ಮಾಡಿಸಿದಂತೆ ಇರುವ ಎಫ್‌ಝೀ 25ನ ಬೆಲೆ ₹ 1.4 ಲಕ್ಷದ ಆಸುಪಾಸಿನಲ್ಲಿದೆ. ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವೇ ಇದ್ದರೂ, ಮಧ್ಯವಯಸ್ಸಿನ ಸವಾರರಿಗೆಂದೇ ಈ ಬೈಕ್ ಅನ್ನು ಯಮಾಹ ಪರಿಚಯಿಸಿದೆ. ಈ ವರ್ಗದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಎನ್ನಬಹುದಾದ (40 ಕೆಎಂಪಿಎಲ್) ಇಂಧನ ದಕ್ಷತೆ ಈ ಬೈಕ್ ಹೊಂದಿದೆ.

ಇದೇ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ತಂತ್ರವನ್ನು ಯಮಾಹ ತನ್ನ ದುಬಾರಿ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್ ವೈಝಡ್‌ಎಫ್ ಆರ್3ಗೂ ಅನುಸರಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದು ಬೈಕ್‌ಪ್ರಿಯ ಯುವಕರ ಮನದಾಸೆ. ಕೇವಲ 320 ಸಿ.ಸಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಆದರೆ, ಅವಳಿ ಸಿಲಿಂಡರ್ ಇರುವ ಆರ್3 400 ಸಿ.ಸಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ವರ್ಗದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ವೇಗದ, ವೇಗವರ್ಧನೆಯ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಶಾಲಿ ಬೈಕ್ ಎನಿಸಿದೆ. ಆದರೆ ಅದರ ಬೆಲೆ ₹ 3.7 ಲಕ್ಷದ ಆಸುಪಾಸಿನಲ್ಲಿ ಇರುವುದು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಹಿನ್ನಡೆಗೆ ಕಾರಣ. ಬೇಡಿಕೆ ಇದ್ದರೂ, ತಿಂಗಳ ಹಿಂದಷ್ಟೇ ಆರ್3 ಮಾರಾಟವನ್ನು ಯಮಾಹ ನಿಲ್ಲಿಸಿದೆ. ಹೊಸ ತಲೆಮಾರಿನ ಆರ್3 ಕೆಲವೇ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಬರಲಿದೆ. ಅದರ ಬೆಲೆ ಎಷ್ಟಿರಲಿದೆ ಎಂಬುದೇ ಬೈಕ್ ಪ್ರಿಯರನ್ನು ಕುರ್ಚಿಯ ತುದಿಯಲ್ಲಿ ಕೂರುವಂತೆ ಮಾಡಿರುವ ವಿಚಾರ.

ನಮ್ಮಲ್ಲೇಕೆ ಕಡಿಮೆ?

ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತಿದ್ದರೂ, ಪ್ರವೇಶಮಟ್ಟದ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ಸೂಪರ್ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಗೆ ಪೂರಕವಾದ ವಾತಾವರಣ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ, ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮ, ಲೈಸನ್ಸಿಂಗ್ ಪದ್ಧತಿ, ಇಂಧನ... ಹೀಗೆ ಹಲವಾರು ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಆಶಾದಾಯಕವಾಗೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿಯೇ ಇಂತಹ ಬೈಕ್ ಹೊಂದಿರುವವರು ಮನೆ ಬಳಿ ಓಡಾಡಲು, ನಗರದೊಳಗೆ ಬಳಸಲು ಮತ್ತೊಂದು ಸಣ್ಣ ಬೈಕ್ ಅಥವಾ ಸ್ಕೂಟರ್ ಅನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಅನಿವಾರ್ಯವೂ ಹೌದು.

ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳು ಸಣ್ಣ ಎಂಜಿನ್‌ನ ಬೈಕ್‌ಗಳಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ಶಕ್ತಿ ಹೊಂದಿವೆ. ಜತೆಗೆ ಅವುಗಳ ದೇಹದ ವಿನ್ಯಾಸ ವೇಗದ ಸವಾರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಹೇಳಿ ಮಾಡಿಸಿದಂತಿರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ನಗರಗಳ ಬಹುತೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ನೇರವಾಗೇನೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವೇಗವಾಗಿ ಚಲಾಯಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಮ್ಮೆ ವೇಗವಾಗಿ ಚಲಾಯಿಸಿದರೆ ಅಪಘಾತಗಳಾಗುವ ಅಪಾಯವೂ ಹೆಚ್ಚು. ಇಂತಹ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಮಾರಾಟ ಹೆಚ್ಚಾದ ನಂತರ, ವೇಗದ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹಲವು ಆಟೊಮೊಬೈಲ್ ಫೋರಂಗಳು ಗುರುತಿಸಿವೆ.

ಇದರ ಜತೆಯಲ್ಲೇ, ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ರಸ್ತೆ ಉಬ್ಬುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವು ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕ ವಿನ್ಯಾಸದಿಂದ ಕೂಡಿವೆ. ಉಬ್ಬುಗಳ ಎತ್ತರ, ಅಗಲ, ಅವುಗಳು ಬಾಗಿರುವ ಕೋನ ಎಲ್ಲವೂ ಸೂತ್ರಬದ್ಧವಾಗಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅದರಿಂದ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಾನಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕ ರಸ್ತೆ ಉಬ್ಬುಗಳಿಂದ ಮೊದಲು ಹೊಡೆತ ಬೀಳುವುದು ಬೈಕ್‌ನ ಚಕ್ರಗಳ ಬೇರಿಂಗ್‌ಗಳಿಗೆ. ನಂತರ ಫೋರ್ಕ್ ಕೋನ್‌ಗಳಿಗೆ. (ಹ್ಯಾಂಡಲ್ ಬಾರ್ ಮತ್ತು ಚಕ್ರಗಳನ್ನು ಹಿಡಿದಿಡುವ ಶಾಕ್ ಅಬ್ಸರ್ವರ್‌ಗಳನ್ನು ಬೈಕ್‌ಗೆ ಜೋಡಿಸಿಡುವ ಭಾಗ.) ಇವೆರಡೂ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹಾನಿಯಾದರೆ, ಚಾಲನೆ ವೇಳೆ ಬೈಕ್ ಲಡಬಡ ಎಂದು ಕೆಟ್ಟ ಸದ್ದು ಮಾಡಲಾರಂಭಿಸುತ್ತದೆ.

ಈ ಸೂಪರ್ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವೆಡೆ ತೀರಾ ನಿಧಾನವಾಗಿ ಚಲಾಯಿಸಿದರೂ ಹಾನಿ. ಇವುಗಳ ಶಕ್ತಿ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ, ಅದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಇರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪದೇ ಪದೇ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಇಲ್ಲವೇ ಕ್ಲಚ್ ಮೂಲಕ ನಿಯಂತ್ರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹೀಗೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಬ್ರೇಕ್ ಪ್ಯಾಡ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಕ್ಲಚ್ ಪ್ಲೇಟ್‌ಗಳು ಬೇಗನೆ ಸವೆದು (ಬರ್ನ್) ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಬದಲಿಸುವುದು ತೀರಾ ಖರ್ಚಿನ ಬಾಬತ್ತು.

ಇನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವಷ್ಟು ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಇವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳ ಉದ್ದ ಮತ್ತು ಅಗಲ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ, ಅವುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಜಾಗ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಥಳ ಸಿಗುವುದೇ ದುಸ್ತರ. ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಥಳ ದೊರೆತರೂ, ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದ ಬೈಕ್/ ಸ್ಕೂಟರ್‌ಗಳ ಮಾಲೀಕರು, ಪಾರ್ಕಿಂಗ್‌ನಿಂದ ಅವುಗಳನ್ನು ಹೊರಗೆ ತೆಗೆಯುವಾಗ ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ತಗುಲಿಸುವುದುಂಟು. ಇವೆಲ್ಲಾ ಉದ್ದೇಶಪೂರ್ವಕ ಕೃತ್ಯಗಳಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಇಂತಹ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಡಬಲ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್/ ಸೆಂಟರ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಇರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಸಿಂಗಲ್/ ಸೈಡ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಇವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದರೆ, ಅವುಗಳ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿರುವ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಕಿರಿಕಿರಿ ಹೆಚ್ಚು. ಹೀಗಾಗಿ, ಸುರಕ್ಷಿತ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಮಾಲ್/ ಕ್ಲಬ್‌ಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಇವುಗಳನ್ನು ಚಲಾಯಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನುಕೂಲ.

ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳೂ ಇಂತಹ ಬೈಕ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಸೀಮಿತಗೊಳಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಮಿತಿಗಳ ನಡುವೆಯೂ ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇವು ಮತ್ತಷ್ಟು ಬಳಕೆ ಸ್ನೇಹಿ ಎನಿಸಲು ರಸ್ತೆ– ಪಾರ್ಕಿಂಗ್‌ನಂತಹ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚಲೇಬೇಕು. ಇದರ ಜತೆಯಲ್ಲೇ ಇವು ಮತ್ತಷ್ಟು ಗಟ್ಟಿಮುಟ್ಟಾಗಿ, ದೀರ್ಘಕಾಲ ಬಾಳಿಕೆ ಬರುವಂತೆ ತಯಾರಕ ಕಂಪೆನಿಗಳು ವಿನ್ಯಾಸ ಮಾಡಬೇಕು.

ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೈಕ್ ಚಲಾಯಿಸುವವರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಈ ಬೈಕ್‌ಗಳನ್ನು ಚಲಾಯಿಸಲು ಖಂಡಿತಾ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಪ್ರಚಂಡ ಶಕ್ತಿ ಇರುವ ಇವುಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಸುಲಭವೇನಲ್ಲ. ಕೆಲವು ವಿದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ಸೂಪರ್ ಬೈಕ್‌ಗಳಿಗೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಗಿ ಪಡೆಯಬೇಕಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ವಿಶೇಷ ತರಬೇತಿ ಪಡೆದವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಈ ಪರವಾನಗಿಗಳು ದೊರಕುತ್ತವೆ. ಅಮೆರಿಕದ ಪೊಲೀಸರ ಬಳಿ ಇಂತಹ ಭಾರಿ ಬೈಕ್‌ಗಳಿವೆ. ಕಠಿಣ ಮತ್ತು ತುರ್ತು ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಚಲಾಯಿಸಲು ಅವರಿಗೆ ವಿಶೇಷ ತರಬೇತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲೂ ಇಂತಹದ್ದೊಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದರೆ, ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ಸೂಪರ್ ಬೈಕ್ ಚಾಲನೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಸುರಕ್ಷಿತವೆನಿಸಲಿದೆ.