ಹೀರೊ ಆರ್‌ಎನ್‌ಟಿ ಡೀಸೆಲ್

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಡೀಸೆಲ್ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದ್ದದನ್ನು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಗಮನಿಸಿದ್ದ ಹೀರೊ ಮೋಟರ್ ಕಾರ್ಪ್, ಒಂದು ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್ ಅನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿತ್ತು. 2014ರ ದೆಹಲಿ ಆಟೊ ಎಕ್ಸ್‌ಪೋದಲ್ಲಿ ಆರ್‌ಎನ್‌ಟಿಯನ್ನು ಹೀರೊ ಪ್ರದರ್ಶಿಸಿತ್ತು.

150 ಸಿ.ಸಿ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಏಕ ಸಿಲಿಂಡರ್ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಆರ್‌ಎನ್‌ಟಿಯಲ್ಲಿ ಇತ್ತು. ಟರ್ಬೊ ಚಾರ್ಜರ್ ಮತ್ತು ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಇಂಜೆಕ್ಷನ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಬಳಸಿದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಶಕ್ತಿಯೂ ಉತ್ತಮವಾಗಿತ್ತು. ಈ ಎಂಜಿನ್ ಗರಿಷ್ಠ 13.5 ಬಿಎಚ್‌ಪಿ ಶಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಮತ್ತು 1,600 ಆರ್‌ಪಿಎಂನಲ್ಲೇ (ಇದು ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲಾ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಎಂಜಿನ್‌ನ ಐಡಲ್ ಸ್ಪೀಡ್) ಬರೋಬ್ಬರಿ 35 ನ್ಯೂಟನ್ ಮೀಟರ್ ಟಾರ್ಕ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಇದು 400 ಸಿ.ಸಿ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ಉತ್ಪಾದಿಸುವ ಟಾರ್ಕ್‌ಗೆ ಸಮ.

ಆರ್‌ಎನ್‌ಟಿಯ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ 70 ಕಿ.ಮೀ. ಎಂದು ಹೀರೊ ಹೇಳಿತ್ತು. ಆದರೆ ಮೈಲೇಜ್ ಎಷ್ಟು ಎಂಬುದನ್ನು ಬಹಿರಂಗ ಪಡಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಎಂಜಿನ್‌ಗೆ ಆರು ಗಿಯರ್‌ಗಳ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಾಗಿದ್ದ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಆರು ಗಿಯರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಕೇವಲ 136 ಕೆ.ಜಿ. ತೂಕವನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೆ ಆರ್‌ಎನ್‌ಟಿಯ ಮೈಲೇಜ್ ಪ್ರತಿ ಲೀಟರ್‌ಗೆ 100 ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಇರಲೇಬೇಕು.

ಆದರೆ ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಹಂತದಲ್ಲಿದ್ದ ಆರ್‌ಎನ್‌ಟಿ, ಕೊನೆಗೂ ಉತ್ಪಾದನೆಯಾಗಲೇ ಇಲ್ಲ.

ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಎಂಜಿನ್‌ನ ವೈಬ್ರೇಷನ್ ಮತ್ತು ಹೊಗೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು, ರಸ್ತೆ ಬದಿಯ ಗ್ಯಾರೇಜ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೇ ಭಾರಿ ಪ್ರಯೋಗಗಳು ನಡೆದಿವೆ.

ಈ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನು ಬೈಕ್‌ನ ಛಾಸಿಸ್‌ಗೆ ಅಳವಡಿಸುವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ದಪ್ಪನೆಯ ರಬ್ಬರ್ ಬೆಡ್ಡಿಂಗ್ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಕ್ಲಾಂಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ರಬ್ಬರ್ ಮತ್ತು ಹಿತ್ತಾಳೆಯ ಬುಶ್ ಇರುವಂತೆ ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಈ ಕಾಲದ ಎಸ್‌ಯುವಿಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಲಿಂಕ್ ಸಸ್ಪೆನ್ಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಾಗಿರುವ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ. ಇದರಿಂದ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ನ ವೈಬ್ರೇಷನ್ ಬೈಕ್‌ನ ಛಾಸಿಸ್, ಅದರ ಮೂಲಕ ಬೈಕ್‌ನ ಬೇರೆ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಕೊನೆಗೆ ಸವಾರನಿಗೆ ರವಾನೆಯಾಗದಂತೆ ತಡೆಯಬಹುದು.

ಇದರ ಜತೆಯಲ್ಲೇ ಗಿಯರ್‌ನ ರೇಷೊ ಮತ್ತು ಫೈನಲ್ ಡ್ರೈವ್ ಅನ್ನು ಬದಲಿಸುವ ಮೂಲಕವೂ ಎಂಜಿನ್ ವೈಬ್ರೇಷನ್ ಅನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲೇ ನಡೆದಿವೆ. ಫೈನಲ್ ಡ್ರೈವ್ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದಲ್ಲಿ ಬೈಕ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಹೆಚ್ಚು ತಿರುಗಿದರೂ, ಚಕ್ರ ಕಡಿಮೆ ತಿರುಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವೈಬ್ರೇಷನ್ ಖಂಡಿತಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಬೈಕ್‌ನ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗ (ಟಾಪ್ ಸ್ಪೀಡ್) ಮತ್ತು ಮೈಲೇಜ್ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ವೇಗ ಮತ್ತು ಮೈಲೇಜ್ ಎಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಎಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಫೈನಲ್ ಡ್ರೈವ್ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬುದನ್ನು