

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Dengan mengkaji kegiatan penelitian yang meliputi proses pengambilan data, hasil pengujian serta hasil perhitungan secara menyeluruh, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari pengujian didapat torsi tertinggi pada CDI *racing* dengan *timing* standar pada putaran mesin 3.838 rpm dengan *timing* pengapian  $\pm 45^\circ$  sebelum TMA yaitu sebesar 7,22 N.m. Dengan menggunakan CDI *racing* dengan *timing* standar torsi meningkat secara drastis.
2. Dari pengujian didapat daya tertinggi pada CDI *racing* dengan *timing* non-standar pada putaran mesin 7.755 rpm dengan *timing* pengapian  $\pm 45^\circ$  sebelum TMA yaitu sebesar 5,9 HP. Dengan menggunakan CDI *racing* dengan *timing* non-standar daya meningkat secara drastis.
3. Dari pengujian didapat konsumsi bahan bakar pada CDI *racing* lebih boros dibandingkan CDI standar.
4. Dari hasil pengujian yang didapat sebaiknya menggunakan CDI *racing timing* non-standar, karena dengan jumlah bahan bakar yang sama yang digunakan pada pengujian ini. CDI *racing timing* non-standar bisa meningkatkan torsi dan daya yang cukup besar dengan konsumsi bahan bakar yang lebih sedikit.

## 5.2 Saran

Saran yang dapat disampaikan pada pengujian kondisi CDI standar, CDI *racing* dengan *timing* standar dan CDI *racing* dengan *timing* non standar adalah :

1. Untuk meningkatkan Torsi dan Daya yang maksimal perlu dilakukan penggantian seluruh komponen sistem pengapian.
2. Untuk pengaturan CDI *racing* BRT I-max programmer 24 step perlu dilakukan secara tepat sesuai dengan kondisi kendaraan untuk mendapatkan hasil yang maksimal.
3. Perlu adanya pengujian etanol dengan kadar air yang lebih rendah untuk mengahsil hasil yang maksimal.
4. Untuk mempermudah melakukan penelitian tentang motor bakar perlu adanya dynotest di laboratorium Teknik Mesin UMY.