

U obra doma

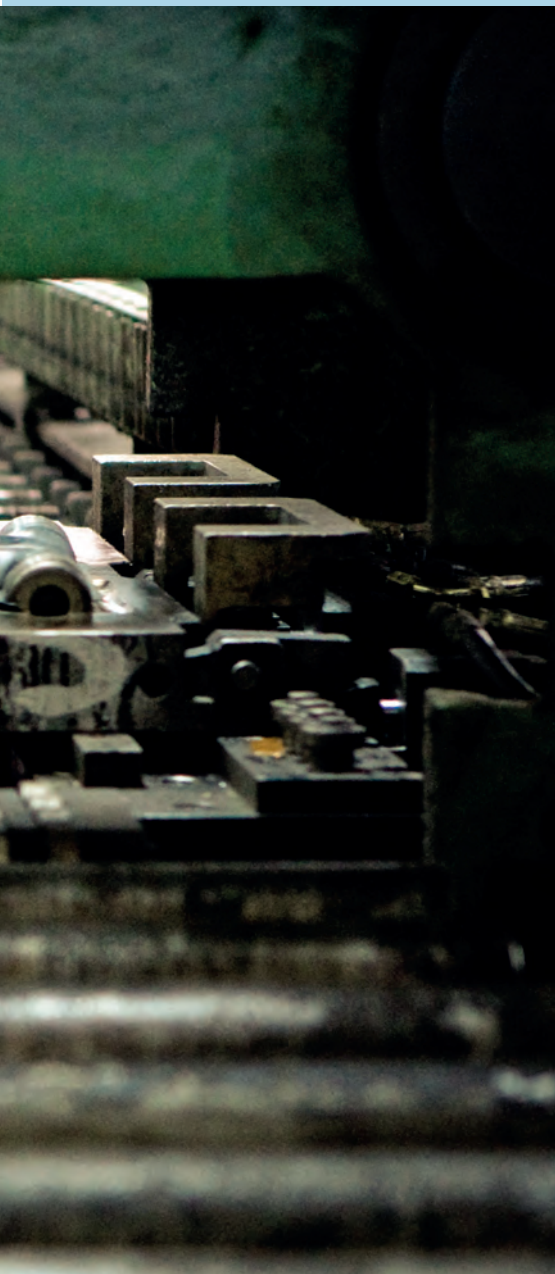
TCHAJ-WAN, V ANGLIČTINĚ VIZUÁLNĚ HEZČÍM JMÉNEM TAIWAN, BYL JEDNOU Z PRVNÍCH LEVNÝCH VÝROBEN PRO EVROPU A AMERIKU, ZBOHATL NA TOM A ZBOHATLA TAKÉ ŘADA MÍSTNÍCH TOVÁREN, KTERÉ SI NENECHALY VZÍT VÝROBNÍ PROSTŘEDKY. A DNES PATŘÍ K TĚM, KDO ROZDÁVÁ NOTY, PODLE NICHŽ SE HRAJE. TAKOVÝ JE I GIANT, NEJVĚTŠÍ SVĚTOVÝ VÝROBCE KOL.

Tchaj-wan je ostrov o velikosti poloviční rozlohy České republiky, ale s dvojnásobným počtem obyvatel a dvakrát tak vysokými horami, s krásnou přírodou a slušnou ekonomickou situací. Přestože většinu obyvatel teprve padesát let tvoří Číňané, atmosféra

tu je úplně jiná než v kontinentální Číně. Lidé jsou zdvořilejší, usměvavější a dalo by se říci evropštější.

Tchaj-wan je dnes synonymem kvality. Značky, které se mohou pochlubit tím, že jsou vyráběny na Tchaj-wanu a ne v Číně

nebo jinde v Asii, se už dnes nemusí stydět, ba naopak se nápisem „Made in Taiwan“ nebo přítomností svého agenta na Tchaj-wanu pyšní. Podmínky zaměstnanců jsou rapidně odlišné od podmínek ve fabrikách čínských, životní úroveň neustále stoupá,



a tak tchajwanská vláda hledá vyžití pro své obyvatele a investuje do turistické infrastruktury. Staví se desítky kilometrů cyklostezek, k nimž se nezřídka využívají bývalé železniční tratě včetně tunelů, budoují se okázala turistická a informační centra, náročné vyhlídkové trasy plné lávek, mostů a tunelů a také řetězce půjčoven a úschoven kol na nádražích.

Největším partnerem v těchto snahách je tchajwanské vládě Giant. Na Giantech jezdí ministři, firma je hlavním sponzorem velkášského silničního závodu kolem Tchaj-wanu a také půjčovny kol provozuje tato značka. Bonusem novinářského pozvání do útrob výrobních prostor Giantu tak byla i možnost objevit ostrov pro cyklistické turisty ze západní Evropy. „Tam bych se jednou chtěl podívat, to musí být opravdu něco,“ řekl mi před odjezdem do Asie k návštěvě továrny jeden z tuzemských výrobců kol. Vzhledem k tomu, že každých 32 vteřin

1. Haly, sklady, kamiony, kontejnery a tisíce a tisíce rámu a kol, to je hlavní sídlo značky Giant

2. Zákaz kouření v celém objektu na Tchaj-wanu nedělá nikomu problém, je to země, kde se žije zdravě

3. V továrně pracuje větší množství žen než mužů, tato obaluje části rámu, na nichž nemá ulpět lak

4. Hliníkové rámy čekají na další zpracování venku, počasí je tu stále

opustí brány závodu jedno kolo, se to dá snadno pochopit. Nepředstavitelné! To se musí opravdu jen vidět.

Kdo je kdo

V cyklistickém průmyslu došlo k pravzhládní situaci, která nejspíš nemá obdobu v žádné jiné sportovní komoditě. Jsou tu značky kol, jejichž majitelé většinou nikdy nic nevyráběli, těch je většina a jsou to i ti největší, pak výrobci kol (jejichž jména často veřejnost ani nezná) a výrobci kol, kteří vyrábějí jak pod svou značkou, tak pro jiné (i ty z první skupiny), což je vedle Giantu například také Merida. Právě proto existuje několik stovek značek kol a ne jen desítky, jako je zhruba dvacet značek lyží, deset značek běžeckých bot nebo pět lepších značek tenisových raket.

Největším výrobcem kol na světě je, jak už předurčuje jeho jméno, Giant. Založen byl v roce 1972 a jeho roční produkce tehdy činila 3800 kol. Stejnomená značka kol spatřila světlo světa až o devět let později. Loni z její výroby putovalo do světa 5 200 000 kol různých jmen.

Od šroubku po slona

Při cestách po Tchaj-wanu jsme na Giant naráželi na každém kroku, navštívili jsme některé z půjčoven kol u velkých nádraží, k nimž je připojena i úschovna, sociální zařízení a sprcha a samozřejmě prodejna na úrovni lepší cyklistické prodejny v českém středně velkém městě. Vše je pod jednou značkou, ani se tomu neříká značková prodejna. Půjčoven jsou přes tři desítky a vznikají další a další. Navštívili jsme také značkový Giant Store a dva obchody Giant Partner Store. V prvně jmenovaném je vše výhradně od jedné značky, takže každého logicky musí šokovat záběr jejího sortimentu. Giant je opravdu úplně vše. Partnerské obchody jsou jen takovými departmety cyklistického obchodu, kde je i vše jiné, něco podobného už vzniklo loni v Mladé Boleslavi, jen širší nabídka této značky je v Evropě neporovnatelně užší. Člověk si musí klást otázku, jak by vypadal český trh, kdyby se tu tchajwanský obr rozkročil se stejnou chutí jako doma.

K nejpříjemnějším zážitkům patří návštěva specializovaného cyklistického obchodu pro dámy, která se jmenuje stejně jako dámská kolekce Giantu – Liv. Nachází se na jedné z nejluxusnějších tříd Tchaj-pei, hned vedle prodejny automobilů Porsche a elektroniky Bang Olufsen. Obsluhují tu jen slečny, a dokonce tu ženy i samy kola montují, servisují a seřizují. Nabídka Liv je překrásná, barevnými linkami na kolech, prostě ráj. Německé žurnalistky jsme odtud nemohli dostat pryč.



Hala za halou

Konečně jsme dorazili k řadě obrovských hal, vypadajících jako sklady, na jejichž bocích hlásí obří modré nápisy přítomnost obra. Před jednou z hal, což je nepochybně takzvaný head office, se rozprostírá parčík s velkými kamennými sochami cyklistů. V jejich tvářích jsou vidět asijské rysy, jak jinak. Je to velmi vkusné a decentní. Ve dveřích do vstupní haly stojí ženská postava z kartonu a oznamuje, že v celých prostorách firmy se nekouří, což je méně vkusné, ale o to více praktické a příjemné.

Vstup nikoho neoslňuje, Asiáté jsou střídmí a praktičtí, za pompézností amerického marketingu zaostávají, což potvrzuje i nudný film, který musíme shlédnout při čekání, až skončí přestávka. V době přestávky do provozu nesmíme, těžko říci proč, možná se tu na povel cvičí jako na spartakiádě. Film o putování vrcholového managementu Giantu kolem ostrova říká jedině – vedení firmy na cyklistice záleží, milují ji, nejsou to jen ekonomové, strojaři, obchodníci, ale skuteční entuziasté. Šlo to ale říci lépe, svěžeji, dynamičtěji než dvacetiminutovým sledováním starých pánů, jak překonávají nástrahy subtropického počasí v sedlech kol. Jsem možná přemíru kriticky naladěn

GIANT

- > největší výrobce kol na světě
- > firma vznikla v roce 1972, kola se stejnou značkou o devět let později
- > produkce v prvním roce byla 3800 kol, loni 5 200 000
- > každých 32 vteřin opouští továrnu jedno nové kolo

i proto, že nám zakázali v prostorách celého závodu fotit, dostaneme prý oficiální fotografie a na jednom místě smíme pořídít pár záběrů.

Stěžuji si a jsem rázem středem pozornosti. Cože se mi prý nelíbí? Zatím skoro nic, ani film, ani zakázky, ani proslov mladého manažera. Musím si ale uvědomit, že jsme přijeli do fabriky a ne na výroční prezentaci a že jsme v Asii a ne v Americe, domovně pompézního sektářského marketingu. Prezentace Giantu, které jsou skutečně prezentacemi a ne jedním z běžných pracovních dnů v továrně (byť pro mě je svátkem), mívají úroveň. Takže se nakonec v duchu trochu omlouvám.

Jdeme do provozu, potají fotím od boku a už jen vnitřně rebeluji. Na záběrech ale mohutnost prostor vidět není, ani být nemůže. Procházíme kolem ohýbaček hliníkových trubek, všude kolem jsou pojízdné stojany s díly rámu v různé fázi rozpracování, o kus dál je svařovna a na konci u zdi vyskládané stovky zadních kyvných vidlic, které se mi nedaří přiřadit k žádnému modelu značky Giant. Hala je nepřehlédnutelná pouhým okem, přesto tu není protivný hluk, ale nebyvale klidno a čisto, jen jednotlivé stroje si předou svou. Dělníci se choulí nad svými pracovišti, takže jsou sotva vidět. Největší pohyb tu zaznamenává manipulace s díly.



V karbonové laboratoři

Pokračujeme do haly, do níž je jako matřoška vsazen ještě jeden menší objekt s úzkými okny ve výši ramen. Těmi můžeme nahlédnout dovnitř, do sekce karbonového programu. Hemží se to tam čtyřmi desítkami postaviček s hygienickými čapkami, rouškami a rukavicemi, taková změť zelených hlaviček. Vypadá to, jako by každý pracovník byl operačním stolem, sklání se nad ním trojice operatérů, kteří přikládají tkáň po tkáň do připravené formy.

Důležitými pracovními pomůckami tu jsou barevné přihrádky, v nichž jsou uloženy jednotlivé plástve uhlíkové pleteniny, od dlouhých až po ty nejmenší. Každá má svůj kód, podle kterého jej dělnice kladou na sebe. Těžko tuto činnost k něčemu přirovnat. Karbonový rám tu vzniká ručně z desítek drobných dílků. Skládání karbonu je přísně tajné, a tak přítomné šokují obrázkem ve Velu č. 11/2011, které mám náhodou s sebou – je na něm rám Trek rozložený na prvočinitele. Jak se později dozvídám, i ten vznikl zde...

Drobné ruce drží v náručí měkký trojúhelníkový rám, na nějž přesně podle návodu přikládají další a další dílky. V samotném závěru je třeba trubkami protáhnout igelitové rukávy, která pak tlakem vytvarují pleteninu do formy. Přesně před našima očima se jedné dívce ne a ne povést protáhnout dlouhý igelit celým rámem, a tak zvedá ruku. Jde o čas, každý je placen výkonově a odfláknout to nelze. Ihned přibíhá předák a snaží se igelit protáhnout, což se nakonec podaří.

Takto poslepovaný, stále jako svetr měkký rám, lze-li mu tak vůbec již říkat, se vynese ven do nejdražší části celého výrobního procesu – do formy. Tam už pracuje tlak, teplota a pryskyřice. Po opětovném otevření formy je rám téměř hotov, ještě zabrousit otrěpy, očistit, nalakovat a smontovat se zadní stavbou, která vzniká stejnou cestou, jen o dva lisy vedle. Tak tohle byl tedy opravdu zážitek, člověk by tam vydržel hledět tím úzkým průhledem ještě mnohem déle.

Ptáte se, co na celém procesu výroby karbonových kol bylo nejvíce fascinující? Organizace, systém, příprava – ty malé schránky na každý díl. Neviděli jsme část, kde si Giant sám splétá karbonovou pleteninu

z tenoučkových vláken. To je v cyklistické výrobě také unikát, většinou se používají hotové látky, které se jen stříhají a formují. Neviděli jsme tedy samotný začátek a závěr celého procesu vzniku karbonového rámu, to hlavní ale ano. Teď už se mladému průvodci musím omluvit otevřeně, pro toto sem mělo cenu jet.

Organizace

Fascinováni se necháváme odvést tam, kde můžeme fotit. Montážní linka. Za zády jsou zaplétáčky kol, a to je tedy větší šrumec. Montážní linka je pás, na jehož začátku je rám a plno krabic se součástkami kolem a na jeho konci je hotové zabalené kolo.

Montážní linky se v ničem neliší od té, kterou jsem kdysi viděl u nás v Kopřivnici, jen jich tu je o něco víc. Každých 32 vteřin opouští linky jedno hotové kolo, v tuto chvíli to jsou červené Gianty, nad hlavou nám ale už jedou zavěšené rámy Trek, o kousek dál je řada opřených Scottů, jimž evidentně patříly zmíněné zadní stavby. Dělníci neřeší, co montují, mají díly, manuály, přesné instrukce a linku.

Haly nejsou vícepodlažní, ale stroje pracují ve více úrovních, na linkách, pásech či řetězových lanovkách se pohybují nad hlavami dělníků rámy opouštějící lakovnu, rámy putující ze svařovny a tak podobně. Dole ani nevnímáme, že se nějaký pohyb děje i nad vámi. Vše vypadá tak jednoduše, klidně a samozřejmě. To hlavní se nepochybně odehrává jinde než ve výrobních halách – v kancelářích, kde se plánuje, organizuje, kontroluje, velí.

Dlužno dodat, že toto byl jeden z devíti výrobních závodů Giantu, ten nejstarší, avšak největší. Značka využívá servisu třinácti obchodních společností na celém světě a 11 125 dealerů a pokrývá 10% veškerých prodejí v nezávislé prodejní síti jízdních kol na světě. V Číně, Japonsku, Austrálii a Kanadě je Giant jedničkou, ve Spojených státech a v Evropě patří mezi první tři. Příští rok se chystá vyrobit šest milionů jízdních kol. Jak jsem měl možnost vidět, pro tyto pracovitě Tchajwance to nebude nejmenší problém.

Martin Raufer

Foto: autor a archiv Giant



1. Ukládání karbonové textilie do formy a oblepování maličkými a většími pláty připomíná dětskou skládačku

2. Rovnání hliníkových patek zadní stavby a jejich frézování je něco jako hodinářská práce

3. Největším překvapením návštěvy v Giantu je, že si tato firma sama tká karbonové textilie

4. Nejdražší fáze výroby karbonových rámu – upevnění do formy, v níž probíhají procesy, dávající rámu pevnost a tvar

5. Každému karbonovému rámu odpovídá panel s přihrádkami, do nichž jsou předem připraveny kousky textilie, které dělník jeden po druhém bere a podle kódů klade na správná místa

6. Esembláž, aneb smontování rámu s komponenty je konečnou fází výroby kola, na konci této linky továrna opouštějí zabalená kola v krabicích