Jurnal
JAMBURA
ILMU KOMUNIKASI
Volume 2 Issue 2 2024
e-ISSN : 3026-2380 jik.fis.ung.ac.id

Kriminalitas dan Pembentukan Identitas Sosial Geng Motor

Bambang Mudjiyanto[1], Launa[2], Hayu Lusianawati[3]
[1]Badan Riset dan Inovasi Nasiona/BRIN, Jakarta, Indonesia
[2,3]Universitas Sahid, Jakarta, Indonesia

ABSTRACT

This study aims to explore a number of empirical data in order to analyze the phenomenon of crime and the process of forming the social identity of motorcycle gangs as socio-psychological and socio-cultural symptoms in the current landscape of youth crime. This type of qualitative research with a constructivist paradigm with a socio-psychological and socio-cultural approach found a number of facts, that the phenomenon of motorcycle gangs—whose members are mostly inhabited by gen z' (teenagers aged 15-23 years)—has long experienced a shift in orientation/ behavior as a result of the influence of the internal and external environment. This shift has resulted in a number of symbolic constructions where motorcycle gangs are perceived as entities that create chaos, initiate violence, commit crimes, spread antisocial attitudes, and seek sensation. Study findings: there are theoretical difficulties in finding a positive self-concept in the majority of motorcycle gang members whose orientation and behavior (empirically) have been infected by symbols of intolerant and antisocial group identities; and suffer from traumatic symptoms, psychosis, phobias, schizophrenia, bipolar, and obsessive compulsive disorder.

***Keywords*:** *Biker Gangs, Formation of Social Identity, Criminal Behavior, Antisocial Attitudes*

ABSTRAK

Studi ini bertujuan menelusuri sejumlah data empiris guna menganalisis fenomena kriminalitas dan proses pembentukan identitas sosial geng motor sebagai gejala sosio-psikologis dan sosio-kultural dalam lanskap kriminalitas remaja saat ini. Jenis penelitian kualitatif berparadigma konstruktivis dengan pendekatan sosio-psikologis dan sosio-budaya ini menemukan sejumlah fakta, bahwa fenomena geng motor—yang anggotanya mayoritas dihuni gen z' (remaja usia 15-23 tahun)—sudah sejak lama telah mengalami pergeseran orientasi/perilaku sebagai dampak dari pengaruh lingkungan internal maupun eksternal. Pergeseran tersebut menghasilkan sejumlah konstruksi simbolik dimana geng motor dipersepsi sebagai entitas pencipta keonaran, inisiator kekerasan, pelaku kriminal, penebar sikap antisosial, dan pemburu sensasi. Temuan studi: ada kesulitan teoritis untuk menemukan 'konsep diri positif' pada mayoritas anggota geng motor yang orientasi dan perilakunya (secara empiris) sudah terjangkit oleh simbol-simbol identitas kelompok (intoleran dan antisosial); dan mengidap gejala traumatik, psikosis, fobia, *skizofrenia*, bipolar, dan *obsessive compulsive disorder*.

Kata Kunci: *Geng Motor, Pembentukan Identitas Sosial, Perilaku Kriminal, Sikap Antisosial*

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/). Copyright © 2023 The Author(s).

To cite this article (APA Style):

B. Mudjiyanto, Launa, & H. Lusianawati. (2024). Kriminalitas dan Pembentukan Identitas Sosial Geng Motor. *Jambura Ilmu Komunikasi*. *X*(X), XX-XX. https://doi.org/10.37905/jik.v2i2

Correspondence: Launa, Universitas Sahid, Jl. Prof. Dr. Soepomo No. 84, RT 07/RW 01, Kelurahan Menteng Dalam, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan 12870. *Email:* launa@usahid.ac.id

INTRODUCTION

Geng motor adalah gejala sosiologis, psikologis, dan budaya yang unik dalam lanskap kriminalitas remaja kota. Gejala geng motor bahkan sudah merambah ke level orang dewasa. Entitas yang mayoritas dihuni oleh gen' z (usia 15-23 tahun) ini tak hanya menggeliat di kawasan negara miskin dan berkembang, namun juga tumbuh subur di negara-negara ekonomi mapan, seperti Eropa, Amerika Serikat (AS), Australia, Selandia Baru, Jepang atau Korea Selatan. Di AS, Jerman, Belanda, Australia atau Selandia Baru anggota geng motor bahkan dihuni oleh gen' y (24-39 tahun) dan gen' x (40-55 tahun). Kadang mereka dipandang positif sebagai entitas yang gemar 'kumpul-kumpul' dan mengekspresikan 'kesamaan hobi'. Namun, tak jarang, entitas hasil *regrouping* ini ini juga kerap dilihat sebagai perekat sikap antisosial, pelaku tindak krimial, penebar teror, bahkan inisiator kejahatan sosial (*initiator of social crime*).

Secara historis, trajektori sosiologis kelompok geng motor sudah eksis sejak lama. Di beberapa negara, geng motor sudah dianggap sebagai kelompok berbahaya yang mesti diwaspadai. Misalnya, geng motor tertua di AS adalah *Yonkers Motorcycle Club* yang berdiri tahun 1879 di New York City. Disusul oleh *Outlaws* (berdiri 1935 di McCook, Illinois); *Highwaymen* (berdiri 1950 di Detroit); *Hells Angels* (berdiri 1948 di Fontana, Colorado); *Pagan's* (berdiri 1959 di Maryland); *Sons of Silence Motocycle Club* (berdiri 1960 di Niwot, Colorado); *Vagos* (berdiri 1960 di California); *Badindos* (berdiri 1966 di Texas), *Warlocs* (berdiri 1967 di Philadelphia); *Mongols* (berdiri 1969 di California), dan *Rock Machine* (berdiri 1986 di Montreal, Kanada) adalah sederet nama geng motor yang punya reputasi buruk dan sangat ditakuti masyarakat (*social enemy*) (Audiah, 2023).

Di Eropa, juga ada lusinan nama geng motor berbahaya, seperti *Road Tramps* (berdiri 1987 di Limeric, Irlandia); *Satudarah MC* (berdiri 1990 di Moordrecht, Belanda; geng ini diinisiasi oleh imigran asal Indonesia dan Suriname); *Gremium MC* (berdiri sekitar 1990'an di Mannheim, Jerman); dan *Black Piston* (berdiri 2002 di Neuwied, Jerman). Di Amerika Latin, ada *Solo Angels*

(berdiri 1959 di Tijuana, Meksiko) dan *Abutre's Moto Clube* (berdiri 1989 di Brazil). Sementara di Australia dan Selandia Baru ada *Highway 61 MC* (berdiri 1967 di Auckland, Selandia Baru); *The Rebels* (berdiri 1969 di Queensland, Australia); *The Road Knights* (berdiri 1969 di Invercargill, Selandia Baru); *The Head Hunters Motorcycle Club* (berdiri 1969 di Glen Inees, Auckland Timur, Selandia Baru); *The Nomand* (berdiri 1968, di Newcastle, Australia); *The Black Power* (berdiri 1971 di Wellington, Selandia Baru); *The Mongrel Mob* (berdiri 1971 di Wellington, Selandia Baru); dan *Tribesmen* (berdiri 1980 di Bay of Plenty, Marupara, Selandia Baru) (bikergangblog, 2014; Farlindungan, 2020).



Sumber: inilah.com, 2019 (gambar 1); suara.com, 2019 (gambar 2)
Gambar 1 & 2. *Komunitas Geng Motor di Australia dan Selandia Baru*

Di Indonesia, generasi awal komunitas motor tercatat muncul pertama kali tahun 1915 di Batavia, bernama *Motorfiets Rijders Te Batavia*. Komunitas kumpul-kumpul dan hobi *motor bike* ini diinisiasi John Potter, pria asal Inggris yang bekerja sebagai *engineer* di Pabrik Gula Probolinggo. *Motorfiets Rijders Te Batavia* didirikan 12 tahun setelah terbentuknya klub motor tertua di dunia, yakni *Yonkers Motorcycle Club,* di New York pada tahun 1903. Memasuki tahun 1970, 1980, dan 1990'an muncul dan eksis berbagai komunitas pencinta motor (yang beberapa diantaranya sudah berubah menjadi geng motor) di kota Bandung dan Jakarta—yang kemudian disusul oleh kota-kota besar di Indonesia lainnya (Martham, 2024).

Geng motor yang tumbuh pesat di era 70'an hingga 90'an ini kemudian dikenal sebagai aktor 'balap liar' (*wild racing community*). Di era 90'an, aktifitas gengster motor mulai dirasa meresahkan masyarakat karena membuat keonaran (*social unrise*). Fase berikutnya, entitas gengster ini sudah ter-*stigma* di benak publik sebagai pelaku tindak kriminal dengan reputasi

negatif. Perilaku geng motor kian hari kian bergerak liar ke arah perilaku anarkis, kriminal, penuh teror, dan sarat kekerasan kerap tampil di halaman berita media masa (tempo.co, 2012).

Artinya, sudah sejak lama, publik Indonesia mengenal geng motor yang belakangan kian rutin menghiasi *headline* berita di berbagai lini media massa Tanah Air. Tahun 1970'an, muncul berbagai klub pencinta motor—yang kemudian bermetamorfosis menjadi geng motor. Sebut saja *Pacinko* ('Pasukan China Kota'; berdiri sekitar tahun 1970'an di daerah Kota, Jakarta Barat) atau *Y-Gen* (*Young Generation*; berdiri 1990'an di Jakarta Timur). Sementara di Kota Bandung dan sekitarnya publik juga tak asing dengan M2R atau *Moonraker* berdiri tahun 1978; GBR (*Grab on Road*; berdiri 1982); *XTC* (*Exalt To Coitus*; berdiri 1982); *Brigez* (*Brigade Zeven*; berdiri 1986, diinisiasi siswa SMA Negeri 7 Bandung). Geng motor ini rata-rata memiliki anggota di atas 1000 orang (Rini, 2022; Martham, 2024; merdeka.com, 2024).





Sumber: Fadhliansyah, 2021

Gambar 3 & 4. *Motorfiets Rijders Te Batavia, Komunitas Motor Awal Indonesia Era Kolonial*

Entitas yang diawal berdirinya sekedar eksis sebagai kelompok '*gathering*' dan '*hobby*' ini, seiring waktu, mengalami pergeseran orientasi ke arah sikap agresif dan kriminal. Berbeda dengan penggemar motor yang disatukan oleh kesamaan hobi (suka berkonvoi atau *touring* keliling kota) aksi geng motor seringkali berdampak mengerikan. Makna pencinta pemotor (*motor bike lover*) itu akhirnya bergeser ke arah negatif akibat tindakan kriminal, ilegal, dan antisosial. Dengan pergeseran makna itu, ada perbedaan nyata antara pencinta motor yang berciri prososial dan geng motor yang berciri antisosial. Jika komunitas pencinta, peng-*hobby*, dan penyuka kumpul-kumpul lebih pas disebut sebagai kumpulan, komunitas atau kelompok yang berhimpun dalam satu wadah karena kesamaan hobi, minat, profesi, dan latar sosial; maka geng motor (yang berciri kriminal,

brutal, dan antisosial) lebih pas disebut kumpulan penjahat publik, bandit sosial atau pelaku tindak ilegal (Emerson, 2024).

Mengutip asumsi teori psikoanalisis Sigmund Freud, orientasi, perilaku, dan kultur yang digunakan sebagai basis identitas sosial kelompok geng motor, awalnya berciri *eros* (mencintai kehidupan; menjaga harmonisasi tatanan sosial), namun seiring waku ia bergeser ke area *thanatos* (insting kematian; merusak tatanan sosial). Ciri ini terlihat dari aktifitas geng motor yang berpotensi meresahkan masyarakat, seperti balapan liar, tawuran, perjudian, miras, dan narkoba; atau bergerombol di jalan, meneror atau mengancam pengguna jalan dengan senjata tajam (sajam), dan berbagai bentuk keonaran atau tindak kriminal lain. Tesis psikologi perkembangan menjelaskan, bahwa usia remaja adalah limit sensitif menuju usia dewasa (*adolescent*), yang secara umum dicirikan oleh periode perubahan ekstrem, tumpukan masalah, pencarian identitas, pemicu kecemasan/rasa takut, periode non-realistik, dan masa sulit dalam menentukan posisi atau peran diri secara tepat (Fatmawati, 2017: 57-58).

Dalam memahami pegeseran orientasi dan perilaku tersebut, terdapat beberapa asumsi teoritis yang bisa digunakan untuk memotret fenomena ini. *Pertama*, teori pembentukan identitas diri remaja dari Erik Erikson (1980). Menurut Erikson, dalam konteks psikososial, aktifitas utama seorang remaja adalah membentuk identitas diri (*form self-identity*) untuk mengatasi fluktuasi 'keseimbangan kepribadian' *dus* menghindari **'**kebingungan peran' (*role confusion*). Jika krisis identitas diri versus kebingungan peran tidak bisa diatasi secara efektif, maka remaja akan menghadapi *role confusion* (sulit dalam menentukan formasi masa depan dan *positioning* peran sosial) saat mereka memasuki usia dewasa kelak. Kegagalan dalam membentuk *self identity* akan berakibat fatal dalam pembentukan identitas bersama (*shared identity*), kestabilan hubungan (*relationship stability*), dan potensi penerimaan sosial (*social acceptance*). Tahap pembentukan *self identity* dalam teori perkembangan psikososial Erikson ini adalah tahap paling krusial dalam perkembangan jiwa remaja.

Kedua, sebagai kelompok, anggota geng motor akan selalu dipengaruhi oleh sikap dan perilaku kelompok (*group values*). Myers dan Hansen (2012: 252) menyebut situasi ini sebagai gejala konformitas (*comformity simptom*), yakni penyesuaian sikap/perilaku individu saat ia masuk (dan menjadi bagian dari) anggota satu kelompok. Brehm dan Kassin (1993) menyebut konformitas sebagai kecenderungan seseorang untuk melakukan perubahan persepsi, opini, dan

perilakunya agar selaras dengan nilai, norma, dan aturan kelompok acuan (*group reference*)-nya. Sementara bagi Sears, dkk (1991: 80), konformitas adalah bentuk perubahan perilaku individu akibat tekanan untuk menghindari celaan dan pengucilan kelompok. Di sisi lain, Baron dan Byrne (2005: 62-63) juga memaknai konformitas sebagai upaya individu dalam memahami dan mematuhi aturan kelompok (eksplisit maupun implisit), terkait bagaimana seharusnya anggota kelompok bersikap untuk memenuhi komitmen dan konsensus kelompoknya.

Ketiga, sebagai individu, anggota geng motor, secara hipotetik, cenderung memiliki pengalaman hidup (*track record*) traumatik masa lalu. Mengacu pada asumsi teori terapi post-traumatik, bahwa trauma masa lalu potensial memengaruhi pola pikir dan sudut pandang individu dalam menyikapi kehidupan sosial, terutama dalam pengendalian emosi dan penataan perilaku. Jika suasana batin yang dibentuk oleh suasana masa lalu tidak meninggalkan jejak traumatik, maka jejak itu akan menumbuhkan pola pikir dan keyakinan positif. Sebaliknya, jika suasana batin dibaluri rekam jejak traumatik, maka rekam jejak itu potensial melahirkan sudut pandang subyektif, pola pikir antisosial serta kayakinan, emosi, dan perilaku yang dipastikan negatif (D'Elia, dkk., 2022).

Jejak traumatik itu bisa berupa depresi berat/psikosis (gangguan mental akibat hilangnya kontak dengan kenyataan), fobia (rasa cemas dan ketakutan berlebihan), skizofrenia (gangguan mental berat yang merusak perilaku, emosi, dan komunikasi), bipolar (gangguan mental berupa perubahan drastis pada suasana hati), delusi (ketidakmampuan dalam membedakan hal yang nyata dengan ilusi), *obsessive compulsive disorder*/OCD (gangguan mental yang mendorong seseorang melakukan tindakan negatif tertentu secara berulang-ulang), tidak percaya diri (*self-esteem* yang rendah), dan berbagai jenis penyakit psikis/psikopatologis lainnya (Pittara, 2022).

Keempat, sikap inkonsisten pada kognisi dan perilaku geng motor terkait dengan faktor internal dan eksternal yang terkonsep pada area kesadaran dan kepribadian individu. Teori konsistensi kognitif menjelaskan tentang bagaimana individu mampu mengadaptasi pikiran, keyakinan, sikap, dan perilakunya dengan tuntutan lingkungan sosialnya. Proses ini, menurut Kurt Lewin, akan memberi pengaruh pada pembentukan persepsi (pikiran; keyakinan) dan perilaku (sikap; tindakan) konsisten individu secara bertahap. Kegagalan individu dalam berdaptasi dengan lingkungan sosial akan memicu inkonsistensi antara skema persepsi/fitur kognisi dengan skema perilaku/fitur sikap (atau tindakan)-nya. Bagi Lewin, perilaku (*behavior*) hanya akan akan

berfungsi efektif (seimbang dan konsisten) jika individu mampu melakukan *positioning* dan memungsikan secara tepat fitur kognisi, keyakinan, sikap, dan tindakannya dengan tuntutan kondisi obyektif yang berasal dari lingkungan sosialnya (Petri & Govern, 2013).

Kelima, anggota geng motor secara umum memiliki motivasi 'pencarian sensasi' (*sensation seeking*) yang ditandai oleh rasa suka atas pengalaman baru yang variatif, eksotik, kompleks, intens, mendebarkan, dan memicu adrenalin. Pencarian sensasi (atau keinginan untuk mengambil risiko sosial tertentu yang berbahaya) adalah skema kognisi yang melecut motivasi individu untuk bereksperimentasi pada tindakan yang mendebarkan dan penuh risiko untuk mengeliminasi rutinitas hidup yang cenderung linear, standar, jenuh, dan membosankan. Menurut Zuckerman (2009), setiap orang pada dasarnya butuh sensasi. Terjun langsung ke medan pertempuran hidup adalah bentuk melatih rasa percaya diri dan uji kemampuan diri. Sebab, kehidupan yang penuh ketidakpastian (*uncertainty*) butuh respons yang cepat, cerdas, dan efektif guna mengatasi tantangan hidup (*life challenges*) yang terus bergerak dinamis. Menavigasi medan pertempuran hidup yang dinamis, berliku, sensitif, penuh tantangan, dan sensasional adalah bentuk uji nyali, menanamkan keyakinan, *dus* uji kemampuan diri (*self-capacity*) dalam menaklukkan rintangan hidup di masa depan.

Keenam, sikap agresi yang mengendap sebagai potensi laten pada anggota geng motor. Menurut Sigmund Freud, sikap agresi bersifat alamiah. Setiap manusia memiliki naluri/insting untuk bertindak agresif. Sikap ini sulit untuk dieliminasi, karena sikap agresi adalah bagian integral dari sistem kepribadian manusia (yang terdiri dari: *id-ego-superego*). Namun sikap agresi manusia bisa dikendalikan (*hand of control*) jika terjadi keseimbangan antara *id* (alam bawah sadar yang mengacu pada keinginan/kebutuhan dasar manusia), *ego* (penghubung/ pengatur relasi antara *id* dan *superego*), dan *superego* (alam sadar; mengacu pada nilai, norma, dan aturan yang berlaku dalam masyarakat) (logosconsulting.co.id, 2023).

Menurut Freud, sikap agresi yang bersumber dari *id* atau *thanatos* mewakili naluri kematian. Sedangkan *eros* mewakili naluri kehidupan. Saat *thanatos* men-*drive* individu untuk melakukan tindakan agresi, perbuatan berisiko atau aktifitas antisosial, maka *eros* akan membantu mendorong kelangsungan hidup, mendukung reproduksi, dan menjalin kerjasama sosial. Keseimbangan dalam menata interaksi di antara sirkuit kepribadian manusia (*thanatos versus eros*) inilah yang akan

menentukan baik dan buruknya sikap dan perilaku manusia, baik dalam konteks personal maupun sosial (Cherry, 2024).

Dengan kata lain, jika terjadi ketidakseimbangan (*personality imbalance*) antara *id*, *ego*, dan *superego*, maka manusia akan menghadapi masalah serius. Jika fitur *id* yang dominan, manusia akan cenderung bertindak impulsif, mengabaikan aturan sosial, dan sekedar memenuhi keinginan pribadi (tanpa menimbang risiko sosial yang mungkin terjadi). Sebaliknya, jika fitur *superego* yang dominan, maka manusia akan dihantui rasa cemas, diselimuti rasa bersalah, dan akan menghambat diri (*obstacle him self*) untuk merespon harapan atau ambisi pribadi (*personal hopes/ambitions*). Berikutnya, jika fitur *ego* gagal dalam menjalan perannya sebagai pengatur interaksi antara *ego* dan *superego*, maka manusia akan berpotensi menghadapi konflik internal, sulit mengelola emosi, dan gagal mengendalikan perilakunya (logosconsulting.co.id, 2023).

Mengacu pada argumen di atas, studi ini berupaya menganalisis fenomena kriminalitas dan proses konstruksi identitas geng motor melalui penelusuran sejumlah literatur sebagai sumber informasi, data, dan teori; disamping observasi empiris untuk mempertajam analisis.

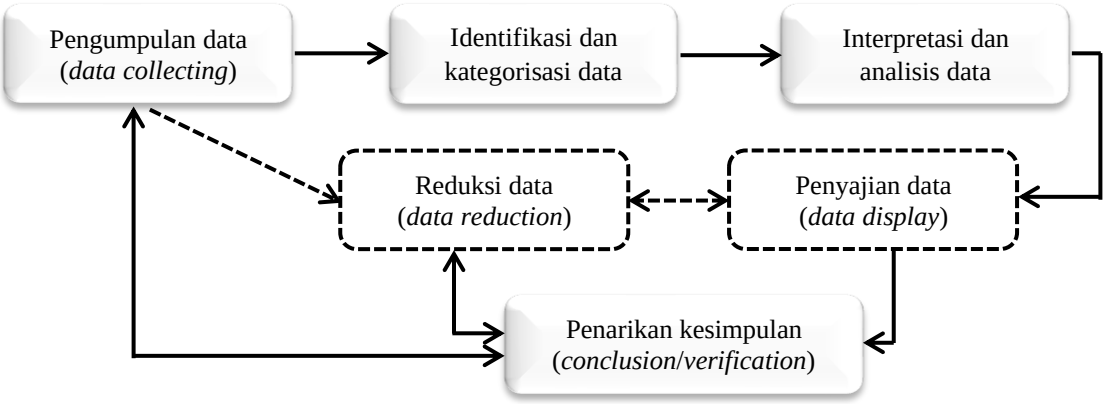
RESEARCH METHOD

Paradigma yang digunakan dalam kajian ini adalah konstruktivis (*constructivist paradigm*). Menurut Guba, Denzin, dan Lincoln, pemilihan paradigma berguna dalam menentukan kriteria ilmiah, cara berpikir, dan perspektif yang terkait dengan aspek ontologis, epistemologis, dan metodologis. Paradigma penelitian harus tepat, bisa dipercaya, dan *evaluable* (bisa mengevaluasi manfaat dari sebuah penelitian). Tingkat keterpercayaan atas paradigma mencakup: (1) *kredibilitas* (keyakinan terhadap kebenaran hasil/*novelty* penelitian); (2) *transferabilitas* (hasil penelitian harus bisa digunakan dalam konteks penelitian lain); (3) *ketergantungan* (penelitian harus berciri konsisten/dapat diulang); dan (4) *konfirmabilitas* (tingkat netralitas; menyangkut sejauh mana temuan penelitian dibentuk oleh keterangan, kesaksian atau terstimoni responden, bukan oleh motivasi, minat atau subyektifitas peneliti) (Cohen & Crabtree, 2006).

Paradigma konstruktivis (atau *interpretive paradigm*) meyakini bahwa: (1) manusia pada dasarnya adalah aktor kreatif penyusun konstruksi sebagai cara untuk mamahami dan memaknai dunia sosialnya sesuai dengan interpretasi (subyektif)-nya; (2) manusia adalah makhluk yang berkesadaran, bersifat intensional dalam bertindak, pencipta dunia, penyusun rangkaian makna,

sekaligus pemberi makna pada dunia (yang tidak dibatasi oleh hukum di luar dirinya); (3) tidak ada kebenaran tunggal dalam realitas sosial (atau realitas personal-individual); (4) setiap kebenaran (realitas; fenomena) harus ditafsirkan untuk mengungkap makna (intrisik maupun ekstrinsik) yang eksis dalam realitas tersebut; (5) realitas sosial berciri holistik, kompleks, dinamis, penuh makna, dan relasi antargejala bersifat timbal balik (*reciprocal*), bukan deterministik (*causality*); (6) setiap fenomena dipenuhi makna subjektif, karena realitas sosial pada dasarnya adalah hasil konstruksi sosial itu sendiri; dan (7) setiap penafsiran atas realitas sosial akan mengasilkan interpretasi, temuan, dan simpulan yang berbeda (Rahardjo, 2018).

Penggunaan paradigma konstruktivis juga harus relevan dengan fokus kajian, yakni fenomena sosial geng motor sebagai gejala sosio-psikologis dan sosio-kultural aktual. Pemilihan paradigma konstruktivis diasumsikan relevan dengan jenis/tipe penelitian kualitatif, pilihan metode analisis (deskriptif-interpretif), dan pilihan pendekatan kajian (*socio-cultural approach*). Riset kualitatif berupaya untuk mendeskripsikan, menganalisis, dan menginterpretasi fenomena sosial geng motor (baik selaku individu maupun anggota komunitas sosial) yang menarik untuk diteliti sebagai gejala sosio-psikologis khas dan unik dari dinamika sosial kaum urban.



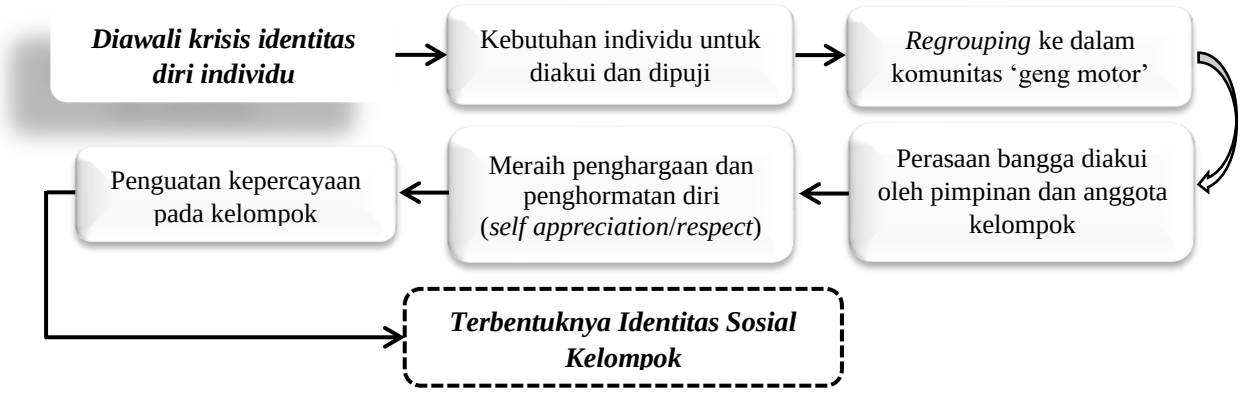
Gambar 5. *Tahap dan Strategi Penelitian*

Metode pengumpulan data menggunakan teknik observasi dokumen. Sumber data utama adalah teks-teks hasil kajian yang membahasa secara khusus dan spesifik tentang proses pembentukan identitas sosial geng motor sebagai fenomena sosial hasil konstruksi sosial (melalui pendekatan analisis sosio-kultural/sosio-psikologis). Metode ini dirasa tepat untuk memenuhi tujuan penelitian, yakni mengelaborasi dinamika pembentukan identitas sosial kelompok geng motor. Sumber data lain adalah data sekunder (jurnal ilmiah, buku teks, dokumen) dan data tersier

(*electronic source*, seperti internet/website). Strategi pengolahan dan analisis data deskriptif-interpretif dalam penelitian ini dilakukan melalui tahapan berikut: (1) pengumpulan data; (2) identifikasi dan kategorisasi data; (3) interpretasi dan analisis data; dan (4) penarikan kesimpulan.

RESULTS AND DISCUSSION

Identitas sosial (*social identity*) adalah bagian dari konsep diri (*self-concept*) yang bersumber dari pengetahuan dan pengalaman sosial individu tentang diri mereka. Pengalaman ini kemudian melebur atau mengalami penyesuaian sikap (*comformity*) dalam kelompok sosial—bersamaan dengan nilai, norma, emosi, dan perilaku individu dalam dinamika kelompok. Sementara pembentukan identitas kelompok adalah hasil adaptasi dan interaksi individu terkait nilai, norma, emosi, kognisi, dan perilaku kelompok saat individu masuk dalam kelompok. Dengan kata lain, *social identity* adalah bagian dari konsep diri anggota yang bersumber dari persepsi dirinya selaku bagian dari anggota kelompok yang terkait nilai, norma, dan perilaku serta kognisi dan ikatan emosional yang diperoleh individu sebagai hasil dari adaptasi dan interaksi dengan kelompoknya (hasil *comformity*). Dalam perspektif interaksi simbolik, makna identitas sosial dikonstruksi dalam proses interaksi kelompok, dan proses sosial dalam kehidupan kelompok-lah yang menciptakan identitas dan menegakkan aturan-aturan, bukan identitas dan aturan-aturan yang menciptakan dan menegakkan kehidupan kelompok (Fisher, 1990: 231).



Sumber: Hasil adaptasi dan modifikasi dari Armayati, dkk. (2019: 41)
Gambar 5. *Proses Pembentukan Identitas Sosial dalam Kelompok*

Sebagai sebuah entitas, proses pembentukan identitas sosial pada anggota geng motor—meminjam tesis Michael A. Hoog, dkk. (2004: 253-255)—sulit dilepaskan dari pengaruh *social category*, *prototype*, *stereotype*, dan *deperzonalization*. Kategori sosial terkait dengan definisi diri,

perilaku, dan persepsi anggota geng motor yang akan menentukan *prototype* perilaku mereka pada level *intergroup*. Kategorisasi sosial adalah inti dari kognisi sosial dalam proses pembentukan identitas kelompok. Saat definisi dan identitas kelompok dalam proses kategori sosial tidak terefleksi efektif dan terumuskan secara jelas, maka *prototype* kelompok juga akan terkonstruksi secara tidak jelas (*unclear construction*). Konflik, benturan atau gesekan yang terus berulang antara anggota kelompok geng motor *versus* masyarakat, antara geng motor *versus* geng motor lain, atau antara geng motor *versus* aparat penegak hukum adalah cermin dari ketidakjelasan *positioning* kategori sosial itu.

Prototype juga bisa menjadi sebuah momok dalam satu kelompok sosial atau organisasi sosial. Sebagai konstruksi sosial yang tertanam kuat dalam kognisi sosial anggota satu kelompok, *prototype* adalah pemberian 'diksi kontras' atau 'frasa pembeda' (biasanya dalam wujud nama, motto atau jargon organisasi yang 'seram' dan 'menakutkan') yang dikonstruksi sebagai identitas/label kelompok, seperti nama organisasi geng motor *"hells angels"* (geng motor paling berbahaya dan ganas di Amerika Serikat); "*Tuhan maha pengampun, penjahat tidak*" (motto geng motor *Outlaws*); atau "*hingga maut memisahkan kita*" (motto geng motor *Sons of Silence*). Nama organ, motto atau jargon seperti itu tentu akan memicu penilaian negatif publik, atau memantik perlawanan laten dari kelompok gengster lain. *Stereotype*—sebagai lanjutan dari pemosisian *prototype* (pilihan diksi atau frasa) kelompok yang keliru—biasanya muncul dari rasa *jumawa*, saat satu kelompok mengidentifikasi diri (atau merasa diri)-nya lebih jago, lebih hebat atau lebih superior dibanding kelompok lain (Hoog, dkk., 2004: 254).

Studi Hadisiwi dan Suminar (2013: 3) menemukan, terdapat empat geng motor ternama di Bandung (*Exalt To Coitus*/XTC; *Grab On Road*/GRB; *Brigade Seven*/Brigez; dan *Moonraker*) yang memiliki doktrin dan ideologi yang sama, yakni mencetak anggota dari kalangan siswa SMP dan SMA menjadi remaja anarkis: (1) berani melawan polisi; (2) berani melawan orangtua sendiri; dan (3) bernyali baja dalam melakukan kejahatan. Ketiga doktrin yang tertuang dalam 'buku putih' geng motor Bandung itu ditemukan polisi pada tahun 1999. Merujuk pada doktrin tersebut, dapat difahami jika doktrin itu menjadi *collective belief*, memotivasi *prototype* (atau stigma) jahat anggota geng motor. Konstruksi ini sebangun dengan tesis Sutherland, Cressey, dan Luckenbill (1992) yang menyebut: "*tindakan kriminal bukanlah sesuatu yang alamiah, namun bisa dipelajari*

dan diorganisir"; "*kriminologi adalah bidang ilmu pengetahuan yang mempelajari seluk-beluk kejahatan sebagai fenomena hasil interaksi sosial manusia*".

Di sisi lain, *depersonalization* adalah proses internalisasi atau sosialisasi nilai, dimana individu membayangkan orang lain adalah bagian dari dirinya sebagai contoh yang baik (*social category*) (Hoog, dkk., 2004: 254). Setiap individu pada dasarnya akan termotivasi untuk berlomba meraih identitas diri yang positif di mata individu/kelompok lain sebagai legitimasi untuk meraih pengakuan sosial (*social recognize*), penerimaan sosial (*social acceptance*), dan persamaan sosial (*social equality*). Namun, jika individu merasa identitas diri atau status kelompoknya kurang berharga (*useless*), maka akan muncul *misidentification*, yakni upaya individu/kelompok menggeser identifikasi diri (atau status kelompok)-nya pada individu atau kelompok lain (West & Turner, 2014: 218).

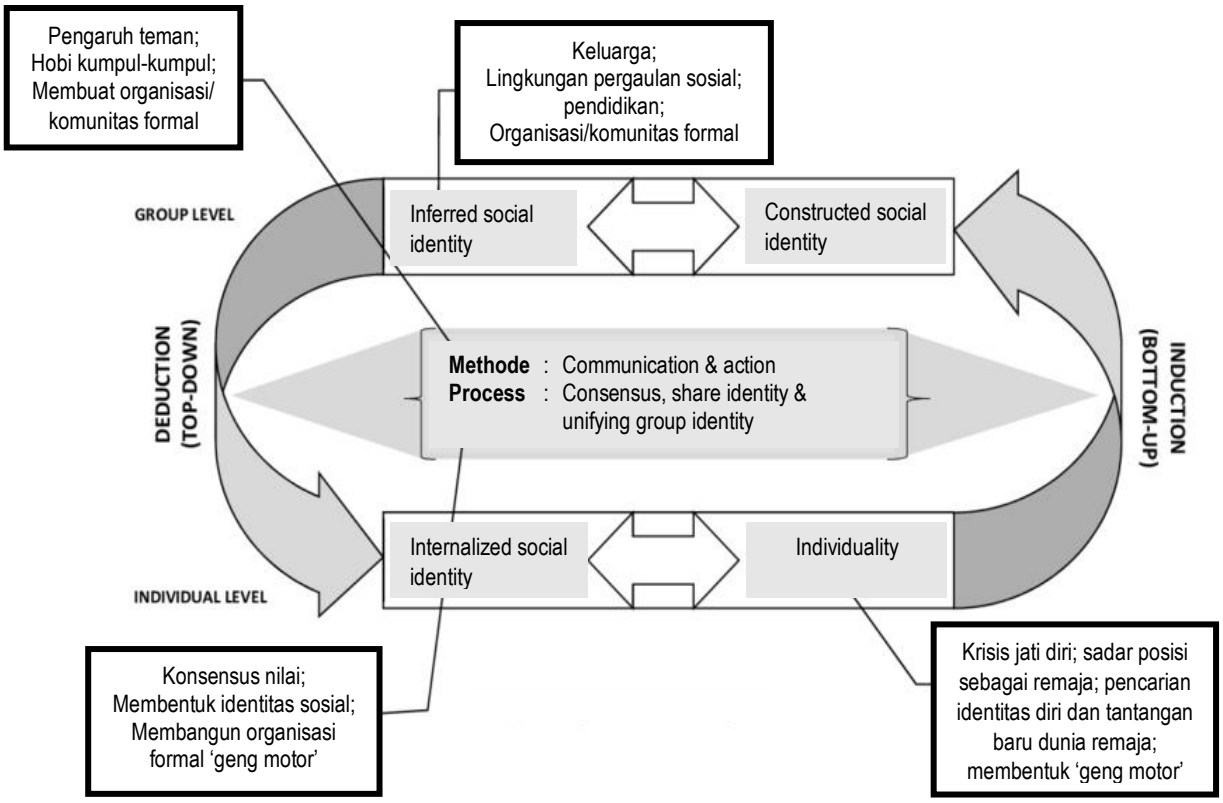
Dalam beberapa studi empiris misalnya, konstruksi *social category* (contoh baik) seperti sikap prososial atau aktifitas penggalangan citra positif yang berciri *social inspiring* juga banyak dilakukan entitas pencinta motor (para *bikers*). Komunitas dan anggota geng menyadari, bahwa motor tak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, melainkan telah menjadi simbol identitas sebuah komunitas. Kajian Sari dan Lestari (2017) terkait komunitas motor *Yin Yang King Club* (YYKC) Yogyakarta, Apriza (2018) komunitas motor *Jogja CBR Riders Independent* (JCRI), Sari dan Banowo (2020) komunitas *Klub Motor Tric*, atau Laksana, dkk. (2023) tentang komunitas motor *Exalt to Creativity* (XTC) menunjukkan ada langkah dan upaya serius dari komunitas pencinta motor (termasuk aktor geng motor/mantan anggota geng motor yang telah 'bertaubat') untuk mengembalikan citra diri positif mereka ke tengah masyarakat.

Rekam jejak sebuah kelompok yang sudah terlanjur dibebani stigma negatif dan cacat bawaan sejak lahir tentu butuh pebaikan citra (*image*) melalui sejumah langkah komunikasi yang jitu. Perbaikan citra—apalagi bagi geng motor yang telah mengalami pemburukan sosial (*social demage*)—membutuhkan *human relations* yang fokus, pilihan saluran/media komunikasi yang pas, isi pesan yang cerdas, target audiens yang spesifik, taktik yang cermat, publikasi yang memadai serta pilihan dan eksekusi program yang terukur dan terstruktur (Ghibanu, 2019: 133). *Image building* tak bisa sebatas janji dan komitmen. Ia harus dilakukan melalui berbagai program konkret yang bisa menghapus rekam jejak negatif—dan memberi manfaat langsung pada publik, seperti kegiatan bakti sosial, bantuan sosial, pembagian sembako, antisipasi sosial, *hearing* dengan

berbagai kelompok masyarakat, dan berbagai program sosial konkret lainnya (Sari & Lestari, 2017; Apriza 2018; Sari & Banowo, 2020; Laksana, dkk., 2023).

Kriminalitas Remaja Geng Motor

Pantauan Concord Consulting (2015) menyebut ada prevalensi (proporsi populasi dengan karakteristik tertentu) dengan tindak kriminalitas remaja yang tergabung dalam kelompok geng motor. Kendati angka kejahatan remaja geng motor bersifat fluktuatif, namun kriminalitas geng motor (dengan remaja sebagai proporsi populasi mayoritas) mengalami tren kenaikan dari waktu ke waktu, baik dari sisi kualitas maupun kuantitas tindak kriminal (Mariz & Widodo, 2015).



Sumber: Hasil adaptasi dan modifikasi dari Abidin (2018: 282)

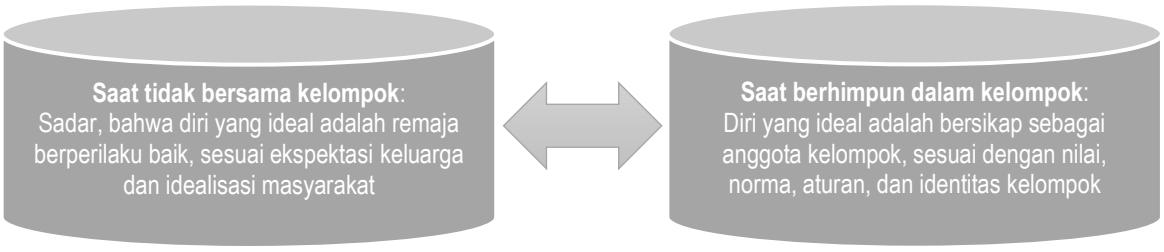
Gambar 6. *Kombinasi Faktor Psikis dalam Pembentukan Identitas Sosial Geng Motor*

Keterangan: Gambar di atas menunjukkan proses pembentukan identitas sosial individu oleh dua faktor utama, yakni faktor individu dan faktor kelompok. Dua model ini menjelaskan proses induksi (*bottom-up*) dan deduksi (*top-down*). Model induksi menggambarkan pembentukan identitas sosial dari perspektif individu; sementara model deduksi lebih menekankan fungsi konsensus kelompok sebagai pembentuk identitas sosial individu.

Peningkatan tindak kejahatan geng motor yang dihuni oleh anggota mayoritas remaja ini dipicu dan dipacu oleh banyak faktor (intrisik maupun ekstrinsik), semisal faktor pendidikan,

keluarga, lingkungan pegaulan sosial, modernisasi gaya hidup, dan faktor media massa (Jufri, 2015: 80-81). Faktor lain, bisa bersumber dari ketidakhamonisan (disharmoni) dalam keluarga (*broken home*), kian memudarnya tata nilai dan norma-norma sosial dalam kehidupan remaja, proses pencarian dan transisi jati diri, kuatnya ikatan emosional-subyektif-irasional di antara anggota kelompok geng motor, dan intrusi ragam isu sebagai ekses dinamika zaman yang makin berciri *turbulence* (baca: intervensi globalisasi yang sukses merubah paradigma berpikir, sudut pandang, dan gaya hidup mayoritas manusia di era pascakebenaran) (Hurlock, 1998).

Faktor internal dan eksternal lain, yakni adanya kesenjangan antara pembentukan identitias diri (*formation of self-identity*), keseimbangan kepribadian (*balance of personality*), dan kebingungan peran (*role confusion*) (Erikson, 1980); pengaruh kuat kognisi dan perilaku kelompok acuan (*group reference*) serta upaya keras individu (selaku anggota/bagian dari kelompok) dalam menyeleraskan persepsi, opini, dan perilakunya dengan *pakem* kelompok acuan (*group reference*)-nya (Myers & Hansen, 2012; Brehm & Kassin, 1993; Sears, dkk., 1991; Baron & Byrne, 2005); faktor psikotraumatik, pengendalian emosi, dan penataan perilaku remaja (D'Elia, dkk., 2022; Pittara, 2022); faktor konsistensi kognitif, yakni kemampuan remaja dalam mengadaptasi pikiran, keyakinan, sikap, dan perilakunya dengan tuntutan lingkungan sosialnya (Petri & Govern, 2013); faktor motivasi remaja dalam mencari sensasi (pengalaman/tantangan baru dalam dinamika hidup yang lebih variatif, eksotik, kompleks, intens, mendebarkan, dan memicu adrenalin) (Zuckerman, 2009); juga variabel sikap ageresi manusia yang menjangkiti remaja/anak muda sebagai ciri laten kepribadian manusia seperti digambarkan oleh Sigmund Freud (Cherry, 2024).



Gambar 7. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pembentukan Identitas Kelompok*

Peningkatan jumlah kelompok geng motor dari tahun ke tahun juga menjadi penyebab meningkatnya jumlah kejahatan. Data menunjukkan, tahun 2012 terjadi 48 kasus kejahatan (26,52%) geng motor yang umumnya berusia remaja. Tahun 2013 angka kejahatan remaja geng

motor meningkat menjadi 58 kasus (32,04%). Berikutnya, tahun 2014 angka kejahatan remaja geng motor kembali meningkat, terjadi 75 kasus kejahatan (41,44%) yang dilakukan oleh remaja geng motor (Jufri, 2015: 80). Mengorfimasi catatan Jufri, data Indonesia Police Watch (IPW) tahun 2013 menyebut, bahwa tindak kejahatan para remaja geng motor telah menelan 68 korban meninggal dan luka berat; tahun 2011 menelan 65 korban (meninggal dan luka parah); tahun 2010 menelan 62 korban (meninggal dan luka parah); dan tahun 2009 menelan 68 korban (meninggal, luka parah, dan cacat tubuh permanen) (Mariz & Widodo, 2015).

Peningkatan jumlah geng motor juga terkait dengan pengguna motor di Indonesia yang tumbuh pesat. Laporan "Statistik Indonesia 2023" yang dirilis Badan Pusat Statistik (BPS) akhir 2022 lalu, ada sekitar 125,3 juta unit motor yang beroperasi di Indonesia. Jumlah itu tersebar di 20 provinsi, seperti di Jawa Timur (20,7 juta unit); Jawa Tengah (17,5 juta unit); DKI Jakarta (17,3 juta unit); Jawa Barat (13,4 juta unit); Sumatra Utara (6,3 juta unit); Bali (3,9 juta unit); Sulawesi Selatan (3,89 juta unit); Riau/Kepri (3,6 juta unit); Lampung (3,4 juta unit); Sumatra Selatan (3,3 juta unit); Nusa Tenggara Timur (889,6 ribu unit); Sulawesi Utara (848,2 ribu unit); Sulawesi Tenggara (813,3 ribu unit); Gorontalo (426,2 ribu unit); Papua (416,0 ribu unit); Sulawesi Barat (357,4 ribu unit); Papua Barat (319,9 ribu unit); Maluku (306,2 ribu unit); Maluku Utara (292,8 ribu unit), dan Kalimantan Utara (159,8 ribu unit) (Ahdiat, 2023).

Tahun 2014, data IPW melaporkan kematian remaja yang cukup kolosal. Mereka dibunuh secara dramatis, tragis, dan sadis. Data Januari hingga Desember 2014 menunjukkan, ada 28 remaja yang tewas, dimana 24 remaja lainnya mengalami luka-luka serius terkait kejahatan geng motor secara nasional. Meski jumlah ini jauh lebih sedikit dibandingkan tahun 2013, dimana ada 68 kasus pembunuhan yang tercatat, namun proporsi pelaku tindak kejahatan tetap tidak berubah, yakni remaja yang terafiliasi dengan geng motor. Geng motor adalah *cluster* usia remaja dengan prevalensi kepribadian transitif penghuni kota/pinggiran kota besar, yang selama ini menjadi pusat pembangunan, pertumbuhan ekonomi, sentra bisnis, dan kantong massif kaum urban, seperti Jakarta, Bandung, Makassar, Surabaya, Medan, dan kota lain (Mariz & Widodo, 2015).

Data BPS juga menyebut terjadi peningkatkan signifikan angka kriminalitas remaja, seperti pencurian, penodongan, perampokan, perjudian, pergaulan bebas, narkoba, hingga pembunuhan. Tahun 2013, mencapai 6.325 kasus, tahun 2014 mencapai 7.007 kasus, dan tahun 2015 sudah diangka 7.762 kasus. Data versi BPS ini mengonfirmasi kenaikan signifikan angka kriminalitas

remaja tahun 2013-2014, rata-rata mencapai 10,7% per tahun. BPS memprediksi, angka kriminalitas remaja (yang prosentasenya mencapai 10,7% per tahun itu) berpotensi terus meningkat. Misalnya tahun 2019, angkanya diprediksi akan menembus 11.686 kasus dan tahun 2020 diprediksi akan mencapai 12.945 kasus. Menurut BPS, dari 233 juta penduduk Indonesia tahun 2019, 63 juta jiwa (28,6%) berada pada rentang usia remaja (15-23 tahun) (BPS, 2019).

Di sisi lain, mengacu pada data Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Bareskrim Polri, sepanjang tahun 2023 terdapat 394.001 tindak kejahatan. Angka ini mengalami lonjakan jika dibandingkan dengan total tindak kejahatan pada tahun 2022 (322.200 kasus), dan tahun 2021 (275.258 kasus). Data Pusiknas menunjukkan bahwa jenis kejahatan berupa pencurian menempati posisi puncak sejak Januari hingga November 2023. Terdapat hingga 155.361 tindak kejahatan berupa pencurian dengan pemberatan yang terjadi pada periode tersebut. Selain itu, terdapat total 115.324 kasus tindak kejahatan jenis pencurian biasa. Jenis kejahatan lain yang paling banyak terjadi adalah penipuan/perbuatan curang (87.170 kasus), penganiayaan (44.884 kasus), pencurian kendaraan bermotor roda dua (37.684 kasus, dengan kasus tertinggi berada di wilayah hukum Polres Metro Kota Tangerang), penyalahgunaan narkotika (35.558 kasus), pengeroyokan (28.898 kasus), penggelapan (22.462 kasus), pencurian dengan kekerasan (16.324), dan jenis penggelapan asal-usul (12.790 kasus) (Jauhari, 2023).

Hingga saat ini, tidak ada data pasti, baik dari kepolisian maupun pihak lain, berapa persisnya jumlah geng motor (dan anggota geng motor) yang eksis di Indonesia. Alasannya, ada beberapa klub motor yang telah bertransformasi menjadi geng motor, serta ada klub/geng motor yang juga telah mengurus legalitas resmi (terdaftar secara formal) sebagai organisasi sosial kemasyarakatan. Data Kementerian Dalam Negeri RI, hingga 12 Oktober 2023 menyebut ada 561.020 jumlah ormas aktif, termasuk 559.157 yang berbadan hukum (polpum.kemendagri.go.id, 2023). Namun demikian, ada beberapa nama komunitas geng motor di Indonesia yang perlu diwaspadai, diantaranya *Moonraker*, *Brigez* (*Brigade Zeven*), *XTC* (*Excalt To Coitus*), dan *GBR* (*Grab on Road*), *Y-Gen* (*Young Generation*), dan *Pacinko* (*Pasukan China Kota*).

Jumlah geng motor (dan anggotanya) yang terus bergerak dinamis dan fluktuatif memang sangat sulit untuk dikuantifikasi secara pasti, namun jumlah mereka di tiap wilayah diperkirakan mencapai ribuan hingga puluah ribu orang. Di Jawa Barat ada kurang lebih 50 ribu anggota geng motor. Menurut hasil kajian Polres Metro Kota Bandung tahun 2014 lalu, 40 persen siswa SMP

dan SMA di Kota Bandung telah ikut geng motor. Adapun jumlah kasus kejahatan yang dilakukan oleh remaja anggota geng motor di berbagai kota di Indonesia terus meningkat secara signifikan. Tahun 2022, tercatat ada 1.844 kasus kejahatan. Jumlah tersebut meningkat dari 1.250 kasus pada tahun 2021. Modus kejahatan yang paling banyak dilakukan oleh geng motor adalah pencurian dengan kekerasan, dengan jumlah kasus sebanyak 688 pada tahun 2022. Jenis kejahatan lain yang juga sering dilakukan adalah penganiayaan, perampokan, dan tawuran antar gengster motor (detik.news, 2010; tempo.co, 2014).

Di Jakarta, titik rawan geng motor tersebar hampir merata di 5 wilayah, seperti di Jakarta Barat (Kebon Jeruk, Jalan Panjang, Daan Mogot, Ring Road Rawa Buaya, Ring Road Taman Palem, jalan raya Mal Puri); Jakarta Pusat (kawasan Bandara Kemayoran, Cempaka Putih, Tanah Abang, Karet, Proklamasi, dan Jalan Ketapang); Jakarta Utara (Danau Sunter, Cilincing, Marunda, Pantai Indah Kapuk, kawasan Artha Gading, dan Ancol Selatan); Jakarta Timur (Klender, jalan Pramuka, jalan Matraman, jalan sekitar kantor Wali Kota Jakarta Timur, depan Masjid At-Tien TMII, terowongan Kelapa Dua Wetan, jalan raya Cibubur, jalan I Gusti Ngurah Rai, jalan Basuki Rahmat, Kawasan Jatiwarna, jalan depan LP Cipinang, dan Jalan dr. Rajiman); Jakarta Selatan (Mampang, Buncit Raya, Pondok Indah, Bintaro, Senayan, jalan Asia-Afrika, Kawasan Cipete, D'Best Fatmawati, jalan depan Universitas Pancasila, Tanjung Barat, PGA Lebak Bulus, Permata Hijau, Pangeran Antasari, dan Kawasan Tanah Kusir) (bisnis.com, 2015).

Di Jawa Barat, titik rawan geng motor ada di wilayah Bandung-Cimahi, Bagor-Depok, Sukabumi, Cirebon, Tangerang, dan Bekasi. Di wilayah Bandung-Cimahi, titik rawan geng motor ada di Alun-alun Bandung, Playover Pasopati (antara jalan Pasteur dan jalan Suropati), jalan Kepatihan, kawasan Cibeureum, kawasan Dago, jalan Amir Machmud, Leuwigajah, Margaasih, Melong, Lembang, dan Padalarang. Di wilayah Bogor-Depok, titik rawan geng motor ada di sekitar Pasir Jambu, Naggewer, Kardenan, Sukahati, Parung, Citayam, Kalimulya, Ciriung, Pancoran Mas, Sukmajaya, Cimanggis, Sawangan, Bojonggede, dan Jalan Raya Bogor. Di wilayah Sukabumi, titik rawan geng motor ada di wilayah Lingkar Selatan, wialyah sekitar Cisaat, Jalan R.H Didi Sukardi (depan SMA Negeri 1), Cimuncang, Sukalarang, Bencang, dan Cimanggah. Di wilayah Cirebon titik rawan geng motor ada di Kecamatan Kesambi (kawasan Bima, Jalan Drajat, dan Jalan Ampera), Kecamatan Kejaksan (kawasan Simpang Empat di sekitar Pilang-Pancuran dan kawasan Pesisir Samadiun-Kesenden), Kecamatan Lemahwungkuk (Jalan Pulasaren dan

sekitar Alun-alun Kasepuhan), dan Kecamatan Harjamukti (di Larangan dan sekitar kawasan Perumnas) (jppn.com, 2012; tatarsukabumi.id, 2021; okezone.com, 2022; detik.com, 2022; tempo.co, 2023).

Untuk wilayah Jawa bagian utara, seperti Tangerang dan Bekasi, titik rawan remaja geng motor ada di sekitar Ciledug, Pamulang, dan Ciputat (Kota Tangerang Selatan). Sementara di wilayah hukum Kota Tangerang, kawasan Cipondoh, jalan Boulaverd Citra Raya, dan beberapa jalan raya strategis lain adalah beberapa titik rawan geng motor. Berikutnya, di wilayah hukum Kabupaten Tangerang, ada di 21 titik rawan, diantaranya di Kecamatan Pasar Kemis (jalan raya Pasar Kemis, jalan Cadas-Kukun, Gerbang Perum Grand Villa Tomang, Jembatan Danau Tomang), Kecamatan Rajeg (jalan raya Mauk dan jalan raya perbatasan Mauk-Sepatan), Kecamatan Sukadiri (sekitar Jembatan Gintung dan Peusar-Sukamulya), Kecamatan Tiga Raksa (jalan Sodong-Tigaraksa, jalan Jaya Sentika, dan jalan Kutruk), Kecamatan Solear (jalan Adiyasa, jalan Cisoka-Pasanggrahan, dan jalan Jayanti), Jalan Irigasi Gembong-Sukamulya di Kecamatan Sukamulya serta beberapa titik rawan lain di wilayah Kecamatan Cikupa dan Kecamatan Balaraja (medcom.id, 2022; fin.co.id, 2023).

Di wilayah Kota Bekasi, setidaknya terdapat 37 titik rawan yang menjadi *meeting point* geng motor yang tersebar di wilayah hukum Polres Kota Bekasi. Wilayah rawan itu mencakup Kecamatan Medan Satria, Bekasi Kota, Bekasi Selatan, Bekasi Timur, Pondok Gede, Jatisampurna, Jatiasih, dan Kecamatan Bantar Gebang. Titik rawan tersebut tersebar di jalan Harapan Indah, jalan Sultan Agung, jalan Sudirman, Perumahan Titian Indah, jalan raya Sudirman, Kranji, Bintara, jalan Ngurah Rai, jalan raya Hankam, Jatiwaringin, Jatibening, Gamprit, Kampung Sawah, jalan Ahmad Yani, Kemang, Galaxy, jalan Noer Ali, Cikunir, jalan raya Kranggan, jalan alternatif Cibubur, dan jalan Wibawa Mukti. Sementara di wilayah hukum Kabupaten Bekasi, titik rawan ada di Kecamatan Cikarang, Cikarang Utara, Cikrang Timur, Tambun, Cibitung, Tarumajaya, Sukatani, dan di beberapa titik Kecamatan lainnya (wartakota.com, 2021; kompas.com, 2022).

Yang pasti, dari entitas yang awalnya disatukan oleh kesamaan hobi, kumpul-kumpul, konvoi, atau *touring*, beberapa komunitas pencinta motor ini menjelma menjadi geng motor yang hobi kebut-kebutan, membuat onar, mengorganisir kekerasan, melakukan tindakan ilegal, kriminal, dan antisosial. Reproduksi kekerasan yang menjadi identitas baru terwadahi dalam

konsensus kelompok (hasil interaksi dan reproduksi simbolik anggota) yang kemudian ‘dimasak’ dalam ‘tungku’ organisasi bernama geng motor. Melalui transaksi simbolik yang disepakati sebagai identitas kolektif baru itu, tampilah konsensus (simbol) baru: keributan, keonaran, kekerasan, kebut-kebutan, miras, narkoba, dan sejam sebagai arena transaksi simbolik yang umum dijumpai di hampir semua entitas geng motor. Simbol-simbol itu bisa saja merupakan hasil konsensus dari struktur nilai, norma, dan aturan yang dibuat pimpinan gengster; atau bisa juga hasil ide kreatif anggota yang kemudian disepakati sebagai acuan identitas kelompok.

CONCLUSION

Identitas sosial sebagai basis dari pembentukan identitas kelompok terkait erat dengan *social category*, *prototype*, *stereotype*, dan *depersonalization*. Mengacu pada temuan kajian, ditelisik dari aspek *social category*, bahwa geng motor umumnya berciri buruk dan bercitra negatif dari sisi *prototype*. Sementara dari sisi *stereotype* (pilihan bahasa, kata, frasa, diksi, moto atau jargon) cenderung ‘seram’ dan berpotensi ‘mengancam’; serta dari sisi *depersonalization* cenderung ‘mengawang’ (ilutif dan delutif). Adapun faktor internal dan eksternal yang kerap menjangkiti remaja, diantaranya adalah: *gap* antara pembentukan identitias diri, keseimbangan kepribadian (*balance of personality*), dan kebingungan peran (*role confusion*).

Faktor lain adalah terkait kapasitas diri dalam berinteraksi, menerjemahkan persepsi, opini, dan perilaku mereka dengan kelompok baru (*adaptation capacity*). Faktor berikut adalah gejala psikotraumatik, pengendalian emosi, dan manajemen perilaku yang cenderung tidak stabil. Faktor konsistensi kognitif juga memberi pengaruh penting, karena faktor ini terkait dengan kapasitas adaptasi kognisi, keyakinan, sikap, dan perilaku dengan lingkungan sosial kelompok. Terakhir terkait simptom kepribadian, yakni faktor pencarian sensasi dan sikap agresif.

Kajian juga menyimpulkan, secara internal, proses pembentukan identitas diri remaja bisa saja dikontribusi oleh variabel positif, entah dari lingkungan pendidikan, lingkungan keluarga, lingkungan pergaulan sosial, atau lingkungan organisasi. Namun, saat remaja menginternalisasi pembentukan identitas dirinya ke dalam geng motor, maka ada kesulitan teoritis dan empiris untuk menemukan konsep diri positif pada diri remaja anggota geng motor. Pasalnya, konsep diri ideal telah bertransformasi dari ekspektasi keluarga dan idealisasi masyarakat menuju ekspektasi kelompok (nilai, norma, aturan, dan selera entitas geng motor). Ekspektasi pada sosok remaja yang ideal-positif tentu terkait dengan sikap inklusif, toleran, dan prososial. Problemenya, ekspektasi

ideal-positif itu *kadung* menguap saat mereka melebur dalam entitas geng motor yang menghalalkan keonaran, kekerasan, kerusuhan, perilaku ilegal, kriminal, dan sikap antisosial.

REFERENCES

Book

Baron, Robert A., & Byrne, Donn. 1985. *Psikologi Sosial* (Jilid 2). Terjemahan. Jakarta: Erlangga.

Brehm, Sharon S., & Kassin, Saul M. 1993. *Social Psychology*. New York: Harper Collingns Publishers Inc.

Erikson, Erik H. 1980. *Identity and the Life Cycle*. New York: W.W Norton & Co.

Fisher, B. Aubrey. 1990. *Teori-Teori Komunikasi*: *Perspektif Mekanistis, Psikologis, Interaksional, dan Pragmati*s. Terjemahan. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Hurlock, Elizabeth B. 1998. *Remaja dan Permasalahannya*. Terjemahan. Jakarta: Sinar Grafika.

Myers, Anne, & Hansen, Christine H. 2012. *Experimental Psychology* (7th Edition). Wadsworth, Belmont: Cangega Learning.

Petri, Herbert L., & Govern, John M. 2013. *Motivation: Theory, Research, and Application* (6th Edition). Wadsworth, Belmont: Cengega Learning.

Sears, David O., Freedman, Jonathan L., & Peplau, L Anne. 1991. *Psikologi Sosial* (Edisi 5). Terjemahan. Jakarta: Erlangga.

Sutherland, Edwin H., Cressey, Donald R., & Luckenbil, David F. 1992. *Principles of Criminology* (11th Edition). Lanham/Oxford: Rowman & Littlefield Publisher Inc.

West, Richard, & Turner, Lynn H. 2014. *Pengantar Teori Komunikasi: Analisis dan Aplikasi* (Edisi 3). Terjemahan. Jakarta: Salemba Humanika.

Zuckerman, M. 2009. "Chapter 31. Sensation seeking", in Mark R. Leary, & Rick H. Hoyle (eds.) *Handbook of individual differences in social behavior*. New York/London: The Guildford Press. pp. 455–465.

Onlie Journal

Abidin, Min Hajul. 2018. Pembentukan Identitas Santri Dalam Politik. *Penangkaran: Jurnal Penelitian Agama dan Masyarakat*, *2*(2), 271-292. https://doi.org/10.14421/panangkaran.2018.0202-07.

Armayati, Leni, et al. 2019. Proses Dinamika Pembentukan Identitas Sosial Pada Kelompok: Studi Kasus Geng Motor Ghost Night di Pekanbaru. *Jurnal Psikologi*, *15*(1), 35-42. http://dx.doi.org/10.24014/jp.v15i1.6847.

D'Elia, Daniela, Carpinelli, Luna, & Savarese Guilia. 2022. Post-Traumatic Play in Child Victims of Adverse Childhood Experiences: A Pilot Study With the MCAST—Manchester Child Attachment Story Task and the Coding of PTCP Markers. *Children*, *9*(12), 48-70. https://doi.org/10.1080/146167300361318.

Fatmawaty, Riryn. 2017. Memahami Psikologi Remaja. *Reforma: Jurnal Pendidikan dan Pembelajaran*, *6*(2), 55-65. https://doi.org/10.30736/rfma.v6i2.33.

Ghibanu, Ionut. 2019. Strategies and Techniques of Organizational Image Building. *Postmodern Openings*, *10*(1), 193-199. https://doi.org/10.18662/po/62.

Hadisiwi, Purwanti, & Suminar, Jenny Ratna. 2013. Konstruksi sosial anggota geng motor di Kota Bandung. *Jurnal Kajian Komunikasi*, *1*(1), https://doi.org/10.24198/jkk.v1i1.6026.

Hooge, Michael A., et al. 2004. The Social Identity Perspective: Intergroup Relations, Self-Conception, and Small Groups. *Small Group Research*, *35*(3), 246-276. https://doi.org/10.1177/1046496404263424.

Hutagalung, Inge. 2016. Disonansi Kognitif Pada Perilaku Seks Pranikah. *Jurnal Komunikasi*, *1*(2), 71-80. https://doi.org/10.25008/jkiski.v1i2.52.

Jufri, Muhammad. 2015. Analisis Kriminologi Terhadap Perilaku Geng Motor Sebagai Bentuk Kenakalan Remaja di Kota Palu. *Katalogis*, *3*(12), 76-84.

Laksana, April, Ferdiana Riska, & Falah, Miftahul. 2023. Strategi Komunikasi Organisasi Motor XTC Dalam Membangun Citra Positif di Masyarakat Kota Serang. *Antasena: Governance and Innovation Journal*, *1*(2), 60-69. https://doi.org/10.61332/antasena.v1i2.116.

Sari, Eka, & Lestari, Puji. 2017. Faktor-faktor yang Melatari Pembentukan Komunitas Motor Yin Yang King Club Yogyakarta. *E-Societas: Jurnal Pendidikan Sosilogi*, *6*(3), 1-18.

Sari, Syfa Anita, & Bonowo, Emilianshah. 2020. Strategi Komunikasi Kelompok Klub Tric Dalam Membentuk Citra Positif di Lingkungan Masyarakat. *Mediakom: Jurnal Ilmu Komunikasi*, *4*(2), 87–94. https://doi.org/10.35760/mkm.2020.v4i2.2035.

Online Article

Ahdiat, A. (2023, March 16). Ini Pertumbuhan Jumlah Motor di Indonesia 10 Tahun Terakhir. Accessed from: https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/03/16/ini-pertumbu-han-jumlah-motor-di-indonesia-10-tahun-terakhir.

Apriza, R. (2018, August 13). Berpikir Positif Terhadap Komunitas Motor. Accessed from: https://eprints.uad.ac.id/11006/1/Berpikir_Positif_Terhadap_Komunitas_Motor.pdf.

Audiah, V. (2023, February 28). Bengis! Inilah 13 Geng Motor Paling Ditakuti di Dunia. Diakses dari https://www.inilah.com/geng-motor-paling-ditakuti-di-dunia.

BPS (2019, December 12). Statistik Kriminal 2019. Accessed from: https://www.bps.go.id/id/publication/2019/12/12/66c0114edb7517a33063871f/statistik-kriminal-2019.html.

bisnis.com (2015, November 02). Hati-hati, Ini Wilayah Rawan Geng Motor di Jakarta. Accessed from: https://kabar24.bisnis.com/read/20151102/367/487998/hati-hati-ini-wilayah-rawan-geng-motor-di-jakarta.

bikergangblog (2014, January 19). 10 Most Notorious Biker Gangs. Accessed from: https://bikergangblog.wordpress.com/2014/01/19/top-10-notorious-biker-gangs/

Cherry, K. (2024, April 22). Freud's Concepts of Thanatos and Eros: Understanding the Life (Eros) and Death (Thanatos) Drives. Accessed from: https://www.verywellmind.com/life-and-death-instincts-2795847#toc-current-opinions-on-eros-and-thanatos.

Cohen, Deborah J., & Crabtree, Benjamin F. (2006, July). Qualitative Research Guidelines Project. Accessed from: http://www.qualres.org/HomeSemi-3629.html.

detik.com (2022, November 17) Waspada! Ini Lokasi Rawan Geng Motor di Cimahi-KBB. Accessed from: https://www.detik.com/jabar/hukum-dan-kriminal/d-6411396/waspa-da-ini-lokasi-rawan-geng-motor-di-cimahi-kbb.

detik.news (2010, December 24) Wow! Jumlah Anggota Geng Motor di Jabar Capai 50 Ribu. Accessed from: https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-1532201/wow-jumlah-ang-gota-geng-motor-di-jabar-capai-50-ribu.

Emerson, Courtney (2024, June 16). "Gang Vs Gangster". Accessed from: https://www.grammar.com/ gang_vs._gangster.

Fadhliansyah (2021, November 03) Ternyata Geng Motor Pertama di Indonesia Berasal dari Jakarta. Accessed from: https://www.motorplus-online.com/read/252974210/gak-disangka-ternyata-geng-motor-pertama-di-indonesia-berasal-dari-jakarta.

Ferlindungan, Deni (2020, April 08) 10 Geng Motor Terbesar di Dunia, Ada Asal Indonesia. Accessed from: https://moladin.com/blog/geng-motor-terbesar-di-dunia/

fin.co.id (2003, June 06). Catat, 21 Titik Rawan Geng Motor di Kabupaten Tangerang, Warga Wajib Waspada! Accessed from: https://fin.co.id/2023/02/06/catat-21-titik-rawan-geng-motor-di-kabupaten-tangerang-warga-wajib-waspada.

Jauhari, Siti Sarah (2023, December 08). Data Polri: Pencurian Jadi Kejahatan yang Paling Banyak Terjadi Sepanjang 2023. Accessed from: https://data.goodstats.id/statistic/data-polri-pencurian-jadi-kejahatan-yang-paling-banyak-terjadi-sepanjang-2023-bXAJZ.

jppn.com (2012, March 10). 5 Wilayah Ini Masuk Zona Merah Tawuran Geng Motor di Kota Depok, Pancoran Mas Paling Berbahaya. Accessed from: https://jabar.jpnn.com/ kriminal/1513/5-wilayah-ini-masuk-zona-merah-tawuran-geng-motor-di-kota-depok-pancoran-mas-paling-berbahaya.

kompas.com (2022, October 14). Polisi Catat Ada 37 Titik Rawan Kejahatan Jalanan di Kota Bekasi, Ini Daftarnya. Accessed from: https://megapolitan.kompas.com/read/2022/10/ 14/16053931/polisi-catat-ada-37-titik-rawan-kejahatan-jalanan-di-kota-bekasi-ini.

logosconsulting.co.id (2023, July 09). Thanos dan Eros: Dorongan Kematian dan Kehidupan dalam Teori Psikoanalisis Freud. Accessed from: https://www.logosconsulting.co.id/ media/thanatos-dan-eros-atau-dorongan-akan-kematian-dan-kehidupan-dalam-teori-psikoanalisis-freud/

Mariz, Eduardo, & Widodo, Rendi (2015, July-September Edition). Rebels Without a Cause: Inside Indonesia's Violent Biker Gangs. Accessed from: https://1-sr--indonesia /in_the_journal/ view/rebels-without-a-cause-inside-indonesia-s-violent-biker-gangs_pg_2/

Martham, Suliestiyani (2024, June 01). Sejarah Munculnya Geng Motor di Indonesia. Accessed from: https://rri.co.id/hobi/728472/sejarah-munculnya-geng-motor-di-indonesia#

medcom.id (2022, August 29). Kapolres Metro Tangerang Sebut Ciledug Paling Rawan Tawuran Geng Motor. Accessed from: https://www.medcom.id/nasional/daerah/kapol-res-metro-tangerang-sebut-ciledug-paling-rawan-tawuran-geng-motor.

merdeka.com (2024, May 08). Sejarah Geng Motor di Indonesia, dari Kelompok Awal Hingga Tindakan Berbahaya. Accessed from: https://www.merdeka.com/otomotif/sejarah-geng-motor-di-indonesia-dari-kelompok-awal-hingga-tindakan-berbahaya-126915-mvk.html#

okezone.com (2022, December 17). 5 Lokasi Rawan Kriminalitas dan Geng Motor di Bandung, Warga Harus Waspada. Accessed from: https://news.okezone.com/read/2022/12/17/ 525/2729168/5-lokasi-rawan-kriminalitas-dan-geng-motor-di-bandung-warga-harus-waspada.

Pittara (2022, April 20). "Gangguan Mental". Accessed from: https://www.alodokter.com/ kesehatan-mental.

polpum.kemendagri.ac.id (2023, October 25). Ditjen Politik dan PUM Kemendagri RI Bahas Peran Strategis Ormas dalam Pemilu 2024 di Semarang. Accessed from: polpum.kemendagri.go.id/ditjen-politik-dan-pum-kemendagri-ri-bahas-peran-strategis-ormas-dalam-pemilu-2024-di-semarang/

Rahardjo, Mudjia (2018). *Paradigma Interpretif*. Accessed from: http://repository.uin-malang.ac.id/ 2437/1/2437.pdf.

Rini (2022, April 29). Sejarah Munculnya Geng Motor di Indonesia. Accessed from: https://parboaboa.com/sejarah-munculnya-motor-di-indonesia.

tatarsukabumi.id (2021, May 27). Razia Polisi di Titik Rawan Sukabumi, Kapolres: Kita Temukan Sajam dan Pengendara Bawa Simbol Geng Motor. Accessed from: https://tatarsukabumi.id/read/7798/Razia-Polisi-di-Titik-Rawan-Sukabumi-Kapolres-Kita-Temukan-Sajam-dan-Pengendara-Bawa-Simbol-Geng-Motor.

tempo.co (2014, February 2014). 40 Persen Siswa SMP dan SMA Ikut Geng Motor. Accessed from: https://nasional.tempo.co/read/555862/40-persen-siswa-smp-dan-sma-ikut-geng-motor.

tempo.co (2013, May 23). Ini Titik Rawan Geng Motor di Cirebon. Accessed from: https://nasional.tempo.co/read/482746/ini-titik-rawan-geng-motor-di-cirebon.

wartakota.com (2021, August 24). Geng Motor di Kabupaten Bekasi Bikin Resah, Delapan Pelaku Sudah Ditangkap, Lima Orang Bawa Celurit. Accessed from: https://wartakota.tribunnews.com/2021/08/24/geng-motor-di-kabupaten-bekasi-bikin-resah-delapan-pelaku-sudah-ditangkap-lima-orang-bawa-celurit.