



Klein aber ohno



Kleinste Maß war oberstes Prinzip bei der Konstruktion des Brompton, damals in den 70ern. Seit 35 Jahren baut die Manufaktur aus London ein einziges Modell, aus Stahl, mit selbst entwickelten Komponenten, höchstem Qualitätsanspruch.

Noch drei Meter auf dem Bürgersteig, dann stoppt Emerson vor dem Batton Rouge, einem Restaurant im Südwesten Londons. Ich ziehe die Bremsgriffe meines Brompton, beobachte, wie er kurz sein Faltrad hinten anhebt, mit einem Kick das Hinterrad neben das Vorderrad schwenkt, das Faltrad auf dem Gepäckträger absetzt. Fingerfertig öffnet er große Knebelschrauben, klappt den Lenker neben das Vorderrad, schiebt die Sattelstütze ein, stellt sein Paket aus Rahmen & Reifen zur Seite. Um genau zu beugen, wie ich das anstelle. Dann hält er mir, ganz Gentleman, die Tür auf. Ich lasse ihm den Vortritt und kann so sehen, wie er lässig mit Fahrrad in der Hand geschickt um die Tische kurvt und zielsicher sein Paket unter der Garderobe platziert. Meins kommt dazu. Dort stehen sie

nun, Zweirad-Zwillinge wie kleine Koffer abgestellt. Nach dem Essen entfalten wir die Räder, kurbeln los. An der nächsten Kreuzung teilen sich unsere Wege. Emerson sprintet über die Straße und über den Bürgersteig, das Faltrad am Sattel zum Bahnhof treibend. Ich düse zum Hotel, falte vor der Tür meinen Speichen-Mini, trage ihn zum Aufzug, kurz darauf steht das Paket neben dem Nachttisch. Irgendwie genial.

Die Qualität in der Hand

Am nächsten Morgen radle ich zur Firma, eher ein Lagerhaus, fast angeklebt an Eisenbahngleis und Autobahn-Trasse. Im Treppenhaus parken acht Minirad-Pakete, alte Bromptons, mindestens 10 Jahre alt, Beweis dass alle noch funktionieren. Jeder Mitarbeiter vom Monteur bis zum





Anfahrt auf die Brompton Factory



Alle Teile am Brompton wie hier die Bremsgriffe aber auch Scharniere, Knebelschrauben oder Gepäckträger-Rollen sind eigenentwickelt und werden von kleinen Betrieben in der Nähe produziert.

Manager hat hier eines. Das sehe ich auch, als mich Emerson Roberts, Marketingmanager mit deutschen Wurzeln, durchs Großraumbüro führt. Neben jedem Schreibtisch steht ein Faltrad. Emerson räumt einen Stuhl frei, und erzählt mir die Brompton-Geschichte. Seit 1975 gibt es Brompton-Falträder. Nach diversen Prototypen und ersten Serienmodellen, die übrigens alle im Treppenhaus hängen – neben den ersten Patentschriften und Siegeln der englischen Königsfamilie – kristallisierte sich das Modell heraus, das nunmehr seit 20 Jahren praktisch unverändert gebaut wird: Stahl- statt Alurahmen, 16-Zoll-Laufräder, spezieller Faltmechanismus, der durch Anklappen, Widerhaken und durch die durchgeschobene Sattelstütze automatisch arretiert. Erhältlich mit verschiedenen Lenkerformen, mit 1-, 2- oder 6-Gang Schaltung, mit Straßen-Ausstattung oder ganz gestrippt für möglichst geringes Gewicht.

„Ein Brompton besteht aus 1200 Teilen“, erklärt Will Butler-Adams, der heutige Chef bei Brompton, als er mich durch die Produktion führt. „Wir bauen nun 1 Modell und keine 10, deshalb muss alles stimmen, auch die Details.“ Mehr als drei Viertel der Teile sind einzigartig und speziell für das Brompton entwickelt. Ausnahmen sind lediglich die Kette, einige Schrauben und Beilagscheiben sowie Befestigungsteile. Alle anderen Teile werden hier im Haus gezeichnet und mit selbst entwickelten Werkzeugen gebaut. Das Prinzip „Wir machen

alles selbst für beste Qualität“ bezieht sich auch auf die für die Fertigung benötigten Pressen, Werkbänke, oder die Haltevorrichtungen für die Montage. Dabei ist die Firma ständig dabei, die Fertigungsmethoden zu verbessern und die Produktivität zu erhöhen. „Wir re-investieren den Großteil unserer Erlöse in neue Maschinen und ins Equipment.“

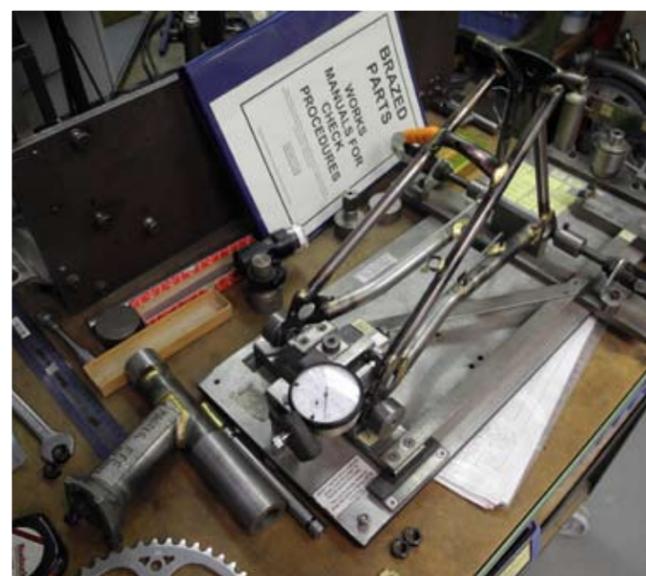
Höchste Konzentration auf Details



2500 Quadratmeter Platz bietet die Brompton Bicycle Factory, ursprünglich ein Lagerhaus, das Schritt für Schritt an die Bedürfnisse einer Fahr-

radfabrik angepasst wurde. Rahmenverarbeitung, Montage, Entwicklungsabteilungen sowie der Musterbau teilen sich ein Gebäude mit den Büros für Marketing und Verkauf. Die meisten Mitarbeiter kommen mit ihrem Brompton zur Arbeit, „so können sie auf dem täglichen Weg zur Arbeit fühlen, ob ihr Produkt genau das ist, was sie sich vorstellen“, so Butler-Adams. Beim Firmenrundgang fällt auf: Ständige Qualitätskontrollen gehören zum Tagesgeschäft. „Wir machen hier nur ein Rad, da muss jedes Detail stimmen“, erklärt mir der schlacksige Hüne auf dem Rundgang. „Wenn eines nicht funktioniert, können wir zusperrern. Deshalb leisten wir uns den Luxus der Kleinigkeiten“. Das fängt etwa bei der Eingangskontrolle von Pressteilen an, die sogar mit Ultraschall auf strukturelle Perfektion untersucht werden. Mit Stolz stellt Will seine Lötter vor, wahre Meister ihres Metiers. Nie zuvor habe ich so millimeter-

Blick in die Brompton-Fabrikation. Rechts: In der Qualitätskontrolle. Hier kommen auch hochpenibel messende Computer zum Einsatz



Klasse Kombination aus Falten & Fahren

Bei einem Brompton, egal welche Modell-Variante, ist die Faltgeometrie immer gleich. Sie ermöglicht es, dass das Faltmaß kaum größer ist als der Durchmesser der 16"-Räder selbst. Interessant: Die Hinterbau-Federung (Elastomer) ist Teil des Faltkonzepts. Das Enthaken des Hinterbaus am Dämpfer und Einschwingen des Hinterrads ist der erste Schritt des Faltvorgangs und bringt das Brompton in die Park-Position. Ständer braucht es hier also nicht.

In dieser Park-Position bleibt das Brompton bis zum Ende des Faltvorgangs von alleine stehen. So hat man beide Hände frei, um in Ruhe und ohne schmutzige Finger, das Rad weiter zu verkleinern (Um- und Anklappen des Vorderrads, Abklappen des Lenkervorbaus, Einschleiben der Sattelstütze). Der ganze Faltvorgang dauert 10 - 20 Sekunden. Dabei arretiert sich ein Brompton automatisch, so dass es nicht auseinander fällt. Miniräder am Gepäckträger sorgen dafür, dass man es leicht in eine Ecke schieben kann. Mit größeren „Eazy Wheels“-Rollen (Zubehör) kann man es wie einen Koffer hinterherziehen.

Bei einem gefalteten Brompton gibt es keine hervorstehenden oder losen Teile. Kompakt und klein wie ein Picknick-Korb (58,5 x 54,5 x 27 cm) lässt es sich – auch dank seinem günstigen Gewicht von 9 - 12 Kilo – sehr gut an Sattel oder Rahmen tragen und verstauen. Empfindliche Teile wie Lichtenanlage oder Kabel liegen im Faltzustand innen und sind gut geschützt. Ebenso Kette und Schaltungseinheit. So besteht keine Gefahr, sich beim Tragen die Hose mit Fett und Öl von diesen Teilen zu verschmutzen.

Viele Kenner von Falträdern meinen, dass sich das Brompton durch das beste Faltkonzept auszeichnet. Und dass es das einzige Fahrrad in der Welt ist, das Kompaktheit und hervorragende Fahreigenschaften perfekt miteinander kombiniert.



Speziell für Brompton gefertigt: Schaltnabe mit 302 % Entfaltung. Rechts: Nabe mit Zweifach-Kettenblatt



Schluss-Check mit Körpereinsatz

nahe Schweißraupen gesehen wir hier. Jedes fertige gelötete Teil bekommt übrigens eine persönliche Prägung. Große Holzkisten stapeln sich am Anfang der Montagestraße – brillant lackierte Rahmenteile, wie wertvolles Obst in Seidenpapier verpackt. 16 Rahmenfarben sind erhältlich, vielleicht bald 17, denn oben im Konferenzraum steht eines mit Kupfer-Überzug, das der russische Importeur mit leuchtenden Augen beäugt. Dass die Firma auf große Nachhaltigkeit Wert legt, zeigt auch diese Aussage: „Die Kunden bleiben Kunden, bis das Rad seine Lebenszeit beendet hat. Generell wollen wir auch ein altes Brompton wieder auf die Straße bringen. Während andere schon bald keine Ersatzteile mehr bieten, kann man bei uns diese 20 Jahre lang nachkaufen. Aus Prinzip passen sämtliche neu entwickelten Teile auch auf alte Modelle.“ Rockige Musik tönt aus Lautsprechern, sie beschallen die gesamte Produktionshalle, mancher singt mit. Die Bemalung der Dachwand stammt von den Mitarbeitern selbst. Auffällig ist ihre Begeisterung für ihr Produkt. Hier wird

nicht nur sorgfältig geschraubt, sondern ab und zu über das Werkstück gestreichelt. In den ganzen Produktionsprozess sind Kontroll-Instanzen eingestreut. Zudem kommt jedes 50-ste Rad kommt zurück in den Musterbau, wo eine computergesteuerte Anlage jeden Millimeter abtastet, um Abweichung von der Norm vermelden zu können. Das geht natürlich auch per Messlehre, denn in der Factory ist der menschliche Genius immer gefragt. Wie sagte Emerson gestern beim Abendessen: „Es gibt 80.000 Zeichnungen zum Rad. Und 600.000 Zeichnungen vom Werkzeug. Es steckt also mehr Know-How in der Fertigung eines Brompton, als im Rad selbst.“

Brompton mit E-Motor

Später dann zieht Will ein schwarzes Faltpaket aus dem Treppenhaus. Sein alter Falter dient als Plattform für das erste Brompton mit Elektromotor. Die Akkus sitzen in der Fronttasche, beim Aufstecken der Tasche ist automatisch der Stromfluss garantiert. Kabel unnötig. Später dann noch ein Gespräch mit Emerson. Der

35 Jahre Geschichte

Es gibt nur wenige Firmen in der Fahrradbranche, hinter denen eine Geschichte steckt. Die von Brompton beginnt 1975, als Firmengründer Andrew Ritchie als 22-jähriger, angestellt bei einer Computerfirma feststellte, dass seine Arbeit gut für den Kopf aber schlecht für die Seele war – und zum Ausfahrer für Blumen umsattelte. Die Idee selbstständig zu sein gefiel ihm. Irgendwann sprach sein Vater davon, dass die englischen Firmen mit Falträdern Geld verdienen. Andrews Antwort: „Das kann ich auch, aber besser.“ Der daraufhin in seiner Wohnung mit Blick auf die Brompton Church (daher der Name) anfang, Falträder zu konstruieren, mit der Priorität kleinstes Falmaß. 1976 waren die ersten zwei Prototypen gebaut. Andrew, begnadeter Konstrukteur, Designer und Ingenieur aber unerfahren in Sachen Manufaktur, bot seine Konstruktion daher englischen Fahrrad-Firmen an, die aber winkten ab. Einzige Konsequenz: selbst machen. 30 Freunde gaben ihm Geld und bestellten 30 Räder. Von diesem Startkapital und Mund zu Mund-Propaganda beflügelt, beginnt 1981 die Pilotproduktion von 500 Rädern. Aber 1983 im Februar war klar: ohne frisches Kapital musste das Projekt enden. Dann die Rettung: Julian Verbeker; Hersteller hochwertiger HiFi-Musikanlagen und Finanz-Experte, sieht ein Brompton vorbeifahren. Er ist so begeistert, das er Andrew kontaktiert, vier für seine Yacht bestellt und für Andrew Bankbürgschaften organisiert. So können Anfang 1987 Werkzeuge gekauft werden, um die Produktion wieder anfahren zu lassen. Im November 1987 beginnt unter den Bögen einer alten Eisenbahnbrücke die erste Brompton Fulltime-Produktion. März 1988 verlassen 60 Stück/Monat die Firma, im Herbst 88 schon

90 Stück/Monat, die über 40 Händler in England vertrieben werden. Erste Falter tauchen in Deutschland, Holland, Österreich, Frankreich und Belgien auf. 1991 nimmt der erste Importeur, zuständig für Benelux, seine Arbeit auf. 1992 möchte eine asiatische Firma die Lizenz für den pazifischen Raum erwerben. Andrew, der Verlockung von regelmäßigen Zahlungen erlegen, willigt ein. Weil aber die Räder schlampig gearbeitet sind, endet die Zusammenarbeit 2002. 1993 wird es in der Fabrikation zu eng, ein zweiter Eisenbahn-Bogen kommt dazu und verdoppelt die Fläche. 1995 räumt Brompton wichtige Industriepreise in England ab, wird in Deutschland „ADFC Rad des Jahres“. Konsequenzen: Die Nachfrage nimmt sprunghaft zu, sechs Monate Wartezeit für ein Brompton, die Firma muss erneut umziehen: in die heutige Fabrik, eigentlich ein Lagerhaus, das step by step in eine Manufaktur verwandelt wird. 1998 sind 30 Mitarbeiter an Bord, Ausstoß: 200 Räder/Monat. Ab jetzt beginnt Modellpflege: Verbesserungen u.a. bei Bremsen und Reifen. Im September 2000 dann eine Krise: Sturmey-Archer, Zulieferer der 3- und 5- Gang Schaltnaben wird nach Asien verkauft. In einer Nacht und Nebel-Aktion sichert sich Andrew die letzten Bestände, muss aber schnell für Alternativen sorgen. Bei Sachs findet er eine 3-fach Nabe, aber deren 5 Gang Nabe ist zu breit für ein Brompton. Notmacht erfinderisch: Um eine zweite Schaltoption bieten zu können, entwickeln die Londoner eine Nabe mit 2-fach Ritzel plus Umwerfer – die Brompton 6-Gang Schaltnabe war geboren. 2005 startet eine Produktoffensive: drei Lenker, neue Farben, sportive Modelle ohne Schutzbleche – ein Faltrad mit Stahlrahmen

und 9 kg leicht, das ist eine Ansage! In der Zwischenzeit war Will Butler-Adams in die Firma eingetreten. Der Ex-Manger bei Nissan und Dupont, beginnt die Ärmel und die Produktion umzukrempeln, setzt auf neue Modelle (u.a. mit Titanteilen, neue Schaltvarianten). Für Firmengründer Ritchie die ersehnte Chance, als technischer Direktor sich solitär auf Produktionsqualität konzentrieren zu können. 2006: Verbesserungen bei den Dämpfern, Bremsen, es gibt ergonomische Griffe, neue Sättel, Sperrriegel, Scharniere, Reifen mit Reflexflanken. Auch Sturmey-Archer ist wieder dabei und liefert speziell für Brompton entwickelte Naben. U.a. ab 2009 die „BWR - Brompton Wide Range-Schaltnabe“ mit 302 % Entfaltung. Heute gehen von 120 Mitarbeitern hergestellte Brompton Räder in 35 Länder. Hauptmärkte: England, Japan und Korea, gefolgt von Benelux, Deutschland, Frankreich, Spanien. Ein „A-la-Card“-Programm erfüllt individuelle Wünsche von Brompton-Fahrern in der ganzen Welt.



KOGA

Aufregend: Brompton in Kupfer-Kleid, gefaltet, Blick auf den hinteren Schaltarm



Will Butler-Adams. „Wenn man bedenkt, dass in Kopenhagen 43 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, in London aber gerade mal 2 Prozent, sieht man das riesige Potenzial, das vor uns liegt. Und in Dänemark sind auch nicht alle Tage sonnig.“

Noch Prototyp: Firmenboss Will Butler-Adams zeigt uns das erste Brompton mit E-Motor

hat auch das Thema Accessoires – „bisher nicht gerade die Kunden begeisternd“ – zur Chefsache erklärt: Es gibt Taschen aus Leder, auch aus kultigem Planenstoff, eine Transporthülle, bald ein Hardcase-Koffer, „der uns vom Zulieferer schon vor einem Jahr versprochen wurde.“ Dann streift er ein braunes Sakko aus wasserabstoßenden Cord über. Für Pendler. Mit cleveren Details: Fach im Ärmel fürs Bahnticket, das beim Ziehen über Lesegeräte Barrieren öffnet. Mit Belüftungsspalten am Rücken und unter den Achseln. Stellt man Kragen und Revers hoch, leuchten daruntergenähte Reflexeinsätze auf; das Innenfutter ist aus Bambusfasern. „Diese Jacke bringt

uns in andere Fahrradwelten“, ist er überzeugt. Ja, dieses Jackett hätte jeder gern. Neu ist, dass sich Brompton bei Verleihsystemen involviert. „Üblicherweise passen auf einen Verleihplatz acht Räder. In unseren „Brompton Dock“-Schrank dagegen 40 Falträder, in der Stadt sind diese ohnehin das bessere Konzept.“ Mein Fazit: Selten eine Firma erlebt, bei der sich alles Denken und Fühlen ausschließlich um ein einziges Produkt dreht. Die deshalb so hohen Wert auf bedingungslose Qualität und Kleinigkeiten legt. Die mit Herz, Verstand und sympathischen Eigen-Sinn Konzepte für eine lebenswerte Zukunft ins Rollen bringt.

Um zu beweisen, dass die Räder auch sportive Belastungen aushalten, veranstaltet Brompton alljährlich die BWC Brompton World Championship, mitten im Herzen von London: Einige 6 km-Runden düsen die Teilnehmer durch den Hydepark und über die Straßen der Stadt mit Zufahrt auf den Buckingham-Palace. Los geht es per Le Mans-Start, im Sprint auf Hunderte gefalteter Räder zu. Einzige Bedingung für alle Teilnehmer: in Sakko und mit Krawatte das Rennen bestreiten. Tausende begeisterte Zuschauer an der Strecke feuerten 2010 rund 750 Starter an.



Fetzig: BWC-Brompton World Championship durch London



Praxistest durch London

Unter- und Übersetzung bei unserer Fahrt entlang der Themse und bei Anstiegen in Londons Innenstadt ist gut. Geradeauslauf: gut. Nicht nervös trotz kleinen 16 Zoll Reifen. Stabiler Vorbau/Lenker, aktive Ziehen möglich, sogar Wiegetritt. Meine 6-Gang-Schaltung besitzt hochstehende Schalthebel im 3-Finger Design, optisch eigenwillig, aber hoch funktionell, sogar mit Handschuhen bieten sie gute Bremsperformance. Sitzposition angenehm aufrecht. Angekommen am Bahnhof Waterloo: Wir schieben unsere kurzen Räder durch die überlaufene Bahnhofshalle, niemand stört sich daran. Am Ticketautomaten, kurz anheben, ein Kick, das Rad steht stabil in der Park-Position. Hinterrad raus, weiter geht es Richtung Gleis. Durchschlängeln durch die Zugangsbarrieren – kein Problem, das Brompton ist schmal. Hurry up, der Zug kommt! Ross klappt in 10 Sekunden sein Rad, steigt zu. Ich schaffe das nicht, und lifte das Rad komplett in den Zug. Drinnen bei der gegenüberliegenden Tür klappe ich mein Hinterrad in Parkposition. Das reicht, um ein- oder aussteigenden Passagieren ausreichend Platz zu bieten. Ross sagt: Jetzt raus, schnappt sein Paket am Sattel, entfaltet es einige Schritte vor der Zugtür, schiebt es schon über den Bahnsteig. Ich reagiere nicht so schnell, trage mein Rad samt eingeklapptem Hinterrad umständlich hinaus. Hinterrad rausschwenken, ist automatisch fixiert, ich renne hinterher. Treppe voraus: Wir packen unsere kleinen Flitzer mittig am Rahmen, sprinten hoch. Gut austariert, denke ich. Die Zeit wird knapp. Rückradeln zur Firma dauert zu lange. Ross heuert ein Großbraumtaxi an, wir klappen beide Räder ein, fallen in die Rücksitzbank, die Falter zwischen uns. Mein Fazit: Gerade im Stadtbereich mit der Kombination Rad & ÖPNV ist das Brompton perfekt, da seine falt-Technik genial einfach, flüssig und schnell funktioniert. Zusammen mit den guten Fahreigenschaften eine erstklassige Kombination.



BOHLE SCHWALBE