





Im Stahlwerk

Utopia ist stur: Stahl ist der Werkstoff, Komfort das höchste Produktionsziel. Hinter einem Supermarkt im Saarbrücker Industriegebiet trotzen die Überzeugungstäter allen Trends der Branche. Und damit sind sie manchmal ganz weit vorne.



Inge Wiebe und Ralf Klagges sind Utopia. Seit über 25 Jahren machen die beiden gemeinsame Sache.

JÖRG SPANIOL | text EROL GURIAN | fotos

Wenn etwas schon sehr lange her ist, dann heißt es: Das war damals. Damals also, als Utopia entstand, schien die Welt genauso verloren wie heute. Damals waren die Indizien Atomkraftwerke, Raketen oder Flughafen-Startbahnen. Damals begab sich der Frankfurter Turnschuhträger Joseph Fischer auf den langen Marsch ins Berliner Außenministerium. Und damals lernten sich in Frankfurt auch der Fahrradhändler Ralf Klagges und die Schülerladen-Geschäftsführerin Inge Wiebe kennen. Wie das genau passierte, ist hier nicht wesentlich, denn es war: damals.

Beachtlich ist nur, dass sie vor über 25 Jahren gemeinsam auf die Idee kamen, bessere Fahrräder zu produzieren - und dass das eine oder andere Modell aus der Gründerzeit prinzipiell noch immer gebaut wird. Solche Produkt-Laufzeiten kennt die Geschichte sonst nur vom Nagel, vom Bleistift oder der Wäscheklammer. Es spricht also einiges dafür, dass die Utopia-Räder etwas hatten, was anderen fehlte.

Mittlerweile ist Ralf Klagges ein schwerer Mann jenseits der Fünfzig. Das Wort „damals“ taucht nur noch auf, wenn es um die Grundidee hinter Utopia geht: „Wir wollten das technische Niveau, das es damals nur beim Rennrad gab, auf das Alltagsrad übertragen“,

sagt Klagges. „Die übliche Denke war: Die guten Sachen kommen in den Sport-, die schlechten in den Alltagsbereich.“ Und dann geht er zu einem halbfertigen „Utopia London“, das in einem Montageständer auf seine Fertigstellung wartet. Etwa 3000 Euro wird es kosten - ein Preis, der auch bei Rennrädern klar zur Oberklasse gehört. Für einen Laien sieht es aus wie ein Hollandrad mit etwas seltsamem Rahmen, doch für Klagges ist es ein willkommenes Demonstrationsobjekt für verborgene Werte.

„Hier, das ist das Rohloff-Ausfallende aus Edelstahl“, zeigt er, „WIG-verlötet mit Hauptrohren aus 24 CrMo 4, Wandstärke 0,7 Millimeter. Und das ist unser Spezial-Schutzblech. Das ist länger als alle anderen und hält die Füße trocken. Und schauen Sie sich doch mal die Kabelverlegung an - und den Gepäckträger ...“

Klagges wirkt nicht wie ein Technikfreak. Aber die in jahrzehntelanger Arbeit ausgefeiltesten Details an Rahmen und Zubehör lassen ihn ganz diskret vor Stolz glühen. Die Kundschaft goutiert das und gibt viel Geld aus: Unter 1500 Euro ist ein Utopia kaum zu haben, der Durchschnittspreis liegt deutlich darüber. Etwa zwei Drittel der Utopia-Räder werden mit der teuren Rohloff-Nabe ausgerüstet, der SON-Nabendynamo und der selbst



Vom Kettenschutz bis zum Nabenputzer: Jedes Teil ist genau ausgewählt, viele sind Sonderanfertigungen.



Jarek Oleniuk ist der Spezialist für Schalt- und Bremszüge. Die Ausstattungsvielfalt erfordert die Spezialisierung.



Jeder Rahmen wird vermessen, die Werte gespeichert. Das erleichtert nach einem Unfall die Diagnose.

entwickelte „Country“-Kettenschutz sind sehr gefragt. In Teilen wie diesem kulminiert die Utopia-Philosophie: Der Schützer umschließt die Kette komplett und steigert ihre Lebensdauer gewaltig, und das angeblich geräuschlos. Dass er dafür aus 38 Teilen besteht, vierhundert Gramm schwer ist und vom Käufer einen Aufpreis von fast 150 Euro erfordert, stört in der Utopia-Welt kein bisschen: „Erste Priorität haben bei uns Wartungsarmut und Fahrkomfort. Dem haben sich Gewicht und technische Details unterzuordnen“, sagt Klagges.

Dann ist es Mittagszeit und hinter dem Montageständer mit dem versandfertigen „Utopia London“ leert sich die Halle. Die etwa zehnköpfige Belegschaft gruppiert sich um einen Käsekuchen. Ein Angestellter hat Geburtstag, und das wird gemeinsam im engen „Sozialraum“ begangen. Mit Gesang der Kollegen und einer kleinen Ansprache von Inge Wiebe: Lob, Ermahnung, Motivation, Glückwünsche. Die zierliche Geschäftsführerin und Ralf Klagges, ihr Mann, könnten ihr Mittagessen sonst auch einfach einen Stock höher verputzen. Da wohnen sie, seit das hölzerne Firmengebäude 1997 fertig wurde. Firmenpatriarch Klagges und Matriarchin Wiebe sind mit Leib und Seele Utopia, und von den Utopien des Alternativzeitalters ist mittlerweile die eine oder andere verblasst.

„Man kann im Kollektiv nicht sinnvoll produzieren“, hat die Erfahrung Inge Wiebe gelehrt, und so sind in ihrer Manufaktur die Hierarchien und Aufgaben klar verteilt: Ein Mitarbeiter kümmert sich um die Zugverlegung, einer speicht Laufräder ein und Zweiradmeisterin Kerstin Schult kontrolliert das Ergebnis – so etwas muss man nicht jeden Morgen ausdiskutieren. Der Urlaub verteilt sich auf drei Wochen Werksferien im Sommer und drei Wochen im Winter. Grünen Wildwuchs gibt es höchstens draußen im leicht verfilzten Privatpark mit gemächlichem Testparcours. Und vom Dach kommt grüner Strom: 600 Quadratmeter Solarzellen liefern mehr Energie, als Utopia verbrauchen kann. Als draußen die Wolken aufreißen, flimmern hektische Zahlen auf den gelben Kästen, die den Utopia-Strom in die Welt schicken.

Doch davon abgesehen umschiffen die Aufregungen der Außenwelt das Utopia-Biotop seltsam weiträumig. Seit 24 Jahren baut derselbe holländische Betrieb die eigenwilligen Stahlrahmen. Zu den elf Mitarbeitern der Saarbrücker Zentrale müsste man genau

genommen auch noch eine Handvoll Holländer zählen, die beim Rahmenbauer nur für Utopia löten und fräsen. Und während manche Radmarke jährlich ihre schnell veralteten Restbestände verramscht, vermerkt der Utopia-Katalog an Neuerungen für 2009 eher marginale Änderungen: Man kann ab sofort Edelstahlschutzbleche und -felgen wählen. Und eine weiße Pulverbeschichtung ist neuerdings auch möglich. Modische Gags sind nicht Stil des Hauses, und was nie wirklich modern war, kann auch kaum aus der Mode kommen. Diskreten Luxus nach Utopia-Art zeigt Inge Wiebe an einem halbfertigen Rad in Lodengrün. Zwei goldene Linien laufen leicht unregelmäßig am Unterrohr entlang: „Echte Handlinierung, mit Blattgold – macht außer uns niemand mehr.“ Das Extra, von einem 89-jährigen Meister mit dem Pinsel aufgetragen, kostet 96 Euro. Eine einzelne Linie ist billiger.

Leicht verwackelte Goldlinien – sind sie der Luxus, der Utopia-Räder ins Hochpreis-Segment treibt? Eher nicht. Der eigentliche Utopia-Luxus versteckt sich in ausgereiften

.....
**Die Aufregungen der Außenwelt umschiffen
das Utopia-Biotop seltsam weiträumig.**
.....



Stahl ist geduldig. Der zähe Werkstoff ist Teil des Anspruchs, besonders belastbare Räder zu bauen.

Details und ihren schier endlosen Kombinationen. Utopia ist einer der ersten Baukasten-Anbieter, und dieser Baukasten ist in manchen Fächern eher eine Schatzkiste. Mehr als zwei Jahrzehnte nach der Firmengründung ist Klagges dem Ziel näher gekommen, Alltagsradlern das technische Niveau des Rennradmarktes anzubieten. Manchmal waren die Utopisten von der Saar selbst an der Verbesserung der Auswahl beteiligt.

Hydraulische Felgenbremsen? Utopia reklamiert beim Serien-Einbau eine Pionierrolle für sich. Die Rohloff-Getriebeabgabe? Gab es angeblich zuallererst in Utopia-Rädern, ebenso den Vorläufer des SON-Nabendynamos.

Neuere Meilensteine wie Big Apple-Reifen oder die edelsten Diodenscheinwerfer? Utopia ist Großabnehmer - und damit weiterhin Fackelträger der eigenen Gründungsidee vom

hochwertigen, wartungsarmen Alltagsrad, das ganz nebenbei noch weitgehend „made in Germany“ ist. „Wir sind hier in Deutschland

gar nicht mal schlecht“, sagt Klagges und setzt mit dem Understatement eines Utopia-Rades nach: „Aber eben nicht im Massenmarkt.“

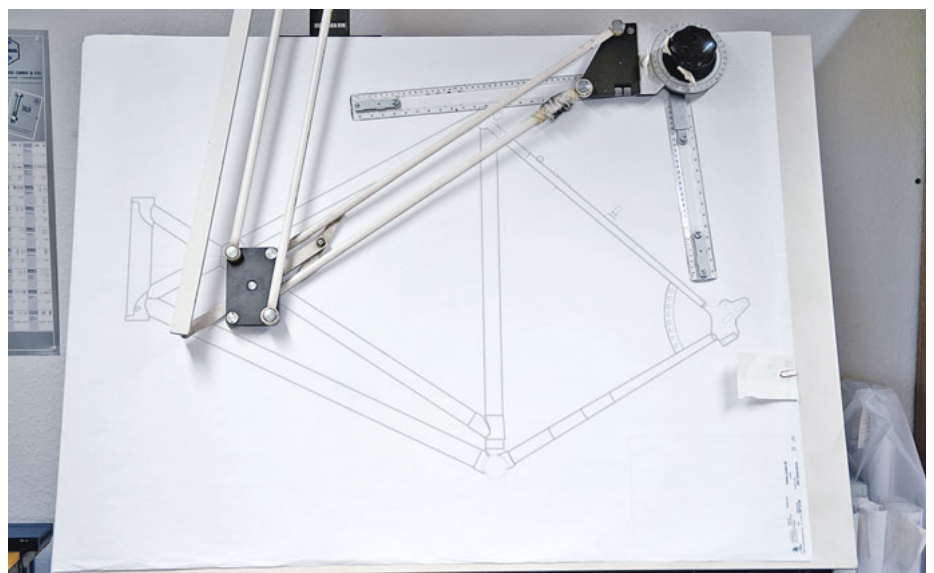
Und von dem ist Utopia trotz stabiler Umsätze weit entfernt. Bei der Stückzahl, aber auch bei der Produktion. Wenn sich der Kunde nach reiflicher Überlegung für eine bestimmte Schutzblechlänge, einen Reifentyp und seine Lieblings-Lenkergriffe entschieden hat, beginnt eine Montageprozedur, wie sie sonst wohl nur ein Fahrradmechaniker seinem Privatrad angedeihen ließe. Jeder Rahmen wird nicht nur nachgefärs, sondern auch exakt ausgerichtet. Dann kommt er auf einen Steifigkeits-Prüfstand. Wie stark weicht er nach links aus, wie stark nach rechts? Der Wert wird mit der Rahmennummer notiert. Massenmarkt geht anders. Bis im Utopia-Rahmen die Tretlagerpatrone montiert ist, dürfte ein Großserienrad schon im Versandkarton stecken.

Zeit ist Luxus, Aufmerksamkeit ist Luxus. Und manchmal sieht Luxus auch ganz banal aus. Schwarze fusselige Stäbchen liegen in einer Pappschachtel bei der Endkontrolle, etwa 25 Zentimeter lang. „Fühlen Sie mal da drüber“, sagt Klagges und hält einen der Pfeifenreiniger hoch. Das biegsame Bürstchen ist geradezu flauschig. „Daraus machen wir Nebenputzringe, so wie es sie früher

„Echte Handlinierung mit Blattgold – das macht außer uns niemand mehr.“



Zeitlose Utopie: Das Signet blieb fast unverändert.



Markenzeichen: Der Kreuzrahmen hielt sich durch die Jahrzehnte.