

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan menjadi salah satu pilihan transportasi di Indonesia. Kebutuhan akan kendaraan semakin banyak setiap tahunnya. Data Badan Pusat Statistik (BPS) terakhir mencatat perkembangan jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat setiap tahunnya, mulai tahun 1987–2013. Meliputi mobil penumpang, bus, truk, sepeda motor. Pada tahun 2012 jumlah kendaraan bermotor 94.373.324 juta tahun 2013 sudah mengalami kenaikan menjadi 104.118.969 juta kendaraan bermotor. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor terdiri dari bus, truk, mobil penumpang dan sepeda motor.

Kendaraan bermotor paling diminati masyarakat Indonesia setiap tahunnya yaitu sepeda motor. Kepemilikan sepeda motor di Indonesia sangat jauh lebih banyak jika dibandingkan jenis kendaraan bermotor lainnya seperti mobil penumpang, bus, truk. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) jumlah kepemilikan sepeda motor di tahun 2013 sudah mencapai total 84.732.652 juta.

Jumlah sepeda motor ini rata-rata sudah delapan kali lebih dari jumlah kendaraan lainnya.

Menurut perkembangan otomotif sepeda motor di Indonesia tidak bisa dihentikan sejak berbagai merk asing datang ke pasar Indonesia sejak jaman kemerdekaan. Otomotif Indonesia yang maju membuat perkembangan teknik otomotif sepeda motor juga semakin luas. Pabrikan otomotif motor harus selalu mengutamakan kepuasan para konsumen jika ingin bertahan di pasar motor nasional. Pada awal ditemukannya, sepeda motor hanya digunakan untuk alat transportasi yang mengantarkan seseorang menuju tempat tertentu, namun sekarang sepeda motor sebagai pemberi penampilan dan gaya sendiri bagi pengendaranya (Angga, 2016).

Pengendara motor seharusnya tidak mengutamakan penampilan atau gaya yang mengabaikan peraturan pemerintah Indonesia. Tetapi mengutamakan keamanan dalam berkendara serta menjaga ketertiban lalu lintas. Ketentuan menjaga keselamatan dan batasan modifikasi yang harus diuji dahulu. Sesuai dengan peraturan Pasal 52 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 menentukan bahwa, modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui. Pemerintah telah menentukan peraturan tentang perlengkapan kendaraan bermotor Pasal 57 ayat (1) dan (2) bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor dan berupa helm standar nasional Indonesia.

Setiap kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan bagi pengendara ada Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sah diterbitkan resmi oleh pemerintah Indonesia. Ketentuan pidana atau denda akan dikenakan bagi pelanggar yang sudah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Pasal 288 ayat (1) dan (2) yang menentukan bahwa, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi dengan surat tanda nomor kendaraan bermotor atau surat tanda coba kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh kepolisian negara Republik Indonesia maka dikenakan denda Rp500.000,00 atau kurungan paling lama 2 bulan, serta harus jika tidak dilengkapi dengan Surat Izin Mengemudi (SIM) maka pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda Rp250.000,00

Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknik dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban, akan dikenakan Pasal 285 yang dimaksudkan dalam Pasal 106 ayat (3) Pasal 48 ayat (2) ayat (3) dipidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda Rp250.000,00

Sepeda motor di Indonesia sudah ada yang dimodifikasi oleh masyarakat. Di pusat-pusat kota dapat ditemui motor-motor yang dimodifikasi terparkir rapi. Modifikasi yang masih bentuk dari asli pabrik menjadi lebih terlihat menarik sampai dengan modifikasi yang sudah melanggar standar ketentuan peraturan berlalu lintas. Mereka berkumpul sesuai kesamaan hobi, ide, kegemaran, visi dan misi yang akhir terbentuklah komunitas. Individu yang menyukai motor merk

tertentu dan modifikasi jenis tertentu dapat membentuk komunitas. Hal ini sesuai dengan pendapat menurut Dalton *et al* (2007) komunitas sebagai wadah dimana ide individu-individu muncul bersama-sama di dalam beberapa kegiatan atau usaha bersama maupun hanya karena adanya kedekatan secara geografis. Hal itu dilakukan karena manusia merupakan makhluk sosial. Saling membutuhkan dan mempengaruhi satu dengan lainnya.

Komunitas motor yang muncul di berbagai daerah di Indonesia telah menjadi fenomena. Sangat mudah didapati di pusat-pusat keramaian kumpulan anggota komunitas yang semakin meningkat. Mereka berkumpul memiliki susunan organisasi seperti layaknya sebuah organisasi massa dan juga memiliki program kerja yang terjadwal seperti membuat jadwal untuk melakukan acara berkumpul bersama seluruh anggota setiap minggunya dengan tujuan mempererat silaturahmi dan untuk saling berinteraksi, melakukan perjalanan ke daerah tertentu secara bersama-sama (*touring*) baik dengan anggota sendiri ataupun bekerja sama dengan komunitas motor yang lain, mengikuti *event-event* otomotif seperti bakti sosial.

Komunitas sepeda motor bermacam-macam, diantaranya komunitas HCB, HD, KN, dan V. Komunitas motor CB ataupun komunitas MOGE yang cenderung berpenampilan menarik dan *trendy*. Anggota komunitas vespa berbeda dengan anggota komunitas yang lainnya seperti komunitas motor CB yang mengeluh karena uang masih saja kurang untuk memodifikasi motornya. Anggota komunitas CB saat event bisa terpecah menjadi beberapa kelompok. Mereka juga minder melihat modifikasi yang tidak murah dan *trendy*. Namun berbeda dengan anggota

komunitas vespa, mereka tampil apa adanya dengan mengutamakan solidaritas kebahagiaan bersama tidak memandang tentang motor, yang penting sesama vespa.

Komunitas vespa motor tua yang masih eksis hingga sekarang. Menurut Managing Director PT. Piaggio Indonesia, Marco Noto La Diega menuturkan, komunitas vespa di Indonesia menjadi yang terbesar nomor dua di dunia. Pengguna vespa di Indonesia ada sekitar 42.000 pengguna dan terbesar nomor dua setelah Italia. Komunitas merupakan penopang dari keberlangsungan *brand* dan produk.

Vespa memiliki aliran-aliran yang tersebar diseluruh wilayah Indonesia. Menurut E ketua koordinator Paguyuban *Scooter* Se-Surabaya aliran vespa ada banyak sekali. Namun yang paling banyak dikenal oleh masyarakat karena paling mudah ditemukan yaitu pertama aliran standar/*classic*, vespa yang berpenampilan bawaan umum aslinya serta aksesoris tambahan sesuai dengan sekitar tahun 1970 atau 1980-an. Orisinal tidaknya bukan menjadi masalah. Kedua, aliran ekstrem/gembel/rosok, modifikasi vespa ini membuat vespa sudah tidak sesuai dengan bentuk aslinya. Berbagai macam modifikasi sesuka hati pemiliknya. Ada yang berbentuk panjang, biasa disebut tronton. Bentuk sespan, bisa dibuat naik 3 orang atau lebih dengan 1 orang berada di sebelah samping dengan tambahan tempat duduk. Bentuk *tank* yaitu modifikasi yang menyerupai layaknya *tank*, menjadi persegi beroda 6 atau lebih, *tank single* hanya dapat dipakai berdua model sedikit panjang, terdapat aksesoris tentara mulai dari seperti geranat, rudal, dan cat warna *army* atau cat warna gelap. Bentuk rosok gubukan, modifikasi ini

menjadikan vespa seperti rumah yang berjalan. Terdapat atap jerami atau kayu, bantal. Terlihat kumuh sudah tidak seperti motor yang layak bahkan jauh dari aman. Ketiga, aliran Retro Original; Vespa ini tidak terlihat termodifikasi, hanya mempertahankan semua keorisinal dari asli pabrikan sesuai model dan tahunnya. Kendaraan ini sangat layak untuk berkendara dan aman bagi penggunanya.

Menurut hasil wawancara pada tanggal 29 April 2017 tentang pengertian vespa ekstrem dengan Informan F sebagai penggemar vespa ekstrem yang menjadi ketua koordinator wilayah barat khusus *scooter* anggota ekstrem di Komunitas Paguyuban *Scooter* Se-Surabaya.

“Seng jenenge vespa ekstrem yo vespa seng modifane wes rubah akeh sak karepe dewe. Gak melu ketentuan teko endi-endi. Pokoke seng duwe pengene model opo ae masio ragangan gawe dewe, bodinee wes gk rupo vespa, sembarang ae digawe seng penting mesine sek tetep gawe vespa. Tapi lek mesine wes gak vespa iku yo gk vespa jenenge

Yang namanya vespa ekstrem ya vespa yang modifikasinya sudah berubah banyak sesukanya sendiri. Tidak ikut ketentuan dari mana-mana. Pokoknya yang punya ingin model seperti apa saja meskipun rangkanya buat sendiri, *body*-nya sudah tidak berpenampilan vespa, sembarang saja dipakai yang penting mesinnya masih tetap pakai vespa. Tapi kalau mesinnya sudah tidak vespa itu ya tidak vespa namanya”.

Anggota komunitas vespa beraliran ekstrem sangat jarang terlihat digunakan, tidak seperti vespa aliran *classic* yang sering melintas atau berkumpul di perkotaan. Vespa aliran ekstrem hanya digunakan berjalan di jam dan jalur tertentu saja untuk menghindari polisi karena menurut undang-undang sudah melanggar aturan berkendara. Jika berkumpul mulai jam 12 malam atau di tempat-tempat yang aman dari jangkauan polisi. Modifikasi ini tidak banyak beredar di kehidupan masyarakat. Masyarakat umum lebih suka melihat modifikasi secara aman dan terlihat menarik atau standar umum. Komunitas beraliran ekstrem ini menimbulkan berbagai pandangan negatif pada beberapa

masyarakat karena jauh dari selera umum, modifikasi total yang ilegal, dapat membahayakan penggunanya, tidak mengutamakan keselamatan namun mengutamakan keinginannya sendiri. Masyarakat tidak banyak tahu mendalam tentang komunitas vespa aliran ekstrem dan para penggunanya, lebih mengenal vespa standar. Ada yang tidak mepedulikan karena bukan urusannya atau melihat masih berperilaku baik karena kenal tetapi masih tetap berjaga-jaga dari hal-hal yang tidak diinginkan. Memilih tidak berkomentar negatif untuk menghormati karena selera orang memang berbeda-beda asal tidak mengganggu. Beberapa masyarakat merasa mereka orang tidak benar atau dekat dengan kejahatan. Maklum saja karena tampilan mereka yang layaknya preman, kumuh, tidak mengikuti *tren fashion*, beberapa memakai tato dan bertindik. Hal ini diperkuat dengan wawancara dari masyarakat sekitar pada tanggal 19 april 2017, Informan A (39 tahun) sebagai tetangga anggota komunitas vespa ekstrem menyatakan bahwa,

“Lek aku dewe gak seneng karo ngunu-ngunu iku mas. Delokane gk apik ae nang masyarakat kene iku. Arek kok kemproh, wes koyok urakan preman gk nggenah sawangane. Yo masio ketokane areke sek apik slametan ngnu yo melu ng kene karo pakaian apik nggenah yoan, gk nyolong utowo nodong tapi yo serodok risih jogo-jogo ae kadang. Pokok’e opo maneh lek wong gk kenal lak mesti wes rodok jogo jarak wedi be’e dieleki lapo-lapo. Sepeda yo kakean model. Kok gak eman nyawane lek ng dalam gede iku loh. Lek tibo kelindes trek koyok nyowone ono akeh ae. Lek pas ng kampung ngene seh gpp”.

Kalau aku sendiri tidak senang/suka dengan begitu-begitu itu mas. Kelihatannya tidak baik saja di masyarakat disini itu. Orang kok kumuh sekali, sudah seperti preman tidak mengikuti peraturan, tidak benar terlihatnya. Ya meskipun terlihatnya orang masih baik, ikut selamatan begitu disini dengan pakaian bagus bener juga kok, tidak mencuri, tidak menodong tapi ya sedikit risih kadang berjaga-jaga saja. Pokoknya apalagi kalau orang tidak kenal pasti sudah sedikit jaga jarak takut kalau mendapatkan perlakuan buruk. Motor ya kebanyakan model. Kok tidak eman nyawanya kalau di jalan raya itu loh. Kalau jatuh terlindas truk seperti nyawa ada banyak saja. Kalau di perkampungan begini sih tidak apa-apa”. (Surabaya, 19 april 2017)

Kehidupan para anggota vespa ekstrem di masyarakat terlihat mengikuti acara-acara yang diadakan warga, mengikuti aturan, sopan menghargai kegiatan masyarakat. Setiap anggota komunitas vespa yang beraliran ekstrem memiliki tingkat kesenangan, kepuasan yang berbeda-beda dalam hal modifikasi vespa miliknya. Menurut wawancara pada 6 Mei 2017, Informan F sebagai Koordinator vespa ekstrem wilayah barat di komunitas Paguyuban Scooter Se-Surabaya.

“Pokok’e yo mas aku seneng lek impianku mene iki kecapai yo. Duwe tronton dowo seng mesine jos ban gawe seng doble akeh. Duwe standaran yoan, seng mulus pol, aksesoris seng mantep. Terus duwe ninja siji gawe duwe-duwean ae. Wes ketok duwe 3 iku ae seneng aku. Lek saiki aku gawe otoped yo pancen otoped modele aku seneng, Modifikasi ekstrem seng gak abot gowone, tampilane lucu koyok otoped biasa gak koyok vespa malah. Cuma gawe touring pegele iku, lah ngadek full kok. Mangkane lek aku touring adoh mesti kudu ono seng gelem dijak gentian jokine”.

Pokoknya ya mas aku senang jika impianku ini tercapai ya. Punya tronton dowo sen mesin bagus sekaliban buat yang doble banyak. Punya standaran juga, yang mulus pol, aksesoris yang mantap. Terus punya ninja satu buat punya-punyaan saja. Sudah keihatan 3 itu saja senang aku. Kalau sekarang aku buat otoped ya memang otoped modelnya aku senang. Modifikasi ekstrem yang tidak berat bawanya, tampilannya lucu kayak otoped biasa tidak seperti vespa malah. Cuma buat touring capeknya itu, lah berdiri full kok. Makanya kalau aku touring jauh mesti harus ada yang mau diajak gentian bawanya

Komunitas vespa ekstrem berbagai kesempatan dianggap sebagai pembuat rusuh karena tampilan mereka yang cenderung kumuh. Pada beberapa kesempatan *event* komunitas vespa, sering anggotanya membawa minuman keras. Namun terlepas dari itu mereka tampak bahagia, sejahtera dengan kondisi mereka saat itu dan mengesampingkan pandangan miring masyarakat. Menurut pernyataan wawancara pada 29 Oktober 2016, Informan P (24 tahun) yang bekerja sebagai kurir kue menyatakan bahwa,

“Setiap kita bareng berangkat kumpul, dimanapun kita sudah biasa ada orang lihat kita bengong atau merasa risih. Yang penting tidak mengganggu orang lain saja. Memang tampilan kita seperti ini adanya. Soal miras tidak semua kok, kalau rokok hampir semua pastinya”.

Menurut wawancara pada 07 Mei 2017 Informan P (24 tahun) menyatakan bahwa,

“Aku ini senang-senang saja menjalani ini, karena sudah hobiku. Aku lebih senang ekstrem karena lebih menantang, kreatif, makin aneh jauh dari standar makin dikenal pastinya. Di komunitas kita bersaudara selamanya. Senangnya juga kemana-mana seperti punya tempat singgah aman. Coba komunitas lain belum tentu sesolid vespa. Mana coba lihat saja di jalan kalau kamu pakai megapro jika ketemu di jalan tidak ada yang saling sapa ya kan. Kalau ada yang suka allhamdulillah, tidak suka ya sudah. Pokoknya tidak sampai “sengol” orang. Makan kerja juga masih cari sendiri bukan minta orang.”

Masyarakat umum biasanya tidak mengetahui secara mendalam kondisi didalam komunitas vespa. Mereka menilai anggota vespa tidak mapan dan tidak memiliki cukup hidup bahagia secara umum. Padahal dari kesehariannya, anggota komunitas vespa merupakan orang yang memiliki latar belakang yang tidak kalah dengan masyarakat umum dan bisa dibilang sejahtera dalam menjalankan hidupnya. Pavot dan Diener (dalam Dewi & Utami, 2013) menjelaskan *subjective well-being* merupakan salah satu prediktor kualitas hidup individu karena *subjective well-being* mempengaruhi keberhasilan individu dan berbagai dalam berbagai kehidupan individu. Individu dengan tingkat *subjective well-being* yang tinggi akan merasa lebih percaya diri. Indeks *subjective well being* mereka bisa dikatakan ada yang tinggi dan rendah. Pada individu dengan tingkat *subjective well-being* yang tinggi akan merasa lebih percaya diri, dapat menjalin hubungan sosial dengan lebih baik, serta menunjukkan performansi kerja yang lebih baik.

Subjective well-being pada anggota komunitas vespa yang beraliran ekstrem ditunjukkan dengan kemampuan untuk mengelola perasaan yang kurang menyenangkan menjadi perasaan yang menyenangkan. Menjadikan tanggapan masyarakat sebagai proses hidup yang harus dijalani dengan bersikap yang bijak. Tetap bersosialisasi dengan masyarakat dan mengikuti kegiatannya. Mensyukuri

hidupnya dengan apa yang dipunyai dengan caranya sendiri. Menurut wawancara pada 16 Mei 2017, Informan F anggota komunitas yang beraliran ekstrem.

“Tanggapanku yo wes gpplah anggep cuma kritikan ae. Gak usah terlalu dipikir. Yo wong ngunu iku kan gak ngerti senenge opo seng tak rasakno, gak kabeh wong duwe selera ngene. Maklum ae pokok’e. Lek tonggo dewe se yo wes disopo apik ngunu ae beres, gak usah sampai gak terimo-terimoan. Seduluran aelah pokoke. Lek nguwongno uwong bakal diuwongno balik toh suwe-suwe. Lek ditakoni enake opo, yo aku gak ngerti deteile. aku hobine ngene iki masio wong liyo ngarani selera aneh buwak-buwak duwek tapi mending ngene dadi awake dewe, ketimbang laine seng sampai dibela-belani kredit gawe tuku barang wah kan yo gak apik. Urep ayem syukur aelah gak kakean polah nggayane sak langit”.

Tanggapanku ya sudah tidak apa-apalah, anggap sebagai kritik saja. Tidak usah terlalu dipikir. Ya orang begitu itu kan tidak mengerti senangnya apa yang aku rasakan, tidak semua orang punya selera begini. Maklum saja pokoknya, kalau tonggo dewe ya sudah disapa tegur baik begitu saja sudah. Tidak usah sampai tidak terima-terimaan. Selururan sajarah pokoknya. Kalau memanusiakan manusia bakap dimanusiakan kembali lama-kelamaan. Kalau ditanya enaknya apa, aku ya tidak mengerti secara detail. Aku hobinya begini ini meskipun orang lain bilang selera aneh buang-buang uang tapi mending begini jadi diri sendiri, ketimbang lainnya yang sampai dibela-belain kredit buat beli barang ”Wah” kan ya tidak bagus. Hidup tentran syukur sajarah tidak usah kebanyakan gaya selangit.”

Kehidupan yang bahagia merupakan dambaan semua manusia, bahkan kehidupan yang bahagia merupakan tujuan utama dari eksistensi manusia. sehingga tidak salah jika manusia selalu mengusahakan diri mereka untuk meraih kehidupan yang bahagia. Kebahagiaan juga merupakan sesuatu yang bersifat individual, masing-masing orang memiliki cara pandangannya sendiri dalam melihat dan memaknai arti kebahagiaan. Melihat hal tersebut, maka Diener, Lucas, & Oishi (2009) menjelaskan kebahagiaan yang individual ini dengan konsepnya yang disebut *subjective well-being*.

Diener, Lucas, & Oishi, (2009) mendefinisikan *subjective well-being* sebagai hasil evaluasi atau penilaian seseorang secara kognitif dan afektif terhadap seluruh pengalaman kehidupannya. Evaluasi kognitif merupakan penilaian terhadap kepuasan hidup seseorang dan evaluasi afektif merupakan

respon emosional yang timbul dari setiap pengalaman hidup seseorang. Jadi *subjective well-being* merupakan persepsi subjektif tentang segala yang ada dihidupnya, baik itu kognitif yang berkaitan dengan kepuasan dalam menjalani hidup dan afektif yang berkaitan dengan pola respon emosional akibat dari pengalaman yang diperoleh.

Kehidupan *subjective well-being* pada anggota vespa aliran ekstrem ini menarik untuk diteliti karena fenomena unik yang berbeda dengan masyarakat pada umumnya. Berdasarkan latar belakang yang sudah peneliti uraikan, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian *subjective well-being* pada anggota komunitas vespa aliran ekstrem di Surabaya

1.2 Signifikansi Penelitian

Berikut beberapa penelitian terdahulu terkait *subjective well-being* agar dapat digunakan untuk memperkuat penelitian yang peneliti lakukan:

Penelitian yang dilakukan oleh Hamdana dan Alhamdu (2015) dengan judul penelitian “*Subjective Well-Being* Dan Prestasi Belajar Siswa Akselerasi MAN 3 Pambembang”. Hasil penelitian menunjukkan ada korelasi yang sangat signifikan antara variabel *subjective well-being* dengan prestasi belajar siswa. Sedangkan koefisien determinasi (R^2) yang bernilai 0,769 menunjukkan bahwa kontribusi variabel *subjective well-being* selaku prediktor sebesar 76,9 % terhadap variabel prestasi belajar. Selebihnya sebesar 23,1 % merupakan pengaruh variansi lain diluar variabel *subjective well being*. Persamaan penelitian ini dengan yang akan dilakukan peneliti adalah terletak pada variabel *subjective well being*.

Perbedaan penelitian terletak pada pendekatan penelitian, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif sedangkan peneliti terdahulu menggunakan kuantitatif, selain itu subyek yang peneliti terdahulu gunakan adalah siswa MAN sedangkan penelitian yang akan peneliti lakukan menggunakan subyek komunitas vespa ekstrim.

Penelitian kedua dilakukan oleh Mujamiasih (2013) dengan judul “*Subjective Well Being (SWB): Studi Indigenous* pada PNS dan Karyawan Swasta yang Bersuku Jawa di Pulau Jawa”. Hasil penelitian Hasilnya diketahui bahwa SWB menurut karyawan Jawa adalah jika mereka berkecukupan secara materi (60.89%), faktor-faktor yang mempengaruhi SWB menurut karyawan Jawa juga karena faktor kecukupan materi (38.90%), upaya yang dilakukan karyawan Jawa untuk mencapai SWB adalah dengan bekerja keras (76.23%). Persamaan penelitian terdahulu dengan yang akan peneliti lakukan terletak pada variabel penelitian yaitu *subjective well being* dan pada pendekatan penelitian yang sama-sama menggunakan pendekatan kualitatif. Perbedaan penelitian yang dilakukan peneliti terdahulu dengan yang akan peneliti lakukan yaitu pada subyek penelitian, peneliti terdahulu menggunakan subyek pegawai PNS dan karyawan sedangkan yang akan peneliti lakukan menggunakan subyek anggota komunitas vespa ekstrim

Penelitian ketiga dilakukan oleh Fajarwati (2010) dengan judul “Hubungan Dukungan Sosial dan *Subjective Well Being* pada Remaja SMP N 7 Yogyakarta”. Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan positif dan signifikan antara dukungan sosial dan *subjective weel being* pada remaja SMP N 7

Yogyakarta. Analisis tambahan dilakukan untuk mengetahui sumber dukungan sosial dari teman merupakan sumber dukungan sosial yang paling berpengaruh terhadap *subjective well being* remaja. Persamaan penelitian ini dengan yang akan peneliti lakukan sama-sama menggunakan variabel *subjective well being*. Perbedaan penelitian terletak diantaranya pada subyek penelitian, peneliti terdahulu menggunakan subyek remaja sekolah sekarang yang akan peneliti lakukan menggunakan komunitas vespa ekstrim, selain itu pendekatan penelitian yang peneliti terdahulu menggunakan kuantitatif dan yang akan peneliti lakukan menggunakan kualitatif.

1.3 Fokus Penelitian

Bagaimana gambaran *subjective well-being* anggota komunitas vespa aliran ekstrim di Surabaya

1.4 Tujuan Penelitian

Mengetahui tentang *subjective well-being* anggota komunitas vespa aliran ekstrem di Surabaya.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memberikan manfaat secara teoritis dan praktis:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi terhadap perkembangan ilmu pengetahuan psikologi. Diantaranya psikologi komunitas

yaitu anggota komunitas vespa khususnya komunitas vespa ekstrem dapat dikaji lebih dalam lagi terkait persatuan mereka dalam sebuah komunitas.

Dapat digunakan sebagai wacana alternatif tentang *subjective well-being* pada anggota komunitas vespa dan sebagai bahan kajian akademis dalam ilmu–ilmu sosial terutama di bidang psikologi komunitas dan psikologi sosial.

2. Manfaat Praktis

Dari tujuan penelitian di atas maka hasil penelitian itu diharapkan dapat bermanfaat antara lain :

- a) Bagi Subjek, penelitian ini dapat memberikan tambahan pengetahuan tentang *subjective well-being* yang dialami.
- b) Bagi Keluarga Subjek, memberikan dukungan terhadap hobi subjek dalam kaitannya dengan kebahagiaan Subjek.
- c) Bagi Masyarakat, mengetahui apa yang sedang di rasakan dan diperbuat oleh subjek, dari itu semua keluarga dapat memberikan control pada subjek mana yang memang baik dilakukan dan yang tidak boleh dilakukan.
- d) Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya yang berkaitan dengan *subjective well-being*.