

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Secara keseluruhan nilai intensitas cahaya yang dihasilkan dari lampu utama standar bawaan sepeda motor cenderung lebih rendah dibandingkan dengan nilai intensitas cahaya yang dihasilkan dari lampu utama LED, dengan variasi beban didapat penggunaan beban yang aman digunakan adalah 40 dan 50kg karenan pancaran cahaya yang dihasilkan lampu utama standar atau lampu utama LED cenderung mengarah ketengah dan penggunaan lampu utama LED 6 sisi masih aman karenan nilai intensitas cahaya yang dihasilkan tidak melebihi batas yang ditentukan.
2. Frekuensi kebisingan suara knalpot racing yang dihasilkan cukup tinggi diatas batas ambang kebisingan, penggunaan knalpot racing tipe Nob1 Neo SS dual sound dilengkapi dengan peredam bawaan atau dB killer menghasilkan kebisingan dibawah batas ambang kebisingan. Dengan penambahan peredam glasswool hingga padat didalam silencer knalpot maka akan menurunkan suara bising yang dihasilkan.

5.2 Saran

1. Penggunaan lampu utama LED diharapkan untuk tidak terlalu membawa beban berat di belakang yang dimana agar tidak mengganggu pengendara yang ada didepanya dan pengendara itu sendiri karena daya pancar cahaya lampu utama LED sangat terang dan menyilaukan jika dibandingkan dengan lampu utama standar.
2. Penggunaan knalpot racing atau modifikasi yang tidak memiliki peredam (dBkiller) bawaan dari parik diharapkan untuk mengecek kembali isi glasswool yang ada didalam silencer jika masih terdapat rongga sebaiknya untuk dilakukan penambahan glasswool agar suara yang dihasilkan dibawah batas ambang kebisingan sesuai peraturan pemerintah.

5.3 Ucapan Terima Kasih

Segala Kerendahan hati penulis menyadari bahwa tanpa para pembimbing dan dukungan dari semua pihak, maka Skripsi ini tidak dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu dengan penuh rasa hormat, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Katno dan Ibu Mahdalena sebagai orang tua yang telah memberikan do'a, semangat, dukungan, motivasi dan kasih sayang serta kepercayaan kepada penulis agar mampu menyelesaikan Tugas Akhir dan pendidikan di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
2. Bapak Berli Paripurna Kamiel, S.T., M.Eng. Sc., Ph.D. selaku kepala Program Studi Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
3. Bapak Teddy Nurcahyadi, ST., M.Eng. dan Bapak Tito Hadji Agung Santoso, ST., M.T. selaku dosen pembimbing Tugas Akhir, Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
4. Bapak Dr.Ir. Sudarja, M.T. selaku penguji Laporan Tugas Akhir.
5. Bapak Mujiyana selaku Koordinasi LAB di Program Studi Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
6. Seluruh staff pengajar di Program Studi Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
7. Mas Feri dan ibu yang telah banyak membantu selama proses penelitian di Jl. Samas, Yogyakarta.
8. Rekan-rekan seperjuangan yang tiada henti memberikan dukungan dan motivasi kepada penulis.
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan yang telah memberikan semangat, doa dan telah membantu penulisan Tugas Akhir ini.