

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

1. Pengaruh variasi penggunaan CDI terhadap daya (Hp) yang dihasilkan sepeda motor Honda GL 200 tahun 2010, pada CDI standar GL 200 daya tertinggi yang dihasilkan yaitu sebesar 15,4 Hp pada 9000 rpm, dan untuk daya terendah yang di hasilkan CDI standar Honda GL 200 yaitu 1,6 Hp pada 3000 rpm. Pada CDI 32900-30D10-000 daya tertinggi yang dihasilkan yaitu sebesar 19,6 Hp pada 9000 rpm, sedangkan untuk daya terendah yang di hasilkan menggunakan CDI 32900-30D10-000 yaitu 3 Hp pada 3000 rpm. Pada CDI 30412-KYR-000 daya tertinggi yang dihasilkan yaitu sebesar 17,4 Hp pada 9000 rpm, dan untuk daya terendah yang di hasilkan CDI 30412-KYR-000 yaitu 2,7 Hp pada 3000 rpm. Secara keseluruhan daya tertinggi yang dihasilkan 19,6 Hp pada 9000 rpm yaitu menggunakan CDI 32900-30D10-000 dan sedangkan untuk daya terendah yang dihasilkan yaitu 1,6 Hp menggunakan CDI standar Honda GL 200.
2. Pengaruh variasi penggunaan CDI terhadap torsi (Nm) yang dihasilkan sepeda motor Honda GL 200 tahun 2010, pada CDI standar GL 200 torsi tertinggi yang dihasilkan yaitu sebesar 12,1 Nm pada 9000 rpm, dan untuk torsi terendah yang di hasilkan CDI standar Honda GL 200 yaitu 1,7 Nm pada 3000 rpm. Pada CDI 32900-30D10-000 torsi tertinggi yang dihasilkan yaitu sebesar 14,5 Nm pada 9000 rpm, sedangkan untuk torsi terendah yang di hasilkan CDI 32900-30D10-000 yaitu 3,5 Nm pada 3000 rpm. Pada CDI 30412-KYR-000 torsi tertinggi yang dihasilkan yaitu sebesar 13,8 Nm pada 9000 rpm, dan untuk torsi terendah yang di hasilkan CDI 30412-KYR-000 yaitu 4,4 Nm pada 3000 rpm. Secara keseluruhan torsi tertinggi yang dihasilkan 14,5 Nm pada 9000 rpm yaitu menggunakan CDI 32900-30D10-000 dan sedangkan untuk torsi terendah yang dihasilkan yaitu 1,7 Nm menggunakan CDI standar Honda GL 200.
3. Pengaruh variasi penggunaan CDI terhadap *Air Fuel Ratio* (AFR) yang dihasilkan sepeda motor Honda GL 200 tahun 2010, *Air Fuel Ratio* (AFR)

tertinggi dihasilkan 18,97 pada 6000 rpm, 7500 rpm, dan 9000 rpm yaitu pada CDI standar Honda GL 200 dan CDI 32900-30D10-000, sedangkan CDI 30412-KYR-000 pada 1500 rpm, 4500 rpm, dan 7500 rpm. Untuk afr terendah CDI standar Honda GL 200 dan CDI 32900-30D10-000 yaitu 18,96 pada 1500 rpm, 3000 rpm, dan 4500 rpm, dan untuk CDI 30412-KYR-000 *Air Fuel Ratio* (AFR) terendah yang dihasilkan yaitu di 3000 rpm, 6000 rpm, dan 9000 rpm.

Hasil perbandingan nilai daya (Hp) pemakaian variasi CDI terjadi peningkatan daya dari putaran rendah sampai tinggi, pada 3000 rpm mengalami peningkatan daya tertinggi 88% dari penggunaan CDI 32900-30D10-000. Perbandingan nilai torsi (Nm) pemakaian variasi CDI terjadi peningkatan torsi dari putaran rendah sampai tinggi, pada 3000 rpm mengalami peningkatan torsi tertinggi 106% dari penggunaan CDI 32900-30D10-000. Perbandingan AFR (*air fuel ratio*) pemakaian variasi CDI nilai peningkatan maupun penurunan kecil dari 1500 rpm, 3000 rpm, 4500 rpm, 6000 rpm, 7500 rpm, 9000 rpm.

5.2. Saran

Dari hasil pengujian, perhitungan, dan analisis data yang telah dilakukan, maka dapat diberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilakukan pada sepeda motor Honda GL200 tahun 2010, diharapkan ada penelitian lebih lanjut dengan menggunakan sepeda motor jenis lainya dengan kapasitas cc yang berbeda.
2. Penelitian ini difokuskan pada daya, torsi, dan *air fuel ratio* diharapkan ada penelitian lebih lanjut dengan memfokuskan pada konsumsi bahan bakar dan emisi gas buang.
3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan variasi CDI dapat memberikan peningkatan daya, dan torsi mesin. Oleh karena itu, CDI 32900-30D10-000 sangat disarankan digunakan pada dunia balap, akan tetapi bisa juga di gunakan untuk motor harian karena memiliki batas limiter yang tinggi sangat cocok ketika menggunakan bahan bakar pertamax, dan juga melihat kondisi sekarang terbatasnya ketersediaan bahan bakar pertalit.