

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dari pengaruh nilai oktan bahan bakar terhadap hasil uji emisi CO/HC , maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Nilai oktan bahan bakar berpengaruh negatif terhadap hasil uji emisi CO/HC yang berarti jika semakin tinggi nilai oktan maka semakin rendah hasil uji emisi CO/HC dimana nilai oktan berpengaruh sebesar 47,6% terhadap kadar CO pada emisi dan 37% terhadap kadar HC pada emisi.
2. Hasil uji CO/HC tidak hanya dipengaruhi oleh nilai oktan pada bahan bakar saja dikarenakan hasil dari output SPSS model summary menunjukkan angka sebesar 47,6% untuk CO dan 37% untuk HC dimana hasil tersebut belum utuh 100% yang berarti terdapat sisa 52,4 % faktor lain untuk CO dan 63% faktor lain untuk HC.
3. Nilai oktan bahan bakar penting bagi kendaraan dikarenakan dapat menambah kinerja mesin dan dapat mencegah terjadinya detonasi yang dapat merusak bagian mesin.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas untuk mengurangi dampak akibat emisi penggunaan kendaraan bermotor mesin bensin maka saran yang dapat dilakukan adalah

1. Menggunakan bahan bakar dengan nilai oktan yang tinggi agar mengurangi kandungan CO&HC pada emisi kendaraan bermotor mesin bensin.
2. Menggunakan bahan bakar dengan nilai oktan yang tinggi agar mengurangi kemungkinan terjadinya detonasi yang mengakibatkan kerusakan bagian mesin.

3. Melakukan penelitian lebih lanjut tentang faktor yang mempengaruhi hasil uji emisi CO/HC.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2010. *Prosedur Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Budianto, Ardi. 2015. *Bahaya Emisi Gas Buang Karbon Monoksida dan Timbal*.
www.ardibudianto.web.unej.ac.id. Diakses 13 Februari 2019.
- Gujarati, Damodar. 2001. *Ekonometrik Dasar*.
- Jannah, K., M. 2015. *Pertalite versus premium*.
www.economy.okezone.com/read/2015/04/24/19/1139532/pertalite-versus-premium.com.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia.[Online].
Kbbi.kemdikbud.go.id. Diakses 13 Februari 2019
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 Tentang *Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan Serta Komponen-Komponennya*;
- Maryanto, D., *Penurunan Kadar Emisi Gas Buang Karbon Monoksida (CO) dengan Penambahan Arang Aktif pada Kendaraan Bermotor*.
- Moekijat. 2008. *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta : BFFE.
- Ningrat, W.K, Kusuma,W., & Adnyana, B. 2016. *Pengaruh Penggunaan Bahan Bakar Pertalite Terhadap Akselerasi Dan Emisi Gas Buang Pada Sepeda Motor Bertransmisi Otomatis*.
- Nugraha. S., S. 2017 *Analisis Pengaruh Nilai Oktan Terhadap Emisi Gas Buang dan Efisiensi Konsumsi Bahan Bakar Pada Mesin Motor Bakar 4 Stroke Dengan Teknologi Ijeksi*.
- Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 12 tahun 2010 Tentang *Pelaksanaan Pengendalian Pencemaran Udara di Daerah*;
- Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 05 Tahun 2006 Tentang *Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang *Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor*;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang *Kendaraan*;
- Saiful, Dika. 2016. *Bahan Bakar Mesin Bensin*. www.dikasaiful.blogs.uny.ac.id. Diakses pada 15 Februari 2019.

- Setiawan, Firman. 2009. *Pengaruh Emisi Gas Buang Terhadap Perubahan Iklim*.
www.firmans08.wordpress.com. Diakses 13 Februari 2019.
- Sony Tambunan, Toman. 2018. *Standar Operasional Prosedur Instansi Pemerintah*. Bandung : Yrama Widya;
- Sugiyono. 2007. *Statistika Untuk Penelitian*. CV Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. CV Alfabeta.