

ತಕ್ಕ ಮತ್ತು
ಮೈಲೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ
ಪೆಟ್ರೋಲ್
ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು
ಮೀರಿಸುವ ಡೀಸೆಲ್
ಬೈಕ್‌ಗಳು ಬಂದಿವೆ.
ಆದರೆ ಅದರ ಬೆಲೆ
ಮುಗಿಲಿಗೇರಿದ್ದು
ಗ್ರಾಹಕರ ಕೈಕಟ್ಟಿ
ಹಾಕಿದೆ.

ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ನ ಅಥವಾ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ನ ಎಂದೂ ಪತ್ತೆ ಮಾಡುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುವಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಶಬ್ದವಾಗುವಷ್ಟು ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ. ಈ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದರೆ ಅದು ಟಾರಸ್ ಹೊಂದಿದ್ದ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಬಹುತೇಕ ನಿವಾರಿಸಬಹುದು.

ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹೊಗೆ ಉಗುಳುತ್ತವೆ ಎನ್ನುವುದು ಇನ್ನೊಂದು ದೂರು. ಬೈಕ್ ಚಲಾಯಿಸುತ್ತಿದ್ದವರ ಬಟ್ಟೆಯ ಬಣ್ಣವೇ ಬದಲಿಸುವಷ್ಟು ಹೊಗೆ ಉಗುಳುವ ಡೀಸೆಲ್ ಟಾರಸ್‌ಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿವೆ! ಹೊಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಅದರ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಾಗೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಕುಸಿಯಲು ಮತ್ತು ಕಂಪೆನಿ ಇದರ ಉತ್ಪಾದನೆ ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಇದೂ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣ. ಹೊಸ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳು ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನೂ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಬಲ್ಲವು.

'ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳ ಏರ್ ಫಿಲ್ಟರ್ ಅನ್ನು ಪ್ರತಿ 3,000 ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸಿದಾಗ ಸ್ವಚ್ಛಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಆದರೆ ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳ ಏರ್ ಫಿಲ್ಟರ್‌ಗಳು 3,000 ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತಲೂ ಮೊದಲೇ ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದವು. ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ- ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬೈಕ್ ಚಲಾಯಿಸಿದರೆ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆಯಾದರೂ ಏರ್ ಫಿಲ್ಟರ್

ಸ್ವಚ್ಛಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ' ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ ಫಯಾಜ್.

ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲ್ಯಾಂಬರ್ಡಿನಿ ಎಂಜಿನ್‌ಗಿಂತಲೂ ಸ್ವಲ್ಪ ನಯವಾದ ಮತ್ತು ಅಂದಿನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅತ್ಯಾಧುನಿಕವಾದ ಡೀಸೆಲ್ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್ ಅಳವಡಿಸಿದ್ದ ಟಾರಸ್‌ಗಳನ್ನು ರಾಯಲ್ ಎನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈ ಟಾರಸ್‌ಗಳು ಬ್ರಿಟನ್ ಮತ್ತು ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಐರೋಪ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ರಫ್ತಾಗುತ್ತಿದ್ದವು.

ಈಗ ಸಮಸ್ಯೆ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ..

ಈಗ, 21ನೇ ಶತಮಾನದ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಯಾವುವೂ ಇಲ್ಲ. ಕಡಿಮೆ ಶಬ್ದದ ಅಲ್ಯೂಮಿನಿಯಂ ದೇಹ (ಎಂಜಿನ್ ಬ್ಲಾಕ್), ಕ್ಯಾಂಶ್‌ಶಾಫ್ಟ್ ಬ್ಯಾಲೆನ್ಸ್‌ರ್, ಭಾರಿ ಒತ್ತಡದ ಕಾನ್ ರೇಲ್ ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜೆಕ್ಷನ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಟರ್ಟೊ ಚಾರ್ಜರ್ ಇರುವ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ನಯ, ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಮೈಲೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನೂ ಮೀರಿಸುತ್ತವೆ. ಹೊಸ ತಲೆಮಾರಿನ ಡೀಸೆಲ್ ಕಾರುಗಳನ್ನು (ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಎಸ್‌ಯುವಿ) ಚಲಾಯಿಸಿದವರಿಗೆ ಇದು ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟೇ ನಯವಾದ, ಶಕ್ತಿಯುತವಾದ ಮತ್ತು ಭಾರಿ ಮೈಲೇಜ್ ನೀಡುವ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಬೈಕ್‌ಗಳು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಬಂದರೆ ಅವು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಮಾತೇ ಇಲ್ಲ.

