ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರೇಸಿಂಗ್ ತಂಡವೊಂದು ಸುಜುಕಿ ಫಿಯೆರೊ ಬೈಕ್‌ಗೆ, ತಾನೇ ಒಂದು ಸೂಪರ್ ಚಾರ್ಜರ್ ಅನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಅಳವಡಿಸಿತ್ತು. ಆ ಬೈಕ್ ಇರುವವರೆಗೂ ಆ ತಂಡ ಹಲವು ರೇಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಗೆದ್ದು ಹೆಸರು ಗಳಿಸಿತ್ತು.

ಬುಲೆಟ್‌ನದ್ದು 324 ಸಿ.ಸಿ.ಎಂಜಿನ್. ಹೀಗಾಗಿ ಟರ್ಬೊ ಸರಿಯಾಗಿ ತಿರುಗಲೇ ಇಲ್ಲ. ಚಿಕ್ಕ ಟರ್ಬೊ ಆಗಿದ್ದರೆ ತಿರುಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಷ್ಟು ಚಿಕ್ಕ ಟರ್ಬೊ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಯಲ್ ಎನ್‌ಫೀಲ್ಡ್‌ನವರೇ ಅಂಥಾ ಟರ್ಬೊ ಮಾಡಿದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು ಫಿಯರೊ ಬೈಕ್‌ಗೆ ಸೂಪರ್ ಚಾರ್ಜರ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರಂತೆ. ಸೂಪರ್ ಚಾರ್ಜರ್‌ಅನ್ನು 50 ಸಿ.ಸಿ. ಬೈಕ್‌ಗೂ ಹಾಕಬಹುದು. ಅದನ್ನೂ ಒಂದು ಬೈಕ್‌ಗೆ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಹೊಸ ಬೈಕ್‌ನ ಕ್ಯಾಟಲಿಕ್ ಕನ್ವರ್ಟರ್ ಅನ್ನು ಡೀಸೆಲ್ ಬುಲೆಟ್‌ಗೆ ಹಾಕಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಅದು ಬೇಗ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಎಂಜಿನ್ ಸ್ಟಾರ್ಟ್ ಆಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ತೆಗೆದು ಹಾಕಿದೆ. ಆದರೆ ಕ್ಯಾಟಲಿಕ್ ಕನ್ವರ್ಟರ್ ಹಾಕಿದ್ದಾಗ ಆ ಬೈಕ್‌ನ ಎಮಿಷನ್ ಟೆಸ್ಟ್ (ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ಪರೀಕ್ಷೆ) ಮಾಡಿಸಿದ್ದೆ. ಆಗ ಎಮಿಷನ್ ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ ಇತ್ತು. ಈಗ ಡೀಸೆಲ್ ಕಾರಿನ ಕ್ಯಾಟಲಿಕ್ ಕನ್ವರ್ಟರ್ ಹಾಕಬೇಕು ಅಂಥಾ ಇದ್ದೇನೆ' ಎಂದು ತಮ್ಮ ಭವಿಷ್ಯದ ಪ್ರಯೋಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾದಿಕ್ ಸುಳಿವು ನೀಡುತ್ತಾರೆ.

ಸಾದಿಕ್ ಹೇಳಿದ್ದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿಜವಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರೇಸಿಂಗ್ ತಂಡವೊಂದು ಸುಜುಕಿ ಫಿಯೆರೊ ಬೈಕ್‌ಗೆ, ತಾನೇ ಒಂದು ಸೂಪರ್ ಚಾರ್ಜರ್ ಅನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಅಳವಡಿಸಿತ್ತು. ಆ ಬೈಕ್ ಇರುವವರೆಗೂ ಆ ತಂಡ ಹಲವು ರೇಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಗೆದ್ದು ಹೆಸರು ಗಳಿಸಿತ್ತು. ಈ ಬಗ್ಗೆಯೇ ಸಾದಿಕ್ ಹೇಳಿದ್ದು.

ಇಂತಹ ಪ್ರಯೋಗಗಳು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿವೆ. ಇದೇ ಪ್ರಯೋಗಗಳನ್ನು ತಯಾರಕರೇ ಮಾಡಿದರೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಉತ್ತಮ ಮತ್ತು ಬಳಕೆದಾರ ಸ್ನೇಹಿ ಡೀಸೆಲ್ ಬೈಕ್ ಅನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ.