

Una petita joia amb sang londinenca

Aquest 2005, la Brompton, la petita bicicleta plegable de sang londinenca, fa trenta anys. Aquesta peça, que va sorgir d'una aventura existencial més que d'una freda planificació empresarial, s'ha convertit en un objecte de culte. A casa nostra, ha aportat una solució àgil i sostenible als problemes de mobilitat urbana.

El 1975, ara fa trenta anys, Andrew Ritchie es disposava a fer d'una bicicleta plegable el sentit de la seua vida. Aquest enginyer, graduat a Cambridge l'any 1968, va trobar-se cara a cara amb el seu destí mentre treballava com a jardiner.

Dissenyar una bicicleta que es plegara d'una manera intel·ligent i compacta per convertir-la en la inseparable amiga a la ciutat era un repte que va captivar-lo fins a l'obsessió. El seu apartament, al centre de Londres, no va trigar a convertir-se en un veritable estudi de disseny industrial i, en absència d'un altre espai més adequat, en taller on s'operaria tot el procés de fabricació dels primers prototips.

Un cop enginyada, tan sols quedava batrejar-la i vendre el model a algun fabricant de bicicletes a fi que l'incloguera en el seu sistema de producció. L'operació baptismal, de fet, no fou una tasca feixuga. Senzillament prengué el nom del que que Ritchie contemplava des de la seua finestra: el Brompton Oratory, l'església catòlica principal de Londres.

El segon dels propòsits restava, encara, lluny de la solució. Després de més de cinc anys perfeccionant el primer prototip, Ritchie aconseguí fabricar, ell mateix, les primeres trenta unitats. Tot i això, en realitat no va ser fins al 1988 quan es fundar la companyia Brompton Bicycle, que s'inicià un procés de producció normalitzat del petit vehicle.

De bicicleta a objecte de culte. Potser per tots els avatars inicials, la tosuderia del seu creador, l'exercici de síntesi de l'objecte en si o pel continu perfeccionament de la peça, la Brompton ha esdevingut un objecte de culte arreu del món i, especialment, en els països on la bicicleta forma part de la mobilitat diària.

Al capdavant, tot un clàssic, una petita joia de la corona, amable i simpàtica, útil i ràpida en hores punta, discreta en els transports públics, a la feina, al cinema o al restaurant, i tranquil·la en les passejades de cap de setmana.

Actualment, el catàleg de productes de la firma es basa en un únic quadre, mun-

tat amb components diferents a fi d'adaptar-se a les diverses necessitats i l'economia dels seus usuaris. "Hem d'estar molt segurs de cada canvi que realitzem sobre la bicicleta", explicava el director de màrqueting Edward Donald a qui signa aquest article. "La nostra empresa es basa en un únic producte i un error en aquest podria ser fatal."

Per poder controlar la qualitat de producció, Andrew Ritchie s'ha resistit a deslocalitzar la producció. La Brompton,



a diferència de la gran majoria de marques de bicicletes —que han passat a fabricar-se a països asiàtics— es produeix íntegrament a Londres.

A la nau de mitjanes dimensions, hi treballa una cinquantena de persones. La cadena de muntatge recorda un passat no tan llunyà en què la qualitat i la feina ben acabada primaven sobre una producció a gran escala. A Brompton es tallen els tubs que componen el quadre i s'hi solden pacientment, amb la cura d'un rellotger. Es munten, peça a peça; s'acoblen les parts i s'ajusten a la perfecció. Finalment, es revisen, una a una, les bicicletes acabades. Abans de posar-la a la caixa, un operari, destinat exclusivament a aquesta tasca, les sotmet a un control de qualitat d'uns vint-i-cinc minuts de durada.

Val a dir que amb un sistema de producció d'aquestes característiques, la fabricació anual de bicicletes no excedeix les 12.000 unitats, mentre que la resta de firmes, amb una producció robotitzada a gran escala, assoleixen cotes de 250.000 unitats l'any.

Però, per això mateix, la Brompton no és fruit de la moda. Les seues millores són gairebé invisibles als ulls del profà. “No ens regim –comenta Donald– per canvis superflus que fan creure al comprador que el producte ha millorat respecte del de la temporada anterior. Millorem la bicicleta contínuament, però les nostres millores són estructurals i realitzem canvis mesurats per guanyar en eficiència i prestacions. Però la imatge exterior de Brompton és sempre la mateixa.”

No hi ha dubte que es tracta, de totes totes, d'un clàssic urbà: la seua raó de ser és l'ús diari, la intensa batalla de la quotidianitat; el plegat i desplegat constants que, amb una mica de pràctica, es realitza en poc menys de trenta segons.

L'espínós conflicte de la mobilitat.

La Brompton s'està imposant, pel seu caràcter compacte i plegable, dins del model de mobilitat sostenible en el medi urbà. Aquests factors que podrien dissuadir el potencial ciclista de ciutat (robatoris, manca d'espai en pisos i oficines, o la dificultat de combinar trajectes en bicicleta i transport públic) queden resolts amb aquests petits vehicles. A casa nostra fa pocs anys que ha arribat, i ja s'ha guanyat, especialment a Barcelona, el renom que li pertoca.

A Londres, la Brompton viu, també, un moment dolç. Des de l'entrada en vigor de la *congestion charge* el febrer del 2003 –un peatge urbà per accedir en cotxe al centre de la ciutat–, l'ús de la bicicleta s'ha incrementat un 23%. “Aquest fenomen –explica Edward Donald– ha afavorit el sector de la bicicleta en general. Però l'augment dels robatoris i la limitació d'espai per a bicicletes als trens han estat dos punts que s'han girat en favor nostre.”

Cada dia que passa, aquestes petites reines de l'asfalt prenen més sentit. Els nivells de col·lapse circulatori a què arriba l'ús irracional del cotxe els atorga, ara, l'energia d'una nova joventut, tres dècades després del seu naixement.

Més informació:

www.bromptonbicycle.co.uk
www.bike-tech.net

Eliseu T. Climent

Andrew Ritchie va fabricar el primer prototip de la Brompton (1975) íntegrament al seu apartament de Londres. La Brompton s'ha guanyat un espai i un respecte entre els ciclistes urbans europeus. A sota d'aquestes línies, la bicicleta actual i el seu sistema de plegament, pas a pas.

1



2



4



3



5

