

BAB V

ANALISA, KESIMPULAN & SARAN

5.1 ANALISA

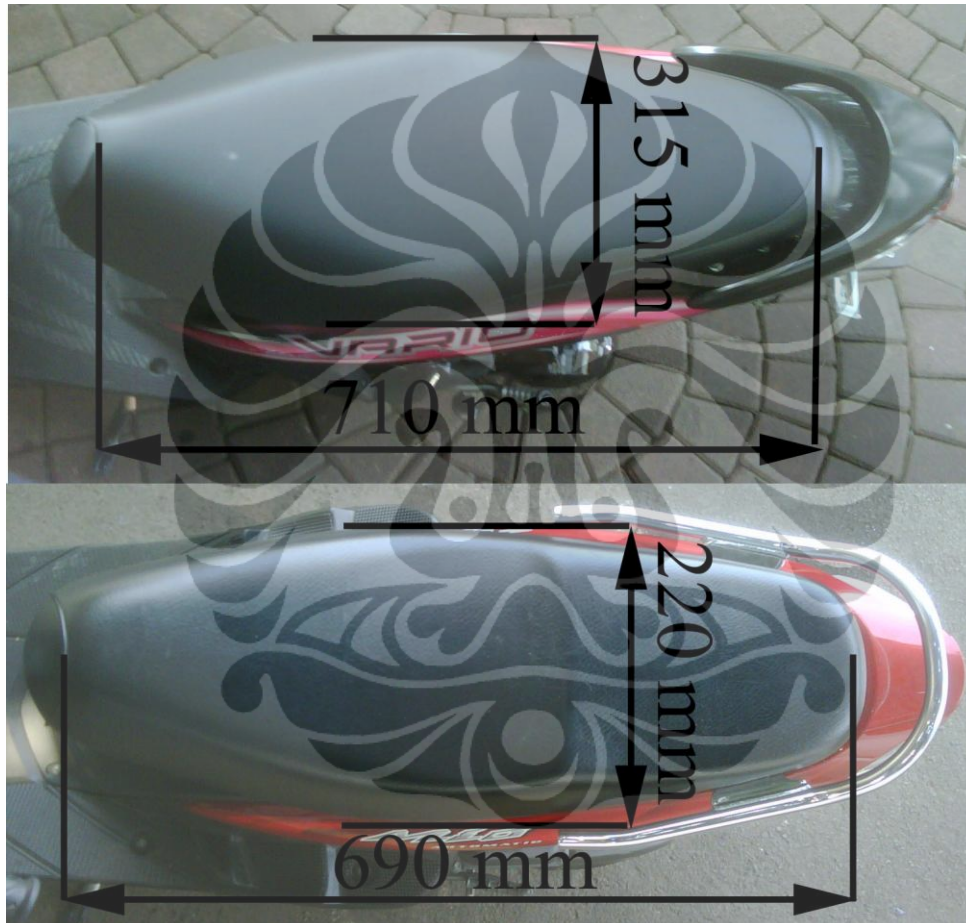
5.1.1 Analisa berdasarkan *Servqual Score*

Dilihat dari nilai rata-rata *Servqual Score* yang diperoleh dari Tabel yaitu $-(\min) 0.05$ bahwa kebutuhan peningkatan stabilitas pada motor skutik oleh pelanggan perlu untuk ditingkatkan, namun mengingat bahwa nilai tersebut hampir mendekati 0 memungkinkan hal ini netral untuk tidak begitu perlu dilakukan secara terburu-buru. Dalam hal ini pelanggan merasa bahwa dari keseluruhan dapat dikatakan stabilitas dari motor skutik tersebut hampir mendekati keinginan dari pelanggan namun hanya beberapa aspek yang perlu ditingkatkan yaitu Perubahan *Chasis* dan Perubahan *Shockbreaker*. Hal ini dapat terjawab pada analisa *House Of Quality*

5.1.2 Analisa berdasarkan *House Of Quality*

Jika dilihat dari kepentingan relatif maka dari 32 atribut yang mencakup peningkatan stabilitas dinamik pada motor Skutik dengan produk *Yamaha Mio* yang harus diperhatikan dalam pengembangan lebih lanjut adalah atribut posisi tempat duduk yang memiliki nilai *overal importance* sebesar 4.0 dengan nilai tingkat kepuasan 2,7 dan bentuk tempat duduk dengan nilai 3.9 dengan nilai tingkat kepentingan sebesar 2.7 juga diikuti dengan getaran saat manuver dengan nilai *overal importance* 3.8 dan kondisi saat berboncengan dengan nilai *overal importance* 3.7. Jika melihat perbandingan dengan dengan competitor yang memiliki keunggulan lebih yaitu *Honda Vario* dimana *Honda Vario* dengan nilai tingkat kepuasan 3 pada posisi tempat duduk dan nilai 3 pada bentuk tempat duduk, memiliki kelebihan bentuk tempat duduk yang lebih lebar jika dibandingkan dengan *Yamaha Mio* menyebabkan bagi responden yang pernah menggunakan kedua sepeda motor tersebut mengatakan bahwa *Honda Vario* lebih nyaman diduduki dari pada *Yamaha Mio*. Sedangkan untuk posisi tempat duduk

Honda Vario juga lebih unggul dibandingkan dengan posisi tempat duduk pada Yamaha Mio dikarenakan Honda Vario memiliki tempat duduk yang lebih panjang dan lebih lebar dibandingkan *Yamaha Mio*. Dapat dilihat pada kedua spesifikasi keduanya dimana dimensi *Honda Vario* lebih panjang yaitu 1879 mm sedangkan panjang dimensi *Yamaha Mio* lebih pendek yaitu 1820 mm. Berikut gambar 5.1 dibawah ini merupakan perbandingan antara tempat duduk *Yamaha Mio* dengan *Honda Vario*



Gb. 5.1 Perbedaan bentuk & dimensi tempat duduk Yamaha Mio & Honda Vario

Adapun jika dilihat dari Kepentingan Absolut atau *Absolute Importance* bahwa nilai yang paling tinggi, dimiliki oleh atribut perubahan shockbreaker dengan nilai 571,7. Analisa dari penulis adalah bahwa setiap motor skutik yang beredar di Indonesia rata-rata meletakkan *Shockbreaker* berada di posisi kiri diatas *gearbox* seperti terlihat

pada gambar 5.1 dibawah ini. Hal ini menyebabkan kurangnya kestabilan pada saat melewati jalan yang tidak rata.



Gb. 5.1 Penempatan Shock Standar

(ref. www.premjis.com)

Adapun Perubahan *Chasis* juga memiliki score tertinggi kedua dalam kepentingan absolute pada *House Of Quality* yaitu 468,3. Hal ini berkaitan dengan kenyamanan berkendara dimana adanya perubahan *chasis*, posisi tempat, bentuk tempat duduk juga mengalami perubahan. Adanya Perubahan ini perlu juga mempertimbangkan pusat berat beban sepeda motor atau *mass center gravity* dimana perubahan ini berdampak pada kestabilan motor itu sendiri.

untuk perubahan *chasis* dimana hal ini relevan dengan kepentingan relatif dimana aspek yang terpenting dalam pengembangan motor tersebut adalah memaksimalkan kestabilan motor saat melewati jalan yang tidak rata baik dipergunakan perorangan maupun berboncengan.

5.2 KESIMPULAN

Dari hasil penelitian *Quality Fuction Deplyment* pada peningkatan stabilitas dinamik pada motor skutik didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa merujuk pada tema yaitu peningkatan stabilitas dinamik pada motor skutik bahwa level QFD yang dipergunakan adalah QFD level 2 dimana tema tersebut merupakan perencanaan komponen yang diperlukan bagi pengembangan produk pada masa yang akan datang.
2. Berdasarkan *error sampling* yang digunakan yaitu 15% dengan 50 responden sebagai kontributor pengisian survey maka terdapat 32 atribut dalam peningkatan stabilitas dinamik pada motor skutik dimana ke 32 atribut tersebut didapatkan dari penjabaran rumus-rumus terkait seperti yang telah diterangkan pada bab 2.
3. Dilihat dari kepentingan relatif terdapat 4 atribut yang mempunyai nilai tertinggi yaitu atribut posisi tempat duduk yang memiliki nilai overall importance sebesar 4.0 dan bentuk tempat duduk dengan nilai 3.9 juga diikuti dengan getaran saat manuver dengan nilai sebesar 3.8 dan kondisi saat berboncengan dengan nilai 3.7.
4. Pada kepentingan absolut terdapat 2 atribut yang mempunyai nilai tertinggi yaitu perubahan *shockbreaker* dan perubahan *chasis* dengan masing-masing nilai yaitu 571,7 untuk perubahan shockbreaker dan nilai 468,3 untuk perubahan *chasis*
5. Nilai rata-rata *servqual score* yang dimiliki oleh peningkatan stabilitas pada motor skutik adalah -0.05 . Hal ini menunjukkan bahwa kebutuhan peningkatan stabilitas pada motor skutik oleh pelanggan perlu untuk ditingkatkan, namun mengingat bahwa nilai tersebut hampir mendekati 0 memungkinkan hal ini netral untuk tidak begitu perlu dilakukan secara terburu-buru.

5.3 SARAN PENGEMBANGAN PENELITIAN

Dalam usaha pengembangan sebuah kajian yang lebih baik tentu dibutuhkan saran-saran yang memadai bagi pengembangan lebih lanjut sebuah ilmu pengetahuan. Sebagai saran dalam pengembangan tesis ini pun selanjutnya diadakan sebuah kajian yang khusus agar tahap pengembangan ini tidak berhenti sampai disini. Adapun saran-saran tersebut adalah:

1. Dalam pengembangan lebih lanjut mengenai kondisi sepeda motor skutik tersebut terhadap kestabilan dinamik, diharapkan porsi yang utama yang perlu ditenahi adalah memperbaiki kinerja dari *Shockbreaker*, dikarenakan *shocbreaker* mempunyai peranan utama sebagai peredam getaran yang terjadi dimana perbaikan dilakukan pada:
 - a. Pengujian ukuran pegas apakah sudah sesuai dengan beban yang berlaku dan juga dimensi dari shockbreaker tersebut apakah perlu diperbesar sesuai dengan distribusi massa yang ada.
 - b. Perubahan konstruksi dari posisi pegas yang sekarang, dimana posisi pegas yang ada terletak pada sebelah kiri motor menyebabkan distribusi beban tidak seimbang dan perubahan konstruksi yang disarankan adalah peletakan shockbreaker tersebut ditengah untuk mendapatkan distribusi beban yang seimbang mengenai eksentrisitas yang terjadi pada posisi schockbreaker tersebut
 - c. Pengujian lanjut mengenai perlunya penambahan jumlah *shockbreaker* jika dibandingkan perubahan konstruksi pada motor skutik tersebut.
2. Dilihat dari level QFD studi kasus yang diteliti bahwa, level QFD dalam tesis ini merupakan QFD tahap II. Dimana pencapaian level yang lebih lanjut perlu mendapat masukan dari Produsen dalam hal ini bagian RND (Research And Development) yang secara khusus membidangi masalah desain produk dalam hal ini sebagai studi kasus yaitu Yamaha Mio. Masukan dari bagian

RND(Research And Development) Yamaha nantinya dapat menjadi bahan bagi pengembangan level QFD ini selanjutnya. Namun terdapat kendala bahwa banyak pengembangan desain yang tidak dilakukan di Indonesia.

3. Perlunya diadakan pengembangan kearah peningkatan dimensi kualitas lebih lanjut agar didapatkan produk yang mempunyai daya saing yang tinggi terhadap kompetitor serta diminati oleh konsumen terutama hal ini perlu diperhatikan dalam pengembangan level QFD tahap lanjut yaitu tahap III mengenai proses manufaktur dan tahap IV mengenai pemrosesan produk lanjut.
4. Peningkatan error sampling bagi pencapaian responden yang lebih baik dibandingkan dengan penelitian yang berlangsung dimana error sampling yang di ambil adalah 15% dari seluruh populasi. Dengan hasil tersebut tentunya tingkat keakurasian data penelitian hanya sebesar 85% sedangkan apabila error sampling diperkecil tentunya akan mendapatkan hasil yang nantinya akan lebih akurat dari data yang ada sekarang.
5. Dilihat dari klasifikasi yang dilakukan dalam pengisian *entry* data identitas responden yang terdapat dalam *kuisisioner.com*, bahwa perlu untuk menambah sebuah pertanyaan yang bersifat lebih mengklasifikasi beragam responden yang ada, dimana tujuan dari pengklasifikasian ini lebih ditujukan terhadap pemahaman responden mengenai topik yang akan dibahas serta jika dari tingkat pendidikan belum tentu menjamin bahwa para responden memiliki memiliki pengetahuan dan ideologi yang sepaham satu dengan lainnya. Hal ini dilihat dari bervariasi umur responden yang mengisi survey tersebut yakni sekitar 17 – 35 tahun dilihat dari database mengenai umur responden. Adapun pertanyaan yang seharusnya ditambahkan pada Entry Data pelanggan Identitas Responden adalah:

“ Bagaimana pemahaman anda mengenai masalah stabilitas dinamik pada motor anda (Stabilitas Dinamik adalah Keadaan Stabil Sepeda motor pada saat berjalan)”

Dengan jawaban:

a. Awam

Jawaban ini ditujukan bagi responden yang hanya menggunakan sepeda motor namun tidak mengetahui sama sekali mengenai kondisi sepeda motor skutik yang mereka miliki. Dan hanya sebatas menggunakannya saja.

b. Medium

Jawaban ini ditujukan bagi responden yang menggunakan motor skutik, yang memiliki pemahaman sepeda motor skutik, baik mengenal teori mesin hingga cara pengoprasionalan nya namun hanya sebatas menggunakannya saja.

c. Expert

Jawaban ini ditujukan responden yang memiliki pengetahuan mendasar mengenai motor skutik dan juga pengetahuan tentang kelebihan dan kekurangan motor tersebut. Dalam hal ini turut mengaplikasikan kekurangan menjadi sebuah kelebihan pada motor nya.

Adapun pemisahan jawaban berdasarkan klasifikasi responden tersebut nantinya membuat pertanyaan yang diajukan berbeda-beda tergantung pilihan klasifikasi dari responden dan pada akhirnya nanti dapat terlihat mana responden yang benar-benar mengetahui secara pasti pokok bahasan yang diajukan dan responden yang kurang mengerti dari pokok bahasan yang dilakukan. Dari pertanyaan-pertanyaan yang diajukan terdapat pokok pikiran sebagai berikut:

1. Jawaban awam hanya berlaku pada pertanyaan yang hanya ditujukan pada A. Awam
2. Jawaban Medium berlaku juga pada jawaban awam
3. Jawaban expert berlaku pada semua jawaban.

Berikut dibawah ini tabel dari pertanyaan yang telah dipisahkan berdasarkan klasifikasi yang ada dan diambil dari tabel tingkat kepuasan namun hal ini berlaku juga bagi pertanyaan tingkat kepentingan.

No	PERTANYAAN	AWAM	MEDIUM	EXPERT
1	Bgmn tkt kepuasan anda terhadap Bentuk body yang dimiliki motor anda jika dilihat dari sisi kestabilan?			
2	Bgmn tkt kepuasans anda thd bentuk fairing yang dimiliki motor anda dilihat dari efek thd akselerasi?			
3	Bgmn tkt kepuasans anda thd akselerasi yang dimiliki motor anda pada saat awal jalan?			
4	Bgmn tkt kepuasans anda thd sistem operasi (CVT) yang dimiliki motor anda			
5	Bgmn tkt kepuasans anda thd kemampuan akselerasi motor anda ketika menaik atau menurun ?			
6	Bgmn tkt kepuasans anda thd keseimbangan pada posisi berhenti pada motor anda ?			
7	Bgmn tkt kepuasans anda thd posisi stang kemudi pada motor anda			
8	Bgmn tkt kepuasans anda thd sistem peredaman getaran stang kemudi pada motor anda ?			
9	Bgmn tkt kepuasans anda thd posisi garpu motor anda dilihat dari segi pengereman ?			
10	Bgmn tkt kepuasans anda thd posisi suspensi yang dimiliki motor anda ?			
11	Bgmn tkt kepuasans anda thd kelenturan suspensi yang dimiliki motor anda pada saat berjalan ?			
12	Bgmn tkt kepuasans anda thd posisi tempat duduk yang dimiliki motor anda dilihat dari sisi kenyamanan ?			
13	Bgmn tkt kepuasans anda thd bentuk tempat duduk yang dimiliki motor anda ?			
14	Bgmn tkt kepuasans anda thd bentuk & ukuran velg yang dimiliki motor anda ?			
15	Bgmn tkt kepuasans anda thd panjang antar poros roda (depan-belakang) yang dimiliki motor anda ?			
16	Bgmn tkt kepuasans anda thd bentuk tapak & ukuran ban yang dimiliki motor anda ?			
17	Bgmn tkt kepuasans anda thd Kenyamanan saat berbelok yang dimiliki motor anda ?			
18	Bgmn tkt kepuasans anda thd pengoprasionalan motor (CVT) saat berbelok yang dimiliki motor anda ?			
19	Bgmn tkt kepuasans anda thd kepekaman rem yang dimiliki motor anda ?			
20	Bgmn tkt kepuasans anda thd bentuk cakram yang dimiliki motor anda ?			
21	Bgmn tkt kepuasans anda thd sistem pengereman yang dimiliki motor anda ?			
22	Bgmn tkt kepuasans anda thd peredaman getaran yang terjadi saat pengereman ?			
23	Bgmn tkt kepuasans anda thd respon sistem pengereman yang terjadi pada saat pengereman pada motor anda?			
24	Bgmn tkt kepuasans anda thd peredaman getaran yang ditimbulkan motor saat posisi jalan ?			
25	Bgmn tkt kepuasans anda thd kenyamanan motor anda saat manuver ?			
26	Bgmn tkt kepuasans anda thd tingkat peredaman getaran saat manuver ?			
27	Bgmn tkt kepuasans anda thd handling (kenyamanan mengemudi) motor anda secara keseluruhan ?			
28	Bgmn tkt kepuasans anda thd kestabilan pengemudian motor anda pada saat hujan ?			
29	Bgmn tkt kepuasans anda thd kestabilan dalam pengemudian motor anda pada saat medan yang jelek (berlubang) ?			
30	Bgmn tkt kepuasans anda thd ketersediaan spare part di pasaran yang mendukung kestabilan ?			
31	Bgmn tkt kepuasans anda thd rambu-rambu lalu lintas yang membantu berkendara ?			
32	Bgmn tkt kepuasans anda thd kestabilan motor anda ketika dikendarai berdua?			

Tabel 5.1 Saran mengenai klasifikasi pertanyaan pada survey yang diadakan