

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dengan adanya kegiatan pada penelitian yang dilakukan dengan pengambilan data, hasil pengujian serta hasil perhitungan secara menyeluruh, dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari pengujian didapat torsi tertinggi pada CDI *racing timing* standar pada putaran mesin 4.277 rpm dengan *timing* pengapian $\pm 33^\circ$ sebelum TMA yaitu sebesar 7,16 N.m. Dengan menggunakan CDI *racing timing* standar dapat meningkatkan torsi lebih tinggi
2. Dari pengujian didapat daya tertinggi pada CDI racing dengan timing non-standar pada kecepatan putaran mesin 6.791 rpm dengan timing pengapian $\pm 33^\circ$ sebelum TMA yaitu sebesar 6,1 HP. Dengan menggunakan CDI *racing timing* standar dapat meningkatkan daya lebih tinggi
3. Dari pengujian didapat konsumsi bahan bakar pada CDI racing lebih boros penggunaan bahan bakar dibandingkan CDI standar

5.2 Saran

Saran yang dapat disampaikan pada pengujian kondisi CDI standar, CDI *racing timing* standar, dan CDI *racing 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. Untuk pemakaian CDI *racing* baik digunakan pada kendaraan yang disetting dengan kecepatan tinggi.
4. Untuk pemakaian sehari-hari dianjurkan menggunakan CDI standar karena lebih sedikit penggunaan bahan bakar.
5. Perlu adanya pengujian ethanol dengan kadar air yang lebih rendah untuk menghasilkan hasil yang maksimal.
6. Untuk mempermudah melakukan penelitian tentang motor bakar perlu adanya alat test di laboratorium Teknik Mesin IMV