

## BAB V

### PENUTUP

#### 1.1. Kesimpulan

Berdasarkan data yang didapat dari hasil pengujian, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Berdasarkan pengujian menggunakan alat ukur flowbench, data *airflow* (cfm) yang di dapat dari lubang *intake* yang sudah di *porting* mencapai 35,6 cfm pada pembukaan klep 7 mm sedangkan dari lubang *intake* yang masih standar hanya 28,6 cfm pada pembukaan klep 7 mm. Dari pengujian tersebut terjadi kenaikan angka *airflow* sebesar 7 (cfm), sehingga terbukti bahwa *porting* pada lubang *intake* akan menaikkan angka *aiflow* (cfm) .
- b. Berdasarkan hasil pengujian dynotest menggunakan *dynamometer* sportdyno v3.3 pada pengambilan data awal sebelum di *porting* lubang *intake* dan menaikkan rasio kompresi ruang bakar yaitu torsi maksimum yang dicapai 7.29 N.m pada saat 5225 rpm dan daya maksimum yang dicapai yaitu 6,6 HP pada saat 7237 rpm sedangkan pada pengambilan data kedua setelah di *porting* dan menaikkan rasio kompresi ruang bakar yaitu torsi maksimum yang dicapai sebesar 10 N.m pada saat 4960 rpm dan daya maksimum yang dicapai sebesar 8,9 HP pada saat 7425 rpm, sehingga modifikasi *porting* saluran *intake* dan kompresi ruang bakar menaikkan daya sebesar 2,3 HP dan torsi sebesar 2,71 N.m pada mesin Honda astrea 800.

## 1.2. Saran

1. Melakukan riset *porting* sebaiknya di lakukan dari *intake manifold* sampai dengan *seating* klep bagian dalam, agar data angka *airflow* hasil dari pengujian dengan alat ukur flowbench lebih sempurna.
2. Pengambilan data rasio kompresi ruang bakar dengan menggunakan buret sebaiknya di persiapkan dengan baik, di anjurkan untuk menggunakan mesin khusus yang disiapkan untuk mengukur rasio kompresi dengan metode buret.
3. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai portingan pada sepeda motor injeksi, sehingga bisa di ketahui perbedaan pada hasil dynotest dengan motor yang masih menggunakan karburator.