

**Hubungan antara *Risk Taking Behaviour* dengan *Aggressive Driving*  
pada Komunitas *Drag Race* di Soreang Kabupaten Bandung**  
Risk Taking Behaviour Relationship with Aggressive Driving at Drag Race Community  
in Soreang Kabupaten Bandung

<sup>1</sup>Dwi Bagus Gotama, <sup>2</sup>Indri Utami Sumaryanti

<sup>1,2</sup>Prodi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Islam Bandung, Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116  
email: <sup>1</sup>dwibagusgotama70@gmail.com, <sup>2</sup>indri.usumaryanti@gmail.com

**Abstract.** Soreang is one of the areas in Bandung, in that area has a smooth and straight asphalt trajectory which is often used as a venue for wild racing between workshops or between communities. From the results of interviews and observations, researchers found a finding that motorized vehicle drivers who channeled their hobbies through motorbike racing and ignored the legality issued by IMI, so they carried out motorbike racing on public roads without the use of licenses or so-called wild racing which has a very high risk level. both on yourself and others and lead to aggressive actions, but doesn't occur when the subject is in a public road condition that is passed by other motorists, especially during the day, because wild racing is carried out at night. The purpose of this study was to obtain data about how closely the relationship between risk taking behavior and aggressive driving in the drag race community in Soreang, Bandung. The method used in this study is a correlation study with the number of subjects 30. Data retrieval uses a measuring instrument that is translated by researchers obtained from risk taking behavior theory (Yates, 1994) and aggressive driving (James & Nahl, 2000). The results of this study indicate that the risk taking behavior variable has a negative and strong relationship with the aggressive driving variable with a correlation value of -0.692, meaning that the higher the risk taking behavior, the lower the aggressive driving carried out by drivers of motorized vehicles that do wild racing.

**Keywords:** Risk Taking Behavior, Aggressive Driving, Wild Racing

**Abstrak.** Soreang merupakan salah satu daerah yang berada di kabupaten Bandung, pada daerah tersebut memiliki lintasan aspal yang halus dan lurus yang sering dijadikan ajang peraduan balap liar antar bengkel atau antar komunitas. Dari hasil wawancara dan observasi peneliti mendapatkan suatu temuan bahwa para pengemudi kendaraan bermotor yang menyalurkan hobinya melalui balap motor mengabaikan legalitas yang dikeluarkan oleh IMI oleh sebab itu mereka melakukan balap motor di jalanan umum tanpa menggunakan surat ijin atau biasa disebut balap liar yang memiliki tingkat risiko sangat tinggi baik pada diri sendiri maupun orang lain dan menimbulkan tindakan agresif, tetapi tidak terjadi apabila subjek ketika berada pada kondisi jalan umum yang dilalui oleh pengendara lain, khususnya siang hari, karena balap liar dilakukan pada malam hari. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh data mengenai seberapa erat hubungan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada komunitas *drag race* di Soreang kabupaten Bandung. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi korelasi dengan jumlah subjek 30. Pengambilan data menggunakan alat ukur yang diterjemahkan oleh peneliti yang diperoleh dari teori *risk taking behavior* (Yates, 1994) dan *aggressive driving* (James & Nahl, 2000). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel *risk taking behavior* mempunyai hubungan yang negatif dan tergolong kuat dengan variabel *aggressive driving* dengan nilai korelasi -0,692, artinya semakin tinggi *risk taking behavior* maka semakin rendah *aggressive driving* yang dilakukan pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan balap liar.

**Kata kunci:** Risk Taking Behavior, Aggressive Driving, Balap Liar

## A. Pendahuluan

Berkendara yang aman sangat diperlukan dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu berkendara yang aman bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir dampak dari kecelakaan. Masyarakat sebagai subjek hukum harus patuh dan disiplin terhadap standar berkendara yang aman yang telah ditetapkan oleh pemerintah, dengan menerapkan berkendara yang aman maka akan menciptakan lalu lintas yang lancar dan aman bagi seluruh penggunaannya. Memangnya tidak mudah untuk memahami manfaat dari berkendara yang aman dengan baik, karena dianggap tidak nyaman dan membuang waktu terkadang terasa lebih menguntungkan apabila tidak mematuhi standar berkendara yang aman (Prayudi, 2013).

Di Indonesia, memiliki kekhasan karena kalangan masyarakat mempunyai kendaraan khususnya sepeda motor, berdasarkan Badan Pusat Statistik memiliki jumlah kendaraan bermotor sekitar 121.39 juta unit. Terlihat juga pada saat sedang berada pada lampu merah di kota-kota besar salah satunya Bandung selalu didominasi oleh kendaraan bermotor. Dalam perkembangannya sepeda motor tidak hanya digunakan sebagai layaknya kendaraan pada umumnya untuk beraktifitas harian, namun dipakai sebagai kegiatan untuk menyalurkan hobi dan Profesi. Sepeda motor tidak hanya dimiliki oleh usia dewasa, namun juga usia remaja yang sudah memiliki izin mengemudi. Banyak kegiatan yang bisa dilakukan untuk kendaraan motor ini seperti, memodifikasi, kegiatan komunitas, dan juga balap motor.

Balap motor merupakan salah satu cabang olah raga otomotif yang mengasah kemampuan dan ketangkasan (*skill*) pengendara dalam mengendarai sepeda motor. Balap motor juga merupakan suatu kegiatan yang dilakukan secara terorganisasi dalam melakukan peraduan sepeda motor berdasarkan jenis, kecepatan, dan kapasitas mesin. Kegiatan ini biasanya dilakukan sebagai ajang olahraga berjenis hobi yang nantinya akan mengarah ke profesi apabila didukung dengan prestasi pembalap dan pendukungnya. (Sari, 2011)

Balap motor itu sendiri juga seharusnya dilakukan secara resmi atau memenuhi legalitas, adapun organisasi yang mengadopsi balap motor itu sendiri adalah IMI (Ikatan Motor Indonesia). IMI adalah induk dari olah raga bermotor di Indonesia, IMI bertujuan membina dan mengembangkan olahraga bermotor di Indonesia induk organisasi ini mengeluarkan ijin dan rekomendasi bagi setiap pembalap mobil, motor atau kegiatan wisata bermotor lainnya. Balap motor yang memiliki legalitas itu adalah kegiatan yang memiliki surat ijin resmi seperti yang dikeluarkan oleh IMI itu sendiri.

Sebagian besar kalangan masyarakat yang sangat menyukai olah raga balap motor ada beberapa orang yang tidak menghiraukan legalitas atau surat ijin resmi untuk melakukan balap motor tersebut, seperti yang dilakukan oleh komunitas para pecinta balap motor yang tidak menggunakan surat ijin resmi atau biasa disebut dengan balap liar, karena mereka melakukan balap motor pada jam-jam tertentu seperti tengah malam dan biasanya para komunitas yang melakukan balap liar tersebut tidak menggunakan surat ijin oleh sebab itu mereka melakukannya pada tengah malam pada saat masyarakat umum sudah mulai tidak ada yang berlalulalang.

Perilaku yang dilakukan oleh para pembalap liar ini adalah perilaku yang memiliki risiko sangat tinggi dan melanggar aturan lalu lintas, tidak hanya memiliki risiko yang sangat tinggi saja tetapi perilaku tersebut juga memunculkan agresi-agresi yang sangat tinggi seperti yang dikatakan pada hasil penelitian (Wulandari, 2015) dikatakan bahwa terdapat hubungan antara *risk taking behaviour* dengan *aggressive driving*, pada penelitian tersebut terdapat hubungan yang positif dikatakan bahwa apabila *risk taking* tinggi maka *aggressive driving* tinggi. Selain itu perilaku yang di munculkan oleh para pembalap liar ini termasuk dalam jenis-jenis *aggressive driving* yaitu *Recklessness and road rage* Seperti duel kejar-kejaran, berkendara sambil mabuk, menyerang kendaraan lain, dan berkendara dengan kecepatan yang sangat tinggi.

Selain itu perilaku-perilaku agresif saat berkendara ini kerap kali disebabkan karena terlambat datang ke suatu acara yang penting atau dipicu oleh pengemudi kendaraan bermotor lain yang menambah kecepatan di jalan sehingga pengemudi kendaraan bermotor tersebut tertantang untuk juga menambah kecepatan dalam mengemudi yang berakibat meningkatkan risiko kecelakaan terhadap dirinya maupun pengguna jalan raya lainnya, selain itu jika dikaitkan dengan data demografi usia, peneliti menemukan bahwa yang lebih banyak melanggar peraturan lalu lintas yakni

usia 20 sampai dengan 40 tahun. Menurut teori perkembangan dewasa awal (Santrock, 2002), mereka seharusnya sudah memiliki kematangan emosi yang baik, sehingga diharapkan mereka telah memiliki etika baik dalam mengemudi maupun dalam berlalu lintas.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah “Seberapa erat hubungan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada komunitas balap liar di Soreang kabupaten Bandung?”. Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini adalah untuk melihat seberapa erat hubungan antara *risk taking behaviour* dengan *aggressive driving* pada komunitas balap liar *drag race* di Soreang Kabupaten Bandung.

## B. Landasan Teori

### *Risk Taking Behaviour*

Menurut Hilson dan Murray (2005) *risk* atau risiko didefinisikan sebagai ketidakpastian terhadap sesuatu yang dapat berdampak positif atau negatif Fischhoff dkk (dalam Yates, 1994) menyebutkan *risk* sebagai adanya ancaman terhadap nyawa atau kesehatan seseorang. *Risk* itu subyektif karena setiap individu mempunyai persepsi berbeda mengenai hal-hal yang mereka anggap berisiko. Misalnya, ketika kita melihat pengguna sepeda motor yang ugal-ugalan, ada yang berpendapat hal tersebut sangat membahayakan baik untuk dirinya maupun orang lain. Tetapi ada juga yang berpendapat bahwa hal tersebut bukan sesuatu yang riskan karena mereka menganggap pengguna sepeda motor tersebut sudah terampil atau sedang terburu-buru.

Yates (1994) menjelaskan *risk taking behavior* adalah bagaimana seseorang berperilaku dalam situasi berisiko, dimana situasi ini mengandung tingkat ketidakpastian yang tinggi dan kemungkinan merugikan.

### *Aggressive Driving*

Menurut James dan Nahl (2000). Perilaku berkendara agresif adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain. Dikatakan agresif karena pengendara tersebut berasumsi bahwa orang lain dapat mengatasi tingkat risiko yang sama, dan pengendara yang seperti ini menyebabkan bahaya yang besar bagi orang lain.

Berdasarkan definisi diatas, maka dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang, sehingga dapat membahayakan orang lain. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu meningkatkan risiko yang sama serta mengganggu keamanan publik.

## C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

**Tabel 1.** Data Kategori *Risk Taking Behaviour*

No	Kategori	f	%
1	Tinggi	17	56,7%
2	Rendah	13	43,3%
Total		30	100%

Tabel dan gambar diatas menggambarkan kategori Risk Taking Behavior. Dari 30 pengemudi kendaraan bermotor, 17 orang (56,7%) diantaranya memiliki Risk Taking

Behavior dengan kategori tinggi dan 13 orang (43,3%) diantaranya memiliki Risk Taking Behavior dengan kategori rendah. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi kendaraan bermotor yang mengikuti balap liar memiliki *Risk Taking Behavior* dengan kategori tinggi.

**Tabel 2.** Data Kategori *Aggressive Driving*

No	Kategori	F	%
1	Tinggi	13	43,3%
2	Rendah	17	56,7%
Total		30	100 %

Tabel dan gambar diatas menggambarkan kategori *Aggressive Driving*. Dari 30 pengemudi kendaraan bermotor, 13 orang (43,4%) diantaranya memiliki *Aggressive Driving* dengan kategori tinggi dan 17 orang (56,7%) diantaranya memiliki *Aggressive Driving* dengan kategori rendah. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi kendaraan bermotor yang mengikuti balap liar memiliki *Aggressive Driving* dengan kategori rendah.

**Tabel 3.** Hasil Korelasi Risk Taking Behaviour dengan *Aggressive Driving*

Hubungan	Nilai Korelasi	Nilai P	Derajat Hubungan	Kesimpulan
<i>Risk Taking Behavior</i> dan <i>Aggressive Driving</i>	-0,692	0,000	Kuat	Signifikan
<i>Thrill Seeking Behavior</i> dan <i>Aggressive Driving</i>	-0,762	0,004	Kuat	Signifikan
<i>Rebillious Behavior</i> dan <i>Aggressive Driving</i>	-0,401	0,028	Sedang	Signifikan
<i>Reckless Behavior</i> dan <i>Aggressive Driving</i>	-0,590	0,001	Kuat	Signifikan
<i>Antisocial Behavior</i> dan <i>Aggressive Driving</i>	-0,766	0,003	Kuat	Signifikan

Dari hasil pengujian analisis statistik dengan menggunakan uji *Rank Spearman* maka dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Nilai korelasi antara *Risk Taking Behavior* dan *Aggressive Driving* sebesar -0,692 dan termasuk dalam kategori kuat. Dari hasil pengujian diperoleh nilai P sebesar 0,000. Karena nilai P ( $0,000 < 0,05$ ) maka signifikan. Artinya terdapat hubungan yang signifikan antara *Risk Taking Behavior* dengan *Aggressive Driving*. Nilai korelasi bertanda negatif, maka terdapat hubungan yang searah antara *Risk Taking Behavior* dan *Aggressive Driving*, jika *Risk Taking Behavior* meningkat maka *Aggressive Driving* akan mengalami penurunan.
2. Nilai korelasi antara *Thrill Seeking Behavior* dan *Aggressive Driving* sebesar -0,762 dan termasuk dalam kategori kuat. Dari hasil pengujian diperoleh nilai P sebesar 0,004. Karena nilai P ( $0,004 < 0,05$ ) maka signifikan. Artinya terdapat hubungan yang signifikan antara *Thrill Seeking Behavior* dengan *Aggressive Driving*. Nilai korelasi bertanda negatif, maka terdapat hubungan yang searah antara *Thrill Seeking Behavior* dan *Aggressive Driving*, jika *Thrill Seeking Behavior* meningkat maka *Aggressive Driving* akan mengalami penurunan.

3. Nilai korelasi antara *Rebellious Behavior* dan *Aggressive Driving* sebesar -0,401 dan termasuk dalam kategori sedang. Dari hasil pengujian diperoleh nilai P sebesar 0,028. Karena nilai  $P (0,028) < 0,05$  maka signifikan. Artinya terdapat hubungan yang signifikan antara *Rebellious Behavior* dengan *Aggressive Driving*. Nilai korelasi bertanda negatif, maka terdapat hubungan yang searah antara *Rebellious Behavior* dan *Aggressive Driving*, jika *Rebellious Behavior* meningkat maka *Aggressive Driving* akan mengalami penurunan.
4. Nilai korelasi antara *Reckless Behavior* dan *Aggressive Driving* sebesar -0,590 dan termasuk dalam kategori kuat. Dari hasil pengujian diperoleh nilai P sebesar 0,001. Karena nilai  $P (0,001) < 0,05$  maka signifikan. Artinya terdapat hubungan yang signifikan antara *Reckless Behavior* dengan *Aggressive Driving*. Nilai korelasi bertanda positif, maka terdapat hubungan yang searah antara *Reckless Behavior* dan *Aggressive Driving*, jika *Reckless Behavior* meningkat maka *Aggressive Driving* akan mengalami penurunan.
5. Nilai korelasi antara *Antisocial Behavior* dan *Aggressive Driving* sebesar -0,766 dan termasuk dalam kategori kuat. Dari hasil pengujian diperoleh nilai P sebesar 0,003. Karena nilai  $P (0,003) < 0,05$  maka signifikan. Artinya terdapat hubungan yang signifikan antara *Antisocial Behavior* dengan *Aggressive Driving*. Nilai korelasi bertanda negatif, maka terdapat hubungan yang searah antara *Antisocial Behavior* dan *Aggressive Driving*, jika *Antisocial Behavior* meningkat maka *Aggressive Driving* akan mengalami penurunan.

#### **D. Kesimpulan dan Saran**

##### **Kesimpulan**

Terdapat hubungan yang kuat dan signifikan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor yang mengikuti balap liar di Sorang Kabupaten Bandung namun dengan nilai  $r$  negatif yaitu ( $r -0,692$ ) yang artinya apabila *Risk Taking Behaviour* mengalami peningkatan maka *Aggressive Driving* mengalami penurunan tetapi masih dalam kategori kuat dan signifikan atau terdapat hubungan.

##### **Saran**

Berdasarkan hasil perhitungan dari 4 tipe-tipe *risk taking behaviour* didapatkan bahwa 1 tipe memiliki kriteria sedang yaitu *rebellious bhaviour* dan 3 tipe lainnya memiliki kategori kuat yaitu *thrill-seeking behaviour*, *reckless behaviour*, dan *antisocial behaviour*. Atas dasar ini peneliti menyarankan kepada subjek apabila memang subjek menyukai olahraga yang ekstrem dan penuh tantangan agar lebih memilih olahraga tersebut yang memang mempunyai manfaat pada diri sendiri dan orang lain serta memiliki tingkat keamanan yang kuat sehingga tidak membahayakan diri sendiri maupun orang lain, dan kegiatan tersebut memang diterima di kalangan masyarakat serta tidak melanggar aturan-aturan yang ada.

##### **Daftar Pustaka**

- James, L. & Nahl, D. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. Hawaii. Journal research, 3-6.
- Prayudi, R. (2013). *Peran club motor dalam pembentukan perilaku berkendara yang aman (safety riding) studi deskriptif pada anggota club motor StiC Medan*. Skripsi S-1 Fakultas Ilmu Sosial dan Politik. Medan : Universitas Sumatera Utara.

- Sari, D. P. (2011). *Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Motor Liar Melalui Organisasi Formal : Studi Terhadap Kegiatan Balapan Motor Liar di jalan Asia Afrika Senayan Jakarta*. Depok: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Sosiologi.
- Santrock, J.W. (2002). *Life-Span Development: perkembangan masa hidup (edisi kelima)*. Jakarta : Erlangga.
- Wulandari, M. (2015). *Hubungan Risk Taking Behaviour Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Kebdaraan Bermotor Di Jalan Surapati Kota Bandung Usia Dewasa Awal*. Bandung: Universitas Islam Bandung.
- Yates, J.F. (1994). *Risk Taking Behavior*. New York : J. Wiley.