

BAB III

KEJUARAAN DUNIA MOTOGP MALAYSIA

Sebuah olahraga adalah sebuah pertunjukan ketangkasan manusia baik dengan alat maupun tanpa alat. MotoGP dengan sejarah panjangnya berkembang menjadi olahraga otomotif roda dua dengan kasta tertinggi. Dengan semangat untuk mendapatkan citra sebagai negara modern dan meningkatkan pariwisatanya, Malaysia mengajukan diri untuk menjadi salah satu negara penyelenggara olahraga ini. Dengan memanfaatkan olahraga ini, Malaysia berusaha mengubah citranya sebagai negara berkembang, untuk dipandang sebagai negara yang modern dengan berbagai fasilitas mutakhir yang dipunyai.

A. Sejarah MotoGP

MotoGP adalah sebuah kejuaraan balap motor yang mempertandingkan kelas puncak balap motor dunia yang terdiri dari sembilan belas seri balapan di lima belas negara, dan empat benua yang disiarkan oleh televisi secara global. Kejuaraan ini diikuti oleh pembalap-pembalap paling handal di dunia dari berbagai negara dan dipersenjatai oleh sepeda motor bermesin *prototype* yang dilengkapi dengan teknologi paling mutakhir di setiap unitnya. Sedangkan produsen sepeda motor yang terlibat sebagai peserta yaitu Aprilia, Ducati, Honda, KTM, Suzuki, dan Yamaha. Cikal bakal diadakannya kejuaraan dunia balap motor sebetulnya telah dimulai pada akhir dekade 1930-an. Pembicaraan mengenai serangkaian perlombaan balap motor telah terjadi pada tahun 1938, sebelum adanya Perang Dunia Kedua. Akan tetapi perlombaan tersebut baru mencakup wilayah Eropa. Pada tahun itu perlombaan balap motor tersebut terdiri dari delapan balapan termasuk Isle of Man TT, TT Belanda dan Grand Prix di Belgia, Prancis, Jerman dan Swiss. Pada akhir seri, balapan tersebut dimenangkan oleh pembalap berkebangsaan Jerman Georg Meier pada kelas 500cc dan Ewald Kluge pada kelas 250cc dan Ted Mellors seorang pembalap berkebangsaan Inggris pada kelas 350cc. Pada tahun 1949 MotoGP mulai diadakan sebagai Kejuaraan Dunia oleh FIM (Fédération

Internationale de Motocyclisme). Pada masa itu, perlombaan dibagi dalam banyak kelas berdasarkan ukuran kubikasi kapasitas mesin, kelas-kelas dalam perlombaan tersebut mulai dari 50cc, 80cc, 125cc, 250cc, 350cc, dan 500cc untuk motor *single seater* (motor berpenumpang tunggal) serta *sidecars*, yaitu sepeda motor dengan kereta berpenumpang yang menempel disampingnya yang berkapasitas 350cc dan 500cc. MotoGP adalah kejuaraan balap motor yang tertua di dunia dan merupakan kelas tertinggi dari tiga kelas balap yang diperlombakan pada kejuaraan Grand Prix (DORNA, 2016).



Gambar 3. Logo MotoGP

Sumber: <http://www.motogp.com>, 2016

Pada awal penyelenggaraan kejuaraan dunia balap motor, perlombaan ini didominasi oleh orang-orang Inggris lewat pabrikan sepedamotornya yaitu Norton, AJS, dan Velocette yang memenangkan perlombaan tersebut di kelas 500cc dan 350cc, sedangkan pabrikan sepedamotor Italia menjuarai kelas-kelas perlombaan dengan kapasitas lebih kecil. Beberapa tahun kemudian pada 1957 orang-orang Italia berhasil membalik

keadaan dengan memenangkan kelas 500cc lewat kemenangan tim Gilera yang menjuarai musim balap pada tahun tersebut (Scott, 2016). Pada masa lampau, kelas tertinggi yang diperlombakan dalam kejuaraan dunia balap motor adalah kelas 500cc 2-stroke, akan tetapi mulai dekade awal 2000an sampai sekarang, kejuaraan dunia balap motor telah mengalami banyak perubahan dalam regulasi maupun klasifikasi kendaraan yang dipertandingkan untuk menyesuaikan perkembangan zaman. Sedangkan untuk pengelolannya, MotoGP telah dikelola oleh pemilik hak komersial Dorna Sports di bawah pengawasan dari FIM sejak tahun 1992.

1. Perubahan-perubahan yang terjadi dalam MotoGP

MotoGP adalah olahraga yang menggambarkan keseimbangan antara manusia dan mesin. Untuk mencapai keseimbangan antara motor bertenaga besar, teknologi tinggi yang terus berkembang, dan skill yang luar biasa dari pembalap adalah tantangan bagi semua individu yang terlibat dalam olahraga ini (Ippolito, 2017). Dalam kurun waktu tahun 2000-sekarang, MotoGP dalam penyelenggaraannya telah mengalami berbagai perubahan dan penambahan peraturan, pada tahun 2002 kejuaraan MotoGP mengalami perubahan peraturan teknis untuk mengakomodasi pemakaian mesin *4-stroke* 990cc. Seiring perkembangan jaman teknologi pun juga berkembang, isu pencemaran udara adalah isu yang sering didengarkan oleh pecinta lingkungan, dan Kejuaraan MotoGP sebelum tahun 2002 adalah kejuaraan balap motor yang menggunakan mesin 2-langkah, dimana mesin tersebut dipandang sebagai mesin yang boros bahan bakar dan menghasilkan gas buang yang mempunyai kadar emisi besar sehingga banyak mencemari lingkungan (Gozzi, 2015). Sehingga pengelola kejuaraan ini dirasa perlu untuk mengubah peraturan agar kejuaraan ini lebih ramah terhadap lingkungan. Namun tentu saja perubahan peraturan yang mendasar tersebut membuat para produsen sepeda motor sebagai peserta kejuaraan memerlukan waktu untuk beradaptasi dan mengembangkan mesin baru yang kompetitif dan efeknya tentu agar tetap

menarik untuk disaksikan oleh para penontonnya, sehingga ditahun ini mesin *2-langkah* hingga 500cc dipertandingkan dengan mesin *4-langkah* hingga 990cc di kelas yang sama, kemudian kelas ini dinamai menjadi MotoGP.

Pada tahun 2004 penggunaan mesin *2-langkah* telah dilarang sehingga mulai tahun ini kelas MotoGP hanya boleh diikuti oleh kendaraan bermesin *4-stroke* saja. Seiring dengan proses adaptasi yang telah dilalui oleh para peserta, dalam kurun waktu 2 tahun perubahan regulasi mesin yang telah dilakukan pada 2002, motor-motor bermesin *4-langkah* telah berkembang dan mendominasi kejuaraan MotoGP ini. Sehingga pengelola kejuaraan ini merasa penggunaan mesin *2-langkah* sudah cukup dan tidak relevan untuk diperpanjang lagi masa pakainya karena teknologi *4-langkah* telah berkembang pesat, sehingga kemudian penggunaan mesin *2-langkah* telah dilarang.

Pada tahun 2007 penyelenggara mengubah peraturan untuk membatasi kapasitas mesin yang boleh dipergunakan menjadi 800cc. Seiring dengan kompetisi yang terus berjalan, pabrikan peserta MotoGP terus mengembangkan kendaraannya dengan seluruh sumber daya terbaiknya yang dipunyai sehingga motor-motor balap bermesin *4-langkah* 990cc berevolusi menjadi motor yang sangat kencang dan seringkali membahayakan pembalap yang mengendarainya. Hal ini tentunya menjadi perhatian FIM sebagai pengawas perlombaan, sehingga kemudian peraturan direvisi kembali untuk penggunaan mesin 990cc diturunkan kapasitasnya menjadi 800cc.

Pada tahun 2010, peraturan baru diterbitkan oleh penyelenggara yaitu batasan jumlah mesin yang dapat digunakan oleh satu pembalap dalam satu tahun kompetisi. Pada penyelenggaraan sebelumnya, penggunaan mesin tidak pernah dibatasi dalam kompetisi MotoGP. Setiap tim peserta balapan ini bebas mengganti parts apapun ketika diperlukan, baik saat terjadi kerusakan ataupun untuk kepentingan pengembangan kendaraannya. Bahkan jika diperlukan maka tim bebas untuk mengganti mesin kendaraannya, namun tentunya bukan saat perlombaan akan tetapi saat latihan

maupun kualifikasi. Hal ini tentunya menimbulkan kesenjangan yang besar antara tim yang disponsori oleh pabrik manufaktur kendaraan dan tim pribadi. Seringkali tim yang disponsori oleh pabrikan terlalu jauh meninggalkan tim-tim pribadi yang sebagian besar adalah tim yang mempunyai banyak keterbatasan. Hal ini juga dikhawatirkan oleh pengawas perlombaan dan pengelola kejuaraan itu sendiri, karena jika hal ini tidak dibatasi oleh regulasi maka dikhawatirkan biaya balap akan semakin membengkak dan semakin lama tidak menarik untuk dilihat karena persaingan yang tidak seimbang. Maka pada tahun 2010 penggunaan mesin dibatasi hanya 6 buah mesin saja dalam satu musim balap dari sebelumnya yang tidak terbatas.

Tahun 2012 adalah era baru untuk MotoGP, peraturan yang sebelumnya dibuat untuk menekan efek berbahaya dari olahraga yang beresiko tinggi ini ternyata tidak terlalu efektif. Peraturan untuk menurunkan kapasitas mesin dianggap tidak efektif, karena kapasitas yang menurun membuat handling kendaraan menjadi lebih mudah. Handling yang lebih mudah ini menyebabkan kecepatan kendaraan di tikungan menjadi semakin tinggi dan membahayakan sehingga kemudian pada tahun 2012 peraturan mengenai batasan kapasitas maksimum mesin diubah lagi menjadi 1000cc.

Kurun waktu 2012-2015 adalah kurun waktu terlama MotoGP tanpa ada perubahan peraturan, pada kurun waktu ini perkembangan teknologi didalam perlombaan MotoGP berjalan sangat cepat, teknologi demi teknologi terus dikembangkan hingga pada akhirnya terlihat dominasi dari salah satu tim yang terlalu mencolok saat tim Honda memenangkan 13 seri balap dari total 18 seri penyelenggaraan balap pada tahun 2014 (Guidotti, 2015). Hal itu membuat FIM mengeluarkan peraturan baru pada 2016. Pada tahun itu FIM mengeluarkan peraturan baru yang mengatur tentang penggunaan *ECU* dan merk ban baru yang sama untuk tiap-tiap peserta yang akan dipakai kemudian. *ECU* atau *Engine Control Unit* yang digunakan pada 2016 adalah *ECU* yang sama pada masing-masing kendaraan

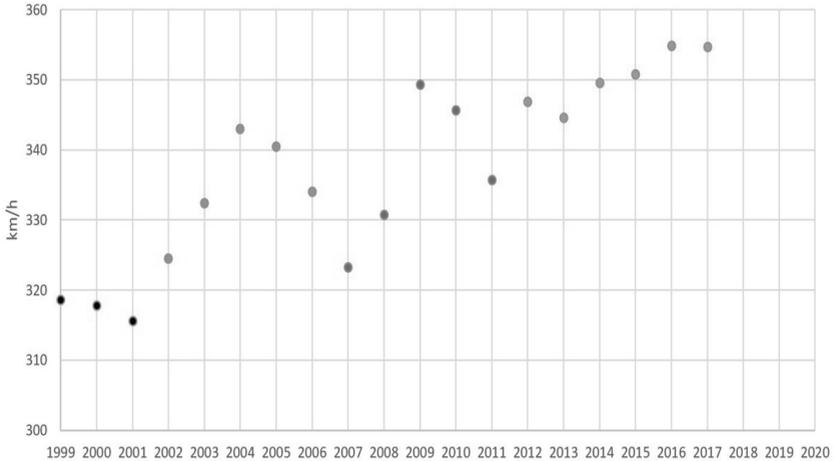
peserta yang telah ditentukan merk dan type nya. Sedangkan official sponsor untuk ban berubah ke merk Michelin dari yang sebelumnya adalah Bridgestone.



Gambar 4. Engine Control Unit tunggal untuk 2016

Sumber: www.sportrider.com, 2015

MotoGP adalah perlombaan balap motor yang mempunyai banyak sejarah untuk para pelakunya, mengingat perlombaan ini telah berjalan selama 69 tahun sejak pertama kali penyelenggaraannya. Rekor demi rekor telah banyak tercatat, begitu pula dengan kecepatannya, dimana dalam balap kecepatan adalah salah satu ukuran dari berkembangnya teknologi. Sejak MotoGP dinaikkan kapasitasnya menjadi 1000cc pada 2012, grafik kecepatan tertinggi relatif mengalami kenaikan walaupun dalam beberapa waktu mengalami sedikit penurunan, pada 2016 rekor kecepatan tertinggi yang tercatat adalah 354.9km/jam, sedangkan pada 2018 rekor kecepatan telah mencapai 356.5km/jam di sirkuit Mugello, Italia (MotoGP, 2018).



Grafik 4. Rekor kecepatan tertinggi MotoGP sejak 1999

Sumber: www.crash.net, 2018

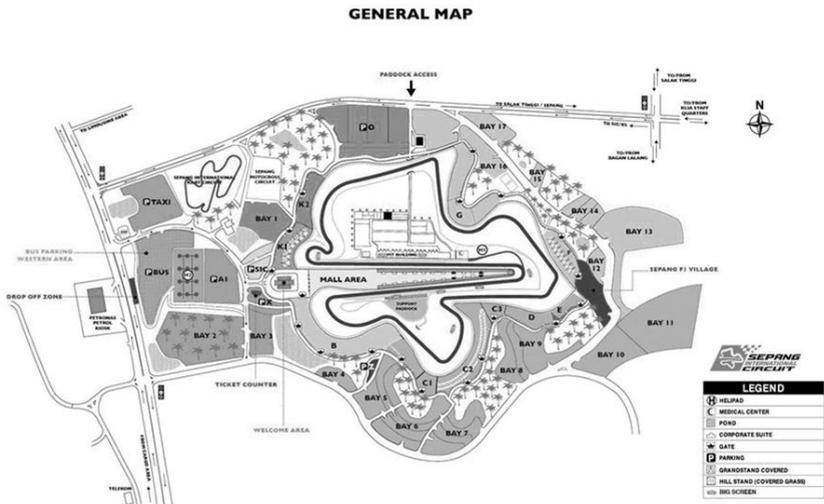
Untuk catatan kemenangannya sendiri, beberapa negara yang pembalapnya tercatat memiliki jumlah kemenangan atas balapan dan gelar juara dunia terbanyak adalah Italia, Spanyol, Inggris, Amerika Serikat dan Australia (Dorna, 2018). Dalam pelaksanaan kejuaraan balap motor MotoGP yang mempertandingkan para pembalap dengan motor berkapasitas 1000cc, disitu juga ada dua kelas kategori kejuaraan balap motor dunia yang juga merupakan bagian dari MotoGP yaitu Moto2 dan Moto3. Masing-masing kelas kejuaraan ini dipertandingkan sendiri dan dilaksanakan pada hari yang sama dengan waktu yang bergiliran dan pada akhir musim *Grand Prix* akan ada tiga orang pembalap yang dinobatkan menjadi juara dunia pada masing-masing kelas.

B. Pra Pelaksanaan MotoGP Malaysia (*Malaysian Motorcycle Grand Prix*)

Malaysian Motorcycle Grand Prix adalah event balap motor yang penyelenggaraannya dilakukan dengan kerjasama antara pemerintah Malaysia dengan Dorna selaku pemegang lisensi MotoGP, dimana penyelenggaraan event balap motor ini

mengambil venue di Sirkuit Internasional Sepang. Sirkuit Sepang berada di wilayah Selangor, dan terletak sekitar 85 km di sebelah selatan kota Kuala Lumpur, dan dapat ditempuh dalam waktu 40 menit dengan angkutan terintegrasi, sedangkan jarak dari Kuala Lumpur International Airport (KLIA) adalah sekitar 12 km dari pintu gerbang airport yang dapat ditempuh dalam waktu 8-10 menit (Sepang, 2017).

Sirkuit Internasional Sepang ini dibangun atas inisiasi dari Perdana Menteri Malaysia saat itu Tun Dr. Mahathir Mohamad, sebagai salah satu upaya Malaysia untuk mewujudkan cita-cita menuju negara industri maju. Pada awalnya sirkuit Sepang dibangun dengan tujuan khusus sebagai sarana promosi Malaysia untuk mewujudkan tujuan Malaysia menjadi destinasi turis dunia dengan menjadi tuan rumah penyelenggara event Formulasi (Sony, 2014). Namun dalam perkembangannya Sirkuit Sepang juga digunakan untuk menyelenggarakan event World Superbike, MotoGP, ARRC (*Asian Road Racing Championship*), dan lain-lain. Sirkuit Sepang ini dirancang oleh seorang arsitek Jerman yang bernama Herman Tilke yang juga merupakan perancang beberapa sirkuit besar di dunia, beberapa diantaranya adalah sirkuit di Shanghai, Bahrain, dan Turki.



Gambar 5. Layout Sirkuit Internasional Sepang

Sumber: <https://www.sepangcircuit.com>, 2017.

Sepang adalah sebuah sirkuit yang berkarakter “*fast & flow*” yang artinya bahwa sirkuit ini didesain untuk memudahkan sebuah kendaraan mencapai kecepatan tinggi. Arah dari putaran di sirkuit ini adalah searah jarum jam (*clockwise*) dengan panjang sirkuit 5,543 km yang terdiri dari 15 tikungan, dan 8 jalur lurus yang lebarnya mencapai antara 16-20 meter yang dapat menghasilkan kecepatan lebih dari 300km/jam di kelas MotoGP. Secara keseluruhan sirkuit Sepang dapat menampung jumlah penonton sampai dengan 130.000 orang untuk suatu event balap berkelas dunia, sedangkan sektor panggung utama atau *Main Grand Stand* sendiri dapat menampung 32.000 penonton, serta 18 tempat duduk suite yang didesain khusus untuk para perusahaan sponsor yang telah memesan tempat. Bangunan utama dari sirkuit yang menjadi titik fokus balapan adalah di lokasi *paddock* yang merupakan sebuah bangunan tiga lantai yang sering disebut *Pit Building*, bangunan ini berada di depan area *Main Grand Stand* dan merupakan sebuah gedung yang memiliki fasilitas 33 pits, *Race Control Room*, *Time Keeping Room*, *Paddock*, dan *Management offices*. Malaysia sering menyebut Sirkuit Sepang ini sebagai “*Home of Motorsports*”, karena dengan dibuatnya tempat ini diharapkan mampu untuk menjadi pemicu bagi awal baru industri *motorsport* Malaysia.



Gambar 6. Aerial view Sirkuit Internasional Sepang

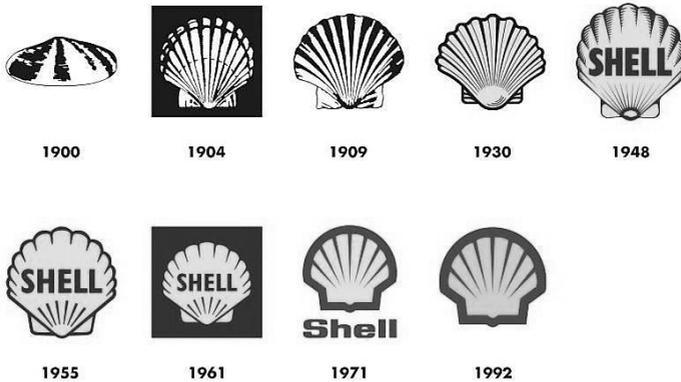
Sumber: <http://www.snaplap.net>, 2016.

Pembangunan sirkuit internasional Sepang membutuhkan waktu selama 14 bulan untuk menyelesaikan seluruh konstruksinya yang dimulai sejak desember 1996 dengan menelan biaya sekitar RM 286 juta (\$ 12.000.000) dan melibatkan lebih dari 1.000 orang pekerja dalam pembangunannya (Tipton, 2018). Sirkuit ini selesai dibangun secara keseluruhan pada november 1998 kemudian secara resmi dibuka oleh Perdana Menteri Tun Dr. Mahathir Mohamad pada 9 Maret 1999. Sebelum penyelesaiannya, sirkuit Sepang telah mendapatkan banyak pujian sebagai sirkuit terbaik di dunia berkat fasilitas berkelas yang dimiliki oleh sirkuit ini. Tentunya hal ini dapat terjadi karena keseriusan pemerintah Malaysia dalam menginvestasikan dana yang besar untuk mewujudkannya dan menggunakan sirkuit ini sesuai tujuan awal pembuatan sirkuit Sepang ini yang salah satunya adalah untuk meningkatkan kepariwisataan dan turisme Malaysia di mata dunia. Sirkuit ini memiliki 33 *pit area* yang dilengkapi dengan ruang kantor dan dapur, diatas *pit area* terdapat 12 ruangan yang digunakan untuk kantor dan administrasi ketika berlangsung balap, di lantai ini juga terdapat ruang kontrol balap (*race control room*), ruang pencatatan waktu (*time keeping room*), ruang pusat media (*media room*), ruang wawancara ditambah ruang fotografi, juga *mall area* dan restoran yang letaknya tidak berjauhan. Ada pula ruang operasi kecil yang dapat dipergunakan untuk menangani operasi ringan. Sirkuit ini juga dilengkapi dengan 27 buah kamera disekitar track yang terhubung secara langsung dengan *race control room* menggunakan kabel fiber optik, sehingga setiap kejadian penting didalam track selama perlombaan dapat terpantau secara *real time* oleh petugas (Tipton, 2018).

C. Kerjasama dan Sponsor penyelenggaraan MotoGP Malaysia

Malaysia Motorcycle Grand Prix merupakan event balap motor MotoGP di Malaysia yang penyelenggaraannya disponsori oleh Shell. Shell atau Royal Dutch Shell adalah sebuah perusahaan multinasional yang bergerak di bidang minyak dan gas yang berkantor pusat di Belanda, perusahaan ini didirikan

pada 1907 saat dua perusahaan yaitu Royal Dutch dan Shell Transport and Trading secara resmi memutuskan untuk bergabung menjadi satu perusahaan dengan nama Royal Dutch Shell Group (Shell, 2018).



Gambar 7. Logo Shell

Sumber: <https://www.shell.com>, 2018.

Shell adalah sponsor utama dalam penyelenggaraan Malaysia Motorcycle Grand Prix sejak tahun 2009, dengan masuknya Shell menjadi sponsor utama MotoGP Malaysia, kerjasama tersebut dituangkan dalam sebuah perjanjian yang melibatkan pemerintahan Malaysia, Dorna Sports sebagai pemegang lisensi penyelenggaraan MotoGP, dan sirkuit Sepang sendiri sebagai venue tempat berlangsungnya event tersebut. Sebagai sponsor utama dalam pergelaran MotoGP Malaysia, Shell mendapatkan kesempatan untuk lebih memperkuat kehadirannya yang sudah lama di MotoGP dengan memberikan support produk-produk terbaik yang mereka miliki untuk dipakai dalam kompetisi yang mempertandingkan puncak-puncak dari teknologi sepeda motor. Dan hasilnya merupakan produk unggulan yang dihasilkan dari pengembangan dalam kejuaraan dunia balap motor seperti Shell Advance Ultra (pelumas) dan Shell V-Power (BBM) untuk dipasarkan. Disisi lain Shell juga memperkuat image nya sebagai brand berkualitas tinggi dikalangan penonton MotoGP dari kawasan Asia Tenggara,

khususnya Malaysia, karena produknya dipakai dalam sebuah kompetisi balap motor terbesar di dunia. Hal ini juga melengkapi kerjasama yang telah terjalin antara Shell dan Ducati sebagai sponsor dari tim Ducati MotoGP yang merupakan salah satu tim terkemuka di MotoGP.

D. Penyelenggaraan MotoGP Malaysia

Penyelenggaraan MotoGP di Malaysia bisa disebut sebagai salah satu penyelenggaraan MotoGP di luar kawasan Eropa yang sangat sukses, karena event yang penanganannya dibawah kerajaan Malaysia ini selalu mengalami kenaikan jumlah penonton di setiap tahun penyelenggaraannya.

1. Sejarah MotoGP Malaysia

Keterlibatan Malaysia dalam penyelenggaraan MotoGP dimulai pada tahun 1991, ketika Komisi Grand Prix Internasional memutuskan untuk memberikan satu slot penyelenggaraan MotoGP kepada salah satu negara di kawasan Asia Tenggara, hal itu diwujudkan dengan mengikutsertakan Malaysia sebagai salah satu negara penyelenggara kejuaraan MotoGP pada kalender musim 1991. Sejarah dimulainya penyelenggaraan MotoGP di Malaysia tersebut diawali pada saat kejuaraan dunia balap motor tahun 1991 diselenggarakan di Sirkuit Shah Alam atau sering disebut juga Batu Tiga Speedway Circuit. Jauh sebelum Sirkuit Internasional Sepang diresmikan pada tahun 1999, sebagian besar acara Motorsport Malaysia berlangsung di Sirkuit Speedway Batu Tiga. Sirkuit ini berlokasi di ibukota Selangor tepatnya di Shah Alam, yang letaknya berada diantara Shah Alam Stadium dan Federal Highway. Sirkuit ini mempunyai panjang 3,38km dengan layout sirkuit yang dirancang oleh John Hugenholtz.

Malaysian Motorcycle Grand Prix di sirkuit Shah Alam berlangsung dari tahun 1991 sampai 1997. Sirkuit Shah Alam sendiri masih dipakai untuk menyelenggarakan event balap sampai terakhir kalinya pada tahun 2003, kemudian sirkuit ini dijual oleh pemerintah negara bagian Selangor kepada pengembang properti, yang kemudian

mengembangkan lokasi bekas sirkuit ini menjadi daerah proyek perumahan mewah dengan nama D'Kayangan.

Pada tahun 1998 penyelenggaraan *Malaysian Motorcycle Grand Prix* dipindahkan ke Sirkuit Johor yang berlokasi di Kota Pasir Gudang, Malaysia. Peresmian sirkuit ini sendiri dilakukan oleh Sultan Johor yaitu Sultan Iskandar. Penyelenggaraan *Malaysian Motorcycle Grand Prix* di sirkuit Johor ini hanya dapat dilakukan selama 1 kali penyelenggaraan saja, dikarenakan FIM (*Fédération Internationale de Motocyclisme*) menilai kondisi *track* pada Sirkuit Johor kurang layak untuk dipakai menyelenggarakan event balap motor sebesar MotoGP, setelah itu penyelenggaraan *Malaysian Motorcycle Grand Prix* tersebut dipindahkan ke Sirkuit Sepang pada tahun 1999, sesaat setelah sirkuit tersebut diresmikan. Sebagai bagian dari serangkaian proyek infrastruktur besar pada 1990-an di bawah pemerintahan Mahathir Mohamad, Sirkuit Internasional Sepang dibangun antara tahun 1997 dan 1999 dekat dengan Putrajaya, ibukota administratif negara yang baru didirikan di negara tersebut, dengan tujuan utamanya adalah meningkatkan turisme dengan penyelenggaraan event otomotif besar berkelas dunia seperti Formulal dan MotoGP. Mirip dengan sirkuit negara lainnya, sirkuit ini dikenal dengan cuaca tropis lembabnya yang tidak dapat diprediksi, bervariasi mulai dari hari-hari panas terik hingga badai hujan tropis. Sirkuit Sepang secara resmi dibuka pada tanggal 9 Maret 1999 oleh Perdana Menteri Tun Dr Mahathir Mohamad. Layout sirkuit ini dibuat oleh Tilke Engineering, yaitu sebuah perusahaan konstruksi yang bergerak di bidang arsitektur olahraga balap yang dipimpin oleh Herman Tilke, seorang arsitek yang berasal dari Jerman. Sirkuit ini menjadi satu-satunya sirkuit di negara Malaysia yang sampai sekarang masih menjadi sirkuit tempat diselenggarakannya MotoGP secara rutin tiap tahun.

Pada penyelenggaraan MotoGP setiap tahunnya, biasanya Malaysia mendapatkan jadwal untuk menyelenggarakan Motogp pada bulan Oktober,berurutan dengan penyelenggaraan MotoGP Jepang dan Australia yang

biasanya diselenggarakan seminggu sebelumnya dan seminggu sesudahnya (pada 2018, wilayah Asia mendapat penambahan 1 kuota negara penyelenggara, yaitu Thailand), pengaturan jadwal penyelenggaraan tersebut dilakukan karena jarak antara ketiga negara relatif berdekatan, dan juga berhubungan dengan pengangkutan logistik semua peserta dan sponsor yang terlibat didalamnya.

Penyelenggaraan MotoGP di Sirkuit Sepang yang dilakukan oleh Malaysia merupakan salah satu bentuk upaya Malaysia untuk mengoptimalkan sektor pariwisatanya sebagai penghasil devisa. Dengan diselenggarakannya MotoGP, Malaysia berharap dapat meningkatkan kunjungan wisatawan mancanegara ke negaranya sebagaimana keinginan Malaysia untuk menjadikan pariwisata menjadi komoditas potensialnya. Pada 1999 saat MotoGP mulai diadakan di Sirkuit Sepang angka kedatangan turis mancanegara di Malaysia mencapai 7.931.149 orang pengunjung, sedangkan pada 1998 angka kedatangan turis mancanegara di Malaysia hanya mencapai 5.550.748 orang. Pada 1999 angka kedatangan turis

Tabel 4. Kedatangan wisatawan 1975-2004

Kedatangan Wisatawan dan Penerimaan dari Pariwisata di Malaysia, 1975-2004				
Tahun	Kedatangan Turis Internasional	Tingkat Pertumbuhan (%)	Penerimaan Pariwisata (Juta RM)	Tingkat Pertumbuhan (%)
1975	1.461.553	-	289.50	-
1980	2.067.020	-	618.9	-
1985	3.109.106	-	1543.1	-
1989	4.846.320	-	2802.7	-
1990	7.445.908	53.64	4500.0	60.56
1991	5.847.213	-21.47	4300.0	-4.44
1992	6.016.209	2.89	4595.4	6.87
1993	6.503.860	8.11	5065.8	10.24
1994	7.197.229	10.66	8298.3	63.81
1995	7.468.749	3.77	-9174.9	10.56
1996	7.138.452	-4.42	10354.1	12.85
1997	6.210.921	-12.99	9699.0	-6.33
1998	5.550.748	-10.63	8580.0	-11.54
1999	7.931.149	42.88	13450.0	56.76
2000	10.221.582	28.88	17335.4	28.89
2001	12.775.073	24.98	24221.5	39.72
2002	13.292.010	4.05	25781.1	6.44
2003	10.576.915	-20.43	21291.1	-17.42
2004	15.703.406	48.47	29651.4	-39.30

Sumber: Salleh, Othman, & Ramachandran, 2007

Mancanegara di Malaysia mengalami kenaikan kembali setelah dunia mengalami krisis moneter yang telah dimulai sejak 1997 dan menimbulkan akibat yang cukup buruk pada negara-negara berkembang.

Kejuaraan dunia MotoGP Malaysia merupakan event yang selalu ditunggu untuk para penontonnya karena sejak awal penyelenggaraannya di sirkuit Sepang sampai dengan sebelum tahun 2018 Malaysia merupakan satu-satunya negara di kawasan Asia Tenggara yang menjadi penyelenggara rutinnya. Letak sirkuit Sepang yang sangat mudah dijangkau dari bandara internasional juga sangat menguntungkan untuk fans acara olahraga otomotif di Asia Tenggara (Saraswati, 2018).

a. Acara Pra-MotoGP Malaysia.

Selain mengadakan balap motor sebagai acara utama dari MotoGP, di negara-negara penyelenggara MotoGP sering diawali dengan acara pra-event MotoGP yang penyelenggaraannya tidak mengikat, atau tidak rutin setiap tahun. Tujuan dari diadakannya acara pra-event ini sendiri adalah untuk lebih mengenalkan hasil kebudayaan yang ada didalam negara penyelenggara, untuk kepentingan *entertainment* maupun untuk kepentingan promosi, beberapa acara pra-MotoGP yang pernah diadakan di Malaysia adalah:

1) RideMalaysia

Acara yang diselenggarakan pada tanggal 22 Oktober 2014 ini adalah kerjasama antara MotoGP, pemerintah Malaysia dan perusahaan minuman berenergi Drive M7, yaitu sebuah merek minuman energi multinasional yang dimiliki oleh konglomerasi otomotif Malaysia *Mutiara Motors Sdn Bhd*. Bertempat di kota Putrajaya, yaitu kota Pusat pemerintahan Malaysia, seorang pembalap kelas MotoGP dari tim Drive M7 yang bernama Nicky Hayden bersama dengan 4 orang pembalap Malaysia yang berlomba pada kelas Moto2, dan Moto3,

Masing-masing dari mereka mengendarai motor balapnya dan berkendara mengelilingi kota Putrajaya, yaitu sebuah kota administratif pusat pemerintahan Malaysia. Acara berkendara bersama ini kemudian berakhir tepat didepan gedung perdana menteri Malaysia "*Putra Perdana Buildings*" untuk kepentingan pengambilan dokumentasi dan wawancara media (MotoGP, 2014). Acara ini diliput oleh seluruh media lokal dan internasional yang telah mempunyai ijin untuk mendokumentasikan acara MotoGP.



Gambar 8. Acara Ride Malaysia yang bertempat didepan gedung ikonik "Putra Perdana Building"

Sumber: <http://www.motogp.com/>, 2014.

2) Just Hit It ('Come Watch The Match Between The Champions!')

Acara yang bertajuk '*Come Watch The Match Between The Champions!*' ini berlangsung pada 25 Oktober 2017 dan bertempat di velodrom Nasional Malaysia, Nilai, Negeri Sembilan (Akhsan, 2017). Acara ini pada intinya adalah mengajak juara balap

motor kelas MotoGP untuk bermain olahraga bulutangkis melawan juara bulutangkis dari Malaysia. Pembalap MotoGP yang berpartisipasi pada acara ini adalah Marc Marquez, peraih 4 kali juara dunia MotoGP, dan Jorge Lorenzo, peraih 3 kali juara dunia MotoGP. Sedangkan pemain badminton dari Malaysia adalah Rashid Sidek, peraih medali perunggu Olimpiade Atlanta 1996 kelas tunggal putra, dan Yap Kim Hock, peraih medali perak Olimpiade Atlanta 1996 kelas ganda putra. Acara ini berlangsung selama satu jam pada pukul 12.00-13.00 waktu setempat. Pada acara eksebisi ini Marc Marquez berpasangan dengan Rashid Sidek, sedangkan Lorenzo berpasangan dengan Yap Kim Hock. Acara ini adalah acara yang terbuka untuk umum dan diliput oleh media lokal dan internasional.



Gambar 9. Marc Marquez dan Jorge Lorenzo bersama Juara Badminton Malaysia

Sumber: motogp.com, 2017.

E. Penghargaan Yang Diterima Malaysia.

Selama penyelenggaraan MotoGP yang telah berjalan cukup lama, sirkuit Sepang telah menerima beberapa penghargaan, penghargaan yang telah diterima diantaranya adalah:

1. Pada 2001 Sirkuit Internasional Sepang menerima penghargaan dari *Construction Industry Development Board of Malaysia* (CIDB), yaitu badan yang mengatur arah, tujuan, dan regulasi dari perusahaan konstruksi di Malaysia dalam kategori *Special Project Award* (Sepang, 2017).
2. Pada tahun 2012 dan 2017 Sepang International mendapatkan penghargaan sebagai *Best MotoGP* yang diberikan oleh komisi Grand Prix kepada negara-negara penyelenggara dalam jangka waktu setahun sekali. Penilaian dalam penghargaan ini terdiri atas beberapa faktor yaitu pengorganisasian event, fasilitas yang tersedia, dan antusiasme dari penonton (MotoGP, 2017).