ಬೈಕ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ಫ್ಯುಯೆಲ್ ಇಂಜೆಕ್ಷನ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಏಪ್ರಿಲ್ 1ರಿಂದ ದೇಶದ ಯಾವುದೇ ಭಾಗದಲ್ಲೂ ಬಿಎಸ್–3 ಪರಿಮಾಣದ ಎಂಜಿನ್ ಇರುವ ಯಾವುದೇ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವಂತಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ನೋಂದಣಿ ಮಾಡುವಂತಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೈಕ್/ಸ್ಕೂಟರ್‌ಗಳು ಬಿಎಸ್–4 ಪರಿಮಾಣವನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಫ್ಯುಯೆಲ್ ಇಂಜೆಕ್ಷನ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಹೊಂದುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯ. ಹೀಗಿದ್ದೂ, ಬಹುತೇಕ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಫ್ಯುಯೆಲ್ ಇಂಜೆಕ್ಷನ್ ಬಳಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಯಮಾಹಾ 2007ರಲ್ಲೇ ಫ್ಯುಯೆಲ್ ಇಂಜೆಕ್ಷನ್ ಇರುವ ಕೇವಲ 150 ಸಿಸಿ ಎಂಜಿನ್ ಬೈಕ್ ಅನ್ನು ಭಾರತಕ್ಕೆ ಪರಿಚಯಿಸಿತ್ತು.

ಅಂದು ಭಾರತದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಆಧುನಿಕ ಎನಿಸಿದ್ದ 150 ಸಿ.ಸಿ ಎಂಜಿನ್ ಬಜಾಜ್ ಪಲ್ಸಾರ್‌ನ ಬೆಲೆ ₹ 75 ಸಾವಿರಗಳಷ್ಟಿತ್ತು. ಆದರೆ ಆರ್‌15 ಬೆಲೆ ₹ 1.2 ಲಕ್ಷದಷ್ಟಿತ್ತು! ಆ ಬೈಕ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದ ನೂತನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳಿಗೇ ಅಷ್ಟು ಬೆಲೆ ತೆರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅಂದಿಗೆ ತುಸು ದುಬಾರಿ ಎನಿಸಿದರೂ, ಯುವಕರನ್ನು ಸೆಳೆಯುವಲ್ಲಿ ಅದು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿತ್ತು.

ಆರ್‌15 ಪೂರ್ಣ ಫೇರಿಂಗ್ ಇದ್ದ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್. ಹೀಗಾಗಿ ಆ ವರ್ಗದ ಯಾವುದೇ ಬೈಕ್‌ಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೂ, ಆರ್‌15 ದೈತ್ಯವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅದರ ತೂಕ ಕೇವಲ 136 ಕೆ.ಜಿ. ಅದು ಆ ವರ್ಗದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಸುಮಾರು 25 ಕೆ.ಜಿಯಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ.

ಆ ಬೈಕ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳೇ ಅದರ ತೂಕ ಕಡಿಮೆ ಇರುವಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಅಂಶಗಳು. ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೈಕ್‌ಗಳಂತೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಟ್ಯುಬುಲರ್ ಫ್ರೇಂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ತೂಕ, ಆದರೆ ಬಲಿಷ್ಠವಾದ ಮಿಶ್ರಲೋಹದ ಫ್ರೇಂ ಇತ್ತು. ಯಮಾಹ ಅದಕ್ಕೆ ಡೆಲ್ಟಾ ಬಾಕ್ಸ್ ಎಂದು ಹೆಸರಿಟ್ಟಿತ್ತು. ಬೈಕ್‌ನ ತೂಕ ಕಡಿಮೆ ಇರುವಲ್ಲಿ ಇದು ಅತ್ಯಂತ ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶ. ಉಕ್ಕಿನ ಬದಲಿಗೆ ಮಿಶ್ರಲೋಹದ ಬಳಕೆಯ ಕಾರಣ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚು.

ಇನ್ನು ಅದರ ದೇಹದ ರಚನೆ ಏರೊ ಡೈನಮಿಕ್ ಸೂತ್ರಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿತ್ತು. ಏರೊ ಡೈನಮಿಕ್ ಎಂಬುದನ್ನು ತೀರಾ ಸರಳವಾಗಿ ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಬೈಕ್ ಗಾಳಿಯ ಜತೆ ಘರ್ಷಣೆ ಮಾಡದೆ, ಸುಲಭವಾಗಿ ಗಾಳಿಯನ್ನು ಸೀಳಿಕೊಂಡು ಓಡಬೇಕು. ಅತಿವೇಗದ ಚಾಲನೆಯಲ್ಲೂ ಗಾಳಿ ಸವಾರನ ದೇಹಕ್ಕೆ, ಮುಂಗೈಗಳಿಗೆ, ಮುಖಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುಗಳಿಗೂ ಬಡಿಯಬಾರದು. ಬೈಕ್‌ನ ದೇಹದ ರಚನೆ ಹೀಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಅದು ಉತ್ತಮ ಏರೊ ಡೈನಮಿಕ್ ಹೊಂದಿದೆ ಎಂದರ್ಥ. ಇದರಿಂದ ಅತಿವೇಗವಾಗಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾಗಲೂ, ವೇಗ ಅರಿವಿಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಸವಾರನಿಗೆ ಭಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಪ್ರತಿ ಲೀಟರ್ ಇಂಧನಕ್ಕೆ ಬೈಕ್ ಓಡುವ ದೂರವೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ.