

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Dengan mengkaji kegiatan penelitian yang meliputi proses pengambilan data, hasil pengujian serta hasil perhitungan secara menyeluruh, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Torsi tertinggi untuk pengapian standar 2 busi adalah 9,34 N.m pada putaran 6323 rpm. Daya tertinggi untuk pengapian 2 busi standar adalah 6,24 kW pada putaran 6382 rpm. Sedangkan Torsi tertinggi untuk pengapian *racing* 2 busi adalah 9,48 N.m pada putaran 6283 rpm. Daya tertinggi untuk pengapian *racing* 2 busi adalah 6,338 kW pada putaran 6424 rpm.
2. Hasil analisa perbandingan antara pengapian *racing* dan pengapian standar adalah sebagai berikut :
  - a. Pada penggunaan pengapian *racing* kinerja motor uji meningkat dibanding dengan penggunaan pengapian standar.
  - b. Pada penggunaan pengapian *racing* konsumsi bahan bakar lebih tinggi dibandingkan dengan penggunaan pengapian standar.
3. Torsi tertinggi untuk pengapian standar 1 busi adalah 9,54 N.m pada putaran 6250 rpm. Daya tertinggi untuk pengapian standar 1 busi adalah 6,413 kW

## 5.2. Saran

Saran yang dapat disampaikan adalah:

1. Untuk mendapatkan performa mesin yang meningkat penggunaan variasi pengapian standar dan *racing* (2 busi, CDI) dengan penyalaan api busi secara bersamaan belum mampu meningkatkan torsi dan daya pada putaran rendah sampai ke putaran tinggi. Maka disarankan untuk penelitian lebih lanjut agar menggunakan pengapian digital yang sudah dilakukan oleh BAJAJ PULSAR 135 CC, yaitu penyalaan dua busi secara hampir bersamaan yang diatur oleh sebuah *microprocessor*.
2. Kemudian untuk penggunaan variasi pengapian *racing* sebaiknya kendaraan uji disertakan pula perubahan pada bagian pembuangan agar gas hasil pembakaran yang keluar melalui lubang buang lebih efisien