

Volume 12 Nomor 1, Mei 2014

ISSN 1410 - 6841  
e-ISSN 2442 - 4501

# POROS

*Jurnal Ilmiah Teknik Mesin*



POROS	Volume 12	Nomor 1	Halaman 1 - 94	Jakarta Mei 2014	ISSN 1410 - 6841 e-ISSN 2442 - 4501
-------	-----------	---------	-------------------	---------------------	--

## DAFTAR ISI

Editorial	i
Daftar Isi	ii
1. Analisis perbandingan kinerja perangkat bahan bakar PLTN tipe PWR AP 1000 dan PWR 1000 MWE tipikal dengan menggunakan <i>program computer</i> <b>Arif Nurmawan, Suroso, Harto Tanujaya</b>	1 – 9
2. Evaluasi desain termal kondensor PLTN tipe PWR menggunakan program <i>shell and tube heat exchanger design</i> <b>Saut Mangihut Tua Naibaho, Steven Darmawan dan Suroso</b>	10 – 17
3. Dinamika kendaraan jalan lurus pada gerobak listrik pengangkut sampah kapasitas 2 m <sup>3</sup> <b>Edward Suhartono, Soeharsono dan R. Danardono A.S.</b>	18 – 24
4. Perancangan <i>semi gantry crane</i> kapasitas 10 ton dengan bantuan <i>software</i> <b>Joseph Rama Wiratama dan Soeharsono</b>	25 – 34
5. Perancangan <i>powertrain</i> pada <i>segway</i> <b>Suyanto Dharma, Agustinus Purna Irawan dan Danardono Agus Sumarsono</b>	35 – 40
6. <i>Stress analysis</i> pada <i>horizontal axis wind turbine blade</i> <b>Achmad Rachmad Tullah, Made K. Dhiputra dan Soeharsono</b>	41 – 45
7. Perancangan konstruksi pada <i>Segway</i> <b>Alvin Soesilo, Agustinus Purna Irawan dan Frans Jusuf Daywin</b>	46 – 51
8. Analisis kekuatan dan stabilitas struktur sistem parkir otomatis berbantuan <i>software</i> <b>Eko Reinaldo, Agustinus Purna Irawan dan Frans Jusuf Daywin</b>	52 – 57
9. Evaluasi besar butir terhadap sifat mekanis CuZn70/30 setelah mengalami deformasi melalui canai dingin <b>Riyan Sanjaya dan Eddy S. Siradj</b>	58 – 65
10. Optimasi massa rangka kendaraan elektrik pengangkut sampah dengan simulasi metode elemen hingga <b>Roby, Didi Widya Utama dan Noor Eddy</b>	66 – 73
11. Rancang bangun robot KRI 2012 <b>Agus Halim, Noor Eddy dan Andreas Hadi</b>	74 – 79
12. Perancangan <i>gantry crane</i> kapasitas 10 ton dengan bantuan <i>software</i> <b>Endi Sutanto dan Soeharsono</b>	80 – 86
13. Perancangan sistem angkat <i>forklift</i> dengan kapasitas angkat 7 ton <b>Jimmy, Frans Yusuf Daywin dan Soeharsono</b>	87 – 94



## PERANCANGAN KONSTRUKSI PADA SEGWAY

Alvin Soesilo<sup>1)</sup>, Agustinus Purna Irawan<sup>1)</sup> dan Frans Jusuf Daywin<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Program Studi Teknik Mesin, Fakultas Teknik Universitas Tarumanagara, Jakarta

<sup>2)</sup> Teknik Pertanian Institut Pertanian Bogor, Bogor

e-mail: alvin\_soesilo@yahoo.co.id

**Abstract:** *Segway is the two wheeled personal transportation device which is light, strong, can balance themselves and used for short distance. On this segway design, performed modeling and construction load simulation with the help of Autodesk Inventor Professional 2012 software. On the loading simulation results, it was shown that segway's construction have good strength, so it is safe to be driven.*

**Keywords:** *segway, construction design, construction load simulation*

### PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi kendaraan bermotor yang sangat pesat [1] menyebabkan peningkatan kebutuhan manusia terhadap sarana transportasi yang praktis, ramah lingkungan, dan dapat membantu aktifitas manusia sehari-hari. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, diciptakan kendaraan roda dua dengan penggerak berupa motor listrik yang dinamakan *segway*.

Perancangan konstruksi *segway* ini dititikberatkan pada perancangan konstruksi *segway* yang diperuntukan untuk kondisi jalan yang rata, tanpa lubang, tanjakan maupun turunan, penentuan material konstruksi yang digunakan, membuat desain dan menganalisa kekuatan konstruksi *segway* menggunakan *software Autodesk Inventor*.

Perancangan konstruksi merupakan salah satu bagian penting dalam merancang suatu kendaraan, dalam hal ini adalah *segway*. Konstruksi rangka kendaraan perlu dirancang dengan baik agar dapat menahan beban dan mendukung berbagai komponen yang terdapat pada kendaraan tersebut [2].

### METODE PERANCANGAN

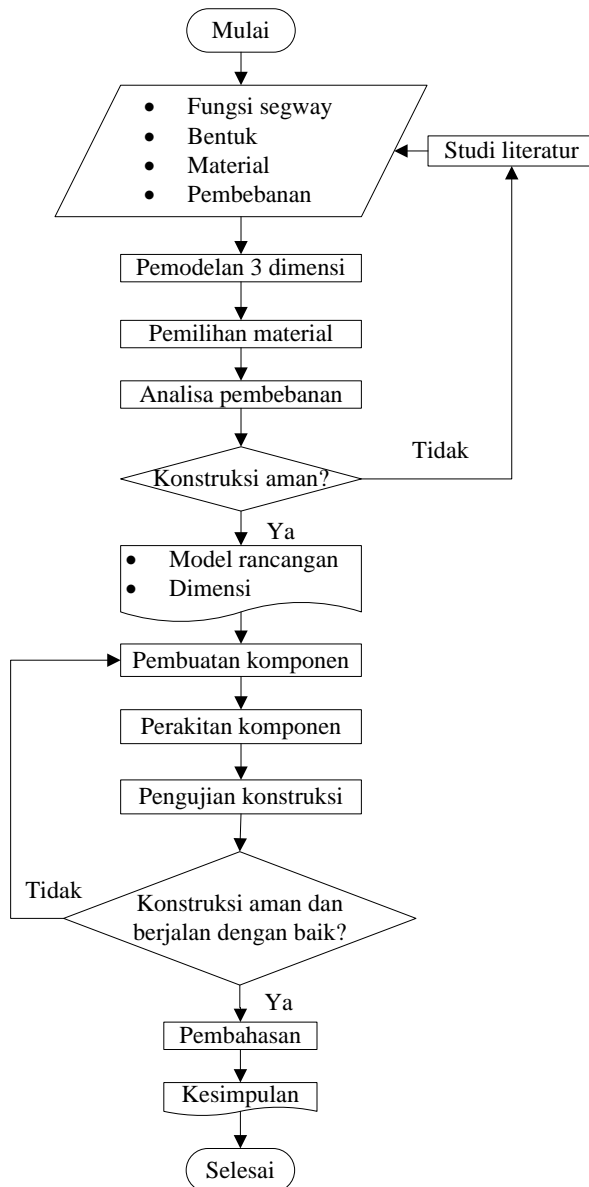
Metode yang digunakan dalam perancangan konstruksi pada *segway* ini adalah metode analitis untuk menganalisa kekuatan dari hasil desain menggunakan *software*.

Penelitian diawali dengan mengumpulkan informasi yang dibutuhkan tentang *segway*, terutama dalam perancangan konstruksi. Informasi dikumpulkan dari berbagai sumber, seperti internet, pustaka, dan penelitian lapangan. Pemodelan 3 dimensi dilakukan untuk kemudian dianalisa menggunakan *software*. Apabila pada analisa rancangan tidak terjadi tegangan yang melebihi tegangan ijin, maka rancangan aman dan proses dilanjutkan pada pembuatan komponen.

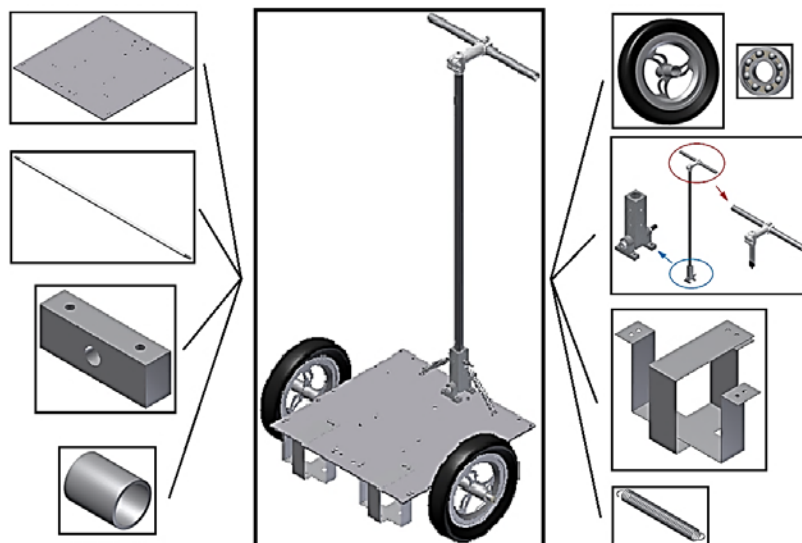
Komponen yang sudah dibuat dan disiapkan kemudian dirakit dan dilakukan pengujian, terutama pada kekuatan konstruksi sesuai dengan pembebanan pada kondisi aktual. Apabila konstruksi aman pada kondisi pembebanan aktual, maka perancangan telah selesai dan dapat ditarik kesimpulan sesuai dengan perancangan konstruksi yang dilakukan.

Pemodelan rancangan dalam bentuk 3 dimensi dan analisa kekuatan konstruksi dilakukan menggunakan *software Autodesk Inventor*. Analisa kekuatan konstruksi dilakukan untuk mengetahui dan mempelajari tegangan, regangan, dan pergeseran yang terjadi pada komponen yang dirancang.

Beberapa komponen pada *segway* yang dimodelkan menggunakan *software Autodesk Inventor* untuk kebutuhan konstruksi, yaitu struktur dasar, poros,udukan poros, roda (pelek dan ban), klem aki, dan kemudi (*steering*).



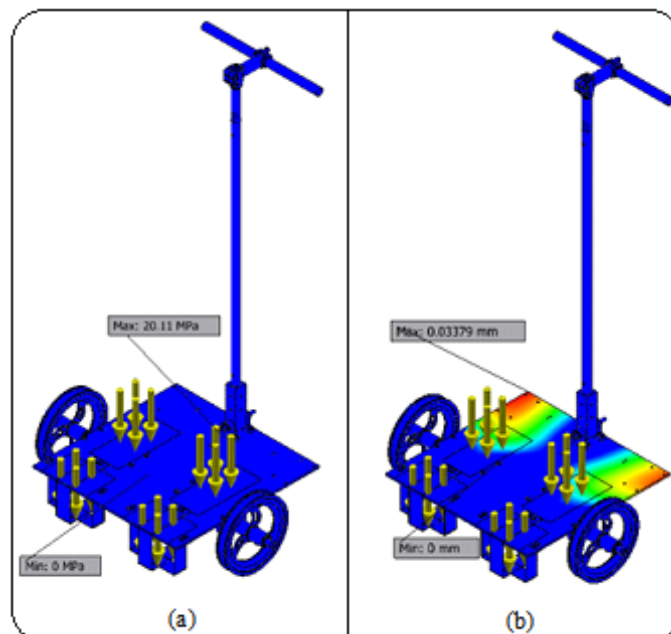
Gambar 1. Diagram alir penelitian



Gambar 2. Model *segway* dalam bentuk 3 dimensi

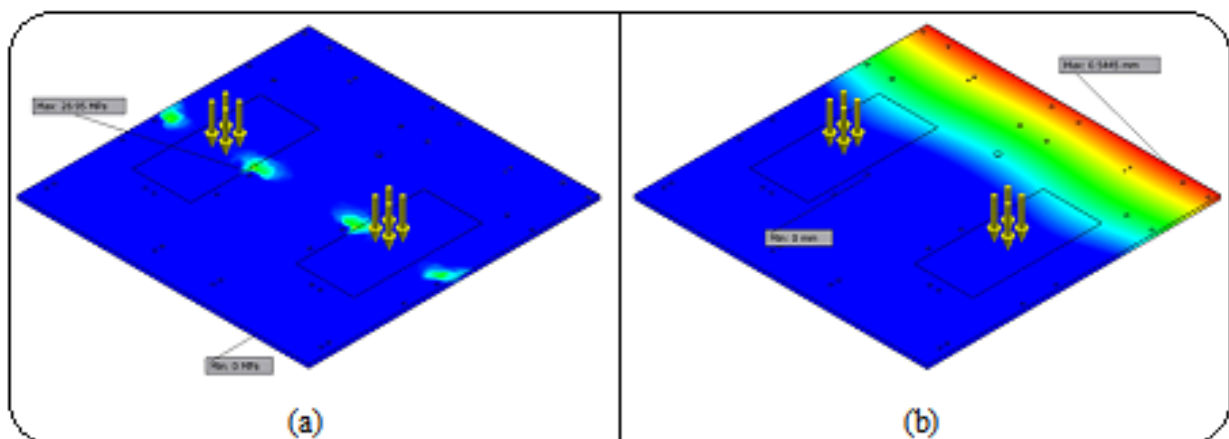
## HASIL DAN PEMBAHASAN

Simulasi pembebanan konstruksi *segway* dilakukan dengan memberikan beban sebesar masing-masing 0,022 MPa di kedua bagian pijakan kaki pengemudi pada struktur dasar dan 0,003 MPa pada klem aki.



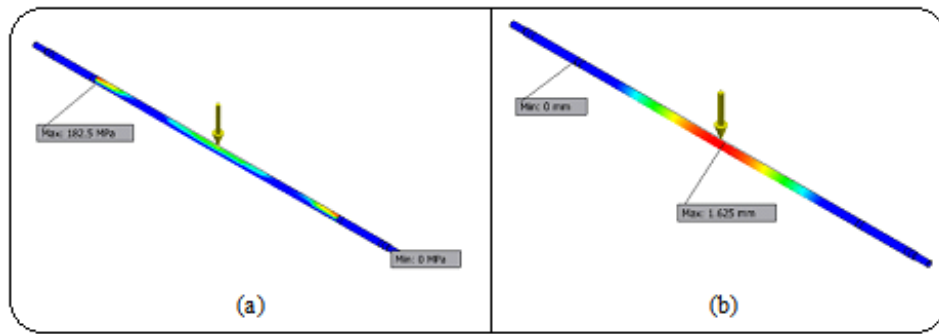
Gambar 3. (a) *Von mises stress* konstruksi *segway*, (b) *Displacement* konstruksi *segway*

Simulasi pembebanan struktur dasar dilakukan dengan memberikan beban pada pijakan kaki tempat pengendara berdiri masing-masing sebesar 0,022 MPa karena berat yang ditumpu struktur dasar *segway* adalah 100 kg, percepatan gravitasi  $9,81 \text{ m/s}^2$  dan luas permukaan pijakan kaki pengendara diasumsikan sebesar  $22.000 \text{ mm}^2$ . Struktur dasar ditumpu oleh 4 buah dukungan poros. Material yang digunakan pada struktur dasar adalah aluminium 6061 dengan ketebalan 6 mm.



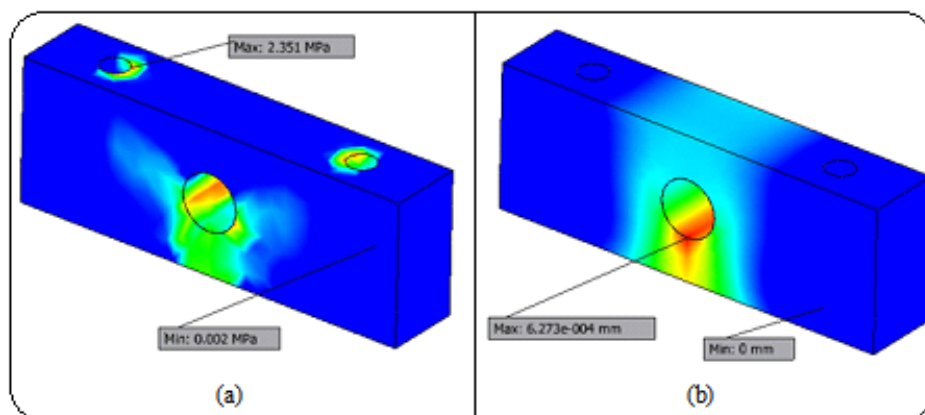
Gambar 4. (a) *Von mises stress* struktur dasar, (b) *Displacement* struktur dasar

Simulasi pembebanan pada poros *segway* dilakukan dengan memberikan beban sebesar 981 N, karena berat yang ditumpu poros *segway* adalah 100 kg dan percepatan gravitasi  $9,81 \text{ m/s}^2$ . Poros ditumpu oleh 2 buah bantalan yang terhubung dengan pelek roda. Material yang digunakan untuk poros berupa *mild steel-S45C* [3] dengan diameter 12 mm.



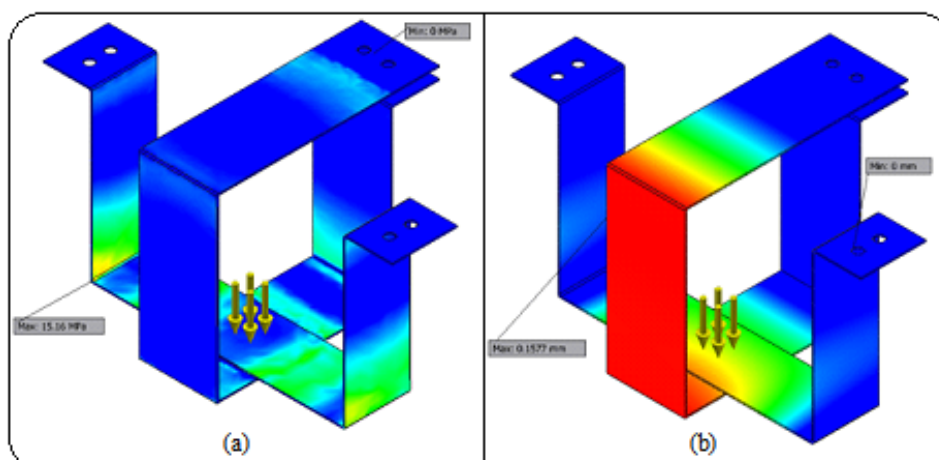
Gambar 5. (a) *Von mises stress* poros, (b) *Displacement* poros

Simulasi pembebanan pada dudukan poros dilakukan dengan memberikan beban bantalan (*bearing load*) sebesar 245,25 N, karena dudukan poros yang digunakan berjumlah 4, dan beban total yang ditumpu oleh seluruh dudukan poros sebesar 981 N. Dudukan poros ditumpu oleh sambungan baut dan mur yang terhubung dengan struktur dasar. Material yang digunakan untuk dudukan poros adalah aluminium 6061.



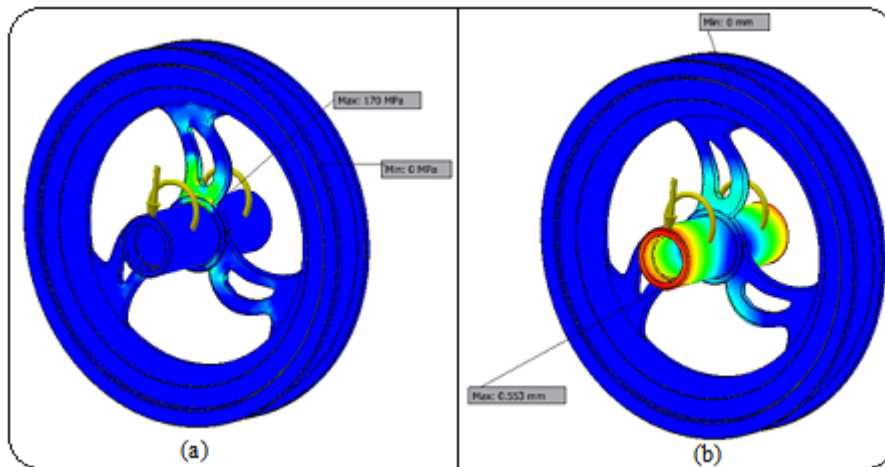
Gambar 6. (a) *Von mises stress* dudukan poros, (b) *Displacement* dudukan poros

Simulasi pembebanan pada klem aki dilakukan dengan memberikan beban sebesar 0,003 MPa, karena berat aki sebesar 5 kg, percepatan gravitasi  $9,81 \text{ m/s}^2$  dan luas permukaan klem  $8.840 \text{ mm}^2$ . Klem aki ditumpu oleh sambungan baut dan mur yang terhubung dengan struktur dasar. Material yang digunakan untuk klem aki adalah *stainless steel* 440 C dengan tebal 1 mm.



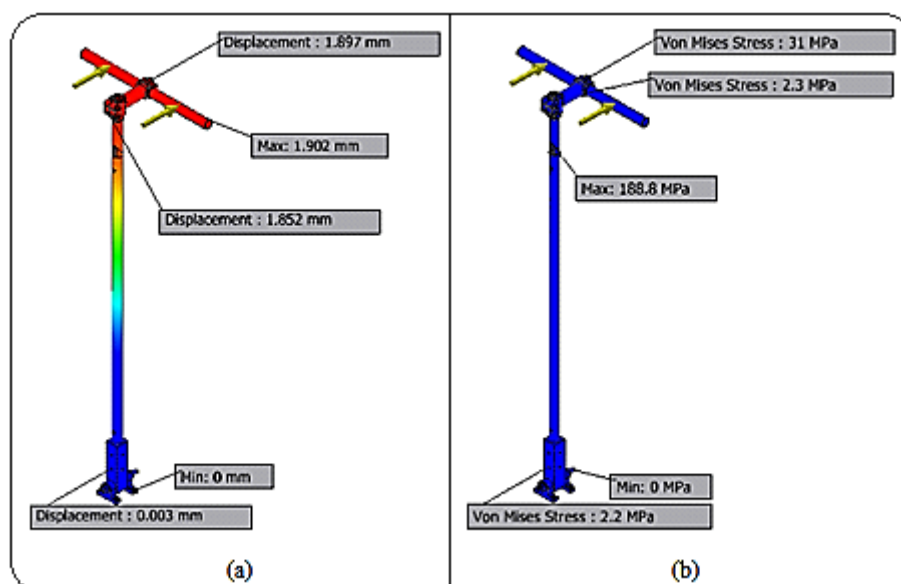
Gambar 7. (a) *Von mises stress* klem aki, (b) *Displacement* klem aki

Simulasi pembebanan pada salah satu pelek dilakukan dengan memberikan beban bantalan (*bearing load*) sebesar 490,5 N, karena pelek yang digunakan berjumlah 2, dan beban total yang ditumpu kedua pelek sebesar 981 N. Pelek juga terkena beban torsi yang diasumsikan sebesar 220 Nmm. Pelek ditumpu oleh sisi luar pelek yang terhubung dengan ban. Material yang digunakan untuk pelek adalah aluminium 6061.



Gambar 8. (a) *Von mises stress* pelek, (b) *Displacement* pelek

Simulasi pembebanan pada *steering* dilakukan dengan memberikan beban sebesar 24,525 N pada kedua bagian setang kemudi. *Steering* ditumpu oleh sambungan baut dan mur yang terhubung dengan struktur dasar. *Steering* yang dirancang terdiri dari 4 komponen utama, yaituudukan batang kemudi, batang kemudi, kepala kemudi, dan setang kemudi. Material yang digunakan pada *steering* terdiri dari 2 jenis material, aluminium 6061 pada dudukan batang kemudi dan kepala kemudi, serta *stainless steel* 440C pada batang kemudi dan setang kemudi.



Gambar 9. (a) *Von mises stress* steering, (b) *Displacement* steering

Hasil simulasi pembebanan yang dilakukan menunjukkan bahwa seluruh komponen *segway* yang dirancang dan disimulasi dengan bantuan *software* aman dan layak digunakan karena memiliki nilai *von mises stress* maksimum lebih rendah dari tegangan ijin material yang digunakan. Hasil simulasi pembebanan ditampilkan secara rinci pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil simulasi pembebanan komponen

No	Komponen	Bahan	$\sigma_y$ (MPa)	SF	$\sigma_{ijin}$ (MPa)	$\sigma_{maks}$ (MPa)	Defleksi maksimum (mm)	Ket
1	Konstruksi <i>Segway</i>	Aluminium 6061	275	3	91,67	20,11	0,03379	Aman
2	Struktur Dasar	Aluminium 6061	275	3	91,67	28,95	0,5445	Aman
3	Poros	<i>Mild Steel</i>	343	1,5	228,67	182,5	1,625	Aman
4	Dudukan Poros	Aluminium 6061	275	3	91,67	2,351	$6,273 \times 10^{-4}$	Aman
5	Klem Aki	<i>Stainless Steel 440C</i>	689	10	68,9	15,16	0,1577	Aman
6	Pelek	Aluminium 6061	275	1,5	183,33	170	0,553	Aman
7	Dudukan batang kemudi	Aluminium 6061	275	3	91,67	2,1	0,003	Aman
	<i>Steering</i> Batang kemudi	<i>Stainless Steel 440C</i>	689	3	229,67	188,8	1,854	Aman
	Kepala kemudi	Aluminium 6061	275	3	91,67	6,3	1,897	Aman
	Setang kemudi	<i>Stainless Steel 440C</i>	689	3	229,67	1,3	1,902	Aman

## KESIMPULAN

*Segway* hasil perancangan memiliki dimensi p x l x t yaitu (800 x 573 x 1280) mm, digunakan untuk jarak tempuh yang pendek, dapat dikendarai oleh 1 pengemudi dengan berat badan maksimum yang disarankan adalah 80 kg, dapat menahan beban sebesar 981 N, dan sesuai hasil simulasi pembebanan menggunakan *software* menunjukkan bahwa rancangan konstruksi *segway* aman untuk dikendarai karena seluruh tegangan maksimum yang terjadi pada setiap komponen *segway* berada di bawah tegangan ijin material.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Ari Nugroho. *Kendaraan baru yang bernama segway*. <http://comenkdroid.blogspot.com/2012/05/kendaraan-baru-yang-bernama-segway-2003.html>. 13 September 2012.
- [2]. Danardono Agus Sumarsono, Muhamad Agus Farhan. *Stress Analysis on Chassis Structure of hybrid Vehicle Using Finite Element Method*. Proceeding of 9th International Conference on Quality in Research. Universitas Indonesia. 2006.
- [3]. Meadinfo. *JIS S45C - Mild Steel - An Overview*. <http://www.meadinfo.org/2010/03/s45c-jis-mechanical-properties.html>. 18 Oktober 2012.