

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Dengan melakukan pengujian, mengolah data dan menganalisis hasil data yang didapatkan dari hasil pengujian secara menyeluruh, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Penggunaan CDI *racing* terbukti meningkatkan torsi dan daya mesin. Hasil torsi tertinggi didapatkan pada variasi CDI Rextor map 1 dengan bahan bakar Shell Super yaitu 18,96 N.m pada putaran mesin 6500 rpm. Sedangkan daya terbesar yaitu menggunakan variasi CDI Rextor map E dengan bahan bakar Shell Super yaitu 18,92 HP pada putaran mesin 7750 rpm. Hal tersebut dikarenakan pada CDI Rextor pengaturan derajat pengapian diatur lebih maju dan listrik yang dihasilkan CDI Rextor lebih besar dari pada CDI standar. Hal tersebut mengakibatkan pada saat pembakaran, bahan bakar Shell Super dengan nilai oktan 92 dapat terbakar sempurna, sehingga torsi dan daya lebih besar dari pada CDI standar.
2. Bahan bakar yang digunakan pada saat pengujian menghasilkan torsi dan daya yang berbeda. Torsi tertinggi didapatkan dengan CDI Rextor Map 1 menggunakan bahan bakar Shell Super. Sedangkan daya tertinggi dihasilkan dengan CDI Rextor Map E menggunakan bahan bakar Shell Super.
3. Konsumsi bahan bakar paling hemat atau menghasilkan jarak tempuh yang jauh yaitu menggunakan CDI Rextor Map 1.
4. Bahan bakar yang paling hemat atau menghasilkan jarak tempuh yang paling jauh yaitu menggunakan bahan bakar Pertamina Turbo.
5. Hasil variasi torsi yang terbaik yaitu menggunakan CDI Rextor Map 1 menggunakan bahan bakar Shell Super. Sedangkan daya tertinggi menggunakan variasi CDI Rextor Map E menggunakan bahan bakar Shell Super.

## 5.2 Saran

Saran yang dapat disampaikan pada pengujian Pengaruh Pengaruh Setting Timming Pengapian Variasi CDI dan Variasi Bahan Bakar Petamax Turbo dan Shell Super Terhadap Ujuk Kerja Mesin Bensin 4 Langkah 225 CC yaitu:

1. Penggantian CDI Rextor terbukti meningkatkan torsi, daya dan konsumsi bahan bakar menjadi lebih meningkat tetapi tidak naik secara signifikan. Untuk mendapatkan hasil yang lebih maksimal dapat diimbangi dengan penggantian *part racing* yang lainnya, seperti penggantian karbulator *oversize* diameter piston dan komponen pendukung lainnya.
2. Pada saat melakukan mapping CDI *racing* perlu orang yang ahli pada bidangnya, karena agar tidak terjadi kesalahan yang tidak diinginkan pada saat pengambilan data.
3. Pada saat akan melakukan penelitian motor harus dalam kondisi baik.
4. Perlu adanya mesin *dynoyest* di laboratorium Teknik Mesin UMY agar mempermudah penelitian.