

Brompton statt Porsche

Mit der Idee eines Klappfahrrades blitzte der britische Hersteller bei den Banken ab. Jetzt sind seine Zweiräder Kult – Manager lassen sogar den Wagen in der Garage

Von Andreas Oldag

Klappfahrräder galten zumindest in Deutschland bislang nicht als Lifestyle-Produkte. Ihnen haftet immer noch das Image jener wackeligen Gefährte an, auf denen in den 70er Jahren Wohnwagen- und Hauszeltbesitzer zum nächsten Grillplatz zockelten. Die Falträder des britischen Herstellers Brompton haben damit nichts gemein. Für das gleichermaßen schicke und robuste Gerät lassen Banker und Broker schon mal ihren Porsche in der Garage,

■ DYNASTIEN ■ AUSSENSEITER ■ NEWCOMER

nehmen die U-Bahn oder den Bus, klappen ihr Fahrrad auf und lassen auf ihrem Brompton die Autoschlängen in der Londoner City hinter sich. Innerhalb von Sekunden lässt sich das Fahrrad auf die Größe eines Aktenkoffers falten, ein Rad für die Generation iPod, die das Wort Klapprad als Beleidigung empfindet. „Wir bauen Fahrräder zum Fahren“, sagt Brompton-Gründer Andrew Ritchie. Der 61-Jährige wirkt genauso unprätentiös wie die Umgebung, in der seine Firma ihren Sitz hat: nahe der Bahnstation Kew Bridge, dem schmucklosen Vorort Brentford im Westen Londons, eingequetscht zwischen Bahngleisen und Autobahn.

Nur wenige hundert Meter entfernt steht das britische Dampfmaschinenmuseum. Es zeugt von der genialen Inge-

nieurskunst im vorvergangenen Jahrhundert, als das britische Empire noch der weltweit größte Industriestandort war. Und Ritchies Brompton Bicycle Ltd mit ihren 90 Beschäftigten ist ein Beispiel dafür, dass die britische Ingenieurskunst noch nicht ganz ausgestorben ist. Auf solche Firmen, größere und kleinere, setzt Labour-Wirtschaftsminister Peter Mandelson, wenn er angesichts der tiefen Rezession auf der Insel neuerdings von einer Wiederbelebung der britischen Industrie spricht. Am Regierungssitz in der Downing Street will man die wirtschaftliche Zukunft des Landes nicht mehr nur der maroden Finanzbranche überlassen.

So könnte Brompton durchaus für die Wiederauferstehung der „Old Economy“ stehen. Die Produkte vereinigen dabei Design mit Funktionalität und Qualität. Und Ritchie ist selbst der härteste Tester: Jeden Tag setzt er sich auf den Sattel, um von seinem Wohnort in London-South Kensington bis nach Brentford zu radeln – eine etwa zehn Kilometer lange Strecke. „Da sehe ich, was wir noch optimieren können. Wir wollen die Besten am Markt sein“, meint der Unternehmer.

Ein Ziel ist es, das Gewicht des Rades noch weiter zu reduzieren, ohne dass darunter die Stabilität leidet. Derzeit wiegen die Räder je nach Ausstattung zwischen neun und 12,5 Kilo. Für hochwertige Ausführungen, die im Handel mehr als 1600 Euro kos-

ten, setzt Brompton zum Beispiel für die Gabel Titan ein. Der Rahmen besteht aus hochfestem Stahl.

Bereits Mitte der 70er Jahre entwarf und baute der Ingenieur die ersten Prototypen. Er hatte sich darüber geärgert, dass es bei anderen Marken wie etwa Bi-

ckerton Minuten dauerte, um das Zweirad mühsam zusammenzulegen. Ritchie konstruierte einen simpel zu bedienenden Gelenkmechanismus, der den geteilten Rahmen zugleich stabil zusammenhält. Nebenbei arbeitete er weiter als Landschaftsgärtner. Ritchie machte sich

große Hoffnungen, einen der etablierten Hersteller von seinem Konzept überzeugen zu können. Interessenten gab es auch, aber am Ende zweifelten sie am Markterfolg. Auch die Suche nach Beteiligungskapital blieb ohne Erfolg. Dann sprangen Ritchies Freunde ein, 30 bestellten ein Fahrrad, und Ritchie lieferte. Dennoch musste die Pilotproduktion 1983 wegen fehlender Finanzierung beendet werden. Mehrere Jahre dauerte die Suche nach neuen Kapitalgebern.

1985 stieß Ritchie auf den erfolgreichen Unternehmer Julian Vereker. Ihr gemeinsamer Besuch beim Finanzinvestor 3i verlief eher kläglich. „Die boten uns zwar eine Finanzierung an, aber zu geradezu räuberischen Bedingungen“, lässt sich Vereker auf der Homepage von Brompton zitieren. Dann fand sich aber doch noch eine Bank, und mit der finanziellen Unterstützung von Familie und Freunden widmete sich Ritchie nun ganz seiner Erfindung. Die ersten Räder lieferte die Firma im März 1988 aus.

Die operative Firmenführung hat Ritchie im vergangenen Jahr an Will Butler-Adams abgegeben, einen talentierten Ingenieur, der vorher für Nissan, ICI und DuPont gearbeitet hatte. Dennoch ist der „Senior“ immer noch einer der treibenden Kräfte und Ideengeber von Brompton. „Wir sind Opfer unseres eigenen Erfolgs“, sagt Ritchie. Er meint damit den enormen Kundenandrang, den Brompton in den vergangenen Jahren erlebt hat – auch eine Folge des Fahrradbooms in der Millionenmetropole London. Die Kapazitäten sind deshalb voll ausgelastet. Schon platzt die Montagehalle aus allen Nähten. Die Jahrespro-

duktion liegt derzeit bei 22 000 Stück. „In wenigen Jahren werden wir bei 40 000 sein“, schätzt Ritchie. Dazu trägt auch ein boomender Export bei, der derzeit durch das schwache Pfund Sterling gegenüber Dollar und Euro noch zusätzlich angefeuert wird. Während 50 Prozent der Produktion auf dem britischen Heimatmarkt abgesetzt werden, gehen 30 Prozent auf den europäischen Kontinent und 20 Prozent nach Asien, insbesondere nach Japan.

Der Erfolg in Asien erstaunt nur auf den ersten Blick. Gerade die markenbewussten Japaner würden darauf achten, keine billigen Plagiate aus China zu kaufen, meint Ritchie. Ein Brompton, das immerhin aus etwa 1200 Komponenten besteht, werde deshalb auch künftig „Made in England“ sein, auch wenn die Fertigung aufgrund der höheren Löhne mehr kostet als in Fernost. Ritchie: „Wir wollen nicht mit Billigprodukten konkurrieren. Unsere Kunden schätzen Qualität und sind bereit, dafür auch etwas mehr zu zahlen.“

Profil



Andrew Ritchie, Firmengründer

Name: Brompton Bicycle Ltd
Sitz: Brentford, Middlesex
Gegründet: 1988
Umsatz: acht Millionen Pfund
Beschäftigte: etwa 90
Fotos: old, oh



Ein Rad für die iPod-Generation, leicht zu falten und trotzdem stabil. Das Brompton-Gefährt lässt sich mit wenigen Handgriffen auf die Größe eines Aktenkoffers falten und kann dann in die U-Bahn oder ins Büro mitgenommen werden. Erfinder Andrew Ritchie ist noch immer täglich mit dem Rad unterwegs.