

TCHAJWANSKÁ GARANČE BYTELNOSTI



Když se řekne Tchaj-wan, co se vám vybaví? Pro většinu lidí je Tchaj-wan taková nějaká Čína, kde v hliněných továrnách, v přestávkách mezi pěstováním rýže vyrábějí nějaké žluté opice kopírované čtyřkolky z bláta, šedé litiny a lisované gutaperči.

Jenže my se právě odtamtud vrátili, konkrétně z návštěvy továrny TGB v Kaoshiungu, a tak vám v následujících řádcích chceme vyjevit, jak to tam skutečně vypadá. A myslím, že stejně jako my zjistíte, jak velkým omylem ten úvodní názor je. Tchaj-wan a Čína, to je veliký rozdíl. Tomuhle národu totiž vtiskli charakter hlavně Japonci, kteří tady do druhé světové války skoro dvě generace vládli. A že se to japonské vládnutí na Tchajwancích podepsalo, to jsme zjistili ve všech navštívených továrnách TGB. Na tenhle výlet nás vzal Oldřich Hřích, hlavní hybatel úspěšného českého dovozce strojů téhle značky, firmy ASP Group. ASP Group je mimochodem také importér oblíbených čtyřkolek značky Access a kromě jiného dováží i španělské helmy LS2. Ty jsme také měli možnost otestovat a já musím upřímně říct, že mě příjemně překvapily. Motokrosová H.I.E.P. seděla

jak ulitá, nikdo se v ní nepotil, a i kdyby, tak vnitřek se dá vyndat a vyprat. A nad to všechno ta helma vypadá fakt drsně.

JAK SE DĚLÁ BLADE

Byli jsme překvapeni i továrnou v Youn-An, kde TGB dělá Blady a Targety. Ona je to totiž úplně normální továrna, jaké můžete najít kdekoliv jinde na světě. Maká tu zhruba 350 lidí, mají tu vývoj i konstrukci (všechno už jedou na počítačích, v CAD-CAMu), je tu vedení firmy a tři výrobní linky. Na první lince vyrábějí motory. Odlitky podle vlastní konstrukce si nechávají dodávat. Když polotovary dorazí a taky když je pak obrobí, každý x-tý proměří, jestli odpovídá specifikacím. Mají na to takové „udělátko“, obrovský pevný rám, velký, že se sotva vejde do klimatizované místnosti, kde musí být neustále přesně 22 °C. Je od Mitutoya a jeho počítačem řízená mechanická sonda

umí měřit na jednu desetitisícinu milimetru. Jo, čtete dobře. Motory a hlavně jejich hlavy si v TGB vyvíjejí a vyrábějí sami, nechtějí riskovat, že by jim jejich know-how nějaký externí dodavatel obšlehl. Na druhé lince se montují skútry. TGB totiž vyrábí taky skútry, modely Bullet 125, Express 125 (jeden z mála továrně vyráběných skútrů pro mesíky a na rozvoz pizzy) a nádherný a fakt příjemný maxiskútr X-Motion 250, koncepčně hodně podobný Yamaze X-MAX. Všechny tyhle skútry k nám mimochodem co nevidět začne ASP Group dovážet. Na třetí lince jedou čtyřkolky - Blady, Targety a Snipery. Blada 425 už dobře znáte, Target byl novinkou minulého roku (test vyšel v Quadu v létě 2008) a Sniper bude novinka letošní, je to vlastně Target v limitované edici, už ve standardu s hliníkovými nášlapy, hliníkovým předním nárazníkem, v černém lakování a s „rychlejšími“ nálepkami.



HISTORIE TGB

Abyste si o značce TGB udělali lepší obrázek, tady jsou hlavní letopočty z její historie:

1965 – ve spolupráci s italským Piaggem je založen předchůdce firmy TGB, Taiwan Vespa

Co. Ltd.. V licenci vyrábějí skútry Vespa pro místní trh, až 8 000 skútrů za měsíc.

1978 – stejní lidé, kteří založili Taiwan Vespa Co. Ltd., zakládají roku 1978 firmu TGB neboli Taiwan Golden Bee Co. Ltd. Vyrábějí díly pro Taiwan Vespa Co. Ltd. Po čase se ale na tchajwanském trhu začínají prosazovat skútry s karoseriemi z plastů a plechové Vespy, na kterých se notabene muselo řadit (rukojetí na řídkách), začaly ustupovat ze scény.

TGB začíná vyvíjet a vyrábět vlastní skútry. Postavili druhou továrnu, kde aplikovali výrobní postupy získané od Italů z Taiwan Vespa Co. V původní továrně TGB spouštějí výrobu variátorů. Pro vlastní potřebu i pro spoustu vybraných zákazníků - Piaggio, Rotax, BMW, Peugeot, Minarelli, Morini, Polaris, SYM. Jako jediní výrobci na Tchajwanu umějí vyrobit variátory i pro nejsilnější čtyřkolkové a skútrové motory objemu 800 – 1 000 ccm.

1995 – TÜV jim udílí certifikát řízení jakosti ISO 9001 - mezinárodní průkaz kvality výroby

2002 – spuštění výroby čtyřkolek, výhradně na Evropu, Ameriku a další vyspělé trhy

2008 – Target jde do výroby

2009 – zahájení výroby novinky Sniper

Všechny součástky, lakované díly a podsedavky se stěhují k montážnímu pásu, kde se to všechno dává dohromady. Nade vším se tady rozléhá vytí pneumatických šroubováků, utahováků a hukot motorů na konci montážního pásu, kde se každý kus na válkách vyzkouší. Denně tu sjede z linek 80 čtyřkolek a 150 skútrů.

Dojem na nás udělala zkušebna. Tady trápí Blady a Targety tak ukrutně, že jsme ty chudáky čtyřkolky litovali. Naloží jim na hrb, co se na ně vejde, a postaví je na takový mučičí stroj, který má čtyři válce s namontovanými příčnými prahy. Když to spustí, tak ty prahy simulují nerovnosti a je to takový mazec, že si myslíte, že se ta čtyřkolka rozloží na atomy. Nerozloží, ani za tu spoustu hodin. Vedle je zkušebna tlumičů pérování. Tlumiče tady musí vydržet 1 000 000 zdvihů a nesmí vytéct. Zkušebna je celkově asi dvanáct. Tři motorové brzdy, v dalších se měří kilometrová výdrž pneumatik, v jiných testují odolnost elektrických zařízení proti vibracím a vlhkosti, měří se dokonce i kulatost ráfků a tisíc dalších věcí včetně metalografického rozboru materiálů. Tady vzniká bytelnost.

ČTYRKOLKY

TGB v současnosti vyrábí dvě modelové řady čtyřkolek: Blade a Target. Do Blada montují vlastní motory o objemu 403 ccm, do Targeta ty samé plus ještě silnější 503 ccm (Target 525). K tomu se všechny modely dělají ve verzích s 2WD nebo 4WD a navíc jako standardní nebo Limited Edition. Přední náhon se u nich přiřazuje mechanicky, p á č - kou na řídkách, přední diferenciál má omezenou svornost. Každé provedení má svoje výhody a my měli možnost je vyzkoušet všechny.

Naším předsevzetím bylo zkusit jim ty čtyřkolky rozbit. Rasili jsme variátory, protáčeli kola na asfaltu, z gum se hulilo, potápěli jsme se s nimi, jezdili po poušti. Ale zdá se, že rozbit čtyřkolky TGB je těžší, než jsme mysleli. Dávali jsme s nimi řeky, dávali jsme s nimi vodopády, nechávali je nažrat prachu, snažili se je zadřít. Takovouhle sodu jsme už dlouho žádné čtyřkolce nedali.

Jedna z jízd třeba vedla nekonečnými serpentinami nějakým pralesem, mezi liánami, mezi listy nějakých lopuchů, které byly velké tak metr krát metr. Vyjeli jsme až do výšky 1 330 metrů. Ač leden, na stránkách kvetly sakury. Šotolina se střídala s trávou. Nahoře stála horská vesnice, asi tak sto lidí. Dali jsme oraz, Olda Hřích vyřídil další stovku mailů, esemesek a telefonních hovorů (naše telefony na Tchajwanu bez problémů fungují) a pak jsme jeli po druhé straně hory dolů nádhernou asfaltkou. Ta cesta dolů byl prostě nářez. Nádherný asfalt, nic v protisměru a já zjistil, že to TGB Target umí i na asfaltu. Stabilní jako švýcarský



Všechny TGB dostaly pěkně do těla, ale všechny se vrátily zpátky po ose



Jestli Blade, nebo Target je na vás, ale na výlety trochu drsnějšího typu bych vždycy zvolil 4x4 s přípojitelným předkem. Těch pár penízků navíc se vám určitě vrátí na podstatně zvětšeném rozsahu terénů, které s 4WD projedete.

Taky mě příjemně překvapila jedna věc: při jedné z jízd jsem si všiml, že digitální rychloměr ukazuje dokonce i desetiny kilometru. To mi přišlo zbytečné, trochu to znehledňovalo displej, ty číslice se tam prostě mlely moc rychle. Spíš jen „aby řeč nestála“ jsem to řekl lidem z továrny a oni hned, že se na to podívají a domluví se s dodavatelem. To mě příjemně potěšilo, a taky když mi vyprávěli, jak rychle se informace z trhu promítají to výroby. Doslova vyhledávají informace o kvalitě od dealerů z celého světa, zjišťují, co by zákazník chtěl, o změnách a opatřeních pak mají vyvinutý informační systém pro importéry.

TCHAJ-WAN

Ještě vám musím říct pár slov o Tchaj-wanu. Z letiště blízko hlavního města Taipei jsme se dostali na jih, asi 350 kilometrů do Kaoshiungu. Jeli jsme takovým místním vláčkem, plným domorodců. Úplně vepředu ve vlaku seděli taky dva domorodci, strojívníci, a ti to s námi tou tchajwanskou subtropickou krajinou práskali tři kila v hodině. Úplně stejné vlaky jezdí v Japonsku, tam se jim říká Hikari a Kodama (Shinkansen ne, ten je moc pomalý). Ale přiznávám se, že jsem to teď s tou rychlostí trochu přehnal, protože ten náš sralbotka z toho víc jak 298 nevymáčknu. Nicméně, když se potkají dva takovéhle vlaky, máte představu, jak vypadá rychlost 600 km/h.

Trochu méně rychle se jezdí ve městech. Čtyřkolky tu prakticky nevidíte, jejich provoz není na Tchaj-wanu povolen, ale celý Tchaj-wan, a hlavně hlavní město Taipei, je snad světovým hlavním městem skútrů. Na Tchaj-wanu žije cca 20 milionů lidí a ti mají celkem 10 milionů skútrů. Skútry mají ve městech vyhrazené dokonce vlastní pruhy, a když ten mumraj vidíte napoprvé, máte chuť zdrhnout. Představte si křižovatku, na které na zelenou projede 300 skútrů! Ale po čase a po několika desítkách najetých kilometrů se v tom zmatku začínáte vyznávat, a když odjíždíte, máte pocit, že místní doprava na Tchaj-wanu je bezpečnější než u nás. A není to jen pocit, za dobu naší návštěvy jsme neviděli jedinou havárku, jedinou krizovku, nervozitu neznají vůbec. Museli jsme si přiznat, že na Tchaj-wanu jsou daleko lepší řidiči než my v Česku.

jsem už nějak vychladl. Se čtyřkolka-frank, co zatáčka, to drift, několik zatáček jsem vymetl fakt přímo ukázkově. Brzdy bez známky únavy, Target si to mazal naprosto rovně, nikam nešněroval, kam jsem zatočil, tam jel, prostě těch 25 kilometrů driftů bylo snad za odměnu. Rovinka, plyn, brzdy, plyn, plyn, plyn. Pravda, tři krizovky byly. Jedna málem do betonové zídky, jedna festově do protisměru a jedna málem ze stráně. Po té třetí krizovce

A taky jsem zjistil, jak je to někdy těžké vybrat si správně čtyřkolku. Target 4x4 třeba vypadá sportovně, ale když se s ním pustíte do vody, nezůstane na vás nit suchá. To užitkový Blade má tyhle věci vyřešené úplně bezvadně, necákne na vás jediná kapička.



Text: Martin Novotný
Fotky: TGB