

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Di bagian ini akan dibahas tentang pengertian sepeda yang meliputi prinsip cara kerja sepeda, bagian-bagian sepeda, pratinjau model sepeda gerobak yang sudah ada di pasaran serta dijelaskan model rancang bangun sepeda penarik gerobak yang akan dibuat. Semua bagian tersebut merupakan landasan pendukung dalam pembuatan sepeda penarik gerobak beban kapasitas 200 Kg.

2.1 Pengertian Sepeda

Sepeda adalah alat transportasi yang sederhana pada awalnya, namun seiring perkembangan zaman sepeda sekarang telah ada yang menggunakan tenaga listrik, yang disebut sepeda elektrik. Seperti ditulis Ensiklopedia Columbia, nenek moyang sepeda diperkirakan berasal dari Perancis. Menurut kabar sejarah, negeri itu sudah sejak awal abad ke-18 mengenal alat transportasi roda dua yang dinamai *velocipede* (Sumber: 1, 2013). “Velo” artinya cepat dan “Pede” artinya kaki, jadi “*velocipede*” artinya kaki yang melangkah atau mengayuh). Bertahun-tahun, *velocipede* menjadi satu-satunya istilah yang merujuk hasil rancang bangun kendaraan dua roda.



Gambar 2.1 Sepeda Ontel
Sumber: (2)

Prinsip kerja sepeda

Roda sepeda (yang belakang) dihubungkan dengan rantai ke *gear* yang digerakkan oleh pedal. *Gear* ini lebih kecil dari pada roda, tapi kecepatan linier roda pasti lebih besar dari pada kecepatan linier *gear*, sehingga untuk menggerakkan roda yang besar diperlukan usaha mengayuh yang kecil saja. Prinsip Bergeraknya sepeda adalah gerak rotasi roda terhadap porosnya di lintasan (jalan) akan menyebabkan gerak translasi juga (melaju di jalan). Misal tiap detiknya terjadi satu putaran (360° atau 2π radian), maka kecepatan sudut roda sepeda $\omega = 2\pi / T = 2\pi$ rad/detik.

Kecepatan sudut ini tentunya menghasilkan kecepatan linier, kecepatan ban bergerak yaitu $v = \omega.R$ misal radius roda sepeda 0,25 meter, maka kecepatan liniernya $v = 1,57$ m/s. Karena permukaan ban bersinggungan dengan jalan maka roda akan bergerak di jalan.

Gambar bagian-bagian dari sepeda

Mengetahui lebih mendalam bagian-bagian penting dari sepeda bertujuan jika ada masalah pada salah satu komponen sepeda, maka akan dapat diketahui dengan detail penyebab masalah tersebut dan bahkan mungkin memperbaikinya.

Bagian utama dari sepeda adalah *Handlebar, Headset, Stem, V-brakes, Rim, Hub, Spokes, Forks, Crank, Bottom Bracket, Chain, Seat post, Saddle, Rear Mechanic, Wheel, Down Tube, Tyre, Inner Tube Valve, Schrader, Freewheel/Cassette, Brake/Gear cables, Pedal, dan Top Tube*. Seperti terlihat pada gambar 2.2 di bawah ini.



Gambar 2.2 Bagian-bagian Sepeda
Sumber: (3)

Stang sepeda yang berfungsi untuk mengarahkan sepeda (*handlebar*), tiang penahan bagian stang sepeda (*headset*), penghubung tiang garpu depan ke stang sepeda (*stem*), rem konvensional dengan karet (*v-brakes*), velg roda (*rim*), *gear* bagian tengah roda yang menyambung ke badan sepeda dan garpu depan (*hub*), jari jari sepeda (*spokes*), garpu depan (*forks*), gigi depan terhubung ke pedal sepeda (*crank*), silinder untuk penahan gigi depan (*bottom bracket*), rantai sepeda (*chain*), tiang penahan *saddle* (*seat post*), tempat duduk sepeda (*saddle*), alat pemindah gigi (*rear mechanic*), roda sepeda termasuk bagian hub (*wheel*), batang penyangga sepeda (*down tube*), ban luar (*tyre*), ban dalam (*inner tube valve*), pentil ban sepeda (*schrader*), gigi belakang sepeda (*freewheel/cassette*), tali rem sepeda (*brake/gear cables*), penggerak *gear* (*pedal*), batang sepeda bagian atas (*top tube*).

Model dan fungsi Sepeda Gerobak Penarik Beban yang Sudah Ada

Sebelum melakukan rancang bangun sepeda penarik gerobak beban kapasitas 200 Kg, harus diperhatikan bentuk atau model sepeda pengangkut beban yang sudah ada sehingga nantinya sepeda penarik gerobak yang dibuat mempunyai bentuk dan fungsi yang berbeda. Di bawah ini adalah pratinjau beberapa gambar sepeda gerobak yang sudah ada di pasaran.



Gambar 2.3 Sepeda dengan Gerobak didepan
Sumber: (4)

Dari gambar 2.3 sepeda pengangkut barang ini didesain dengan gerobak di depan dan sepeda di belakang. Ditinjau dari segi fungsi sepeda ini hanya digunakan untuk mengangkut makanan lebih tepatnya untuk berjualan seperti makanan dan sayuran.



Gambar 2.4 Sepeda dengan Gerobak disamping
Sumber: (5)

Dari gambar 2.4 dapat kita simpulkan bahwa fungsi dari sepeda ini hampir sama dengan sepeda yang ada pada gambar 2.3, tetapi yang menjadikan perbedaannya yaitu sepeda ini didesain dengan sepeda dan gerobak disamping dan sudah dilengkapi setang sehingga pengemudi dapat mengarahkan gerobak tersebut dengan mudah. Dari hasil pengamatan bisa kita lihat fungsi sepeda gerobak ini di buat hanya untuk mengangkut beban ringan seperti makanan, dengan desain gerobak di depan dan gerobak di samping dengan satu orang pengemudi.

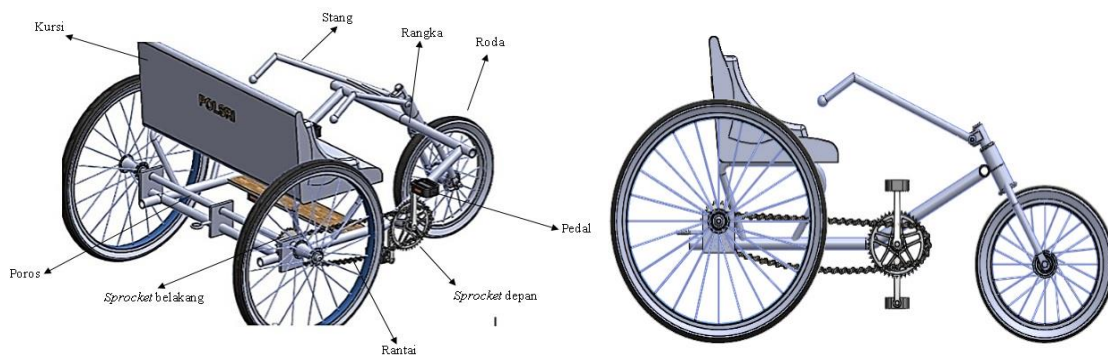
2.2 Perancangan Sepeda Penarik Gerobak Beban 200 Kg

Sepeda penarik merupakan sebuah alat bantu yang dirancang untuk membantu penarikan beban atau untuk angkutan dengan memperhatikan penggunaan yang mudah dioperasikan ke mana-mana menggunakan tenaga manusia. Sepeda gerobak ini dirancang khusus untuk menarik atau mengangkat peralatan bengkel yang didesain dengan sepeda berada didepan dan gerobak dibelakang.

Penggunaan alat ini dilakukan dengan prinsip pedal dan kursi tambahan modifikasi sendiri, dimana sepeda ini digerakan oleh dua orang pengemudi dengan prinsip mengayuh pedal sebagai tenaga penggerak.

Fungsi dari sepeda ini adalah untuk menarik gerobak yang berisi beban atau muatan, proses penarikan gerobak yaitu dengan cara menambah pengait pada bagian depan gerobak dengan tujuan untuk mengaitkan gerobak ke bagian belakang sepeda. Keuntungan dari sepeda gerobak ini adalah operator gerobak tidak susah lagi untuk menarik gerobak yang berisi beban, operator cukup mengayuh sepeda dan mengarahkannya.

Model Rancangan Alat Sepeda Penarik Gerobak



Gambar 2.5 Rancangan Sepeda Gerobak

Sepeda penarik gerobak beban kapasitas 200 kg adalah sepeda yang dibuat khusus untuk kebutuhan bengkel dalam hal untuk membantu proses pengangkatan alat-alat bengkel. Desain dari sepeda ini yaitu dengan dua pengayuh yang bisa digerakan oleh dua orang operator, bertujuan untuk meringankan beban kayuh operator pada saat menarik gerobak yang berisi beban ± 200 kg.

2.3 Bagian Terpenting Dari Sepeda Gerobak

Berdasarkan gambar 2.5 diatas maka bagian-bagian utama dari sepeda penarik gerobak adalah sebagai berikut.

1. Kursi

Kursi berfungsi sebagai tempat duduk pengemudi atau operator agar nyaman pada saat mengoperasikan sepeda.

2. Roda

Roda depan dan belakang berfungsi sebagai penunjang sepeda untuk dapat berjalan maju mundur. Roda belakang sebagai tenaga penerus gerak sepeda yang diterima/didapat dari tenaga yang disalurkan melalui rantai roda. Semakin besar gesekan dan beban kendaraan, maka semakin besar tenaga yang dibutuhkan untuk menggerakkan roda.

3. Stang

Stang berfungsi untuk mengarahkan sepeda agar bisa berbelok ke kiri dan kekanan pada saat berjalan.

4. Rantai dan *sprocket*

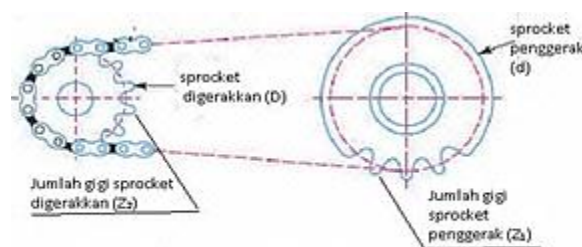
Secara umum Rantai merupakan suatu elemen mesin yang berfungsi memindahkan daya dan putaran dari poros penggerak ke poros yang akan digerakan. Bila jarak antara dua poros relatif dekat maka dapat digunakan roda gigi tetapi apabila jarak antara kedua poros relatif jauh, maka pemindahan daya dapat dilakukan dengan menggunakan rantai.

Untuk memindahkan daya dan putaran yang besar antara dua poros yang cukup terlalu jauh, maka rantai adalah elemen mesin yang tepat untuk digunakan.

Rumus dasar perhitungan *sprocket*:

Jumlah gigi *sprocket* yang digerakan(lihat gambar 2.6):

$$\frac{d}{D} = \frac{Z_1}{Z_2} \quad \dots(1. 6. 1987)$$



Gambar 2.6 Rantai dan *Sprocket*

Sumber: (18)

dengan:

d = diameter *sprocket* penggerak (mm)

D = diameter *sprocket* yang digerakan (mm)

Z_1 = jumlah gigi *sprocket* penggerak (buah)

Z_2 = jumlah gigi *sprocket* yang digerakan (buah)

Putaran *sprocket*

$$n_2 = \frac{Z_1}{Z_2} \times n_1 \dots\dots \dots (2. 6. 1987)$$

dengan:

Z_1 = jumlah gigi *sprocket* penggerak (buah)

Z_2 = jumlah gigi *sprocket* yang digerakan (buah)

n_1 = putaran *sprocket* penggerak (rpm)

n_2 = putaran *sprocket* yang digerakan (rpm)

Diameter rata-rata *sprocket*

Untuk *sprocket* penggerak

$$D_p = \frac{P}{\sin(180/Z_1)} \dots\dots (3. 6. 1987)$$

Untuk *sprocket* yang digerakan

$$D_p = \frac{P}{\sin(180/Z_2)} \dots\dots (4. 6. 1987)$$

dengan:

D_p = diameter rata-rata *sprocket* (mm)

p = *pitch* (mm)

z = jumlah gigi buah (buah)

Rumus dasar perhitungan rantai sepeda gerobak:

Kecepatan rantai (V , m/s)

$$V = \frac{p \cdot n \cdot Z}{60 \times 1000} \text{ (m/s)} \dots\dots (5. 6. 1987)$$

dengan:

n = putaran *sprocket* penggerak (rpm)

z = jumlah gigi *sprocket* penggerak

p = *pitch* (mm)

Beban yang ditimbulkan *sprocket* terhadap rantai

$$F = \frac{102 \times d}{v} \text{ kg} \quad \dots(6. 6. 1987)$$

Kekuatan tarik rantai

$$f_t = S_f \times f \quad \dots(7. 6. 1987)$$

Nilai S_f yang yang dipakai untuk kekuatan tarik adalah 10

Panjang mata rantai

$$L_p = \frac{z_1 + z_2}{2} + \frac{2c}{p} + \frac{\{(z_2 - z_1 / 2\pi)^2\}}{c/p} \quad \dots(8. 6. 19987)$$

dengan:

Z_1 = jumlah gigi sprocket penggerak

Z_2 = jumlah gigi sprocket yang digerakan

p = *pitch* (mm)

c = jarak sumbu sprocket (cm)

5. Bantalan

Bantalan adalah elemen mesin yang menumpu poros berbeban sehingga putaran atau gerak bolak-balik dapat bekerja dengan aman, halus dan tahan lama.

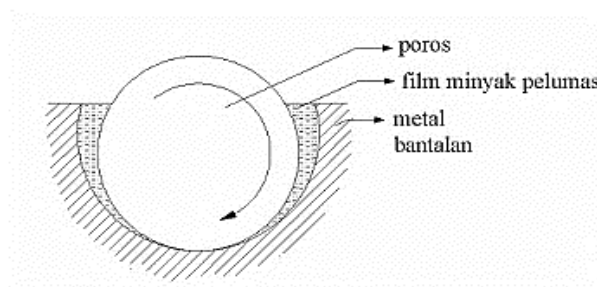
Bantalan harus kokoh untuk memungkinkan poros atau elemen mesin lainnya dapat bekerja dengan baik. Jika bantalan tidak bekerja dengan baik, maka kerja seluruh sistem akan menurun atau tidak bekerja pada semestinya.

Berdasarkan gerakan bantalan terhadap poros, maka bantalan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

a. Bantalan luncur

Bantalan luncur mampu menumpu poros berputaran tinggi dengan beban yang besar. Bantalan ini memiliki kontruksi yang sederhana, dapat dibuat dan dipasang dengan mudah.

Bantalan luncur memerlukan momen awal yang besar karena gesekannya yang besar pada waktu mulai jalan. Pelumasan pada bantalan ini tidak begitu sederhana, gesekan yang besar antara poros dengan bantalan menimbulkan efek panas sehingga memerlukan suatu pendingin khusus seperti terlihat pada gambar 2.7 di bawah ini:



Gambar 2.7 Bantalan Luncur
Sumber: (7)

Lapisan pelumas pada bantalan ini dapat meredam tumbukan dan getaran sehingga hampir tidak bersuara. Tingkat ketelitian yang diperlukan tidak setinggi bantalan gelinding sehingga harganya lebih murah. Macam-macam bantalan luncur adalah bantalan radial, bantalan aksial dan bantalan khusus.

b. Bantalan gelinding

Pada bantalan ini terjadi gesekan gelinding antara bagian yang berputar dengan yang diam melalui elemen gelinding seperti bola (Peluru), rol jarum dan rol bulat seperti yang ditunjukkan pada gambar 2.8.

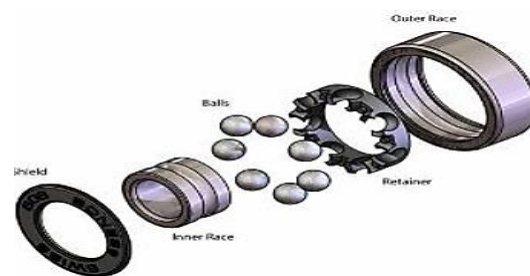
Bantalan gelinding pada umumnya cocok untuk beban kecil dari pada bantalan luncur, tergantung pada elemen gelindingnya. Putaran pada bantalan ini di batasi oleh gaya sentrifugal yang timbul pada elemen gelinding tersebut.

Bantalan gelinding hanya dibuat oleh pabrik-pabrik tertentu saja karena kontruksinya yang sukar dan ketelitiannya yang tinggi. Harganya pun pada umumnya relatif lebih mahal jika dibandingkan dengan bantalan luncur. Bantalan gelinding diproduksi menurut

standar dalam berbagai ukuran dan bentuk, hal ini dilakukan agar biaya produksi menjadi lebih efektif serta memudahkan dalam pemakaian bantalan tersebut.

Keunggulan dari bantalan gelinding yaitu, gesekan yang terjadi pada saat berputar sangat rendah. Pelumasannya pun sangat sederhana, yaitu cukup dengan gemuk bahkan pada jenis bantalan gelinding yang memakai sil sendiri tidak perlu pelumasan lagi.

Meskipun ketelitiannya sangat tinggi, namun karena adanya gerakan elemen gelinding dan sangkar, pada putaran yang tinggi bantalan ini agak gaduh jika dibandingkan dengan bantalan luncur.



Gambar 2.8 Bantalan Gelinding
Sumber: (7)

Tabel 2.3 Bantalan nilai x dan y pada Beban Dinamis

Jenis bantalan	Spesifikasi	Fa/Fr ≤ e		Fa/Fr ≥ e		e				
		x	y	x	Y					
Peluru Alur Dalam	Fa/C = 0.025	1	0	0,56	2,0	0,22				
	= 0.04				1,8	0,24				
	= 0.07				1,6	0,27				
	= 0.13				1,4	0,31				
	= 0.25				1,2	0,37				
	= 0.50				1,0	0,44				
Peluru Kontak Angular	Baris tunggal	1	0	0,35	0,57	1,14				
	Baris Dua Tandem		0	0,35	0,57	1,14				
	Baris Dua Membelakangi		0,05	0,57	0,93	1,14				
	Baris Ganda		0,73	0,62	1,17	0,86				
Mengarah Sendiri	Ringan: Untuk bore	1		0,65						
	10 - 20 mm						1,3	2,0	0,50	
	25 - 35						1,7	2,6	0,37	
	40 - 45						2,0	3,1	0,31	
	50 - 65						2,3	3,5	0,28	
	70 - 100						2,4	3,8	0,26	
	105 - 110						2,3	3,5	0,28	
	Medium: Untuk bore									
	12 mm						1,0	1,6	0,63	
	15 - 20						1,2	1,9	0,52	
	25 - 50						1,5	2,3	0,43	
	55 - 90						1,6	2,5	0,39	
Rol Bulat	Untuk bore	1		0,67						
(Sphere)	23 - 35 mm		2,1		3,1	0,32				
	40 - 5		2,5		3,7	0,27				
	50 - 100		2,9		4,4	0,23				
	100 - 200		2,6		3,9	0,26				
Rol Kerucut	Untuk bore	1	0	0,4						
	30 - 40						1,60	0,37		
	45 - 110						1,45	0,44		
	120 - 150				1,35	0,42				

Sumber: (8)

c. Rumus bantalan gelinding antara lain mengenai:

Beban ekivalen dinamis

$$p_e = x \cdot v \cdot f_r + f_a + f_a \cdot y \quad \text{.....(9. 8. 2011: 120)}$$

dengan:

$$p_e = \text{beban ekivalen dinamis (N)}$$

x = faktor beban radial

y = faktor beban aksial

v = faktor kecepatan

jika cincin dalam yang berputar = 1,2

jika cincin luar yang berputar = 1

f_r = beban aksial (N)

f_a = beban radial (N)

Faktor kecepatan bantalan (f_n)

Untuk elemen gelinding bola

$$f_n = \left[\frac{33,3}{n} \right]^{1/3} \quad \dots(10. 8. 2011: 120)$$

dengan:

f_n = faktor kecepatan

n = putaran (Rpm)

Faktor umur nominal bantalan (f_h)

$$F_h = f_n \frac{c}{p_e} \quad \dots(11. 8. 2011: 121)$$

dengan:

F_h = faktor umur bantalan

f_n = faktor kecepatan bantalan

p_e = beban ekuivalen dinamis (N)

C = beban nominal dinamis spesifik (N)

Umur nominal bantalan (L_h)

$$L_h = 500 f_h^3 \quad \dots(12. 8. 2011: 123)$$

dengan:

L_h = umur nominal bantalan (jam)

f_h = faktor umur bantalan

6. Pedal

Pedal berfungsi untuk mentransfer daya untuk menggerakkan roda sepeda.

7. Poros

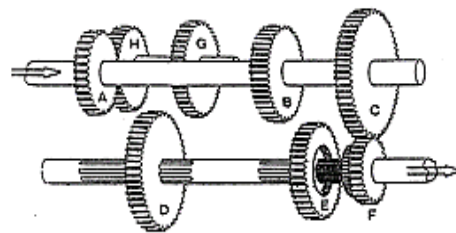
Poros berperan meneruskan daya dan putaran. Umumnya poros meneruskan daya melalui sabuk, roda gigi dan rantai.

Macam-macam poros

Ada beberapa macam jenis poros diantaranya yaitu:

a. Poros Transmisi

Poros jenis ini mendapat beban puntir murni dan beban lentur. Daya ditransmisikan kepada poros ini melalui rantai yang berfungsi untuk meneruskan tenaga mekanik ke komponen penggerak yang lain.



Gambar 2.9 Poros Transmisi
Sumber: (9)

b. Spindel

Poros transmisi yang relatif pendek, seperti poros utama mesin perkakas, dimana beban utamanya berupa puntiran, disebut spindle. Syarat yang harus dipenuhi poros ini adalah deformasinya yang harus kecil, dan bentuk serta ukurannya harus teliti.



Gambar 2.10 Spindel
Sumber:(10)

c. Gandar

Gandar adalah poros yang tidak mendapatkan beban puntir, bahkan kadang-kadang tidak boleh berputar. Contohnya seperti yang dipasang diantara roda-roda kereta barang.



Gambar 2.11 Gandar
Sumber: (11)

Rumus yang berkaitan pada poros pejal

$$T = \frac{\pi}{32} \cdot \sigma_b \cdot d^3 \quad \dots(13. 16. 2005: 200)$$

dengan:

M = momen puntir atau torsi (Nmm)

d = diameter poros (mm)

σ_b = tegangan bengkok (N/mm^2)

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan sepeda penarik gerobak.

1. Rangka yang akan digunakan
2. Beban yang akan diaplikasikan
3. Kemudahan pengemudi

8. Mur dan Baut

Mur dan baut adalah alat pengikat yang sangat penting dalam suatu rangkain sepeda penarik gerobak. Jenis mur dan baut beraneka ragam sehingga dalam penggunaannya disesuaikan dengan kebutuhan.

Pemakaian mur dan baut pada konstruksi sepeda penarik gerobak umumnya digunakan untuk mengikat beberapa komponen, antara lain:

- a. Pengikat pada bantalan
- b. Pengikat jok pada rangka

c. Pengikat poros roda pada rangka



Gambar 2.12 Mur dan Baut
Sumber: (12)

Pemilihan mur dan baut sebagai pengikat harus dilakukan dengan teliti untuk mendapatkan ukuran yang sesuai dengan beban yang diterimanya sebagai usaha untuk mencegah kerusakan pada suatu alat. Adapun kerusakan yang dapat ditimbulkan oleh baut antara lain tegangan akibat geser dan permukaan. Rumus dasar perhitungan tegangan geser dan permukaan pada baut sama juga dengan perhitungan tegangan komponen lain.

Tegangan geser yang terjadi (τ_g):

$$\tau_g = \frac{F}{A} \quad \dots(14. 13. 1983)$$

Untuk penampang pada tegangan geser

$$A = \frac{\pi d^2}{4} \quad \dots(15. 13. 1983)$$

dengan:

F = gaya maksimum yang terjadi (N)

A = luas penampang baut (mm^2)

d = diameter baut (mm)

Tegangan permukaan yang terjadi (τ_p):

$$\tau_p = \frac{f}{a} \quad \dots(16. 13. 1983)$$

Untuk penampang pada poros pejal tegangan permukaan:

$$A = d \cdot l \quad \dots(17. 13. 1983)$$

dengan:

d = diameter baut (mm)

l = panjang baut (mm)

2.4 Karakteristik Dasar Pemilihan Bahan

Dalam setiap perencanaan maka pemilihan bahan dan komponen merupakan faktor utama yang harus di perhatikan jenis dan sifat bahan yang akan digunakan. Misalnya tahan terhadap korosi, tahan terhadap keausan, tekanan dan lain-lain sebagainya.

Kegiatan pemilihan bahan adalah pemilihan bahan yang akan digunakan untuk pembuatan alat agar dapat ditekan seefisien mungkin di dalam penggunaannya dan selalu berdasarkan pada dasar kekuatan dan sumber pengandaannya.

Faktor-faktor yang harus diperhatikan dalam pemilihan material dan komponen adalah sebagai berikut:

1. Efisiensi Bahan

Dengan memegang prinsip ekonomi dan berlandaskan pada perhitungan-perhitungan yang memadai, maka di harapkan biaya produksi pada tiap-tiap unit sekecil mungkin. Hal ini di maksudkan agar agar hasil-hasil produksi dapat bersaing di pasaran terhadap produk-produk lain dengan spesifikasi yang sama.

2. Bahan Mudah Didapat

Dalam perencanaan suatu produk perlu di ketahui apakah bahan yang digunakan mudah didapat atau tidak. Walaupun bahan yang di rencanakan sudah cukup baik akan tetapi tidak di dukung oleh persediaan dipasaran, maka perencanaan akan megalami kesulitan atau masalah dikemudian hari karena hambatan bahan baku tersebut. Untuk itu harus terlebih dahulu apakah bahan yang digunakan itu mempunyai komponen penggantian dan tersedia di pasaran.

3. Spesifikasi Bahan Yang Dipilih

Penempatan bahan harus sesuai dengan fungsi dan kegunaannya sehingga tidak terjadi beban yang berlebihan pada bahan yang tidak mampu menerima

bahan tersebut. Dengan demikian pada perencanaan bahan yang akan digunakan harus sesuai dengan fungsi dan kegunaan suatu perencanaan. Bahan penunjang dari alat yang akan di buat memiliki fungsi yang berbeda dengan bagian yang lainnya, dimana fungsi dan bagian-bagian tersebut akan mempengaruhi antara bagian satu dengan bagian yang lain.

Dalam suatu alat biasanya terdiri dari dua bagian yaitu bagian primer, dan sekunder, dimana bagian tersebut harus dibedakan dalam perletakkannya karena dua bagian tersebut memiliki daya tahan yang berbeda dalam pembebanannya, sehingga bagian primer harus di prioritaskan dari pada bagian sekunder. Apabila ada bagian yang rusak atau aus yang disebabkan karena pemakaian, maka bagian sekunderlah yang mengalami kerusakan terlebih dahulu. Dengan demikian proses penggantian hanya dilakukan pada bagian sekundernya dan tidak mengganggu bagian primer.

4. Pertimbangan Khusus

Dalam pemilihan bahan ini adalah yang tidak boleh diabaikan mengenai komponen-komponen yang menunjang atau mendukung pembuatan alat itu sendiri. Komponen-komponen penyusun alat tersebut terdiri dari dua jenis yaitu komponen yang dapat dibuat sendiri dan komponen yang sudah tersedia dipasaran dan telah distandarkan. Jika komponen tersebut lebih menguntungkan untuk dibuat, maka lebih baik dibuat sendiri. Apabila komponen tersebut sulit untuk di buat tetapi terdapat di pasaran sesuai dengan standar, lebih baik dibeli karena menghemat waktu pengerjaan.

Dalam pertimbangan ini maka diperlukannya pemahaman khusus untuk menentukan bahan yang akan digunakan, tentang bahan sehingga pembuatan komponen dapat ditekan seefisien mungkin didalam penggunaannya dan sumber pengadaannya baik itu batas kekuatan tariknya, tekanannya maupun kekuatan puntirnya karena itu sangat menentukan tingkat keamanan pada waktu pemakaian.

Daftar di bawah ini merupakan komponen-komponen alat dan bahan yang dibutuhkan dalam pembuatan Sepeda Penarik Gerobak secara garis besar dan belum merupakan patokan awal penentuan harga perancangan Alat ini, karena

lebih menyesuaikan terlebih dahulu bahan yang terdapat dilapangan dengan sketsa perancangan.

Tabel 2.2 Spesifikasi Komponen Bagian-bagian Sepeda Penarik Gerobak

No	Nama komponen	Tipe / Spesifikasi	± Berat (kg)
1	Rangka	Pipa besi fe 360 ¾”	1 kg/m x 7m = 7
2	Ban sepeda (depan)	Sepeda <i>citybike</i>	6
3	Poros	Ic 40	1
4	Ban Belakang	Ban Becak	6 x 2 = 12
5	Kursi	Pipa besi fe 360 ½”	2,3 kg/m x 4,2 = 9,8
6	Stang	Sepeda <i>citybike</i>	1
7	Garpu Depan	Sepeda <i>citybike</i>	3
8	Rem Sepeda	Sepeda <i>citybike</i>	0,4
9	Tali Rem	Variasi	0,4
10	Tuas Rem	Sepeda <i>citybike</i>	0,3
11	Pedal	Sepeda <i>citybike</i>	0,5
12	<i>Sprocket</i>	Sepeda <i>citybike</i>	2
13	Bantalan	Variasi	0,5

2.5 Rumus lain yang terkait dalam perancangan Sepeda Gerobak

Rumus kecepatan linear (V, m/s)

$$V = \frac{s}{t} \quad \text{.....(18. 14. 2011: 19)}$$

dengan:

s = jarak yang ditempuh (m, km)

V = kecepatan (km/jam, m/s)

t = waktu tempuh (jam, sekon)

Kecepatan di jalan menanjak (lihat gambar 2.13):

$$V = \frac{s.m.a}{w . \cos \alpha . t} \quad \text{.....(19. 14. 2011: 19)}$$

dengan:

s = jarak yang ditempuh (m, km)

V = kecepatan (km/jam, m/s)

m = berat (kg)

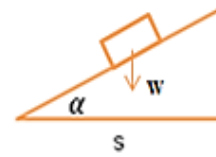
a = percepatan (m/s^2)

w = beban (kgm/s^2)

t = waktu tempuh (jam, sekon)

Kecepatan dijalan menurun (lihat gambar 2.14):

$$V = \frac{h \cdot m \cdot a}{w \cdot \sin \alpha \cdot t}$$



Gambar 2.13 Perpindahan dan waktu menanjak

.....(20. 14. 2011: 19)

dengan:

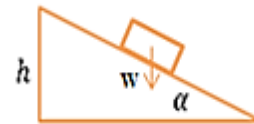
V = kecepatan (km/jam, m/s)

h = ketinggian (m)

a = percepatan (m/s^2)

w = beban (N)

t = waktu tempuh (jam, sekon)



Gambar 2.14 Perpindahan dan waktu menurun

Rumus hukum kesetimbangan

Syarat Keseimbangan Translasi

.....(21. 15)

$$\Sigma F_x = 0$$

$$\Sigma F_y = 0$$

Syarat Keseimbangan Translasi dan Rotasi

.....(22.15)

$$\Sigma F_x = 0$$

$$\Sigma F_y = 0$$

$$\Sigma \tau = 0$$

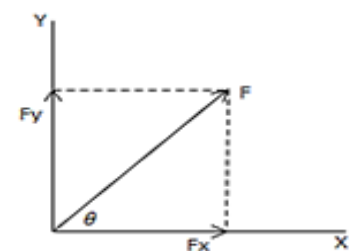
Penguraian Gaya (lihat gambar 2.15):

$$F_x = F \cos \theta$$

$$F_y = F \sin \theta$$

Keterangan :

θ = sudut antara gaya F terhadap sumbu X



Gambar 2.15 Penguraian gaya

Momen bengkok poros

$$M = \frac{\pi}{32} \cdot \sigma_b \cdot d^3 \quad \dots(23.16.2005:200)$$

dengan:

σ_b = tegangan bengkok (N/mm²)

M = momen bengkok (Nmm)

d = diameter poros (mm)

2.6 Statistika

Setelah dilakukan beberapa pengujian pada sepeda penarik gerobak maka dari hasil pengujian tersebut dapat dibuat grafik pengujian untuk lebih mudah mengetahui hasil dari pengujian tersebut.

1. Ukuran tadensi sentral (M)

a. Rata-rata hitung *arithemetical mean*, M

1) Data tak tersusun (data mentah)

$$M = \frac{X_1 + X_2 + X_3 + \dots + X_n}{n} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n} \quad \dots(24.17.2010:16)$$

2) Data tersusun

$$M = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^k f_i \cdot X_i \quad \dots(25.17.2010:17)$$

Untuk memperkecil angka perhitungan maka rumus diatas disederhanakan dengan menggunakan cara *coding* yang rumusnya adalah;

$$M = X_o \frac{1}{n} \sum_{i=1}^k f_i \cdot c_i \quad \dots(26.17.2010:17)$$

Dengan X_o = nilai tengah pada kode 0

I = interval (jarak antara klas)

n = jumlah data

f_i = frekuensi tiap-tiap klas

c_i = koding tiap-tiap klas

b. Median atau nilai tengah(Md)

1) Data tak tersusun (data mentah)

Misal sekelompok data: 1,3,4,2,5,6 dan 7. Maka data ini harus disusun dalam *array*, yaitu: 1,2,3,4,5,6 dan 7. Dari *array* ini dapat diketahui bahwa data yang terletak ditengah adalah 4, atau median (Md) = 4.

2) Data tersusun

Untuk data yang sudah tersusun kedalam distribusi frekuensi, maka perhitungan nilai median akan sedikit mengalami kesulitan, karena harus berdasarkan grafik batang atau histogram.

$$Md = Bb + I \left(\frac{n/2 - \sum f_{sb}}{f_{md}} \right) \quad \dots\dots(27.17 .2010:19)$$

Dengan Bb = batas bawah klas median

I = interval (jarak antar klas)

n = jumlah data

$\sum f_{sb}$ = Jumlah Frekuensi klas-klas sebelum median

f_{md} = Frekuensi klas median

c. Modus (Mo)

$$Mo = Bb + I \left(\frac{f_{mo} - f_{sb}}{f_{mo} - f_{sb} + f_{mo} - f_{sd}} \right) \quad \dots\dots(28.17 .2010:20)$$

Dengan Bb = batas bawah klas modus

I = interval (jarak antar klas)

f_{mo} = Frekuensi klas modus

f_{sb} = Frekuensi klas sebelum klas modus

f_{sd} = Frekuensi klas sesudah klas modus

2. Ukuran sebar (simpangan baku/ *standard deviation*)

a. Data tak terusun

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - M)^2}{n}} \text{ untuk } (n \geq 30) \quad \dots\dots(29.17 .2010:22)$$

b. Data tersusun

Untuk data yang sudah tersusun dalam tabel distribusi frekuensi, maka besarnya simpangan baku dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - M)^2}{n}} \text{ untuk } (n \geq 30) \quad \dots\dots(30.17 .2010:22)$$

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - M)^2}{n}} \text{ untuk } (n \leq 30) \quad \dots\dots(31.17 .2010:22)$$

Untuk menyederhanakan perhitungan, kedua rumus diatas dapat diubah menjadi:

$$s = \sqrt{\frac{n \sum f_i x_i - (\sum f_i x_i)^2}{n^2}} \text{ untuk } (n \geq 30) \quad \dots\dots(32.17 .2010:22)$$

$$s = \sqrt{\frac{n \sum f_i x_i - (\sum f_i x_i)^2}{n^2}} \text{ untuk } (n \leq 30) \quad \dots\dots(33. .2010:22)$$