ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಕೃಷ್ಣಗಿರಿಯ ಜಮೀನ್ದಾರ್ ಎಂಬುವವರು ತಮ್ಮ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬುಲೆಟ್ ಅನ್ನು ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು 350 ಸಿ.ಸಿ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನು ತಮ್ಮ ಬೈಕ್‌ಗೆ ಅಳವಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮಾರುತಿ 800 ಕಾರಿನ ಸ್ಟಾರ್ಟರ್ ಮೋಟರ್ ಮತ್ತು ಅದೇ ಕಾರಿನ ಬ್ಯಾಟರಿಯನ್ನು ಜೋಡಿಸಿದ್ದಾರೆ!

ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ.

ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನ ಸಾದಿಕ್ ತಮ್ಮ ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನು ತೆಗೆದಿರಿಸಿ ಟಾಟಾ ಏಸ್ ಮಿನಿ ಟ್ರಕ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನು ಕೂರಿಸಿದ್ದಾರೆ! ಅವರು 2007ರ ಟಾಟಾ ಏಸ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಅನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಎಂಜಿನ್ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಬ್ಯೂಟರ್ ಪಂಪ್ ಹೊಂದಿದೆ. ಜತೆಗೆ ಇದು ಎರಡು ಸಿಲಿಂಡರ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಆಗಿದ್ದು, ಗ್ರೀವ್ಸ್ ಲ್ಯಾಂಬರ್ಡಿನಿ ಎಂಜಿನ್‌ಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ವೈಬ್ರೇಷನ್ ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ ಇದು 16 ಬಿಎಚ್‌ಪಿ ಶಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತದೆ. ಎಂಜಿನ್ ಅಳವಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾದಿಕ್ ದೊಡ್ಡ ಬೆಡ್ಡಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅಳಿದುಳಿದ ನಡುಗುವಿಕೆಯೂ ಎಂಜಿನ್‌ನಿಂದ ಬೈಕ್‌ಗೆ ರವಾನೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರಾಯೋಗಿಕ ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಬೈಕ್ 90 ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಮೈಲೇಜ್ ನೀಡಿದೆ. ವೇಗವೂ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ 100 ಕಿ.ಮೀ. ದಾಟುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅವರು ಕಣ್ಣರಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇನ್ನೂ ಪ್ರಯೋಗ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳದ ಕಾರಣ ಮತ್ತು ಎಂಜಿನ್ ಮಾರ್ಪಾಡನ್ನು ಆರ್‌ಟಿಒ ಕಚೇರಿಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದು ಬೈಕ್‌ನ ಆರ್‌ಸಿ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸುವುದು ಬಾಕಿ ಇದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಬೈಕ್‌ನ ಬೇರೆ ವಿವರ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾದಿಕ್ ನಿರಾಕರಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಸಾದಿಕ್ ಅವರ ಈ ಪ್ರಯೋಗ ಯಶಸ್ವಿಯಾದರೆ ಅವರು ಅದನ್ನು ಎಆರ್‌ಎಐ ಎದುರು ಪ್ರದರ್ಶಿಸಬಹುದು. ಎಆರ್‌ಎಐ ಹೇರುವ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ಬೈಕ್ ಅನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೂ ಮುನ್ನ ಬೈಕ್‌ನ ತಯಾರಕರು ಮತ್ತು ಎಂಜಿನ್ ತಯಾರಕರ ಜತೆ ಸಾದಿಕ್ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಇದ್ದ ಮತ್ತೊಂದು ಬಹುದೊಡ್ಡ ದೂರೆಂದರೆ ಭಾರಿ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ. ಇದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲೂ ಭಾರಿ ಪ್ರಯೋಗಗಳು ನಡೆದಿವೆ. ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗಳ ಎಂಜಿನ್ ಬಳಸದೆಯೇ ಅದರ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯೋಗಗಳಿವು. ಇಂತಹ ಎರಡು ಸಾಧ್ಯತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾದಿಕ್ ಬೆಳಕು ಚೆಲ್ಲುತ್ತಾರೆ.

'ಡೀಸೆಲ್ ಕಾರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಟರ್ಬೊ ಚಾರ್ಜರ್ ಅಳವಡಿಸಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್‌ಗೆ ಯಾಕೆ ಟರ್ಬೊ ಹಾಕಬಾರದು ಅಂತ ಅನಿಸಿತು. ಗುಜರಿಯಿಂದ ಟಾಟಾ ಇಂಡಿಕಾದ ಟರ್ಬೊ ತಂದು ಒಂದು ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್‌ಗೆ ಅಳವಡಿಸದೆ. ಆ ಟರ್ಬೊ 1,500 ಸಿ.ಸಿ. ಎಂಜಿನ್‌ಗೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದು. ಡೀಸೆಲ್