

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **1.1. Tempat Penelitian**

Pengujian konduktivitas termal dan viskositas minyak pelumas dilakukan di Laboratorium Prestasi Mesin Jurusan Teknik Mesin Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Sedangkan untuk pengujian minyak pelumas terhadap kinerja motor merek Yamaha Vixion 150 cc dilakukan di Mototech Jl. Ringroad Selatan, Kemasari, Singosaren, Banguntapan, Bantul, Yogyakarta.

#### **1.2. Alat dan Bahan**

Sarana dan prasarana utama dan pendukung dipersiapkan dengan baik untuk mendapatkan hasil yang sesuai dengan apa yang diharapkan yaitu meliputi alat dan bahan uji.

##### **1.2.1. Alat**

Alat yang digunakan sebagai pendukung penelitian adalah sebagai berikut:

1. *Thermal Conductivity of Liquid and Gases Unit.*
2. Viskometer NDJ 8S.
3. Dynometer dan Tachometer.
4. Termometer digital.
5. Gelas Ukur.
6. Sepeda motor merek Yamaha Vixion 150 cc tahun 2012.

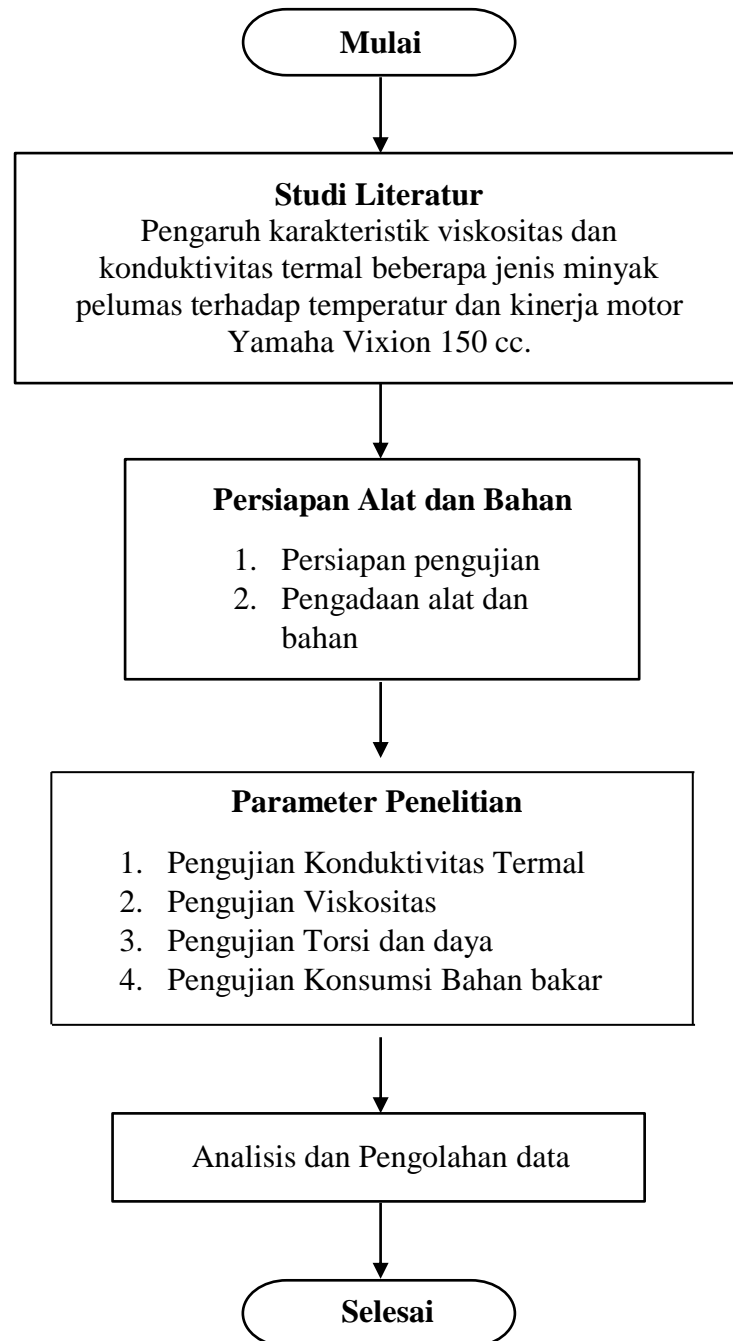
##### **1.2.2. Bahan**

Bahan yang digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut:

1. Oli Semi *Synthetic Yamalube Gold* 10W-40.
2. Oli Full *Synthetic Federal Racing* 10W-40.
3. Oli Mineral *Evalube Runner* 20W-40.
4. Bahan Bakar *pertamax* RON 92.

### 1.3. Diagram Alir Keseluruhan Pengujian

Dalam melakukan penelitian untuk mengetahui pengaruh viskositas dan konduktivitas termal pelumas terhadap temperatur mesin dan kinerja motor merek Yamaha Vixion 150 cc tahun 2012. Adapun prosedur secara garis besar sebagai berikut:



**Gambar 3.1.** Diagram alir keseluruhan pengujian

#### 1.4. Spesifikasi Sepeda Motor

Untuk mengetahui perbandingan atau pengaruh beberapa jenis minyak pelumas terhadap kinerja sepeda motor perlu dilakukan pengujian atau penelitian. Dalam melakukan pengujian ini peneliti menggunakan sepeda motor Yamaha Vixion 150 cc standar tahun perakitan 2012. Dengan spesifikasi sebagai berikut:



**Gambar 3.2.** Sepeda motor Yamaha Vixion 150 cc

#### Mesin

Tipe Mesin	: 4 Langkah, 4 Valve SOHC-Fuel Injection,
Jumlah/Posisi Silinder	: <i>Cylinder</i> Tunggal/Tegak
Volume Silinder	: 149,8 CC
Diameter x Langkah	: 57,0 x 58,7
Perbandingan Kompresi	: 10,40 : 1
Daya Maksimum	: 11,1 KW/8500 rpm
Torsi Maksimum	: 13,1 Nm/7500 rpm
Sistem Starter	: <i>Electric Starter</i> dan <i>Kick Starter</i>
Sistem Pelumasan	: Basah
Kapasitas Oli Mesin	: Total : 1,15 Liter/Penggantian Berkala 0,95 Liter

Sistim Bahan Bakar	: <i>Throtlle body</i> AC 28-1
Tipe Kopling	: Basah, Kopling Manual, Multiplat
Tipe Transmisi	: <i>Return</i> , 5 Kecepatan
Pengoperasian Transmisi	: 1 – N – 2 – 3 – 4 – 5
Tipe Rangka	: <i>Pressed Backbone</i> (Deltabox)
Suspensi Depan	: Teleskopik
Suspensi Belakang	: Lengan ayun, <i>Link</i> Suspensi <i>Monocross</i>
Rem Depan	: Cakram
Rem Belakang	: Tromol

### **Kelistrikan**

Sistem Pengapian	: T.C.I / <i>Transistorized coil Ignition</i> (Digital)
Battery	: YTZ4V-MF (MF Battery 12V 3 Ah)
Busi	: CR8E (NGK) / U24ESR-N (DENSO)

### **Dimensi**

P x L x T	: 2.000 m x 705 m x 1.035 mm
Jarak Sumbu Roda	: 1.282 mm
Berat Isi	: 125 kg
Kapasitas Tangki BBM	: 12 liter

### **1.5. Spesifikasi Minyak Pelumas**

Pada penelitian ini peneliti menggunakan 3 jenis sampel oli yang berbeda yaitu oli semi *synthetic* dengan merek *Yamalube Gold*, oli *full synthetic* dengan merek *Federal Racing* dan oli mineral dengan merek *Evalube Runner*. Dengan spesifikasi sebagai berikut:

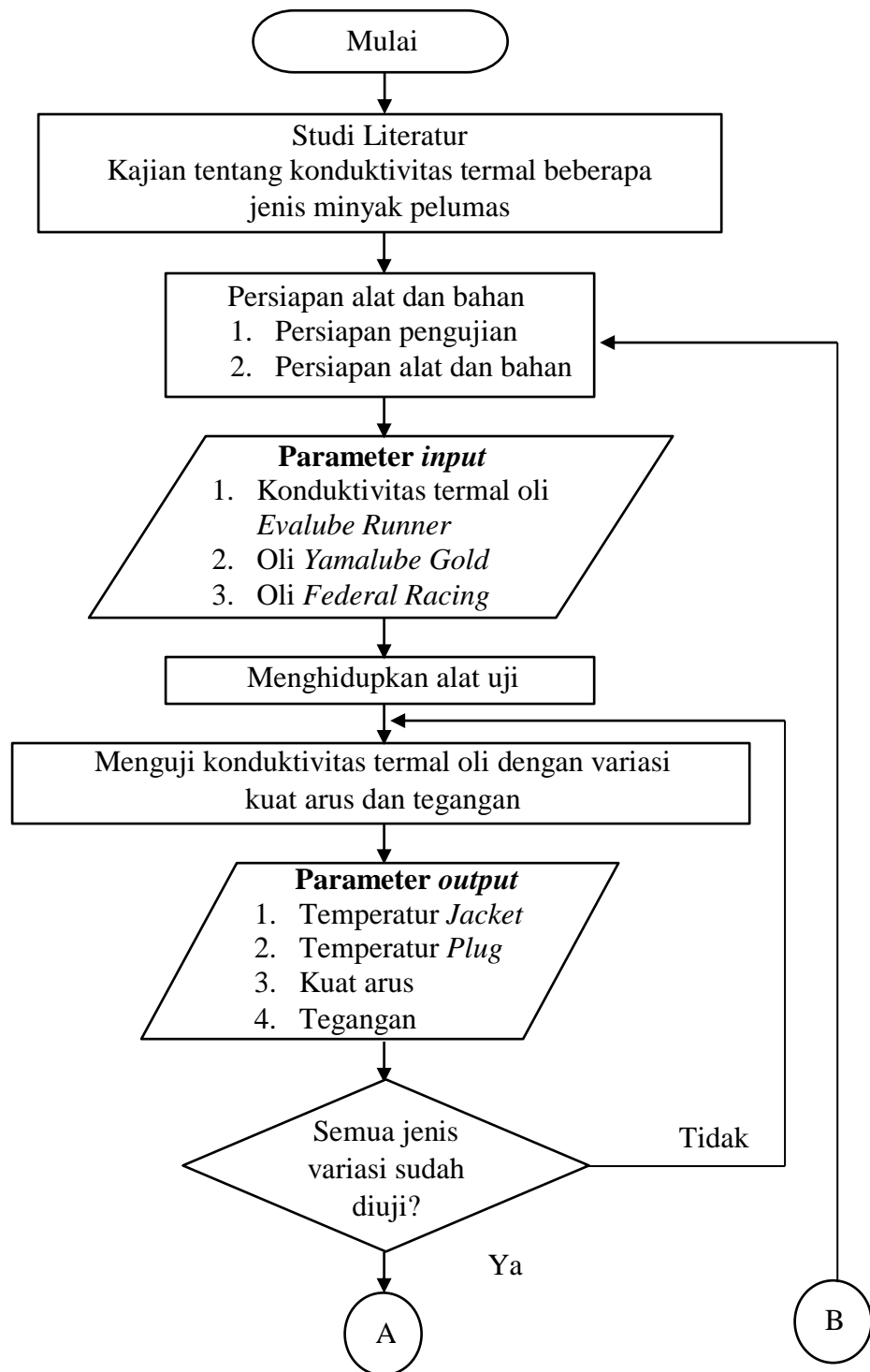
**Tabel 3.1.** Spesifikasi Minyak Pelumas

Merek	Volume	No Produk	Deskripsi
<i>Yamalube Gold</i>	0,8 L	UB018E1104010517	SAE 10W-40, Semi Synthetic, API Service SL, JASO T 903:2011, MA M081YMC617
<i>Evalube Runner</i>	0,8 L	AC089E1204010421	SAE 20W-40, API SF/CC
<i>Federal Racing</i>	1 L	AT049E1104021020	SAE 10-40, API SL, JASO MA2, Full Synthetic,

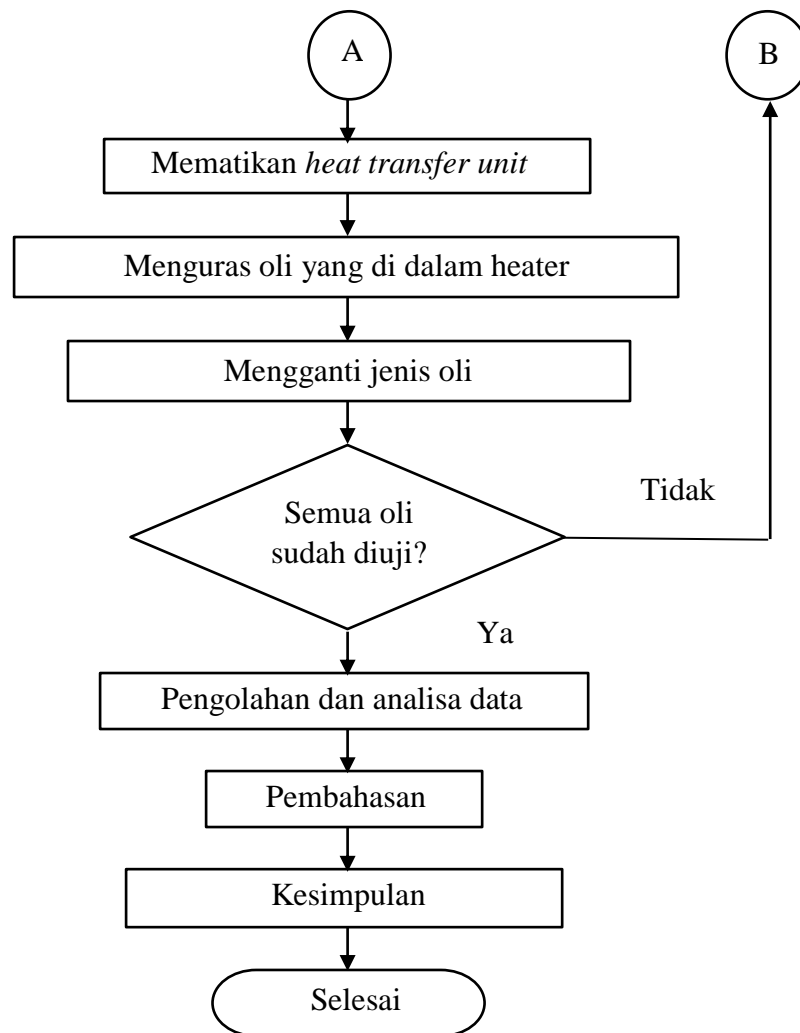
### 1.6. Pengujian Konduktivitas Termal

Pada pengujian konduktivitas termal, metode yang digunakan adalah dengan *steady state cylindrical cell*. Dengan menggunakan alat *thermal conductivity of liquid and gases unit* yang berfungsi untuk mengetahui nilai konduktivitas termal dari fluida cair dan gas. Pengukuran konduktivitas termal berdasarkan pada perbedaan temperatur dari oli yang ada pada ruang berbentuk *annular (radial clearance)*. Oli akan memasuki celah *plug* yang dipanaskan menggunakan catride yang dihasilkan oleh voltmeter dan amperemeter yang terpasang pada panel. Plug dan jacket terbuat dari aluminium untuk mengurangi kelembaban termal dan temperatur. Terdapat sebuah elemen pemanas berbentuk silinder yang memiliki resistensi pada suhu kerja.

### 1.6.1. Diagram Alir Pengujian Konduktivitas Termal



**Gambar 3.3.** Diagram alir pengujian konduktivitas termal



**Gambar 3.3.** Diagram alir pengujian konduktivitas termal (lanjutan)

### 1.6.2. Waktu dan Tempat

Pengujian konduktivitas termal dilaksanakan pada tanggal 4 April 2017 bertempat di Laboratorium Prestasi Mesin, Jurusan Teknik Mesin Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

### 1.6.3. Alat dan Bahan

Dalam pengukuran konduktivitas termal ini diperlukan berbagai alat dan bahan untuk membantu melakukan pengukuran. Adapun alat dan bahan yang digunakan adalah :

### 3.6.3.1. Alat

- a. *Thermal Conductivity of Liquid and Gases Unit* adalah alat yang digunakan untuk mengukur konduktivitas termal oli.



**Gambar 3.4** *Thermal conductivity of liquid and gases unit*

- b. *Spet* (Suntikan), digunakan untuk membantu memasukkan oli kedalam *Thermal conductivity of liquid and gases unit* dan juga digunakan untuk membantu mengeluarkan oli setelah diukur konduktivitas termalnya.



**Gambar 3.5** *Spet* (Suntikan)

- c. Selang infus digunakan untuk mengalirkan oli menuju kedalam *heater*



**Gambar 3.6** Selang infus



- d. Adaptor adalah sebuah rangkaian yang berguna untuk mengubah tegangan AC yang tinggi menjadi DC yang rendah.



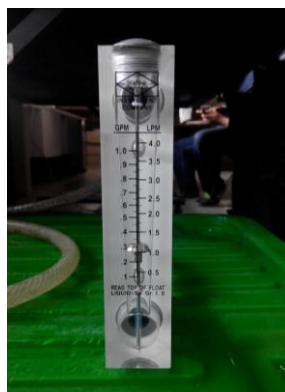
**Gambar 3.7** Adaptor

- e. Radiator adalah suatu alat untuk mendinginkan cairan pendingin yang telah menjadi panas setelah melalui saluran water jacket.



**Gambar 3.8** Radiator

- f. *Flow meter* adalah suatu alat yang berfungsi untuk mengetahui debit suatu aliran *fluida*.



**Gambar 3.9** *Flow meter*

- g. Bak penampung air yaitu tempat penampung air untuk sistem pendingin pada *Thermal conductivity of liquid and gases unit*.



**Gambar 3.10** Bak penampung air

- h. Kran Air dan Selang digunakan untuk mengalirkan air kedalam *Thermal conductivity of liquid and gases unit* yang alirannya dibuat kontinyu.



**Gambar 3.11** Selang

- i. Botol bekas digunakan untuk membuang oli bekas yang telah digunakan untuk pengukuran.



**Gambar 3.12** Botol bekas

### 3.6.3.2. Bahan

- a. Oli mineral *Evalube Runner* 20W-40.



**Gambar 3.13** Oli *Evalube Runner*

- b. Oli *Semi Synthetic Yamalube Gold* 10W-40.



**Gambar 3.14** Oli *Yamalube Gold*

- c. Oli *Full Synthetic Federal Racing* 10W-40.



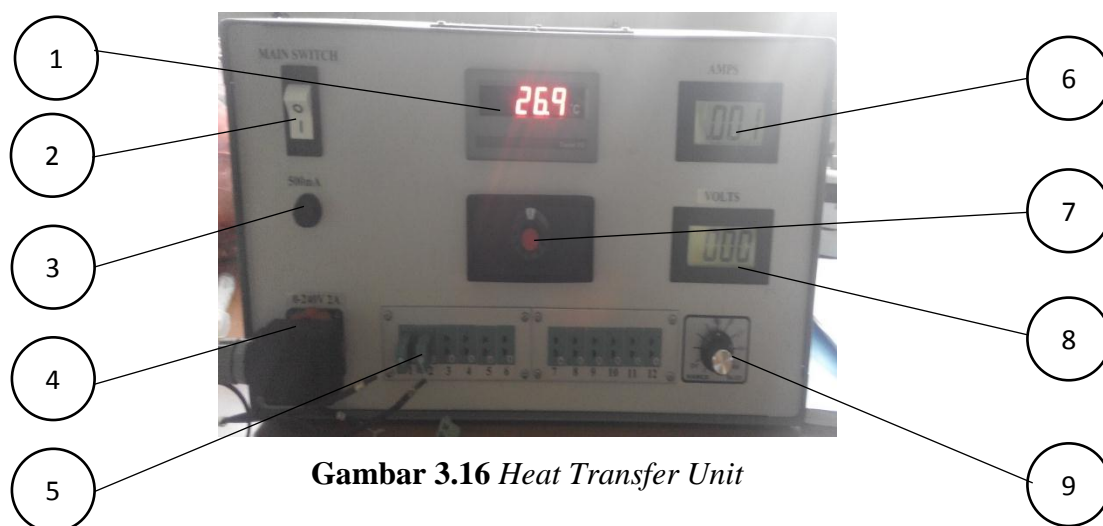
**Gambar 3.15** Oli *Federal Racing*

#### 1.6.4. Thermal Conductivity of Liquid and Gases Unit

*Thermal Conductivity of Liquid and Gases Unit* adalah alat yang digunakan untuk mengetahui konduktivitas termal suatu fluida cair dan gas. Alat ini dikeluarkan oleh P.A. Hilton LTD H111H yang terdiri dari dua bagian yaitu *Heat Transfer Unit* dan *Heater*.

##### 1.6.4.1. Heat Transfer Unit

*Heat transfer unit* merupakan alat yang digunakan untuk mendeteksi temperatur dari *heater* melalui alat pengukur suhu berupa *thermocouple* yang dihubungkan dari *heater* menuju *heat transfer unit* dan digunakan juga untuk mengatur kuat arus dan tegangan yang terjadi. Pada *heat transfer unit* terdapat selektor T1 untuk mengetahui temperatur *plug* dan selektor T2 untuk mengetahui temperatur *jacket*. Pada bagian *heat transfer unit* terdapat tiga *display* yaitu *display* temperatur, *display* tegangan dan *display* kuat arus.



**Gambar 3.16** *Heat Transfer Unit*

Nama bagian-bagian *Heat Transfer Unit*:

- |                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| 1. <i>Display</i> Temperatur | 6. <i>Display</i> Kuat Arus |
| 2. Tombol <i>Power</i>       | 7. T1 & T2 Selektor         |
| 3. Sekring                   | 8. <i>Display</i> Tegangan  |
| 4. <i>Power Plug</i>         | 9. Kontrol A & V            |
| 5. <i>Thermocouple</i>       |                             |

### 1.6.4.2. Heater

*Heater* merupakan alat yang berfungsi sebagai pemanas untuk fluida yang akan diuji, *heater* mempunyai dua *thermocouple* yaitu *thermocouple plug* dan *thermocouple jacket* yang kemudian akan terbaca oleh *heat transfer unit*. Minyak pelumas dimasukkan ke dalam *heater* melalui celah diantara *plug* dan *jacket*.



**Gambar 3.17** Komponen *Heater*

Nama komponen *heater*:

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. <i>Test Fluid Vent</i>        | 7. <i>Plug</i>                     |
| 2. <i>Thermocouple Plug (T1)</i> | 8. <i>Thermocouple Jacket (T2)</i> |
| 3. <i>Test Fluid Inlet</i>       | 9. <i>Cooling water in</i>         |
| 4. <i>O-ring</i>                 | 10. <i>Baut pengunci</i>           |
| 5. <i>Penutup Heater</i>         | 11. <i>Jacket</i>                  |
| 6. <i>Penyangga Heater</i>       | 12. <i>Cooling water out</i>       |

Ukuran dari komponen *Heater*:

- |                        |            |
|------------------------|------------|
| Diameter <i>Plug</i>   | = 39 mm    |
| Diameter <i>Jacket</i> | = 39,6 mm  |
| Panjang <i>Heater</i>  | = 108,6 mm |

### 1.6.5. Prosedur Pengujian Konduktivitas Termal

Dalam pengukuran konduktivitas termal fluida dilakukan dengan langkah sebagai berikut:

1. Siapkan alat dan bahan.
2. Memasang alat ukur.
3. Mengalirkan air pendingin dari kran menggunakan selang dan melewati *heater* pada *Thermal Conductivity of Liquid and Gases Unit* dengan ukuran debit air sebesar 1 liter/menit.
4. Memasukkan sampel oli kedalam *heater* menggunakan suntikan.
5. Mengunci saluran keluar masuk fluida pada *heater*.
6. Menyalakan *Heat Transfer Unit*.
7. Mengatur posisi *control* arus dan tegangan untuk menyuplai pemanas pada *heater*.
8. Menunggu sampai temperatur *heater steady*.
9. Mencatat hasil pengukuran berupa T1 (temperatur plug), T2 (temperatur jacket), kuat arus dan tegangan yang terdapat pada display.
10. Mengulang langkah 7, 8 dan 9 dengan posisi *control* arus dan tegangan pada posisi 1, 2, 3, 4 dan 5.
11. Mematikan *Heat Transfer Unit*.
12. Mengeluarkan sampel oli yang terdapat di dalam heater dengan menggunakan suntikan.
13. Mengganti sampel oli.
14. Mengulangi langkah 4 sampai 12 untuk sampel oli yang lain.
15. Membersihkan alat pengujian.

### 1.6.6. Kendala Pengujian Konduktivitas Termal

Kendala-kendala yang dialami pada saat pengujian konduktivitas termal adalah sebagai berikut:

- a. Tegangan dan kuat arus yang masuk dan terbaca di *Heat Transfer Unit* tidak stabil, dan ini menyebabkan temperatur yang dihasilkan oleh *heater* berubah-ubah atau tidak steady sehingga pengambilan data membutuhkan

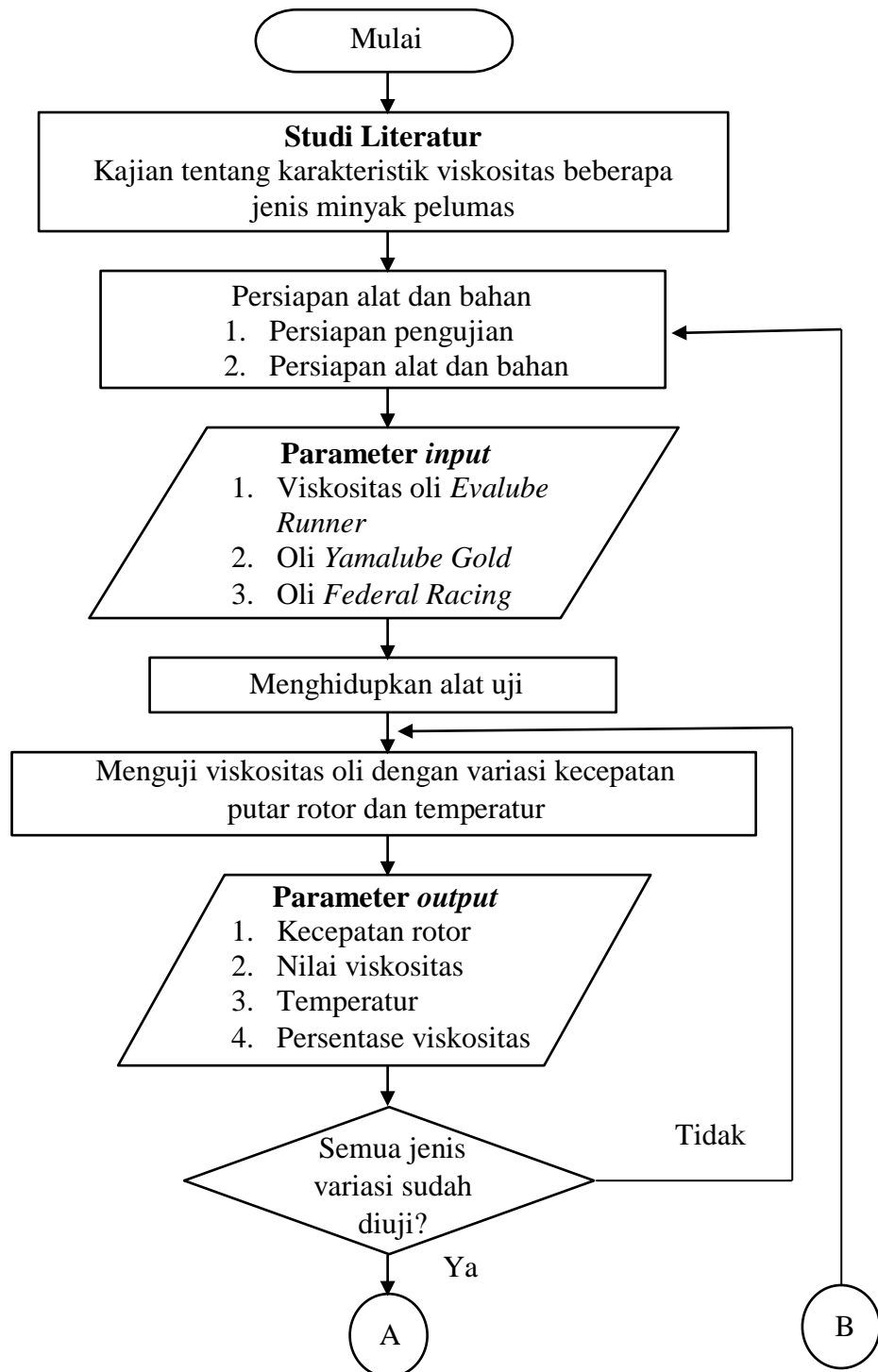
waktu lama dan data yang didapat kurang akurat. Cara mengatasinya adalah dengan menunggu temperatur steady sehingga kuat arus dan tegangan menjadi stabil.

- b. Pengambilan data dapat terganggu apabila terjadi pemadaman listrik. Cara mengatasinya adalah dengan menggunakan pengganti listrik dengan genset dan menambah kapasitas genset.
- c. Pembacaan tegangan pada saat kontrol Arus & Voltase di putar pada posisi 1 tidak akurat dan terbaca 0, jadi harus dipancing dahulu agar mampu membaca dengan akurat.
- d. Pada bagian heater sudah mulai mengalami kebocoran, sedangkan apabila terjadi kebocoran maka metode perpindahan kalornya akan menjadi perpindahan kalor konveksi.

### **1.7. Pengujian Viskositas**

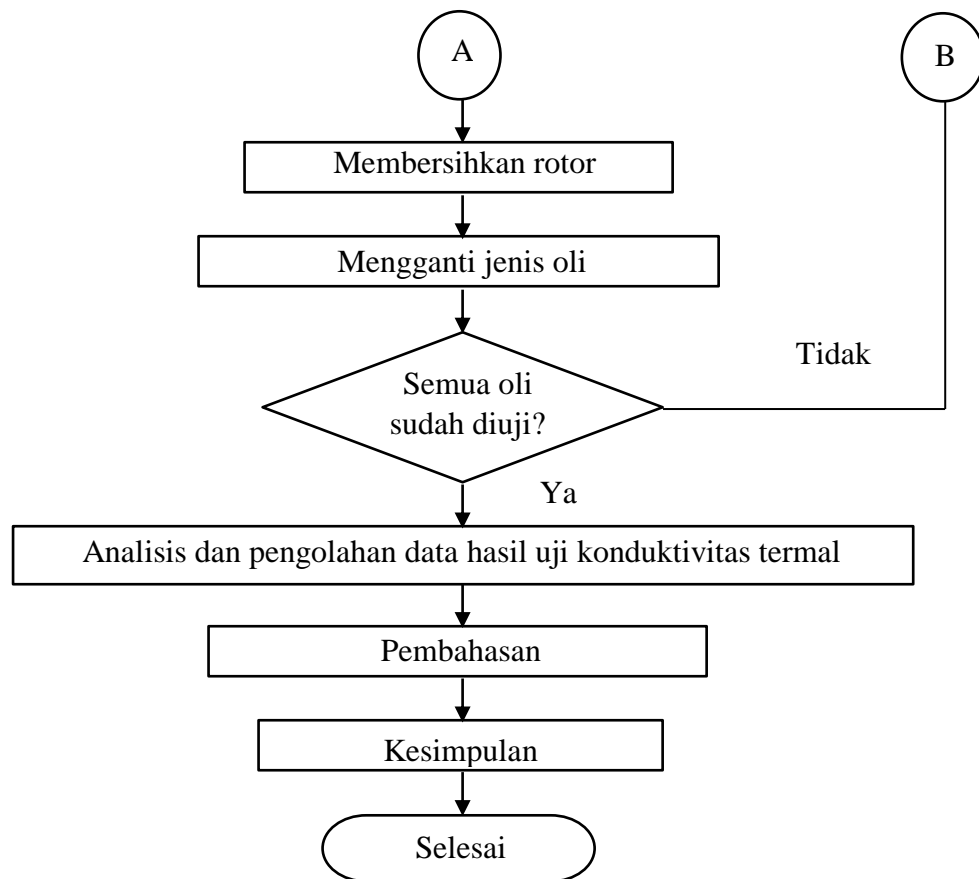
Pada pengujian viskositas, tipe alat yang digunakan adalah *viscometer* tipe *Cone/Plate*. Dengan menggunakan alat bernama *Viscometer NDJ 8S* untuk mengetahui viskositas dari zat cair. Prinsip kerja *Viscometer* yaitu sampel oli yang akan diukur viskositasnya diletakan pada sebuah gelas yang permukaan sampingnya diberi isolator, kemudian rotor pada *viscometer* dicelupkan pada sampel oli tersebut. Proses pembacaan hasil uji melalui tampilan display yang dimana rotor akan berputar dengan kecepatan tertentu.

### 1.7.1. Diagram Alir Pengujian Viskositas



Gambar 3.18 Diagram alir pengujian viskositas





**Gambar 3.18** Diagram alir pengujian viskositas (lanjutan)

### 3.7.2. Waktu dan Tempat

Pengujian viskositas dilakukan pada tanggal 10 April 2017 dan tempat pelaksanaan pengujian berada di Laboratorium Prestasi Mesin, Jurusan Teknik Mesin Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

### 3.7.3. Alat dan Bahan

#### 3.7.3.1. Alat

Alat yang digunakan dalam pengujian viskositas adalah sebagai berikut:

- |                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| a. <i>Viscometer NDJ 8S</i> | f. Gelas ukur 500 ml       |
| b. <i>Hot plate stirer</i>  | g. Gelas berlapis isolator |
| c. Termometer digital       | h. <i>Tissue</i>           |
| d. Rotor                    |                            |
| e. Suntikan                 |                            |



**Gambar 3.19** Gelas ukur 500 ml



**Gambar 3.20** *Tissue*



**Gambar 3.21** Gelas berlapis isolator

### 3.7.3.2. Bahan

Bahan yang digunakan dalam pengujian viskositas adalah sebagai berikut:

- Oli mineral dengan merek *Evalube Runner 20W-40*
- Oli Semi *Synthetic* dengan merek *Yamalube Gold 10W-40*
- Oli *Full Synthetic* dengan merek *Federal Racing 10W-40*.

### 3.7.4. *Viscometer NDJ 8S*

*Viscometer NDJ 8S* merupakan viskometer digital yang digunakan untuk mengukur viskositas atau kekentalan zat cair. Viskometer ini didukung dengan teknologi mekanik, proses manufaktur dan teknologi kontrol dengan komputer mikro modern, melalui pembacaan data dengan tampilan layar LCD berwarna biru dengan tingkat kecerahan tinggi, sehingga membuat data yang ditampilkan lebih jelas.



**Gambar 3.22** *Viscometer NDJ 8S*

#### 3.7.4.1. Prinsip Kerja Viskometer NDJ 8S

Prinsip kerja viskometer ini dikendalikan oleh motor yang berputar pada kecepatan yang dikendalikan oleh program yang terdapat pada *display* dan membuat sumbu putar dari viskometer ini berputar, dengan melalui sensor torsi, kemudian mendorong rotor standar untuk memutarinya, rotor terpasang pada momen torsi dan bersinggungan dengan viskositas zat cair, karena terjadi *viscose histeris* cair. Pada saat sensor akan mengukur torsi dan dirubah menjadi viskositas kemudian akan di tampilkan pada layar. Alat pengujian viskositas ini memiliki beberapa fitur berupa:

- a. Tingkat akurasi tinggi.
- b. Pengukuran yang terbaca pada layar *display* stabil.
- c. Mudah pengoperasannya dan pembacaan data hasil pengujian.
- d. NDJ-8S banyak digunakan untuk mengukur viskositas zat cair, contohnya : minyak, cairan farmasi dan zat perekat.

### 3.7.4.2. Bagian-bagian Viskometer NDJ 8S

Viskometer NDJ 8S terdiri dari beberapa bagian diantaranya seperti yang terlihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 3.23** Bagian-bagian viskometer NDJ 8S

Keterangan gambar:

1. Level *indicator*
2. LCD
3. *Housing*
4. *Braket* (pelindung)
5. *Base* (dudukan)
6. Tombol pengoperasian
7. Rotor
8. Rotor *connector*
9. Penyesuai tingkat *knob*

### 3.7.4.3. Spesifikasi dan Pemakaian Viskometer NDJ 8S

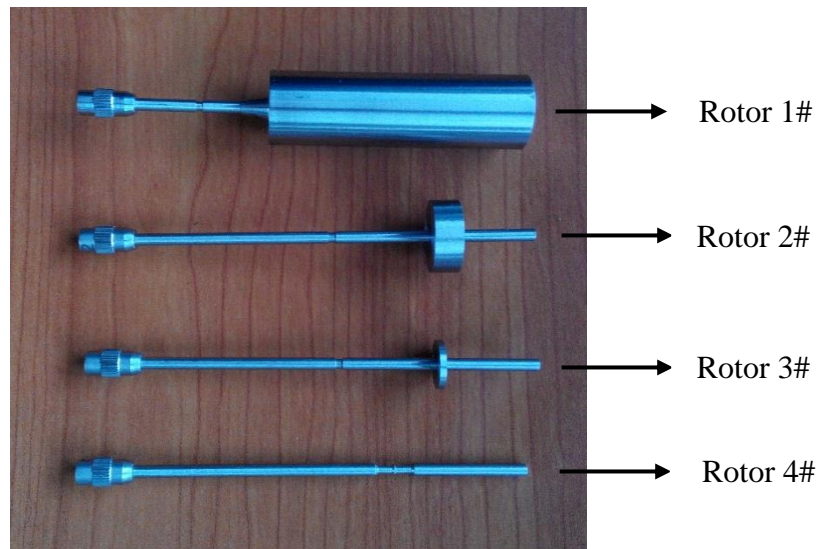
- a. Rentang pengukuran : 1-2 x 10<sup>6</sup> MPa. s.
- b. Rotor jenis : 1#, 2#, 3#, dan 4# rotor.
- c. Rotor kecepatan : 0,3, 0,6, 1,5, 3, 6, 12, 30, 60 rpm.
- d. Operasi *mode* : manual dan otomatis
- e. Kesalahan pengukuran : ± 2% (Newton cair).
- f. Dimensi : 370 mm x 325 mm x 280 mm.
- g. Berat bersih : 6,8 kg.
- h. Suhu *ambient* : 5°C ~ 35°C.
- i. Kelembaban relatif (RH) : tidak lebih dari 80%.
- j. *Power Supply* : 220 V, 50 Hz.

### 3.7.4.4. Prosedur Pengoperasian Alat Pengujian Viskositas

- a. Viskometer NDJ 8S digunakan sebatas pada suhu kamar, perubahan suhu ± 0,1°C.
- b. Tegangan listrik harus stabil, karena apabila tegangan tidak stsbil maka dapat mempengaruhi hasil pengujian.
- c. Alat diletakkan ditempat yang datar sehingga data yang didapatkan lebih akurat.
- d. Gunakan tangan untuk menggeser instrumen agar tidak terjatuh.
- e. Melakukan perawatan sebelum dan sesudah pemakaian alat pengujian terutama pada bagian rotor.

### 3.7.5. Rotor

Rotor pada alat pengujian viskositas ini terdapat 4 jenis, yaitu rotor 1#, 2#, 3# dan 4#. Rotor 1# tingkat sensitifitasnya paling tinggi sedangkan rotor 4# tingkat sensitifitasnya peling rendah. Rotor 1# untuk mengukur viskositas zat cair yang encer, sedangkan rotor 4# untuk mengukur viskositas zat cair yang kental. Pada pengujian viskositas minyak pelumas, penyusun menggunakan rotor 1# untuk pengujian karena pada rotor 1# tingkat sensitifitasnya paling tinggi.



**Gambar 3.24** Jenis-jenis rotor

### **3.7.6. Hot Plate Stirrer**

*Hot plate stirrer* digunakan untuk memanaskan pelumas dan diharapkan temperatur pelumas menjadi stabil. *Hot plate stirrer* dapat diatur suhunya dari 0°C sampai 500°C. Posisi meletakkan sampel pelumas dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



**Gambar 3.25** Hot Plate Stirrer



**Gambar 3.26** Posisi meletakkan gelas berlapis isolator

Pada Gambar 3.26 terlihat bahwa posisi meletakkan gelas berlapis isolator harus benar-benar berada dibagian tengah *hot plate stirer*, hal ini dilakukan agar oli yang berada didalam gelas berlapis isolator dapat mencapai panas yang merata.



**Gambar 3.27** Pengaduk oli

Pada Gambar 3.27 terdapat 3 alat pengaduk yang berbeda panjangnya, jadi dapat menyesuaikan dengan wadah sampel oli. Kecepatan pengadukan dapat diatur pada layar display alat *hot plate stirer*. Dengan adanya pengaduk ini maka penelitian minyak pelumas pada pengujian viskositas dapat mencapai temperatur yang diharapkan.

### 3.7.7. Thermometer Digital

Untuk mengetahui temperatur pada minyak pelumas yang diuji maka digunakan temperatur digital. Termometer digital mempunyai dua bagian utama

yaitu *thermocouple* dan *display*. *Thermocouple* merupakan sensor suhu yang hasilnya dapat ditampilkan pada layar *display*. Pada saat pengujian viskositas, *thermocouple* diletakkan dekat dengan rotor agar mempermudah pembacaan temperatur *minyak* pelumas.



**Gambar 3.28** Termometer digital

### 3.7.8. Prosedur Pengujian Viskositas

Pada pengujian viskositas terdapat beberapa langkah diantaranya yaitu:

1. Menyiapkan sampel oli *Evalube Runner*, *Yamalube Gold* dan *Federal Racing*.
2. Menyiapkan alat uji viskositas berupa, alat *viscometer* NDJ 8S, *Hot Plate Stirrer*, Rotor, Termometer digital.
3. Memasang kabel *power* dari *socket hot plate stirrer* dan pasang pada sumber tenaga listrik.
4. Menyiapkan termometer digital, kemudian di kalibrasi dengan termometer air raksa.
5. Memasang rotor pada *viscometer* NDJ 8S.
6. Memasukkan sampel oli kedalam gelas ukur 500 ml yang sudah di beri isolasi.
7. Menempatkan gelas ukur dibawah rotor *viscometer* dan memasukan rotor kedalam gelas yang berisi oli sampai posisi rotor tercelup  $\frac{3}{4}$  bagian bagian dengan oli.
8. Memasang kabel *power viscometer* ke sumber tenaga listrik.
9. Mengatur kecepatan putar rotor yang digunakan, yaitu 3, 6, 12, 30, 60 rpm.
10. Menjalankan *viscometer* dengan menekan tombol OK.



11. Menunggu sampai proses pengukuran selesai, kemudian mencatat hasil pembacaan yang ditampilkan pada *display* alat *viscometer* meliputi kecepatan putar, nilai viskositas, persentase.
12. Menekan tombol reset.
13. Mengulangi langkah 10, 11, dan 12 untuk kecepatan putar 3, 6, 12, 30, 60 rpm.
14. Menggunakan parameter uji temperatur sampel oli dari mulai suhu kamar, 35°C, 45°C, 55°C, dan 65°C.
15. Mengganti sampel oli dengan oli jenis lain.
16. Membersihkan gelas ukur dan rotor sebelum memulai menguji jenis oli lain.
17. Mengulangi langkah 10 sampai 17 untuk setiap jenis oli.
18. Mematikan alat *viscometer* dan *hot plate stirrer*.
19. Membersihkan gelas ukur, rotor dan termometer digital.

### **3.7.9. Kendala Pengujian Viskositas**

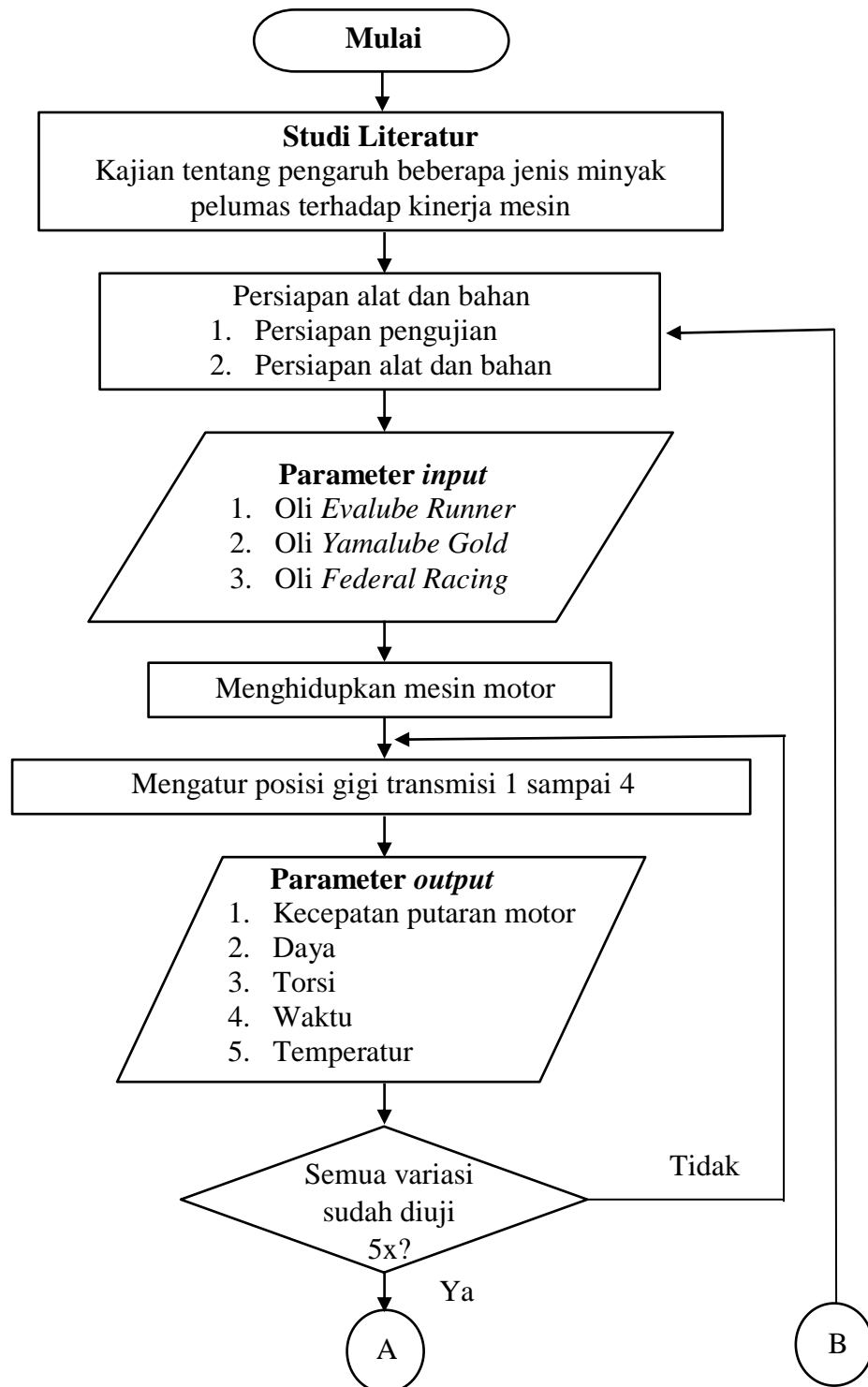
Kendala yang ada dalam pengujian viskositas adalah sebagai berikut:

1. Sering terjadi pemadaman listrik, sehingga viskometer sering mati pada saat dilakukan pengujian dan data yang didapatkan menjadi kurang akurat. Solusi untuk mengatasi masalah tersebut adalah dengan menggunakan power supply agar pada saat terjadi pemadaman listrik, viskometer akan tetap menyala sehingga pengukuran tetap berjalan dan data yang didapatkan akan lebih akurat.
2. Pembacaan nilai viskositas dan persentase pada saat putaran rotor 60 rpm untuk variasi suhu kamar dan suhu 35°C selalu terbaca *over*.

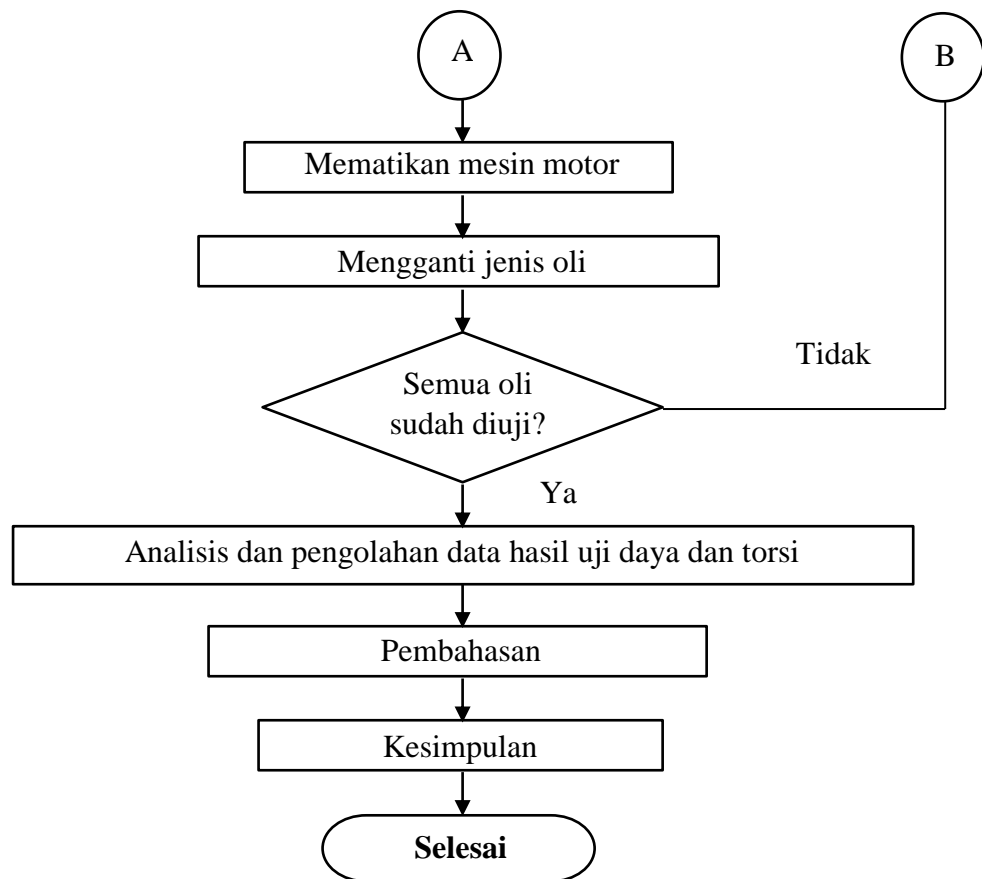
### **3.8. Pengujian Torsi dan Daya**

Untuk mengetahui pengaruh jenis minyak pelumas terhadap kinerja mesin, maka perlu dilakukan pengujian torsi dan daya (*dyno test*). Pada pengujian *dyno test* peneliti dapat mengetahui hasil dari torsi dan daya yang dihasilkan oleh motor terhadap penggunaan jenis minyak pelumas tersebut.

### 3.8.1. Diagram Alir Pengujian Torsi dan Daya



**Gambar 3.29** Diagram alir pengujian torsi dan daya



**Gambar 3.29** Diagram alir pengujian torsi dan daya (lanjutan)

### 3.8.2. Waktu dan Tempat

Pengujian torsi dan daya dilakukan pada tanggal 26 April 2017 yang bertempat di Mototech Jl. Ringroad Selatan, Kemas, Singosaren, Banguntapan, Bantul, Yogyakarta.

### 3.8.3. Alat dan Bahan

#### 3.8.3.1. Alat

Alat yang digunakan untuk pengujian torsi dan daya diantaranya sebagai berikut:

a. *Dyno test*

*Dyno test* atau dinamometer merupakan suatu alat yang berfungsi untuk mengukur torsi dan daya yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor.

Komponen dari *dyno test* ini adalah sebagai berikut :

1. Torsimeter
2. *Tachometer*
3. Komputer
4. Penahan motor
5. Blower
6. Dinamometer
7. Termometer



**Gambar 3.30** Layar alat uji



**Gambar 3.31** Sensor alat uji



**Gambar 3.32** *Roller Dyno Test*



**Gambar 3.33** Proses pengujian torsi dan daya

b. Gelas ukur

Gelas ukur digunakan untuk menakar sampel oli yang akan diuji



**Gambar 3.34** Gelas ukur

c. Tang

Tang digunakan untuk membuka dan menutup tutup oli mesin bagian atas



**Gambar 3.35** Tang

d. Kunci ring-pass 19

Kunci ring-pass 19 digunakan untuk membuka dan menutup baut penguras oli mesin sepeda motor.



**Gambar 3.36** Kunci ring-pass

### 3.8.3.2. Bahan

Bahan yang digunakan untuk pengujian ini diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Motor Yamaha Vixion 150 cc.
- b. Pelumas mineral merek *Evalube Runner* 20W-40.
- c. Pelumas *Semi-Synthetic* merek *Yamalube Gold* 10W-40.
- d. Pelumas *Full Synthetic* merek *Federal Racing* 10W-40.

### 3.8.4. Prosedur Pengujian Torsi dan Daya

1. Menyiapkan kendaraan yang akan diuji.
2. Menaikkan kendaraan yang akan diuji di atas mesin uji torsi dan daya.
3. Memosisikan kendaraan dengan penahan dan memasang pengikat kendaraan agar kendaraan aman pada saat pengujian.
4. Posisikan *roller dyno* pada ban belakang kendaraan.
5. Menjepit kabel busi dengan kabel sensor uji torsi dan daya.
6. Menakar sampel oli menggunakan gelas ukur sebanyak 1000 ml.
7. Membuka tutup mesin saluran oli bagian atas dengan menggunakan tang.
8. Memasukkan sampel oli kedalam bak mesin oli.
9. Tutup kembali saluran oli bagian atas dengan menggunakan tang.
10. Menyalakan mesin sepeda motor.

11. Menguji sepeda motor dengan variasi lima kali penarikan gas dengan melihat pembacaan dinamometer pada layar komputer.
12. Mematikan mesin sepeda motor.
13. Mencetak data hasil pengujian torsi dan daya yang telah diperoleh.
14. Mendinginkan mesin kendaraan kira-kira  $\pm$  10 menit.
15. Melepas baut saluran pembuangan oli bagian bawah mesin dengan kunci ring 19.
16. Menguras oli yang ada di dalam bak mesin oli dengan bantuan kompresor.
17. Menutup kembali baut pembuangan oli bagian bawah mesin.
18. Menuangkan kembali oli dengan sampel oli yang berbeda.
19. Tutup kembali saluran oli bagian atas menggunakan tang.
20. Mengulangi langkah 6 sampai 19, untuk menguji sampel oli jenis lainnya.

#### **3.8.6. Kendala Pengujian Torsi dan Daya**

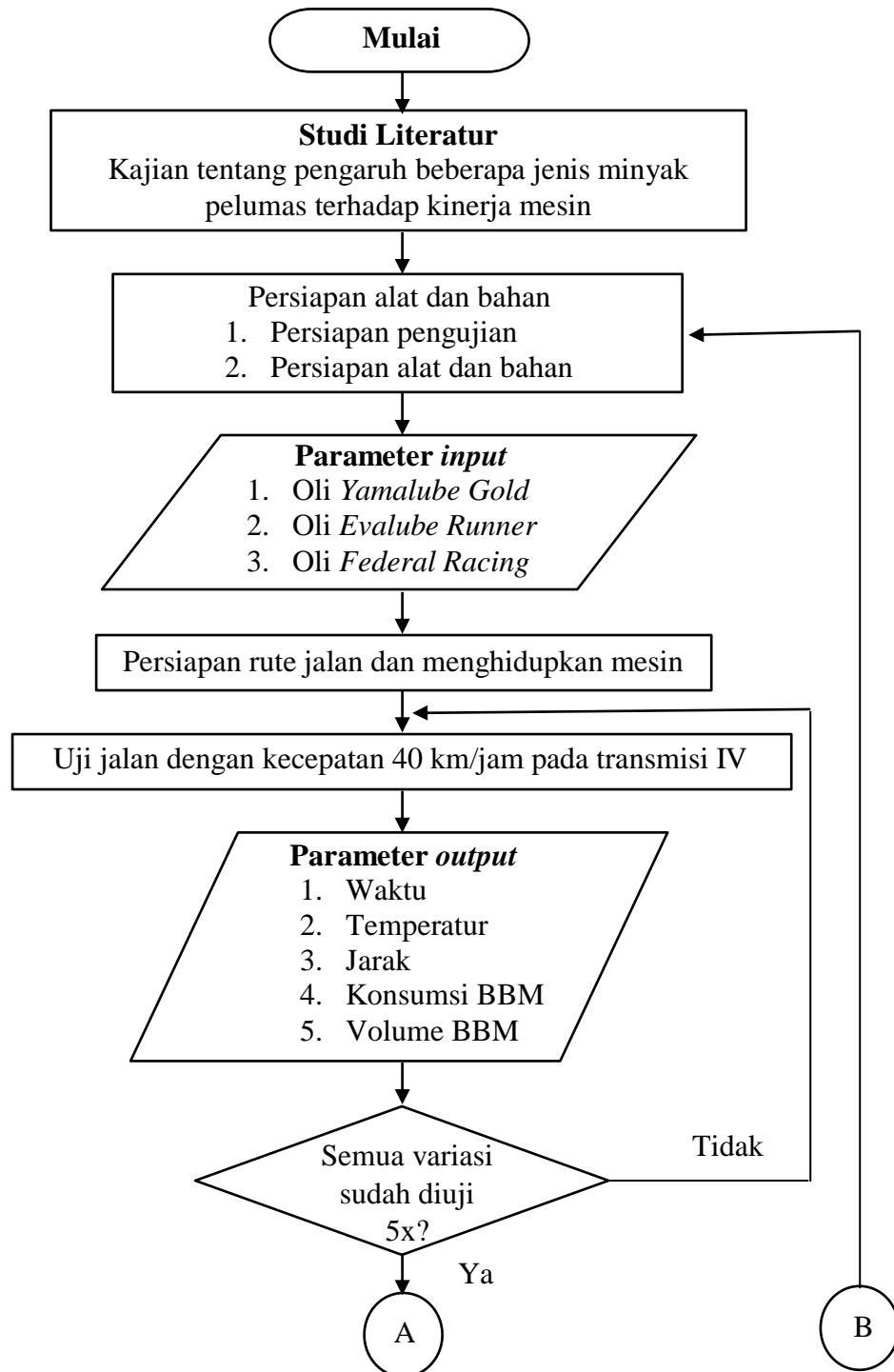
Kendala yang terjadi pada saat pengujian torsi dan daya adalah sebagai berikut:

- a. Proses penggantian jenis oli dari mineral ke *semi synthetic* dan dari *semi synthetic* ke *full synthetic* memerlukan waktu cukup lama karena harus menunggu mesin dalam keadaan dingin.
- b. Pengujian dilakukan oleh mekanik mototech dan peneliti.

#### **3.9. Pengujian Konsumsi Bahan Bakar**

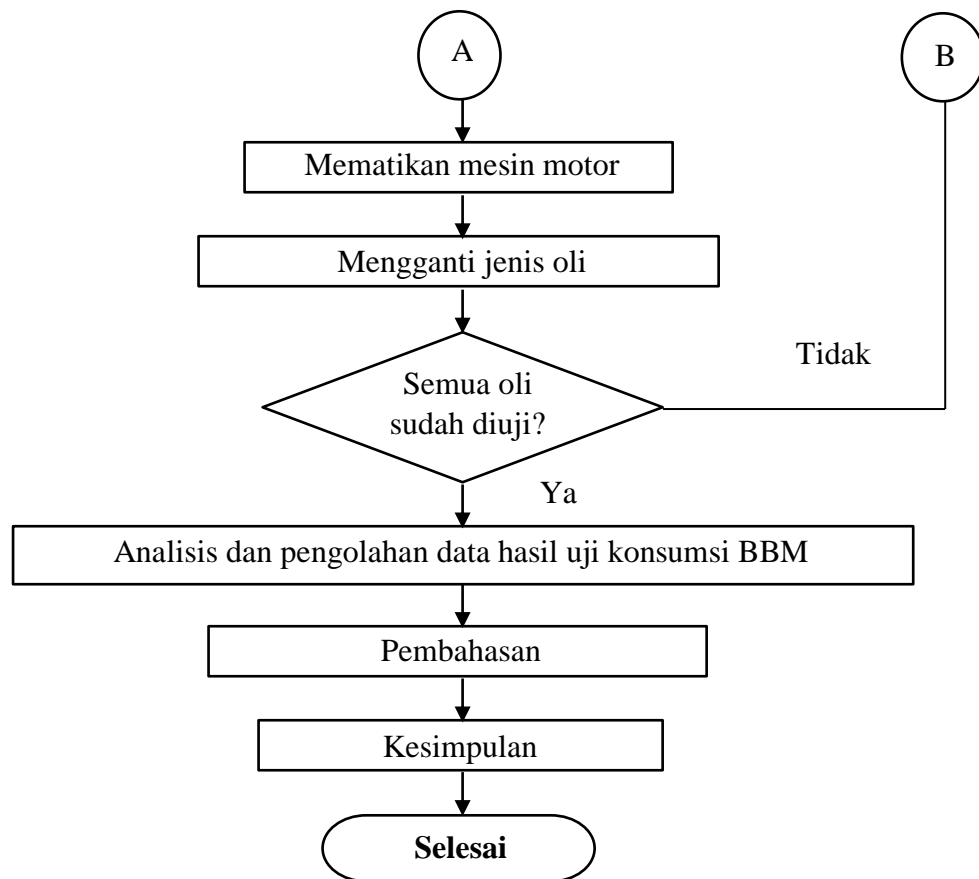
Untuk mengetahui pengaruh jenis minyak pelumas terhadap temperatur dan konsumsi bahan bakar pada sepeda motor Yamaha Vixion 150 cc maka perlu dilakukan pengujian konsumsi bahan bakar. Dalam hal ini peneliti menggunakan bahan bakar pertamax dengan (RON 92). Metode pengukuran yang digunakan adalah *full to full* yaitu dengan tangki diisi dengan bahan bakar sampai penuh, kemudian diuji jalan dari titik awal sampai kembali ke titik awal. Kemudian diisi ulang bahan bakar sampai penuh kembali, *volume* yang digunakan untuk mengisi ulang tangki merupakan *volume* bahan bakar yang dikonsumsi. Jadi pengujian dengan metode *full to full* tetap menggunakan tangki bahan bakar sepeda motor.

### 3.9.1. Diagram Alir Pengujian Konsumsi Bahan Bakar



**Gambar 3.37** Diagram alir pengujian konsumsi bahan bakar

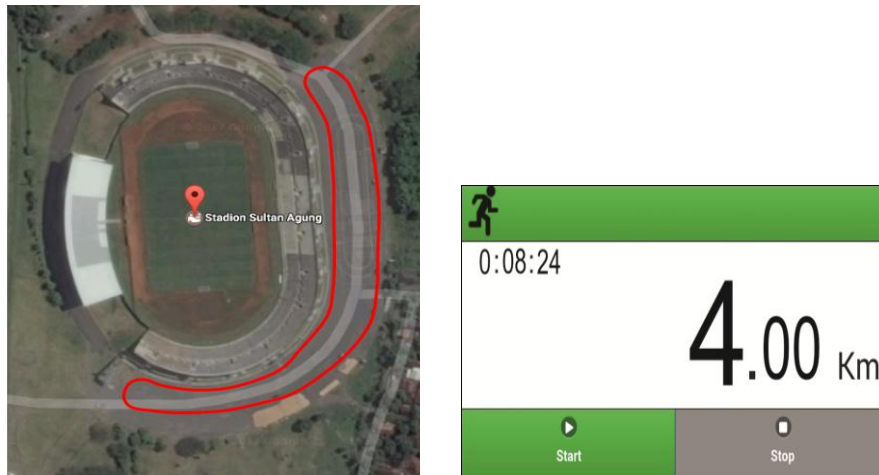




**Gambar 3.37** Diagram alir pengujian konsumsi bahan bakar (lanjutan)

### 3.9.2. Waktu dan Tempat

Pengujian konsumsi bahan bakar dengan cara uji jalan dilakukan pada tanggal 27 April 2017 sampai tanggal 29 April 2017. Bertempat di Stadion Sultan Agung, Pacar, Sewon, Trimulyo, Jetis, Bantul, Yogyakarta. Pengujian dilaksanakan melalui rute sepanjang 4 km dengan menggunakan kecepatan rata-rata 40 kilometer per jam.



**Gambar 3.38** Rute dan jarak tempuh pengujian bahan bakar

Pada Gambar 3.38 menunjukkan rute dan jarak tempuh pengujian konsumsi bahan bakar. Pengujian konsumsi bahan bakar dilakukan untuk mengetahui tingkat performa masing-masing minyak pelumas yang diuji, yaitu oli jenis mineral *Evalube Runner 20W-40*, jenis semi *Synthetic Yamalube Gold 10W-40* dan oli jenis *Full Synthetic Federal Racing 10W-40*.

### 3.9.3. Alat dan Bahan

#### 3.9.3.1. Alat

Alat yang digunakan dalam pengujian konsumsi bahan bakar adalah sebagai berikut:

- a. Motor Yamaha Vixion 150 cc
- b. *Stopwatch*
- c. Gelas ukur kapasitas 100 ml
- d. Termometer digital
- e. Jirigen
- f. Tang



**Gambar 3.39** Jirigen dan gelas ukur 100 ml

Jirigen digunakan untuk wadah bahan bakar yang akan digunakan untuk pengujian konsumsi bahan bakar, sedangkan gelas ukur 100 ml digunakan untuk menakar bahan bakar yang digunakan dalam pengujian konsumsi bahan bakar.



**Gambar 3.40** Termometer digital

### **3.9.3.2. Bahan**

Bahan yang digunakan untuk pengujian konsumsi bahan bakar adalah sebagai berikut:

- a. Bahan bakar jenis *Pertamax* RON 92.
- b. Pelumas jenis mineral dengan merek *Evalube Runner* 20W-40.
- c. Pelumas jenis *Semi-Synthetic* merek *Yamalube Gold* 10W-40.
- d. Pelumas jenis *Full Synthetic* merek *Federal Racing* 10W-40.

### **3.9.4. Prosedur Pengujian Konsumsi Bahan Bakar**

Prosedur pengujian dan pengambilan data konsumsi bahan bakar pertamax dengan cara uji jalan pada kendaraan dengan langkah sebagai berikut:

1. Menyiapkan semua alat pendukung pengujian konsumsi bahan bakar.
2. Mempersiapkan bahan uji berupa bahan bakar pertamax, motor Vixion 150 cc, Oli *Yamalube*, Oli *Evalube* dan Oli *Federal*.
3. Persiapan rute jalan.
4. Mengisi bahan bakar pertamax pada tangki bahan bakar kendaraan sampai penuh sebelum melakukan pengujian.



**Gambar 3.41** Proses pengisian bahan bakar *full to full*

5. Menyalakan kendaraan dan mengendarainya sesuai dengan rute.
6. Melakukan uji jalan dengan kecepatan 40 km/jam dengan posisi gigi transmisi IV.



**Gambar 3.42** Uji jalan

7. Mematikan kendaraan.
8. Mencatat hasil data berupa, waktu, jarak, kecepatan, temperatur, volume bahan bakar dan konsumsi bahan bakar.



**Gambar 3.43** Proses pengukuran temperatur oli pada mesin motor

9. Menambah bahan bakar pertamax seperti saat awal sebelum pengujian sampai *full* dengan menggunakan gelas ukur.
10. Melepas baut oli mesin bagian bawah dengan kunci ring 19.
11. Menguras oli yang ada di dalam bak oli mesin dengan bantuan kompresor.
12. Menutup baut oli mesin bagian bawah.
13. Mengganti sampel oli tersebut dengan jenis oli yang lain.
14. Menuangkan oli ke dalam bak oli mesin.
15. Menutup kembali tutup saluran oli bagian atas dengan tang.
16. Mengulangi langkah 4 sampai 15, untuk menguji sampel oli jenis lainnya.

### 3.9.5. Kendala Pengujian Konsumsi Bahan Bakar

Adapun kendala yang dialami selama proses pengujian konsumsi bahan bakar adalah sebagai berikut:

1. Pengujian tidak menggunakan metode buret sehingga pada saat pengukuran konsumsi bahan bakar membutuhkan waktu yang lama. Untuk memecahkan kendala ini peneliti menggunakan metode gelas ukur.
2. Pengujian dilaksanakan pada siang hari sehingga resiko di rute selama uji jalan semakin besar, karena kondisi rute yang lumayan ramai dengan kendaraan lain yang melintas di area rute pengujian bahan bakar.
3. Proses penggantian sampel oli sedikit mengalami kesulitan, pasalnya kondisi mesin kendaraan masih dalam keadaan panas, sehingga harus menunggu sampai suhu mesin turun.