formalkah organisasi ini?  17. Bagaimana struktur dan kepengurusan dari organisasi ini?  18. Nilai-nilai apa saja yang terdapat dalam organisasi ini?  19. Komitmen apa saja yang mendasari terbentuknya organisasi IDR?  20. Peraturan-peraturan apa saja yang terdapat dalam organisasi ini?  21. Bagaimana cara penerimaan anggota baru?  22. Ceritakan kegiatan-kegiatan sosial apa saja yang dilakukan oleh organisasi</p>	

		<p>ini?ceritakan</p> <p>23. Hal apa yang membedakan organisasi ini dari organisasi-organisasi mobil yang ada di Jakarta?</p> <p>24. Bagaimana pola relasi yang terbentuk antar anggota organisasi?</p> <p>25. Bagaimana cara untuk mempertahankan kegiatan ini di tengah masyarakat perkotaan?</p>	
	- Eksistensi kegiatan balapan mobil liar	<p>26. Bagaimana kegiatan ini dapat terus berlangsung ditengah masyarakat perkotaan?</p> <p>27. Hal-hal apa saja yang telah dilakukan oleh organisasi IDR dalam menjaga eksistansinya?</p>	
Hukum dan peraturan yang berlaku	- Pihak kepolisian	<p>28. Sejarah dan sejak kapan kegiatan balapan mobil liar ini berlangsung di Jakarta?</p> <p>29. Bagaimana peraturan mengenai balapan liar?</p> <p>30. Sanksi-sanksi apa saja yang diberikan kepada pembalap liar?</p> <p>31. Reaksi pembalap liar ketika melihat mobil patroli?</p> <p>32. Bagaimana proses penyelesaian selanjutnya?</p> <p>33. Seberapa sering terjadi kecelakaan dalam</p>	

		<p>kegiatan ini?</p> <p>34. Mengapa kegiatan menyimpang ini terus berlangsung walaupun polisis sering berpatroli dilokasi tersebut?</p> <p>35. Pihak-pihak mana saja yang dirugikan dalam kegiatan ini?</p> <p>36. Usaha-usaha apa saja yang telah dilakukan kepolisian untuk menghentikan kegiatan ini?</p> <p>37. Bagaimana cara selanjutnya yang akan dilakukan oleh kepolisian untuk menghentikan kegiatan ini?</p> <p>38. Bagaimana reaksi polisi terhadap penonton dari balapan liar ini?</p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## Pedoman Observasi

Komponen utama	Aspek-aspek yang dilihat
1. Area atau lokasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Situasi jalan raya</li> <li>- Kondisi aspal</li> <li>- Kelompok-kelompok apa saja yang berada di lokasi</li> <li>- Penjual makanan dan minuman yang berada disekitar lokasi</li> </ul>
2. Suasana	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suara knalpot pada saat balapan dimulai</li> <li>- Keramaian disepanjang jl. Asia Afrika</li> <li>- Mobil-mobil umum yang melintasi area tersebut</li> <li>- Berapa jumlah kendaraan yang parkir disepanjang jalan dan kendaraan yang ikut balapan liar</li> </ul>
3. Kelas sosial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penampilan dan gaya berpakaian</li> <li>- Jenis kendaraan yang digunakan</li> <li>- Bahasa yang digunakan</li> <li>- Jenis modifikasi</li> </ul>
4. Aktor yang terlibat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perilaku orang-orang yang berkumpul</li> <li>- Hal apa saja yang dilakukan dan dibicarakan pada saat berkumpul</li> <li>- Rentan usia orang yang mengikuti balapan liar</li> <li>- Penonton</li> <li>- Polisi yang berpatroli</li> </ul>

## TRANSKRIP WAWANCARA

1. Wawancara dilakukan dengan informan RB pada hari Selasa tanggal 9 Agustus 2011 pukul 11.00-13.00 WIB, bertempat di STC Senayan. Sebelum melakukan wawancara peneliti telah melakukan komunikasi melalui telepon untuk bertemu dan wawancara mengenai balapan liar di Jalan Asia Afrika.

Peneliti : Selamat siang Om, maaf mengganggu..saya ingin bertanya mengenai balapan liar di Asia Afrika, Om sudah lama mengikuti kegiatan balapan liar ini?

Informan : gue udah ngikutin balapan liar di Asia Afrika ini dari 13 tahun yang lalu, dulu sempet nyobain di Kemayoran, tapi disana uda banyak banget sama balapan motor, makanya yang mobil larinya ke Asia Afrika.

P : Kemudian bagaimana sampai bisa pindah seperti itu? balapan liar di Jakarta sejak kapan?

I : Kegiatan balapan liar di Jakarta setau gua udah berlangsung dari tahun 1980-an, awalnya sih balapan mobil ini lokasinya bukan di Asia Afrika tapi di Sudirman. Wuuuuihh...pokoknya mobil-mobil yang udah turun disana pasti dikenal banget deh di bengkel-bengkel modifikasi. Awal pindahnya setau gua dari akhir tahun 2000..ya bisa pindah, soalnya disana udah ga cukup buat menampung mobil-mobil yang ada, terus mereka pada nyari lokasi yang tepat dan jalan yang lurus dan aspalnya bagus, jalan Asia Afrika inilah lokasi yang tepat karena berada di pusat kota dan sangat strategis buat anak-anak Jakarta yang mau balapan liar sambil nongkrong-nongkrong.

P : bagaimana proses awalnya Om bisa suka sama dunia balapan?

I : waktu kecil gue emang uda suka sama dunia otomotif, sama suka nonton film-film tentang balapan mobil. Nah, waktu itu juga alhamdulillah bokap gue ngasih kepercayaan ke gue untuk mulai bawa mobil. Mulai deh gue sedikit sedikit ngemodif tu mobil, awalnya nabung, sengaja ga makan supaya cepet bisa ngemodif ulang tu mobil. Abis lulus kuliah baru deh gue kan kerja, terus nabunglah buat bisa ganti mobil yang lebih muda lagi..gue langsung ganti Toyota Soluna waktu itu.

P : bagaimana reaksi orang tua ketika mengetahui Om suka dengan kegiatan seperti ini?

I : reaksi bokap gue waktu itu sempet marah, dia bilang gini, kenapa anak laki-laki gue suka sama kegiatan kayak gitu, soalnya kan dunia balapan gitu kan dunianya anak-anak gaul yang sukanya hura-hura ngabisin duit orang tuanya.gue juga sempet dilarang sama bokap, kalau gue masih kayak gitu, mobilnya bakal ditarik lagi..nah loo,sedih banget kan kalau sampe mobilnya ditarik..diem-diem gue modif tu mobil, terus gue masih rutin ngikutin balapan-balapan liar kaya drag race gini. Penampilan mobilpun ga gue rubah sedikitpun, tapi dalemannya...uda gue ganti semua,hahaha....yang pentingkan buat orang tua penampilan ga berubah berarti aman..

P : kemudian bagaimana sampai orang tua Om tau kalau om masih sering balapan liar?

I : akhirnya lama kelamaan bokap gue tau sendiri, awalnya gue berusaha untuk nunjukkin ke bokap kalau gue bisa jadi pemenang dalam balapan gini. Pulang dengan membawa piala dan rasa bangga sama diri gue sendiri. Akhirnya gue bilang langsung ke bokap, kalau gue berprestasi di dunia ini, gue juga janji sama bokap kalau ga bakal ninggalin sekolah dan tetep nomor satukan sekolah. Sampe saat ini gue ga lupa tu sama janji ke bokap..

P : kalau boleh tau berdasarkan pendidikan, pendapatan, kepemilikan kendaraan Om ada di strata ekonomi yang mana ya?

I : kalau berdasarkan itu semua yaa bisa dibilang menengah atas ya..soalnya dalam balapan liar ini kita perlu modal untuk modifikasi mobil, sebelumnya aja kita harus punya modal mobil dulu supaya bisa ikutan kegiatan ini kalau enggak ya cuma bisa jadi penonton aja, tukang ngerame-ramein balapan mobil..hehehe...

P : perbedaan drag race jaman dulu sama sekarang ini?

I : setau gue perbedaannya dari sistem atau regulasi yang dipake, waktu dulu sistemnya sesuai dengan CC mobilnya, jadi mobil yang CCnya sama aja yang bisa jadi lawannya. Kalau sekarang sistem balapan yang dipake bracket time, sistem ini juga baru berjalan hampir 7 atau 8 tahunanlah. Sistem bracket time ini lebih seru, karena sebagai pembalap harus bener-bener muter otak supaya bisa dapetin waktu semaksimal mungkin dari kecepatan mobil kita. Sering banget

gue bolak-balik bengkel untuk nanya-nanya sama orang bengkel, bisa gak kalau ininya diginiin, itunya diganti sama punya mobil apa, pokoknya kalau mau ikutan drag race gini, orangnya sendiri harus kreatif. Ada juga sih kalau orang yang punya uang banyak dan modalnya gede, dia tinggal masukkin aja ke bengkel, biar bengkelnya yang ngutak-ngatik mobilnya. Bahkan ada temen gue tuh dia orang kaya, dia langsung ganti mesinnya pake turbo...mantep deh pokoknya..

P : apakah sebenarnya Om tau bahwa kegiatan ini menyimpang dan ilegal?

I : tau bangetlah..namanya juga balapan liar, dari namanya aja udah ketauan kalau ngelanggar hukum yang ada. Kita semua disini sadar kalau udah ngelakuin hal yang menyimpang, tapi gimana lagi kita ga ada tempat untuk balapan mobil. Kalau disirkuit sentul kan kejuhan, ga mungkin lah setiap minggunya kita kesana dan dengan waktu yang uda malam juga. Makanya kita semua tau kalau kegiatan ini menyimpang, tapi namanya hobi kan susah kalau uah senang pasti terus ngelakuinnya.

P : menurut om solusi untuk mengatasi balapan liar ini bagaimana?

I : kita semua pengennya ada tempat yang bisa dipake buat ngedrag di Jakarta, tapi kan susah banyak banget alesannya. Padahal menurut kita di dalem senayan juga bisa sih, kalau masalah uangnya, orang-orang di Asia Afrika ini pasti siap buat bayar, misalnya kalau mau masuk per mobilnya bayar 50rb..taapi kita mainnya aman ga diganggu sama polisi-polisi. Kayak di Surabaya, pemdanya ngasih sirkuit bekas bandara untuk kegiatan balapan liar ini. jadi ga bakal mengganggu jalan-jalan umum lainnya. Kalau gak salah di Surabaya juga ditagihin permobilnya 20 apa 30rb gitu..nah itu malah lebih rame yang ngikutin, soalnya kan udah aman ga bakal diganggu sama polisi yang iseng. Pengennya kita-kita disini tuh kaya gitu, ada arena khusus yang bisa dipake buat balapan, kalau bayar sih gue rasa pasti..tau sendiri polisinya gimana,hhahaha...jadi kan semuanya aman, gak ada yang merasa saling terganggu..kita-kita juga nyaman ngelakuin hobi kita...

P : kan uda tau menyimpang ni Om, kenapa terus dilakuin sama anak-anak yang ada disana? Apa sih yang ngebuat mereka tetep seneng sama hobi ini?

I : mungkin pertama dari dulu tren nya emang uda gini, kalau mau dibilang gaul ya ngelakuin hal-hal yang melanggar norma-norma yang ada, kedua kegiatan

ini emang uda turun temurun dari generasi sebelumnya sampe sekarang, ketiga sensasi ketika ada mobil patroli dateng trus kita disuruh ninggalin tempat itu yang ngebuat kita seneng gitu kaya ada tantangannya, ada juga mobil yang tetep ngelakuin drag walaupun polisi udah nyuruh bubar. Nah pas dikejar-kejar polisi itu adrenalin kita ningkat dan cepat-cepat untuk kabur. Disitulah uniknya balapan liar di jalan raya, kita harus siap diusir, kabur bahkan ketangkep sama polisinya terus digiring ke kantor polisi dan mobil di tahan. Itu semua ga ngebuat kita jera atau takut. Setelah mobil polisinya ga ada yaa kita keluar lagi terus nge-drag tetep berlanjut. Hal-hal kayak gini yang susah untuk dibeli, rasa bisa ngalahin mobil yang memiliki spesifikasi yang sama itu yang bangga banget kalau kita bisa ngalahin mereka.

P : sebenarnya rentan usia brapa aja sih Om orang-orang yang ada disana? terus bagaimana kalau ada orang baru yang mau ikut kegiatan ini? Dan siapa aja orang-orang yang terlibat dalam kegiatan ini?

I : peminat dari kegiatan balapan liar di Asia Afrika tu semakin bertambah, anak-anak muda yang lebih banyak mendominasi walaupun usia-usia 35 sampai 40 tahun juga tetap melakukan kegiatan tersebut. Umumnya orang-orang yang berada di lokasi tersebut tidak saling mengenal secara pribadi, mereka lebih mengenali melalui mobil mobil dengan modifikasi yang mudah dikenal. Mobil yang memiliki suara yang besar, dan bentukan fisik yang menarik menjadi daya tarik sendiri untuk mengingat mobil tersebut. kalau orang baru pengen ikut kegiatan ini sih gampang banget, dia uda punya modal sendiri yaitu bawa mobil yang uda dimodifikasi, terus dateng aja ke Asia Afrika. Tapi biasanya orang-orang yang ada di Asia Afrika ini berkumpul sesuai dengan klub-klub mobil mereka, ga cuma klub mobil aja sih kumpulan orang-orang dari bengkel tertentu juga ada disini. Jadi biasanya sebelumnya uda gabung dulu sama komunitas, baru deh dateng ke Asia Afrika. Kalau siapa aja yang terlibat disini ya macem-mace, dari pelajar, mahasiswa, orang kantoran negeri atau swasta, pengusaha, orang-orang yang punya bengkel..pokoknya orang-orang yang berjiwa beranilah yang ada disini.

P : tadi Om sempet bilang mereka umumnya ga kenal satu sama lain, terus bagaimana relasi antar sesama pembalap liar disana?



I : kalau kenal setiap orang yang ada disana sih enggak ya, kenal sebagiannya mungkin..biasanya relasi antar sesama pembalap liar itu melalui situs modcom, situs ini jadi tempat buat kita saling bertukar pikiran dan informasi mengenai otomotif. Mereka kenalnya juga bisa melalui bengkel-bengkel yang khusus untuk modifikasi drag race, mereka dateng kesana terus kenalan dan bertemu deh di Asia Afrika.

P : situs ini benar-benar membantu komunikasi diantara sesama pembalap liar ya Om, saya baru mendengar kalau Om memiliki sebuah komunitas mobil yang beraliran drag race ya?itu bagaimana Om?

I : keberadaan modcom sangat membantu dalam memberi info-info antar sesama pembalap liar, kalau kita tanya apa aja disana tentang otomotif, pasti langsung dibales sama anak-anak yang udah gabung di modcom. Iya tiga tahun yang lalu gue sama temen gue dua orang lagi ngebentuk komunitas yang bener-bener berjiwa drag race, rata-rata anggotanya juga hobi banget sama dunia nge-drag, kan ga mungkin gua buat komunitas drag race indonesia waktu itu, makanya gua buat aja komunitas mobil yang mengcover hobi dari anggotanya yaitu drag race. Anggota dari klub mobil gua rutin ngikutin kegiatan drag race di sentul setiap 3 atau 4 bulan sekali, sama di Harapan Indah Bekasi, tempat kita kumpul-kumpul sambil ngetes mobil ya di Asia Afrika ini. Kita bisa battle sama mobil-mobil dari klub lain yang sebelumnya pernah ketemu di sentul dan disini kita bisa puas berkali-kali dan milih dengan siapa kita akan battle.

P : Om tau tentang organisasi drag race yang baru terbentuk baru-baru ini?sebagai pembalap drag race,Om juga masuk kedalam organisasi ini?

I : iya gue tau baru-baru ini ada organisasi yang bener-bener buat drag race namanya Indonesia Drag Racin, ganak-anak biasa manggilnya IDR. Baru aja tanggal 16 kemaren gue ikutan ngumpul juga waktu awal pembentukan organisasi ini di STC. Gue setuju dengan terbentuknya organisasi ini supaya kedepannya drag race bisa semakin berkembang dan ga mengganggu masyarakat lagi. Disini gue ikut jadi anggotanya aja, karena pengurusnya sudah ada dan sudah dibentuk pada malam itu juga.

P : menurut Om setelah adanya IDR bagaimana balapan liar di Asia Afrika ini?

I : sekarang kan uda ada IDR, jadi ga perlu was-was lagi sama polisi..toh semua anggota IDR yang ada di Jakarta pasti ngelakuin balapan liar kayak gini. Tapi jangan sampe ketangkep juga. Soalnya sekarang memang ga ada tempat untuk kita-kita ngetes mobilnya, mau dimana lagi..yang paling mungkin di Jakarta ya di jalan-jalan umum, kaya di Asia Afrika ini..

P : hari apa dan jam berapa sebenarnya kegiatan ini berlangsung?

I : kalau di Asia Afrika ini biasanya kita kumpul dari jam 12an, mobil-mobil yang dateng kesini sih biasanya dari klub-klub mobil kaya mitsubishi, lancer, avanza, honda yaa pokoknya merek-merek mobil yang adalah. Awalnya orang-orang disini kumpul hari sabtu malem sambil malem mingguan, tapi banyak polisi yang ngejagain jadi paling kita cuma nongkrong-nongkrong aja sambil makan dan tidur-tiduran. Kita coba di hari lain mundur ke hari jumat malem pas weekend gitu, awal-awalnya sih ga ada polisi yang patroli, paling iseng-iseng gitu ngusir-ngusir tapi mobil-mobil yang ada disana ngilang bentar trus nongol lagi deh.waktu balapan liar juga ga nentu,rata-rata dari jam 12 sampe jam 3 pagilah,kecuali kalau lagi ga ada polisi bisa sampe jam 4an.

P : menurut Om perbedaan setelah adanya IDR sama sebelumnya bagaimana?

I : beda bangetlah, kalau sekarang kita udah punya organisasi yang jelas dan resmi, terus setelah adanya IDR kita tau jadwal-jadwal drag race resmi yang ada, karena bagi anggotanya kalau ada event-event drag race pasti langsung di infor ke email-email kita. Selain itu kalau ngumpul di Asia Afrika kita bisa lebih kenal sama anggota-anggota yang lain karena kita uda gabung jadi satu organisasi walaupun kita milih berbeda komunitas. Tapi paling enggak walaupun baru berjalan sebentar dan masih banyak kekurangannya gue yakin kedepannya pasti IDR akan terus berkembang dan bisa ngemajuin drag race di Indonesia.

2. Wawancara dilakukan dengan informan Y pada hari selasa jumat 26 Agustus 2011 pukul 15.00-17.00 WIB, bertempat di Plaza Semanggi. Sebelum melakukan wawancara peneliti telah melakukan komunikasi melalui sms untuk bertemu dan wawancara mengenai balapan liar di Jalan Asia Afrika.

Peneliti : siang, mengganggu waktunya untuk wawancara mengenai kegiatan yang Anda lakukan di jalan Asia Afrika, sepengetahuan Anda kegiatan balapan liar yang ada di Asia Afrika udah berlangsung sejak kapan?

Informan : gak apa-apa ko, kebetulan saya ada waktu kosong..sepengetahuan saya, kegiatan tersebut memang udah berjalan dari tahun 80an, terus lokasinya kalau dulu di Jakarta ada banyak tempat tapi awal tahun 2000-an balapan di jalan asia afrika ini menjadi tolak ukur mobil-mobil kenceng yang ada di Jakarta khususnya yang beraliran drag race.

P : anda sudah mengikuti kegiatan ini sejak kapan dan bagaiman reaksi keluarga?

I : saya ikut kegiatan ini waktu mau selesai kuliah, kebetulan orang tua baru ngasih mobil ke saya, reaksi orang tua ya so far so good, artinya waktu itu kan gue uda mau slesai kuliahnya, ya berarti tinggal cari kerja aja. Kemudian sedikit-sedikit gue mulai memodifikasi ringan yaitu dengan mengganti knalpot, filter udara dan lain-lainnya. Namun setelah saya bekerja dan memiliki penghasilan sendiri, saya mulai menabung untuk merombak habis kecepatan dari mobil ini.

P : jika dilihat berdasarkan pendidikan, penghasilan dan kepemilikan kendaraan, anda berada pada stara ekonomi yang mana? kemudian orang-orang yang ngelakuin kegiatan ini umumnya dari kelas yang mana ya?

I : kalau dilihat dari situ, gaji gue sebagai seorang jurnalis majalah luar negeri sekitar 8 sampai 10 juta. Bisa dikelompokkin menengah atas yaa... Orang-orang yang ada di Asia Afrika ini bisa dibilang dari kelas sosial menengah atas, bisa dilihat sendiri gimana mobil-mobil mereka. Walaupun banyak yang dikasih sama orang tua, tapi ada juga orang-orang yang sengaja nabung untuk ganti mobilnya ke mobil yang bisa dimodif lebih kenceng lagi. Biasanya sih orang-orang yang udah kerjalah kalau kaya gitu. Tapi anak-anak muda disini mobilnya keren-keren loh, modifikasinya pun bukan dibengkel sembarangan. Bengkel yang

uda punya nama yang mereka pake, berartikan modalnya cukup besar dan orang tua mereka mendukung hobinya itu. Gue sendiri untuk modif mobil gue udah abis sekitar 40 juta, tapi mobil gue masih dibengkel, belum selesai. Adalagi temen gue di Asia Afrika ini dia sengajabeli mobil-mobil murah, terus dari awal dia modif mobilnya, sampai sekarang bisa masuk kelas 11 atau 12 detik gitu. Gila kan....pas gue tanya abis berapa lo ngemodif ini, terus dia ketawa-ketawa ajaa, tapi dalam event resmi di sentul dia selalu menang juga. Jadi mungkin sepadanlah sama semua yang udah dia lakuin buat mobilnya, alhasil sekarang mobilnya uda dikenal dimana-mana, khususnya dalam event-event drag race.

P : saya mendengar bahwa mobil anda adalah salah satu mobil tercepat di Indonesia dengan merek toyota Vios?bagaimana anda bisa melakukan hal tersebut?

I : awalnya pas saya punya mobil saya punya cita-cita pengen banget untuk bisa ngencengin total mobil ini, semua spek-speknya ditingkatin. Saya rutin mencari informasi di internet mengenai mobil vios yang tercepat di setiap negara, kemudian saya juga berkonsultasi dengan orang bengkel sebelum melakukan perubahan. Ketika orang bengkel mengatakan ok, semua dapat dilakukan dengan baik, baru saya merealisasikannya. Budget yang saya keluarkan juga tidak sedikit, bahkan saya rela untuk menekan biaya makan saya untuk memodifikasi mobil ini. Untung bengkel tersebut udah langganan banget sama saya, jadi bayarnya bisa dicicil deh..hehehe... yang gue pengen lakuin meksimalin kecepatan mobil gue tanpa mengganti mesin dengan turbo atau NOS, jadi seru kan tuh, berat tantangannya..

P : bagaimana hubungan anda dengan sesama pembalap liar di Asia Afrika?anda mengenal seluruh orang yang ada disana?

I : hubungan kita-kita semua di Asia Afrika ini uda jadi temen semua ya, kalau pas di sirkuit kita jadi lawan, tapai kalau di Asia Afrika jadi teman. Kalau kenal secara menyeluruh kayaknya enggak ya, soalnya banyak juga anak yang baru-baru pada ikutan, paling kalau yang senior-seniornya, angkatan saya keatas, itu lumayan banyak yangkenal. Tapi sebelum kenal di Asia Afrika, biasanya kenal lewat situs modcom ini, Situs modifikasi.com merupakan situs yang mewadahi kegiatan balapan mobil liar yang berlangsung di jalan Asia Afrika. Situs ini juga

memberikan informasi-informasi mengenai dunia otomotif lainnya, ga cuma ngomongin otomotif dan dunia balap aja sebenarnya, banyak juga anggota-anggotanya yang bercanda-canda sedikit mengarah ke “yang jorok-jorok” yaa... taulah laki-laki gimana. Biasanya sih lebih sering ngasih tahu info gimana kondisi di Asia Afrika, ada polisi apa ga, mobil ini dateng apa ga, pokoknya info-info terbaru lah yang diomongin disitus ini. Situasi di Asia Afrika ini memang kayak gini klo balapan belum dimulai, mobil-mobil parkir kayak lagi nunggu orang, padahal pemiliknya lagi nongkrong dipinggir-pinggir trotoar sambil ngobrol dan makan. Tapi setelah balapan dimulai, satu-persatu mobil-mobil kenceng mulai ngedrag, suasana jadi seru. Knalpot-knalpot racing mulai kedengeran, wuiihh..pokoknya seru banget deh.

P : pada saat balapan dimulai apa tidak ada polisi yang berpatroli dan bagaimana jika tiba-tiba polisi datang dan menangkap mobil-mobil yang ada disana?

I : polisi sebenarnya ada, banyak malah..tapi kalau pas kita semua lagi ngedrag tiba-tiba dateng polisi mobil yang ketangkap udah ga bisa kabur, selama masih bisa kabur dan ada jalan, kabur aja. Dari pada ketangkap, ntar urusannya ribet pake dibawa kekantor polisi segala terus mobil ditahan.tapi kalau dulu sih banyak ya yang ditangkep, kalau sekarang uda jarang banget sih, ada tapi dikit banget. Biasanya pas polisi dateng, kita-kita langsung lari kemobil terus ngumpet deh di deket-deket situ juga deket mustoepo, tapi setelah ga kedengeran suara patrolinya sekitar 15-20 menit, langsung deh balik ke Asia Afrika lagi.hahaha... Saya juga bingung kenapa mobil-mobil yang ada disana ga takut dengan polisi, ketika disuruh untuk meninggalkan tempat ini mereka pergi namun ketika polisi pergi dan tidak berpatroli di daerah Asia Afrika maka mereka dateng lagi. Sebenarnya lucu juga ya main kucing-kucingan sama polisi. Untuk mobil-mobil yang kenceng banget biasanya main di kelas 10-13 detik mereka sih tenang aja, karena mobil polisi ga bakal bisa ngejar mobil mereka. Kalau gue sih liat keadaan aja, kalau pas diusir pada dateng lagi dan temen-temen satu klub gw pada masih nongkrong dan masih ada mobil-mobil lain yang pada parkir sih ikut aja. Tapi biasanya untuk mulai balapan lagi kita semua liat situasi dulu.

P : kemudian bagaimana prosesnya jika tertangkap?

I : Untuk proses pengeluaran mobil banyak cara yang digunakan, tahap pertama jika mobil tersebut baru sekali tertangkap maka hanya diperingatkan oleh polisi agar tidak mengulangnya, namun kalau sudah ketiga kalinya biasanya ya berdamai sama polisi, ngasih uang rokoklah.. soalnya polisi sekarang kan kejam-kejam,hehehe....

P : rata-rata usia orang-orang yang ikut balapan liar disini berapa?

I : Kalau anak-anak yang sering ikut balapan liar disini itu banyak, ada anak SMP kelas 3 yang tajir-rajir uda dikasih mobil sama orang tuanya ikutan disini, sekitar umur 14 atau 15 tahun gitu, anak-anak yang baru dapet mobil pasti larinya kesini, ngetest-ngetes mobilnya terus dia belajar banyak dari komunitas mobilnya, jadi ketagihan deh. Ada juga yang udah bangkotan umurnya 40 sampe 45anlah, dia udah lama banget disini, tapi jarang ngumpul juga, paling sebulan sekali, tapi sering ikutan drag race di sentul sama di Bekasi. Kalau yang bener-bener sering ada disini setiap minggunya sekitar umur 20-35tahunlah, itu uda pasti sering dateng kesini.

P : menurut anda bagaimana proses regenerasi dalam kegiatan ini?

I : menurut saya proses regenerasi pasti ada, keliatan dari mobil-mobil yang nonkrong disini, biasanya saya hafal sama mobil-mobil yang uda senior di Asia Afrika, tapi sekarang lebih banyak mobil-mobil baru dengan modifikasi yang baru juga. Dari situ kan keliatan kalau ada proses regenerasi, gak mungkinlah yang uda bangkotan masih kayak gini, ada tapi paling sukanya ikut-ikut event resmi aja, ga nongkrong-nongkrong ngabisin waktu kaya gini.

P : bagaimana proses pemilihan kendaraan yang menjadi lawan battle anda?

I : untuk proses itu awalnya kita kan uda tanding dulu ni di Asia Afrika, kita milih kira-kira mobil mana ya yang bisa jadi lawan kita, kebetulan saya masuk di kelas 16 detik. Yaa saya lihat mana mobil mana yang sesua untuk lawan saya. Kan ga mungkin saya dikelas 16 detik ngelawan mobil-mobil kenceng di kelas 13-11 detik. Langsung bobrok ini mobilnya, hahaha...

P : anda mengetahui saat ini sudah terbentuk organisasi IDR? Pengaruhnya untuk anda pribadi bagaimana ya?

I : IDR, taulah..anak-anak yang suka di Asia Afrika ini kalau ga tau IDR ga pantes..soalnya kan sekarang uda ada wadahnya, organisasinya yang menaungi

kita semua para pecinta drag race. Saya datang waktu pembentukannya, kalau ga salah tanggal 16 juni kemaren ya...di STC, kebanyakan orang-orang senior yang berperan disana, wajarlah, kita butuh sosok-sosok senior untuk memimpin organisasi ini kedepannya. Banyak yang udah gabung di IDR, ibaratnya gini, kalau skrg lo mau drag race lo haus jadi anggota IDR..hahaha....soalnya kan selama ini gaka ada tu satupun organisasi khusus drag race. Makanya pas ada informasi di modcom akan ada pembentukan organisasi drag race, gue langsung excited...

P : menurut anda keuntungan menjadi anggota IDR bagaimana?

I : keuntungannya ada, tapi mungkin karena baru banget ya, sebulan terakhir ini mungkin masih dibahas-bahas lagi apa kekurangannya, kedepannya seperti apa, ADARTnya...sekarang sih belum sampai sejauh itu..tapi dari situsnya aja uda ada info-info tentang event drag race, selalu di update sih info kaya gitu sama IDR. Jadi kita gak lupa, untuk ngikutin event tersebut. selain itu juga ada forum-forum pembicaraan tentang drag race dama dunia otomotif, sekarang dengan adanya IDR ya semakin aman aja gitu, soalnya kan ini udah jadi organisasi formal.

P : bagaimana harapan anda kedepannya IDR ini?

I : harapan saya sebagai anggotanya, pasti kedepannya drag race di Indonesia semakin berkembang lagi ya, terus event-event drag race juga bisa lebih banyak lagi, yaa mudah-mudahan dengan adanya IDR ini bisa narik sponsor untuk buat event-event drag race yang lebih besar lagi. Terus yang paling penting sih semua anggotanya bisa nyaman jadi anggota IDR dan bangga sama IDR ini.

3. Wawancara dengan informan S yang dianggap sebagai pembalap senior dalam kegiatan ini, dan berusia 45 tahun. wawancara dilakukan pada tanggal 19 Oktober 2011, pukul 12.30-14.00 bertempat di bengkel Abunawas, Ciputat. Sebelumnya peneliti tidak membuat perjanjian untuk wawancara, namun ketika informan tidak sibuk maka peneliti datang kebengkelnya dan melakukan wawancara.

Peneliti : siang Om, maaf kalau mengganggu waktunya..saya ingin wawancara mengenai balapan liar di Jakarta, khususnya yang sekarang di jalan Asia Afrika, om ini kan sebagai seniornya drag race, bagaimana sejarah terbentuknya kegiatan balapan liar di Jakarta ini?

Informan : awalnya balapan liar di jakarta itu lokasinya bukan di Asia Afrika, tapi di Menteng sama Sudirman, karena ada polisi yang ngejagain ya lokasinya pindah-pindah..nyari tempat yang sepi tapi jalannya bagus dan cocok buat balapan. Baru pindah ke Asia Afrika ini kurang lebih 10 tahun yang lalu lah..sampai sekarang ini. Dulu kegiatan ini muncul ya karena anak-anak disana emang punya hobi yang sama yaitu ngotak-ngatik sambil balapan mobil. Awalnya sih tahun 80-an lah kegiatan ini adanya, kalau dulu balapan liarnya rame banget, rame sama penontonnya, rame juga sama yang balapannya. Jadinya seru banget tu kalau udah ada disana, berasa kayak ada di film-film balapan gitu, berlanjut sampe saat ini deh tu balapan liar.

P : motivasi apa yang ngebuat om bisa suka dan terjun ke dunia ini sampai sekarang?

I : alasan saya ngikutin kegiatan ini emang dari SMA saya uda suka banget sama otomotif, ngerakit sendiri mobil, abis itu di tes di Menteng, balapan sama yang lain..awalnya itu yang ngebuat saya suka sama kegiatan kayak gini, terus dari hobi ngotak-ngatik mobil, akhirnya saya jadiin buat nyari makan sampai saat ini. kira-kira udah 30 tahunanlah saya ada di dunia seperti ini. Bengkel yang saya bangun dari tahun 90-an adalah bukti kecintaan saya sama otomotif, khususnya drag race..dari hobi bisa berlanjut buat nyari makan. Sampai sekarang saya memang ga ikutan balapan lagi, tapi saya mainnya dibelakang layar aja, saya yang ngebangun mobil-mobil orang-orang yang udah percaya sama kerjaan saya.



Akhirnya nama bengkel saya jadi salah satu bengkel khusus drag yang bisa disamain sama bengkel-bengkel drag yang terkenal lainnya.

P : untuk reaksi keluarga bagaimana om, ketika tau om suka kegiatan seperti ini?

I : awalnya sih orang tua bingung, ko bisa suka sama otomotif apa lagi sampe ikut-ikutan balapan liar, tapi kan waktu itu memang lagi terkenal banget balapan liar di Menteng sama Sudirman, kalau lo gak kesana ga keren, gak gaul...terus bokap gue bilang kamu serius pengen ikut dan terjun kedalam kegiatan ini? bokap gue bilang kalau bisa cari hobi yang bisa menghasilkan uang, akhirnya gue yakin kalau ini emang dunia gur, gue bisa hidup dan nyari makan dari hobi gue ini, yauda, bokap sih setuju-setuju aja..jadi tambah semangat kan saya kalau uda didukung gitu sama orang tua, apalagi orang tua udah ngizinin anaknya terjun ke dunia kayak gini.

P : menurut om orang-orang dari kalangan mana aja yang ikut balapan liar disini?

I : kalau siapa aja orang-orang yang ada disini banyak banget, semua kalangan yang punya mobil, kan syarat pengen ikut kegiatan ini cuma satu, punya mobil, apalagi kalau punya uang untuk modifnya, itu udah enak banget..kalau dari kalangannya ada mahasiswa, pelajar, anaknya polisi, pegawai-pegawai kantor, artis juga ada..

P : bisa diklasifikasiin ga om orang-orang yang ikutan kegiatan ini dari strata kelas yang mana?

I : kalau diklasifikasiin pasti orang-orang yang udah milih ikutan kegiatan ini pasti anak-anak yang berduit dan punya mobil masing-masing. Yaa..menengah keataslah segmentasinya. Balapan mobil gini ga main-main loh..uang kita bisa abis buat ganti ini itu..namanya juga balapan pasti ga ada puasnya, pengen ganti ini yang lebih kenceng, ganti itu..pokoknya kaga bisa nabung deh pokoknya..tapi kalau emang uda berduit seneng banget ngemodifnya, pasti jadi pemenangnya deh gue yakin..karena duit disini ngomong..yang ga punya duit dibelakang aja..hahhaa....

P : menurut om kerugian sama keuntungan ikut kegiatan ini gimana?

I : ngomongin untung sama rugi ya banyak, kalau dari ruginya uang nya abis buat modif mobil, kita ga bisa nabung, dikit-dikit pasti butuh duit, ganti ini-ganti itu..belum lagi kalau mobilnya kita kenapa-kenapa, resiko untuk ikut kegiatan ini kan gede banget, nyawa bisa melayang kalau kita ga bisa ngontrol semuanya. Kalau untungnya ikut kegiatan ini bisa nambah temen, nambah pergaulan, banyak ketemu orang dari berbagai profesi, kenal sana kenal sini, kalau saya untungnya jadi dikenal sama orang-orang, terus saya bisa ngediriin bengkel, saya juga bisa promosi melalui kegiatan ini. kan kalau saya berhasil ngebangun mobil apa gitu, terus turun waktu balapannya, pasti itu mobil kan terkenal, siapa ya atau bengkel mana yang ngebangunnya sampai kenceng gitu. untungnya kan orang-orang pada nyari saya dan pengen taro mobilnya di bengkel saya, hehehe...

P : menurut om, taruhan pada jaman dulu itu bagaimana?

I : kalau jaman gue dulu, taun 80an...balapan pake uang sama mobil tu bener-bener ada. Gue ngalamin banget, uang sekitar 5 sampai 20 juta itu bisa dijadiin bahan taruhan, bahkan yang lebih parahnya itu taruhannya pake mobil. Bisa dibayangin ga kalau tiba-tiba kita kalah trus mobil kita ilang. Makanya orang-orang dulu lebih bernyali ngelakuin balapan gitu-gitu. Mungkin karena emang pengaruh dari orang-orang barat kali ya...aneh gitu, walaupun taruhannya parah-parah tapi orang-orang yang ngelakuin ga pernah berkurang. Banyak aja yang tetep ngelakuin sebagai hobinya. Waktu dulu juga ada taruhan antar bengkel, jadi bengkel-bengkel itu ngemodif satu mobil terus di battle, mobil yang kalah resikonya mobil itu jadi milik bengkel yang menang. Pokoknya kalau menurut gue balapan liar dulu itu lebih berani dibanding yang sekarang-sekarang. Sekarang uda gak ada lagi taruhan-taruhan kayak dulu, menurut gue sih mungkin karena sekarang polisi-polisinya uda mulai kejam dan lebih tegas lagi sama anak-anak yang ngelakuin balapan liar, terus kadang patrolinya lebih sering supaya ga ada yang ngedrag. Lagian sekarang kan uda ada balapan-balapan resmi kayak di Sentul sama Harapan indah, jadi uda jarang pake taruhan-taruhan gitu..

P : menurut om, sekarang ini masih ada taruhan-taruhannya gitu ga?

I : sekarang ini sih rata-rata udah ga pake gitu-gituan, tapi msih ada yang pake uanglah..tapi ga se ekstrem dulu sih..paling 500-2 jt buat iseng-iseng gitu..soalnya menurut saya balapan liar di Asia Afrika ini kurang ramai

peminatnya..memang masih ada, tapi udah gak kayak dulu waktu di Menteng sama sudirman. Jalan itu bener-bener ditutup khusus buat balapan liar, dan rame banget situasinya. Kalau sekarang sih udah gak terlalu rame ya, yaa begitu-begitu aja...

P : pengalaman buruk waktu ngikutin balapan liar gimana om?

I : pengalaman buruknya paling waktu itu saya pernah ke tangkep polisi pas lagi balapan, sampe di todongin pistol ke depan muka saya, kata polisinya “mau kabur kemana lagi” terus saya jawab aja “gak kabur kemana-kemana ko pak, ini kaki saya kepeleset dikoplingnya,hahhaa..”akhirnya gue dibawa dipojokkan gitu, nyari tempat yang sepi, terus gue bayar aja 175rb, langsung deh gue bebas di tempat, emang lagi sial aja deh kayaknya..seumur hidup baru sekali ditangkap polisi begini.

P : kalau ada yang tertangkap gitu ada yang sampai dibawa ke kantor polisi ga om, terus bagaimana penyelesaiannya?

I : ada waktu itu temen saya yang ketangkap sama polisi, terus digiring ke kantor polisi, terus dijemur sampe besok sorenya,hahhaa...ada-ada aja, terus proses penyelesaiannya ya pasti ujung-ujungnya duitlah..tergantung negoisasi dia sama polisinya. Berani bayar berapa, abis bayar ya langsung keluar deh..tapi besoknya tetep aja balapan liar lagi,hahaha..

P : perbedaan balapan liar dulu sama sekarang menurut om bagaimana?

I : bedanya kalau dulu adanya tiap hari, apalagi hari-hari libur, udah pasti rame banget aja..sebenarnya tiap hari pasti ada yang balapan liar gitu, kalau ada polisi ya pindah nyari tempat yang lain, tapi pasti ada kok..kalau sekarang gue liat sih uda ga serame dulu ya, terus mobil-mobil nya itu ga semuanya keren-keren dalam arti ga kenceng-kenceng banget aja uda bisa ikutan drag, kalau dulu serem banget, mobil yang ikutan itu bener-bener di modifikasi abis-abisan supaya bisa menang ngelawan mobil yang lain. Bener-bener dipol in tenaganya baru deh ikutan drag. Kalau dulu yang punya uang ya pasti di depan, jadi pemenangnya. bener-bener namanya kompetisi dan balapan. Kan harusnya gitu, yang namanya balapan itu kan kenceng-kencengan mobil, jadi seru nontonnya. Kalau sekarang kan beda, pake braket time, istilahnya lo ga perlu punya mobil-mobil kenceng banget juga bisa ikutan drag race, bisa ikutan balapan liar di Asia Afrika,

walaupun mobil lo standar juga tapi kalau bisa masuk kelas yang paling bawah 19 atau 20 detik pasti lo menang, asal bisa ngepasin waktunya aja. Ga serunya sekarang kayak gitu, kalau dibilang balapan ya bukan balapan yang sebenarnya, kalau waktu lo cuma 15,5 detik kan susah kalau lo mau ke 15 kecil, pasti lo angkat gasnya supaya masuk ke kelas 16 aja sekalian..jadi ga seru banget, bukan gas pol-poluan buat balapan, ya itu karena dibatesin sama waktu. Susah jadinya....

P : sekarang uda ga ada peraturan-peraturan kaya dulu lagi ya om, yang bener-bener kompetisi?

I : kalau di sentul sih ada, namanya FFA (Free For All), maksudnya yang ikutan disini dibawah kelas 11 detik, bener-bener gas pol banget, bisa dapet berapa waktunya. Lawannya pun susah-susah, ga sembarang mobil bisa ikutan kelas ini, mobil-mobil yang udah di modif ekstrem banget yang bisa ikutan kelas ini, dari suaranya aja udah kenceng bangetn apalagi tenaganya, tu si faisal ali sering jadi pemenangnya, dia pake lancer evo yang bener-bener dipake buar drag race. Lawan berat dari kelas ini ya mobilnya faisal ali, walaupun banyak juga mobil-mobil yang kenceng lainnya.

P : om tau kegiatan ini menyimpang, terus bagaimana om menilai diri om dengan kegiatan menyimpang yang om lakukan?

I : kalau menyimpang taulah, namanya juga balapan liar..saya sih sadar udah ngelakuin sesuatu yang melanggar hukum, tapi kan ga salah-salah banget, kita gak nyuri, gak berantem, gak tawuran ..tapi kita cuma nyalurin bakat sama hobi aja, jadi ya melanggar kayak gini, mengganggu lalu lintas yang tepatnya, terus kalau kenapa-kenapa dengan mobil sama diri kita ya itu udah resiko lo ngikutin kegiatan ini. itu aja..

P : memang waktu dulu polisinya gak ada ya om bisa sampai tiap hari gitu balapan liarnya?

I : polisi sih ada di posnya, tapi kalau di tempat kita balapannya jarang banget, apalagi ada tuh anak polisi kan ada juga yang ikutan, waktu anaknya belum dateng polisinya ada, tapi anaknya dateng, langsung ilang deh tu polisinya, aneh yaaa...polisinya kok malah kabur...tapi biasanya bayar diawal dulu terus kasih setoran ke polisi, baru deh aman...dia gak bakal nangkepin-nangkepin mobil yang ada disana. Malah ada temen gue bilang ke polisinya, “mau ngetes mobil ni

pak,” terus polisinya jawab “ silahkan-silahkan” gila yaa...polisinya bilang gitu...hahaha...kalau sekarang polisinya sering patroli yaa...jadi balapan liarnya seminggu sekali, bayarannya kurang kali..hehehhe...

P : menurut pendapat om, gimana sih kegiatan ini bisa turun-temurun dan ga bisa dihilangkan?

I : balapan gini kan uda dari tahun 80-an ya, peminatnya juga banyak banget..setiap tahunnya pasti ada generasi-generasi penerusnya, ya sampai saat ini..soalnya kegiatan seperti ini kan sebagai bentuk dari hobi seseorang, tapi karena ga ada tempat untuk nyalurin hobi ini ya pasti yang dipake jalan raya. Bahkan sampai sekarang angkatan-angkatan seniornya juga masih banyak yang ikutan, itu semua kan nunjukkin eksistensinya kegiatan balapan liar ini sampai sekarang. Tapi kalau angkatan-angkatan saya gini, yang memang punya interest ke dunia ini dia ga akan ilang, pasti dia masih bermain tapi dibelakang layar aja, dia nyiptain mobil-mobil kenceng terus dibawa sama pembalap yang baru..tapi namanya kan gak bakalan ilang, pasti tetep disebut-sebut sama pembalapnya, karena mobil itu kan gak mungkin bisa kenceng sendiri. Jadi menurut saya kegiatan ini gak bakaln bisa ilang ya, kalau generasi-generasi sekarang udah gak pada punya hobi kayak gini lagi, mungkin bisa ilang, tapi selama ini sih ga ada ya, pasti ada regenerasinya terus.

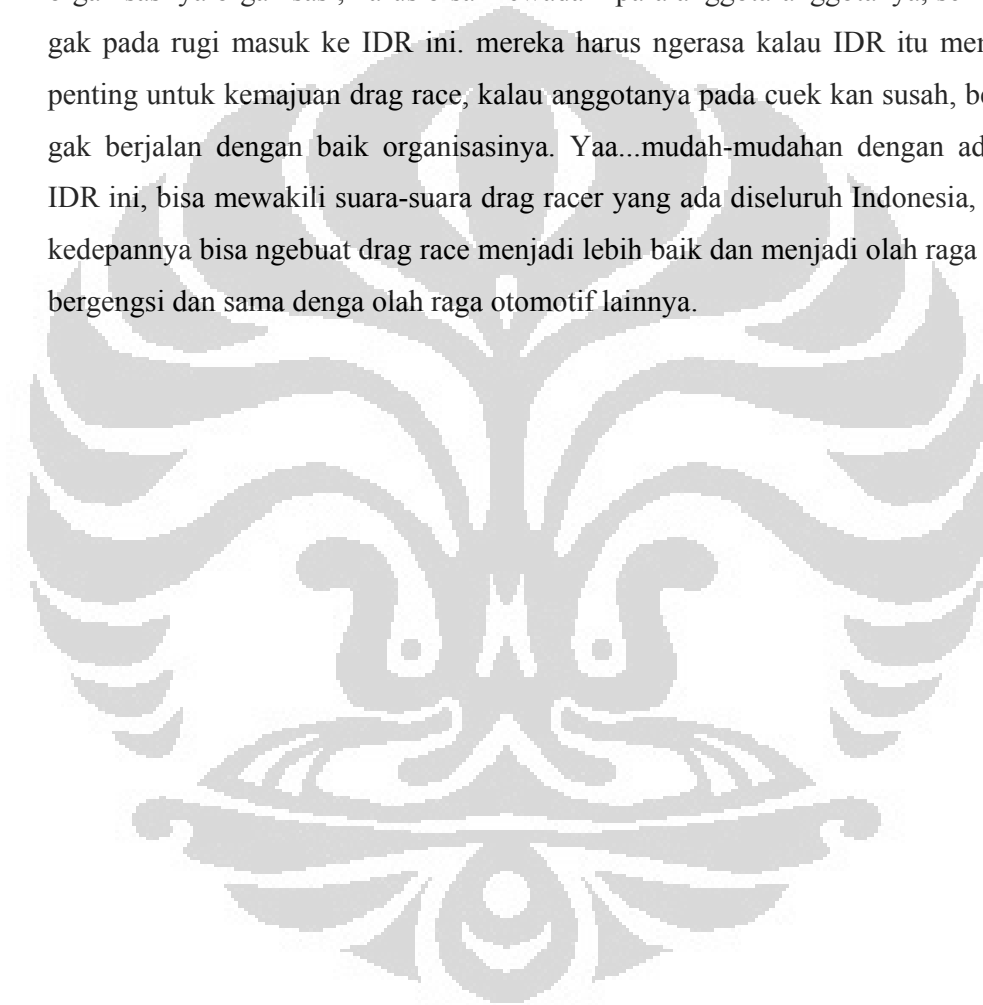
P : menurut om sekarang kan udah terbentuk organisasinya, sebenarnya pencetusnya sama motivasinya gimana sih om?

I : Wacana untuk ngebuat suatu wadah organisai drag race memang sudah ada sekitar 5 tahun yang lalu, tapi saat itu belum ada sosok yang bisa ngerealisasiinnya. .mungkin masih belum ada yang mampu untuk mengorganisirnya kedalam sebuah organisasi yang baik dan benar. Faisal Ali merupakan satu pencetus utama organisasi ini, beliau mengatakan kenapa sampe sekarang belum ada organisasi drag race di Indonesia, padahal penggemarnya banyak sekali dan tidak ada yang mengakomodir semuanya. Cobalah dibentuk organisasi yang memang khusus untuk drag race, sehingga para pecintanya merasa ada kepedulian satu sama lain, banyak loh pecinta drag race di Indonesia. Nah terus tanggal 16 juni kemaren, anak-anak drag race pada ngumpul, terbentuklah IDR ini, disitu awalnya sharing antar sesama drag racer, apa

kekurangannya selama ini, terus bagaimana kedepannya..sampai terbentuk ketua dan koordinator-koordinator wilayahnya, saya gak mau jadi pengurusnya ah, saya sibuk sama bengkel..nanti ga fokus lagi..hahaha....

P : menurut om kedepannya IDR ini seperti apa?

I : menurut saya kedepannya harus lebih baik, cara pengelolaannya jangan asal-asalan, harus ada yang mengawasi satu sama lain, jadi yang namanya organisasi ya organisasi, harus bisa mewedahi para anggota-anggotanya, sehingga gak pada rugi masuk ke IDR ini. mereka harus ngerasa kalau IDR itu memang penting untuk kemajuan drag race, kalau anggotanya pada cuek kan susah, berarti gak berjalan dengan baik organisasinya. Yaa...mudah-mudahan dengan adanya IDR ini, bisa mewakili suara-suara drag racer yang ada diseluruh Indonesia, terus kedepannya bisa ngebuat drag race menjadi lebih baik dan menjadi olah raga yang bergengsi dan sama denga olah raga otomotif lainnya.



4. Wawancara dengan informan berinisial “E”, informan merupakan peserta balapan liar di Asia Afrika dan sudah menggelutinya selama 13 tahun. Wawancara dilakukan pada tanggal 5 September 2011.

Peneliti : maaf ni om, ganggu waktunya..lagi sibuk yaa...mau wawancara tentang balapan liar di Asia Afrika.. sebelumnya om pekerjaannya sebagai apa ya?

Informan : gak ganggu kok, kebetulan saya gak lagi sibuk..saya kerja di perusahaan swasta, tapi sampingannya suka nongkrong di bengkel gini..sambil ngemodif mobil gue.

P : awal mulanya om bisa ikut kegaitan ini gimana ya?

I : awalnya dulu waktu umur gue 18 tahunanlah, awalnya suka nonton iseng-iseng yang masih di menteng apa sudirman gitu..terus pas gue punya mobil sendiri, baru deh gue mulai modifikasiin mobilnya, hobi-hobi sampe sekarang deh berlanjut.

P : menurut om, balapan liar di Asia Afrika ini seperti apa?

I : Saat itu kondisinya jauh berbeda dengan sekarang, dulu suasana di Asia Afrika bener-bener ramai dan kayak di sirkuit aja, mungkin dulu gedung-gedung disekitar sana belum banyak yang dibangun seperti Senayan City dan sekitarnya. Sehingga jalan terlihat begitu besar dan gak tertutupi sama gedung-gedung tinggi, pada awal tahun 2000 banyak banget anak-anak muda Jakarta yang membawa mobilnya untuk sekedar diparkirkan dipinggiran jalan tersebut.

P : suasananya dulu itu seperti apa ya om, bisa diceritain ga?

I : suasana dulu tu di Asia Afrika sini rame banget, pokoknya ada anggapan kalau loe ga kesini berarti lo ga gaul. Rata-rata anak-anak mobil di Jakarta pasti nongkrongnya di Asia Afrika ini, walaupun awalnya ga semua mobil yang ada udah di modifikasi, tapi lama kelamaan mobil yang tadinya ga diapa-apain setelah liat balapan disana pasti pengen langsung dimodifikasiin. Pokoknya balapan liar di Asia Afrika ini memang udah terkenal banget dari dulu, gak kalah terkenalnya sama balapan motor dikemayoran. Balapan liar disini juga ga berjalan mulus, ada aja yang kecelakaan. Biasanya kecelakaannya pas waktu diujung jalan pas mereka mau muter balik, biasanya sih karena terlalu kenceng terus mereka ga dapet

ngerem untuk muter balik. Yaudah deh mobilnya guling-gulingan, supirnya sih biasanya selamat tapi pernah beberapa kali ada yang sampai meninggal. Tapi sekarang udah jarang banget ada yang kecelakaan apalagi sampai meninggal gitu, terakhir ada mobil jazz yang kecelakaan pas muter balik. Setau gue sih itu anak baru di Asia Afrika, soalnya gue ga pernah liat mobil itu sebelumnya. Mungkin dia belum berpengalaman kali yaa, dan belum tau kondisi jalan sama teknik yang bener untuk balapan drag. Kalau udah kecelakaan gitu polisi langsung rutin untuk patroli setiap harinya, biasanya anak-anak yang nongkrong di Asia Afrika langsung nyari hari lain untuk nongkrong dan balapan disana. Pokoknya balapan di Asia Afrika menurut gue pasti tetep ada, walupun polisi juga terus patroli, biasanya kalau di Asia Afrika rame sama polisi kita-kita nongkrongnya pindah di depan TVRI atau masih di daerah sekitar. Kalau uda jam 3 atau jam 4an kita semua bubar deh pada pulang. Kalau gue sih biasanya ke Asia Afrika seminggu dua kali, liat situasi dulu, kalau di modcom ada berita lagi rame polisi, gue cuma iseng lewat Asia Afrika dan pulang, tapi dalam seminggu pasti aja anak-anak yang balapan. Rata-rata sih mereka ga takut sama polisi, paling abis di peringatin mereka juga balik lagi ke Asia Afrika, hahaha...

P : menurut om siapa-siapa aja sih orang yang ngelakuin balapan liar disini?

I : kalau gue klasifikasiin anak-anak yang ada di Asia Afrika itu rata-rata umurnya dari 15-40 tahunan, banyak temen-temen gue yang udah kerja malah rajin ngikutin balapan liar disana. Katanya itung-itung untuk ngilangin stres pas dikantor, yaa.. dengan nongkrong-nongkrong sama temen-temen dan iseng-iseng ngetes kecepatan mobilnya, katanya bisa ngebuat otak fresh lagi. Tapi gak cuma yang kerja aja, banyak juga sih anak-anak kuliah yang ada di Asia Afrika. Mereka lebih sering dateng ke Asia Afrika, mungkin karena lagi gak ada kerjaan, makanya pada ke Asia Afrika untuk ngabisin waktu. Umumnya sih, anak-anak yang ada di Asia Afrika itu punya hobi yang sama, yaitu ngutak-ngatik mobil, terus ngedrag deh di Asia Afrika untuk ngetest mobilnya. Kalau mau yang resmi ya ikutan aja di Sentul sama di Harapan Indah (Bekasi), tapi kalau iseng-iseng sambil ngjalanin hobi ya disini, tiap minggunya juga ada kok. Polisi mah gak ngaruh, kan polisi ga patroli tiap malem. Kita bisa nyari hari-hari lain yang ga ada polisinya. Terus kasih info di modcom, anak-anak pada dateng deh. Dulu pernah



ada temen gue anak klub lain yang ketangkap polisi, terus mobilnya ditahan tu berapa hari. Karena dia anak orang kaya dan punya kenalan sama polisi disana, yauda nyantai aja, besoknya mobilnya langsung keluar deh, gausah bayar-bayar. Paling dikasih peringatan jangan ngelakuin itu lagi. Tapi ga mungkin lah kita-kita berenti ngedrag di Asia Afrika, disitu tu udah kayak mendarah daging buat anak-anak Jakarta. Pasti ada generasi-generasi muda yang ngikutin dan akan terus begitu dari dulu. Banyak juga kok anak-anak pejabat dan orang-orang penting yang ngikutin balapan ini, jadi mereka tenang aja kalau berurusan sama polisi, hahaha.....ngertilah ya maksud gue...

P : kegiatan-kegiatan apa aja yang dilakuin sama orang-orang yang berkumpul disana?

I : biasanya mereka berkumpul pada hari kamis atau jumat malam menjelang weekend, hal-hal yang dilakukan sama orang-orang disini kayak makan, berkumpul dengan teman-teman, mengobrol dan terakhir adalah melakukan balapan liar. Kalau situasi memungkinkan satu persatu mobil mulai melakukan putaran putaran untuk memanaskan mobilnya. Setelah mobilnya udah panas dan ga ada polisi patroli, balapan dimulai, ga ada kata-kata resmi untuk memulai balapan sebenarnya. Biasanya dua mobil yang uda ada dibelakang garis start saling membuka jendela mobil dan kasih isyarat mata satu sama lain, hitungan pun dimulai. Panjang lintasan kurang lebih 200 meter, batas akhir balapan biasanya pas ada putaran balik di depannyan terus mereka muter lagi ngantri lagi deh. Kalau cuaca sama situasi yang mendukung pasti anak-anak yang ikutan rame banget, tapi kalau abis ujan, terus banyak polisi yang jagain, bakalan sepi banget tu tempat. Paling cuma kumpul-kumpul sama temen-temen klubnya aja.

P : bagaimana reaksi keluarga ketika tau om suka dengan kegiatan seperti ini?

I : keluarga pada awalnya pasti ga ngijinin gue ngelakuin hal kayak gini, sampai akhirnya gue kasih bukti ke orang tua gue, prestasi menang drag race di sentul dengan kelas 17 detik. Berawal dari prestasi itu, keluarga gue mulai ngizinin. Kalau ikutan balapan liar gini kan jam pulangnye ga nentu, makanya gue

punya kunci rumah, gue duplikatin aja, biar ga ganggu orang rumah yang udah tidur. Jam pulangnye itu sekitar jam 3 sampe 4 pagi sebelum adzan subuh.

P : menurut om, kegiatan ini menyimpang ga?

I : Setiap orang-orang yang ada disini gue rasa sih tau semua lah kalo kegiatan ini menyimpang dan melanggar peraturan yang berlaku. Mereka sadar kalau sebenarnya jalan raya ga boleh dipake sebagai tempat buat kebut-kebutan apalagi balapan liar, karena mengganggu dan membahayakan pengemudi lain yang mau lewat jalan situ. sering pengguna jalan yang harusnya melewati jalan tersebut harus berputar dan mencari jalan lain untuk menghindari balapan liar yang ada di Asia Afrika. Tetapi pas balapan berlangsung banyak juga mobil-mobil lain seperti taxi yang ikut-ikutan drag race, dibawa sama situasinya kali yaa..makanya pada ikutan gitu..

P : menurut om kalau untuk pegawai-pegawai kantor yang suka ikutan kegiatan ini gimana? pembagian waktunya kan susah om..

I : sebenarnya kalau kita emang punya hobil disini mau keganggu sama kerjaan atau urusan kantor pasti tetep bisa dilakuin. banyak juga temen-temen gue yang pulang dulu kerumah terus nyiapin keperluan buat kerja besok di mobilnya, rata-rata yang barang-barang yang dibawa ya standarlah. Terus abis pulang dulu kerumahnya dan istirahat sebentar, terus mereka dateng ke Asia Afrika sekitar jam 12an. Rata-rata mereka males untuk pulang kerumah dulu, takut ketiduran dan kejemak macet di jalan dan akhirnya mereka telat sampai kantornya. Jadi setau gue anak-anak yang ada di Asia Afrika itu ga pernah ribet dan terbebani untuk ngelakuin kegiatan ini. Karena mereka emang seneng dan hobi ngelakuinnya jadi ya ga masalah walaupun harus pulang pagi dan langsung berangkat ke kantor.

P : menurut om dalam balapan liar gini yang diperluinapa aja ya?

I : kalau dalam drag race atau balapan liar kayak gini yang dibutuhin selain memaksimalkan kecepatan mobil ya teknik kita dalam menyetir mobil. Sinkronisasi antara tangan, kaki, mata dan otak diperluin banget. Waktu itu ada temen gue dari anak komunitas lain, mobilnya sama kaya gue soluna, kita sama-sama main di kelas 15 detik, tapi mobil itu selalu kalah kalau lawan gue, padahal gue yakin dia modif mobilnya dibengkel yang terkenal dan tenaga mobilnya itu kenceng banget, ternyata yang ngebedainnya teknik nyetirnya kita, kemampuan

kita melihat lampu hijau, kemampuan mengganti gigi satu ke gigi dua, gigi ketiga, itu dibutuhin latihan-latihan yang cukup sering supaya kita refleks dan tau kapan kita harus ganti gigi, kapan kita harus gas pol mobilnya. Kalau salah aja dalam ganti gigi, langsung deh mobil lo disalip sama mobil lawan.

P : orang-orang yang ada di Asia Afrika ini saling mengenal satu sama lain ga om?

I : kenal secara menyeluruh kayaknya gak deh, tapi kita-kita disini yang sama-sama punya hobi ngedrag udah kaya temen sendiri aja, gak cuma sama komunitas kita aja bertemannya, sama komunitas-komunitas lain kita juga berteman, tapi kalau udah turun di sirkuit beneran, baru kita jadi lawan mereka. Tapi kalau di Asia Afrika ini, ya cuma iseng-iseng ngedrag sambil latihan dan ngetes mobil aja sih. Kalau bertarung benerannya ya di event-event resmi kaya di Sentul sama Harapan Indah Bekasi. Setau gue disini ada sekitar 7 komunitas mobil ya, TSVC, TSC,EK SQUAD, IDMOC, TYCI, GRAND CIVIC COMMUNITY,..selain bareng sama komunitas, ada juga anak-anak yang kumpulnya berdasarkan bengkel-bengkel, kaya Firna Ranger, AP Speed, Garuda Motor Sport, Abunawas, Gardenspeed, Suoernouva. Itu komunitas-komunitas yang memang punya hobi drag race makanya pada nongkrong disini. Selain itu ada beberapa orang yang ga gue kenal siapa pemiliknya, tapi kalau ketemu sama mobil ini langsung kepikir, inikah mobil yang sering di Asia Afrika, baru deh gue tanya sama anak-anak lain, kenal ga sama mobil yang gini-gini..pokoknya media komunikasi kita-kita ya di modifikasi.com

P : media komunikasi diantara sesama pembalap melalui apa om?

I : Dulu sebelum ada IDR, cara kita komunikasi antar sesama drag race lewat situs modifikasi.com ini. Situs ini bener-bener ngebantu danngasih informasi yangbanyakmengenai drag race dan otomotif lainnya. Forum-forum yang ada disini juga bervariasi sehingga kita bisa dapetin informasi yang berguna buat kemajuan drag race. Tapi setelah adanya IDR ini anak-anak drag racenya pada pindah, forum-forum yang ada juga lebih variatif dan memang berguna untuk kemajuan drag race di Indonesia.

P : om punya pengalaman buruk ga selama ngikutin kegiatan ini? terus untuk polisi yag patrolinya gimana om kalau di Asia Afrika ini?

I : pengalamn buruk sih engga, alhamdulillah gue ga pernah ketangkap sama polisi,hehe..Dulu ada temen gue yang lagi ngedrag terus diujung jalannya ternyata polisi udah nungguin. Terus dia ngerem mendadak trus puter arah supaya bisa kabur dari kejaran polisi. Alhamdulillah juga dia bisa lolos, abis itu biasanya mobil-mobil yang parkir doank dipinggir jalan disuruh pergi, gak boleh nongrong disitu. Tapi setengah jam kemudian satu persatu mulai dateng lagi dan parkir lagi,hahaha...tapi kalau polisi udah stand by di sepanjang Asia Afrika, yaa..kita ga bisa ngapa-ngapain, paling kita pindah lokasi di depan TVRI. Pokoknya kita gak bakal nyerah deh sama polisi. Ada temen gue nih, setiap dia dateng ke Asia Afrika dia pasti bawa kaya telepon HT gitu, terus dia nyari saluran polisi sekitar. Ada kode-kode gitunya kan, untungnya dia ngerti, terus pas kode apa gitu yang artinya situasi aman dan terkendali, baru deh mulai balapan. Hebat yaaa anak-anak sekarang, pasti ada cara untuk ngelabuhin polisi. Kalau soal penangkapan, setau gue bayar uang gitu deh ke polisi, kisarannya ga tentu, tergantung bisa-bisanya dia ngerayu polisi,hehehee.....paling 300-500ribu. Bisa juga lebih sih, tapi biasanya anak-anak yang ketangkap gitu kan punya koneksi sama atasannya polisi, yaa..jadinya aman deh, lolos dia..tinggal telepon bapak apa saudaranya, beres deh masalahnya.

5. Wawancara dilakukan bersama informan berinisial “H”, informan merupakan seorang mahasiswa yang aktif mengikuti balapan liar di jalan Asia Afrika. Wawancara dilakukan pada tanggal 16 September 2011, pada pukul 16.00-18.00 WIB.

Peneliti : maaf mengganggu waktunya, bisa ngobrol banyak tentang balapan liar di Jakarta? motivasai apa yang membuat Anda melakukan kegiatan ini?

Informan : gak apa-apa, kebetulan saya lagi ga sibuk..boleh, tapi gue disini baru sekitar 5 tahunan lah, jadi belum lama-lama banget. Motivasi gue ngelakuin kegiatan ini sebenarnya dari kecil gue punya ketertarikan sendiri sama dunia otomotif. Gue tipe orang yang suka nonkrong-nongkrong di bengkel, terus sambil nemuin inovasi-inovasi baru untuk modifikasi mobil gue. Dari dulu tu yang ngemotifasiin gue karena gue sering nonton film yang berbau balapan mobil. Gue terinspirasi dari sana kayaknya.hahaha...

P : saat ini anda kan masih berkuliah, untuk masalah biaya modifikasi mobil itu bagaimana?

I : iya gue sekarang masih kuliah, kalau masalah duitnya gue pasti masih pake uang jajan sendirilah karena kan gue belum kerja. Gue sengaja ngurangin uang makan sama uang transport supaya nabung terus duit yan ke kumpul gue beliin barang-barang buat mobil deh.

P : berdasarkan pendidikan, dan keluarga, anda bisa dikategorikan kedalam kelas ekonomi yang mana ya?

I : kalau berdasarkan itu mungkin gue bisa dibilang menengah atas, soalnya kalau ngikutin kegiatan kayak gini kan harus siapin duit yang lumayan, makanya ini beda sama balapan liar yang pake motor gitu. dari segi bahaya juga lebih bahayaan motor dibandingin mobil. Walaupun kalau uda kecelakaan mobil atau motor sama aja, tapi menurut gue lebih bereseiko kalau pake motor dibandingin mobil.

P : cita-cita anda sebenarnya ingin menjadi apa?

I : dari kecil gua emang suka banget sama balapan mobil, film-film yang gw tonton dari jaman SD ya Cuma tentang balapan mobil. Kayak balapan mobil dari Jepang atau Amrika, dari situ ketika gua dikasih mobil osama bokap gw, sedikit-sedikit mulai gua modifikasi. Awalnya gua ganti knalpot sama header, soalnya uang yang gua punya kan pas-pasan jadinya gua harus nabung dulu baru gua ke bengkel untuk modifikasi. Dalam hal modifikasi gua orangnya lebih suka sama ide-ide yang baru, kalau orang bengkel bilang gini, gua mikir kenapa gak coba digabungin dengan ini atau itu. Pokoknya bener-bener gua pikirin gimana caranya supaya beda dari yang biasa tapi tenaga yang dihasilkannya lebih luar biasa dibanding yang lain. Sebenarnya cita-cita gua dari dulu pengen jadi pembalap profesional mulai dari sekolah balap dan semua yang berhubungan dengan balapan mobil. Tapi sayangnya bokap gua gak mendukung hobi gua itu, katanya hobi itu gak bisa dijadiin mata pencaharian gua di masa depan. Padahal gua percaya kalau hobi ini bisa menghasilkan uang dan gua pengen banget jadi pembalap yang profesional. Yaaaaah tapi semuanya udah terlambat. Makanya yang bisa gua lakuin untuk mengobati kekecewaan gua ya dengan cara ini. Masuk kedalam komunitas mobil yang suka drag race, terus gua ikutan drag race resmi yang ada di sentul. Itu udah cukup mengobati kekecewaan gua terhadap bokap.

P : bagaimana cara anda agar orang tua mengizinkan hobi anda ini?

I : caranya mungkin dulu gue modif diem-diem, modif dalemannya aja dulu, dari mesinnya knalpotnya. Pokoknya yang gak keliatan bokap aja, terus gue kan suka nonkrong sama anak-anak setiap minggunya, terus dari situ bokap lama-lama ngizinin aja, udah cape kali ya sama gue..hehehe....

P : kemudian anda kan sering melakukan balapan liar, bagaimana pengaruhnya dalam kehidupan anda sehari-hari?

I : Kadang-kadang kalau lagi pengen ngebut, terus kalau gua buru-buru ke kampus cara nyetir pas lagi drag gue lakuin. Abis mau gimana lagi kalau udah dikejer waktu ya harus ngebut-ngebutan. Tapi kalau emang lagi pengen ngebut-ngebutan sama mobil lain, yaa...gue jabanin sampai habis-habisan. Sampai salah satu diantara kita ada yang mengalah atau udah ga bisa ngelawan lagi baru deh berenti ngebut-ngebutannya. Lain lagi kalau lawan gue pake mobil-mobil kaya BMW, Mercy atau Audy yang uda jelas kecepatannya gue gak bakal berani untuk

ngajak balapan atau ngebut-ngebutan, dari CC aja udah beda gimana mau gue lawan. Yaa..pokoknya ada kekurangan sama kelebihanlah dari biasa ikutan drag race. Kelebihannya gue bisa ngetes sejauh mana kecepatan mobil gue, kalau pengen ngebut-ngebutan juga ada aturan dan perhitungannya, jadi gak asal ngebut-ngebutan aja. Selain itu gue tau banyak teknik nyetir yang bener, walaupun ngebut-ngebutan itu ga di benerin juga sih, setidaknya gue bisa nyalurin hobi gue lah selama ini yang kurang tersalurkan karena orang tua..

P : apakah anda memiliki pengalaman buruk saat melakukan hal tersebut?

I : ada, kalau gue lagi apes ..Pernah waktu gue lagi kayak gitu , kayaknya gue salah perhitungan buat nyalip mobil box, akhirnya bagian depan mobil kiri gue robek kena ujungnya. Langsung kabur gue waktu itu, takutnya distop polisi kan jadi ribet masalahnya. Langsung g gas pol deh gue waktu itu. Mobil boxnya sih gak apa-apa ya..mobil gue nya yang ringsek. Alhasil langsung masuk asuransi deh.

P : menurut anda kegiatan orang-orang yang melakukan balapan liar di Asia Afrika itu seperti apa?

I : kegiatan balapan liar yang ada di Asia Afrika itu udah turun temurun banget, tapi mungkin bukan di Asia Afrika lokasinya. Kayak di menteng sama sudirman, dari dahulu kegiatan ini memang sudah menjadi kegiatan rutin yang dilakuin sama sekumpulan anak-anak muda yang memang punya interest kesana. Kegiatan yang awalnya cuma kumpul-kumpul, ketawa, nongkrong-nongrong ngabisin malam di jalan raya berubah jadi kegiatan yang seru dan menantang buat yang ngelakuinnya. Terus dari kumpul-kumpul gitu muncul deh komunitas-komunitas yang berusaha menunjukkan eksistensinya dalam dunia otomotif dengan ikut ajang-ajang balapan, maka muncullah kegiatan balapan liar ini sebagai bentuk penyaluran hobi mereka diluar ajang-ajang resmi yang telah disediakan oleh pihak-pihak tertentu. Jadi kalau kata gue sih sebagai arena latihan ngetes mobil aja, hahaha.....

P : bagaimana polisi yang berada disana?apakah mereka tidak melakukan patroli guna menghilangkan kegiatan menyimpang seperti ini?

I : polisi polisi..patroli patroli...hahaaha...ada sih polisi yang patroli, lebih sering lagi kalau abis kecelakaan. Tapi pernah ya waktu itu pas gue ada di Asia

Afrika lagi liatin mobil yang lagi drag race, tiba-tiba ada suara sirine polisi, langsung kan pada lari ke mobilnya buat kabur, tapi mobil yang lagi drag race ini ni langsung dihadang dari depan sama belakang. Ga bisa lari kemana-kemana lagi kalau uda gitu, gue langsung deg-degan banget, untungnya bisa kabur. Tapi paling kaburnya ke daerah situ-situ juga, liat kondisi 20 menit kemudian, yaa balik lagi...tapi paling nonkrong-nonkrong aja sih...serem banget ya dihadang depan sama belakang, mantep tuu...tapi paling ujung-ujungnya duitlaah yang ngomong, pasti langsung bebas..hahha...

P : apakah anda sering mengikuti balapan resmi yang diselenggarakan sirkuit sentul dan tempat lainnya?

I : jujur walaupun gue sering ikutan balapan resmi kayak di Sentul, kadang-kadang gue males, soalnya pertama kita harus bayar untuk pendaftaran dan harus ada KIS supaya bisa ikutan balapan disana, rata-rata yaa abis hampir 1 jutaanlah untuk ikutan balapan disana. Jadi kadang gue lebih milih untuk ikutan balapan liar di Asia Afrika ini, toh mobil-mobil yang ikutan di Sentul ya mobil-mobil yang ada di Asia Afrika ini, malahan disini kita bisa bebas milih lawan battle tanpa harus bayar dulu..yaa itu sih pilihan ya. Ada juga orang-orang yang emang pengen banget menang dan naik podium, ya Sentul pilihannya.

P : bagaimana cara pembalapn baru yang ingin melakukan kegiatan seperti ini?

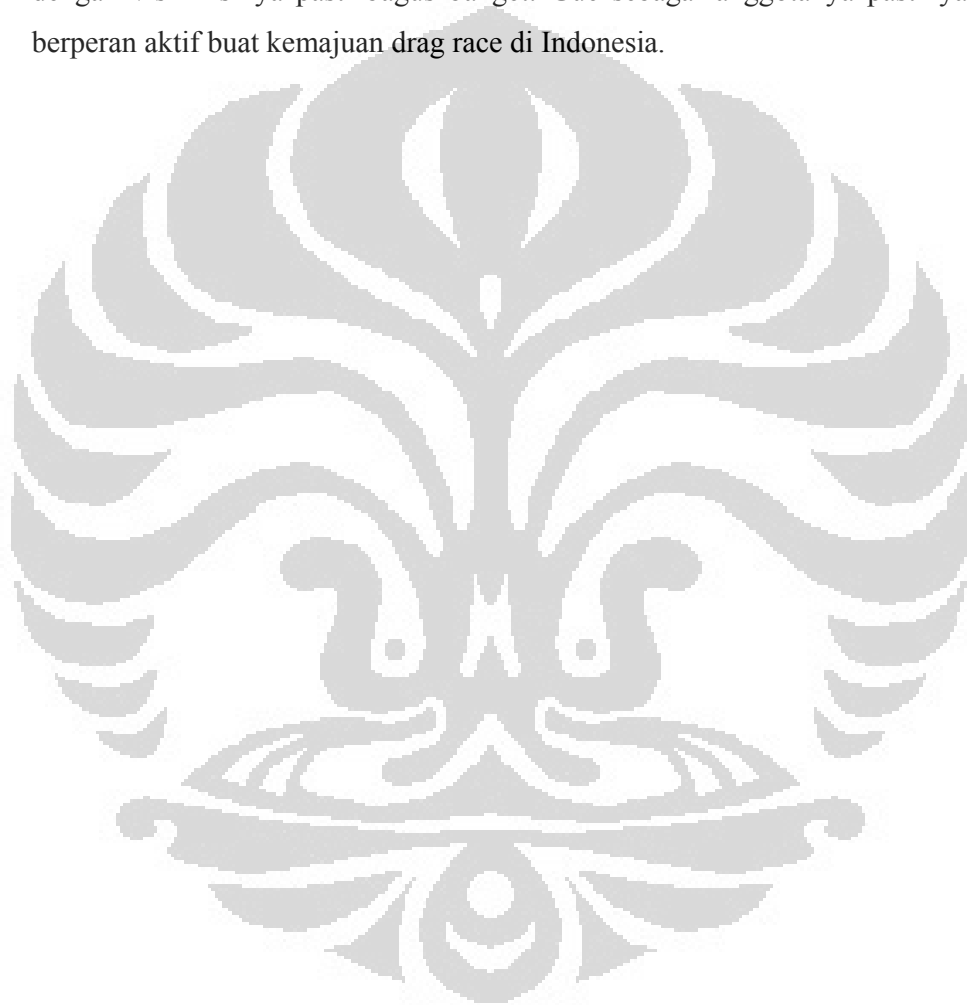
I : kalau dulu pas gue ikut kegiatan ini, gue langsung dateng aja. Gue udah punya modal mobil yang uda dimodifikasi cukup lah buat bisa ada disana. Awalnya gue gabung atas nama bengkel yang sama, tapi kurang seru. Akhirnya gue gabung sama komunitas supaya lebih afdol. Kalau nongkrong sendiri kan ga enak, makanya gue masuk komunitas mobil yang suka ikut kayak ginian. Baru deh di komunitas itu lo bisa bebas ngikutin kegiatan apa aja termasuk balapan liar kayak gini.

P : setelah munculnya organisasi IDR ini bgaimana pendapat anda kedepannya?

I : waktu IDR dibentuk gue emang ga dateng kesana, tapi gue tau kalau malam itumau dibentuk organisasi drag race. Infonya kan memang sudah ada di modifikasi.com gue tunggu hasil rapatnya aja, terus gue daftar secara online



supaya jadi anggota IDR. Menurut gue dengan adanya IDR ini harusnya bisa membuat anggota-anggotanya yang memang punya hobi drag race bisa puas, dalam arti dari segi informasi jadwal-jadwal drag race yang ada, kegaitan-kegiatan dan visi misinya. Sejauh ini sih IDR udah ngasih info-info tentang drag race, terus sama info-info lainnya. Bagaimana rencana kedepannya IDR, gue rasa sih kalau bener-bener tujuannya buat meningkatkan performa drag race di Indonesia sesuai dengan visi misinya pasti bagus banget. Gue sebagai anggotanya pastinya ikut berperan aktif buat kemajuan drag race di Indonesia.



6. Wawancara dilakukan oleh informan yang berasal dari pihak kepolisian berinisial “B”, beliau rutin bertugas di jalan tersebut dan sering melakukan patroli setiap malamnya. Wawancara berlangsung pada hari Kamis, tanggal 13 Oktober 2011, pukul 22.30 WIB bertempat di Jalan Asia Afrika, Senayan.

Peneliti : Selamat malam Pak, maaf mengganggu..saya ingin bertanya seputar masalah balapan liar di Jalan Asia Afrika, khususnya mengenai peraturan-peraturan yang berlaku. Bagaimana peraturan mengenai kegiatan balapan liar ini Pak?

Informan : malam Dik, boleh-boleh saja...balapan liar yang sering berlangsung disini udah ada sejak tahun 80-an sampai sekarang ini juga masih dilakukan sama anak-anak muda Jakarta. Mengenai peraturan, tentu ini merupakan pelanggaran dan memiliki sanksi-sanksi yang jelas dalam Undang-undangnya. Berdasarkan dengan peraturan UU N0. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan juga sudah jelas disebutkan bahwa jika mengemudikan kendaraan dengan berbalapan di jalan umum, maka dikenakan sanksi kurungan paling lama 1 tahun dan denda paling banyak tiga juta rupiah. Pasal-pasal lain yang berhubungan dengan perilaku mengemudi juga sudah jelas ada di undang-undang. Kemudian batas kecepatan rata-rata dijalanan. Kalau melanggar ya pasti kita sebagai polisi wajib menertibkannya.

P : kemudian jika salah satu dari peserta balapan liar ada yang tertangkap, bagaimana proses selanjutnya Pak?

I : beberapa kali pernah kita amankan pembalap-pembalap yang ada disini, kita melakukan penyergapan dari berbagai arah, agar mereka tidak bisa kabur. Kemudian kita menahan sim dan STNK mpbilnya, agar mereka diproses dan dibawa ke kantor polisi. Namun sebelumnya tentu kita sudah terlebih dahulu memberikan peringatan-peringatan agar tidak melakukan balapan liar dan mengusir mereka dari lokasi tersebut. ketika peingatan sudah diberikan namun tidak ada respons yang baik dari para pembalap liar, maka kita mengambil tindakan yang tegas yaitu memblokir jalan dan menghadang para pembalap liar

dan mengepungnya. Bagi yang berhasil kabur tentunya mereka aman, namun bagi yang tertangkap mereka harus diproses untuk penyelesaiannya.

P : bagaimana proses penyelesaiannya Pak?

I : setelah ditahan sim dan STNK mobil, maka mereka digiring ke kantor polisi, namun biasanya mereka sudah mengerti dengan situasi yang seperti ini, mereka yang tertangkap tentunya ingin segera berdamai dan bebas dari kami. Biasanya mereka berdamai dengan polisi dan memberikan “apalah ke kita”. Kemudian kita mencari tempat yang sepi dan bernegoisasi harga, setelah sama-sama diuntungkan, kemudian selesai masalahnya. Kayak gitu biasalah, itung-itung uang begadang. Yang penting semua senang. Hahaha...

P : begitu ya Pak, kemudian bagaimana reaksi pembalap liar jika melihat polisi datang ?

I : reaksinya seperti biasa, ada yang cepat-cepat kabur, ada yang pura-pura makan, ada yang langsung parkir ke STC, ada yang kemana..tapi setelah beberapa menit mereka balik lagi..itu udah biasa, kalau kita sengaja parkir di depan pintu keluar Senayan City baru mereka cuma parkir-parkir biasa aja, ga ada yang drag race. Tapi kalau polis pergi, mulai mereka melakukan lagi balapan mobilnya.

P : bagaimana kegiatan menyimpang ini dapat terus berlangsung walaupun polisi sering melakukan penertiban?

I : Sebenarnya kami sering melakukan patroli setiap malamnya, namun masih banyak saja anak-anak muda yang melakukan balapan liar. Beberapa kali kami juga sengaja parkir di depan pintu keluar Senayan City agar tidak ada yang melakukan balapan. Namanya juga anak-anak muda, kalau dilarang ya pasti mereka cari jalan lain supaya tetap bisa melakukan balapan liar. Biasanya malem-malem yang ramai sama mobil-mobil itu rabu, Kamis dan jumat malam. Awalnya sih mereka hanya parkir-parkir disepanjang jalan Asia Afrika. Terus polisi lewat di depan mereka. Setelah kita kembali ke pos polisi, baru terdengar suara knalpot-knalpot yang sengaja ditekan sama pembalap-pembalap itu, kemudian kita datang ke lokasi dan kita membubahkan mobil-mobil yang parkir disana, kita kasih peringatan jangan parkir disini dan dilarang melakukan balapan. Tapi setelah beberapa menit kita steril lokasinya, datang lagi satu persatu mobil yang

diparkirin di jalan-jalan tersebut. namanya juga anak muda ya Dek, susah ditertibkannya.

P : seberapa sering terjadi kecelakaan di lokasi ini akibat kegiatan balapan liar?

I : Beberapa bulan terakhir memang sering terjadi kecelakaan, hal ini yang membuat kami harus lebih intensif melakukan patroli. Biasanya anak-anak itu ngerti jika sudah terjadi kecelakaan, jarang banget mobil-mobil yang ngumpul setiap malemnya di jalan tersebut, mungkin mereka memang sudah memahami kondisi dilapangan.

P : bagaimana yang akan dilakukan oleh pihak kepolisian untuk menertibkan kegiatan menyimpang seperti ini?

I : tentunya untuk mencegah kegiatan seperti ini kami sebagai pihak kepolisian yang bertugas mengamankan ketidaknyamanan dan mengganggu pengguna jalan yang lain akan terus melakukan penertiban dan patroli yang lebih intensif untuk mengurangi kegiatan-kegiatan seperti ini. Namun di sisi lain tentunya ini akan sulit karena, kegiatan ini sudah berlangsung turun temurun dan peminatnya pun tidak berkurang. Selalu ada regenerasimya.