BAB II
MODIFIKASI SEPADA MOTOR JAPSTYLE

II.1. Sejarah Sepeda Motor

Menyebut nama Honda, mau tidak mau di benak kita akan tertuju pada sebuah merk terkenal, baik di Indonesia maupun di *level* Internasional. Hasil prouksi Honda bukan saja kendaraan beoda dua, seperti sepeda motor dan skuter, yang telah dikenal luas selama ini, melainkan juga berbagai tipe kendaraan roda empat, baik mobil maupun truck, kendaraan segala medan*alias all terrain vehicle* (ATV), dan sebagainya. Bahkan, Honda juga memproduksi generator listrik, mesin kelautan, dan alat-alat untuk perlengkapan taman.

Di ranah industri otomotif, Honda memang jempolan. Sejak tahun 1959, Honda menempatkan diri sebagai produsen sepeda motor di dunia. Selain itu, Honda juga tercatat selaku produsen mesin pembakaran dalam paling besar di jagad raya. Bayangkan saja, angka produksi per tahun yang dihasilan Honda adalah lebih dari 14 juta unit. Tahukah kamu, nama Honda yang lebih dikenal sebagai *brand* dan nama perusahaan sebenarnya berasal dari nama pendiri sekaligus pemiliknya, yaitu Soichiro Honda. Nama ini sangat disegani dan diakui sebagai kaisar otomotif dari jepang. Kehidupan Soihiro Honda sebenaranya berangkat dari keluarga yang sanga sederhana, bahkan lebih tepat disebut sebagai keluarga miskin. Honda dilahirkan di Hamamatsu, Shizuoka, Jepang, pada 17 November 1906. Ayah Honda bekerja sebagai tukang besi dan mempunyai sebuah bengkel sepeda. Masa belia Honda pun dihabiskan untuk membantukerja sang ayah di bengkel. Kedati sempat mengenyam pendidikan dasar, namun Honda tidak punya ijazah, entah hilang atau ke mana keberadaan ijazah sekolah Honda tersebut tiada tahu.

Ketika usia Honda menginjak 15 tahun, ia merantau ke Tokyo meski tanpa mengantongi ijazah apa pun. Namun, tekadnya yang kuat membara dan kemampuan teknisi yang dimilikinya membuat Honda memperoleh pekerjaan sebagai teknisi di sebuah bengkel mobil pada 1922. Selama 6 tahun Honda bekerja di bengkel itu dan memperoleh banyak tambahan pengetahuan mengenai seluk-beluk otomotif. Pada 1928, saat berumur 22 tahun, Honda pulang ke tanah kelahirannya dan membuka usaha reparasi mobil disana.

Nasib membawa Honda ke jalan yang lebih keras di ranah otomotif. Ia pun terjun sebagai pembalap dan cukup berprestasi di bidang itu. Honda tercatat pernah mengukir rekor kecepatan pada 1936 hingga terjadilah sebuah insiden yang membuatnya luka parah. Kecelakaan itu tidak lantas membuat Honda menjauhi dunia motor, ia tetap bertahan di jalur itu kendati dengan peran yang sedikit berbeda.

Honda kembali berkonsentrasi untuk mengembangkan usaha bengkelnya. Setahun setelah insiden di area balap itu, Honda mendirikan *Tokai Seiki Heavy Industry*. Dampak perang dunia ke-2 yang berakhir pada 1945 justru memberi berkah tersendiri bagi Honda. Ia menemukan banyak sekali rongsokan kendaraan dan mesin yang teronggok begitu saja akibat perang. Honda lanas mengumpulkan barang-barang rongsokan tersebut dan mengolahnya kembali menjadi sepeda motor. Ternyata, sepeda motor hasil racikannya itu disukai oleh banyak orang.

Di bawah bendera Tokai *Seiki Heavy Industry*, Honda kemudian memproduksi sepeda motornya secara massal dan ia menuai untung besar karena sukses dalam penjualan. Kegemilangan yang dperoleh *Tokai Seiki Heavy Industry* menarik minat Toyota, sebuah perusahaan otomotif raksasa di Jepang, untuk mengakuisisi perusahaan milik Honda itu. Pada 1948, Honda pun melepas perusahaannya kepada Toyota dengan banderol sebesar 450.000 yen, harga yang sangat tinggi pada waktu itu.

Dengan hasil uang penjualan *Tokai Seiki Heavy Industry* ditambah dengan uang tabungannya yang juga sudah berkumpul cukup banyak, pada 24 september 1948 honda mendirikan perusahaan baru yang diberi nama Honda *Giken Kogyo* kabushiki-gaisha alias Honda *Technology Researh Institute Company* atau yang kemudian dikenal dengan Honda Motor Company. Perusahaan inilah yang kemudian menjadi salah satu produsen kendaraan bermotor paling besar dan paling popular di dunia. Produk usahanya pun semakin lama semakin beragam, tidak hanya terbatas pada sepeda motor saja.

Honda pensiun dari jabatan presiden perusahaan pada 1973 dan selanjutnya menduduki jabatan sebagai penasihat tertinggi perusahaan. Menjelang masa tuanya, Honda masih tetap beraktivitas, terutama mengurusi yayasan miliknya yaitu

yayasan Honda. Tanggal 5 Agustus 1991, Soichiro Honda meninggal dunia karena sakit. Hingga kini dan sampai kapan pun, nama Honda akan selalu dikenang atas semua sepak terjang dan sumbangsuhnya di dunia permotoran. Ya Soichiro Honda adalah sang raja di kerajaan otomotif *(Raditya, 2012: 541).*

II.2. Sejarah Sepeda Motor di Indonesia

II.2.1 Sejarah Sepeda Motor di Indonesia

Sepeda motor memiliki sejarah yang sangat panjang di negeri ini. Sepeda motor bahkan sudah hadir sejak negara ini masih berada di bawah pendudukan Belanda dan masih bernama Hindia Belanda, Nederlands Indie. Data yang ada menyebutkan, sepeda motor hadir di Indonesia sejak tahun 1893 atau 115 tahun yang lalu.

Uniknya, walaupun pada saat itu negara ini masih berada di bawah pendudukan Belanda, tetapi orang pertama yang memiliki sepeda motor di negeri ini bukanlah orang Belanda, melainkan orang Inggris. Dan, orang itu bernama John C Potter, yang sehari-hari bekerja sebagai Masinis Pertama di pabrik gula Oemboel (baca Umbul) Probolinggo, Jawa Timur.

Dalam buku Krèta Sètan (de duivelswagen) dikisahkan bagaimana John C Potter memesan sendiri sepeda motor itu ke pabriknya, Hildebrand und Wolfmüller, di Muenchen, Jerman. Sepeda motor itu tiba pada tahun 1893, satu tahun sebelum mobil pertama tiba di negara ini. Itu membuat John C Potter menjadi orang pertama di negeri ini yang menggunakan kendaraan bermotor.

Sepeda motor buatan Hildebrand und Wolfmüller itu belum menggunakan rantai, roda belakang digerakkan secara langsung oleh kruk as (crankshaft). Sepeda motor itu belum menggunakan persneling, belum menggunakan magnet, belum menggunakan aki *(accu)*, belum menggunakan koil, dan belum menggunakan kabel-kabel listrik.

Sepeda motor itu menyandang mesin dua silinder *horizontal* yang menggunakan bahan bakar bensin atau nafta. Diperlukan waktu sekitar 20 menit untuk menghidupkan dan mestabilkan mesinnya.Pada tahun 1932, sepeda motor ini ditemukan dalam keadaan rusak di garasi di kediaman John

C Potter. Sepeda motor itu teronggok selama 40 tahun di pojokan garasi dalam keadaan tidak terawat dan berkarat.Atas bantuan montir-montir marinir di Surabaya, sepeda motor milik John C Potter itu direstorasi (diperbaiki seperti semula) dan disimpan di kantor redaksi mingguan De Motor. Kemudian sepeda motor antik itu diboyong ke museum lalu lintas di Surabaya, yang kini tidak diketahui lagi di mana lokasinya.

Seiring dengan pertambahan jumlah mobil, jumlah sepeda motor pun terus bertambah. Lahirlah klub-klub touring sepeda motor, yang anggotanya adalah pengusaha perkebunan dan petinggi pabrik gula. Berbagai merek sepeda motor dijual di negeri ini, mulai dari *Reading Standard*, *Excelsior*, *Harley Davidson*, *Indian*, *King Dick*, Brough Superior, *Henderson, sampai Norton*. Merek-merek sepeda motor yang hadir di negeri ini dapat dilihat dari iklan-iklan sepeda motor yang dimuat di surat kabar pada kurun waktu dari tahun 1916 sampai 1926.

Pada masa itu, di negeri ini juga hadir sepeda motor listrik beroda tiga yang menggunakan tenaga baterai, yang bernama *De Dion Bouton Tricycle* buatan Perancis. Sepeda motor listrik beroda tiga itu juga digunakan untuk menarik wagon penumpang. Sepeda motor lain yang juga digunakan untuk menarik wagon adalah sepeda motor *Minerva* buatan Belgia, (Luhulima, 2008).

II.2.2 Lintas Jawa

Tidak mau kalah dengan pengendara mobil, pengendara sepeda motor pun berupaya membukukan rekor perjalanan lintas Jawa dari Batavia (Jakarta) sampai Soerabaja (Surabaya) yang berjarak sekitar 850 kilometer. Namun, tidak seperti rute mobil yang dicatat secara rinci, rute sepeda motor agak umum. Hanya disebutkan dari Batavia kea rah Bandung, Semarang, Blora, Cepu (Tjepu), menuju Surabaya.

Tanggal 7 Mei 1917, *Gerrit de Raadt* dengan mengendarai sepeda motor Reading Standard membukukan rekor perjalanan dari Jakarta ke Surabaya dalam waktu 20 jam dan 45 menit. Sepuluh hari setelahnya, 16 Mei 1917, *Frits Sluijmers* dan *Wim Wygchel* yang secara bergantian

mengendarai sepeda motor Excelsior memperbaiki rekor yang dibukukan *Gerrit de Raadt*. Mereka mencatat waktu 20 jam dan 24 menit, dengan kecepatan rata-rata 42 kilometer per jam.

Rekor itu tidak bertahan lama. Sembilan hari sesudahnya, 24 Mei 1917, *Goddy Younge* dengan sepeda motor *Harley Davidson* membukukan rekor baru dengan catatan waktu 17 jam dan 37 menit, dengan kecepatan rata-rata 48 kilometer per jam.

Rekor itu sempat bertahan selama lima bulan sebelum dipecahkan oleh Barend ten Dam yang mengendarai sepeda motor Indian dalam waktu 15 jam dan 37 menit pada tanggal 18 September 1917, dengan kecepatan rata-rata 52 kilometer per jam.

Melihat rekornya dipecahkan oleh *Barend ten Dam*, enam hari sesudahnya, 24 September 1917, *Goddy Younge* yang berasal dari Semarang kembali mengukir rekor baru dengan catatan waktu 14 jam dan 11 menit, dan kecepatan sepeda motor *Harley Davidson* yang dikendarainya rata-rata 60 kilometer per jam.

Pada awal tahun 1960-an, mulai masuk pula skuter Vespa, yang disusul dengan skuter Lambretta pada akhir tahun 1960-an. Pada masa itu, masuk pula sepeda motor asal Jepang, Honda, Suzuki, Yamaha, dan belakangan juga Kawasaki.

Seiring dengan perjalanan waktu, sepeda motor asal Jepang mendominasi pasar sepeda motor di negeri ini. Urutan teratas ditempati oleh Honda, diikuti oleh Yamaha di tempat kedua dan Suzuki di tempat ketiga. (JL) (Luhulima, 2008).

II.3. Sejarah Modifikasi Motor Japstyle di Indonesia

Modifikasi *japstyle* lahir sejak tahun 1990-an. Modifikasi ini sudah dikenal di Husibuya Tokyo Jepang dengan sebutan *Braddty Style*. Dalam perkembangannya, Japs Style memiliki berbagai macam aliran, antara lain *Braty Style, Street Tracker, Flat Tracker, Street Demon, Japaneesse South Carolina*, dan *juga Cafe' Racer*. Jadi, pada awalnya muda-mudi Jepang mencontek gaya *builder*

Amerika yang dikenal dengan desain Socal (South California), disana mereka mengadopsi motor pabrikan negaranya sendiri *(Langitan, 2010).*



Gambar II.1Contoh Modifikasi *Japstyle Street Tracker*
Sumber: Majalah *Bikers* Edisi 18

Pertama kali modifikasi *japstyle* masuk ke Indonesia pada tahun 2004 oleh anak muda asal Bandung lewat majalah yang dibawanya sepulang dari Jepang, yaitu Franky Morry Astorianto pemilik bengkel modifikasi motor *Yasashi Garage*. Dengan bersama dengan 3 orang builder lainnya yaitu Kikis, Purnama Devan (pemilik Glanet Radical), dan Sandi . Setelah tergabungnya sebuah ide dari ke-4 bulider tersebut dan diaplikasikan ke sepeda motornya masing masing maka terbentuklah sebuah komunitas yang diberi nama *Street Demon* yang bertepatan pada hari kemerdekaan Indonesia 17 Agustus 2004. Setelah berjalannya waktu komunitas ini mempebanyak chapternya Jakarta, tanggerang, Bogor, bali, Surabaya, semarang, banjarnegara, purwakerto dan masih banyak lagi. Sekarang komunitas tersebut sudah mempunyai aliran sendiri yaitu Indonesian *Style.*

"Emang banyak pengaruh dari majalah-majalah Jepang., tapi apa salahnya kita juga membanggakan Indonesia, karena modifikasi kita punya ciri khas sendiri, kok", Purnama (2013).



Gambar II.2*Street Demon* Bandung

Sumber: Majalah Hai Edisi Mari Modif Motor

II.4 Pembahasan Penelitian Modifikasi Sepeda Motor Japstyle

II.4.1 Strategi Penelitian

Awal dari proses penelitian ini berdasarkan pada masalah yang timbul pada modifikasi japstyle, seperti kurangnya media informasi yang membahas tentang modifikasi sepeda motor *japstyle*.

Strategi penelitian modifikasi sepeda motor japstyle ini berdasarkan pada pemberian sebuah informasi yang kurang efektif kepada masyarakat terutama modifikator pemula yang baru pertama kali memodifikasi sepeda motornya ataupun masyarakat awam yang belum mengenali sama sekali apa itu modifikasi sepeda motor *japstyle*.

Penelitian modifikasi sepeda motor *japstyle* ini berdasarkan fenomena dan fakta yang terjadi di kota Bandung pada saat ini. Melihat pada suatu daya tarik kepada modifikator yang masih banyak mengalami kegagalan dalam memodifikasi sepeda motornya agar meminimalisirkan kegagalan dalam tahah modifikasi sepeda motor tersebut.

Dengan objek yang sekarang berada di kota Bandung, penulis akan meneliti baik itu dari fenomena yang terjadi maupun fakta yang ada. Serta penulis akan meneliti sejauh mana modifikator mengetahui tahapan-tahapan modifikasi sepeda motor japstyle dan seberapa besar informasi yang mereka tahu tentang modifikasi sepeda japstyle tersebut.

II.4.2 Data Pengguna

Untuk mengetahui seberapa besar informasi tentang modifikasisepeda motor *japstyle*, maka perlunya suatu data dari sebagian masyarakat kota Bandung kususnya para penyuka modifikasi sepeda motor *japstyle* (pengendara, modifikator, penjual suku cadang dll.) maupun orang yang tidak bersangkuatan di dalamnya .

Berdasarkan data yang diterima penulis dari pihak pengguna dan non pengguna, jumlah pengetahuan tentang sepeda motor japstyle dirasa kurang banyaknya yang menegtahui tentang apa itu sepeda motor japstyle baik secara sejarah maupun secara fisiknya (Sumber: wawancara pribadi).

II.4.3 Fenomena Yang Terjadi

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis di kota Bandung. Penulis menangkap atau melihat fenomena yang terjadi di disekitar kota Bandung seperti masih kurangnya informasi tentang modifikasi sepeda motor *japstyle*. Bahkan modifikator pemula lebih sering mengandalkan data seadanya dari internet maupun langsung meniru dari motor yang telah ada sebelumnya tanpa menyadari bagaimana suku cadang tersebut bisa berjalan dengan baik.



Gambar II.3Kesalahan Modifikasi

Sumber: Majalah Hai Edisi Mari Modif Motor

II.4.4 Data dan Fakta Modifikasi Sepeda Motor Japstyle

Fakta yang terjadi di modifikasi sepeda motor japstyle adalah masih kurangnya informasi tentang modifikasi sepeda motor ini sehingga masih banyaknya modifikator yang melakukan kesalahan modifikasi. Beberapa faktor yang menyebabkan kurangnya informasi modifikasi sepeda motor japstyle salah satunya adalah kurangnya media informasi.

Kurangnya informasi yang tersebar di kota Bandung. Dimana hanya didapatkan ulasan ulasan kecil dari internet dan majalah tanpa ada tahap ataupun cara untuk memodifikasi sepeda motor tersebut secara detail, contohnya seperti sepeda motor modifikasi milik *Restu Gustina* ini masih mengalami kegagalan.







Gambar II.4 Modifikasi *Japstyle* yang mengalami kegagalan milik Restu Gustina

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kegagalan bukan terdapat pada tampilan melainkan pada fungsi *swing arm* yang berguna untuk menopang ban terjadi kesalahan pemasangan menjadi laju sepeda motor tersebut tidak stabil.

II.5 Solusi masalah

Solusi yang akan dilakukan dengan menggunakan perancangan desain komunikasi visual adalah menbuat *video proflile* untuk mengenalkan modifikasi sepeda motor *jaspstyle* yang lebih sesuai dengan kondisi masyarakat saat ini.*Video profile* yang dibuat akan memberikan informasi untuk mengenalkan apa itu modifikasi sepeda motor japstyle ke masyarakat.

II.6 Target Audiens

- Demografis

  Usia : 18 - 35 tahun

  Jenis kelamin : Laki-laki tidak menutup kemungkinan untuk perempuan

  Agama/Ras : Semua agama/ras

- Psikografis

  Disini target audiens berdasarkan psikografis diambil dari kalangan remaja dan dewasa karena usia tersebut masih selalu ingin

mengekspresikan dirinya melalui sesuatu hal contoh kecilnya lewat sepeda motor yang dimodifikasi.

- Geografis

  Masyarakat perkotaan khususnya modifikator pemula di Bandung yang kurang mengetahui informasi tetang tahapan modifikasi sepeda motor *japstyle*.

II.7 Pengertian Media Komunikasi

Kata *media* berasal dari bahasa Latin dan merupakan bentuk jamak dari kata *medium* yang secara harfiah berarti perantara atau pengantar. Dengan kata lain media adalah perantara atau pengantar pesan dari pengirim ke penerima (*Sadiman, 1993 : 6*).

Sedangkan *komukasi* berasal dari kata latin *cum* yaitu kata depan yang berarti dengan dan bersama dengan, dan *anus*yaitu kata bilangan yang berarti satu. Dari kedua kata itu terbentuk kata benda *communio* yang dalam bahasi Inggris *comminion* yang berarti kebersamaan, persatuan, persekutuan, gabungan, perggaulan, dan hubungan (*Naim, 2011 : 17*).

II.8 Klasifikasi Media Komunikasi

a. Dilihat dari sifatnya, media dapat dibagi kedalam:
   - Media auditif, yaitu media yang hanya dapat didengar saja, atau media yang hanya memiliki unsur suara, seperti *radio, tape recorder,* kaset, piringan hitam dan rekaman suara.
   - Media visual, yaitu media yang dapat dilihat saja, tidak mengandung unsur suara. Beberapa hal yang masuk kedalam media ini adalah *film slide,* foto, transparasi, lukisan, gambar dan beberapa bentuk bahan yang dicetak seperti media grafis dan lain sebagainya.
   - Media audio visual, yaitu jenis media yang selain mengandung unsur suara juga mengandung unsur gambar yang dapat dilihat, seperti rekaman *video,* berbagai ukuran *film, slide* suara dan lain sebagainya. Kemampuan media ini dilihat lebih baik dan lebih

menarik, sebab mengandung kedua unsur jenis media yang pertama dan kedua.

b. Dilihat dari kemampuan jangkauannya, media dapat pula dibagi dalam:
   - Media yang memiliki daya liput yang luas dan serentak sperti radio dan televisi. Melalui media ini lah dapat mempelajari hal-hal atau kejadian-kejadian yang aktual secara serentak tanpa harus menggunakan ruangan khusus.
   - Media yang mempunyai daya liput yang terbatas oleh ruang dan waktu seperti film, video dan lain sebagainya.

c. Dilihat dari cara atau dari teknik pemakaiannya, media dapat dibagi kedalam:
   - Media yang diproyeksikan seperti *film slide, film stripe*, transparasi, komputer dan lain sebagainya. Jenis media yang demikian memerlukan alat proyeksi khusus seperti film proyektor untuk memproyeksikan *film slide,overhead projetor (OHP)* untuk memproyeksikan transparasi, *LCD* untuk memproyeksikan komputer, tanpa dukungan alat proyeksi semacam ini akan kurang berfungsi.
   - Media yang tidak diproyeksikan seperti gambar foto, lukisan, radio, dan berbagai bentuk media grafis lainnya.

d. Dilihat berdasarkan bentuk dan cara penyajiannya:
   - Kelompok satu: Media grafis, bahan cetak dan gambar diam
     1. Media grafis adalah media yang menyampaikan fakta, ide, gagasan melalui penyajian kata-kata, kalimat, angka, simbol, yang termasuk media grafis adalah grafik, diagram, bagan, sketsa, poster, papan flanel, dan bulletin board.
     2. Media bahan cetak adalah media visual yang pembuatannya melalui proses pencetakan, printing atau

offset. Beberapa hal yang termasuk media bahan cetak adalah buku tes, modul, bahan pengajaran terprogram.

3. Gambar diam adalah media visual yang berupa gambar yang dihasilkan melalui proses fotografi, yang termasuk dalam media ini adalah foto

- Kelompok kedua: Kelompok media proyeksi diam, yakni media visual yang diproyeksikan atau media yang memproyeksikan pesan, dimana hasil proyeksinya tidak bergerak atau memiliki sedikit unsur gerakan. Jenis media ini diantaranya: OHP/OHT, opaque projector, slide dan filmstripe.
    1. OHP/OHT adalah media visual yang diproyeksikan melalui alat proyeksi yang disebut OHP (overhead projector) dan OHT biasanya terbuat dari plastik transparan.
    2. Opaque projector adalah media yang digunakan untuk memproyeksikan benda-benda tak tembus pandang, seperti buku, foto. Opaque projector ini tidak memerlukan penggelapan ruangan.
    3. Media slide atau film bingkai adalah media visual yang diproyeksikan melalui alat yang dinamakan projector slide. Film bingkai ini terbuat dari film positif yang kemudian diberi bingkai yang terbuat dari karton atau plastik.
    4. Media film stripe atau film rangkai atau film gelang adalah media visual proyeksi diam yang pada dasarnya hampir sama dengan media slide.
- Kelompok ketiga: Media audio adalah media yang penyampaian pesannya hanya melalui pendengaran. Jenis pesan yang disampaikan berupa kata-kata, sound effect. Beberapa hal yang termasuk media ini adalah radio, media alat perekam pita magnetik/kaset tape recorder.
- Kelompok keempat : Media audio visual diam adalah media yang penyampaian pesannya diterima oleh pendengaran dan penglihatan namun gambar yang dihasilkannya adalah gambar

diam atau memiliki sedikit gerakan. Diantaranya adalah media sound slide dan film stripe bersuara.

- Kelompok kelima: Film (motion picture), yaitu serangkaian gambar diam yang meluncur secara cepat dan diproyeksikan sehingga memberi kesan hidup dan bergerak. Ada beberapa jenis film, ada film bisu, film bersuara dan film gelang yang ujungnya saling bersambungan dan tidak memerlukan penggelapan ruangan.
- Kelompok keenam: Media televisi adalah media yang menyampaikan pesan audiovisual dan gerak. Diantaranya adalah media televisi, televisi terbatas, dan video cassete recorder.
- Kelompok ketujuh adalah multimedia, merupakan suatu sistem penyampaian dengan menggunakan berbagai jenis bahan belajar yang membentuk suatu unit atau paket. Misalnya modul yang terdiri atas bahan cetak, bahan audio dan bahan audiovisual (*Sanjaya, 2012 : 118-121*).

II.9 Videografi

Video menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah bagian yang memancarkan gambar pada pesawat televisi. Secara umum videografi dapat di artikan media untuk merekam suatu momen atau kejadian yang dirangkum dalam sebuah sajian gambar dan suara yang dapat di nikmati dikemudian hari, baik sebagai sebuah kenangan ataupun sebagai bahan kajian untuk mempelajari apayang pernah terjadi. Videogafi banyak digunakan oleh berbagai kalangan untuk berbagai kepentingan mulai dari individu hingga kelompok. Video merupakan seperangkat komponen atau media yang mampu menampilkan gambar sekaligus suara dalam waktu bersamaan dikarenakan terjadinya gambar secara optis dan juga elektronis (*Baksin, 2009: 23*).

Berbicara videografi tentu akan berbicara sebuah alat yang menjadi wadah dari video tersebut yaitu kamera. Berbicara kamera pada era sekarang ini tentu bukan lagi menjadi hal yang asing. Di pasaran sudah banyak beredar kamera fotografi yang menjadi popular di kalangan dewasa maupun remaja. Menurut Askurifai Baksin (2009) menjelaskan kamera dikategorikan "tiga jenis yaitu kamera foto (still photography), kamera Film/movie (cinema photography), dan kamera video (video photography)" (hal.23). Ketiga jenis tersebut mempunyai karakteristik yang berbeda. Perbedaan utama terdapat pada aspek bahan penyimpan gambar dan proses terjadinya gambar. Adapun jenis kamera video setelah pengambilan gambar hasilnya bisa lansung dilihat karena terjadinya gambar secara optis dan elektronis. Selanjutnya dilihat dari gambar yang dihasilkan, ketiga jenis kamera tersebut berbeda. Jika kamera foto menghasilkan gambar-gambar tunggal tidak bergerak (still single picture), kamera film dan video memeliki kesamaan yaitu sama-sama menghasilkan gambar hidup atau citra bergerak (motion picture) (*Baksin, 2009: 24*).

II.9.1 Terdapat Beberapa Jenis-jenis *Video*:

a. Video analog

Video analog adalah gambar dan suara yang direkam dalam bentul sinyal magnetik pada pita magnetik. *Video analog* kebanyakan digunakan untuk penyiaran televisi masih merupakan produk dari industry pertelevisian dan oleh sebab itu dijadikan sebagai standar televisi.

b. Video digital

Video digital adalah jenis sistem video rekording yang bekerja menggunakan sistem digital dan biasanya *digital video* direkam dalam tape, kemudian didistribusikan melalui optical disk, misalnya *VCD* dan *DVD*.

II.9.2 *Video Profile*

Melihat dari defenisi *video* diatas maka *video profile* dapat didefinisikan, yaitu sebuah sajian gambar dan suara yang mengenalkan atau

menjelaskan sesuatu hal yang berisikan informasi dan ditujukan kepada khalayak atau penerima pesan. *Video profile* banyak digunakan di perusahaan bertujuan untuk memperkenalkan perusahaannya ke khalayak. Pada perancangan ini, melihat permasalahan dari modifikasi sepeda motor *japstyle*, maka di buatlah sebuah video profil pengenalan tentang modifikasi sepeda motor *japstyle*. *Video* ini akan disajikan dalam sebuah bentuk *audio visual* yang pada akhirnya digabung menjadi sebuah *video*, Guna untuk mengenalkan atau memberikan informasi kepada masyarakat awam yang kurang mengetahui sama sekali apa itu modifikasi sepeda motor *japstyle*.