

QUAD & ATV

SAMOSTATNÁ PŘÍLOHA CMN

Na skok u **TGB**

Reportáž psaná na Tchaj-wanu

Kdesi jsem na webu četl, že Tchaj-wan je taková malá Čína. Jenže právě jsem se odtamtud vrátil a můžu směle prohlásit: prdlačky. Tchaj-wan je totiž malé Japonsko. To je můj hlavní dojem z cesty na druhý konec světa k firmě TGB, k firmě, která patří do první čtyřky tchajwanských výrobců čtyřkolek.



Exkluzivně



Museli jsme přísahat na svatého Čankajška, že nikomu nic neřeknem, jenže znáte novináře, to jsou už z podstaty věci takové slepičí prdelky



PŘÍLOHU PŘIPRAVIL
Ladislav Záruba
lada@bikes.cz

foto:
TGB a co kdo dal

S tím Tchaj-wanem jsem to viděl asi takhle: přistaneme, před bambusovou odbavovací halou si najmeme rikšu do města a tam nasedneme na vláček do 300 km vzdáleného Kaoshiungu. Určitě mu nepůjdou stahovat okna a místo bude jenom na střeše. Ale to neva, v tunelu se sehnem a cestou vysvětlíme spolucestujícím žlutáskům co že je to automobil, každému dáme po korálku a budeme jim vyprávět o pendolinu, o zázračném vlaku, který mezi Prahou a Brnem hned dvakrát jede nepředstavitelných stošedesát!

Hm. Jenže před letištěm asi tak třikrát větším než Ruzyňě samé Priusy, nová Mondea, SX4 a S-Klasy. Klimatizovanou Toyotou jedeme směr hlavní město Taipei z třemi miliony obyvatel. Taipei z dálky poznáte podle nejvyšší budovy na světě, osmého divu světa, přes půl



Video z testování najdete na www.icmn.cz

kilometrů vysoké „Taipei 101“. Nahoru vás vyveze nejrychlejší výtah světa rychlostí jeden kilometr za minutu a nahoře je na laně zavěšená 660 kilo těžká zlacená koule, největší tluměný útvar na planetě, která tlumí kmity budovy, aby ji nerozhodil ani hurikán o rychlosti 216 km/h nebo zemětřesení, jaké přichází jednou za 2500 let (ročně na Tchaj-wanu registrují 1000 menších zemětřesení). Do druhého největšího tchajwanského města, 1,5milionového Kaoshiungu jsme skutečně jeli vlakem a okna skutečně nešla otevřít. Na displeji v čele klimatizovaného kupé se dala sledovat rychlost vlaku – nejčastěji tam byla usazená číslice 298. Tři kila a to tak klidně, že jste sousedovi mohli dělat operaci mozku. Nějak jsem nechápal, jak to dělají v tunelech anebo když se dva vlaky potkají (při rychlosti 600 km/h!). Nejen že to nevyrazí okénka, ale dokonce ani tlak uvnitř nezakolísá! Je to fakt nářez, ale ještě větší nářez je tchajwanský městský provoz s 10 miliony skútrů. Ale o tom jindy.

TGB

Historie firmy TGB se začala psát v roce 1965. Tehdy coby Taiwan



ASP Group

ASP Group je dynamický český dovozce čtyřkolek TGB a Access, španělských helem LS2, pneumatik ITP, čtyřkolových pásů TJD, motokrosového oblečení MSR, racingových záležitostí Fox Shocks, Houser a dalších. Jedním z majitelů je Oldřich Hřích, solidní a poctivý člověk, ale hlavně schopný obchodník. A přesto pohodář. Pochopitelně jako čtyřkolový novinář registruju, že jím dovážené Accessy vládnou našemu trhu, ale dostalo mě, jak moc si ho považuje i firma TGB. Pak mi vysvětlili, že ASP Group jsou jedním z nejúspěšnějších importérů v poměru k velikosti trhu, takže aha, a já začínám rozhovor.

Q&A Odkdy jsou čtyřkolky TGB na českém trhu?

Zastoupení značky TGB jsme získali koncem roku 2007 a během roku fungování jsme prodali zhruba 400 čtyřkolek. Hlavně Bladů, protože novinka TGB Target přišla na trh teprve před nedávnem.

Q&A V čem vidíš příčiny tohoto úspěchu?

Já myslím, že kromě vlastní techniky si nás spousta lidí spojuje se značkou Access, kde jsme zákazníkům nabídli zajímavé ceny, všechny náhradní díly skladem a dobrou servisní síť. A stejně tak přistupujeme i k TGB. Využíváme i stejnou dealerskou a servisní síť o zhruba 50 dealerech v Česku a 12 na Slovensku. Dealery pravidelně školíme a samozřejmě mají přístup k veškeré prodejní a servisní dokumentaci, servisním manuálům a technickým oběžníkům, které továrna vydává.

Q&A Jak to u TGB vypadá s kvalitou, servisem a reklamací?

Jelikož TGB funguje už něko-

lik desítek let, je poruchovost opravdu minimální. Co se reklamací týče, máme smlouvu s továrnou. Tím, že máme plnou podporu továrny, nemáme důvod neuznávat eventuální reklamace, nejdu z naší kapsy. Také tlačíme na dealery, aby zkracovali dobu vyřízení reklamace, náš reklamční technik na to má například 48 hodin. Pro nás je lepší spokojený zákazník než naštvaný zákazník.

Q&A A co náhradní díly na TGB?

Náhradní díly považujeme za důležitou součást prodeje. Troufám si říci, že máme 100 % náhradních dílů skladem, a to například i včetně rámu. Vzhledem k tomu je průměrná doba dodání dílů dva dny. Navíc na našem webu jsou ke stažení katalogy náhradních dílů na všechny modely včetně českých cen, takže se zákazník může v klidu podívat, co bude potřebovat.

Q&A To vypadá docela dobře. Máš ještě další plány a vize? A budou nějaké novinky?

Novinky představíme na výstavě Motocykl, na našem stánku v levém křídle, kam všechny zveme. Jinak co se budoucnosti týče, tak já věřím v to, že trh se sám postupně naučí rozpoznávat, co je a není dobré. Jedna věc je prodávat 30 nebo 50 kusů čtyřkolek ročně, a něco jiného je prodávat v řádu stovek nebo tisíců. Kdybych jako importér nenabízel dobré služby zákazníkům i dealerům, tak bych to prostě dlouhodobě neustál. My máme dvě opravdu dobré značky z tchajwanské produkce, máme dobré služby a proto nemusíme lidem v ničem lhát. A v tohle já věřím.

Q&A Díky za rozhovor.



Zleva: Ládík, Martin, Olda, Martin, Somík

Vespa Co. Ltd. montovali licenční italské Vespy. A neřekli se, jen pro Tchajwanský trh vyráběli 8000 skútrů měsíčně! Pro skútry potřebovala Taiwan Vespa díly, a tak v roce 1978 vznikla TGB, Taiwan Golden Bee Co. Ltd., která je vyráběla. Ale čas šel a Tchajwancům se plechové Vespy, u kterých se navíc muselo řadit, přestaly líbit. Doba uzrála pro plasty a variátory.

Pondělí – továrna Pingtung, 21 623 m², 200 zaměstnanců

TGB včas zachycuje trend a začíná vyrábět vlastní skútry. K tomu ještě rozjíždí výrobu variátorů, jako první firma na Tchaj-wanu. Jejimi zákazníky byli a dosud jsou Piaggio, Rotax, Peugeot, Minarelli, Moto Morini, Polaris, SYM. TGB je na Tchaj-wanu jediná, kdo zvládl výrobu variátorů pro velké motory až do jednoho litru. Dělal variátory pro BMW C1, pětistovku Piaggio X9, čtyřkolku Can-Am Rally 200 a dokonce i v Aprili 850 Mana se točí variátory vyrobené v TGB. V době naší návštěvy tu jeli variátory pro Outlandery 800, SYM 660 a Piaggio Scooter 800/850. V roce 1995 získali mezinárodní certifikaci kvality výroby ISO 9001. Výroba skútrů a variátorů dosáhla 30 000 kusů měsíčně, ale TGB chtěla víc, a tak roku 2002 začínají s výrobou čtyřkolek.

Úterý – továrna Youn-An, 31 260 m²; 270 zaměstnanců

Nestává se často, aby vás vzali do výroby a abyste si tam mohli fotit úplně všechno. V továrně v Youn-An vyrábějí motory, čtyřkolky a skútry, je tu vedení firmy, konstrukce i vývoj. Na jedné montážní lince vyrábějí motory, na druhé skútry a na třetí čtyřkolky. U svých motorů jsou pyšní hlavně na hlavy, vědí, že hlava válce je klíčem k úspěchu celého motoru. Tady jsem si všiml jedné vymazlenosti – písky do Bladů a Targetů 525 mají plášť potažený speciální tmavou vrstvou. Ptám se, co to je, a oni že to právě zavedli, že to používají i americké automobilky, že je to karbonovaná vrstvička umožňující lepší záběh písku. Denně teď v zimě vyrobí 80 čtyřkolek a 150 skútrů, smontování jedné čtyřkolky trvá 50 minut, ale umí to rozjet i tak, že každé tři minuty padá z pásu jeden Blade nebo Target. Náhodou zrovna jeli Blady pro Česko, takže až si ho budete na jaře kupovat, tak si vzpomeňte, že češtinu slyšely už v prenatalním věku.

Montážní linky, ty jsou všude na světě stejné, všude visí výrobní výkresy a technologické postupy, všude ječí pneumatické utahovačky, ale u TGB mě dostala zkušebna a kontrola výroby. Poprvé jsem viděl zařízení, které hrotem trojrozměrně rozměrově proměří odlitek, a sice s přesností jednoho metru. Teda pardon, jednoho centimetru. Ne, taky kecám, tenhle zážrak měří s přesností jedné desetitisícin milimetru! Na rozdíl od výrobních hal je tady místnost tichá a klimatizovaná na 22 °C. Ani trochu tichá a ani trochu klimatizovaná ale není zkušebna podvozků, kam berou čtyřkolky na takový hodně drsný výlet. Na zkušební válce s příčnými prahy upoutají neobohou čtyřkolku do bezvědomí obtěžkanou pytlí písku, nastartují a zjišťují, jestli se po stanovený počet motohodin neobjeví prasklina rámu nebo jiný defekt. Tenhle výlet

V nejlepší formě

Rozhovor s prezidentem Taiwan Golden Bee Co., Ltd., Georgem Linem

Q&A Pane prezidente, prohlídka vaší továrny i vaše nové projekty na nás udělaly dobrý dojem. TGB je v ČR i v Evropě zavedená značka, ale čím to, že tady na Tchaj-wanu jsme neviděli ani jeden skútr TGB?

Odpověď je jednoduchá. TGB je firma zaměřená volnočasově. Snažíme se do našich výrobních promítnout vášně pro krásu designu, naši touhu po technické dokonalosti. Ale na Tchaj-wanu jsou skútry užitečným zbožím určeným primárně pro každodenní dopravu, a čtyřkolky tu nesmí jezdit vůbec. Proto se soustředíme na vyspělé trhy Evropy a Ameriky, dohromady vyvážíme do 43 zemí celého světa. A osobně mě těší, že i na tak konkurenčním trhu jako je americký jsme po čtyřech japonských, třech amerických

a jedné evropské značce devátá nejúspěšnější značka.

Q&A Je nějaký rozdíl mezi skútry a čtyřkolkami určenými pro Evropu a pro asijský trh?

Ano, rozdílů je hned několik. Každý trh má své specifické požadavky na průběh momentu a výkonu, každý světadíl má jiné atmosférické podmínky. Kromě toho jsou skútry pro asijský trh velikostně menší než skútry pro Ameriku a Evropu a v neposlední řadě má každý kontinent jiné homologační předpisy.

Q&A Pane prezidente, hodně lidí v Česku si myslí, že tchajwanské výrobky jsou to samé, co čínské. Jak značka TGB dbá na zajištění kvality a jak se informuje z trhu promítají do výroby?

Nemohu mluvit za všechny tchajwanské výrobce, ale myslím, že od mnoha čínských



výrobci nás odlišuje důraz na vývoj, konstrukci a řízení kvality výroby. A také to, že se věnujeme výhradně čtyřkolkám, respektive skútrům, zatímco v Číně není výjimkou, že z jednoho pásu padají čtyřkolky, z druhého hrnce a na třetím se lisují propisovačky. Na Čínu připadá jedna třetina světové spotřeby železa, ale vyprodukuje jen 3 % světového HDP.

Co se týče druhé části otázek, TGB věnuje sběru informa-

ci z trhu velkou péči. Tady hraje klíčovou roli naše konstrukční oddělení, kde se tyto poznatky ověřují, testují a pak se ihned promítají do výroby. O změnách následně informujeme importéry.

George Lin je sympatický a překvapivě vitální pětasedesátník, který stojí v čele TGB už od jejího založení. Přesto i dnes dělá svoji práci s viditelným elánem a já mu tímto děkuji za rozhovor.

Target má pod sebou rád vzduch...



...Blade zase vodu

jsem Bladovi fakt nepřál, trýskal s sebou tak, že vůbec nebylo vidět obrysy. Tak byla chudák čtyřkolka rozmazaná. Vedle mají tišší zkušebnu tlumičů a ta by se určitě líbila nymfomankám. Celé dny se tu zasouvá a vysouvá pístnice do tlumiče a ven. Tlumič musí vydržet jeden milion zdvihů a „neudělat se“...

Středa – čtyřkolky

TGB vyrábí v současnosti dva základní modely: Blade a Target, oba jako 2x4 i jako 4x4 s přípojovatelným předkem a předním diferenciálem s omezenou svorností. Jsou to pohodové, a docela schopné čtyřkolky, abych tak řekl „do ruky“. Asi proto je Blade 425 ve Francii už druhým rokem za sebou nejprodávanější čtyřkolkou kategorie 400 až 500 cm³. Anebo proto, že Blade získal titul ATV of the Year. A já se celkem nevidím.

Čtyřkolky TGB nemají žádná výstřelky, žádná „nej“, ale je vidět, že konstruktéři dělali svoje domácí úlohy svědomitě a že poctivou práci odvedli všichni. Technika i kvalita je na lepším tchajwanském průměru, nějaké ty přípojitelné předky, přední diferenciály s omezenou svorností, brzdění motorem a tak, ale přece jen jedna věc u značky TGB stojí za vypíchnutí. Design. TGB mají naprosto špičkového designéra, 49letého Edgara Honga, chlápka, který je podepsaný pod Bladem i Targetem, dělal jejich skútry i nejnovější, zatím tajný projekt, který nám přesto ukázali. Ale nejdřív jsme museli přísahat na svateho Čankajška, že nikomu nic neřeknem. Jenže znáte novináře, to jsou už z podstaty věci slepičí prdelky, takže já vám prozradím, žeale ne, fakt ne. Jen to, že před tou skicou jsme si doslova keclali na zadek. My, tím myslím dva Martinů – videokouzelníky z Auto Moto Revue, Somíka z Motohausu a Oldu Hřícha, českého dovozce TGB. Všichni jsme tam seděli a s otevřenými hubami lapali po dechu jako zlaté rybičky na suchu. Nic tak hezkého v téhle kategorii lidské oči snad ještě neviděly.

Středa – natvrdo

Měli jsme bezpočet příležitostí čtyřkolky TGB otestovat. Ve vodě, v dunách, v prachu, na silnici, v moři i podvozkem nahoru (tohle jsem našťáště netestoval já). Zkoušeli jsme jim vyrazit duši z těla, utopit je, zlomit je v kříži, udusit je prachem, zadřít je, ale nepodařilo se. Jedinou závadou bylo píchlé kolo na doprovodném skútru.

Už jsem jel se čtyřkolkou brody, potok i řeku, ale na Tchaj-wanu jsem viděl jet se čtyřkolkou vodopády. Testovací rideri TGB si je dávali, jako by se nechumelilo. Ale jednou se zachumelilo. Jak to jeli kvůli kameře asi popáté, odhrabali si volné šutry a vznikl schod. Na něm se čtyřkolka postavila na zadní a už šla pana orel přes záda snad tři metry dolů. Dech se nám zastavil, bylo nám to jasné: zlomená ruka a noha, krev, čtyřkolka na hadry. Jenže panáček uměl seskakovat a tak nejen že se nezranil, on se prakticky ani nenamočil. A na Targetu byl odřený jen zadní roh zavazadlového boxu. Neuvěřitelné. Zíral na to i místní toulavý pejsek. Ten to ale neviděl tak dobře. Plíce mu právě plavaly okolo, za nimi kůže a kus hlavy s jedním okem, druhé oko ►►