

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perhitungan dan pembahasan dimulai dari proses pengambilan dan pengumpulan data pada pengujian yang telah dilakukan. Data yang diambil meliputi data spesifikasi obyek penelitian dan dari data pengujian. Data-data tersebut diolah dengan perhitungan untuk mendapatkan *variable* yang diinginkan kemudian dilakukan pembahasan. Berikut ini merupakan proses pengambilan data, perhitungan dan pembahasan dari penelitian serta pengujian yang telah dilakukan.

4.1 Pembahasan Hasil Pengujian Torsi dan Daya

4.1.1 Pembahasan Hasil Pengujian Torsi

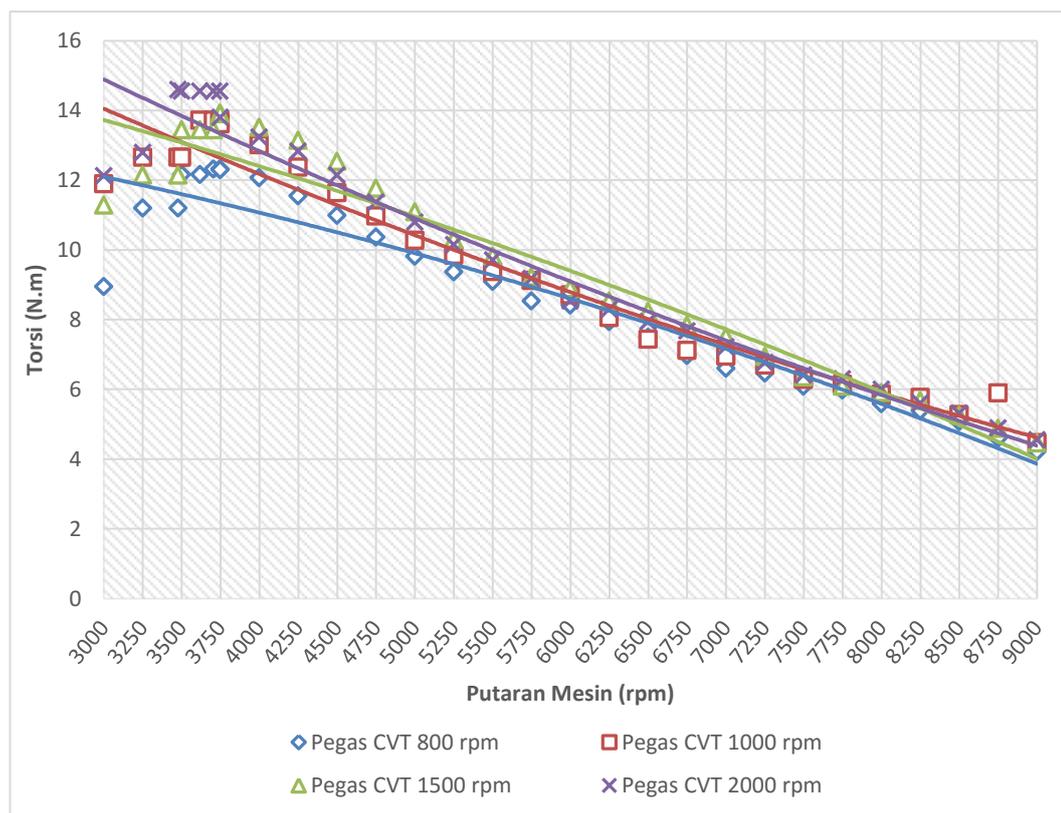
Tabel berikut menunjukkan hasil pengujian torsi dengan menggunakan *roller* 12 gram (standar) dengan varian pegas CVT 800 rpm (standar), 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm.

Tabel 4.1. Perbandingan Kecepatan Putar (rpm) dengan Torsi (N.m)

Rpm	Torsi (N.m)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
3000	8,95	11,9	11,28	12,13
3250	11,2	12,66	12,15	12,8
3478	11,2	12,66	12,15	14,6
3500	12,16	12,66	13,45	14,55
3618	12,16	13,72	13,45	14,55
3706	12,32	13,72	13,45	14,55
3747	12,32	13,72	13,92	14,55
3750	12,3	13,62	13,9	13,8
4000	12,07	13,02	13,52	13,24

Rpm	Torsi (N.m)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
4250	11,55	12,37	13,14	12,83
4500	10,99	11,64	12,54	12,15
4750	10,37	10,97	11,77	11,37
5000	9,82	10,28	11,09	10,8
5250	9,37	9,85	10,3	10,15
5500	9,1	9,38	9,82	9,71
5750	8,54	9,12	9,22	9,18
6000	8,42	8,71	8,89	8,54
6250	7,94	8,06	8,54	8,3
6500	7,49	7,44	8,23	7,94
6750	6,97	7,12	7,84	7,68
7000	6,6	6,95	7,51	7,22
7250	6,47	6,7	6,94	6,77
7500	6,09	6,28	6,36	6,41
7750	5,98	6,15	6,09	6,3
8000	5,59	5,86	5,91	6
8250	5,39	5,77	5,68	5,61
8500	5,07	5,28	5,26	5,31
8750	4,6	5,9	4,88	4,89
9000	4,21	4,47	4,46	4,55

Hasil dari perhitungan torsi (N.m) motor matik Honda Scoopy standar 108 cc dengan menggunakan varian pegas CVT 800 rpm (standar), 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm dengan penggunaan *roller* 12 gram (standar) didapat grafik perbandingan torsi (N.m). Grafik tersebut terlihat pada gambar 4.1 dibawah ini:



Gambar 4.1 Perbandingan Kecepatan Putar (rpm) dengan Torsi (N.m)

Pada gambar 4.1 menunjukkan grafik hubungan antara putaran mesin (rpm) atau sumbu (X) dengan torsi (N.m) atau sumbu (Y) pada hasil pengujian torsi dengan menggunakan *roller* 12 gram dan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm. Hasil pada pegas CVT 800 rpm yaitu pada putaran mesin 3000 rpm torsi yang dihasilkan yaitu sebesar 8,95 N.m dan pada putaran mesin yang sama menggunakan pegas CVT 1000 rpm torsi yang dihasilkan sebesar 11,90 N.m, selanjutnya pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm dengan putaran mesin yang sama menghasilkan torsi 11,82 N.m, dan pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm dengan putaran mesin yang sama 3000 rpm torsi yang dihasilkan yaitu sebesar 12,13 N.m.

Sedangkan hasil tertinggi pengujian torsi pada penggantian pegas CVT yaitu didapat pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm yaitu sebesar 14,60 N.m pada putaran mesin 3478 rpm, kemudian pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm didapat torsi tertinggi yaitu 13,92 N.m pada putaran mesin 3747 rpm. Sedangkan pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm didapat torsi tertinggi yaitu 13,72 N.m pada putaran mesin 3618 rpm, dan selanjutnya dari hasil pengujian pegas CVT pada penggunaan pegas CVT 800 rpm didapat torsi tertinggi yaitu 12,32 N.m pada putaran mesin 3706 rpm.

Saat putaran mesin (rpm) bertambah hingga mencapai torsi maksimum, maka torsi akan kembali menurun meskipun putaran mesin terus bertambah dan meningkat. Hal tersebut disebabkan karena putaran mesin yang semakin tinggi dan akan mengakibatkan gaya horizontal yang dialami oleh pegas CVT juga akan semakin besar karena tekanan yang didapat dari puli sekunder sehingga diameter *V-belt* mengecil akibat gaya tarik yang dihasilkan oleh puli primer. Perubahan diameter puli sekunder akan mengakibatkan turunnya torsi pada roda, dengan demikian torsi yang ada pada mesin juga akan semakin menurun. Dari data grafik diatas terlihat motor *matic* 108 cc pada penggunaan pegas CVT 800 rpm mulai mengalami penurunan torsi menjadi 12,30 N.m pada putaran mesin 3750 rpm, selanjutnya pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm mulai mengalami penurunan torsi menjadi 13,62 N.m pada putaran mesin 3750 rpm, dan pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm mulai mengalami penurunan torsi menjadi 13,90 N.m pada putaran mesin 3750 rpm, selanjutnya pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm mulai mengalami penurunan torsi menjadi 14,55 N.m pada putaran mesin 3500 rpm.

Dari hasil pengujian varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm dengan *roller* 12 gram pada kondisi mesin *matic* 108 cc. Dihasilkan torsi tertinggi yaitu pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm dengan torsi yang dihasilkan yaitu 14,60 N.m pada putaran mesin 3478 rpm. Hal tersebut terjadi karena saat Bergeraknya *Secondary Isiding sheave* pada saat bergerak mundur menekan pegas CVT lebih lambat saat sebelum tercapainya kecepatan putar (rpm) maksimum dan menentukan kemampuan kecepatan maksimum, dan juga diameter

V-belt pada puli sekunder masih besar dan terjaga lebih lama karena pegas yang lebih keras sehingga momen yang dihasilkan lebih besar dan lebih menghasilkan torsi yang lebih tinggi. Pegas CVT 2000 rpm lebih dianjurkan digunakan untuk mendapatkan torsi yang lebih maksimal, dibandingkan dengan penggunaan pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, 2000 rpm.

4.1.2 Pembahasan hasil pengujian Daya

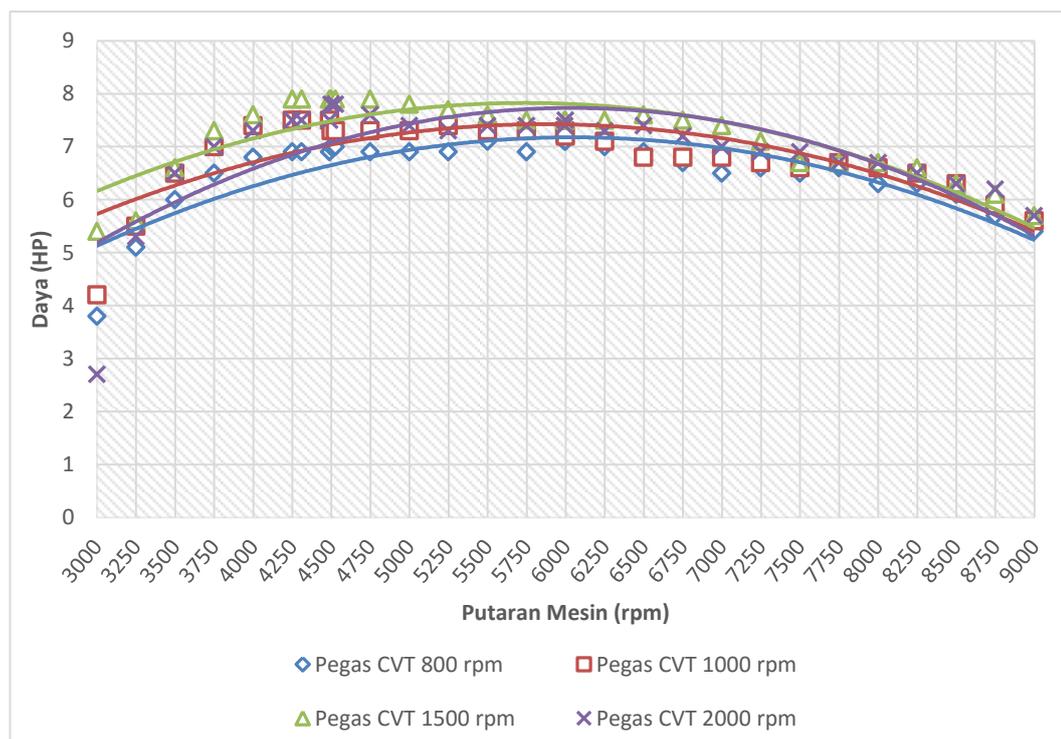
Tabel berikut menunjukkan hasil pengujian daya dengan menggunakan *roller* 12 gram dan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm.

Tabel 4.2 Perbandingan Kecepatan Putar (rpm) dengan Daya (HP)

Rpm	Daya (HP)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
3000	3,8	4,2	5,4	2,7
3250	5,1	5,5	5,6	5,3
3500	6	6,5	6,6	6,5
3750	6,5	7	7,3	7
4000	6,8	7,4	7,6	7,3
4250	6,9	7,5	7,9	7,5
4311	6,9	7,5	7,9	7,5
4489	6,9	7,5	7,9	7,5
4500	7	7,3	7,9	7,8
4526	7	7,3	7,9	7,8
4750	6,9	7,3	7,9	7,6
5000	6,9	7,3	7,8	7,4
5250	6,9	7,4	7,7	7,3

Rpm	Daya (HP)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
5500	7,1	7,3	7,6	7,4
5750	6,9	7,3	7,5	7,4
5994	7,1	7,3	7,5	7,4
6000	7,1	7,2	7,5	7,5
6250	7	7,1	7,5	7,3
6500	6,9	6,8	7,6	7,4
6750	6,7	6,8	7,5	7,2
7000	6,5	6,8	7,4	7
7250	6,6	6,7	7,1	6,9
7500	6,5	6,6	6,7	6,9
7750	6,6	6,7	6,7	6,7
8000	6,3	6,6	6,7	6,7
8250	6,3	6,5	6,6	6,5
8500	6,1	6,3	6,3	6,3
8750	5,7	5,9	6,1	6,2
9000	5,4	5,6	5,7	5,7

Hasil dari perhitungan daya (HP) motor matik Honda Scoopy standar 108 cc dengan menggunakan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm dengan penggunaan *roller* 12 gram didapat grafik perbandingan daya (HP). Grafik tersebut terlihat pada gambar 4.2 dibawah ini:



Gambar 4.2 Perbandingan Kecepatan Putar (rpm) dengan Daya (HP)

Pada gambar 4.2 menunjukkan grafik hubungan antara putaran mesin (rpm) atau sumbu (X) dengan daya (HP) atau sumbu (Y) pada hasil pengujian daya dengan menggunakan *roller* 12 gram dan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm. Hasil pada penggunaan pegas CVT 800 rpm mengalami peningkatan daya pada putaran mesin 3500 rpm menghasilkan daya 6,0 HP dan pada putaran mesin yang sama pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm menghasilkan daya sebesar 6,5 HP, sedangkan pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm dengan putaran mesin yang sama menghasilkan daya sebesar 6,6 HP, dan pada penggunaan pegas 2000 rpm pada putaran mesin yang sama menghasilkan daya sebesar 6,5 HP.

Hasil daya tertinggi pada penggunaan pegas CVT 800 rpm dihasilkan daya sebesar 7,1 HP pada putaran mesin 5994 rpm, selanjutnya pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm daya tertinggi yang dihasilkan yaitu 7,5 HP pada putaran mesin 4311 rpm. Sedangkan pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm daya tertinggi yang dihasilkan yaitu sebesar 7,9 HP pada putaran mesin 4489 rpm, dan pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm daya tertinggi yang dihasilkan yaitu 7,8 HP pada putaran mesin 4526 rpm.

Ketika putaran mesin bertambah maka daya akan mencapai titik maksimum, setelah itu daya akan turun kembali meskipun putaran mesin terus bertambah. Hal tersebut dikarenakan putaran mesin akan mengakibatkan gaya horizontal pada pegas CVT karena tekanan yang didapat dari puli sekunder sehingga *V-belt* kecil akibat gaya tarik yang dihasilkan oleh puli primer. Perubahan diameter puli sekunder akan mengakibatkan turunnya torsi pada roda, dengan demikian daya yang ada pada mesin juga akan semakin menurun. Dari data grafik diatas terlihat motor *matic* 108 cc pada penggunaan pegas CVT 800 rpm mulai mengalami penurunan daya menjadi 7,0 HP pada putaran mesin 6250 rpm, dan pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm mulai penurunan daya menjadi 7,3 HP pada putaran mesin 4500 rpm, selanjutnya pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm mulai penurunan daya menjadi 7,8 HP pada putaran mesin 5000 rpm, sedangkan pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm mulai penurunan daya menjadi 7,6 HP pada putaran mesin 4750 rpm.

Dari hasil pengujian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, 2000 rpm pada kondisi mesin *matic* 108 cc. Didapatkan hasil daya tertinggi yaitu pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm dengan daya yang dihasilkan yaitu 7,9 HP pada putaran mesin 4489 rpm. Hal tersebut terjadi karena saat Bergeraknya *secondary sliding sheave* pada saat bergerak mundur menekan pegas CVT lebih lambat saat sebelum tercapainya rpm maksimum dan menentukan kemampuan kecepatan maksimum, dan juga momen yang didapatkan lebih besar dan lebih menghasilkan daya yang lebih tinggi. Pegas CVT 1500 rpm lebih dianjurkan digunakan untuk mendapatkan daya yang maksimal, dibandingkan dengan penggunaan pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, dan 2000 rpm.

4.2 Pembahasan Hasil Pengujian Akselerasi

4.2.1 Pembahasan Hasil Pengujian Akselerasi Δt (Detik) dengan Kecepatan Putar (rpm) Torsi

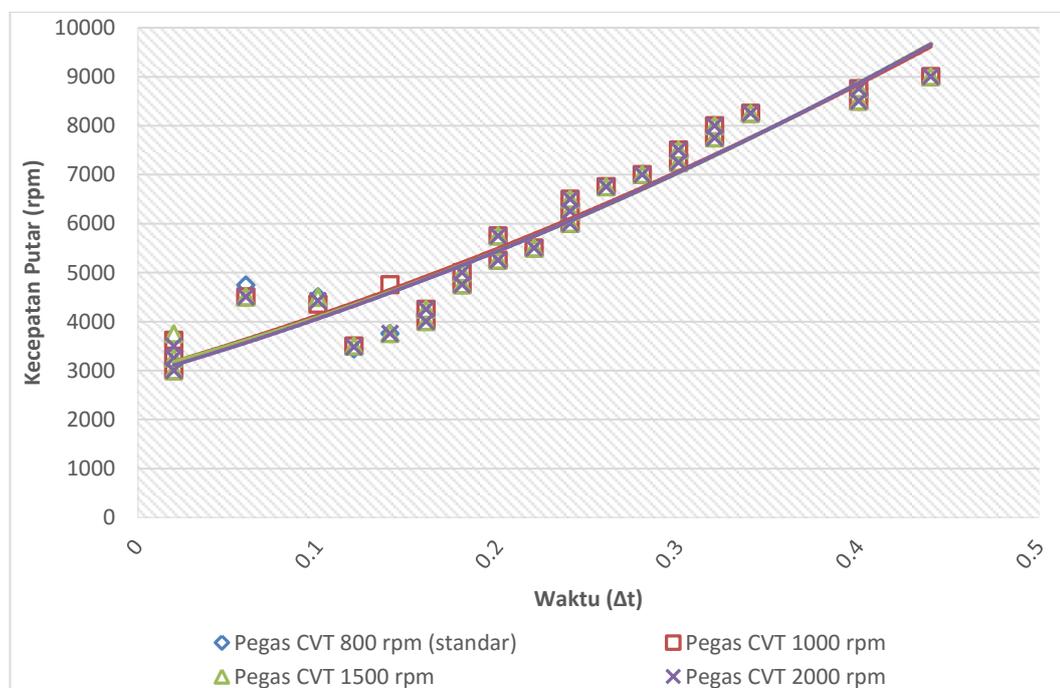
Tabel berikut menunjukkan hasil pengujian waktu (Δt) dengan kecepatan putar (rpm) torsi dengan menggunakan *roller* 12 gram (standar) dengan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm.

Tabel 4.3 Perbandingan Δt (detik) dengan Kecepatan Putar (rpm) Torsi

Δt (Detik)	Akselerasi kecepatan putar (rpm) torsi			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,02	3000	3000	3000	3000
0,02	3250	3250	3250	3250
0,12	3443	3500	3500	3478
0,02	3500	3618	3747	3500
0,14	3750	4750	3750	3750
0,16	4000	4000	4000	4000
0,16	4250	4250	4250	4250
0,1	4500	4350	4489	4422
0,06	4742	4500	4500	4500
0,18	4750	4750	4750	4750
0,18	5000	5000	5000	5000
0,2	5250	5250	5250	5250
0,22	5500	5500	5500	5500
0,2	5750	5750	5750	5750
0,24	6000	6000	6000	6000
0,24	6250	6250	6250	6250
0,24	6500	6500	6500	6500
0,26	6750	6750	6750	6750
0,28	7000	7000	7000	7000

Δt (Detik)	Akselerasi kecepatan putar (rpm) torsi			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,3	7250	7250	7250	7250
0,3	7500	7500	7500	7500
0,32	7750	7750	7750	7750
0,32	8000	8000	8000	8000
0,34	8250	8250	8250	8250
0,4	8500	8500	8500	8500
0,4	8750	8750	8750	8750
0,44	9000	9000	9000	9000

Hasil dari perhitungan akselerasi pada motor matik Honda Scoopy standar 108 cc dengan menggunakan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm dengan penggunaan *roller* 12 gram didapat grafik perbandingan Δt (detik) dengan kecepatan putar (rpm) torsi. Grafik tersebut terlihat pada gambar 4.3.



Gambar 4.3 Perbandingan Δt (detik) dengan Kecepatan Putar (rpm) Torsi

Hasil dari grafik diatas dapat dilihat bahwa akselerasi tercepat di peroleh pada penggunaan pegas CVT 800 rpm dan 2000 rpm dengan waktu yang sama yaitu sebesar 0,12 detik mencapai torsi rpm tertinggi yaitu 3443 rpm pada penggunaan pegas CVT 800 rpm sedangkan pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm dibutuhkan torsi rpm yang sedikit lebih tinggi yaitu 3478 rpm. Sedangkan pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm dan 1500 rpm membutuhkan waktu yang lebih lama. Hal tersebut dapat dikarenakan pengaruh dari berat *roller* dengan penggunaan pegas CVT yang menghasilkan akselerasi yang kurang maksimal.

4.2.2 Pembahasan Hasil Pengujian Akselerasi Δt (Detik) dengan Kecepatan Putar (rpm) Daya

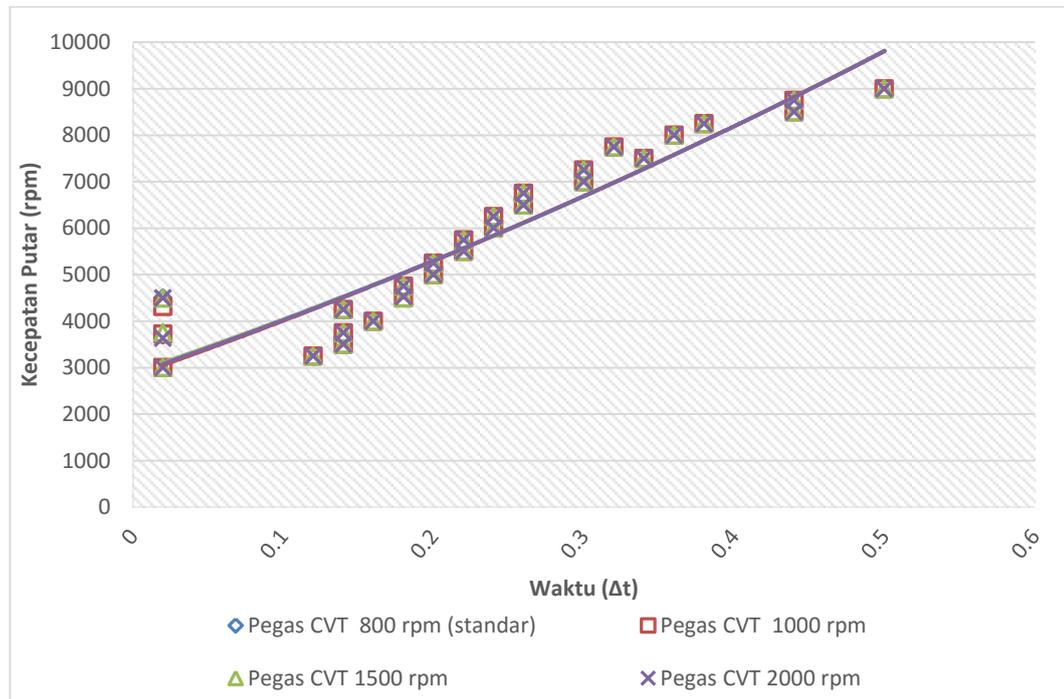
Tabel berikut menunjukkan hasil pengujian waktu (Δt) dengan kecepatan putar (rpm) daya dengan menggunakan *roller* 12 gram (standar) dengan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm.

Tabel 4.4 Perbandingan Δt (detik) dengan Kecepatan Putar (rpm) Daya.

Δt (detik)	Akseerasi kecepatan putar (Rpm) daya			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,02	3000	3000	3000	3000
0,12	3250	3250	3250	3250
0,14	3500	3500	3500	3500
0,02	3702	3720	3747	3635
0,14	3750	3750	3750	3750
0,16	4000	4000	4000	4000
0,14	4250	4250	4250	4250
0,02	4500	4311	4489	4500
0,18	4661	4500	4500	4526
0,18	4750	4750	4750	4750
0,2	5000	5000	5000	5000
0,2	5250	5250	5250	5250

Δt (detik)	Akseerasi kecepatan putar (Rpm) daya			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,22	5500	5500	5500	5500
0,22	5750	5750	5750	5750
0,24	6000	6000	6000	6000
0,24	6250	6250	6250	6250
0,26	6500	6500	6500	6500
0,26	6750	6750	6750	6750
0,3	7000	7000	7000	7000
0,3	7250	7250	7250	7250
0,34	7500	7500	7500	7500
0,32	7750	7750	7750	7750
0,36	8000	8000	8000	8000
0,38	8250	8250	8250	8250
0,44	8500	8500	8500	8500
0,44	8750	8750	8750	8750
0,5	9000	9000	9000	9000

Hasil dari perhitungan akselerasi pada motor matik Honda Scoopy standar 108 cc dengan menggunakan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm dengan penggunaan *roller* 12 gram didapat grafik perbandingan Δt (detik) dengan kecepatan putar (rpm) torsi. Grafik tersebut terlihat pada gambar 4.4 dihalaman selanjutnya:



Tabel 4.4 Perbandingan Δt (detik) dengan Kecepatan Putar (rpm) Daya

Hasil dari grafik diatas dapat dilihat bahwa akselerasi tercepat di peroleh pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm dan 1500 rpm dengan waktu yang sama yaitu sebesar 0,02 detik mencapai torsi rpm tertinggi yaitu 4311 rpm pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm sedangkan pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm dibutuhkan torsi rpm yang sedikit lebih tinggi yaitu 4489 rpm. Sedangkan pada penggunaan pegas CVT 800 rpm dan 2000 rpm membutuhkan waktu yang lebih lama. Hal tersebut dapat dikarenakan pengaruh dari berat *roller* dengan penggunaan pegas CVT yang menghasilkan akselerasi yang kurang maksimal.

4.2.3 Pembahasan Hasil Pengujian Akselerasi Δt (detik) dengan Torsi (N.m)

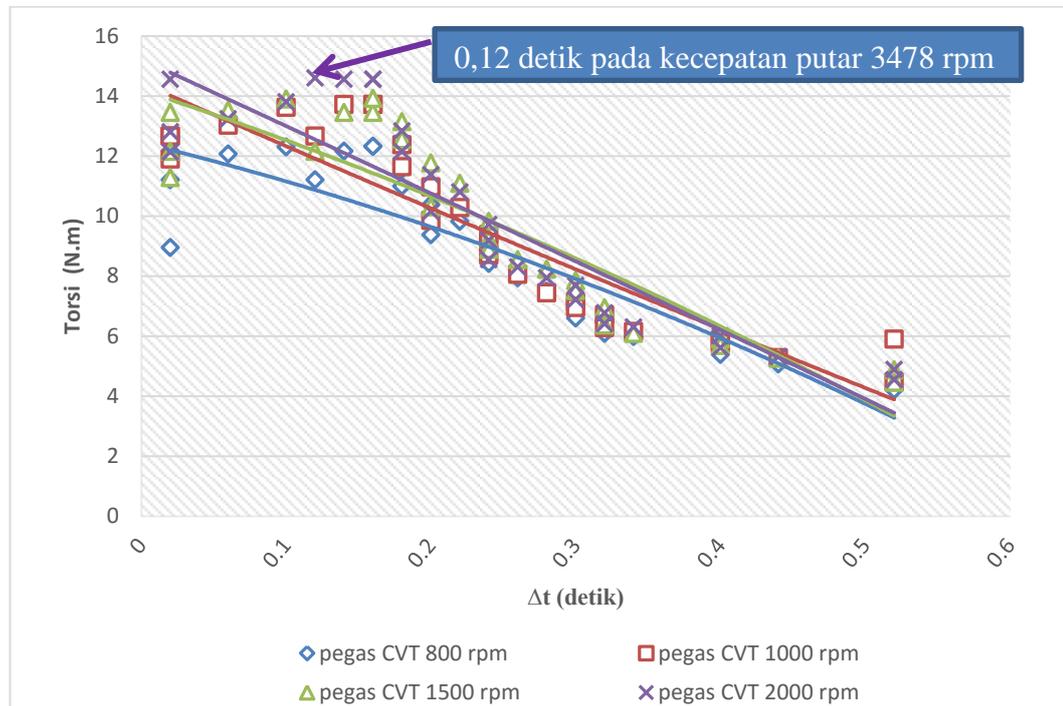
Tabel berikut menunjukkan hasil pengujian akselerasi Δt (waktu) dengan torsi (N.m), dengan menggunakan *roller* 12 gram dengan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm.

Tabel 4.5 Perbandingan Δt (detik) dengan Torsi (N.m)

Δt (detik)	Akselerasi Torsi (N.m/detik)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,02	8,95	11,9	11,28	12,13
0,02	11,2	12,66	12,15	12,8
0,12	11,2	12,66	12,15	14,6
0,02	12,16	12,66	13,45	14,55
0,14	12,16	13,72	13,45	14,55
0,16	12,32	13,72	13,45	14,55
0,16	12,32	13,72	13,92	14,55
0,1	12,3	13,62	13,9	13,8
0,06	12,07	13,02	13,52	13,24
0,18	11,55	12,37	13,14	12,83
0,18	10,99	11,64	12,54	12,15
0,2	10,37	10,97	11,77	11,37
0,22	9,82	10,28	11,09	10,8
0,2	9,37	9,85	10,3	10,15
0,24	9,1	9,38	9,82	9,71
0,24	8,54	9,12	9,22	9,18
0,24	8,42	8,71	8,89	8,54
0,26	7,94	8,06	8,54	8,3
0,28	7,49	7,44	8,23	7,94

Δt (detik)	Akselerasi Torsi (N.m/detik)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,3	6,97	7,12	7,84	7,68
0,3	6,6	6,95	7,51	7,22
0,32	6,47	6,7	6,94	6,77
0,32	6,09	6,28	6,36	6,41
0,34	5,98	6,15	6,09	6,3
0,4	5,59	5,86	5,91	6
0,4	5,39	5,77	5,68	5,61
0,44	5,07	5,28	5,26	5,31
0,52	4,6	5,9	4,88	4,89
0,52	4,21	4,47	4,46	4,55
0,02	8,95	11,9	11,28	12,13

Hasil dari perhitungan akselerasi pada motor matik Honda Scoopy standar 108 cc dengan menggunakan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm dengan penggunaan *roller* 12 gram didapat grafik perbandingan Δt (detik) dengan torsi (N.m). Grafik tersebut terlihat pada gambar 4.5 dihalaman selanjutnya :



Gambar 4.5 Perbandingan Akselerasi Δt (detik) dengan Torsi (N.m)

Pada grafik perbandingan pengujian akselerasi Δt (detik) dengan torsi (N.m) akselerasi tercepat/tertinggi didapat oleh penggunaan pegas CVT 2000 rpm dengan waktu 0,12 detik, sedangkan pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm diperoleh akselerasi pada waktu 0,16 detik, selanjutnya pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm diperoleh akselerasi pada waktu 0,14 detik, dan pada penggunaan pegas CVT 800 rpm diperoleh akselerasi pada waktu 0,16 detik.

4.2.4 Pembahasan Hasil Pengujian Akselerasi Δt (detik) dengan Daya (HP)

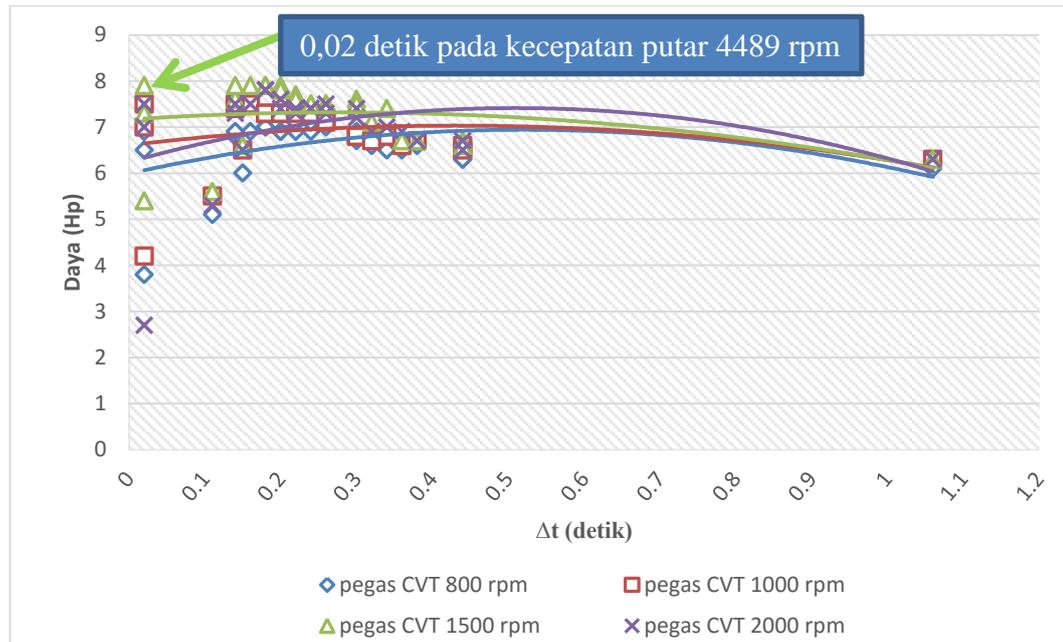
Tabel berikut menunjukkan hasil pengujian waktu (Δt) dengan daya (HP) dengan menggunakan *roller* 12 gram dengan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm.

Tabel 4.6 Perbandingan Δt (detik) dengan Daya (HP)

Δt (detik)	Akselerasi daya (HP/detik)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,02	3,8	4,2	5,4	2,7
0,11	5,1	5,5	5,6	5,3

Δt (detik)	Akselerasi daya (HP/detik)			
	Pegas 1 (800 rpm)	Pegas 2 (1000 rpm)	Pegas 3 (1500 rpm)	Pegas 4 (2000 rpm)
0,15	6	6,5	6,6	6,5
0,02	6,5	7	7,3	7
0,14	6,8	7,4	7,6	7,3
0,16	6,9	7,5	7,9	7,5
0,14	6,9	7,5	7,9	7,5
0,02	6,9	7,5	7,9	7,5
0,18	7	7,3	7,9	7,8
0,18	7	7,3	7,9	7,8
0,2	6,9	7,3	7,9	7,6
0,2	6,9	7,3	7,8	7,4
0,22	6,9	7,4	7,7	7,3
0,22	7,1	7,3	7,6	7,4
0,24	6,9	7,3	7,5	7,4
0,24	7,1	7,3	7,5	7,4
0,26	7,1	7,2	7,5	7,5
0,26	7	7,1	7,5	7,3
0,3	6,9	6,8	7,6	7,4
0,3	6,7	6,8	7,5	7,2
0,34	6,5	6,8	7,4	7
0,32	6,6	6,7	7,1	6,9
0,36	6,5	6,6	6,7	6,9
0,38	6,6	6,7	6,7	6,7
0,44	6,3	6,6	6,7	6,7
0,44	6,3	6,5	6,6	6,5
1,06	6,1	6,3	6,3	6,3
0,02	3,8	4,2	5,4	2,7
0,11	5,1	5,5	5,6	5,3

Hasil dari perhitungan akselerasi pada motor matik Honda Scoopy standar 108 cc dengan menggunakan varian pegas CVT 800 rpm, 1000 rpm, 1500 rpm, dan 2000 rpm dengan penggunaan *roller* 12 gram didapat grafik perbandingan Δt (detik) dengan Daya (HP). Grafik tersebut terlihat pada gambar 4.6 dibawah ini:



Gambar 4.6 Perbandingan Akselerasi Δt (detik) dengan Daya (HP)

Pada grafik perbandingan Δt (detik) dengan daya (HP) akselerasi tercepat/tertinggi dicapai pada penggunaan pegas CVT 1500 rpm dengan capaian waktu 0,02 detik, sedangkan pada penggunaan pegas CVT 2000 rpm dicapai akselerasi pada waktu 0,16 detik, selanjutnya pada penggunaan pegas CVT 800 rpm dicapai akselerasi pada waktu 0,24 detik, dan pada penggunaan pegas CVT 1000 rpm dicapai akselerasi pada waktu 0,14 detik.