ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್!

ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಕೃಷ್ಣಗಿರಿಯ ಜಮೀನ್ದಾರ್ ಎಂಬವರು ತಮ್ಮ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬುಲೆಟ್ ಅನ್ನು ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು 350 ಸಿ.ಸಿ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನು ತಮ್ಮ ಬೈಕ್‌ಗೆ ಅಳವಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಎಂಜಿನ್ 8 ಬಿ.ಎಚ್.ಪಿ ಶಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸೆಲ್ಫ್ ಸ್ಟಾರ್ಟರ್ ಅನ್ನೂ ಜಮೀನ್ದಾರ್ ಅಳವಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮಾರುತಿ 800 ಕಾರಿನ ಸ್ಟಾರ್ಟರ್ ಮೋಟರ್ ಮತ್ತು ಅದೇ ಕಾರಿನ ಬ್ಯಾಟರಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಎಂಜಿನ್ ಬೆಡ್ಡಿಂಗ್ ಬಳಸಿರುವುದರಿಂದ ಎಂಜಿನ್‌ನ ವೈಬ್ರೇಷನ್ ಬೈಕ್‌ಗೆ ರವಾನೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಸವಾರಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಆರಾಮದಾಯಕ. ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಅವರು ಕಂಪೆನಿಯಿಂದ ಬಂದ ಹೊಸ ಬೈಕ್ ಇರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲೇ ತಮ್ಮ ಬೈಕ್‌ನ ಬಣ್ಣ ಮತ್ತು ಕ್ರೋಮ್ ಪ್ಲೇಟಿಂಗ್ ಮಾಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅತ್ಯಂತ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಗಮನಿಸಿದರಷ್ಟೇ ಅದು ಮಾರ್ಪಡಿಸಿದ ಬೈಕು ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟು ಚೆಂದದ ಮಾರ್ಪಾಡು ಅದು! ಅಂದ ಹಾಗೆ ಈ ಬೈಕ್‌ನ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಆಪರೇಷನ್ ನಡೆದದ್ದೂ ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನಲ್ಲಿ.

ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲಾಂಬರ್ಡಿನಿಯ ಈ ಎಂಜಿನ್ 324 ಸಿ.ಸಿ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ್ದು ಮತ್ತು ಏಕ್ ಸಿಲಿಂಡರ್‌ನದ್ದು. 150 ಸಿ.ಸಿ. ಎಂಜಿನ್ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಲ್ಲಿ 15 ನ್ಯೂಟನ್ ಮೀಟರ್ ಟಾರ್ಕ್ ಉತ್ಪಾದನೆಯಾಗಬೇಕೆಂದರೆ ಎಂಜಿನ್ 5,000–6,000 ಆರ್‌ಪಿಎಂನಲ್ಲಿ ತಿರುಗಬೇಕು. ಟಾರಸ್‌ನದ್ದು ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಆದುದರಿಂದ ಅದು ಐಡಲ್ ಸ್ಪೀಡ್‌ನಲ್ಲೇ (ಸುಮಾರು 900 ಆರ್‌ಪಿಎಂ) 15 ನ್ಯೂಟನ್ ಮೀಟರ್ ಟಾರ್ಕ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಒಮ್ಮೆ ಬೈಕ್ ಚಾಲನೆ ಆರಂಭಿಸಿದರೆ, ಕಡಿಮೆ ವೇಗದಲ್ಲೇ ಟಾಪ್ ಗಿಯರ್‌ಗೆ ಶಿಫ್ಟ್ ಆಗಬಹುದು ಮತ್ತು ಅದೇ ಗಿಯರ್‌ನಲ್ಲಿ ಚಲಾಯಿಸಬಹುದಿತ್ತು.

ಈ ಬೈಕ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದ ಗಿಯರ್ ಬಾಕ್ಸ್ ಸಾಮಾನ್ಯ ಕಾಸ್ಟ್ ಐರನ್ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ನ ಗಿಯರ್ ಬಾಕ್ಸೇ ಆಗಿತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಟಾರಸ್‌ನ ಫೈನಲ್ ಡ್ರೈವ್ ರೇಷೊ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಟಾರಸ್‌ನ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗ ಪ್ರತಿಗಂಟೆಗೆ 110 ಕಿ.ಮೀ. ದಾಟುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿದ್ದೂ ಟಾರಸ್ ಪ್ರತಿ ಲೀಟರ್ ಡೀಸೆಲ್‌ಗೆ 85 ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ದೂರ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಹೇಗೆ ಚಲಾಯಿಸದರೂ ಟಾರಸ್‌ಗಳ ಮೈಲೇಜ್ 70 ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಅವುಗಳ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆ.

ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮೈಲೇಜ್ ಒಂದನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದರೆ ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ದೂರುಗಳೇ ದೊಡ್ಡ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದದ್ದು ಇವುಗಳ ವೈಬ್ರೇಷನ್ ಮತ್ತು ಭಾರೀ ಶಬ್ದ. ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲಾಂಬರ್ಡಿನಿ ಡೀಸೆಲ್ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್‌ಗಳು ಎಷ್ಟು ಜೋರಾಗಿ ಶಬ್ದ ಮಾಡುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಎಷ್ಟು ನಡುಗುತ್ತವೆ ಎಂಬುದು ಅವುಗಳನ್ನು ನೋಡಿದವರಿಗೆ ತಿಳಿದಿರುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ನಡುಗುವ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್ ಇರುವ ಬೈಕನ್ನು ಚಲಾಯಿಸುವ ಅನುಭವ ಹೇಗಿರಬಹುದು? 'ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಚಲಾಯಿಸಿದರೆ ಬೆನ್ನು ನೋವು ಬರುವುದು ಗ್ಯಾರಂಟಿ' ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಶೇಷಾದ್ರಿಪುರದಲ್ಲಿ ಬುಲೆಟ್ ಗ್ಯಾರೇಜ್ ಹೊಂದಿರುವ ಫಯಾಜ್.

ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ಕ್ರ್ಯಾಂಕ್‌ಶಾಫ್ಟ್ ಬ್ಯಾಲೆನ್ಸರ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವು ಅಷ್ಟು ಜೋರಾಗಿ ನಡುಗುತ್ತವೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಬಂದ ಡೀಸೆಲ್ ಕಾರುಗಳ ಎಂಜಿನ್‌ನಲ್ಲೂ ಕ್ರ್ಯಾಂಕ್‌ಶಾಫ್ಟ್ ಬ್ಯಾಲೆನ್ಸರ್ ಇರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿಯೇ ಆ ಕಾರುಗಳು ಭಾರಿ ಶಬ್ದ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನಡೆದು ಹೋಗುವವರೂ ನಡುಗುವಂತೆ ಕಾರುಗಳು ನಡುಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಈಗ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಬದಲಾಗಿದೆ. ಕಾರೊಳಗೆ ಕೂತರೆ ಅದರಲ್ಲಿರುವುದು