

## PENGARUH KOMPOSISI SERAT KELAPA TERHADAP KEKERASAN, KEAUSAN DAN KOEFISIEN GESEK BAHAN KOPLING GESEK KENDARAAN

**Pramuko Ilmu Purboputro<sup>1</sup>, Rahmat Kusuma<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup> Jurusan Teknik Mesin Universitas Muhammadiyah Surakarta

Jl. A. Yani Tromol Pos I Pabelan, Kartosuro

email : [pramukoip@gmail.com](mailto:pramukoip@gmail.com)

### Abstract

*The aim of this research is to study coconut fiber composite with copper powder, fiberglass and phenolic resin as matrice, due to wear and its hardness. The composite will be used for clutch, then compare with existing product material. The clutch material consist of coconut fiber composite with copper powder, fiberglass and phenolic resin as matrice. Clutch material pressed in a dies with 2 tonage, with 60 minutes pressing time and 80<sup>0</sup> C sintering temperature with 40 minute holding time. The resul were composite with composition coconut fiber 40 % weight, copper powder 20 %, fiberglass 20 % and phenolic resin 20% its hardness is 4,098 kg/mm<sup>2</sup>, dry wearness is 0,14 mm/hr and wet oil wearness is 0,19 mm/hr. The result is near with existing cluthc that hardness is 3,974 kg/mm<sup>2</sup>, dry wearness 0,15 mm/hr and wet wearness is 0,20 mm/hr.*

**Keyword :** *clutch material, coconut fiber, phenolic resin, hardness, wearness.*

### 1. PENDAHULUAN

Serat sabut kelapa dapat dimanfaatkan sebagai komponen komposit kanvas kopling/clutch, karena sifat modulus elastisitas yang rendah (kenyal), namun mempunyai harga koefisien gesek yang tinggi.

Resin phenolic merupakan salah satu resin yang sering dipakai sebagai bahan pengikat atau matriks komposit, karena sifat kerekatannya serta tahan panas yang cukup tinggi sampai 300°C, mempunyai kemampuan berikatan dengan serat alam tanpa menimbulkan reaksi dan gas.

Logam tembaga bersifat keras dan mempunyai konduktivitas panas yang baik, sehingga akan mudah untuk mengevakuasi panas dari hasil gesekan pada saat kopling bersegesekan. Tembaga juga mempunyai sifat melepas panas, sehingga sangat tepat untuk mengevakuasi panas dari permukaan gesek kopling menjadi cepat dingin kembali. Dari pertimbangan-pertimbangan di atas peneliti mencoba untuk memanfaatkan nya sebagai bahan pembuatan kanvas kopling *clutch* kendaraan. Dalam penelitian ini pengujian yang dilakukan adalah kekerasan (*Brinell*), foto makro, dan

karakterisasi gesekan dengan dynamometer test, dengan perbandingan variasi komposisi yang sudah ditentukan.

Setelah diketahui harga variasi komposisi yang optimal dalam hal ikatan permukaan, dan kekerasannya maka selanjutnya pada tahun kedua dilakukan percobaan pada dynamometer test untuk mengetahui : harga koefisien gesek, kemampuan torsi pentransmisiannya, dan suhu maksimal saat bergesekan.

### 2. METODOLOGI

Penelitian ini dilakukan dua tahap. Tahap pertama, dilakukan optimasi pencarian sifat fisis berupa pemeriksaan struktur mikro, dan optimasi pemeriksaan sifat mekanisnya berupa kekerasannya untuk berbagai kondisi penekanan spesimen dari tekanan 1000 kg, 1500 kg dan 2000 kg, sesuai dengan kelaziman penekanan pada pembuatan kanvas kopling.

Tahap kedua memeriksa karakteristik performansi kopling gesek, berupa kemampuan untuk mentransfer torsi, daya dan koefisien geseknya. Parameter yang dicari adalah koefisien geseknya, dengan waktu pengkoplingan yang singkat ( waktu

gesek pendek ) kenaikan suhu kopling yang minimal. Dengan demikian diperoleh sifat kopling gesek yang mampu meneruskan torsi dan daya, reaktif cepat kerjanya, dan kenaikan suhu yang rendah, dan awet.

#### Tinjauan Pustaka

Irfan, Pramuko IP, (2009), melakukan penelitian tentang kampas rem gesek dengan memberikan waktu sintering pada tekanan kompaksi sebesar 10 menit. Keausan suatu bahan komposit semakin besar atau semakin mudah aus dapat dipengaruhi oleh besarnya waktu yang diberikan pada proses kompaksi. Bila waktu penekanannya semakin besar maka tingkat keausan pun juga semakin besar. Nilai kekerasan suatu bahan terpengaruh oleh besar waktu penekanan kompaksi yang diberikan dalam proses pembuatan bahan kampas rem. Dalam pembuatan kampas, nilai kekerasan kampas juga berpengaruh. Dengan semakin besar kompaksi yang dibebankan maka semakin keras pula komposit tersebut, karena komposit tersebut sendiri dipengaruhi oleh beberapa faktor dalam proses pembuatan dari bahan menjadi komposit dan beberapa penyebabnya yaitu: variasi bahan, beban kompaksi yang diberikan serta lamanya beban kompaksi, dan pemanasan (*sinter*).

Imam, Pramuko I.P., (2009), melakukan penelitian tentang kampas rem gesek dengan memberikan peningkatan sintering . Dengan semakin tinggi suhu sintering berpengaruh

pada tingkat keausan. Jika semakin tinggi suhu sinteringnya maka menyebabkan nilai keausan meningkat. Maka keausan semakin tinggi. Peningkatan suhu sintering juga berpengaruh pada kekerasan kampas. Semakin tinggi suhu sinteringnya maka nilai kekerasannya akan semakin menurun.

Iwan , Pramuko I.P, (2009), Bahan komposit banyak terdapat di alam, karena bahan komposit bisa terdiri dari organik dan anorganik seperti bambu, kayu, daun, dan sebagainya, yang bisa digunakan sebagai kampas rem atau kampas kopling gesek.

#### Bahan-bahan Pembentukan Komposit

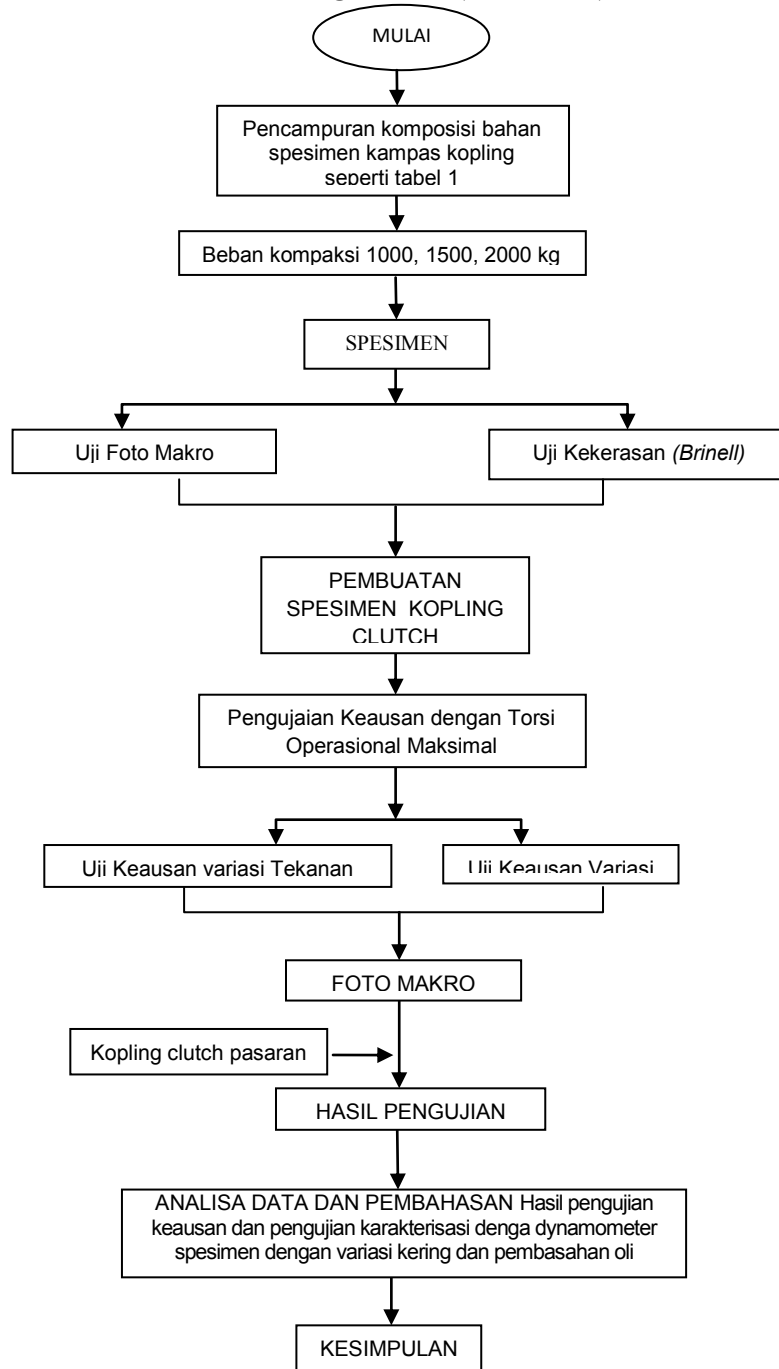
Serat alam yang dipakai untuk kampas kopling adalah serat dari sabut kelapa, dengan kandungan air 5% .Berat Jenis antara 600-900 kg/m<sup>3</sup>. Dengan kekuatan tarik antara 8,6 -200 MN/m<sup>2</sup> . *Fiber glass* dalam bahan komposit berperan sebagai bagian utama yang menahan beban. *Fiberglass* dipotong dibawah ukuran panjang kritis serat *fiberglass*. Serbuk Logam Sebagai tambahan terhadap kekuatan mekaniknya. Logam yang dipakai adalah serbuk logam tembaga yang memberikan sifat-sifat baik lainnya seperti ketahanan korosi, ketahanan aus dan koefisien pemuaian rendah. Matriks yang dipakai adalah polimer cair Phenolic sebagai pengikat serat .

Komposisi bahan kampas kopling dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1, Komposisi bahan komposit bahan spesimen 1, 2, 3 kampas kopling

No Spesimen	Serat Kelapa	Fiber glass	Serbuk Tembaga (Cu)	Polimer Phenolic
1	40%	20%	20%	20%
2	30%	30%	20%	20%
3	20%	40%	20%	20%

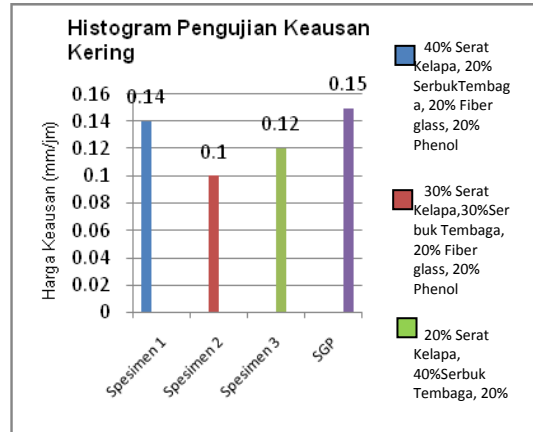
### METODE PENELITIAN



## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Hasil Pengujian Keausan

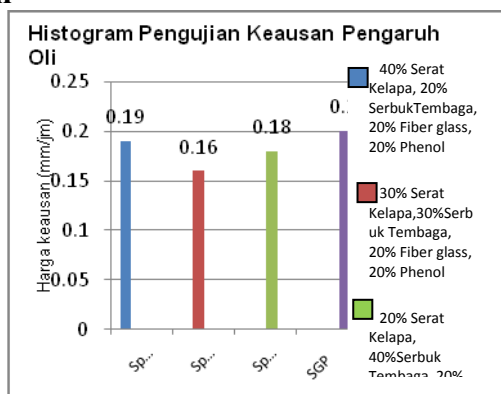
#### a. Hasil Pengujian Keausan Kering



Gambar 1. Histogram Hasil Pengujian Keausan kering

Dari gambar histogram 1, pengujian kering dengan beban 15 kg selama 1 jam maka didapat harga keausan spesimen 1 sebesar 0,14 mm/jm, spesimen 2 sebesar 0,10 mm/jm, spesimen 3 sebesar 0,12 mm/jam dan SGP sebesar 0,15 mm/jam. Dari semua pengujian kering paling rendah tingkat keausannya yaitu pada spesimen kanvas 2 dan harga keausan yang mendekati kanvas SGP adalah kanvas 1.

#### Hasil Pengujian Keausan Pengaruh Oli



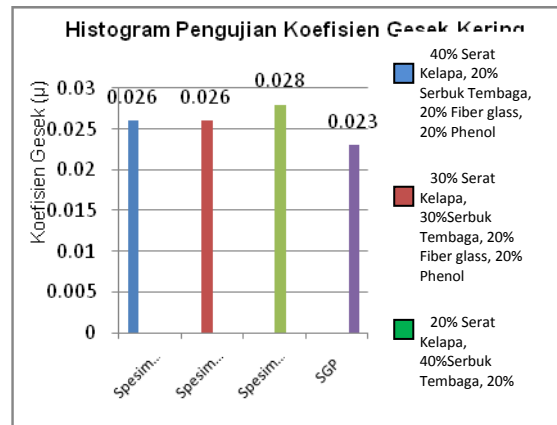
Gambar 2. Histogram Hasil uji Keausan Pengaruh Oli

Dari gambar histogram 2, pengujian yang diberi oli dengan beban 15 kg selama 1 jam maka didapat harga keausan spesimen 1 sebesar 0,19 mm/jam, spesimen 2 sebesar 0,16 mm/jam, spesimen 3 sebesar 0,18

mm/jam dan SGP sebesar 0,20 mm/jam. Dari semua pengujian oli paling rendah tingkat keausannya yaitu pada kanvas 2 dan harga keausan yang mendekati kanvas SGP adalah kanvas 1

### 2. Hasil Pengujian Gesek

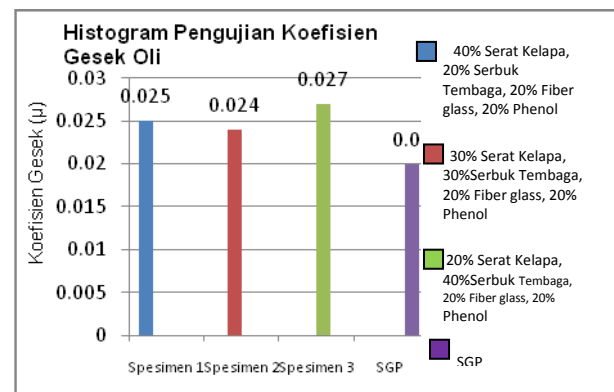
#### a. Hasil Pengujian Gesek Kering



Gambar 3. Histogram Hasil koefisien gesek kering

Dari gambar histogram 3 pengujian koefisien gesek kering maka didapat koefisien gesek spesimen 1 sebesar 0,026 ,spesimen 2 sebesar 0,026 , spesimen 3 sebesar 0,028 dan SGP sebesar 0,023. Dari semua pengujian koefisien gesek kering yang paling rendah adalah kanvas SGP.

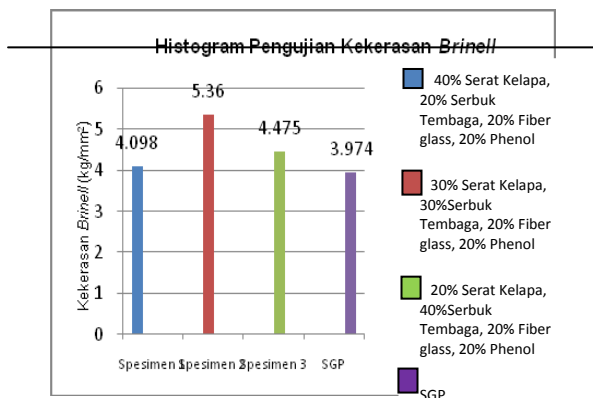
#### a. Hasil Pengujian Gesek Pengaruh Oli Hasil penelitian Koefisien Gesek (μ) oli



Gambar 4. Histogram Hasil koefisien gesek oli

Dari grafik Histogram 4, pengujian koefisien gesek oli maka didapat harga koefisien gesek spesimen 1 sebesar 0.025, spesimen 2 sebesar 0.024, spesimen 3 sebesar 0.027 dan kampas SGP sebesar 0.020. dari pengujian koefisien gesek oli yang paling rendah adalah kampas SGP.

### 3. Hasil Pengujian Kekerasan Brinell



Gambar 5. Histogram Hasil uji kekerasan

Dari pengujian kekerasan Brinell dengan tekanan 153,2 N di dapat nilai kekerasan kampas kopling spesimen 1 sebesar 4,098 HB, kampas kopling spesimen 2 sebesar 5,360 HB, kampas kopling spesimen 3 sebesar 4,475 HB, dan kampas SGP sebesar 3,974 HB.

Dari semua pengujian kekerasan Brinell nilai yang paling keras adalah kampas spesimen 2. Dilihat dari besarnya nilai kekerasan Brinell (BHN), kampas kopling spesimen 1, 2 dan 3 mempunyai nilai kekerasan yang lebih besar dari pada kampas kopling SGP dikarenakan semakin banyak kandungan berat logam semakin menambah nilai kekerasan dari kampas kopling, campuran variasi bahan yang digunakan pada kampas spesimen 1, 2 dan 3 adalah serbuk alumunium dan serbuk tembaga sehingga lebih keras dari kampas kopling SGP.

### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

#### Kesimpulan

Dari hasil penelitian spesimen kampas kopling yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan, yaitu :

1. Dari data hasil pengujian keausan, pada variasi kampas 1, 2 dan 3 yang terdiri

dari bahan *fiberglass*, serbuk alumunium dan serbuk tembaga didapat harga keausan uji kering kampas 1 sebesar 0,14 mm/jam , kampas 2 sebesar 0,10 mm/jam, kampas 3 sebesar 0,12 mm/jam dan kampas SGP sebesar 0,15 mm/jam. Uji keausan dengan oli didapat harga keausan kampas 1 sebesar 0,19 mm/jam, kampas 2 sebesar 0,16 mm/jm, kampas 3 sebesar 0,18 mm/jam dan kampas SGP sebesar 0,20 mm/jam. Jadi dari spesimen kampas 1, 2 dan 3 yang paling baik diaplikasikan pada sepeda motor yaitu spesimen kampas 1 karena harga keausannya hampir sama dengan kampas SGP.

2. Harga kekerasan kampas kopling non asbes berbahan *fiberglass* variasi serbuk alumunium dan serbuk tembaga dari sempel 1, 2 dan 3 semua lebih tinggi dibandingkan dengan kampas kopling SGP, yaitu dengan harga kampas 1 sebesar 4,098 kg/mm<sup>2</sup>, kampas 2 sebesar 5,360 kg/mm<sup>2</sup>, kampas 3 sebesar 4,475 kg/mm<sup>2</sup> dan kampas SGP hanya 3,974 kg/mm<sup>2</sup> dikarenakan bahan penyusun kampas terdiri dari bahan yang berkarakter keras. Dan nilai harga kekerasan yang mendekati kampas SGP yaitu spesimen kampas 1.

#### Saran

1. Persiapan sebelum proses pembuatan kampas kopling hendaknya benar-benar matang, baik mengenai alat-alat yang akan dipakai, *dies* (cetakan) yang ukurannya telah benar-benar sesuai dengan yang diharapkan agar spesimen yang dihasilkan lebih bagus.
2. Proses pencampuran bahan harus dilakukan dengan teliti dan dipastikan campuran telah tercampur merata.
3. Pembuatan spesimen yang lebih banyak dengan variasi yang beragam akan lebih memudahkan dalam pengamatan hasil pengujian kampas. Dan dapat meningkatkan kualitas spesimen yang dibuat.

### 5. DAFTAR PUSTAKA

Calister, *Material Science*, Mc. Graw Hill, London, 2005

- German, R.M., 1984. *Powder Metallurgy Science*. Metal Powder Industries Federation. Princeton, New Jersey.
- Gustav Niemann, 1981, *Design of Machine Elemen*, Mc. Graw Hill , India
- Imam Setiyanto, 2009. *Pengaruh Variasi Temperatur Sintering Terhadap Ketahanan Aus Bahan Rem Gesek Sepatu*. Laporan Tugas Akhir Fakultas Teknik Mesin UMS, Agustus 2009, Surakarta.
- Ogoshi *High Speed Universal Wear Testing Machine ( Type OAT- U)*. Instruction Manual. Tokyo Testing Machine MFG. Co.,ltd. Japan.
- Setiawan, Irfan, 2009, *Pengaruh Variasi Tekanan Kompaksi Terhadap Ketahanan Kampas Rem Gesek Sepatu*. Laporan Tugas Akhir Fakultas Teknik Mesin UMS, Agustus 2009, Surakarta.
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Polycarbonate>
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Tembaga>.
- [www.rpmracingplus.com](http://www.rpmracingplus.com)