

**HUBUNGAN ANTARA KEPERIBADIAN NARSISTIK DAN PERILAKU  
MENGEMUDI BERISIKO PADA REMAJA DI KABUPATEN SLEMAN**

**SKRIPSI**



Oleh :

Hanif Paramasatya Pratama

13320049

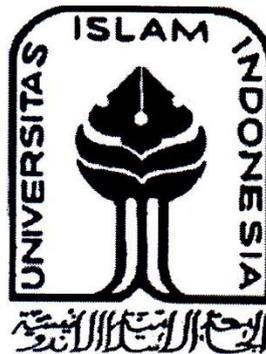
**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA**

**2017**

**HUBUNGAN ANTARA KEPERIBADIAN NARSISTIK DAN PERILAKU  
MENGEMUDI BERISIKO PADA REMAJA DI KABUPATEN SLEMAN**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Program Studi Psikologi  
Fakultas Psikologi Dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia  
Untuk Memenuhi Sebagian Dari Syarat-syarat Guna Memperoleh  
Derajat Sarjana S1 Psikologi



Oleh :

Hanif Paramasatya Pratama  
13320049



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA**

**2017**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi Dengan Judul:

### **HUBUNGAN ANTARA KEPERIBADIAN NARSISTIK DAN PERILAKU MENGEMUDI BERISIKO PADA REMAJA DI KABUPATEN SLEMAN**

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia untuk Memenuhi Sebagian Dari Syarat-syarat Guna Memperoleh Derajat sarjana S-1 Psikologi



Mengesahkan,

Program Studi Psikologi

Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya

Universitas Islam Indonesia



Ketua

Mira Aliza Rachmawati, S.Psi., M.Psi.

Dewan Penguji

1. Thobagus Moh. Nu'man, S.Psi., Psikolog. MA
2. Irwan Nuryana Kurniawan, S.Psi., M.Si.
3. Wanadya Ayu Krishna Dewi, S.Psi., MA

Tanda Tangan

## PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Hanif Paramasatya Pratama  
No. Mahasiswa : 13320049  
Program Studi : Psikologi  
Judul Skripsi : Hubungan Antara Kepribadian Narsistik dan  
Perilaku Mengemudi Berisiko pada Remaja di  
Kabupaten Sleman

Melalui surat ini saya menyatakan bahwa:

1. Selama melakukan penelitian dan pembuatan laporan penelitian skripsi saya tidak melakukan tindak pelanggaran etika akademik dalam bentuk apapun, seperti penjiplakan, pembuatan skripsi oleh orang lain, atau pelanggaran lain yang bertentangan dengan etika akademik yang dijunjung tinggi Universitas Islam Indonesia. Oleh karena itu, skripsi yang saya buat merupakan karya ilmiah saya sebagai penulis, bukan karya jiplakan atau karya orang lain.
2. Apabila dalam ujian skripsi saya terbukti melanggar etika akademik, maka saya siap menerima sanksi sebagai mana aturan yang berlaku di Universitas Islam Indonesia.
3. Apabila di kemudian hari, setelah saya lulus dari Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia ditemukan bukti secara meyakinkan bahwa skripsi ini adalah jiplakan atau karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang ditetapkan Universitas Islam Indonesia.

Yogyakarta, 22 Februari 2018

Yang menyatakan,



Hanif Paramasatya Pratama

## HALAMAN PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Segala puji dan syukur pada Zat yang Maha  
Agung, Allah *Subhanahu wa taalla*,

atas segala rahmat, hidayah, nikmat dan hikmah kehidupan yang  
dianugerahkan pada penulis sehingga penulisan skripsi ini dapat  
terselesaikan

Sholawat dan salam selalu tercurahkan kepada Rasulullah *shallallahu  
'alaihi wa sallam*, keluarga, sahabat dan para pengikutnya

Penulisan skripsi ini dipersembahkan kepada:

**Ayahanda Tercinta Pramu Handoyo dan Ibunda Tercinta Ayu Haeni**

Atas segala kasih sayang, cinta, perjuangan, pengorbanan, pengertian, perhatian,  
sujud, untaian doa, dan dukungan dalam bentuk apapun yang tiada hentinya  
diberikan selama ini, dan sampai kapanpun tidak akan dapat terbalas oleh penulis.

## HALAMAN MOTTO

“Bila kau tak tahan lelahnya belajar  
maka kau harus tahan menanggung perihnya kebodohan”

**(Imam Syafi’i)**

“Pendidikan adalah *paspor* kita untuk masa depan, hari esok adalah untuk siapa  
saja yang mempersiapkannya hari ini”

**(Malcolm X)**

“Ku tak mendambakan menjadi sebuah mawar yang indah nan harum bila pohon  
kelapa dapat lebih berguna bagi saudaraku”

**(Hanif Paramasatya P)**

## **PRAKATA**

*Alhamdulillah Robbil'aalamiin.* Puji syukur kehadiran Allah *Subhanahu Wa Ta'alla*, atas segala rahmat dan karunia-Nya, yang telah memberikan kekuatan, ketabahan, kesabaran, serta kemudahan sehingga penulis dapat menyelesaikan karya sederhana yang berupa skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa selama menjalani proses penyusunan skripsi ini, banyak pihak yang telah memberikan bantuan berupa bimbingan, dorongan, motivasi, masukan, dan doa yang diperlukan penulis dari mulai persiapan hingga tersusunnya skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih tak terhingga kepada:

1. Allah SWT, dzat yang maha kuasa yang maha kaya akan ilmu yang selalu memudahkan dan memberikan pelajaran yang berarti dalam setiap langkah.
2. Bapak Dr.rer.nat Arief Fahmi M.A., Psikolog selaku dekan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia
3. Ibu Mira Aliza Rachmawati S.Psi., M.Psi selaku ketua Program Studi Psikologi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya sekaligus dosen pembimbing akademik yang telah mendampingi dan memberikan bimbingan serta nasehat-nasehat selama menempuh pendidikan di Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia

4. Bapak Tobagus Mohammad Nu'man, S.Psi., M.Psi selaku dosen pembimbing yang senantiasa selalu meluangkan waktu, petunjuk dan kesabaran untuk penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
5. Ibu Endah Puspita Sari S.Psi.,M.Si yang selalu memberikan perhatian kepada anak bimbingan akademiknya dengan baik.
6. Bapak/Ibu dosen penguji skripsi yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji, membimbing, dan mengarahkan penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini agar menjadi lebih baik.
7. Seluruh dosen Program Studi Psikologi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia atas semua ilmu, bimbingan serta pengalaman aplikatif yang dibagikan kepada penulis.
8. Seluruh pihak karyawan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia bagian akademik, divisi umum, humas, satpam dan lain- lain atas kerjasama serta memberikan kemudahan pengurusan administrasi selama ini.
9. Siswa SMA N 1 Ngaglik yang sudah mau membantu sebagai subjek pengisian data dan juga guru-guru yang sudah dapat membantu dengan maksimal serta memberikan akses kepada siswa.
10. Ayahanda tercinta Pramu Handoyo dan Ibunda tercinta Ayu Haeni yang tidak lelah untuk memberikn segalanya demi penulis untuk melanjutkan studi hingga saat ini.

11. Ade Eva Fatmawati yang telah memberikan semangat serta doa dalam menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
12. Sahabat yang selalu membantu dan memberikan pencerahan kepada penulis Tedi April, Lutfan Rezki, Alan Shearer, Yulia Rahmi, Ginta Linggaduma, Rizka Dian, Lalu Rizki serta semua sahabat kantin FPSB Koyor, Ejak, Tantok, Yuda, Alif, Madan, Gita, Fatia, Nana, Dodi dan seluruh teman-teman yang tidak dapat disebutkan satupersatu.
13. Warga dusun lodadi, foto kopi mas endra, foto kopi mas eko dan mbak diah, burjo mang ucha, aliando yang siap sedia memberikan jasanya ditengah malam.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
HALAMAN PENGESAHAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
HALAMAN PERNYATAAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
HALAMAN MOTTO .....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiv
BAB I.....	1
PENGANTAR.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	5
1. Manfaat Teoritis.....	5
2. Manfaat Praktis .....	5
E. Keaslian Penelitian .....	6

1.	Keaslian topik .....	6
2.	Keaslian teori .....	7
3.	Keaslian alat ukur .....	7
4.	Keaslian subjek .....	8
BAB II.....		9
TINJAUAN PUSTAKA.....		9
A.	Mengemudi Berisiko .....	9
1.	Definisi Mengemudi Berisiko.....	9
2.	Aspek-aspek Mengemudi Berisiko.....	10
3.	Faktor-faktor Mengemudi Berisiko .....	13
B.	Kepribadian Narsistik.....	15
1.	Definisi Kepribadian Narsistik .....	15
2.	Aspek-aspek Kepribadian Narsistik.....	16
C.	Hubungan Narsistik dan <i>Risky Driving</i> .....	18
D.	Hipotesis Penelitian .....	21
BAB III.....		22
METODE PENELITIAN .....		22
A.	Identifikasi Variabel Penelitian .....	22
B.	Definisi Operasional.....	22
1.	Perilaku Mengemudi Berisiko .....	22

2.	Kepribadian Narsistik .....	22
C.	Subjek Penelitian .....	23
D.	Metode Pengumpulan Data .....	23
1.	Skala Perilaku Mengemudi Berisiko .....	23
2.	Skala Kepribadian Narsistik .....	25
E.	Validas dan Reliabilitas .....	27
1.	Uji Validitas .....	27
2.	Uji Reliabilitas .....	28
F.	Metode Analisis Data .....	29
BAB IV .....		30
PELAKSANAAN DAN HASIL PENELITIAN .....		30
A.	Orientasi Kacah dan Persiapan .....	30
1.	Orientasi Kacah .....	30
2.	Persiapan Penelitian .....	31
B.	Pelaksanaan Penelitian .....	35
C.	Hasil Penelitian .....	36
1.	Deskripsi Subjek Penelitian .....	36
2.	Deskripsi Data Penelitian .....	38
3.	Uji Asumsi .....	39
4.	Uji Hipotesis .....	41

5. Analisis Tambahan .....	42
D. Pembahasan .....	44
BAB V .....	48
PENUTUP .....	48
A. Kesimpulan .....	48
B. Saran .....	48
1. Bagi Subjek Penelitian .....	48
2. Bagi Orangtua Subjek .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3. Bagi Penelitian Selanjutnya .....	49
DAFTAR PUSTAKA .....	50
LAMPIRAN .....	55

## DAFTAR TABEL

Tabel 1 <i>Distribusi Butir Risky Driving Sebelum Uji Coba</i> .....	25
Tabel 2 <i>Distribusi Butir Skala Narsistik Sebelum Uji Coba</i> .....	27
Tabel 3 <i>Distribusi Skala Risky Driving Setelah Uji Coba</i> .....	34
Tabel 4 <i>Distribusi Skala Narsistik Setelah Uji Coba</i> .....	35
Tabel 5 <i>Distribusi Usia Subjek Penelitian</i> .....	37
Tabel 6 <i>Distribusi Jenis Kelamin Subjek Penelitian</i> .....	37
Tabel 7 <i>Pembagian Persentil Data Penelitian</i> .....	38
Tabel 8 <i>Rumus Penormaan untuk Kategorisasi</i> .....	39
Tabel 9 <i>Kategorisasi Data Penelitian</i> .....	39
Tabel 10 <i>Hasil Uji Normalitas Data Penelitian</i> .....	40
Tabel 11 <i>Hasil Uji Linieritas Risk Driving dan Narsistik</i> .....	41
Tabel 12 <i>Korelasi Risky Driving dan Narsistik</i> .....	42
Tabel 13 <i>Analisis per aspek narsistik terhadap risky driving</i> .....	43

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>LAMPIRAN 1. SKALA TRY OUT .....</b>	<b>56</b>
<b>LAMPIRAN 2 TABULASI DATA TRY OUT RISK DRIVING .....</b>	<b>66</b>
<b>LAMPIRAN 3 TABULASI DATA TRY OUT NARSISTIK.....</b>	<b>73</b>
<b>LAMPIRAN 4 HASIL ANALISIS AITEM.....</b>	<b>77</b>
<b>LAMPIRAN 5 SKALA PENELITIAN .....</b>	<b>85</b>
<b>LAMPIRAN 6 TABULASI DATA PENELITIAN RISK DRIVING .....</b>	<b>93</b>
<b>LAMPIRAN 7 TABULASI DATA PENELITIAN NARSISTIK .....</b>	<b>99</b>
<b>LAMPIRAN 8 HASIL UJI ASUMSI .....</b>	<b>103</b>
<b>LAMPIRAN 9 HASIL UJI HIPOTESIS .....</b>	<b>105</b>
<b>LAMPIRAN 10 HASIL PERHITUNGAN PERSENTIL.....</b>	<b>107</b>
<b>LAMPIRAN 11 HASIL ANALISIS TAMBAHAN.....</b>	<b>111</b>

# **HUBUNGAN ANTARA KEPRIBADIAN NARSISTIK DENGAN MENGEMUDI BERISIKO PADA REMAJA DI KABUPATEN SLEMAN**

Hanif Paramasatya Pratama

Tobagus Mohammad Nu'man

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kepribadian Narsistik dan perilaku mengemudi berisiko (*risky driving*) pada remaja di Kabupaten Sleman. Hipotesis pada penelitian ini, terdapat hubungan positif antara kepribadian narsistik dan perilaku mengemudi berisiko pada remaja. Subjek pada penelitian ini adalah 50 subjek yang diambil di SMA N 1 Ngaglik. Alat ukur yang digunakan pada variabel narsistik adalah NPI 16 milik Ames, Rose dan Anderson (2006) yang merupakan pengembangan dari alat ukur NPI 40 milik Raskin dan Terry (1988) dan pada variabel mengemudi berisiko menggunakan skala milik Iversen (2006). Hasil dari analisis dengan menggunakan teknik korelasi *Spearman's Rho* menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang positif antara kepribadian narsistik dan perilaku mengemudi berisiko pada remaja di Kabupaten Sleman dengan koefisien korelasi sebesar  $r = -0,154$  dan  $p = 0,114$  ( $0 > 0,01$ ) sehingga hipotesis penelitian ini ditolak.

Kata kunci : Kepribadian Narsistik, Mengemudi Berisiko, Remaja

## **BAB I**

### **PENGANTAR**

#### **A. Latar Belakang**

Perilaku mengemudi berisiko saat ini sedang banyak disoroti karena berdasarkan penelitian risiko dalam mengemudi tersebut menyumbang 90-95% dari kecelakaan yang terjadi (Constantinou, 2011). Risiko dalam mengemudi dapat menempatkan pengendara dan pengguna jalan lain dalam situasi berbahaya yang dapat mengancam keselamatan jiwanya tanpa disadari. Hal tersebut sering dijumpai peneliti di lingkungan rumah dan jalan raya seperti mengebut, mengendarai sambil menggunakan HP, memotong jalan orang lain tanpa menggunakan lampu *sign*, tidak menggunakan alat keselamatan, bonceng tiga, dan *menjumpingkan* motornya. Subjek yang melakukan hal tersebut sebagian besar adalah remaja SMA dan SMP, untuk memperdalam permasalahan peneliti melakukan wawancara terhadap subjek. Hasil yang didapatkan dari wawancara tersebut antara lain : remaja tidak menganggapnya sebagai risiko dalam berkendara karena belum pernah mengalami kecelakaan, mereka merasa memiliki kemampuan yang baik dalam mengemudi, mereka sedang dalam masa senang untuk mengemudi karena barusaja boleh dan baru saja dapat mengemudi, kemudian mereka senang bila tindakan yang dilakukan seperti mengebut, *menjumpingkan* motor dilihat teman-temannya.

Penelitian yang dilakukan oleh Li., Bai., Siebers dan Wagner (2014) menunjukkan bahwa mengebut, berganti jalur untuk mengambil keuntungan lebih, menambah kecepatan dan berkendara di bahu jalan merupakan indikasi dari

mengemudi berisiko atau *risky driving*. Karlsson (Shams & Movaghar, 2009) menjelaskan *risky driving* sebagai perilaku mengemudi yang menempatkan pengemudi dalam risiko kematian yang melibatkan pelanggaran hukum. Sesuai dengan observasi yang dilakukan peneliti mengenai perilaku yang sering dijumpai dan penelitian yang pernah dilakukan diatas dapat diasumsikan bahwa remaja tersebut melakukan mengemudi berisiko. Menurut Jessor dan Jessor (Beeg & Langely, 2001) *risky driving* dianggap sebagai sindrom perilaku yang sudah dapat dikatakan sebagai suatu masalah.

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya *risky driving* diantaranya usia, jenis kelamin, kemampuan mengemudi dan suasana hati (Li, Ba., Siebers & Wagner, 2014). Jenis kelamin berkaitan dengan *risky driving* karena sejalan dengan penelitian yang menyebutkan pengendara laki-laki tiga kali lipat lebih banyak melakukan perilaku tersebut dibandingkan pengendara perempuan (Rhodes & Pivik, 2011). Data usia yang didapatkan juga menunjukkan rentang usia 15 hingga 19 tahun yang paling banyak mengalami kecelakaan ([www.korlantas-irsms.info](http://www.korlantas-irsms.info)).

Berdasarkan usia, tingkat kematangan emosi juga dapat mempengaruhi cara mengemudi di jalan raya, menurut penelitian yang dilakukan oleh Utari (2016) kematangan emosi yang tinggi dapat menurunkan perilaku mengemudi agresif di jalan raya dan meningkatkan perilaku disiplin di jalan raya. Individu dengan kematangan emosi yang ideal menurut Hurlock (dalam Utari, 2016) akan memiliki kontrol diri yang baik serta dapat mengekspresikan emosinya dengan tepat sesuai dengan keadaan serta dapat memberikan reaksi yang tepat sesuai dengan keadaan

yang dihadapinya. Aspek dari kematangan emosi itu sendiri menurut Walgito (2004) antara lain dapat menerima keadaan dirinya maupun orang lain, tidak impulsive, dapat mengontrol emosi dan ekspresi emosinya dengan baik, dapat berfikir objektif dan realistis serta bertanggung jawab. Berdasarkan uraian tersebut peneliti tetap menggunakan variabel narsistik atas dasar dalam aspek yang dimiliki oleh kematangan emosi kurang menjelaskan mengenai hal yang dirasakan subjek mengenai rasa paling hebat, paling mampu dan keinginan untuk diakui dari orang lain seperti dalam hasil wawancara terhadap subjek penelitian yang telah dilakukan.

Penelitian lain menyebutkan bahwa pengendara remaja belum memiliki kemampuan mengemudi yang tinggi dan cenderung meremehkan bahaya (Constantinou, 2011). Suasana hati atau mood yang negatif akan berdampak pada perilaku mengemudi di jalan raya dan akan menimbulkan risiko yang lebih tinggi (Li, Bai, Siebers & Wagner, 2014). Penelitian yang dilakukan oleh Arnet (Ferreira, Martinez & Guisande, 2009) menyebutkan bahwa faktor kepribadian seperti mencari sensasi, mengemudi dengan kemarahan dan narsistik mendapat banyak perhatian yang dikaitkan dengan *risky driving*.

Kepribadian manusia memiliki berbagai macam tipe, salah satunya tipe kepribadian narsistik. Menurut (Apsari, 2012) kecenderungan narsistik merupakan suatu pertahanan diri yang bertujuan untuk melindungi dan menghargai diri dengan memusatkan perhatian kepada diri sendiri. Individu dengan kepribadian kecenderungan narsistik akan melakukan sesuatu yang berlebih dari orang lain demi mendapat ketakjuban dari orang lain yang melihatnya dari penampilan fisik atau hal-hal yang dilakukannya, serta terobsesi untuk menunjukkan kehebatan dan

pesona diri dengan melakukan hal yang unik dibandingkan orang lain (Suhartanti, 2016). Pada masa remaja kepribadian sudah dapat terbentuk karena pembentukan kepribadian berlangsung seumur hidup, pada masa anak-anak kepribadian sudah dapat dilihat berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Bardeinstein (2009) menyebutkan bahwa anak-anak dengan kepribadian narsistik meyakini bahwa dirinya sudah memiliki kemampuan istimewa dan iri jika orang lain menjadi sukses. Anak-anak yang narsistik membutuhkan kekaguman dan rasa keunikan dari orang lain. Maka dari itu pada masa remaja kepribadian narsistik ini sudah dapat terbentuk karena berdasarkan penelitian pada anak-anak kepribadian ini sudah dapat terbentuk.

Kartono menyebutkan bahwa kecenderungan narsistik dapat mengarahkan tingkah laku aktif terhadap lingkungan (Apsari, 2012). Perilaku tersebut termasuk dalam lingkungan lalu lintas pada saat berkendara karena tingkah laku tersebut dapat diamati seperti halnya mengebut, berganti jalur secara mendadak, melanggar rambu lalu lintas dan lain sebagainya. Selain itu karena masa remaja yang dikatakan sebagai masa transisi mulai memperhatikan penampilan dengan diri mereka secara berlebih menurut Widiyanti (2017) memiliki kecenderungan narsistik.

Maka dari itu, berdasarkan observasi dan wawancara serta data yang didukung oleh penelitian yang telah dilakukan, diasumsikan bahwa kepribadian narsistik dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko pada remaja.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang sudah dijelaskan di atas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai fokus penelitian adalah apakah ada hubungan antara kecenderungan narsistik dan tingkat *risky driving* pada remaja di Kabupaten Sleman?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan kecenderungan narsistik dan *risky driving* pada remaja di Kabupaten Sleman

## **D. Manfaat Penelitian**

### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan terhadap bidang psikologi sosial dan memperkaya hasil yang telah ada dan dapat memberi gambaran mengenai hubungan antara narsisme dan perilaku mengemudi berisiko pada remaja tengah di Kabupaten Sleman.

### 2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu para orang tua, sekolah dan masyarakat umum dalam upaya membimbing perilaku remaja untuk menekan angka kecelakaan yang disebabkan mengemudi berisiko untuk mencari keeksistensi diri dalam kecenderungan narsisme

## E. Keaslian Penelitian

Penelitian terkait dengan mengemudi berisiko atau *risky driving* sudah pernah dilakukan, diantaranya penelitian yang dilakukan oleh Amirfakhraei, Taghinejad dan Sadeghifar (2013) dengan judul *Relationship between Risky Driving Behavior and Sensation – Seeking and Sex among Students of Islamic Azad University – Bandar Abbas, Iran, in 2012*. Disamping itu terdapat penelitian yang dilakukan oleh Brookland, Langley dan Ameratunga (2008) dengan judul *Parent and adolescent risky driving behaviours: New Zealand Drivers Study*. Penelitian lain mengenai perilaku *risky driving* dilakukan oleh (Rhodes dan Pivik, 2011) dengan judul *Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk*. Adapun keaslian dari penelitian yang sekarang dilakukan dapat dilihat dari uraian berikut ini:

### 1. Keaslian topik

Peneliti menggunakan topik tentang *risky driving*. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan ketiga penelitian yang lain yaitu mengenai topik yang diangkat yaitu *risky driving*. Akan tetapi penelitian ini memiliki perbedaan dari ketiga penelitian lain dalam variabel yang mempengaruhi yaitu kepribadian narsistik. Penelitian Amirfakhraei, Taghinejad dan Sadeghifar (2013) yang berfokus pada *risky driving* dan dorongan mencari sensasi pada mahasiswa Universitas Islam Azad Bandar Abas Iran. Penelitian yang dilakukan Brookland, Langley dan Ameratunga (2008) mengaitkan mengemudi berisiko pada orang tua dan remaja. Selain itu penelitian Rhodes dan Pivik (2011) mengenai perbedaan mengemudi

berisiko berdasarkan usia dan jenis kelamin yang dikaitkan dengan persepsi risiko dan afek positif. Berdasarkan beberapa contoh diatas penelitian mengenai hubungan antara kepribadian narsistik dan *risky driving* belum pernah dilakukan.

## 2. Keaslian teori

Teori mengemudi berisiko yang di gunakan pada penelitian ini mengacu pada teori Iversen (2004) yang juga digunakan dalam penelitian oleh (Iversen, 2004). Teori dari penelitian lain seperti penelitian yang dilakukan Amirfakhræi, Taghinejad dan Sadeghifar (2013) dan Brookland, Langley dan Ameratunga (2008) menggunakan teori milik Goudarzi (2005). Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Rhodes dan Pivik (2011) menggunakan teori mengemudi berisiko milik Musselwhite (2006) Peneliti menggunakan teori milik Iversen (2004) karena lebih dapat menjelaskan mengenai perilaku mengemudi berisiko.

## 3. Keaslian alat ukur

Penelitian yang dilakukan Amirfakhræi, Taghinejad dan Sadeghifar (2013) memilih subjek menggunakan metode *multi-stage random cluster sampling* serta menggunakan alat ukur *Manchester's driving habit scale*. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Brookland, Langley dan Ameratunga (2008) melakukan penelitian *longitudinal* yang berlangsung dari tahun 2006 hingga 2008, alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Manchester's driving habit scale*. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Rhodes dan Pivik (2011) menggunakan alat ukur *DBQ driving behavior questions* dengan metode analisis regresi. Penelitian menggunakan alat ukur

berupa angket atau kuesioner, dan peneliti menggunakan alat ukur yang diadaptasi dari alat ukur *Risky Driving Behavior* oleh Iversen (2004) yang sebelumnya juga digunakan dalam penelitian yang dilakukan oleh (Iversen, 2004).

#### 4. **Keaslian subjek**

Subjek yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor yang ada di kabupaten Sleman yang berusia antara 15 hingga 20 tahun. Tidak terdapat kesamaan responden dari penelitian sebelumnya meskipun terdapat penelitian yang menggunakan subjek remaja akan tetapi bukan remaja di Kabupaten Sleman.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Mengemudi Berisiko**

##### 1. Definisi Mengemudi Berisiko

Mengemudi berisiko menurut Jessor dan Jessor (Beeg dan Langely, 2001) dianggap sebagai sindrom perilaku yang sudah dapat dikatakan sebagai masalah. Sedangkan menurut Karlsson (Shams dan Movaghar, 2009) mengemudi berisiko didefinisikan sebagai perilaku mengemudi yang menempatkan pengemudi dalam risiko kematian yang melibatkan pelanggaran hukum. Iversen (2004) mengatakan bahwa perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku mengemudi yang membahayakan bagi diri sendiri dan orang lain, serta ditandai dengan adanya berbagai pelanggaran aturan lalu lintas.

Jessor, Turbin dan Costa (1997) mengemukakan bahwa mengemudi berisiko mengacu pada pola perilaku yang menempatkan pengemudi pada morbilitas dan mortalitas serta perilaku yang melanggar hukum namun perilaku tersebut tidak melibatkan penggunaan alkohol atau obat-obatan terlarang yang dapat mengganggu konsentrasi dan kesadaran pengemudi sebagai pemicu perilaku mengemudi berisiko. Menurut Willemsen (Rahman, 2014) mengemudi berisiko merupakan perilaku berkendara yang membahayakan akan tetapi tidak ditujukan secara langsung untuk menyakiti atau mencekakan orang lain ataupun dirinya sendiri.

Berdasarkan beberapa penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa mengemudi berisiko merupakan perilaku mengemudi yang dapat membahayakan jiwa pengendara dan orang di sekitarnya dengan tujuan bukan untuk menyakiti atau mencelakakan orang lain, perilaku yang terlihat seperti melanggar peraturan lalulintas, tidak menggunakan perangkat keamanan yang telah ditentukan dan mengebut.

## 2. Aspek-aspek Mengemudi Berisiko

Aspek dari *risky driving* itu sendiri menurut Jonah (Beeg dan Langely, 2001) antara lain:

- a. *Driving at excessive speed* atau mengemudi dengan kecepatan yang berlebih.
- b. *Dangerous overtaking* atau memotong jalan kendaraan lain tidak dengan jarak yang aman.
- c. *Close following* atau mengikuti kendaraan lain dengan jarak yang terlalu dekat.
- d. *Driving after drinking* atau mengemudi sehabis minum minuman keras yang dapat mempengaruhi konsentrasi dan kesadaran diri. *Driving after using drugs* yaitu mengemudi setelah menggunakan narkoba yang dampaknya hampir sama dengan pengemudi yang berkendara sehabis minum minuman keras.

Karlsson (Shams dan Movaghar, 2009) mengemukakan 7 aspek dari *risky driving* antara lain:

- a. *Speeding* atau mengendarai kendaraan dengan kecepatan diatas rata-rata (mengebut)
- b. *Passing violations* atau melewati pelanggaran
- c. *Tailgating* yaitu mengikuti atau membuntuti kendaraan lain
- d. *Lane usage violations* atau menggunakan jalur yang salah
- e. *Right of way violations* yaitu melanggar di jalur yang benar
- f. *Illegal turns* yaitu berbelok dengan salah
- g. *Control signal violations* tidak menggunakan rambu-rambu kendaraan

Iversen (2004) menjelaskan bahwa *risky driving* memiliki tujuh aspek diantaranya adalah:

- a. *Violation of traffic rules/speeding* atau pelanggaran lalulintas dengan mengemudi dengan kecepatan tinggi yaitu perilaku mengemudi dengan kecepatan diatas ketentuan dan melakukan pelanggaran lalu lintas seperti menerobos lampu merah dan melanggar rambu-rambu lalu lintas.
- b. *Reckless driving/funriding* atau mengemudi dengan nekat yaitu perilaku mengemudi tidak dengan perhitungan.
- c. *Not using seat belts* atau tidak menggunakan sabuk pengaman, perilaku ini termasuk dalam perilaku yang tidak menggunakan peralatan keselamatan sepertihalnya sabuk pengaman pada pengendara mobil dan helem pada pengendara motor.
- d. *Cautious and watchful driving* atau mengemudi dengan waspada, yaitu mengemudi dengan penuh perhitungan dan kewaspadaan terhadap sekitar.

- e. *Drinking and driving* atau mengemudi dan minum minuman keras atau berkendara setelah minum minuman keras yang dapat berakibat kurangnya konsentrasi karena terpengaruh minuman beralkohol. Penyesuaian angket diberlakukan dalam penelitian ini supaya dapat sesuai dengan subjek penelitian, maka pada aspek ini peneliti mengganti *driving after drinking* atau berkendara setelah mengonsumsi minuman keras menjadi berkendara setelah meminum obat yang memiliki efek kantuk. Karena menurut Ibrahim (Tuarissa, Wullur dan Citraningtyas, 2014) terdapat obat yang memiliki efek penghambatan syaraf pusat yang ditandai dengan mengantuk, kurangnya kewaspadaan dan reaksi yang lambat. Hal tersebut berguna untuk membuat orang yang mengonsumsi dapat tidur dan istirahat.
- f. *Attentiveness towards children in traffic* atau perhatian dengan anak-anak di lalu lintas, mengemudi dengan memperhatikan keberadaan anak-anak di lalu lintas supaya dapat lebih berhati-hati.
- g. *Driving below speed limits* atau mengemudi di bawah kecepatan, yaitu mengemudi dengan kecepatan yang rendah.

Berdasarkan beberapa penjelasan mengenai aspek *risky driving*, disimpulkan bahwa aspek Iversen yang akan digunakan dalam penelitian ini karena, aspek-aspek tersebut dapat diadaptasi untuk pengguna sepeda motor dengan menyesuaikan subjek penelitian. Maka dari itu salah satu aspek dari *risky driving* yaitu *not using seat bealt* akan diganti menjadi *not using helmet* karena hal tersebut memiliki makna yang sama sebagai alat keselamatan. Sehingga terdapat dugaan bahwa aspek dari Iversen dapat

mengungkap bagaimana perilaku mengemudi seseorang apakah ada kecenderungan pada mengemudi berisiko atau tidak.

### 3. Faktor-faktor Mengemudi Berisiko

Beberapa faktor yang dapat memprediksi perilaku *risky driving* berdasarkan penelitian sebelumnya diantaranya adalah:

#### a. Kepribadian

Kepribadian merupakan faktor yang berhubungan dengan *risky driving*, kepribadian tersebut diantaranya *sensation seeking*, *hostility*, *motivasi situasional*, berada di bawah tekanan dan situasi marah (Rahman, 2014). Penelitian yang lain yang dilakukan oleh Constantinou (2011) menyebutkan bahwa kepribadian seperti *sensation seeking* dan *Impulsivity* memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku mengemudi seseorang. Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Iverson dan Randmeo menyebutkan bahwa gangguan jiwa juga dapat mempengaruhi *risky driving* (Amirfakhræi, Taghinejad dan Sadeghifar, 2013). Selain itu menurut penelitian yang dilakukan oleh Foster (2009) menyebutkan narsistik mempengaruhi perilaku risiko dalam mengambil keputusan yang juga dapat mempengaruhi perilaku dalam mengemudi.

b. Demografi

Penelitian yang sudah dilakukan oleh Constantinou (2011) menyebutkan bahwa faktor demografi seperti usia dan jenis kelamin berhubungan dengan perilaku mengemudi seseorang. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang menyebutkan laki-laki lebih banyak melakukan mengemudi berisiko dibanding perempuan (Rhodes dan Pivik, 2011). Data kecelakaan juga menunjukkan usia 15 hingga 20 tahun adalah usia yang paling tinggi angka kecelakaannya ([www.korlantas-irsms.info](http://www.korlantas-irsms.info))

c. Situasional

Penelitian yang sudah dilakukan mengenai situasional diantaranya penelitian Hennessy dan Wiesenthal (Mazhuri dan Zaduqisti, 2009) menyebutkan bahwa kemacetan mempengaruhi perilaku mengemudi seseorang. Selain itu penelitian Ellison, dkk (Mazhuri dan Zaduqisti, 2009) anonimitas juga mempengaruhi perilaku mengemudi agresif seseorang karena di jalan raya kita tidak dapat mengetahui identitas dari tiap pengguna jalan lain dan sama sebaliknya sehingga seseorang dapat berlaku bebas di jalan termasuk mengemudi berisiko. Scheffer, dkk (Mazhuri dan Zaduqisti, 2009) juga menyebutkan faktor temperatur, kebisingan dan kondisi jalan juga dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko.

d. Kondisi sosial

Hasil dari penelitian yang sudah dilakukan Matthews, dkk (Mazhuri dan Zaduqisti, 2009) menyebutkan bahwa pengaruh stres berpengaruh terhadap perilaku mengemudi karena masalah dalam berkendara melampaui

kemampuan yang dimilikinya. Sehingga dapat meningkatkan agresi, kecemasan dan frustrasi saat mengemudi.

## **B. Kepribadian Narsistik**

### 1. Definisi Kepribadian Narsistik

Pengertian narsistik itu sendiri menurut Kartono (Apsari, 2012) adalah sebuah rasa cinta yang ekstrim yang mengharapkan dirinya sendiri sebagai individu yang sangat penting, paling pandai, paling hebat, paling bagus dan lain sebagainya dan kurang memperdulikan lingkungan diluar dirinya atau dapat dikatakan juga memiliki egois yang tinggi. Teori lain berdasarkan penelitian yang dikemukakan oleh Maharani, dkk (Suhartanti, 2016) menjelaskan bahwa kepribadian narsistik merupakan kepribadian yang menghayalkan keagungan dirinya kurang dapat berempati, sangat mendambakan untuk dihormati dan tidak dapat melihat berdasarkan sudut pandang orang lain. Penjelasan lain yang dikemukakan oleh Raskin dan Terry (1988) mendefinisikan narsisme sebagai kekaguman pada diri sendiri yang ditandai dengan kecenderungan menilai dirinya secara berlebihan, suka menjadi pusat perhatian, kurang suka dikritik mengenai dirinya, memiliki hubungan dengan orang lain yang lebih mengutamakan dirinya sendiri, eksploitatif dan kurang memiliki empati.

Kesimpulan dari narsistik yang dikemukakan oleh Ames, Rose dan Anderson (2006) mengemukakan bahwa narsisme dianggap sebagai suatu hal yang penting dan kompleks dari ciri-ciri kepribadian dan proses tersebut dapat

meningkatkan rasa besar atau kemegahan dalam dirinya dan kebutuhan untuk dikagumi. Selain itu definisi lain dari narsistik menurut Bushman dan Baumeister (Blachnio, Przepiorka, dan Rudnicka, 2016) merupakan sifat dari kepribadian yang diwujudkan dalam obsesi dan kegilaan dalam suatu pencapaian ambisi, mencari kepuasan diri dan mencapai dominasi. Menurut Brown (Buffardi dan Campbell, 2008) narsisme berkaitan dengan meningkatkan pandangan diri seperti kecerdasan, kekuatan dan daya tarik fisik.

Berdasarkan beberapa penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa kepribadian narsistik merupakan kepribadian dimana seseorang melakukan perilaku yang menunjukkan bahwa dirinya memiliki hal-hal yang hebat dan berlebihan dalam mendeskripsikan dirinya serta kurang dapat menerima pandangan dan masukan dari orang lain.

## 2. Aspek-aspek Kepribadian Narsistik

Menurut Raskin dan Terry (1988) terdapat enam aspek kepribadian narsistik, yaitu :

### a. *Authority*

Individu dengan kecenderungan kepribadian narsistik akan lebih terlihat mendominasi dapat terlihat sebagai perannya yang lebih senang memimpin atau yang lebih sering mengambil keputusan sendiri dibandingkan dengan orang lain.

b. *Self sufficiency*

Individu ini merasa dirinya memiliki kemampuan diri yang tinggi untuk memenuhi kebutuhan dirinya. Aspek ini juga sejalan dengan ketegasan, kemandirian, kepercayaan diri dan kebutuhan untuk berprestasi.

c. *Superiority*

Individu dengan kepribadian kecenderungan narsistik akan lebih memiliki perasaan bahwa dirinya yang paling baik, hebat dan sempurna.

d. *Exhibitionism*

Lebih sering memperlihatkan penampilan fisiknya supaya mendapatkan pengakuan dari orang lain terhadap identitas dirinya. Contohnya seperti seseorang kerap melakukan foto *selvi* supaya dapat dilihat dan di sanjung oleh orang yang melihatnya.

e. *Exploitativeness*

Dirinya akan menggunakan orang lain sebagai sarana untuk menaikkan harga dirinya. Seperti merendahkan orang lain untuk mendapatkan kekaguman dari orang lain.

f. *Vanity*

Individu dengan kecenderungan narsistik kurang dapat menerima masukan atau sudut pandang dari orang lain terhadapnya atau dapat dikatakan bahwa dirinya memiliki sifat sombong, keras kepala atau angkuh.

g. *Entitlement*

Dirinya akan lebih cenderung untuk memiilih sesuai dengan kemauan dirinya tanpa memperhatikan lingkungan di sekitarnya meskipun itu akan membuatnya mendapat pertentangan dari orang sekitarnya.

Kesimpulan yang didapatkan berdasarkan penjelasan diatas bahwa *authority, Self sufficiency, Superiority, Exhibitionism, Exploitativeness, Entitlement, Vanity* dan *Entitlement* merupakan aspek-aspek dari kepribadian narsistik. Aspek-aspek tersebut dapat mendorong individu untuk melakukan mengemudi secara berisiko

### C. Hubungan Narsistik dan *Risky Driving*

Individu dengan kepribadian narsistik akan sangat berbahaya bila diaplikasikan dalam sebuah perilaku mengemudi. Individu dengan kepribadian ini akan melakukan hal-hal yang unik atau tidak wajar guna mendapatkan pengakuan dari orang lain supaya dapat menaikkan harga dirinya. Kepribadian narsistik tidak seutuhnya merupakan kepribadian yang negatif bila dapat disalurkan dengan baik karena kepribadian ini dapat mendorong seseorang untuk berprestasi. Lain halnya bila kepribadian ini diaplikasikan dalam perilaku mengemudi karena dalam mengemudi kita dituntu untuk dapat berhati-hati dan mematuhi aturan yang ada supaya kita dapat terhindar dari hal yang dapat mencelakaan kita atau orang lain.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Rahman (2014) menyebutkan bahwa faktor yang dapat mempengaruhi tingkah laku mengemudi salah satunya

adalah faktor kepribadian. Selain itu sifat impulsif atau sensitif terhadap hukuman atau penghargaan juga berpengaruh terhadap perilaku mengemudi. Individu dengan kepribadian narsistik yang membutuhkan rasa takjub dari orang lain dapat berhubungan dengan sifat ini karena rasa ketakjuban yang diinginkan dapat diartikan sebagai penghargaan yang ingin didapatkan dari orang lain. Hal lain yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko adalah usia. Menurut Fisher (Constantinou, 2011) pada usia remaja individu memiliki perasaan bahwa dirinya memiliki kemampuan mengemudi yang tinggi dan cenderung meremehkan bahaya. Hal yang dapat terjadi dari meremehkan bahaya dan merasa memiliki kemampuan yang tinggi adalah sifat arogan yang berhubungan dengan sombong, angkuh atau keras kepala seperti salahsatu aspek yang dimiliki narsistik yaitu *vanity*.

Dalam aspek narsistik yaitu *exhibition* atau menjadi pusat perhatian di jalan raya, menurut Wang, Rau dan Salvendy (2011) pengemudi di Cina banyak melakukan perilaku berisiko untuk memaksa pengendara lain mengalah dengan mengebut dan memamerkan kecepatan mobilnya serta berkendara dalam keadaan mabuk. Hal tersebut menunjukan bahwa pengemudi melakukan hal mengebut dan memamerkan kecepatan untuk menjadi pusat perhatian dari pengendara lainnya. Aspek lain yaitu *superiority* menunjukan bahwa dirinya adalah pengemudi yang ahli. Perasaan tersebut membawa pengemudi kepada perasaan bahwa dirinya tidak akan melanggar atau ditangkap oleh polisi (Lustman, Weisental dan Flett, 2010).

Aspek *entitlement* dan *exploitiveness* yang tinggi menurut Brunell (Buelow & Brunell, 2014) menyebabkan individu memiliki tingkat egois dan

ketidak etisan yang tinggi. Hal yang dapat terjadi saat berkendara seperti tidak memberikan jalan kepada pengendara lain saat akan menyalip dan menggebut untuk mengejar janji. Individu yang melakukan hal tersebut menunjukkan bahwa dirinya mengorbankan keselamatan dirinya dan orang lain untuk memenuhi kebutuhannya sendiri. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengemudi yang melakukan tindakan tersebut memiliki keegoisan di jalan raya yang tinggi.

Aspek selanjutnya aspek *authority* menurut Ackerman (Gebauer, 2012) individu dengan *authority* tinggi memiliki pandangan diri yang positif. Aspek ini bila dikaitkan dengan perilaku mengemudi dapat berupa melawan arus yang sekaligus berupa melanggar peraturan lalu lintas, hal tersebut menunjukkan perilaku mengemudi berisiko. Dominasi pengemudi yang melakukan tindakan tersebut dapat mengancam keselamatan dirinya dan orang lain. Aspek selanjutnya adalah *self-sufficiency*, aspek ini menurut Wohleber dan Matthews (2014) berkaitan dengan tingkat kepercayaan diri. Tingkat kepercayaan diri yang tinggi dapat menempatkan individu dalam bahaya dan menyebabkan kecelakaan. Perilaku yang terjadi di jalan raya yaitu menggunakan HP saat mengemudi. Individu cenderung memandang dirinya sebagai pribadi yang cakap dalam mengemudi dan mampu mengimbangi bahaya menggunakan HP saat mengemudi.

Berdasarkan penjelasan di atas, kepribadian narsistik memiliki hubungan dengan mengemudi berisiko. Kepribadian narsistik yang tinggi yang diaplikasikan saat mengemudi akan menimbulkan perilaku-perilaku mengemudi yang berbahaya dan berisiko bagi dirinya dan orang lain

#### **D. Hipotesis Penelitian**

Akan ada hubungan positif antara narsistik dan *risky driving* pada remaja di Kabupaten Sleman. Hal ini berarti semakin tinggi kepribadian narsistik pada remaja di Kabupaten Sleman maka semakin tinggi perilaku *risky driving*. Sebaliknya, semakin rendah kepribadian narsistik pada remaja di Kabupaten Sleman maka semakin rendah *risky driving*.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Identifikasi Variabel Penelitian**

1. Variabel Dependen : Perilaku Mengemudi Berisiko
2. Variabel Independen : Kepribadian Narsistik

#### **B. Definisi Operasional**

##### **1. Perilaku Mengemudi Berisiko (*Risky Driving*)**

*Risky driving* adalah skor yang diperoleh dari jawaban responden pada skala *Risky driving* (Iversen, 2004). Skala tersebut menunjukkan *risky driving* menggunakan tujuh aspek yaitu *violation of traffic rules/speeding, reckless driving, not using seat belt, caution and watchful driving, drinking and driving, attention toward children in traffic* dan *driving below speed limits*. Skala mengemudi berisiko sendiri memiliki jumlah aitem sebanyak 24 butir. Butir aitem tersebut telah mewakili seluruh aspek dari skala *risky driving*. Peneliti juga melakukan modifikasi berupa penerjemahan dan penyesuaian terhadap subjek sebagai pengendara motor supaya dapat lebih dipahami oleh subjek penelitian.

##### **2. Kepribadian Narsistik (*Narcissistic Personality*)**

*Narcissistic Personality* adalah skor yang diperoleh dari jawaban responden pada skala *Narcissistic Personality* (Ames, Rose & Anderson, 2006) yang diadaptasi dari skala milik Raskin dan Terry (1988). Skala tersebut

menunjukkan *Narcissistic Personality* menggunakan tujuh aspek yaitu *authority*, *self-sufficiency*, *superiority*, *exhibitionism*, *exploitativeness* dan *entitlement*. Skala *Narcissistic Personality Inventory* (NPI-16) tersebut memiliki jumlah aitem sebanyak 16 butir. Butir aitem tersebut telah mewakili seluruh aspek dari skala *Narcissistic Personality*. Peneliti juga melakukan modifikasi berupa penerjemahan supaya dapat lebih dipahami oleh subjek penelitian.

### **C. Subjek Penelitian**

Pada penelitian ini karakteristik subjek yang dipilih adalah remaja dengan rentang usia 15 hingga 20 tahun pengguna sepeda motor di Kabupaten Sleman.

### **D. Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data yang akan dilakukan oleh peneliti dalam penelitian ini menggunakan angket atau kuesioner dengan tujuan untuk mendapat jenis data kuantitatif. Alasan yang mendasari penggunaan metode ini karena peneliti dapat memasukan data penelitian lebih cepat dan praktis serta mencapai objektivitas tinggi. Metode pengukuran disusun berdasarkan aspek yang mengacu dengan mengemudi berisiko. Skala pengukuran harus memiliki validitas dan reliabilitas yang baik.

Skala yang digunakan dalam penelitian ini antara lain, adalah:

#### **1. Skala Perilaku Mengemudi Berisiko**

Alat ukur yang digunakan dalam pengukuran mengemudi berisiko dalam penelitian ini adalah seperti penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh

Iversen (2004) yaitu *Risky Driving Behavior* yang juga dirancang olehnya berdasarkan aspek mengebut, mengemudi dengan nekat, tidak menggunakan helm, mengemudi dengan hati-hati dan waspada, mengemudi setelah mengkonsumsi minuman keras, perhatian terhadap anak-anak di lalu lintas, mengemudi dibawah kecepatan

Skala ini terdiri dari 24 pernyataan yang terbagi dalam 7 butir aitem *favorable* dan 17 butir aitem *unfavorable*. Metode pemberian skor yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan skala *Likert*, dengan skor yang bergerak dari 1 sampai 4. Terdapat empat alternatif pilihan jawaban yang digunakan yaitu: "Sangat Sering", "Sering", "Pernah" dan "Tidak Pernah". Untuk aitem *favorable*, skor 4 diberikan untuk "Sangat Sering", skor 3 diberikan untuk "Sering", skor 2 diberikan untuk "Pernah" dan skor 1 diberikan untuk "Tidak Pernah". Sedangkan untuk aitem *unfavorable*, skor 1 diberikan untuk "Sering", skor 2 diberikan untuk "Jarang", skor 3 diberikan untuk "Pernah" dan skor 4 diberikan untuk "Tidak Pernah".

Tabel 1

*Distribusi Butir Risky Driving Sebelum Uji Coba*

No	Aspek	Nomor Butir		Jumlah
		<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>	
1	Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan	1, 2, 3, 4, 5, 6		6
2	Mengemudi dengan nekat atau nekat	8, 9, 10, 11	7	5
3	Tidak menggunakan helm	12, 13		2
4	Mengemudi dengan hati-hati dan waspada		14, 15, 16, 17	4
5	Mengemudi dan meminum minuman keras	18, 19, 20		3
6	Perhatian terhadap anak-anak di lalu lintas		21, 22	2
7	Mengemudi dibawah kecepatan	23, 24		2
	Total	17	7	24

## 2. Skala Kepribadian Narsistik

Alat ukur yang digunakan dalam pengukuran kepribadian narsistik menggunakan alat ukur penelitian yang sebelumnya dilakukan oleh Raskin dan Terry (1988) yaitu *Narsistic Personality Inventory* (NPI) terdiri dari 40 pernyataan, kemudian alat ukur NPI dimodifikasi menjadi 16 pernyataan. Aspek *Vanity* tidak dimasukkan kedalam angket karena menurut Ames (2006) terkait dengan *face validity*, pemilihan aitem dalam alat ukur dilakukan dengan memilih aitem-aitem utama yang mewakili narsisme, daripada memilih aitem yang terkait namun memiliki konstrak berbeda

seperti *self efficacy*, *assertiveness* dan *vanity*. Pernyataan tersebut menunjukkan *vanity* memiliki konstruk yang berbeda tetapi berkaitan dengan narsisme, sehingga tidak terpilih dalam 16 pasang aitem tersebut (Ames, Rose & Anderson. 2006) . Pada penelitian ini alat ukur yang di gunakan adalah NPI dengan 16 aitem yang dikembangkan oleh Ames, Rose dan Anderson (2006).

Pengukuran kepribadian narsistik pada penelitian ini adalah dengan menggunakan skala *force choice*. Skala *force choice* menurut Mc Donald (Setiawati, dkk., 2013) merupakan skala dengan metode pengukuran yang mengharuskan subjek memilih satu pernyataan dari beberapa pernyataan yang disediakan. Instrumen tipe *force choice* memiliki kelebihan terkait dengan respons subjek yang cenderung terhindar dari *social desirability* dan *faking*. Skor yang digunakan dalam penilaian yaitu skor 1 untuk pernyataan *non-narcissistic responses* atau *unfavorable* dan skor 2 untuk pernyataan *narcissistic responses* atau *favorable*.

Tabel 2

*Distribusi Butir Skala Narsistik Sebelum Uji Coba*

No	Aspek	Nomor Butir	Jumlah
1	<i>authority</i>	4, 12	2
2	<i>self sufficiency</i>	8, 13, 15	3
3	<i>superiority</i>	1, 3, 16	3
4	<i>exhibitionism</i>	2, 7, 11	3
5	<i>exploitativeness</i>	5, 9, 14	3
6	<i>entitlement</i>	6, 10	2
Total			16

**E. Validas dan Reliabilitas**

Alat ukur yang baik adalah alat ukur yang sudah memenuhi validitas dan reliabilitas, maka sebelum digunakan dalam penelitian ini skala mengemudi berisiko dan skala mencari sensasi sudah harus memenuhi validitas dan reliabilitas.

## 1. Uji Validitas

Validitas merupakan suatu konsep mengenai sejauh mana suatu alat tes mampu mengukur atribut yang seharusnya diukur. Suatu alat ukur yang memiliki validitas yang tinggi akan menghasilkan *error* (kesalahan) pengukuran yang kecil, artinya skor setiap subjek yang diperoleh oleh alat ukur tersebut tidak jauh berbeda dengan skor yang sesungguhnya (Azwar, 2009).

Dalam buku yang ditulis oleh Azwar (2009), validitas dibagi menjadi 3 tipe yaitu validitas isi atau validitas yang diestimasi lewat pengujian terhadap isi tes dengan analisis rasional atau melalui *professional judgment*. Validitas isi terbagi menjadi 2 yaitu validitas muka dan validitas logik. Kemudian

validitas konstruk yaitu tipe validitas yang menunjukkan sejauh mana tes mengungkap suatu *trait* atau konstruk teoretik yang hendak diukurnya. Terakhir terdapat validitas kriteria yaitu pendekatan validitas berdasarkan kriteria menghendaki tersedianya kriteria eksternal yang dapat dijadikan dasar pengujian skor tes. Hasil dari prosedur validasi berdasarkan kriteria tersebut menghasilkan dua macam validitas yaitu validitas prediktif dan validitas konkuren.

Penelitian ini akan menggunakan validitas isi dalam pengolahan datanya. Azwar (2009) menjelaskan bahwa validitas isi merupakan sejauh mana aitem-aitem tes mewakili komponen-komponen dalam keseluruhan kawasan isi objek yang hendak diukur dan sejauhmana aitem-aitem tes mencerminkan ciri perilaku yang hendak diukur.

## 2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan konsistensi atau keterpercayaan hasil ukur yang mengandung makna kecermatan pengukuran. Pengukuran yang tidak reliabel akan menghasilkan skor yang tidak dapat dipercaya karena perbedaan skor yang terjadi di antara individu lebih ditentukan oleh faktor *error* (kesalahan) daripada faktor yang sesungguhnya (Azwar, 2009)

Penelitian ini akan menggunakan teknik reliabilitas koefisien *Alpha Cronbach* yang dikembangkan oleh *Cronbach*, untuk pengujian koefisien reliabilitas alat ukurnya. Reliabilitas akan dinyatakan oleh koefisien reliabilitas yang angkanya berada dalam rentang dari 0,00 sampai dengan 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00 maka semakin tinggi

reliabilitasnya, sebaliknya koefisien yang semakin rendah mendekati angka 0 maka maka semakin rendah reliabilitasnya.

#### **F. Metode Analisis Data**

Penelitian termasuk dalam kategori penelitian korelasional, yaitu mencari hubungan antara dua variabel. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi berisiko pada remaja. Analisis data akan dilakukan dengan menggunakan program *SPSS version 16.0 for windows*.

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN DAN HASIL PENELITIAN**

#### **A. Orientasi Kancan dan Persiapan**

##### **1. Orientasi Kancan**

Penelitian mengenai kepribadian narsistik (*narcistic personality*) dan perilaku mengemudi berisiko (*risk driving*) dilakukan di kabupaten Sleman. Tempat pelaksanaan penelitian yaitu di SMA N 1 Ngaglik yang beralamat di Jalan Kayunan, Donoharjo, Ngaglik, Sleman. Siswa yang bersekolah di SMA ini tidak hanya berdomisili di sekitar sekolah akan tetapi hingga daerah Cangkringan, Turi dan Cebongan. Jumlah siswa yang terdapat di sekolah tersebut sekitar 550 siswa yang terdiri dari 18 kelas dari kelas X hingga kelas XII. Sebaran usia siswa yang bersekolah di SMA N 1 Ngaglik berkisar umur 14 hingga 18 tahun. Selain kegiatan belajar mengajar sekolah ini juga memiliki berbagai macam ekstrakurikuler seperti music, sepak bola, basket, seni lukis, seni drama, karate, dan marawis.

Harapan dari ekstrakurikuler itu sendiri menurut sekolah sebagai upaya supaya siswa dapat mengembangkan minat bakat dan juga sebagai upaya untuk mengarahkan siswa nya melakukan hal yang positif. Peneliti memilih melakukan penelitian di sekolah ini karena siswa yang mengendarai kendaraan roda dua juga cukup banyak karena jarak dari rumah hingga sekolah yang cukup jauh serta demi menunjang kepraktisan untuk siswa karena terkadang orangtua tidak dapat mengantar jemput siswa untuk berangkat sekolah atau

pulang sekolah. Selain itu karena siswa SMA berdasarkan usia termasuk dalam kategori remaja yang mana merupakan sasaran subjek penelitian.

## 2. Persiapan Penelitian

Persiapan yang dilakukan peneliti guna memperoleh hasil yang maksimal sangatlah perlu, maka dari itu peneliti melakukan persiapan administrasi dan persiapan alat ukur.

### a) Persiapan Administrasi

Persiapan pertama melakukan pertemuan dengan pihak sekolah untuk meminja izin penelitian yang selanjutnya meminta arahan administrasi yang harus di tempuh. Peneliti kemudian membuat surat pengantar yang sudah ditandatangani Dekan serta Dosen pembimbing skripsi. Surat pengantar kemudian didaftarkan di kantor Kesatuan Bangsa dan Politik (Kesbangpol) dengan menyertakan proposal penelitian, alat ukur serta foto kopi KTP dan KTM. Setelah itu surat dari kesbangpol harus di hantarkan ke kantor Dinas Pendidikan Pemuda Dan Olahraga DIY selanjutnya baru dapat dijadikan penghantar dan izin ke sekolah yang bersangkutan.

### b) Persiapan Alat Ukur

Penelitian yang dilakukan menggunakan *try out* tidak terpakai pada kedua skala. Alat ukur yang digunakan pada variable mengemudi berisiko merupakan alat ukur yang dibuat oleh Iversen (2004) yang terdiri dari 24 aitem seangkan untuk variabel kepribadian narsistik menggunakan alat ukur NPI dengan 16 aitem yang dikembangkan oleh Ames, Rose dan Anderson (2006) dengan *basic* dari NPI 40 yang dibuat oleh Raskin dan Terry (1988).

1) Skala Mengemudi Berisiko (*Risky driving*)

Skala mengemudi berisiko digunakan untuk mengungkap sejauh mana tingkat mengemudi berisiko yang dilakukan subjek. Mengemudi berisiko diukur dengan skala mengemudi berisiko yang disusun oleh Iversen (2006). Jumlah aitem dalam skala ini berjumlah 17 aitem dengan 5 aitem *unfavourable* dan 12 aitem *favourable*

2) Skala Kepribadian Narsistik (*Narcisistik Personality*)

Skala kepribadian narsistik digunakan untuk mengungkap sejauh mana tingkat kepribadian narsistik yang dialami. Kepribadian narsistik diukur dengan skala NPI 16 yang disusun oleh Ames, Rose dan Anderson (2006). Jumlah aitem dari skala ini adalah 11 aitem dengan keseluruhan adalah aitem *favourable*.

c) Hasil Uji Coba Alat Ukur

Berdasarkan hasil uji coba penelitian terhadap skala kepribadian narsistik dan mengemudi berisiko, maka dilakukan uji analisis terhadap kedua skala tersebut menggunakan SPSS *version 16.0 for Windows*. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan diperoleh hasil analisis ini berguna untuk mengukur apakah skala yang digunakan layak di uji cobakan pada aitem skala penelitian yang hendak diukur berdasarkan isi dari alat ukur tersebut.

Berdasarkan uraian diatas, berikut adalah hasil analisa data penelitian yang telah dilakukan.

1) Skala Mengemudi Berisiko

Hasil analisis pada skala mengemudi berisiko dari 24 aitem yang diujikan kepada 50 subjek penelitian memperoleh hasil 17 aitem memiliki koefisien korelasi bergerak di angka 0,258 – 0,483. Aitem yang dinyatakan gugur diantaranya adalah nomor 2, 3, 4, 7, 10, 19 dan 22.

Hasil analisis pada uji coba skala mengemudi berisiko menunjukkan koefisien reliabilitas Alpha sebesar 0,752. Artinya, pengukuran dengan menggunakan skala ini memiliki taraf konsistensi sebesar 75,2%. Sebaran aitem skala mengemudi berisiko setelah diuji coba dapat dilihat pada Tabel – di bawah ini.

Tabel 3

*Distribusi Skala Risky Driving Setelah Uji Coba*

No	Aspek	Nomor Butir		Jumlah
		<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>	
1	Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan	1, <b>2*</b> , <b>3*</b> , <b>4*</b> , 5, 6		6
2	Mengemudi dengan nekat atau nekat	8, 9, <b>10*</b> , 11	<b>7*</b>	5
3	Tidak menggunakan helm	12, 13		2
4	Mengemudi dengan hati-hati dan waspada		14, 15, 16, 17	4
5	Mengemudi dan meminum minuman keras	18, <b>19*</b> , 20		3
6	Perhatian terhadap anak-anak di lalu lintas		21, <b>22*</b>	2
7	Mengemudi dibawah kecepatan	23, 24		2
			Total	24

*Keterangan (\*) aitem gugur*

## 2) Skala Kepribadian Narsistik

Hasil analisis pada skala kepribadian narsistik dari 16 aitem yang diujikan kepada 50 subjek penelitian memperoleh hasil 11 aitem memiliki koefisien korelasi bergerak di angka 0,279 – 0,572 Aitem yang dinyatakan gugur diantaranya adalah nomor 1, 4, 5, 8 dan 10.

Hasil analisis pada uji coba skala kepribadian narsistik menunjukkan koefisien reliabilitas Alpha sebesar 0,728. Artinya, pengukuran dengan menggunakan skala ini memiliki taraf konsistensi sebesar 72,8%. Sebaran aitem skala kepribadian narsistik setelah diuji coba dapat dilihat pada Tabel – di bawah ini.

Tabel 4

*Distribusi Skala Narsistik Setelah Uji Coba*

No	Aspek	Nomor Butir	Jumlah
1	<i>authority</i>	<b>4*</b> , 12	2
2	<i>self sufficiency</i>	<b>8*</b> , 13, 15	3
3	<i>superiority</i>	<b>1*</b> , 3, 16	3
4	<i>exhibitionism</i>	2, 7, 11	3
5	<i>exploitiveness</i>	<b>5*</b> , 9, 14	3
6	<i>entitlement</i>	6, <b>10*</b>	2
Total			16

*Keterangan (\*) aitem gugur*

## B. Pelaksanaan Penelitian

Pengambilan data penelitian diambil pada tanggal 20 hingga 21 November 2017. Pengambilan data dilakukan dengan bantuan guru Bimbingan Konseling (BK) dengan menyesuaikan mata pelajaran BK yang sudah terjadwalkan. Terdapat 2 kelas yang dijadikan penelitian dengan subjek hari pertama kelas XII sebanyak 19 siswa dan hari kedua kelas X sebanyak 31 siswa. Proses pengambilan data ini

dilakukan secara individual, yakni peneliti secara langsung membagikan angket kepada subjek satu-persatu.

Sebelum mempersilahkan untuk menjawab pernyataan yang tertera, peneliti menjelaskan petunjuk pengisian yang selebihnya dapat dibaca di lembar angket serta peneliti meminta menjawab pernyataan dengan sebenar-benarnya sesuai keadaan yang sedang atau pernah dialami subjek. Setelah mengisi angket yang memerlukan waktu 10 hingga 15 menit peneliti memberikan *reward* kepada para responden atas ketersediaannya dalam membantu penelitian ini. Selanjutnya peneliti sedikit memberikan penjelasan atas penelitian yang sedang dilakukan dan menjamin seluruh kerahasiaan data yang telah diberikan. Berdasarkan jumlah 50 angket yang diterima kembali seluruhnya dapat di dilakukan analisis sehingga dari seluruh proses pengambilan data diperoleh 50 angket yang dapat dianalisa lebih lanjut.

### **C. Hasil Penelitian**

#### **1. Deskripsi Subjek Penelitian**

Subjek penelitian yang digunakan adalah remaja siswa di SMA N 1 Ngaglik. Subjek penelitian berjumlah 50 subjek dengan rentang usia 14-18 tahun. Deskripsi data berdasarkan usia dapat dilihat melalui table berikut:

Tabel 5

*Distribusi Usia Subjek Penelitian*

Usia (tahun)	Jumlah Subjek	Persentase (%)
14	1	2 %
15	18	36 %
16	12	24 %
17	15	30 %
18	4	8 %
Total	50	100 %

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa subjek penelitian yang berusia 14 tahun berjumlah 2 orang dengan persentase sebesar 2 %, usia 15 berjumlah 18 orang dengan persentase sebesar 36 %, usia 16 tahun berjumlah 12 orang dengan persentase sebesar 24 %, usia 17 tahun berjumlah 15 orang dengan persentase sebesar 30 %, usia 18 tahun berjumlah 4 orang dengan persentase sebesar 8 %. Berdasarkan penjelasan diatas subjek dengan persentase tertinggi adalah subjek dengan usia 15 dan 17 tahun.

Klasifikasi subjek berdasarkan jenis kelamin laki-laki dan perempuan dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 6

*Distribusi Jenis Kelamin Subjek Penelitian*

Jenis Kelamin	N	Persentase %
Laki-laki	26	52%
Perempuan	24	48%
Total	50	100%

Berdasarkan table diatas data yang didapat dari responden berjenis kelamin laki-laki sebanyak 26 orang dengan persentase 52% dan perempuan yang berjumlah 24 orang dengan persentase 48%. Berdasarkan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa responden laki-laki merupakan subjek penelitian paling banyak.

## 2. Deskripsi Data Penelitian

Berdasarkan data yang telah terkumpul, maka peneliti melakukan kategorisasi terhadap data yang telah dikumpulkan oleh peneliti. Kategori ini bertujuan untuk menempatkan responden kedalam kelompok-kelompok terpisah berdasarkan atribut yang diukur. Berikut ini adalah pembagian persentil yang digunakan untuk penormaan :

Tabel 7

*Pembagian Persentil Data Penelitian*

Risk Driving	Persentil	Narsistik
40	20	12
43	40	14
47	60	15
50	80	16

Berdasarkan hasil pembagian persentil di atas, dihasilkan lima norma kategori yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi. Berikut ini rumus untuk penormaan untuk kategorisasi berdasarkan skor persentil :

Tabel 8

*Rumus Penormaan untuk Kategorisasi*

Risk Driving	Kategorisasi	Narsistik
$X < 40$	Sangat Rendah	$X < 12$
$40 \leq X < 43$	Rendah	$12 \leq X < 14$
$43 \leq X < 47$	Sedang	$14 \leq X < 15$
$47 \leq X \leq 50$	Tinggi	$15 \leq X \leq 16$
$X > 50$	Sangat Tinggi	$X > 16$

Keterangan:

X = Skor Total

Hasil kategorisasi pada masing-masing variabel dapat dilihat pada tabel

berikut ini :

Tabel 9

*Kategorisasi Data Penelitian*

Risk Driving		Kategorisasi	Narsistik	
Frekuensi	(%)		Frekuensi	(%)
9	18	Sangat Rendah	6	12
10	20	Rendah	13	26
10	20	Sedang	10	20
11	22	Tinggi	8	16
10	20	Sangat Tinggi	13	26
50	100%	Total	50	100%

### 3. Uji Asumsi

Sebelum dilakukannya analisis selanjutnya, dilakukan uji asumsi berupa uji normalitas dan uji linieritas sebagai syarat yang harus dipenuhi untuk

melakukan uji statistik dengan menggunakan bantuan program *Statistical Package for the Social Sciences* versi 16.0 for windows.

a) Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui sebaran data tiap variabel dalam penelitian. Sebaran data dapat dikatakan memiliki distribusi yang normal apabila  $p > 0.05$ , dan tidak normal apabila  $p < 0.05$ . Teknik yang digunakan untuk uji normalitas adalah teknik *Kolmogorov-Smirnov*.

Tabel 10

*Hasil Uji Normalitas Data Penelitian*

Variabel	Skor KS	p	Kategori
<i>Risk Driving</i>	0.096	0.200	Normal
Narsistik	0.116	0.093	Normal

Berdasarkan tabel di atas, hasil dari uji normalitas menunjukkan bahwa data *risk driving* memiliki sebaran data normal dengan nilai KS sebesar 0.096 dan nilai  $p = 0.200$  ( $p > 0.05$ ). Sedangkan variabel narsistik, hasil uji normalitas menunjukkan bahwa data narsistik memiliki sebaran data normal dengan nilai KS sebesar 0.116 dan nilai  $p = 0.093$  ( $p > 0.05$ ). Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa variabel *risk driving* dan variabel narsistik memiliki distribusi sebaran **normal**.

b) Uji Linieritas

Setelah melakukan uji normalitas, dilakukan langkah selanjutnya yaitu uji linieritas. Uji linieritas dilakukan untuk mengetahui kedua variabel memiliki korelasi yang linier secara signifikan atau tidak. Kedua variabel

dikatakan linier apabila memiliki nilai signifikansi  $p < 0.05$ . Berikut ini merupakan hasil uji linieritas antara variabel *risk driving* dan narsistik :

Tabel 11

*Hasil Uji Linieritas Risk Driving dan Narsistik*

Variabel	Koefisien Linieritas (F)	Signifikansi (p)	Kategori
<i>Risk Driving</i> Narsistik	1.318	0.256	Tidak Linier

Berdasarkan hasil uji linieritas yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa korelasi antara *risk driving* dan narsistik diperoleh nilai 1.318 dengan nilai  $p = 0.256$  ( $p > 0.05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa korelasi antara *risk driving* dan narsistik bersifat **tidak linier** dan memiliki kecenderungan menyinggung garis lurus.

#### 4. Uji Hipotesis

Berdasarkan uji asumsi yang menggunakan uji normalitas dan uji linieritas dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian ini pendistribusian aitem **normal**, sedangkan pada uji linieritas korelasi kedua variabel dikatakan **tidak linier**. Oleh karena itu, untuk menguji hipotesis dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik korelasi *Spearman's Rho*. Hipotesis yang di ajukan dalam penelitian ini adalah adanya hubungan positif antara narsistik dan *risky driving*. Semakin tinggi narsistik maka semakin tinggi *risky driving*. Sebaliknya, semakin rendah narsistik, maka semakin rendah *risky driving*. Berikut hasil uji hipotesis kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi berisiko:

Tabel 12

*Korelasi Risky Driving dan Narsistik*

Variabel	r	r <sup>2</sup>	p	Keterangan
Risk Driving Narsistik	-0,154	0,024	0,114 (0 > 0,05)	Tidak Signifikan

Berdasarkan hasil analisis data diperoleh nilai koefisien  $r = -0,154$  dengan  $p = 0,114$  ( $0 > 0,01$ ). Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang positif antara narsistik dan *risky driving*. Oleh karena itu, hipotesis yang diajukan oleh peneliti tidak dapat diterima atau **ditolak**.

## 5. Analisis Tambahan

## a. Korelasi Aspek-Aspek Kepribadian Narsistik dengan Mengemudi beresiko

Analisis tambahan pada penelitian ini dilakukan untuk mengetahui lebih dalam hubungan antara kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi berisiko meliputi aspek-aspek dari narsistik berdasarkan hasil korelasi terhadap mengemudi berisiko meliputi *authority*, *self sufficiency*, *superiority*, *exhibitionism*, *exploitativeness* dan *entitlement*.

Tabel 13

*Analisis per aspek narsistik terhadap risky driving*

No	Aspek	Correlation coefficient	Significant
1	<i>authority</i>	-.044	.381
2	<i>self sufficiency</i>	-.126	.192
3	<i>superiority</i>	.021	.443
4	<i>exhibitionism</i>	-.084	.282
5	<i>exploitativeness</i>	-.186	.098
6	<i>entitlement.</i>	-.069	.317

Tabel diatas menunjukkan analisis per aspek yang dimiliki narsistik terhadap mengemudi berisiko. Terlihat *correlation coefficient* yang dimiliki tiap aspek memiliki nilai yang negatif kecuali pada aspek *superiority* yang menunjukkan nilai yang positif terhadap mengemudi berisiko. Hal tersebut berarti sejalan dengan hipotesis yang diajukan.

b. Korelasi Kepribadian Narsistik dengan Perilaku Mengemudi Berisiko Berdasarkan Jenis Kelamin

Analisis tambahan pada penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perbedaan korelasi antara kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi berisiko berdasarkan jenis kelamin. Selanjutnya hasil analisis dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 14

*Korelasi Risky Driving dan Narsistik*

Variabel	JK	r	r <sup>2</sup>	p	Keterangan
Kepribadian Narsistik *	Laki-laki	-0,084	0,007	0,342 (0 > 0,05)	Tidak Signifikan
	Perempuan	0,307	0,094	0,072 (0 > 0,05)	Tidak Signifikan

Berdasarkan hasil analisis data diperoleh nilai koefisien  $r$  pada laki-laki =  $-0,084$ , dengan  $p = 0,342$  ( $0 > 0,05$ ). Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan positif yang signifikan antara narsistik dan *risky driving* pada laki-laki. Sedangkan nilai koefisien  $r$  pada perempuan =  $0,307$ , dengan  $p = 0,072$  ( $0 > 0,05$ ). Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan positif yang signifikan antara narsistik dan *risky driving* pada perempuan. Oleh karena itu, tidak terdapat perbedaan korelasi kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi antara laki-laki dengan perempuan.

#### **D. Pembahasan**

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara kepribadian narsistik dan perilaku mengemudi berisiko pada remaja di Kabupaten Sleman. Hubungan yang diperoleh dari penelitian ini adalah hubungan negatif yang berarti hubungan tersebut tidak sesuai dengan hipotesis penelitian yang diajukan. Berdasarkan hal tersebut membuktikan bahwa remaja di Kabupaten Sleman yang memiliki tingkat kepribadian narsistik yang tinggi memiliki perilaku mengemudi berisiko yang rendah.

Hasil penelitian ini menunjukkan kepribadian narsistik memberikan kontribusi terhadap mengemudi berisiko sebesar 2.4% yang digolongkan menjadi *small effect*, sedangkan 97.6% hal lain yang dapat berkontribusi terhadap mengemudi berisiko diantaranya berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh Fernandes (Tomas, Sabates & Roca, 2014) diantaranya adalah

persepsi risiko, sikap tentang mengemudi dan sifat kepribadian yang berbeda (mencari sensasi, tidak taat aturan dan agresi). Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Bagaskara, 2017) mengenai mengemudi berisiko dan sifat kepribadian mencari sensasi yang menyebutkan bahwa perilaku mengemudi berisiko dapat diprediksi oleh sifat pengendara yang memiliki kesenangan dalam mencari sensasi. Mencari sensasi dalam mengemudi berisiko menurut Jonah (Sabates, Roca & M, 2012) dapat lebih signifikan dalam memprediksi perilaku mengemudi.

Hal lain yang dapat mempengaruhi mengemudi berisiko berdasarkan kepribadian adalah tidak taat aturan. Penelitian yang dilakukan Iversen & Rundmo (2002) menunjukkan pengemudi dengan tingkat tidak taat aturan yang tinggi memiliki akan lebih menimbulkan perilaku mengemudi dan melawan peraturan lalu lintas yang tinggi juga. Agresi juga dapat menjadi penyebab terjadinya perilaku mengemudi berisiko berdasarkan kepribadian, agresi dapat diaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari seperti dalam berkendara. Agresi saat berkendara menurut Tasca (Utari, 2016) merupakan perilaku yang sengaja dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Perilaku tersebut seperti ugal-ugalan dan kebut-kebutan. Beberapa hal tersebut merupakan hal yang diduga lebih dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko berdasarkan kepribadian.

Peran afektif dan faktor kemampuan perkembangan sosial menurut Rundmo (Tomas, Sabates & Roca, 2014) juga dapat mempengaruhi mengemudi berisiko. Tingkat kemampuan sosial yang rendah menurut Vassallo, Lahausse dan

Edward (Tomas, Sabates & Roca, 2014) dapat mempengaruhi tingginya perilaku mengemudi berisiko pada pengendara muda.

Penelitian mengenai mengemudi berisiko pada pengendara remaja juga menunjukkan bahwa pengendara dan penumpang remaja lebih jarang menggunakan sabuk pengaman dan lebih mudah terganggu saat mengemudi dibandingkan dengan pengendara dewasa. Hal tersebut dapat terjadi karena pengendara remaja kurang menyadari risiko dalam berkendara. Selain itu berdasarkan jenis kelamin diketahui bahwa jenis kelamin laki-laki memiliki tingkat mengemudi berisiko yang lebih tinggi daripada perempuan. Hal tersebut dapat dikarenakan laki-laki memiliki tingkat agresi yang lebih tinggi daripada perempuan.

Hal yang menyebabkan dari hipotesis ini ditolak dapat disebabkan karena kepribadian narsistik lebih berpengaruh kepada agresi. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan Widyastuti (2017) individu dengan kepribadian narsistik merupakan individu dengan kepribadian yang rapuh. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Levin dan McDevitt (Edward, 2013) terjadi karena seseorang yang melakukan agresi juga memiliki harga diri yang rendah. Perilaku agresi itu sendiri menurut Bushman dan Baumeister (Edward, dkk., 2013) dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan hargadirinya.

Berdasarkan analisis per aspek dari narsistik dapat diketahui bahwa *superiority* memiliki korelasi yang positif. Hal tersebut berarti aspek *superiority* lebih dapat berpengaruh secara mengemudi berisiko. Hal tersebut menurut Hennessy (2016) dapat disebabkan karena orang dengan *superiority* yang tinggi

merasa dirinya memiliki hak di jalan dan mereka merasa memiliki keistimewaan dibandingkan dengan pengendara lain. Oleh karena itu, *superiority* pada narsistik dapat lebih mempengaruhi secara positif terhadap mengemudi berisiko. Berdasarkan signifikansi hubungan antara variabel kepribadian narsistik dan perilaku mengemudi berisiko berdasarkan jenis kelamin dapat diketahui bahwa laki-laki dan perempuan tidak memiliki hubungan yang tidak signifikan pada kedua variabel.

Pada proses pengambilan data tentunya peneliti menemukan beberapa kelemahan. Kelemahan dalam penelitian ini adalah keterbatasan peneliti karena tidak mengetahui apakah subjek mengisi kuesioner dengan jawaban sesuai dengan apa yang dirasakan atau dilakukan oleh subjek. Hal tersebut karena peneliti yang menggunakan waktu mata pelajaran bimbingan konseling yaitu waktu dimana subjek baru saja melaksanakan mata pelajaran olahraga yang dapat mempengaruhi subjek karena faktor kelelahan fisik. Kemudian waktu interaksi yang terbatas dari subjek dan peneliti karena waktu mata pelajaran bimbingan konseling hanya 30 menit dan waktu izin yang diberikan untuk pengambilan data berada di awal mata pelajaran tersebut.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa perilaku narsistik tidak mempengaruhi tingkat mengemudi berisiko remaja di Kabupaten Sleman. Sehingga tinggi rendahnya narsistik tidak dapat menjelaskan tinggi rendahnya mengemudi berisiko.

#### **B. Saran**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, terdapat beberapa saran terkait proses dan hasil yang diperoleh dari penelitian ini. Beberapa saran tersebut antara lain:

1. Bagi remaja di Kabupaten Sleman

Bagi para remaja diharapkan mampu mengurangi risiko dalam berkendara sebaik mungkin dengan meningkatkan keamanan, baik dengan tindakan pencegahan sebelum berkendara ataupun tindakan yang dilakukan saat berkendara terutama dari kepribadian seperti mencari sensasi, tidak mematuhi aturan dan marah saat mengemudi. Hal tersebut dilakukan supaya terhindar dari hal-hal yang dapat membahayakan serta merugikan diri atau orang lain.

## 2. Bagi Penelitian Selanjutnya

Peneliti selanjutnya diharapkan dapat melakukan penyesuaian skala terlebih dahulu dengan lebih baik supaya dapat mendapatkan hasil penelitian yang sesuai. Hal ini perlu dilakukan supaya responden dapat lebih mengerti mengenai skala yang di berikan dan dapat mengisinya dengan lebih baik. Hal tersebut dapat membuat hasil pengukuran dapat lebih akurat. Subjek selanjutnya diharapkan dapat mendapatkan subjek yang lebih banyak supaya data yang diambil dapat lebih mewakili dari subjek yang akan diteliti. Perilaku mengemudi berisiko dapat di sebabkan berbagai hal, peneliti selanjutnya diharapkan dapat lebih melihat kemungkinan-kemungkinan lainnya yang dapat mempengaruhi mengemudi berisiko supaya dapat memperluas cakupan teori.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adi, P. S., & Yudiati, M. E. A. (2009). Harga diri dan kecenderungan narsisme ada pengguna Friendster. *Jurnal Psikologi*, 3(1), 25-32. Diambil dari <http://ejournal.gunadarma.ac.id/index.php/psiko/article/view/400>
- Amirfakhraei, A., Taghinejad, N., & Sadeghifar, E. (2013). Relationship between risky driving behavior and sensation – seeking and sex among students of Islamic Azad University – Bandar Abbas, Iran, in 2012. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 3(3), 293-301. Diambil dari [https://www.textroad.com/pdf/JBASR/J.%20Basic.%20Appl.%20Sci.%20Res.,%203\(3\)293-301,%202013.pdf](https://www.textroad.com/pdf/JBASR/J.%20Basic.%20Appl.%20Sci.%20Res.,%203(3)293-301,%202013.pdf)
- Ames, D. R., Rose, P., & Anderson, C. P. (2006). The NPI – 16 as a short measure of narcissism. *Journal of Research in Personality*, 40,440-450. Doi : 10.1016/j.jrp.2005.03.002
- Apsari, F. (2012). Hubungan antara kecenderungan narsisme dengan minat membeli kosmetik asing pada pria metroseksual. *Talenta Psikologi*, 1(2), 183-202. Diambil dari <http://download.portalgaruda.org/article.php?article=140440&val=5790>
- Azwar, S. (2009). *Reliabilitas dan validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bagaskara, S., (2017). Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian. *Jurnal Transportasi*. 17(2),79-88. Diambil dari <https://www.researchgate.net/publication/316169979>
- Bardeinstein, K, K. (2009). The cracked mirror: features of narcissistic personality disorder in children. *Psychiatric Annals*. 39(3), 147-155. Diambil dari <http://m.recoveryonpurpose.com/upload/Cracked%20Mirror%20Features%20of%20Narcissistic%20Personality%20Disorder%20in%20Children.pdf>
- Begg, D., Langley, J. (2001). Changes in risky driving behaviour from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research*. 32, 491-499. Diambil dari <https://www.researchgate.net/publication/223674944>
- Blachnio, A., Przepiorka, A., & Rudnicka, P., (2016). Narcissism and self-esteem as predictors of dimensions of facebook use. *Personality and Individual Differences*. 90, 296-301. Diambil dari <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191886915300398?via%3Dihub>

- Brookland, R., Begg, D., Langley, J., & Ameratunga, S. (2008). Parent and adolescent risky driving behaviours: New Zealand drivers study. *Naskah Publikasi*. 441 – 450. Diambil dari <http://acrs.org.au/files/arsrpe/RS080063.pdf>
- Buelow, M. T., Brunell, A. B. (2014). Facest of grandiose narcissism predict involvement in healt-risk behaviors. *Personality and Individual Differences*. 69,193-198. Diambil dari <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191886914003250>
- Buffardi, L. E., Campbell, W. K. (2012). Narcissism and social networking web sites. *Personality and Social psychology Bulletin*. 1304-1314. Doi : 10.1177/0146167208320061
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Ladd, A. L., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adoultis : Personality matters. *Elsevier*. 43,1323 -1331. Doi: 10.1016/j.aap.2011.02.002
- Edwards, B. D., Warren, C. R., Tubre, T. C., Zyphur, M. J., & Prillaman, R. H. (2013). The validity of narcissism and driving anger in predicting aggressive driving in a sample of young drivers. *Human performance*. 26, 191-210. Doi : 10.1080/08959285.2013.795961
- Ferreira, A. I., Martinez, L. F., & Guisande, M. A. (2009). Risky behaviour, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*. 2(2), 79-89. Diambil dari <http://www.redalyc.org/html/1293/129312577001/>
- Gebauer, J.E., Verplanken, B., Sedikides, C., & Maio, G.R. (2012). Communal narcissism. *American Psychology Association*. 103(5) 854-878. Doi : 10.1037/a0029629
- Harbeck, E., Gledon, I., & Hine, T., (2015). Young driver perceived risk and risky driving: Applied theoretical approach to the fatal five. *Australasian Road Safety Conference*. 1 – 5. Diambil dari <http://acrs.org.au/files/papers/arsc/2015/HarbeckE%20162%20Young%20driver%20perceived%20risk%20and%20risky%20driving.pdf>
- Hennessy, D.A., (2016). Are narcissists really angrier drivers? an examination of state driving anger among narcissistic subtypes. *Transportation Research Part F*. 42, 267-275. Diambil dari <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.06.025>
- Ikalor, A. (2013). Pertumbuhan dan perkembangan. *Jurnal Pertumbuhan dan Perkembangan*. 7(1), 1-6. Diambil dari [https://edoc.tips/download/jurnal-pertumbuhan-dan-perkembangandoc\\_pdf](https://edoc.tips/download/jurnal-pertumbuhan-dan-perkembangandoc_pdf)
- Iversen, H. (2004). Risky-takinng attitude and risky driving behavior. *Transportation Research Part F*. 7, 135-150. Doi: 10.1016/j.trf.2003.11.003

- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*. 33, 1251-1263. Diambil dari <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191886902000107>.
- Jessor, R., Turbin, M. S., & Costa, F. M. (1997). Predicting developmental change in risky driving: The transition to young adulthood. *Applied Development Science*. 1(1), 4-16. Diambil dari [https://www.colorado.edu/ibs/jessor/pubs/1997\\_Jessor\\_Turbin\\_Costa\\_ADS\\_PredictingRiskyDriving.pdf](https://www.colorado.edu/ibs/jessor/pubs/1997_Jessor_Turbin_Costa_ADS_PredictingRiskyDriving.pdf).
- Juarez, P., Schlundt, D. G., Goldzweig, I., & Jr. N. S. (2006). A conceptual framework for reducing risky teen driving behaviors among minority youth. *Injury Prevention*. 12, 49-55. Diambil dari <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16788113>.
- Korlantas. (2018). Korlantas Polri. Diambil dari <http://korlantas-irsms.info/graph/accidentData>.
- Krizan, Z., & Bushman, B. J. (2011). Better than my love ones: Social comparison tendencies among narcissists. *Personality and Individual Differences*. 50, 212-216. Doi: 10.1016/j.paid.2010.09.031
- Li, X., Bai, R., Siebers, P. O., & Wagner, C. (2014). Modeling urban road risky driving behaviors in China with multi-agent microscopic traffic simulation. *International Conference on Intelligent Transportation*. 1740-1745. Doi: [10.1109/ITSC.2014.6957944](https://doi.org/10.1109/ITSC.2014.6957944).
- Lustman, M., Wiesenthal, D. L., & Flett, G. L. (2010). Narcissism and aggressive driving: Is an inflated view of the self a road hazard?. *Journal of Applied Social Psychology*. 40(6), 1423-1449. Doi: 10.1111/j.1559-1816.2010.00624.x
- Mashuri, A., & Zaduqisti, E. (2009). Dangerous driving, prediktor dan mediatorny. *Psycho Idea*. 7(1), 22-34. Diambil dari [https://www.researchgate.net/publication/318258989\\_DANGEROUS\\_DRIVING\\_PREDIKTOR\\_DAN\\_MEDIATORNYA](https://www.researchgate.net/publication/318258989_DANGEROUS_DRIVING_PREDIKTOR_DAN_MEDIATORNYA).
- Rahman, N. A. (2014). Dangerous driving behaviour ditinjau dari big five factors personality. *Jurnal Online Psikologi*. 2(2), 373 – 390. Diambil dari <http://ejournal.umm.ac.id/index.php/jop/article/view/2087>.
- Raskin, R., & Terry, H. (1988). A principal-component analysis of the narcissistic personality inventory and further evidence of its construct validity. *Journal of personality and Social Psychology*. 54(5), 890-902. Diambil dari <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/3379585>.

- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Elsevier*. 43, 923-931. Doi: 10.1016/j.aap.2010.11.015.
- Sabates, A., Roca, S., & M, J, G. (2012). Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers. *Accident Analysis & Prevention*. 45, 818-825. Doi: 10.1016/j.aap.2011.07.021.
- Santrock, J. W. (2006). *Adolescence perkembangan remaja. Edisi Keenam*. Jakarta: Erlangga.
- Schreer, G. E. (2002). Narcissism and aggression: Is inflated self-esteem related to aggressive driving. *North American Journal of Psychology*. 4(3), 333-342. Diambil dari [https://www.researchgate.net/publication/235357304\\_Narcissism\\_and\\_aggression\\_Is\\_inflated\\_self-esteem\\_related\\_to\\_aggressive\\_driving](https://www.researchgate.net/publication/235357304_Narcissism_and_aggression_Is_inflated_self-esteem_related_to_aggressive_driving)
- Setiawati, A. F., Mardapi, D., & Azwar, S. (2013). Penskalaan teori klasik instrumen multiple intelligences tipe thurstone dan likert. *Jurnal Penelitian dan Evaluasi Pendidikan*. 17(2), 259-274. Diambil dari <https://journal.uny.ac.id/index.php/jpep/article/view/1699>
- Shams, M., & Movaghar, V. R. (2009). Risky driving behaviour in Tehran, Iran. *Traffic Injury Prevention*. 10, 91-94. Doi: : 10.1080/15389580802492280.
- Suhartanti, L. (2016). Pengaruh kontrol diri terhadap narcissistic personality disorder pada pengguna Instagram di SMA N 1 Seyegan. *E-Journal Bimbingan dan Konseling*. 8(5), 184-195. Diambil dari <http://journal.student.uny.ac.id/ojs/index.php/fipbk/article/view/4319>
- Tomas, M.S., Sabates, L.A., & Roca, J.S. (2014). Factor influencing a risky driving profile among a cohort of young university students: Based for adopting evidence based prevention intervention. *Anuario de Psicogia/ The UB Journal of Psychology*. 44(3), 295-310. Diambil dari [revistes.ub.edu/index.php/Anuario-psicologia/.../13855](http://revistes.ub.edu/index.php/Anuario-psicologia/.../13855).
- Tuarissa, S., Wullur, A.C., & Citraningtyas, G. (2014). Profil penggunaan obat klorefeniramin maleat pada masyarakat di Kelurahan Bailang dan Kelurahan Karombasan Kota Manado: *Jurnal Ilmiah Farmasi*. 3(4), 22-37. Diambil dari <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/pharmacon/article/view/6042>.
- Utari. (2016). Hubungan aggressive driving dan kematangan emosi dengan disiplin berlalulintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda. *eJournal Psikologi*. 4(3), 352-360. Diambil dari <http://demo.portal.fisip-unmul.ac.id/web/?p=3837>.
- Walgito, B. (2004). *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi.

- Wang, P., Rau, P. P., & Salvendy, G. (2011). Chinese drivers' risky driving and risk taking in other life situations. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 17(2), 155-164. Diambil dari <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21679667>
- Wohleber, R, W., & Matthews, G. (2014). Individual differences in driver overconfidence: Implication for stress, error and managing impairments. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 58<sup>th</sup> Annual Meeting*, 999-1003. Diambil dari [https://www.researchgate.net/profile/Gerald\\_Matthews2/publication/271728323\\_Individual\\_Differences\\_in\\_Driver\\_OverConfidence/links/5627ff7808aef25a243beb2c/Individual-Differences-in-Driver-Over-Confidence.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Gerald_Matthews2/publication/271728323_Individual_Differences_in_Driver_OverConfidence/links/5627ff7808aef25a243beb2c/Individual-Differences-in-Driver-Over-Confidence.pdf)
- Widiyanti, W., Solehuddin, M., & Saomah, A. (2017). Profil perilaku narsisme remaja serta implikasinya bagi bimbingan dan konseling. *Indonesian Journal Of Educational Conseling*, 1(1),15-26. Diambil dari <http://ijec.ejournal.id/index.php/counseling/article/view/3/3>
- Widyastuti, F. (2017). Perbedaan tingkat kecenderungan narsistik pada siswa introvert dan ekstrovert di SMA PIRI 1 Yogyakarta. *E-Journal Bimbingan dan Konseling*, 6(3), 273-283. Diambil dari <http://eprints.uny.ac.id/47444/>

# LAMPIRAN

**LAMPIRAN 1. SKALA TRY OUT**



**FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**Jln. Kaliurang Km 14,5, Ngemplak, Sleman, Yogyakarta**

*Assalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Dengan segala kerendahan hati. Perkenankan kami untuk belajar dari pengalaman teman-teman ketika menjalani hidup dan menyelesaikan suatu permasalahan yang mengganggu. Bagaimana pikiran-pikiran, perasaan-perasaan, dan sikap-sikap yang muncul ketika teman-teman melakukan aktivitas dan menghadapi permasalahan-permasalahan terkait kehidupan, dan bagaimana teman-teman menanggapi setiap peristiwa dalam kehidupan sehari-hari.

Jawaban-jawaban yang teman-teman berikan merupakan informasi yang sangat berharga dan karenanya teman-teman tidak perlu ragu untuk menjawab sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Kerahasiaan jawaban teman-teman dijamin dan dijunjung tinggi oleh etika akademik penelitian kami.

Terimakasih atas kesediaan, kesungguhan, dan kejujuran teman-teman dalam menjawab setiap pertanyaan. Mudah-mudahan Allah SWT membalas kebaikan teman-teman dengan kebaikan yang lebih banyak dan kemuliaan yang lebih tinggi, aamiin.

*Wassalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Peneliti,

Hanif Pramasatya Pratama

**IDENTITAS DIRI**

Nama (Boleh Inisial) :

Usia :

Pendidikan Saat Ini :

Sudah Mengendarai Sepeda Motor

Dengan ini saya menyatakan **bersedia** untuk menjadi responden penelitian dan menjawab semua pertanyaan peneliti sesuai dengan keadaan saya yang sejujurnya.

Yogyakarta, 2017

\_\_\_\_\_  
Responden

**PETUNJUK PENGISIAN**

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksama, kemudian pilihlah salah satu dari empat alternatif jawaban berikut: **Sangat Sering, Sering, Pernah, Tidak Pernah**

Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang Saudari rasakan dan lakukan. Jika Saudari ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang Saudari anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada jawaban yang Saudari anggap benar.

**Contoh Soal :**

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
		Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
1	Saya melanggar peraturan lalu lintas agar dapat terus berkendara			✓	

**BAGIAN A**

Jawablah pernyataan berikut sesuai contoh!

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
		Sering	Jarang	Pernah	Tidak Pernah
1	Saya berkendara diatas kecepatan 50 km/jam pada jalan kota				
2	Saya berkendara diatas kecepatan 80-90 km/jam pada jalan luar kota				
3	Saya menyalip kendaraan di depan saya bahkan saat pengendara tersebut melaju dengan kecepatan 60 km/jam pada jalan perkotaan				
4	Saya melanggar peraturan lalu lintas agar dapat terus melaju				
5	Saya mengabaikan peraturan lalu lintas agar dapat berkendara lebih cepat				
6	Saya berkendara dengan cepat untuk mengejar janji				
7	Saya berkendara terlalu dekat dengan kendaraan di depan saya akan tetapi tetap memberi jarak supaya dapat segera mengerem mendadak				
8	Saya terganggu dengan hal-hal yang terjadi di sekitar saat sedang berkendara				
9	Saya membahayakan pengendara lain karena tidak berkonsentrasi				
10	Saya berkendara tanpa keamanan yang cukup				

11	Saya tetap berkendara meski merasa lelah dan membutuhkan istirahat				
NO	PERNYATAAN	JAWABAN			
		Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak pernah
12	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak dekat				
13	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak jauh				
14	Saya mengurangi kecepatan saat kendaraan di belakang mencoba untuk menyalip				
15	Saya mengurangi kecepatan saat melihat tanda yang menunjukkan bahaya				
16	Saya mengurangi kecepatan saat kondisi jalan sedang buruk meski masih memungkinkan untuk menambah kecepatan				
17	Saya mengurangi kecepatan saat jalan licin				
18	Saya berkendara setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
19	Saya berkendara dipagi hari setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
20	Saya berkendara dengan rekan yang baru saja mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
21	Saya mengurangi kecepatan hingga 30 km/jam ketika melintasi kawasan banyak anak-anak				

22	Saya mengurangi kecepatan saat melintasi daerah bermain anak-anak meskipun saat tidak terlihat anak-anak pada tempat tersebut				
NO	Pernyataan	JAWABAN			
		Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
23	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 30 km/jam saat melintasi jalan perkotaan				
24	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 50 km/jam saat melintasi jalan lingkar kota				

## BAGIAN B

### PETUNJUK PENGISIAN

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksam. Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang teman-teman rasakan dan lakukan. Jika teman-teman ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang Saudara/i anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada jawaban yang teman-teman anggap benar.

### Contoh Soal :

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	Pernyataan
1.	<input checked="" type="checkbox"/> A. Saya senang menjadi pusat perhatian <input type="checkbox"/> B. Saya lebih senang membaaur dengan keramaian

NO	PERNYATAAN
1	<input type="checkbox"/> A. Saya mengetahui bahwa saya mempunyai kemampuan yang bagus karena orang lain mengatakan demikian pada saya <input type="checkbox"/> B. Ketika orang lain memberikan pujian kepada saya, terkadang saya merasa malu
2	<input type="checkbox"/> A. Saya senang menjadi pusat perhatian <input type="checkbox"/> B. Saya lebih menyukai membaaur dengan keramaian
3	<input type="checkbox"/> A. Saya pikir saya adalah orang yang spesial <input type="checkbox"/> B. Saya tidak lebih baik atau lebih buruk dari orang lain
4	<input type="checkbox"/> A. Saya senang jika saya memiliki kekuasaan atas orang lain <input type="checkbox"/> B. Saya tidak keberatan mengikuti perintah orang lain

5	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya mudah untuk mempermainkan orang lain</p> <p>B. Saya tidak senang ketika saya menyadari bahwa saya mempermainkan orang lain</p>
6	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya selalu berkeinginan untuk mendapatkan rasa hormat dari orang lain</p> <p>B. Saya biasanya mendapatkan rasa hormat yang pantas yang saya dapatkan</p>
7	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya cenderung menonjolkan diri jika mendapat kesempatan</p> <p>B. Saya mencoba untuk tidak menonjolkan diri</p>
8	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya selalu mengetahui apa yang saya lakukan</p> <p>B. Terkadang saya tidak yakin akan apa yang saya kerjakan</p>
9	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Semua orang senang mendengarkan cerita saya</p> <p>B. Terkadang saya dapat menceritakan suatu kisah yang bagus</p>
10	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya berharap banyak dari orang lain</p> <p>B. Saya senang melakukan sesuatu untuk orang lain</p>
11	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya benar-benar senang saat menjadi pusat perhatian</p> <p>B. Menjadi pusat perhatian membuat saya tidak nyaman</p>
12	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Orang lain selalu mengakui otoritas saya terhadap orang lain</p> <p>B. kekuasaan bukanlah hal yang berarti</p>
13	<input type="checkbox"/>    <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya akan menjadi orang hebat</p> <p>B. Saya harap saya akan menjadi orang yang sukses</p>

14	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	A. Saya dapat membuat orang lain percaya apa yang saya percayai B. Terkadang orang-orang percaya mengenai hal yang saya katakan
15	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	A. Saya merasa kemampuan saya lebih bagus dari orang lain B. Banyak hal yang dapat saya pelajari dari orang lain
16	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	A. Saya adalah orang yang luar biasa B. Secara umum saya sama seperti orang lain

**- TERIMA KASIH -**

**LAMPIRAN 2 TABULASI DATA TRY OUT RISK DRIVING**

Nama	q1	q2	q3	q4	q5	q6	q7	q8	q9	q10	q11	q12	q13
<b>S1</b>	4	2	3	2	2	4	3	3	4	3	4	4	4
<b>S2</b>	3	3	4	2	3	4	2	4	3	2	4	3	4
<b>S3</b>	4	3	1	4	3	3	4	2	2	2	3	3	3
<b>S4</b>	3	4	3	2	4	2	3	4	2	1	3	4	1
<b>S5</b>	3	2	4	4	3	4	4	4	1	4	2	3	3
<b>S6</b>	3	4	2	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3
<b>S7</b>	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	1
<b>S8</b>	4	3	2	4	4	2	3	4	2	4	2	3	2
<b>S9</b>	4	4	4	4	2	1	4	1	4	2	2	4	1
<b>S10</b>	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	2	3	2
<b>S11</b>	3	3	2	1	4	3	3	3	1	2	3	3	2
<b>S12</b>	4	2	3	3	3	1	3	3	3	1	3	2	2
<b>S13</b>	2	4	3	3	3	2	3	2	4	3	2	4	3
<b>S14</b>	4	3	4	4	4	2	2	4	2	4	3	3	1
<b>S15</b>	3	1	2	1	3	3	3	3	2	3	2	3	2
<b>S16</b>	3	2	3	4	3	2	2	3	1	2	2	2	2
<b>S17</b>	2	3	4	3	2	4	4	1	4	2	2	2	2
<b>S18</b>	3	2	3	3	2	1	1	3	3	2	2	3	1

<b>S19</b>	3	1	1	1	3	3	3	3	2	4	2	3	1
<b>S20</b>	2	3	4	3	2	2	2	2	2	1	3	3	3
<b>S21</b>	2	4	4	4	2	2	4	2	2	3	2	3	2
<b>S22</b>	4	2	3	2	4	2	2	3	1	2	3	3	1
<b>S23</b>	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2
<b>S24</b>	2	4	2	4	4	2	3	1	2	1	3	2	3
<b>S25</b>	2	3	3	2	4	4	2	2	3	3	2	2	1
<b>S26</b>	4	2	4	3	2	2	2	2	2	3	2	2	1
<b>S27</b>	2	2	4	3	3	2	4	2	3	3	2	2	1
<b>S28</b>	4	4	2	4	2	2	2	1	2	4	3	3	1
<b>S29</b>	4	2	3	4	2	2	2	2	3	3	3	2	2
<b>S30</b>	4	3	2	1	2	3	1	1	2	2	1	2	1
<b>S31</b>	1	3	3	2	3	1	2	1	1	2	2	2	1
<b>S32</b>	3	3	4	1	3	1	3	3	4	1	3	2	1
<b>S33</b>	1	3	4	1	1	2	3	1	1	2	2	2	1
<b>S34</b>	3	1	3	1	3	4	3	3	2	2	2	3	1
<b>S35</b>	3	1	4	3	1	1	4	1	2	2	1	3	2
<b>S36</b>	1	4	1	3	4	3	2	4	4	4	3	2	1
<b>S37</b>	2	4	3	4	3	1	4	1	3	1	2	2	2

<b>S38</b>	1	1	3	1	1	3	3	1	1	2	2	3	1
<b>S39</b>	1	3	2	3	2	1	1	1	2	3	2	2	1
<b>S40</b>	4	4	4	2	4	4	3	4	4	2	3	4	1
<b>S41</b>	4	2	4	4	4	3	4	4	3	2	2	2	1
<b>S42</b>	3	3	2	3	3	3	3	3	4	2	2	3	2
<b>S43</b>	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	1	2	1
<b>S44</b>	2	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	4
<b>S45</b>	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	1
<b>S46</b>	2	4	3	1	1	1	2	1	1	2	2	3	1
<b>S47</b>	1	3	3	4	1	3	4	1	2	2	2	3	1
<b>S48</b>	2	1	2	3	3	2	1	1	2	2	2	3	1
<b>S49</b>	2	4	4	2	3	1	4	4	3	2	3	2	1
<b>S50</b>	3	2	3	3	4	4	2	1	3	3	3	4	4

Nama	q14	q15	q16	q17	q18	q19	q20	q21	q22	q23	q24	TOTAL
<b>S1</b>	3	4	3	4	3	1	3	4	4	3	4	78
<b>S2</b>	2	2	4	2	1	3	3	3	3	4	2	70
<b>S3</b>	4	4	3	4	4	1	1	4	4	4	2	72
<b>S4</b>	2	2	2	3	3	1	3	2	2	3	2	61
<b>S5</b>	3	1	2	3	3	4	4	3	2	2	2	70
<b>S6</b>	2	3	2	3	4	3	4	4	3	3	3	70
<b>S7</b>	1	1	3	2	4	2	4	3	2	3	2	71
<b>S8</b>	3	1	3	2	3	3	3	3	3	3	2	68
<b>S9</b>	1	2	3	2	4	4	3	4	3	4	2	69
<b>S10</b>	2	2	3	3	3	3	4	2	4	3	2	65
<b>S11</b>	2	2	4	2	3	1	3	4	3	2	2	61
<b>S12</b>	3	1	2	2	3	3	4	3	2	4	2	62
<b>S13</b>	3	3	3	1	4	4	3	1	3	3	2	68
<b>S14</b>	3	2	4	4	1	1	3	2	4	3	2	69
<b>S15</b>	2	2	2	2	2	1	3	3	3	2	2	55
<b>S16</b>	1	1	3	2	3	4	4	4	4	3	2	62
<b>S17</b>	2	2	3	3	3	3	4	3	4	3	2	67
<b>S18</b>	2	2	3	2	3	4	4	3	4	3	2	61

<b>S19</b>	1	3	2	2	3	2	4	2	4	3	3	59
<b>S20</b>	1	2	2	1	4	2	3	2	3	1	2	55
<b>S21</b>	1	2	4	2	3	3	4	2	3	2	2	64
<b>S22</b>	2	2	2	3	3	4	3	4	4	3	2	64
<b>S23</b>	2	2	3	2	4	2	4	2	4	2	3	59
<b>S24</b>	1	2	2	2	4	1	1	4	4	2	2	58
<b>S25</b>	1	1	2	3	4	4	3	3	2	3	2	61
<b>S26</b>	1	2	2	2	4	4	4	3	1	1	2	57
<b>S27</b>	1	2	3	3	1	4	1	4	3	2	2	59
<b>S28</b>	2	2	2	1	4	3	4	2	2	2	1	59
<b>S29</b>	2	2	3	2	4	3	4	3	3	1	1	62
<b>S30</b>	3	2	3	2	4	4	3	2	4	2	3	57
<b>S31</b>	2	1	3	3	4	1	4	2	2	2	2	50
<b>S32</b>	2	1	4	2	4	2	4	3	4	4	2	64
<b>S33</b>	1	2	3	2	4	3	3	2	4	4	2	54
<b>S34</b>	2	2	2	2	4	3	4	2	3	3	2	60
<b>S35</b>	2	2	2	2	3	3	4	1	4	2	2	55
<b>S36</b>	2	2	2	3	3	1	4	2	3	2	3	63
<b>S37</b>	2	1	1	2	3	3	4	2	2	4	2	58

<b>S38</b>	2	2	2	2	3	3	4	4	4	2	2	53
<b>S39</b>	2	2	3	2	4	1	4	2	3	1	2	50
<b>S40</b>	2	1	2	2	4	3	4	2	2	4	2	71
<b>S41</b>	1	2	2	3	4	2	2	3	3	2	3	66
<b>S42</b>	1	2	3	2	4	3	1	4	2	2	2	62
<b>S43</b>	3	3	3	2	3	1	4	3	4	2	2	67
<b>S44</b>	2	3	3	2	3	3	3	4	4	2	2	62
<b>S45</b>	2	3	2	2	3	2	4	2	2	1	2	51
<b>S46</b>	2	3	3	3	4	1	4	2	3	2	2	53
<b>S487</b>	1	2	2	2	3	3	4	2	2	2	2	55
<b>S48</b>	2	2	1	3	4	2	4	3	3	3	2	54
<b>S49</b>	3	3	3	2	3	2	4	3	2	4	2	66
<b>S50</b>	4	4	4	2	3	1	3	4	4	3	2	73

**LAMPIRAN 3 TABULASI DATA TRY OUT NARSISTIK**



<b>S18</b>	2	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	27
<b>S19</b>	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	24
<b>S20</b>	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	30
<b>S21</b>	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	21
<b>S22</b>	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	1	23
<b>S23</b>	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	27
<b>S24</b>	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	21
<b>S25</b>	2	2	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	24
<b>S26</b>	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	27
<b>S27</b>	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	28
<b>S28</b>	2	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	26
<b>S29</b>	1	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	25
<b>S30</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	17
<b>S31</b>	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	1	26
<b>S32</b>	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	24
<b>S33</b>	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	25
<b>S34</b>	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	2	2	22
<b>S35</b>	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	24
<b>S36</b>	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	27

<b>S37</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	17
<b>S38</b>	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2	2	2	24
<b>S39</b>	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	19
<b>S40</b>	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	23
<b>S41</b>	1	2	2	1	2	1	2	1	2	1	1	1	2	2	1	1	23
<b>S42</b>	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	19
<b>S43</b>	2	1	2	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1	2	1	2	25
<b>S44</b>	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32
<b>S45</b>	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2	2	1	2	23
<b>S46</b>	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	21
<b>S47</b>	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	22
<b>S48</b>	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	1	2	27
<b>S49</b>	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	28
<b>S50</b>	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	28

**LAMPIRAN 4 HASIL ANALISIS AITEM**

## UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS RISK DRIVING

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	50	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	50	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.735	.752	24

## Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
(1) Saya berkendara diatas kecepatan 50 km/jam pada jalan kota	55.5800	56.983	.368	.416	.719
(2) Saya berkendara diatas kecepatan 80-90 km/jam pada jalan luar kota	55.6400	61.256	.088	.464	.742
(3) Saya menyalip kendaraan di depan saya bahkan saat pengendara tersebut melaju dengan kecepatan 60 km/jam pada jalan perkotaan	55.3800	63.955	-.076	.466	.751
(4) Saya melanggar peraturan lalu lintas agar dapat terus melaju	55.6800	61.365	.071	.584	.744
(5) Saya mengabaikan peraturan lalu lintas agar dapat berkendara lebih cepat	55.6200	56.322	.469	.634	.712
(6) Saya berkendara dengan cepat untuk mengejar janji	55.9200	57.708	.320	.509	.723
(7) Saya berkendara terlalu dekat dengan kendaraan di depan saya akan tetapi tetap memberi jarak supaya dapat segera mengerem mendadak	55.6000	59.755	.217	.435	.731
(8) Saya terganggu dengan hal-hal yang terjadi di sekitar saat sedang berkendara	55.9400	55.731	.396	.703	.717
(9) Saya membahayakan pengendara lain karena tidak berkonsentrasi	55.8600	58.041	.306	.361	.725
(10) Saya berkendara tanpa keamanan yang cukup	55.9600	61.631	.086	.491	.740

(11) Saya tetap berkendara meski merasa lelah dan membutuhkan istirahat	55.9800	58.306	.483	.676	.716
(12) Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak dekat	55.7000	58.908	.405	.371	.720
(13) Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak jauh	56.6800	56.998	.423	.712	.716
(14) Saya mengurangi kecepatan saat kendaraan di belakang mencoba untuk menyalip	56.4000	58.571	.375	.537	.721
(15) Saya mengurangi kecepatan saat melihat tanda yang menunjukkan bahaya	56.3000	60.010	.258	.620	.728
(16) Saya mengurangi kecepatan saat kondisi jalan sedang buruk meski masih memungkinkan untuk menambah kecepatan	55.7200	59.716	.292	.438	.726
(17) Saya mengurangi kecepatan saat jalan licin	56.0600	59.037	.400	.577	.721
(18) Saya berkendara setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk	56.7200	60.247	.259	.400	.728
(19) Saya berkendara dipagi hari setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk	55.8000	59.224	.193	.550	.735
(20) Saya berkendara dengan rekan yang baru saja mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk	56.8200	58.681	.347	.513	.722
(21) Saya mengurangi kecepatan hingga 30 km/jam ketika melintasi kawasan banyak anak-anak	55.6000	57.755	.376	.390	.720

(22) Saya mengurangi kecepatan saat melintasi daerah bermain anak-anak meskipun saat tidak terlihat anak-anak pada tempat tersebut	55.3400	59.943	.204	.438	.732
(23) Saya berkendara di bawah batas kecepatan 30 km/jam saat melintasi jalan perkotaan	55.7600	58.186	.338	.598	.722
(24) Saya berkendara di bawah batas kecepatan 50 km/jam saat melintasi jalan lingkar kota	56.2200	61.073	.303	.606	.728

## UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS NARSISTIK

### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	50	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	50	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.729	.728	16

## Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
(1) Saya mengetahui bahwa saya mempunyai kemampuan yang bagus karena orang lain mengatakan demikian pada saya	22.2800	11.185	.201	.	.728
(2) Saya senang menjadi pusat perhatian	22.3200	10.834	.327	.	.715
(3) Saya pikir saya adalah orang yang spesial	22.0600	10.302	.475	.	.700
(4) Saya senang jika saya memiliki kekuasaan atas orang lain	22.2600	11.176	.200	.	.728
(5) Saya mudah untuk mempermainkan orang lain	22.1600	11.239	.171	.	.731
(6) Saya selalu berkeinginan untuk mendapatkan rasa hormat dari orang lain	22.2800	10.940	.279	.	.720
(7) Saya cenderung menonjolkan diri jika mendapat kesempatan	22.0600	10.139	.530	.	.694
(8) Saya selalu mengetahui apa yang saya lakukan	21.8400	11.239	.247	.	.723
(9) Semua orang senang mendengarkan cerita saya	22.1000	10.786	.312	.	.717
(10) Saya berharap banyak dari orang lain	22.2400	11.247	.175	.	.731
(11) Saya benar-benar senang saat menjadi pusat perhatian	22.3200	10.957	.286	.	.719
(12) Orang lain selalu mengakui otoritas saya terhadap orang lain	22.2400	10.758	.329	.	.715
(13) Saya akan menjadi orang hebat	22.1200	10.557	.384	.	.709

(14) Saya dapat membuat orang lain percaya apa yang saya percayai	22.0600	10.017	.572	.	.689
(15) Saya merasa kemampuan saya lebih bagus dari orang lain	22.1800	10.681	.346	.	.714
(16) Saya adalah orang yang luar biasa	22.0800	10.769	.319	.	.716

## **LAMPIRAN 5 SKALA PENELITIAN**



**FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**Jln. Kaliurang Km 14,5, Ngemplak, Sleman, Yogyakarta**

*Assalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Dengan segala kerendahan hati. Perkenankan kami untuk belajar dari pengalaman teman-teman ketika menjalani hidup dan menyelesaikan suatu permasalahan yang mengganggu. Bagaimana pikiran-pikiran, perasaan-perasaan, dan sikap-sikap yang muncul ketika teman-teman melakukan aktivitas dan menghadapi permasalahan-permasalahan terkait kehidupan, dan bagaimana teman-teman menanggapi setiap peristiwa dalam kehidupan sehari-hari.

Jawaban-jawaban yang teman-teman berikan merupakan informasi yang sangat berharga dan karenanya teman-teman tidak perlu ragu untuk menjawab sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Kerahasiaan jawaban teman-teman dijamin dan dijunjung tinggi oleh etika akademik penelitian kami.

Terimakasih atas kesediaan, kesungguhan, dan kejujuran teman-teman dalam menjawab setiap pertanyaan. Mudah-mudahan Allah SWT membalas kebaikan teman-teman dengan kebaikan yang lebih banyak dan kemuliaan yang lebih tinggi, aamiin.

*Wassalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Peneliti,

Hanif Pramasatya Pratama

**IDENTITAS DIRI**

Nama (Boleh Inisial) :

Usia :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Saat Ini :

Sudah Mengendarai Sepeda Motor : (sudah / belum) coret salah satu

Dengan ini saya menyatakan **bersedia** untuk menjadi responden penelitian dan menjawab semua pertanyaan peneliti sesuai dengan keadaan saya yang sejujurnya.

Yogyakarta,

2017

\_\_\_\_\_  
Responden

**PETUNJUK PENGISIAN**

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksama, kemudian pilihlah salah satu dari empat alternatif jawaban berikut: **Sangat Sering, Sering, Pernah, Tidak Pernah**

Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang Saudari rasakan dan lakukan. Jika Saudari ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang Saudari anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada jawaban yang Saudari anggap benar.

**Contoh Soal :**

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
1	Saya melanggar peraturan lalulintas agar dapat terus berkendara	<b>Sangat Sering</b>	<b>Sering</b>	<b>Pernah</b>	<b>Tidak Pernah</b>

**BAGIAN A**

Jawablah pernyataan berikut sesuai contoh!

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
		Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
1	Saya berkendara diatas kecepatan 50 km/jam pada jalan kota	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
2	Saya mengabaikan peraturan lalu lintas agar dapat berkendara lebih cepat	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
3	Saya berkendara dengan cepat untuk mengejar janji	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
4	Saya terganggu dengan hal-hal yang terjadi di sekitar saat sedang berkendara	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
5	Saya membahayakan pengendara lain karena tidak berkonsentrasi	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
6	Saya tetap berkendara meski merasa lelah dan membutuhkan istirahat	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
7	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak dekat	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
8	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak jauh	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
9	Saya mengurangi kecepatan saat kendaraan di belakang mencoba untuk menyalip	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
10	Saya mengurangi kecepatan saat melihat tanda yang menunjukkan bahaya	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
11	Saya mengurangi kecepatan saat kondisi jalan sedang buruk meski masih memungkinkan untuk menambah kecepatan	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
12	Saya mengurangi kecepatan saat jalan licin	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
13	Saya berkendara setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah

14	Saya berkendara dengan rekan yang baru saja mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
15	Saya mengurangi kecepatan hingga 30 km/jam ketika melintasi kawasan banyak anak-anak	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
16	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 30 km/jam saat melintasi jalan perkotaan	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
17	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 50 km/jam saat melintasi jalan lingkar kota	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah

## BAGIAN B

### PETUNJUK PENGISIAN

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksam. Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang teman-teman rasakan dan lakukan. Jika teman-teman ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang Saudara/i anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada jawaban yang teman-teman anggap benar.

### Contoh Soal :

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	Pernyataan
1.	<input checked="" type="checkbox"/> A. Saya senang menjadi pusat perhatian <input type="checkbox"/> B. Saya lebih senang membaur dengan keramaian

NO	PERNYATAAN
1	<input type="checkbox"/> A. Saya senang menjadi pusat perhatian <input type="checkbox"/> B. Saya lebih menyukai membaur dengan keramaian
2	<input type="checkbox"/> C. Saya pikir saya adalah orang yang spesial <input type="checkbox"/> D. Saya tidak lebih baik atau lebih buruk dari orang lain
3	<input type="checkbox"/> B. Saya selalu berkeinginan untuk mendapatkan rasa hormat dari orang lain <input type="checkbox"/> B. Saya biasanya mendapatkan rasa hormat yang sepatutnya saya dapatkan
4	<input type="checkbox"/> A. Saya cenderung menonjolkan diri jika mendapat kesempatan <input type="checkbox"/> B. Saya mencoba untuk tidak menonjolkan diri

5	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<p>A. Semua orang senang mendengarkan cerita saya</p> <p>B. Terkadang saya dapat menceritakan suatu kisah yang bagus</p>
6	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya benar-benar senang saat menjadi pusat perhatian</p> <p>B. Menjadi pusat perhatian membuat saya tidak nyaman</p>
7	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<p>A. Orang lain selalu mengakui otoritas saya terhadap orang lain</p> <p>B. Kekuasaan bukanlah hal yang berarti</p>
8	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya akan menjadi orang hebat</p> <p>B. Saya harap saya akan menjadi orang yang sukses</p>
9	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya dapat membuat orang lain percaya apa yang saya percayai</p> <p>B. Terkadang orang-orang percaya mengenai hal yang saya katakan</p>
10	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya merasa kemampuan saya lebih bagus dari orang lain</p> <p>B. Banyak hal yang dapat saya pelajari dari orang lain</p>
11	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	<p>A. Saya adalah orang yang luar biasa</p> <p>B. Secara umum saya sama seperti orang lain</p>

**- TERIMA KASIH -**

**LAMPIRAN 6 TABULASI DATA PENELITIAN RISK DRIVING**

Nama	q1	q2	q3	q4	q5	q6	q7	q8	q9	q10	q11	q12	q13
<b>S1</b>	4	2	3	4	4	3	4	3	3	2	3	3	1
<b>S2</b>	4	4	3	3	3	3	4	2	3	2	4	3	1
<b>S3</b>	4	2	3	3	4	2	3	3	3	2	2	2	1
<b>S4</b>	3	4	3	4	4	4	4	2	4	3	3	4	1
<b>S5</b>	2	3	3	3	3	3	4	2	3	2	4	3	1
<b>S6</b>	3	4	4	2	3	1	3	2	3	2	4	3	1
<b>S7</b>	4	4	3	3	4	3	4	2	3	2	3	3	1
<b>S8</b>	4	3	3	2	2	3	2	3	3	1	3	3	1
<b>S9</b>	4	3	4	3	3	3	4	2	3	2	4	3	2
<b>S10</b>	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	3	3	1
<b>S11</b>	3	4	3	3	3	2	3	4	4	2	3	3	1
<b>S12</b>	4	3	4	3	4	4	3	3	3	2	3	3	2
<b>S13</b>	2	1	2	2	2	3	3	1	3	2	3	3	1
<b>S14</b>	4	3	3	3	2	2	4	3	4	2	4	3	2
<b>S15</b>	3	4	3	3	3	3	4	2	3	2	2	3	1
<b>S16</b>	3	3	2	3	3	4	2	1	3	1	2	3	2
<b>S17</b>	3	3	2	2	3	2	3	3	3	2	3	3	2

<b>S18</b>	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	4	2	1
<b>S19</b>	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3
<b>S20</b>	3	3	2	4	4	3	4	3	3	2	3	3	1
<b>S21</b>	3	3	2	3	3	2	2	3	4	3	2	3	1
<b>S22</b>	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	2	3	2
<b>S23</b>	4	3	2	3	3	3	3	2	3	2	2	2	1
<b>S24</b>	3	3	3	2	2	2	3	2	2	1	2	1	3
<b>S25</b>	4	4	3	2	3	3	4	2	4	2	2	4	2
<b>S26</b>	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	1	2
<b>S27</b>	2	3	2	3	3	2	2	3	4	2	2	1	1
<b>S28</b>	3	2	3	2	4	3	3	2	2	2	2	2	2
<b>S29</b>	3	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2
<b>S30</b>	2	4	3	3	2	3	2	2	3	2	3	3	2
<b>S31</b>	3	3	4	4	3	4	3	2	3	2	3	4	2
<b>S32</b>	2	1	2	4	2	1	1	1	1	2	3	1	2
<b>S33</b>	3	3	4	3	4	3	3	2	2	3	2	3	2
<b>S34</b>	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2	1
<b>S35</b>	3	3	3	3	4	3	3	2	4	3	4	3	2
<b>S36</b>	4	4	4	4	3	3	4	2	4	3	3	3	1

<b>S37</b>	3	2	3	3	2	4	4	2	4	3	4	3	2
<b>S38</b>	4	4	2	3	3	2	3	3	2	3	4	3	1
<b>S39</b>	4	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	2
<b>S40</b>	3	2	2	3	4	3	3	1	3	2	3	3	2
<b>S41</b>	3	2	3	3	2	3	3	1	3	3	3	2	1
<b>S42</b>	3	3	4	4	3	3	2	2	3	3	2	3	1
<b>S43</b>	3	2	4	4	3	3	4	2	4	2	2	2	1
<b>S44</b>	2	2	3	3	2	1	3	2	2	3	3	3	1
<b>S45</b>	3	2	3	4	2	3	4	1	2	2	3	2	1
<b>S46</b>	3	2	2	3	4	4	4	2	3	2	3	1	1
<b>S487</b>	3	3	2	3	2	3	4	2	2	3	4	3	1
<b>S48</b>	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	3	4	2
<b>S49</b>	2	3	2	2	2	1	2	3	4	3	2	3	2
<b>S50</b>	3	2	3	3	2	1	2	2	3	2	3	3	1

Nama	q14	q15	q16	q17	TOTAL
<b>S1</b>	2	3	4	3	51
<b>S2</b>	1	3	2	3	48
<b>S3</b>	1	3	3	2	43
<b>S4</b>	1	3	2	3	52
<b>S5</b>	1	4	3	4	48
<b>S6</b>	1	4	3	4	47
<b>S7</b>	1	2	3	3	48
<b>S8</b>	1	2	2	4	42
<b>S9</b>	3	4	3	3	53
<b>S10</b>	1	3	2	3	39
<b>S11</b>	1	3	4	3	49
<b>S12</b>	2	3	3	4	53
<b>S13</b>	1	3	1	3	36
<b>S14</b>	2	3	3	3	50
<b>S15</b>	1	4	3	3	47
<b>S16</b>	3	2	2	3	42
<b>S17</b>	1	3	3	3	44
<b>S18</b>	1	3	2	2	42
<b>S19</b>	4	3	3	3	56
<b>S20</b>	1	1	3	3	46
<b>S21</b>	2	4	3	3	46
<b>S22</b>	2	3	3	3	54
<b>S23</b>	2	3	2	2	42
<b>S24</b>	1	3	2	2	37

<b>S25</b>	2	3	4	4	52
<b>S26</b>	1	1	3	2	35
<b>S27</b>	1	3	2	2	38
<b>S28</b>	1	3	2	2	40
<b>S29</b>	1	3	2	2	40
<b>S30</b>	1	3	2	2	42
<b>S31</b>	2	3	3	3	51
<b>S32</b>	1	3	2	4	33
<b>S33</b>	1	4	4	3	49
<b>S34</b>	2	2	2	2	40
<b>S35</b>	2	3	3	3	51
<b>S36</b>	1	2	3	3	51
<b>S37</b>	2	3	2	2	48
<b>S38</b>	1	3	2	4	47
<b>S39</b>	1	3	3	3	49
<b>S40</b>	2	3	3	3	45
<b>S41</b>	1	2	3	2	40
<b>S42</b>	1	3	3	3	46
<b>S43</b>	1	3	3	3	46
<b>S44</b>	1	3	2	3	39
<b>S45</b>	1	2	1	3	39
<b>S46</b>	2	3	2	3	44
<b>S487</b>	1	2	3	2	43
<b>S48</b>	1	2	2	3	45
<b>S49</b>	2	2	4	2	41
<b>S50</b>	1	3	2	3	39

**LAMPIRAN 7 TABULASI DATA PENELITIAN NARSISTIK**

Nama	q1	q2	q3	q4	q5	q6	q7	q8	q9	q10	q11	TOTAL
<b>S1</b>	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	12
<b>S2</b>	1	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	15
<b>S3</b>	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	14
<b>S4</b>	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	19
<b>S5</b>	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	13
<b>S6</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
<b>S7</b>	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	14
<b>S8</b>	1	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	15
<b>S9</b>	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	13
<b>S10</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
<b>S11</b>	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	14
<b>S12</b>	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	2	17
<b>S13</b>	2	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1	16
<b>S14</b>	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	13
<b>S15</b>	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	16
<b>S16</b>	1	2	1	2	2	2	2	1	2	1	2	18
<b>S17</b>	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	1	16
<b>S18</b>	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	13

<b>S19</b>	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	13
<b>S20</b>	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	15
<b>S21</b>	2	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	16
<b>S22</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
<b>S23</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
<b>S24</b>	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	14
<b>S25</b>	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1	16
<b>S26</b>	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	13
<b>S27</b>	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	18
<b>S28</b>	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	14
<b>S29</b>	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	13
<b>S30</b>	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	14
<b>S31</b>	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	15
<b>S32</b>	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	15
<b>S33</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
<b>S34</b>	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	18
<b>S35</b>	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	12
<b>S36</b>	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	1	16
<b>S37</b>	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	12

<b>S38</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
<b>S39</b>	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	12
<b>S40</b>	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	14
<b>S41</b>	2	2	1	1	1	2	1	2	1	1	2	16
<b>S42</b>	1	1	2	2	1	2	1	2	1	1	2	16
<b>S43</b>	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	15
<b>S44</b>	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	14
<b>S45</b>	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	15
<b>S46</b>	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	14
<b>S47</b>	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	13
<b>S48</b>	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	13
<b>S49</b>	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	14
<b>S50</b>	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	1	15

**LAMPIRAN 8 HASIL UJI ASUMSI**

## UJI NORMALITAS

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
rd_total	.096	50	.200*	.980	50	.561
nar_total	.116	50	.093	.955	50	.055

a. Lilliefors Significance Correction

\*. This is a lower bound of the true significance.

## UJI LINIERITAS

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
rd_total *	Between	(Combined)	383.441	8	47.930	1.816	.102
nar_total	Groups	Linearity	34.786	1	34.786	1.318	.258
		Deviation from Linearity	348.655	7	49.808	1.887	.097
	Within Groups		1082.239	41	26.396		
	Total		1465.680	49			

**LAMPIRAN 9 HASIL UJI HIPOTESIS**

## KORELASI ANTARA NARSISTIK DAN RISK DRIVING

### Correlations

			rd_total	nar_total
Spearman's rho	rd_total	Correlation Coefficient	1.000	-.174
		Sig. (1-tailed)	.	.114
		N	50	50
	nar_total	Correlation Coefficient	-.174	1.000
		Sig. (1-tailed)	.114	.
		N	50	50

### Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
rd_total * nar_total	-.154	.024	.511	.262

**LAMPIRAN 10 HASIL PERHITUNGAN PERSENTIL**

## Statistics

		rd_total	nar_total
N	Valid	50	50
	Missing	0	0
Mean		44.9600	14.1800
Std. Error of Mean		.76929	.28527
Median		45.5000	14.0000
Mode		42.00	14.00
Std. Deviation		5.43969	2.01717
Variance		29.590	4.069
Range		23.00	8.00
Minimum		33.00	11.00
Maximum		56.00	19.00
Sum		2248.00	709.00
Percentiles	20	40.0000	12.2000
	40	43.0000	14.0000
	60	47.0000	15.0000
	80	50.8000	16.0000

## rd\_total

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	33	1	2.0	2.0	2.0
	35	1	2.0	2.0	4.0
	36	1	2.0	2.0	6.0
	37	1	2.0	2.0	8.0
	38	1	2.0	2.0	10.0
	39	4	8.0	8.0	18.0
	40	4	8.0	8.0	26.0
	41	1	2.0	2.0	28.0
	42	5	10.0	10.0	38.0
	43	2	4.0	4.0	42.0
	44	2	4.0	4.0	46.0
	45	2	4.0	4.0	50.0
	46	4	8.0	8.0	58.0
	47	3	6.0	6.0	64.0
	48	4	8.0	8.0	72.0
	49	3	6.0	6.0	78.0
	50	1	2.0	2.0	80.0
	51	4	8.0	8.0	88.0
	52	2	4.0	4.0	92.0
	53	2	4.0	4.0	96.0
	54	1	2.0	2.0	98.0
	56	1	2.0	2.0	100.0
Total		50	100.0	100.0	

**nar\_total**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	11	6	12.0	12.0	12.0
	12	4	8.0	8.0	20.0
	13	9	18.0	18.0	38.0
	14	10	20.0	20.0	58.0
	15	8	16.0	16.0	74.0
	16	8	16.0	16.0	90.0
	17	1	2.0	2.0	92.0
	18	3	6.0	6.0	98.0
	19	1	2.0	2.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

**LAMPIRAN 11 HASIL ANALISIS TAMBAHAN**

*Aspek Authority*

			total_rd	nar_A1
Spearman's rho	total_rd	Correlation Coefficient	1.000	-.044
		Sig. (1-tailed)	.	.381
		N	50	50
	nar_A1	Correlation Coefficient	-.044	1.000
		Sig. (1-tailed)	.381	.
		N	50	50

*Aspek self sufficiency*

			total_rd	nar_A2
Spearman's rho	total_rd	Correlation Coefficient	1.000	-.126
		Sig. (1-tailed)	.	.192
		N	50	50
	nar_A2	Correlation Coefficient	-.126	1.000
		Sig. (1-tailed)	.192	.
		N	50	50

*Aspek superiority*

			total_rd	nar_A3
Spearman's rho	total_rd	Correlation Coefficient	1.000	.021
		Sig. (1-tailed)	.	.443
		N	50	50
	nar_A3	Correlation Coefficient	.021	1.000
		Sig. (1-tailed)	.443	.
		N	50	50

*Aspek exhibitionism***Correlations**

			total_rd	nar_A3
Spearman's rho	total_rd	Correlation Coefficient	1.000	-.084
		Sig. (1-tailed)	.	.282
		N	50	50
	nar_A3	Correlation Coefficient	-.084	1.000
		Sig. (1-tailed)	.282	.
		N	50	50

*Aspek exploitativeness***Correlations**

			total_rd	nar_A5
Spearman's rho	total_rd	Correlation Coefficient	1.000	-.186
		Sig. (1-tailed)	.	.098
		N	50	50
	nar_A5	Correlation Coefficient	-.186	1.000
		Sig. (1-tailed)	.098	.
		N	50	50

## Aspek entitlement

## Correlations

			total_rd	nar_A6
Spearman's rho	total_rd	Correlation Coefficient	1.000	-.069
		Sig. (1-tailed)	.	.317
		N	50	50
	nar_A6	Correlation Coefficient	-.069	1.000
		Sig. (1-tailed)	.317	.
		N	50	50

## Uji beda indepent sample t-test berdasarkan jenis kelamin

## Group Statistics

		JENIS_K ELAMIN	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
TOTAL_VARIABEL_RD	L		26	38.69	3.575	.701
	P		24	38.00	4.065	.830

## Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
TOTAL_VARIABEL_RD Equal variances assumed	.012	.915	.641	48	.525	.692	1.081	-1.480	2.865
Equal variances not assumed			.637	45.998	.527	.692	1.086	-1.494	2.879

Korelasi Kepribadian Narsistik dengan Perilaku Mengemudi Beresiko Berdasarkan Jenis Kelamin

Correlations Laki-laki<sup>a</sup>

			TOTAL_VARIABEL_RD	TOTAL_VARIABEL_NP
Spearman's rho	TOTAL_VARIABEL_RD	Correlation Coefficient	1.000	-.084
		Sig. (1-tailed)	.	.342
		N	26	26
	TOTAL_VARIABEL_NP	Correlation Coefficient	-.084	1.000
		Sig. (1-tailed)	.342	.
		N	26	26

## Correlations Perempuan

			TOTAL_VARIAB EL_RD	TOTAL_VARIAB EL_NP
Spearman's rho	TOTAL_VARIABEL_RD	Correlation Coefficient	1.000	.307
		Sig. (1-tailed)	.	.072
		N	24	24
	TOTAL_VARIABEL_NP	Correlation Coefficient	.307	1.000
		Sig. (1-tailed)	.072	.
		N	24	24