

INSTRUKCJA UŻYTKOWNIKA KARTA GWARANCYJNA

UNIBIKE

Krystyna Orłowska, Piotr Drobotowski - Spółka Jawna

ul. Przemysłowa 28b
85-758 Bydgoszcz
tel. 52 348 96 11-12
fax. 52 348 96 14-15
e-mail: unibike@unibike.pl
www.unibike.pl

REJESTR
Sąd Rejonowy w Bydgoszczy
XIII Wydz.Gosp.
KRS nr 0000012462

TERMINOLOGIA



1. Rama
2. Widelec przedni
3. Opona
4. Obręcz
5. Komplet sterowy
6. Kierownica
7. Wspornik kierownicy
8. Podkładki dystansowe
9. Szprychy
10. Siodło
11. Wspornik siodła
12. Obejma podsiodłowa
13. Pedał
14. Mechanizm korbowy
15. Oś suportu
16. Osłona mechanizmu korbowego
17. Łańcuch
18. Podpórka
19. Przerzutka tylna
20. Piasta tylna
21. Bagażnik
22. Lampa tylna
23. Lampa przednia
24. Błotnik
25. Pompka
26. Piasta przednia
27. Tarcza hamulca
28. Zacisk hamulca tarczowego
29. Dźwignie przerzutek/hamulców
30. Przerzutka przednia
31. Chlapacz błotnika
32. Rogi kierownicy
33. Jarzmo wspornika siodła

TERMINOLOGIA	2
INSTRUKCJA OBSŁUGI ROWERÓW	4
Podstawowe zasady bezpiecznego użytkowania roweru	
Przed rozpoczęciem jazdy należy sprawdzić	
BIEŻĄCA OBSŁUGA ROWERU	5
Rama	
Siodło	
Układ kierowniczy	
Koła	
Obręcze kół	
Opony	
Zawory dętek	
Widelec amortyzowany	
Układ napędowy	
Układ hamulcowy	
Bagażniki	
Rowery z napędem elektrycznym	
Kółka podporowe do rowerów dziecięcych	
Czyszczenie i konserwacja	
Ochrona środowiska	
KLASYFIKACJA ROWERÓW	13
WARUNKI STANDARDOWEJ GWARANCJI	14
WARUNKI BEZTERMINOWEJ GWARANCJI NA RAMĘ	16
DANE UŻYTKOWNIKA	17
PRZEGLĄD GWARANCYJNY.....	19
DANE ROWERU	20

INSTRUKCJA OBSŁUGI

Dziękujemy za zakup roweru UNIBIKE. Mamy nadzieję, że będziecie korzystać z roweru często i znajdziecie zadowolenie z dokonanego zakupu.

Rower, mimo prostej konstrukcji wymaga przestrzegania pewnych zasad, aby mógł długo i bezpiecznie służyć użytkownikowi. Niniejsza instrukcja nie jest podręcznikiem do diagnozowania niesprawności i dokonywania napraw roweru. Zapoznaje ona użytkownika roweru jedynie z podstawowymi czynnościami obsługowymi (wstępna regulacja, bieżąca obsługa i prawidłowa konserwacja). W przypadku bardziej skomplikowanych napraw UNIBIKE zaleca korzystanie z usług specjalistycznych warsztatów naprawczych.

Ważne: Przed rozpoczęciem użytkowania roweru zapoznaj się z instrukcją obsługi.

PODSTAWOWE ZASADY BEZPIECZNEGO UŻYTKOWANIA ROWERU.

1. Jazda rowerem, podobnie jak inne dyscypliny sportu, niesie ze sobą ryzyko kontuzji i uszkodzeń ciała. Decydując się na jazdę rowerem, użytkownik przyjmuje na siebie całą odpowiedzialność za skutki tego ryzyka.

2. Zasady poruszania się po drogach publicznych reguluje kodeks drogowy. Jeżeli zamierzasz korzystać z roweru po drogach publicznych upewnij się, że jest w pełni wyposażony we wszystkie, konieczne elementy zgodne z Ustawą o ruchu drogowym. Dotyczy to w szczególności stosowania odblasków oraz systemów oświetlenia.

3. Rower wyposażony w odblaski: przedni biały, tylny czerwony oraz dodatkowe odblaski na kołach i pedałach jest bardziej widoczny dla innych użytkowników ruchu drogowego.

4. Upewnij się czy twój rower wyposażony jest w ramę odpowiedniej wielkości oraz czy swobodnie możesz operować dźwigniami hamulca.

5. Bezpieczeństwo rowerzysty znacznie poprawia jasny kolor ubioru z odblaskowymi naszywkami oraz kask rowerowy.

6. Szczególną ostrożność zachowaj na mokrej, śliskiej nawierzchni pamiętając, że skuteczność hamowania i sterowania rowerem w tych warunkach jest ograniczona.

7. Nie należy używać roweru niedopasowanego anatomicznie do rowerzysty.

8. Używać roweru zgodnie z jego przeznaczeniem. Rower jest pojazdem służącym do poruszania się po drogach i w terenie. Rower nie jest stworzony do skoków, jazdy po schodach itp. dlatego ryzyko negatywnych konsekwencji brutalnego traktowania ponosi użytkownik.

9. Rowery z grupy MTB SPORT i ROAD zostały zaprojektowane i wyposażone do zastosowań wyczynowych. W związku z tym należy stosować specjalistyczną odzież do jazdy na rowerze oraz kask rowerowy. Stosując rower do codziennego użytku należy upewnić się czy rower

wyposażony jest we wszystkie konieczne elementy zapewniające bezpieczeństwo na drogach publicznych. Dotyczy to w szczególności osłony mechanizmu korbowego, oświetlenia oraz odblasków.

10. Używanie roweru w zawodach, agresywna jazda, eksploatawanie w ciężkich warunkach terenowych i klimatycznych, przeciążanie, używanie w celach komercyjnych i innych niestandardowych formach użytkowania, w zasadniczy sposób skraca okres sprawności technicznej ramy i wszystkich części roweru. Może to stanowić podstawę do nie uwzględnienia reklamacji z tytułu uszkodzeń powstałych skutkiem w/w okoliczności.

11. Jazda z podporowymi kółkami bocznymi nie gwarantuje zachowania równowagi w każdej sytuacji. Istnieje niebezpieczeństwo jej utraty podczas zbliżania się do podłoża z różnicą poziomów. W związku z rozstawem kółek bocznych istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia o przeszkodę w przypadku zbyt bliskiego podejmania do niej lub wykonywania manewrów w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

12. Przeznaczenie rowerów ze względu na wiek wraz z dopuszczalnymi masami całkowitymi

- rower dziecięcy koła 16" - wiek 3-6 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 30 kg, maksymalna masa całkowita (rower+rowerzysta+bagaż) - 40 kg

- rower dziecięcy koła 20" - wiek 6-8 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 40 kg, maksymalna masa całkowita (rower+rowerzysta+bagaż) - 55 kg

- rower młodzieżowy koła 24" - wiek 8-13 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 65 kg, maksymalna masa całkowita (rower+rowerzysta+bagaż) - 80 kg

- rower szosowy/gravel koła 28" - maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 115 kg, maksymalna masa całkowita (rower+rowerzysta+bagaż) - 125 kg.

- rower na kołach 26", 27.5", 28", 29" - maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 120 kg, maksymalna masa całkowita (rower+rowerzysta+bagaż) - 140 kg

UWAGA! Przy zakupie roweru zapytaj sprzedawcę, czy jest odpowiedni dla Twojego wzrostu i ciężaru ciała, a jeśli przeznaczony jest dla dziecka, czy jest dla niego właściwy.

13. Jeżeli rower wyposażony jest w bagażnik tylny, jego maksymalne obciążenie wynosi 25kg. Informacja ta umieszczona jest również na bagażniku. Bagażniki stosowane w rowerach UNIBIKE nie są zaprojektowane do ciągnięcia przyczepki oraz montażu na nich fotelika do przewożenia dzieci.

14. Tak jak w przypadku wszystkich elementów mechanicznych, rower ulega zużyciu oraz poddawany jest dużym naprężeniom. Różne materiały i części składowe roweru mogą reagować na zużycie i naprężenia zmęczeniowe w różny sposób. Jeżeli trwałość konstrukcyjna części składowej zostanie przekroczona może ona ulec uszkodzeniu, powodując ewentualne zranienie rowerzysty. Jakiegokolwiek pęknięcia, rysy lub zmiana zabarwienia w obszarach występowania dużych naprężeń wskazują, że upłynął okres trwałości danej części składowej i zalecana jest jej wymiana.

15. Do przewożenia dzieci należy stosować tylko i wyłącznie specjalny, atestowany fotelik dziecięcy, montowany na rurze podsiodłowej ramy.

16. Każdy rower powinien być okresowo przeglądany w profesjonalnym serwisie.

Informacja dla rodziców: Jako rodzic lub opiekun dziecka jesteś odpowiedzialny za działania oraz bezpieczeństwo dziecka. Upewnij się, że rower jest właściwie dostosowany do wzrostu i wagi dziecka oraz czy dziecko zapoznało się z zasadami bezpiecznego korzystania z roweru po drogach publicznych.

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY NALEŻY SPRAWDZIĆ:

1. Działanie hamulców.
2. Mocowanie kół.
3. Mocowanie pedałów.
4. Działanie mechanizmów napędowych.
5. Ciśnienie w ogumieniu.
6. Czy nie ma luzów w połączeniach śrubowych.
7. Oświetlenie. W przypadku stosowania oświetlenia bateryjnego - sprawdzić stan baterii.
8. W razie przewożenia bagażu - sprawdzić jego zamocowanie oraz czy nie ma żadnych luznych elementów, pasków, które mogą dostać się między szprychy koła. Bagaż przesuwany się w czasie jazdy może doprowadzić do wypadku. Upewnić się czy bagaż został równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika
9. W przypadku przewożenia dziecka w foteliku rowerowym należy sprawdzić poprawność umocowania fotelika.

BIEŻĄCA OBSŁUGA ROWERU

1. Rama

Dopasowanie rozmiaru roweru w pozycji stojącej rowerzysty jest podstawowym kryterium doboru roweru. Wysokość roweru powinna być dopasowana do anatomii użytkownika. Odstęp pomiędzy górną rurą ramy a kroczeniem stojącego nad nią rowerzysty powinien wynosić minimum 10cm w przypadku rowerów terenowych (MTB SPORT, CROSS).

W przypadku rowerów trekkingowych i miejskich wartością ta może być nieco niższa. Dobór właściwego rozmiaru ramy, to nie tylko warunek bezpieczeństwa ale również gwarancja satysfakcji z użytkowania roweru.



2. Siodło i wspornik siodła

Właściwa pozycja siodełka jest bardzo istotnym czynnikiem w osiągnięciu najlepszych parametrów jezdnych oraz komfortu na rowerze. Łącząc siodło ze wspornikiem siodła należy śrubę (śruby) dokręcić momentem zgodnym z informacją na wsporniku. Następnie sprawdzić jakość połączenia. Należy zwrócić szczególną uwagę, aby jarzemko siodła znajdowało się w granicach podziałki na prętach ste-

laża siodła, stosowanej przez producenta siodła, a w przypadku braku podziałki - centralnej części prętów stelaża.

Stosowanie amortyzowanych wsporników siodła typu „pantograf” jest zabronione i może być podstawą do odrzucenia roszczeń gwarancyjnych.

Amortyzowane wsporniki siodła stosowane w rowerach UNIBIKE wymagają konserwacji. Konserwacja polega na okresowym czyszczeniu, smarowaniu i sprawdzeniu połączeń śrubowych.

Wysokość siodła ustala się po opuszczeniu korby mechanizmu korbowego w dolne położenie i oparciu śródstopia na pedale w ten sposób, aby noga była lekko ugięta w kolanie.

Pod żadnym pozorem nie należy wysuwać wspornika siodła z rury podsiodłowej poniżej 100mm licząc od dolnej krawędzi wspornika niezależnie od oznaczeń producenta wspornika siodła. W przypadku wsporników które posiadają oznaczenie MAX lub MIN INSERTION powyżej 100mm należy stosować się do oznaczeń producenta wspornika siodła.

Śrubę obejmującą wspornika siodła należy dokręcić momentem 5Nm. **UWAGA! Po każdej regulacji siodełka nie zapomnij o dokładnym dociągnięciu mechanizmów regulujących siodełko przed ponowną jazdą. Okresowo sprawdź czy dokręcenie mechanizmu regulującego siodełko jest odpowiednie.**

UWAGA! W pierwszym okresie eksploatacji zaleca się przesmarowanie wspornika siodła, uniemożliwi to zakleszczenie się wspornika w ramie oraz dostawanie się wody po sztycy do wnętrza ramy. UWAGA! W przypadku stosowania fotelika do przewożenia dziecka należy w szczególności zadbać o zabezpieczenie sprężyn amortyzujących siodło przed dostępem dziecka aby uniknąć zakleszczenia palców.

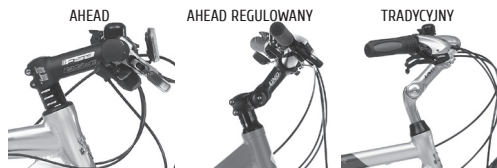
3. Układ kierowniczy

Kierownica powinna być pewnie połączona z widelcem.

Wysokość kierownicy ustawiamy poprzez regulowanie wysokości tradycyjnego wspornika kierownicy. Odkręć w tym celu śrubę mocującą wspornik w rurze sterowej o kilka obrotów. Potem ustaw wspornik w żądanej pozycji i dokręć śrubę mocno momentem 20Nm. Sposób ustawienia kierownicy zależy od indywidualnych upodobań rowerzysty. Należy jednak zapewnić swobodny dostęp do osprzętu.

W przypadku wsporników kierownicy typu AHEAD nie ma możliwości regulacji wysokości kierownicy.

W wielu rowerach stosowane są wsporniki kierownicy z regulacją kąta. W celu regulacji kąta należy poluzować śrubę znajdują-



ca się po prawej stronie wspornika, ustawić żądany kąt, a następnie dokręcić mocno śrubę momentem 10 Nm. Po regulacji należy sprawdzić poprawność montażu poprzez silny nacisk na kierownicę.

UWAGA! Zabrania się ustawiania kąta wspornika kierownicy większego niż 60 stopni.

INSTRUKCJA OBSŁUGI

UWAGA! Nieprawidłowe lub zbyt słabe dokręcenie śruby regulującej kąt wspornika kierownicy może doprowadzić do poluzowania się wspornika a w konsekwencji utratę kontroli nad rowerem.

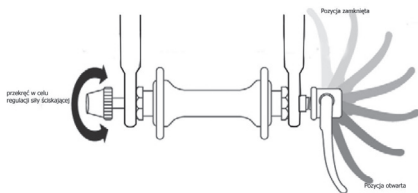
Luz łożyska kierownicy typu AHEAD likwiduje się wykonując następujące czynności: poluzować śruby wspornika kierownicy, dokręcić korek blokujący do gwiazdki, dokręcić śruby mocujące wspornik kierownicy. Kierownica winna obracać się swobodnie, bez oporów.

INFORMACJA: Zbyt silne dokręcenie korka blokującego spowoduje nadmierne ściśnięcie łożysk co w krótkim czasie doprowadzi do ich zniszczenia.

UWAGA!! Zabrania się wysuwania wspornika kierownicy z rury widelca poniżej znaku MAX lub MIN INSERTION.

4. Koła

Pravidłowo wyregulowane koło powinno obracać się płynnie, bez zacięć. Koło przednie wyposażone w piastę z prądnicą może się obracać z wyczuwalnym oporem spowodowanym działaniem magnesów prądnicy. Koła muszą być ustawione w płaszczyźnie symetrii ramy i widelca. Szczelina pomiędzy obręczą a ramą lub obręczą a widelcem musi być jednakowa z obu stron. Koła są mocowane do ramy i widelca nakrętkami lub szybko zamykaczami.



Dźwignie szybko zamykaczy należy ustawić w pozycji zamkniętej wzdłuż ramion widelca lub tylnej budowy ramy tak, aby nie występował luz w połączeniu koła z widelcem lub tylną budową ramy. Nakrętki osi koła przedniego należy dokręcić momentem 15Nm, a koła tylnego momentem 17Nm.

UWAGA! Każdorazowo po zamontowaniu kół należy sprawdzić, czy klocki hamulcowe nie zmieniły swej pierwotnej pozycji powodując ocieranie o oponę, które to nie będąc słyszalnym w trakcie jazdy, może doprowadzić do eksplozji dętki w miejscu przetartej opony.

Usunięcie nadmiernego luzu łożysk piast należy przeprowadzić natychmiast po jego wykryciu. Eksploatacja roweru z nadmiernym luzem łożysk piast doprowadzi nieuchronnie do zniszczenia piasty. Celem usunięcia luzu łożysk piast, należy dokręcić stożki piasty w taki sposób, aby koło obracało się płynnie, po czym je za kontrolować uważając, aby stożki nie zmieniły położenia. Jeżeli po zamontowaniu kół do roweru okaże się, że koła obracają się z oporem, regulację należy powtórzyć.

UWAGA! Obracające się koła mogą skaleczyć Państwa ręce lub inne części ciała, dlatego zalecamy zachować szczególną ostrożność. Szczególną uwagę należy zwrócić, aby dziecko siedzące na foteliku rowerowym nie miało styczności z obracającymi się kołami roweru.

5. Obręcze

W trakcie eksploatacji roweru obręcze kół ulegają zużyciu. Szczególną uwagę na stan obręczy należy zwrócić w przypadku kiedy stanowią one element układu hamulcowego (hamulce typu V-Brake). Producenci obręczy umieszczają znaczniki informujące o stopniu zużycia. Jeżeli znacznik przestanie być widoczny należy niezwłocznie wymienić obręcz. Mechanicznie uszkodzone obręcze należy poddać ocenie specjalistycznego serwisu rowerowego, który zbada przydatność do dalszej eksploatacji. Brudne obręcze zdecydowanie zmniejszają skuteczność hamulców typu V-brake, dlatego należy je czyścić okresowo.

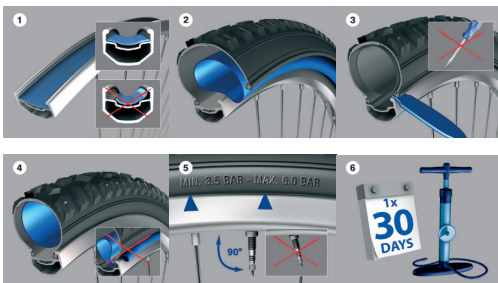


UWAGA! Nie zaleca się kontynuowania jazdy ze skrzywioną obręczą. Nieprawidłowo rozłożone naprężenia mogą spowodować pęknięcie szprych, a w konsekwencji zablokowanie się koła doprowadzając do wypadku, oraz uszkodzić obręcz do takiego stopnia, w którym nie będzie możliwa jej naprawa.

6. Opony

Wymiar, kierunek toczenia się opony (rotating direction) oraz zakres ciśnienia powietrza w oponie podany jest na ścianie bocznej opony. Napis na boku opony FRONT wraz ze strzałką informuje o kierunku toczenia się opony przedniej. Natomiast napis REAR informuje o kierunku toczenia się opony tylnej. Poprawny montaż opon zgodnie z zaleceniami producenta zapewnia najlepsze właściwości jezdne.

Pravidłowy montaż opony oraz dętki przedstawiają poniższe rysunki:



UWAGA! Nigdy nie pompuj opony do ciśnienia przewyższającego maksymalne zalecane ciśnienie opisane na bocznej powierzchni opony. Przekroczenie tej wartości może rozsadzić oponę powodując uszkodzenia roweru i obrażenia rowerzysty.

UWAGA! Jazda ze zbyt niskim ciśnieniem może spowodować uszkodzenie obręczy, przecięcie dętek, popęknięcie powierzchni bocznej opony a nawet zsuniecie się opony z obręczy i zablokowanie koła.

Przed wyjazdem dobrze jest zakupić i zabrać ze sobą zapasową dętkę lub łatki do naprawy dętki oraz specjalne łożki pomagające zdjąć/założyć oponę na obręcz. Dobrym rozwiązaniem zarówno

prewencyjnym jak i zabezpieczającym oponę przed przebicim jest stosowanie płynu Schwalbe DOC BLUE.

INFORMACJA! W rowerach z prądnicą w piaście koła przedniego, przy wymianie dętki, należy zwrócić szczególną uwagę na konieczność odłączenia kostki zasilającej przednią lampę.

INFORMACJA! Z uwagi na to, iż opony rowerowe produkowane są z tolerancją +/- 2mm w zakresie bicia bocznego nie może to być podstawą do uznania roszczeń gwarancyjnych za zasadne.

7. Zawory dętek.

W naszych rowerach stosujemy dwa rodzaje zaworów: zawór Schradera - zawór samochodowy, AUTO, AV, zawór Presta - tzw. francuski, stosowany w rowerach wyczynowych, SV. Pompka rowerowa, której używasz musi posiadać odpowiednią końcówkę pasującą do konkretnego typu zaworu.

ZAWÓR AV



ZAWÓR SV



8. Widelec amortyzowany.

Prawie wszystkie oferowane modele rowerów wyposażone są w amortyzowane widelce. Niektóre widelce amortyzowane posiadają możliwość regulacji twardości, dzięki czemu zapewniają wyższy komfort w czasie jazdy. Regulatory twardości znajdują się w górnej części goleni widelca - na koronie. Jeśli chcemy aby widelec był bardziej twardy, obracamy regulatorami w kierunku "+", jeżeli widelec ma pracować "miętko" obracamy regulator w kierunku "-". Regulację należy wykonywać ręcznie, obracając regulatorem. Regulatorem obracamy tylko do wycucia oporu. Użycie do regulacji kombinerek lub innych narzędzi może doprowadzić do uszkodzenia regulatora. W przypadku wystąpienia regulacji na prawej i lewej goleni, pokrętłem należy obracać o taką samą ilość obrotów po obu stronach.

Widelce amortyzowane z blokadą skoku na górnej części prawej goleni widelca - na koronie znajduje się pokrętło oznaczone "LOCK" i "OPEN". Obracając pokrętłem w kierunku LOCK blokujemy skok amortyzatora, natomiast obracając w kierunku OPEN likwidujemy blokadę. Blokada może być włączona wyłącznie na równej drodze, przy całkowitym odciążeniu amortyzatora. Jazda z włączoną blokadą po nierównym terenie doprowadzi do



REGULATOR TWARDOŚCI



POKRĘTŁO BLOKADY SKOKU



DŹWIGNIA BLOKADY SKOKU MONTOWANA NA KIEROWNICY



REGULACJA TŁUMIENIA AMORTYZATORA

uszkodzenia widelca. W naszej ofercie znajdują się również widelce amortyzowane z przełącznikiem LOCK i OPEN znajdującym się na kierownicy roweru.

Po zablokowaniu amortyzator może się w niewielkim stopniu ugiąć, nie jest to wada.

Najbardziej zaawansowane technicznie amortyzatory znajdujące się w naszych rowerach posiadają regulację tłumienia amortyzatora. Pokrętło regulacyjne znajduje się na dole prawej goleni widelca. Zwiększenie tłumienia powoduje mniejszą wrażliwość widelca na małych i licznych wybojach. Przed jazdą na małych i licznych wybojach, należy ustawić tłumienie powrotu na możliwie najszybsze, to pozwoli amortyzatorowi nadażyć za ukształtowaniem terenu, stabilizować i kontrolować rower.

Konserwacja widelca polega na okresowym czyszczeniu, smarowaniu i sprawdzeniu połączeń śrubowych. O ile z dokręceniem poluzowanych śrub nie ma problemu, to smarowanie widelca radzimy powierzyć serwisowi, ze względu na konieczność użycia specjalistycznych narzędzi. Smarować należy, w zależności od intensywności użytkowania, przynajmniej raz w roku. Do smarowania należy używać specjalnego smaru do widelców teleskopowych. W czasie eksploatacji widelca teleskopowego powstaje lekki luz, który jest zjawiskiem normalnym i nie ma wpływu na warunki eksploatacji roweru.

W przypadku zmiany opon w rowerze należy zwrócić szczególną uwagę na ich rozmiar. Po założeniu nowej opony należy sprawdzić, czy między koroną widelca, przy maksymalnym jego ugięciu a oponą jest dystans co najmniej 5mm. Zlekceważenie tej kontroli może w najlepszym przypadku doprowadzić do ocierania opony o spodnią część korony, ale też może doprowadzić do poważnego wypadku na skutek zablokowania przedniego koła.

9. Układ napędowy

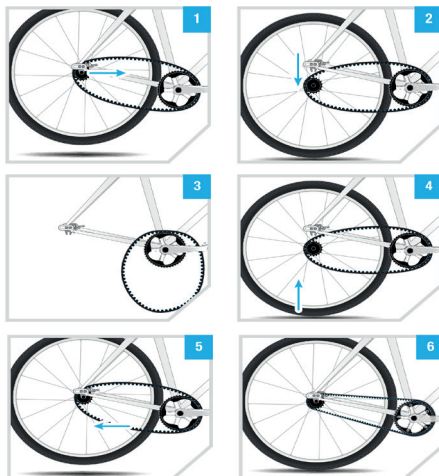
- **Support mechanizmu** - Rowery wyposażone są w kompaktowe wkłady suportowe, stabilizujące oś mechanizmu korbowego w ramie. W przypadku stwierdzenia luzu w miejscu łączenia osi suportowej z korbami, należy go bezzwłocznie zlikwidować poprzez dokręcenie śrub mocujących momentem 35-50Nm. Niedopuszczalne jest kontynuowanie jazdy. Zaniedbanie prowadzi do rozkalibrowania otworów w korbach. Również użytkowanie roweru z niedokręconym wkładem suportowym może doprowadzić do wyrobienia się mufy suportowej, co jest praktycznie równoznaczne ze zniszczeniem ramy. Rowery najwyższej klasy wyposażone zostały w suport, gdzie oś zintegrowana jest z prawym ramieniem korby. Tutaj ryzyko wystąpienia luzu jest najmniejsze. Do likwidacji luzu służą specjalistyczne klucze. W rowerach ze wspomaganiami elektrycznym (model ENERGY, SWIFT, RAPID, OPTIMA, ATOM) suport jest integralną częścią modułu napędowego, dlatego zalecamy wykonanie wszelkich napraw w profesjonalnym serwisie rowerowym.
- **Mechanizm korbowy** - Ściąganie korb z osi suportu może nastąpić wyłącznie za pomocą specjalnego klucza - ściągacza. Użycie innych narzędzi doprowadzi do zniszczenia korb. Zęby wieńców mechanizmu korbowego różnią się między sobą kształtem i wielkością, co jest zjawiskiem normalnym i zamierzonym przez producenta w znaczący sposób poprawiającym płynność zmiany przełożenia.

INSTRUKCJA OBSŁUGI

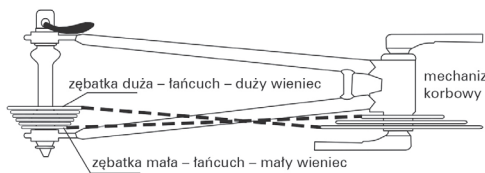
- **Pedały** - Pedały powinny być mocno dokręcone do korb mechanizmu za pomocą specjalistycznego klucza o długim ramieniu. Zbyt słabo dokręcony pedał na pewno zniszczy w trakcie eksploatacji gwint w ramieniu korby. Prawy pedał dokręca się w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Pedał lewy dokręca się w kierunku przeciwnym. Pedały oznakowane są na osiach - R- prawy, L- lewy. **UWAGA!** - *Jeżeli w trakcie jazdy wyczujesz luz w połączeniu pedałów z korbami mechanizmu natychmiast przerwij jazdę. Usunąć powstały luz i dopiero wtedy kontynuuj użytkowanie roweru.*

- **Łańcuch** - Łańcuch przenosi duże siły z mechanizmu korbowego na wolnobieg lub kasetę i jest najbardziej eksploatowanym elementem roweru, dlatego wymaga szczególnego traktowania. Zużycie eksploatacyjne zależy od wielu czynników takich jak: klasa łańcucha, ciężar rowerzysty, styl jazdy, teren w którym jest użytkowany, warunki atmosferyczne, czynności konserwacyjne. W związku z tym niemożliwe jest określenie limitu żywotności łańcucha i elementów z nim współpracujących (przebieg roweru lub czas jego użytkowania). Żywotność układu napędowego można przedłużyć poprzez właściwą konserwację, ale przede wszystkim przez prawidłowe eksploataowanie. Bardzo niekorzystna jest praca przy przełożeniach skrajnych i zmiana przełożeń wykonywana pod obciążeniem. W momencie przełączania biegów (czas ruchu manetką), należy zminimalizować nacisk na pedały. Pozwala to uniknąć gwałtownych szarpnięć przy przeskakiwaniu łańcucha i zdecydowanie przedłuża trwałość eksploatacyjną elementów napędowych. Łańcuch szybko wyciąga się, zużywając jednocześnie tarcze mechanizmu korbowego i koronki kasety/wolnobiegu. W sytuacji kiedy łańcuch jest mocno wyciągnięty zalecana jest wymiana wszystkich elementów napędowych takich jak: łańcuch, kaseta / wolnobieg, mechanizm korbowy. Decydującym elementem zwiększającym żywotność podzespołów napędowych jest równomierne korzystanie ze wszystkich możliwych przełożeń. Korzystanie tylko z jednego/dwóch przełożeń może prowadzić do braku płynnej pracy na innych przełożeniach, rzadziej wykorzystywanych. Ważnym elementem, który przedłuża żywotność układu napędowego jest odpowiednie i okresowe jego smarowanie. Przed smarowaniem łańcuch należy umyć środkiem do usuwania starego, zabrudzonego smaru oraz wypłukania piasku. Polecamy do tego celu płyn SKS WASH YOUR BIKE. Po wytarciu i osuszeniu zakonserwować go preparatami, składającymi się z lekkich olejów z dodatkiem teflonu np. SKS LUBE YOUR CHAIN. Należy również zwrócić uwagę iż zbyt obfite smarowanie łańcucha przynosi efekt odwrotny do zamierzonego. Degradacja następuje wówczas szybciej, niż łańcucha rzadko konserwowanego. Nie smarować łańcucha smarem stałym np. towot. **UWAGA!** *Zużycie łańcucha oraz kół zębatych nigdy nie jest objęte gwarancją. Wygięte zębaki i wyłamane zęby, zerwane łańcuchy i odkształcone przednie przerzutki są w większości przypadków konsekwencją nieumiejętnej zmiany przełożeń (wykonywanych pod obciążeniem).*

UWAGA! *Nie zaleca się stosowania smarów w aerozolu. Nieumiejętne smarowanie doprowadzi do zabrudzenia elementów układu hamulcowego (tarcz lub okładzin hamulcowych). Pasek zębaty - jest innowacyjnym produktem zastępującym łańcuch rowerowy. Pasek wykonany z karbonu charakteryzuje się wysoką trwałością, nie wymaga smarowania, jest cichy oraz nie koroduje. Demontaż koła w rowerach z paskiem zębatym przedstawia poniższy diagram:*



• **Wolnobieg / Kasetę** - Rowery wyposażone są w dwa rodzaje wielotrybów. Wolnobieg nakręcany na korpus piasty tylnej oraz kasetę zakładaną na specjalny bębenek (grzechotkę) połączony z piastą tylną. Każdej tarczy mechanizmu korbowego odpowiadają ściśle określone zębaki wolnobiegu lub kasety. Zabrania się pod rygorem utraty uprawnień z tytu-



tu niezgodności towaru z umową, jazdy rowerem, gdy łańcuch będzie pracował po przekątnej (po przekosie). **UWAGA!** *W rowerach wyposażonych w jedną tarczę mechanizmu korbowego ustawienie łańcucha w skrajnych położeniach tylnej kasety zębatek prowadzi do głośniejszej pracy napędu co jest zjawiskiem normalnym.*

10. Przerzutki

Zarówno przednia jak i tylna przerzutka wymaga prawidłowej, bieżącej obsługi i konserwacji. Obsługa przerzutek jest czynnością prostą, aczkolwiek wymaga kilku uwag.

Przerzutka tylna posiada indeksację położeń. Każde kliknięcie manetką dobrze wyregulowanej przerzutki powoduje zmianę pozycji łańcucha na zębatkach kasety/wolnobiegu.

Przerzutka przednia jest mechanizmem mniej doskonałym i wymaga szczególnego postępowania. W trakcie zmiany przełożeń wykonywanych przednią przerzutką należy bezwzględnie zminimalizować nacisk na pedały. W trakcie zmiany biegu na wyższy, dźwignia naciskana kciukiem musi wykonać pełny ruch do oporu.

• Przerzutka przednia – zasady regulacji

Regulacja polega na równoległym ustawieniu prowadnic przerzutki do kół zębatych mechanizmu korbowego. Krawędź zewnętrznej prowadnicy przerzutki powinna znajdować się w odległości 1-3mm od dużej zębatki, gdy się nad nią znajduje. Wkręty regulacyjne ograniczają ruch przerzutki H na zewnątrz mechanizmu, a L do ramy.

• Przerzutka tylna – zasady regulacji

W pozycji łańcucha: duża zębatka z przodu i najmniejsza z tyłu – ustawić przerzutkę przy pomocy śruby regulacyjnej H tak, aby najmniejsza zębatka i dwa kółka prowadzące wózek przerzutki znalazły się w jednej linii. Jeżeli skutkiem tej operacji nastąpiło wyluzowanie linki, to należy ten luz skasować baryłkowym pokrętkiem regulacyjnym stanowiącym gniazdo panczerza linki przerzutki tylnej.

W pozycji łańcucha: mała zębatka z przodu i duża zębatka z tyłu – śrubą regulacyjną L ustawić wewnętrzne krańcowe położenie przerzutki.

UWAGA! Nigdy nie zmieniaj biegu podczas pedałowania do tyłu ani nie pedałuj do tyłu tuż po zmianie biegu. Może to spowodować zakleszczenie się łańcucha i utratę kontroli nad rowerem.

UWAGA! Panczerze linek przerzutek oraz hamulców w określonych sytuacjach mogą ocierać o elementy ramy powodując ścieranie się powłoki lakierniczej. Z uwagi na ogromną ilość kombinacji ułożenia takich elementów jak: wysokość mocowania kierownicy, kąta wspornika kierownicy a także kąta mocowania dźwigni na kierownicy, uszkodzenia tego typu nie są podstawą do uznania roszczeń gwarancyjnych za zasadne. W celu zminimalizowania ryzyka uszkodzenia lakieru należy stosować specjalistyczne osłony montowane na pancierz lub ramę w miejscu styku panczerza z ramą. Pozycję tych elementów należy korygować w zależności od ułożenia panczerza.

II. Dźwignie przerzutek

Mechanizmy te są zamontowane na kierownicy. Zasadą jest, że mechanizm sterujący przerzutką tylną zamontowany jest po prawej stronie kierownicy, zaś przednią przerzutką steruje mechanizm zamontowany po lewej stronie kierownicy. Zmiana biegów przerzutki tylnej odbywa się poprzez pchnięcie dużej dźwigni, umiejscowionej pod kciukiem, co spowoduje zmianę pozycji łańcucha z mniejszej zębatki kasety/wolnobiegu na większą, zaś pociągnięcie mniejszej dźwigni spowoduje zmianę pozycji łańcucha z większej zębatki na mniejszą. Analogicznie działa mechanizm dźwigni przerzutki przedniej.

W rowerach dziecięcych/młodzieżowych stosujemy manetki obrotowe. Zamontowane są na rurze kierownicy tak jak dźwignie przerzutek. Prawa steruje przerzutką tylną, lewa przednią. Sterowanie pracą przerzutek odbywa się poprzez obracanie manetki – od siebie na mniejszą zębatkę, do siebie na większą zębatkę.

12. Piasty wielobiegowe.

Sterowanie pracą mechanizmu zmiany biegów w piastach tylnej odbywa się przy pomocy manetki umiejscowionej z prawej strony kierownicy.

Regulacja piast 8-biegowych polega na ustawieniu manetki zmiany biegów w pozycji 4 a następnie naciągając linkę regulatorem znajdującym się przy manetce ustawić w linii dwa znaczniki umiejscowione z prawej strony piasty tylnej (patrząc z góry).

W piastach 3-biegowych, znacznik należy ustawić między dwoma liniami. Regulację rozpoczyna się poprzez ustawienie manetki zmiany biegów w pozycji 2.

W rowerach wyposażonych w piastę wielobiegową ważnym elementem prawidłowego funkcjonowania napędu jest odpowiedni naciąg łańcucha. W trakcie eksploatacji roweru łańcuch ulega wyciąganiu się. W celu prawidłowego naciągnięcia łańcucha należy poluzować nakrętki koła tylnego, przesunąć koło do tyłu w poziomych hakach ramy w taki sposób, aby naciągnąć łańcuch a następnie dokręcić nakrętki. W przypadku, kiedy oś piasty dochodzi do maksymalnego punktu haka ramy należy łańcuch wymienić na nowy.

UWAGA! Pod rygorem utraty prawa do zgłoszenia niezgodności z umową nie należy demontować piast wielobiegowych we własnym zakresie. Wszelkie naprawy należy zlecać autoryzowanym punktom napraw.

UWAGA! Układ napędowy w rowerach z piastami wielobiegowymi jest najbardziej precyzyjnym zespołem roweru. Często jest on droższy od reszty roweru, dlatego też zalecamy korzystanie z usług specjalistycznych zakładów naprawczych.

13. Układ hamulcowy.

Sprawne hamulce w rowerze są podstawą bezpieczeństwa rowerzysty. Nawet najdrobniejsze zaniedbania w bieżącej obsłudze i konserwacji hamulców mogą doprowadzić do tragicznych następstw.

W naszych rowerach stosujemy pięć rodzajów hamulców – V-brake, tarczowe, bębnowe (torpedo) w piastach tylnej, rolkowe stosowane w piastach wielobiegowych oraz hamulce do rowerów stosowych.

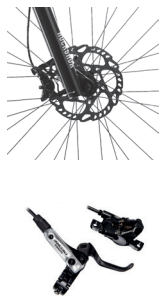
• **Hamulce V-brake** – Jest to niesłychanie skuteczny system hamulcowy, dlatego zaleca się szczególną ostrożność w trakcie pierwszych jazd. Klocki hamulcowe w stanie spoczynku nie powinny ocierać o powierzchnię boczną obręczy. Szczelina pomiędzy klockami a obręczą powinna wynosić ok. 1mm. Powierzchnia cierna klocka musi dociskać obręcz na całej szerokości klocka. Ustawienie klocka tak, że dociskać do obręczy będzie tylko górna lub dolna część klocka, zmniejszy w znacznym stopniu skuteczność hamulców. Regulując ustawienie klocków należy uważać, aby górna krawędź klocka nie dotykała opony, tj. nie wychodziła poza górną krawędź obręczy. Pracą hamulców sterują dźwignie umiejscowione na kierownicy. Lewa



INSTRUKCJA OBSŁUGI

dźwignia hamulca steruje hamulcem przednim, a prawa hamulcem tylnym. Do każdego rodzaju hamulców muszą być dostosowane odpowiednie dźwignie. Regulację ustawienia klocków hamulcowych należy powtarzać okresowo, w miarę wyciągania się linek hamulcowych i zużycia powierzchni ciernej klocka. Wymiana klocków powinna nastąpić w momencie starcia się rowków na ich powierzchni. Linki hamulcowe nie mogą być przetarte i postrzępione.

- **Hamulce tarczowe** - powszechnie stosowane w naszych rowerach. Hamulce tarczowe są kolejnym etapem w ewolucji roweru i powinny być regulowane i obsługiwane w autoryzowanym serwisie. Do obowiązków rowerzysty należy bieżąca kontrola stanu okładzin hamulcowych. Zużyte okładziny hamulcowe należy bezwzględnie wymienić na nowe. Wymiana okładzin hamulcowych wymaga zdjęcia koła. Nowe klocki muszą być wyłącznie tego samego typu. Uzupełnienie płynu hamulcowego oraz odpowietrzanie układu hydraulicznego zalecamy powierzyć doświadczonemu mechanikowi w dobrym serwisie rowerowym. Pracą hamulców sterują dźwignie umiejscowione na kierownicy. Lewa dźwignia hamulca steruje hamulcem przednim, a prawa hamulcem tylnym. **UWAGA! W razie konieczności demontażu koła należy bezwzględnie pomiędzy okładziny hamulcowe włożyć element zabezpieczający. Umysłne lub przypadkowe naciśnięcie klamki hamulca, w przypadku braku zabezpieczenia, może doprowadzić do zapowietżenia się układu hamulcowego. UWAGA! Demontaż kół rowerów wyposażonych w hamulce tarczowe może powodować konieczność korekty zacisku hamulca.**



UWAGA! Tarcze hamulcowe rozgrzewają się w trakcie użytkowania do bardzo wysokich temperatur. Nierozważne postępowanie może prowadzić do poważnych oparzeń. UWAGA! Nieumiejętna obsługa hamulców tarczowych może prowadzić do przegrzania się tarcz a w konsekwencji powstania przebarwień oraz odkształceń.

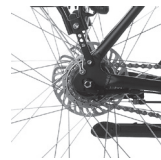
UWAGA! Przy zmiennych warunkach pogodowych może pojawiać się pizczenie tarczy hamulcowej, jest to zjawisko normalne. UWAGA! Nie zaleca się stosowania smarów w aerozolu. Nie umiejętnie smarowanie doprowadzi do zabrudzenia elementów układu hamulcowego (tarcz lub okładzin hamulcowych).

- **Hamulce bębnowe (torpedo)** - stosowane w rowerach miejskich oraz dziecięcych. Hamulce tego typu nie wymagają bieżącej regulacji, a w przypadku, zmniejszenia siły hamowania, należy zwrócić się do serwisu celem wymiany okładzin. Pracą hamulca steruje się naciskając na pedały w kierunku przeciwnym do kierunku pedałowania.
- **Hamulce rolkowe** - stosowane w rowerach miejskich. Tak jak w przypadku hamulców bębnowych (torpedo) nie wyma-

gają bieżącej obsługi. Po pewnym czasie, na skutek wydłużenia się linki hamulca, może zwiększyć się skok dźwigni hamulca do momentu rozpoczęcia hamowania. W takiej sytuacji należy zmniejszyć długość roboczej części linki hamulca poprzez dokręcenie baryłki regulacyjnej, znajdującej się przy dźwigni hamulca. Po regulacji należy sprawdzić czy koło obraca się swobodnie. Jeżeli nie to należy ponowić regulację. Pracą hamulców sterują dźwignie umiejscowione na kierownicy. Lewa dźwignia hamulca steruje hamulcem przednim, a prawa hamulcem tylnym. **UWAGA! Podczas jazdy po mokrej lub zaśnieżonej nawierzchni droga hamowania ulega wydłużeniu. UWAGA! W żadnym przypadku nie należy ruszać w drogę z niesprawnym układem hamulcowym.**

Hamulce do rowerów szosowych - są to hamulce szcękowe typu dual-pivot, podobnie jak w przypadku hamulców typu v-brake szczelina pomiędzy klockami a obręczą powinna wynosić ok. 1mm. Powierzchnia cierna klocka musi dociskać obręcz na całej szerokości. Szczególną uwagę należy zwrócić aby element klocków nie ocierał o oponę.

Linki hamulców nie mogą być skorodowane, postrzępione oraz przetarte. W celu zdemontowania koła należy dźwignię po prawej stronie zacisku hamulca obrócić do oporu w górę. A po zamontowaniu koła dźwignię należy opuścić. Pracą hamulców sterują dźwignie STI umiejscowione na kierownicy. Lewa dźwignia hamulca steruje hamulcem przednim, a prawa hamulcem tylnym.



14. Bagażniki

Rower turystyczny UNIBIKE wyposażony jest w bagażnik tylny. Bagażnik przykręcany jest za pomocą czterech śrub do ramy z siłą 6Nm. Zaleca się przed każdą jazdą sprawdzić poprawność zamontowania bagażnika oraz stan połączeń śrubowych. W razie konieczności śruby dokręcić. Ważne jest aby oś symetrii bagażnika była zgodna z osią symetrii opony.

Pod żadnym pozorem nie wolno zmieniać geometrii oraz konstrukcji bagażnika.

Bagażniki stosowane w rowerach UNIBIKE nie są przystosowane do ciągnięcia przyczepki.

W razie przewożenia bagażu:

- sprawdzić jego zamocowanie oraz czy nie ma żadnych luznych elementów, pasków, które mogą dostać się między szprychy koła.
- bagaż przesuwający się w czasie jazdy może doprowadzić do wypadku.
- upewnić się czy bagaż został równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika.

- zalecamy umieszczenie odblasku lub oświetlenia w taki sposób, żeby nie zostało zastąpione przez przewożony bagaż.

Maksymalne dozwolone obciążenie bagażnika wynosi od 18 do 25kg w zależności od modelu roweru.

Przed użytkowaniem bagażnika zapoznaj się jak bardzo możesz obciążyć bagażnik swojego roweru. Informacja ta umieszczona jest na bagażniku.

15. Rowery wspomagane silnikiem elektrycznym.

Rowery wspomagane silnikiem elektrycznym (EPAC) produkowane przez firmę UNIBIKE to rowery wyposażone w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Rower tego typu nie musi być rejestrowany i może być użytkowany po ścieżkach rowerowych.



W ofercie rozróżniamy dwa rodzaje systemów elektrycznego wspomagania pedałowania.

- silnik mocowany w tylnej piaście BAFANG
 - silnik mocowany centralnie SHIMANO STEPS lub BAFANG
- Poniżej przedstawiamy podstawowe zasady użytkowania rowerów EPAC. Szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych modeli rowerów znajdziecie państwo na naszej stronie internetowej www.unibike.pl w zakładce DO POBRANIA.
- Uruchamianie systemu wspomagania musi odbywać się na postoju, bez wywierania nacisku na pedały.
 - W modelu Energy zastosowaliśmy automatyczny system zmiany biegów. Zjawiskiem normalnym jest charakterystyczny stuk w trakcie zmiany przełożeń. Dźwięk ten wynika z konstrukcji piasty, która poddana większemu niż przeciętne obciążeniu zabezpiecza ją przed szybszym zużyciem oraz uszkodzeniem.
 - Niedopuszczenie do całkowitego rozładowania baterii przedłuż jej żywotność
 - Wszelkie modyfikacje elektroniczno-elektryczne prowadzą do utraty gwarancji oraz są podstawą do nieuwzględnienia reklamacji z tytułu niezgodności towaru z umową.
 - Całkowity zakaz używania myjek ciśnieniowych do pielęgnacji rowerów ze wspomaganiami elektrycznym.
 - Ingerencja w oprogramowanie lub samodzielne, nieumiejętne jego aktualizowanie jest podstawą do nie uznania roszczeń gwarancyjnych w tym zakresie.
 - W przypadku pojawienia się na wyświetlaczu kodu błędu należy zapoznać się z jego przyczyną i możliwym jego usunięciu. Informacje te opisane są szczegółowo w instrukcji danego napędu.
 - Wyświetlacze w modelach ENERGY, RAPID posiadają wbudowany akumulator, który ładowany jest w trakcie eksploatacji roweru. Obowiązkiem użytkownika jest cykliczne jego ładowanie. Całkowite rozładowanie uniemożliwi uruchomienie systemu.
 - W modelach ENERGY, RAPID, SWIFT, ATOM stosujemy zamki

firmy AXA. Istnieje możliwość dorobienia zgubionego kluczyka. Należy tego dokonać na stronie <https://keyservice.axasecurity.com/en-GB> podając numer znajdujący się na kluczyku.

UWAGA! Zalecamy tuż po zakupie zapisanie nr kluczyka.

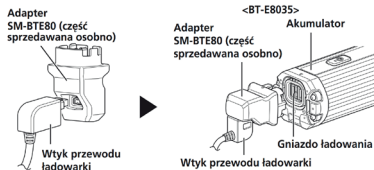
- Kluczyki do zamka baterii roweru OPTIMA przechowuj w bezpiecznym miejscu ponieważ w przypadku zgubienia wszystkich kluczyków nie jest możliwe ich dorobienie. Konieczna będzie wymiana całego zestawu zamka.

Długoterminowe przechowywanie baterii

- Baterię należy przechowywać w pomieszczeniu, w stabilnej temperaturze od 10 do 20°C
- Nie narażać baterii na działanie światła słonecznego lub deszczu, chronić przed wilgocią
- Nigdy nie wstrząsaj, nie uderzaj i nie rzucaj ładowarką
- Przed rozpoczęciem przechowywania baterię należy naładować do 70%
- Co trzy miesiące należy ładować baterię do ok. 70%
- Przed ponownym użyciem baterii należy ją całkowicie naładować

Ładowanie baterii

- Do ładowania baterii należy używać wyłącznie oryginalnej ładowarki dostarczonej z danym rowerem
- Baterię można ładować bezpośrednio przy rowerze lub po zdemontowaniu z roweru.
- **Ładowanie baterii zamontowanej w rowerze:** Włóż wtyczkę ładowarki do wyjścia baterii, a następnie podłącz kabel ładowarki do gniazda sieciowego.
- **Ładowanie baterii po zdemontowaniu z roweru:** W przypadku rowerów Optima, Swift, Falcon oraz Rapid ładowanie odbywa się w ten sam sposób jak w przypadku baterii zamontowanej w rowerze. Baterie stosowane w modelach rowerów Energy, Tracker oraz Atom do ładowania baterii wymagają zastosowania adaptera SHIMANO SM-BTE80. Podłącz adapter do wtyku ładowarki następnie podłącz adapter do gniazda ładowania baterii.



- Kiedy światło ładowarki świeci się na czerwono oznacza to, że bateria jest w trakcie ładowania. Kiedy światło czerwone zmieni się na zielone oznacza to, że bateria jest w pełni naładowana.
- Po zakończonym ładowaniu odłącz najpierw kabel z gniazda sieciowego, a następnie z baterii.
- Nigdy nie pozostawiaj ładującej się baterii bez nadzoru.

16. Kółka podporowe do rowerów dziecięcych.

Jazda z podporowymi kółkami bocznymi nie gwarantuje zachowania równowagi w każdej sytuacji. Istnieje niebezpieczeństwo jej utraty podczas zbliżania się do podłoża z różnicą poziomów. W związku z zestawem kółek bocznych istnieje niebezpieczeństwo za-

INSTRUKCJA OBSŁUGI

czepienia o przeszkodę, w przypadku zbyt bliskiego podjechania do niej lub wykonywania manewrów w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

Instrukcja montażu: śrubę przełożyć przez kółko oraz stelaż następnie dokręcić nakrętką. Zestaw: kółko plus stelaż przymocować bezpośrednio do ramy śrubą, zastosować podkładkę sprężystą, ząbkowaną.

UWAGA! Śruby ręczne do montażu kółek bocznych nie są przystosowane do cyklicznego zdejmowania i zakładania, może prowadzić to do wyrobienia się gniazda śruby w ramie.

17. Czyszczenie i konserwacja.

- **Czyszczenie** - rower należy czyścić każdorazowo po jeździe w deszczu i po błocie. Zaleca się czyszczenie roweru po przejechaniu każdego 200km. Nawet w dobrą pogodę na mechanizmach pokrytych warstwą oleju osiada kurz, co może utrudniać pracę precyzyjnych podzespołów. Największy brud należy usunąć wodą, czyszcząc szcztką zamoczoną w wodzie. **Bezwzględnie nie wolno stosować urządzeń wysokociśnieniowych typu Kärcher.** Po myciu należy rower kilka razy obrócić do góry kołami, aby umożliwić wypłynięcie wody z rur. Polecamy stosowanie specjalistycznych preparatów ułatwiających dbanie o wygląd naszego roweru firmy SKS WASH YOUR BIKE. Dla atrakcyjnego wyglądu roweru można woskować jego części malowane stosując preparat SKS SAVE YOUR FRAME. W czasie czyszczenia roweru należy sprawdzić układ hamulcowy, napędowy, połączenia śrubowe, stan ramy i widelca. Zużyte części wymienić na oryginalne. **UWAGA! Wymiana części na inne niż oryginalne może zagrozić bezpieczeństwu jazdy, a także spowodować utratę gwarancji. Skonsultuj się z serwisem rowerowym zanim przystąpisz do wymiany.** Rower eksploatowany w okresie zimy powinien być oczyszczony z błota i soli po każdej jeździe. Nie przechowywać roweru w okresie zimy na balkonie. Rower nieeksploatowany poza sezonem należy dokładnie wyczyścić, naoliwić i nasmarować. Najlepiej rower częściowo rozmontować i o ile warunki lokalowe na to zezwalają, przechowywać wewnątrz budynku (sucha piwnica, garaż). **UWAGA! Obsługa i naprawa wielu elementów rowerów wymaga specjalistycznej wiedzy i narzędzi. Niewłaściwe wyregulowanie lub obsługa mogą spowodować w konsekwencji uszkodzenie roweru lub wypadek.**

- **Smarowanie** - do smarowania należy używać specjalnie do tego celu przygotowanych olejów i smarów. Bogaty wybór smarów i olejów oferują specjalistyczne sklepy rowerowe. Polecamy stosowanie specjalistycznego smaru SKS LUBE YOUR CHAIN ze precyzyjnym aplikatorem. Sprzedawca poinformuje również o przeznaczeniu i sposobie stosowania. Łańcuch należy smarować olejem po każdym czyszczeniu roweru. Olejem smaruje się także linki hamulca i przerzutek, części ruchome przerzutek. Smarami stałymi smaruje się widelce teleskopowe, łożyska piast, suportu i kierownicy. Częstotliwość smarowania tych mechanizmów zależy od intensywności eksploatacji roweru. Należy jednak przyjąć zasadę, że rower smarujemy zaraz po zakończeniu sezonu, przed złożeniem na okres zimy. Rower eksploatowany w okresie zimowym powinien być smarowany

smarami stałymi co 2 miesiące.

UWAGA! Zbyt obfite smarowanie łańcucha przynosi efekt odwrotny do zamierzonego. Degradacja następuje wówczas szybciej, niż łańcucha rzadko konserwowanego.

UWAGA! Podczas smarowania napędu rowerów wyposażonych w hamulce tarczowe, należy zabezpieczyć tarczę hamulcową przed przypadkowym pokryciem smarem. Nawet śladowe ilości smaru na tarczy mogą powodować zmniejszenie skuteczności działania hamulców oraz zanieczyszczenia okładzin hamulcowych.

18. Ochrona środowiska.

Przekreślony symbol pojemnika na śmieci oznacza, że na terenie Unii Europejskiej po zakończeniu użytkowania produktu należy się go pozbyć w osobnym, specjalnie do tego przeznaczonym punkcie. Użytkownik, który zamierza się pozbyć tego produktu, jest zobowiązany do oddania do punktu zbierania zużytego sprzętu. Punkty zbierania prowadzone są m.in. przez sprzedawców tego sprzętu oraz przez jednostki organizacyjne prowadzące działalność w zakresie odbierania odpadów. Dotyczy to zarówno samego urządzenia, jak i akcesoriów oznaczonych tym symbolem. Nie należy wyrzucać tych produktów razem z niesortowanymi odpadami komunalnymi. Odnosi się to w szczególności do osprzętu elektronicznego i baterii stosowanych do wyposażenia rowerów. Podstawa prawna ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz.U. nr 180, poz. 1495).



KLASYFIKACJA ROWERÓW

Grupa rowerów	Opis	Modele rowerów
KID, JUNIOR	Rowerzy specjalnie zaprojektowane dla dzieci i młodzieży. Rozmiar kół 16", 20", 24". Aby poruszać się po drogach publicznych niezbędne jest wyposażenie we wszystkie konieczne elementy zgodnie z kodeksem drogowym.	Daisy, Viking, Pilot, Mimi, Lily, Roxi, Raptor, Princess 3, Princess 6, Viva 3, Viva 6, Twist, Dart, Rock
MTB COMFORT	Sportowe rowery turystyczne na kołach 26" i 27.5". Przystosowane do komfortowej jazdy zarówno w terenie jak i po utwardzonych nawierzchniach. Aby poruszać się po drogach publicznych niezbędne jest wyposażenie we wszystkie konieczne elementy zgodnie z kodeksem drogowym.	Emotion 26, Emotion 26 Eq, Emotion 27.5, Emotion 27.5 Eq
MTB SPORT	Sportowe rowery na kołach 26", 27.5", 29" i oponach nie węższych niż 2". Przeznaczone do jazdy w trudnym terenie. Aby poruszać się po drogach publicznych niezbędne jest wyposażenie we wszystkie konieczne elementy zgodnie z kodeksem drogowym.	Mission, Move, Shadow, Fusion Lady, Fusion, Link, Evo, Flite, Expert
CROSS	Uniwersalne rowery sportowe na kołach 28" i oponach nie szerszych niż 1.75". Charakterystyka jazdy bardzo zbliżona do rowerów MTB SPORT. Aby poruszać się po drogach publicznych niezbędne jest wyposażenie we wszystkie konieczne elementy zgodnie z kodeksem drogowym.	Prime, Flash, Flash Eq, Crossfire, Viper, Zethos, Xenon
ROAD / GRAVEL	Sportowe rowery szosowe na kołach 28". Przeznaczone do jazdy po asfalcie. Aby poruszać się po drogach publicznych niezbędne jest wyposażenie we wszystkie konieczne elementy zgodnie z kodeksem drogowym.	Neon, Argon, Athlon, Geos
TREKKING	Rowerzy turystyczne na kołach 26", 27.5", 28". W standardzie błotniki, bagażnik oraz komplet oświetlenia. W pełni wyposażone i przystosowane do jazdy po drogach publicznych zgodnie z kodeksem drogowym.	Explorer, Trawers, Pamir, Vision, Voyager, Expedition, Atlantis, Globe-trotter
CITY	Rowerzy miejskie wyposażone w piasty wielobiegowe lub tylko tylną przerzutkę. Łatwe w obsłudze, z dużą możliwością regulacji pozycji użytkownika. W standardzie błotniki, bagażnik i komplet oświetlenia. W pełni wyposażone i przystosowane do jazdy po drogach publicznych zgodnie z kodeksem drogowym.	Amsterdam 3C, Amsterdam 8C, Amsterdam 8V, Rotterdam 3C, Rotterdam 8C, Citizen 3C, Citizen 7, Freeway
E-BIKE (EPAC)	Rowerzy turystyczne na kołach 28" wyposażone we wspomagający silnik elektryczny do prędkości 25 km/h, o mocy maksymalnej 250W. W standardzie błotniki, bagażnik i komplet oświetlenia. W pełni wyposażone i przystosowane do jazdy po drogach publicznych zgodnie z kodeksem drogowym.	Rapid, Optima, Swift, Energy, Tracker
E-BIKE SPORT	Rowerzy sportowe na kołach 28"/29" wyposażone we wspomagający silnik elektryczny do prędkości 25 km/h, o mocy maksymalnej 250W. Aby poruszać się po drogach publicznych niezbędne jest wyposażenie we wszystkie konieczne elementy zgodnie z kodeksem drogowym.	Atom, Falcon

WARUNKI STANDARDOWEJ GWARANCJI

1. Sprzedawca (gwarant) udziela 2-letniej Standardowej Gwarancji na zakupiony rower oraz dobrowolnej bezterminowej gwarancji na ramę. Konsument może, ale nie musi skorzystać z bezterminowej gwarancji na ramę. Wiąże się to jednak z określonymi obowiązkami ze strony użytkownika. Warunki bezterminowej gwarancji na ramę zostały opisane na stronie 16.
2. Czas trwania Standardowej Gwarancji rozpoczyna się w dniu zakupu, natomiast bezterminowa gwarancja na ramę rozpoczyna się w dniu następnym po zakończeniu Standardowej Gwarancji.
3. Gwarant zapewnia dobrą jakość oraz sprawne działanie roweru. Rower wydany konsumentowi musi być po tzw. przeglądzie „0” - całkowicie zmontowany, wyregulowany i gotowy do natychmiastowej eksploatacji. **Przegląd „0” jest bezpłatny.**
4. Rowery sprzedawane bez przeglądu „0” (niezmontowane, niewyregulowane, w stanie niekompletnym) nie są objęte gwarancją.
5. Konsument może przenieść odpowiedzialność gwarancyjną poza punktem zakupu, jeżeli w wybranym przez siebie punkcie sprzedaży rowerów UNIBIKE dokona dodatkowego płatnego przeglądu. Służy on wyłącznie zapoznaniu się ze stanem technicznym roweru przez serwis nowego gwaranta. Cena za przegląd ustalana jest indywidualnie przez serwis reprezentujący gwaranta. Nie może ona jednak wynosić więcej niż 10% sugerowanej ceny detalicznej roweru. Fakt ten musi zostać potwierdzony w karcie gwarancyjnej na str. 19. Lista dystrybutorów rowerów UNIBIKE znajduje się na stronie www.unibike.pl.
6. Warunkiem obowiązywania Standardowej Gwarancji jest wykonanie pierwszego, płatnego przeglądu gwarancyjnego w terminie nie późniejszym niż 30 dni od daty zakupu roweru. Przegląd ten można wykonać w dowolnym serwisie rowerowym. Zakres czynności serwisowych podczas przeglądu określa tabela na stronie 19 Instrukcji obsługi. Wykonanie przeglądu musi być potwierdzone w karcie gwarancyjnej.
7. Jeżeli towar jest niezgodny z umową, konsument może żądać doprowadzenia go do stanu zgodnego z umową poprzez nieodpłatną naprawę, a w przypadku, gdy naprawa nie jest możliwa lub nieoptymalna ma prawo żądać wymiany towaru na zgodny z umową.
8. Gwarant zobowiązany jest do ustosunkowania się do żądania kupującego w terminie 14 dni kalendarzowych. W razie niedotrzymania tego terminu uważa się, że sprzedawca uznał żądania kupującego za uzasadnione.
9. Gwarant zobowiązany jest do wykonania naprawy lub wymiany w rozsądnym czasie i bez nadmiernych niedogodności dla konsumenta uwzględniając charakter wady oraz dostępność towaru.
10. W ramach gwarancji wymienia się lub naprawia uszkodzone części na koszt gwaranta. Konsumentowi przysługuje prawo wymiany roweru lub zwrotu gotówki, jedynie w przypadku stwierdzenia wady fabrycznej niemożliwej do usunięcia.
11. W czasie trwania okresu Standardowej Gwarancji, w przypadku ujawnienia wady materiałowej ramy UNIBIKE, gwarant zobowiązuje się do dokonania bezpłatnej naprawy, a w przypadku braku możliwości naprawy, wymiany ramy na nową o takich samych parametrach (wielkość kół, rozmiar ramy, materiał z którego jest wykonana). Z uwagi na duży postęp w technologii produkcji ram konsument nie może żądać wymiany na ramę identyczną z reklamowaną.
12. Konsument nie może odstąpić od umowy, gdy niezgodność towaru konsumpcyjnego z umową jest nieistotna.
13. Wystąpienie wady istotnej po raz drugi upoważnia konsumenta do żądania wymiany roweru lub zwrotu gotówki.
Do wad istotnych zalicza się:
 - krzywa rama (dwuśladość)
 - pęknięcie ramy na skutek wady materiału
 - asymetria widełca
14. Realizacja uprawnień i obowiązków gwarancyjnych, w tym zgłaszanie i przyjmowanie roweru do naprawy, dokonywana jest w punkcie napraw Gwaranta, pod adresem wskazanym przez niego w karcie gwarancyjnej wydanej konsumentowi.
15. Rower musi być czysty. Gwarant lub działający w imieniu gwaranta punkt napraw ma prawo odmówić przyjęcia do naprawy brudnego roweru.
16. Konsument traci uprawnienia wynikające z warunków gwarancji, jeżeli przed upływem dwóch miesięcy od stwierdzenia niezgodności towaru z umową nie zawiadomi o tym gwaranta.
17. Nie uważa się za towar niezgodny z umową, jeżeli zachodzące w nim zmiany są wynikiem normalnego zużycia. Dotyczy to szczególnie: ogumienia, klocków hamulcowych, łańcucha, tarczy mechanizmu korbowego, kół zębatych wolnobiegu i kasety oraz przetarć powłoki lakierniczej w miejscu styku pancerzy linek przerzutki lub hamulca.
18. Konsument nie może żądać od sprzedawcy nieodpłatnego wykonania bieżącej obsługi roweru przewidzianej w instrukcji obsługi. Do podstawowych czynności obsługowych zalicza się:
 - dokręcanie połączeń śrubowych
 - konserwacja i smarowanie
 - regulacja mechanizmów - hamulców, przerzutek, piast
 - utrzymywanie właściwego ciśnienia w ogumieniu
 - centrowanie kół
19. Uszkodzony rower musi być dostarczony do punktu napraw w stanie w jakim uległ awarii. Dostarczenie do serwisu wymontowanych części, które uległy uszkodzeniu, nie będzie traktowane jako zgłoszenie niezgodności

WARUNKI STANDARDOWEJ GWARANCJI

- z umową.
20. Szereg uszkodzeń nie może być podstawą do roszczeń gwarancyjnych, bowiem są konsekwencją ewidentnych zaniedbań ze strony użytkownika, m.in.:
- zniszczenie gwintów w korbach, skutkiem jazdy z niedokręconymi pedałami
 - rozkalibrowanie otworów w korbach z powodu niedokręconych śrub osi suportowej
 - zbyt obfite smarowanie oraz nieprawidłowa konserwacja łańcucha powodująca przedwczesne zużycie elementów napędowych
 - korozja elementów galwanizowanych i aluminiowych w rowerach przechowywanych w zawilgoconych pomieszczeniach lub na wolnym powietrzu np. balkonach
 - korozja łożysk i wewnętrznych części widelca amortyzowanego, jako skutek mycia roweru urządzeniem wysokociśnieniowym.
 - mechaniczne uszkodzenie pokrycia siodła żelowego (np. w transporcie lub podczas wsiadania / zsiadania z roweru).
 - wygięcie wspornika siodła spowodowane wysunięciem poza dozwolony zakres oznaczony na wsporniku lub zamocowania jarzma wspornika poza podziałką na stelażu siodła.
 - złamanie śrub mocujących siodło, jako skutek użytkowania roweru z niedokręconymi śrubami.
 - uszkodzenie (popękanie) bocznej powierzchni opony na skutek jazdy ze zbyt niskim ciśnieniem w oponach lub przechowywanie roweru narażonego na bezpośrednie działanie promieni słonecznych.
 - zatłuszczenie okładzin klocków hamulcowych oraz tarcz (w przypadku hamulców tarczowych) np. podczas zbyt obfitego smarowania elementów napędowych.
21. Przyczyną wielu uszkodzeń nieobjętych gwarancją są uszkodzenia mechaniczne powstałe w wyniku przeciążeń lub wypadków. Najbardziej typowe to:
- uszkodzenia, zdeformowanie obręczy i związane z tym pęknięcia szprych
 - nadmierne obciążanie tylnego koła prowadzące do pęknięć wokół gniazd mocowania szprych.
 - wygięcie lub złamanie haka tylnej przerzutki
 - zerwanie łańcucha powstałe w wyniku nieumiejętnej zmiany przełożeń wykonywanych pod obciążeniem
 - uszkodzenie tylnej przerzutki i szprych tylnego koła
 - wygięcie lub złamanie wspornika siodła
 - wygięcie lub złamanie stelaża siodła
 - wygięcie zębatek mechanizmu korbowego i odkształcenie przedniej przerzutki, powstałe w wyniku zmiany przełożeń pod obciążeniem
 - uszkodzenie podkowy, goleni lub korony widelca amortyzowanego
 - naruszenie geometrii ramy
 - uszkodzenia błotników i elementów montażowych spowodowany dostaniem się obcego elementu pomię-

- dzy błotnik a oponę np. szyszki, patyki itp.
- uszkodzenia lampy przedniej w wyniku nadmiernego obrócenia kierownicy
22. Części wymienione w ramach gwarancji są własnością gwaranta.
23. W przypadku odmowy przyjęcia roweru do naprawy gwarancyjnej przez gwaranta, kupujący ma prawo żądać pisemnego uzasadnienia.
24. Konsumentowi przysługuje prawo odwołania się od decyzji wydanej przez gwaranta. Odwołanie należy skierować do producenta, załączając komplet dokumentacji związanej z reklamacją.
25. Punkt napraw zobowiązany jest do odnotowania naprawy gwarancyjnej poprzez wpis w karcie gwarancyjnej.
26. Konsument traci uprawnienia opisane powyżej gdy:
- korzystać będzie z roweru niezgodnie z przeznaczeniem i instrukcją obsługi
 - dokona zmian konstrukcyjnych
 - dokona podmiany podzespołów niezgodnych ze specyfikacją roweru
 - zmieni zapisy na karcie gwarancyjnej
 - zgubi rachunek (umowę) i kartę gwarancyjną, lub gdy zapisy na tych dokumentach będą nieczytelne.

Producentem roweru jest:

UNIBIKE K.Orłowska, P.Drobotowski Sp.J.
ul. Przemysłowa 28B
85-758 Bydgoszcz
tel. 52 348 96 11
email: unibike@unibike.pl

27. Gwarancja obejmuje swoim zasięgiem terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
28. Powyższe postanowienia dotyczące Gwarancji są dobrowolnymi świadczeniami firmy UNIBIKE nie wyłączają, nie ograniczają ani nie zawieszają uprawnień klienta wynikających z przepisów o rękojmi za wady rzeczy sprzedanej, ani przepisów ustawy o prawach konsumenta i przepisów kodeksu cywilnego chroniących prawa konsumentów.
29. Kwestie, które nie zostały ujęte w niniejszej karcie są regulowane przez odpowiednie zapisy Kodeksu Cywilnego.
30. Potwierdzam, że zapoznałem się z warunkami gwarancji i nie wnoszę do nich zastrzeżeń.

Data sprzedaży

Podpis.....

WARUNKI BEZTERMINOWEJ GWARANCJI NA RAMĘ

- Przystąpienie do bezterminowej gwarancji jest dobrowolne.
- Bezterminowa gwarancja dotyczy wyłącznie pierwszego właściciela roweru. Dane pierwszego użytkownika należy umieścić w odpowiednim miejscu w książce gwarancyjnej.
- Gwarancja obejmuje jedynie rowery zakupione w sklepie stacjonarnym, w stanie złożonym, wyregulowanym i gotowym do natychmiastowej eksploatacji.
- Gwarancja nie obejmuje rowerów zakupionych wysyłkowo.
- Użytkownik zobowiązany jest do wykonywania okresowych przeglądów w interwałach czasowych nie dłuższych niż 12 miesięcy. Przegląd taki należy wykonać w serwisie gwaranta lub w dowolnym serwisie będącym przedstawicielem marki UNIBIKE. Adresy serwisów znajdują się na stronie www.unibike.pl. Fakt wykonania przeglądu potwierdzony musi zostać datą i pieczętą serwisu w odpowiednim miejscu w książce gwarancyjnej. W przypadku wykorzystania wszystkich miejsc do adnotacji serwisowych należy zgłosić się do sprzedawcy aby otrzymać dodatkowe.
- Wszelkie koszty związane z przeglądem okresowym ponosi właściciel roweru.
- Bezterminową gwarancją objęte są wady materiałowe, konstrukcyjne i produkcyjne ramy roweru. Z rozszerzenia gwarancji nie można skorzystać w przypadku powłoki lakierniczej ramy i jej elementów dodatkowych (takich jak osłony, przelotki, nity, inserty, itp.).
- W przypadku każdej reklamacji gwarancyjnej do sprzedawcy, należy dostarczyć:
 - Kompletny rower w stanie w jakim uległ uszkodzeniu.
 - Oryginalny dowód zakupu (dowód zakupu przechowuj w bezpiecznym miejscu!).
 - Prawidłowo wypełnioną kartę gwarancyjną, ze wszystkimi adnotacjami serwisowymi.
- Gwarancja nie obejmuje uszkodzenia w wyniku normalnego zużycia łącznie ze zmęczeniem materiału.
- Firma UNIBIKE uszkodzoną ramę naprawi lub według możliwości wymieni na taką samą lub podobną i porównywalną, która jest dostępna w chwili złożenia roszczenia gwarancyjnego. Z uwagi na duży postęp w technologii produkcji ram konsument nie może żądać wymiany na ramę identyczną z reklamowaną.
- Wszelkie koszty związane z uruchomieniem roweru które powstały ze względu na specyfikację nowej ramy ponosi właściciel roweru.
- Gwarancja obejmuje wyłącznie ramę, praca serwisu w związku z modyfikacją lub ulepszeniem roweru z powodu wymiany ramy w całości obciąża właściciela roweru.
- Naprawiona lub wymieniona rama (lub jej część) podlega zgodnie z obowiązującym prawem 2 letniej gwarancji.
- Konsument traci uprawnienia opisane powyżej gdy:
 - korzystać będzie z roweru niezgodnie z przeznaczeniem i instrukcją obsługi
 - dokona zmian konstrukcyjnych
 - dokona podmiany podzespołów niezgodnych ze specyfikacją roweru
 - zmieni zapisy na karcie gwarancyjnej
 - zgubi rachunek (umowę) i kartę gwarancyjną, lub gdy zapisy na tych dokumentach będą nieczytelne.
 - karta gwarancyjna będzie nieprawidłowo wypełniona
 - przeglądy okresowe nie będą wykonywane

Potwierdzam przystąpienie do bezterminowej gwarancji na ramę. Zapoznałem się z warunkami i nie wnoszę do nich zastrzeżeń.

Podpis użytkownika.....

Data

DANE UŻYTKOWNIKA / PRZEGLĄDY OKRESOWE

Dane użytkownika / właściciela

Imię

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nazwisko

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Adres

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

DATA PRZEGLĄDU:

		-			-				
--	--	---	--	--	---	--	--	--	--

PIECZĄTKA SERWISU:

--

DATA PRZEGLĄDU:

		-			-				
--	--	---	--	--	---	--	--	--	--

--

DATA PRZEGLĄDU:

		-			-				
--	--	---	--	--	---	--	--	--	--

--

DATA PRZEGLĄDU:

		-			-				
--	--	---	--	--	---	--	--	--	--

--



PRZEGLĄDY OKRESOWE

DATA PRZEGLĄDU:

□ □ - □ □ - □ □ □ □

PIECZAŃKA SERWISU:

[Empty rectangular box for service stamp]

DATA PRZEGLĄDU:

□ □ - □ □ - □ □ □ □

[Empty rectangular box for service stamp]

DATA PRZEGLĄDU:

□ □ - □ □ - □ □ □ □

[Empty rectangular box for service stamp]

DATA PRZEGLĄDU:

□ □ - □ □ - □ □ □ □

[Empty rectangular box for service stamp]

DATA PRZEGLĄDU:

□ □ - □ □ - □ □ □ □

[Empty rectangular box for service stamp]

DATA PRZEGLĄDU:

□ □ - □ □ - □ □ □ □

[Empty rectangular box for service stamp]

PRZEGLĄD GWARANCYJNY

Zakres czynności serwisowych przeglądu Gwarancyjnego:

- Sprawdzenie i dokręcenie połączeń śrubowych
- Sprawdzenie i regulacja luzów części łożyskowych
- Kontrola elementów napędowych
- Regulacja mechanizmów przerzutkowych
- Kontrola naciągu szprych
- Kontrola stanu ogumienia
- Sprawdzenie oraz regulacja hamulców
- Kontrola sprawności i skuteczności działania pozostałych elementów roweru

Data wykonania przeglądu Gwarancyjnego:

Przegląd wykonał:

- -

.....
Podpis i pieczętka firmowa serwisu

Sprzedawca oświadcza, że rower jest po przeglądzie „0”, prawidłowo zmontowany i wyregulowany, zdalny do natychmiastowej eksploatacji.

.....
Podpis i pieczętka firmowa sprzedawcy

Naprawę gwarancyjną zgłosić do:

Pieczęć serwisu w przypadku przejęcia odpowiedzialności gwarancyjnej.

DANE ROWERU

MODEL ROWERU

ROZMIAR

KOLOR RAMY

NAKLEJKA Z NUMEREM RAMY

NUMER RAMY A

DATA SPRZEDAŻY

 - -

ADNOTACJE SERWISU O NAPRAWACH GWARANCYJNYCH

Data zgłoszenia Rodzaj usterki	Opis czynności serwisowych	Data wykonania naprawy Pieczętka i podpis