BAB IV

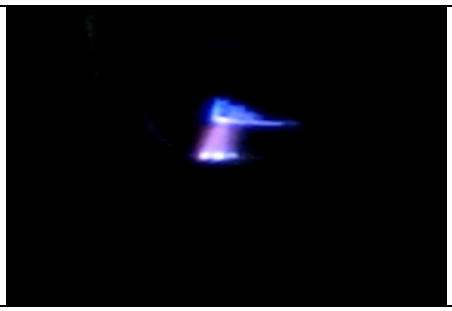
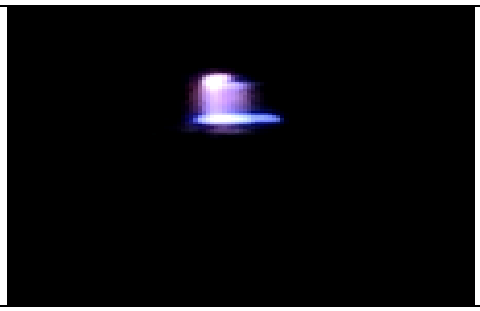
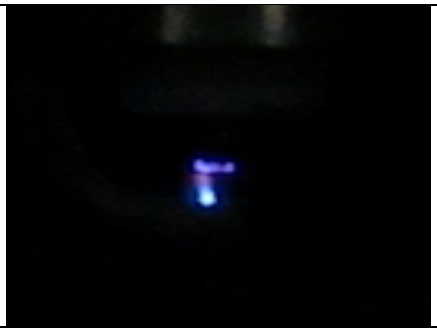
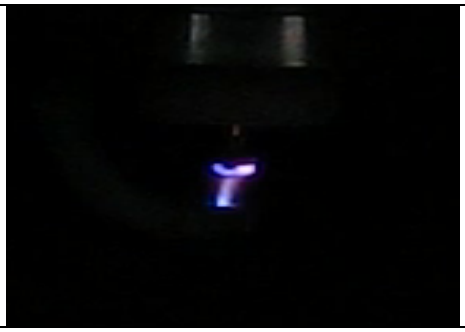
HASIL DAN PEMBAHASAN

Perhitungan dan pembahasan dimulai dari proses pengambilan dan pengumpulan data. Data yang dikumpulkan meliputi data spesifik objek penelitian dan hasil pengujian. Data-data tersebut diolah untuk mendapatkan variabel yang diinginkan kemudian dilakukan pembahasan. Berikut merupakan proses pengumpulan data, perhitungan, dan pembahasan.

4.1 Hasil Pengujian Percikan Bunga Api

4.1.1Pengujian Percikan Bunga Api Pada 2 jenis Busi

Gambar dibawah ini menunjukan gambar hasil pengujian percikan bunga api pada busi NGK standar, busi Denso *Iridium* dengan menggunakan CDI standar, CDI BRT I-Max, koil standar. Gambar 4.1 merupakan hasil pengujian percikan bunga api.

	
CDI Standar dan Busi Standar	**CDI Standar dan Busi Denso *Iridium***
	
CDI BRT I-Max dan Busi Standar	**CDI BRT I-Max dan Busi Denso *Iridium***

Gambar 4.1 Hasil Pengujian Percikan Bunga Api

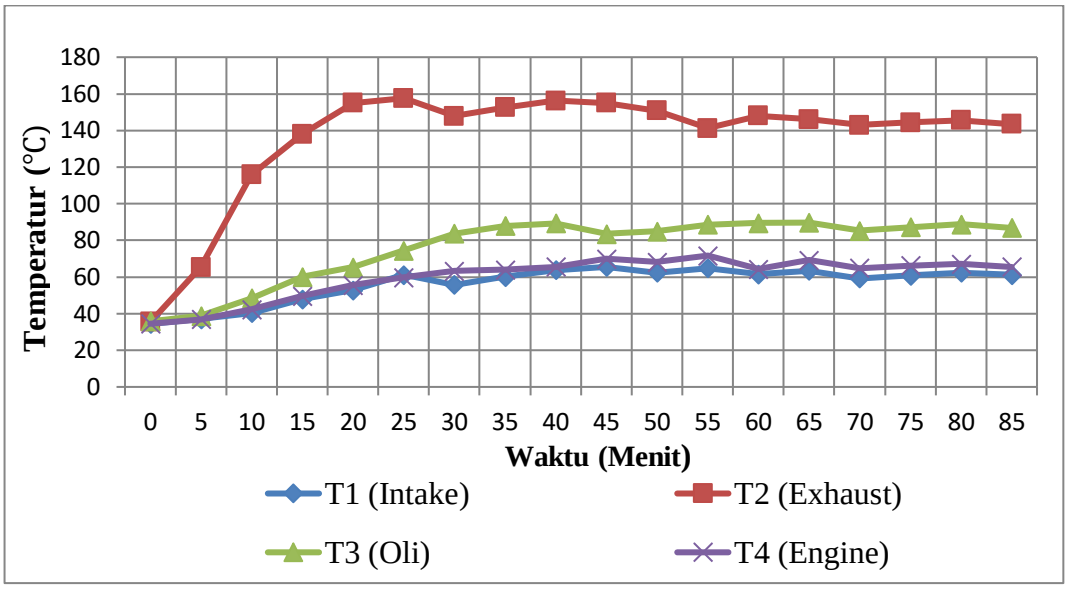
Pada gambar 4.1 tadi menunjukkan bahwa karakteristik percikan bunga api dari setiap variasi CDI dan busi berbeda-beda. Percikan bunga api pada variasi CDI standar dengan busi standar menghasilkan bunga api yang belum stabil, warnanya biru agak keputihan dan sedikit ada warna merah, dan suhu yang dihasilkan sekitar 6000-7000 K. Pada variasi CDI standar dengan busi iridium, bunga api yang dihasilkan berwarna biru keputihan dengan nyala api yang masih belum stabil tetapi lebih baik daripada variasi CDI standar dengan busi standar. Suhu bunga api pada variasi ini sekitar 6500- 7500 K. Pada hasil yang didapat variasi CDI BRT I-Max dengan busi standar, menunjukkan bahwa percikan bunga api sudah cukup stabil, tetapi masih sedikit berpindah-pindah. Suhu pada variasi ini hampir sama dengan variasi sebelumnya yaitu sekitar 6500-7500 K. Pada variasi CDI BRT I-Max dengan busi iridium, percikan bunga api yang dihasilkan sudah cukup stabil dan fokus pada satu titik dengan warna biru tua sedikit corak keputihan. Suhu yang dihasilkan juga tinggi, yakni sekitar 8000-9000 K. Dari hasil keseluruhan di atas, maka didapatkan variasi CDI BRT I-Max dengan busi *iridium* menghasilkan bunga api yang paling bagus diantara ketiga variasi lainnya. Hal ini dikarenakan, busi *iridium* mendapatkan suplai tegangan yang maksimal dari CDI BRT I-Max sehingga dapat menghasilkan suhu bunga api yang tinggi dan karena ujung elektrodanya yang runcing maka nyala bunga api dapat stabil atau tidak berpindah-pindah.

4.2 Temperatur Kerja Motor Sebelum Melakukan Pengujian

Sebelum melakukan pengujian hendaknya mencari suhu temperatur kerja dahulu sampai mengalami *steady*. Sebagai patokan saat melaksanakan pengujian daya, torsi dan konsumsi bahan bakar, supaya mendapatkan hasil yang maksimal. Berikut Gambar 4.2 merupakan grafik temperatur kerja motor.

Tabel 4.1 Suhu Temperatur Kerja Motor

Pengujian	Kecepatan	Waktu	Temperatur °C			
	Km/Jam	Menit	*Intake*	*Exhaust*	*Oil*	*Engine*
Mesin off	0	0	34,4	35,4	35,8	34,5
Pemanasan mesin 5 menit	0	5	37,1	65,4	38,8	36,9
Mesin on dalam 5 menit ke : 1	40	10	40,4	115,8	48,4	42,3
Mesin on dalam 5 menit ke : 2	40	15	47,9	138,0	60,1	49,7
Mesin on dalam 5 menit ke : 3	40	20	52,8	155,1	65,4	55,6
Mesin on dalam 5 menit ke : 4	40	25	61,2	157,6	74,5	59,8
Mesin on dalam 5 menit ke : 5	40	30	55,7	147,9	83,7	63,2
Mesin on dalam 5 menit ke : 6	40	35	60,2	152,6	88,0	63,9
Mesin on dalam 5 menit ke : 7	40	40	63,8	156,2	89,4	65,6
Mesin on dalam 5 menit ke : 8	40	45	65,5	155,1	83,6	70,0
Mesin on dalam 5 menit ke : 9	40	50	62,4	150,8	84,9	68,1
Mesin on dalam 5 menit ke : 10	40	55	64,9	141,2	88,6	71,7
Mesin on dalam 5 menit ke : 11	40	60	61,6	148,1	89,5	64,4
Mesin on dalam 5 menit ke : 12	40	65	63,5	146,1	89,7	69,2
Mesin on dalam 5 menit ke : 13	40	70	59,3	142,9	85,3	64,8
Mesin on dalam 5 menit ke : 14	40	75	60,9	144,4	87,2	66,3
Mesin on dalam 5 menit ke : 15	40	80	62,4	145,6	88,8	67,1
Mesin on dalam 5 menit ke : 16	40	85	61,1	143,5	86,9	65,6



Gambar 4.2 Grafik Temperatur Kerja

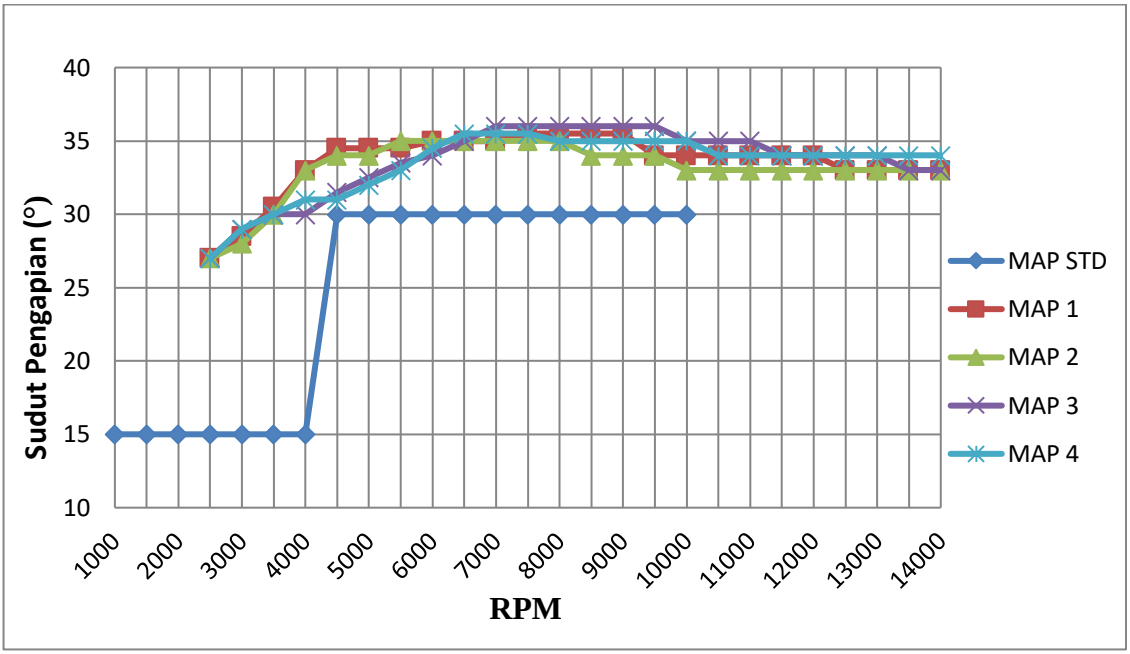
Pada Gambar 4.2 merupakan grafik dari temperatur kerja motor ,dimana motor melaju dengan kecepatan 40 km/jam dengan jarak 4 km. Setelah melaju tunggu sampai 5 menit lalu ambil data suhu temperatur sampai keadaan *steady*. Tujuan dari pengambilan suhu temperatur kerja adalah supaya motor tidak mengalami *overhead* dan untuk pengambilan data daya, torsi dan konsumsi bahan bakar supaya mendapatkan hasil yang maksimal.

4.3 Mapping Pengapian

Sebelum melakukan pengujian membuat mapping untuk mengetahui hasil perbandingan dari CDI standar, CDI BRT I-Max, dengan mengunakan busi standar dan busi denso *iridium* dan supaya mendapatkan hasil data yang signifikan. Berikut tabel dan grafik mapping. Berikut Gambar 4.3 merupakan grafik mapping CDI BRT I-MAX.

Tabel 4.2 Mapping CDI BRT I-MAX Busi Standar

RPM	MAP STD	MAP 1	MAP 2	MAP 3	MAP 4
1000	15				
1500	15				
2000	15				
2500	15	27	27	27	27
3000	15	28,5	28	29	29
3500	15	30,5	30	30	30
4000	15	33	33	30	31
4500	30	34,5	34	31,5	31
5000	30	34,5	34	32,5	32
5500	30	34,5	35	33,5	33
6000	30	35	35	34	34,5
6500	30	35	35	35	35,5
7000	30	35	35	36	35,5
7500	30	35,5	35	36	35,5
8000	30	35,5	35	36	35
8500	30	35,5	34	36	35
9000	30	35,5	34	36	35
9500	30	34	34	36	35
10000	30	34	33	35	35
10500		34	33	35	34
11000		34	33	35	34
11500		34	33	34	34
12000		34	33	34	34
12500		33	33	34	34
13000		33	33	34	34
13500		33	33	33	34
14000		33	33	33	34

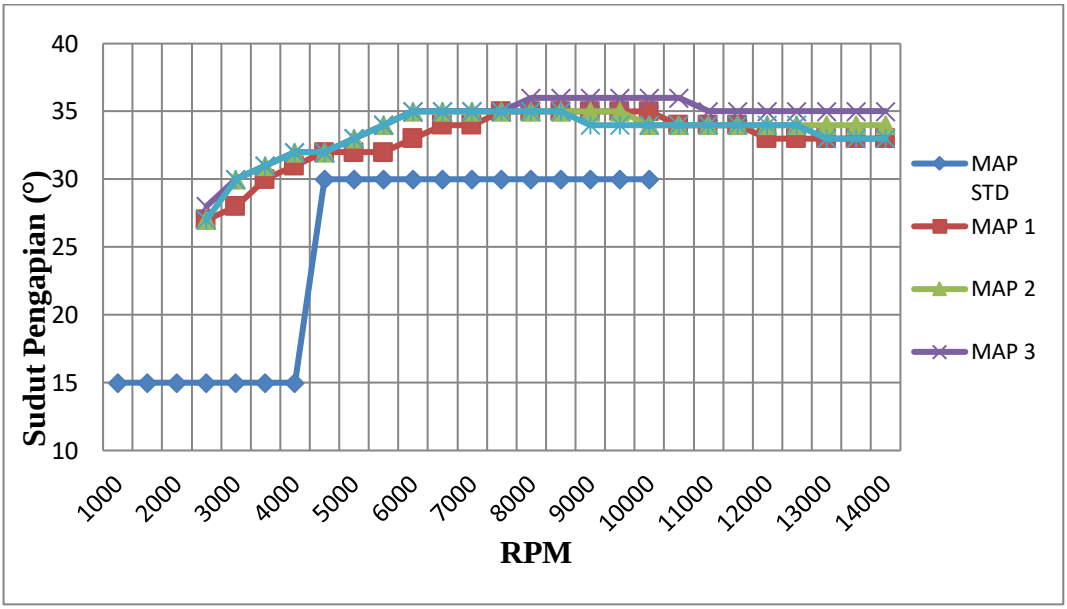


Gambar 4.3 Grafik Mapping CDI BRT I-MAX dan Busi Standar

Pada Gambar 4.3 merupakan grafik dari mapping CDI BRT I-MAX dan Busi Standar diguanakan untuk mencari hasil daya,torsi dan konsumsi bahan bakar dimana yang digunakan untuk pengujian yaitu mapping dengan hasil yang terbaik dari 4 mapping tersebut. Yang hasilnya paling bagus didapat di *mapping* 3 setelah melakukan pengujian perbandingan satu per satu dari semua *mapping*.

Tabel 4.3 Mapping CDI BRT I-MAX dan Busi Denso *Iridium*

RPM	MAP STD	MAP 1	MAP 2	MAP 3	MAP 4
1000	15				
1500	15				
2000	15				
2500	15	27	27	28	27
3000	15	28	30	30	30
3500	15	30	31	31	31
4000	15	31	32	32	32
4500	30	32	32	32	32
5000	30	32	33	33	33
5500	30	32	34	34	34
6000	30	33	35	35	35
6500	30	34	35	35	35
7000	30	34	35	35	35
7500	30	35	35	35	35
8000	30	35	35	36	35
8500	30	35	35	36	35
9000	30	35	35	36	34
9500	30	35	35	36	34
10000	30	35	34	36	34
10500		34	34	36	34
11000		34	34	35	34
11500		34	34	35	34
12000		33	34	35	34
12500		33	34	35	34
13000		33	34	35	33
13500		33	34	35	33
14000		33	34	35	33



Gambar 4.4 Grafik Mapping CDI BRT I-MAX dan Busi *Iridium*

Pada Gambar 4.4 merupakan grafik dari *mapping* CDI BRT I-MAX dan Busi Denso *Iridium* untuk pengambilan data daya, torsi dan konsumsi bahan bakar dimana yang digunakan untuk pengujian yaitu mapping dengan hasil yang lebih terbaik dari 4 mapping tersebut. Yang hasil nya paling bagus didapat di mapping 3 setelah melakukan pengujian perbandingan satu per satu dari semua *mapping*.

4.4 Hasil Pengujian Daya

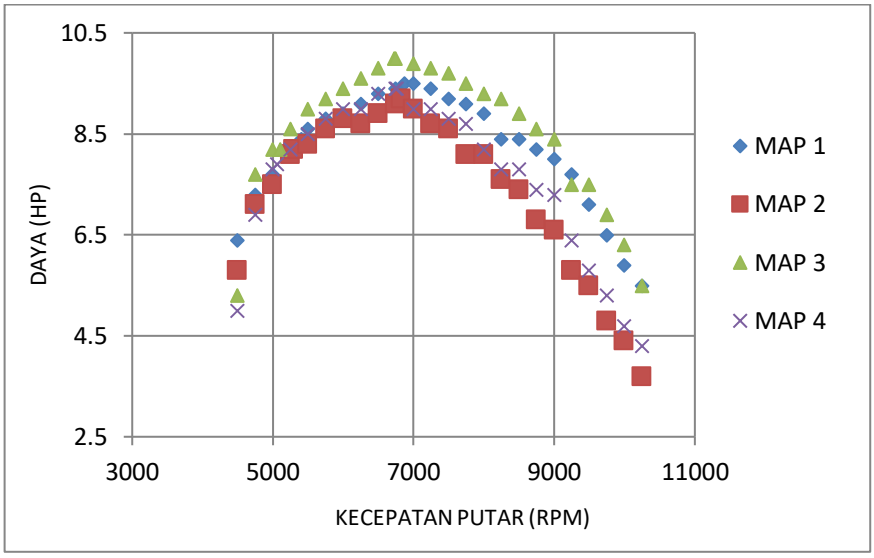
Pengujian daya dilakukan untuk mengetahui hasil perbandingan dari CDI standar, CDI BRT I-MAX, dengan mengunakan busi standar dan busi denso *iridium*.

4.4.1 Pengaruh Pengunaan CDI BRT I-Max dan Busi *Iridium*

Pada pengujian ini digunakan CDI standar, CDI BRT I-MAX, busi standar, busi denso *iridium* untuk mengetahui besarnya daya yang dihasilkan oleh motor. Gambar berikut adalah grafik perbandingan dari pengunaan CDI standar, CDI BRT I-MAX dan busi standar busi denso *iridium*. Gambar 4.6 merupakan hasil perbandingan daya.

Tabel 4.4 *Ignition* Map CDI BRT I-MAX dan Busi Standar

Rpm	MAP 1	MAP 2	MAP 3	MAP 4	Rata-Rata
4500	6,4	5,8	5,3	5	5,6
4750	7,3	7,1	7,7	6,9	7,3
5000	7,7	7,5	8,2	7,8	7,8
5064				7,9	7,9
5108			8,2		8,2
5250	8,2	8,1	8,6	8,2	8,3
5298		8,2			8,2
5410	8,4				8,4
5500	8,6	8,3	9,0	8,5	8,6
5750	8,8	8,6	9,2	8,8	8,9
6000	8,9	8,8	9,4	9,0	9,0
6250	9,1	8,7	9,6	9,0	9,1
6500	9,3	8,9	9,8	9,3	9,3
6729			10,0		10,0
6750	9,4	9,1	10,0	9,4	9,5
6762				9,4	9,4
6828		9,2			9,2
6871	9,5				9,5
7000	9,5	9,0	9,9	9,0	9,4
7250	9,4	8,7	9,8	9,0	9,2
7500	9,2	8,6	9,7	8,8	9,1
7750	9,1	8,1	9,5	8,7	8,9
8000	8,9	8,1	9,3	8,2	8,6
8250	8,4	7,6	9,2	7,8	8,3
8500	8,4	7,4	8,9	7,8	8,1
8750	8,2	6,8	8,6	7,4	7,8
9000	8	6,6	8,4	7,3	7,6
9250	7,7	5,8	7,5	6,4	6,9
9500	7,1	5,5	7,5	5,8	6,5
9750	6,5	4,8	6,9	5,3	5,9
10000	5,9	4,4	6,3	4,7	5,3
10250	5,5	3,7	5,5	4,3	4,8

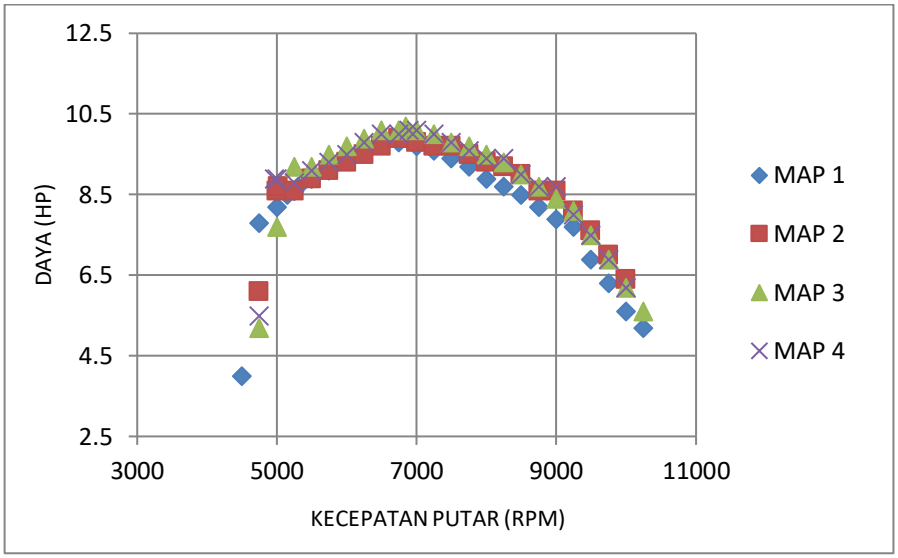


Gambar 4.5 Grafik *Ignition* Map CDI BRT I-MAX dan Busi Standar

Dari Gambar 4.5 diatas terlihat jelas bahwa semua kurva menunjukkan kecenderungan sama yaitu, meningkat dengan kecepatan mesin tertentu dan kemudian mengalami penurunan. Daya tertinggi ada di map 3 dengan hasil 10,0 HP di capai pada putaran mesin 6729 rpm dan yang terendah terjadi di putaran 6828 rpm dengan nilai 9,2 HP kondisi motor standar menggunakan CDI *racing.* Kenaikan daya di pengaruhi oleh naiknya angka oktan bahan bakar.

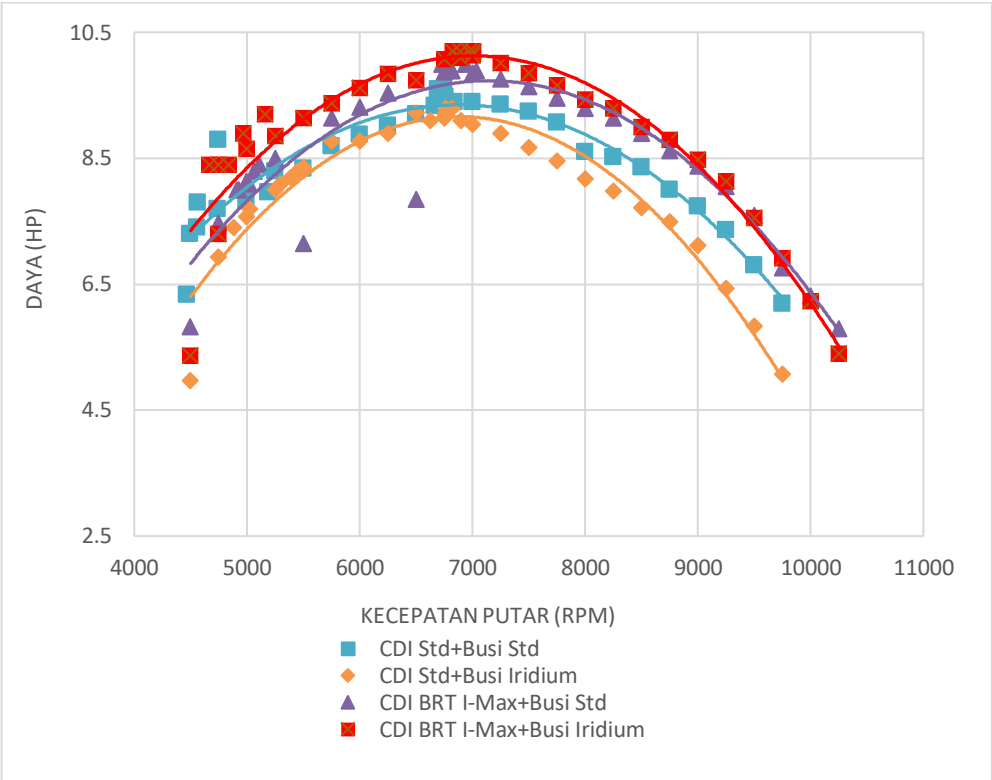
Tabel 4.5 *Ignition* Map CDI BRT I-MAX dan Busi Denso *Iridium*

Rpm	MAP 1	MAP 2	MAP 3	MAP 4	Rata-Rata
4500	4				4,0
4750	7,8	6,1	5,2	5,5	6,2
4967				8,9	8,9
5000	8,2	8,6	7,7	8,9	8,4
5021		8,7			8,7
5152	8,5				8,5
5250	8,6	8,6	9,2	8,8	8,8
5310	8,7				8,7
5500	8,9	8,9	9,2	9,1	9,0
5750	9,1	9,1	9,5	9,3	9,3
6000	9,4	9,3	9,7	9,5	9,5
6250	9,6	9,5	9,9	9,8	9,7
6500	9,8	9,7	10,1	10	9,9
6750	9,8	9,9	10,1	10	10,0
6786	9,9				9,9
6840		9,9			9,9
6843			10,2		10,2
6895				10,1	10,1
7000	9,7	9,8	10,1	10,1	9,9
7250	9,6	9,7	10	10	9,8
7500	9,4	9,7	9,8	9,8	9,7
7750	9,2	9,5	9,7	9,6	9,5
8000	8,9	9,3	9,5	9,4	9,3
8250	8,7	9,2	9,3	9,4	9,2
8500	8,5	9	9	9	8,9
8750	8,2	8,6	8,7	8,7	8,6
9000	7,9	8,6	8,4	8,7	8,4
9250	7,7	8,1	8,1	8	8,0
9500	6,9	7,6	7,5	7,5	7,4
9750	6,3	7,0	6,9	6,9	6,8
10000	5,6	6,4	6,2	6,2	6,1
10250	5,2		5,6		5,4



Gambar 4.6 Grafik *Ignition* Map CDI BRT I-Max dan Busi Denso *Iridium*

Dari Gambar 4.6 diatas terlihat jelas bahwa semua kurva menunjukkan kecenderungan sama yaitu, meningkat dengan kecepatan mesin tertentu dan kemudian mengalami penurunan. Daya tertinggi ada di map 3 dengan hasil 10,2 HP di capai pada putaran mesin 6843 rpm dan yang terendah terjadi di putaran 6786 rpm dengan nilai 9,9 HP kondisi motor standar menggunakan CDI *racing*. Kenaikan daya di pengaruhi oleh naiknya angka oktan bahan bakar.



Gambar 4.7 Grafik Pengujian Daya

Pada Gambar 4.7 merupakan hasil pengujian daya dari perbandingan CDI standar dan CDI BRT I-Max dengan menggunakan busi standar dan busi denso *iridium* diperoleh grafik perbandingan pada gambar 4.7. Dapat diketahui daya pada putaran rendah terjadi kenaikan daya lalu cenderung mengalami penurunan daya yan dihasilkan oleh putaran mesin, daya tertinggi diperoleh pada putaran 6827 dengan daya sebesar 10,2 HP dengan kondisi motor standar menggunakan CDI *racing* dan terendah dengan putaran 6788 rpm dengan nilai 9,3 HP. Kenaikkan daya dipengaruhi oleh naiknya angka oktan bahan bakar. Dengan naiknya angka oktan ini tekanan dan temperatur pembakaran akan semakin tinggi sehingga energi pembakaran yang dihasilkan juga akan besar, dengan naiknya angka oktan ini menyebabkan pembakaran lebih sempurna untuk mendapatkan daya yang lebih baik mengatur timing pengapianya, sehingga mendapatkan hasil yang lebih baik. Dari gambar diatas terlihat bahwa penggunaan CDI *racing* lebih optimal dibandingkan CDI standar dan menghasilkan pembakaran yang lebih

baik. Pada CDI standar sistem suplai pengapiannya dibatasi *(limiter*), yaitu pembatas suplai arus pada sistem pengapianya, sehimgga api yang dibutuhkan untuk pembakaran tidak optimal. Sedangkan CDI *racing* tidak dibatasi *limiter s*ehingga api yang dikeluarkan oleh CDI *racing* lebih besar dibanding menggunakan CDI standar. Pada saat mengunakan CDI *racing* daya yang dihasilkan lebih tinggi daripada menggunakan CDI standar.

4.5 Hasil Pengujian Torsi

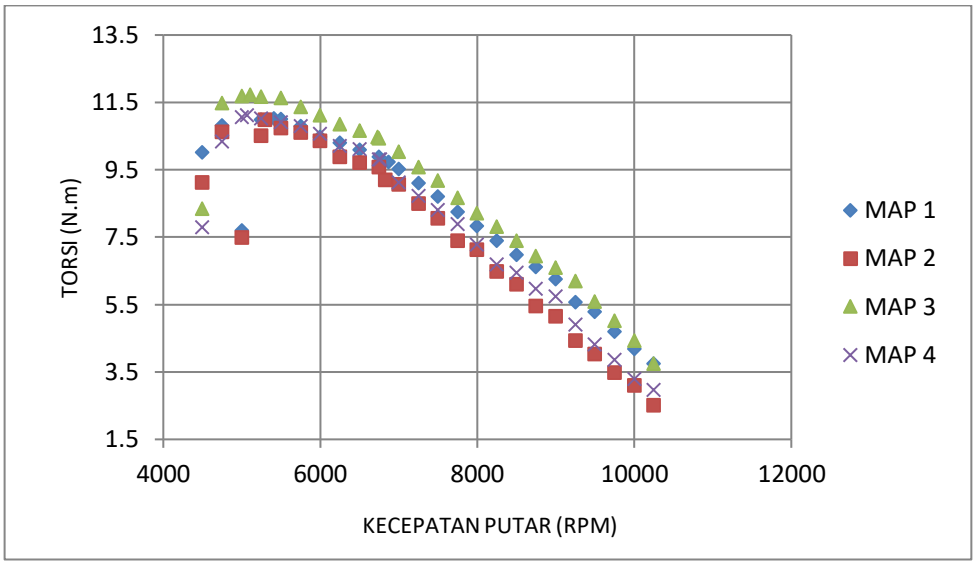
Pengujian torsi dilakukan untuk mengetahui hasil perbandingan dari CDI standar, CDI brt i-max, dengan mengunakan busi standar dan busi denso *iridium*

4.5.1 Pengaruh Pengunaan CDI BRT I-Max dan Busi Denso Iridium

Pada pengujian ini digunakan CDI standar, CDI BRT I-MAX, busi standar, busi denso *iridium* untuk mengetahui besarnya torsi yang dihasilkan oleh motor. Gambar berikut adalah grafik perbandingan dari pengunaan CDI standar, CDI BRT I-MAX danbusi standar busi denso *iridium*. Gambar 4.10 merupakan grafik perbandingan torsi.

Tabel 4.6 *Ignition* map CDI BRT I-MAX dan busi standar

Rpm	MAP 1	MAP 2	MAP 3	MAP 4	Rata-Rata
4500	10,03	9,13	8,36	7,81	8,83
4750	10,83	10,64	11,48	10,35	10,83
5000	7,7	7,5	11,69	11,08	9,49
5064				11,13	11,13
5108			11,74		11,74
5250	11,00	10,52	11,68	11,03	11,06
5298		11,00			11,00
5410	11,04				11,04
5500	11,02	10,75	11,65	10,92	11,09
5750	10,80	10,61	11,37	10,81	10,90
6000	10,48	10,36	11,12	10,57	10,63
6250	10,32	9,90	10,87	10,21	10,33
6500	10,11	9,73	10,67	10,12	10,16
6729			10,48		10,48
6750	9,89	9,58	10,45	9,82	9,94
6762				9,82	9,82
6828		9,20			9,20
6871	9,75				9,75
7000	9,54	9,07	10,05	9,13	9,45
7250	9,11	8,51	9,58	8,74	8,99
7500	8,71	8,07	9,19	8,32	8,57
7750	8,25	7,41	8,67	7,90	8,06
8000	7,84	7,14	8,23	7,29	7,63
8250	7,41	6,50	7,83	6,70	7,11
8500	6,99	6,12	7,40	6,45	6,74
8750	6,63	5,47	6,95	5,98	6,26
9000	6,26	5,16	6,61	5,76	5,95
9250	5,58	4,43	6,21	4,91	5,28
9500	5,29	4,04	5,60	4,33	4,82
9750	4,70	3,49	5,02	3,86	4,27
10000	4,19	3,10	4,44	3,30	3,76
10250	3,76	2,52	3,76	2,98	3,26

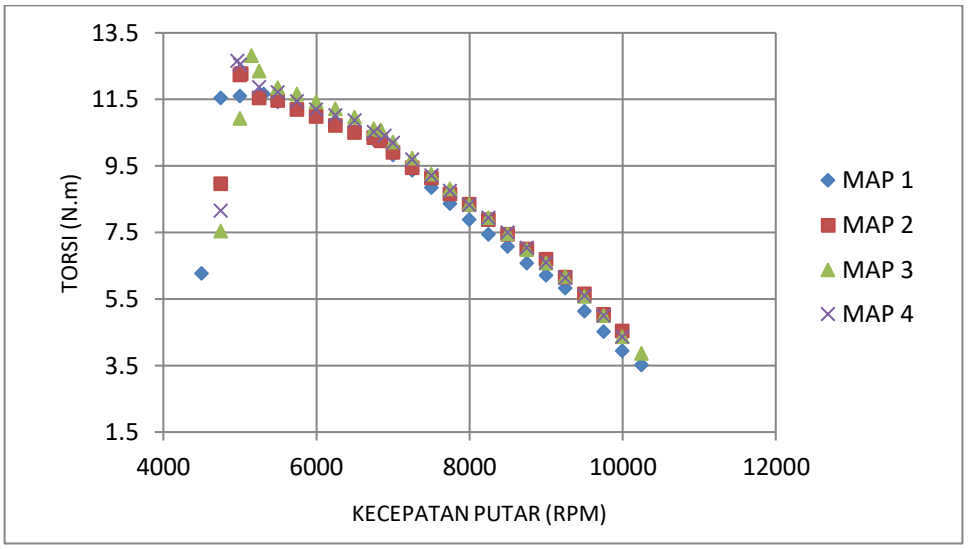


Gambar 4.8 Grafik *Ignition* map Cdi BRT I-Max dan Busi Standar

Dari Gambar 4.8 dapat diketahui grafik torsi, pada putaran renadah terjadi kenaikan torsi lalu cenderung mengalami penurunan torsi yang dihasilkan oleh putaran mesin, torsi tertinggi di peroleh pada putaran mesin 6729 rpm dengan torsi sebesar 10,48 Nm. Kenaikan torsi dipengaruhi oleh naiknya angka oktan bahan bakar. Dengan naiknya angka oktan ini tekanan dan temperatur pembakaran semakin tinggi sehingga energi pembakaran yang dihasilkan juga akan semakin besar.

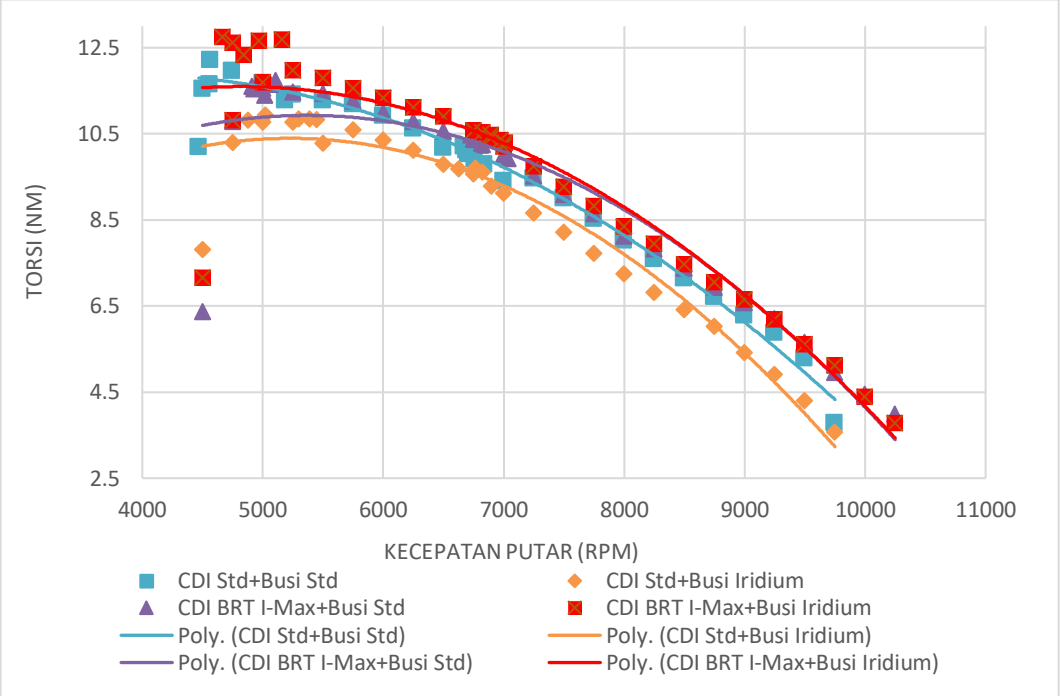
Tabel 4.7 *Ignition* map CDI BRT I-MAX dan Busi Denso *Iridium*

Rpm	MAP 1	MAP 2	MAP 3	MAP 4	Rata-Rata
4500	6,27				6,27
4750	11,56	8,98	7,54	8,17	9,06
4967				12,67	12,67
5000	11,61	12,25	10,94	12,56	11,84
5021		12,28			12,28
5150			12,82		12,82
5250	11,63	11,56	12,37	11,88	11,86
5310	11,67				11,67
5500	11,43	11,48	11,87	11,73	11,63
5750	11,29	11,21	11,67	11,45	11,41
6000	11,06	11	11,44	11,2	11,18
6250	10,83	10,72	11,22	11,04	10,95
6500	10,55	10,52	10,98	10,88	10,73
6750	10,31	10,36	10,63	10,53	10,46
6786	10,28				10,28
6840		10,27			10,27
6843			10,59		10,59
6895				10,41	10,41
7000	9,83	9,92	10,22	10,2	10,04
7250	9,37	9,46	9,74	9,71	9,57
7500	8,86	9,14	9,26	9,22	9,12
7750	8,37	8,66	8,81	8,77	8,65
8000	7,9	8,35	8,35	8,34	8,24
8250	7,46	7,89	7,95	7,96	7,82
8500	7,09	7,45	7,47	7,51	7,38
8750	6,58	7,01	6,99	7,05	6,91
9000	6,23	6,71	6,58	6,60	6,53
9250	5,84	6,16	6,19	6,14	6,08
9500	5,15	5,67	5,58	5,6	5,50
9750	4,52	5,05	5	5	4,89
10000	3,95	4,54	4,37	4,37	4,31
10250	3,53		3,87		3,70



Gambar 4.9 Grafik *Ignition* Map CDI BRT I-MAX dan Busi Denso *Iridium*.

Dari Gambar 4.9 dapat diketahui grafik torsi, pada putaran renadah terjadi kenaikan torsi lalu cenderung mengalami penurunan torsi yang dihasilkan oleh putaran mesin, torsi tertinggi di peroleh pada putaran mesin 5150 rpm dengan torsi sebesar 12,82 Nm. Kenaikan torsi dipengaruhi oleh naiknya angka oktan bahan bakar. Dengan naiknya angka oktan ini tekanan dan temperatur pembakaran semakin tinggi sehingga energi pembakaran yang dihasilkan juga akan semakin besar. Kenaikkan torsi dipengaruhi oleh naiknya angka oktan bahan bakar. Dengan naiknya angka oktan ini tekanan dan temperatur pembakaran akan semakin tinggi sehingga energi pembakaran yang dihasilkan juga akan besar, dengan naiknya angka oktan ini menyebabkan pembakaran lebih sempurna untuk mendapatkan torsi yang lebih baik.

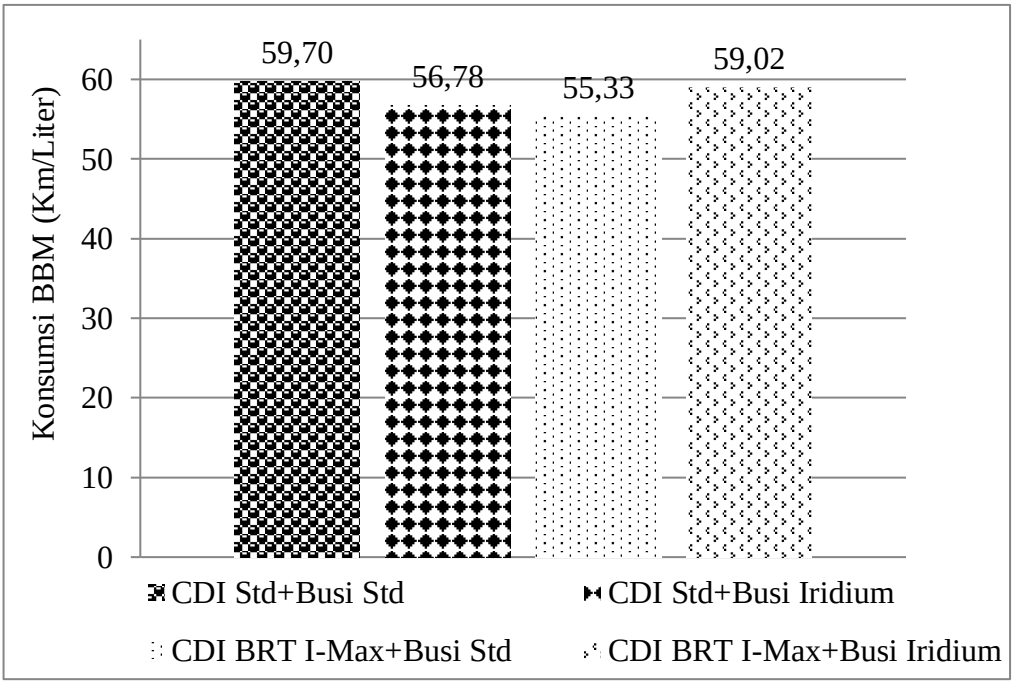


Gambar 4.10 Grafik Pengujian Torsi

Pada Gambar 4.10 merupakan hasil pengujian torsi dari perbandingan CDI standar dan CDI BRT I-MAX dengan menggunakan busi standar dan busi denso *iridium* diperoleh grafik perbandingan pada gambar 4.10. Dapat diketahui grafik torsi, pada putaran rendah terjadi kenaikan torsi lalu cenderung penurunan torsi yang dihasilkan oleh putaran mesin, torsi tertinggi diperoleh pada putaran 4668 rpm dengan torsi sebesar 12,76 N.mm dan terendah dengan putaran 5025 dngan nilai 10,94 N.m. Dari grafik diatas terlihat bahwa penggunaan CDI *racing* lebih optimal dibandingkan Cdi standar dan menghasilkan pembakaran yang lebih baik. Pada CDI standar sistem suplai pengapiannya dibatasi (*limiter*), yaitu pembatas suplai arus pada sistem pengapianya, sehimgga api yang dibutuhkan untuk pembakaran tidak optimal. Sedangkan CDI *racing* tidak dibatasi *limiter* sehingga api yang dikeluarkan oleh CDI *racing* lebih besar dibanding menggunakan CDI standar. Pada saat mengunakan CDI *racing* torsi yang dihasilkan lebih tinggi daripada menggunakan CDI standar.

4.6 Hasil Pengujian Pengaruh Jenis CDI dan Busi Terhadap Konsumsi Bahan Bakar

Pada pengujian ini digunakan CDI Standar, CDI BRT I-MAX dan Busi Standar, Busi Denso Iridium**.** Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui perbedaan besar konsumsi bahan bakaryang dihasilkan Standar, CDI BRT I-MAX dan Busi Standar, Busi *Denso Iridium*. Pengujian konsumsi bahan bakar dilakukan di jalan baru Pantai Depok dengan jarak tempuh rata-rata mencapai 4 km. Kondisi jalan rata tanpa ada tanjakan dan keadaan jalan sepi dari keramaian. Gambar 4.11 merupakan grafik perbandingan konsumsi bahan bakar.



Gambar 4.11 Grafik Uji Jalan Konsumsi Bahan Bakar

Gambar 4.11 merupakan hasil pengujian perbandingan konsumsi bahan bakar dari motor 4 langkah 125cc berbahan pertalite dengan variasi CDI BRT I-MAX dan Busi *Denso Iridium.* Dengan pengunaan CDI standar dan busi standar konsumsi bahan bakar yang dipakai lebih hemat/irit yaitu 59,70 km/l, sedangkan tingkat konsumsi bahan bakar tertingi didapat dari pengunaan CDI standar dan Busi *Denso iridium* yang mengalami penurunan sebesar 56,78 km/l. Sedangkan untuk CDI *racing* BRT I-MAX dan busi Busi Standar di dapat 55,33 km/l lebih

boros di bandingkan CDI BRT I-MAX dan Busi Denso *Iridium* dengan nilai 59,02 km/l.

Tabel 4.8 Uji Jalan Konsumsi Bahan Bakar

Variasi	Jarak (km)	Waktu (Menit)	Kecepatan (km/jam)	Volume BBM (Liter)	Konsumsi BBM (km/liter)
CDI Std + Busi Std	4,1	6.12	±40	0,0699	58,65
	4,1	6.16	±40	0,0694	59,77
	4,1	6.13	±40	0,0695	58,99
	4,1	6.14	±40	0,0678	60,47
	4,1	6.10	±40	0,0676	60,65
					59,70
CDI Std + Busi Iridium	4,1	6.15	±40	0,0723	56,70
	4,1	6.14	±40	0,0727	56,39
	4,1	6.12	±40	0,0716	57,26
	4,1	6.16	±40	0,0725	56,55
	4,1	6.11	±40	0,0719	57,02
					56,78
CDI BRT I-Max + Busi Std	4,1	6.13	±40	0,0731	56,08
	4,1	6.10	±40	0,0734	55,85
	4,1	6.15	±40	0,0742	55,25
	4,1	6.11	±40	0,0753	54,44
	4,1	6.12	±40	0,0745	55,03
					55,33
CDI BRT I-Max + Busi Iridium	4,1	06.11	±40	0,0684	59,94
	4,1	06.16	±40	0,0712	57,58
	4,1	06.14	±40	0,0698	58,73
	4,1	06.12	±40	0,0696	58,90
	4,1	06.15	±40	0,0684	59,94
					59,02