ಕಾರ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದ ಎಬಿಎಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಲ್ಲಿದೆ!

ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟವಾಗುವ ಪ್ರವೇಶ ಮಟ್ಟದ ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್‌ಗಳ ಆರಂಭಿಕ ಅವತರಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಎಬಿಎಸ್ ಸವಲತ್ತು ಇಲ್ಲ. ದಿಢೀರ್ ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲೂ, ಸ್ಟೀರಿಂಗ್ ಮೂಲಕ ಕಾರಿನ ಚಲನೆಯ ದಿಕ್ಕು ಬದಲಿಸಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಸವಲತ್ತೇ ಆ್ಯಂಟಿ ಲಾಕ್ ಬ್ರೇಕಿಂಗ್ ಸಿಸ್ಟಂ. ಆದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈಗ ಮಾರಾಟವಾಗುತ್ತಿರುವ ಪ್ರವೇಶಮಟ್ಟದ ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲಾ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸವಲತ್ತು ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ಹೋಂಡ ಸಿಬಿಆರ್ 250 ಆರ್, ಕವಾಸಕಿ ನಿಂಜಾ 250 ಆರ್, ಬನೆಲ್ಲಿ ಟಿಎನ್‌ಟಿ 25 ಮತ್ತು 300, ಕೆಟಿಎಂ ಡ್ಯೂಕ್ 390, ಬಜಾಜ್ ಡಾಮಿನಾರ್, ಟಿವಿಎಸ್ ಅಪಾಚೆ... ಹೀಗೆ ಪಟ್ಟಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತದೆ.

ಕಾರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ಎಬಿಎಸ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಕ್ಕಿಂತ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಎಬಿಎಸ್ ಸಂಪೂರ್ಣ ಭಿನ್ನ. ಬೈಕ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಬಿಎಸ್ ಇದ್ದಲ್ಲಿ, ಬ್ರೇಕ್ ಒತ್ತಿದಾಗ ಚಲನೆಯ ದಿಕ್ಕನ್ನು ಬದಲಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಕಡಿಮೆ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಬೈಕ್ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ.

ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡೂ ಚಕ್ರಗಳ ಬ್ರೇಕ್ ಅನ್ನು ಒಮ್ಮೆಗೇ ಒತ್ತಬೇಕು. ಆಗ ಚಕ್ರಗಳು ಸ್ಕಿಡ್ ಆಗದಂತೆ ಬೈಕ್ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಜತೆಗೆ ಎರಡೂ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳನ್ನು ಗಕ್ಕನೆ ಒತ್ತದೆ, ನಿಧಾನವಾಗಿ ಒತ್ತಬೇಕು. ಗಕ್ಕನೆ ಒತ್ತಿದಾಗ ಬೈಕ್ ಮುಗ್ಗರಿಸುವ ಅಪಾಯವಿರುತ್ತದೆ. ಎಬಿಎಸ್, ಎರಡೂ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳು ಏಕಕಾಲಕ್ಕೇ ಮತ್ತು ನಿಧಾನವಾಗಿ ಹಿಡಿಯುವಂತೆ ಎಚ್ಚರವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ಇದೆಲ್ಲವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲು ಬೈಕ್‌ನ ಎರಡೂ ಚಕ್ರಗಳಿಗೆ ಡಿಸ್ಕ್ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳು ಇರಬೇಕು ಮತ್ತು ಎರಡೂ ಬದಿ ವೇಗ ಸಂವೇದಕಗಳು ಇರಬೇಕು. ವೇಗದ ಸಂವೇದಕಗಳ ಮೂಲಕ ಎರಡೂ ಚಕ್ರಗಳ ವೇಗ ಸಮನಾಗಿರುವಂತೆ ಮತ್ತು ಬ್ರೇಕ್ ಸಹ ಸಮನಾಗಿ ಹಂಚಿಕೆಯಾಗುವಂತೆ ಎಬಿಎಸ್ ಎಚ್ಚರವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ಸವಾರಿಯ ವೇಳೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಬರುವ ಎಬಿಎಸ್ ಸವಲತ್ತು ಪ್ರವೇಶಮಟ್ಟದ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೂ ಬಂದದ್ದು, ದರಸಮರದ ಪರಿಣಾಮದ ಒಂದು ಭಾಗವೇ ಆಗಿದೆ.

ಇದರ ಜತೆಯಲ್ಲೇ ಸಣ್ಣ ಎಂಜಿನ್‌ನಲ್ಲೂ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗ ಪಡೆಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆರ್15 ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ 136 ಕಿ.ಮೀ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುವಷ್ಟು ಶಕ್ತವಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿರುವ ಎರಡನೇ ತಲೆಮಾರಿನ ಆರ್15ನ ವೇಗ 157 ಕಿ.ಮೀ/ಗಂಟೆ. (ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ 300 ಸಿ.ಸಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಬೇರೆ ಬೈಕ್‌ಗಳೂ ಇಷ್ಟು ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗ ಮುಟ್ಟುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವುಗಳ ವೇಗವರ್ಧನೆ ಆರ್15ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು). ಸಣ್ಣ ಎಂಜಿನ್‌ನನ್ನು ಅಷ್ಟು ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಅದು ಹೆಚ್ಚು ಬಿಸಿಯಾಗುತ್ತದೆಯಲ್ಲವೆ? ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ರೇಡಿಯೇಟರ್ ಮತ್ತದಕ್ಕೊಂದು ಫ್ಯಾನ್. ಇನ್ನು ಅತ್ಯಂತ ತೆಳ್ಳನೆಯ ಟೈರ್‌ಗಳು. ಜತೆಗೆ ಮುಂಬದಿ ಮತ್ತು ಹಿಂಬದಿ ಎರಡರಲ್ಲಿಯೂ ಡಿಸ್ಕ್ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳು. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಇದ್ದೂ, ಬೈಕ್ ಕೇವಲ 136 ಕೆ.ಜಿ ತೂಗುತ್ತಿತ್ತು. ಲಭ್ಯವಿರುವ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಕರಾರುವಾಕ್ ಅಳವಡಿಕೆಯೇ ತೂಕ ಕಡಿಮೆ ಇರಲು ಕಾರಣ. ಹೀಗಾಗಿಯೇ ಅದರ ಬೆಲೆಯೂ ಇತರ 150 ಸಿ.ಸಿ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಬೆಲೆಗಿಂತ ಸುಮಾರು ₹ 40 ಸಾವಿರದಷ್ಟು ದುಬಾರಿಯಾಗಿತ್ತು.

ದರ ಸಮರ

ಆದರೆ ಈಗ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬದಲಾಗಿದೆ. 200–400 ಸಿ.ಸಿ ಎಂಜಿನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಬೈಕ್‌ಗಳೂ ₹ 1.5 ಲಕ್ಷದಿಂದ ₹ 4 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಒಳಗೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಇಂತಹ ದರ ಸಮರಕ್ಕೆ ನಾಂದಿ ಹಾಡಿದ್ದು, ಆಸ್ಟ್ರಿಯಾದ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್ ಮತ್ತು ಕಾರು ತಯಾರಕ ಕಂಪೆನಿ ಕೆಟಿಎಂ.

ಯಮಾಹ ಆರ್15ನಲ್ಲಿದ್ದ ಬಹುತೇಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳು ಬಳಕೆಯಾಗಿದ್ದ, ಆದರೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ನೇಕಡ್ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್ ಆಗಿದ್ದ ಡ್ಯೂಕ್ 200 ಅನ್ನು ಕೆಟಿಎಂ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಪರಿಚಯಿಸಿತ್ತು. ನೇಕಡ್ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಹೊಸತಲ್ಲದಿದ್ದರೂ (ಯಮಾಹ ಎಫ್‌ಝೀ16 ನೇಕಡ್ ಬೈಕ್ ಆಗಲೇ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ನೆಲೆಯೂರಿತ್ತು) ಡ್ಯೂಕ್ ತನ್ನ ಪ್ರಚಂಡ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ವೇಗದ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ನಿರೀಕ್ಷೆಗೂ ಮೀರಿ ಯಶಸ್ಸಿ ಗಳಿಸಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣ ಕೆಟಿಎಂ ಡ್ಯೂಕ್ 200ನ ಬೆಲೆ ಕೇವಲ ₹ 1.4 ಲಕ್ಷದ ಆಸುಪಾಸಿನಲ್ಲಿದ್ದದ್ದು. ಡ್ಯೂಕ್‌ನ 370 ಸಿ.ಸಿ ಎಂಜಿನ್ ಅವತರಣಿಕೆಯಾದ 'ಡ್ಯೂಕ್ 390'ಯ ಬೆಲೆ ಕೇವಲ ₹ 2.5 ಲಕ್ಷವಾಗಿತ್ತು. ಅಂಥದ್ದೊಂದು ಕ್ರಾಂತಿಗೆ ಕೆಟಿಎಂ ಮುಂದಾಗಿದ್ದೇ ತಡ. ಆವರೆಗೆ ದುಬಾರಿ ಬೆಲೆಗೆ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾರುತ್ತಿದ್ದ ಜಪಾನಿನ ಕಂಪೆನಿಗಳ (ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಯಮಾಹ ಮತ್ತು ಹೋಂಡ) ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಪಾಲು ಕುಸಿಯತೊಡಗಿತ್ತು. ಪ್ರವೇಶ