

HUBUNGAN PENERAPAN SOP SERVIS RINGAN (*TUNE UP*) SEPEDA MOTOR TERHADAP KINERJA MEKANIK BENGKEL DI JAKARTA

Relationship of SOP Service of Motorcycle Tune Up to Workshop Mechanical Performance in Jakarta

Adi Tri Tyassmadi^{1*}, F. Supriadi¹, V. Faiz Akbar¹

¹ Program Studi Pendidikan Teknik Mesin, Universitas Negeri Jakarta, Jakarta, Indonesia

* Email Korespondensi : aditriyassmadi@unj.ac.id

Artikel Info - : Diterima : 11-11-2021; Direvisi : 16-12-2021; Disetujui : 16-12-2021

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan penerapan SOP servis ringan (*tune up*) sepeda motor terhadap kinerja mekanik bengkel di Jakarta. Penelitian ini dilakukan di 15 bengkel di Jakarta sebagai perwakilan dengan data yang diperoleh dari 45 mekanik dan seberapa besar hubungan penerapan SOP servis ringan (*tune up*) sepeda motor terhadap kinerja mekanik. Penelitian ini merupakan metode penelitian deskriptif kuantitatif dengan regresi dan korelasi. Dalam penelitian ini, persentase penerapan SOP servis sebagai variabel bebas dan kinerja mekanik sebagai variabel terikat. Dalam penelitian ini menggunakan responden sebanyak 45 mekanik, maka 45 mekanik tersebut akan menjadi sampel penelitian. Metode pengumpulan data yang digunakan yaitu dengan metode pengisian angket (*form*) pada variabel bebas yaitu persentase penerapan SOP servis dan dokumen untuk variabel terikat yaitu kinerja mekanik. Dari hasil penelitian, terbukti bahwa variabel (*x*) mempunyai hubungan terhadap variabel (*y*) yaitu sebesar 14,54% dan sisanya bisa didapat dari faktor lain. Dan antara variabel (*x*) dan variabel (*y*) memiliki hubungan positif, yaitu nilai yang dihasilkan akan berbanding lurus.

Kata Kunci: SOP, Kinerja Mekanik, Bengkel

ABSTRACT

This study aims to determine the relationship of the application of light motor service SOP (tune-up) to Workshop mechanical performance in Jakarta. This study was conducted at 15 Workshop in Jakarta as representatives with data obtained from 45 mechanics and how big is the relationship of motorcycle tune-up service to mechanical performance. This research is a quantitative descriptive research method with regression and correlation. In this research, the percentage of application of service SOP as an independent variable and mechanical performance as a dependent variable. In this study using 45 respondents mechanics, the 45 mechanics will be a sample of research. The data collection method used is by the method of filling the questionnaire (form) on the independent variable is the percentage of application of SOP service and documents for the dependent variable is the mechanical performance. From the results of the research, it is evident that the variable (x) has a relationship to the variable (y) that is equal to 14.54% and the rest can be obtained from other factors. And between the variable (x) and the variable (y) has a positive relationship, ie the resulting value will be directly proportional.

Key Words: SOP, Mechanical Performance, Workshop

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Penelitian

Setiap tahun jumlah sepeda motor di Indonesia selalu bertambah. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat, jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia pada 2013 mencapai 104,211 juta unit, naik 11% dari tahun sebelumnya (2012) yang hanya 94,299 juta unit. Dari jumlah itu, populasi terbanyak masih disumbang oleh sepeda motor dengan jumlah 86,253

juta unit di seluruh Indonesia, naik 11% dari tahun sebelumnya 77,755 juta unit [1]. Kendaraan roda dua belakangan menjadi alat transportasi favorit di Tanah Air. Populasinya terus membengkak dari tahun ke tahun. Hal ini terjadi karena mudahnya masyarakat untuk memiliki sepeda motor dengan berbagai program kemudahan yang ditawarkan pabrikan maupun perusahaan pembiayaan seperti uang muka murah, proses mudah, diskon besar, dan sebagainya.

Mengimbangi penjualan sepeda motor di Indonesia, perusahaan berbasis layanan purna jual untuk sepeda motor pun berkembang sangat pesat, baik dengan konsep pribadi, CV (*Commanditaire Vennootschaap*), maupun PT (Perseroan Terbatas). Hal ini menyebabkan persaingan yang ketat antar pihak, dengan melakukan berbagai cara untuk menarik konsumen. Berbagai promosi dan iklan dilakukan untuk menyebarkan informasi tentang bengkel yang mereka jalankan. Dan promosi paling kuat menurut penulis adalah promosi mulut ke mulut yang dilakukan secara langsung oleh konsumen yang telah melakukan servis di bengkel tersebut. Mereka akan cepat menyebarkan informasi apapun terkait bengkel tersebut baik informasi positif maupun negatif, terutama terkait kualitas hasil servis dari mekanik yang ada di bengkel tersebut. Maka dari itu, sangatlah penting untuk menjaga kualitas servis agar terus meningkat demi menjaga *image* positif bengkel dan terus menarik konsumen. Kualitas kerja tentunya sangat dipengaruhi oleh proses kerjanya itu sendiri, semakin baiknya suatu proses kerja, maka akan semakin baik pula hasil kerja yang didapat. Setiap bengkel memiliki proses kerja yang hampir sama, dengan melihat SOP yang ada [2]. Terutama untuk bengkel-bengkel resmi ternama di Indonesia, seperti Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, dan lain-lain. SOP dapat diartikan sebagai pedoman; bagaimana karyawan dapat menjalankan pekerjaannya [3]. SOP akan menjadi bagian sistem organisasi yang dapat bergerak seirama dan harmonis dengan keputusan dan kegiatan organisasi, dan pada gilirannya, tujuan penerapan SOP dapat terpenuhi dengan empat syarat, yaitu; efektif, konsisten, standar dan sistematis [4].

Melihat dari nama besar yang dimilikinya, penulis memilih Honda sebagai contoh bengkel resmi yang memiliki proses kerja yang baik, dan penulis beranggapan bahwa meningkatkan proses dan kualitas kerja adalah cara yang sangat efektif untuk terus meningkatkan kepercayaan konsumen. Untuk itu sangat diperlukan standar operasional prosedur (SOP) kerja yang baik, diikuti dengan kualitas sumber daya manusia yang baik, dan fasilitas-fasilitas penunjang yang lain. Dilihat dari faktor-faktor penting tersebut, penulis melakukan penelitian terhadap standar operasional prosedur servis (perawatan berkala) yang berjalan pada bengkel Honda selaku perusahaan layanan purna jual sepeda motor merek Honda. Penelitian ini difokuskan pada hubungan standar operasional prosedur servis sepeda motor terhadap kinerja mekanik.

Pekerjaan *tune up* harus dilakukan sesuai prosedur dari pabrik pembuatnya, baik urutan pengerjaannya, pemeriksaannya, ukuran penyetelannya dan lain-lain. Ini dimaksudkan untuk efisiensi proses kerja dan supaya hasilnya sesuai standar yang direkomendasikan oleh pabrik pembuatnya [5]. Servis ringan (*tune up*) berkala untuk sepeda motor Honda Beat PGM-FI dalam Penelitian ini diambil pada servis 8.000 km, sesuai dengan standar servis Honda [6].

Teknik yang dapat dipergunakan dalam evaluasi individu adalah *written essays, critical incients, graphic rating scales, behaviorally anchored rating scales, group order ranking, individual ranking, paired comparison* [7]. Penelitian ini difokuskan pada hubungan standar operasional prosedur (SOP) servis sepeda motor terhadap kinerja mekanik.

1.2. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimanakah hubungan penerapan SOP servis ringan (*tune up*) sepeda motor Honda Beat Eco PGM-FI 110cc terhadap kinerja mekanik bengkel di Jakarta. Menelusuri perbedaan hubungan antara kinerja yang didasarkan pada SOP dengan kinerja tidak didasarkan pada SOP, dalam hal ini didasarkan pada persentase SOP yang terpenuhi pada *form* penilaian. Memberi informasi kepada pihak perusahaan tentang seberapa besar hubungan penerapan SOP ini terhadap kinerja mekanik, bila dilihat dari sisi produktivitas mekanik.

2. Metode Penelitian

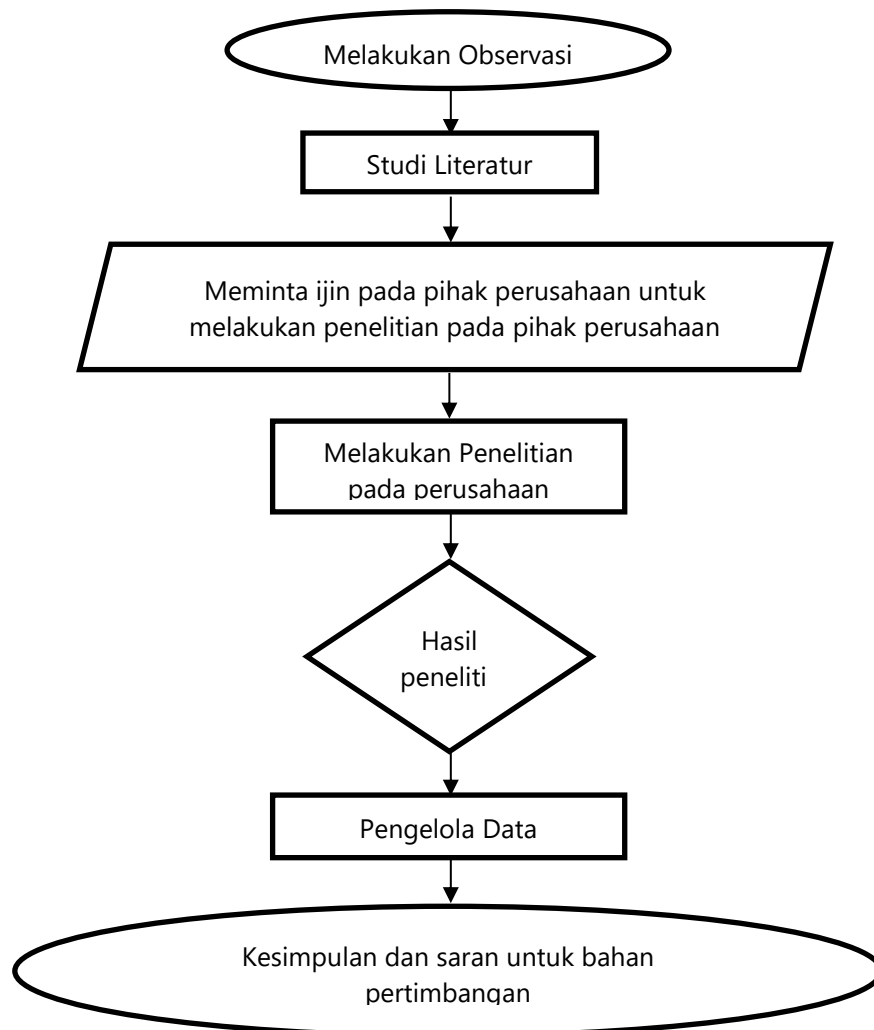
Metode kuantitatif dengan regresi dan korelasi merupakan sebuah penelitian tentang seberapa kuat hubungan persentase penerapan SOP servis ringan (*tune up*) sepeda motor Honda Beat Eco PGM-FI 110cc terhadap kinerja mekanik bengkel di Jakarta. Peneliti melakukan penelitian pada persentase penerapan SOP servis ringan (*tune up*) sepeda motor yang sudah diterapkan pada mekanik-mekanik bengkel yang ada di Jakarta. Dalam penelitian ini investigasi yang dilakukan adalah untuk mencari hubungan dan pengaruh persentase penerapan SOP servis ringan (*tune up*) sepeda motor terhadap kinerja mekanik bengkel di Jakarta.

Populasi dalam penelitian ini adalah bengkel di wilayah Jakarta. Jumlah bengkel yang diteliti 15 bengkel dengan perwakilan 3 bengkel untuk setiap walikota, Jumlah mekanik yang diteliti 45 Mekanik, Banyaknya pengambilan data 135 kali (setiap mekanik dilakukan 3 kali pengambilan data). Teknik sampling yang digunakan dalam Penelitian ini Teknik *jugment sampling*, yaitu pengambilan sampel berdasarkan pertimbangan tertentu [8].

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan angket (*form*), Suharsimi Arikunto menyatakan bahwa angket atau kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya, atau hal-hal yang ia ketahui [9]. Peneliti menggunakan angket (*form*) untuk menilai kerja mekanik bengkel, dimana angket (*form*) ini bertujuan untuk mengumpulkan data (persentase penerapan SOP kerja mekanik), yang selanjutnya dilakukan pengkodean (*coding*) melalui tabulasi data. Teknik statistik regresi dimaksudkan untuk memprediksi seberapa besar pengaruh variabel X terhadap variabel Y pada bengkel di Jakarta. Dalam analisis regresi menggunakan regresi linier sederhana karena variabel bebas jumlahnya hanya satu. Dimana teknik korelasi digunakan untuk menganalisis kuatnya pengaruh antara variabel, sedangkan regresi digunakan untuk mengetahui pengaruh atau memprediksi berubahnya nilai variabel tertentu bila variabel lain berubah. Untuk mengetahui korelasi berganda tersebut dapat digeneralisasikan untuk semua populasi, maka harus diuji signifikansinya dengan uji F dimana mengonsultasikan antar F hitung dengan F tabel.

Untuk mengetahui besarnya variasi variabel bebas terhadap variabel terikat dengan angka persentase, menggunakan rumus koefisien determinasi [8]. Menurut Imam Ghozali uji koefisien determinasi bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen [10].

Skema penelitian persentase penerapan SOP servis ringan (*tune up*) sepeda motor terhadap kinerja mekanik bengkel di Jakarta :

**Gambar 1.** Skema Penelitian

Diawali dengan melakukan observasi masalah di lapangan, kemudian dicari studinya, mencari tempat penelitian dan meminta izin ke pihak bengkel/perusahaan. Setelah semua persiapan terpenuhi lalu melaksanakan Penelitian. Dari proses penelitian didapat hasil mentah penelitian, selanjutnya data diolah, sampai didapat hasil kesimpulan penelitian.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Penerapan SOP (X)

No.	Kelas Interval	Titik Tengah	Frekuensi	Frekuensi Kumulatif	Frekuensi Relatif (%)
1	55,012 - 59,02	57,016	4	4	8,89%
2	59,03 - 63,03	61,026	2	6	4,44%
3	63,04 - 67,04	65,036	7	13	15,56%
4	67,05 - 71,05	69,046	10	23	22,22%
5	71,06 - 75,06	73,056	8	31	17,78%
6	75,07 - 79,07	77,066	7	38	15,56%
7	79,08 - 83,50	81,076	7	45	15,56%
	Jumlah		45		100

Hasil analisis data terhadap 45 responden dilihat dari penerapan SOP (X) menunjukkan nilai rerata (*mean*) diketahui sebesar 66,314; simpangan baku (standar deviasi) sebesar 5,547; median sebesar 71,296 dan nilai modus 69,546.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Kinerja Mekanik Berdasarkan UE (Unit Entry) (Y)

No	Kelas Interval	Titik Tengah	Frekuensi	Frekuensi Kumulatif	Frekuensi Relatif (%)
1	0,920 – 0,924	0,922	22	22	48,89%
2	0,925 – 0,929	0,927	8	30	17,78%
3	0,930 – 0,933	0,931	8	38	17,78%
4	0,934 – 0,937	0,936	3	41	6,67%
5	0,939 – 0,943	0,941	3	44	6,67%
6	0,944 – 0,948	0,946	1	45	2,22%
	Jumlah		45		100

Hasil analisis data terhadap 45 responden dilihat dari kinerja mekanik berdasarkan UE (Unit Entry) (Y) menunjukkan nilai rerata (*mean*) diketahui sebesar 0,927; simpangan baku (standar deviasi) sebesar 0,0068; median sebesar 0,924 dan nilai modus 0,929.

Tabel 3. Tabel ANAVA Regresi Variabel X (Penerapan SOP) terhadap Variabel Y (Kinerja Mekanik Berdasarkan Unit Entry)

Sumber Varian	dk	JK	RJK	Fh	Ft		Keterangan
					0,05	0,01	
JK (T)	45	38,648					
JK (a)	1	38,65					
JK(b/a)	1	0,0003	0,000299603	7,316	4,07	5,14	Uji Keberartian Regresi
JK(S)	43	0,0018	0,00004095				
JK(TC)	25	0,0010	0,00003819	0,852	2,15	3,00	Uji Kelinearan Regresi
JK(G)	18	0,001	0,00004480				

Hasil perhitungan pada tabel di atas diperoleh F_{hitung} sebesar 7,316 untuk uji keberartian regresi, sedangkan untuk F_{tabel} dengan taraf signifikansi $\alpha = 0,05$ dan dk (1,43) diperoleh nilai tabel sebesar 4,07. Jika dibandingkan $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($7,316 > 4,07$). Ini berarti H_0 menyatakan bahwa model regresi tidak berarti ditolak, dan H_1 yang menyatakan model regresi berarti diterima. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Regresi yang dihasilkan berarti.

Untuk pengujian kelinearan regresi diperoleh F_{hitung} sebesar 0,852, sedangkan untuk F_{tabel} dengan taraf signifikansi $\alpha = 0,05$ dan dk (25,18) diperoleh nilai F_{tabel} sebesar 2,15. Jika dibandingkan $F_{hitung} < F_{tabel}$ ($0,852 < 2,15$). Ini berarti H_0 menyatakan bahwa model regresi linear diterima, dan H_1 yang menyatakan model tidak linear berarti ditolak. Hasil tersebut menunjukkan bahwa regresi yang dihasilkan adalah linear.

Tabel 4. Tren Pekerjaan Servis Ringan Honda Beat PGM-FI Kilometer 8000 di Bengkel di Jakarta

Jenis Pekerjaan	Kategori	Detail	M		TM	Total
			Ba	Bu		
Saluran Bahan Bakar	SBB	A Memeriksa pengaliran selang bahan bakar terhadap pemburukan kondisi, kerusakan atau	3	-	132	135
		B Memeriksa peralatan pemasangan selang bahan bakar terhadap kebocoran	3	-	132	135
Cara Kerja Gas Tangan	CKGT	A Memeriksa terhadap pemburukan kondisi atau kerusakan pada kabel gas	30	-	105	135
		B Memeriksa kelancaran cara kerja handel gas	135	-	-	135
		C Memeriksa bahwa gas membuka dan secara otomatis menutup kembali pada semua posisi kemudi	18	-	117	135
		D Memeriksa jarak main bebas gas tangan	113	-	22	135
		E Memastikan putaran stasioner tidak berubah saat stang kemudi digerakan	132	-	3	135
Pernapasan Crankcase	PC	A Memeriksa selang pernapasan <i>crankcase</i> terhadap pemburukan kondisi, kerusakan atau kebocoran	16	-	119	135
		B Memeriksa <i>fitting-fitting</i> selang pernapasan bak mesin terhadap kebocoran	12	-	123	135
Busi	B	A Membersihkan daerah di sekitar dasar busi sebelum melepas busi	-	-	135	135
		B Memeriksa insulator terhadap kerusakan	135	-	-	135
		C Memeriksa elektroda tengah dan elektroda samping terhadap keausan	135	-	-	135
		D Memeriksa terhadap kondisi dan perubahan warna pada ujung busi	135	-	-	135
		E Membersihkan atau mengganti busi	135	-	-	135
		F Mengukur jarak renggang busi antara elektroda tengah dan samping dengan <i>feeler gauge</i>	2	40	93	135
		G Menyetel celah busi atau mengganti busi	128	3	4	135
		H Memasang busi pada <i>cylinder head</i> dan mengencangkan sesuai torsi standar (16 N.m)	-	135	-	135
Jarak Renggang Katup (Valve)	JRK	A Memeriksa mesin dalam keadaan dingin (di bawah 35°C)	126	-	9	135
		B Memastikan bahwa piston berada pada TMA (Titik Mati Atas) pada langkah kompresi	126	-	9	135
		C Memeriksa jarak renggang katup menggunakan <i>feeler gauge</i>	126	-	9	135
		D Menyetel jarak renggang katup bila diluar standar	126	-	9	135
		E Mengencangkan mur penyetel dan pastikan tidak terjadi keausan pada ulir <i>tappet adjuster</i>	126	-	9	135
Oli Mesin	OM	A Menghidupkan mesin, panaskan dan mematikan mesin	135	-	-	135
		B Melepas tutup pengisian oli atau tangkai pengukur	135	-	-	135
		C Meletakkan penampung oli di bawah mesin	135	-	-	135
		D Melepas baut pembuangan oli dan <i>washer sealing</i>	135	-	-	135
		E Menjalankan <i>kick starter</i> dengan perlahan dan keluarkan oli mesin	45	-	90	135
		F Memasang <i>washer sealing</i> baru dan baut pembuangan oli	-	135	-	135
		G Mengencangkan baut pembuangan oli sesuai torsi standar (24 N.m)	-	135	-	135
		H Mengisi <i>crankcase</i> dengan oli mesin yang direkomendasikan	135	-	-	135
		I Memastikan kondisi o-ring pada tangkai pengukur	46	-	89	135
		J Memeriksa tinggi permukaan oli	7	3	125	135
		K Memastikan tidak ada kebocoran oli	134	-	1	135
		L Memasang tutup pengisian oli dan mengencangkan dengan tangan	135	-	-	135

Jenis Pekerjaan	Kategori	Detail	M		TM	Total
			Ba	Bu		
Putaran Stasioner Mesin	PSM	A Memastikan tidak ada kedipan pada MIL (<i>Malfunction Indicator Lamp</i>)	135	-	-	135
		B Memeriksa kondisi busi	135	-	-	135
		C Memeriksa kondisi saringan udara	86	-	49	135
		D Menggunakan tachometer saat melakukan penyetingan	-	-	135	135
		E Memposisikan mesin pada standar tengah	132	-	3	135
		F Memasang selang penghisap gas buang	135	-	-	135
		G Menghidupkan mesin dan menunggu selama 2 s/d 3 menit	7	125	3	135
		H Menghentakkan <i>throttle grip</i> beberapa kali	1	3	131	135
		I Memutar <i>Idle Air Screw</i> ¼ putaran dan menunggu 10 detik setiap penyetelan	11	124	-	135
		J Menyetel putaran stasioner sesuai standar (1.700 ± 100 rpm)	-	135	-	135
Drive Belt	DB	A Memeriksa kondisi visual <i>Drive Belt</i> terhadap retak-retak, pemisahan atau keausan tidak normal	90	-	45	135
		B Mengukur lebar <i>Drive Belt</i> menggunakan dua pelat datar dan mistar baja, atau jangka sorong	-	-	135	135
		C Mengganti <i>Drive Belt</i> jika sudah melebihi batas servis (min. 17.5 mm)	-	-	135	135
Oli Transmisi	OT	A Memposisikan motor dengan standar tengah	135	-	-	135
		B Menempatkan loyang di bawah <i>final reduction case</i> , dan membuka baut pengecekan dan pembuangan	135	-	-	135
		C Menguras oli dengan memutar roda belakang	34	-	101	135
		D Mengganti <i>washer sealing</i> dengan yang baru	-	-	135	135
		E Memasang baut pembuangan dan <i>washer sealing</i> baru	12	123	-	135
		F Mengisi <i>final reduction case</i> dengan oli yang direkomendasikan dan sesuai kapasitas yang ditentukan	132	3	-	135
		G Memasang baut pengecekan oli dan <i>washer sealing</i> baru	12	123	-	135
		H Mengencangkan baut pengecekan dan pembuangan oli sesuai torsi standar (13 N.m)	-	135	-	135
Battery	Ba	A Memeriksa kondisi visual <i>battery</i> terhadap kerusakan dan kotoran	69	-	66	135
		B Memeriksa tegangan <i>battery</i> menggunakan AVO meter	3	-	132	135
		C Melakukan <i>charge battery</i> jika tegangan dibawah 12.3 volt	3	-	132	135
Minyak Rem	MR	A Memposisikan motor dengan standar tengah	132	-	3	135
		B Memposisikan stang motor sehingga <i>reservoir tank</i> rata (horizontal)	-	-	135	135
		C Memeriksa tinggi permukaan minyak rem melalui kaca pengintaian	-	-	135	135
Keausan Kampas Rem	KKR	A Memeriksa <i>brake pad</i> terhadap keausan dengan melihat indikator batas keausan	135	-	-	135
		B Memeriksa kanvas rem tromol belakang dengan melihat indikator keausan saat handel rem ditarik	132	3	-	135
Sistem Rem	SR	A Memeriksa udara palsu dalam sistem dengan cara menarik handel rem depan dengan kuat	135	-	-	135
		B Memeriksa kondisi visual selang rem dan fitting- <i>fitting</i> rem depan	43	-	92	135
		C Mengencangkan fitting- <i>fitting</i> yang longgar	6	-	129	135
		D Mengganti selang dan fitting- <i>fitting</i> sesuai keperluan	-	-	135	135
		E Memeriksa kondisi visual pada kabel rem dan handel rem belakang	135	-	-	135
		F Memeriksa jarak main bebas handel rem belakang pada ujung handel	135	-	-	135
		G Menyetel jarak main bebas handel rem sesuai standar (10-20 mm)	135	-	-	135
Cara Kerja Pengunci Rem	CKPR	A Memastikan jarak main bebas handel rem belakang sesuai standar	135	-	-	135
		B Menarik handel rem belakang dan gunakan <i>lock lever</i> (tangkai pengunci)	135	-	-	135
		C Memeriksa roda belakang telah benar-benar terkunci sepenuhnya	135	-	-	135
Arah Sinar Lampu Depan	ASLD	A Meletakkan motor di atas permukaan datar	132	-	3	135
		B Memeriksa arah sinar lampu depan sesuai dengan aturan yang berlaku	-	-	135	135
		C Menyetel arah sinar lampu depan secara vertical	-	-	135	135
Keausan Kampas Kopling	KKK	A Memeriksa ketiga kampas kopling terhadap keausan tidak normal	75	-	60	135
		B Mengukur ketebalan masing-masing kampas dengan jangka sorong	-	-	135	135
		C Mengganti kampas jika sudah kurang dari batas servis (2 mm)	-	-	135	135
Standar Samping	SS	A Memposisikan motor pada standar tengah	135	-	-	135
		B Memeriksa pegas standar samping terhadap kerusakan atau kehilangan tegangan	135	-	-	135
		C Memeriksa <i>assy</i> standar samping terhadap kebebasan pergerakan dan melumasi as standar samping	61	-	74	135
		D Memeriksa fungsi <i>side stand switch</i> (sistem pematikan mesin pada standar samping)	129	-	6	135

Jenis Pekerjaan	Kategori	Detail	M		TM	Total
			Ba	Bu		
Suspensi	S	A	135	-	-	135
		B	80	-	55	135
		C	135	-	-	135
		D	9	-	126	135
		E	3	-	132	135
		F	135	-	-	135
		G	72	-	63	135
Mur, Baut, Pengencang	M,B,P	A	-	135	-	135
		B	135	-	-	135
Roda/Ban	R/B	A	135	-	-	135
		B	48	-	87	135
		C	42	-	93	135
		D	135	-	-	135
		E	3	-	132	135
		F	126	-	9	135
		G	132	-	3	135
		H	135	-	-	135
		I	3	-	132	135
		J	132	-	3	135
		K	135	-	-	135

Keterangan:

M = Mengerjakan pekerjaan

TM = Tidak Mengerjakan pekerjaan

Ba = Mengerjakan pekerjaan dengan hasil baik

Bu = Mengerjakan pekerjaan dengan hasil buruk

- Total poin dari Tabel 4 (total) hasil pekerjaan yang didapat dari hasil keseluruhan penelitian adalah 13.905 poin
- Poin hasil pekerjaan terbanyak di dapat dari poin Mengerjakan dengan Baik (Ba dari Tabel 4) yaitu sebesar 7.861 poin atau 57% dari total poin
- Poin hasil pekerjaan terbanyak kedua diperoleh dari poin Tidak Mengerjakan (TM dari Tabel 4) yaitu sebesar 4.684 poin atau 34% dari total poin
- Poin hasil pekerjaan terendah di dapat dari poin Mengerjakan dengan Buruk (Bu dari Tabel 4) yaitu sebesar 1.360 poin atau 10% dari total poin

Berdasarkan Tabel 4 dan hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 14,54%. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel penerapan SOP (variabel X) memberikan kontribusi atau pengaruh 14,54% terhadap kinerja mekanik berdasarkan Unit *Entry* (variabel Y). Dari rata-rata data yang di dapat, poin tertinggi dari persentase penerapan SOP servis ringan adalah sebesar 86 poin (83,50%) dari total poin yang ada, poin terendah adalah 56,67 poin (55,02 %) dari total poin yang ada, dan rata-rata poin yang didapat adalah 68,30 poin (66,31 %) dari poin yang ada. Data tersebut didapat karena setiap mekanik melakukan penerapan SOP servis ringan masih berdasarkan kebiasaan yang sudah mereka lakukan selama ini, tanpa memperhatikan poin-poin servis ringan yang seharusnya dilakukan.

4. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan berupa hubungan antara persentase penerapan SOP servis terhadap kinerja mekanik, didapat kesimpulan terdapat hubungan yang signifikan antara Penerapan SOP servis ringan terhadap kinerja mekanik berdasarkan (Unit *Entry*). Kontribusi yang

diberikan oleh persentase penerapan SOP servis ringan terhadap Kinerja mekanik sebesar 14,54% dan sisanya didapat dari faktor lain, seperti mekanik melakukan penerapan SOP servis ringan masih berdasarkan kebiasaan yang sudah mereka lakukan selama ini, tanpa memperhatikan poin-poin servis ringan yang seharusnya dilakukan. Dari detail data yang didapat, penerapan SOP servis yang dilakukan mekanik bengkel di Jakarta masih diangka rata-rata 66,31%.

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi adalah sebesar 14,54%. variabel penerapan SOP (variabel X) memberikan kontribusi atau pengaruh 14,54% terhadap kinerja mekanik berdasarkan Unit *Entry* (variabel Y). Dari rata-rata data yang di dapat, poin tertinggi dari persentase penerapan SOP servis ringan adalah sebesar 86 poin (83,50%) dari total poin yang ada, poin terendah adalah 56,67 poin (55,02 %) dari total poin yang ada, dan rata-rata poin yang didapat adalah 68,30 poin (66,31 %) dari poin yang ada. Nilai yang dihasilkan antara penerapan SOP servis dengan kinerja mekanik akan berbanding lurus. Semakin tinggi persentase penerapan SOP yang dilakukan, maka akan semakin tinggi kinerja mekanik yang dihasilkan. Tapi semakin tinggi persentase penerapan SOP servis yang dilakukan memerlukan waktu yang semakin lama, jika waktu yang diterapkan sama maka akan menurunkan kinerja mekanik. Karena penerapan SOP yang dilakukan tidak akan maksimal.

Setelah melakukan penelitian ini, ada beberapa saran; 1) Berdasarkan data yang didapat, persentase penerapan SOP servis pada bengkel di Jakarta masih terbilang rendah yaitu berada di rata-rata 66,31%, maka peneliti menyarankan kepada pihak bengkel untuk mengadakan *refresh* materi tentang SOP servis secara berkala untuk memaksimalkan hasil servis dan terus meningkatkan kepercayaan konsumen terhadap bengkel. Sehingga *image* bengkel yang memiliki kualitas terbaik selalu terjaga. 2) Setelah persentase penerapan SOP servis dapat ditingkatkan, peneliti menyarankan agar dapat dilakukan penelitian selanjutnya mengenai cara mempersingkat waktu yang digunakan untuk penerapan SOP servis tanpa harus mengurangi poin-poin yang sudah ada.

5. Ucapan Terimakasih

Dalam penelitian ini peneliti mendapatkan banyak bantuan dari beberapa pihak, oleh karena ini peneliti mengucapkan terima kasih kepada; 1) Honda Motor, 2) 15 Bengkel di Jakarta, dan 3) Mahasiswa yang telah membantu terlaksananya penelitian ini.

6. Daftar Pustaka

- [1] A. Kurniawan, "Populasi Kendaraan Bermotor di Indonesia Tembus 104,2 Juta Unit," Diambil kembali dari otomotif.kompas.com: <http://otomotif.kompas.com/read/2014/04/15/1541211/Populasi.Kendaraan.Bermotor.di.Indonesia.Tembus.104.2.Juta.Unit.>, 15 April 2014.
- [2] F.N.D., Fatimah, "Pedoman Praktis Menyusun Standard Operating Procedure," Yogyakarta: Quadrant, 2016.
- [3] R., Nugraheni, A. E., Prihatini, and A., Budiarmo, "Pengaruh standar operasional prosedur dan pengawasan terhadap kinerja pramuniaga Pasaraya Sritatu Pemuda Semarang," *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis*, vol 3, no. 2, pp.187-195, 2014.
- [4] R. M., Tambunan, "Pedoman Penyusunan Standard Operating Procedure," Jakarta: Maiestas Publishing, 2013.
- [5] E., Sutarno, and Sriyono, "Diagnosis Training," Jakarta: PT. Astra Honda Motor, 2015.
- [6] Honda Motor, "Pedoman Reparasi Beat PGM-FI," Jakarta: PT. Astra Honda Motor, 2016.
- [7] R. Edi, "Metode Statistika: Parametrik & Nonparametrik," Tangerang: Pustaka Mandiri, 2015.
- [8] Sugiyono, "Metode Penelitian Kombinasi," Bandung: Alfabeta, 2012.
- [9] S. Arikunto, "Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik," Jakarta : Rineka Cipta, 2014.
- [10] I, Ghazali, "Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21," Semarang: Badan Penerbit–Universitas Diponegoro, 2013.