



ಮಟ್ಟದ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಉತ್ತುಂಗದಂತೆ ಇದ್ದ ಹೋಂಡಾ ಸಿಬಿಆರ್ 250 ಆರ್‌ಎನ್ ಬೆಲೆ ₹ 2.6 ಲಕ್ಷದಷ್ಟಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲಿದ್ದ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದ್ದರೂ, ಸಿಬಿಆರ್‌ಎನ್ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಕುಸಿಯಿತು. ಆರ್‌15 ಮತ್ತು ಸಿಬಿಆರ್ 250 ಆರ್‌ಎನ್ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿದವರು ಮಾತ್ರ ಅವುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸತೊಡಗಿದರು.

ಕಂಪೆನಿಗಳು ಹೀಗೆ ದರಸಮರಕ್ಕೆ ಇಳಿದರೆ, ಅದರ ಲಾಭ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೇ ತಾನೆ? ಭಾರತದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ ಜಾಗತಿಕ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್ ಕಂಪೆನಿಗಳೂ ಕೆಟಿಎಂ ಹಾದಿಯನ್ನೇ ಈಗ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಹ್ಯೂಸಾಂಗ್, ಡಿಎಸ್‌ಕೆ ಬನೆಲ್ಲಿ, ಕವಾಸಕಿಗಳೆಲ್ಲವೂ ದರ ಸಮರಕ್ಕೆ ತೋಳೇರಿಸಿ ನಿಂತಿವೆ.

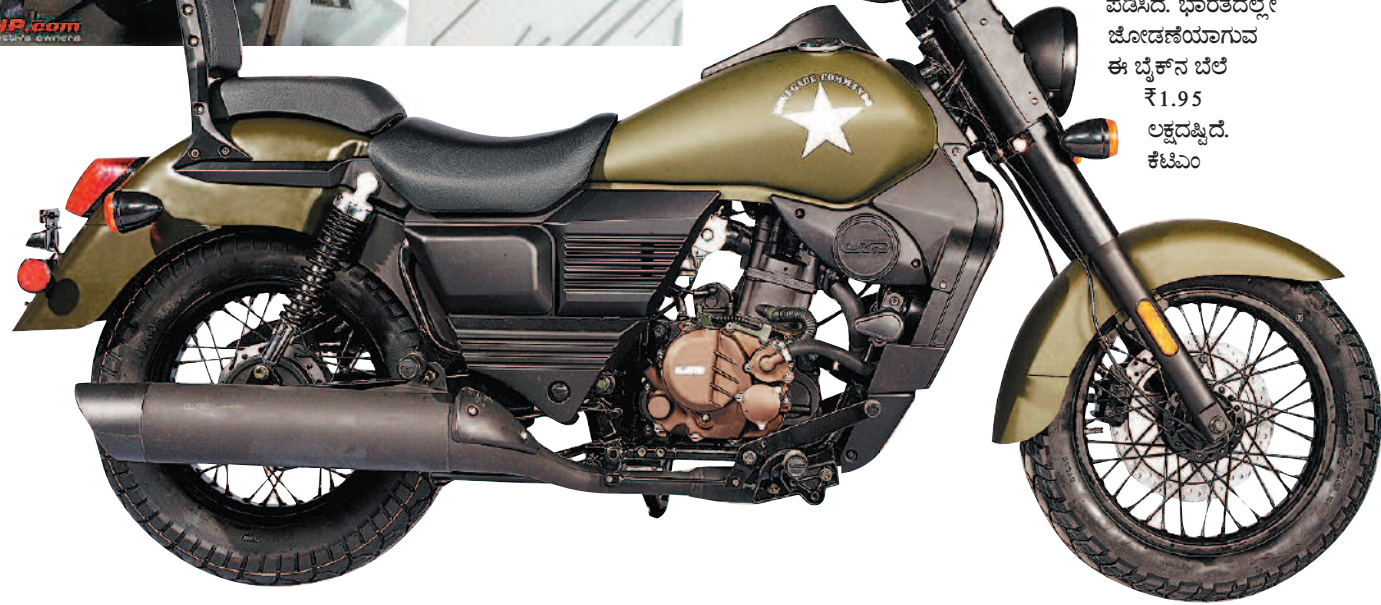
ಹ್ಯೂಸಾಂಗ್ ಜಿಟಿಆರ್ 250 ಆರ್‌ಗೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಇದ್ದರೂ, ಅದರ ಸರ್ವಿಸ್ ಜಾಲ ಬೆನ್ನಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಕೆಟಿಎಂನ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಹ್ಯೂಸಾಂಗ್ ಸಹ ತನ್ನ ಸರ್ವಿಸ್ ಜಾಲವನ್ನು ಬಲಪಡಿಸುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಹ್ಯೂಸಾಂಗ್ ಗ್ರಾಹಕರು ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಾಗಿ ಮೊದಲಿನಂತೆ ಒದ್ದಾಡಬೇಕಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಹ್ಯೂಸಾಂಗ್ ಗ್ರಾಹಕರ ಮನೆಗೆ ಬೈಕ್‌ನ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ನಂತರ ಕಂಪೆನಿಯವರು, ಗ್ರಾಹಕ ಮನೆಗೆ ಬಂದು ಬೈಕ್ ಅನ್ನು ಜೋಡಿಸಿ, ನೋಂದಣಿ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ತೆರಿಗೆ ಮತ್ತು ಡೀಲರ್ ಜಾಲದ ಮೇಲಿನ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಹ್ಯೂಸಾಂಗ್ ಈ ತಂತ್ರ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಹ್ಯೂಸಾಂಗ್ ಬೈಕ್‌ಗಳು ಷೋರೂಂಗಳಲ್ಲೇ ಸಿಗುತ್ತವೆ. ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಅಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಬದಲಾಗಿದೆ.

**ಸಿರಿವಂತರ ಆಟಿಕೆ**

ಇನ್ನು ಕವಾಸಕಿಯ ನಿಂಜಾ ಸರಣಿಯ ಬೈಕ್‌ಗಳಂತೂ ಸಿರಿವಂತರ ಮಕ್ಕಳ ಆಟಿಕೆಗಳಂತೆ ಆಗಿಹೋದವು. ನಿಂಜಾ 300 ಆರ್ ಆ ವರ್ಗದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಬೈಕ್ ಆಗಿದ್ದರೂ ಭಾರಿ ಬೆಲೆಯ ಕಾರಣ ಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಕೈಗೆಟುಕುತ್ತಲೇ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಕೆಟಿಎಂನ ಡ್ಯೂಕ್ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಸಿ ಸರಣಿಯ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಅಬ್ಬರದ ನಡುವೆ ನಿಂಜಾ ಕಾಣದಂತಾಗಿತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಮತ್ತೆ ಗಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಯತ್ನವಾಗಿ ಕವಾಸಕಿ, ನಿಂಜಾ ಸರಣಿಯ 250 ಸಿ.ಸಿ ಅವತರಣಿಕೆಯನ್ನು ನಮ್ಮ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿತು. ಕೆಟಿಎಂ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಹೋಲಿಕೆಯಲ್ಲಿ ದುಬಾರಿ ಎನಿಸಿದರೂ, ನಿಂಜಾ ಬೈಕ್‌ಗಳು ಈಗ ದುಬಾರಿ ಏನಲ್ಲ.

ಇಟಲಿಯ ಡಿಎಸ್‌ಕೆ ಬನೆಲ್ಲಿ 300 ಸಿ.ಸಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ, ಅವಳಿ ಸಿಲಿಂಡರ್ ಎಂಜಿನ್ ಇದ್ದ ಟಿಎನ್‌ಟಿ 300 ಅನ್ನು ಭಾರತಕ್ಕೆ ಪರಿಚಯಿಸಿತ್ತು. ಅವಳಿ ಸಿಲಿಂಡರ್ ಆಗಿದ್ದ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಮದು ಆಗುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಅದರ ಬೆಲೆ ₹ 4 ಲಕ್ಷದ ಆಸುಪಾಸಿನಲ್ಲಿತ್ತು. ಆದರೆ ಬನೆಲ್ಲಿ ಈಗ 250 ಸಿ.ಸಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮತ್ತು ಏಕ ಸಿಲಿಂಡರ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಇರುವ ಬೈಕ್ ಅನ್ನು

ಭಾರತಕ್ಕೆಂದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲೇ ಜೋಡಣೆಯಾಗುವ ಈ ಬೈಕ್‌ನ ಬೆಲೆ ₹ 1.95 ಲಕ್ಷದಷ್ಟಿದೆ. ಕೆಟಿಎಂ



**BHP.com**  
exclusive content