

# ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆ!

ಭಾರತದ ಬೈಕ್ ರೇಸಿಂಗ್ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಈಗ ಹೆಚ್ಚು ಬಾಲ್ಯಿಯಲ್ಲಿರುವ ಹಸರು ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್. ಇದು ಅಪಟ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂಸ್ಥೆ, ಕಂಪೆನಿ ಮತ್ತು ತಂಡ.

ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಯುನಿಟ್ (ಇಸಿಯು) ಮಾಡಿಫಿಕೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ವಿದೇಶಿ ಕಂಪೆನಿಗಳಾದ ರೆಡ್‌ರಾಸ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಪೆಟಿಗಳ ಏಕಸ್ವಾಮ್ಯತೆಯನ್ನು ಮುರಿದ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆ ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್‌ನದ್ದು. ಇದರ ಜತೆಯಲ್ಲೇ ದೇಶಿ ರೇಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೋಟ್ಯಂತರ ಬೆಲೆಯ ವಿದೇಶಿ ಕಾರ್‌ಗಳಿಗೆ ಮಣ್ಣುಮುಕ್ಕಿಸಿದ ಶ್ರೇಯ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರೇಸ್ ಕಾನ್ಸೆಪ್ಟ್‌ಗೆ ಸಲ್ಲುತ್ತದೆ.

ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ರೇಸ್ ಕಾನ್ಸೆಪ್ಟ್‌ಗಳು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಎರಡು ರೇಸಿಂಗ್ ತಂಡಗಳೂ ಹೌದು. ರೇಸ್‌ಗಳಿಗಿಂತಲೇ ಕಾರ್ ಮತ್ತು ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಈ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿವೆ, ಮಾರ್ಪಡಿಸಿವೆ. ಈ ಕಂಪೆನಿಗಳ ತಂಡಗಳು ಭಾಗವಹಿಸಿದ ರೇಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ, ಅವುಗಳಿಗೇ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನ. ಈಚೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಜಿ.ಎಕ್ ಟೈರ್ ವ್ರಾಂ ಸ್ಪರ್ಧೆಯಲ್ಲಿ ರೇಸ್ ಕಾನ್ಸೆಪ್ಟ್‌ನ ಜೋಲ್ ಜೋಸೆಫ್ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದ್ದರು. ಕಳೆದ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲಾ ಸ್ಪರ್ಧೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ತಂಡಗಳು ಜಯಗಳಿಸಿವೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೇಸಿಂಗ್ ಇಳಿ ಯುವ ಬಹುತೇಕ ತಂಡಗಳ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಎಂಜಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ಭಾರಿ ಮಾರ್ಪಾಡು

ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಜತೆಯಲ್ಲೇ ಬೈಕ್‌ಗಳ ತೂಕವನ್ನು ಭಾರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಆದರೆ ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ಇವುಗಳ ಜತೆಯಲ್ಲಿ, ಬೈಕ್‌ನ ಇಸಿಯು ಮಾರ್ಪಾಡು ಮತ್ತು ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಸಿಯು ಬಳಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಸ್ಪರ್ಧೆಗಳನ್ನು ಗೆದ್ದಿದೆ. ಇಂತಹ ಇಸಿಯುಗಳನ್ನು ದಿನಬಳಕೆಯ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಬಳಸಲೂ ಕಂಪೆನಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಭಾರತದ ಏಕೈಕ ಪ್ರಮಾಣಿತ ಕಂಪೆನಿ ಎಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆ ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್‌ನದ್ದು.

ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ಎಂಜಿನ್ ಟ್ಯೂನಿಂಗ್ ಜತೆಗೆ, ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಅನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದೆ. ಅಕ್ಸಿಲರೇಟರ್ ಕಿವಿ ಹಿಂಡಿದಾಗ, ಹೆಚ್ಚು ಶಕ್ತಿ ರವಾನೆಯಾಗಿ ಬೈಕ್‌ನ ಹಿಂಬದಿ ಚಕ್ರಗಳು ನಿಂತಲ್ಲೇ ತಿರುಗದಂತೆ, ಜಾರದಂತೆ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಎಚ್ಚರವಹಿಸುತ್ತದೆ. ತಿರುವುಗಳಲ್ಲೂ ಹಿಂಬದಿ ಚಕ್ರ ಹಿಡಿತ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳದಂತೆ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಬೈಕ್ ರೇಸಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಮೈಕ್ರೋ ಸೆಕೆಂಡ್ ಸಹ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಚಕ್ರ ನಿಂತಲ್ಲೇ ತಿರುಗಿದರೆ, ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚು ಶಕ್ತಿ ರವಾನೆಯಾಗಿ ಮುಂಬದಿ ಚಕ್ರ ಮೇಲೆದ್ದರೆ, ಸಾಕಷ್ಟು ಸಮಯ ವ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ತಿರುವುಗಳಲ್ಲಿ, ಬೈಕ್ ನಿಯಂತ್ರಣ ತಪ್ಪಿ ಜಾರಿದರೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಳೆದು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ರೇಸಿಂಗ್ ಎಂಬುದು ಕೇವಲ ವೇಗವಲ್ಲ. ವೇಗದ ಮೇಲಿನ ನಿಯಂತ್ರಣವೂ ಹೌದು.

ಹೀಗಾಗಿ ಇಂತಹ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಸಂಗತಿಗಳೆಲ್ಲಾ ಸ್ಪರ್ಧೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಾಯಕವಾಗುತ್ತವೆ.

ಹೀಗೆ ವ್ಯರ್ಥವಾಗುವ ಸಮಯವನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿದರೆ, ಖಂಡಿತಾ ಸ್ಪರ್ಧೆ ಗೆಲ್ಲುವ ಅವಕಾಶ ಹೆಚ್ಚಿರುತ್ತದೆ.

ಹೀಗಾಗಿ ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ತಮ್ಮ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಅನ್ನು ಬಳಸುತ್ತದೆ. ಸದ್ಯ ಈ ಸವಲತ್ತು ರೇಸಿಂಗ್ ಬಳಸುವ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೂ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಅನ್ನು ಕಂಪೆನಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಇದರ ಜತೆಯಲ್ಲೇ ಕಂಪೆನಿ ಈಚೆಗೆ ಕ್ವಿಕ್ ಶಿಫ್ಟರ್ ಅನ್ನು ಬಳಸಲು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಇದು ಕ್ಲಚ್ ಬಳಸದೆಯೇ ಬೈಕ್‌ನ ಗಿಯರ್ ಬದಲಿಸಲು (ಅಪ್‌ಶಿಫ್ಟ್ ಮಾತ್ರ) ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ರೇಸಿಂಗ್ ಟ್ರಾಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಕ್ಸಿಲರೇಟರ್ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ, ಕ್ಲಚ್ ಹಿಡಿದು, ಗಿಯರ್ ಬದಲಿಸುವಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಎಂಜಿನ್ ಶಕ್ತಿ ಸಾಕಷ್ಟು ವ್ಯಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜತೆಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಳೆದಿರುತ್ತದೆ. ಕ್ವಿಕ್ ಶಿಫ್ಟರ್ ಸ್ಪರ್ಧೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ.

ಕ್ಲಚ್ ಒತ್ತದೆಯೇ ಗಿಯರ್ ಬದಲಿಸುವುದರಿಂದ ಕ್ಲಚ್ ಒತ್ತಿದ್ದಾಗ ಆಗುವ ಶಕ್ತಿಯ ವ್ಯಯ ಇಲ್ಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಕ್ಲಚ್‌ಗೆ ಎಂಜಿನ್‌ಗೆ ಇಂಧನದ ಹರಿವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ, ಗಿಯರ್ ಬಾಕ್ಸ್‌ಗೆ ಹಾನಿಯಾಗದಂತೆ ಕ್ವಿಕ್ ಶಿಫ್ಟರ್ ಎಚ್ಚರವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಕಂಪೆನಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಟ್ರೋನಿಕ್ ಇಸಿಯು ಜತೆಯಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಸಾಧನವನ್ನು ಬಳಸಬೇಕು. ಈ ಎರಡೂ ಸಾಧನಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೂ ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ರೇಸ್ ಕಾನ್ಸೆಪ್ಟ್ ಎಂಜಿನ್ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಮಾರ್ಪಡಿಸುವ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಇಸಿಯುಗಳನ್ನು ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ರೂಪಿಸುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ರೇಸ್ ಕಾನ್ಸೆಪ್ಟ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿರುವ ಹೋಂಡ ಸಿಟಿ ಕಾರು ವಿಶ್ವದ ವೇಗದ ಹೋಂಡ ಸಿಟಿ ಎನಿಸಿದೆ. ಕೇವಲ 1.5 ಲೀಟರ್ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಇರುವ ಈ ಕಾರು ಈಚೆಗೆ ಒಂದು ಸ್ಪರ್ಧೆಯಲ್ಲಿ 5.2 ಲೀಟರ್ ಎಂಜಿನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಔಡಿ ಆರ್8 ಕಾರನ್ನು ಮಣ್ಣುಮುಕ್ಕಿಸಿತ್ತು.

1984ರಿಂದಲೂ ವಿವಿಧ ಸ್ಪರ್ಧೆಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ತಂಡದ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಕೌಶಲ, ಪ್ರತಿಷ್ಠಿತ ಕಂಪೆನಿಗಳ ತಂಡಕ್ಕೆ ಸರಿಸಮನಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಬೇರೆ ರೇಸಿಂಗ್ ತಂಡಗಳಿಗಿಂತ ಭಿನ್ನವಾಗಿ ಯೋಚಿಸಿ, ಬೇರೆ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಮಾರ್ಪಡಿಸಿದ್ದರಿಂದಲೇ ಹಲವು ರೇಸಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ಗೆಲ್ಲುವುದು ರೇಸ್ ಡೈನಮಿಕ್ಸ್ ತಂಡಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ.

