
Presseinformation

100.000 CBF auf Europas Straßen unterwegs

An Kundenwünschen orientiert

Offenbach, 28. Februar 2008: Interview mit Honda-Produktplaner Klaus Bescher, treibende Kraft hinter der erfolgreichen CBF-Baureihe, zur Markteinführung der jüngsten Honda CBF600, über Hintergründe zur Entwicklung und begleitende Aktivitäten während der Saison.

Die CBF-Modellreihe von Honda erfreut sich europaweit großer Beliebtheit. Im Januar 2008 gelangte die 100.000ste CBF in Kundenhand. Wie würden Sie den Erfolg kürzestmöglich umschreiben?

K. Bescher: Ein erstklassiges Motorrad mit breitem Einsatzspektrum zum attraktiven Preis.

Die 600er CBF gibt es seit 2004, die 1000er folgte 2006. Was hat eigentlich zum CBF-Konzept geführt?

K. Bescher: Den Anstoß gab der deutsche Markt, der seit 1997 mit rückläufigen Verkaufszahlen im Motorradmarkt kämpft. Zur Gewinnung neuer Motorradfahrer im großen Stil haben wir uns insbesondere an Wünschen orientiert, die Nicht-Fachleute hatten. Normalerweise werden Produkte von Experten beurteilt. Für die gelten Werte wie maximale Beschleunigung oder maximale Brems-Performance. Es gibt aber viele „normale“ Motorradfahrer, die einfach nur Spaß beim Motorradfahren haben wollen. Da zählen eher Dinge wie einfaches Handling, ausreichendes Drehmoment, wenig Gewicht, niedrige Sitzhöhe und problemlose Benutzerfreundlichkeit. Entsprechend ausgerichtet erfolgte dann die Entwicklung in Japan.

Presseinformation

Was entgegenen Sie Stimmen, die eine derartige Orientierung mit Langeweile etikettieren?

K. Bescher: Man sollte nicht vorschnell urteilen. Wir müssen zwischen Basis-Wünschen und Profi-Wünschen trennen. Motorrad fahren ist nie langweilig, egal mit welcher Maschine. Bei CBF steht das F für Fun. Im Vordergrund stehen Motorradgenuss und Fahrspaß, nicht das Vorzeige-Potential oder der Show-Effekt. Die CBF600 ist kein prestigeträchtiger Hightech-Vorzeigerenner, das ist richtig. Aber genau das ist gewollt, denn CBF- Kunden wollen fahren statt auffallen.

Gibt es einen typischen CBF-Käufer?

K. Bescher: Jeder Einzelne gewichtet seine Gründe sicherlich individuell. Übergreifend sehe ich unkomplizierten Fahrspaß, den CBF-Kunden erleben wollen. Ohne sich unter Druck setzen lassen zu wollen. Der Anteil der Wiedereinsteiger lag in den ersten drei Jahren bei 20 Prozent, der der Neulinge bei etwa 30 Prozent. Der Frauenanteil liegt über 20 %, was mich besonders freut.

Nun steht der Nachfolger, die neue Honda CBF600, beim Händler. Das Design ist eher sanft überarbeitet. Warum diese optische Nähe zum Vorgänger?

K. Bescher: Bei einem Volumenmodell ist es wichtig, zu modernisieren und gleichzeitig das Gesicht zu erhalten. Damit wird verhindert, bisherige Kunden vor den Kopf zu stoßen. Die Familienzugehörigkeit muss erkennbar sein und erhalten werden. Wie beim Golf etwa.

Ihre wichtigsten Wünsche im Lastenheft der Neuen?

K. Bescher: Die Neue sollte noch einfacher zu fahren sein. Meine Kollegen im japanischen Entwicklungszentrum haben der Neuen noch weniger Gewicht und noch mehr Drehmoment spendiert. Die Umsetzung ist dank neuem Aluminium-Chassis und neuem Vierzylindermotor brillant gelungen. Die neue CBF600 lässt sich

Presseinformation

wunderbar einfach fahren – easy und problemfrei. Wirklich ein Genuss. Auch die Bedienung ist viel einfacher geworden. Das Aufbocken auf den Hauptständer geht leichter, der manuelle Choke fiel mit der Umstellung auf Kraftstoffeinspritzung weg, die Tankuhr ist neu, und für kleinere Hände haben wir einen ergonomischer gewinkelten Kupplungshebel. Und statt »normalem« ABS gibt es jetzt optional ein Combined ABS, mit dem man noch zuverlässiger bremst.

Der Motor der neuen CBF600 entspricht dem Hightech-Herz der CBR600RR, leistet aber »nur« 78 PS. Warum?

K. Bescher. Weil unsere Kunden der Meinung sind, dass 78 PS reichen um Fahrfreude zu genießen und weil die leistungsabhängige Versicherungseinstufung sehr günstig ausfällt. Wer mehr Power wünscht, wendet sich der CBF1000 zu. Das technische Potential des RR-Triebwerks wird genutzt, Emissions-Auflagen zu erfüllen, das Gewicht zu senken sowie eine im Alltag angenehme Leistungscharakteristik zu erzielen.

Bei der Variante mit Halbverkleidung blieb das Windschild in der Höhe justierbar. Warum entfiel die Lenkerverstellung mit drehbaren Klemmböcken?

K. Bescher. Weil dieses Feature von den Kunden kaum genutzt wurde. Zum Ausgleich haben wir der Gabel eine einstellbare Federung spendiert. Außerdem ist eine Wegfahrsperrung jetzt serienmäßig mit an Bord.

Der Preis der neuen CBF600 fällt nicht höher aus als beim bisherigen Modell. Bemerkenswert?

K. Bescher. Ich wünsche mir, dass das viele zu schätzen wissen. Denn das ist unser Beitrag, um Motorradfahren auch bei heutigen Nicht-Fahrern attraktiv zu machen.

Presseinformation

Können Sie die Verkaufsziele für 2008 umschreiben?

K. Bescher: Im ersten Jahr 2004 hat die CBF600 über 6200 Käufer in Deutschland gefunden. Das war jenseits unserer Erwartungen. Auch die Folgejahre waren auf extrem hohem Niveau. Europaweit war die CBF600 2004 und 2005 die meistverkaufte Honda. Seit zwei Jahren gibt es die 1000er CBF. Bis Ende 2007 fanden in Deutschland über 25.000 CBF in Kundenhand, die CBF500 jetzt nicht mitgerechnet. Wie es nächstes Jahr zwischen 600er und 1000er CBF ausgeht, wird spannend. Ziel ist, die Erfolge fortzuführen und zufriedene Kunden zu haben. Wenn 2008 beide Motorräder unter den Top 3 der Statistik platziert sind, wäre das erfreulich.

Wie geht die Fertigung der CBF-Modelle vonstatten?

K. Bescher: Die Motoren, 600er wie 1000er, kommen fertig montiert aus Japan, und zwar aus dem Werk in Hamamatsu, der Geburtsstadt von unserem Firmengründer Soichiro Honda. Die Triebwerke werden nach Italien angeliefert und mit den restlichen, in Europa gefertigten Teilen im Honda-Werk Atessa zum fertigen Fahrzeug zusammengefügt.

Wird das Honda Fun & Safety Programm gemeinsam mit dem ADAC fortgeführt?

K. Bescher: Ja, unser Programm für potentielle Wiedereinsteiger läuft weiter. Fun & Safety wurde aus der Taufe gehoben, weil es in Deutschland über 6 Millionen Menschen gibt, die zwar einen Führerschein, aber kein Motorrad haben. Denen geben wir Gelegenheit zum Wieder-Hereinschnuppern, mit der Hoffnung sie zum Wiedereinsteigen zu bewegen. Man fährt mit dem Auto hin, Motorrad sowie komplette Bekleidung werden gestellt. Seit 2004 hatten wir über 11.000 Teilnehmer. Das funktioniert erfreulich und der größte Teil dieser Teilnehmer fährt jetzt auch wieder Motorrad, einige nun auf

Presseinformation

einer CBF. Dieses Jahr bieten 13 ADAC-Fahrsicherheitszentren in Deutschland Fun&Safety Trainings mit unserer CBF-Familie an.

Was hat Honda bewogen, zusätzlich mit »Fahren ohne Führerschein« aktiv zu werden?

K. Bescher: Wie bereits eingangs gesagt, ist die Gewinnung neuer Kunden eine zentrale Herausforderung des Weltmarktführers und wir beschäftigen uns seit langer Zeit mit diesem Thema. Aus zahlreichen Untersuchungen wissen wir, dass das Interesse am Motorradfahren in der Bevölkerung hoch ist und auch jeder vermutet, dass Motorradfahren eine tolle Sache sein kann. Pilotprojekte haben uns dann gezeigt, dass Schnupperfahrten eine Begeisterung zum Motorradfahren auslösen können. Aufgrund des großen Erfolgs ist „Fahren ohne Führerschein“ heute ein fester Bestandteil unserer Aktivitäten. 2007 hat der Großteil unserer Honda-Händler in Zusammenarbeit mit Fahrschulen solche Aktionen durchgeführt. Dabei hatten wir weit über 8000 Teilnehmer, von denen über 85% eine Bereitschaft erklärten, den Führerschein zu machen. Es gilt also lediglich, aus Interesse Begeisterung zu schaffen.

Und der Führerschein-Zuschuss von 1.000 Euro zielt in die gleiche Richtung?

K. Bescher: Exakt. Neben „Fahren ohne Führerschein“ reichen wir quasi den Steigbügel für die Entscheidung, einen Motorradkauf auch letztlich in die Tat umzusetzen. Der Führerschein-Zuschuss von 1.000 Euro, verbunden mit dem Erwerb einer neuen CBF600, wird hoffentlich auch die letzten Skeptiker überzeugen.

Zur Person: Klaus Bescher (52) ist seit dem 1. April 1978 bei Honda Motor Europe (North) in Offenbach beschäftigt. Der Leiter der Abteilung Produktplanung fährt privat eine Honda XL600LM, mit der er mehrere Afrika-Touren, unter anderem eine Sahara-Durchquerung, unternommen hat.