

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari proposal tugas akhir dan uraiannya yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik kesimpulan bahwa:

1. Cara Kerja sistem transmisi otomatis: Jika mesin berputar pada putaran rendah, daya putar dari poros engkol diteruskan ke *pulley primary* => *V-belt* => *pulley secondary* => kopling *centrifugal*. Putaran menengah, pemberat pada *pulley primary* mulai bergerak keluar karena gaya *centrifugal* menekan primary *sliding sheave*. Putaran tinggi jika putaran mesin lebih, maka gaya keluar pusat dari pemberat semakin bertambah. Sehingga semakin menekan *V-belt* dan diameter membesar, diameter *pulley secondary* semakin mengecil.
2. Identifikasi penyebab kerusakan pada CVT, mesin hidup tetapi skuter tidak mau bergerak. Bisa disebabkan diantaranya: *Drive belt* aus, ramp plate rusak, *clutch shoe* aus/rusak, pegas *driven face* patah. Sementara jika mesin mogok atau skuter bergerak dengan perlahan: *Drive belt* aus, pegas *driven face* lemah, *weight rollers* aus, permukaan *pulley* tercemar kerak. Dalam perbaikan pada komponen CVT yaitu: Jika komponen aus atau sudah melewati batas pemakaian, maka komponen harus segera di ganti, untuk menjaga supaya komponen lain terhindar dari kerusakan.

5.2 Saran

Berdasar kesimpulan diatas, penulis berharap pembaca dapat mengerti tentang komponen, cara kerja, dan perawatan sistem transmisi otomatis pada sepeda motor Yamaha Mio, dan penulis memberi saran sebagai berikut:

1. Diharapkan pembaca paham dan mengerti tentang komponen, cara kerja, dan perawatan sistem transmisi otomatis pada sepeda motor Yamaha Mio sebelum akhirnya bisa melakukan identifikasi masalah dan perawatan pada sistem transmisi otomatis sepeda motor Yamaha Mio
2. Identifikasi dilakukan dengan harapan pembaca bisa mengetahui penyebab kerusakan atau masalah yang terjadi pada sistem transmisi otomatis sepeda motor Yamaha Mio. Setelah melakukan identifikasi diharapkan pembaca bisa melakukan *service* atau perbaikan sendiri.