

BAB V

KESIMPULAN

V.1 Kesimpulan

Dari pembahasan hasil penelitian di atas dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil uji *brake tester* dengan beban sesuai Daya Angkut untuk jenis material kanvas rem organik menghasilkan efisiensi 51,7% dan untuk jenis material kanvas rem asbes 34,3%. Percobaan kedua dengan beban sesuai $\frac{1}{2}$ DA menghasilkan efisiensi 61% untuk jenis material kanvas rem organik dan 50,5% untuk jenis material kanvas rem asbes, pada percobaan dengan kondisi beban $\frac{1}{4}$ DA dengan uji *brake tester* menghasilkan efisiensi 62,4% untuk jenis material kanvas rem organik dan 52% untuk jenis kanvas rem asbes, sedangkan percobaan dengan beban $\frac{1}{8}$ DA menghasilkan efisiensi 64,4% untuk jenis material kanvas rem organik dan 56,6% untuk jenis material kanvas rem asbes.
2. Diketahui jumlah gaya rem berdasarkan jenis material kanvas rem organik dengan beban muatan 121 kg sebesar 308 kgf, 243 kg sebesar 346 kgf, 487 kg sebesar 438 kgf, 975 kg sebesar 505 kgf. Sedangkan jumlah gaya rem berdasarkan jenis material kanvas rem asbes dengan beban muatan 121 kg sebesar 277 kgf, 243 kg sebesar 296 kgf, 487 kg sebesar 365 kgf, 975 kg sebesar 326 kgf.

V.2 Saran

Dari kesimpulan penelitian yang didapat, maka penulis memberikan saran yaitu sebagai berikut:

1. Jenis material kanvas rem organik lebih baik dibandingkan jenis material kanvas rem asbes karena telah dilakukan dengan hasil penelitian ini.
2. Sebaiknya pemilik kendaraan ketika melakukan perawatan atau perbaikan kanvas rem memilih jenis material kanvas rem organik dibandingkan jenis material asbes dikarenakan hasil nilai efisiensi pengereman lebih bagus jenis material kanvas rem organik dibandingkan dengan jenis material kanvas rem asbes.
3. Bagi peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini bisa digunakan sebagai bahan perbandingan dan referensi untuk penelitian, dan sebagai bahan pertimbangan untuk lebih memperdalam penelitian selanjutnya perlu penambahan seperti : Mengukur titik bakar ketahanan kanvas rem, mengukur ke ovalan pada tromol dan mengukur elips pada tromol.

DAFTAR PUSTAKA

- Afif Ahmad (2015). Pengaruh bahan kampas rem terhadap respon getaran pada sistem rem cakram. *Jurnal Teknik Mesin Indonesia*, 12(1), 1-7.
- Andriyanto, M., & Waluyo, B. (2019). *Pengaruh Variasi Serat Ampas Tebu dengan Matrik Phenolic Resin terhadap Tingkat Keausan, Kekerasan, dan Koefisien Gesek sebagai Bahan Alternatif Kampas Rem Non Asbestos* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Ismanto. (2003). Teknik Pengukur dan Penetapan Daya Angkut (Tegal).
- Ismet and Jecky. (2017). Pengaruh Fraksi Volume Penguat Abu Terbang, Serbuk Besi dan Matrik Resin terhadap Keausan dan Kekerasan untuk Bahan Kampas Rem. *AUSTENIT*, 9(1).
- Kurniawandhani (2017). Analisis Gaya Pada Rem Cakram (Disk Brake) Untuk Kendaraan Roda Empat. Universitas Gunadarma
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 Ambang Batas Efisiensi Rem.
- MAKARA of Technology Series*, 13(2), pp. 53–58. doi: 10.7454/mst.v13i2.466.n komposit dengan filler palm slag', pp. 0–4.
- M Syarifudin. (2016). Pengaruh jenis kanvas rem dan pembebanan Pedal terhadap putaran output roda dan laju keausan Kanvas rem pada sepeda motor. *PROTON*, 3(2).
- Nafsan Upara (2019) yang berjudul Analisis Komparasi Kualitas Produk Kampas Rem Cakram Antara Original Dengan After Market
- Nawang Sari, P. *Analisis Pengaruh Ukuran Serbuk Kaca pada Pembuatan Kanvas Rem Sepeda Motor dengan Pengisi Serbuk Piston Bekas* (Doctoral dissertation, Riau University).
- Qomaruddin and Hidayat, T. (2015) 'Analisa Gaya Sistem Rem Depan Daihatsu Xenia Tipe R Tahun 2012', *Prosiding SNATIF*, pp. 315–322.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kelaikan Jalan.