

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan data yang didapatkan dari penelitian tentang pengaruh penggunaan CDI *racing*, koil *racing*, dan busi *racing*, terhadap karakteristik percikan bunga api dan kinerja Motor 4 langkah 150 cc berbahan bakar pertamax maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

- a. percikan bunga api terbaik pada CDI BRT, koil standar busi *iridium* dengan suhu busi 8000-9000 K, percikan bunga api stabil fokus pada satu titik.
- b. daya tertinggi pada CDI BRT, koil KTC, dan busi standar yaitu 16,9 HP pada putaran mesin 9288 rpm, daya terendah pada variasi CDI BRT, koil standar, dan busi *iridium* yaitu 14,8 HP pada putaran mesin 8780 rpm. Torsi tertinggi pada CDI standar, koil standar, dan busi *racing* yaitu sebesar 14 N.m pada putaran mesin 7677 rpm, torsi terendah pada variasi CDI BRT, koil standar, dan busi *iridium* torsi yaitu sebesar 12,84 N.m dengan putaran mesin 6819 rpm.
- c. konsumsi bahan bakar uji jalan tertinggi pada CDI BRT, koil KTC, dan busi *iridium* dengan konsumsi bahan bakar 36,97 km/liter.

5.2. Saran

Saran yang bisa penulis sampaikan dalam pengujian pengaruh penggunaan CDI *racing*, koil *racing*, dan busi *racing* terhadap karakteristik percikan bunga api dari kinerja motor 4 langkah 150 cc berbahan bakar pertamax yaitu:

- a. pergantian komponen pengapian standar dengan komponen *racing* tidak ada perbedaan yang signifikan jika dilihat dari daya dan torsi. Jadi untuk mendapatkan kerja mesin yang lebih tinggi pergantian komponen pengapian di imbangi dengan pergantian *part racing* yang lain seperti

oversize diameter piston, penggantian katup in dan ex, penggantian mainjet dan pilot jet pada karburator.

- b. pengujian *dyno test* motor yang di uji harus prima dan tidak ada kerusakan yang dapat mempengaruhi hasil *dyno test*.
- c. kondisi pengujian harus sama baik dari suhu maupun dari cara pengujian yang dilakukan.