

azub

25 years of stories



FR

Éditorial

Les catalogues imprimés peuvent sembler quelque peu obsolètes dans le monde numérique d’aujourd’hui. Après tout, tout ce dont vous avez besoin est disponible en ligne, toujours à jour. Mais nous adorons les matériaux imprimés et croyons qu’ils apportent de la joie aussi.

La publication de cette année est moins un catalogue qu’un petit livre. Ainsi vous trouverez toujours un aperçu de nos modèles à la fin, mais le cœur de cette édition est constitué de récits. Des histoires de nos clients, fans, voyageurs, employés et fournisseurs. Des histoires captivantes,

philosophiques, pleines d’espoir, ou simplement ordinaires de la plus belle des façons. Des histoires qui s’entrecroisent par d’heureuses rencontres ça et là. Il y en a 25. Et la raison est évidente – AZUB fête ses 25 ans. 25 ans d’histoires. Merci d’en faire partie.

Honza Galla



Au début, il y a eu...

En y repensant, l'histoire d'AZUB a commencé bien avant que je découvre les vélos couchés. Chacun de nous possède certains dons et traits—bons ou mauvais. D'un point de vue biblique, ce sont nos talents, destinés à être développés, pas enterrés. Mais avant de pouvoir les nourrir, il faut d'abord les reconnaître—parfois consciemment, parfois inconsciemment, et souvent avec l'aide des autres. Certaines personnes jouent un rôle crucial dans nos vies, qu'elles soient proches de nous ou simplement des inconnus de passage. Parfois, ce sont nos parents ou nos amis qui nous tendent un miroir, ou peut-être ouvrent-ils simplement la porte pour nous permettre de franchir le seuil. Et c'est là que commence la véritable histoire d'AZUB.

Mes parents m'ont transmis des qualités telles que le sens du travail manuel, la persévérance et l'appartenance à une communauté. Ils m'ont donné la liberté de suivre mon propre chemin, même au risque de me perdre. Dans un pays qui avait vécu 40 ans sous le régime communiste, le mot liberté n'était pas qu'un cliché. À l'époque, et encore aujourd'hui, je considère la liberté comme une définition fondamentale et multifacette de ce que signifie être humain.

À 19 ans, j'ai été frappé par une méningite à méningocoques, une maladie qui a souvent des conséquences fatales pour les jeunes. La médecine et la foi m'ont sauvé, et je considère cela comme un tournant dans ma vie. Jusqu'alors, j'avais été un outsider—le silencieux en arrière-plan. Mais j'ai soudainement réalisé que la vie est un cadeau qu'il faut nourrir, et que le monde est fait pour être exploré.

L'année suivante, ma curiosité m'a conduit dans un endroit qui allait devenir un moment clé dans l'histoire d'AZUB—Trofors, une petite ville du centre de la Norvège, juste sous le cercle polaire. Par pure coïncidence, c'est là que j'ai vu mon premier vélo couché. Ce fut seulement un instant—un tout petit mais essentiel morceau du puzzle futur. Ce moment aurait pu se perdre dans l'oubli si ce n'était une autre coïncidence. Peu après mon retour de Scandinavie, je suis tombé sur un article dans le magazine cycliste tchèque Peloton parlant du vélo couché allemand Radius Hornet. Le souvenir de cet instant en Norvège et l'article se sont fondus en une énergie irrésistible qui m'a poussé à obtenir mon propre vélo couché.

Deux mois après mon retour de Norvège, j'avais le cadre de base, fabriqué par un homme qui avait construit quelques vélos couchés SWB pour lui-même et ses amis. Cependant, j'avais déjà une vision claire du design et de l'ergonomie que je voulais, alors j'ai immédiatement découpé le cadre et l'ai ressoudé pour mieux correspondre à mes idées. Cela a marqué le début de deux ans de conduite et de voyages.

En 1999, de nombreux rêves de voyage avaient été réalisés, mais de nouveaux naissaient sans cesse. Le désir de créativité, d'expression personnelle et de partager mes incroyables expériences sur un vélo couché m'a conduit à concevoir le premier vélo couché que j'ai réellement conçu moi-même. Ce modèle est ensuite devenu la base de ce qui est aujourd'hui l'AZUB SIX.

Le processus—de l'esquisse initiale à la soudure et à l'assemblage final—fut l'une des expériences les plus puissantes de ma vie. C'était le flow dans sa forme la plus pure.



À partir de ce moment-là, je savais que c'était ce que je voulais faire. Le puzzle semblait complet. Mais en réalité, l'histoire ne faisait que commencer.

À l'époque, je travaillais à la plus grande usine d'armement de la République tchèque (aujourd'hui Colt-CZ) en tant que technicien en machines CNC. Ce travail m'a permis d'affiner mes compétences en ingénierie, d'affûter ma réflexion et de passer mes soirées dans l'atelier de mon père à créer. Mon deuxième vélo couché a pris forme, suivi d'un lot de cinq. Et c'est à ce moment-là qu'un autre tournant est survenu.

L'usine a commencé à réduire ses effectifs, coupant des postes. Il a fallu prendre une décision—rester dans un emploi sécurisé ou entreprendre. J'ai choisi cette dernière option. En décembre 2000, AZUB est officiellement né.

Ce qui avait commencé comme un hobby est devenu une entreprise. Ma chambre d'enfant est devenue à la fois un bureau et un atelier. Les premiers clients sont venus de la République tchèque, d'Allemagne et des Pays-Bas. Je me souviens encore de certains de leurs noms—beaucoup restent des amis à ce jour. Certaines de leurs histoires sont même présentes dans notre catalogue anniversaire. Chaque client est devenu une partie de l'histoire, appelée AZUB.

Le puzzle continue de grandir. Pourtant, je suis fermement convaincu que ce n'est encore que le début. La garantie de cela réside dans les incroyables personnes et professionnels de haut niveau qui façonnent activement l'avenir d'AZUB.

Je leur en suis reconnaissant.

Débuts aventureux

J'ai rencontré Aleš Zemánek en 2001 grâce à Turija Kempe, un pionnier tchèque du vélo couché. Il m'a appelé et m'a dit qu'il connaissait quelqu'un qui les fabriquait. En République tchèque ! Lors d'un voyage d'affaires, je me suis arrêté chez Aleš à Uhersky Brod où nous avons eu une longue conversation. Je repartais avec un vélo couché prêté, comme ça, sans besoin de papier signé. Je l'ai emporté avec moi lors de mes vacances sportives d'une semaine, je l'ai essayé, roulé, emprunté, puis je l'ai rendu avec des remerciements. Je ne pouvais pas me le permettre. Et c'est ainsi que tout a commencé.

Au printemps suivant, je voulais retourner au salon SPEZI en Allemagne pour la deuxième fois, je cherchais des personnes pour y aller avec moi en voiture et m'aider à couvrir les frais. J'ai appelé Aleš, et il m'a dit : „Tu veux venir avec moi et m'aider ? J'y serai en tant qu'exposant.“ Waouh !

Nous sommes partis à trois. Aleš, son frère aîné et moi. Nous avons emporté trois vélos couchés. Nous les avons tous vendus sur place et avons rencontré notre prochain ami allemand, Peter Lenhard. Nous avions une banderole improvisée, peinte en spray, sur le stand, sur laquelle j'avais écrit WWW.AZUB en grosses lettres. Malheureusement, le point et CZ ne tenaient pas. Je les ai inscrits sur la deuxième ligne.

À ces débuts, Aleš ne maîtrisait pas encore l'anglais comme il le fait aujourd'hui, c'est ainsi que notre coopération à distance par e-mail a commencé. Pendant plusieurs années, je l'ai aidé dans sa correspondance étrangère. Un e-mail arrivait, je lui

traduisais. Aleš formulait une réponse, je la traduisais, puis Aleš l'envoyait. Chaque année, nous allions au SPEZI et faisons des déplacements commerciaux dans les magasins de vélos couchés allemands et néerlandais. Nous leur montrions nos vélos, essayions de les convaincre de les essayer, et espérons qu'ils passeraient commande. C'est ainsi que la construction du réseau de distributeurs européens d'AZUB a commencé.

C'est probablement ma partie préférée. Les voyages aux Pays-Bas étaient ceux où nous avons ajouté des sacoches spécialement fabriquées à notre catalogue. Nous dormions sous la tente dans des campings et conduisions la Skoda Octavia d'Aleš, deux coffres de toit pleins de sacoches et un porte-vélos sur attelage avec deux vélos dessus. Nous fêtions chaque vente ou commande en améliorant notre modeste menu en achetant des kebabs. C'était génial, mais je n'aurais jamais pensé pouvoir travailler pour Aleš à temps plein. À l'époque, c'était une petite entreprise dans une chambre d'amis de la maison des parents d'Aleš, avec un atelier au sous-sol.

Au début, nous entendions sans cesse des sottises sur le fait de copier les marques allemandes. Mais petit à petit, Aleš a réussi à transformer les vélos couchés bon marché en la meilleure marque de vélos couchés au monde, en apportant des innovations technologiques de pointe. Depuis que je connais d'Aleš, il y a une chose que j'admire chez lui : il a un talent pour trouver les bonnes personnes. Chaque fois qu'une personne réputée „granderemarquable“ part, il réussit à en trouver une autre de qualité égale aussi douée voire meilleure. Il fait son travail actuel de management tout simplement bien. Continuez ainsi ! AZUB, Aleš, sa famille et ses collègues !



Premier client allemand

J'ai visité le SPEZI à Gernersheim pour la première fois en 2002. Avec un bon ami qui roulait déjà en vélo couché à l'époque et en parlait avec enthousiasme. Il faisait des tours sur les hauts cols montagneux avec ses bagages sur son Streetmachine. Je venais d'acheter un très bon et très cher vélo droit, je ne voulais en aucun cas acheter un vélo couché. À moins que ce soit vraiment pas cher...

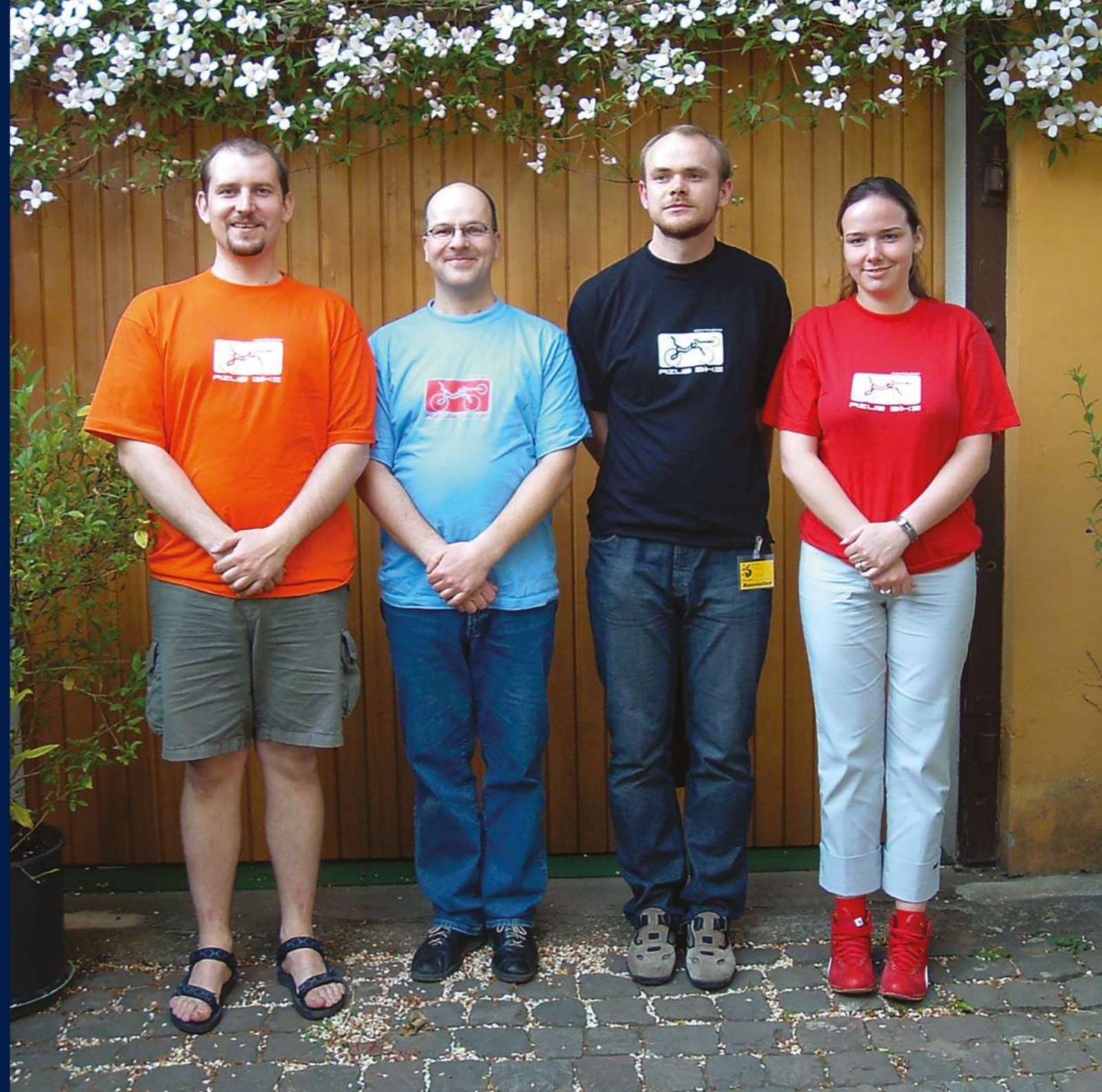
Et puis, nous avons vu le stand AZUB. Deux hommes de la République tchèque avaient un vélo couché qui, déjà à l'époque, semblait être un très bon vélo et était moins cher que tous les autres. La communication était difficile à l'époque : je ne parle toujours pas tchèque aujourd'hui, et eux ne parlaient pas très bien anglais, mais cela a rapidement changé par la suite.

Nous avons surmonté ces difficultés et, après quelques jours, j'ai commandé le modèle AZUB 2002 par e-mail. Il a été livré quelques semaines plus tard. Aleš Zemánek est venu chez moi à Kaiserslautern avec sa petite amie et cinq (!) vélos couchés dans une petite voiture. Il a assemblé le vélo dans la cour, nous avons dîné ensemble et j'ai eu deux invités agréables pour la nuit. Nous sommes devenus amis.

L'année suivante, j'étais invité sur le stand d'AZUB au SPEZI à Gernersheim. J'ai apporté la langue allemande avec moi et AZUB m'a montré une merveilleuse hospitalité pendant le salon. Mes parents à Schifferstadt ont aussi joué leur rôle : Non seulement j'y étais pour les nuits, mais aussi toute l'équipe AZUB. Nous avons fait cela chaque année pendant longtemps, jusqu'à ce que l'équipe devienne trop grande pour cela. Chaque SPEZI, je passais du temps à aider AZUB sur leur stand jusqu'à la pause due au COVID-19. Parfois, je restais avec eux au camping et profitais de leur hospitalité. Je suis même allé en République tchèque plusieurs fois pour des rassemblements ou des tours à vélo AZUB.

Maintenant, le SPEZI a lieu chaque année à nouveau, mais plus à Gernersheim, tout près, à Lauchringen, à la frontière avec la Suisse. Malheureusement, je n'ai pas encore pu y aller, et je peux dire que le SPEZI et les gens amicaux d'AZUB me manquent. Nos chemins se croiseront sûrement à nouveau !

Peter - deuxième à gauche



Plus loin que nous n'aurions jamais imaginé

Septembre 2015, Parc Huascarán, Pérou. Nous franchissons sur nos vélos Azub 5 notre premier col à 4880 mètres, sur une piste de cailloux défoncée, au milieu de hauts sommets et de glaciers à perte de vue ! Je n'y crois pas, je pédale plus haut que le Mont-Blanc ! Qui l'eût cru ? Même pas nous. Il y a 6 mois on ne faisait presque pas de sport, du vélo juste pour la détente et nous voilà en train de traverser la cordillère des Andes à la force des mollets !

Le reste de ce voyage hors norme de près de 2 ans sur nos Azub 5 nous conduira au sommet de nombreux autres cols à plus de 4000m sur les plus belles et exigeantes routes du monde : en Amérique du Sud le long de la cordillère des Andes, sur les hauteurs du Pamir, au Tadjikistan et au Kirghizistan, en Chine aux contreforts du Tibet. A chaque fois c'est la même émotion, l'émerveillement : comment est-ce possible que nous ayons réussi ? Je crois avoir trouvé la recette : des vélos confortables qui passent partout, une sérieuse détermination, des humains chaleureux sur la route et des paysages à couper le souffle... et tout devient possible !

Ce qui a aussi rendu cette aventure possible, c'est le soutien et la réactivité sans failles des équipes d'Azub, toujours prêts à nous dépanner aux 4 coins du monde. Une vraie équipe.

Deux ans de voyage que nous n'oublierons jamais : la traversée du lac Titicaca en barque avec nos vélos

sur des tas de poissons, la traversée hallucinante de l'immense du Salar d'Uyuni qui vous tourne la tête, l'arrivée sur le plateau du Pamir avec Ophélie et Fred et nos 4 Azub 5 (la caravane du Pamir), les routes caillouteuses de Patagonie, le café turc, la générosité Iranienne, les temples tibétains, les plages de Thaïlande et les montagnes karstiques du Laos, les chemins oranges de Birmanie, les amis de la route, bref, la beauté de la planète et la générosité des habitants qui la peuplent. Et toutes ces rencontres et découvertes grâce à nos deux vélos, des Azub 5 qui ont prouvé qu'ils peuvent passer partout et nous emmener toujours plus loin.

Au retour du voyage, lorsque j'ai été frappée par le cancer, c'est encore mon vélo qui m'a donné la force de voir plus loin : j'ai créé une association, « en avant les amazones » pour que les femmes victimes de cancer puissent reprendre goût à la vie et se dépasser comme j'ai pu le faire en voyageant à vélo.

Aujourd'hui, 10 ans après ce voyage et 6 ans après la création de l'association, les vélos sont toujours nos compagnons de voyage préférés mais les hauts sommets ont laissé place aux pistes plus calmes de France et au voyage en famille : toujours nos deux Azub 5, une remorque chargée de deux enfants et une deuxième pour notre chien. Là aussi, l'Azub 5 ne nous déçoit pas et prouve qu'il peut passer partout et nous emmener toujours plus loin. Avec toujours ce même émerveillement, mais déçu !
Merci Azub !



Tout a commencé par un voyage au cercle Arctique

Mon premier voyage à vélo longue distance a eu lieu en 2001. Ma cousine Eva et moi sommes partis à vélo tandem de la République tchèque vers les parties les plus au nord de la Finlande et sommes revenus. Ce voyage a changé nos vies à tous les deux. À travers une série d'événements qui ont commencé lors de ce voyage, j'ai rencontré ma future femme, Eliška, tandis qu'Eva a fini par s'installer aux Pays-Bas. Nous avons tous les deux trouvé notre voie professionnelle dans le monde du vélo couché.

Dans le nord de la Pologne, nous avons rencontré Sjaak, un cycliste néerlandais roulant sur un vélo couché. Il a voyagé avec nous pendant 21 jours jusqu'en Finlande. Le voir se détendre confortablement sur son vélo alors que nous étions pliés sur notre tandem droit m'a fait comprendre une chose : je voulais moi aussi vivre ce luxe de cyclisme. Peu après notre retour à la maison, j'ai contacté Aleš, et trois ans plus tard, le premier prototype du tandem couché AZUB TWIN est né. Eliška et moi avons emmené ce vélo dans plusieurs aventures, et en 2005, je suis allé avec Aleš au SPEZI tester des tandems couchés concurrents. L'atmosphère du salon, l'excitation au sein de l'équipe, les possibilités infinies cachées dans tous ces vélos fantastiques et la vision de ce qu'AZUB pourrait devenir m'ont totalement captivé.

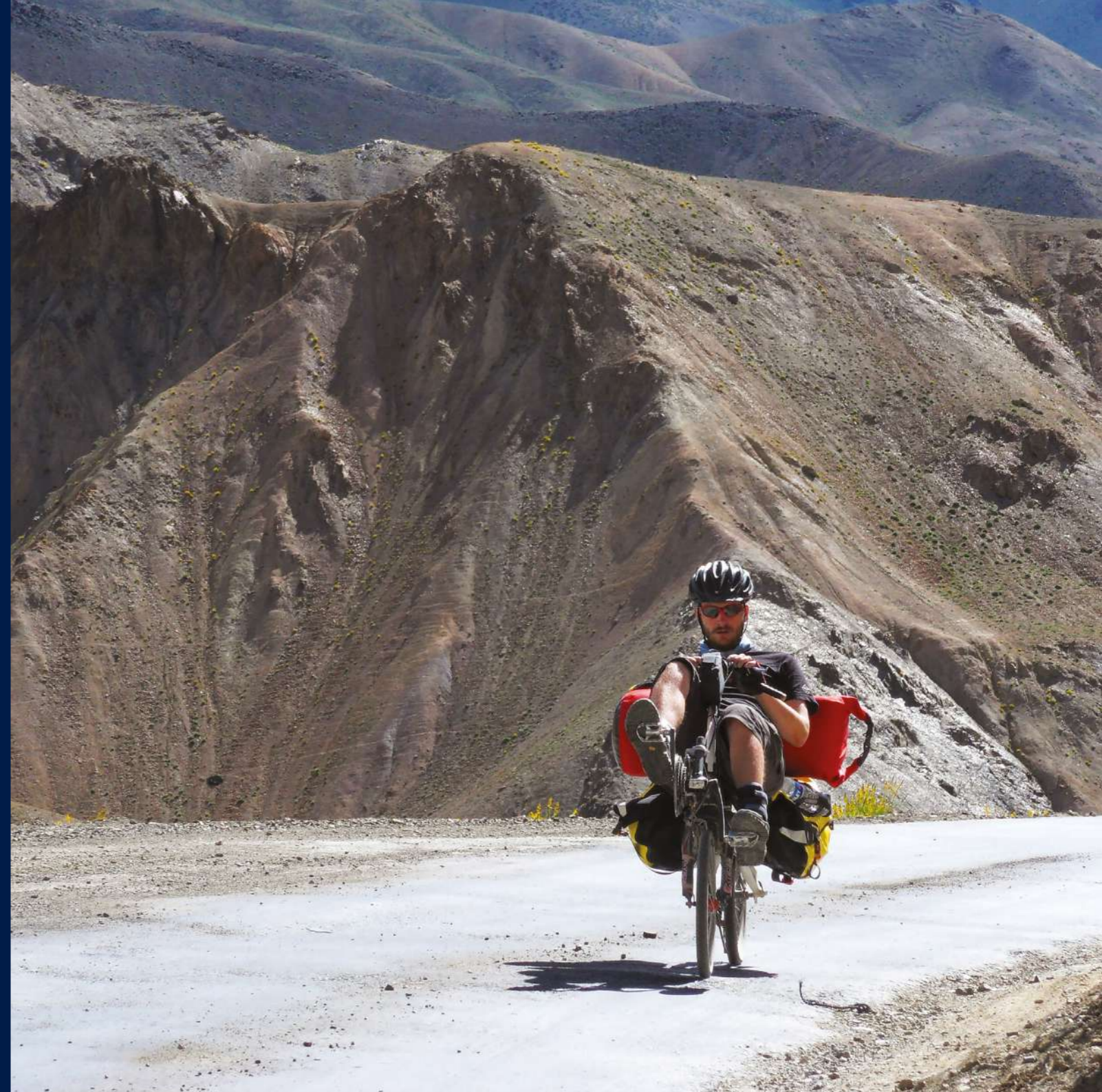
Sur le chemin du retour, Aleš et moi avons convenu que je prendrais en charge le marketing d'AZUB à plein temps. Mais d'abord, je devais finir mes études et passer mes examens finaux, ce qui n'était pas facile, car mon esprit était déjà fixé sur AZUB. Cet été-là, Eliška et moi avons emmené le TWIN dans une nouvelle aventure, cette fois en Crimée—qui faisait encore partie de l'Ukraine à l'époque. Je suis parti m'installer à Uhersky Brod en octobre et ai officiellement commencé mon aventure avec AZUB. Mon premier espace de travail était une

table de camping et un tout nouveau portable. Une semaine plus tard, j'ai amélioré mon espace avec une paire de portes posées sur des étagères de stockage, doublant instantanément la surface de mon bureau. C'était une époque incroyable—comme une startup, bien que nous ne l'appelions pas ainsi à l'époque. L'entreprise fonctionnait toujours depuis la maison des parents d'Aleš, et mon seul autre collègue était le frère aîné d'Aleš, Lada. La mère d'Aleš préparait nos déjeuners, et si nous étions tellement absorbés par notre travail que nous oublions de manger, nous nous faisons réprimander.

J'ai toujours été un grand rêveur, mais à l'époque, je n'aurais jamais imaginé jusqu'où nous irions, passant de la marque de vélos couchés la plus abordable à l'une des marques premium que j'admirais autrefois à mon premier SPEZI. À l'époque, je cherchais l'inspiration auprès de marques comme Volae, Challenge et Nazca—des marques qui, contrairement à AZUB, n'existent plus aujourd'hui.

En 2006, nous avons déménagé l'entreprise dans un nouvel espace, et j'ai emménagé dans les locaux qu'AZUB occupait auparavant. Parfois, je plaisante en disant que ma passion est devenue mon travail et mon travail est devenu ma maison. Et même si je vis ailleurs maintenant, l'essence de cette déclaration est toujours vraie. AZUB et les gens qui y travaillent sont comme une seconde famille, et le monde du vélo couché m'a apporté de nombreuses grandes amitiés.

J'adore voir AZUB grandir et, avec cette croissance, accéder à des opportunités qui semblaient autrefois hors de portée. J'adore voyager et rencontrer nos clients, les cyclistes d'aventure, les revendeurs, les passionnés de vélo couché et même nos concurrents. Et j'espère qu'AZUB—et rouler sur nos vélos—vous apporte autant de joie qu'à moi !



Kelvin Clark, Propriétaire de magasin

La découverte de l'Amérique

En 2011, nous avons reçu un e-mail de Honza Galla disant qu'AZUB arrivait sur le marché américain et qu'il aimerait nous rencontrer.

Notre réponse fut simple : „Oui,“ et un peu après, Honza est arrivé. L'approche était impressionnante, conduisant une Ford Focus depuis New York avec deux vélos AZUB et un tricycle à bord, voulant découvrir les États-Unis à la manière d'un road trip pour connaître le pays sur place plutôt que seulement électroniquement. Leur destination finale était Los Angeles, Californie.

Nous ne savions rien sur les Tchèques mais avons vite appris quelques choses. Les meilleures soudures, une excellente géométrie de direction, un design réfléchi, un excellent service client et une oreille attentive.

Après avoir passé la journée, le commentaire de départ de Honza fut : „Nous aimons être amis avec nos distributeurs et viendrons vous voir tous les deux ans.“ C'est facile à dire en Europe, mais nous étions sceptiques que cela se passe aux États-Unis. Deux ans plus tard, Honza est arrivé comme promis.

Au fil du temps, nous avons rencontré d'autres membres de l'équipe AZUB ici à Angletech, Aleš, Milan, Jan et Lukáš, tous avec les mêmes normes élevées.

AZUB organise également un rassemblement de vélos couchés en République tchèque tous les cinq ans, et ma femme Marsha et moi avons eu l'occasion de rejoindre une pré-tournée et le rassemblement en 2015. Confier nos vies à Honza pendant une semaine fut une expérience inoubliable.

Joyeux 25e anniversaire !



La créativité est ce que j'aime le plus

Le vélo est une passion qui m'accompagne depuis aussi longtemps que je me souviens. Dès mon plus jeune âge, j'ai roulé sur des VTT et j'ai été fasciné par leur mécanique et leur conception. Cette curiosité m'a conduit à étudier le génie mécanique. Lorsque j'ai cherché un sujet en lien avec le vélo pour mon mémoire, j'ai découvert AZUB pour la première fois. Comme il s'est avéré que le premier tricycle AZUB a été créé dans le cadre de mon projet de diplôme, je pensais que ce serait le dernier projet amusant avant de me plonger dans un travail d'ingénierie sans inspiration. Mais AZUB a aimé mon travail, et depuis, ma carrière professionnelle est étroitement liée à l'entreprise.

Je suis perfectionniste quand il s'agit des choses que j'aime, alors je perfectionne chaque nouveau composant jusqu'à ce qu'il me semble parfait. Peut-être que cette approche est l'une des raisons pour lesquelles AZUB est passé du tricycle ECO économique aux modèles haut de gamme comme le Ti-FLY actuel.

J'ai participé au développement de tous les tricycles AZUB et contribué à de nombreux ajustements de conception pour nos vélos couchés à deux roues. Cependant, peu après le lancement du Ti-FLY, j'ai ressenti le besoin de faire une pause. J'étais devenu profondément impliqué dans la production, ce qui laissait peu de place au développement créatif. En même temps, mes enfants sont nés, et les trajets

fréquents entre Brno et Uherský Brod sont devenus de plus en plus difficiles. J'ai passé les quatre années suivantes en tant qu'ingénieur concepteur pour une entreprise fabriquant des aires de jeux pour enfants magnifiquement conçues. Là-bas, j'ai continué à concevoir des produits qui apportent de la joie aux gens, ce qui, à son tour, m'a apporté de la joie.

Mais je ne pouvais pas rester loin du vélo trop longtemps. Heureusement, une opportunité s'est présentée pour que je revienne chez AZUB, cette fois entièrement concentré sur le développement créatif.

Je suis actuellement enthousiaste à propos des nouvelles possibilités à venir. Nous avons l'opportunité de collaborer avec un designer de produits professionnel, d'exploiter les dernières technologies de prototypage rapide et d'explorer le potentiel de la fabrication additive (impression 3D) pour une utilisation directe dans la production de nos vélos couchés sur mesure. J'espère que ces éléments se traduiront bientôt par de nouveaux produits AZUB tangibles, car il y a toujours de la place pour l'amélioration et l'innovation.

Au fur et à mesure qu'AZUB continue de grandir, que la mobilité électrique progresse et que les technologies de fabrication évoluent, de nouvelles opportunités se présentent pour affiner nos vélos couchés existants et développer de tout nouveaux modèles. Il y a beaucoup à attendre avec impatience.



132 000 km sur les vélos AZUB

En 1985, sur la place principale de Miskolc, en Hongrie, j'ai croisé deux cyclistes suisses. L'un d'eux roulait sur une étrange machine couchée – quelque chose que je n'avais jamais vu auparavant. Intrigué, j'ai pris une photo, rentré chez moi et étudié l'engin. Peut-être pourrais-je en construire un moi-même, juste pour le plaisir.

En 1999, un jeune homme est venu à mon travail chez Česká zbrojovka, s'est présenté comme Zemánek et m'a demandé si j'étais celui qui construisait un vélo couché. « C'est moi », ai-je répondu, « mais pour l'instant, c'est seulement sur le papier. » C'est ainsi que j'ai rencontré Aleš, le fils d'un collègue de l'atelier d'outillage.

En 2005, j'ai assisté à une rencontre de vélos couchés à Uherský Brod, où AZUB célébrait son cinquième anniversaire. Grâce à un trike emprunté, j'ai parcouru mes premiers kilomètres en position allongée. En 2007, lors de mon premier vrai rassemblement, AZUB m'a prêté un deux-roues couché. Mes premiers mètres furent une catastrophe. Aleš, mon instructeur, répétait : « Détends-toi ! » Plus facile à dire qu'à faire... Puis, soudain, tout s'est enclenché. J'ai roulé tout le week-end et suis même rentré à vélo. Ce jour-là, mon journal a enregistré un exploit : 140 km lors de ma première vraie sortie !

En 2008, en préparant un voyage en Islande, j'ai recroisé Aleš et lui ai parlé de mon vélo hybride, capable de se transformer en trike. Finalement, il m'a proposé un trike Greenspeed

qu'AZUB distribuait en Europe. Je l'ai essayé, adoré, et accepté de collaborer avec AZUB – un partenariat qui dure encore aujourd'hui. En six semaines, j'ai parcouru 2 234 km sous la pluie cinq semaines sur six.

En 2009, j'ai testé le premier prototype de trike AZUB en traversant le Danemark, les îles Féroé, l'Islande et l'Allemagne : 2 009 km. En Islande, 18 jours sans nuit – presque pire que la pluie de l'année précédente !

En 2014, j'ai testé les premières suspensions à lames composites du Ti-FLY en roulant de l'Atlantique à Uherský Brod. Elles n'ont pas tenu... L'année suivante, j'ai parcouru 5 300 km à travers les Alpes et le long du Rhin pour tester la suspension en titane.

En 2018, une opération du cœur a mis mes aventures en pause. Un an plus tard, j'étais de retour : 11 300 km parcourus. En 2019, j'ai pris un bus pour Rome, puis pédalé jusqu'à chez moi. Né à Assise, où mon père enseignait la musique, cette ville était une étape clé.

En 2020, j'ai atteint 100 000 km sur des vélos AZUB. En 2024, j'en étais à 132 000 km... et ça continue !



Matt Hackman

Administrateur du AZUB Riders Group

J'ai été instantanément intrigué lorsque j'ai vu mon premier tricycle couché en action dans un parc local en faisant du VTT. Une fois chez moi, j'ai cherché des informations à ce sujet en ligne et j'ai vite trouvé plusieurs chaînes YouTube consacrées à la conduite de ces formidables machines et aux amitiés formées par leurs conducteurs. C'était au début de l'année 2015, et j'ai continué à regarder, apprendre et chercher des vélos couchés dans ma région.

Le concessionnaire le plus proche était à plus de deux heures de route, alors je me suis rendu là-bas et j'ai testé plusieurs tricycles ICE et un Catrike. Ce n'étaient que les deux marques qu'ils vendaient. J'ai eu ma première leçon sur les différences entre la direction directe et indirecte, et j'ai beaucoup aimé le tricycle ICE, mais j'ai été frappé par le choc du prix des tricycles pour débutants. Malheureusement, j'étais coincé chez moi et sans tricycle jusqu'à plus tard dans l'année.

J'étais plus économe à l'époque, et j'ai décidé de choisir les tricycles les plus économiques. Notre plus grand magasin de vélos local ne vendait pas de vélos couchés, mais mes demandes persistantes et mon désir d'en commander un les ont convaincus de devenir concessionnaire Catrike. Ils ont fait leur première vente de vélo couché, et j'ai eu mon premier tricycle le 23 décembre 2015. Depuis, ils ont ajouté Terra Trike, HP et AZUB à leur gamme.

Au fil des ans et en apprenant de mes expériences avec les cadres fixes, la suspension arrière, la suspension totale et l'assistance électrique, j'ai également échangé ou ajouté

à ma collection de tricycles. Ma meilleure recommandation à quiconque souhaite entrer dans le monde des vélos couchés est d'acheter directement celui que vous voulez vraiment. C'est bien plus rentable sur le long terme. J'ai commencé avec le Catrike Expedition à cadre fixe, puis le ICE Sprint X à suspension arrière, ensuite le HP Scorpion Pedelec à suspension totale et assisté, suivi de l'AZUB Ti-Fly 20 assisté, que je roule toujours aujourd'hui. Au fil des ans, j'ai également eu la chance de tester un AZUB Tricon 26 non assisté et un AZUB Ti-Fly 26. De superbes tricycles, mais je préfère avoir l'option d'assistance électrique.

Ma femme a commencé à rouler avec moi fin 2016 sur l'Expedition et est devenue accro aux tricycles couchés. Presque deux ans plus tard, nous avons commandé notre premier AZUB Ti-Fly 26 assisté pour elle, qu'elle continue à utiliser aujourd'hui. En 2021, nous avons tous les deux ajouté un AZUB Ti-Fly X assisté pour mieux profiter de nos nouvelles sorties sur gravel.

Comme vous pouvez le voir, nos préférences et notre fidélité restent avec la marque AZUB. Non seulement pour leur qualité de fabrication, mais aussi pour le respect, l'admiration et les amitiés que nous avons développés avec les membres de l'équipe AZUB au fil des ans. Rouler sur des vélos couchés nous a ouvert à de nouvelles expériences et à des amitiés durables avec d'autres cyclistes couchés qui n'auraient autrement jamais existé.

Inestimable !

AZUB Riders Group



50 000 km de sueur

Notre histoire en Azub, Après avoir testé plusieurs vélo couchés, nous avons acheté nos Azub 5 en 2010. Plusieurs petits périple en cyclo-camping ont conforté notre choix et renforcé cette envie folle et irrésistible : partir loin, longtemps, à vélo.

Congés sabbatique en poche, sacoches pleines à craquer, des appréhensions plein la tête, nous voilà en mai 2013 au départ d'un voyage d'un an aux Amériques. 4 mois aux Etats-Unis, de Las Vegas à San Francisco, en passant par Zion, Gran Teton, Yellowstone, l'Oregon, Crater Lake... 4 mois qui dépassent toutes nos espérances, avec des paysages poustouffants, des rencontres chaleureuses et, tous les jours, ce plaisir de remonter sur les vélos, et pédaler, pédaler, pédaler.

Ensuite, c'est l'Amérique du Sud, la grande aventure de Cuzco (Pérou), à Ushuaïa, le bout du bout. Nous filons plein sud le long de la fameuse Cordillères des Andes. Notre voyage prend une autre ampleur de par la rudesse de certaines étapes, les soucis gastriques d'Ophélie, les paysages sauvages, parfois désertiques, les cols à plus de 4000m et les nombreuses pistes sur lesquels nos lourds Azub 5 s'en sortent finalement très bien. Le lac Titicaca, le Salar d'Uyuni, la Patagonie, la région des lacs et la fantastique Careterra australe jalonnent notre parcours. Nous finissons par la Terre de Feu, terre d'aventure par excellence. Nous campons sous un vent parfois fou et croisons la route de manchots et guanacos avant d'arriver à Ushuaïa, sous la neige, heureux, comblés et un poil fatigués.

De retour en France, complètement déphasés, ne trouvant guère de sens dans nos boulots, ma priorité est de... remettre en état les vélos ! Merci encore à Azub pour les pièces détachés ! Les vélos sont comme neufs et il ne me reste plus qu'à convaincre Ophélie de repartir sur les routes au plus vite.

2 ans, plus tard, c'est gagné. Cette fois, nous avons quitté définitivement nos jobs et partons sans date de retour, sur la Route de la Soie. Italie, Grèce, Turquie, Iran, Asie Centrale, le voyage se dessine petit à petit et nous retrouvons ce plaisir immense d'avancer, tous les jours, de camper, de se laver dans des rivières et de s'immerger dans de nombreuses cultures différentes. La Pamir Highway au Tadjikistan, grand objectif du voyage, nous comble totalement, comme l'Altiplano en Amérique du Sud.

Chine, Laos, Thaïlande, Cambodge, nous passons l'hiver au chaud, parfois très chaud, et décidons de poursuivre notre voyage au Japon, qui restera le pays préféré d'Ophélie. Un pays surprenant, serein, et très adapté au voyage à vélo. Une semaine dans le transsibérien et nous voilà à St Petersburg, de retour aux portes de l'Europe. Nous roulons alors plein nord à travers les forêts et lacs finlandais jusqu'à Rovaniemi, la ville du Père Noël, dans le cercle polaire arctique.

Nous rejoignons alors les Iles Lofoten en Norvège et entamons cette longue redescente vers la France à travers les paysages les plus beaux du monde à mon goût. Et voilà 50 000 km de sueur en Azub !



Retraité sur trois roues

J'attendais dans le cabinet du chirurgien. Enfin, la porte de la salle d'examen s'ouvrit, et une femme vêtue de vert chirurgical entra. Elle examina mes radiographies, souffla et me dit que ma clavicule était fracturée et que c'était grave. Nous avons discuté de différentes options, et elle m'a aussi dit qu'en dépit de la récupération de l'utilisation de mon épaule, je ne pourrais plus jamais faire de vélo. À ce moment-là, mon cœur s'est effondré, et elle a bien vu que cette perte était très difficile pour moi. Je lui ai expliqué que j'étais un cycliste passionné depuis près de 60 ans et que nous devons trouver un traitement pour me remettre en selle. Elle m'a répondu que c'était impossible, car mon épaule brisée ne supporterait pas la pression et les vibrations du guidon. Les semaines suivantes passèrent -avec encore plus de radiographies et des visites chez le chirurgien. Un jour, elle m'a suggéré de m'intéresser aux vélos couchés, car ils soulageraient la pression sur mon épaule.

Des décennies plus tôt, j'avais déjà essayé des vélos couchés et j'avais commencé à m'y intéresser sérieusement. Un ami m'a suggéré d'essayer son tricycle droit, mais la douleur à l'épaule et l'inconfort étaient encore plus intenses. De plus, la direction était difficile, car on ne pouvait pas se pencher dans les virages.

Les recherches m'ont conduit vers les tricycles. Ils se divisaient en trois catégories : bon marché et lourd, moyennement cher et pas trop lourd, et enfin, cher avec des caractéristiques sur mesure. Le choc des prix m'a frappé. Je venais du monde du vélo sur mesure. Ayant fait des courses, le poids était toujours un facteur important ; les matériaux du cadre et la façon dont il était fabriqué étaient des éléments clés. Pendant des décennies, mon vélo principal avait été un Cinelli fabriqué à la main par le maître. Je savais que je devais essayer différents tricycles de différents fabricants, ce qui m'a conduit à Hamilton Trike. Cora a été patiente et a répondu à toutes mes questions. J'ai d'abord essayé des tricycles à direction directe, mais ils nécessitaient des mouvements d'épaule, et le segment de gravier que j'ai emprunté me secouait les bras et les épaules. Finalement, j'ai essayé les modèles haut de gamme. Quelques tricycles ICE, suivis de HP Velotechnik. Les deux derniers que j'ai essayés étaient des AZUB. Le TRIcon 20 a capté à la fois mon cœur et mon esprit. Les soudures du cadre et la façon dont il se pliait étaient d'une qualité et d'une sophistication exceptionnelles. La qualité de conduite était superbe. La direction était réactive, et le segment de gravier ne générait presque aucune vibration. Le prix était un facteur énorme, et je n'étais toujours pas sûr, alors j'ai acheté un tricycle d'occasion. Je l'ai utilisé pendant un an et demi, mais je me suis rendu compte que je ne pouvais plus me tenir au-dessus des pédales pour m'aider à grimper les collines. À 75 ans, j'aurai besoin d'un e-assist. Alors j'ai appelé Cora et commandé un AZUB TRIcon avec un e-assist, que je conduis maintenant. Le prix en valait la peine. Le triking est ma nouvelle aventure.



Notre aventure en tandem

Ma femme et moi partageons une passion que nous avons tous deux apportée dans notre mariage depuis l'enfance : nous adorons voyager à vélo. Une fois que nos fils ont eu l'âge de rouler seuls, l'idée des voyages à vélo longue distance, en autonomie, est devenue inévitable. Nous avons également commencé à envisager un vélo tandem, et par hasard, nous avons découvert l'AZUB TWIN. Pour moi, un concept complètement inconnu — des vélos couchés combinés avec un tandem — semblait presque trop beau pour être vrai. Au départ, nous pensions qu'il était impossible qu'une telle combinaison soit parfaite, alors nous avons opté pour l'achat de quatre vélos traditionnels neufs.

Notre premier voyage longue distance nous a emmenés le long des rivières du Danube et de la Morava. Chaque année, nous avons abaissé nos exigences en matière d'hébergement et prolongé nos voyages, mais au fil du temps, les garçons se sont lassés, et nous, les adultes, avons commencé à ressentir la fatigue des longues heures passées en position droite. Après être revenus d'un voyage en Croatie, cette fois sans les enfants, j'ai recommencé à insister auprès de Lenka sur cette idée folle d'acquérir un tandem couché, un vélo sur lequel nous ne ressentirions plus de douleurs. Lenka a enfin accepté d'essayer, non pas parce qu'elle pensait que c'était une idée raisonnable, mais pour prouver qu'un vélo comme celui-ci ne pourrait pas fonctionner, et que j'abandonnerais enfin.

Lorsque nous sommes arrivés chez AZUB, nous avons fait sensation. Personne ne s'attendait à ce que nous essayions leur tandem sans avoir jamais roulé sur un vélo couché. Après

quelques heures à tester deux vélos couchés simples et enfin le tandem, Lenka s'est tournée vers moi. Elle m'a dit : „En plus du tandem, tu m'achèteras un autre vélo couché simple, car je ne monterai plus jamais sur un vélo traditionnel, et je ne peux pas aller travailler seule avec le tandem.“Lorsque nous avons présenté les vélos couchés aux enfants, cela n'a pas été facile au début. Finalement, la solution a été de commander deux vélos couchés simples au lieu d'un seul, rendant nos vélos traditionnels quasiment inutiles. Pendant plusieurs années, les garçons nous ont rejoints sur nos voyages, bien que souvent, ils prenaient notre tandem, disparaissaient des heures durant et n'attendaient que nous quand ils avaient faim ou voulaient camper.

Les garçons sont maintenant grands et font leurs propres voyages, tandis que nous avons équipé notre tandem d'un moteur et commencé à envisager des aventures beaucoup plus longues. Notre premier voyage de trois mois nous a conduits de Helsinki au-dessus du cercle arctique, à travers la Suède jusqu'au Danemark, puis le long du fleuve Elbe à travers l'Allemagne et la République tchèque, et enfin de retour à Olomouc. C'était nos meilleures vacances de tous les temps !

Enfin, un petit conseil pour ceux qui prévoient de longs voyages en tandem sans finir fâchés : notre recette est de prendre des tours à l'avant, idéalement selon une règle objective. Nous changeons de place chaque jour, peu importe le parcours, ainsi pas besoin de marchandage. Si l'un de nous agace l'autre, comme refuser de s'arrêter pour le déjeuner, on sait que ce sera peut-être à notre tour de supporter ça le lendemain.



Extension de mon corps

Chaque personne a une histoire à raconter. Lorsque cette personne reçoit un vélo, son histoire commence à avancer, littéralement et métaphoriquement.

Emprunter mon premier tricycle chez AZUB en 2018 pour mon voyage aux États-Unis, puis acheter le deuxième pour mon périple au Japon, qui m'a ensuite mené au Moyen-Orient, a été bien plus que l'acquisition d'un simple véhicule. Pour moi, cette connexion avec AZUB a marqué le début d'un tout nouveau chapitre dans ma vie – un chapitre que je n'avais jamais imaginé et qui m'a profondément marqué.

Les pages blanches se sont remplies de moments incroyables et uniques que je chérirai toute ma vie.

Sur ces pages, je vois clairement une coupure nette entre deux versions complètement différentes de moi-même. La beauté réside dans ces trois roues qui ont mis toute ma vie en mouvement.

Au fil du temps, en passant d'innombrables heures à rouler, les tricycles sont devenus une extension de mon corps, me permettant de me déplacer plus vite, de transporter plus et de rester intimement connecté au monde autour de moi. Il n'y avait rien entre moi et les paysages que je découvrais ou ceux encore à explorer.

Ce n'était pas simplement extraordinaire ; cela semblait naturel. À bien des égards, AZUB est comme un maître Geppetto, le père de Pinocchio, qui ne crée pas seulement des machines mais quelque chose de plus, quelque chose de vivant.

Mais que dire des histoires, vous me direz ?

J'ai réalisé que les mots ne peuvent véritablement les capturer —peu importe combien j'essaie d'en glisser au moins une sur cette page. Elles sont, pour l'instant, des témoins silencieux d'un voyage extraordinaire, d'une vie incroyable.

Je dis „pour l'instant“ car le livre est en préparation. Merci, AZUB !



Roel van Dyke

Mon voyage en Sicile

Chaque année, j'essaie de faire au moins un long voyage à vélo. Celui des Pays-Bas à la Sicile fut peut-être le plus beau. J'avais déjà fait ce voyage deux fois avec un vélo traditionnel, mais en 2022, j'ai roulé jusqu'à Palerme en trois semaines en juin, un périple de plus de 3 000 km. J'avais six ans de plus que la dernière fois et j'avais presque 70 ans, donc ma condition physique ne s'était pas améliorée. Pourtant, j'ai couvert la distance plus rapidement que les fois précédentes. L'Origami n'est pas un vélo très rapide, pas plus rapide que mes autres vélos sportifs. Mais le siège confortable et le caractère stable de l'Origami m'ont permis de rouler plus d'heures par jour sans aucun problème.

L'Italie n'est pas connue pour ses bonnes routes. Cette fois, cependant, j'ai été surpris par de nombreuses belles pistes cyclables le long de la côte Adriatique, certaines sur d'anciennes voies ferrées. Quel régal de rouler là-dessus.

Je préfère pédaler loin de chez moi plutôt que vers chez moi, c'est pourquoi je prends généralement les transports en commun pour le voyage de retour. La véritable valeur ajoutée de l'Origami devient alors évidente. Sans aucun problème, je pouvais l'emmener dans les bus et les trains dans son état replié, sans avoir à réserver une place pour lui. Dans de nombreux trains à grande vitesse, prendre un vélo avec soi est impossible. Ici encore, l'Origami a pu accompagner le voyage une fois replié. J'ai passé un excellent moment avec ce petit vélo.



Jiří veut vivre et gravir des sommets

En 2016, j'ai eu un grave accident au travail. J'ai perdu l'audition, mon membre inférieur gauche, ainsi que mes deux membres supérieurs. Après avoir retrouvé un peu de calme mentalement, j'ai commencé à réfléchir à ce qu'il me fallait pour continuer à vivre. Je me suis inscrit à l'Expédition Over the Bar, organisée par l'Université Palacky d'Olomouc, en République tchèque, pour les participants handicapés et les étudiants du Centre des Activités de Mouvement Appliquées. Dans le cadre de l'examen obligatoire, ils doivent aider les personnes à mobilité réduite.

Lors de ce voyage à travers la République tchèque en 2020, ils sont allés dans trois endroits. À Valdice, ils ont fait du vélo ; à Český Krumlov, ils ont fait du bateau et grimpé le Snezka, le plus haut sommet du pays, à pied. Je n'ai pas pu faire la partie vélo. Il n'y avait pas de vélo adapté pour moi, j'ai dû accepter que ce n'était tout simplement pas possible. Mais sur le chemin du retour, nous nous sommes arrêtés à une aire de repos et j'ai vu un tricycle sur un porte-vélo. J'ai immédiatement jeté un œil par la fenêtre du bus, mais je n'ai pas vu la marque du fabricant. En rentrant chez moi, j'ai commencé à chercher sur internet et à regarder des vidéos sur YouTube. J'ai été agréablement surpris d'apprendre qu'un des fabricants était de la République tchèque.

Il ne m'a pas fallu longtemps pour prendre rendez-vous chez AZUB. La visite en elle-même a été un défi pour les deux

parties. J'ai dû parcourir 500 km et ils se demandaient ce qu'un homme sans bras et avec une seule jambe pouvait leur demander.

Ensemble, nous avons trouvé une solution et avons ensuite communiqué par e-mail, mais la production a pris du temps. Des adaptateurs spéciaux ont dû être fabriqués pour les guidons afin que je puisse diriger avec le haut de mon corps. De plus, les freins ont dû être modifiés pour que je puisse les actionner avec mon genou.

À la fin de l'été 2021, j'étais impatient de faire mon premier essai sur le tricycle Ti-FLY 26 d'AZUB. Je pouvais rouler seul ! Les cyclistes sur le sentier m'ont fait un signe de la main, nous ont arrêtés ma femme et moi, et nous ont posé beaucoup de questions. Nous avons également eu droit à des citations amusantes comme « Il n'a qu'une seule jambe ! »

Il m'a été difficile d'apprendre à tirer le pédalier vers moi en plus de le pousser, car je n'avais aucun moyen de me caler dans l'autre direction. Mais lorsque AZUB a commencé à fabriquer le Dream Seat rembourré, cela m'a beaucoup aidé.

Depuis, j'ai accumulé quelques milliers de kilomètres et grimpé de grandes collines. C'est génial de pouvoir à nouveau rouler tout seul !



Chad Mihld

Rencontrez Voodoo Child

J'ai nommé mon Ti-FLY X d'après la couleur du revêtement en poudre. J'ai acheté le tricycle en avril 2024, après qu'AZUB ait mis en place sa nouvelle cabine de peinture et puisse peindre en interne. Ils ont commandé la couleur personnalisée depuis les États-Unis pour moi. Un grand merci pour ça !

Voodoo Child est équipé d'un e-assist avec un moyeu à 3x3 vitesses que j'ai ajouté moi-même, un pignon arrière de 24 dents, et un levier de frein couplé d'un seul côté.

J'avais roulé sur des tricycles couchés d'occasion pendant quelques années après une opération en 2021, et j'avais envie de rester actif. Petit à petit, j'ai voulu plus de mon tricycle et j'ai fini par assister à la convention Cycle-Con en 2023 pour essayer des tricycles à suspension complète avec assistance électrique.

Nous sommes arrivés à la Cycle-Con tôt le samedi matin, avons observé les exposants, et fini par arriver chez AZUB. J'étais excité de voir les tricycles en personne, et j'ai vu un visage familier là-bas aussi. Matt Galat, connu sous le nom de JaYoe Matt. Il m'a gentiment demandé si je voulais essayer son tricycle en le retirant du podium. Ce fut un privilège de le tester ! Le reste de la journée s'est très bien passé, et j'ai eu l'occasion de tester plus de quinze tricycles. On m'a également informé qu'une sortie était prévue pour le dimanche matin, et j'ai demandé à Honza s'il y avait des tricycles de prêt disponibles. Il m'a demandé de revenir plus tard. Quand je suis revenu, non

seulement il avait un tricycle pour moi, mais il en avait aussi un pour ma femme. Quelle fin spéciale pour cette journée parfaite !

Le matin suivant a été épique ! Notre première sortie sur un Rails to Trails. J'ai roulé avec le Ti-FLY X. Rouler sur ce sentier était super, le paysage était au-delà de toute beauté. Les anciennes bâtisses, les arrêts de train... Nous avons fait les 29 km / 18 miles, et le tricycle était tout ce que je cherchais. Aujourd'hui encore, je suis très reconnaissant envers ceux qui ont rendu cela possible.

Environ six mois après la Cycle-Con, j'ai commandé Voodoo Child, et lorsqu'il a été livré à notre domicile à Los Angeles, il était parfait ! Absolument magnifique ! Vous pouvez le voir faire des tours autour du Rose Bowl à Pasadena, CA, en semaine, et arpenter les pistes cyclables sur la plage entre Santa Monica et Redondo Beach le week-end. Le tricycle est également utilisé lors des événements CicLAvia, qui sont des événements sans voiture à LA.

Comme beaucoup d'entre nous qui roulent sur des tricycles couchés, moi aussi, je suis sur le voyage de ma vie, car je lutte contre la leucémie. Avec une équipe de soutien formidable, dont ma famille et l'équipe du City of Hope, sans oublier Voodoo Child, nous allons battre cette maladie.



Duo roumain dans la nature sauvage australienne

Au début de la pandémie, quand la plupart des aventuriers se précipitaient pour retourner chez eux, je me trouvais en Nouvelle-Zélande avec ma partenaire, Irina. Sans vraiment vouloir rentrer en Roumanie, sur un coup de tête, nous avons décidé de rester et de transformer ce moment de crise en une aventure de plusieurs années à travers l'Océanie. Bien sûr, nous ne nous en rendions pas compte à l'époque, ce n'est que bien plus tard que nous avons pris conscience de la tournure que cela prenait. Alors, après cinq semaines de confinement en mai 2020, nous avons décidé de marcher sur l'île du Nord de la Nouvelle-Zélande puis de pédaler le long de la côte ouest de l'île du Sud sur des vélos traditionnels. Cela n'a fait qu'aiguiser notre appétit pour l'aventure. Étant donné que l'Australie n'était pas loin et qu'elle était ouverte aux voyageurs en provenance de Nouvelle-Zélande, nous avons décidé de traverser la mer de Tasmanie et de parcourir certains des coins les plus isolés du continent rouge, cette fois-ci sur deux tricycles AZUB.

Nous avons donc pris l'avion pour l'Australie et commencé nos préparatifs. J'avais un AZUB T-Tris 26 sans suspension et non motorisé, tandis qu'Irina avait un Ti-FLY 26 avec suspension et moteur. Nous l'avons aussi équipé d'un panneau

solaire nécessaire pour les zones reculées que nous allions traverser. Après quelques mois à Cairns, nous avons commencé à pédaler à travers l'Australie en passant par certains des parcours les plus difficiles hors route. D'abord jusqu'au Cap York, puis à travers le Red Center, et enfin sur la côte ouest à travers les déserts du Great Sandy et du Tanami, la majestueuse région de Kimberley et toute la côte ouest australienne, jusqu'au Torbay Head, le point le plus au sud de l'Australie occidentale.

Un petit chiffre statistique n'a jamais fait de mal. En tout, nous avons parcouru 11 238 km sur le continent australien, dont 8 638 km (77 %) sur route asphaltée et 2 600 km (23 %) principalement sur des routes en gravier. La plus longue distance entre deux points de ravitaillement, sans rien entre les deux, dans les déserts du Tanami et du Great Sandy, situés dans le centre et le nord-ouest de l'Australie, était de 589 km. Nous avons transporté 30 litres d'eau avec nous, et avons été aidés par d'autres aventuriers en 4x4 pour nous ravitailler entre les villes. Nous avons eu plus de 100 jours de pédalage avec des températures comprises entre 35 et 46 °C.



YouTube



De Paris à Bangkok

En 2014, ma compagne et moi avons entrepris un voyage inoubliable et un peu fou : relier Paris à Bangkok à vélo. En parcourant 18 pays et plus de 12 000 kilomètres, nous avons découvert des paysages variés, des cultures riches, mais surtout une hospitalité exceptionnelle qui restera gravée dans nos mémoires.

Nous avons été séduits par les vélos couchés pour leur confort et la stabilité offerte, notamment dans les montées. Que ce soit sur les routes asphaltées ou les sentiers caillouteux, ils ont été nos fidèles compagnons durant tout notre périple.

Parmi les souvenirs les plus marquants, il y a l'incroyable générosité des habitants rencontrés, surtout à partir de la Turquie. Et notre moyen de locomotion un peu hors norme ne manquait pas de susciter la curiosité. Nous nous faisons régulièrement arrêter pour être pris en photo mais aussi pour nous offrir à boire, à manger, à partager un thé. Nous avons été invités plusieurs fois par des familles à dormir, parfois même tous dans la même pièce. Une occasion unique de découvrir leur quotidien, leur mode de vie. Des rencontres parfois furtives mais riches qui n'auraient peut-être pas été possibles si nous n'avions pas été en trike.

La Pamir Highway, en Asie centrale, fut sans doute l'étape la plus éprouvante, mais aussi la plus spectaculaire. Les montées abruptes jusqu'à 4 600 mètres, les conditions climatiques extrêmes ont mis à l'épreuve nos limites physiques et mentales. L'asphalte était désormais un lointain souvenir et nos trikes ont été chahutés sur ces routes pierreuses. Mais les panoramas à couper le souffle—sommets enneigés, vallées isolées et rivières turquoise—constituaient notre plus belle récompense.

L'arrivée à Bangkok était comme l'un de leurs plats typiques : sweet-and-sour ! Nous étions partagés entre la fierté, la satisfaction d'être arrivés au bout et la déception de voir l'aventure se terminer.

Ce voyage ne se résume pas à un nombre de pays ou un nombre de kilomètres : c'est une parenthèse enchantée, un condensé de découvertes et de rencontres inoubliables.



D'un rêve à 43 000 km

„Je ne veux pas seulement parler des énergies alternatives ; je veux aussi agir et peut-être contribuer.“

Avec cette idée en tête, je voulais entreprendre un long voyage dans un véhicule qui nécessitait plus que la seule énergie humaine, mais dont la batterie serait chargée par des panneaux solaires. Cependant, en juillet 2014, je me suis retrouvé sur la première grande rupture de mon plan. J'avais fait convertir une rickshaw en vélo-cargo électrique, mais il m'a seulement permis de parcourir 500 km, et j'ai découvert que cette conception était complètement inadaptée à une telle entreprise. Mon tour du monde venait de faire naufrage, mais je n'étais pas prêt à abandonner.

Il fallait quelque chose de nouveau, et je suis tombé sur un rendu 3D numérique d'un tricycle couché avec des panneaux solaires au-dessus et une remorque. Quelques jours plus tard, je prenais le train pour Uhersky Brod en République tchèque, où j'ai rencontré Honza et Karel, qui avaient terminé leur premier Sun Trip en 2013. Ils avaient plus de 7 000 km d'expérience et au lieu de la gaspiller, ils allaient l'intégrer à mon projet.

Mon équipement de voyage nécessitait non seulement un moteur puissant pour grimper les collines mais aussi une remorque robuste. Honza m'a emmené dans une grange où une structure en aluminium, leur prototype de remorque, pendait du toit. Ils l'ont utilisé pour moi. AZUB a aussi installé un moteur pédalier en plus du moteur moyeu principal. Après quelques mois, j'ai testé ce tricycle assemblé provisoirement, et à l'été 2015, je suis parti pour ma nouvelle aventure avec le Solatrike II terminé.

J'ai traversé l'Europe de l'Est et l'Asie centrale, où j'ai dû reconstruire la remorque dans une usine de cadres de fenêtres en Ouzbékistan. J'ai continué vers la Chine et la Corée du Sud, d'où j'ai expédié tout le matériel vers l'Australie via Hong Kong. J'ai construit une troisième remorque à Darwin et j'ai commencé une tournée anti-horaire autour de l'Australie jusqu'à Sydney. Mes traces sont ensuite apparues à Auckland, en Nouvelle-Zélande, et je suis parti pour une boucle du Northland en traversant les îles du Nord et du Sud. Cependant, en raison du confinement dû à la COVID-19 et de la fermeture mondiale des frontières nationales, le projet a été interrompu en mars 2020 à Christchurch.

En juillet 2024, le voyage a repris au Canada et m'a mené de Vancouver à travers les Rocheuses jusqu'à Edmonton, où j'ai garé mon tricycle pour une pause hivernale. Je prévois de repartir en mai 2025 et me diriger vers le sud aussi longtemps que je le pourrai.

Ce voyage a été l'une des expéditions solo les plus longues et intercontinentales avec un tricycle électrique alimenté par énergie solaire. À ce jour, j'ai déjà traversé 23 pays sur quatre continents et parcouru 43 000 km.



De l'AVC au triomphe : Le voyage imparable de Tommy Quick avec son tricycle

Je m'appelle Tommy Quick, à l'âge de seulement 12 ans, j'ai subi un AVC majeur – une hémorragie cérébrale –, qui a nécessité une neurochirurgie immédiate. Après avoir dû tout réapprendre, de manger, avaler, à marcher et parler, ma vie a été bouleversée.

Quand j'ai eu 28 ans, j'étais prêt à évoluer dans ma reconstruction et me fixait un objectif personnel : sensibiliser les gens à l'AVC notamment chez les jeunes, au nom de la Stroke Foundation, en Australie, , aussi promouvoir l'inclusion. Cela m'a amené à l'idée de faire le tour des quatre points les plus extrêmes du continent australien, un voyage de plus de 9 000 km, commençant par le point le plus à l'ouest, Steep Point. Ensuite, le point le plus au sud, Wilson's Promontory, jusqu'au point le plus à l'est, Cape Byron, et enfin le plus au nord, à la pointe de, Cape York dans le Queensland.

Après avoir traversé les grandes étendues désertiques de la plaine de Nullarbor en direction du Sud-Australie, soit environ un tiers de l'expédition, j'ai été percuté par une voiture. J'ai eu le bassin fracturé ainsi que , le sacrum et le fémur ; j'étais dans de sales draps !

Avec mon tricycle réduit en pièces et mes rêves brisés à la fois physiquement et mentalement, cette période a été très difficile. Honnêtement, je ne me souviens pas bien de cette période,

elle est un peu floue à cause des médicaments et de l'inconfort à l'hôpital. Puis, avec une grande chance, AZUB m'a proposé un nouveau tricycle, car dans mon état médicamenteux après l'accident, j'avais dit à la télévision que je continuerais le défi ! Nous avons passé la commande, et il est arrivé après 4-6 semaines. Assembler le nouveau Ti-FLY 26 dans notre salon a été un rêve !

Ma première sortie a eu lieu environ un an après l'accident à cause de la rééducation et des dommages. Je suis parti de chez moi à Melbourne, direction Wilson's Promontory pour remettre le voyage „sur les rails“ et évaluer mes capacités. La sensation d'arriver à la plage de Tidal River et au point le plus au sud en tricycle était incroyable ! Mer bleue, ciel bleu, et j'étais de retour sur la bonne voie ! Je n'oublierai jamais cela, ni les gens qui l'ont fait avec moi !

Un autre souvenir marquant a été l'euphorie d'atteindre la pointe de Cape York pour mon 30e anniversaire, Pajinka. Le faire avec DJ et l'équipe de soutien, qui étaient là depuis le premier jour, était quelque chose de spécial. C'était encore plus incroyable car ce furent les pires routes que j'ai jamais vues.

Maintenant, en mars 2025, nous préparons le projet „Takin' on Tassie“. La mission reste la même, mais cette fois, nous mettons l'accent sur moins de kilomètres par jour, plus d'élévation et plus de conversations en chemin avec mon fidèle tricycle.



Carl Bosworth

Triking Game

AZUB fabrique un excellent tricycle, si je peux me permettre de le dire. Ma première rencontre avec la marque a eu lieu dans un magasin de vélos en Indiana. Je les avais également vus critiqués sur Bentrideronline.com, et leur design m'a vraiment intrigué. J'ai fait mon premier essai sur un tricycle de démonstration sur le "Pumpkinvine Trail", et j'ai été impressionné. Cependant, je n'étais pas encore prêt à dépenser de l'argent pour un neuf. Quelques temps plus tard, après cette première balade, mes recherches en ligne m'ont conduit à trouver un Ti-Fly 26 d'occasion à vendre – mon premier AZUB. C'est un tricycle superbe avec des couleurs vert néon et jaune, équipé d'un plateau ovale. Après quelques ajustements et l'ajout de quelques accessoires pour le personnaliser à ma façon, j'ai parcouru de nombreux kilomètres avec ce tricycle.

J'ai assisté à la Cycle-Con 2022, où Matt Galat, alias JaYoe, était présent avec son tout nouveau Ti-Fly X. J'avais suivi l'aventure de sa construction, son premier voyage sur route avec Honza, le mystère de sa disparition à l'aéroport lors de l'expédition aux États-Unis, ainsi que l'histoire de la communauté des tricycles qui a « retrouvé » le tricycle, caché dans un coin, attendant d'être réuni avec son propriétaire.

J'ai eu la chance d'essayer ce même tricycle. J'ai aussi rencontré et parlé avec Matt, Honza, et les autres membres de l'équipe AZUB. Cette visite à la Cycle-Con, l'essai et la rencontre avec l'équipe m'ont incité à ajouter un autre tricycle à ma collection. J'ai sauté sur l'occasion pour perfectionner mon jeu de tricycle.

Avance rapide, à la vitesse d'un tricycle avec un simple coup de genou, à la Cycle-Con 2023 à Xenia, OH. Il m'a fallu un an pour y parvenir, mais maintenant je possède un Ti-Fly X avec moteur Shimano Steps et passage de vitesses électroniques Shimano Cues Di2. Avec son coloris sable plutôt élégant, je suis bien parti pour parcourir des centaines de kilomètres avec cette superbe machine. J'ai ajouté quelques améliorations pour le rendre encore plus à mon goût, mais le meilleur, c'est de sortir et de rouler avec des amis ou en solo dans mon quartier.



Je l'appelle Sky

Je l'appelle Sky. Parfois, nous grimpons si haut que j'en aurais presque envie de pleurer. Puis vient la descente, et nous volons. Elle et moi avons rampé sur des rochers et nous sommes accrochées de toutes nos forces au bord des falaises. Nous avons regardé des montagnes, une gamme après l'autre. Elle ne se plaint jamais quand je la charge trop, mais moi, je m'en plains quand je descends pour devoir la pousser.

Elle me chasse hors du siège quand je l'engage trop fort. Puis je nous relève et promets d'être plus douce, du moins jusqu'à la prochaine fois.

2024 a été ma première saison sur un tricycle. Mon mari roule sur son Ti-Fly X depuis des années. J'ai vu la capacité du tricycle dans la nature sauvage, car j'avais déjà traversé des endroits fous, faisant du bike-packing sur deux roues tandis qu'il était sur trois. Cependant, lors de ma première sortie, j'ai eu du mal sur chaque petite pente, les jambes en feu, essayant de faire tourner le bras de pédalier jusqu'en haut avec ma jambe tendue au point le plus faible. Je ne m'étais pas préparée à la force qu'il me faudrait pour ramener mon pédalier. J'ai fini par passer aux pédales clip-in.

Avant même que je ne m'en rende compte, nous roulions sur des sentiers pavés. Puis, nous avons écumé les routes autour de notre ville montagnaise. Soudainement, nous étions à la ligne de départ du Lost Elephant. Une course épique

de bike-packing autonome à travers les Kootenays. Nous l'avons complétée en 3 étapes pendant l'été. Nos tricycles étaient dans des endroits que je n'aurais jamais imaginés. Je levais les yeux vers la montée à venir et je pensais que c'était impossible, mais que pouvions-nous faire d'autre ? Nous avançons et, bien sûr, nous réussissons. Les défis qui semblaient insurmontables à l'époque sont devenus mes souvenirs préférés. Un soir, au début de notre voyage, nous essayions de trouver une source d'eau pour camper pour la nuit. Nous étions déjà épuisés lorsque le soleil commençait à se coucher derrière les sommets des montagnes. Une colline raide est apparue, pleine de grosses pierres et de racines, entourée de terre meuble. J'étais déjà vaincue en la regardant, mais nous nous sommes associées et avons poussé chaque tricycle par étapes. Je me sentais comme un zombie. Notre destination prévue était hors d'atteinte pour la nuit, mais nous avons trouvé un abri et nous nous sommes endormis. Le lendemain, nous avons été récompensées par une vue épique ; la route de campagne rustique formait une U ombragée entre les montagnes, descendant dans une vallée ensoleillée entourée de hauteurs. En descendant la pente sur trois roues, je fus comme propulsée vers le bas. La route était pavée de pierres plates comme si la montagne avait explosé et les avaient disposés bien à plat. Il y avait des éboulis et des pierres dressées comme de petits monuments. C'était le meilleur moment de ma vie, dévalant la pente, rebondissant et zigzaguant autour des obstacles, sans penser aux conséquences d'une chute. Je crois que c'est à ce moment-là que Sky et moi avons appris à nous faire confiance.



Foodorama

Nous sommes Kalima et Sylvain, photographe et réalisateur-riche. En 2018, nous avons voyagé pendant un an et demi sur des vélos couchés AZUB 6, parcourant les Amériques du Canada jusqu'à l'Argentine. Ce périple a donné naissance à une web-série sur l'alimentation durable, intitulée Foodorama.

Lorsque nous avons contacté AZUB pour devenir partenaires du projet, leur enthousiasme a été immédiat. Conscients de passer en moyenne six heures par jour sur nos vélos, il était crucial pour nous de choisir le modèle idéal. AZUB nous a d'abord prêté deux vélos AZUB 6 pour un test de deux semaines au Maroc. Nous étions en autonomie complète, et avons affronté les reliefs de l'Atlas marocain. Bien que le premier jour ait été épique, cette expérience nous a convaincus : le vélo couché était fait pour nous.

En soutien à notre projet Foodorama, AZUB nous a offert l'un des deux vélos. Pendant tout le voyage, ils sont restés un partenaire privilégié. Nous échangeons régulièrement des nouvelles, des photos et des vidéos. Leur aide a été précieuse.

Ces vélos couchés nous ont accompagnés sur plus de 15 000 km, longeant des côtes, traversant des déserts, et surtout les Andes. Ils n'étaient pas seulement des vélos, mais une composante essentielle de ce voyage, nous permettant de vivre des rencontres extraordinaires et de relever des défis inoubliables. Nous n'avons jamais regretté notre choix.



Baïkal gelé

L'idée de traverser le lac Baïkal en hiver mûrissait en moi depuis plus d'un an. Lors de mon voyage à vélo de l'Europe au Japon, elle est née sur ses rives, lorsque j'ai passé plusieurs jours sur la côte sud. Le désir de vivre quelque chose de nouveau m'a finalement ramené ici. Mais cette fois, sur la glace de Baïkal. La préparation elle-même fut un défi, et lorsque j'ai parlé de mon projet à mes amis d'AZUB, ils m'ont fait une suggestion originale : „Pourquoi ne pas essayer avec un tricycle ?” L'AZUB FAT est né pile pour mon expédition.

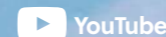
Ce faisant, juste avant mon départ, je recevais des nouvelles inquiétantes. L'hiver Sibérien de cette année avait été exceptionnellement doux, et fin février, il y avait encore des zones d'eau non gelées. Pourtant, le 6 mars 2015, je me trouvais sur le bord du lac, dans le village de Kultuk, prêt à partir. Il soufflait fort et il neigeait, avec une visibilité réduite. La glace était recouverte de neige, qui devenait un adversaire de plus en plus coriace à chaque mètre parcouru. Après quelques kilomètres, j'ai dû descendre du tricycle et commencer à le tirer.

Cela a duré six jours. Dix heures par jour. Enfoncé dans la poudreuse, traversant des murs et différentes formations de glace, en évoluant prudemment autour des fissures. Chaque pas était une lutte et demandait un engagement total. Les fissures étaient omniprésentes et fréquentes, une réalité permanente. Je pouvais traverser les plus petites, mais je devais contourner les plus grandes. J'étais seul, et une erreur aurait pu être fatale.

En six jours, j'ai parcouru un peu plus de 100 km. Le plan optimiste de terminer la traversée en deux semaines est rapidement devenu un souvenir illusoire. Après une semaine, les premières zones de glace lisse et de congères gelées sont enfin apparues, mais la vitesse n'a pas augmenté — bien au contraire —. Les fissures continuaient de compliquer les progrès, et des zones de glace fragile se dessinaient. Bien qu'ayant marché et roulé de nombreux kilomètres dans toutes les directions, les progrès quotidiens sont restés autour de 20 km.

Le dixième jour, un coup inattendu est advenu. Vers 11 heures, un tremblement de terre a secoué Baïkal. Le terrible rugissement de la glace qui craquait m'a littéralement fait tomber par terre. Je suis resté là, sans souffle, attendant anxieusement de voir ce qui allait se passer. La glace a craqué, ouvrant plusieurs nouvelles fissures. Fixant chaque pas, je me retirais vers la rive, mais une heure plus tard, un autre tremblement est arrivé, aggravant encore la situation. Il m'a fallu deux heures pour franchir les sept kilomètres d'évasion vers la terre ferme, et à chaque instant, je craignais que la glace sous mes pieds ne -cède.

Après mûre réflexion, j'ai décidé d'abandonner l'expédition. Je ne voulais plus prendre de risques avec cette glace instable. À ce moment-là, l'expérience a eu un effet écrasant sur mon esprit. Malgré ce revers, je garde de merveilleux souvenirs de Baïkal. C'était une grande école. La nature est belle et sauvage, et cette imprévisibilité m'amène toujours à quitter le confort de ma maison.



Du Sahara au Gobi

À un moment donné en 2018—ou peut-être même avant—une idée folle a germé dans mon esprit : traverser le vaste désert du Sahara à vélo. Mais pas la route habituelle du nord au sud, comme du Maroc à la Mauritanie, de l'Algérie au Niger, ou de l'Égypte au Soudan. Non, je voulais emprunter le plus long itinéraire possible : d'ouest en est ou inversement, couvrant près de 6 000 km de terrain impitoyable. Une idée folle ? Absolument. Mais c'est justement ce qui la rendait encore plus tentante.

En faisant des recherches, je suis tombé sur un livre d'un ingénieur français qui, au début des années 80, avait traversé le désert de l'Algérie au Mali à bord d'un vélo bizarre avec trois énormes roues en ligne. Son véhicule entièrement chargé, transportant 75 litres d'eau, pesait un incroyable 170 kg. Il était tellement lourd que le pousser en montée ou le sortir du sable était pratiquement impensable. Ça, ce n'était pas pour moi.

J'avais besoin du bon véhicule pour relever ce défi. Quelque chose capable de supporter le sable profond, la chaleur accablante et les distances brutales. C'est alors que j'ai découvert un tricycle couché avec de grandes roues. Le moment où je l'ai vu, j'ai su—c'était lui.

J'ai contacté plusieurs fabricants avant de finalement choisir AZUB, une marque relativement jeune mais déjà bien connue parmi les cyclotouristes. J'ai passé ma commande auprès de leur revendeur à Madrid en juin 2018—en plein milieu

de la saison cycliste. Malgré leur emploi du temps chargé, AZUB m'a promis de me livrer le trike dès que possible. Et en une semaine, il était là. Super !

Avec ce trike, j'ai parcouru 10 000 km à travers l'Espagne, le Maroc, la Mauritanie, le Sénégal, la Gambie, la Guinée-Bissau, la Guinée-Conakry, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Mali. Mais près de Tombouctou, je l'ai perdu. Ce fut un coup dur. Non découragé, j'ai trouvé un autre trike d'occasion et me suis lancé dans une nouvelle aventure, parcourant 30 000 km à travers l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie centrale. Après ce voyage, AZUB est intervenu à nouveau en me proposant un trike tout neuf. Avec lui, j'ai roulé de l'Europe jusqu'au Japon.

Pendant mon séjour en Europe, j'ai eu l'occasion de visiter le siège d'AZUB, de rencontrer Honza, et même de parler avec le fondateur de l'entreprise—une rencontre inspirante qui m'a profondément marqué. L'équipe d'AZUB a affiné mon trike à ma demande, l'optimisant pour les montées, car je voyage avec une remorque. Honza m'a même fabriqué des autocollants de paix à placer sur le toit du trike—un petit geste mais significatif.

Avec mon dernier trike AZUB, j'ai déjà parcouru 17 000 km, dont un mois inoubliable à travers le désert de Gobi—un voyage incroyable. Un rêve devenu réalité. Et rien de tout cela n'aurait été possible sans AZUB !



Matt „JaYoe“ Galat

[youtube.com/@jayoensation](https://www.youtube.com/@jayoensation)

Liberté sur trois roues

En 2013, j'ai découvert la magie de rouler allongé sur trois roues, en tricycle couché, et depuis, je suis accro. La stabilité et le confort ont transformé ma façon de voyager, m'offrant une conduite fluide et fiable qui me permet de me concentrer sur la narration et la capture de moments. Mon tricycle m'a porté à travers des milliers de kilomètres en Asie, dans huit pays, et au cœur de nombreuses aventures. Mon tricycle actuel est l'AZUB Ti-FLY X. Ses proportions plus grandes et ses roues s'adaptent à moi comme un rêve, offrant une conduite encore plus fluide et un confort incomparable. C'est un véritable changement de jeu pour un voyageur narrateur.

Construire mon Ti-FLY X au siège d'AZUB à Uherský Brod, en République tchèque, a été une expérience inoubliable. Travaillant aux côtés de l'équipe AZUB, j'ai découvert le cœur de la marque. Un groupe d'aventuriers passionnés qui vivent pour l'exploration et l'innovation. Leurs histoires ressemblaient aux miennes, ce qui a fait d'AZUB le partenaire parfait. Le Ti-FLY X a été bien plus qu'un tricycle ; il est devenu mon studio mobile, ma plateforme créative et mon compagnon de route fidèle. Que je glisse à travers des villes animées ou que j'explore des chemins reculés, il a élevé mes voyages à un nouveau niveau. La route à venir semble sans limites. Chaque voyage détient une nouvelle histoire à raconter, et je suis impatient de la partager depuis le siège de cette machine incroyable.

 YouTube





TRICYCLES COUCHÉS

SUSPENDUS AVANT ET ARRIÈRE

TI-FLY X



TI-FLY 26



TI-FLY 20



TRICON GR



TRICON 26



TRICON 20



SUSPENDUS ARRIÈRE

T-TRIS AR



T-TRIS 26



T-TRIS 20



RIGIDES

T-TRISEK



FAT



VÉLOS COUCHÉS

MAX 700



MAX 26



SIX



MINI



TWIN



ORIGAMI



TI-FLY X

Tricycle tout suspendu pliable avec trois roues de 26"

Vivez des sensations extrêmes en tout confort

La suspension intégrale du Ti-FLY X, jumelée avec des roues de 26 pouces, fait de ce tricycle une machine exceptionnellement confortable, qui vous permettra de parcourir de longues distances dans les conditions les plus exigeantes. Qu'on se le dise, le Ti-FLY X est un concentré d'innovation, une machine unique qui reflète notre amour profond pour le voyage, les terrains complexes et le cyclisme extrême dans toutes ses formes. Peu important les obstacles, nous avons fait en sorte que le Ti-FLY X vous aide à les franchir, que ce soit dans l'effort ou la décontraction, avec la volonté permanente que vos sorties vous procurent un maximum d'endorphines !

LARGEUR TOTALE
91 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 80 cm

LONGUEUR TOTALE
200 - 223 cm

LARGEUR DE VOIE
81,5 cm

EMPATTEMENT
133 cm

GARDE AU SOL
18,5 cm (pneus 2,35")

HAUTEUR D'ASSISE
39 - 43 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
11 cm, 40 - 55°

HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER
48,5 - 55,5 cm

LARGEUR DES PNEUS MAXIMALE
60 mm / 2,35"

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
150 - 205 cm
(plus court ou plus long à la demande)

PLIAGE EN DEUX
91 x 127 x 70 cm

TAILLE MINIMUM APRÈS PLIAGE
71 x 79 x 39 cm

AZUB TI-FLY X



TI-FLY 26

Tricycle tout suspendu pliable avec roues de 20" à l'avant et 26" à l'arrière



Le tricycle tout suspendu le plus avancé au monde

L'AZUB Ti-FLY reflète nos efforts intensifs dans le développement des tricycles ces cinq dernières années. Le Ti-FLY s'inspire de notre précédent modèle haut de gamme TRIcon 26, qui a reçu le prestigieux prix « Trike of the Year 2015 » grâce à sa finition, sa direction stable et une solution révolutionnaire de fourche arrière large dotée d'un axe de 157 mm de large. Nous avons complété ces innovations techniques par une technologie inédite de suspension avant en titane, qui fait de Ti-FLY le tricycle le plus avancé au monde. L'incroyable souplesse et la stabilité unique du Ti-FLY dans les virages en font un tricycle qui casse les codes.

LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 73 cm

LONGUEUR TOTALE
198 – 223 cm

LARGEUR DE VOIE
77 cm

EMPATTEMENT
124 cm

GARDE AU SOL
9,5 cm (pneus 1,5")

HAUTEUR D'ASSISE
26 – 29 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
11 cm, 40 – 55°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
44 – 49 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,35")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

PLIAGE EN DEUX
83,5 x 126,5 x 60 cm

TAILLE MINIMUM APRÈS
PLIAGE
65 x 79 x 39 cm

TI-FLY 20

Tricycle tout suspendu pliable avec trois roues de 20"



Un trike maniable, ludique et confortable

Pour ceux qui trouvent inutilement volumineux les tricycles avec de grandes roues arrière de 26 pouces, nous avons créé le Ti-FLY 20, qui offre tout le confort de son grand frère, mais avec une taille plus petite. Sa suspension intégrale avant en titane et son véritable amortisseur arrière (ressort ou pneumatique en option) en font une machine très confortable. Ses dimensions compactes, combinées à une direction précise, rendent le Ti-FLY 20 très maniable et tourné en priorité vers votre plaisir. De plus, son système de pliage extrême vous permettra de le transporter en occupant très peu de place dans une voiture ou un train. Bref, le Ti-FLY 20 est un tricycle compact parfait pour voyager tout confort.

LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 73 cm

LONGUEUR TOTALE
185 – 210 cm

LARGEUR DE VOIE
77 cm

EMPATTEMENT
117 cm

GARDE AU SOL
11 cm (pneus 1,5")

HAUTEUR D'ASSISE
26 – 29 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
11 cm, 40 – 55°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
43 – 48 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,35")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

PLIAGE EN DEUX
83,5 x 126,5 x 53 cm

TAILLE MINIMUM APRÈS
PLIAGE
65 x 79 x 36 cm

TRICON GR

Tricycle pliant à l'arrière tout suspendu avec trois roues de 26"



Taillé pour les routes accidentées

Si vous aimez vous éloigner des sentiers battus, si vous parcourez souvent des routes accidentées et des chemins, si vous avez hâte d'emmener votre tricycle pour de longs périples, alors notre « GR » va sûrement vous plaire. Nous avons baptisé ce tricycle « GR » en nous inspirant des vélos « Gravel and Road », et pendant sa préparation, nous avons à l'esprit à la fois les routes dégradées et des chemins de terre ou de gravier. La position assise plus relevée sur le TRIcon GR ainsi que la roue arrière suspendue permettent d'appréhender tous les types de terrains sans contraintes, tout en profitant pleinement du paysage environnant. L'absence de suspension avant allège la monture et permet d'optimiser vos efforts de pédalage.

LARGEUR TOTALE
91 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 80 cm

LONGUEUR TOTALE
200 - 223 cm

LARGEUR DE VOIE
81,5 cm

EMPATTEMENT
133 cm

GARDE AU SOL
18,5 cm (pneus 2,35")

HAUTEUR D'ASSISE
40 - 44 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
11 cm, 40 - 55°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
45 - 53 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm / 2,35"

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

PLIAGE EN DEUX
91 x 127 x 70 cm

TAILLE MINIMUM APRÈS
PLIAGE
71 x 79 x 37 cm

TRICON 26

Tricycle à suspension arrière pliable avec roues de 20" à l'avant et 26" à l'arrière



Elu « tricycle de l'année 2015 »

Il suffit de s'installer sur le TRIcon 26 pour immédiatement comprendre pourquoi il a reçu le prix du tricycle de l'année en 2015. Deux ou trois virages rapides vous donneront un aperçu des principaux avantages de notre roue arrière révolutionnaire de 26 pouces. Sa fourche rigide, que nous avons conçue la plus courte possible, son moyeu de 157 mm de large et son solide essieu Syntace X-12, que nous avons emprunté au monde du VTT, font des miracles absolus, sans fausse modestie. Ce qui était auparavant impensable dans le monde des tricycles, à savoir une roue arrière de 26 pouces avec de la rigidité et le confort d'une suspension, est ainsi devenu réalité. Oui, nous parlons bien de virages rapides, en toute stabilité et avec une réactivité immédiate à tout mouvement du guidon par le pilote. Avouons-le, ce sentiment de maîtrise est plus que grisant.

LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 73 cm

LONGUEUR TOTALE
198 - 223 cm

LARGEUR DE VOIE
77 cm

EMPATTEMENT
124 cm

GARDE AU SOL
12 cm (pneus 1,5")

HAUTEUR D'ASSISE
27 - 30 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
11 cm, 40 - 55°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
40 - 45 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,35")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

PLIAGE EN DEUX
83,5 x 126,5 x 56 cm

TAILLE MINIMUM APRÈS
PLIAGE
65 x 79 x 37 cm

TRICON 20

Tricycle pliant à l'arrière avec trois roues de 20"



Conçu pour la balade

Déjà en 2010, lorsque nous avons présenté au monde notre premier tricycle, l'AZUB ECO trike, nous travaillions déjà sur son successeur qui serait amené à détrôner ses concurrents à trois roues. Nous savions donc que nous voulions vous offrir un tricycle avec d'excellentes performances de conduite, un cadre rigide et un siège confortable. Ce trike idéal devait pouvoir être plié et loger dans un petit sac pour un vol facile à l'autre bout du monde. Et nous avons atteint notre but avec le TRIcon 20. Ce trike vous surprendra par sa souplesse de direction et sa stabilité dans les virages, que vous roulez doucement ou vite. Sa prise en main rapide et précise est très sécurisante. Vous serez séduits par son système de pliage F2F-U (Fold to Flat Ultra) qui, comme son nom l'indique, le rend ultra compact et qui équipe également le Ti-Fly 20.

LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 73 cm

LONGUEUR TOTALE
185 - 210 cm

LARGEUR DE VOIE
77 cm

EMPATTEMENT
117 cm

GARDE AU SOL
11 cm (pneus 1,5")

HAUTEUR D'ASSISE
27 - 30 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
11 cm, 40 - 55°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
39 - 44 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,3")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

PLIAGE EN DEUX
83,5 x 112 x 49 cm

TAILLE MINIMUM APRÈS
PLIAGE
65 x 79 x 34 cm

T-TRIS AR

Trike pliable ou amovible avec toutes les roues de 26" et sans suspension



Les grandes roues mènent

Si vous êtes un peu plus aventureux et que vous souhaitez rouler avec votre nouveau tricycle couché aussi bien sur des routes asphaltées que sur de bons chemins de gravier ou de forêt, le T-Tris AR d'AZUB répondra facilement à vos rêves. Pour nous, AR signifie Adventure Riding (l'aventure à vélo) et il est notre modèle d'entrée de gamme avec toutes les roues de 26" qui vous permettront d'aller beaucoup plus loin que vous ne l'imaginiez. Depuis que nous avons introduit le tricycle à trois grandes roues dans notre offre, cette combinaison est très populaire. Les roues de 26" passent plus efficacement sur toutes les bosses, ce qui rend la conduite d'un tricycle couché plus confortable. Elles augmentent également la hauteur du siège, ce qui permet au cycliste d'avoir une meilleure vue et il est plus facile de monter sur le vélo. Mais en même temps, elles réduisent légèrement la stabilité du tricycle, de sorte que le conducteur doit se pencher davantage dans les virages plus rapides ou plus serrés. Enfin, la garde au sol des tricycles équipés de trois roues de 26" est telle que rien ne vous arrête.

LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 79,5 cm

LONGUEUR TOTALE
186 - 211 cm

LARGEUR DE VOIE
75,5 cm

EMPATTEMENT
120 cm

GARDE AU SOL
18,5 cm

HAUTEUR D'ASSISE
40 - 43 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
18 cm, 34 - 52°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
45 - 49 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,35")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

DIMENSIONS PLIÉ
83,5 x 108 x 49 cm

T-TRIS 26

Tricycle pliant non suspendu
avec roues de 20" à l'avant
et 26" à l'arrière



Notre trike le plus rapide

Le T-Tris 26 est le plus rapide et le plus accessible des trikes de notre gamme. Il partage la même géométrie de direction précise, ainsi que d'autres éléments techniques importants, avec les autres modèles de la gamme. L'architecture travaillée de la partie arrière du cadre permet d'aborder les virages les plus serrés avec une grande sérénité. La roue arrière de 26 pouces contribue à un confort de conduite légèrement supérieur, et les vélocouchistes plus sportifs y verront un moyen d'atteindre des vitesses décoiffantes !

LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 71 cm

LONGUEUR TOTALE
185 - 210 cm

LARGEUR DE VOIE
77 cm

EMPATTEMENT
120 cm

GARDE AU SOL
13 cm (pneus 1,5")

HAUTEUR D'ASSISE
31,5 - 34,5 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
18 cm, 34 - 52°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
37 - 41 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,35")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

DIMENSIONS PLIÉ
83,5 x 108 x 49 cm

T-TRIS 20

Tricycle pliant non suspendu
avec trois roues de 20"



Rapide et agile

Le T-Tris 20, qui s'inspire de notre tout premier modèle de trike lancé en 2010, concilie la praticité d'un pliage rapide et compact avec des caractéristiques exceptionnelles en termes de performance de conduite et de stabilité. La petite taille du T-Tris 20 en fait donc une monture facilement transportable en voiture, et son petit rayon de braquage le rend particulièrement maniable. Bien que le tricycle n'ait pas de suspension active, le siège mesh ergonomique du T-Tris 20 vous offrira une conduite confortable. Si vous souhaitez augmenter encore votre confort pour pallier l'absence de suspension, vous pouvez équiper le T-Tris de pneus ballons Schwalbe Big Ben Plus, qui absorbent efficacement les vibrations générées par les imperfections du terrain. Le cadre rigide du T-Tris offre donc une excellente transmission de puissance sans sacrifier le confort et le plaisir.

LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 71 cm

LONGUEUR TOTALE
169 - 194 cm

LARGEUR DE VOIE
77 cm

EMPATTEMENT
105 cm

GARDE AU SOL
13 cm (pneus 1,5")

HAUTEUR D'ASSISE
31,5 - 34,5 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
18 cm, 34 - 52°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
37 - 41 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,35")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

DIMENSIONS PLIÉ
83,5 x 92 x 49 cm

T-TRISEK

Trike pliable ou séparable pour les enfants ou les personnes de petite taille, avec des roues de 20" et sans suspension



Le plus petit trike pour nos fans les plus mignons

Le voici. Un trike qui convient aux pilotes de 135 cm jusqu'à 180 cm ou même plus si nécessaire. Qu'est-ce que cela signifie ? Si vous êtes un adulte de petite taille, vous pouvez vous asseoir confortablement sur ce trike et avoir l'impression qu'il a été construit uniquement et exclusivement pour vous. Si vous êtes parent d'un enfant qui a besoin d'un trike pour quelque raison que ce soit, mais qui grandira à l'avenir, et peut-être de beaucoup, vous pouvez être sûr que dans quelques années, vous n'aurez pas à acheter un nouveau trike, mais que le trike grandira avec votre enfant. Et c'est une excellente nouvelle.



LARGEUR TOTALE
83,5 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 71 cm

LONGUEUR TOTALE
161 – 194 cm

LARGEUR DE VOIE
77 cm

EMPATTEMENT
97 cm

GARDE AU SOL
10 cm (pneus 1,5")

HAUTEUR D'ASSISE
35 – 38 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
13 cm, 34 – 52°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
33 – 40 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
60 mm (2,35")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**135 – 180 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

DIMENSIONS PLIÉ
83,5 x 88 x 54 cm

FAT

Tricycle pliant non suspendu avec trois roues de 26"



Conçu pour la neige, mais pas uniquement...

Le « bibendum » de notre gamme de trikes est tout simplement irrésistible. A première vue, il paraît tellement imposant que cela semble impossible de le considérer comme un trike... et pourtant, malgré ses dimensions hors normes, il offre un sentiment de fluidité et de sérénité. Lorsque vous vous y assoirez, un sentiment d'euphorie vous envahira. Certains nous disent même qu'ils se sentent comme des rois dans le siège du FAT ! Son look atypique, avec deux énormes roues avant, ne laisse personne indifférent. Vous vous demanderez rapidement « Quels obstacles jugés jusqu'à présent infranchissables vais-je pouvoir aborder sereinement avec cette machine ? ». Si vous avez la chance de l'essayer, vous l'adopterez aussitôt !



LARGEUR TOTALE
91 cm

HAUTEUR TOTALE
min. 81 cm

LONGUEUR TOTALE
200 – 225 cm

LARGEUR DE VOIE
81,5 cm

EMPATTEMENT
122 cm

GARDE AU SOL
21 cm (pneus 4")

HAUTEUR D'ASSISE
43 – 45 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
18 cm, 34 – 52°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
50 – 53 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
122 mm (4,8")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

DIMENSIONS PLIÉ
91 x 125 x 76 cm

MAX 700

Vélo couché avec deux roues de 700,
uniquement suspendu à l'arrière

Rapide. Pratique. Sur roues de 28 pouces

Vol confortable. C'est comme ça et en deux mots que vous allez pouvoir décrire votre future conduite sur le MAX 700. Ce modèle bâti sur le très populaire modèle MAX 26, a de grandes roues de vélo de route et des composants sélectionnés uniquement pour la conduite rapide sur route. De série, le MAX 700 est doté d'une fourche avant légère en carbone, de puissants freins à disques et d'un amortisseur à air. Vous pouvez choisir entre un guidon haut aérodynamiquement avantageux et un guidon bas très confortable. En bref, le MAX 700 est conçu pour tous les cyclistes de grande taille en quête d'un vélo rapide et confortable qui fera de chacune de leur sorties un vol amusant.

HAUTEUR TOTALE
min. 120 cm

LONGUEUR TOTALE
min. 176 cm

LARGEUR DU GUIDON
guidon bas 65 cm
guidon haut 42 cm

EMPATTEMENT
113 cm

HAUTEUR D'ASSISE
min. 68 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
13 cm, 27 - 50°

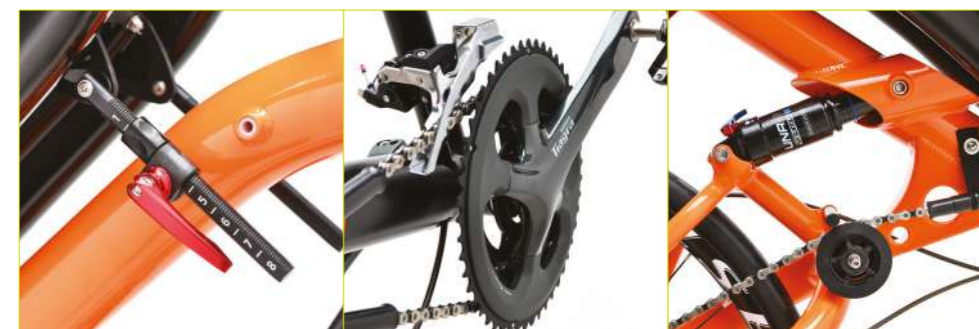
HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER
min. 80 cm

LARGEUR DES PNEUS MAXIMALE
32 mm (1,25")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
165 - 205 cm
(plus long à la demande)

AZUB MAX 700



MAX 26

Vélo couché avec deux roues de 26", suspendu à l'arrière (suspension avant en option)



Voyez GRAND

Vous allez adorer l'AZUB MAX pour sa capacité à braver tous les terrains, dans les conditions les plus dantesques. Transformable en véritable VTT couché, le MAX avale sans broncher les kilomètres sur le plat, grimpe avec agilité et dévale les pentes avec fougue. Avec sa fourche avant suspendue optionnelle, l'AZUB MAX est une monture rehaussée, particulièrement adaptée aux personnes de grande taille. Confortable et performant avec ses deux grandes roues de 26 pouces, le MAX transforme les routes accidentées en un tarmac lisse.

HAUTEUR TOTALE
min. 115 cm

LONGUEUR TOTALE
min. 172 cm

LARGEUR DU GUIDON
guidon bas 65 cm, guidon haut 52 cm

EMPATTEMENT
111 cm

HAUTEUR D'ASSISE
min. 65 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
13 cm, 27 - 50°

HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER
min. 79 cm

LARGEUR DES PNEUS MAXIMALE
57 mm (2,25")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
165 - 205 cm (plus court ou plus long à la demande)

SIX

Vélo couché tout suspendu avec roue avant de 20" et roue arrière de 26"



A la fois pour la ville et pour les grandes distances

L'AZUB SIX est sûrement le vélo le plus polyvalent de notre gamme. Confortable et ergonomique, il vous surprendra au premier abord par sa facilité de prise en main. Agile et maniable en ville, la combinaison entre une roue de 26 pouces à l'arrière et une roue de 20 pouces à l'avant le rendent par ailleurs très stable sur de longues sections droites. La robustesse de son cadre, la rigidité de sa fourche arrière et son porte-bagages arrière rigide en font un vélo robuste pour les déplacements quotidiens et/ou des dizaines de milliers de kilomètres en expédition au long-cours. Et même si vous n'avez pas le temps de faire des balades à vélo tous les week-ends, vous pourrez toujours choisir parmi toutes les fonctionnalités incroyables qu'AZUB SIX propose, car chaque vélo monté chez AZUB correspond à des commandes uniques et adaptées aux besoins de ses clients.

HAUTEUR TOTALE
min. 108 cm

LONGUEUR TOTALE
min. 175 cm

LARGEUR DU GUIDON
guidon bas 65 cm, guidon haut 52 cm

EMPATTEMENT
114 cm

HAUTEUR D'ASSISE
min. 62 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
13 cm, 30 - 50°

HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER
min. 68 cm

LARGEUR DES PNEUS MAXIMALE
57 mm (2,25")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
150 - 205 cm (plus court ou plus long à la demande)

MINI

Vélo couché tout suspendu
avec deux roues de 20"



Un vélo compact et agile

L'AZUB MINI est un vélo équilibré à tous points de vue. Son apparence dépouillée et symétrique, avec deux roues de 20 pouces, n'empêche pourtant pas l'AZUB MINI d'être très avancé techniquement. La fourche arrière asymétrique du MINI ainsi que le positionnement de son amortisseur compensent sa petite taille. L'assise procure un mix de confort et de sportivité, et la hauteur du vélo conjugue l'assise abaissée d'un vélo couché orienté vers le sport et une vision large et sécurisante. Les dimensions de l'AZUB MINI le prédestinent donc à faire des zigzags audacieux et endiablés en milieu urbain mais également, cerise sur le gâteau, à parcourir de longues distances grâce à son long empattement qui lui confère une stabilité surprenante.

HAUTEUR TOTALE
min. 104 cm

LONGUEUR TOTALE
min. 165 cm

LARGEUR DU GUIDON
guidon bas 65 cm
guidon haut 52 cm

EMPATTEMENT
109 cm

HAUTEUR D'ASSISE
min. 55 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
13 cm, 27 - 50°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
min. 65 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
58 mm (2,3")

CHARGE MAXIMALE
125 kg (cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**150 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

ORIGAMI

Vélo couché pliable avec roues
de 20" doté d'une grande stabilité
Disponible seulement avec guidon
haut aérodynamique



Aussi pliable qu'un origami

Il est difficile de trouver un vélo couché semblable à l'AZUB Origami. Il s'agit du vélo couché pliant le plus léger du marché. Le long empattement et la géométrie optimisée de son cadre lui confèrent une excellente maniabilité aussi bien en conduite urbaine qu'en prenant de la vitesse. De nombreuses solutions innovantes, telles que la fixation du vélo après son pliage, son porte-bagages intégré ou la possibilité de placer un sac triangulaire spécifique sous le siège, sauront vous convaincre. Sans oublier la méthode de pliage, qui fait de l'Origami un petit bagage que vous pourrez facilement transporter en voiture, en train ou même en avion. En bref, Origami est conçu pour les petits espaces, qu'il s'agisse de villes au trafic dense, du coffre de votre voiture ou d'un casier de train.

HAUTEUR TOTALE
min. 100 cm

LONGUEUR TOTALE
min. 167 cm

LARGEUR DU GUIDON
42 cm

EMPATTEMENT
122 cm

HAUTEUR D'ASSISE
min. 54 cm

PLAGE DE RÉGLAGE DU SIÈGE
18 cm, 24 - 40°

HAUTEUR DU BOÎTIER
DE PÉDALIER
min. 67 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
55 mm (2,15")

CHARGE MAXIMALE
125 kg / 275 lbs
(cycliste + bagages)

TAILLE DU CYCLISTE
**160 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

DIMENSIONS PLIÉ
84 x 105 x 47 cm

TWIN

Tandem couché tout suspendu pliant, avec
roue avant de 20" et roue arrière de 26"



A deux, on s'en sort mieux

Unique en son genre, nous avons conçu le tandem AZUB Twin pour que vous puissiez profiter des plaisirs du vélo couché en binôme. Dotée de deux vraies positions confortables, d'un cadre véritablement rigide, de suspensions arrières doubles, et d'un système robuste de pliage, l'AZUB Twin est sûrement le tandem couché le plus complet au monde, que nous avons encore amélioré lors de sa modernisation en 2016. Et ses utilisateurs sont ravis, qu'ils aient parcouru les pistes cyclables de Floride ou qu'ils l'aient choisi pour un tour du monde. Après tout, voyager, flâner, se balader à deux est une chose fantastique. En choisissant le Twin, vous pourrez désormais partager chaque instant, profiter de chaque kilomètre et terminer le voyage au diapason, en tout confort.

HAUTEUR TOTALE
min. 111 cm

LONGUEUR TOTALE
**min. 290 cm / moyenne
310 cm**

LONGUEUR DE LA PARTIE
AVANT
150 cm / moyenne 160 cm

LONGUEUR DE LA PARTIE
ARRIÈRE
105 cm / moyenne 115 cm

LARGEUR DU GUIDON
**guidon bas 65 cm
guidon haut 52 cm**

EMPATTEMENT
221 cm

HAUTEURS D'ASSISE
62 / 49 cm

HAUTEUR DES BOÎTIERS
min. 66 / 39 cm

LARGEUR DES PNEUS
MAXIMALE
57 mm (2,25")

CHARGE MAXIMALE
215 kg (cyclistes + bagages)

TAILLE DU PILOTE
**165 - 205 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

TAILLE DU PASSAGER
**125 - 195 cm (plus court
ou plus long à la demande)**

DIMENSIONS PLIÉ
**130 x 56 x 38 cm
(sans roues, sans sièges, sans
accessoires)**



azub

AZUB BIKE s.r.o.

Bajovec 2761

688 01 Uherský Brod

République tchèque

info@azub.eu

+420 774 298 232

azub.eu



Co-funded by
the European Union



MINISTRY OF
INDUSTRY AND TRADE