



JURNAL IPTEK

MEDIA KOMUNIKASI TEKNOLOGI

homepage URL : ejurnal.itats.ac.id/index.php/iptek



Kajian Psikologi Desain, Desain *Interface Speedometer* Sepeda Motor Metik, Tentang Pengaruh Cara Orang Berkendara

Hamdan Bahalwan¹

Jurusan Desain Produk, FTSP, Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya¹

INFORMASI ARTIKEL

Jurnal IPTEK – Volume 22
Nomer 2, Desember 2018

Halaman:

77 – 86

Tanggal Terbit :

20 Desember 2018

DOI:

10.31284/j.iptek.2018
.v22i2.448

ABSTRACT

As the growth of the Indonesian economy grows, so is the ability of people's purchasing power. Urban people, using private vehicles to support their activities. Automatic motorcycles, is one of the few choices of private vehicles in urban areas in Indonesia. Also easy in getting a new vehicle, making people in droves to buy automatic motorcycles. Within a year, motorcycle manufacturers can sell two million more vehicles to consumers. The more vehicles in Indonesia, but not accompanied by the safety factors in driving. Like a motorcycle's speedometer design that does not provide a warning to the rider when the vehicle is over the city limits. Many motorcycle designs have straight-line encounters that create tapered corners, thereby making the psychology of the user's perception, will spur the vehicle at high speed. So when a lot of accidents caused due to motorcycle users, spur the vehicle with high speed. Automatic motorcycles in Indonesia, controlled by three manufactures of motorcycles, and three different models of motorcycles. There are Honda BeAT, Honda Vario, and Yamaha Mio M3. The problem that arises with the increasingly rampant motorcycle is the absence of warning to the user when driving the vehicle at high speed. The color of the speedometer design is less conspicuous, so it can not be a user reminder. With the research methodology using aesthetic and design sociology, it will get a new result on the existing problems. With the problems faced then, will be reviewed further correlation between speedometer with the way people drive. So with the obtained results users can better control the speed when driving, and also can suppress the number of traffic accidents due to motorcycle speeds that exceed the normal reasonable speed limit. In addition, it is expected that users are more aware of safety in driving (safety riding).

Keywords: Automatic Motorcycle; Design; Speedometer.

EMAIL

hamdan.despro@itats.ac.id

PENERBIT

LPPM- Institut Teknologi
Adhi Tama Surabaya

Alamat:

Jl. Arief Rachman Hakim
No.100, Surabaya 60117,
Telp/Fax: 031-5997244

*Jurnal IPTEK by LPPM-
ITATS is licensed under a
Creative Commons
Attribution-ShareAlike 4.0
International License.*

ABSTRAK

Seiring bertumbuhnya perekonomian Indonesia, maka tumbuh pula kemampuan daya beli masyarakat. Masyarakat perkotaan, menggunakan kendaraan pribadi untuk menunjang aktifitas mereka. Sepeda motor metik, merupakan salah satu dari beberapa pilihan kendaraan pribadi di perkotaan di Indonesia. Juga mudahnya dalam mendapatkan kendaraan baru, membuat masyarakat berbondong-bondong membeli sepeda motor metik. Dalam setahun, pabrikan sepeda motor dapat menjual dua juta unit kendaraan lebih pada konsumen. Semakin banyaknya kendaraan di Indonesia, tidak diiringi dengan faktor-faktor keselamatan dalam berkendara. Seperti desain speedometer sepeda motor yang tidak memberikan peringatan pada pengendara ketika kendaraan sudah melalui kecepatan batas kota. Desain sepeda motor yang banyak terdapat pertemuan garis lurus yang menciptakan sudut lancip, sehingga membuat psikologi persepsi pengguna, agar memacu kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi. Sehingga ketika terjadi kecelakaan banyak diakibatkan karena pengguna sepeda motor, memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Sepeda motor metik di Indonesia, dikuasai oleh tiga pabrikan motor, dan tiga model sepeda motor yang berbeda. Ada Honda BeAT, Honda Vario, dan Yamaha Mio M3. Permasalahan yang muncul dengan makin maraknya sepeda motor metik tersebut adalah tidak adanya peringatan kepada pengguna ketika memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi. Warna desain speedometer yang kurang mencolok, sehingga tidak dapat menjadi sebuah

peringat pengguna. Dengan adanya metodologi penelitian menggunakan psikologi desain, maka akan mendapatkan sebuah solusi baru tentang permasalahan yang ada. Dengan adanya permasalahan yang dihadapi tersebut maka, akan ditelaah lebih lanjut korelasi antara speedometer dengan cara orang berkendara. Sehingga dengan didapatkannya hasil tersebut pengguna dapat lebih mengontrol kecepatan ketika berkendara, dan juga dapat menekan jumlah kecelakaan lalu lintas akibat kecepatan sepeda motor yang melebihi batas wajar kecepatan normal. Selain itu pula, diharapkan agar pengguna lebih *aware* terhadap keselamatan dalam berkendara (*safety riding*).

Kata kunci: Sepeda motor; Desain; Metik

PENDAHULUAN

Semakin berkembangnya produksi sepeda motor di Indonesia, tidak diikuti dengan perilaku pengendara yang baik di jalan. Banyak pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna kendaraan sepeda motor di jalan. Terutama pengguna sepeda motor metik. Baik itu melanggar rambu, tidak mematuhi peraturan, dan pelanggaran yang lain.

ada beberapa faktor penyumbang terbesar perilaku pengendara yang menyalahi aturan saat berkendara di jalan raya. Salah satunya adalah desain sepeda motor yang digunakan. Desain sepeda motor metik saat ini, merupakan perkembangan desain sepeda motor dari Jepang. Desain sepeda motor dapat juga mempengaruhi perilaku orang dalam berkendara. Dengan banyaknya grafis tajam pada desain sepeda motor, membuat persepsi psikologi pengguna akan memacu kendaraan tersebut kencang. Seperti pula desain *interface speedometer* sepeda motor metik di Indonesia. Sangat mempengaruhi cara orang berkendara.

Tujuan dari user interface yang baik adalah untuk menjadi *user-friendly*. Dengan *user Interface* yang mudah dipahami dan memiliki desain yang bagus ini akan disukai pengguna, namun jika sebuah perangkat lunak maupun perangkat keras memiliki *user interface* yang sulit dimengerti dan desain kurang baik, maka akan membuat frustrasi pengguna. Dalam penelitian sebelumnya menyatakan bahwa *user interface* merupakan penentu user dalam mengambil keputusan. Oleh karenanya, dalam hal ini, peneliti akan membahas seberapa besar pengaruh desain *interface speedometer* motor metik di Indonesia, berkaitan dengan perilaku pengendara sepeda motor metik. Dengan menggunakan metode sosiologi desain, diharapkan ada sebuah penemuan baru, tentang desain *interface speedometer* sepeda motor metik di Indonesia. Agar kedepannya setiap sepeda motor metik di Indonesia memiliki sebuah *warning* bagi pengguna, jika pengguna melakukan sebuah kesalahan dalam berkendara.

Rumusan Penelitian

Berkaitan dengan latar belakang, maka rumusan penelitian ini bagaimana oprimasi desain *interface speedometer* sepeda motor metik yang bisa memberikan peringatan pada pengguna

Tujuan Penelitian

1. Mengetahui pengaruh psikologi desain *interface speedometer* sepeda motor metik di indonesia.
2. Optimasi keselamatan bagi pengguna, *interface speedometer* sepeda motor metik yang memiliki fasilitas peringatan pada pengguna ketika memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi.

TINJAUAN PUSTAKA

User Interface

Dari hasil analisis yang dilakukan sebelumnya dan dari teori-teori yang dijadikan sebagai landasan pada penelitian, dapat direkomendasikan mengenai user interface Sistem Pendukung Keputusan. Pertama, pemilihan menu yang sederhana sehingga pengguna lebih mudah mengingat kembali terutama bagi pengguna pemula. Santosa menyebutkan beberapa skema jenis menu yang digunakan seperti menu tunggal, deret linier, struktur pohon, jaring tak berputar, dan jaring berputar. Penggunaan jenis menu tersebut tentunya memiliki tujuan masing-masing agar

memudahkan pengguna dalam menggunakan sistem, namun kesalahan pemilihan dapat membuat pengguna merasa bingung terutama pengguna pemula. Kebingungan dan disorientasi sering dilaporkan oleh pengguna situs Web yang mengalami kesulitan ketika melakukan navigasi pada jaring berputar berskala besar. Menu yang disusun secara linier atau berurutan dapat membantu pengguna pemula untuk menggunakan sistem, sedangkan menu serempak akan membantu pengguna ahli untuk melakukan tugas rumit seperti yang dikatakan oleh Hoch-heiser dan Shneiderman pada Santosa.

Kedua yaitu penggunaan menu ikon untuk layar sentuh tidak disarankan berukuran kecil. Seperti yang disebutkan oleh Huang dan His Lai bahwa ikon yang kecil tidak cocok untuk layar sentuh karena akan mengurangi kegunaan, sehingga perlu dipertimbangkan desain yang sesuai jika sistem tersebut juga dapat digunakan dengan menggunakan layar sentuh. Hal ini juga dapat meningkatkan ketrampilan pengguna ketika menggunakan sistem Sistem Pendukung Keputusan.

Ketiga, penggunaan istilah yang tepat dan mudah diingat. Santosa mengatakan bahwa beberapa faktor perancangan yang perlu diperhatikan seperti pengorganisasian tugas, penggunaan istilah yang tepat, urutan pilihan, tata letak, dan rancangan grafik, kunci-cepat untuk pengguna ahli, *online help*, pembetulan kesalahan, dan mekanisme seleksi. Penggunaan istilah yang tepat dan mudah diingat tentunya akan membantu pengguna dalam mengingat yang dikarenakan keterbatasan manusia dalam mengolah memori jangka pendek. Hal ini akan sangat membantu terutama bagi pengguna pemula.¹

Dari penjelasan diatas maka, berkaitan dengan desain *speedometer* sepeda motor metik, interface yang bisa dikatakan baik untuk *speedometer* sepeda motor metik adalah dengan mempertimbangkan tata letak, rancangan grafik. Seperti yang dikatakan Santosa dengan memperhatikan tata letak, dan rancangan grafik diharapkan akan memberikan sebuah desain *speedometer* sepeda motor metik yang lebih baik, dan lebih dapat dipahami oleh pengguna.

Simbol

Adapun *symbol* atau simbol dalam kamus Webster dijelaskan sebagai berikut :

- Sesuatu yang menunjukkan, mewakili atau memberi kesan mengenai sesuatu yang lain; sebuah obyek digunakan untuk mewakili sesuatu yang abstrak; lambang, contoh merpati adalah lambang dari perdamaian.
- Tanda yang tertulis, tercetak, huruf, singkatan dan lain-lain, mewakili sebuah obyek, kualitas, proses, kuantitas dan lain-lain, baik di dalam musik, matematika atau kimia.²

Berkaitan dengan desain *speedometer* sepeda motor metik, maka simbol dapat menunjukan arti bagi pengguna, seperti angka pada kelipatan 10. Angka tersebut memberikan arti kecepatan yang di tempuh berdasarkan kecepatan 10 km/jam dan kelipatannya.

Teori Persepsi

Teori mengenai persepsi terdapat beberapa teori yang membahas mengenai persepsi manusia terhadap lingkungannya dalam hal ini termasuk tanda, simbol dan spasial yang terdapat pada lingkungan tersebut, diantaranya adalah teori Gestalt, *Ecological perception of the environment*, teori Brentano, Brunswik's model, dan *Transactional theory of perception*. Teori Gestalt (Max Wertheimer, Wolfgang Kohler dan Kurt Koffka dalam Bell, 2001: 62) dipengaruhi oleh pemikiran yang bersifat arsitektural dan didasarkan pada asumsi secara menyeluruh bahwa manusia membaca makna bentuk atau melodi masuk ke dalam persepsi melebihi jumlah sensasi individual sehingga manusia melihat obyek (tanda, simbol, spasial dan lain-lain) sebagai suatu kesatuan dan tidak mampu membedakannya bagian per bagian. Kelemahan teori ini adalah dalam hal waktu dan pengamatan yang berulang, bila seseorang mempergunakan waktu yang agak lama dalam merekam obyek, maka semakin lama mengamati semakin mungkin seseorang melihat

¹ Alfian Nurlifa, Sri Kusumadewi, Kariyam. 2014. Jurnal analisis pengaruh user interface terhadap kemudahan penggunaan sistem pendukung keputusan seorang dokter. Universitas Islam Indonesia

² Afifah Harisah dan Zulfritria Masiming. 2008. Jurnal persepsi manusia terhadap tanda, simbol dan spasial. Jurnal SMARTek, Vol. 6

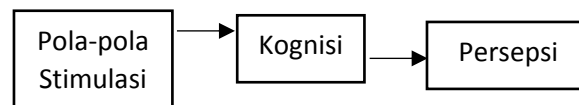
bagian per bagiannya dan semakin dapat membedakannya, apalagi bila pengamatan tersebut dilakukan secara berulang-ulang. Selanjutnya teori Gestalt dapat dipahami seperti pada Gambar 1



Gambar 1 Proses Terjadinya Persepsi Menurut Teori Gestalt

Sumber : Teori Gestalt (dalam Bell.2001: 62)

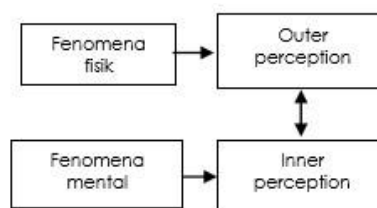
Teori *ecological perception* yang dikemukakan oleh Gibson (dalam Bell, 2001:65) menekankan perlunya pendekatan persepsi secara menyeluruh dan terarah sehingga pola stimulasi (dalam hal ini bisa berupa tanda, simbol atau lainnya) memberikan *the perceiver* (orang yang merasakannya, melihatnya) informasi sesegera mungkin mengenai suatu lingkungan termasuk karakter dari obyek atau tempat melalui sedikit usaha atau aktifitas yang kognitif. Selanjutnya bila diurutkan dapat digambarkan pada Gambar 2 berikut.



Gambar 2. Proses Terjadinya persepsi menurut teori *ecological perception*

Sumber : Teori Ecological Perception oleh Gibson (dalam Bell.2001: 65)

Brentano (dalam Holl, 1991:42) membagi persepsi manusia menjadi dua yaitu: outer perception dan inner perception, fenomena fisik menggunakan outer perception manusia pada saat fenomena mental melibatkan inner perception manusia. Fenomena mental ini bersifat nyata dan juga disengaja, ada. Secara empiris mungkin manusia dipuaskan oleh sebuah struktur seperti entitas spasial fisik yang asli tetapi secara intelektual dan spritual manusia membutuhkan pemahaman motivasi yang berada dibelakangnya. Dualitas intensi dan fenomena ini seperti saling mempengaruhi antara obyektifitas dan subyektifitas atau secara sederhana antara pikiran dan perasaan. Tantangan desainer adalah menstimulasi kedua inner dan outer perception-nya untuk mempertinggi pengalaman fenomenal pada saat pengekspresian pemaknaan secara serempak dan membangun dualitas ini dalam tanggapan terhadap ciri-ciri *site* dan lingkungan. Secara hirarkis proses terjadinya persepsi menurut Brentano ini dapat diurut seperti pada Gambar 3.

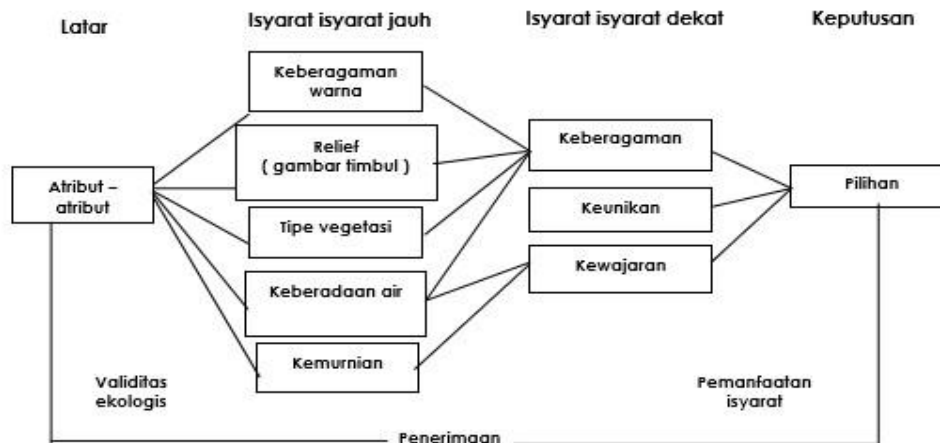


Gambar 3. Proses terjadinya persepsi menurut Brentano

Sumber : Teori Brentano (dalam Hall.1991: 42)

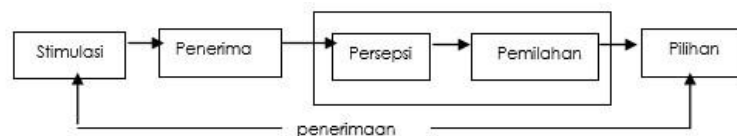
Brunswik's lens model oleh Egon Brunswik (dalam Bell, 2001: 63) berpendapat bahwa rangsangan lingkungan menjadi terfokus lewat usaha perseptual kita. Usaha ini dipengaruhi oleh setting attributes atau atribut-atribut latar yang dimiliki pengamat kemudian merekam distal cues atau isyarat-isyarat yang bisa ditangkap dari jauh kemudian memilah ciri-ciri obyektif lingkungan dan perbedaan yang ada yang disebut proximal cues atau isyarat-isyarat yang bisa ditangkap dari dekat dalam mengakurasi persepsi (validitas ekologis), isyarat-isyarat ini kemudian berturut-turut digabungkan dan diproses secara berbeda sehingga terjadi *cue utilization* atau pemanfaatan isyarat oleh individu dalam membuat keputusan perseptual terhadap preference atau pilihan yang ada, proses tersebut berlangsung dan kembali ke awal, jadi setelah ada penerimaan, informasi tersebut akan menjadi atribut-atribut latar dari benda yang dilihatnya di masa yang akan datang dan

seterusnya. Ini dianalogikan seperti cara kerja sebuah lensa kamera yang merekam semua elemen-elemen visual yang berada dalam jangkauannya. Rekaman itu sangat bergantung pada jarak elemen-elemen yang dilihat, jadi detail sebuah benda akan tergantung pada jaraknya, lebih jelasnya dapat dilihat pada skema Gambar 4



Gambar 4. Brunswik's Lens Model Sumber: Egon Brunswik (dalam Bell, 2001)

Selanjutnya bila diurut secara sederhana, maka teori Brunswik dapat digambarkan seperti pada

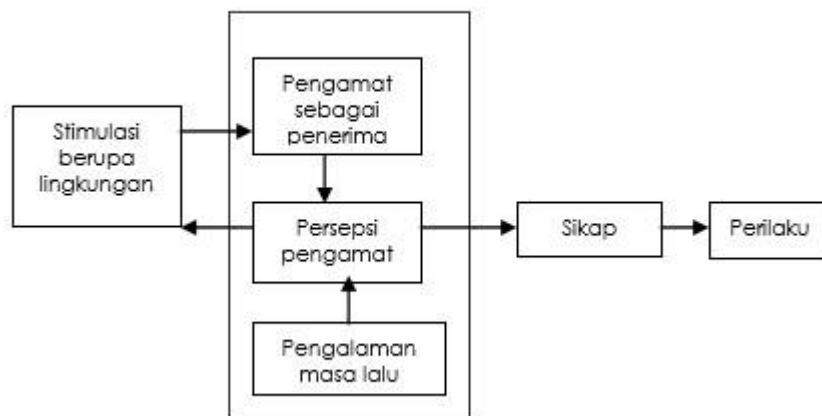


Gambar 5. Brunswik's Lens Model (Hasil Pemahaman Penulis)
Sumber: Penulis (2003) dari Teori Brunswik (dalam Bell, 2001)

Teori transactional yang dicetuskan oleh Mead tahun 1903, Dewey dan Bentley tahun 1949, Ames tahun 1960 (dalam Lang, 1987:89) menekankan peran pengalaman dalam persepsi dan berfokus pada hubungan yang dinamis antara manusia dan lingkungan. Persepsi dipertimbangkan sebagai suatu transaksi dimana lingkungan, pengamat dan persepsi saling tergantung satu sama lainnya. Teori ini membuat sejumlah asumsi sebagai berikut:

1. Persepsi adalah multimodal
2. Persepsi adalah sesuatu yang aktif dan bukan merupakan proses yang pasif.
3. Persepsi tidak dapat dijelaskan dengan pembagian perilaku kedalam perceiver dan dirasakan.
4. Persepsi tidak dapat dijelaskan yang berkaitan dengan respons yang dikondisikan ke stimuli.
5. Hubungan antara orang dengan lingkungan adalah sesuatu yang dinamis.
6. Image lingkungan yang dimiliki oleh pengamat tergantung pada pengalaman masa lalu, motivasi masa sekarang dan sikap.
7. Pengalaman masa lalu diproyeksikan ke situasi masa sekarang dalam hubungannya dengan kebutuhan seseorang.

Bila diurutkan, maka proses terjaninya persepsi menurut transactional theory dapat digambarkan seperti pada Gambar 6



Gambar 6. *Transactional Theory*

Sumber: Hasil Pemahaman Penulis (2003) dari transactional theory (dalam Lang,1987:89)

Menurut Mead tahun 1903, Dewey dan Bentley tahun 1949, Ames tahun 1960 (dalam Lang,1987:89) menekankan peran pengalaman dalam persepsi dan berfokus pada hubungan yang dinamis antara manusia dan lingkungan. Berkaitan dengan desain *speedometer* sepeda motor metik. Persepsi adalah rangsangan dari tampilan desain *speedometer* sepeda motor metik yang ada. Tampilan tersebut membuat pengguna (*user*) meng-interpetasikan dengan pikirannya. Rasangan yang dimaksudkan adalah, tampilan itu membuat pengguna berpikir, bahwa tampilan tersebut menunjukkan sesuatu arti.

METODE

Sumber data pada penelitian ini diperoleh dari hasil observasi yang dilakukan pada 30 responden. Ketika responden menggunakan sepeda motor metik, di lakukan perekaman aktifitas responden dalam menggunakan sepeda motor metik sehari-hari. Menggunakan psikologi gestalt sebagai acuan dasar untuk mengkaji psikologi pengguna ketika menggunakan sepeda motor metik sehari-hari.

Alasan Pemilihan Objek

Di Indonesia sepeda motor metik yang paling diminati oleh pengguna adalah sepeda motor dengan pabrikan Honda dan Yamaha. Menurut AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia) penjualan sepeda motor metik di Indonesia tahun 2016 sudah melampaui angka satu juta unit, dengan rincian. Honda BeAt di produksi sebanyak 1.814.600 unit sepanjang tahun 2016, Honda Vario 1.306.600 unit sepanjang 2016, dan Yamaha Mio 389.870 sepanjang tahun 2016. Dapat di lihat dari gambar di bawah ini. Tingkat kecelakaan juga semakin meningkat sepanjang tahun 2016, dikarenakan mudahnya masyarakat mendapatkan sepeda motor baru, dan kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya keamanan saat berkendara. Maka tingkat kecelakaan terus meningkat dari tahun ke tahun, dari data DITLANTAS POLRI selama tahun 2016, kecelakaan sepeda motor terjadi 8.978 kali. Angka tersebut meningkat dari tahun sebelumnya. Dari data tersebut, maka penelitian ini dibuat. Bagaimana pengaruh desain *interface speedometer* sepeda motor metik, terhadap cara orang berkendara, terutama bagi pengguna yang selalu memacu kendaraan dengan cepat.

Honda BeAt

Speedometer Honda BeAt ini memiliki, material besi, plastik, dan komponen eletronik (lampu LED, dinamo, dan yang lain). Terdapat warna yang beragam. Warna *background* hitam, Jarum penunjuk warna orange, Indikator bahan bakar warna dasar orange, dengan angka dan indikator

jumlah bahan bakar berwarna hitam. Indikator lampu sein berwarna hijau, indikator berkendara dengan ECO berwarna hijau, indikator lampu jauh berwarna biru. Warna angka penunjuk kecepatan berwarna putih dengan garis merah. Indikator mesin berwarna orange. Memiliki bentuk *Speedometer* bulat, dan terdapat persegi empat untuk indikator bahan bakar. Semua bagian *Speedometer* di lindungi oleh plastik mika tiga milimeter. Meskipun *speedometer* ini masih analog ada beberapa bagian yang sudah digital. Bentuk indikator bahan bakar, dan jarak tempuh sudah digital. Indikator lampu sein hanya terdapat satu, jika untuk berbelok kanan dan kiri hanya menggunakan satu indikator yang terdapat pada bagian atas kanan *speedometer*. Untuk angka kecepatan, kelipatan 20. Dan di mulai dari angka 0 hingga *top speed* angka 140.

Yamaha Mio M3

Speedometer Yamaha Mio M3 ini memiliki, material besi, plastik, dan komponen elektronik (lampu LED, dinamo, dan yang lain). Terdapat warna yang beragam. Warna *background* hitam, Jarum penunjuk warna orange, jarum indikator bahan bakar warna orange. Indikator lampu sein berwarna hijau, indikator berkendara dengan ECO berwarna hijau, indikator lampu jauh berwarna biru. Warna angka penunjuk kecepatan berwarna putih dengan garis merah. Indikator mesin berwarna orange. *Speedometer* ini memiliki bentuk segi tujuh, dan terdapat persegi lima untuk indikator bahan bakar, jarum penunjuk indikator bahan bakar sama seperti jarum penunjuk kecepatan, hanya berbeda ukuran saja, untuk penunjuk indikator bahan bakar lebih pendek, dan berwarna merah. Penunjuk jarak tempuh *speedometer* ini masih berbentuk angka analog, yang berganti setiap sudah mencapai angka 9. Semua bagian *Speedometer* di lindungi oleh plastik mika tiga milimeter. *Speedometer* ini seluruhnya masih analog, belum ada bagian yang digital. Indikator lampu sein hanya terdapat satu, jika untuk berbelok kanan dan kiri hanya menggunakan satu indikator yang terdapat pada bagian atas kanan *speedometer*. Untuk angka kecepatan, kelipatan 20. Dan di mulai dari angka 0 hingga *top speed* angka 140.



Gambar 7. *Speedometer* Honda Beat



Gambar 8. *Speedometer* Yamaha Mio M3

Honda Vario

Speedometer Honda Vario ini memiliki, material besi, plastik, dan komponen elektronik (lampu LED, dinamo, dan yang lain). Terdapat warna yang beragam. Warna *background* hitam, Jarum penunjuk warna orange, Indikator bahan bakar warna dasar orange, dengan angka dan indikator jumlah bahan bakar berwarna hitam. Indikator lampu sein berwarna hijau, indikator berkendara dengan ECO berwarna hijau, indikator lampu jauh berwarna biru, indikator oli berwarna merah. Warna angka penunjuk kecepatan berwarna putih dengan garis orange. Indikator mesin berwarna orange. *Speedometer* ini memiliki bentuk persegi enam, dan terdapat persegi empat untuk indikator bahan bakar. Semua bagian *Speedometer* di lindungi oleh plastik mika tiga milimeter. Meskipun *speedometer* ini masih analog ada beberapa bagian yang sudah digital. Bentuk indikator bahan bakar, dan jarak tempuh sudah digital. Indikator lampu sein terdapat dua, jika untuk berbelok kanan maka indikator kanan akan menyala. Jika berbelok kiri maka bagian kiri akan menyala. Indikator ini terdapat di samping kanan dan kiri. Untuk angka kecepatan, kelipatan 20. Dan di mulai dari angka 0 hingga *top speed* angka 160.



Gambar 9. *Speedometer* Honda Vario.

Penerapan Psikologi Gestalt

Ketika *pengendara* menangkap stimulus dari *speedometer*, maka berdasarkan pada *psikologi*, yaitu berbagai informasi yang ada di dalam memori *pengendara* terjadilah proses yang disebut seleksi perseptual. Sebelum seleksi persepsi terjadi, terlebih dahulu stimulus harus mendapat perhatian dari pengelihat. Ada dua proses yang termasuk dalam definisi seleksi yaitu : perhatian (*attention*) dan persepsi selektif (*selective perception*). Perhatian yang dilakukan oleh pengelihat dapat terjadi secara sengaja atau tidak sengaja. Perhatian yang dilakukan secara sengaja disebut sebagai *voluntary attention*, dimana pengelihat secara aktif mencari informasi yang mempunyai relevansi pribadi. Sedangkan persepsi selektif terjadi ketika penglihat melakukan *voluntary attention*. Ketika pengelihat mempunyai keterlibatan yang tinggi terhadap suatu desain, maka pada saat itu pengelihat bisa disebut melakukan proses perhatian selektif (*selective attention*). Proses perhatian selektif terjadi karena dengan mempunyai keterlibatan yang tinggi terhadap suatu desain, berarti penglihat telah secara aktif mencari informasi mengenai desain tersebut dari berbagai sumber. Dengan demikian, perhatian selektif hanya terjadi pada desain yang dipahami berdasarkan keterlibatan yang tinggi.

Di samping penglihatan melakukan *voluntary attention*, penglihatan juga melakukan *involuntary attention* (perhatian secara tidak sengaja). *Involuntary attention* terjadi ketika kepada penglihatan dipaparkan sesuatu yang menarik, mengejutkan, menantang atau sesuatu yang tidak diperkirakan sebelumnya, yang tidak ada relevansinya dengan tujuan atau kepentingannya. Stimuli dengan ciri-ciri tersebut di atas akan secara otomatis mendapat tanggapan dari penglihatan. Baik *voluntary attention* maupun *involuntary attention*, kedua-duanya memerlukan alokasi kapasitas kognitif dari penglihat terhadap stimulus tertentu. Oleh karena itu, desain *speedometer* mampu menarik perhatian pengguna atau penglihatan, walaupun pesan yang disampaikan mempunyai maksud yang berbeda, misalnya warna *speedometer* yang berubah ketika *pengendara* memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Sehingga dapat memberikan sebuah visual yang berbeda bagi pengelihat.

Organisasi persepsi (*perceptual organization*) terjadi ketika penglihatan mengelompokkan informasi dari berbagai sumber ke dalam pengertian yang menyeluruh untuk memahami lebih baik dan bertindak atas pemahaman itu. Prinsip dasar dari organisasi persepsi adalah penyatuan yang bermakna, bahwa berbagai stimulus akan dirasakan sebagai suatu yang dikelompokkan secara menyeluruh. Pengorganisasian seperti itu memudahkan untuk memproses informasi dan memberikan pengertian yang terintegrasi terhadap stimulus. Prinsip pengorganisasian Gestalt menghipotesiskan bahwa manusia mengorganisasikan persepsi untuk membentuk gambaran yang lengkap dari sebuah desain. Inti dari teori psikologi Gestalt tersebut adalah, memberikan desain yang berbeda ketika keadaan telah berubah. Maka, pengelihat *pengendara* akan langsung melakukan *involuntary attention* dan akan dapat merubah keadaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah melakukan analisa, maka didapatkan hasil sebagai berikut :

1. Indikator lampu sein yang terlalu kecil, membuat pengguna tidak mengetahui keadaan motornya (lampu sein masih menyala atau tidak).

2. Butuh pengingat berbentuk suara untuk lampu sein yang masih menyala, jika lampu sein masih menyala, dan pengguna lupa mematikannya pengingat suara tersebut akan memperingatkan pengguna untuk mematikannya.
3. Pabrikan sepeda motor Honda sudah membuat indikator penunjuk tangki bahan bakardengan sistem digital, sehingga membuat pengguna, mengetahui dengan detail keadaan bahan bakar sepeda motornya.
4. Membutuhkan warna merah yang terang mencolok, agar pengguna lebih menyadari keadaan motornya jika sudah berlari diatas 40 km/jam.
5. Dengan tidak adanya peringatan kepada pengguna ketika kendaraan sudah berjalan dengan kecepatan tinggi, maka perlu adanya sebuah suara pengingat untuk pengguna , bahwa sepeda motor sudah berada pada kecepatan tinggi. Sehingga membuat pengguna dapat mengurangi kecepatannya.
6. Tingkat kecelakaan yang tinggi akibat dari kesalahan manusia, pengguna. Salah satunya tidak menyadari keadaan sepeda motornya. Sehingga *speedometer* sebagai, media bagi pengguna untuk mengetahui keadaan sepeda motornya. Perlu dilakukan pembenahan.
7. Penggantian dari analog ke digital, agar pengguna lebih paham dengan keadaan sepeda motornya. Contoh penggantian penunjuk kecepatan yang sebelumnya analog, diganti dengan digital. Agar lebih detail, tentang seberapa cepat kendaraan sedang melaju di jalan.

Kebutuhan Desain

Dari hasil analisa diatas maka dapat dirumuskan kebutuhan desain untuk *speedometer* sepeda motor metik di Indonesia, yang nantinya akan dapat dikembangkan sebagai berikut :

1. Manfaat: *speedometer* sepeda motor metik, yang lebih *user friendly*, lebih dapat memberikan informasi keadaan sepeda motornya kepada pengguna.
2. Pangsa Pasar: masyarakat pengguna sepeda motor metik.
3. Pengguna: Pria dan Perempuan yang memiliki atau menjadi pengendara sepeda motor metik di Indonesia
4. Lokasi Penempatan Produk: di bagian setir sepeda motor metik.
5. Keunggulan: desain *speedometer* yang dapat merubah cara berperilaku pengendara sepeda motor metik di Indonesia, yang di maksud dengan merubah tersebut adalah, dengan desain *speedometer* yang baru bisa memberikan peringatan berupa getaran dan suara ke pengguna ketika, pengguna sudah memacu kendaraan di luar batas normal kecepatan, memperingatkan ketika lampu sein masih menyala.
6. Material yang digunakan: plastik, kaca mika, warna yang lebih bisa membuat psikologi pengguna berubah.

KESIMPULAN

Dari analisa dan penjabaran di atas, maka dapat disimpulkan bahwa,

1. Perlu adanya penambahan pengingat pada *speedometer* sepeda motor metik, berupa bunyi dan getaran, jika pengguna sudah memacu kendaraan dengan kecepatan di luar batas normal.
2. Dari desain *speedometer* sepeda motor metik yang ada, sangat mempengaruhi pengguna berkendara. Dikarenakan desain *speedometer* yang menginterpretasikan pengguna untuk memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi.
3. Perlu adanya perubahan pola pikir pengguna, bahwa *safety riding* sangat penting.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Agus Sachari. 2002. Sosiologi Desain. Bandung. Institut Teknologi Bandung
- [2] Afifah Harisah dan Zulfitria Masiming. 2008. Jurnal persepsi manusia terhadap tanda,symbol dan spasial Jurnal SMARTek, Vol. 6
- [3] Alfian Nurlifa, Sri Kusumadewi, Kariyam. 2014. Jurnal analisis pengaruh user interface terhadap kemudahan penggunaan sistem pendukung keputusan seorang dokter. Universitas Islam Indonesia

- [4] Ani Susilastuti. 1994. Tugas Akhir Pembuatan *Interface* untuk pengukuran instnsitas cahaya berbasis komputer. Universitas Indonesia
- [5] Ciptanti Putriningrum. 2000. Tugas Karya Akhir. Analisis Elemen Desain Grafis Pada brosur. Faklutas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Indonesia
- [6] Fachrurozi, 2015, Laporan akhir pratikum, Lab Teknik Industri lanjut, Universitas Gunadarma
- [7] Mita Purbasari; R.A. Diah Resita I. Kuntjoro-Jakti , ANALISIS ASOSIASI KULTURAL ATAS WARNA: SUMATERA I, Jurnal HUMANIORA Vol.5 No.2 Oktober 2014: 889-900 , Visual Communication Design, School of Design, BINUS University
- [8] Royan Prayudi. 2013. Jurnal Peran Klub Motor Dalam Pembentukan Perilaku Berkendara Yang Aman (*Safety Riding*) (Study Deskriptif Pada Anggota Klub Motor Stic Medan). Universitas Sumatera Utara (USU)
- [9] Victor Papanek. 1984. Design For The Real World: Human Ecology and Social Change. Academy Chicago