

01/09

Občasník pro fanoušky
skládaček, lehokol,
tříkolék a vozíků
od české jedničky
v alternativní cyklistice,
uherskobrodské firmy
Azub Bike.



Azub spolu s Partnerstvem



Skládačky Dahon si nacházejí své nové fanoušky i v Nadaci Partnerství, která je známým propagátorem cyklistiky a jízdy na kole. Koordinuje cyklostezky Greenways a program certifikací pro zařízení Cyklisté vítání! Azub Bike začal spolupracovat s Nadací na jaře tohoto roku s cílem nadchnout ještě více lidí pro jízdu na kole – třeba také do práce. Nadace prezentuje skládačky Dahon Vitesse D7 na řadě svých akcí, jednou z nich byla například tradiční brněnská cyklojízda na konci dubna.

Azub Eco představeno na SPEZI 2009



Na největším světovém veletrhu lehokol v německém Garmersheimu SPEZI 2009 byl představen výsledek dvouleté práce konstruktérů z Azub Bike: lehocipeda, který bude dostupný široké veřejnosti. Model Azub Eco přichází na český trh jako dlouho očekávané lidové lehokolo, jehož cena začíná pod 20.000 korunami. Koncept si už na začátku kladl za cíl nabídnout lehokolo komfortní, rychlé, s pěkným designem a kvalitními komponenty. A navíc je vyráběné v České republice, ve firmě, která je známá svým nadšením pro alternativní cyklistiku a především precizností svých produktů. Eco váží 14,6 kg a je k dostání za 19.990 korun.

Vozíky Burley řady 2009

Krásné, praktické, bezpečné a vůbec parádní. Do Česka přichází nová modelová řada dětských vozíků za kolo značky Burley. Její pýchou jsou modely Burley Solo a Burley D Lite, které pro malé cestovatele přináší několik novinek. Nejzajímavějším je především kočárkový set jako standardní výbava těchto vozíků. Nepřehlédnutelný je také nový výrazný design, nový systém uchycení kol a přepracované polstrování popruhů. Bezpečnost celé konstrukce velmi zvyšuje bezpečnostní výztuha. Nová řada vozíků navazuje na všechny přednosti té předchozí a opět je nekompromisní především v otázce bezpečnosti.



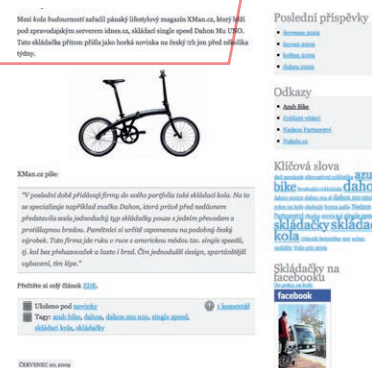
Sedmička: Po Brně raději na skládačce

Skládačky Dahon uspěly ve velkém testu týdeníku Sedmička. Redaktoři porovnávali jízdu na obyčejném trekkingovém kole a skládačce Dahon po Brně a výsledek byl podle nich jasný: Cesta z městské části Bystřice do centra na brněnské Jakubské náměstí trvala redaktorovi se skládačkou o deset minut méně. Skládačka umožňuje totiž v případě potřeby kombinaci s městskou hromadnou dopravou. „Skládačka 21. století je jiná. Neváží ani devět kilo, má devět převodů a moderní design. A je kouzelná: za deset vteřin z ní poskládám úhledný balíček a hodím ji do kouta,“ píše redaktor týdeníku.



S výstavou svých produktů se Azub Bike zúčastnil tradičního TESCO běhu pro život na několika místech republiky. Na konci května a v průběhu června se bylo možné s alternativní cyklistikou setkat například v Plzni, Brně, Ostravě nebo Pardubicích. Všichni účastníci TESCO běhu pro život si mohli vyzkoušet lehokola, skládačky, jednokolku a pro děti bylo nachystáno i několik odrážedel. Azub také připravil možnost půjčit si i dětský vozík, se kterým mohli někteří běžci celý běh absolvovat.

Skládačky s vlastním blogem



Na stránkách www.skladacikola.wordpress.com spustil Azub Bike zbrusu nový blog věnovaný výhradně skládačkám značky Dahon, zkušenostem majitelů a novinkám ze světa skládacích kol. Blog s názvem Na skládacím kole nejen do práce přitom nebude jenom jednostrannou komunikací lidí z Azubu. Naopak, už teď jsou vítány jakékoliv postřehy, názory, komentáře kohokoli, kdo na skládačce jezdí nebo by někdy jezdit chtěl.



Přátelé,

zdálo by se, že cyklistická sezona je v plném proudu, ale jak všichni víme, počasí nám příliš nepřeje. Předpovědi se mění téměř po hodině a když se ráno podíváte na oblohu, zdá se, že bude krásný den. Odpoledne se ale zatáhne a začne pršet. Ve zprávách pak posloucháme o přivalových deštích a záplavách.

Jak se v něčem takovém dá jezdit na kole? Moc dobře ne, ale jedním z řešení by mohla být skládací kola, kterým se toto první číslo AZUB News bude nejvíce věnovat. Ráno s klidným srdcem naskočíte na kolo a vyrazíte. Když odpoledne začne pršet, kolo složíte a odkudkoliv se domů vrátíte buď autobusem, vlakem nebo třeba metrem. Anebo se rovnou sbalíte i s kolem a nechte se letadlem přenést někam hodně daleko, kde slunce svítí celý den a o dešti už neslyšeli měsíce. Stačí třeba jen na pár dní.

Hezčí a cyklističtější léto vám za Azub Bike přeje
Honza Galla

**Když
odpoledne
začne pršet,
kolo složíte
a odkudkoliv
se domů
vrátíte...**



Za sedm dní z Česka na Rhodos

Když jsme se dozvěděli, že se letos bude konat konference o skládacích kolech na řeckém ostrově Rhodos, napadlo nás, že bychom mohli cestu tam pojmout naprosto stylově. A to právě s využitím všech možných druhů dopravy a samozřejmě také skládaček.

Naše netradiční služební cesta začíná v pátek odpoledne v Uherském Brodě. První část absolvujeme s naším slovenským kolegou autem. On jede domů a nás veze do slovenského Nového Mesta nad Váhom, kde nasedáme do rychlíku směr Bratislava. Sedíme v typických koženkových sedačkách a debatujeme o tom, jak budeme dále postupovat. Už dříve jsme si dali za

cíl, že všechny hranice překročíme na kolech. Hlavně proto, aby prostě byla sranda a abychom si cestu pořádně užili. Již dnes nás tedy čekají slovensko-maďarské hranice, zítra snad maďarsko-rumunské, den nato přejezd do Bulharska a možná i do Turecka. Poslední část z Turecka na Rhodos absolvujeme trajektem. Ale to je ještě příliš daleko. Teď se teprve vezeme podél Váhu k hlavnímu slovenskému městu. Tam přestupujeme a zastávkovým „kodráčkem“ se šineme ke Štúrovu. Vlak je docela prázdný, a čím více se blížíme k cílové stanici a také půlnoci, tím méně cestujících ve vagoně je. Podřímujeme a sníme o slunném Rhodosu.

Ve Štúrovu už je dávno tma a docela i zima. Za asistence podnapilého Maďara poprvé všechno balíme na kola a vydáváme se k mostu přes Dunaj, který přejíždíme, a rázem se ocitáme v maďarské Ostřihomi. Dunaj je podmanivá řeka. Pokud se vydáte na Balkán, jakoby vás pořád provázela. Jakoby se vám stále snažila ukázat svou mohutnost a svůj význam. Dnes v noci to rozhodně nebylo naposled, co jsme se s ní setkali.

Na kolech jedeme ještě zhruba hodinku a pak poprvé stavíme stan u plotu malé pily. Máme za sebou první den a již tři druhy dopravních prostředků, které jsme použili. Auto, vlak a samozřejmě také kolo. Ráno dojíždíme za lehkého deště do Visegrádu a trajektem se dostáváme na levý břeh Dunaje. Zbytek cesty do Budapešti absolvujeme moderním dieselovým

vlakem. Z hlavního maďarského města pokračujeme rychlíkem až do Szegedu. Tam vysedáme a rychle zjišťujeme, jak se dostat na rumunské hranice. Jako ideální se jeví další vlak, jenže ten odjíždí z jiného nádraží. Na přestup máme 20 minut a podle mapy zhruba tušíme, jak se k nádraží dostat. Nasedáme na kola a ve spěchu projíždíme městem, přejíždíme přes Tiszu a míříme do míst, kde by mělo nádraží Újszeged být. „Új“ znamená v maďarštině „nový“, a tak se rozhlížíme po známkách něčeho, co by odpovídalo tomuto názvu. Nakonec však končíme ztracení v nové vilové zástavbě a to, že jsme neúspěšní, nám oznamuje houkání vlaku na přejezdu, na který v zápětí dojíždíme. Vlak ještě zahlédneme v dálce.

Další vlak však jede až za dvě hodiny, takže se rozhodujeme zkusit autobus. Nádraží sice nacházíme o něco snadněji, ale řidič nejbližšího spoje směrem k hranicím nechce přijmout eura a na výměnu už nemáme čas. Nezbyvá, než počkat na vlak. Stanice Újszeged je hned vedle hlavního tahu na Rumunsko, a tak skládáme kola a zkusíme půl hodiny stopovat. Taký bezúspěšně. Nakonec tedy došlo na vlak. V Nadlacu vysedáme, ve chvíli sestavujeme kola a podél fronty kamionů se vydáváme na hranice schengenského prostoru. Hned za celníci se pak stavíme na kraj silnice a stopujeme. Víme, že vlak z 50 km vzdáleného Aradu nám jede za necelé tři hodiny. Dostat se tam jinak než stopem není možné. Postupně u nás přibírají dvě auta a snaží se nám nabídnout přepravu za úplatu. My si však stojíme za svým a pořád dokola omíláme „grátis“, „grátis“.

Když u nás zastavuje otřískaná dodávka se švédskou poznávací značkou, je nám téměř jasné, že posádka není švédská, ale rumunská. Opět zkusíme své „grátis“ a řidič málem umírá smíchy. Kýve hlavou a rovnou nás cpe i s koly do zavazadlového prostoru. Vysazuje nás přímo naproti aradskému nádraží. Nočním vlakem se pak dostáváme do Bukurešti, kde se ocitáme v osm hodin ráno.

Z Bukurešti už to není daleko na rumunsko-bulharské hranice a my se chystáme na první zbesilý kousek. Vlak, kterým jedeme, totiž pokračuje naším směrem i v Bulharsku, ale my jsme si dali za cíl překonat všechny hraniční přechody na kole. Rozhodujeme se, že se pokusíme vysednout z vlaku v poslední rumunské stanici Giurgiu Nord a opět do něj nasednout zhruba o 10 km dále v Ruse. Šanci nám dává nutně odbavení vlaku, při němž se mění lokomotivy, vlaková četa, kontrolují se pasy atd. To všechno zastaví vlak zhruba na hodinu. Jsme na tento závod s vlakem naprosto natěšeni a už ve vagonu si vybalujeme kola z vaků a chystáme se na rychlý přesun. V Giurgiu si trochu zajíždíme, protože sledujeme ukazatele pro auta, která objíždějí centrum města, ale záhy nabíráme správný směr a míříme k obrovskému mostu. Jak jinak než přes Dunaj, Sluníčko praží a z nás pomalu začíná pořádně lít. Polovina mostu je do kopce a druhá pak dolů. Z jeho vrcholu je krásný výhled do okolí. Snažíme se dohlédnout až na železniční most, jestli náhodou neuvidíme i ten „náš“ vlak. Ale našťástí nic. Za mostem je celnice a pak nás čeká pořádné stoupání od Dunaje. Protože jsme na služební cestě, tak z recese jezdíme ve starém saku a teď se v něm pořádně pečeme a připadáme si jako prchající diplomaté.



Přijíždíme do Ruse a pokračujeme ve sprintu. Jeden semafor střídá druhý a tu a tam jezdíme při odbočení doprava i na červenou. Ptáme se, kde je nádraží, a za chvíli stojíme před ním. Myslíme si, že včas. Ale ouha. Toto není hlavní stanice a nás tak čeká ještě více než pět kilometrů, zatímco čas se krátí. Začíná ještě divočejší jízda mezi auty, po chodnicích, v protisměru i přes obrubníky. V očích se nám zračí jediný cíl. Stihnout „náš“ vlak. Když podjíždíme pod trať, zrovna nad námi projíždí vagon, ve kterém jsme jeli. Ještě více se opíráme do pedálů a za dalších deset minut stojíme uříčení v nádražní hale. Rychle vybíráme peníze z automatu, kupujeme lístky a jedeme na nástupiště. Teď nám to tedy vyšlo. Vlak odjíždí za sedm minut. Balíme kola zase do vaků a s radostnými poznámkami nastupujeme.

V Bulharsku absolvujeme jen jeden přestup a podle jízdního řádu, který sledujeme na obrazovce notebooku připojeného k internetu, zjišťujeme, že vlastně sedíme ve vlaku s názvem „Balkan Express“, který pokračuje až do Istanbulu. Jenže v cestě nám zase stojí hranice a my jsme si přece řekli, že je budeme přejíždět na

kolech. Neváháme ani chvilinku a rozhodujeme se pro další přeshraniční závod s vlakem. Teď však opeřen o noční přesun. Vzdálenost, kterou musíme překonat, představuje však více než dvacet kilometrů a přesný odjezd vlaku nejsme schopni zjistit. Kola máme připravena už ve vagonu a hned na nádraží se zapojujeme jeden za druhého a začínáme stíhačí jízdu. Buším do pedálů a tupě zírám do extra silné blikačky, kterou má Aleš na svém kole. Za chvíli mám před očima červenou blikající tmou. Připojujeme se na hlavní tah směrem na Turecko a za doprovodu kamionů pokračujeme dále. Tu a tam si vyměníme pozice, aby si jeden za druhým odpočinul a využil vzduchového vaku, který vytváří jezdec před ním. Připadáme si jako při nějakém významném cyklistickém závodě. Před hranicemi se opět táhne dlouhá kolona nákladních aut a oznamuje nám, že se blíží celnice. Tato turecká je nová a obrovská. Člověk musí pořádně zakroutit hlavou, aby ji celou obhlédl. Postupně projíždíme několika novými a každého se ptáme, jak daleko je to na nádraží. Vzdálenosti se liší od tří do dvaceti tří kilometrů. Doufáme v tu kratší variantu. Poslední celník mluví perfektně anglicky, nechává si ukázat, jak se naše kola skládají, a směřuje nás kousek za celnici k železniční stanici. Oddychujeme si, ale stále v řádném tempu míříme k ní. Vlak odjíždí až za hodinu, ale na turecké straně už má jen lůžkové vozy. Je půl třetí ráno a my podléháme lákadlu pohodlné postele, platíme deset euro za osobu a za 20 minut už spíme. Do Istanbulu přijíždíme kolem osmé ráno.

Plánujeme zde zůstat jeden celý den a zítra vyrazit na jih Turecka se zastávkou v Pamukkale. Přes noc máme kola v pokoji. Ráno si balíme všech svých služebních pět švestek a po vydatné snídani na střeše hostelu se spouštíme k přístavišti, odkud jedeme lodí přes Marmarské moře do Yalovy. Tam vysedáme z trajektu a v podstatě jen kousek přejíždíme na kolech, abychom byli hned odchyceni řidičem autobusu ve směru na Bursu. Kola mizí složená v kufru autobusu a za chvíli už frčíme po čtyřprúdové silnici směrem na jih. V Burse to probíhá úplně stejně. Ani se nenadějeme a už sedíme v dalším autobuse do Izmiru. Ovšem toto je jiná třída. Přímo business třída. Autobus má pouze tři sedačky v jedné řadě a v operce hlavy je před každým cestujícím televize s nepřebírným výběrem filmů a hudby včetně několika televizních stanic. Jsme obsluhováni stevardem a třešničkou na dortu je i wi-fi připojení, které samozřejmě okamžitě využíváme.



Uveleben v kožené sedačce obřích rozměrů popíjím servírovaný džus, sleduji tureckou romantickou komedii s anglickými titulky a v mezičase dokonce telefonuji přes Skype s naším obchodníkem v Amsterdamu. Chvilí přemýšlím, jestli se mi to náhodou nezdá. V Turecku je velmi hustá síť autobusových linek. Luxusních autobusů s wi-fi připojením a veškerým možným servisem tady jezdí spousty a za běžné ceny. Není tedy divu,

že v Izmiru na nádraží je více než 140 nástupišť. My přijíždíme se zpožděním, takže nás autobus veze našťástí přímo na místo, odkud nám odjíždí další autobus do Denizli. Protože v Denizli není kde spát, chystáme si kola a vyrážíme za město směrem k Pamukkale.

Do Pamukkale se dostáváme i se složenými koly, která později využíváme k dojetí k nejvzdálenějším památkám. Více než tři hodiny se procházíme kolem terasovitých travertinových jezírek, touláme se mezi ruinami antických monumentálních staveb a prohlížíme si i nejlépe zachovaný amfiteátr. Je tu celou dobu opravdu na co se dívat a také se rozhlížet daleko do krajiny, ale člověku občas stojí rozum nad tím, jaké zásahy tu byly dříve udělány a jak se to podepsalo na celém křehkém organismu tohoto přírodního unikátu. Nikdo se teď asi nemůže divit, že jezírka vysychají a nikdo si s tím moc neví rady.



Odpoledne opět dojíždíme na kole do nejbližší vesnice a tam chytáme autobus městské hromadné dopravy, který nás veze až na nádraží, kde o sedm minut stihneme autobus, který nás přemístí do přístavu Marmaris, odkud nám zítra jede trajekt na Rhodos.

Ráno nastupujeme do rychlého katamaránu a za půl hodiny už jsme na otevřeném moři. Fouká silný vítr a loď sebou na velkých vlnách pořádně hází. Více než třetina cestujících to postupně odnáší silnou nevolností a potřebou „zdravotního“ sáčku. Nejvíce se pravděpodobně baví námořníci, kteří s úsměvem na tváři roznáší papírové sáčky, ovívají některé skomírající dámy a pomáhají lidem na toalety. My jsme se našťástí udrželi a po hodině se ocitáme na rovné zemi našeho cíle Rhodosu. Kličkujeme městem a dojíždíme k hotelu, kde se má konat konference. Celé čtyři dny pak debatujeme a konzultujeme a k dovršení všech těch možných transportů v pondělí odlétáme přes Atény do Vídně a odtud pak vlakem do Uherského Hradiště. Poslední část cesty se opět odehrává na kole.

Celkem jsme tedy využili 12x vlak, 5x autobus, 3x loď, po dvou autech, letadlech a tramvajích a jednu podzemní lanovku. Na kole jsme urazili 226 km, přičemž jsme je 24x složili a rozložili a 6x sbalili do přepravních obalů. Nyní můžeme odpovědně říci, že skládací kolo vám může cestování výrazně zpříjemnit, usnadnit a také urychlit (pokud o to stojíte) a navíc se s ním dá zažít spousta legrace.

Text: Honza Galla
Foto: autor a Aleš Zemánek





**Dahon
Mu UNO –
skládací verze
populárních
single speedů**

Americká móda single speedů, tj. kol bez přehazovaček a často i brzd, nyní přichází do Čech ve své kompaktní verzi. Po svém na ni totiž reaguje společnost Azub Bike, česká špička ve světě alternativní cyklistiky, která v minulých týdnech uvedla na trh horkou novinku – skládačku Dahon Mu UNO.

Jedna rychlost a protišlapná brzda – skládací kolo Dahon Mu UNO se vyznačuje právě svou jednoduchostí. „Často platí, že méně znamená více. A tak tomu může být i u skládacích kol. Pokud hledáte kolo, kterému nic nepřebývá, které téměř nepotřebuje údržbu, na kterém není třeba seřizovat přehazovačku ani brzdy a hlavně pokud hledáte opravdovou styllovku tvrdého kalibru, pak Mu Uno je tou správnou volbou,“ popisuje skládačku Honza Galla, manažer firmy Azub Bike.

Necelých deset kilogramů vážící skládačka je založena na systému Dahon Folding System, který je nyní používán na dřívě většině všech skládacích kol. System umožňuje kolo jednoduše složit během deseti vteřin a uložit jej bez větších problémů v bytě nebo s ním nasednout do autobusu či vlaku.

Skládací verze populárního single speedu Dahon Mu Uno lze pořídit již za 15 990 Kč.



BUDUCNOST JE VE SKLÁDÁNÍ

O výhodách skládacích kol lépe než kdokoliv jiný mohou mluvit jejich majitelé. Příležitost využít kterýkoliv z modelů Dahon si najde každý, kdo denně dochází do práce. Se skládacím kolem je možné jednoduše dojet na nádraží, složit jej, vzít pod paži a nastoupit do vlaku nebo do autobusu. Po vysednutí skládačku opět rozložit, nasednout a dovézt se do práce. Dahon je možné složit nebo rozložit za 10 až 20 vteřin.

Dahon si může každý vzít také na dovolenou nebo na chalupu, protože ho není třeba složitě upevňovat na střechu auta. Stačí jej jen rychle složit a uložit do kufru auta. Na chalupě nebo o víkendu v přírodě bude rychle po ruce ať už na vyjížďku po okolí, na houby, na ryby nebo do obchodu. Skládačka se vejde do služebního auta (a vyřeší problém s parkováním v centru), bez problémů je možné si na ní zajet do restaurace, složit, vzít dovnitř a uložit pod stůl. Přitom do běžného kufru auta střední třídy se vejdou 3 až 4 skládačky Dahon.

V rubrice Budoucnost je ve skládání bychom rádi o zkušenostech uživatelů informovali také Vás, kteří se pro skládačku možná jenom rozhodujete.

Petr Kazda, koordinátor programu Cyklisté vítáni, Nadace Partnerství

Petr Kazda patří k propagátorům cyklistiky v České republice. Pracuje v Nadaci Partnerství v programovém týmu cyklistických stezek Greenways, koordinuje také certifikační program pro restaurace, penziony a další zařízení vstřícné k cyklistům s názvem Cyklisté vítáni. Se skládačkou se setkal po zahájení spolupráce Nadace a Azubu na jaře roku 2009. Podle Petra jsou skládačky vhodné zejména do měst. Tím, že jsou složitelné a lehce přenosné, umožňují kombinovat dopravu na kole s prostředky hromadné dopravy. Díky tomu zrychlují a ulehčují dopravu i ve městech jako je Brno, které si kvůli nedostatku cyklostezek prozatím cyklisté příliš neoblíbili.

„Mohu uvést příklad z osobní zkušenosti. Ze sídla Nadace na brněnské Údolní ulici jsem se na nádraží v Králově Poli dostal za něco málo přes deset minut. Kolo jsem během pár vteřin složil a nastoupil na vlak do Kuřimi. Zvládl jsem to domů za necelou půl hodinu, navíc jsem ve vlaku nepotřeboval lístek na kolo. Bylo složené a zabíralo tolik místa jako normální zavazadlo,“ říká.



Pro skládací kolo se rozhodl také David Křížek. David je jedním z nejznámějších českých jachtařů a již dvakrát získal titul „Jachtař roku“. Na jeho kontě je i spousta dalších uznání a ocenění, která jsou takovou třešničkou na dortu všech jeho jachtařských úspěchů, kterých již dosáhl. Ať už jde o přeplavby Atlantiku, nebo úspěchy v náročných transoceánských závodech. V poslední době se David zaměřuje právě na extrémní podniky a závody.

„Bez emůčka už si nedokážu představit snad ani jeden trénink na vodě. Beru jej všude s sebou, protože ohromně urychluje a usnadňuje pohyb po marínách a jejich okolí. A i když jsem třeba v Praze, tak jej všude používám a užívám si rychlosti a lehkosti, s jakou se s ním mohu přepravovat po městech.“

**David Křížek,
český jachtař, několikanásobný Jachtař roku**

V Česku již pět Dahon Center

Pět specializovaných prodejen s nejlepším prodejním servisem a velkým výběrem modelů představil největší světový výrobce skládacích kol, společnost Dahon, svým zákazníkům v České republice. V Praze, Brně, Uherském Brodě, Jablonci nad Nisou a Českých Budějovicích se mohou setkat se zkušenými prodejci a nejlepším zázemím pro prodej čím dál populárnějších skládaček.

Dahon centra byla vytvořena jako síť obchodů s největšími zkušenostmi se skládacími koly americké značky Dahon. Podmínky pro udělení statutu Dahon centrum jsou přitom přísně vymezeny: prodejna musí být schopna nabídnout svým zákazníkům široký výběr modelů značky Dahon tak, aby si mohli udělat představu o celé nabídce značky. Samozřejmostí musí být odborné poradenství, dobrý přehled v trendech mezi skládacími koly, možnost záručního i pozáručního servisu a vstřícný přístup.

**Prestižní
označení
Dahon
centrum
získaly české
cykloprodejny
Testudo v Praze
– Nuslích,
Rock Road
v Brně – Králově
Poli, Rebel Bike
v Jablonci nad
Nisou, Cyklo
Jiříčka v Českých
Budějovicích a Azub
Bike z Uherského
Brodu.**

Podle marketingového manažera společnosti Azub Bike, která je také výhradním dovozcem skládaček Dahon do České republiky, mohou být Dahon centra díky svému rozmístění po celé zemi a vyškolenému personálu vhodnou volbou pro každého, kdo ještě se skládacími koly nepřišel do kontaktu. „Dahon centra udržují nadstandardní komunikaci s námi jako distributorem. Disponují potřebnými znalostmi, orientují se v trendech, mohou předvést i modely, které běžně v obchodech nejsou. Především ale dokážou vysvětlit, co odlišuje skládačky Dahon od jiných skládacích kol a proč je Dahon světovou jedničkou,“ dodává Galla.





Nejlepší servis.
Nejvíce modelů.
DAHON centra v České republice.



Skládací kola od skutečných odborníků.
Pět specializovaných prodejen s nejlepším
prodejním servisem a největším výběrem modelů.



Tipy, rady a nejnovější trendy. Bez zmatků a prodlev.

Dahon centra v Praze, Brně, Uherském Brodě,
Jablonci a Českých Budějovicích.

DAHON 

[WWW.AZUB.CZ](http://www.azub.cz)

TESTUDO, Jaromírova 26, Praha 2, Rock Road, Palackého tř. 50, Brno, Azub Bike,
Nivnická 422, Uherský Brod, Cyklo Jiříčka, Litvínovice 83, České Budějovice, Rebel
Bike, Palackého 4, Jablonec nad Nisou