

**ANALISIS PERBANDINGAN SEPEDA MOTOR JENIS *MATIC*  
DAN MANUAL BERDA SARKAN PERSEPSI PENGENDARA**

**(Studi Kasus Penggunaan Sepeda Motor Merk Honda  
Berkapasitas 110-150 cc)**

**TUGAS AKHIR**

**Karya tulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana dari Universitas Fajar**

Oleh

**RISALDI**

**NIM: 1720523003**



**PROGRAM STUDI TEKNIK MESIN**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS FAJAR**

**2022**

**ANALISIS PERBANDINGAN SEPEDA MOTOR JENIS *MATIC* DAN  
MANUAL BERDASARKAN PERSEPSI PENGENDARA**

Oleh

**RISALDI**

**1720523003**

Menyetujui  
Tim Pembimbing  
Makassar, 25 Juli 2022

Pembimbing I

**Dr. Humayatul Ummah Syarif, ST., MT**  
NIDN. 0923076801

Pembimbing II

**Muhammad. Yusuf Ali, ST., MT**  
NIDN. 0919118101

Mengetahui;

Dekan



**Dr. H. Erniati, ST., MT**  
NIDN. 0906107710

UNIVERSITAS  
DEKATAN TEKNIK

Ketua Program Studi



**Yanti S.Pd., MT**  
NIDN. 0926048303

Penulis dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir:

**“Analisis Perbandingan Sepeda Motor Jenis *Matic* Dan Manual Berdasarkan Persepsi Pengendara”** adalah karya orisinal saya dan setiap seluruh sumber acuan telah ditulis sesuai dengan Panduan Penulisan Ilmiah yang berlaku di Fakultas Teknik Universitas Fajar.

Makassar, 25 Juli 2022

Yang Menyatakan



**Risaldi**

## ABSTRAK

Risaldi, Humayatul Ummah Syarif<sup>1</sup>, Muh. Yusuf Ali<sup>2</sup>

*Universitas Fajar<sup>1</sup>*

### **Analisis Perbandingan Sepeda Motor Jenis Matic Dan Manual Berdasarkan Persepsi Pengendara**, Humayatul Ummah Syarif, Muhammad Yusuf Ali, Risaldi.

Adapun jenis penelitian ini yaitu jenis kuantitatif dan menggunakan teknik analisis berupa analisis deskriptif bertujuan untuk memperoleh informasi serta fakta-fakta lebih jauh sehubungan dengan penggunaan kedua jenis sepeda motor tersebut diatas dan kaitannya dengan beragam aktivitas pengendara dan/atau masyarakat. Tujuan penelitian ini bermaksud agar dapat mengetahui perbedaan performa berkendara, perbedaan penggunaan bahan bakar dan perbedaan perawatan kendaraan. Waktu yang digunakan dalam melakukan penelitian kurang lebih 1 bulan dan dilakukan diwilayah kota makassar. Dalam penelitian yang dilakukan pada tanggal 22 februari sampai 3 maret 2021 untuk mencari jumlah sampel sebanyak 50 orang dengan metode pengumpulan data melalui survei, wawancara, dokumentasi dan menggunakan teknik *purposive sampling*. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisioner yang dimaksudkan untuk menghasilkan data baru (sumber data primer) yang akurat dengan menggunakan skala *Likert* dan menggunakan bantuan aplikasi SPSS v 2.1. Teknik analisis data yang digunakan adalah uji normalitas data menggunakan Kolmogorov Smirnov. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Nilai *mean* lebih tinggi (39,96) terhadap performa motor matic dibandingkan jenis sepeda motor manual dengan nilai *mean* (31,72)serta nilai signikansi (0,139) pada motor *matic* dan (0,018) pada motor jenis manual. (2) Dihasilkan nilai *mean* lebih tinggi (11,80) terhadap performa bahan bakar motor matic dibandingkan jenis sepeda motor manual(10,36) dengan nilai signifikansi (0,037) pada motor *matic* dan (0,316) pada motor manual. (3) Nilai *mean* lebih tinggi pada perawatan motor jenis *matic* (20,20) dibandingkan perawatan pada motor jenis manual (18,48) dan didapatkan nilai signifikansi pada motor matic (0,819) dan pada motor manual (0,018).

**Kata Kunci:** *bahan bakar, perawatan, performa, persepsi, sepeda motor*

## ABSTRACT

**Risaldi, Humayatul Ummah Syarif<sup>1</sup>, Muh. Yusuf Ali<sup>2</sup>**

*Universitas Fajar<sup>1</sup>*

*Comparative Analysis of Automatic and Manual Motorcycles Based on Rider Perceptions, Humayatul Ummah Syarif, Muhammad Yusuf Ali, Risaldi. The type of this research is quantitative type and uses analytical techniques in the form of descriptive analysis aimed at obtaining further information and facts in connection with the use of the two types of motorcycles mentioned above and their relation to various activities of riders and/or the community. The purpose of this study is to find out differences in driving performance, differences in fuel use and differences in vehicle maintenance. The time used in conducting research is approximately 1 month and is carried out in the Makassar city area. In a study conducted on February 22 to March 3, 2021 to find a sample of 50 people with data collection methods through surveys, interviews, documentation and using purposive sampling techniques. The instrument used in this study is a questionnaire which is intended to generate accurate new data (primary data sources) using a Likert scale and using the SPSS v 2.1 application. The data analysis technique used is the data normality test using Kolmogorov Smirnov. The results showed that: (1) The mean value was higher (39.96) on the performance of the automatic motorbike than the manual motorbike type with a mean value (31.72) and a significant value (0.139) for the automatic motorbike and (0.018) for the automatic motorbike type manually. (2) The result is a higher mean value (11.80) on the fuel performance of automatic motorcycles compared to manual motorcycles (10.36) with a significance value of (0.037) for automatic motorbikes and (0.316) for manual motorbikes. (3) The mean value is higher for matic type motor maintenance (20.20) than manual type motor maintenance (18.48) and a significant value is obtained for automatic motor (0.819) and manual motor (0.018).*

**Keywords:** *fuel, maintenance, performance, perception, motorcycle*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya lah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi penelitian yang berjudul **“ANALISIS PERBANDINGAN SEPEDA MOTOR JENIS *MATIC* DAN MANUAL BERDASARKAN PERSEPSI PENGENDARA”** tepat pada waktunya.

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk menelusuri lebih dalam bagaimana pandangan masyarakat dalam hal ini adalah pengendara sepeda motor terkait persepsinya dalam berkendara sepeda motor jenis matic dan manual serta untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Universitas Fajar.

Pada kesempatan ini, penulis hendak menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan secara moril maupun materil sehingga penelitian dapat selesai. Ucapan terima kasih ini penulis tujukan khususnya kepada :

1. Ibu dan Bapak, beserta keluarga tercinta atas doa dan dukungannya yang telah diberikan tanpa pamrih kepada penulis selama ini
2. Rektor Universitas Fajar, Bapak Dr. Mulyadi Hamid, S.E., M.Si.
3. Dekan fakultas Teknik Universitas Fajar Dr. Ir. Erniati, S.T., M.T
4. Ibu Yanti, S.Pd., M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Mesin Universitas Fajar
5. Ibu Dr. Humayatul Ummah Syarif, S.T., M.T. selaku pembimbing I yang selama ini telah membimbing penulis sehingga bisa menyelesaikan tugas akhir ini sesuai dengan waktu yang telah di tentukan.
6. Bapak Muh. Yusuf Ali, S.T., M.T. selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktunya memberikan bimbingan kepada penulis sehingga tugas akhir ini dapat selesai tepat waktu.
7. Seluruh Dosen Program Studi Teknik Mesin dan Fakultas Teknik Universitas Fajar, Makassar.

8. Seluruh Staf dan Karyawan Fakultas Teknik Universitas Fajar, Makassar.
9. Sahabat dan Saudara Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Fajar, Makassar.
10. Kepada seluruh responden yang meluangkan waktunya untuk berpartisipasi dalam pengisian kuisioner peneliti

Dengan tidak mengurangi rasa hormat, juga terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dan namanya tidak tercantum diatas. Penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Apabila didalamnya terdapat kekeliruan dan kesalahan baik penulisan, kata ataupun simbol dalam penulisan tugas akhir ini penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun agar penulisan dapat lebih baik kedepannya.

Akhir kata, penulis berharap semoga proposal penelitian ini berguna bagi para pembaca dan pihak-pihak lain yang berkepentingan.

**Penulis**

**Risaldi**

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG .....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS .....	iii
ABSTRAK .....	iv
ABSTRACT .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I.1 Latar Belakang .....	1
I.2 Rumusan Masalah .....	4
I.3 Tujuan Penelitian.....	4
I.4 Batasan Masalah Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
II.1 Teknologi Sepeda Motor.....	6
II.2 Konsep Dasar Persepsi.....	14
II.3 Prosedur Umum Pelaksanaan Penelitian.....	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	30
III.1 Waktu dan Lokasi Penelitian .....	30
III.3 Pelaksanaan Penelitian.....	31
III.4 Metode Pengumpulan Data.....	32
III.5 Analisis Data.....	34
III.5 Bagan Alur Penelitian .....	38
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....	39
IV.1 Uji Normalitas .....	40
IV.2 Hasil Uji Normalitas.....	40
IV.3 Pembahasan .....	45

BAB V PENUTUP.....	54
V.1 Kesimpulan .....	54
V.2 Saran .....	54
DAFTAR PUSTAKA .....	55

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Interpretasi Jawaban Angket.....	30
Tabel 3.2 Kisi-Kisi Angket .....	32
Tabel 3.3 Definisi Operasional .....	33
Tabel 3.4 Interpretasi Persentase.....	34
Tabel 4.1 Rekapitulasi Hasil Uji Normalitas .....	35
Tabel 4.2 Distribusi Uji Normalitas Pengendara Motor Jenis Matic .....	37
Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Persepsi Pengendara Motor Jenis Matic.....	38
Tabel 4.4 Distribusi Uji Normalitas Pengendara Motor Jenis Manual .....	39
Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Persepsi Pengendara Motor Jenis Manual.....	40
Tabel 4.6 Distribusi Data Performa Berkendara Jenis Sepeda Motor Matic .....	41
Tabel 4.7 Distribusi Data Performa Berkendara Jenis Sepeda Motor Manual .....	42
Tabel 4.8 Distribusi Data Bahan Bakar Kendaraan Jenis Sepeda Motor Matic .....	43
Tabel 4.9 Distribusi Data Bahan Bakar Kendaraan Jenis Sepeda Motor Manual .....	44
Tabel 4.10 Distribusi Data Perawatan Kendaraan Jenis Sepeda Motor Matic .....	46
Tabel 4.11 Distribusi Data Perawatan Kendaraan Jenis Sepeda Motor Manual.....	47

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Sepeda Motor Persneling Standar .....	10
Gambar 2.2 Sepeda Motor Kopling Manual .....	11
Gambar 2.2 Sepeda Motor Matic .....	11
Gambar 3.1 Bagan Alur Penelitian .....	35

## **DAFTAR LAMPIRAN**

1. Lampiran 1 Angket Penelitian
2. Lampiran 2 Hasil Olah Data Statistik
3. Lampiran 3 Master Tabel Penelitian
4. Lampiran 4 Dokumentasi

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Perkembangan teknologi otomotif khususnya pada kendaraan roda dua semakin meningkat seiring dengan peningkatan ilmu pengetahuan dan teknologi serta tuntutan masyarakat terkait fitur kenyamanan, kepraktisan serta keamanan saat berkendara. Hal ini diidentifikasi berdasarkan fakta bahwa semakin banyak model kendaraan yang diproduksi oleh produsen-produsen otomotif yang kian menunjukkan penyempurnaan teknologi. Persaingan merek selain dari kualitas produk, jaminan mutu, harga yang kompetitif, telah meluas sehingga identitas produk ataupun prestise menjadi pertimbangan tersendiri bagi pengguna merek tersebut. Dengan demikian pesatnya perkembangan teknologi otomotif memberikan suasana baru pada konsumen dalam memilih kendaraan.

Di Indonesia, khususnya diberbagai kota besar sepeda motor merupakan salah satu alat transportasi yang digunakan untuk memudahkan aktivitas sehari-hari. Maka dari itu banyak masyarakat atau konsumen yang lebih memilih menggunakan sepeda motor dibanding menggunakan mobil atau alat transportasi lainnya. Sepeda motor dianggap lebih praktis dan lebih mudah menerjang kemacetan.

Dalam perkembangannya, inovasi teknologi sepeda motor telah banyak mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Banyak hal yang harus diperhatikan oleh seorang desainer dalam mendesain komponen sepeda motor, antara lain: komponen sesuai dengan fungsi, keselamatan, keekonomisan, dan dimensi yang optimal. Sementara itu, beberapa inovasi yang telah dilakukan dalam perkembangan teknologi sepeda motor antara lain: (1) Mesin 2 tak-Mesin 4 tak, dimana kini semua produsen motor telah menerapkan teknologi mesin 4 langkah karena selain lebih irit dalam konsumsi bahan bakar, juga lebih ramah polusi (2) *Kick Starter-Electric Starter*, yang mana pada saat ini masih ada beberapa sepeda motor yang menggunakan kick starter, namun hampir tidak ada sepeda motor ciptaan baru yang tidak menyertakan

electric starter; (3) Transmisi Matic Konvensional, peningkatan ini tidak terlalu menutup produksi motor transmisi konvensional (perpindahan gigi). Namun, jika dilihat proyeksi pemasarannya, tampaknya penjualan sepeda motor *matic* saat ini lebih banyak beredar di pasar sepeda motor di Indonesia; dan (4) Karburator-Injeksi, di mana penyesuaian inovasi dari karburator ke sistem injeksi berfokus pada penggunaan bahan bakar yang lebih sedikit dan selanjutnya memudahkan teknisi untuk melakukan pemeriksaan / pengecekan rutin karena mereka telah menggunakan bantuan komputer (Setiawan, 2017).

Sementara itu, bagi pengendara sepeda motor tentunya memiliki beberapa pertimbangan dalam memilih atau menggunakan jenis sepeda motor sesuai dengan kebutuhan. Dilansir dari laman <https://planetban.com/> ada empat jenis sepeda motor yang saat ini banyak digunakan masyarakat yaitu: (1) Motor Bebek, merupakan jenis sepeda motor manual tanpa kopling yang memiliki ruang silinder kecil yang paling banyak digunakan di Indonesia. Dengan kapasitas mesin yang tidak terlalu besar namun juga kekar, menjadikan motor ini pilihan sebagian besar orang untuk digunakan untuk sehari-hari; (2) Motor Matic, adalah sejenis motor yang menggunakan transmisi otomatis untuk mengganti penggunaan motor manual yang sepenuhnya digunakan di jalan yang padat dengan kemacetan. Selain itu motor jenis *matic* merupakan jenis sepeda motor yang sangat populer di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir ini; (3) Motor Sport, merupakan sepeda motor yang memiliki tenaga dan kecepatan luar biasa dengan kapasitas silinder yang sangat besar. Secara umum, silinder motor sport di Indonesia berkapasitas 150cc hingga 1000cc. Biasanya motor ini digunakan untuk olahraga maupun aktivitas balap. Kendati demikian, tidak banyak juga yang menggunakannya sebagai kendaraan dalam kegiatan sehari-hari; dan (4) Motor Trail, adalah motor khusus untuk jalanan yang tidak rata atau jalanan terjal di jalur pegunungan. Meski terkesan gagah dan ekstrim, motor jenis ini memiliki tenaga yang sangat besar dengan bobot yang cukup ringan sehingga sangat nyaman digunakan di jalanan yang penuh rintangan.

Kendatipun terdapat empat jenis sepeda motor berdasarkan pemaparan tersebut, dalam persepsi umum keempat jenis motor diatas dikerucutkan menjadi 2 tipe berdasarkan metode transmisi tenaga yang digunakan, yaitu jenis manual dimana dalam penggunaannya menggunakan tarikan gas, *persnelling* dan perbandingan gigi-gigi untuk mengatur tenaga dan kecepatan motor serta jenis *matic* yang dalam penggunaannya tanpa menggunakan *persnelling* dan perbandingan gigi-gigi namun hanya dengan tarikan gas untuk mengatur tenaga dan kecepatan motor.

Dalam hasil survei awal, peneliti menemukan bahwa terdapat beberapa pengendara yang mengganti sepeda motor jenis manual dengan sepeda motor jenis *matic*. Namun tidak sedikit pula yang sengaja menjual sepeda motor *matic* yang dimiliki sebelumnya untuk digantikan dengan sepeda motor jenis manual. Wawancara awal kemudian dilakukan untuk memperoleh informasi awal tentang fakta tersebut. Hasil wawancara ditemui beberapa alasan yang dilakukan oleh pengendara terkait pemilihan motor *matic* atau manual diantaranya adalah persoalan kenyamanan berkendara dan kebutuhan aktivitas harian, bahkan terdapat pula pengendara yang menjadikan alasan *trend* untuk mengganti jenis motor yang dimiliki.

Fakta tersebut sejalan dengan pemaparan pada laman member ASTRA, [acc.co.id](http://acc.co.id) yakni dalam memilih kendaraan sistem *matic* atau manual selain untuk kebutuhan ataupun selera diperlukan beberapa pertimbangan yang perlu diperhatikan diantaranya yaitu performa berkendara, konsumsi bahan bakar, fungsi dan penggunaan, kenyamanan berkendara, perawatan dan pemeliharaan serta pertimbangan terkait harga.

Berdasarkan beberapa pemaparan serta fakta terkait sepeda motor jenis *matic* dan manual diatas, peneliti tertarik untuk membuat satu karya ilmiah dengan judul “*Analisis Perbandingan Sepeda Motor Jenis Matic Dan Manual Berdasarkan Persepsi Pengendara*” yang bertujuan memperoleh informasi serta fakta-fakta lebih jauh sehubungan dengan penggunaan kedua jenis sepeda motor tersebut diatas kaitannya dengan beragam aktivitas pengendara dan/ atau masyarakat.

## **I.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang penelitian diatas, maka rumusan masalah yang akan diselesaikan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana perbedaan performa berkendara sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara?
2. Bagaimana perbedaan konsumsi bahan bakar yang digunakan ketika berkendara dengan sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara?
3. Bagaimana perbedaan dalam perawatan dan pemeliharaan berkendara sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara?

## **I.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui:

1. Perbedaan performa berkendara sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara.
2. Perbedaan konsumsi bahan bakar yang digunakan ketika berkendara dengan sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara.
3. Perbedaan dalam perawatan dan pemeliharaan berkendara sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara.

#### **I.4 Batasan Masalah Penelitian**

Agar penelitian ini tidak menyimpang dari permasalahan yang diteliti maka peneliti memfokuskan masalah dengan poin-poin sebagai berikut:

1. Objek utama penelitian adalah pengendara sepeda motor yang memiliki sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual atau pernah berkendara pada kedua tipe sepeda motor tersebut dalam kurun waktu tertentu.
2. Sepeda motor yang diteliti adalah sepeda motor merk Honda dengan kapasitas mesin 110-150 cc.
3. Pengendara yang dipilih adalah yang menggunakan sepeda motor jenis *matic* dan manual untuk aktivitas harian.
4. Perbandingan yang dilakukan hanya dengan membandingkan 2 tipe sepeda motor (*matic* dan manual) dengan kapasitas isi silinder yang sama.
5. Sistem input bahan bakar (injeksi atau karburator) dalam penelitian ini diabaikan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

### **II.1 Teknologi Sepeda Motor**

#### **II.1.1 Sejarah Sepeda Motor**

Dikutip dari laman federaloil.co.id, sepeda motor pertama dibuat oleh seorang ahli mesin asal Jerman bernama Gottlieb Daimler pada tahun 1885 ketika ia memasang mesin pembakaran sempurna pada sepeda kayu yang ia rancang sendiri. Sepeda itu memiliki empat roda, termasuk dua roda tambahan (seperti roda pada sepeda anak-anak). Putra Daimler menjadi orang pertama yang mengendarai sepeda motor ketika dia mencoba kreasi ayahnya pada 10 November 1885 dengan kecepatan mendekati 10Kpj.

Beberapa model sepeda motor kemudian diperkenalkan di Jerman, Prancis dan Inggris dengan tujuan utama untuk membangun kepraktisan sebagai metode transportasi. Pada tahun 1903, Arthur Davidson dan saudara kandungnya Walter dan tetangganya William Harley membuat Harley-Davidson sebagai motor pertama. Setelah setahun mereka mulai membuat sepeda motor yang tersedia untuk dibeli. Pada tahun 1909 Harley-Davidson mempersembahkan mesin V-Twin pertama, yang memiliki dua silinder dengan desain seperti huruf "V". Mesin itu memiliki suara yang sangat besar, menggelegar dan bergemuruh, tak lama kemudian berubah menjadi mesin Amerika yang klasik.

Selama tahun 1914, desain dasar dari sepeda motor mulai terbentuk. Bentuk tersebut termasuk pengaturan mesin antara ban depan dan belakang dan rantai untuk memindahkan tenaga dari motor ke ban belakang. Selama Perang Dunia I (1914-1918), sepeda motor terbukti menjadi metode transportasi yang bagus untuk militer Amerika dan Eropa, siap untuk mengurangi beban jalan dan memiliki opsi untuk menyampaikan metode korespondensi lebih jauh ke garis depan pertempuran.

Pasca perang, penggunaan sepeda motor menyebar luas ke Eropa dan Amerika. Hingga tahun 1950-an, sebagian besar sepeda motor di Amerika Utara dibuat oleh Harley-Davidson atau oleh organisasi Inggris seperti Birmingham Little Arms Organization (BSA), Norton, dan Win. Selama tahun 1960-an dan 1970-an, perusahaan Jepang seperti Honda, Kawasaki, Suzuki, dan Yamaha, mulai menghadirkan sepeda motor dengan penyempurnaan pada motor dan suspensi serta mampu menyaingi produsen sepeda motor yang ada pada umumnya. Nantinya, motor dengan mesin 4 langkah 750 hingga 1200 cc dengan tenaga tinggi produksi motor tersebut akan membanjiri pasar sepeda motor jalan raya, sementara mesin 2 langkah yang ber-cc 250 sampai 500 akan menguasai pasar sepeda motor *off-road*.

Selama tahun 1914, bentuk dasar dari sepeda motor modern mulai terbentuk. Bentuk tersebut meliputi peletakan mesin di antara roda depan dan belakang dan sebuah rantai untuk mentransfer tenaga dari mesin ke roda belakang. Selama PD I (1914-1918), sepeda motor terbukti sebagai sarana transportasi yang tangguh bagi militer Amerika dan Eropa, mampu mengurangi beban jalan raya dan mampu membawa alat komunikasi jauh lebih ke depan garis pertempuran. Sesudah perang, penggunaan sepeda motor menyebar luas ke Eropa dan Amerika. Sampai tahun 1950-an, kebanyakan sepeda motor di Amerika utara di produksi oleh Harley-Davidson atau oleh perusahaan Inggris seperti Birmingham Small Arms Company (BSA), Norton, dan Triumph. Periode 1960 dan 1970, perusahaan Jepang seperti Honda, Kawasaki, Suzuki, dan Yamaha, mulai memperkenalkan sepeda motor dengan pengembangan pada mesin dan suspensi dan mereka mampu bersaing dengan produsen motor yang sudah lebih dulu ada. Kelak, sepeda motor dengan mesin 4 langkah 750 sampai 1200 cc yang bertenaga besar produksi mereka akan mendominasi pasar sepeda motor jalan raya, sementara mesin 2 langkah yang ber-cc 250 sampai 500 akan menguasai pasar sepeda motor *off-road*.

### II.1.1 Definisi Sepeda Motor

Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor roda dua atau tiga, tanpa rumah-rumah, baik dengan atau tanpa kereta samping (PP No.44 tahun 1993). Sepeda motor adalah bagian terbesar dalam perkembangan pergerakan dan lalu lintas di jalan umum. Hal ini dikarenakan sepeda motor merupakan salah satu kendaraan minim biaya yang dapat dimiliki oleh perekonomian yang lemah dan dapat dijangkau dengan mudah.

Selain kelebihan tersebut diatas, sepeda motor juga memiliki kelemahan, yaitu dengan desain yang kurang stabil maka penggunaan sepeda motor cenderung mengalami kecelakaan (Soekanto, 2008). Dengan struktur yang cukup kecil, motor dapat bergerak dengan lincah sehingga dapat berpindah antar kendaraan serta bermanuver. Sepeda motor juga dirancang dengan desain terbuka tanpa pengamanan sehingga sepeda motor memiliki tingkat kefatalan yang lebih tinggi daripada kendaraan mobil. Begitu pula dengan banyaknya sepeda motor yang memiliki kapasitas mesin yang sangat besar jika dibandingkan dengan bobotnya, membuat sepeda motor memiliki pilihan untuk melaju dengan kecepatan tinggi. Kondisi ini menyebabkan pemacu kecepatan menuju motorlisasi dan menyebabkan peningkatan angka kematian di wilayah Asia Pasifik (ADB, 1998). Lebih lanjut Soekanto menjelaskan beberapa kelemahan penggunaan sepeda motor meliputi: (1) Kestabilan gerakan, sepeda motor hanya ditopang oleh dua roda dengan tujuan agar keseimbangan gerakan bertumpu pada kemampuan pengemudi untuk mengendalikan kendaraannya. Jika pengemudi tidak hati-hati, maka akan dengan mudah terpeleset atau mengalami kecelakaan; (2) Kapasitas sepeda motor yang mampu bergerak dengan cepat dapat menyebabkan efek yang lebih fatal jika sepeda motor tersebut mengalami kecelakaan; (3) Sepeda motor tidak didesain untuk melindungi pengendara (*unprotected rider*), tidak dilengkapi dengan penutup untuk melindungi pengemudi, sehingga pengendara sepeda motor harus melengkapi dirinya dengan pengaman seperti helm, jaket pelindung, sepatu, sarung tangan, dan lain-lain.

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan yang melibatkan sepeda motor sangat tinggi. Hal ini ditandai dengan peningkatan pesat jumlah sepeda motor karena umumnya relatif terjangkau untuk sebagian besar masyarakat Indonesia. Demikian juga, perilaku pengendara sepeda motor di luar dan sekitarnya juga merupakan faktor penentu kecelakaan, khususnya bagi pengendara yang sudah memodifikasi kendaraan bermotornya yang tidak sesuai dengan ketentuan yang tertera dalam UU. No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Soekanto, 2008).

### **II.1.3 Berkendara Sepeda Motor**

Dalam berkendara sepeda motor, terdapat peraturan yang mengatur lalu lintas dimana dalam peraturan tersebut mengatur keselamatan dan *safety riding*. Dengan peraturan ini diharapkan bahwa kesadaran kita dalam menerapkan dan menjalankan kesadaran berkendara dengan aman dan selamat. Seperti yang diketahui bahwa penggunaan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor di Indonesia sangatlah umum dan sangat banyak diketahui beberapa Undang Undang yang mengatur kendaraan yang ada di jalan raya.

Undang-Undang yang dalam *safety riding* yang dimaksud mengatur beberapa hal, antara lain: (1) Kepemilikan SIM (Surat Ijin Mengemudi) dimana UU No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa SIM adalah sebuah persyaratan yang harus dimiliki oleh pengendara yang menggunakan jalan raya; (2) Kebijakan yang menyatakan bahwa pejalan kaki harus didahulukan; (3) Pemahaman terkait peraturan lalu lintas; (4) Memenuhi standar keselamatan berkendara; (5) Memenuhi persyaratan teknis sepeda motor (Wahanahonda.com).

### **II.1.3 Perspektif dalam Memilih Jenis Sepeda Motor**

Kendaraan bermotor (sepeda motor) merupakan salah satu alat transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat saat ini. Ini karena nilai finansial atau kepraktisan yang dihadirkan oleh sepeda motor ini. Nilai finansial dapat dilihat dari harga sepeda motor yang pada umumnya terjangkau oleh individu di kelas ekonomi menengah dan penggunaan bahan bakar yang relatif lebih hemat daripada kendaraan bermotor roda 4. Sedangkan kita dapat melihat nilai fungsional dengan kegesitan kendaraan bermotor roda dua bila digunakan di jalan raya yang padat akan kendaraan

Terdapat beberapa jenis sepeda motor yang banyak orang gunakan, khususnya di Indonesia. Beragam jenis sepeda motor tersebut mengerucut pada 2 tipe yakni sepeda motor dengan persneling dimana pada tipe ini sepeda motor menggunakan gigi-gigi transmisi untuk memindahkan tenaga ke roda belakang, atau dalam penelitian ini disebut dengan sepeda motor tipe manual. Sementara itu, sepeda motor dengan tipe persneling terbagi menjadi 2 jenis yaitu:

- a. Sepeda motor dengan persneling standar. Sepeda motor jenis ini adalah kendaraan dengan tingkat akselerasi yang tidak begitu cepat. Kecepatan yang dimiliki motor ini sangat lazim dan biasanya dikendarai oleh orang-orang yang suka beraktivitas santai. Selain itu, sepeda motor jenis ini sangat cocok digunakan di trek yang tidak memiliki banyak tanjakan. Kekuatan yang dimilikinya memang masih kurang jika digunakan di trek yang memiliki banyak tanjakan. Kendaraan ini lebih cocok digunakan di wilayah perkotaan.



Gambar 2.1. Sepeda motor dengan persneling standar

Sumber : <https://docplayer.info/53603733-Bab-ii-dasar-teori-gambar-2-1-sepeda-motor-persneling-standar.html>

- b. Sepeda motor dengan kopling manual. Motor ini cocok untuk dikendarai diberbagai macam trek, baik itu trek datar maupun trek sulit. Kekuatan motor ini memang sangat besar, hal tersebut juga ditunjang dengan penggunaan kopling manual yang membuatnya sangat mudah saat melewati tanjakan. Karena dengan kopling manual, pengemudi tidak perlu mengurangi kecepatan sama sekali saat harus mengganti persneling. Namun, ketika digunakan di trek datar dan di jalan macet, pengendara akan mengalami sedikit rasa pegal di tangan atau kakinya melebihi pengendara sepeda motor dengan persneling standar. Ini karena pengendara sepeda motor dengan kopling manual perlu memainkan lebih sering persneling dengan kaki dan kopling dengan tangan.



Gambar 2.2. Sepeda motor dengan kopling manual

Sumber: <https://docplayer.info/53603733-Bab-ii-dasar-teori-gambar-2-1-sepeda-motor-persneling-standar.html>

Jenis berikutnya adalah sepeda motor matic, yaitu jenis sepeda motor yang tidak menggunakan operan gigi manual dan hanya membutuhkan satu akselerasi. Cara kerja kopling otomatis berfungsi, yaitu kopling dihubungkan dan dipisahkan menggunakan daya centrifugal, yang muncul sebagai hasil dari daya putar poros engkol. ([www.teknik-otomotif.co.id](http://www.teknik-otomotif.co.id)).



Gambar 2.3. Sepeda motor matic

Sumber: <https://www.otomotif.com/harga-honda-vario-2017/>

Pada awalnya sepeda motor ini dirancang secara khusus dan fokus tersedia untuk wanita. Kemudahan menjalankan motor yang tanpa persneling dan lebih mirip dengan mengendarai sepeda tanpa interaksi percepatan ini dipandang cocok untuk dikendarai oleh para wanita. Namun, karena kecepatan yang dikendalikan oleh motor jenis ini sangat cepat, hampir sama dengan motor berkopling manual. Selain itu, sistem pengoperasiannya yang lebih mudah dan nyaman jika dibandingkan dengan jenis sepeda motor sebelumnya karena hanya perlu mengoperasikan gas, rem dan *stang* untuk mengontrol jalannya sepeda motor matik ini di jalanan, tanpa harus mengatur gigi transmisi ataupun kopling.

Sementara itu, terdapat beragam pertimbangan bagi masyarakat untuk memilih tipe atau jenis motor yang akan digunakan. Pertimbangan tersebut umumnya terkait dengan aktifitas yang mereka lakukan. Khususnya untuk kebutuhan atau aktifitas yang biasa dilakukan sehari-hari beberapa hal yang menjadi pertimbangan antara lain:

- a. Performa berkendara. Salah satu perbedaan performa berkendara yang dapat dilihat antara berkendara dengan sepeda motor tipe *matic* dan manual adalah saat melakukan perpindahan atau pengaturan kecepatan dan tenaga sepeda motor. Pada motor manual pengendara perlu mengoper gigi secara manual, sementara pada jenis *matic* cukup tuas gas untuk menjalankan kendaraan. Ini karena perbedaan pada rangka penggerak roda yang disebut *Continuously Variable Transmission (CVT)*. Perbedaan transmisi menyebabkan kedua jenis mesin tersebut cenderung unggul di medan tertentu. Jika menggunakan kendaraan untuk keperluan transportasi sehari-hari dan cenderung macet di jam-jam sibuk, maka sepeda motor jenis *matic* yang lebih tepat untuk digunakan. Terlebih jika menempuh perjalanan dengan jarak lebih dari 10 km akan terasa lebih nyaman. Sementara untuk tipe manual, torsi maksimal dapat dicapai saat melewati medan yang kurang baik karena perpindahan transmisi (Zabadi, 2018).

b. Konsumsi Bahan Bakar. Lodra (2019) menyebutkan bahwa dari segi bahan bakar, sepeda motor manual unggul dibandingkan jenis sepeda motor yang lain. Misalnya, Vario Techno 125 mampu menempuh jarak 52,1 km dengan satu liter bahan bakar, sedangkan Honda Supra X 125 PGM-FI mampu menempuh jarak sejauh 56,1 km. Matic lebih banyak membakar (bahan bakar minyak) daripada sepeda motor manual karena pergantian transmisi terjadi secara otomatis, sehingga kerja mesin motor seperti dipaksakan. Berbeda halnya pada sepeda motor manual, jika pijakannya kurang, pengendara bisa menurunkan atau mengoper persneling. Hal ini akan menjaga perputaran gear tetap lancer tanpa harus memaksakan tarikan mesin motor.

Sejalan dengan itu, Olga (2020) menyebutkan bahwa terdapat dua alasan mengapa pemanfaatan bahan bakar jenis manual bisa lebih terjangkau. Pertama, perputaran transmisi manual tidak seberat transmisi otomatis, jadi motor tidak membutuhkan banyak bahan bakar untuk bekerja ekstra. Kedua, jumlah gigi yang lebih banyak juga membuat penggunaan bahan bakar tipe manual lebih hemat. Akibatnya, bahan bakar jenis manual tidak cepat habis

c. Perawatan dan Pemeliharaan. Sepeda motor tipe *matic* memiliki komposisi mesin tertutup dibanding motor manual. Dengan demikian apabila terjadi kerusakan, motor *matic* akan lebih sulit untuk dideteksi dan tentunya biaya perawatan dan perbaikannya akan lebih mahal daripada motor tipe manual. Selain itu, Durabilitas (ketahanan) motor *matic* pasca perbaikan cenderung lebih pendek daripada motor manual, sehingga efek samping dari perbaikan motor akan cepat terasa pada motor *matic* dibanding motor manual (hondacengkareng.com).

Selain itu, dikutip dari laman federal.co.id, motor matic memiliki beberapa perbedaan mendasar dengan motor manual, salah satunya adalah ruang oli. Sepeda motor tipe *matic* oli motor berfungsi untuk melumasi mesin dan

transmisi artinya keduanya terpisah, tidak seperti motor manual yang oli mesin sekaligus berfungsi sebagai oli transmisi. Oleh karena itu, dilihat dari perawatan sistem pelumasan, pada sepeda motor tipe *matic* tentu akan membutuhkan lebih banyak biaya daripada sepeda motor tipe manual.

#### **II.1.4 Penelitian Perbandingan Pemakaian Sepeda Motor Matic dan Manual**

##### **a. Bahan Bakar**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya, dilakukan uji pada kendaraan sepeda motor Manual merek sepeda motor Honda dengan ukuran CC 125, tahun perakitan 2016 dan kendaraan sepeda motor Matic juga menggunakan merek sepeda motor yang sama yaitu Honda dengan ukuran CC 125, tahun perakitan 2013. Sebelum melakukan pengujian atau trial dilapangan dilakukan servis atau kalibrasi ulang untuk penggunaan sepeda motor yang lebih efisien dalam hal konsumsi bahan bakar. Pada grafik percepatan sepeda motor manual, menunjukkan hubungan yang sangat signifikan antara kecepatan dengan volume penggunaan bahan bakar minyak bahwa semakin tinggi kecepatan semakin besar volume bahan bakar yang digunakan. Kecepatan kendaraan yang bervariasi pada kendaraan sepeda motor memperlihatkan model operasi yang berbeda untuk setiap jenis sepeda motor. Ini menunjukkan bahwa variabel penggunaan bahan bakar minyak dipengaruhi oleh variabel kecepatan rata-rata sepeda motor manual sebesar 93,4%, untuk sisanya  $100\% - 93,4\% = 6,6\%$  dipengaruhi oleh variabel lain seperti tahun kendaraan, jenis bahan bakar yang digunakan dan lainnya.

Sedangkan pengaruh Kecepatan Kendaraan roda dua terhadap Konsumsi Bahan Bakar Minyak berdasarkan jenis sepeda motor (Matic) Terlihat hubungan bahwa ada kecenderungan terbalik yaitu semakin besar kecepatan semakin kecil penggunaan volume bahan bakar minyak, terutama pada kecepatan 40 km/jam dan 50 km/jam terlihat penurunan yang signifikan dan mengalami kenaikan pada kecepatan diatas 50 km/jam. Penggunaan bahan bakar pada kendaraan sepeda motor sangat dipengaruhi dengan jarak tempuh dan kecepatan yang digunakan. Bila dibandingkan antara sepeda motor *manual* dan sepeda motor *matic* maka

penggunaan sepeda motor manual lebih murah dibandingkan dengan kendaraan sepeda motor *matic* bila dilihat dari segi penggunaan bahan bakar minyak. (Ayatullah, 2018)

b. Biaya Operasional

Dari hasil penelitian sebelumnya, telah dilakukan penghitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), sehingga diperoleh angka rata-rata dan biaya operasional maksimum per 1 (satu) km perjalanan. Variabel yang terikat adalah perjalanan untuk hal ini yang mempengaruhi biaya operasional, sedangkan variabel bebasnya adalah biaya penggunaan bahan bakar, biaya oli (oli motor dan transmisi / oli roda gigi), biaya pergantian ban (ban luar dan dalam), biaya pelaksanaan administrasi, biaya suku cadang ekstra. cadangan, dan biaya tak terduga. Perhitungan biaya operasional menggabungkan biaya tetap dan biaya variabel. (Meidia Refiyanni, 2018)

## **II.2 Konsep Dasar Persepsi**

### **II.2.1 Pengertian Persepsi**

Persepsi adalah salah satu perspektif psikologis yang penting bagi manusia. Dalam istilah terminologi, persepsi diartikan sebagai reaksi langsung dari retensi atau cara untuk mengetahui beberapa hal melalui deteksi sistem indera dan reaksi terhadap kehadiran berbagai aspek dan manifestasi di sekitarnya. Perspektif mengandung makna yang sangat luas, termasuk internal dan eksternal. Berbagai ahli yang berbeda telah memberikan pengertian yang beragam, meskipun pada intinya mereka mengandung makna yang sama. Seperti yang diartikan dalam rujukan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), persepsi merupakan reaksi langsung (penerimaan) terhadap sesuatu. Proses seseorang yang mengetahui sesuatu melalui lima panca indera mereka.

Asrori (2009: 21) mengungkapkan bahwa persepsi adalah "proses seseorang dalam mengartikan, mengoordinasikan dan memberi makna terhadap stimulus yang berasal dari lingkungan dimana individu itu berada yang merupakan hasil dari proses belajar dan pengalaman." Dalam pengertian persepsi, ada dua komponen penting, yaitu interpretasi dan pengorganisasian. Selain itu, Asrori berpendapat bahwa interpretasi adalah upaya untuk memahami seorang individu terhadap informasi yang didupatkannya. Kemudian pengorganisasian adalah cara untuk mengelola informasi tertentu agar memiliki makna.

Sugihartono, dkk (2007: 8) mengungkapkan bahwa persepsi adalah kapasitas otak untuk menginterpretasikan suatu stimulus atau proses untuk menerjemahkan stimulus yang masuk ke dalam reseptor manusia. Persepsi manusia terdapat berbagai perspektif dalam penginderaan. Ada yang mempersepsikan sesuatu itu baik atau persepsi yang positif maupun persepsi negatif yang akan mempengaruhi tindakan manusia yang tampak atau nyata.

Walgito (2004: 70) mengungkapkan bahwa persepsi merupakan suatu proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh organisme atau individu sehingga menjadi sesuatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang integrated dalam diri individu. Respon sebagai akibat dari persepsi dapat diambil oleh individu dengan berbagai macam bentuk. Stimulus mana yang akan mendapatkan respon dari individu tergantung pada perhatian individu yang bersangkutan. Berdasarkan hal tersebut, perasaan, kemampuan berfikir, pengalaman-pengalaman yang dimiliki individu tidak sama, maka dalam mempersepsi sesuatu stimulus, hasil persepsi mungkin akan berbeda antar individu satu dengan individu lain.

Semua orang cenderung melihat hal yang persis sama dengan cara yang berbeda. Perbedaan ini dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk wawasan, pengalaman, dan perspektif. Persepsi juga diidentifikasi dengan cara seseorang melihat suatu objek tertentu dalam berbagai cara dengan menggunakan reseptor yang mereka miliki, kemudian mencoba untuk menafsirkannya. Persepsi adalah hasil kerja oleh otak dalam menghasilkan pemahaman atau membuat keputusan tentang sesuatu yang terjadi di sekitarnya (Waidi, 2006: 118).

Berdasarkan beberapa definisi yang dikemukakan oleh ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan proses yang dialami oleh individu dalam menerjemahkan suatu peristiwa atau keadaan melalui penginderaan baik lewat penglihatan, pendengaran, penghayatan, dan/atau perasaan yang dimiliki sehingga terbentuk sebuah tanggapan dalam diri individu sehingga individu sadar akan segala sesuatu yang terjadi dilingkungannya berdasarkan hasil penginderaan tersebut.

## II.2.2 Jenis-Jenis Persepsi

Savitra (2018) menuliskan beberapa jenis persepsi, antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Persepsi visual, didapat melalui penglihatan. Penglihatan adalah kemampuan seseorang untuk melihat cahaya dan kemudian menguraikannya. Kemampuan yang digunakan untuk penglihatan dalam tubuh manusia adalah mata. Individu yang memiliki kemampuan visual yang berkurang dapat dibantu dengan menggunakan beberapa alat bantu penglihatan atau melalui prosedur medis berupa operasi lasik untuk meningkatkan kemampuan penglihatan mereka. Pemahaman semacam ini adalah kemampuan yang paling cepat tercipta pada bayi yang baru lahir dan dapat mempengaruhi bayi untuk memahami kondisi di sekitar mereka.
- b. Persepsi auditori, diperoleh dari indera pendengaran, yaitu oleh telinga. Mendengar adalah kemampuan yang digunakan untuk mendengarkan suara. Pada manusia dan binatang vertebrata, pendengaran dilengkapi dengan kerangka kerja yang mampu mendengar, mulai dari telinga, sistem sensorik, dan otak. Seorang individu hanya bisa mendengar jangkauan suara 20 Hz hingga 20.000 Hz. Ketika ada paksaan untuk melampaui jangkauan ini, mendengarkan pada frekuensi tinggi terus-menerus akan merusak system pendengaran.
- c. Persepsi perabaan, adalah jenis persepsi yang diperoleh melalui deteksi kulit. Kulit dibagi menjadi 3 bagian, yaitu lapisan epidermis, lapisan dermis dan lapisan subkutis. Kulit memiliki kapasitas sebagai pelindung organ dalam, seperti tulang dan otot. Fungsinya sebagai indera peraba yang dilengkapi dengan berbagai reseptor yang sensitif terhadap berbagai rangsangan yang didaptnya. Selain itu, kulit juga memiliki kemampuan sebagai system ekskresi, mengatur tingkat panas internal, dan lain-lain.
- d. Persepsi penciuman diperoleh melalui penciuman, yaitu hidung. Penciuman adalah kemampuan untuk merasakan aroma. Kemampuan ini dihantarkan oleh

sel-sel sensor yang secara khusus ada di rongga hidung vertebrata dan analogi, sel-sel sensor yang berada di antena makhluk invertebra.

- e. Persepsi pengecapan, diperoleh melalui indera pengecapan, yaitu lidah. Pengecapan adalah sejenis kemoreseptor langsung yang merupakan salah satu dari lima panca indera dalam tubuh manusia. Pengecapan adalah fungsi sistem sensorik yang berada dalam system syaraf pusat. Sel reseptor yang ada pada manusia dapat ditemukan di lidah, langit-langit mulut, epiglottis, dan epitel faring.
- f. Persepsi sosial, sangat penting sebagai persepsi yang memungkinkan orang memiliki pilihan untuk memahami orang lain dan interaksi dalam lingkungan sosial. Dengan tujuan itu ternyata persepsi sosial menjadi penting bagi masyarakat.
- g. Persepsi bicara merupakan interaksi dalam bahasa yang dapat didengar, diuraikan hingga dapat dipersepsikan dengan baik. Seperti yang ditunjukkan oleh penelitian yang ada, persepsi bicara bertujuan untuk melihat bagaimana orang dapat mendengar dan memahami suara yang mengandung kata-kata dan menggunakan informasi tersebut untuk memahami bahasa yang diucapkan. Cara memahami bahasa ini akan dimulai dari tingkat bunyi dimana sinyal audio dihantarkan seperti proses yang terjadi pada proses pendengaran. Pada awalnya sinyal audio akan dikontraskan dengan visualnya, perhatian utama adalah melihat pergerakan bibir sehingga seorang individu bisa mendapatkan petunjuk.
- h. Persepsi wajah, ini mengacu pada proses intelektual yang berpusat pada penampilan manusia, termasuk kesan karakter dan penampilan individu yang digunakan sebagai petunjuk emosional.
- i. Persepsi sentuhan sosial, merupakan bentuk persepsi yang terbentuk saat menerima sentuhan dari individu lain. Informasi yang diperoleh dari individu lain akan diterima dan kemudian diolah dengan cara yang berbeda dengan informasi sentuhan yang diperoleh melalui interaksi.
- j. Persepsi melalui indera lainnya, adalah persepsi yang diperoleh melalui indera lainnya, yang memungkinkan tubuh manusia melakukan berbagai macam jenis

persepsi, misalnya keseimbangan tubuh, gravitasi, pengeluaran urin dan pembuangan feses serta yang dirasakan di paru-paru dan tenggorokan. Pembentuk persepsi yang terjadi pada manusia pada kenyataannya dipengaruhi oleh komponen-komponen yang berbeda, baik dari dalam maupun luar yang telah dialami sebelumnya seperti ilmu pengetahuan, inspirasi, hingga pengalaman yang diperoleh. Faktor-faktor ini kemudian bekerja sama satu sama lain dan berdampak pada bagaimana suatu objek atau peristiwa dilihat dan kemudian menjadi persepsi yang timbul dari individu yang bersangkutan. Jadi setiap individu memiliki persepsi dan pandangan tersendiri mengenai sesuatu hal.

Selama proses membentuk persepsi, setiap indera yang ada pada tiap individu memiliki peran yang penting. Namun, yang utama adalah indera penglihatan atau mata karena indera ini mengambil peran utama yang mendominasi penglihatan pada proses persepsi individu. Demikian juga, indera penglihatan lebih sederhana untuk dipelajari daripada indera lainnya pada manusia.

### **II.2.3 Syarat Terjadinya Persepsi**

Walgito (2004) berpendapat bahwa manusia dapat menyadari dan dapat menghasilkan persepsi, diperlukan beberapa faktor-faktor yang berperan, yang kemudian menjadi syarat agar terjadi persepsi, yaitu: (1) Terdapat objek atau rangsangan yang dipersepsikan (fisik); (2) Terdapat sistem indera, syaraf, dan pusat susunan saraf sebagai penerima rangsangan (fisiologis); (3) Perhatian yang merupakan langkah utama dalam menghasilkan persepsi (psikologis). Sementara Sunaryo (2004) juga mengemukakan pentingnya sistem saraf persepsi sensoris sebagai penghantar rangsangan ke sistem saraf pusat (otak), yang kemudian sebagai alat untuk menghasilkan respon.

## II.2.4 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Toha (2003: 154) menyebutkan faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang adalah sebagai berikut:

- a. Faktor internal: perasaan, perspektif dan karakter, prasangka, keinginan atau asumsi, perhatian (pusat), proses pembelajaran, kondisi fisik, masalah kejiwaan, nilai dan kebutuhan seperti minat, dan inspirasi.
- b. Faktor eksternal: latar belakang keluarga, data yang diperoleh, informasi dan kebutuhan faktor lingkungan, intensitas, ukuran, keberlawanan, pengulangan gerakan, hal-hal baru dan dapat dikenali.

Sementara itu Walgito (2004: 70) faktor-faktor yang berperan dalam persepsi dapat dikemukakan beberapa faktor, yaitu:

Objek yang dipersepsi. Objek menimbulkan stimulus yang mengenai alat indera atau reseptor. Stimulus dapat datang dari luar individu yang mempersepsi, tetapi juga dapat datang dari dalam diri individu yang bersangkutan yang langsung mengenai syaraf penerima yang bekerja sebagai reseptor.

Alat indera, syaraf dan susunan syaraf. Alat indera atau reseptor merupakan alat untuk menerima stimulus, di samping itu juga harus ada syaraf sensoris sebagai alat untuk meneruskan stimulus yang diterima reseptor ke pusat susunan syaraf, yaitu otak sebagai pusat kesadaran. Sebagai alat untuk mengadakan respon diperlukan motoris yang dapat membentuk persepsi seseorang.

Perhatian Untuk menyadari atau dalam mengadakan persepsi diperlukan adanya perhatian, yaitu merupakan langkah utama sebagai suatu persiapan dalam rangka mengadakan persepsi. Perhatian merupakan pemusatan atau konsentrasi dari seluruh aktivitas individu yang ditujukan kepada sesuatu sekumpulan objek.

Faktor-faktor tersebut menjadikan persepsi individu berbeda satu sama lain dan akan berpengaruh pada individu dalam mempersepsi suatu objek, stimulus, meskipun objek tersebut benar-benar sama. Persepsi seseorang atau kelompok dapat jauh berbeda dengan persepsi orang atau kelompok lain sekalipun situasinya sama. Perbedaan persepsi dapat ditelusuri pada adanya perbedaan-perbedaan individu, perbedaan-perbedaan dalam kepribadian, perbedaan dalam sikap atau perbedaan dalam motivasi. Pada dasarnya proses terbentuknya persepsi ini terjadi dalam diri seseorang, namun persepsi juga dipengaruhi oleh pengalaman, proses belajar, dan pengetahuannya.

## **II.2.5 Proses Terjadinya Persepsi**

Persepsi tidak terjadi begitu saja, namun melalui sebuah proses. Walgito (2004: 90) mengungkapkan bahwa terbentuknya persepsi melalui suatu proses, dimana proses terjadinya persepsi dapat dijelaskan sebagai berikut:

Suatu objek menghasilkan rangsangan atau stimulus, dan stimulus tersebut mengenai reseptor atau alat indera. Perlu diketahui bahwa objek dan stimulus yang dimaksudkan itu berbeda, namun ada kalanya stimulus dan obyek menjadi satu, misalnya mengenai tekanan. Benda sebagai objek langsung mengenai kulit, sehingga tekanan yang diberikan akan terasa.

Proses pemberian stimulus terhadap alat indera merupakan proses fisik. Dorongan yang didapat oleh alat indera dikirim melalui sistem saraf menuju ke otak. Interaksi ini dikenal sebagai proses fisiologis. Pada titik itu ada proses yang terjadi di otak sebagai pusat kesadaran sehingga individu tersebut merasakan apa yang dilihat, atau didengar, atau diraba. Proses yang terjadi di otak atau di pusat kesadaran ini dikenal sebagai proses psikologis. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa fase terakhir dari proses terjadinya persepsi adalah ketika individu tersebut mengetahui, misalnya, apa yang dilihat, apa yang didengar, atau apa yang dirasakan, khususnya

stimulus yang didapat melalui reseptor. Proses ini adalah proses yang terakhir dan merupakan persepsi sebenarnya.

Persepsi merupakan bagian dari seluruh proses yang menghasilkan reaksi atau respon setelah stimulus diterapkan pada individu. Sub prosesnya adalah pengenalan, perasaan, dan pemikiran. Persepsi dan pengetahuan dibutuhkan dalam semua kegiatan psikologis. Rasa dan pemikiran bukanlah bagian penting dari setiap kondisi stimulus-respon, meskipun sebagian besar reaksi individu yang sadar dan bebas terhadap suatu rangsangan dianggap dipengaruhi oleh akal atau perasaan atau keduanya (Walgito, 2004).

Lebih lanjut Walgito juga mengungkapkan bahwa selama proses dihasilkannya persepsi, ada tiga bagian utama, khususnya: (1) Seleksi, adalah cara untuk menyaring setiap rangsangan yang didapatkan dari luar, intensitas dan jenisnya bisa banyak atau sedikit; (2) Pemahaman atau interpretasi, yaitu proses mengorganisasikan suatu informasi sehingga memiliki arti penting bagi seseorang. Interpretasi dipengaruhi oleh berbagai faktor, misalnya, pengalaman masa lalu, sistem nilai yang dianut, motivasi, karakter, dan kemampuan kognisi. Interpretasi juga bergantung pada kemampuan individu untuk mengorganisir informasi yang kompleks.

Interpretasi dan persepsi tersebut kemudian diubah menjadi tingkah laku sebagai reaksi (Depdikbud, 1985). Jadi, proses persepsi adalah memilih, menguraikan, dan mengumpulkan bersama informasi yang ada.

## **II.2.6 Output (Luaran) Persepsi**

Menurut Irwanto (2002), setelah individu berinteraksi dengan objek yang dipersepsikan, maka hasil dari persepsi tersebut dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu:

- a. Persepsi positif. Persepsi yang menggambarkan semua informasi (terlepas dari apakah mereka mengetahuinya atau tidak) dan reaksi yang diteruskan sebagai upaya memanfaatkannya. Hal ini akan dilanjutkan dengan keaktifan atau menerima dan mendukung objek yang dipersepsikan.
- b. Persepsi negatif. Persepsi yang menggambarkan semua informasi (tahu tidaknya atau kenal tidaknya) dan reaksi yang tidak sejalan dengan objek yang dipersepsikan. Hal ini akan dilanjutkan dengan kepasifan atau mengabaikan dan menentang terhadap objek yang dipersepsikan.

Oleh karena itu, hasil dari persepsi baik itu yang positif maupun yang negatif dapat dikatakan secara konsisten berdampak pada seseorang dalam melakukan suatu tindakan. Terlebih lagi, munculnya suatu persepsi positif atau persepsi negatif semuanya bergantung pada bagaimana individu menggambarkan semua pengetahuannya mengenai objek yang dipersepsikan.

## **II.3 Prosedur Umum Pelaksanaan Penelitian**

Penelitian yang dilakukan merupakan jenis penelitian deskriptif yaitu jenis suatu penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel tunggal, baik satu variabel ataupun lebih variabel (Independen) tidak adanya perbandingan, atau hubungan dengan variabel yang lain (Sugiyono, 2012: 13). Adapun pendekatan penelitian yang digunakan berupa pendekatan kuantitatif yaitu penelitian yang bertujuan untuk mengetahui keadaan yang sesungguhnya dari objek yang diteliti,

dimana masalah yang akan diteliti diukur dengan menggunakan angka-angka dan menggunakan teknik analisis statistik untuk mengolah data (Sugiyono, 2015:14).

Sehubungan dengan populasi dalam suatu penelitian merupakan kumpulan individu atau objek yang merupakan sifat-sifat umum. Arikunto (2010: 173) menjelaskan bahwa “populasi adalah keseluruhan objek penelitian”. Sementara Sugiyono (2010: 80) menyebutkan bahwa populasi adalah “wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya”. Berdasarkan penjelasan para ahli tersebut, penulis menetapkan populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang telah mengendarai dan/ atau menggunakan sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual yang berada disekitar wilayah kota Makassar.

Sementara itu, pengambilan atau pembuatan sampel dari populasi sebagai wakil dari populasi dilakukan untuk membuat kesimpulan penelitian sebagai suatu yang berlaku bagi populasi. Arikunto (2010: 174) mengatakan “sampel adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti”. Selanjutnya Sugiyono (2010: 181) menyebutkan “sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”.

Adapun dalam penelitian ini penulis menentukan sampel dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Mengenai hal ini, Arikunto (2010: 183) menjelaskan bahwa “*purposive sampling* dilakukan dengan menggunakan cara pemilihan subjek bukan didasarkan atas strata, random atau daerah tetapi didasarkan atas adanya tujuan tertentu”. Demikian halnya dengan Sugiyono (2010: 85) yang menerangkan bahwa “*purposive sampling* merupakan metode pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu”. Artinya, bahwa setiap subjek yang diambil dari populasi dipilih dengan sengaja berdasarkan tujuan dan pertimbangan tertentu. Tujuan dan pertimbangan pengambilan subjek/ sampel dalam penelitian ini adalah sampel tersebut telah berkendara menggunakan sepeda motor merk Honda dengan kapasitas isi silinder yang sama (berkisar 110-150 cc) dengan tipe transmisi *matic* dan manual sekurang-kurangnya selama 3 bulan. Berdasarkan beberapa penjelasan

tersebut, maka dalam penelitian ini jumlah sampel yang digunakan sebanyak 50 orang.

Sementara itu, terkait teknik dan instrumen pengumpulan data Menurut (Riduwan, 2012:69) adalah “cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk pengumpulan data”. Sementara Sugiyono (2012:224) merupakan langkah utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data, jika peneliti tidak mengetahui teknik pengumpulan data maka peneliti tidak akan mendapat data yang memenuhi standar.

Untuk memperoleh data yang diperhatikan maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

### **1. Angket (*Questionnaire*)**

Sugiyono (2012:124) menyebutkan bahwa kuisisioner adalah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan persetujuan atas pertanyaan / penjelasan tertulis kepada responden untuk dijawab. Kuisisioner ini merupakan strategi pengumpulan informasi yang efektif jika peneliti mengetahui dengan pasti variabel apa yang harus diukur dan apa yang diharapkan dari responden.. Dalam penelitian ini, angket digunakan untuk memperoleh data primer terkait persepsi pengendara sepeda motor terkait perbandingan penggunaan sepeda motor jenis *matic* dan manual.

### **2. Dokumentasi**

Dokumentasi merupakan metode pengumpulan data untuk mendapatkan informasi langsung dari lokasi penelitian, termasuk buku-buku yang relevan, peraturan, laporan kegiatan, foto, film dokumenter, data yang relevan dengan penelitian (Sugiyono, 2012). Dokumentasi dilakukan dalam penelitian untuk memperoleh data sekunder berupa informasi kendaraan yang dimiliki oleh responden terpilih.

### 3. Wawancara

Sugiyono (2012:137-138) wawancara merupakan percakapan antara dua orang atau lebih yang berlangsung antar informan dan pewawancara. Wawancara digunakan sebagai metode pengumpulan informasi jika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan guna mengungkap permasalahan yang harus diteliti dan juga apabila peneliti ingin mengetahui lebih jauh lagi hal-hal yang akan diteliti dari responden yang lebih mendalam dan jumlah responden yang lebih kecil/sedikit.

Adapun instrumen penelitian adalah alat ukur di dalam penelitian yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati. Secara spesifik semua fenomena ini disebut variabel penelitian (Sugiyono, 2012:102). Sementara Arikunto dan Cepi (2009:90) menyebutkan bahwa instrumen menunjuk pada sesuatu yang dapat berfungsi sebagai pembantu agar usaha dalam pencapaian tujuan menjadi lebih mudah. Berdasarkan kedua rumusan tersebut maka instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan dalam penelitian pada waktu penelitian menggunakan suatu metode dan berfungsi untuk membantu dalam proses pengumpulan data sesuai dengan teknik atau metode yang digunakan.

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini dimaksudkan untuk menghasilkan data yang akurat yaitu dengan menggunakan skala *Likert*. Sugiyono (2012: 134) menyatakan bahwa “Skala *Likert* digunakan untuk mengukur suatu sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang suatu fenomena sosial”.

Terkait keabsahan data, yakni menyangkut tentang validitas dan reliabilitas, dalam penelitian ini digunakan untuk menguji kemampuan instrumen kuesioner dalam melakukan generalisasi data. Sesuai dengan pernyataan Sugiyono (2012:290) bahwa instrumen yang baik adalah instrumen yang valid dan reliabel sehingga handal digunakan dalam menganalisis data penelitian.

Adapun teknik validitas yang digunakan dalam penelitian ini berupa validitas isi (*content validity*) untuk menunjukkan kemampuan instrumen penelitian dalam mengungkap atau mewakili semua isi yang hendak diukur. Pada prosesnya peneliti menggunakan pendapat para ahli (*expert judgment*) dalam hal ini adalah dosen pada program studi Teknik Mesin dan/ atau dosen pembimbing untuk menelaah apakah instrumen telah sesuai dengan konsep yang akan diukur.

Sementara itu teknik yang digunakan untuk menguji kereliablelitasan instrumen dalam penelitian ini digunakan teknik *Split Half-Spearman Brown* (Teknik Belah Dua) dengan asumsi bahwa jika perolehan nilai reliabilitas  $> 0.60$  maka instrumen dinyatakan reliabel (Sugiyono, 2012:295). Adapun pengujian dilakukan dengan menggunakan *software SPSS V21*.

## BAB III METODE PENELITIAN

### III.1 Jenis Penelitian

Penelitian dilakukan di sekitar wilayah Kota Makassar dengan alat yang tersedia berupa angket (quisioner). Waktu penelitian dilakukan antara bulan Februari – Maret 2021 dengan data yang diperlukan cukup.

No	Kegiatan	Waktu Penelitian															
		Bulan															
		Februari				Maret				April				Mei			
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1	Tahap Persiapan Penelitian																
	Penyusunan dan Pengajuan Judul																
	Pengajuan Proposal																
	Seminar Proposal																
2	Tahap Pelaksanaan																
	Persiapan alat dan bahan																
	Pengujian																
3	Tahap Penyusunan Laporan																
	Seminar Hasil																
	Ujian Tutup																

### III.2 Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian ini direncanakan berlangsung selama  $\pm$  1 bulan. Adapun pelaksanaan penelitian dilakukan di sekitar wilayah Kota Makassar.

### III.3 Pelaksanaan Penelitian

Dalam proses penelitian yang dilakukan, pelaksanaannya terdiri dari beberapa tahapan. Tahapan-tahapan yang dilakukan secara umum dijelaskan sebagai berikut.

- **Survei Literatur**

Tahap ini adalah melakukan pengumpulan bahan literatur dan informasi berkaitan dengan judul penelitian

- **Identifikasi Masalah**

Melakukan identifikasi tentang masalah apa yang akan dibahas berkaitan dengan perbedaan sepeda motor jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara yang diperoleh berdasarkan literatur dan informasi yang telah dikumpulkan.

- **Studi Pustaka**

Mempelajari literatur yang akan digunakan sebagai kajian teori dalam penelitian ini.

- **Menentukan Sub Variabel dan Sumber Data**

Penelitian ini merupakan variabel tunggal. Adapun aspek yang diteliti dalam variabel penelitian yakni persepsi pengendara sepeda motor jenis *matic* dan manual dibatasi dengan persepsinya terhadap performa berkendara, konsumsi bahan bakar serta bagaimana perawatan dan pemeliharaan pada kedua jenis sepeda motor tersebut. Kemudian menentukan data-data seperti apa yang dibutuhkan berdasarkan populasi, sampel dan cara pengambilan sampelnya.

- **Menentukan dan Menyusun Instrumen Penelitian (Kuesioner)**

Tahap ini adalah penentuan instrumen penelitian yaitu dengan menggunakan kuesioner. Penyusunan kuesioner ini terdiri dari sejumlah pernyataan dengan 5 gradasi penilaian.

- **Mengumpulkan Data**

Menyebarkan kuesioner kepada responden. Hal ini dilakukan bersamaan dengan observasi untuk menghemat waktu, biaya dan tenaga.

- **Pengolahan Data**

Pengolahan data terdiri dari pemberian kode variabel, tabulasi, perhitungan dengan program SPSS 21.0 untuk kemudian dilakukan tabulasi kedua.

- **Analisa Data**

Menganalisa hasil pengolahan data berdasarkan hasil penelitian dan teori yang ada.

### **III.4 Metode pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data yang diperhatikan maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut.

#### **III.4.1 Angket**

Angket ini merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Dalam penelitian ini, angket digunakan untuk memperoleh data primer terkait persepsi pengendara sepeda motor terkait perbandingan penggunaan sepeda motor jenis *matic* dan manual.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis instrumen angket atau kuesioner dengan skala *Likert* dimana pemberian skor isian angket seperti terlihat pada tabel berikut:

Tabel 3.1. Interpretasi Penilaian Jawaban Angket

Kode	Keterangan	Skor Penilaian
SS	Sangat Setuju	Diberi skor 5
S	Setuju	Diberi skor 4
CS	Cukup Setuju	Diberi skor 3
KS	Kurang Setuju	Diberi skor 2
TS	Tidak Setuju	Diberi skor 1

(Sumber: Studi Penelitian)

Agar mendapatkan sebuah hasil penelitian yang memuaskan, peneliti menyusun rancangan kisi-kisi instrumen penelitian. Dalam penelitian ini, dari setiap sub variabel dari variabel penelitian (variabel tunggal) yang ada akan diberikan penjelasan, selanjutnya menentukan indikator yang akan diukur, hingga menjadi item pernyataan, seperti terlihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.2. Kisi-Kisi Angket Penelitian

Variabel Penelitian	Sub Variabel	Indikator	Nomor Item
Persepsi pengendara terhadap penggunaan sepeda motor jenis <i>matic</i> dan manual	Performa berkendara	- Akselerasi	1, 2
		- Kemudahan berkendara	3, 4
		- Kenyamanan berkendara	5, 6
		- Fleksibilitas berkendara berdasarkan jarak tempuh	7, 8
		- Fleksibilitas berkendara berdasarkan aktifitas	9, 10
	Konsumsi bahan bakar	- Perbandingan konsumsi bahan bakar berdasarkan aktifitas pengendara	11, 12
		- Perbandingan konsumsi bahan bakar berdasarkan rute perjalanan atau jarak tempuh	13, 14
	Perawatan dan Pemeliharaan	- Pelaksanaan servis ringan	15
		- Pelaksanaan servis berat	16

Variabel Penelitian	Sub Variabel	Indikator	Nomor Item
		- Biaya perawatan dan pemeliharaan	17, 18
		- Durabilitas pasca servis kendaraan	19, 20

(Sumber: Studi Penelitian)

### III.5 Analisa Data

Analisis data merupakan langkah yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian. Tujuannya untuk memperoleh kesimpulan dari hasil penelitian. Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah berupa analisis deskriptif, yaitu suatu teknik untuk mengungkapkan dan memaparkan pendapat dari responden berdasarkan jawaban dari instrumen penelitian yang telah diajukan oleh peneliti.<sup>2</sup>

Dari data yang telah terkumpul kemudian dilakukan analisis data secara deskriptif yaitu dengan cara memaparkan secara objektif dan sistematis situasi yang ada dilapangan. Setelah data diperoleh dari hasil pengumpulan data yang telah dilakukan, selanjutnya dilakukan pengolahan data.

Adapun pengolahan data dilakukan dengan cara sebagai berikut.

#### 1. Pengkodean data (data coding)

Pengkodean data merupakan suatu proses penyusunan secara sistematis data mentah dari kuisisioner dengan ketentuan yang ada, yakni dengan menggunakan *Rating Scale* (SS = 5, S = 4, CS = 3, KS = 2 dan TS=1);

## **2. Tabulating**

Tabulating adalah memasukan data kedalam tabel-tabel tertentu dan mengitungnya. Berdasarkan penjelasan diatas, maka dalam penelitian ini tahap analisis data yang dilakukan dengan cara pengecekan dan memberikan nomor pada responden disetiap kuisisioner yang telah ada, sehingga pengolahan data terlaksana dengan jumlah yang disesuaikan. Kemudian dilanjutkan dengan melakukan analisis data. Sementara analisis data yang dilakukan adalah sebagai berikut:

### **a. Uji Normalitas Data**

Teknik analisis data yang perrtama kali dilakukan adalah uji normalitas data. Uji normalitas data dilakukan untuk mengetahui apakah data yang dihasilkan berdistribusi normal atau tidak. Uji Normalitas ini menggunakan Kolmogorov Smirnov dengan bantuan SPSS 21.0.

### **b. Fungsi Operasional Variabel**

Variabel dalam penelitian ini merupakan variabel tunggal yakni persepsi pengendara sepeda motor terkait perbandingan penggunaan sepeda motor jenis *matic* dan manual. Adapun fungsi operasional yang didefinisikan dalam proses penelitiandapat dilihat pada tabel 3.3 berikut.

Tabel 3.3. Definisi Operasional

Variabel	Definisi Operasional	Cara Ukur	Hasil Ukur	Skala
Persepsi pengendara sepeda motor terhadap perbandingan penggunaan sepeda motor jenis <i>matic</i> dan manual yang meliputi performa berkendara, konsumsi bahan bakarsertaperawatan dan pemeliharaan	Pandangan pengendara sepeda motor terkait penggunaan sepeda motor jenis <i>matic</i> dan manual	Kuesioner dengan 20 soal dengan jawaban sangat setuju nilai 5, setuju nilai 4, cukup setuju nilai 3, kurang setuju nilai 2 dan tidak setuju nilai 1	Persepsi pengendara dikategorikan: - Persepsi sangat baik dengan skor 81-100 - Persepsi baik dengan skor 61-80 - Persepsi cukup baik dengan skor 41-60 - Persepsi kurang baik dengan skor 21-40 - Persepsi tidak baik dengan skor $\leq 20$ (Sugiyono, 2011)	Interval

(Sumber: Studi Penelitian)

### c. Persentase Perolehan Skor

Untuk memudahkan dalam melakukan analisis data yang telah diperoleh dari responden, data tersebut ditabulasikan sesuai dengan jawaban responden pada angket kedalam tabel, kemudian dihitung persentasenya, dan selanjutnya dianalisis. Perhitungan dilakukan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Dimana:

P : persentase skor

f: Jumlah jawaban responden

n: Jumlah responden (Kountur, 2005)

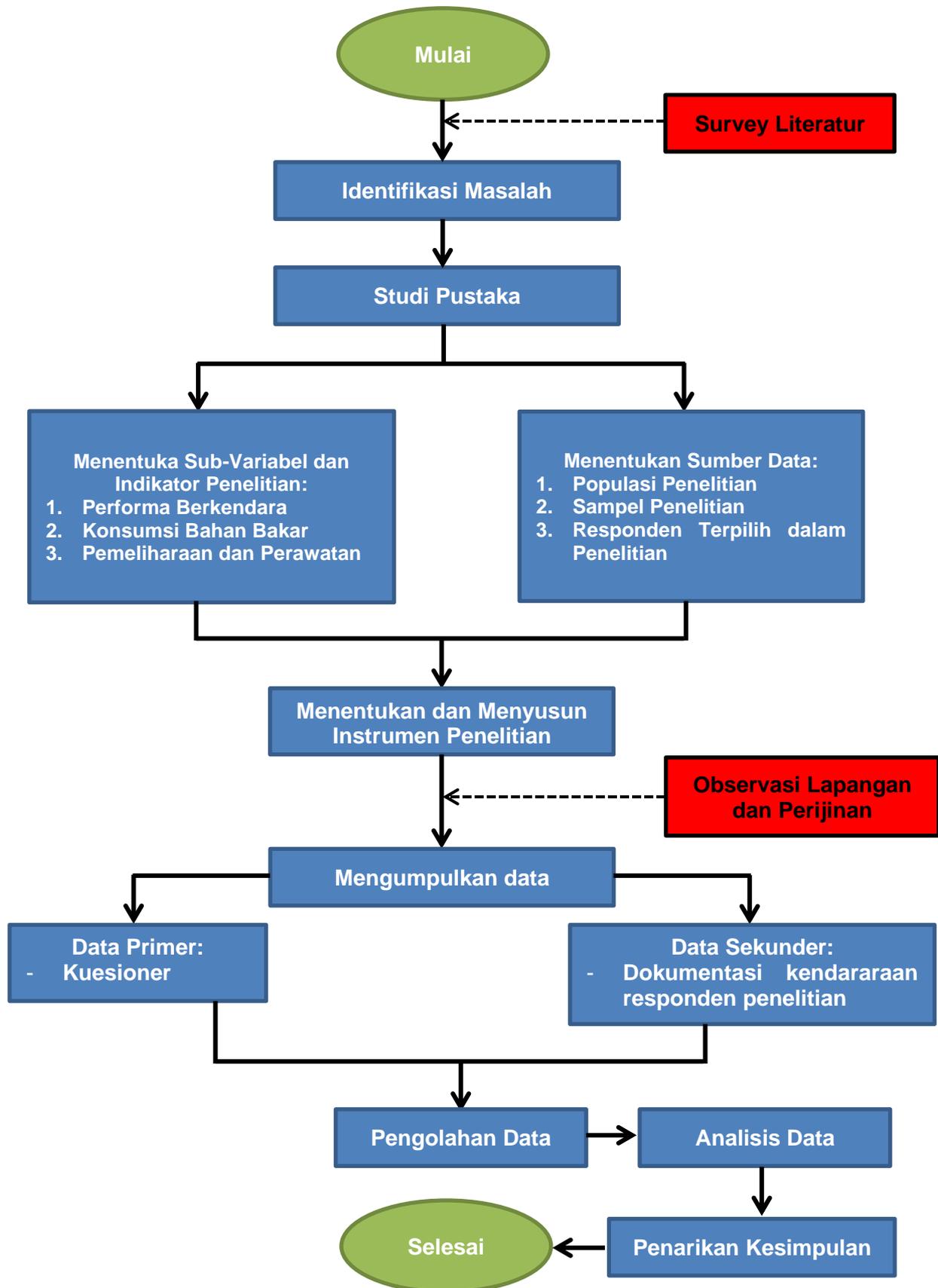
Untuk menafsirkan besarnya presentase yang diperoleh dari hasil tabulasi data, didalam penelitian ini digunakan penafsiran dengan kriteria yang dikemukakan oleh Riduwan (2012) yaitu pada Tabel 3.4 seperti dibawah ini.

Tabel 3.4 Interpretasi Persentase

<b>Persentase</b>	<b>Klasifikasi</b>
90% - 100%	Sangat Tinggi
80% - 89%	Tinggi
70% - 79%	Cukup Tinggi
≤69%	Rendah

(Sumber: Riduwan, 2012)

### III.6 Bagan Alur Penelitian



Gambar 3.1 Bagan alur penelitian

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penggunaan sepeda motor jenis *matic* dari beberapa responden memang banyak dijumpai dalam penggunaan sehari-hari adalah pekerja atau yang mempunyai usaha. Dari hasil data yang diperoleh menunjukkan angka yg cukup signifikan dari hasil perbandingan sepeda motor jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara. Namun tidak semua responden memilih jenis *matic* untuk pemakaian sehari-hari.

Dapat dilihat dari persentasi masing-masing tipe kendaraan bahwa tidak semua orang khususnya di kota Makassar menyukai pemakaian sepeda motor jenis *matic* baik untuk bekerja atau lain sebagainya. Sepeda motor manual berdasarkan persepsi dari pengendara atau beberapa responden juga masih sangat banyak yang menggunakan, tetapi mereka menggunakan sepeda motor manual umumnya hanya untuk pemakaian tertentu seperti mereka yang mempunyai komunitas atau mereka yang suka olahraga sepeda motor trail.

Bab ini akan menggambarkan dan menjelaskan hasil penelitian, analisis perbandingan sepeda motor jenis *matic* dan manual yang telah dilaksanakan pada tanggal 23 Februari 2021 sampai 2 Maret 2021. Desain penelitian ini menggunakan uji Kolmogorov Smirnov. Desain ini digunakan dengan cara mengumpulkan data dari responden yang menggunakan sepeda motor jenis *matic* dan manual bermerk Honda. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 50 responden.

#### IV.1 Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data dari variable penelitian yang diperoleh dari data yang berdistribusi secara normal atau tidak. Pengujian normalitas yang umum digunakan adalah teknik *Kolmogorov Smirnov*, maka diperoleh hasil perhitungan melalui program *SPSS v21*. Pada penelitian ini dilakukan uji normalitas dari variabel tunggal.

Pengujian normalitas menentukan hipotesis nol dan hipotesis alternative yaitu:

H0 : Data tidak berdistribusi normal

H1 : Data berdistribusi normal

#### IV.2 Hasil Uji Normalitas

Tabel 4.1 Rekapitulasi Uji Normalitas

Variabel	Taraf Kesalahan 5% ( $\alpha$ : 0.05)	Pernyataan normalitas jika Sig > 0,05
Persepsi pengendara terhadap penggunaan sepeda motor jenis <i>matic</i>	0.05	Normal dan sangat signifikan
Persepsi pengendara terhadap penggunaan sepeda motor jenis Manual	0.05	Normal dan sangat signifikan

Tabel 4.2 Distribusi Uji Normalitas Pengendara Motor Jenis Matic

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test						
		performa	Bahan bakar	perawatan	persepsi	
N		25	25	25	25	
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	39,96	11,80	20,20	71,96	
	Std. Deviation	3,506	2,901	4,052	7,673	
Most Extreme Differences	Absolute	,152	,180	,094	,121	
	Positive	,152	,180	,094	,121	
	Negative	-,127	-,127	-,094	-,097	
Test Statistic		,152	,180	,094	,121	
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>		,140	,037	,200 <sup>e</sup>	,200 <sup>e</sup>	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>d</sup>	Sig.	,137	,038	,813	,442	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,129	,033	,803	,429
		Upper Bound	,146	,043	,823	,455
a. Test distribution is Normal.						
b. Calculated from data.						
c. Lilliefors Significance Correction.						
d. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 957002199.						
e. This is a lower bound of the true significance.						



Sumber: Data Primer

Berdasarkan hasil uji normalitas yang telah dilakukan menggunakan aplikasi SPSS diatas dapat ditarik kesimpulan yaitu data pada variabel tunggal memiliki nilai signifikansi 0,442 berarti lebih besar dari 0,05. Hal ini menunjukkan penerimaan H1, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel persepsi pengendara motor jenis matic berdistribusi normal.

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Persepsi Pengendara Motor Jenis Matic

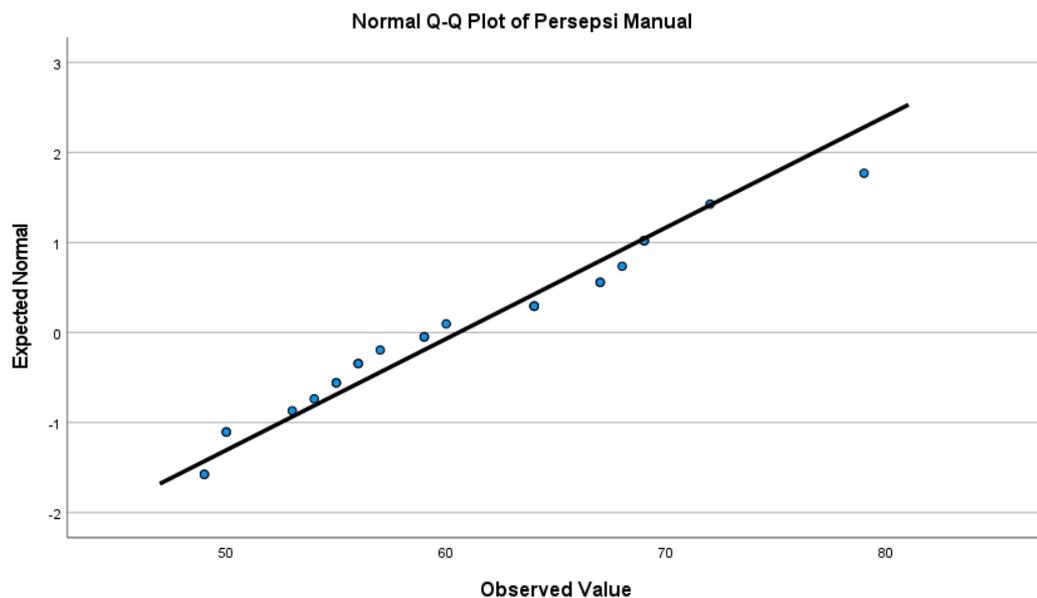
No.	Tahun	Jenis Kendaraan	Perfoma	Bahan Bakar	Perawatan	Total
1	2019	Honda Pcx 150	47	14	19	80
2	2016	Honda Beat Pop	38	10	18	66
3	2018	Honda Beat	38	13	16	67
4	2020	Honda Vario	39	10	21	70
5	2013	Honda Beat	43	11	22	76
6	2015	Honda Beat Pop	37	9	18	64
7	2017	Honda Beat	42	13	22	77
8	2019	Honda Vario	41	13	20	74
9	2020	Honda Scoopy	37	11	15	63
10	2020	Honda Pcx 150	43	13	22	78
11	2015	Honda Beat	38	9	18	65
12	2019	Honda Scoopy	33	12	20	65
13	2017	Honda Beat	38	13	18	69
14	2018	Honda Scoopy	41	9	23	73
15	2020	Honda Genio	43	13	14	70
16	2019	Honda Beat Street	43	9	11	63
17	2019	Honda Beat	36	9	17	62
18	2020	Honda Genio	43	10	20	73
19	2020	Honda Beat Street	35	10	24	69
20	2014	Honda Beat	46	20	30	96
21	2018	Honda Beat Street	36	18	21	75
22	2013	Honda Spacy	43	13	24	80
23	2015	Honda Scoopy	38	8	22	68
24	2016	Honda Vario	39	10	26	75
25	2018	Honda Beat	42	15	24	81
<b>Total</b>						71,96 %

Sumber: Data Primer

Berdasarkan distribusi data didapatkan hasil tabulasi data menggunakan aplikasi SPSS dengan nilai rata-rata 71,96 % dengan klasifikasi Cukup Tinggi.

Tabel 4.4 Distribusi Uji Normalitas Pengendara Motor Jenis Manual

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test						
		performa	Bahan bakar	perawatan	persepsi	
N		25	25	25	25	
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	31,72	10,36	18,48	60,56	
	Std. Deviation	5,587	2,722	3,070	8,088	
Most Extreme Differences	Absolute	,191	,131	,193	,114	
	Positive	,191	,131	,193	,114	
	Negative	-,108	-,116	-,155	-,107	
Test Statistic		,191	,131	,193	,114	
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>		,019	,200 <sup>e</sup>	,017	,200 <sup>e</sup>	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>d</sup>	Sig.	,019	,314	,017	,546	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,016	,302	,014	,533
		Upper Bound	,023	,326	,021	,559
a. Test distribution is Normal.						
b. Calculated from data.						
c. Lilliefors Significance Correction.						
d. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.						
e. This is a lower bound of the true significance.						



Sumber: Data Primer

Berdasarkan hasil uji normalitas yang telah dilakukan menggunakan aplikasi SPSS diatas dapat ditarik kesimpulan yaitu data pada variabel tunggal memiliki nilai signifikansi 0,546 berarti lebih besar dari 0,05. Hal ini menunjukkan penerimaan H1, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel persepsi pengendara motor jenis manual berdistribusi normal.

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Persepsi Pengendara Motor Jenis Manual

No	Tahun	Jenis Kendaraan	Performa	Bahan Bakar	Perawatan	Total
1	2017	Honda Revo Absolut	25	10	18	53
2	2018	Honda Mega Pro	29	6	19	54
3	2020	Honda Cbr 150	23	8	18	49
4	2018	Honda Revo	30	8	18	56
5	2018	Supra X 125 Fi	39	15	18	72
6	2017	Revo Absolut	27	7	16	50
7	2015	Honda Blade	29	9	22	60
8	2014	Honda Blade	30	8	26	64
9	2014	Honda Revo	26	10	21	57
10	2019	Honda Crf	31	8	17	56
11	2019	Honda Sonic	45	12	22	79
12	2014	Honda Supra X	37	11	19	67
13	2018	Honda Verza	39	11	17	67
14	2012	Honda Supra	28	9	18	55
15	2017	Honda Supra X 125	30	8	17	55
16	2006	Honda Supra Fit	42	15	12	69
17	1982	Honda Cb Basic Megapro	32	9	18	59
18	2018	Honda Sonic	37	15	17	69
19	2020	Honda Supra Gtr 150	37	12	19	68
20	2014	Honda Supra X 125	33	12	19	64
21	2018	Honda Sonic 150	30	15	24	69
22	2016	Honda Blade	26	11	13	50
23	2019	Honda Crf	31	10	18	59
24	2019	Honda Cbr 150	27	7	15	49
25	2020	Honda Crf	30	13	21	64
<b>Total</b>						60,56 %

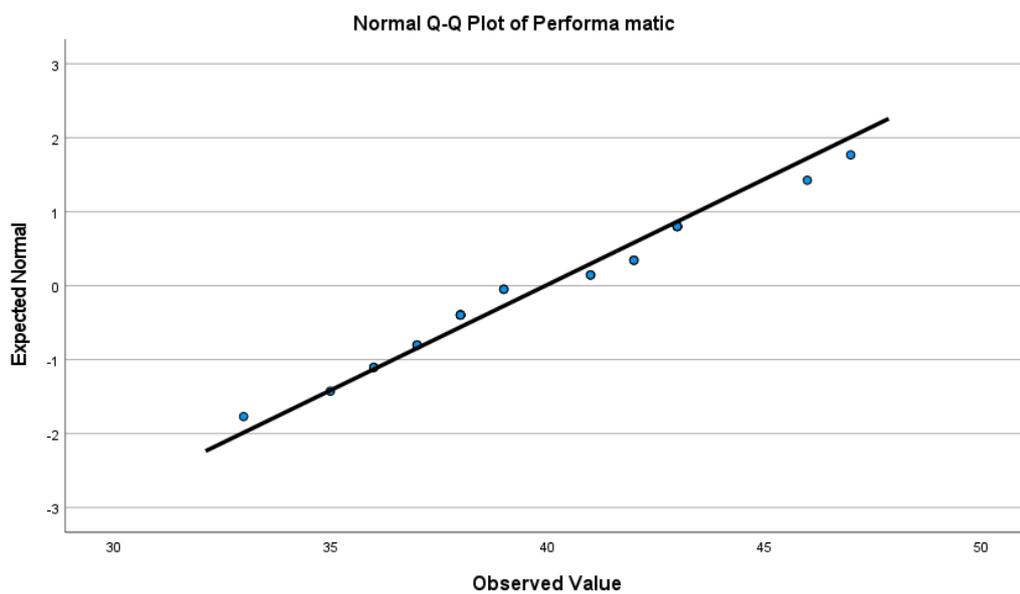
Sumber: Data Primer

Berdasarkan distribusi data didapatkan hasil tabulasi data menggunakan aplikasi SPSS dengan nilai rata-rata 60,56% dengan klasifikasi Rendah.

### IV. 3 Pembahasan

Tabel 4.6 Distribusi Data Performa Berkendara Jenis Sepeda Motor Matic

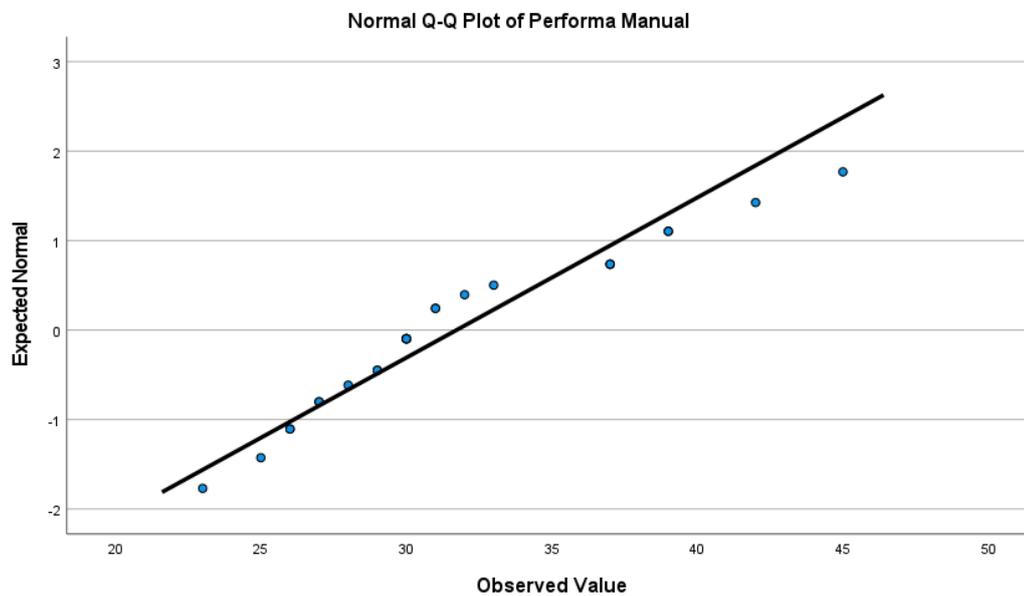
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Performa
N			25
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean		39,96
	Std. Deviation		3,506
Most Extreme Differences	Absolute		,152
	Positive		,152
	Negative		-,127
Test Statistic			,152
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>			,140
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>d</sup>	Sig.		,139
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,130
		Upper Bound	,148
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			



Sumber: Data Primer

Tabel 4.7 Distribusi Data Performa Berkendara Jenis Sepeda Motor Manual

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Performa
N			25
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean		31,72
	Std. Deviation		5,587
Most Extreme Differences	Absolute		,191
	Positive		,191
	Negative		-,108
Test Statistic			,191
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>			,019
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>d</sup>	Sig.		,018
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,015
		Upper Bound	,022
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			



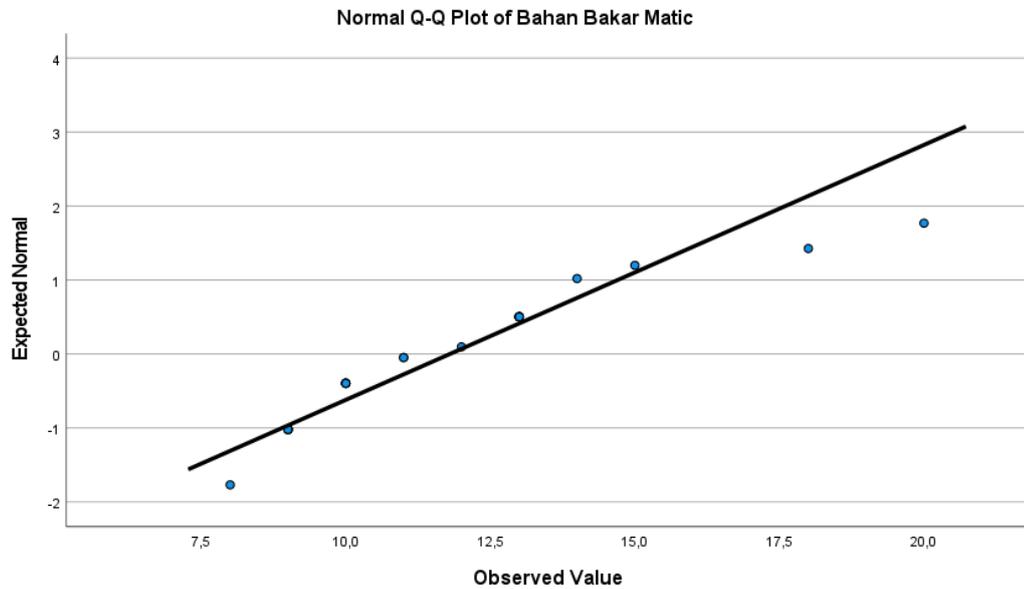
Sumber: Data Primer

1. Perbedaan performa berkendara sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara.

Berdasarkan tabel 4.6 dan tabel 4.7 dijelaskan bahwa nilai *mean* merupakan nilai rata-rata yang dihasilkan oleh jawaban kuisisioner. Dapat dilihat dari distribusi data yang dihasilkan bahwa responden memberikan jawaban dengan nilai *mean* lebih tinggi (39,96) terhadap performa motor matic dibandingkan jenis sepeda motor manual dengan nilai *mean* (31,72) karena motor matic mudah digunakan. Motor matic memang dirancang agar mudah digunakan, tidak seperti motor manual dimana perpindahan gigi harus menggunakan kopling sehingga bagi sebagian orang susah digunakan. Berbeda dengan motor manual yang harus menekan dan menyeimbangkan kopling dan gas agar mesin tidak mati, maka penggunaan motor matic yang pengoperasiannya hanya menarik pedal gas dan menekan rem, tentunya sangat cocok dengan penggunaan dalam kota, terutama kota besar yang sering terjadi kemacetan.

Tabel 4.8 Distribusi Data Bahan Bakar Kendaraan Jenis Sepeda Motor Matic

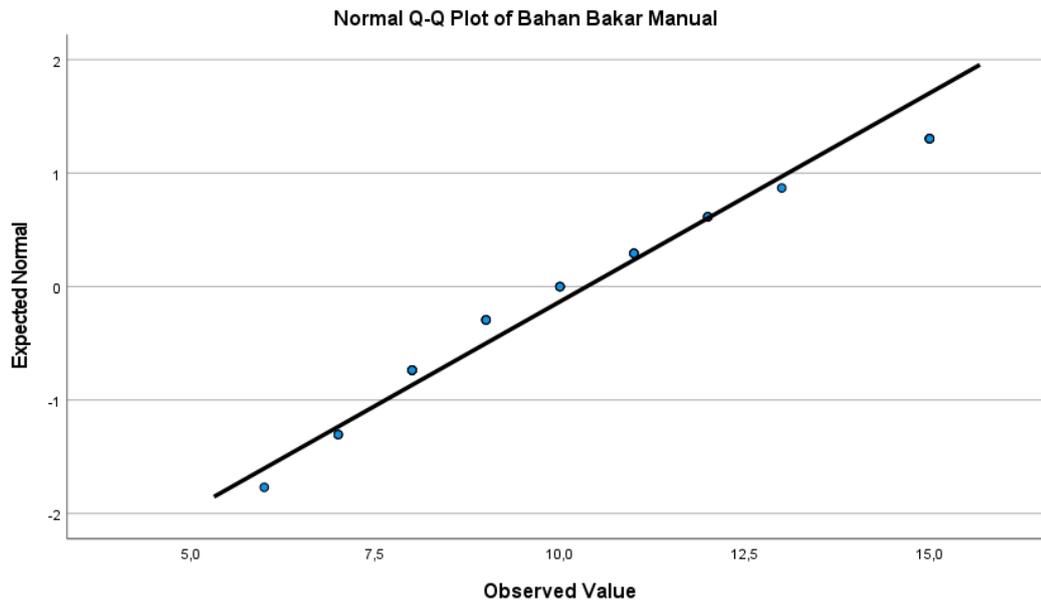
<b>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</b>			
			Bahan Bakar
N			25
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean		11,80
	Std. Deviation		2,901
Most Extreme Differences	Absolute		,180
	Positive		,180
	Negative		-,127
Test Statistic			,180
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>			,037
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>d</sup>	Sig.		,037
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,032
		Upper Bound	,042
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 926214481.			



Sumber: Data Primer

Tabel 4.9 Distribusi Data Bahan Bakar Kendaraan Jenis Sepeda Motor Manual

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Bahan Bakar
N			25
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	10,36	
	Std. Deviation	2,722	
Most Extreme Differences	Absolute	,131	
	Positive	,131	
	Negative	-,116	
Test Statistic			,131
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>			,200 <sup>d</sup>
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>e</sup>	Sig.	,316	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,304
		Upper Bound	,327
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. This is a lower bound of the true significance.			
e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 1314643744.			



Sumber: DataPrimer

1. Perbedaan konsumsi bahan bakar yang digunakan ketika berkendara dengan sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara.

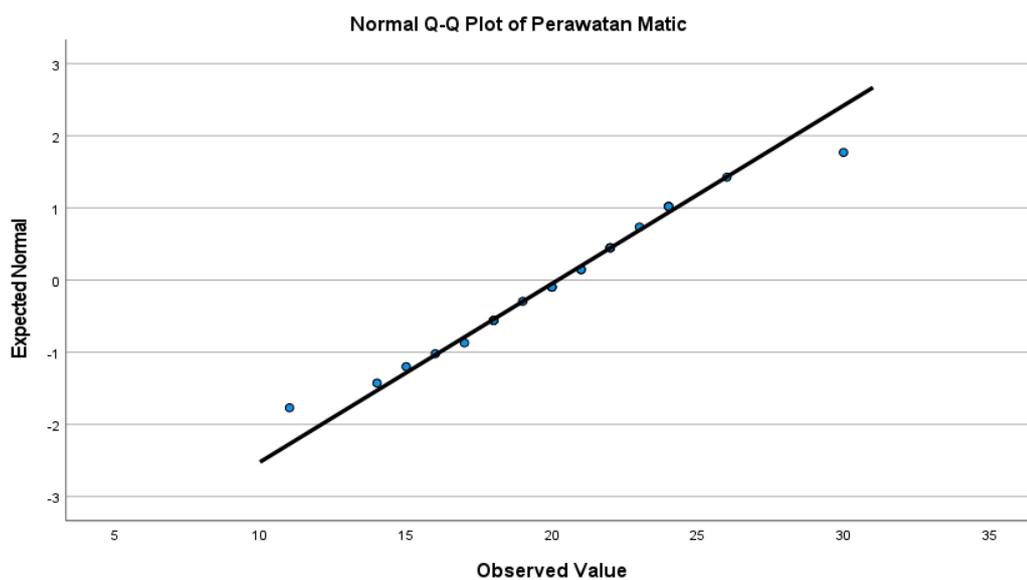
Berdasarkan tabel 4.8 dan tabel 4.9 dapat dilihat dari distribusi data yang dihasilkan nilai *mean* lebih tinggi (11,80) terhadap performa bahan bakar motor *matic* dibandingkan jenis sepeda motor manual dengan nilai *mean* (10,36) dari aspek pemakaian bahan bakar. Berdasarkan variabel yang diteliti dalam hal ini adalah persepsi langsung dari pengendara tanpa meneliti variabel lain seperti kecepatan dan jarak tempuh maka hasil penelitian peneliti didapatkan hal yang berbanding terbalik dengan hasil penelitian Ayatullah (2018) yang membuktikan bahwa penggunaan bahan bakar sepeda motor sangat dipengaruhi dengan jarak tempuh dan kecepatan yang digunakan. Bila dibandingkan antara sepeda motor manual dan sepeda motor *matic* maka penggunaan sepeda motor manual lebih hemat dari segi penggunaan bahan bakar.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada responden, didapatkan hasil bahwa sebagian besar responden umumnya menggunakan bahan bakar jenis pertalite. Sebagaimana diketahui bahwa kadar RON (Research Oktan Number) dalam bahan bakar pertalite sebesar 90 dibandingkan premium yang hanya

memiliki RON 88, sehingga sangat tepat digunakan oleh kendaraan yang memiliki kompresi 9:1 sampai 10:1, sehingga dapat menghasilkan proses pembakaran yang sempurna.

Tabel 4.10 Distribusi Data Perawatan Kendaraan Jenis Sepeda Motor Matic

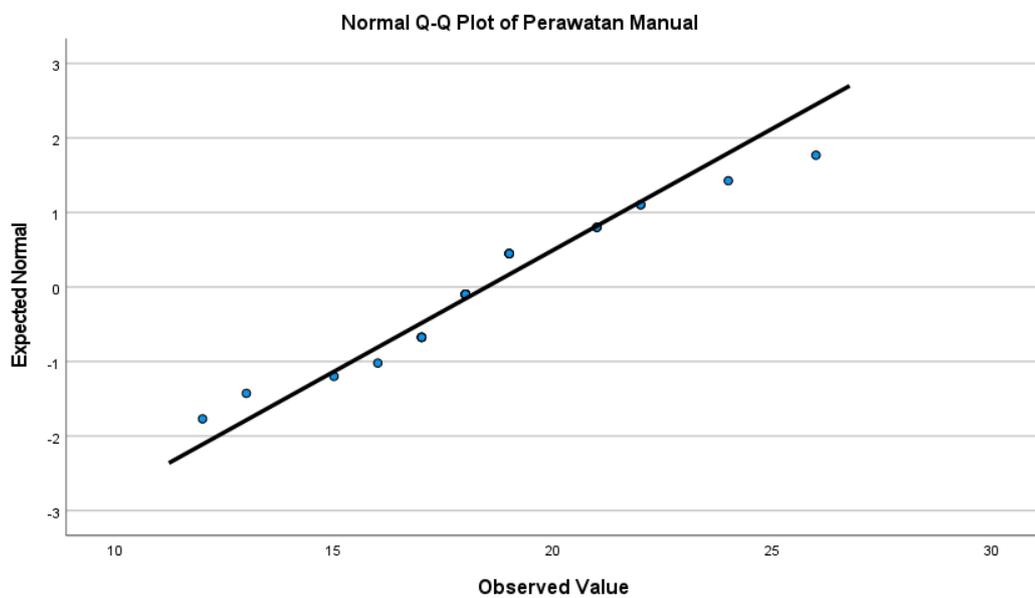
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Perawatan
N			25
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean		20,20
	Std. Deviation		4,052
Most Extreme Differences	Absolute		,094
	Positive		,094
	Negative		-,094
Test Statistic			,094
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>			,200 <sup>d</sup>
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>e</sup>	Sig.		,819
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,809
		Upper Bound	,829
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. This is a lower bound of the true significance.			



Sumber: Data Primer

Tabel 4.11 Distribusi Data Perawatan Kendaraan Jenis Sepeda Motor Manual

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		Perawatan	
N	25		
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	18,48	
	Std. Deviation	3,070	
Most Extreme Differences	Absolute	,193	
	Positive	,193	
	Negative	-,155	
Test Statistic		,193	
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>		,017	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>d</sup>	Sig.	,018	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,014
		Upper Bound	,021
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			



Sumber: Data Primer

2. Perbedaan dalam perawatan dan pemeliharaan berkendaraan sepeda motor merk Honda jenis *matic* dan manual berdasarkan persepsi pengendara.

Berdasarkan tabel distribusi data perawatan motor jenis *matic* dan motor jenis manual didapatkan nilai *mean* lebih tinggi pada perawatan motor jenis *matic* (20,20) dibandingkan perawatan pada motor jenis manual (18,48). Hal ini berdasarkan persepsi pengendara salah satunya yaitu ketika telah melaksanakan servis ringan pada sepeda motor jenis *matic*, durasi melakukan servis kembali dengan kasus yang sama akan lebih cepat daripada sepeda motor jenis manual serta durabilitas pelsanaan servis jenis *matic* lebih cepat daripada sepeda motor jenis manual.

Dari aspek lain, peneliti beranggapan bahwa tingginya nilai *mean* yang didapatkan pada hasil kuisisioner pengguna motor *matic* disebabkan oleh banyaknya komponen-komponen yang termasuk dalam sistem kontrol elektronik yang kemudian berfungsi untuk mendeteksi beberapa kondisi mesin PGM-FI antara lain: MAP sensor, IAT sensor, TP sensor, engine oil temperature (EOT) sensor, bank angle sensor (BAS) dan ignition pulse generator.

Penelitian lain menyebutkan bahwa Biaya Operasional Kendaraan untuk masing-masing sepeda motor bervariasi, tergantung dari jenis, kapasitas, tahun perakitan dan tentu saja yang paling menentukan adalah banyaknya jumlah perjalanan yang dilakukan oleh pengendara. Makin besar perjalanan yang dilakukan, semakin besar pula biaya operasional kendaraan. (Veranita, 2017)

## **BAB V PENUTUP**

### **V.1 Kesimpulan**

Hasil perhitungan dan analisis yang diperoleh bahwa;

1. Perbedaan performa berkendara sepeda motor merk Honda jenis *matic* dapat dilihat dari distribusi data yang dihasilkan bahwa responden memberikan jawaban dengan nilai rata-rata lebih tinggi (39,96%), dan sepeda motor jenis manual dengan nilai rata-rata (31,72%)
2. Perbedaan konsumsi bahan bakar yang digunakan berdasarkan perhitungan dihasilkan nilai rata-rata lebih tinggi (11,80%) untuk sepeda motor jenis *matic*. Sedangkan sepeda motor jenis manual dengan nilai rata-rata (10,36%)
3. Perbedaan perawatan dan pemeliharaan kendaraan sepeda motor merk Honda jenis *matic* dihasilkan (20,20%) dibandingkan perawatan sepeda motor jenis manual (18,48%).

### **V.2 Saran**

1. Disarankan agar dapat dilakukan penelitian serupa yang mencakup diseluruh wilayah Kota Makassar untuk sepeda motor dengan berbagai merk dan jenis sehingga akan diperoleh hasil yang lebih bervariasi berdasarkan persepsi pengendara terhadap pemakaian jenis kendaraan bermotor.
2. Disarankan agar dilakukan penelitian selanjutnya dengan metode system input bahan bakar dari berbagai jenis sepeda motor dengan teknologi dari masing-masing sepeda motor.

Lebih jauh, hasil penelitian ini diharapkan untuk dapat dikembangkan dengan menambahkan variabel-variabel terkait dengan teknologi sepeda motor agar dapat menjadi bahan acuan pada studi lanjutan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 1992. *Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*: Jakarta
- Anonim. 1993. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi*. Jakarta.
- Anonim. 2009. *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Departemen Perhubungan: Jakarta
- Anonim. 2018. *Pilih Sepeda Motor Sesuai Kebutuhan*, (online), <https://planetban.com/blog/pilih-sepeda-motor-sesuai-kebutuhan/>, diakses tanggal 20 September 2020
- Anonim. 2018. *Sejarah Sepeda Motor di Indonesia*, (online), <https://www.federaloil.co.id/detail/umum/09/18/5099-sejarah-sepeda-motor-di-indonesia?p=all>, diakses tanggal 20 September 2020
- Anonim. 2020. *Pilih Mobil Matic atau Manual? Pertimbangkan 6 Hal Ini*, (online), <https://www.acc.co.id/news/read/pilih-mobil-matic-atau-manual-pertimbangkan-6-hal-ini>, diakses 20 September 2020
- Arikunto, S. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Asrori, Mohammad. 2009. *Psikologi Pembelajaran*. Bandung: CV Wacana Prima.
- Ayatullah, R. A. 2018. Perbandingan Pemakaian Bahan Bakar Minyak Antara Kendaraan Roda Dua Manual Dan Matic. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan* .
- Irwanto. 2002. *Psikologi Umum*. PT. Prenhallindo. Jakarta
- Lodra, Baghendra. 2019. *Pilih Motor Matic atau Manual? Simak Perbandingannya!*, (online), <https://moladin.com/blog/bingung-pilih-motor-matic-atau-manual/>, diakses tanggal 24 September 2020
- Mariato. 2020. *Cara Kerja Kopling Ganda Sepeda Motor*, (online), <https://www.teknik-otomotif.co.id/inilah-cara-kerja-kopling-ganda-pada-sepeda-motor/>, diakses tanggal 21 September 2020.
- Meidia Refiyanni, M. I. 2018. Biaya Operasional Motor Matic dan Manual. 85-95.

- Notoatmodjo. 2005. *Metode Penelitian Teori dan Aplikasinya*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Olga. 2020. *6 Pertimbangan Pilih Mobil Matic atau Manual*, (online), <https://www.caroline.id/berita/6-pertimbangan-pilih-mobil-matic-vs-manual/>, diakses 22 September 2018
- Prasetyo, E., 2012. *Data Mining Konsep dan Aplikasi Menggunakan Matlab*, Andi Offset, Yogyakarta
- Riduwan. 2012. *Metode & Teknik Menyusun Proposal Penelitian*. Bandung: Alfabeta
- Safitra, Khanza. 2018. *Macam-macam Persepsi Dalam Psikologi*, (Online),<https://dosenpsikologi.com/persepsi-dalam-psikologi>, diakses tanggal 28 September 2020
- Setiawan, Iwan. 2017. *Perkembangan Teknologi Sepeda Motor Modern*, (online), <http://www.brmsstore.com/perkembangan-teknologi-pada-sepeda-motor-modern.php>, diakses tanggal 20 September 2020
- Soekanto, Soerjono. 2008. *Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*. PT Raja Grafindo Persada: Jakarta
- Sugihartono, dkk. 2007. *Psikologi Pendidikan*. Yogyakarta: UNY Pers.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta
- Suyanto, Bagong, dan Sutinah. 2008. *Metode Penelitian Sosial: Berbagai Alternatif pendekatan*. Jakarta: Kencana
- Toha, Miftah. 2003. *Perilaku Organisasi Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta: Grafindo Persada
- Veranita, U. A. 2017. Model Biaya Operasional Kendaraan Sepeda Motor Menggunakan Analisis Regresi Linear Berganda. *Jurnal Teknik Sipil Universitas Teuku Umar* , 87-96.

Waidi. 2006. *Pemahaman dan Teori Persepsi*. Bandung: Remaja Karya

Walgito, Bimo. 2004. *Pengantar Psikologi Umum*. Andi: Jakarta.

Zabadi, Fairus. 2018. *Perbedaan Motor Matic Dan Bebek, Harian Mending Mana?*, (online), <https://www.belipart.com/blog/perbedaan-motor-matic-dan-bebek/>, diakses tanggal 25 September 2020