

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kelompok dalam kehidupan sehari-hari dapat memberikan, baik kebutuhan fisiologis (walaupun tidak langsung) maupun kebutuhan psikologis baik secara langsung maupun tidak langsung. Menurut Maslow (dalam Alwisol, 2004) mengenai kebutuhan-kebutuhan, maka kebutuhan psikologis dapat dipenuhi saat seseorang masuk dalam kelompok, misalnya terpenuhinya rasa aman. Seseorang akan memiliki hubungan yang saling bergantung satu dengan yang lain, senasib sepenanggungan ketika masuk dalam sebuah kelompok. Apabila seseorang mendapat suatu masalah, maka anggota kelompok yang lain akan membantunya.

Menurut Kunkel (dalam Walgito, 2007) manusia pada dasarnya adalah makhluk sosial sekaligus makhluk individu. Oleh karena itu, kalau manusia kadang-kadang mempunyai dorongan untuk mementingkan diri sendiri disamping mementingkan kepentingan sosial adalah hal yang wajar. Sebagai makhluk sosial, manusia akan berhubungan dengan manusia lain, sehingga mereka secara alami akan membentuk suatu kelompok (Walgito, 2007).

Kelompok dapat pula memenuhi kebutuhan sosial dan kasih sayang antara para anggota. Seseorang akan dapat berinteraksi dengan 3 anggota kelompok yang lain dan dapat membagi kasih sayang diantara para anggota. Demikian pula adanya saling menghargai satu dengan yang lain. Kebutuhan akan aktualisasi diri pun dapat terpenuhi dengan kelompok. Seseorang dapat saling memberi dan menerima perhatian, saling memberi dan menerima afeksi, saling mendorong dalam mencapai tujuan, dan mengembangkan kerja sama (Sajidah, 2005).

Sepeda motor merupakan kendaraan roda dua yang diciptakan untuk menunjang mobilitas dan aktivitas manusia. Kondisi kemacetan lalu lintas di

wilayah perkotaan yang semakin tinggi, biaya transportasi semakin mahal, dan pemakaian bahan bakar yang semakin mahal menyebabkan sepeda motor menjadi alat transportasi alternatif karena lebih efisien, cepat, dan murah dibandingkan dengan kendaraan roda empat, terutama bagi masyarakat yang memiliki tingkat kesejahteraan menengah kebawah. (Dila, 2008)

Masalah sikap berlalu lintas sudah merupakan suatu fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di negara-negara yang sedang berkembang. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya. (Rohmani, 2009). Karena semakin banyaknya jumlah sepeda motor dan beberapa pecinta motor membuatlah suatu komunitas.

Pada dasarnya kelompok ini memiliki pola kehidupan yang berbeda dari masyarakat pada umumnya. Ia lebih sering menyesuaikan kehidupannya sesuai dengan tempat, waktu dan kondisi ia berada. Kelompok ini seolah-olah menjadi bebas tanpa memiliki aturan dan terkadang anarkis. Kebanyakan keluarga menjadi khawatir jika anaknya terpengaruh dan ikut-ikutan dalam komunitas tersebut (Oktaviana dan Arisandi, 2012)

Menurut data Kementerian Perhubungan selama 2016 terjadi 106.573 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Sebanyak 73,9 persennya melibatkan sepeda motor. Dirjen Perhubungan Darat Budi Setiyadi Pada tahun 2016, lebih dari 175 ribu sepeda motor mengalami kecelakaan. Korbannya sebagian besar berada pada rentang usia 15-60 tahun. Pelajar pada rentang usia 10-19 tahun menjadi korban kecelakaan urutan kedua. Pada 2016 jumlah korban pada usia tersebut mencapai 14.214 orang. Tahun berikutnya turun tipis menjadi 8.906 orang. Korban kecelakaan tertinggi berada pada usia 20-29 tahun. Jumlahnya mencapai 14.214 orang pada 2016. Sedangkan 2017 jumlahnya menjadi 13.441 orang. Menurut Tasca (2000), suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu.

Dilansir oleh Kompas.com (Maulana, 2017) Merujuk data yang dikeluarkan Korlantas Polri, tren kecelakaan lalu lintas secara nasional setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Sejak 2014 hingga terakhir tahun lalu, jumlahnya semakin banyak. Sepanjang 2014 tercatat 95.906 kasus, tahun selanjutnya 98.970 kasus, dan terakhir 2016 meningkat menjadi 105.374 kasus. Namun, jika dibandingkan dengan 2012 mengalami penurunan dari 117.949 kasus menjadi 100.106 kasus pada 2013. Menurut Edo Rusyanto, Koordinator Jaringan Aksi Keselamatan Jalan (Jarak Aman) ada beberapa faktor yang menyebabkan jumlah kecelakaan makin meningkat salah satunya adalah jumlah kendaraan yang meningkat.

Jumlah pelanggaran lalu lintas di Bekasi tepatnya pada tahun 2018 meningkat hingga 2638 kendaraan yang terkena tilang dan 1125 teguran untuk pelaku pelanggaran lebih didominasi oleh sepeda motor yang melakukan pelanggaran kasusnya beragam mulai dari tidak punya sim, tidak memakai helm, melanggar lampu merah dan memakai knalpot yang tidak sesuai dengan standar SNI (Porles Metro Bekasi, 2018).

Jumlah kecelakaan mulai meningkat di tahun 2018 seperti dilansir oleh Tribunnews.com (Arifin, 2018) Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat jumlah kecelakaan yang terjadi selama periode Januari hingga November 2018 meningkat dibanding tahun 2017 lalu. meski kejadian pada tahun ini lebih banyak, jumlah korban meninggal dunia pada tahun ini berkurang ketimbang tahun lalu. Jumlah korban luka berat pada tahun ini juga mengalami penurunan dibanding tahun lalu. Penurunan terjadi sekitar 20 persen pada tahun lalu tercatat ada 1007 korban luka berat sedangkan tahun ini hanya 804 korban luka berat.

Berkembangnya klub motor atau komunitas *bikers* di kota-kota yang semakin marak merupakan sebuah realita yang dihasilkan dari perkembangan sosial masyarakat yang semakin heterogen. Hal tersebut akan menimbulkan implikasi sosial yang positif maupun negative. Peran komunitas dalam menyebarluaskan pentingnya berkendara yang aman dan selamat merupakan hal

yang positif. Tetapi situasi yang berkembang saat ini di sebagian masyarakat bahwa komunitas *bikers* telah menjadi mesin penghasil generasi yang anarkis, yang bersifat negatif (Firman, 2008 dalam Rohmani, 2009). Contoh perbuatan yang mereka lakukan ialah seperti memblokade jalan untuk kepentingan mereka sendiri, mendesak kendaraan lain agar mereka bisa menyalip, menggunakan knalpot yang membisingkan kuping, klakson yang berisik membuat kenyamanan pengguna jalan mudah terganggu dan mudah tersulut emosi.

Perilaku komunitas motor tersebut bila dikaitkan dengan Myers (2012) perilaku agresi merupakan perilaku fisik atau verbal yang bertujuan menyakiti orang lain. Pernyataan ini di perkuat oleh pernyataan Rahman (2013) bahwa perilaku agresi merupakan perilaku yang dimaksudkan untuk melukai orang lain baik secara fisik maupun psikis.

Masih banyak kejadian dimana *Safety Riding* dan peraturan lalu lintas sama sekali tidak diterapkan, tetapi juga banyak *biker* peduli *Safety Riding* yang diklakson oleh pengendara mobil ketika mereka berhenti di belakang garis putih. Masih banyak *biker* yang ugal-ugalan di jalan dan memakai APD dibawah standar, ini jelas-jelas terlihat dilakukan baik oleh *biker* bermotor mulai dari 100cc sampai 400cc ke atas, berstiker klub/komunitas atau tidak, seorang *biker* anggota klub/komunitas berkendara dengan memakai sandal dan tanpa helm. (Erick, 2016).

Safety Riding (SR) adalah usaha meminimalisasi resiko kecelakaan saat berkendara (motor) yang dapat dilakukan oleh pengendara (*biker*) dengan menambah APD (Alat Pelindung Diri) dan meningkatkan keahlian berkendara. Secara ilmiah, *safety riding* sendiri tak lain adalah usaha untuk mengurangi resiko. Resiko dapat timbul dari sikap berkendara *biker* maupun efek eksternal diluar kuasa seorang biker, dengan meningkatkan *skill* berkendara resiko kecelakaan akan menurun dan dengan memakai APD, karena APD adalah pertahanan terakhir ketika kecelakaan terjadi. Akan tetapi dalam kenyataan masih banyak anggota klub motor melakukan pelanggaran saat berlalu lintas (dalam Rohmani, 2009).

Seperti berita yang dilansir oleh I-news.id (Karouw, 2019) Perjalanan touring klub motor Yamaha Vixion di Jombang, Jawa Timur (Jatim), berujung maut. Salah satu bikers menabrak pengendara motor perempuan di Jalan Raya Desa Tunggorono, Kecamatan Kota Jombang. Dalam peristiwa kecelakaan itu, seorang ibu pengendara motor Honda Beat yang identitasnya diketahui bernama Kasiyani 57 tahun tewas. Sementara bikers bernama Mangun Raharjo 20 tahun menyusul menghadap Sang Khalik usai 12 jam mendapat perawatan intensif di Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Jombang. Menurut informasi kejadian itu berawal dari kesalahan bikers yang membawa motor dengan kecepatan tinggi dan menabrak si ibu dari belakang hingga menyebabkan keduanya jatuh terlempar dari motor. Di lansir oleh Tribunnews.com (Nurdin, 2016) - Nasib malang menimpa Muhamad Rizki (33), anggota Komunitas Motor Gede (Moge) Club Motor Harley Davidson ClubIndonesia (HDCI) asal Bandung, Jawa Barat. Rizki tewas akibat kecelakaan lalu lintas saat komunitas Moge asal Bandung itu kembali dari Larantuka, ibukota Kabupaten Flores Timur. Saat rombongan tiba Bama, Kecamatan Demonpagong sekitar 19 kilometer barat Kota Larantuka, motor Harley milik Rizki tiba-tiba oleng dan menabrak gapura di pinggir jalan. Kepala Rizki membentur gapura dan mengeluarkan darah. Tak lama kemudian dia menghembuskan nafas terakhir.

Seperti berita yang dilansir dari Moto-Plus Online (Firdaus, 2019) salah satu komunitas motor di kebumen menerobos palang pintu kereta. Kronologisnya, komunitas motor PCX entah dari mana, mungkin sedang konvoi, datang dari arah barat dan langsung menerobos palang pintu yang sudah mulai tertutup tidak hanya itu karean tindakan mereka pengendara motor yang lain yang bukan komunitas mengikuti tindakan negative mereka. Tindakan ini sesuai dengan salah stau karakteristik yang dikemukakan oleh tasca yaitu melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Kendaraan sepeda motor jika dibandingkan dengan kendaraan roda empat atau lebih, memang lebih praktis sepeda motor untuk digunakan sehari-

hari. Bahkan bagi seseorang yang mempunyai hobby dan kesenangan yang sama di dunia motor dan mereka akhirnya mendirikan sebuah komunitas atau club. Mereka sering berkumpul di hari weekend untuk melepas penat mereka dan sharing membahas tentang motor dan terkadang melakukan kegiatan jalan bersama atau yang biasa kita sebut dengan istilah touring. Namun terkadang disaat mereka melakukan perjalanan bersama mereka memalukan tindakan yang dapat mengganggu kenyamanan orang lain seperti memblockade jalan untuk rombongan, membunyikan klakson yang sangat besar, memakai sirine ketika meminta jalan atau menyapa ke club lain, memakai knalpot yang tidak standarnya dan menarik tuas gas beberapa kali sehingga warga menjadi tidak nyaman

Berdasarkan hasil observasi yang terjadi di lapangan bahwa si komunitas ini setiap melakukan perjalanan konvoi mereka sering melakukan tindakan negatif dan berdampak membahayakan kendaraan lain seperti: mengebut, menyalip dengan kasar, membuntuti kendaraan lain terlalu dekat, memotong kendaraan yang berada di jalur yang dekat, dan menghalangi kendaraan lain untuk menyalip demi kepentingan komunitas mereka. Padahal tindakan seperti ini tidak patut di contoh karena dapat membahayakan kendaraan lain dan dapat mengganggu kenyamanan orang lain. Sesuai dengan indikator dari Tasca (2000) bahwa perbuatan ini adalah aggressive driving dan dapat berakibat mengganggu kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan lain.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada tanggal 23 Maret 2019 dengan 10 orang anggota komunitas motor (5 laki-laki dan 5 perempuan) mereka mengatakan bahwa setiap mereka melakukan perjalanan touring mereka membawa kendaraan mereka dengan kecepatan tinggi yaitu kisaran 80-90km/jam. Dan disalah satu anggota mereka itu ada yang bagian yang dinamakan bagian blocking (bagian buka tutup jalan) dimana syarat untuk menjadi bagian blocking ialah harus mempunyai keahlian khusus, karena ia harus berani memberhentikan aktivitas kendaraan yang sedang berjalan agar rombongan anggotanya bisa berjalan dengan baik dan di suatu perjalanan pada

saat memblocking mereka pernah dimarahi oleh pengguna jalan karena ada salah satu pengguna jalan yang tidak terima dan mengakibatkan timbulnya emosi dan waktu mereka sedang melakukan perjalanan touring ada salah satu anggota mereka dengan kecepatan tinggi lalu menghantam ibu-ibu dari samping karena dia tidak bisa mengendalikan motornya lalu kecelakaan tidak bisa dihindarkan.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan warga setempat sebagai masyarakat umum pada tanggal 24 Maret 2019 beliau mengatakan bahwa komunitas motor akhir-akhir ini sangat meresahkan dan mengganggu kenyamanan pengguna jalan lain contoh halnya seperti menambah kemacetan, suka menutup jalan secara tiba-tiba, membunyikan klakson yang suaranya tidak berstandart, membunyikan sirine yang membuat kenyamanan dia mudah terganggu. Dan menurut dia sirine itu tidak diperuntukkan untuk kendaraan bermotor dan boleh di pakai oleh aparat yang berwenang.

Menurut Tasca (2000), suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Pelanggaran yang dilakukan oleh komunitas salah satunya adalah menggunakan sirine atau lampu strobo disaat aktivitas touringnya. Sedangkan didalam undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Secara spesifik aturan tersebut terdapat di pasal 59 yang berbunyi kendaraan yang diperbolehkan menggunakan isyarat lampu adalah biru untuk kepolisian, merah untuk pemadam kebakaran dan ambulans, kuning untuk patroli jalan tol dan pengawas sarana dan prasarana.

Pelanggaran yang dilakukan oleh komunitas motor ialah salah satunya memakai knalpot racing karena knalpot racing dapat membuat nyaman orang lain terganggu, memperkeruh udara, dan polusi suara. Menurut UU 22 tahun 2009 menyebutkan bahwa: setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tidak memenuhi syarat teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, lampu utama, lampu rem, penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, dan kedalaman alur ban yang tidak sesuai standar nasional

Indonesia dapat dipidana dengan kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak 250 juta.

Faktor-faktor yang mempengaruhi *agressive driving* menurut Tasca (2000) yaitu usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku menegemudi, dan faktor lingkungan.

Pada faktor kebudayaan, nilai dan norma yang mendasari sikap dan tingkah laku masyarakat juga berpengaruh terhadap agresivitas satu kelompok (Sarwono & Meinarno, 2009). Berdasarkan pendapat ini, dapat diketahui bahwa agresi bisa saja muncul atau dipengaruhi oleh nilai dan norma yang berlaku dalam suatu kelompok. Artinya, suatu kelompok dapat melakukan agresi atau serangan terhadap kelompok lain didasari dengan adanya nilai dan norma yang dianut oleh kelompok tersebut. Sehingga setiap anggota akan memiliki kesamaan nilai yang dianggap sebagai identitas bersama anggota lainnya. Identitas ini disebut sebagai identitas sosial, seperti pendapat Vaughan dan Hogg (dalam Sarwono & Meinarno, 2009), bahwa identitas sosial adalah seseorang mendefinisikan dirinya berdasarkan keanggotaan dalam suatu kelompok sosial atau atribut yang dimiliki bersama oleh anggota kelompok. Menurut Crocker, dkk., (dalam Myers, 2012), karena identifikasi sosial yang individu dilakukan, individu akan menyesuaikan diri dengan norma kelompoknya.

Identitas sosial sebagai fokus terhadap individu dalam mempersepsikan dan menggolongkan diri masing-masing anggota berdasarkan identitas personal dan sosialnya. Lebih lanjut teori identitas sosial menyatakan ketika individu bergabung dengan kelompok, dan kelompok itu memiliki status yang *superior* dibandingkan kelompok lain (Hafizhudin & Indrawati, 2016).

Penelitian yang dilakukan oleh Bruno dan Diane (dalam Erick 2016) juga menguji mengenai pengaruh dari beberapa faktor individu maupun sosial terhadap perilaku *aggressive driving*. Sikap permisif terhadap perilaku *aggressive driving*, pilihan kendaraan, kecenderungan bersikap marah-marah dan jarak tempuh menjadi variabel independent. Hasil yang diperoleh membuktikan bahwa faktor terbesar yang mempengaruhi perilaku *aggressive*

driving adalah jarak tempuh diikuti oleh sikap permisif terhadap perilaku *aggressive driving*.

Hal tersebut di dukung hasil penelitian (Hafizhudin dan Indrawati, 2016). Berdasarkan data penelitian yang telah dianalisis diperoleh nilai signifikasi korelasi variabel identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif adalah dengan nilai koefisien korelasi $r_{xy} = 0.511$ dengan $p=0,000$ ($p<0,001$) hasil tersebut menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara identitas sosial dengan *aggressive driving*. Hasil tersebut berarti semakin tinggi identitas sosial maka semakin tinggi pula *aggressive driving*, begitu juga sebaliknya, semakin rendah identitas sosial maka semakin rendah juga *aggressive driving* yang dilakukan oleh komunitas motor.

Berdasarkan berbagai uraian diatas dan didukung oleh hasil temuan di lapangan dan data yang telah dijabarkan. Maka peneliti ingin menggali lebih dalam tentang masalah tersebut. Dengan demikian, peneliti menetapkan judul dalam penelitian ini ialah “Hubungan antara Identitas Sosial dengan *Agressive Driving* pada Club motor HPCI (Honda PCX Club Indonesia) di Kota Bekasi”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penelitian diatas, maka permasalahan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut: “ Apakah ada hubungan yang signifikan antara Identitas Sosial dengan *Agressive Driving* pada Club Motor HPCI (Honda PCX Club Indonesia) di Kota Bekasi?”

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungannya antara Identitas Sosial dan *Agressive Driving* pada Club Motor HPCI (Honda PCX Club Indonesia) di Kota Bekasi

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat antara lain:

- a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitaian ini di harapkan dapat menjadi referensi atau digunakan untuk perkembangan ilmu psikologi dan menambah kajian ilmu psikologi khususnya perilaku agresi dengan Identitas Sosial pada club Motor di Kota Bekasi.

b. Manfaat Praktis

Secara praktis peneltian ini diharapkan dapat menjadi dasar pertimbangan untuk mengurangi kecendrungan berperilaku agresif saat berkendara pada anggota club motor di kota Bekasi.

1.5. Keaslian Penelitian

Adapun dibawah ini beberapa penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan:

1. Dila (2008) dengan judul Perbedaan Perilaku Agresif Mengemudi Pada Pengendara Sepeda Motor dengan Kepribadian Tipe A dan B. Metode yang digunakan adalah penelitian kuantiatatif. Subjek penelitian tersebut mahasiswa UIN Syarif Hidyatullah Jakarta sebanyak 40 Orang. Hasil dari penelitian teresbut tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam perilaku agresif mengemudi pada pengendara sepeda motor denagn kepribadian tipe A dan B. Sedangkan perbedaannya terletak di tipe penelitian tipe peneltian yang penulis pakai ialah hubungan selain itu perbedaanya juga terletak pada subjek penelitiannya. Subjek yang digunakan dalam penelitian kali ini adalah Club motor HPCI Kota Bekasi dan jumlah subjek yang digunakan jumlah subjek yang penulis gunakan ialah 240 orang.
2. Rachmawati (2013) dengan judul “Hubungan Antara Tekanan Waktu dan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Petugas Pesan Antar”. Metode yang diugunakan adalah kuantitatif hasil dari penelitian tesebut menunjukkan tekanan waktu dan mengemudi agresif berkolerasi positif dan signifikan. Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian yang

akan di teliti Identitas sosial dan subjek penelitian yang akan diteliti adalah club Motor HPCI Chapter Bekasi.

3. Wilujeng dan Budianti (2012) “Pengaruh Konformitas Pada Geng Remaja Terhadap Perilaku Agresi di SMK PGRI 7 Surabaya”. Subjek pada penelitian tersebut berjumlah 30 orang. Hasil dari penelitian tersebut konformitas dengan perilaku agresi menghasilkan kontribusi sebesar 0,002 pada taraf signifikan ($p < 0,05$). Konformitas memberikan sumbangan sebesar 2,86 % untuk mempengaruhi perilaku agresi, sehingga masih ada faktor lain 97,14 % yang mempengaruhi perilaku agresi. Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang akan di teliti variabel terikat perilaku agresi. Sedangkan perbedaannya yaitu variabel bebas dan subjek penelitian. Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian yang akan diteliti Identitas sosial dan subjek penelitian yang akan di teliti adalah Club Motor HPCI Kota Bekasi.
4. Fajriansyah (2012) “Hubungan Kontrol Diri dengan Perilaku Agresi Pada Remaja Laki-laki Peminum Miras”. Subjek penelitian tersebut berjumlah 72 orang. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara perilaku agresif dan kontrol diri dengan nilai $r_{xy} = -0.497$ dan ($p < 0,01$). Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang akan diteliti terletak di variabel terikatnya Sedangkan perbedaannya terletak pada variabel bebas yang akan di teliti dan subjek penelitiannya. Subjek yang digunakan dalam penelitian kali ini adalah Club Motor HPCI Kota Bekasi.
5. Apsari (2014) dengan judul Hubungan Antara Kecerdasan Emosi dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Pengemudi kendaraan Bermotor Usia Remaja. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Kuantitatif dengan membagaikan kuesioner. Subjek pada penelitian tersebut pengemudi kendaraan bermotor usia remaja. Hasil dari penelitian tersebut mengungkapkan ada hubungan diantara kedua variabel (hipotesis diterima) dan hubungan yang terjadi bersifat negatif. Sedangkan perbedaannya yaitu variabel bebas dan subjek penelitiannya .

Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian yang akan diteliti Identitas Sosial dan subjek penelitian yang akan di teliti adalah Club Motor HPCI Kota Bekasi

