

BAB VI

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Ada beberapa kerusakan yang terjadi pada *sub-assembly* kopling seperti susah pindah gigi, tenaga mesin berkurang, dll. Untuk perambatan kerusakan seperti pegas kopling lemah maka akan merambat ke komponen lain yang seperti cakram kopling mudah aus dan bila tidak dilakukan maka akan merambat ke plat kopling, dan kemudian malfungsi pada sitem kopling.
2. Tabel kekritisian komponen tersusun dengan menggunakan metode penilaian kualitatif sehingga dihasil untuk komponen kritis yaitu cakram kopling. Untuk umur cakram kopling didapatkan menggunakan perhitungan umur dari buku Sularso, dan Kiyokatsu Suga. Untuk umurnya sendiri dengan pemakaian selama pengujian dihasilkan jadwal pergantian pada bulan ke-42 / 40.000 km.
3. Penerapan RCM pada *sub-assembly* kopling dengan melalui beberapa langkah seperti FMECA, LTA, estimasi umur komponen utama. Jenis perawatan yang harus diterapkan adalah *preventive maintenance*, *reactive maintenance* dan inpeksi yang didukung dengan perkiraan usia pakai pada kondisi yang ekstrim. Sehingga pada akhirnya akan menghasilkan sebuah *schedule* perawatan yang baru untuk melengkapi *schedule* standar yang ada dengan harapan *schedule* tambahan ini akan membantu dalam memperpanjang usia komponen kopling.
4. Manajemen resiko menunjukkan adanya akibat bila perawatan tidak dilakukan dengan baik dan rutin. Resiko-resiko yang akan terjadi pada *sub-assembly* adalah kerusakan komponen dan perambatan kerusakan sehingga berakibat *breakdown*, sedangkan resiko kecelakaan akibat *breakdown* memiliki persentase kecil. Pentingnya manajemen resiko untuk menginformasikan resiko-resiko yang dapat terjadi akibat perawatan yang tidak teratur dan pemkaian tidak normal

5.2 Saran

1. Diharapkan produsen dapat menerap metode perawatan berbasis RCM dengan berbagai tahap yang dilakukan untuk meningkatkan kehandalan sepeda motor dan juga membuat sebuah buku pedoman manajemen resiko untuk memberikan kesadaran pada konsumen jika tidak melakukan perawatan dengan baik.
2. Diharapkan konsumen dapat memahami dan menerapkan pentingnya perawatan sepeda motor untuk *sub-assembly* kopling sehingga dihasilkan usia pakai yang lebih panjang dan kenyamanan dalam berkendara
3. Setelah *schedule* perawatan yang baru dapat dilanjutkan lagi dalam bentuk aplikasi *software* untuk mempermudah dalam melakukan perawatan yang terjadwal dan dapat menampilkan resiko-resiko yang terjadi.