

# ANALISIS KOMPONEN *SUBJECTIVE WELL-BEING* PADA KOMUNITAS VESPA ALIRAN EKSTREM

**Netty Herawati, Hasan Mauludi**

Program Studi Psikologi  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Budaya  
Universitas Trunojoyo Madura  
herawati.netty9@gmail.com

## **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui *subjective well-being* anggota komunitas vespa aliran ekstrem di Surabaya. Menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan fenomenologi. Teknik pengambilan sampel yaitu *purposive sampling*, dengan metode pengumpulan data wawancara semi terstruktur. Teknik analisa data Milles dan Huberman. Triangulasi sumber dan triangulasi waktu sebagai uji keabsahan data. Informan berjumlah 3 orang (SB, ZA, PS). Hasil penelitian menunjukkan bahwa anggota komunitas vespa aliran ekstrem menunjukkan adanya *subjective well-being*. Dengan berdasarkan pada beberapa komponen yaitu pertama, komponen kognitif menunjukkan bahwa anggota komunitas berfikir dengan bergabung di komunitas vespa akan memiliki banyak teman sehingga dapat mengembangkan diri dan dapat membangun hubungan baik dengan masyarakat, baik sesama anggota komunitas vespa maupun komunitas motor lain, lebih optimis menjalani hidup. Kedua, komponen afeksi positif menunjukkan perasaan bahagia, senang bergabung dan melakukan aktivitas di komunitas vespa karena disamping dapat menyalurkan bakat memodifikasi vespa, juga banyak teman, menumbuhkan kepekaan interpersonal seperti perhatian terhadap orang lain, saling menolong, bangga sebagai bagian dari komunitas vespa, memiliki solidaritas tinggi. Ketiga, komponen ketiadaan afeksi negatif menunjukkan tidak ada kondisi yang dirasakan berat, tidak memiliki konflik sesama anggota komunitas vespa dan komunitas motor lain, menanggapi *stigma negative* dengan tetap positif dalam sikap dan perilaku.

**Kata kunci:** *Subjective well-being*, komunitas vespa

## **PENDAHULUAN**

Kendaraan menjadi salah satu pilihan transportasi di Indonesia. Kebutuhan akan kendaraan semakin banyak setiap tahunnya. Data Badan Pusat Statistik (BPS) terakhir mencatat perkembangan jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat setiap tahunnya, mulai tahun 1987–2013. Pada tahun 2012 jumlah kendaraan bermotor 94.373.324 juta tahun 2013 sudah mengalami kenaikan menjadi 104.118.969 juta kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor terdiri dari bus, truk, mobil penumpang dan sepeda motor. Kendaraan bermotor yang paling diminati masyarakat Indonesia setiap tahunnya yaitu sepeda motor. Kepemilikan sepeda motor di Indonesia sangat jauh lebih banyak jika dibandingkan jenis kendaraan bermotor lainnya seperti mobil penumpang, bus, truk. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) jumlah kepemilikan sepeda

motor di tahun 2013 sudah mencapai total 84.732.652 juta. Jumlah sepeda motor ini rata-rata sudah delapan kali lebih dari jumlah kendaraan lainnya.

Menurut perkembangan otomotif sepeda motor di Indonesia tidak bisa dihentikan sejak berbagai merk asing datang ke pasar Indonesia sejak jaman kemerdekaan. Otomotif Indonesia yang maju membuat perkembangan teknik otomotif sepeda motor juga semakin luas. Pabrikan otomotif motor harus selalu mengutamakan kepuasan para konsumen jika ingin bertahan di pasar motor nasional. Pada awal ditemukannya, sepeda motor hanya digunakan untuk alat transportasi yang mengantarkan seseorang menuju tempat tertentu, namun sekarang sepeda motor sebagai pemberi penampilan dan gaya sendiri bagi pengendaranya (Angga, 2016).

Pengendara motor seharusnya tidak mengutamakan penampilan atau gaya yang mengabaikan peraturan pemerintah Indonesia. Tetapi mengutamakan keamanan dalam berkendara serta menjaga ketertiban lalu lintas. Ketentuan menjaga keselamatan dan batasan modifikasi yang harus diuji dahulu. Sesuai dengan peraturan Pasal 52 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 menentukan bahwa, modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui. Pemerintah telah menentukan peraturan tentang perlengkapan kendaraan bermotor Pasal 57 ayat (1) dan (2) bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor dan berupa helm standar nasional Indonesia.

Sepeda motor di Indonesia sudah ada yang dimodifikasi oleh masyarakat. Di pusat-pusat kota dapat ditemui motor-motor yang dimodifikasi terparkir rapi. Modifikasi yang masih bentuk dari asli pabrik menjadi lebih terlihat menarik sampai dengan modifikasi yang sudah melanggar standar ketentuan peraturan berlalu lintas. Mereka berkumpul sesuai kesamaan hobi, ide, kegemaran, visi dan misi yang akhir terbentuklah komunitas. Individu yang menyukai motor merk tertentu dan modifikasi jenis tertentu dapat membentuk komunitas. Hal ini sesuai dengan pendapat menurut Dalton *et al* (2007) komunitas sebagai wadah dimana ide individu-individu muncul bersama-sama di dalam beberapa kegiatan atau usaha bersama maupun hanya karena adanya kedekatan secara geografis. Hal itu dilakukan karena manusia merupakan makhluk sosial. Saling membutuhkan dan mempengaruhi satu dengan lainnya.

Komunitas motor yang muncul di berbagai daerah di Indonesia telah menjadi fenomena. Sangat mudah didapati di pusat-pusat keramaian kumpulan anggota

komunitas yang semakin meningkat. Mereka berkumpul memiliki susunan organisasi seperti layaknya sebuah organisasi massa dan juga memiliki program kerja yang terjadwal seperti membuat jadwal untuk melakukan acara berkumpul bersama seluruh anggota setiap minggunya dengan tujuan mempererat silaturahmi dan untuk saling berinteraksi, melakukan perjalanan ke daerah tertentu secara bersama-sama (*touring*) baik dengan anggota sendiri ataupun bekerja sama dengan komunitas motor yang lain, mengikuti *event-event* otomotif seperti bakti sosial.

Komunitas sepeda motor bermacam-macam, diantaranya komunitas HCB, HD, KN, dan V. Komunitas motor CB ataupun komunitas MOGE yang cenderung berpenampilan menarik dan *trendy*. Anggota komunitas vespa berbeda dengan anggota komunitas yang lainnya seperti komunitas motor CB yang mengeluh karena uang masih saja kurang untuk memodifikasi motornya. Anggota komunitas CB saat event bisa terpecah menjadi beberapa kelompok. Mereka juga minder melihat modifikasi yang tidak murah dan *trendy*. Namun berbeda dengan anggota komunitas vespa, mereka tampil apa adanya dengan mengutamakan solidaritas kebahagiaan bersama tidak memandang tentang motor, yang penting sesama vespa.

Komunitas vespa motor tua yang masih eksis hingga sekarang. Menurut Managing Director PT. Piaggio Indonesia, Marco Noto La Diega menuturkan, komunitas vespa di Indonesia menjadi yang terbesar nomor dua di dunia. Pengguna vespa di Indonesia ada sekitar 42.000 pengguna dan terbesar nomor dua setelah Italia. Komunitas merupakan penopang dari keberlangsungan *brand* dan produk.

Vespa memiliki aliran-aliran yang tersebar diseluruh wilayah Indonesia. Menurut E ketua koordinator Paguyuban *Scooter* Se-Surabaya aliran vespa ada banyak sekali. Namun yang paling banyak dikenal oleh masyarakat karena paling mudah ditemukan yaitu pertama aliran standar/*classic*, vespa yang berpenampilan bawaan umum aslinya serta aksesoris tambahan sesuai dengan sekitar tahun 1970 atau 1980-an. Orisinal tidaknya bukan menjadi masalah. Kedua, aliran ekstrem/gembel/rosok, modifikasi vespa ini membuat vespa sudah tidak sesuai dengan bentuk aslinya. Berbagai macam modifikasi sesuka hati pemiliknya. Ada yang berbentuk panjang, biasa disebut *tronton*. Bentuk sespan, bisa dibuat naik 3 orang atau lebih dengan 1 orang berada di sebelah samping dengan tambahan tempat duduk. Bentuk *tank* yaitu modifikasi yang menyerupai layaknya *tank*, menjadi persegi beroda 6 atau lebih, *tanksingle* hanya dapat dipakai berdua model sedikit panjang, terdapat aksesoris tentara mulai dari seperti geranat, rudal, dan cat warna *army* atau cat warna gelap. Bentuk rosok gubukan, modifikasi ini menjadikan vespa seperti rumah yang berjalan. Terdapat atap

jerami atau kayu, bantal. Terlihat kumuh sudah tidak seperti motor yang layak bahkan jauh dari aman. Ketiga, aliran Retro Original; Vespa ini tidak terlihat termodifikasi, hanya mempertahankan semua keorisinal dari asli pabrikan sesuai model dan tahunnya. Kendaraan ini sangat layak untuk berkendara dan aman bagi penggunanya.

Pengguna vespa ekstrem di komunitas vespa diberbagai kesempatan dianggap sebagai pembuat rusuh karena tampilan mereka yang cenderung kumuh. Pada beberapa kesempatan *event* komunitas vespa, sering anggotanya membawa minuman keras. Namun terlepas dari itu mereka tampak bahagia, sejahtera dengan kondisi mereka saat itu dan mengesampingkan pandangan miring masyarakat.

Anggota komunitas vespa beraliran ekstrem sangat jarang terlihat digunakan, tidak seperti vespa aliran *classic* yang sering melintas atau berkumpul di perkotaan. Vespa aliran ekstrem hanya digunakan berjalan di jam dan jalur tertentu saja untuk menghindari polisi karena menurut undang-undang sudah melanggar aturan berkendara. Jika berkumpul mulai jam 12 malam atau di tempat-tempat yang aman dari jangkauan polisi. Modifikasi ini tidak banyak beredar di kehidupan masyarakat. Masyarakat umum lebih suka melihat modifikasi secara aman dan terlihat menarik atau standar umum. Komunitas beraliran ekstrem ini menimbulkan berbagai pandangan negatif pada beberapa masyarakat karena jauh dari selera umum, modifikasi total yang ilegal, dapat membahayakan penggunanya, tidak mengutamakan keselamatan namun mengutamakan keinginannya sendiri. Masyarakat tidak banyak tahu mendalam tentang komunitas vespa aliran ekstrem dan para penggunanya, lebih mengenal vespa standar. Ada yang tidak mempedulikan karena bukan urusannya atau melihat masih berperilaku baik karena kenal tetapi masih tetap berjaga-jaga dari hal-hal yang tidak diinginkan. Memilih tidak berkomentar negatif untuk menghormati karena selera orang memang berbeda-beda asal tidak mengganggu. Beberapa masyarakat merasa mereka orang tidak benar atau dekat dengan kejahatan. Maklum saja karena tampilan mereka yang layaknya preman, kumuh, tidak mengikuti *tren fashion*, beberapa memakai tato dan bertindik.

Masyarakat umum biasanya tidak mengetahui secara mendalam kondisi didalam komunitas vespa. Mereka menilai anggota vespa tidak mapan dan tidak memiliki cukup hidup bahagia secara umum. Padahal dari kesehariannya, anggota komunitas vespa merupakan orang yang memiliki latar belakang yang tidak kalah dengan masyarakat umum dan bisa dibilang sejahtera dalam menjalankan hidupnya. Menurut Pavot dan Diener (2004); Dewi & Utami (2013) menjelaskan *subjective well-being* merupakan salah satu prediktor kualitas hidup individu karena *subjective well-being* mempengaruhi

keberhasilan individu dan berbagai dalam berbagai kehidupan individu. *Subjective well-being* pada anggota komunitas vespa yang beraliran ekstrem ditunjukkan dengan kemampuan untuk mengelola peragaan yang kurang menyenangkan menjadi perasaan yang menyenangkan.

Kehidupan yang bahagia merupakan dambaan semua manusia, bahkan kehidupan yang bahagia merupakan tujuan utama dari eksistensi manusia. sehingga tidak salah jika manusia selalu mengusahakan diri mereka untuk meraih kehidupan yang bahagia. Kebahagiaan juga merupakan sesuatu yang bersifat individual, masing-masing orang memiliki cara pandangannya sendiri dalam melihat dan memaknai arti kebahagiaan. Melihat hal tersebut, maka Diener, Lucas, & Oishi (2009) menjelaskan kebahagiaan yang individual ini dengan konsepnya yang disebut *subjective well-being*. *Subjective well-being* merupakan persepsi subjektif tentang segala yang ada dihidupnya, baik itu kognitif yang berkaitan dengan kepuasan dalam menjalani hidup dan afektif yang berkaitan dengan pola respon emosional akibat dari pengalaman yang diperoleh.

Kehidupan *subjective well-being* pada anggota vespa aliran ekstrem ini menarik untuk diteliti karena fenomena unik yang berbeda dengan masyarakat pada umumnya. Berdasarkan latar belakang yang sudah peneliti uraikan, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian *subjective well-being* pada anggota komunitas vespa aliran ekstrem di Surabaya

## **TEORI**

Menurut Coan (1997) dan Diener (2009) *Subjective well-being* dibagi menjadi tiga kategori. Pertama, *Subjective well-being* didefinisikan sebagai kehidupan yang bahagia dalam pandangan modern, keadaan yang diinginkan dinilai dari nilai kelompok tertentu. Kriteria untuk kebahagiaan jenis ini bukanlah penilaian subjektif satu orang saja, namun kerangka nilai pengamat individu itu sendiri sesuai dengan keinginannya. *Subjective well-being* didefinisikan sebagai kepuasan yang tergantung dari individu masing-masing untuk menentukan kehidupan apa yang baik. Menurut Shin dan Johnson (1978) telah mendefinisikan bentuk kebahagiaan sebagai “penilaian global kualitas seseorang hidup menurut pribadi masing-masing.” *Subjective well-being* didefinisikan sebagai pengalaman emosional. Setiap orang mengalami emosi yang menyenangkan atau tidak menyenangkan dalam hidup yang dijalaminya. Sebagian orang menafsirkan pengalaman yang berbeda – beda.

## **METODE PENELITIAN**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif fenomenologi yang menekankan pada subjektivitas pengalaman hidup manusia, peneliti menggali langsung pengalaman yang disadari dan menggambarkan fenomena tanpa dipengaruhi oleh teori dan asumsi sebenarnya. Teknik sampling dengan menggunakan *purposive sampling*, yaitu dipilih dengan pertimbangan dan tujuan tertentu. Informan dalam penelitian ini berjumlah tiga orang, dan orang tua informan sebagai *significant other*. Adapun kriteria informan sebagai berikut: (1) Anggota komunitas vespa. (2) Minimal bergabung 2 tahun. (3) Usia minimal 17 tahun.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan metode wawancara semiterstruktur, dimana peneliti menggunakan pedoman wawancara (*guide interview*) selama proses wawancara berlangsung. Dengan teknik analisis data menggunakan model Milles dan Huberman yakni tahap pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dalam bentuk verbatim dan narasi, serta penarikan kesimpulan atau tahap verifikasi. Keabsahan data melalui uji kredibilitas dengan menggunakan teknik triangulasi sumber.

## **HASIL PENELITIAN**

*Subjective well-being* pada anggota komunitas vespa aliran ekstrem dapat dilihat dari komponen *Subjective well-being*, seperti yang telah dikemukakan oleh Diener (dalam Eid & Larsen, 2008) yaitu: komponen kognitif dan komponen afektif

### **1. Komponen Kognitif**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa subjek menilai kehidupan yang dijalannya sudah benar, jika menghargai orang lain maka akan dihargai kembali. Tidak mengejek atau merendahkan orang lain khususnya teman komunitas vespa, pada saat berkumpul tidak membedakan latar belakang teman, semua teman dianggap sama. Bergabung di komunitas mendapatkan pemahaman, meliputi beberapa hal, diantaranya bisa mengembangkan dirinya, belajar bersosialisasi dengan teman komunitas vespa, di komunitas vespa merupakan modal awal untuk memudahkan kehidupannya, berinteraksi dengan banyak teman sesama penggemar anggota komunitas vespa dari berbagai daerah sehingga memudahkan dirinya untuk mengetahui tentang lowongan pekerjaan, usaha, pendidikan, dan pertemanan yang menyenangkan dari berbagai daerah di Indonesia, pertemanan yang sudah seperti saudara dan keluarga, kemudian bisa belajar bagaimana bersosialisasi yang baik dengan masyarakat, bagaimana menempatkan dirinya menjadi

lebih tanggap ketika ada kegiatan masyarakat seperti kerja bakti, mengikuti karang taruna, aktif menjadi panitia lomba-lomba, menghadiri undangan kegiatan, rapat RT, dan juga mewakili orangtuanya ketika berhalangan hadir. Kehidupannya menjadi lebih baik, pandai pergaulan, baik di komunitas maupun di masyarakat.

Kehidupan yang dijalani sangat memuaskan informan sehingga muncul rasa beryukur atas pemberian yang telah diterima dari Tuhan. Bersyukur dengan cara merawat dan menjaga apa yang sudah diraih seperti pencapaian prestasi diri dan menambah pengetahuannya terus menerus sehingga menjadi orang yang lebih baik. Namun kepuasan tidak boleh terlalu besar sehingga membuatnya lalai akan perubahan terus untuk belajar lebih. Kepuasan hidup merupakan penilaian dan salah satu penentu tingkat *subjective well-being*. Hal ini sesuai dengan Diener (dalam Eid & Larsen, 2008) kepuasan hidup secara (*life satisfaction*) yaitu evaluasi responden terhadap kehidupannya secara menyeluruh. Kepuasan hidup secara global dimaksudkan untuk mempresentasikan penilaian responden secara umum dan reflektif terhadap kehidupannya. Secara lebih spesifik, kepuasan hidup secara global melibatkan persepsi seseorang terhadap perbandingan keadaan hidupnya dengan standard unik yang mereka punyai.

Kepuasan hidup merupakan penilaian dan salah penentu tingkat *subjective well-being*. Hal ini sesuai dengan Diener (dalam Eid & Larsen, 2008) kepuasan hidup secara global (*life satisfaction*) yaitu evaluasi responden terhadap kehidupannya secara menyeluruh. Kepuasan hidup secara global dimaksudkan untuk mempresentasikan penilaian responden secara umum dan reflektif terhadap kehidupannya. Secara lebih spesifik, kepuasan hidup secara global melibatkan persepsi seseorang terhadap perbandingan keadaan hidupnya dengan standard unik yang mereka punyai. Hal ini sesuai dengan pendapat Diener, Suh, & Oishi dalam Eid dan Larsen (2008), menjelaskan bahwa individu dikatakan memiliki *subjective well-being* tinggi jika mengalami kepuasan hidup, sering merasakan kegembiraan, dan jarang merasakan emosi yang tidak menyenangkan seperti kesedihan atau kemarahan. Sebaliknya, individu dikatakan memiliki *subjective well-being* rendah jika tidak puas dengan kehidupannya, mengalami sedikit kegembiraan dan afeksi, serta lebih sering merasakan emosi negatif seperti kemarahan atau kecemasan.

## **2. Komponen Afektif**

### **a) Afek Positif (*positive affect*)**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa para anggota komunitas vespa aliran ekstrem ada kebanggaan sebagai bagian dari komunitas vespa karena sudah sesuai keinginan meliputi berteman dengan banyak anggota dari berbagai daerah, bisa mengembangkan bakatnya memodifikasi motor vespa dengan tanpa ada batasan sehingga sangat sesuai dengan keinginannya sendiri, memiliki solidaritas tinggi yang terlihat dari jalinan sangat erat, gotong royong dan ramah menyapa kepada sesama pengguna vespa lainnya ketika bertemu di jalan meskipun tidak saling kenal, bangga karena motor vespa merupakan motor antik yang masih berjalan bisa digunakan sampai sekarang, memodifikasinya sesuai keinginannya hatinya sendiri, merubah tampilan motor beraliran ekstrem, menjadi berbeda dari motor yang lainnya, membuat subjek sangat merasa ada kenyamanan sehingga akan tetap bertahan menggunakan vespa hingga tutup usia karena sudah merasa menjadi jiwanya, kesenangannya memakai vespa tidak dapat dilepaskan.

Perasaan bangga yang menyenangkan dan bahagia dari subjek sesuai dengan pendapat Sumner (dalam Veenhoven, 2006) menggambarkan kebahagiaan sebagai “memiliki sejenis sikap positif terhadap kehidupan, dimana sepenuhnya merupakan bentuk dari kepemilikan komponen kognitif dan afektif. Dari uraian tersebut sesuai dengan teori Diener (dalam Eid & Larsen, 2008) Afek positif mempresentasikan *mood* dan emosi yang menyenangkan seperti kasih sayang.

#### **b) Afek Negatif (*Negative Affect*)**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa bahwa para anggota komunitas vespa ekstrem mendapat stigma negative dari beberapa masyarakat umum. Anggota komunitas vespa yang beraliran ekstrem memiliki penampilan yang tidak seperti masyarakat umum, memakai baju, bagi para anggota vespa ekstrem tidak menjadi masalah bisa memaklumi pemikiran masyarakat tersebut karena memang tidak semua masyarakat mengenal para anggota komunitas vespa beraliran ekstrem secara menyeluruh, hanya melihat tampilan dari luar. Para anggota menanggapi dengan bersikap, berperilaku baik dimasyarakat. Tetap menjalin komunikasi. Hal tersebut sejalan dengan Diener (dalam Eid & Larsen, 2008) Afek negatif adalah pravelensi dari emosi dan *mood* yang tidak menyenangkan dan merefleksikan respon negatif yang dialami seseorang sebagai reaksinya terhadap kehidupan, kesehatan, keadaan, dan peristiwa yang mereka alami.

Berbagai hal yang tidak menyenangkan mempengaruhi tingkat *subjective well-being* seseorang. Hal tersebut diperkuat dengan pendapat Diener & Lucas (2000) mengatakan dimensi afektif ini merupakan hal yang sentral untuk *subjective well-being*. Dimensi afek memiliki peranan dalam mengevaluasi *well-being* karena dimensi afek memberi kontribusi perasaan menyenangkan dan perasaan tidak menyenangkan pada dasar kontinual pengalaman personal. Kedua afek berkaitan dengan evaluasi seseorang karena emosi muncul dari evaluasi yang dibuat oleh orang tersebut.

## KESIMPULAN

Anggota komunitas vespa aliran ekstrem memiliki *subjective well-being* dengan memenuhi beberapa komponen kognitif dan afektif, yaitu evaluasi dari kepuasan hidupnya, diantaranya bagaimana relasi dengan lingkungan sosial. Pengalaman yang dipahami, *insight* yang didapatkan oleh para anggota komunitas. Kehidupan yang dijalani dipandang sudah benar, jika menghargai orang lain maka akan dihargai kembali. Kondisi apapun yang terjadi ditanggapi dengan rasa syukur, dijalani dengan melakukan yang terbaik sehingga termotivasi lebih bersemangat dalam menjalani hidupnya. Merasa sangat puas dengan kehidupan yang dijalannya sekarang, namun tidak terlalu puas sehingga tidak bisa berkembang.

Para anggota komunitas vespa aliran ekstrem saat bergabung dengan komunitas dapat melakukan aktivitas di komunitas merasa bahagia dan senang, solidaritas tinggi, tidak membeda-bedakan semua dianggap sama.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dalton, J.H., Elia, Mautice J., & Wandersan, A. (2007) *Community Psychology: Linking Individuals and Communities, Second Edition*. Canada: Thomson Wadsworth.
- Diener, Ed. (2009) *The Science Of Well-Being. The Collected Works of Ed Diener*. New York: University of Illinois.
- Herdiansyah, H. (2011) *Metodologi Penelitian Kualitatif untuk ilmu – ilmu Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Eid, M & Larsen R.J. (2008) *The science of Subjective Well-Being*. London: The Guilford Press.
- Hurlock, E. B. (1980) *Psikologi Perkembangan, Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Edisi Ke-5. Jakarta: Erlangga.
- Moleong, L. J. (2014) *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

- \_\_\_\_\_, L. J. (2006) *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- \_\_\_\_\_, L. J. (2013) *Metode Penelitian kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Sugiyono. (2009) *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. CV. Bandung: Alfabeta
- \_\_\_\_\_. (2011) *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. (2013) *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. (2014) *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Fajarwati, D. I. (2014) *Hubungan Dukungan Sosial dan Subjective Well Being pada Remaja SMP N 7 Yogyakarta*. Skripsi. Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga.
- Mujamiasih, M. (2013) *Subjective Well Being (SWB): Studi Indigenious pada PNS dan Karyawan Swasta yang Bersuku Jawa di Pulau Jawa*. Skripsi. Universitas Negeri Semarang
- Hamdana & Alhamdu. (2010) *Subjective Well-Being Dan Prestasi Belajar Siswa Akselerasi MAN 3 Pambembang*. Jurnal Psikologi Islam. Palembang: Universitas Islam Negeri Raden Fatah.
- Diener, Ed. (2000) *Subjective Well-Being. The Science of Happiness and a Proposal For a National Index*. Journal of Univesity of Illinnois.
- Eid, M & Larsen R.J. (2008) *The science of Subjective Well-Being*. London: The Guiford Press.