



**INSTRUKCJA OBSŁUGI ROWERU
KARTA GWARANCYJNA**

PL

INSTRUKCJA OBSŁUGI ROWERU

UWAGA: Niniejsza instrukcja zawiera ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa, właściwości i konserwacji roweru oraz jego części. Prosimy o zapoznanie się z instrukcją przed pierwszą jazdą na rowerze oraz o jej zachowanie do wglądu.

Instrukcja może również zawierać informacje dotyczące bezpieczeństwa, właściwości i konserwacji specyficznych części roweru, takich jak np. amortyzatory czy pedały lub informacje o akcesoriach, jak np. kaski czy lampy. Prosimy o sprawdzenie, czy sprzedawca przekazał Państwu wraz z rowerem czy akcesoriami pełną dokumentację fabryczną. W przypadku różnic pomiędzy informacjami podanymi w niniejszej instrukcji oraz informacjami podanymi przez producenta konkretnej części należy zawsze postępować zgodnie z zaleceniami producenta danej części.

W razie pytań lub wątpliwości zadbaj o swoje bezpieczeństwo i skontaktuj się ze sprzedawcą lub producentem roweru.

Uwaga: Niniejsza instrukcja nie zawiera wyczerpujących informacji o korzystaniu, konserwacji, naprawie lub serwisowaniu roweru. W razie konieczności serwisowania, naprawy lub konserwacji skontaktuj się ze sprzedawcą. Sprzedawca może przekazać informacje dotyczące użytkowania, serwisowania, napraw lub konserwacji roweru.

Aby uzyskać więcej informacji o twoim rowerze, wejdź na stronę www.gt bicycles.pl, gdzie w sekcji „Do pobrania” znajdziesz najnowsze dokumenty techniczne i instrukcje.

Szanowny Kliencie, gratulujemy zakupu roweru GT.

Życzymy wielu przyjemnych chwil i wrażeń podczas jazdy na Twoim rowerze naszej marki.

Podczas zakupu prosimy o sprawdzenie, czy karta gwarancyjna została prawidłowo wypełniona. Jeśli nie, poproś sprzedawcę o jej wypełnienie. Przed pierwszą jazdą prosimy o uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją użytkownika, zawierającą podstawowe zasady prawidłowego używania i konserwacji roweru.

Przy ich przestrzeganiu Twój rower odwzajemni Ci się niezawodną funkcjonalnością i mnóstwem rozrywki. Prosimy o zachowanie instrukcji do wglądu.

Twój dystrybutor GT

KATEGORIE ROWERÓW I ICH PRZEZNACZENIE

Każdy rower ma swoje przeznaczenie w zależności od rodzaju jazdy i terenu, dla których został zaprojektowany.

UWAGA: W przypadku używania roweru do innych celów niż podano w poszczególnych kategoriach, może dojść nie tylko do jego przedwczesnego zużycia, ale również do uszkodzenia ważnych komponentów i poważnych obrażeń użytkownika, za co producent ani sprzedawca nie ponoszą odpowiedzialności. Również reklamacje wad powstałych na skutek nieprawidłowego użytkownika nie mogą zostać uznane za uzasadnione przy ewentualnym postępowaniu reklamacyjnym.

Rekreacyjne rowery górskie – MTB

To podstawowe rowery górskie dla niewymagających rowerzystów. Są

przeznaczone do jazdy po łatwym terenie. Typowe modele to na przykład rowery z serii **Aggressor, Palomar, Avalanche, Pantera.**

**Tych rowerów nie należy używać w warunkach ekstremalnych – freeride, zjazd, skoki itp.*

Sportowe rowery górskie – MTB

Rowery przeznaczone do jazdy po łatwym i średnio trudnym terenie, do użytku turystycznego i sportowego w zależności od zestawu komponentów. Ta seria zawiera również specjalne modele damskie. Typowe modele to na przykład rowery z serii **Zaskar.**

**Tych rowerów nie należy używać w warunkach ekstremalnych – freeride, zjazd, skoki itp.*

W pełni amortyzowane rowery górskie

To rowery, które mają amortyzowany zarówno przedni widelec, jak i tylną część ramy. Rowery przeznaczone do jazdy po łatwym i średnio trudnym terenie, do użytku turystycznego i sportowego w zależności od zestawu komponentów. Typowe modele to na przykład rowery z serii **Force, Sensor, Helion.**

**Tych rowerów nie należy używać w warunkach ekstremalnych – freeride, zjazd, skoki itp.*

W pełni amortyzowane rowery zjazdowe

To rowery, które mają amortyzowany zarówno przedni widelec, jak i tylną część ramy. Rowery te są przeznaczone do jazdy po trudnym terenie oraz do freeride. Typowe modele to na przykład rowery z serii **Fury, Sanction.**

Rowery dirtowe i streetowe

To rowery z kołami 26" i 24" przeznaczone do stylu street, dirt jump, four cross itp. Zestaw komponentów określa poziom

trudności użytkownika. Typowe modele to na przykład rowery z serii **Ruckus, Labomba.**

Rowery crossowe i trekkingowe

To rowery sportowe i turystyczne przeznaczone do jazdy po drogach utwardzonych, ścieżkach rowerowych i po łatwym terenie. Typowe modele to na przykład rowery z serii **Transeo.**

**Tych rowerów nie należy używać do jazdy po średnio trudnym i trudnym terenie.*

Rowery gravel i przełajowe

To rowery sportowe bądź turystyczne, przeznaczone do jazdy po drogach utwardzonych, ścieżkach rowerowych i w lekkim terenie. Przykładowy model: Grade.

**Tych rowerów nie należy używać do jazdy po średnio trudnym i trudnym terenie.*

Rowery szosowe

Rowery szosowe są przeznaczone wyłącznie do jazdy po nawierzchniach utwardzonych. Typowe modele to na przykład rowery z serii **GTR.**

**Tych rowerów nie należy używać do jazdy w jakimkolwiek terenie.*

Rowery elektryczne

Są to rowery wyposażone w silnik elektryczny umiejscowiony w piaście koła lub środka suportu, oraz baterię umieszczoną na zewnątrz bądź w środku ramy. Silnik wspomaga jadącego tylko podczas pedałowania. Zgodnie z wymogami prawa, po przekroczeniu 25km/h wspomaganie przestaje działać. Przed jazdą należy koniecznie zapoznać się ze sposobem działania roweru i jego specyfikacją.

**Rowery elektryczne również dzielą się na kategorie, zgodnie z zastosowaniem (górskie, szosowe, miejskie itd).*

20" rowery BMX

Te rowery są przeznaczone do jazdy w skateparkach w stylu freestyle, street i dirt. Typowe modele to na przykład rowery z serii **Performer, Slammer, Air, Team.**

Rowery dziecięce

Są dostosowane do specyficznych potrzeb dzieci. Rowery dziecięce mają różne rozmiary ram i kół. Pozostałe informacje – por. rozdział **Specyfika rowerów dziecięcych.** Typowe modele to na przykład rowery z serii **Stomper.**

**Nie używaj zamiast BMX.*

Ciężar całkowity i maksymalny:

Jeśli nie podano inaczej, masa rowerzysty nie powinna przekraczać **110kg** a całkowity ciężar bagaży nie powinien przekraczać **20 kg**. Maksymalny całkowity ciężar roweru wraz z rowerzystą i bagażami nie powinien przekraczać **150 kg**.

WYBÓR ODPOWIEDNIEGO ROZMIARU ROWERU

Upewnij się, czy odpowiada Ci rozmiar roweru. Zbyt duży lub zbyt mały rower jest trudniejszy w obsłudze i może być bardzo niewygodny. Jeśli rozmiar roweru nie będzie odpowiedni, możesz stracić nad nim kontrolę.

Orientacyjna tabela rozmiarów

Rozmiar koła	Wysokość rowerzysty
S	do 168 cm
M	168 - 178 cm
L	178 - 188 cm
XL	188 cm i wyższy

Podane wartości mają charakter orientacyjny. Rozmiar roweru należy dostosować do pozostałych parametrów fizjologicznych rowerzysty, jak np. wysokość miednicy (stosunek długości pomiędzy ciałem a kończynami dolnymi) czy styl jazdy (wyścigowy XC czy spacerowy itp.). Ogólny sposób siedzenia można zmienić poprzez wybór innego mostka (długość, kąt) lub innej kierownicy (prosta, typu jaskółka).

SPECYFIKA ROWERÓW DZIECIĘCYCH

W przypadku rowerów dziecięcych należy nigdy przekraczać maksymalnego całkowitego ciężaru roweru z rowerzystą i bagażem:

30 kg w przypadku rowerów **12"**

40 kg w przypadku rowerów **16"**

45 kg w przypadku rowerów **20"**

50 kg w przypadku rowerów **24"**

55 kg w przypadku rowerów **26"**

Upewnij się, że zakupiony typ roweru będzie odpowiadać standardowej kategorii wagowej charakterystycznej dla wieku Twojego dziecka oraz że Twoje dziecko będzie przestrzegać zasad bezpieczeństwa podczas jazdy z bagażami, które mogłyby stanowić zagrożenie zarówno dla dziecka, jak i innych uczestników ruchu drogowego. Jeśli rower jest wyposażony w nośnik przeznaczony do transportu bagażu, to jego nośność jest podana bezpośrednio na nim.

UWAGA: Zmiana mostka i kierownicy może zwiększyć napięcie pancerzy i linek hamulcowych. Upewnij się, że przy wertykalnym przekręceniu kierownicy nie może dojść do ich uszkodzenia.

KÓŁKA PODPOROWE

Wszystkie rowery dziecięce 12" i 16" są bez wyjątku wyposażone w kółka podporowe, ułatwiające jazdę dzieciom, które mają jeszcze problemy z utrzymaniem stabilności na rowerze. Prosimy o sprawdzenie, czy montaż kółek został wykonany prawidłowo – por. poniższa instrukcja.

UWAGA: Wszystkie kółka podporowe spełniają wymagania norm krajowych i europejskich dotyczących ich funkcjonalności oraz możliwości ustawień, montażu i demontażu. Wszystkie rowery 12" i 16" są w pełni funkcjonalne również bez kółek podporowych, a ich demontaż nie ma wpływu na standardowe użycie roweru dziecięcego. W razie jakichkolwiek problemów z działaniem lub montażem skontaktuj się z wyspecjalizowanym sprzedawcą.

UWAGA: Nie licz na to, że kółka podporowe zapobiegą upadkowi lub przewróceniu roweru z dzieckiem. Przy nadmiernym pochyleniu dziecka jadącego na rowerze na bok może dojść do przewrócenia roweru, nawet takiego, które jest wyposażone w kółka podporowe, oraz do obrażeń dziecka.

Montaż i regulacja, demontaż:

Kółka podporowe są przeznaczone do montażu na osi tylnego koła bez zdejmowania tylnego koła.

Montaż i regulacja:

Zamontuj kółka podporowe na metalowych ramionach. Jeśli na osi tylnego koła znajdują się zewnętrzne nakrętki maskujące, zdemonstuj je. Załóż na oś tylnego koła część ograniczającą obrót ramion

tak, aby pasowała do koleiny haka koła, aby nie można go było obracać. Następnie nałóż na oś tylnego koła ramiona z kółkami, podkładkę i zewnętrzną nakrętkę maskującą. Ustaw wysokość obu kółek podporowych tak, aby w pozycji, gdy rower stoi na równej powierzchni żadne z kółek podporowych nie było podniesione wyżej niż **25 mm** ponad podstawę. Dokręć zewnętrzną nakrętkę maskującą. Po dokręceniu zewnętrznej nakrętki maskującej ramiona nie mogą się w żadnym wypadku przekręcać. Dokręć wszystkie połączenia śrubowe stosując momenty dokręcania podane w tabeli zalecanych momentów dokręcania, zamieszczone w rozdziale „MOMENTY DOKRĘCANIA POŁĄCZEŃ ŚRUBOWYCH”.

UWAGA: W przypadku nieprzestrzeżenia powyższych zaleceń może dojść do uszkodzenia roweru i obrażeń dziecka!

Demontaż:

Aby dokonać demontażu, zwolnij zewnętrzne nakrętki maskujące na osi tylnego koła i kółka podporowe i zdejmij część zapobiegającą przekręcaniu. Następnie zamontuj ponownie i dokręć nakrętki maskujące.

HAMULEC DZIAŁAJĄCY PRZY COFANIU PEDALEM (TORPEDO)

Wszystkie rowery dziecięce 12" i 16" są bez wyjątku wyposażone w dwa niezależne systemy hamowania. Jeden system oddziałuje na przednie koło (hamulec szczękowy) i jest obsługiwany za pomocą dźwigni hamulcowej znajdującej się po prawej stronie kierownicy, a drugi ma postać hamulca torpeda, który oddziałuje

na tylne koło i jest obsługiwany poprzez oddziaływanie nogi na pedały w kierunku przeciwnym do kierunku pedałowania. Ten mechanizm działa niezależnie od pozycji korby zębatki, przez co umożliwia hamowanie w dowolnej pozycji zębatki. Oba systemy hamowania gwarantują maksymalne bezpieczeństwo podczas jazdy po drogach w różnych warunkach.

INFORMACJA DLA RODZICÓW

Jako rodzic lub opiekun ponosisz odpowiedzialność za zachowanie i bezpieczeństwo swojego dziecka. Twoim obowiązkiem jest należyte poinstruowanie dziecka o zasadach użytkowania roweru zanim dziecko wsiądzie na rower. Poświęć szczególną uwagę bezpiecznemu użyciu hamulców, w szczególności hamulca torpeda.

UWAGA: Zadbaj o to, aby podczas jazdy dziecko miało **ZAWSZE** na głowie **atestowany kask rowerowy**. W razie nieprzestrzeżenia tej zasady istnieje ryzyko poważnych obrażeń głowy lub śmierci.

Do Twoich obowiązków należy również wybór prawidłowego rozmiaru roweru oraz sprawdzenie jego stanu technicznego. Niektórzy rodzice wybierają dla swoich dzieci większy rozmiar ramy ze względów oszczędnościowych. Jest to jednak dla dzieci niebezpieczne, ponieważ na zbyt dużym rowerze nie może się ono czuć bezpiecznie i nie może zawsze bezpiecznie obsługiwać takiego roweru. Pociąga to za sobą duże ryzyko poważnych obrażeń. Większość wypadków rowerowych przytrafia się właśnie dzieciom. Zbyt duży rower może mieć również negatywny wpływ na zdrowy rozwój kości i mięśni,

ponieważ nie umożliwiła dziecku zajęcia prawidłowej pozycji na rowerze.

Ze względu na rozwój ekstremalnych dyscyplin kolarstwa zwracamy uwagę na fakt, że jeśli Twoje dziecko jest zainteresowane takimi dyscyplinami jak dirt jump, freestyle, freeride itp., powinieneś kupić mu rower przeznaczony do tego typu obciążenia. Upewnij się, że kupiony rower będzie odpowiadać również umiejętnościom Twojego dziecka. Niedocenienie umiejętności dziecka może doprowadzić do zakupu roweru odpowiadającego niższemu poziomowi, co zwiększy zagrożenie dla Twojego dziecka.

PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ

Poniższa część instrukcji zawiera najważniejsze informacje pozwalające na bezpieczne i bezproblemowe użytkowanie roweru i maksymalne zadowolenie rowerzysty.

NATYCHMIAST PO KUPNIE ROWERU

- » Sprzedawca ma obowiązek przekazać Ci zmontowany i dobrze wyregulowany rower. Zalecamy **sprawdzenie** i wypróbowanie, czy rower jest prawidłowo zmontowany oraz czy działają wszystkie elementy sterowania. W razie wątpliwości co do stanu roweru zwróć się o pomoc do sprzedawcy. Za prawidłowy montaż odpowiada sklep, w którym rower został zakupiony.
- » Sprzedawca powinien wpisać w karcie gwarancyjnej **numer fabryczny ramy**, podany na spodzie ramy, pod środkiem suportu. W przypadku zgubienia lub kradzieży i ponownego znalezienia roweru niniejsza karta gwarancyjna posłuży Ci jako dowód własności roweru.

ZAREJESTRUJ PRZEDŁUŻONĄ GWARANCJĘ

Począwszy od roku 2015, producent rowerów GT Bicycles rozszerza zwykłą gwarancję statutową na ramę roweru na gwarancję dożywotnią. Rozszerzona gwarancja udzielana jest jedynie pierwszemu właścicielowi i obejmuje rowery kupione u autoryzowanego sprzedawcy detalicznego rowerów GT. Warunkiem jest zakup roweru u sprzedawcy detalicznego w Polsce oraz zarejestrowanie jego właściciela na stronie internetowej www.gt bicycles.pl

Rozszerzenie to nie obejmuje rowerów GT kategorii Gravity (downhill, enduro), Freeride, BMX i Dirt Jump, czyli np. modeli Fury, Sanction, Distortion, Ruckus, La Bomba, Slammer. Modele te objęte są standardową dwuletnią gwarancją liczoną od pierwszego dnia zakupu u autoryzowanego sprzedawcy i obejmującą wady fabryczne i materiałowe.

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY

- » Zapoznaj się dokładnie z elementami sterowania roweru, w szczególności z hamulcem, zmianą biegów i pedałami.
- » Sprawdź dokładnie stan roweru – por. rozdział KONSERWACJA.
- » Podczas każdej jazdy należy korzystać z atestowanego kasku. Wiele poważnych obrażeń, do których dochodzi podczas jazdy na rowerze, obejmuje obrażenia głowy. Dobrze jest również używać rękawiczek i okularów rowerowych. W przypadku kategorii ekstremalnych zalecamy użycie integralnego kasku.
- » Noś odpowiednią odzież. Nie zakładaj zbyt luźnej odzieży, która mogłaby się wkręcić podczas jazdy np. do przednich

zębatek, poruszającego się łańcucha itp.

- » Noś zawsze obuwie, które mocno przylega do nogi i pedału. Nigdy nie jedź na rowerze boso, w sandałach lub z rozwiązanymi sznurówkami.

OGÓLNE INFORMACJE

Twój rower jest stosunkowo droгим produktem, dlatego zalecamy:

1. Zapisanie numeru seryjnego roweru
2. Zarejestrowanie roweru w systemie Straży Miejskiej
3. Niepozostawianie nigdy roweru, nawet na krótką chwilę, nie zamkniętego bez nadzoru

POZOSTAŁE WAŻNE INFORMACJE

KORZYSTANIE Z ROWERU NA DRÓGACH PUBLICZNYCH

Importer potwierdza, że rower wyżej wymienionego typu oraz z wymienionym numerem seryjnym spełnia krajowe normy i przepisy techniczne. Rower jest przeznaczony wyłącznie do celów sportowych, **nie jest przeznaczony do użytkowania na drogach publicznych oraz przy obniżonej widoczności**. Jeśli będzie on używany w takich warunkach, musi zostać wyposażony zgodnie z lokalnymi przepisami prawnymi i rozporządzeniami. Światła odbłaskowe nie mogą zastąpić lamp.

ORYGINALNE CZĘŚCI ZAMIENNE

Zakupiony przez Państwa rower jest wyposażony w oryginalne części, które zostały zastosowane ze względu na maksymalną funkcjonalność i bezpieczeństwo oraz z uwzględnieniem norm krajowych danego państwa. W przypadku kompo-

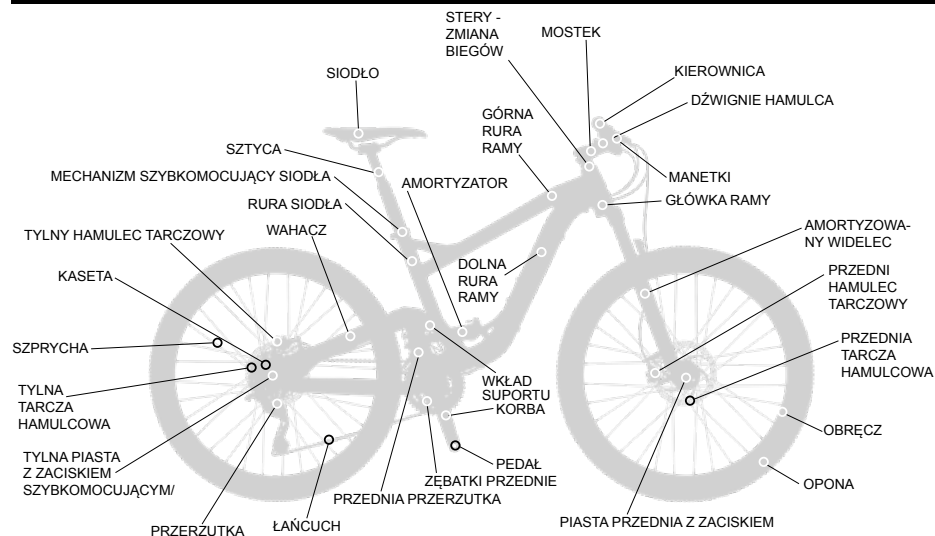
nentów krytycznych z punktu widzenia bezpieczeństwa (w szczególności przedniego widelca, kierownicy, mostka, hamulca i elementów ciernych hamulców, sztycy, opony i dętki) jest wymagane, aby części te były **konserwowane** zgodnie z wymaganiami dotyczącymi konserwacji, podanymi w instrukcji obsługi, oraz **wymieniane wyłącznie** na oryginalne komponenty. W razie potrzeby wymiany części na inny typ niż oryginalny, skonsultuj się z wyspecjalizowanym serwisem lub sprzedawcą, u którego kupiłeś rower. Otrzymasz tam informacje o częściach zamiennych i akcesoriach, które są z punktu widzenia bezpieczeństwa odpowiednie dla Twojego typu roweru. Lista specjalistycznych serwisów lub sprzedawców znajduje się na stronach www.gt bicycles.pl.

MONTAŻ I UŻYWANIE DODATKÓW LUB WYPOSAŻENIA ROWERU

Przed kupnem jakichkolwiek dodatków lub wyposażenia do Twojego roweru (licznik, dzwonek, lampa, bagażnik, torba, fotelik, stojak itp.) skontaktuj się ze sprzedawcą roweru i zasięgnij rady, czy jest ono przeznaczone do Twojego roweru. Podczas montażu postępuj zgodnie z instrukcją producenta lub dostawcy wyposażenia.

UWAGA: Nieprawidłowo zamontowane, nieodpowiednie lub nie zatwierdzone wyposażenie może spowodować pogorszenie funkcjonalności roweru oraz utratę kontroli nad nim i upadek.

LISTA KOMPONENTÓW ROWERU



OPIS POSZCZEGÓLNYCH KOMPONENTÓW, ELEMENTÓW STEROWANIA I ICH USTAWIEŃ

MECHANIZMY SZYBKOMOCUJĄCE

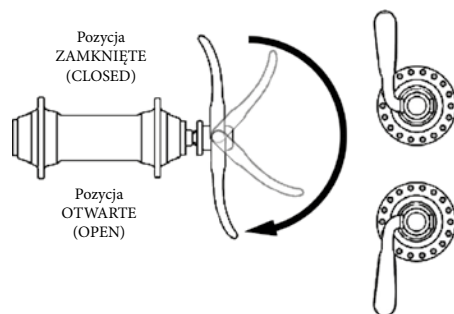
Mechanizmy szybko-
mocu-
jące umożli-
wiają szybki i prosty montaż, demontaż lub regulację komponentów roweru bez użycia narzędzi. Ponieważ występują one w wielu częściach rowerowych, dobrze jest zapoznać się wcześniej z ich obsługą.

Aby **poluzować** mechanizm szybko-
mocu-
jący, przelącz dźwignię na pozycję **Otwarte** (open).

Aby **zablokować** mechanizm szybko-
mocu-
jący, przelącz dźwignię na pozycję **Zamknięte** (closed). Na początku ruchu blokowania dźwignia porusza się lekko, mniej więcej od połowy toru stawia większy opór i wówczas należy użyć większej siły.

UWAGA: Mechanizmy szybko-
mocu-
jące, które nie są prawidłowo za-
bezpieczone, mogą spowodować poluzowanie mocowanych komponentów, co może doprowadzić do wypadku!

Przykład mechanizmu szybko- mocu- jącego



MECHANIZMY SZYBKOMOCUJĄCE OŚ

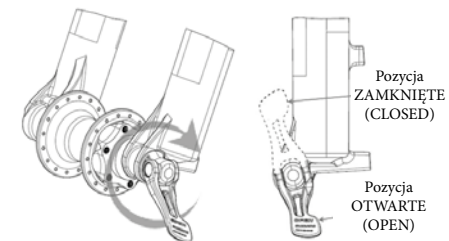
Sztywna oś przelotowa jest najbezpiecz-
niejszym sposobem zamocowania koła
w ramie lub widelcu. Występują osie mo-
cowane za pomocą dźwigni lub klucza

imbusowego (należy zwrócić uwagę, by dokręcać oś narzędziem dobrej jakości i z użyciem odpowiedniego momentu siły, podanym przez producenta). W niektórych rowerach występują osie typu Speed Release, wskazówki ich montażu można znaleźć w sekcji „Do pobrania” na stronach GT.

Aby zamontować koło wyposażone w sztywną oś przelotową, należy umieścić je bez osi w hakach widelca lub ramy tak, aby tarcza hamulcowa trafiła między klocki w zacisku hamulca. Następnie należy włożyć oś przez hak do piasty i wkręcić w gwint z drugiej strony. Po wyczuciu wyraźnego oporu należy zmienić położenie dźwigni szybko-
mocu-
jącego osi w pozycję Zamknięte (CLOSED). Na początku ruchu blokowania dźwignia porusza się lekko, od połowy

powinna stawiać opór, wówczas należy użyć większej siły. W razie potrzeby należy poprawić położenie zacisku hamulca i sprawdzić jego działanie.

Przykład mechanizmu szybko- mocu- jącego



UWAGA: Mechanizmy szybko-
mocu-
jące, które nie są prawidłowo za-
bezpieczone, mogą spowodować poluzowanie mocowanych komponentów, co może doprowadzić do wypadku!

MOMENTY DOKRĘCANIA POŁĄCZEŃ ŚRUBOWYCH

Podczas dokręcania połączeń śrubowych nie zapomnij wziąć pod uwagę, że mają one zalecany moment dokręcania. Jeśli go przekroczysz, możesz uszkodzić samo połączenie lub wykorzystany komponent. Zalecane momenty dokręcania są podane w poniższej tabeli:

Komponent	Połączenie	Nm
Mostek	Śruba obejmy kierownicy M5	10-12
	Śruba obejmy kierownicy M6	14 - 16
	Mostek ze stożkiem - mocowanie do słupka widelca	15 - 19
	Headset - do mocowania widelca, śruba M5	10 - 12
	Headset - do mocowania widelca, śruba M6	14 - 16
Dźwignie hamulców i manetki	Dźwignie hamulca	6 - 8
	Manetki	5
	Manetki obrotowe	2 - 3
Siodło i sztyca	Śruba obejmy siodła M4	3 - 4
	Śruba obejmy siodła M5	5
	Śruba obejmy siodła M6	9 - 14
	Mocowanie siodła w zamku podsiodłowym - dwie śruby	8 - 10
	Mocowanie siodła w zamku podsiodłowym - jedna śruba	16 - 18

Koła	Dźwignia szybkomocująca	9 - 12
	Nakrętki kół	35 - 50
	Śruba do mocowania kółek stabilizujących	30 - 40
Suport	Miski suportu, pierścień mocujący	50 - 70
Korby i zębatki przednie	Śruba mocująca korbę - kwadrat	30 - 45
	Śruba mocująca korbę - Octalink	35 - 50
	Śruby zębatek przednich	8 - 10
Przerzutka	Śruba mocująca przerzutki	5 - 8
	Śruba mocująca haka przerzutki	8 - 10
	Śruba do mocowania linki	5 - 7
	Śruba napinacza i rolki prowadzącej	3 - 4
Przednia przerzutka	Śruba mocująca przerzutki	5 - 7
	Śruba do mocowania linki	5 - 7
Pedały	Osie pedałów	40
Hamulce	Śruba do mocowania hamulca do ramy/widelca - hamulce typu V	6 - 8
	Śruba do mocowania hamulca do ramy/widelca - hamulce szczękowe	8 - 10
Hamulce	Śruba do mocowania hamulca do ramy/widelca - hamulce tarczowe	6 - 8
	Śruba do mocowania adaptera do ramy/widelca - hamulce tarczowe	6 - 8
	Śruba do mocowania linki hamulca	6 - 8
	Śruba do mocowania tarczy hamulca	4 - 6
	Śruba do mocowania klocków hamulcowych	6 - 8
	Zawór odpowietrzający	4 - 6
	Śruba zabezpieczająca do wymiany okładzin klocków hamulcowych	1 - 2
	Śruby mocujące do ramy	2 - 3
Koszyk na butelkę	Śruby mocujące do ramy	2 - 3
Nośniki	Śruby mocujące do ramy, kierownicy, sztycy	6 - 8
W pełni amortyzowana rama	Śruby zabezpieczające wkładu suportu	14 - 16
	Śruby do mocowania tylnego amortyzatora	8 - 10

UWAGA: Niektóre komponenty mogą mieć podany maksymalny moment dokręcenia na swoich częściach. Jeśli zalecane przez producenta wartości momentów dokręcania są podane, nie przekraczaj ich.

SIODŁO I SZTYCA

Prawidłowe ustawienie siodła jest ważne z punktu widzenia maksymalnej skuteczności pedałowania i komfortu jazdy. Podczas pedałowania noga w najniższym punkcie nie powinna być całkowicie napięta, ale lekko zgięta. Wysokość siodła jest optymalna, jeśli podczas siedzenia na rowerze swobodnie wyciągnięta noga opiera się piętą o pedał znajdujący się w najniższej pozycji. Biodra nie powinny być przechylone na żadną stronę. Nie zawsze zaleca się ustawianie takiej wysokości – aby uzyskać komfort i efektywność jazdy można korygować pozycję siodła w zależności od terenu, po którym rower się porusza.

Pochylenie siodła

Siodło powinno być umieszczone w pozycji poziomej, ale niektórzy rowerzyści preferują lekkie pochylenie do przodu lub do tyłu. Aby nastawić pochylenie, zwolnij śrubę w górnej części sztycy, zmień pozycję i mocno dokręć śrubę. Aby uzyskać maksymalny komfort, można również przesunąć siodło do przodu lub do tyłu.

Wysokość siodła

Aby ustawić wysokość siodła, należy poluzować śrubę lub śrubę szybkomocującą w górnej części rury siodłowej ramy oraz wsunąć sztycę do rury lub wysunąć ją z niej

Kreska oznaczająca poziom minimalnego wsunięcia sztycy



Niedostateczne wsunięcie sztycy niemal zawsze prowadzi do uszkodzenia ramy lub sztycy, a często także do obrażeń rowerzysty. Reklamacje uszkodzonych na skutek tego części nie mogą zostać podczas ewentualnego postępowania reklamacyjnego uznane za uzasadnione.

Minimalna wysokość siodła nie jest ustanowiona, ale zaleca się nastawić ją tak, aby obejmą mocująca siodła lub zamek nie dotykały rury siodła. W przypadku ramy z przerwaną („odciętą”) rurą siodłową należy zadbać o to, aby sztyca nie dotykała amortyzatorów lub innej części.

UWAGA: Sztyca **nie powinna być nigdy wysunięta ponad kreskę oznaczającą minimalny poziom jej wsunięcia**. W przeciwnym wypadku może dojść do zgięcia, złamania lub innego rodzaju uszkodzenia ramy, co może spowodować utratę kontroli nad kierowaniem i upadek.

Po ustawieniu wysokości siodła nie zapomnij dokręcić śruby lub śruby szybkomocującej. Śrubę szybkomocującą należy zabezpieczyć poprzez pokonanie momentu mechanicznego. Moment ten powinien zostać tak dostosowany, aby po zamknięciu dźwigni nie doszło do przekręcania sztycy. Jednocześnie po jej ponownym poluzowaniu powinna się ona swobodnie poruszać w rurze siodła.

KIEROWNICA I MOSTEK

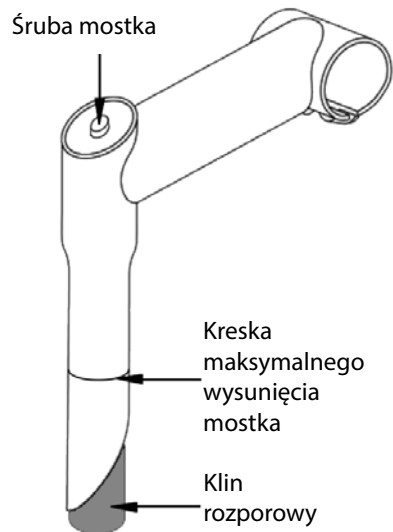
Kolejnym czynnikiem mającym wpływ na wygodną i bezpieczną jazdę jest wysokość kierownicy. Na skutek niewłaściwego ustawienia kierownicy w stosunku do budowy Twojego ciała może dochodzić do nadmiernego obciążenia nadgarstka,

ramion, górnej połowy ciała i szyi oraz może się to przyczyniać do zmęczenia i dyskomfortu jazdy. Jeśli nie posiadasz dostatecznej sprawności technicznej w kwestii ustawienia mostka, zwróć się o pomoc do sprzedawcy lub autoryzowanego serwisu.

Ustawienie kierownicy w przypadku rowerów z mostkiem posiadającym klin rozporowy

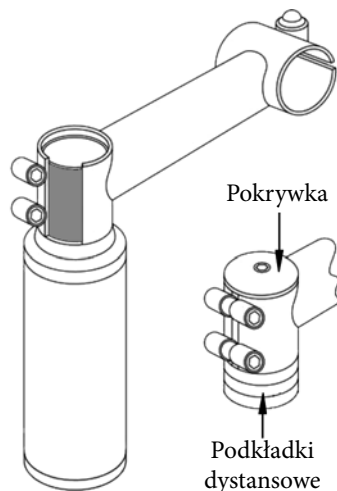
Mostek wsuwa się do rury widelca. Aby przymocować mostek, należy dokręcić kołek rozporowy za pomocą śrub w osi mostka.

Aby poluzować mostek, należy odkręcić śrubę w jego osi. Następnie należy ustawić mostek w pionie na odpowiedniej wysokości, a w poziomie równoległe z przednim kołem i dokręcić śrubę.



Ustawienie kierownicy w przypadku rowerów z mostkiem typu „A-HEAD”

Mostek typu A-HEAD jest przymocowany z zewnątrz na słupku widelca. W przypadku mostka typu A-HEAD nie można ustawić wysokości bez współpracy ze specjalistycznym serwisem. W celu zmiany wysokości kierownicy zalecamy wybór innego typu kierownicy lub mostka z innym kątem. Ewentualną zmianę należy zawsze skonsultować ze specjalistycznym serwisem lub sprzedawcą.



UWAGA: Mostek z klinem rozporowym **nie powinien być wysunięty ponad kreskę oznaczającą maksymalny poziom wysunięcia.** W przeciwnym wypadku może dojść do zgięcia, złamania lub innego rodzaju uszkodzenia mostka lub główki ramy, co może spowodować utratę kontroli nad kierowaniem i upadek. Nie wsiadaj również na rower, jeśli śruba mostka nie jest porządnie dokręcona.

KONTROLA PO USTAWIENIU WYSOKOŚCI KIEROWNICY

Kontroli prawidłowego dokręcenia mostka należy dokonać poprzez zwarcie przedniego koła kolanami i próbę poruszania kierownicą na boki. Jeśli kierownica nie będzie się ruszać, oznacza to, że mostek jest prawidłowo dokręcony. Jeśli kierownica będzie się ruszać, należy dokręcić śrubę w mostku i ponownie dokonać kontroli.

UWAGA: Zalecamy używanie na kierownicy wysokiej jakości gripów i zakończeń.

PEDAŁY

Pedały są oznaczone literami „R” i „L”. Pedał „L” należy zamontować na **lewą** korbę poprzez przekręcanie go w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Pedał „R” należy zamontować na **prawą** korbę poprzez przekręcanie go w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Po kupnie roweru należy sprawdzić, czy pedały są prawidłowo zamontowane i dostatecznie mocno dokręcone.

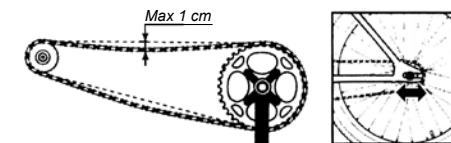
W niektórych rowerach zamiast tradycyjnych pedałów zostały użyte pedały **zatrzaskowe** lub pedały zaopatrzone w **klamry** z paskami. Oba typy pedałów służą do umocowania nogi w prawidłowej pozycji podczas jazdy.

UWAGA: Zanim zaczniesz korzystać z pedałów zatrzaskowych lub pedałów z klamrami, zapoznaj się dokładnie ze sposobem wkładania nogi i wyjmowania jej z pedału. Zalecamy przećwiczenie tej techniki najpierw na stojąco bez jazdy, następnie podczas jazdy w miejscach bez przeszkód z niewielkim ruchem drogowym. Należy ćwiczyć do momentu opanowania wkładania nogi do pedału i wyjmowania jej w sposób odruchowy. W przeciwnym wypadku istnieje ryzyko, że w niektórych sytuacjach nie zdążysz wyjąć nogi w porę, co może spowodować utratę kontroli nad rowerem i upadek.

ŁAŃCUCH

Łańcuch służy do przenoszenia siły z pedałów na tylne koło. Przy kupnie roweru jest prawidłowo wyregulowany i gwarantuje prawidłowe funkcjonowanie. Podczas używania roweru łańcuch pokrywa się zanieczyszczeniami, dlatego należy poświęcić podwyższoną uwagę jego konserwacji, w razie potrzeby wyczyścić go, nasmarować oraz skontrolować jego napięcie i stopień zużycia.

U rowerów posiadających jedną przerzutkę należy sprawdzać napięcie łańcucha.



Kontrola napięcia łańcucha

Prawidłowo napięty łańcuch można rozpoznać tak, że przy naciśnięciu palcem na łańcuch mniej więcej w połowie jego długości dojdzie do ugięcia łańcucha maksymalnie o 1 cm. Przy większym ugięciu

należy napiąć łańcuch poprzez przesunięcie tylnego koła w kierunku do tyłu w hakach ramy.

Kontrola zużycia łańcucha

Jeśli łańcuch jest zużyty, nie jest mocno osadzony na przedniej zębatce, przeskakują zęby tylnych zębatek, ma duże luzy po bokach, wówczas należy go wymienić. Jeśli łańcuch nie zostanie w odpowiednim momencie wymieniony, może dojść do uszkodzenia przednich i tylnych zębatek. W kwestii wymiany łańcucha należy zasięgnąć rady w specjalistycznym serwisie, który dokona oceny i ewentualnej realizacji wymiany. Wyczyszczony łańcuch należy nasmarować specjalnym preparatem do łańcuchów rowerowych. Smaru nie należy nanosić w dużych ilościach – w przeciwnym wypadku przyklejają się na nim zanieczyszczenia, które szybko pokrywają łańcuch. Z tego powodu zalecamy np. **Motorex Dry Power** (do środowiska suchego) lub **Motorex Wet Protect** (do środowiska wilgotnego), które eliminują te właściwości smarów. Podczas jazdy należy wybierać biegi tak, aby łańcuch nie krzyżował się wzdłużnie z przednimi i tylnymi zębatkami. W ten sposób przedłużysz żywotność całego układu zmiany biegów.

SYSTEM NAPĘDOWY

Składa się z prawej i lewej korby, przednich zębatek, osi środkowej z łożyskami i pedałów. Korby są przymocowane do osi za pomocą suportu. Przy kupnie roweru cały mechanizm jest prawidłowo zamontowany i nie ma potrzeby weń ingerować. Należy często kontrolować dokręcenie korb i natychmiast usuwać ewentualny luz. Konserwację suportu należy zlecić specjalistycznemu serwisowi.

SYSTEM ZMIANY BIEGÓW

Mechanizmy zmiany biegów składają się z przekładni, która przesuwają łańcuch z dwu lub trzech przednich zębatek, oraz z przerzutki tylnej, która przesuwają łańcuch na jedną z 5–12 tylnych zębatek. W skład całego systemu wchodzi **manetki**, którymi w zależności od typu roweru mogą być dźwignie zmiany biegów lub manetki obrotowe.

Dźwignie zmiany biegów

Dźwignie zmiany biegów mogą być odrębne lub zintegrowane z dźwigniami hamulcowymi. **Prawe dźwignie zmiany biegów** obsługują **tylną przerzutkę**, która przesuwają łańcuch z jednej zębatki na drugą. **Lewe dźwignie zmiany biegów** obsługują **przednią przekładnię** (przednią przerzutkę), która przesuwają łańcuch pomiędzy największymi i najmniejszymi przednimi zębatkami. **Zmiany biegów** dokonuje się poprzez **ściśnięcie dźwigni** umieszczonej w pobliżu kciuka lub palca wskazującego ręki o odległość odpowiadającą zmianie o jeden stopień. Na zmianę tej odległości wskazuje przeskoczenie mechanizmu o jeden krok.

Manetki obrotowe

Prawe manetki obrotowe obsługują **tylną przerzutkę**, która przesuwają łańcuch z jednej zębatki na drugą. **Lewe manetki obrotowe** obsługują **przednią przekładnię** (przednią przerzutkę), która przesuwają łańcuch pomiędzy największymi i najmniejszymi przednimi zębatkami. **Do zmiany biegów** dochodzi na skutek **przekręcenia manetki** wokół osi kierownicy w kierunku **ku sobie lub od siebie**.

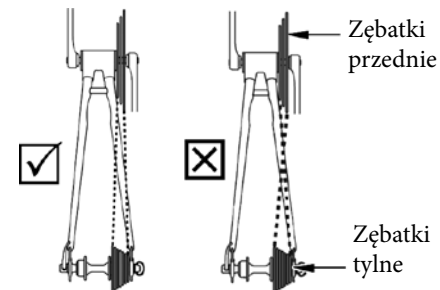
Aby zapewnić efektywne działanie i uniknąć skrócenia żywotności całego systemu

przeznaczaj następujących zaleceń:

- W celu zmiany biegów nie używaj siły
- Nie dopuść do skrzyżowania łańcucha (łańcuch na dużej zębatce przedniej i dużej zębatce tylnej lub łańcuch na małej zębatce przedniej i małej zębatce tylnej)

UWAGA: Pomimo tego, że system zmiany biegów umożliwia zmianę biegów również przy pełnym obciążeniu podczas jazdy, zalecamy podczas zmiany biegu, w szczególności w przypadku zębatek przednich, zwolnić na chwilę nacisk nóg na pedały. Dzięki temu dochodzi do znacznej oszczędności mechanizmów manetek, dźwigni zmiany biegów, łańcucha, przednich i tylnych zębatek.

Przy kupnie roweru mechanizmy zmiany biegów są dokładnie ustawione i wyregulowane. Podczas jazdy w trybie docierania może dojść do lekkiego rozregulowania tych elementów. Delikatna regulacja tylnej przerzutki dokonywana jest za pomocą nakrętki regulującej, która stanowi jednocześnie obejmę przewodu linki (pancerza). Przy prawidłowym ustawieniu przerzutki klocek przerzutki znajduje się na tym samym poziomie z wybraną zębatką. Przy obracaniu korbami łańcuch powinien luźno przejeżdżać po zębatce bez zakłóceń w postaci dźwięków mechanicznych. W razie pojawienia się problemów z mechanizmami przerzutki zalecamy zwrócić się o pomoc do specjalistycznego serwisu lub sklepu, w którym rower został zakupiony.



UWAGA: Jeśli nie masz doświadczenia z obsługą powyższych typów manetek, zalecamy wypróbowanie manetek w terenie bez przeszkód oraz z minimalnym lub niskim ruchem, dopóki nie uzyskasz biegłości w obsłudze różnych kombinacji manetek.

HAMULCE

Hamulców używa się do regulacji prędkości jazdy oraz do zatrzymania roweru. Układ hamulcowy składa się z dźwigni hamulcowych, szczęk hamulcowych i przewodów hamulcowych (linki, pancerze lub przewody). Rowery mogą być wyposażone w hamulce obręczowe z centralnym naciskiem ze szczękami hamulcowymi przymocowanymi na widelcach (typ V-Brake) lub w hamulce tarczowe. Przed jakąkolwiek regulacją należy sprawdzić, jaki typ hamulców został zastosowany w Twoim rowerze.

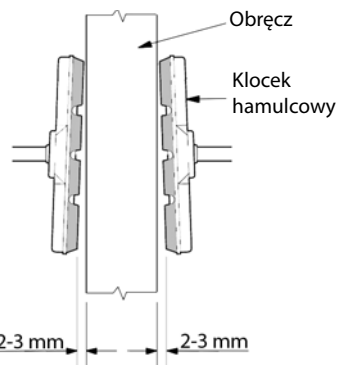
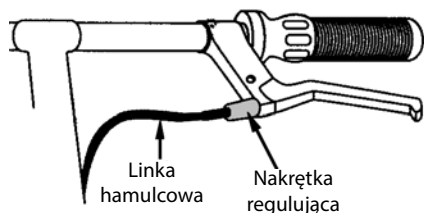
Dźwignie hamulca

Dźwignie hamulca są umieszczone **na kierownicy** i muszą być do niej zawsze porządnie przymocowane. **Lewa** dźwignia hamulcowa obsługuje **przednie hamulce** (przednie koło), a **prawa** dźwignia hamulcowa obsługuje **tylne hamulce** (tylne koło). Dźwignie hamulcowe nie powinny nawet przy maksymalnym ściśnięciu dotykać kierownicy (gripów). Jeśli

dotykają one kierownicy, należy dokręcić linkę hamulca. Dźwignie hamulcowe można również dostosować do wielkości dłoni (długości palców). Do tego celu służy śruba znajdująca się naprzeciwko dźwigni, za pomocą której można ustawić odległość dźwigni od kierownicy.

Hamulce obręczowe

Szczęki hamulcowe w przypadku hamulców obręczowych składają się z dwu ramion. Każde ramię posiada klocek hamulcowy, który podczas hamowania naciska na obręcz. Klocki hamulcowe zużywają się podczas działania, przez co zwiększa się odległość pomiędzy klockiem a obręczą, a tym samym obniża się skuteczność hamulców. Prawidłowa odległość pomiędzy obręczą a klockiem hamulcowym powinna wynosić **2–3 mm**, przy czym podczas hamowania klocek powinien dotykać całą swoją powierzchnią obręczy. Odległość tę ustawia się za pomocą regulowanych nakrętek na dźwigniach hamulcowych, które stanowią równocześnie obejmy przewodów linki hamulcowej. Po przekręceniu regulowanych nakrętek w lewo zmniejsza się odległość pomiędzy klockami hamulcowymi a obręczą. Jeśli ten sposób regulacji okaże się niewystarczający, należy poluzować śrubę mocującą linkę na szczęcie hamulcowej, przyciągnąć linkę i dokręcić śrubę.

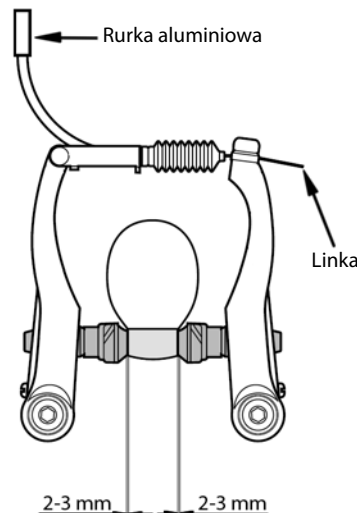


Przykład hamulców obręczowych

UWAGA: Klocki hamulcowe nie powinny nigdy dotykać opony. Zużyte klocki należy wymienić. Wymianę należy powierzyć specjalistycznemu serwisowi.

Prawidłowe funkcjonowanie hamulców obręczowych jest również uzależnione od stanu kół. Jeśli koła są skrzywione i przy rozkręceniu przeskakują na boki, w górę lub w dół, należy je wycentrować. Wycentrowanie koła nie jest łatwe, w tym wypadku należy się zwrócić z prośbą o pomoc do specjalistycznego serwisu. Z czasem może również dojść do zużycia obręczy. W tym przypadku należy się również zwrócić z prośbą o pomoc do specjalistycznego serwisu.

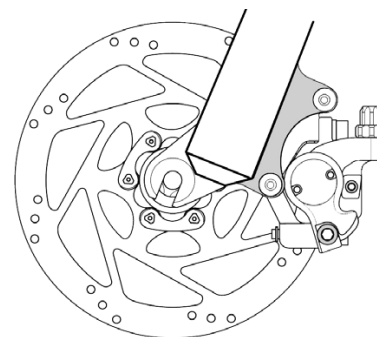
UWAGA: Niektóre hamulce obręczowe (np. hamulce typu V) posiadają w lince **modulator siły hamowania**, zmniejszający siłę pociągnięcia za dźwignię i pomagający rowerzyście kontrolować zatrzymywanie. **Modulatorów nie można regulować i nie wymagają one konserwacji.**



Przykład hamulca obręczowego typu V-Brake

Hamulce tarczowe

Hamulce tarczowe mogą być mechaniczne lub hydrauliczne. Oba typy potrzebują upływu pewnej ilości czasu na dotarcie, zanim osiągną stan maksymalnych wyników. W przypadku nowego roweru należy najpierw koniecznie wypróbować hamulce na bezpiecznym miejscu (łatwy teren, brak ruchu drogowego). Na skutek wielokrotnego hamowania oraz przy stopniowym zwiększaniu nacisku na hamulce klocki hamulcowe wyrównują się z tarczą hamulcową (rotorem) i zaczną hamować o wiele lepiej.



W przypadku **hamulców mechanicznych** należy kontrolować, czy linki i pancerze nie są postrzępione, zgięte lub połamane.

W przypadku **hamulców hydraulicznych** należy sprawdzić, czy praca dźwigni hamulcowej nie jest zbyt „miękką”. Oznaczałoby to, że hamulec jest zapowietrzony. Jeśli ugięcie dźwigni hamulcowej jest zbyt długie (bliskie kierownicy), możliwe, że doszło do wycieku płynu hamulcowego. W obu przypadkach hamulce wymagają specjalistycznego serwisowania. Ponadto należy sprawdzić, czy wężyki hamulcowe nie są zbyt mocno zgięte i czy nie zagraża ich złamanie.

Punkty kontrolne obu typów hamulców tarczowych:

- » Tarcze powinny znajdować się pośrodku pomiędzy klockami hamulcowymi. Jeśli tarcza się ociera, należy zwrócić się o pomoc do specjalistycznego serwisu.
- » Hamulce tarczowe należy utrzymywać w czystości. Jeśli dojdzie do ich kontaktu ze smarem, należy je wyczyścić specjalnym preparatem do tarcz Motorex Power Brake Clean. Do zanieczyszczenia może dojść nawet na skutek dotknięcia ręką. Smar z klocków hamulcowych można usunąć tylko do pewnego stopnia; w razie zbyt dużego zanieczyszczenia (np. olejem hamulcowym) jest konieczna ich wymiana i ponowne dotarcie!
- » Kontroluj, czy na powierzchni tarcz nie ma głębokich zarysowań lub miejsc wystających, które mogłyby uszkodzić klocki hamulcowe. Uszkodzone lub zdeformowane tarcze należy wymienić.
- » Kontroluj klocki hamulcowe. W razie zużycia klocków hamulcowych należy

je w porę wymienić, aby nie doszło do uszkodzenia hamulca lub tarczy hamulcowej. Cały system należy utrzymywać w maksymalnej czystości.

- » Hamulce tarczowe stanowią duże większe obciążenie dla szprych kół niż hamulce obręczowe. Z tego względu należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe napięcie szprych.
- » Podczas smarowania pozostałych komponentów znajdujących się w pobliżu tarcz należy unikać zabrudzenia trzysmarem. Po zakończeniu prac serwisowych dokonywanych na rowerze należy zawsze sprawdzić, czy tarcze są czyste.

UWAGA: Serwis i naprawy hamulców tarczowych wymagają pracy wysoce wyspecjalizowanego mechanika, a często również specjalnych narzędzi i przyrządów. **Nieprofesjonalne ingerencje** w te układy hamulcowe mogą być bardzo **niebezpieczne**.

Ogólne rady dotyczące prawidłowego i bezpiecznego hamowania

- » Nie wsiadaj na rower, jeśli nie masz pewności, że system hamulcowy jest sprawny. Przed każdą jazdą dokładnie sprawdź, czy stan techniczny hamulców jest dobry. Ewentualne usterki powinny zostać usunięte w specjalistycznym serwisie.
- » Hamulce osiągają maksymalną efektywność tuż przed zablokowaniem koła. Jeśli koło się zablokuje, może dojść do utraty panowania nad rowerem, poślizgu i upadku. Dlatego podczas hamowania nie należy dociskać dźwigni hamulca od razu do końca, ale jeśli sytuacja to umożliwia, wykorzystać technikę stopniowego dociskania dźwigni,

podczas której stopniowo wzrasta siła hamowania. Pamiętaj, że przy gwałtownym hamowaniu przedniego koła i jego zablokowaniu można „przekoziółkować” przez kierownicę. Zalecamy hamowanie najpierw tylnym hamulcem, a następnie delikatnie i stopniowe dohamowanie przednim hamulcem.

- » Podczas jazdy po mokrej powierzchni (np. podczas deszczu lub po nim itp.) zmniejsza się przyczepność opon do podłoża. Na skutek tego droga hamowania może się wydłużyć i koła mogą się zablokować przy użyciu mniejszej siły hamowania niż w suchych warunkach. Dlatego należy jeździć wolniej i hamować z większym wyprzedzeniem i rozważą.

KOŁA I OPONY

Koła składają się z piasty, szpryc i obręczy. Koła są przymocowane na ramie i widelcu za pomocą mechanizmu szybkocucującego, umożliwiającego łatwy montaż lub za pomocą nakrętek zabezpieczających.

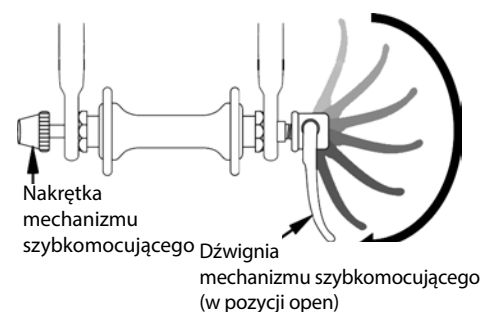
UWAGA: niektóre rowery używają niesymetrycznego zaplotu tylnego koła oznaczonego jako **Ai**. Te koła nie są w żadnym wypadku kompatybilne ze standardowymi ramami, podobnie jak niesymetryczne ramy Ai nie są kompatybilne ze standardowo zaplecionymi kołami. Przy zakupie nowych kół zwróć się do ich producenta, który poda Ci dodatkowe informacje.

Montaż i demontaż kół z mechanizmem szybkocucującym

Przednie koło - demontaż

Poluzuj dźwignię mechanizmu szybkocucującego (pozycja otwarte – OPEN) i poluzuj nakrętkę na jego przeciwnym

końcu. Podnieś przednie koło nad ziemię i poprzez uderzenie dłonią w górną część koła zwolnij je z widelca.



Przednie koło - montaż

Ustaw widelec równo i wsuń do niego koło tak, aby oś wsunęła się na dno haków widelca. Jedną ręką trzymaj dźwignię mechanizmu szybkocucującego, a drugą dokręć nakrętkę na jego przeciwnym końcu i zabezpiecz dźwignię (pozycja Zamknięte – CLOSE). Ustaw nakrętkę tak, aby dźwignia mechanizmu szybkocucującego zaczęła pokonywać opór mechaniczny w momencie przekręcenia dźwigni o 1/2, kiedy znajduje się w pozycji równoległej do osi piasty. Koła powinny być porządnie przymocowane do ramy/widelca i powinny gwarantować bezpieczną jazdę.

Tylne koło - demontaż

W przypadku tylnego koła najpierw ustaw przerzutkę na najmniejszy bieg, przez co uzyskasz wolną przestrzeń i cały proces się ułatwi. Ściągnij korpus przerzutki do tyłu. Poluzuj dźwignię mechanizmu szybkocucującego (pozycja otwarte – OPEN) i poluzuj nakrętkę na jego przeciwnym końcu. Podnieś tylne koło nad ziemię i ciągnij przerzutkę do tyłu. Następnie docisnij koło do przodu i na dół, aż dojdzie do jego zwolnienia z widelca.

Tylne koło - montaż

Upewnij się, że przerzutka jest ustawiona na najniższy bieg, a dźwignia mechanizmu szybkocucującego znajduje się w pozycji otwarte (OPEN). Ściągnij korpus przerzutki do tyłu. Nałóż łańcuch na najmniejszą zębatkę. Następnie wsuń koło do góry i do tyłu na haki widelca, aż na ich dno. Dokręć nakrętkę na końcu mechanizmu szybkocucującego, a następnie zablokuj ten mechanizm (pozycja zamknięte –CLOSE).

UWAGA: Dokręcenie koła wymaga użycia stosunkowo dużej siły. Jeśli potrafisz przestawić dźwignię mechanizmu szybkocucującego na zablokowaną pozycję bez konieczności wygięcia palców, a na dłoni nie pozostaje odcisk dźwigni, oznacza to, że siła dokręcania jest zbyt niska. W takim wypadku zwolnij dźwignię mechanizmu szybkocucującego i spróbuj jak najmocniej dokręcić nakrętkę znajdującą się na jego końcu.

Po założeniu kół zakręć je i sprawdź, czy są przymocowane równo i czy hamulce nie dotykają obręczy lub opon. Koła muszą być prawidłowo wycentrowane, aby umożliwiły optymalną jazdę i zapewniały należyte działanie hamulców.

UWAGA: Jeśli koła są przymocowane do widelców za pomocą hamulca bębnowego, hamulca wolnobiegu lub za pomocą przerzutki wewnątrz piasty, należy skonsultować demontaż z wykwalifikowanym specjalistą. Jeśli koła są przymocowane za pomocą nakrętek zabezpieczających, demontaż i montaż przebiega tak samo jak w przypadku mechanizmu szybkocucującego z tą

różnicą, że zamiast dźwigni należy za pomocą odpowiedniego klucza poluzować/dokręcić nakrętki.

Jeśli twój rower wyposażony jest w sztywną oś przelotową, zapoznaj się ze wskazówkami na wcześniejszych stronach tej instrukcji.

SPRYCHY KÓŁ

Pomimo tego, że dostarczane koła są dokładnie wycentrowane, po pewnym czasie użytkowania może dojść do poluzowania szprych. Z tego względu należy regularnie sprawdzać napięcie szprych – por. akapit Konserwacja. W przypadku poluzowania szprych lub w razie nieprawidłowego wycentrowania kół należy zwrócić się o pomoc do specjalistycznego serwisu.

OPONY

Koła są wyposażone w opony. Aby opony działały prawidłowo, muszą być napompowane na odpowiednie ciśnienie, zależne od otoczenia, w którym rower będzie używany. Ciśnienie zalecane przez producenta zostało podane z boku opony. Zalecane przez nas ciśnienie to 4–8 atm dla rowerów szosowych i trekkingowych oraz 2–3 atm dla rowerów górskich. W terenie należy wybrać niższe ciśnienie. Ze względu na nierównomierne zużycie przedniej i tylnej opony zalecamy zwrócić szczególną uwagę na tylną oponę i po pewnym czasie wymienić obie opony.

UWAGA: Należy zawsze przestrzegać kierunku obracania opon, który jest na nich oznaczony.

UWAGA: Ciśnienie w oponach należy **regularnie sprawdzać**, a podczas pompowania opon w żadnym wypadku **nie należy przekraczać podanego na nich maksymalnego dozwolonego ciśnienia**. W przeciwnym wypadku istnieje **ryzyko rozerwania opony, uszkodzenia koła lub zranienia osób**.

AMORTYZOWANY WIDELEC, TYLNY AMORTYZATOR I AMORTYZOWANA SZTYCA

Amortyzowana sztyca i tylny amortyzator służą do zapewnienia lepszego kontaktu koła z terenem, umożliwiają pochłanianie nierówności terenu, dzięki czemu można bezpieczniej obsługiwać rower. Ponadto części te wyraźnie obniżają obciążenie samego roweru, jak również ciała rowerzysty.

Ustawienia amortyzowanego widełca, amortyzatora i amortyzowanej sztycy:

Regulacja napięcia wstępnego sprężyny: W przypadku niektórych widełców ze sprężyną śrubową można wyregulować sztywność sprężyny poprzez zmianę jej napięcia wstępnego. Aby dokonać zmiany napięcia wstępnego, przekręć kółko służące do regulacji, znajdujące się na koronce widełca.

Przy **regulacji amortyzatorów sprężynowych** jest ważne, aby sprężyna nie była naciągnięta o ponad 4 obroty od momentu, kiedy sprężyna zacznie stawiać opór podczas dokręcania (może dojść do urwania gwintu). Nie używaj roweru, jeśli amortyzowany widelec i amortyzator w skrajnej pozycji dobijają.

Ustawienia amortyzacji powietrznej:

Producenci dostarczają szczegółowych

instrukcji dla swoich amortyzatorów. Przed zmianą jakichkolwiek ustawień lub konserwacją, należy dokładnie przeczytać niniejsze instrukcje.

Ustawienia blokady widełca/amortyzatora:

Niektóre amortyzowane widełce/amortyzatory można zablokować za pomocą specjalnej dźwigni lub przycisku. Poprzez uruchomienie tego elementu dojdzie do wyłączenia funkcji amortyzacji - komponent będzie miał właściwości sztywnej, nieamortyzowanej części. Z wyłączenia należy korzystać tylko podczas jazdy po równej powierzchni. W przypadku jazdy z wyłączonym widełcem/amortyzatorem po nierównej powierzchni może dojść do uszkodzenia komponentu. Takie uszkodzenie nie może zostać podczas ewentualnego postępowania reklamacyjnego uznane za uzasadnione.

Ustawienia amortyzacji:

Niektóre amortyzowane widełce/amortyzatory umożliwiają ustawienie charakterystyki skoku. Ustawienia te określają na przykład, z jaką prędkością widelec/amortyzator odyskuje po ściśnięciu całkowitą długość.

UWAGA: Po każdym użyciu roweru w trudnych warunkach (kurz, błoto, piasek) należy zawsze oczyścić widełce i amortyzator oraz lekko nasmarować zewnętrzne części ruchome. Nadmiar smaru należy usunąć. Aby uniknąć ewentualnego uszkodzenia zalecamy użycie ochroniaczy części ruchomych (gumowego - ochrona przed kurzem lub z neoprenu). Na skutek nieprzestrzegania tego zalecenia może dojść do uszkodzenia i przedwczesnego zużycia tych części.

UWAGA: Dokładne i prawidłowe wyregulowanie widełca, amortyzatora i amortyzowanej sztycy to czynność, która wymaga specjalistycznej wiedzy i doświadczenia. Dzięki tej regulacji dojdzie do wyraźnych zmian właściwości roweru związanych z jazdą i hamowaniem. Z tego powodu zalecamy zwrócenie się w kwestii wszelkich zmian dotyczących regulacji amortyzowanych widełców, amortyzatorów i amortyzowanych sztycy do wyspecjalizowanego sprzedawcy. Listę sprzedawców znajdują Państwo pod adresem www.gtbicycles.pl

KONSERWACJA

Rower to produkt wymagający konserwacji, pielęgnacji i regularnej kontroli. Jeśli będziesz przestrzegać poniższych wskazówek, będzie Ci długo służył zachowując świetny stan techniczny i dostarczając wspaniałych wrażeń podczas jazdy.

Poniższe informacje mają charakter ogólny. Zawsze kieruj się informacjami zawartymi w dokumentach dotyczących konkretnego modelu, które można pobrać w zakładce „Do pobrania” na stronie GT.

ZALECANE CZYNNOŚCI KONSERWACYJNE I ODSTĘP CZASOWY

W ciągu 30 dni po nabyciu nowego roweru GT dokonaj jego generalnego przeglądu. Nowy rower trzeba dotrzeć, wszystkie komponenty i połączenia się docierają. Przegląd gwarancyjny da Ci pewność, że Twój rower jest kompletnie przygotowany do użytku. Przy smarowaniu roweru unikaj nanoszenia smaru na powierzchnie hamowania – obręcze,

klocki hamulcowe, tarcze – w przeciwnym wypadku działanie hamulców zostałyby zniwelowane. W przypadku przedostania się smaru na powierzchnie hamowania natychmiast go usuń.

Przestrzeganie zalecanych interwałów serwisowych

Zawsze przestrzegaj zalecanych interwałów serwisowych i okresów przeglądów. W przypadku ich nieprzestrzegania, roszczenia gwarancyjne wygasają.

UWAGA: Ręczne czyszczenie roweru jest idealnym rozwiązaniem. Wysoko-ciśnieniowe myjki wodne (WAP) nie są odpowiednie do czyszczenia roweru ze względu na zbyt wysokie ciśnienie wody. Woda przedostaje się do wnętrza łożysk, usuwając smar również z tych miejsc, gdzie powinien się znajdować (łańcuch, ruchome komponenty itp.).

Przed każdą jazdą skontroluj

- » czy ciśnienie w oponach jest prawidłowe i czy opony nie są uszkodzone. Zalecamy kupno pompki i łańcucha, aby zapewnić możliwość dojazdu w razie wystąpienia defektu.
- » czy koła są prawidłowo wycentrowane, co można sprawdzić poprzez ich obracanie na widelcu i w ramie. Następnie przytrzymując mocno koło i ruszając nim w prawo i w lewo stwierdzisz, czy koło nie ma luzów na łożyskach.
- » oraz prawidłowe działanie hamulców. W przypadku hamulców obręczowych należy skontrolować, czy klocki hamulcowe są umieszczone w prawidłowej pozycji i dobrze przymocowane. Należy również sprawdzić odległość pomiędzy obręczami i klockami, która powinna być większa niż 3 mm. Jeśli odległość

jest większa, należy wyregulować hamulce.

- » czy piasty z mechanizmem szybko-mocującym są mocno zablokowane we właściwej pozycji. Nieprawidłowe zamknięcie piasty z mechanizmem szybko-mocującym może doprowadzić do poluzowania koła.
- » czy są dobrze dokręcone wszystkie połączenia śrubowe na kole (przede wszystkim korby). Poluzowanie śrub i nakrętek może spowodować przedwczesne zużycie, skrajne obciążenie, a nawet poważne uszkodzenie koła lub komponentów, w niektórych wypadkach również upadek rowerzysty.

Co tydzień lub po 200 km

- » wyczyść rower wilgotną ściereczką
- » wyczyść łańcuch, przerzutki i wszystkie zanieczyszczone komponenty (polecamy Motorex Easy Clean)
- » ponownie nasmaruj wyczyszczone części (polecamy Motorex Dry Power/Wet Protection)
- » wypróbuj funkcjonalność wszystkich części mechanicznych
- » skontroluj i ewentualnie ogranicz luz steru kierownicy
- » wyczyść i nasmaruj zewnętrzne golenie amortyzowanego widelca.

Co miesiąc

- » wyczyść i nasmaruj wszystkie linki, pancerze, łańcuch, zaczepy hamulców i dźwigni hamulców, dźwigni zmiany biegów. Obowiązuje zasada, że lepiej mniej niż więcej. Na nasmarowanych częściach osadzają się zabrudzenia i kurz. Zalecamy użycie smarów Motorex.
- » sprawdź wycentrowanie kół
- » skontroluj obręcz i sprychy kół

- » skontroluj łańcuch, zdeformowany łańcuch należy wymienić
- » skontroluj stopień zużycia i ewentualne uszkodzenia opon
- » skontroluj stopień zużycia klocków hamulcowych
- » skontroluj ciśnienie powietrza w amortyzatorach
- » skontroluj, czy rama, widelec, kierownica, mostek i siodło nie są uszkodzone, pęknięte lub mocno zarysowane

Raz na pół roku

Poniższe czynności wymagają doświadczenia, dlatego zalecamy ich wykonanie przez mechanika:

- » wyczyść wszystkie łożyska, piasty, suport i łożyska kierownicy
- » nanieś na wszystkie łożyska smar
- » wymień uszkodzone linki, ewentualnie również ich pancerze
- » wymień zużyte lub uszkodzone opony oraz klocki hamulcowe
- » nasmaruj łożyska kierownicy i mostek
- » skontroluj i nasmaruj połączenia korb i suport
- » skontroluj i nasmaruj osadzenie suportu w ramie, w przypadku nieusuwalnego luzu wymień suport
- » w razie potrzeby wymień łańcuch; dzięki jego terminowej wymianie przedłużysz żywotność przednich i tylnych zębatek
- » nasmaruj łożyska pedałów

UWAGA: Jeśli podczas wyżej wymienionych kontroli stwierdzą Państwo występowanie jakichkolwiek nieprawidłowych regulacji lub usterek, prosimy nie używać roweru do momentu usunięcia usterki. Jeśli chodzi o regulację lub usterkę, które nie zostały opisane w niniejszej instrukcji, prosimy zwrócić się o pomoc do serwisu lub sprzedawcy.

Wyżej opisane czynności konserwacji roweru dotyczą zwykłego użytkowania w sezonie. Jeśli rower był użytkowany zbyt intensywnie lub bardzo często podczas deszczu, w błocie, na śniegu i w tym podobnych warunkach, należy skrócić odstępy czasowe pomiędzy konserwacją.

PRZECHOWYWANIE ROWERU

Jeśli nie będziesz korzystać z roweru przez dłuższy czas (w okresie zimowym itp.), zalecamy jego przechowywanie w suchym i wentylowanym miejscu. Pamiętaj, że w napompowanych oponach stopniowo spada ciśnienie powietrza. Przechowuj rower oczyszczony i zabezpieczony przed korozją. Ustaw przerzutkę na najmniejszą zębatkę przednią i tylną. W ten sposób dojdzie do poluzowania linek i sprężyn.

SPECYFIKA ROWERÓW ELEKTRYCZNYCH

Bateria

Akumulator ma ograniczoną żywotność w zależności od kilku czynników:

- » Liczba cykli ładowania: wraz ze wzrostem liczby ładowań baterie tracą maksymalną pojemność
- » Temperatura przechowywania i pracy: akumulator traci maksymalną wydajność w bardzo niskich lub wysokich temperaturach
- » Wiek baterii: pojemność baterii spada z czasem, jeśli nie jest ładowana. Zaleca się ładowanie nieużywanej baterii co 3 miesiące

UWAGA:

- » Używaj tylko oryginalnych akumulatorów zatwierdzonych dla danego typu roweru
- » Używaj tylko oryginalnej ładowarki dostarczonej przy zakupie roweru
- » Podczas obsługi akumulatora i ładowarki unikaj kontaktu z wodą i otwartym ogniem
- » Nie modyfikuj ładowarki ani baterii ani ich nie rozbieraj
- » Nie wolno gwałtownie odłączać naładowanej baterii od ładowarki ani gwałtownie usuwać jej z gniazda w ramie
- » Nie przechowuj baterii w wysokiej temperaturze (jak np. we wnętrzu samochodu w upalny dzień) - istnieje ryzyko wybuchu i pożaru
- » Wyższa temperatura akumulatora podczas pracy jest normalna, ale zwróć uwagę na wyjątkowo wysoką temperaturę, oznaki dymu lub dym.
- » Baterię należy trzymać z dala od dzieci i zwierząt
- » **Nigdy nie modyfikuj mechanicznie elementów roweru elektrycznego ani nie ingeruj w jego oprogramowanie.**
- » **Jazda na rowerze elektrycznym różni się od jazdy na zwykłym rowerze. Zanim wjedziesz na drogę lub w teren, upewnij się, że jesteś dobrze zaznajomiony z funkcjami i specyfiką działania twojego roweru elektrycznego!**

GWARANCJA I WARUNKI GWARANCJI

Po przejechaniu ok. 100 km, jednak najpóźniej w ciągu 1 miesiąca od nabycia roweru umów się na przegląd serwisowy

w sklepie, w którym kupiłeś rower. W ramach przeglądu gwarancyjnego zostanie zrealizowana kontrola i regulacja roweru. Przegląd ten może odkryć wady i umożliwi wysokiej jakości regulację komponentów po początkowym użytkowaniu. Usterki powstałe na skutek niezrealizowania przeglądu gwarancyjnego nie zostaną objęte gwarancją.

Sprzedawca udziela gwarancji na jakość materiału i jego opracowanie. Gwarancja obejmuje wady, które znajdują się na przedmiocie sprzedaży w momencie jego odbioru przez nabywcę. Gwarancja na ramę roweru dotyczy wyłącznie pierwotnego lakieru.

Warunki gwarancji:

- » rower należy sprzedawać jako zmontowany, nie posiadający wad, zaprezentowany i przygotowany do jazdy
- » produkt należy wykorzystywać wyłącznie do tego celu, do którego został wyprodukowany
- » podczas korzystania z gwarancji Klient przedkłada kompletny i czysty rower, kompletnie wypełnioną kartę gwarancyjną oraz dowód kupna
- » gwarancja na amortyzowane widelce i amortyzatory podlega warunkom gwarancji autoryzowanych importerów poszczególnych marek

Prawo wynikające z gwarancji wygasa:

- » w przypadku stwierdzenia, że do uszkodzenia produktu doszło z winy użytkownika, na skutek nieprofesjonalnej realizacji naprawy, nieprawidłowego przechowywania, wypadku, używania produktu do celów, do którego nie są przeznaczone rama ani komponenty itd.
- » na skutek niezrealizowania roszczenia

wynikającego z gwarancji w okresie gwarancji

- » jeśli produkt nie był prawidłowo użytkowany i konserwowany zgodnie z instrukcją
- » jeśli w przypadku dochodzenia roszczenia wynikającego z gwarancji nie została przedłożona prawidłowo i kompletnie wypełniona karta gwarancyjna
- » jeśli chodzi o zwykłe zużycie poszczególnych części
- » po dokonaniu jakichkolwiek przeróbek produktu (np. po wymianie części w amortyzowanym widelcu, po nieprawidłowej wymianie widelca czy amortyzatora, po zastosowaniu nowego lakieru do ramy itp.)
- » po wymianie komponentów, na skutek której dojdzie do zmiany geometrii roweru lub obciążenia ramy
- » na skutek niedochodzenia roszczenia wynikającego z gwarancji natychmiast po stwierdzeniu usterki

Gwarancja nie obejmuje:

A) w przypadku ramy

- » zerwanych lub zdeformowanych gwintów
- » pęknięcia haka przerzutki. Część ta przeznaczona jest do ochrony ramy i przerzutki przed uszkodzeniem podczas uderzenia i jest ona skonstruowana tak, aby podczas uderzenia pękła wcześniej niż rama lub przerzutka.
- » uszkodzeń ramy i osprzętu powstałych na skutek jazdy z pękniętym lub skrzywionym hakiem przerzutki
- » zmiany koloru lakieru bądź naklejek powodu ekspozycji na intensywne nasłonecznienie i promienie UV.

B) w przypadku przedniego widelca

- » naruszenia geometrii goleni wewnętrz-

- nych i zewnętrznych
- » zerwanych lub zdeformowanych gwintów
- » usterek typu powstanie luzu
- » usterek powstałych na skutek oddziaływania zanieczyszczeń lub wody wewnątrz widelca
- » deformacji rury sterowej lub uszkodzenia korony widelca na skutek wypadku i nadmiernego obciążenia

C) w przypadku pozostałych komponentów

- » usterek typu powstanie luzu
- » odgięciu skrzywienia podczas pedałowania
- » wgniecionych, skorodowanych lub zanieczyszczonych bieżni łożysk
- » zerwanych lub zdeformowanych gwintów, uszkodzeń osi suportu
- » deformacji siodła, zgięcia stelaża siodła i uszkodzenia pokrycia siodła
- » usterek amortyzatora, przy których doszło do uszkodzenia jego geometrii (wypadek lub nadmierne obciążenie przy niewłaściwej regulacji) i ubytków powietrza lub wycieku oleju spowodowanych na skutek przedostania się zanieczyszczeń lub wody pod uszczelkę, zarysowań na goleniach wewnętrznych oraz korozji
- » hałasu ani wibracji przy hamowaniu

Producent i dystrybutor nie ponoszą żadnej odpowiedzialności ani zobowiązań za obrażenia ani jakiegokolwiek inne szkody powstałe podczas użytkowania roweru i jego komponentów.

Okres gwarancji

Sprzedawca udziela gwarancji na nabyty wyrób zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Warunki gwarancji i specyfikacje e-bike:

- » okres gwarancji na akumulator (baterię) wynosi 24 miesiące i nie dotyczy zjawiska spadku pojemności spowodowanego bieżącym użytkowaniem.
- » jakkolwiek ingerencja w ograniczenie prędkości (25km/h) jest niebezpieczna, jej stwierdzenie skutkuje utratą gwarancji.
- » jakkolwiek ingerencja czy modyfikacja akumulatora jest zakazana, a w przypadku jej stwierdzenia gwarancja traci ważność.

Gwarancja traci ważność, a reklamacje nie będą uznane w następujących przypadkach:

- » wady spowodowane normalnym użytkowaniem.
- » niewystarczająca konserwacja roweru i systemu elektrycznego wspomagania.
- » naprawa/naprawy nie były wykonywane w certyfikowanym centrum serwisowym.
- » wada została spowodowana przez nieautoryzowane modyfikacje roweru lub systemu wspomagania elektrycznego.
- » wady spowodowane ingerencją zewnętrzną.
- » akumulator nie był używany zgodnie z zalecanymi procedurami.
- » Nie używaj innych ładowarek i elementów zasilania niż te, które są dostarczane z rowerem.
- » Nie wystawiaj roweru na bezpośrednie działanie promieni słonecznych, rower ma zabezpieczenie termiczne dla napędu elektrycznego. Nigdy nie zanurzaj baterii, ładowarki ani innych części elektrycznych w wodzie lub innym płynie.
- » Nigdy nie myj roweru ze wspomaganie elektrycznym myjką ciśnieniową

(„Karcher” itp) i zawsze wyjmuj baterię przed myciem roweru

Reklamacja

Reklamacja ma zawsze charakter usuwalnej wady, która usuwana jest poprzez wymianę części lub specjalistyczną kalibrację. Po naprawie Klient może należycie korzystać z produktu.

DOŻYWOTNIA GWARANCJA

Począwszy od roku 2015, producent rowerów GT Bicycles rozszerza zwykłą gwarancję statutową na ramę roweru na gwarancję dożywotnią. Rozszerzona gwarancja udzielana jest jedynie pierwszemu właścicielowi i obejmuje rowery kupione u autoryzowanego sprzedawcy detalicznego rowerów GT. Warunkiem jest zakup roweru u sprzedawcy detalicznego w Polsce oraz zarejestrowanie jego właściciela na stronie internetowej www.gtbicycles.pl.

Dożywotnia gwarancja obejmuje

Dożywotnią gwarancją objęte są wady materiałowe, konstrukcyjne i produkcyjne ramy roweru w przypadku modeli 2015 i nowszych. Rozszerzenie to nie obejmuje rowerów GT kategorii Gravity (downhill, enduro), Freeride, Dirt Jump i BMX. Z rozszerzenia gwarancji nie można skorzystać w przypadku powłoki lakierniczej ramy i jej elementów dodatkowych (takich jak osłony, przelotki, nity, inserty, itp.).

Dożywotnia gwarancja nie obejmuje

Ramy rowerów do dyscyplin grawitacyjnych oraz Freeride i Dirt Jumping, jakimi są np modele Fury, Sanction, Distortion, Ruckus i LaBomba mają dwuletnią gwa-

rancję liczoną od daty sprzedaży u autoryzowanego sprzedawcy wpisanej w karcie gwarancyjnej. Gwarancja obejmuje wady produkcyjne i wykonawcze.

Komponenty marki GT, akcesoria montażowe ramy, powłoka lakiernicza, w tym kolor, grafika i napisy objęte są okresem gwarancyjnym wynoszącym jeden rok od daty sprzedaży u autoryzowanego sprzedawcy wpisanej w karcie gwarancyjnej. Blaknięcie koloru i naklejek z powodu ekspozycji na działanie promieni słonecznych czy innego promieniowania UV nie jest objęte gwarancją.

Widelce amortyzowane i pozostałe komponenty wykonane przez innych producentów nie są objęte gwarancją GT jako producenta roweru, a osobnymi gwarancjami swoich producentów.

Warunki dożywotniej gwarancji:

Gwarancja obejmuje jedynie rowery zakupione u sprzedawcy detalicznego w Polsce i przysługuje wyłącznie pierwszemu właścicielowi roweru GT po zarejestrowaniu na stronie www.gtbicycles.pl. Rozszerzenia gwarancji nie można przynieść na żadną inną osobę. W przypadku każdej reklamacji gwarancyjnej należy dostarczyć rower do sprzedawcy detalicznego gdzie został on zakupiony. Z rowerem trzeba dostarczyć oryginalny dowód zakupu (dowód zakupu przechowuj w bezpiecznym miejscu!) i unikalny kod dożywotniej gwarancji uzyskany podczas rejestracji roweru on-line. Niniejszą dożywotnią gwarancją objęte są wyłącznie kompletnie zmontowane rowery zgodnie z ustalonymi warunkami autoryzowanego sprzedawcy detalicznego marki GT.

Niniejsza dożywotnia gwarancja nie obejmuje rowerów narażonych na nadużycia, zaniedbanych, niewłaściwie naprawianych, niewłaściwie konserwowanych, przebudowanych, modyfikowanych, uszkodzonych w wyniku wypadku lub narażonych na inne niezwykłe, nieuzasadnione lub niewłaściwe użytkowanie. Gwarancja nie obejmuje uszkodzenia w wyniku normalnego zużycia części łącznie ze zmęczeniem materiału. Uszkodzenie w wyniku zmęczenia materiału oznacza, że rama została uszkodzona w wyniku normalnego zużycia. Właściciel jest zobowiązany do dokonywania regularnych przeglądów ramy i całego roweru. Wszelkie koszty związane z serwisem gwarancyjnym, ponosi właściciel roweru.

Naprawa przy skorzystaniu z dożywotniej gwarancji

W okresie objętym dożywotnią gwarancją firma GT uszkodzoną ramę naprawi lub według możliwości wymieni za taką samą lub podobną i porównywalną ramę, która jest dostępna w chwili złożenia roszczenia gwarancyjnego. Dożywotnia gwarancja dotyczy tylko oryginalnej ramy. Nowa rama wymieniona na gwarancji ma standardowy 2-letni okres ochrony. Wszelkie koszty związane z uruchomieniem roweru które powstały ze względu na specyfikę 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.

Proszę starannie przechowywać dokumenty, które zostały dostarczone wraz z rowerem!



www.gtbicycles.pl

Aspire Sports s.r.o. / Sochorova 40 / 616 00 Brno / e-mail: aspire@aspire.eu

www.aspire.eu

© 2019 Aspire Sports s.r.o.