ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್ ಬೈಕ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ತೆಗೆದು 2007ರ ಟಾಟಾ ಏಸ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಕೂರಿಸಿರುವ ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನ ಸಾದಿಕ್, ಲೀಟರ್‌ಗೆ 90 ಕಿ.ಮೀ ಮೈಲೇಜ್ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬೈಕ್ ಗಂಟೆಗೆ 100 ಕಿ.ಮೀ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತದೆ!

ಆದರೆ ಇಂತಹ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳಿರುವ 350 ಸಿ.ಸಿ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಬೈಕ್‌ನ ತಯಾರಿಕೆ ವೆಚ್ಚ ತೀರಾ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ತಯಾರಿಕಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ, ಇಂತಹ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಬೆಲೆ 3 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇಡುವುದು ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವಂತಿದೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ.

ಇವುಗಳ ಜತೆಯಲ್ಲೇ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ನ ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತೊಂದು ಖರ್ಚಿನ ಬಾಬತ್ತು. ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕು ಅಂದರೆ ಈ ಎಂಜಿನ್ ಉಗುಳುವ ಹೊಗೆಯನ್ನು ಮತ್ತೆ ಎಂಜಿನ್‌ಗೆ ಊಡಿಸುವ (ಎಕ್ಸಾಸ್ಟ್ ಗ್ಯಾಸ್ ರಿಸರ್ಕ್ಯುಲೇಷನ್–ಇಜಿಆರ್) ಸವಲತ್ತು ಇರಬೇಕು. ಇದರ ವೆಚ್ಚವೂ ಹೆಚ್ಚು. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ದೀರ್ಘಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇದರ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವೂ ದುಬಾರಿ.

ಹೀಗಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಮೈಲೇಜ್ ನೀಡುವ ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್ ಬೇಕು ಎಂದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಲೆ ತೆರಲು ನಾವು ತಯಾರಾಗಲೇಬೇಕು.

ಬುಲೆಟ್‌ಗಳ ಮತಾಂತರ!

ಹಾಗೆಂದು ನಮ್ಮ ಬೈಕ್‌ಪ್ರೇಮಿಗಳು ಕೈ ಕಟ್ಟಿ ಕೂರುವವರಲ್ಲ. ಬುಲೆಟ್ ಬೈಕನ್ನು ಖರೀದಿಸಿ ಅದಕ್ಕೆ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಫಿಟ್ ಮಾಡುವ ಹತ್ತಾರು ಸಾಹಸಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಲೇ ಇದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಮತಾಂತರಿಸುವವರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ದೊಡ್ಡದಿದೆ! ಬೆಂಗಳೂರು, ಹೊಸೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಹಲವರು ತಮ್ಮ ಬುಲೆಟ್ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಹೀಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬಹುತೇಕ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲಾಂಬರ್ಡಿನಿ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನೇ

ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನ ಫೇಮಸ್ ಫಿಟ್ಟಿಂಗ್ಸ್

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ನಾಂದಿ ಹಾಡಿದ್ದು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಬುಲೆಟ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳು. ಈ ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಪುಣೆ ಭಾರತೀಯ ಆಟೊಮೊಬೈಲ್ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವಾಗಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಅಸಂಘಟಿತವಾಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ, ಮಾರ್ಪಡಿಸುವ ಕ್ಷೇತ್ರವಾಗಿ ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಹೆಸರುವಾಸಿಯಾಗಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನಲ್ಲಿ ತಯಾರಿಸಲಾದ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾದ ಮತ್ತು ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾದ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಫಿಟ್ಟಿಂಗ್ ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಭಾರತದ ಮೊದಲ ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳು ತಯಾರಾಗಿದ್ದೂ ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನ ಬುಲೆಟ್ ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ಗಳಲ್ಲಿ. ಹಳೆಯ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನು ಬೇರ್ಪಡಿಸಿ, ಅದಕ್ಕೆ ಡೀಸೆಲ್ ಪಂಪ್ ಎಂಜಿನ್ ಕೂರಿಸಿ ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿನ ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ತಯಾರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಒಂದೊಂದು ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ತಯಾರಾದ ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ ಒಂದೇ ತೆರನಾಗಿರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಮೈಲೇಜ್‌ನ ಕಾರಣ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸಿದ್ದವು. ಹೀಗಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಹೊಸೂರಿನ ಹಲವು ಬುಲೆಟ್ ಮಾಲೀಕರು ಎಂಜಿನ್ ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಸಿದ್ದರು ಎಂದು ನೆನಪು ಬಿಚ್ಚಿಡುತ್ತಾರೆ ಫಯಾಜ್.

ಈ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಗಮನಿಸುತ್ತಿದ್ದ ರಾಯಲ್ ಎನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಆರಂಭಿಸಿಯೇ ಬಿಟ್ಟಿತು. ಆದರೆ ರಾಯಲ್ ಎನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ್ದರಲ್ಲಿ ಹೊಸತೇನೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಫಿಟ್ಟಿಂಗ್ಸ್‌ನ ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್‌ಗಳ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನೇ ಅದೂ ಅನುಸರಿಸಿತು. ಡೀಸೆಲ್ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನೇ ಬೈಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಳಸಿತು. ಆದರೆ ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲಾಂಬರ್ಡಿನಿ ಕಂಪೆನಿಯ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಬಳಸಿತು. ಇದು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಫಿಟ್ಟಿಂಗ್ಸ್ ಮೇಲೆ ಜನರಿಗಿದ್ದ ಮತ್ತು ಆಟೊಮೊಬೈಲ್ ದೈತ್ಯ ಕಂಪೆನಿಗಳಿಗೆ ಇದ್ದ ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲಾಂಬರ್ಡಿನಿ ಎಂಜಿನ್ ಇದ್ದ ರಾಯಲ್ ಎನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಟಾರಸ್‌ಗಳು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಮಾರಾಟವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಜಪಾನಿನ ಬೇರೊಂದು ಕಂಪೆನಿಯ ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ (ಆ ಕಾಲಕ್ಕೆ) ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ತಯಾರಿಸಿದ ಟಾರಸ್‌ಗಳು ಬ್ರಿಟನ್‌ಗೆ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲಾಂಬರ್ಡಿನಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಮೈಲೇಜ್, ಹೆಚ್ಚು ನಯ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಶಕ್ತಿ ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಆ ಬೈಕ್‌ಗಳು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವೇ ಇರಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಫಯಾಜ್ ನೆನಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ.

ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಬಹಳ ತೊಡಕು ಇತ್ತು. ಎಂಜಿನ್ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಬೈಕ್‌ನ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಬುಲೆಟ್ ರಿಪೇರಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಣತಿ ಪಡೆದಿದ್ದ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳೇ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅವರು ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಮುಟ್ಟುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳ ಸರ್ವಿಸ್ ಮತ್ತು ರಿಪೇರಿಯನ್ನು ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳ ಬಳಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ಆಗಾಗ್ಗ ಕೆಟ್ಟು ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಪದೇ ಪದೇ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್‌ನ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಗೆ ಸಿಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ರಿಪೇರಿಗೆ ಭಾರಿ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಸರ್ವೀಸ್ ಅನ್ನು ಬುಲೆಟ್ ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಾರಿ ಮತ್ತು ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ ಬಳಿ ಮತ್ತೊಂದು ಬಾರಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ಅದೇ ದೊಡ್ಡ ತಲೆನೋವು ಎಂಬುದು ಫಯಾಜ್‌ರ ಅಸಮಾಧಾನದ ಮಾತು.