

azub

# 25 years of stories



CZ

# Editorial

---

V dnešním digitálním světě se může zdát, že tištěné katalogy působí poněkud zbytečně. Všechny informace jsou přece dostupné online a navíc vždy v té nejaktuálnější podobě. My ale máme tiskoviny rádi a věříme, že přináší radost i vám.

Letošní publikace není ani tak katalogem, jako spíše malou knihou. Přehled našich modelů sice najdete na jejím konci, ale hlavním tématem jsou příběhy. Příběhy našich zákazníků, fanoušků, cestovatelů, zaměstnanců a dodavatelů. Příběhy

napínavé, filozofické, plné naděje, i ty úplně obyčejné, které jsou krásné právě svou jednoduchostí. Příběhy, které jsou mezi sebou tu a tam jemně propojeny drobnými maličkostmi.

Je jich 25. A důvod je jasný – AZUB slaví 25 let. 25 let příběhů. Děkujeme vám, že jste jejich součástí.

**Honza Galla**



Aleš Zemánek, majitel AZUBu

## Na počátku bylo...

**Příběh AZUBu začal – zpětným pohledem – daleko dříve, než jsem objevil lehokola. Každý z nás dostal do vínku mnoho darů a vlastností. Těch dobrých i těch špatných. Optikou bible jsou to hřivny. Hřivny, které máme rozvíjet, ne zakopat. Ale pokud chceme rozvíjet své nadání, musíme jej nejdříve poznat. Možná vědomky, možná nevědomky. Často za pomoci jiných lidí. Lidí, kteří v našem životě mnohdy sehráli zásadní roli, ať už patří mezi naše nejbližší, nebo jen nahodilé kolemjdoucí. Třeba nám jen naši rodiče nebo přátelé nastaví zrcadlo, třeba jen umožní vyrazit na cestu. A tady začíná opravdový příběh AZUBu. Rodiče mi předali vlastnosti jako zručnost, zarputilost, či sounáležitost se společností. Dali mi svobodu, možnost jít vlastní cestou i s tím rizikem, že zabloudím. Slovo svoboda v zemi, která byla 40 let v područí komunismu, nebylo jen klišé. Svobodu jsem tehdy vnímal a stále vnímám jako komplexní definici člověka v celé jeho šíři.**

V roce 1996, ve svých 19 letech, jsem onemocněl meningokokovou meningitidou. Nemocí, která má pro mladé lidi často fatální následky. Lékaři a víra mě však vyléčili. A to vnímám jako velký zlom ve svém životě. Do té doby outsider, ten nevýrazný vzadu si uvědomil, že život je dar a že dar se má rozvíjet a svět se má poznávat. A hned další rok mě má touha zavedla do místa, které je po příběhu AZUBu stěžejní. Městečko Trofors, ve středním Norsku, kousek pod severním polárním kruhem. Souhrou okolností jsem právě

tady zahlédl první lehokola. Byla to doslova vteřina. Nepatrný, ale nezbytný střípek v mozaice budoucího příběhu. Možná by tato vteřina zůstala nenaplněna, kdyby nepřišla další náhoda. Brzy po mém návratu ze Skandinávie vyšel v českém cyklistickém časopise Peloton článek o německém lehokole Radius Hornet. Vteřina z Norska a tento článek se spojily v neuvěřitelnou energii, která mne hnala za tím, mít své vlastní lehokola. Za dva měsíce po návratu z Norska jsem už měl základ rámu od muže, který si pro sebe a své přátele vyrobil několik kusů SWB lehokola. A jelikož jsem už tehdy měl konkrétní představu o vlastnostech a ergonomii, okamžitě jsem hotový rám rozřezal a znovu svařil, aby lépe odpovídal mým představám. A nastalo dvouleté období uživatelské a cestovatelské.

Psal se rok 1999. Cestovatelské sny byly částečně naplněny, ale zároveň přicházely další a další. Touha po kreativě, vlastní realizaci, nabyté zkušenosti a spolu s tím radost sdílet své fascinující zážitky z jízdy na lehokole mě vedly k počátku vývoje vůbec prvního opravdu vlastního lehokola. Lehokola, které se pak stalo základem dosud pokračující řady – nyní je to už AZUB SIX.

Proces od první čárky na výkrese, přes svařování až po finální osazení byl asi jedním z mých nejsilnějších životních zážitků. Dokonalé flow. Něco, co jsem od té chvíle toužil dělat. Mozaika se zdála kompletní. Ale příběh ve skutečnosti teprve začínal. V té době jsem byl součástí největší české továrny na výrobu zbraní (nyní Colt-CZ). Věnoval jsem se své původní profesi,



servisman CNC strojů. Toto období mi pomáhalo více proniknout do tajů strojařiny, tříbit si myšlenky a po večerech v tatínkově dílně tvořit. Vzniklo druhé lehokola, pak série pěti. A zhruba v tom okamžiku přišel další impuls. Továrna rušila část pracovních míst. Bylo potřeba se rychle rozhodnout, tedy opustit dosavadní jistotu zaměstnání. Oficiálně tak vznikl AZUB. Psal se listopad roku 2000.

Z koníčku se stala živnost, z dětského pokoje kancelář a montovna zároveň. První zákazníci, nejprve v České republice, pak v Německu a v Nizozemí. Některá jména si pamatuji dodnes, mnozí jsou stále našimi přáteli. A několik těchto příběhů si můžete přečíst v našem výročním katalogu. Každý zákazník je od té doby už navždy součástí příběhu

jménem AZUB. Do mozaiky přibývají další dílky. Věřím však, že je to pořád jen začátek příběhu. Zárukou toho jsou úžasní lidé a špičkoví odborníci, kteří nyní aktivně a kreativně tvoří budoucnost AZUBu.

Děkuji jim za to.

## Dobrodružné začátky

**S Alešem Zemánkem mě v roce 2001 seznámil český průkopník lehokol Turija Kempe. Zavolal mi, že ví o klukovi, který vyrábí lehokola. V Česku! Během služební cesty jsem se zastavil u Aleše v Uherském Brodě a dlouze jsme si povídali. Domů jsem odjížděl s půjčeným lehokolem. Jen tak. Na ksicht. Vzal jsem ho s sebou na týdenní sportovní pobyt a zkoušel a jezdil a půjčoval ho, a pak jsem ho zase s díky vrátil. Neměl jsem na něj. Tak to celé začalo.**

Příští rok na jaře jsem již podruhé chtěl jet na výstavu SPEZI do Německa a hledal jsem lidi, kteří by jeli se mnou autem a přispěli mi na tento výlet. Zavolal jsem Alešovi a on se mě zeptal: „Nechceš tam jet se mnou prodávat? Budu vystavovat.“ Wau!

Jeli jsme tři. Aleš, jeho starší brácha a já, a vezli s sebou tři lehokola. Všechna jsme na místě prodali a potkali tam našeho pozdějšího německého kamaráda Petra Lenharda. Na stánku jsme měli improvizovaný, sprejem nastříkaný transparent, na který jsem velkými písmeny napsal WWW.AZUB – tečka a CZ se mi tam bohužel nevešla. Ty jsem dopsal až na druhý řádek.

V těch počátečních letech Aleš ještě nevládl angličtinou tak jako dnes, a výsledkem byla naše spolupráce na dálku po e-mailech. Několik let jsem mu pomáhal vyřizovat zahraniční korespondenci. Přišel e-mail, já ho přeložil, Aleš naformuloval odpověď, kterou jsem přeložil a Aleš ji odeslal zpět.

Každý rok jsme jezdili na SPEZI a také na obchodní cesty po německých a holandských prodejnách lehokol. Ukazovali jsme jim naše kola, snažili se je přimět k tomu, aby se na nich svezli, a doufali, že si nějaká objednájí. Tak začínalo budování dnešní evropské dealerské sítě lehokol značky AZUB.

Na tuto část vzpomínám asi nejradši. Na cestování po Nizozemí, kdy jsme k lehokolům přidali ještě speciálně ušité lehokolové brašny. Spali jsme po kempech ve stanu, jezdili Alešovou oktávkou se dvěma rakvemi plnými brašen a zadním nosičem plným lehokol. A každý prodej nebo objednávku jsme slavili vylepšením našeho skromného jídelníčku koupí kebabu. Bylo to super, ale že bych u Aleše mohl pracovat, to mě ani nenapadlo. Byla to tenkrát firmička ve volném pokoji v domě Alešových rodičů s dílnou ve sklepě.

Na začátku jsme pořád poslouchali nesmyslné řeči o kopírování německých značek, ale Alešovi se postupně z levných lehokol podařilo udělat nejlepší značku lehokol na světě, která přináší high-tech inovace. Celou dobu, co Aleše znám, na něm obdivuji jednu věc: Má talent nacházet ty správné lidi. Vždy, když někdo „takzvaně skvělý“ odejde, podaří se mu najít dalšího stejného, nebo dokonce ještě lepšího. Svoji dnes už manažerskou práci dělá prostě dobře.

Ať to frčí! AZUBu, Alešovi, jeho rodině i jeho spolupracovníkům!



## První německý zákazník

**V roce 2002 jsem poprvé navštívil SPEZI v Gernersheimu. Společně s dobrým přítelem, který v tu dobu už jezdil na lehokole a nemohl si ho vynachválit. Bral si ho i na dálkové trasy přes vysokohorské průsmyky a zvládal to s plně naloženou Streetmachinou. Jenže já jsem si právě pořídil opravdu kvalitní a dost drahé turistické kolo, takže o koupi lehokola jsem nechtěl ani slyšet. Tedy pokud by nebylo opravdu levné...**

A pak jsme uviděli stánek AZUBu. Dva kluci z Česka přivezli lehokolo, které už tehdy vypadalo skvěle a bylo levnější než všechna ostatní. Domluva byla složitá: doteď neumím česky a oni v té době ještě moc nemluvili anglicky. Ale i to se brzy změnilo.

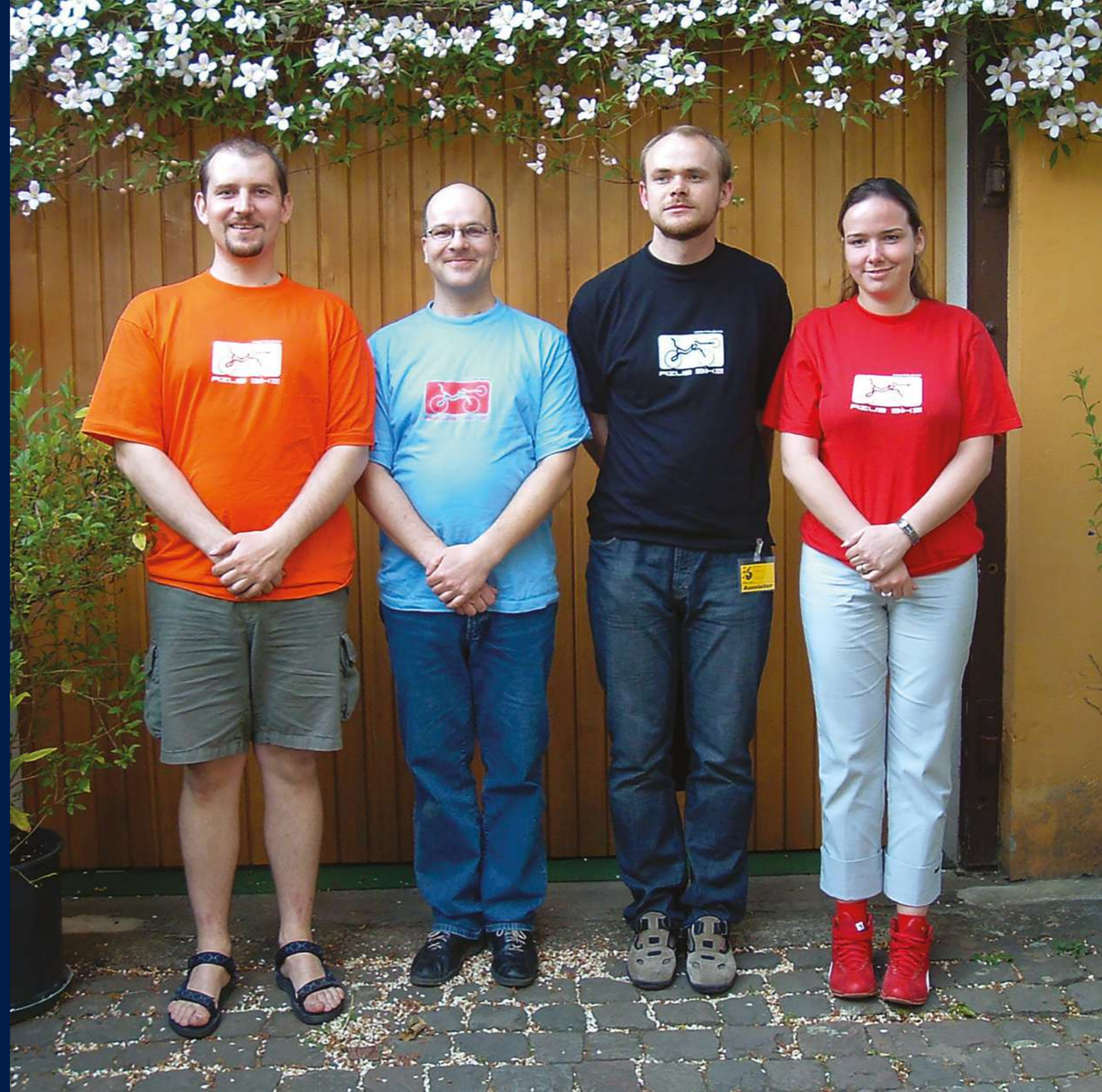
Překonali jsme jazykovou bariéru a po několika dnech jsem e-mailem objednal model AZUB 2002. Za pár týdnů už bylo na cestě. Aleš Zemánek dorazil do Kaiserslauternu s přítelkyní

a pěti (!) lehokoly natěsnanými v malém autě. Kolo smontoval u mě na dvorku, dali jsme si večeři a Aleš a jeho přítelkyně se na noc stali mými hosty. Skamarádili jsme se.

Další roky jsem pak trávil celé SPEZI na stánku AZUBu. Poskytl jsem svou němčinu a oni mě přivítali s neskutečnou pohostinností. Moji rodiče v nedalekém Schifferstadtu se také přidali. Nejenže jsem u nich přespával já, ale postupem času celý AZUBácký tým. A tak to šlo každý rok, dokud se AZUB nerozrostl natolik, že už to nebylo možné. I nadále jsem jim však pomáhal na stánku a někdy s nimi i přespal v kempu. Dokonce jsem párkrát zajel do Česka na jejich setkání lehokol.

Po COVIDové přestávce se dnes SPEZI koná každý rok znovu, ale už ne v blízkém Gernersheimu, nýbrž v Lauchringenu na hranicích se Švýcarskem. Zatím jsem se tam bohužel nedostal a musím přiznat, že mi SPEZI a přátelé z AZUBu chybějí. Naše cesty se však určitě ještě zkříží!

Peter - druhý zleva



## Dál, než jsme si dokázali představit

**Září 2015, Národní park Huascarán, Peru. Na našich kolech AZUB 5 zdoláváme první horský průsmyk ve výšce 4 880 metrů nad mořem. Jedeme po rozbité kamenité cestě uprostřed majestátních vrcholů a ledovců, kam až oko dohlédne! Nemohu tomu uvěřit. Jsem na kole výš než na Mont Blancu! Kdo by to byl řekl? My rozhodně ne. Před šesti měsíci jsme téměř nesportovali, na kole jsme jezdili jen pro zábavu, a teď? Překonáváme Andy jen silou vlastních nohou!**

Zbytek této neobyčejné dvouleté výpravy na našich AZUBech 5 nás zavede přes mnoho dalších průsmyků nad 4 000 metrů, po těch nejkrásnějších a nejnáročnějších cestách světa: napříč Jižní Amerikou podél And, po nekonečných výšinách Pamíru v Tádžikistánu a Kyrgyzstánu, po okrajích Tibetu v Číně. A pokaždé se dostavil ten samý pocit. Úžas. Jak jsme to dokázali? Myslím, že jsem odhalila tajemství, které se za tím skrývá. Pohodlná kola, která projedou všude, pořádná dávka odhodlání, srdeční lidé na cestě a dechberoucí scenérie. A najednou je možné všechno!

Dalším klíčem k úspěchu bylo neochvějné zázemí a rychlá pomoc AZUBáků, kteří byli vždy připraveni nás zachránit, ať jsme byli kdekoli na světě. Skutečný tým.

Dva roky cestování, na které nikdy nezapomeneme. Přejezd jezera Titicaca na voru plném ryb i s našimi koly, nekonečná bílá pustina solné pláně Salar de Uyuni, příjezd na náhorní

plošinu Pamíru s Ophélií a Fredem, kdy naše čtyři Azuby 5 tvořily „karavanu Pamíru,“ drsné stezky Patagonie, turecká káva, neuvěřitelná štědrost Íránců, tibetské chrámy, pláže v Thajsku, vápencové hory v Laosu, oranžové cesty v Barmě, přátelé, které jsme potkali, krása naší planety a laskavost lidí, kteří ji obývají.

A to vše díky dvěma kolům. Naším Azubům 5, které znovu a znovu dokazovaly, že umějí projet kdekoli a vzít nás dál, než jsme si kdy uměli představit.

Když jsme se po výpravě vrátili domů, postavil se mi do cesty další boj. Rakovina. A i tehdy mi moje kolo dodalo sílu dívat se vpřed. Založila jsem organizaci En Avant Les Amazones, která pomáhá ženám s rakovinou zase objevit radost ze života a posouvat své limity, stejně jako jsem to mohla udělat já při cestování na kole.

Dnes, deset let po naší cestě a šest let po založení organizace, jsou kola stále našimi věrnými společníky. Strmé horské průsmyky vyměnily za klidnější silnice ve Francii a naše dobrodružství teď zahrnují i rodinu. Vedle našich dvou AZUBů máme i jeden vozík se dvěma dětmi a druhý pro našeho psa. A i tady AZUB 5 opětovně dokazuje, že projede kdekoli, vezme nás dál a pořád v nás probouzí stejný pocit úžasu. Jen teď je ten údiv ještě o něco větší!

Díky, AZUBe!



## Začalo to cestou za polární kruh

**Svou první dálkovou výpravu na kole jsem absolvoval v roce 2001. Se sestřenicí Evou jsme na tandemovém kole vyrazili z České republiky až na sever Finska a zpět. Ta výprava nám oběma změnila život. Já jsem souhrou okolností, které začaly během této cesty, potkal svou nynější ženu Elišku a Eva se přestěhovala do Nizozemska. Oba jsme navíc profesně zakotvili v odvětví ležaté cyklistiky.**

Na severu Polska jsme tehdy potkali Sjaaka. Holandského cyklistu na ležatém kole, který s námi nakonec jel 21 dní až do Finska. Když jsem jej viděl, jak si pohodlně hová na svém kole, zatímco my jsme byli zalomení na našem vzpřímeném tandemu, bylo mi jasné, že takovou luxusní cyklistiku chci zažívat také. Nedlouho po svém návratu jsem kontaktoval Aleše a o tři roky později spatřil světlo světa prototyp ležatého tandemu AZUB TWIN. Na něm jsme pak s Eliškou absolvovali několik cest a v roce 2005 jsem jel s Alešem otestovat konkurenční ležaté tandemy na SPEZI. Atmosféra veletruhu, nálada v týmu, možnosti, které se ukrývaly ve všech těch fantastických kolech, a představa, kam by se dalo s AZUBem růst, mě naprosto nadchly. Po cestě domů jsme se s Alešem dohodli, že pro něj budu dělat marketing na plný úvazek. Mě však ještě čekalo několik měsíců studia a státnice. A nebylo to vůbec snadné. Více než na učení jsem totiž myslel na AZUB.

V létě jsme s Eliškou vyrazili opět na TWINu na tehdy ještě ukrajinský Krym a v říjnu jsem se přestěhoval do Uherského

Brodu a začal. Čekal na mě kempingový stoleček a nový notebook. O týden později jsem místo stolečku dostal dveře položené mezi regály, čímž se můj pracovní prostor ztrojnásobil. Bylo to úžasné období. Takové start-upové, i když tak se tomu v té době ještě neříkalo. Firma pořád sídlila u Alešových rodičů v rodinném domě a mým dalším kolegou byl už jen Alešův nejstarší bratr Laďa. Obědy nám vařila jejich maminka, a když jsme byli tak zabraní do práce, že jsme oběd zapoměli sníst, dostali jsme za uši.

Na velké sny jsem přeborník, ale kam se nám to jednou podaří dotáhnout, to mě tehdy ani ve snu nenapadlo. Z nejlevnější lehokolové značky až mezi ty prémiové, na které jsem na prvním SPEZI jen zbožně koukal. Inspiraci jsem také chodil sbírat na weby značek jako Volae, Challenge či Nazca, které dnes už neexistují.

V roce 2006 jsme se s firmou přestěhovali do nových prostor a já se nastěhoval do místnosti, kde předtím AZUB sídlil. S nadsázkou někdy říkám, že koníček se mi stal prací a práce domovem. A i když dnes bydlím jinde, podstata toho tvrzení přetrvává stále. AZUB a lidé v něm jsou mou druhou rodinou a v lehokolovém světě jsem našel spoustu skvělých přátel.

Baví mě, jak AZUB roste a jak díky jeho růstu mohu využívat možností, které mi před pár lety připadaly nedosažitelné. Baví mě cestovat, setkávat se s našimi zákazníky, s cestovateli, s prodejci, s lehokolovými fandy, stejně jako s lidmi od konkurence. A doufám, že AZUB a jízda na našich kolech baví zase vás!



Kelvin Clark, prodejce z Colorado Springs

## Objevování Ameriky

**V roce 2011 jsme dostali e-mail od Honzy Gally. AZUB se chystal na americký trh a chtěl se s námi setkat.**

**Naše odpověď byla jednoduše „ano“ a za nějakou dobu poté se Honza objevil. A jeho přístup byl dost neotřelý. Z New Yorku přijel v malém Ford Focusu, ve kterém měl naložena dvě lehokola a jednu tříkolku. Chtěl poznat Spojené státy nejen přes internet a e-maily, ale pořádně na vlastní kůži. Cílová destinace? Los Angeles!**

O Česku jsme nevěděli nic, ale brzy jsme se naučili pár věcí: mistrovské sváření, skvělá geometrie řízení, promyšlený design, vynikající zákaznický servis a schopnost naslouchat.

Když se Honza loučil, řekl: „Chceme být s našimi prodejci přátelé a přijedeme vás každé dva roky navštívit.“ V Evropě to možná jde snadno, ale v USA jsme tomu moc nevěřili. Dva roky uběhly a Honza se objevil znovu.

Postupem času jsme poznali i další lidi z AZUBu: Aleše, Milana, Jana, Lukáše. Všichni sdíleli stejně vysoké standardy.

AZUB navíc každých pět let pořádá na Moravě setkání lehokol. V roce 2015 jsme se jej s manželkou Marshou zúčastnili, a to včetně předsrazové tour. Strávit s Honzou týden na českých silnicích byl skutečně nevšední zážitek.

Přeji vám krásné 25. narozeniny!



## Kreativita mě baví nejvíce

**Dá se říct, že cyklistika mě baví celý život.**

**Od mládí jsem jezdil na horských kolech, zajímal se o jejich techniku a design. Strojírenství jsem šel také studovat. Když jsem pak hledal nějaké cyklistické téma pro svou diplomovou práci, narazil jsem poprvé na AZUB. A první azubácká tříkolka vznikla právě v rámci mé diplomky. Myslel jsem si, že je to poslední zábavný projekt, na kterém se budu podílet, než mě pohltí nějaká ne příliš záživná korporátní strojařina. Jenže v AZUBu se má práce líbila a od té doby je s ním spojena téměř celá moje profesní kariéra.**

Ve věcech, které mě baví, jsem perfekcionista, takže každý nový díl ladím tak dlouho, dokud nemám pocit, že je dokonalý. Snad i díky tomu jsme v AZUBu ušli cestu od ekonomicky orientované tříkolky ECO trike k high-tech tříkolkám, jako je například současný Ti-FLY.

Stál jsem u zrodu všech AZUBích tříkolek a podílel se na většině úprav designu jednotlivých lehokol. Krátce po rozjetí výroby modelu Ti-FLY však nastal čas dát si krátkou přestávku. Byl jsem až příliš vtažený do samotné výroby a neústávalo mi

dost prostoru pro kreativní vývoj. Navíc se nám narodily děti a já nemohl tak často dojíždět z Brna do Uherského Brodu. Čtyři roky jsem pak pracoval jako konstruktér ve firmě vyrábějící krásná dětská hřiště. I tam jsem vymýšlel produkty, které dělají lidem radost, což zase těšilo mě. Ale bez kol se to dlouho vydržet nedá a po čase se naštěstí naskytla příležitost opět pracovat pro AZUB. Tentokrát znovu na kreativním vývoji.

Zatím musím říct, že jsem nadšený ze současných příležitostí. Otevřela se nám možnost spolupráce s profesionálním produktovým designérem, využíváme nejnovější technologie pro rapid prototyping a ukazuje se, že aditivní způsoby výroby (3D tisk) přinášejí úplně nové možnosti, které lze použít přímo ve výrobě našich zakázkových lehokol. A já doufám, že se všechny tyto elementy brzo promění v další reálné AZUB produkty, protože neustále je co vyvíjet a vylepšovat.

Tím, jak AZUB roste, jak se rozvíjí e-mobilita a vyvíjejí se dostupné výrobní technologie, otevírají se stále nové cesty pro další inovaci současných lehokol, stejně jako prostor pro zcela originální modely. Určitě se máte na co těšit.



## 132 000 km na AZUBech

**Psal se rok 1985, když jsme na hlavním náměstí v Miskolci v Maďarsku potkali dva švýcarské cyklisty. Jeden z nich měl neidentifikovatelný lehací samohyb. Vyfotil jsem si ho a doma se pak na něj díval a přemýšlel, k čemu by to mohlo být dobré, že bych si to udělal taky. Jen tak.**

V roce 1999 se v mém zaměstnání v České zbrojovce objevil mladý kluk, představil se jako Zemánek a zeptal se, jestli jsem ten, kdo staví lehokolo. „Dělám, ale zatím je to jen na papíře,“ odpověděl jsem. Tak jsem se seznámil s Alešem, synem kolegy z nástrojárny.

O šest let později jsem se ocitl na lehokolovém srazu v Uherském Brodě, kde se slavilo pět let AZUBu. Díky půjčené tříkolce jsem absolvoval své první kilometry vleže. Takhle zkušenost mě o dva roky později přivedla na můj první velký sraz v Moravském krasu. AZUB mi tenkrát půjčil jednostopé lehokolo, ale počátečních pár metrů bylo katastrofálních. Aleš mi dělal instruktora a neustále opakoval: „Uvolni se!“ Ono se řekne uvolnit, ale jak? Nakonec jsem se opravdu uvolnil a ejhle. Paráda je slabé slovo. Absolvoval jsem na lehokole celý sraz, a dokonce dojel i domů. V deníčku mám zapsané: Suchý – Brod, 140 km napoprvé!!!

Jak rostla moje láska k lehokolům, rostly i moje ambice.

V roce 2008, když jsem plánoval cyklovýpravu na Island, jsem se znovu potkal s Alešem a pověděl mu o svém plánu. Tedy vyrazit hned, jak dokončím hybridní lehokolo, které se dá rychle přestavět na tříkolku. Aleš mi místo toho nabídl tříkolku

Greenspeed, kterou AZUB tehdy v Evropě distribuoval. Jízda se mi líbila, a tak jsem na spolupráci s AZUBem kývl. Trvá dodnes. Na Islandu jsem najezdil 2 234 km a byl tam šest týdnů. Pět týdnů z toho pršelo. O rok později jsem se na Island vrátil. Tentokrát už na prototypu vůbec první tříkolky od AZUBu. Celkem jsem ujel 2 009 km přes Dánsko, Faerské ostrovy, Island a Německo. Na Islandu jsem zažil 18 dní, během kterých slunce nezapadlo a pořád svítilo, což bylo ještě horší než loňský déšť.

V roce 2014 jsem se víc zapojil do testování AZUBích novinek. Na prototypu celoodpružené tříkolky s kompozitovými listovými pery jsem projel trasu od Atlantského oceánu až do Uherského Brodu. Péra však moc dlouho nevydržela, takže o rok později jsem vyrazil na osmdesátidenní výpravu Alpami, a pak podél Labe a Rýna; celkem 5 300 km v sedačce, tentokrát už s titanovým odpružením.

V roce 2018 mi život hodil pod kola pořádný klacek. Ale operace srdce se nejspíš zdařila, protože příští rok jsem byl zpátky v sedle a najel 11 300 km. V roce 2019 jsem se pak vydal na cestu s velmi osobním podtextem. Autobusem jsem dojel do Říma a zpátky domů vyrazil už na tříkolce. Mou hlavní zastávkou bylo Assisi, kde můj otec pracoval a kde jsem se také narodil.

V roce 2020 jsem překonal hranici 100 000 km na lehokolech od AZUBu. Do roku 2024 to číslo vystoupalo na 132 000 km. A stále roste...



Matt Hackman

## Správce AZUB Riders Group

**Když jsem poprvé viděl ležatou tříkolku na akci v místním parku, hned mě zaujala. Po návratu domů jsem začal hledat informace o lehokolech a brzy našel několik YouTube kanálů, které se věnovaly těmto skvělým strojům i přátelství, která vznikala mezi jejich jezdci. To bylo na začátku roku 2015 a já jsem dál sledoval, učil se a hledal lehokola ve svém okolí.**

Nejbližší dealer byl vzdálený více než dvě hodiny cesty, ale nakonec jsem se za ním vydal a otestoval několik tříkolek ICE a Catrike. Měli totiž pouze tyto dvě značky. Dostal jsem tak první lekci o rozdílu mezi přímým a nepřímým řízením a celkově se mi tříkolky ICE dost líbily. Jako mnohé lehokolové nováčky mě ale šokovala jejich cena. Nakonec jsem odjel bez tříkolky a obešel se bez ní až do konce roku.

V té době jsem musel být opatrnější s penězi, a proto jsem se rozhodl pro levnější model. Největší cykloobchod v našem městě lehokola neprodával, ale mé vytrvalé dotazy ohledně toho si jedno pořídil je přesvědčily, aby se stali dealerem Catrike. A tak byla 23. prosince 2015 naše první tříkolka doma.

Od té doby přidali do nabídky ještě Terra Trike, HP Velotechnik a samozřejmě také AZUB.

Během let jsem si postupně pořídil různé modely. Neodpružený Catrike, vzadu odpružený ICE, plně odpružené HP s motorem a nakonec i elektrický AZUB Ti-FLY 20, na kterém jezdím dodnes. Nějakou dobu jsem měl také TRIcon 26 a Ti-FLY 26 bez motoru. Obě jsou skvělé tříkolky, ale já už preferuji elektromotor.

Moje žena se mnou začala jezdit v roce 2016 a úplně se pro tříkolky nadchla. O dva roky později jsme pro ni objednali motorový AZUB Ti-FLY 26, na kterém stále jezdí. V roce 2021 jsme přidali ještě dva AZUBy Ti-FLY X s elektropohonem pro výpravu na šotolinkách.

Jak je zřejmé, naše preference a věrnost zůstávají u značky AZUB. Je to nejen kvůli jejich kvalitě, ale také díky přátelskému poutu, které se nám během let s AZUBáky vytvořilo. Jízda na tříkolkách nám otevřela dveře k novým zážitkům a celoživotním přátelstvím s dalšími lehokolisty, které bychom jinak nikdy nezažili. A to je k nezaplacení!

AZUB Riders Group



## 50 000 kilometrů potu

**Po vyzkoušení několika lehokol jsme si v roce 2010 koupili naše AZUB 5. Pár kratších cykloturistických výletů potvrdilo naši volbu a ještě víc posílilo tu divokou a neodolatelnou touhu vyrazit, jet někam daleko a cestovat velmi dlouho.**

Sabbatical byl zajištěn, brašny naložené, hlavy plné vzrušení a obav, a tak jsme v květnu 2013 vyrazili na roční cestu po Americe. Strávili jsme čtyři měsíce v USA, během kterých jsme jeli z Las Vegas do San Franciska, přes Zion, Grand Teton, Yellowstone, Oregon a Crater Lake. Čtyři měsíce, které předčily všechna naše očekávání. Dechberoucí krajiny, srdečná setkání a každý den ta jednoduchá radost z opětovného nasednutí na kola a šlapání, šlapání, šlapání.

Pak přišla Jižní Amerika. Velké dobrodružství od Cusca v Perupu Ushuaiu na konci světa. Vydali jsme se na jih podél legendárních And, čelili těžkým výzvám, vyčerpávajícím úsekům, Ophéliiným problémům s otravou jídlem, vzdáleným a někdy pustým krajinám, horským průsmykům přes 4 000 m a nespočtým prашným cestám, které naše plně naložené AZUB 5 zvládaly s překvapivou odolností. Titicaca, Salar de Uyuni, Patagonie, Lake District a legendární Carretera Austral. Úplně nakonec pak Tierra del Fuego. Zkrátka čisté dobrodružství. Stanovali jsme v zuřících větrech, potkávali tučňáky a lamy a do Ushuaie jsme přijeli ve sněhu. Šťastní, plní emocí a taky trochu vyčerpaní.

Po návratu do Francie jsme byli úplně ztraceni a těžko hledali smysl v našich zaměstnáních. Mou největší prioritou bylo opravit kola! Velké díky AZUBu za náhradní díly! Kola byla jako nová, a tak mi nezbývalo než přesvědčit Ophélii, abychom co nejdříve opět vyrazili na cestu.

O dva roky později byla mise splněna. Tentokrát jsme opustili své práce nadobro a vydali se na výpravu po Hedvábné stezce. Itálie, Řecko, Turecko, Írán a Střední Asie. Trasa se před námi postupně otevírala a přinášela nám obrovskou radost z každodenního pohybu, ze stanování pod hvězdami, z koupání v řekách a ponoření se do naprosto odlišných kultur.

Pamir Highway v Tádžikistánu byla hlavním cílem této části cesty a splnila vše, co jsme od ní očekávali. Stejně jako Altiplano v Jižní Americe. Pak následovala Čína, Laos, Thajsko a Kambodža. Zimu jsme tak strávili v horku, někdy až extrémním. Následně padlo rozhodnutí pokračovat do Japonska, které se rychle stalo Ophéliinou oblíbenou zemí. Zemí klidu, překvapení a absolutní cykloturistické nirvány.

Týden na Transsibiřské železnici nás zavedl do Petrohradu, zpět na evropskou hranici. Odtud jsme pokračovali zase na kolech na sever přes finské lesy a jezera až do Rovaniemi, domova Santa Clause, a ještě kousek dále na Lofoty v Norsku. Tam jsme pak započali dlouhou cestu na jih, přes krajiny, které považuji za nejkrásnější na světě, zpátky domů – do Francie. 50 000 kilometrů na AZUBech!



## Důchod na třech kolech

**Čekal jsem v ordinaci chirurga. Konečně se otevřely dveře vyšetřovny a vstoupila žena v zeleném chirurgickém obleku. Prohlédla si mé rentgenové snímky, vydechla a řekla, že mám zlomenou klíční kost a že je to vážné. Probírali jsme různé možnosti, přičemž také zmínila, že i když rameno znovu rozhýbu, na kole už si nikdy nezajezdím. V tu chvíli se mi sevřelo srdce a jí muselo být jasné, že je to pro mě těžká rána. Řekl jsem jí, že jsem už téměř 60 let vášnivý cyklista a že musíme najít způsob, jak mě dostat zpátky do sedla. Odpověděla, že to není možné, protože moje zlomené rameno by nezvládlo tlak a vibrace přenášené z řídítek.**

Následovalo několik týdnů dalších rentgenů a návštěv na chirurgii. Až jednoho dne mi lékařka doporučila, abych se podíval na lehokola. Ta by prý mojí zraněné klíční kosti tolik nevadila.

Před desítkami let jsem si s lehokoly trochu pohrával, a tak jsem se do jejich zkoumání pustil znovu. Kamarád mi kromě toho nabídl, abych vyzkoušel jeho tříkolku s klasickým vzpřímeným posezem, ale bolest v rameni byla ještě horší. Navíc řízení bylo složité, protože jsem se nemohl do zatáček naklánět.

A tak jsem se zaměřil na ležaté tříkolky. Dalo by se říct, že existují tři kategorie: levné a těžké, cenově dostupnější a o něco lehčí, a nakonec drahé, stavěné na míru. Ceny mě šokovaly. Přišel jsem ze světa zakázkových kol, kde byla vždy

klíčová hmotnost. Materiály rámu a způsob jeho výroby hrály obrovskou roli. Po desetiletí bylo mým hlavním kolem ručně stavěné Cinelli od samotného mistra. Věděl jsem, že musím vyzkoušet různé tříkolky od různých výrobců, abych si pořídil tu správnou. To mě přivedlo do obchodu Hamilton Trike v Kanadě. Cora byla trpělivá a laskavým hlasem odpovídala na hromadu mých dotazů.

Nejprve jsem zkusil tříkolky s přímým řízením, ale ty vyžadovaly pohyb ramenem a na šterkové cestě, po které jsem jel, se mi ruce a ramena příliš třásla. Nakonec přišly na řadu špičkové kousky – několik modelů od ICE, poté HP Velotechnik. A poslední dvě, které jsem vyzkoušel, byly od AZUBu. TRIcon 20 mě chytil za srdce i za rozum. Svařování rámu a způsob, jakým se skládal, byly na té nejvyšší úrovni. Jízdní vlastnosti byly vynikající. Řízení bylo citlivé a na šterkové stezce jsem necítil téměř žádné vibrace. Cena ale byla pořád vysoká. Stále jsem váhal, a tak jsem si nejprve pořídil tříkolku z bazaru.

Rok a půl jsem na ní jezdil, ale nakonec jsem zjistil, že se ve stoupáních nemohu „postavit“ do pedálů, abych si tím pomohl. V sedmdesáti pěti letech přišel čas, abych si pořídil elektromotor. Zavolał jsem tedy Coře a objednal si AZUB TRIcon s motorem, na kterém teď jezdím. A tato investice se vskutku vyplatila!

Tříkolka se stala mým novým životem a i ve svém věku nadále vyřáží vstřícnost dalším dobrodružstvím.



## Ve dvou se to lépe táhne

**S manželkou máme jednu společnou zálibu, kterou jsme si do manželství oba přinesli už z dětství: rádi cestujeme na kole. Od doby, kdy začali i synové sami jezdit na kole, visela ve vzduchu myšlenka na dálkové cesty „na těžko“. Také jsme začali uvažovat o tandemu a náhodou narazili na AZUB TWIN. Tehdy byl ještě ve fázi prototypu. Pro mě úplně neznámý koncept lehokol, navíc ve spojení s tandemem, vypadal až moc skvěle, a my dospěli k závěru, že tak dokonalé to prostě být nemůže. Koupili jsme tedy čtyři nová klasická kola.**

První dálkovou výpravu jsme absolvovali podél Dunaje a proti proudu řeky Moravy až domů do Olomouce. Každý rok jsme pak snižovali naše nároky na kvalitu ubytování a prodlužovali naše dovolenkové výpravy, až už to kluky přestávalo bavit a nás dospělé zase začínalo leccos pobolívat z dlouhého vzpřímeného sezení.

Po jednom návratu z cesty skrze Chorvatsko, na které jsme byli už bez synů, jsem doma zase začal otravovat s tím „pitomým nápadem“ koupit ležatý tandem, na němž nás přece nebude nic bolet. Lenka nakonec souhlasila s testovací jízdou. Ovšem ani ne tak kvůli tomu, že by jí můj nápad připadal rozumný, ale spíš aby se ověřilo, že se na něčem takovém opravdu jezdit nedá, a já dal konečně pokoj.

V AZUBu jsme způsobili zděšení, protože nikoho nenapadlo, že si jedeme vyzkoušet jejich tandem, aniž bychom někdy předtím jezdili na lehokole. Po několika hodinách testování

na dvou singl lehokolech a následně i na tandemu mi Lenka oznámila, že kromě tandemu jí koupím ještě jedno singl lehokolo, protože ona už na klasickém kole nikdy jezdit nebude a třeba do práce by na tandemu sama jezdit nemohla.

Doma se následné seznámení kluků s lehokoly neobešlo bez komplikací, které se nakonec vyřešily objednááním dvou jednomístných lehokol místo pouze jednoho, čímž se naše stále ještě zánovní klasická kola stala naprosto zbytečnými. Několik dalších let se kluci zase účastnili našich dovolených. Často se však stávalo, že nám vzali náš tandem, ztratili se na dlouhé hodiny z dohledu a počkali na nás až ve chvíli, kdy buď již měli hlad, nebo chtěli kempovat.

Kluci už jsou dávno dospělí a jezdí na své vlastní dovolené. My si nechali tandem dovybavit motorem a začali jsme pošilhávat po mnohem delších výpravách. Naše první tříměsíční výprava vedla z Helsinek za polární kruh a následně Švédskem do Dánska a podél Labe přes Německo a Česko až domů do Olomouce. Byla to naše úplně nejlepší dovolená!

Na závěr máme radu pro kohokoli, kdo by chtěl s někým trávit dlouhé trasy na tandemu, aniž by se během cesty rozešli ve zlém. Náš recept je střídat se v řízení. Nejlépe podle nějakého objektivního pravidla. My se střídáme každý den, bez ohledu na to, jaká nás čeká etapa, takže nějaké smlouvání je zbytečné. Pokud totiž jeden naštvě něčím toho druhého, například tím, že ještě nechce zastavit na oběd, tak ví, že další den se mu to může lehce vrátit.



## Prodloužení mého těla

**Každý člověk má svůj příběh. A když dostane kolo, jeho příběh se doslova i obrazně začne hýbat.**

**Když jsem si v roce 2018 od AZUBu půjčil svou první tříkolku na cestu po USA a později si pořídil druhou pro výpravu do Japonska, která mě nakonec zavedla až na Blízký východ, nešlo jen o koupi dopravního prostředku. Pro mě to byl začátek úplně nové kapitoly života. Nečekané a zároveň naprosto zásadní.**

Dříve prázdné stránky se naplnily neuvěřitelnými okamžiky, které si budu navždy pamatovat. Vidím na nich jasnou hranici mezi dvěma zcela odlišnými verzemi sebe sama. A právě tahle tři kola způsobila, že se můj život dal do pohybu.

Nebyla to jen obyčejná tříkolka. Ten stroj měl díky péči a řemeslné preciznosti, s jakou byl vyroben, i svou duši.

A jak jsem na ní trávil hodiny a hodiny, stalo se z ní přirozené prodloužení mého těla. Pomáhala mi být rychlejší, vézt více věcí a zůstat v těsném spojení se světem kolem mě. Nebylo mezi námi nic, co by mě oddělovalo od krajiny, kterou jsem už projel, ale ani od té, která na mě teprve čekala.

Nebyla to jen výjimečná zkušenost. Bylo to přirozené.

V mnoha ohledech je AZUB jako mistr Geppetto, pohádkový tatínek slavného Pinocchia. Netvoří jen stroje, ale něco víc. Něco živého.

A co mé příběhy? Ptáš se? Žádná slova je nedokážou vystihnout. Ať se snažím sebevíc, ani jeden se sem nevejde.

Zatím... Kniha se totiž už chystá!

Díky, AZUBe!



Roel van Dyke

## Moje cesta na Sicílii

**Každý rok se snažím podniknout alespoň jednu delší cyklovýpravu. Ta z Nizozemska na Sicílii byla asi nejkrásnější. Už dvakrát jsem ji absolvoval na klasickém kole, ale v červnu 2022 jsem se do Palerma vydal na lehokole AZUB Origami. Za tři týdny jsem ujel přes 3 000 km. Byl jsem o šest let starší než posledně, blížil jsem se sedmdesátce a moje kondice rozhodně nebyla lepší než minule. Přesto jsem trasu zvládl rychleji.**

Origami není žádný rychlík. Ani v porovnání s mými sportovními koly nejede výrazně rychleji. Ale díky pohodlné sedačce a stabilní konstrukci jsem dokázal jet mnohem déle bez únavy.

Itálie nemá zrovna pověst země se skvělými silnicemi. Tentokrát mě ale příjemně překvapilo množství pěkných cyklostezek podél Jadranu, některé dokonce vedly po starých železničních tratích. Projíždět se po nich byla čirá radost.

Radši jezdím směrem od domova než zpět, a proto k návratu obvykle volím hromadnou dopravu. A právě tady se ukázala další výhoda Origami. Ve složeném stavu jsem jej mohl bez problémů vzít do autobusu i vlaků, aniž bych si musel rezervovat místo. V některých vysokorychlostních vlacích je přeprava běžného kola navíc úplně nemožná, což pro Origami neplatilo.

Tohle malé kolo mi zkrátka udělalo velkou radost.



## Jiří chce žít a zdolávat vrcholy

**V roce 2016 se mi stal vážný pracovní úraz. Přišel jsem o sluch, levou dolní končetinu a obě horní končetiny. Když jsem se dal trochu psychicky do kupy, začal jsem zjišťovat, co budu potřebovat k životu. Přihlásil jsem se na Expedici Přes Bar, kterou pořádá Univerzita Palackého v Olomouci pro hendikepované účastníky a studenty Centra aplikovaných pohybových aktivit. V rámci povinné zkoušky musí pomáhat hendikepovaným. Při této cestě po České republice jeli v roce 2020 na 3 různá místa. Ve Valdicích se jezdilo na kolech, v Českém Krumlově na lodích a na Sněžku se šlo pěšky. Cyklistickou část jsem absolvovat nemohl. Nebylo pro mě kolo a musel jsem s smířit s tím, že to prostě nejde. Cestou domů jsme ale zastavili na dálničním odpočívadle a já uviděl na nosiči na autě tříkolku. Koukal jsem na ni z okna autobusu, ale značku výrobce jsem nedokázal dešifrovat. Po návratu jsem hned začal hledat na internetu a dívat se na YouTube. Byl jsem mile překvapen, že jeden z výrobců je i z Česka.**

Netrvalo dlouho a jel jsem na schůzku do AZUBu. Samotná návštěva byla pro obě strany velkou výzvou. Já to měl 500 km daleko, a oni přemýšleli, co po nich chce člověk bez rukou a jen s jednou nohou. Společně jsme však našli řešení a následně vše komunikovali po e-mailu. Vývoj a výroba trvala dlouho. Musely se vyrobit speciální adaptéry na říditka tak, abych mohl zatáčet trupem. Také brzdy bylo třeba upravit, abych je mohl ovládat kolenem.

Na konci léta 2021 jsem se dočkal a absolvoval v AZUBu první testovací jízdu na tříkolce Ti-FLY 26. Byla to absolutní paráda. Mohl jsem jezdit sám! Cyklisté na stezce mi dávali palec nahoru, zastavovali mě i manželku a ptali se nás na spoustu věcí. Také jsme se dočkali úsměvných hlášek typu: „On má jen jednu nohu?!“

Bylo pro mě těžké naučit se kromě tlačení do pedálu jej také přitahovat k sobě, protože jsem neměl možnost se v opačném směru zapřít. Když ale v AZUBu začali vyrábět polstrovanou sedačku Dream Seat, hodně mi to pomohlo i v tomto směru.

Od té doby už jsem najel pár tisíc kilometrů a zdolal i některé velké kopce. Je skvělé, že můžu jezdit zase sám!



Chad Mihld

## Seznamte se s Voodoo Child

**Svůj Ti-FLY X jsem pojmenoval podle barvy práškového laku. Tříkolku jsem si pořídil v dubnu 2024, krátce poté, co AZUB spustil vlastní lakovnu. Speciálně pro mě objednali tuhle barvu z USA. Velké díky za to!**

Voodoo Child má elektropohon a devítirychlostní náboj 3x3, který jsem doplnil později. 24 zubový pastorek vzadu a spřaženou brzdovou páku jen na jedné straně.

Na bazarových ležatých tříkolkách jsem jezdil už pár let. V roce 2021 jsem totiž podstoupil náročnou operaci a hledal způsob, jak zůstat aktivní. Postupně jsem ale začal chtít víc, a tak jsme se ženou v roce 2023 zaměřili na veletrh Cycle-Con vyzkoušet několik celoodpružených elektrotříkolek.

V sobotu ráno jsme dorazili na místo, prošli si stánky a skončili u AZUBu. Byl jsem nadšený, že vše konečně vidím naživo. A taky tam byl někdo, koho jsem znal. Matt Galat alias JaYoe Matt. S úsměvem se mě zeptal, jestli si nechci zkusit jeho tříkolku, kterou právě sundával z pódia. Jasně, že jsem chtěl! Sobota byla skvělá, vyzkoušel jsem přes patnáct tříkolek a dozvěděl se, že na neděli je naplánovaná společná ranní jízda. Zeptal jsem se Honzy, jestli by bylo možné si nějakou

tříkolku půjčit. Řekl mi, ať přijdu za chvíli, a když jsem se vrátil, nejenže měl jednu pro mě, ale nabídl i další pro mou ženu. Skvělá tečka za perfektním dnem!

Ranní jízda byla neskutečná! Poprvé jsem si vyzkoušel tzv. Rails to Trails, tedy bývalé železnice přestavěné na cyklostezky, a také si poprvé projel model Ti-FLY X. Krásná příroda, staré budovy, vlakové zastávky. 29 km v sedle a k tomu přesně ten pocit, který jsem hledal! Jsem dodnes vděčný všem, kteří mi to umožnili.

Asi půl roku po Cycle-Conu jsem si objednal Voodoo Child, a když dorazila k nám domů do Los Angeles, byla dokonalá! Naprosto nádherná! Dnes mě můžeš potkat na tříkolce kolem Rose Bowl v Pasadeně, o víkendech na cyklostezkách mezi Santa Monicou a Redondo Beach nebo na různých akcích CicLAvia, během kterých se ulice Los Angeles mění v zónu bez aut.

A stejně jako mnoho dalších lehokolových jezdců, i já ježu svou životní jízdu. Bojuju s leukémií. Mám kolem sebe skvělý tým, který mě podporuje. Rodinu, odborníky z City of Hope a samozřejmě Voodoo Child. Společně tuhle nemoc porazíme!



## Rumunský pár v australské divočině

**Na začátku pandemie, když se většina dobrodruhů snažila vrátit domů, jsem se svou partnerkou Irinou ocitl na Novém Zélandu. Místo abychom se nechali unést touhou odjet zpátky do Rumunska, rozhodli jsme se zůstat a proměnit tento krizový moment v několikaleté dobrodružství v Oceánii. Samozřejmě, že jsme si to v tu chvíli ještě neuvědomovali, to přišlo až mnohem později. Po pěti týdnech lockdownu jsme se v květnu 2020 vydali na pěší túru po Severním ostrově Nového Zélandu a poté na klasických kolech po Západním pobřeží Jižního ostrova. To nám samo sebou dodalo chuť na ještě více dobrodružství. Když se Austrálie otevřela pro cestovatele z Nového Zélandu, rozhodli jsme se přeletět Tasmánské moře a projet některé z nejvzdálenějších koutů červeného kontinentu. Tentokrát na dvou AZUB tříkolkách.**

Přistáli jsme v Austrálii a začali připravovat výbavu. Měl jsem AZUB T-Tris 26 bez odpružení a bez motoru, Irina měla plně odpružený, motorový Ti-FLY 26. Přidali jsme jí také solární panel kvůli vzdáleným oblastem, do kterých jsme se chystali. Po několika měsících v Cairns jsme se pustili do objevování Austrálie včetně mnohých opravdu náročných cest. Nejdřív na Cape York, pak přes Red Centre až na Západní pobřeží. Přes Great Sandy Desert, Tanami, mocný Kimberley a celé Západní pobřeží až na Torbay Head, nejjihuější bod Západní Austrálie.

Celkem jsme na australském kontinentu ujeli 11 238 km, z toho 8 638 km (77 %) po asfaltu a 2 600 km (23 %) po převážně štěrkových stezkách. Nejdelší vzdálenost mezi dvěma místy pro doplnění zásob, kde nebylo nic mezi, v Tanami a Great Sandy Desert, byla 589 km. V těchto pouštích jsme vezli 30 litrů vody a k dalším zásobám jsme se dostali díky ostatním dobrodruhům s off-road auty. A taky jsme zažili víc než 100 dní šlapání při teplotách mezi 35 a 46 stupni Celsia.



## Z Paříže do Bangkoku

**V roce 2014 jsme se s partnerkou vydali na bláznivou a nezapomenutelnou cestu: na kolech z Paříže do Bangkoku. Projeli jsme 18 zemí a ujeli víc než 12 000 km. Viděli jsme dechberoucí krajiny, poznali rozmanité kultury a zažili neuvěřitelnou pohostinnost, kterou si budeme pamatovat do konce života.**

Tříkolky jsme si zamilovali pro jejich pohodlí a stabilitu, obzvláště ve stoupáních. Ať už jsme jeli po hladkém asfaltu, nebo po divokých stezkách, byly to spolehlivé parťačky na každém kilometru.

Jedním z našich nejsilnějších zážitků byla až neskutečná vstřícnost lidí. Obzvláště od Turecka dál na východ. Náš netradiční způsob cestování všude budil zvědavost. Často nás zastavovali kvůli fotce, ale mnohem častěji nám nabízeli pití, jídlo a pozvání na čaj. Rodiny nás zvaly k sobě domů a někdy jsme společně s nimi spali v jedné místnosti.

Díky těmto setkáním jsme mohli nahlédnout do jejich každodenního života. Zážitky, které bychom na běžných kolech pravděpodobně nikdy neprožili.

Nejnáročnější, ale zároveň nejkrásnější částí výpravy byla Pamírská dálnice ve Střední Asii. Stoupali jsme až do 4 600 metrů nad mořem, bojovali s extrémním počasím a jeli po silnicích, které si sotva zasloužily tohle označení. Na asfalt jsme mohli jen vzpomínat, zatímco naše tříkolky se otřásaly na kamenitých cestách. Ale ta odměna! Sněhem pokryté vrcholy, odlehlá údolí a oslnivě tyrkysové řeky. Každá překážka stála za to. Dojezd do Bangkoku byl jako jejich typické jídlo. Sladkokyselé. Na jedné straně pýcha a radost z dokončení výpravy, na druhé smutek, že naše dobrodružství končí.

Tahle cesta nebyla o počtu zemí nebo ujetých kilometrech. Byl to magický úsek života, plný objevování a nezapomenutelných setkání.



## Od snu k 43 000 km

**„Nechci jen mluvit o alternativních energiích, chci něco udělat a třeba i přispět.“** S touhle myšlenkou v hlavě jsem se rozhodl podniknout dlouhou cestu na kole, které potřebuje lidskou i elektrickou sílu, ale jehož baterie se budou dobíjet pomocí solárních panelů. Jenže už v červenci 2014 přišla první velká stopka. Měl jsem upravenou rikšu s elektropohonem, ale stačilo ujet 500 km, abych pochopil, že tohle nebude fungovat. Můj plán objet svět ztroskotal hned na začátku. Ale vzdát se? To pro mě nebylo řešení.

Bylo potřeba najít něco jiného. Na internetu jsem narazil na 3D vizualizaci ležaté tříkolky se solárními panely nad hlavou a vozíkem za zády. O pár dní později už jsem seděl ve vlaku do Uherského Brodu, kde jsem se setkal s Honzou a Karlem – kluky, kteří absolvovali první ročník závodu solárních kol Sun Trip v roce 2013. Měli za sebou přes 7 000 km zkušeností a místo toho, aby je nechali jen tak ležet ladem, se je rozhodli využít pro můj projekt.

Moje výbava na cesty vyžadovala nejen silný motor do kopců, ale také pořádný vozík. Honza mě vzal do stodoly, kde ze stropu visel jejich nepoužitý prototyp – obrovská hliníková konstrukce, kterou pro mě nakonec přizpůsobili. Do tříkolky AZUB T-Tris se kromě hlavního nábojového

motoru namontoval také středový motor pro jízdu do kopců a po pár měsících jsem vyrazil na první testovací jízdu. V létě 2015 jsem pak definitivně naložil svůj Solartrike II a pokračoval ve svém dobrodružství.

Projel jsem východní Evropu a Střední Asii, kde jsem v Uzbekistánu musel vozík poprvé přestavět v továrně na okna. Pak jsem pokračoval do Číny a Jižní Koreje, odkud jsem všechno poslal lodí přes Hongkong do Austrálie. V Darwinu jsem postavil už třetí verzi vozíku a vyrazil kolem Austrálie až do Sydney. Moje trasa pak vedla na Nový Zéland, kde jsem projel Severní i Jižní ostrov. Jenže potom přišel COVID-19 a s ním uzavřené hranice. V březnu 2020 jsem musel cestu přerušit v Christchurchi.

Trvalo to dlouhé čtyři roky, ale v červenci 2024 se má výprava znovu dala do pohybu. Tentokrát v Kanadě. Z Vancouveru jsem přešel Skalisté hory až do Edmontonu, kde jsem tříkolku na zimu zaparkoval. A jaký mám plán teď? V květnu 2025 chci zase vyrazit. Tentokrát na jih a jet, dokud to půjde.

Momentálně je to jedna z nejdelších sólo expedic se solárním kolem. Zatím jsem projel 23 zemí na čtyřech kontinentech a urazil už 43 000 km. A pořád ještě nekončím!



## Tommyho nezastavitelná cesta

**Jmenuji se Tommy Quick, a když mi bylo 12 let, prodělal jsem masivní mrtvici. Krvácení do mozku si vyžádalo okamžitou neurochirurgickou operaci, po které jsem se musel učit všechno znovu. Od jezení a polykání až po chůzi a řeč. Můj život se navždy změnil.**

Ve 28 letech jsem se rozhodl udělat něco nejen pro sebe, ale i pro ostatní. Stanovil jsem si cíl, s nímž jsem chtěl zvýšit povědomí o tom, že mrtvice u mladých lidí není žádná vzácnost a skrze Stroke Foundation v Austrálii jsem chtěl prosazovat inkluzi. Tehdy vznikl plán projet na ležaté tříkolce čtyři nejzazší body australské pevniny. Více než 9 000 km dlouhá trasa měla začít na západě ve Steep Pointu, vést na nejjihnější Wilson's Promontory, pak na východní mys Cape Byron a nakonec až na nejsevernější výběžek kontinentu Cape York v Queenslandu.

Všechno šlo podle plánu, dokud jsem na jedné z nekonečných cest přes Nullarborskou pláň v Jižní Austrálii nezažil nejhorší okamžik expedice. Srazilo mě auto. Zlomená pánev, křížová i stehenní kost... bolest, šok, otřes.

Moje tříkolka byla na odpis, moje sny v troskách. Upřímně? Z toho období si moc nepamatuju. Vše mám rozmazané kvůli lékům a nekonečnému nepohodlí, které jsem v nemocnici zažíval. V televizi jsem však pod vlivem prášků prohlásil,

že výzvu dokončím! A právě díky tomu se mi ozval AZUB s nabídkou nové tříkolky. Dohodli jsme se a za 6 týdnů dorazila z druhé strany světa. Skládat nový Ti-FLY 26 v našem obýváku byl doslova sen!

Poprvé jsem znovu seděl na tříkolce téměř rok po nehodě. Vyrázil jsem z Melbourne na Wilson's Promontory. Ten pocit, když jsem dojel k pláži Tidal River! Modré nebe, azurové moře a já zpátky v sedačce tříkolky! Na ten okamžik nikdy nezapomenu. Ani na lidi, kteří tam byli se mnou.

Další vrchol? Moje 30. narozeniny na nejsevernějším cípu Austrálie s názvem Pajinka, nebo také Cape York. Dojet tam s kamarádem DJem a týmem, který mě podporoval od začátku, bylo neskutečné. A popravdě? Bylo to víc než oslava, byla to euforie. Silnice tam jsou snad ty nejhorší, jaké si dovedete představit!

Ted, v březnu 2025, plánujeme nový projekt: „Takin' on Tassie“. Stejná mise jako předtím, ale tentokrát méně kilometrů za den, více převýšení a hlavně více setkávání a povídání. Já, moje tříkolka a další velká výzva.



Carl Bosworth

## Tříkolková hra

**AZUB dělá skvělá lehokola. I já to můžu potvrdit. Poprvé jsem na ně narazil v cykloprodejně v Indianě a pak jsem si o nich přečetl recenze na Bentrideronline.com. Ten design mě ihned zaujal. Moje první testovací jízda na jejich tříkolce proběhla na Pumpkinvine Trail a hned mě dostala. Ale na koupi jsem tehdy ještě nebyl připravený.**

**O něco později jsem při hledání na internetu narazil na použitou Ti-FLY 26. Moje první AZUB tříkolka! Byla v neonově zelené a žluté barvě, osazená oválným převodníkem. Po pár úpravách a doladění jsem s ní najezdil spoustu kilometrů.**

Na Cycle-Conu 2022 jsem potkal Matta Galata, známého jako JaYoe, s jeho novým Ti-FLY X. Na YouTube jsem sledoval jeho stavbu, první jízdu s Honzou a taky napínavý příběh, jak se mu během přepravy do USA ztratila na letišti a jak mu ji komunita tříkolkářů pomohla znovu najít.

Měl jsem možnost se na ní svézt. A taky jsem poznal Matta, Honzu a další členy AZUB týmu. Tohle setkání, testovací jízda i celá atmosféra mě nakonec přiměly posunout moje tříkolkování na vyšší úroveň.

Rok uplynul. Tedy spíš projel rychlostí tříkolky poháněné jen nohama, a na Cycle-Conu 2023 v Xenii v Ohio už jsem měl jasno. Pořídil jsem si Ti-FLY X s motorem Shimano Steps a elektronickým řazením Shimano Cues Di2. V pískové barvě vypadá skvěle a já se těším, jak na ní najedu další stovky mil. Už jsem si ji trochu doladil podle svého, ale největší radost mám z toho, že prostě můžu vyrazit. Ať už s přáteli, nebo jen tak sám po okolí.



## Říkám jí Sky

**Říkám jí Sky. Někdy spolu vystoupáme tak vysoko, až se mi chce brečet. Pak přijde sjezd a my letíme. Projely jsme balvaniště, visely nad srázy a hleděly přes horské hřebeny jeden za druhým. Nikdy si nestěžuje, když ji přeložím k prasknutí, zato já ano, když musím sesednout a tlačit jí.**

**Když s ní jedu moc tvrdě, prostě mě jemně vystrčí ze sedla. Pak nás obě zvednu a slíbím, že příště budu hodnější. No, aspoň na chvíli.**

Rok 2024 byl můj první na ležaté tříkolce. Můj muž už roky jezdí na svém Ti-FLY X a já měla možnost vidět, co všechno taková tříkolka v divočině zvládne. Zatímco já se na dvou kolech protloukala těmi nejšílenějšími místy, on jel pohodlně na třech. Když jsem se ale poprvé vydala na cestu, bojovala jsem s každým sebemenším stoupáním. Nohy pálily a já se snažila pootočit s klikami, když byl pedál ode mě nejdál a já neměla skoro žádnou sílu. Nakonec jsem přešla na nášlapné pedály.

Než jsem se nadála, projížděli jsme po asfaltových stezkách. Pak jsme se dostali na zapomenuté silničky v horách. A najednou jsme stáli na startu Lost Elephant – drsného bikepackingového závodu napříč oblastí Kootenays. Dokončili

jsme ho ve třech etapách během léta. Naše tříkolky se dostaly do míst, o kterých by mě ani nenapadlo přemýšlet. Tolikrát jsem koukala nahoru na stoupání a bylo mi jasné, že to nezvládnou. Ale co jiného zbývalo? Pokračovali jsme. A zvládli to. Výzvy, které se zdály nepřekonatelné, se nakonec staly mými nejoblíbenějšími vzpomínkami.

Jednou, na začátku naší výpravy, jsme se snažili dostat k prameni vody, kde bychom mohli přespat. Slunce už zapadalo za hory a my byli úplně vyčerpaní. Před námi se objevila prudká cesta posetá kameny a kořeny, obklopená sypkou hlínou. Už jen pohled na ni mě unavil. Ale spojili jsme síly a tříkolky nahoru vystrkali na etapy. Byla jsem jako zombie. Na plánované místo jsme ten den nedorazili, takže jsme přespali tam, kde jsme právě stáli. Druhý den ráno nás ale čekala odměna. Výhled, jaký člověk vidí snad jen v pohádkách. Klikatá silnice se vinula mezi vrcholky hor a padala do sluncem zalitého údolí.

Ten sjezd byl fantastický. Řídit se dolů po kamenité cestě, mezi skálami a balvany, byla naprostá euforie. Kličkovala jsem mezi překážkami, nadskočila na větším kameni a ani na vteřinu jsem nepomyslela na to, co by se stalo, kdybych spadla. Myslím, že právě v tu chvíli jsme si se Sky začaly vzájemně věřit.



## Foodorama

**Jsme Kalima a Sylvain, fotografka a filmař. V roce 2018 jsme se na našich lehokolech AZUB SIX vydali na osmnáctiměsíční cestu napříč Amerikou. Z Kanady až do Argentiny. Tohle dobrodružství se stalo základem pro Foodoramu, webový seriál o udržitelném jídle.**

Když jsme oslovili AZUB s nabídkou spolupráce, okamžitě na ni nadšeně přikývli. Strávit v sedle průměrně šest hodin denně znamenalo, že zásadní bude výběr vhodného kola. AZUB nám nejdřív zapůjčil dvě kola AZUB SIX na dvoutýdenní testovací jízdu v Maroku. Sami, plně naložení, jsme projeli drsnou krajinou Atlasu. Už první den byl epický a na konci výpravy jsme si byli naprosto jisti. Lehokolo je tou správnou volbou.

AZUB nás v projektu podpořil tím, že nám jedno z kol věnoval. Během celé cesty se pro nás AZUBáci stali spolehlivým partnerem. Pravidelně jsme sdíleli aktualizace, fotky i videa, a jejich podpora byla neocenitelná.

Na těchto lehokolech jsme urazili přes 15 000 km podél pobřeží, přes pouště i přes velehory And. Nebyly to jen naše dopravní prostředky, jednalo se o klíčovou součást celé expedice. Umožnila nám neuvěřitelná setkání a nezapomenutelné výzvy. Ani jednou jsme svého rozhodnutí nelitovali.



## Zamrzlý Bajkal

**Nápad na zimní přejezd Bajkalu ve mně klíčil déle než rok. Zrodil se na jeho březích během mé cyklocesty z Evropy do Japonska, kdy jsem na jeho jižním pobřeží strávil několik dní. Touha zažít něco neotřelého mě nakonec přivedla zpět. Tentokrát ale na bajkalský led. Již samotná příprava byla výzvou, a když jsem o svém plánu mluvil s kamarády z AZUBu, přišli s originálním návrhem: „Proč to nezkusit na lehotříkolce?“ AZUB FAT se zrodil právě pro moji výpravu.**

Před odletem mě ale zastihla znepokojivá zpráva. Letošní zima na Sibiři byla nezvykle teplá a na konci února se stále objevovaly nezamrzlé plochy vody. Přesto jsem 6. března 2015 stál na břehu jezera ve vesnici Kultuk, připravený vyrazit. Foukalo, sněžilo a viditelnost byla mizivá. Led byl pokryt vrstvou sněhu, která se s každým ujetým metrem stávala těžším soupeřem. Po několika kilometrech jsem musel slézt z tříkolky a začít ji tahat.

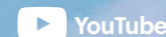
Trvalo to šest dní. Deset hodin denně. Brodění hlubokým prašanem, překonávání ledových hradeb, tarosových polí a opatrné obcházení trhlin. Každý krok byl boj a vyžadoval 100% nasazení. Trhliny byly denní realitou. Menší jsem dokázal překročit, ale ty větší jsem musel obcházet. Byl jsem tam sám a jakákoliv chyba mohla být fatální.

Za šest dní jsem urazil něco málo přes 100 kilometrů. Optimistický plán dokončit přejezd za dva týdny se proměnil v iluzorní vzpomínku. Po týdnu se konečně objevily první kousky hladkého ledu a umrzlé návěje, které se daly přejíždět. Rychlost se ale nezvyšovala. Spíš naopak. Trhliny stále komplikovaly postup a přibýly plochy se slabým ledem. Přestože jsem ušel a ujel spoustu kilometrů všemi směry, denní postup vpřed zůstával kolem 20 kilometrů.

Desátý den přišla nečekaná rána. Kolem jedenácté dopoledne se Bajkalem rozburácelo zemětřesení. Strašlivý rachot praskajícího ledu mi doslova podrazil nohy. Stál jsem bez dechu, a s napětím čekal, co bude dál. Led popraskal a otevřelo se několik nových trhlin. S očima upřenýma na každý krok jsem ustoupil ke břehu, ale za hodinu přišel další otřes, který situaci ještě zhoršil. Sedmikilometrový útek na pevninu mi trval dvě hodiny, a každou chvíli jsem si představoval, že led pode mnou praskne.

Po dlouhém přemýšlení jsem se rozhodl expedici ukončit. S nestabilním ledem jsem už nechtěl riskovat. V dané chvíli měl tento zážitek na moji psychiku drtivý dopad. I přes tento nezdar mám na Bajkal úžasné vzpomínky. Byla to obrovská škola.

Příroda je krásná a nespoutaná, a právě tato nevyzpytatelnost mě z pohodlí domova vždycky vytáhne ven.



## Od Sahary po Gobi

**Někdy v roce 2018, nebo možná i dříve, se mi v hlavě zrodil divoký nápad: přejet obrovskou Saharskou poušť na kole. Ale ne obvyklou trasu ze severu na jih, jako z Maroka do Mauritánie, z Alžírsko do Nigeru nebo z Egypta do Súdánu. Ne, já jsem chtěl zvolit tu nejdelší možnou trasu. Ze západu na východ o délce téměř 6 000 km mil tvrdé a neúprosné krajiny. Bláznivý nápad? Rozhodně. Ale právě to ho činilo ještě lákavějším.**

Během příprav jsem narazil na knihu francouzského inženýra, který na začátku 80. let přešel Saharu z Alžírsko do Mali na podivném kole se třemi obrovskými za sebou umístěnými fatovými koly. Jeho plně naložený bicykl, který vezl 75 litrů vody, vážil neskutečných 170 kg. Byl tak těžký, že vytlačit ho do kopce nebo ho vytáhnout z písku bylo téměř nemožné. To pro mě bylo nemyslitelné.

Potřeboval jsem pro svou výzvu správný stroj. Kolo, které zvládne hluboký písek, spalující horko a také brutální vzdálenosti. A právě tehdy jsem narazil na ležatou tříkolku s velkými koly. Jakmile jsem ji uviděl, ihned jsem věděl, že to je ono.

Kontaktoval jsem několik výrobců, než jsem se rozhodl pro AZUB. Relativně mladou značku, která však byla mezi cykloturisty už dobře známá. V červnu 2018, právě uprostřed cyklistické sezóny, jsem přes jejich dealera v Madridu zadal objednávku. Navzdory jejich nabitému rozvrhu AZUB slíbil, že mi tříkolku pošle co nejdříve. A během týdne dorazila. Skvělé!

S touto tříkolku jsem projel 10 000 km po Španělsku, Maroku, Mauritánii, Senegal, Gambii, Guineji-Bissau, Guineji-Konakry, Pobřeží slonoviny, Burkině Faso a Mali. V Timbaktu jsem o ni bohužel přišel. Byla to velká škoda.

Nedal jsem se však odradit, koupil jsem další použitou tříkolku a vydal se za novým dobrodružstvím, během kterého jsem projel 30 000 km po Evropě, Blízkém východě a Střední Asii. Po návratu se pak AZUB stal mým partnerem pro další výpravu a poskytl mi novou tříkolku AZUB FAT. S ní jsem právě na cestě do Austrálie.

Během mého pobytu v Evropě jsem měl příležitost AZUB navštívit, setkat se s Honzou, a dokonce mluvit také se zakladatelem firmy Alešem. Bylo to inspirativní setkání, které na mě zanechalo silný dojem. AZUBáci mi na moji žádost upravili tříkolku tak, aby byla lépe přizpůsobena pro náročné výjezdy do kopců, a Honza mi dokonce na mé přání vyrobil nálepky s motivem míru, které jsem si dal na střechu tříkolky. Takový malý, ale významný detail.

S mou poslední tříkolku AZUB jsem už ujel 17 000 km včetně nezapomenutelné měsíční výpravy přes poušť Gobi, což bylo naprosto neuvěřitelné dobrodružství. Doslova sen, který se stal skutečností. A to vše by nebylo možné bez AZUBu!

Díky!



## Svoboda na třech kolech

**V roce 2013 jsem objevil kouzlo jízdy na ležaté tříkolce, a od té doby jsem v tom až po uši. Pohodlí a stabilita zcela změnily způsob, jakým cestuji. Dnes si tak mohu naplno užívat jízdu, dělat ty nejlepší záběry a skrze můj YouTube kanál vyprávět své příběhy. Tříkolka už mě odvezla tisíce kilometrů napříč Asií. Mám s ní projetých osm zemí a užil jsem si nespočet dobrodružství. Dva roky už jezdím na modelu Ti-FLY X od AZUBu. Perfektně mi sedí. Po silnici jede dokonale hladce a pohodlí je na úplně jiné úrovni, než na jaké jsem byl zvyklý. Pro člověka, který miluje cestování a vyprávění příběhů, znamená tohle naprostou změnu hry.**

Mohl jsem být přímo u toho, když mi v AZUBu stavěli Ti-FLY X, a byl to zážitek, který si budu pamatovat až do smrti. Pracoval jsem bok po boku s celým týmem a viděl, co všechno se za jejich prací skrývá. Jsou to cyklističtí nadšenci, kteří žijí pro dobrodružství a inovace. Jejich vidění světa se podobá mému, což mě utvrdilo v tom, že AZUB je pro mě ta správná volba.

Ti-FLY X pro mě není jen tříkolka. Je to moje mobilní studio, kreativní platforma a parťák na cestách. Ať už se propřádám ruchem velkoměst, nebo objevuji zapadlé kouty světa, posouvá moje cestování na naprosto jiný level. Trasa před námi mi přijde nekonečná. Každá jízda je nový příběh, který čeká na vyprávění. A já se nemůžu dočkat, až ho budu sdílet z pohodlné sedačky tohoto úžasného stroje.





## TŘÍKOLKY

CELOODPRUŽENÉ

TI-FLY X



TI-FLY 26



TI-FLY 20



ZADNÍ ODPRUŽENÍ

TRICON GR



TRICON 26



TRICON 20



BEZ ODPRUŽENÍ

T-TRIS AR



T-TRIS 26



T-TRIS 20



T-TRISEK



FAT



## KOLA

MAX 700



MAX 26



SIX



MINI



TWIN



ORIGAMI



# TI-FLY X

**Skládací či rozkládací celoodpružená tříkolka se třemi 26" koly**

## Užijte si extrémny v naprostém pohodlí

Plnohodnotné odpružení v kombinaci s 26" koly dělá z Ti-FLY X výjimečný stroj. Přímo vybízí k dlouhým jízdám, které budete brzy nazývat extrémními. A je úplně jedno, jestli extrémní bude délka, kterou ujedete po asfaltu, nebo obtížnost terénu, a nebo množství endorfinů, které se vám během vyjížďky vyplaví do krve. Ti-FLY X je už od pohledu unikátní stroj, ve kterém jsme propojili veškerá námi vyvinutá inovativní řešení, s naší láskou pro cestování, dovádění v terénu a extrémní cyklistiku ve všech jejích podobách.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**91 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 80 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**200 - 223 cm**

ROZCHOD  
**81,5 cm**

ROZVOR  
**133 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**18,5 cm (pláště 2,35")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**39 - 43 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 11 cm, 40 - 55°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**48,5 - 55,5 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm / 2,35"**

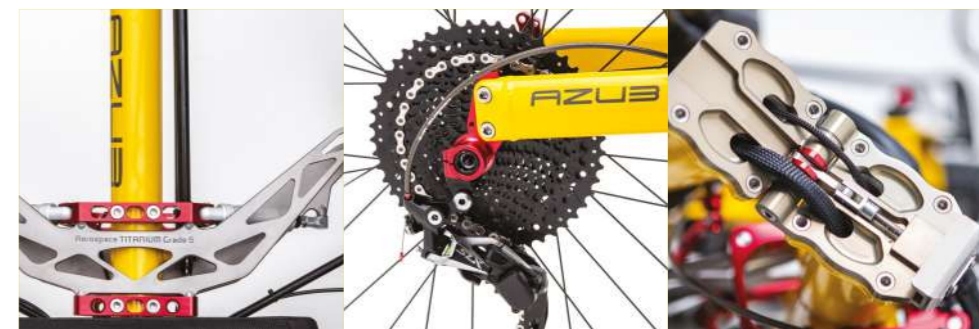
NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm (na přání méně i více)**

POLOVIČNÍ SLOŽENÍ  
**91 x 127 x 70 cm**

NEJMENŠÍ VELIKOST PO SLOŽENÍ  
**71 x 79 x 39 cm**

# AZUB TI-FLY X



# TI-FLY 26

Skládací či rozkládací celoodpružená tříkolka s 20" předními a 26" zadním kolem



## Světově nejpokročilejší celoodpružená tříkolka

AZUB Ti-FLY je ztělesněním intenzivního pětiletého vývoje našich tříkolek. Náš předcházející vrcholný model TRIcon 26 získal v roce 2015 prestižní ocenění „Trike of the Year 2015“ díky vynikajícímu zpracování, stabilnímu řízení a revolučnímu řešení zadní vidlice se širokým nábojem a pevnou 157 mm širokou osou. Všechny tyto technické detaily jsou u modelu Ti-FLY doplněny o jedinečnou technologii titanového předního odpružení, které dělá z Ti-FLY nejpokrokovější tříkolku na světě. Vyzkoušejte pohodlí a úžasnou stabilitu, kterou tato tříkolka nabízí.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 73 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**198 – 223 cm**

ROZCHOD  
**77 cm**

ROZVOR  
**124 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**9,5 cm (pláště 1,5")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**26 – 29 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 11 cm, 40 – 55°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**44 – 49 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,35")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

POLOVIČNÍ SLOŽENÍ  
**83,5 x 126,5 x 60 cm**

NEJMENŠÍ VELIKOST  
PO SLOŽENÍ  
**65 x 79 x 39 cm**

# TI-FLY 20

Skládací či rozkládací celoodpružená tříkolka se třemi 20" koly



## Komfortní prcek

Tříkolky s velkými 26" zadními koly mohou mnohým připadat až zbytečně velké a neohrabané. Proto je tady Ti-FLY 20, který nabízí veškerý komfort svého většího sourozence, ale v menší velikosti. Titanové přední odpružení a opravdový zadní tlumič (volitelně pružinový nebo vzduchový) z něj dělají velmi pohodlný stroj a kompaktní rozměry v kombinaci se skvělým azubáckým řízením jej předurčují k jízdám plným zábavy. A pokud chcete Ti-FLY 20 převézt autem či vlakem, je to díky malé velikosti jednoduché. Systém našeho ultra skládání pak zajistí ještě menší rozměr po složení. Ti-FLY 20 je zkrátka velmi pohodlná, praktická a zábavná malá tříkolka.



CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 73 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**185 – 210 cm**

ROZCHOD  
**77 cm**

ROZVOR  
**117 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**11 cm (pláště 1,5")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**26 – 29 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 11 cm, 40 – 55°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**43 – 48 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,35")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

POLOVIČNÍ SLOŽENÍ  
**83,5 x 126,5 x 53 cm**

NEJMENŠÍ VELIKOST  
PO SLOŽENÍ  
**65 x 79 x 36 cm**

# TRICON GR

Skládací či rozkládací vzadu  
odpružená tříkolka  
se třemi 26" koly



## Gravel & Road

Pokud rádi objevujete nová místa vzdálená od hlavních výletních tras, pokud se budete často pohybovat po rozbitých asfaltových silnicích, pokud se těšíte, až se svou tříkolkou vyrazíte na šotolinové cesty táhnoucí se daleko k obzoru, pak vás "Gé-Erko" zkrátka nadchne. GR pro nás znamená Gravel and Road a při jeho vývoji jsme měli v hlavě právě jak asfaltové silnice, tak v přírodě ztracené šotolinky. Tři 26" kola dávají TRIconu vyšší posez, lepší průjezdnost terénem a krásný výhled do kraje. Odpružené zadní kolo poskytuje potřebnou dávku komfortu. Chybějící přední odpružení nepřidává na hmotnosti a zbytečně neubírá síly.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**91 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 80 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**200 - 223 cm**

ROZCHOD  
**81,5 cm**

ROZVOR  
**133 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**18,5 cm (pláště 2,35")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**40 - 44 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**DÉLKA 11 CM, 40 - 55°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**45 - 53 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm / 2,35"**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

POLOVIČNÍ SLOŽENÍ  
**91 x 127 x 70 cm**

NEJMENŠÍ VELIKOST  
PO SLOŽENÍ  
**71 x 79 x 37 cm**

# TRICON 26

Skládací či rozkládací vzadu  
odpružená tříkolka s 20"  
předními a 26" zadním kolem



## Tříkolka roku 2015

Až poprvé usednete do TRIconu 26, okamžitě vám bude jasné, proč získal titul Tříkolka roku 2016. Stačí se jen uvelebit v ergonomicky tvarované sedačce, pohodlně se opřít a pořádně slápnout do pedálů. První dvě tři rychleji projete zatáčky vám dají okusit hlavní přednosti našeho převratného řešení zadního 26" kola. Co nejkratší tuhá vidlice spolu se širokým 157 mm nábojem a pevnou osou Syntace X-12, kterou jsme si "půjčili" ze světa horských kol, dělají naprosté zázraky. To, co dříve nebylo ve světě tříkolek s 26" odpruženým zadním kolem vůbec myslitelné, se stalo realitou. Ano, mluvíme o rychlých průjezdech zatáčkou s minimální flexí zadního kola, s pocitem, že tříkolka je naprosto stabilní a přesně a okamžitě reaguje na veškeré korekce směru jdoucí od řídítek. A tento pocit je více než opojný.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 73 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**198 - 223 cm**

ROZCHOD  
**77 cm**

ROZVOR  
**124 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**12 cm (pláště 1,5")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**27 - 30 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**DÉLKA 11 CM, 40 - 55°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**40 - 45 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,35")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

POLOVIČNÍ SLOŽENÍ  
**83,5 x 126,5 x 56 cm**

NEJMENŠÍ VELIKOST  
PO SLOŽENÍ  
**65 x 79 x 37 cm**

# TRICON 20

Skládací či rozkládací vzadu odpružená tříkolka se třemi 20" koly



## Na cesty jako dělaný

Na této tříkolce vás hned při první jízdě překvapí, jak snadno se ovládá a jak stabilní je v zatáčkách. A vůbec nezáleží na tom, zda jedete pomalu či rychle. Její řízení je přesné a dává pocit jistoty. Systémem skládání F2F-U, tedy Fold to Flat ultra, pak budete úplně uneseni. Už když jsme v roce 2010 představovali náš první tříkolový model AZUB ECO trike světu, pracovali jsme na druhém v pořadí, který však měl stát na pomyslném vrcholu tříkolkové scény. Tedy na TRIconu 20. Věděli jsme, že chceme mít v nabídce tříkolku s vynikajícím jízdním projevem, tuhým rámem a pohodlnou sedačkou, kterou navíc půjde složit nejen v půli, ale kterou bude možné poskládat do malé brašny tak, aby s ní bylo snadné odletět na druhý konec světa. Vyvíjeli jsme prostě tříkolku, se kterou budeme sami rádi cestovat. A chtěli jsme s ní být naprosto spokojeni.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 73 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**185 - 210 cm**

ROZCHOD  
**77 cm**

ROZVOR  
**117 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**11 cm (pláště 1,5")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**27 - 30 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 11 cm, 40 - 55°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**39 - 44 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,3")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

POLOVIČNÍ SLOŽENÍ  
**83,5 x 112 x 49 cm**

NEJMENŠÍ VELIKOST  
PO SLOŽENÍ  
**65 x 79 x 34 cm**

# T-TRIS AR

Skládací či rozkládací neodpružená tříkolka se třemi 26" koly



## Velká kola vyhrávají

Pokud máte rádi odvážnější výzvy a toužíte po tříkolce, která zvládne jak asfaltové silnice, tak kvalitní šotolinu či lesní cesty, AZUB T-Tris AR vám tento sen snadno splní. Jedná se o náš základní model se třemi 26" koly, přičemž zkratka AR pro nás znamená Adventure Riding (dobrodružná jízda). Ujedete s ní mnohem víc, než jste čekali. Od té doby, co jsme začali nabízet tříkolku se třemi velkými koly, si tato kombinace našla mnoho příznivců. Kola této velikosti lépe zvládají nerovnosti, takže jízda je mnohem pohodlnější, také sedačka je umístěná výš, což znamená, že cyklista má lepší výhled a snadněji se na ni nastupuje. Na druhé straně však dochází k mírnému zhoršení stability, v rychlejších nebo ostřejí projížděných zatáčkách se proto cyklista musí více naklánět do stran. Zato světlá výška je výborná. Na tříkolce se třemi 26" koly vás nic nezastaví. A nakonec ještě musíme zmínit, že tři velká kola vypadají skvěle. Z jízdy máte přímo královský pocit a zejména dobře stavění muži na nich vypadají opravdu majestátně.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 79,5 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**186 - 211 cm**

ROZCHOD  
**75,5 cm**

ROZVOR  
**120 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**18,5 cm**

VÝŠKA SEZENÍ  
**40 - 43 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**18 cm, 34 - 52°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**45 - 49 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,35")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

VELIKOST PO SLOŽENÍ  
**83,5 x 108 x 49 cm**

# T-TRIS 26

Skládací či rozkládací neodpružená tříkolka s 20" předními a 26" zadním kolem



## Náš nejrychlejší trike

T-Tris 26 je nejrychlejší a zároveň nejdostupnější tříkolkou v naší nabídce. Tuhý rám, který se při jízdě jen minimálně kroučí, a precizní řízení jsou samozřejmostí. T-Tris 26 sdílí stejnou geometrii řízení a další důležitá technická řešení, se svými sourozenci v podobě AZUBu Ti-FLY či TRIcon. I zadní část rámu je navržena a vyrobena tak, aby poskytovala jezdcovi jistotu v řízení i v těch nejostřejší projížděných zatáčkách. 26" zadní kolo pak přispívá k mírně vyššímu komfortu jízdy. Pro sportovněji založené cyklisty může být důležitá i vyšší rychlost na rovinatých úsecích.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 71 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**185 - 210 cm**

ROZCHOD  
**77 cm**

ROZVOR  
**120 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**13 cm (pláště 1,5")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**31,5 - 34,5 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**18 cm, 34 - 52°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**37 - 41 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,35")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

VELIKOST PO SLOŽENÍ  
**83,5 x 108 x 49 cm**

# T-TRIS 20

Skládací či rozkládací neodpružená tříkolka se třemi 20" koly



## Rychlý a obratný

T-Tris 20 je postaven na základu naší první a velmi úspěšné tříkolky AZUB ECO trike, které jsme přidali možnost skládání a zachovali všechny její výjimečné vlastnosti v podobě špičkového jízdního projevu, stability, nastavitelnosti a kompaktních rozměrů. A právě malé rozměry dělají z T-Trise obratný dopravní prostředek s malým poloměrem zatáčení, který po složení snadno převezete autem či schováte u sebe v garáži. T-Tris 20 mají lidé v oblíbenosti i díky pohodlné ergonomické vyplétané sedačce, která přispívá ke komfortní jízdě a to i přesto, že tříkolka nemá aktivní odpružení. Pokud byste rádi své pohodlí ještě zvýšili, můžete si T-Tris vybavit balónovými pláštěmi Schwalbe Big Ben Plus, které výborně pohlcují drobné vibrace jdoucí od vozovky. Tuhý rám bez odpružení poskytne jezdcovi excelentní přenos síly a 20" kola zajistí vynikající zrychlení a snadnější jízdu do kopce.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 71 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**169 - 194 cm**

ROZCHOD  
**77 cm**

ROZVOR  
**105 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**13 cm (pláště 1,5")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**31,5 - 34,5 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**18 CM, 34 - 52°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**37 - 41 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,35")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

VELIKOST PO SLOŽENÍ  
**83,5 x 92 x 49 cm**

# T-TRISEK

Skládací či rozkládací neodpružená tříkolka s 20" koly pro děti nebo cyklisty malého vzrůstu



## Nejmenší tříkolka pro naše nejroztomilejší fanoušky

Tak tady je. Tříkolka pro cyklisty od 135 cm do 180 cm, případně i vyšších. Co od ní čekat? Pokud jste malý dospělák, na této tříkolce se vám bude sedět opravdu pohodlně, budete mít pocit, jako by byla vyrobena přímo pro vás. Pokud jste rodičem dítěte, které z nějakého důvodu potřebuje tříkolku, ale vy počítáte, že v budoucnu se ještě vytáhne, a možná o dost, pak můžete být klidní. Za pár let nebudete muset kupovat novou, tahle tříkolka poroste s vaším dítětem. A to je skvělá zpráva!

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**83,5 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 71 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**161 – 194 cm**

ROZCHOD  
**77 cm**

ROZVOR  
**97 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**10 cm (pláště 1,5")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**35 – 38 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**13 cm, 34 – 52°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**33 – 40 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**60 mm (2,35")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**135 – 180 cm  
(na přání méně i více)**

VELIKOST PO SLOŽENÍ  
**83,5 x 88 x 54 cm**

# FAT

Skládací či rozkládací neodpružená tři kolka se třemi 26" fatovými koly



## Nejen na sníh

Náš tlustoch je kolem, na které když se podíváte, nedá se mu odolat. Vypadá tak obrovsky, jako by ani do světa cyklistiky nepatřil, ale přitom se zdá, že jízda na něm bude rychlá a hladká. Když do něj usednete, vaše pocity přerostou do úplné euforie. V ergonomické plně nastavitelné sedačce sedíte jako král. Ten pohled je naprosto vzrušující. Dvě obrovská kola po stranách a cesta přímo před vámi. "Jak rozbitá by mohla být? Jakým až terénem s tímto strojem budu moci projet?" napadne vás okamžitě. My doporučujeme to zkrátka vyzkoušet.

CELKOVÁ ŠÍŘKA  
**91 cm**

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 81 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**200 – 225 cm**

ROZCHOD  
**81,5 cm**

ROZVOR  
**122 cm**

SVĚTLÁ VÝŠKA  
**21 cm (pláště 4")**

VÝŠKA SEZENÍ  
**43 – 45 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**18 CM, 34 – 52°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**50 – 53 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**122 mm (4,8")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

VELIKOST PO SLOŽENÍ  
**91 x 125 x 76 cm**

# MAX 700

Lehokolo se dvěma 700c/28" koly  
a zadním odpružením

**Rychlý. Pohodlný.  
Dvacet osmičkový.**

Pohodlný let. Takto by se dvěma slovy dala vyjádřit jakákoliv vaše budoucí vyjíždka na MAXu 700. Model vychází z našeho velmi populárního typu MAX, ale skvěle jedoucí kola velikosti 28" a ostatní komponenty jsou vybrané právě pro rychlé jízdy po silnici. Již ve standardu má MAX 700 lehkou karbonovou přední vidlici, silné kotoučové brzdy Avid BB7 a vzduchový tlumič. Na výběr je jak z aerodynamicky výhodného horního řízení, tak z velmi pohodlného spodního řízení. MAX 700 je zkrátka určen pro všechny vyšší jezdce, kteří hledají rychlé a pohodlné kolo, se kterým bude každá vyjíždka zábavným letem.

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 120 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**min. 176 cm**

ŠÍŘKA PŘEDNÍCH ŘÍDÍTEK  
**spodní 65 cm  
horní 42 cm**

ROZVOR  
**113 cm**

VÝŠKA SEZENÍ  
**min. 68 cm**

ROZSAH NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 13 cm, 27 - 50°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**min. 80 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**32 mm (1,25")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**165 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

# AZUB MAX 700



# MAX 26

Lehokolo se dvěma 26" koly, zadním a případně i předním odpružením



## Myslete ve velkém

AZUB MAX je koráb, který si zamilujete. Když na něm sedíte, nejde jinak, než se usmívat. Nebo rovnou rvát radostí. Tohle kolo jede jako po másle, každou rovinku zhltně jako nic a sjezdy na něm jsou nikdy nekončící zábavou. Na dvou velkých 26" kolech je to lehokolo, jaké jen tak nenajdete. Zadní odpružení má už v základu a spolu s přední odpruženou vidlicí, která je na přání, je pak AZUB MAX komfortním a rychlým kolem. Na rozbité silnici si budete připadat jako na hladkém asfaltu.

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 115 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**min. 172 cm**

ŠÍŘKA PŘEDNÍCH ŘÍDÍTEK  
**spodní 65 cm,  
horní 52 cm**

ROZVOR  
**111 cm**

VÝŠKA SEZENÍ  
**min. 65 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 13 cm, 27 - 50°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**min. 79 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**57 mm (2,25")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**165 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

# SIX

Lehokolo s předním 20" a zadním 26" kolem, zadním a případně i předním odpružením



## Do města i do dáli

SIX-ka je výbornou partnerkou do rozličných podmínek, ve kterých se objevíte. Je komfortní, ergonomická, efektivní, krásná. Obratná do města a stabilní na dlouhých rovných úsecích. Masivní rám, polointegrované hlavové složení, tuhá zadní vidlice a pevné napojení zadního nosiče z ní dělají odolné kolo vhodné jak pro každodenní dojíždění do práce, tak na desítky tisíc kilometrů dlouhé expedice. Každé kolo v nabídce AZUBu však stavíme přesně podle přání zákazníka, a proto i SIX-ku dokážeme postavit tak, aby nabídla dostatek pohodlí a svižnosti pro příjemné odpolední či víkendové vyjížďky. Budete si pak během nich užívat všech úžasných vlastností, které AZUB SIX nabízí i extrémním jezcům.

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 108 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**min. 175 cm**

ŠÍŘKA PŘEDNÍCH ŘÍDÍTEK  
**spodní 65 cm  
horní 52 cm**

ROZVOR  
**114 cm**

VÝŠKA SEZENÍ  
**min. 62 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 13 cm, 30 - 50°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**min. 68 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**57 mm (2,25")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

# MINI

Lehokolo se dvěma 20" koly, zadním a případně i předním odpružením



## Obratný trpaslík pro sebevědomé jezdce

Vyváženost. Není lepšího slova, které by shrnovalo všechny vlastnosti AZUBu MINI. Už první pohled to potvrzuje. Dvě 20" kola dávají kolu symetrický vzhled. Ten je však vyvážen funkčním řešením v podobě asymetrické zadní vidlice a uložení jejího tlumiče. Pozice sezení je skvělým propojením pohodlí a sportovnosti. Celková výška kola nabízí jak nízký posez sportovně orientovaného lehokola, tak dostatek přehledu o dění kolem. Rozměry AZUBu MINI jej pak předurčují pro hravé a obratné kličkování městskými ulicemi, avšak dlouhý rozvor mu dává překvapivou stabilitu.

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 104 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**min. 165 cm**

ŠÍŘKA PŘEDNÍCH ŘÍDÍTEK  
**spodní 65 cm  
horní 52 cm**

ROZVOR  
**109 cm**

VÝŠKA SEZENÍ  
**min. 55 cm**

ROZSAH NASTAVENÍ  
SEDAČKY  
**délka 13 cm, 27 - 50°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**min. 65 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**58 mm (2,3")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**150 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

# ORIGAMI

Skládací lehokolo s 20" koly a skvělou stabilitou



## Inspirovaný Japonskem

Jen těžko budete na světě hledat takové lehokolo, jakým je AZUBu Origami. Dlouhý rozvor a vyladěná geometrie rámu mu dávají vynikající jízdní vlastnosti jak při pomalém průjezdu městem, tak v rychlých sjezdech. Radost vám bude dělat i spousta chytrých řešení v podobě zajištění kola po složení, integrovaného nosiče nebo možnosti umístit pod sedačku speciálně navrženou trojúhelníkovou brašnu. Nemluvě o celém způsobu skládání, které udělá z Origami malé zavazadlo, jenž snadno převezete autem, vlakem, nebo dokonce letadlem. Origami je zkrátka jako dělané pro malé prostory a nezáleží vůbec na tom, zda na ně narazíte při kličkování ve městě, nebo při pohledu do kufru svého auta.

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 100 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**min. 1670 cm**

ŠÍŘKA ŘÍDÍTEK  
**42 cm**

ROZVOR  
**122 cm**

VÝŠKA SEZENÍ  
**min. 54 cm**

NASTAVENÍ SEDAČKY  
**délka 18 cm, 24 - 40°**

VÝŠKA ŠLAPACÍHO STŘEDU  
**min. 67 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**55 mm (2,15")**

NOSNOST  
**125 kg (jezdec + náklad)**

VÝŠKA JEZDCE  
**160 - 205 cm  
(na přání méně i více)**

VELIKOST PO SLOŽENÍ  
**84 x 105 x 47 cm**

# TWIN

## Skládací a rozkládací lehokolový celoodpružený tandem



### Ve dvou se to (v divočině) lépe táhne

Stačí první pohled na našeho Twina a musí vám být jasné, že toto kolo obstojí i v těch nejnáročnějších podmínkách. Oceníte jeho hlavní vlastnosti, mezi které patří nízké sezení předního jezdce, dvě opravdu lehokolové pozice jezdců, tuhý rám vylepšující stabilitu jízdy a její bezpečnost nebo bytelné skládání. AZUB Twin je podle našeho názoru nejlepší lehokolový tandem na světě, který jsme při modernizaci v roce 2016 ještě dále vylepšili. A jeho uživatelé jsou nadšení. Jak ti, kteří se s ním prohánějí po cyklostezkách, tak ti, kteří si jej vybrali pro cestu kolem světa. Vždyť jízda ve dvou je fantastická věc. Každý jeden moment prožíváte společně, každý zážitek spolu můžete sdílet, každý sjezd si užijete a výjezd vydřete se stejnými pocity. Jízda na tandemu je o spolupráci, souznění, sdílení a o dvou lidech dýchajících pro jednu věc.

CELKOVÁ VÝŠKA  
**min. 111 cm**

CELKOVÁ DÉLKA  
**min. 290 cm / average 310 cm**

DÉLKA PŘEDNÍ ČÁSTI  
**150 cm / average 160 cm**

DÉLKA ZADNÍ ČÁSTI  
**105 cm / average 115 cm**

ŠÍŘKA PŘEDNÍCH ŘÍDÍTEK  
**spodní 65 cm  
horní 52 cm**

ROZVOR  
**221 cm (nastavitelný)**

VÝŠKY SEZENÍ  
**62 / 49 cm**

VÝŠKY ŠLAPACÍCH STŘEDŮ  
**min. 66 / 39 cm**

MAX. ŠÍŘKA PLÁŠTĚ  
**57 mm (2,25")**

NOSNOST  
**215 kg (jezdci + náklad)**

VÝŠKA KAPITÁNA  
**165 - 205 cm  
(na dotaz méně / více)**

VÝŠKA HÁČKA  
**125 - 195 cm  
(na dotaz méně / více)**

NEJMENŠÍ VELIKOST  
SLOŽENÉHO RÁMU  
**130 x 56 x 38 cm  
(bez kol, sedaček a doplňků)**



# azub

## AZUB BIKE s.r.o.

Bajovec 2761  
688 01 Uherský Brod  
Česká republika

info@azub.eu  
+420 774 298 232

[azub.eu](http://azub.eu)



Co-funded by  
the European Union



MINISTRY OF  
INDUSTRY AND TRADE