

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian berupa pengolahan dan analisis data terhadap *defect* yang terjadi pada proses produksi *topcoat* kabin truk, maka dapat ditentukan *defect* yang mendominasi yaitu *sagging*, *dirty paint*, *popping* dan *thin*. Adapun kesimpulan dan saran yaitu sebagai berikut:

1. Akar masalah dominan penyebab kecacatan produk (*defect*) *sagging*, *dirty paint*, *popping* dan *thin* pada produk kabin truk, yaitu: Cacat *sagging*: kurangnya pengecekan pada nozzle spraygun (mesin), kurangnya kontrol pada saat mixing ratio (material), pengaplikasian *spray* tidak mematuhi SOP (metode). Cacat *dirty paint*: kurangnya man power pada area *wiping* (manusia), penggunaan wash bensin pada saat pembersihan langsung dari drum (material), pembersihan kabin truk tidak mematuhi SOP pembersihan (metode). Cacat *popping*: kurangnya *maintenance* pada dolly kabin (mesin), kurangnya kontrol pada saat mixing ratio (material), pengaplikasian *spray* tidak mematuhi SOP (metode). Cacat *thin*: kurangnya kontrol spraygun pada tahap awal produksi (mesin), kurangnya kontrol pada saat mixing ratio (material), pengaplikasian *spray* tidak mematuhi SOP (metode).
2. Usulan perbaikan yang dilakukan untuk mengurangi jumlah *defect* *sagging*, *dirty paint*, *popping* dan *thin* pada produk kabin truk, yaitu: Cacat *sagging*: mengadakan pengecekan pada nozzle spraygun 15 menit sebelum memulai produksi dan sebelum jam istirahat (mesin), mengadakan kontrol material cat di area mixing room 30 menit sebelum memulai produksi (material), mengadakan pengawasan selama jam kerja di area coating dalam menjalankan SOP coating (metode).

Cacat *dirty paint*: mengadakan penambahan man power serta melakukan kontrol selama jam kerja pada area *wiping* dan *airblow* (manusia), mengadakan penyaringan wash bensin 15 menit sebelum jam istirahat dan penambahan wadah untuk wash bensin yang akan digunakan (material), mengadakan pengawasan selama jam kerja area *wiping* dan *airblow* dalam menjalankan SOP pembersihan (metode). Cacat *popping*: mengadakan maintenance pada dolly kabin setiap 1 minggu 1 kali (mesin), mengadakan kontrol material cat di area mixing room 30 menit sebelum memulai produksi (material), mengadakan pengawasan selama jam kerja area coating dalam menjalankan SOP coating (metode). Cacat *thin*: mengadakan kontrol pada spraygun 15 menit sebelum produksi dimulai (mesin), mengadakan kontrol material cat di area mixing room 30 menit sebelum memulai produksi (material), mengadakan pengawasan selama jam kerja di area coating dalam menjalankan SOP coating (metode).

5.2 Saran

Berdasarkan pada usulan perbaikan kualitas dengan menggunakan tahapan DMAIC ada beberapa saran adalah sebagai berikut:

1. Untuk menurunkan defect produk kabin truk PT KLM, disarankan untuk fokus kepada *defect* dominan yaitu *sagging*, *dirty paint*, *popping* dan *thin* serta usaha usaha untuk perbaikan sebagai upaya penurunan *defect*.
2. Untuk penelitian selanjutnya disarankan dapat dikembangkan dengan metode FMEA.