

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1. Kesimpulan**

Dari hasil variasi celah katup masuk didapat bahwa celah katup 0,03 mm kandungan HC sebesar 275,1 (ppm), celah katup 0,08 mm kandungan HC sebesar 1850 (ppm), celah katup 0,1 mm kandungan HC sebesar 1895 (ppm), dan celah katup 0,05 mm merupakan celah katup yang ideal/tebaik, dimana kandungan HCnya 181,5 (ppm).

Celah katup 0,03 mm kandungan CO sebesar 5,6 (%), celah katup 0,08 mm kandungan CO sebesar 7,5 (%), celah katup 0,1 mm kandungan CO sebesar 6,35 (%), dan celah katup 0,05 mm, dimana kandungan CO nya 4,95 (%). yang relatif rendah dari ambang batas sesuai dengan standart Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 05 Tahun 2006. Bahwa ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor lama, untuk sepeda motor 4 tak, gas buangnya harus mengandung  $CO < 5,5$  (%) .

### **5.2. Saran**

1. Sebaiknya penyetelan celah katup masuk harus sesuai dengan spesifikasi mesin, harapannya agar pada kondisi putaran mesin tertentu efisiensi volumetrik rata-rata tetap tercapai dengan maksimum.
2. Untuk menghindari setelan celah katup yang tidak sesuai dengan spesifikasi mesin, lakukanlah tune-up mesin secara rutin agar performa mesin tetap dalam kondisi yang baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arismunandar, Wiranto: Penggerak mula motor bakar torak, Ganesha ITB Bandung 1988.
- Maleev, V.L., dkk, (1995), Operasi dan Pemeliharaan Mesin Diesel, Erlangga, Jakarta.
- VEDC Malang . 2006 Modul mekanisme katup. : Departemen Otomotif PPPP/VEDC Malang.
- VEDC Malang . 2000 Modul dasar motor bakar. : Departemen Otomotif PPPP/VEDC Malang.
- Daryanto, 2001 pengetahuan teknik sepeda motor. Jakarta : pedoman ilmu Jaya

