

**INSTRUKCJA UŻYTKOWNIKA
KARTA GWARANCYJNA**



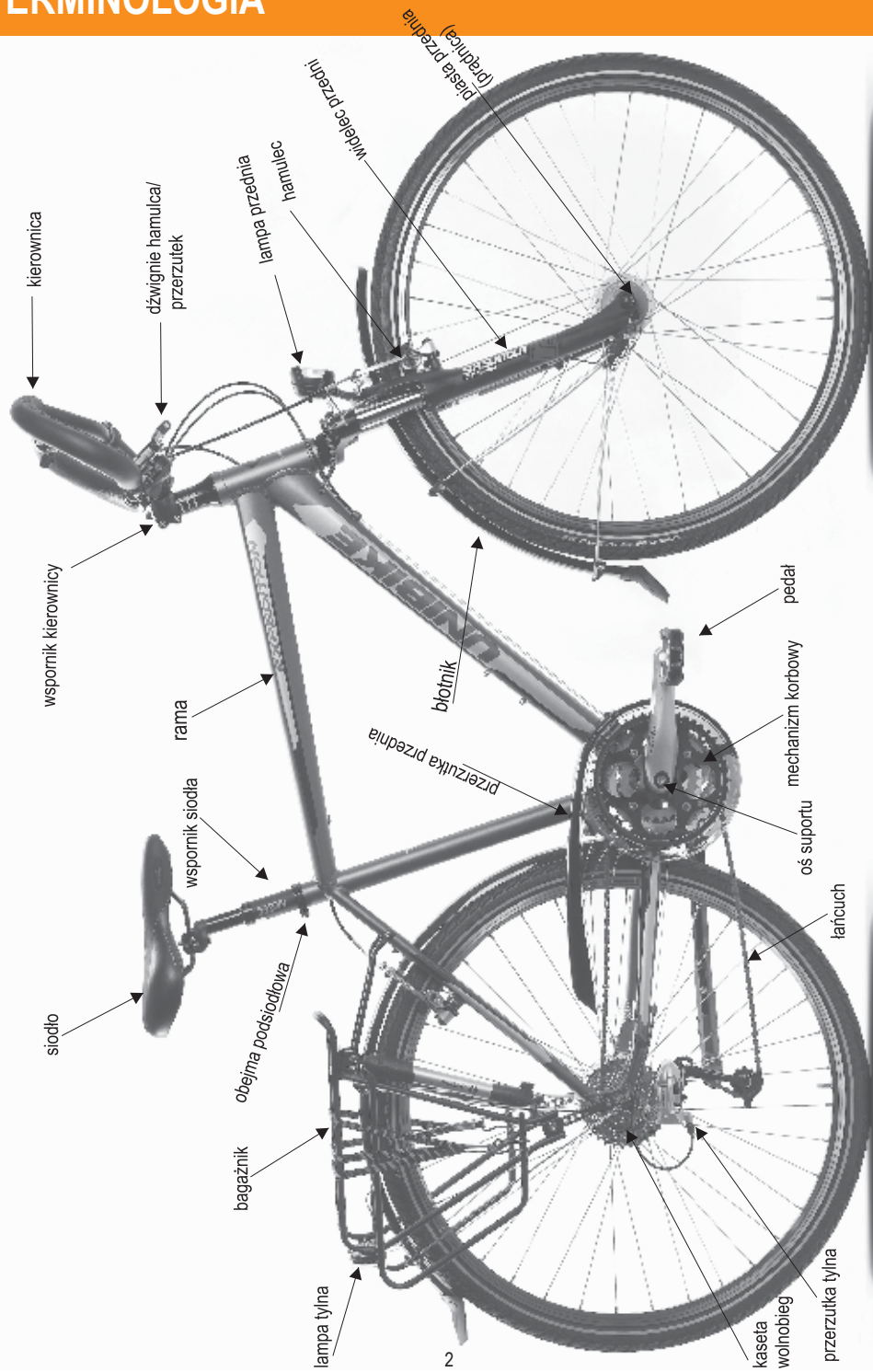
UNIBIKE

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



TERMINOLOGIA	2
INSTRUKCJA OBSŁUGI ROWERU	4
Podstawowe zasady bezpiecznego użytkowania roweru	
Przed rozpoczęciem jazdy należy sprawdzić	
BIEŻĄCA OBSŁUGA ROWERU	5
Rama	
Siodelko	
Układ kierowniczy	
Koła	
Obręcze kół	
Opony	
Zawory dętki	
Widelec amortyzowany	
Układ napędowy	
Układ hamulcowy	
Bagażniki	
Kółka podporowe do rowerów dziecięcych	
Czyszczenie i konserwacja	
Ochrona Środowiska	
Klasyfikacja rowerów	
WARUNKI GWARANCJI	12

INSTRUKCJA OBSŁUGI

Dziękujemy za zakupu 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. Niżej instrukcja nie jest podręcznikiem do diagnozowania niesprawności i dokonywania napraw roweru. Zapoznaj ona użytkownika roweru jedynie z podstawowymi czynnościami obsługowymi (wstępna regulacja, bieżąca obsługa i prawidłowa konserwacja). W przypadku bardziej skomplikowanych napraw zalecamy z korzystania 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 odbłasków oraz systemów oświetlenia.
 3. Rower wyposażony w odbłaski: przedni biały, tylny czerwony oraz dodatkowe odbłaski na kołach i pedalach jest bardziej widoczny dla innych użytkowników ruchu drogowego.
 4. Upewnij się czy twój rower wyposażony jest w odpowiedniej wielkości ramę oraz czy swobodnie możesz operować dźwigniami hamulca.
 5. Bezpieczeństwo rowerzysty znacznie poprawia jasny kolor ubioru z odbłaskowymi 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 rowerów niedopasowanych 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 oraz 29er zostały zaprojektowane i wyposażone do zastosowań wyczynowych. W związku z tym należy stosować specjalistyczną odzież do jazdy na rowerze oraz kask rowerowy.
 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, bowiem istnieje niebezpieczeństwo podczas zbliżania się do podłoża z różnicą poziomów, co może spowodować jej utratę. W związku z rozstawem kółek bocznych istnieje niebezpieczeństwo zacementowania w przypadku zbyt bliskiego podjechania 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
 - rower dziecięcy koła 20" – wiek 6-8 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 50 kg
 - rower młodzieżowy koła 24" – wiek 8-13 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 80 kg
 - rower na kołach 26" i 28" – maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 140kg
- UWAGA! Przy zakupie roweru pytaj sprzedawcę, czy jest odpowiedni dla Twojego wzrostu i ciężaru ciała, a jeśli przeznaczony jest dla dziecka, czy jest właściwy dla niego.**
13. Jeżeli rower wyposażony jest w bagażnik tylny, jego maksymalne obciążenie wynosi 25kg. Informacja ta umieszczona jest również na bagażniku. Bagażniki montowane w rowerach UNIBIKE nie są zaprojektowane do ciągnięcia przyczepki.
 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 jakiegokolwiek zmiany 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 fotelik dziecięcy z odpowiednimi atestami.
 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 wyregulowany do wzrostu i wagi dziecka oraz 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 umocowanie 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 aby 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 kroczem stojącego nad nią rowerzysty powinien wynosić minimum 10cm w przypadku rowerów terenowych (MTB, CROSS). W przypadku rowerów trekkingowych i miejskich wartość ta może być nieco niższa. Dobór właściwego rozmiaru ramy, to nie tylko warunek bezpieczeństwa ale również gwarancja satysfakcji z użytkowania roweru.



2. Siodełko

Właściwa pozycja siodełka jest bardzo istotnym czynnikiem w osiągnięciu najlepszych parametrów jezdnych oraz komfortu na rowerze. Łącząc siodełko ze wspornikiem siodełka należy śrubę (śruby) dokręcić momentem 18Nm. Następnie sprawdzić jakość połączenia. Należy zwrócić szczególną uwagę aby jarzemko siodełka znajdowało się w granicach podziałki na prętach stelaża siodełka, a w przypadku braku podziałki w centralnej części prętów stelaża.

Wysokość ustala się po opuszczeniu korby mechanizmu 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 siodełka z rury podsiodłowej poniżej 85mm licząc od dolnej krawędzi wspornika niezależnie od oznaczeń producenta wspornika siodełka. W przypadku wsporników które posiadają oznaczenie MAX lub MIN INSERTION powyżej 85mm należy stosować się do oznaczeń producenta wspornika siodełka. Śrubę obejmującą wspornik siodełka 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.

3. Układ kierowniczy

Kierownica powinna być pewnie połączona z widelcem.

Wysokość kierownicy regulujemy po przez regulowanie wysokości 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 znajdującą się po prawej stronie wspornika, ustawić żądany kąt a następnie dokręcić mocno śrubę momentem 10 Nm. Po regulacji należy sprawdzić poprawność montażu po przez silny nacisk na kierownicę.

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.



INSTRUKCJA OBSŁUGI

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

4. Koła

Prawidłowo wyregulowane koło powinno obracać się płynnie, bez zacięć. Koło przednie wyposażone w piaستę 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 szybkozamykaczami.

Dźwignie szybkozamykaczy 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 skutkiem tej operacji 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 zakontrolować uważając, aby stożki nie zmieniły położenia. Jeżeli po zamontowaniu kół do roweru okaże się, że koła obracają się z oporem, regulację należy powtórzyć.

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 na nową. 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 regularnie należy je czyścić.

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 bocznej powierzchni 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 zapewni najlepsze właściwości jezdne.

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

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

Przed wyjazdem dobrze jest zakupić i zabrać ze sobą łatkę do naprawy dętki oraz specjalne łyżki pomagające zdjąć/złożyć oponę na obręcz. Dobrym rozwiązaniem zarówno prewencyjnym jak i zabezpieczającym oponę przed przebieciem jest stosowanie płynu Schwalbe DOC BLUE.

Sposób wymiany dętki przedstawia diagram:



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

7. Zawory dętki.

W naszych rowerach stosujemy dwa rodzaje zaworów:

zawór Schraedera - zawór samochodowy, AV,

zawór Presta - tzw. francuski, stosowany w rowerach wyczynowych, SV.

Pompka rowerowa, której używasz musi posiadać odpowiednią końcówkę pasującą do konkretnego typu zaworu.



8. Widelec amortyzowany.

Prawie wszystkie oferowane modele rowerów wyposażone są w amortyzowane widelce przednie. Niektóre widelce amortyzowane posiadają możliwość regulacji twardości, dzięki temu zapewniają wyższy komfort w czasie jazdy. Regulator twardości znajduje się w górnej części goleni widelca - na koronie. Jeśli chcemy aby widelec był bardziej twardy, obracamy regulatorami w kierunku "+", jeżeli widelec ma pracować "międko" obracamy regulator w kierunku "-". Regulację należy wykonywać ręcznie, obracając regulatorami na obu goleniach o taką samą ilość obrotów. Obracamy regulatorem tylko do wycucia oporu. Użycie do regulacji kombinerek lub innych narzędzi może doprowadzić do uszkodzenia regulatora.

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

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. Okresowe uzupełnianie smaru wewnątrz goleni gwarantuje odpowiednie zabezpieczenie przed dostawaniem się wody do wnętrza amortyzatora oraz płynną jego pracę. Nie wykrycie w odpowiednim czasie braku smaru (tzw. praca na sucho) w szybkim tempie doprowadzi do wyrobienia się tulei ślizgowych a w konsekwencji powstanie nadmiernego luzu.

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 osł 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. Zaniedbanie prowadzi do rozkalibrowania otworów w korbach. Również użytkowanie roweru z nie dokręconym wkładem suportowym może doprowadzić do wyrobienia się tulei suportowej, co jest praktycznie równoznaczne ze zniszczeniem ramy.

Rowery najwyższej klasy wyposażone zostały w suport typu Shimano Hollowtech gdzie oś zintegrowana jest z prawym ramieniem korby. Tutaj ryzyko wystąpienia luzu jest najmniejsze. Do likwidacji luzu służą specjalistyczne klucze 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 przełożeń.

• **Pedały** - Pedały powinny być mocno dokręcone do korb mechanizmu za pomocą specjalistycznego klucza o długim ramieniu. Zbyt słabo dokręcony pedał na pewno wyrwie się z korby niszcząc gwint. 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. Usunięto powstały luz dopiero wtedy kontynuuj dalsze użytkowanie roweru.*



INSTRUKCJA OBSŁUGI

- **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, niemożliwym 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.

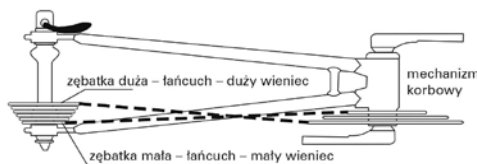
Ważnym elementem który przedłuża żywotność układu napędowego jest odpowiednie i okresowe jego smarowanie. Przed smarowaniem łańcucha należy umyć wodą w celu wypłukania piasku, a po wytarciu i osuszeniu zakonserwować go przeznaczonymi do tego celu preparatami, składającymi się z lekkich olejów z dodatkiem teflonu. Należy również zwrócić uwagę iż zbyt obfite smarowanie łańcucha przynosi efekt odwrotny od zamierzonego. Degradacja następuje wówczas szybciej, niż łańcucha rzadko konserwowanego.

Nie smarować łańcucha smarem stałym np. Towlot.

UWAGA! - Zużycie łańcucha oraz kół zębatach nigdy nie jest objęte gwarancją. Wygięte zębataki i wylamane zęby, zerwane łańcuchy i odkształcone przednie przerzutki są w większości przypadków konsekwencją nieumiejętnej zmiany przełożeń(wykonywanych pod obciążeniem).

- **Wolnobieg / Kaseta** - 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 zębataki wolnobiegu lub kasety.

Zabrania się pod rygorem utraty uprawnień z tytułu niezgodności z umową, jazdy rowerem, gdy łańcuch będzie pracował po przekątnej (po przekosie).



10. Przerzutki

Zarówno przednia jak i tylna przerzutka wymagają 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 zębatakach 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 zębatach mechanizmu korbowego. Krawędź zewnętrznej prowadnicy przerzutki powinna znajdować się w odległości 1-3mm od dużej zębataki, 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 zębataka z przodu i najmniejsza z tyłu - ustawić przerzutkę przy pomocy śruby regulacyjnej H tak , aby najmniejsza zębataka i dwa kółka prowadzące wózek przerzutki znalazły się w jednej linii. Jeżeli skutkiem tej operacji nastąpiło wyluzowanie linki, to należy ten luz skasować baryłkowym pokrętelem regulacyjnym stanowiącym gniazdo pancerza linki przerzutki tylnej.

W pozycji łańcucha: mała zębataka z przodu i duża zębataka 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.

11. 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 zębataki kasety/wolnobiegu na większą, zaś pociągnięcie mniejszej dźwigni spowoduje zmianę pozycji łańcucha z większej zębataki 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 zębatakę, do siebie na większą zębatakę.

12. Piasty wielobiegowe.

Sterowanie pracą mechanizmu zmiany biegów w piaście tylnej odbywa się przy pomocy manetki umieszczonej z prawej strony kierownicy. Regulacja piast wielobiegowych polega na ustawieniu w linii dwóch znaczników umiejscowionych 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 odpowiedniej pozycji. Zaznaczona jest ona na manetce. Następnie obracając regulatorem przy manetce ustawić znaczniki w prawidłowej pozycji.

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 cztery rodzaje hamulców - V-brake, hamulce tarczowe hydrauliczne, bębnowe (torpedo) w piaście tylnej oraz rolkowe stosowane w piastach wielobiegowych.

• **Hamulce V-Brake** - stosowane w większości rowerów. 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 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 czarnej klocka. Wymiana klocków powinna nastąpić w momencie starcia się rowków na ich powierzchni. Linki hamulcowe nie mogą być przetarte i postrzępione.

• **Hamulce tarczowe** - stosowane w rowerach sportowych. 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.

UWAGA! W razie konieczności zdjęcia koła należy bezzwłocznie pomiędzy okładziny hamulcowe włożyć element zabezpieczający. Umyślnie lub przypadkowe naciśnięcie klamki hamulca, w przypadku braku zabezpieczenia, może doprowadzić do zapowietrzenia się układu hamulcowego.

UWAGA! Tarcze hamulcowe rozgrzewają się w trakcie użytkowania do bardzo wysokich temperatur. Nierozważne postępowanie może prowadzić do poważnych oparzeń.

• **Hamulce bębnowe (torpedo)** - stosowane w rowerach miejskich. Działają po obrocie korb mechanizmu do tyłu. Hamulce tego typu nie wymagają bieżącej regulacji, a w przypadku, gdy zmniejszy się siła hamowania, należy zwrócić się do serwisu celem wymiany okładzin.

• **Hamulce rolkowe** - stosowane w rowerach miejskich. Tak jak w przypadku hamulców bębnowych (torpedo) nie wymagają bieżącej obsługi. Po pewnym czasie, na skutek wydłużenia się linki hamulca, może zwiększyć się skok dźwigni hamulca do momentu rozpoczęcia hamowania. W takim momencie należy zmniejszyć długość roboczej części linki hamulca poprzez dokręcenie tulejki regulacyjnej, znajdującej się przy dźwigni hamulca. Po regulacji należy sprawdzić czy koło obraca się swobodnie. Jeżeli nie to należy ponownie regulację.

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.

14. Bagażniki.

Rowery turystyczne UNIBIKE wyposażone są w bagażnik tylny. Bagażnik przykręcany jest za pomocą czterech śrub do ramy z siłą 6Nm. W niektórych bagażnikach stosowane są również ramiona regulowane, które również przykręcamy 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. Z uwagi na zbyt wiele różnych systemów mocujących foteliki dziecięce do bagażnika firma UNIBIKE nie ponosi odpowiedzialności za bezpieczeństwo użytkowników korzystających z takiego typu mocowania fotelika.

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 umocowanie oraz czy nie ma żadnych luźnych elementów, pasków, które mogą dostać się między szprychy koła.

- bagaż przesuwający się w czasie jazdy może doprowadzić do wypadku.

INSTRUKCJA OBSŁUGI

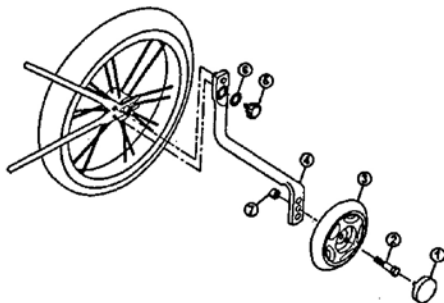
- upewnić się aby bagaż został równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika.
- zalecamy aby umieścić odblask lub oświetlenie w taki sposób żeby nie zostało zasłonięte przez przewożony bagaż. Maksymalne dozwolone obciążenie bagażnika wynosi 25kg. Informacja ta umieszczona jest również na bagażniku.

15. Kółka podporowe do rowerów dziecięcych.

Jazda z podporowymi kółkami bocznymi nie gwarantuje zachowania równowagi w każdej sytuacji, bowiem istnieje niebezpieczeństwo podczas zbliżania się do podłoża z różnicą poziomów, co może spowodować jej utratę. W związku z rozstawem kółek bocznych istnieje niebezpieczeństwo zaccapenia w przypadku zbyt bliskiego podejścia do niej lub wykonywania manewrów w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

Instrukcja motaży: Śrubę 2 przełożyć przez kółko oraz stelaż a następnie dokręcić nakrętką 7. Zestaw: kółko plus stelaż przymocować bezpośrednio do ramy śrubą 5, zastosować podkładkę sprężystą, ząbkowaną 6.

Sposób montażu przedstawia poniższy diagram:



16. Czyszczenie i konserwacja.

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 szczotką zamoczoną w wodzie. Nie należy stosować urządzeń wysokociśnieniowych typu Karcher. Po myciu należy rower kilka razy obrócić do góry kołami, aby umożliwić wypłynięcie wody z rur. Można używać szamponów samochodowych. Dla atrakcyjnego wyglądu roweru można woskować jego części malowane. 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 błota i soli po każdej jeździe. Nie przechowywać roweru w okresie zimy na balkonie. Rower na ten okres 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. 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.

17. 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).



18. Klasyfikacja rowerów.

Grupa rowerów	Opis	Modele rowerów
KID	Rowery specjalnie zaprojektowane dla dzieci i młodzieży. Rozmiar kół 16", 20", 24". Aby poruszać się po drogach publicznych niezbędne jest wyposażenie we wszystkie konieczne elementy zgodne z kodeksem drogowym.	Daisy, Viking, Mimi, Pilot, Roxi, Raptor, Princess3, Princess 6
MTB COMFORT	Sportowe rowery turystyczne na kołach 26". 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 zgodne z kodeksem drogowym.	Emotion, Emotion EQ
MTB SPORT	Sportowe rowery terenowe na kołach 26", 27.5" 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 zgodne z kodeksem drogowym.	Mission, Move, Fusion, Fusion Disc, Evolution, Flite, Export
29ER	Sportowe rowery terenowe na kołach 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 zgodne z kodeksem drogowym.	Mission29, Fusion29, Evo29, Flite29, Expert29
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 zgodne z kodeksem drogowym.	Flash, Flash EQ, Crossfire, Crossfire DISC, Viper, Zethos, Xenon
TREKKING	Rowery turystyczne 26", 28". W standardzie błotniki, bagażnik oraz komplet oświetlenia. W pełni wyposażone i przystosowane do jazdy po drogach publicznych zgodnie z kodeksem drogowym.	Trawers, Pamir, Vision, Voyager, Expedition, Globetrotter
CITY	Rowery miejskie, wyposażone w piasty wielobiegowe lub tylko przerzutkę tylną. Łatwe w obsłudze, z dużą możliwością regulacji pozycji użytkownika. W standardzie błotniki, bagażnik oraz komplet oświetlenia. W pełni wyposażone i przystosowane do jazdy po drogach publicznych zgodnie z kodeksem drogowym.	Retro, OldSchool, Trafic, Citizen, Rotterdam, Amsterdam

UNIBIKE życzy bezawaryjnej eksploatacji roweru, wspaniałej zabawy i relaksu podczas kolarskich wypraw.

WARUNKI GWARANCJI

1. Sprzedawca (gwarant) udziela 24 miesięcznej gwarancji na zakupiony rower. Czas trwania gwarancji rozpoczyna się w dniu zakupu.
2. Sprzedawca zapewni dobrą jakość oraz sprawne działanie roweru. Rower wydany klientowi powinien być po tzw. przeglądzie „0” - całkowicie zmontowany, wyregulowany i gotowy do natychmiastowej eksploatacji. Przegląd „0” jest bezpłatny.
3. Rowery sprzedawane bez przeglądu „0” (niezmontowane, niewyregulowane, w stanie niekompletnym) lub zakupione wysyłkowo nie są objęte gwarancją. W tym przypadku nabycie praw wynikających z gwarancji producenta możliwe jest wyłącznie po dokonaniu przeglądu, zgodnie z pkt. 4.
4. Konsument może realizować uprawnienia wynikające z gwarancji producenta poza punktem zakupu, jeżeli w wybranym przez siebie punkcie sprzedaży rowerów UNIBIKE dokona dodatkowego, płatnego przeglądu. Fakt ten musi zostać potwierdzony w karcie gwarancyjnej wraz z opisem stanu roweru. Lista dystrybutorów rowerów UNIBIKE znajduje się na stronie www.unibike.pl
5. Cena za przegląd opisany w pkt. 4 wynosi 10% ceny sprzedaży roweru.

6. Jeżeli towar jest niezgodny z umową, kupujący może żądać doprowadzenia go do stanu zgodnego z umową poprzez nieodpłatną naprawę, a w przypadku, gdy naprawa nie jest możliwa lub nieopłacalna ma prawo żądać wymiany towaru na zgodny z umową. Sprzedawca zobowiązany jest do ustosunkowania się do żądania kupującego w terminie 14 dni. W razie niedotrzymania tego terminu uważa się, że sprzedawca uznał żądania kupującego za uzasadnione. Przy określeniu odpowiedniego czasu naprawy lub wymiany, uwzględnia się zakres naprawy i konieczność wykonania niezbędnych prób i testów drogowych po wykonanej naprawie. Termin naprawy musi być podany kupującemu w momencie zgłoszenia przez niego niezgodności z umową. W ramach gwarancji wymienia się lub naprawia uszkodzone części na koszt gwaranta. Kupującemu przysługuje prawo wymiany roweru lub zwrotu gotówki, jedynie w przypadku stwierdzenia wady fabrycznej niemożliwej do usunięcia. Kupujący nie może odstąpić od umowy, gdy niezgodność towaru konsumpcyjnego z umową jest nieistotna.

7. Do wad istotnych zalicza się:

- krzywa rama (dwuśladowość)
- pęknięcie ramy na skutek wady materiału
- asymetria widelca
- pęknięcie osi mechanizmu korbowego
- pęknięcie obręczy kół na skutek wady montażowej.

Wystąpienie w/w wady po raz drugi upoważnia kupującego do żądania wymiany roweru lub zwrotu gotówki.

8. Realizacja uprawnień i obowiązków gwarancyjnych, w tym zgłaszanie i przyjmowanie roweru do naprawy, dokonywana jest w punkcie napraw Sprzedawcy, pod adresem Sprzedawcy wskazanym przez niego w karcie gwarancyjnej wydanej Kupującemu.

9. Rower musi być czysty. Sprzedawca lub działający w imieniu sprzedawcy punkt napraw ma prawo odmówić przyjęcia do naprawy brudnego roweru lub obciążyć kupującego kosztami mycia. Kupujący traci w/w uprawnienia, jeżeli przed upływem dwóch miesięcy od stwierdzenia niezgodności towaru z umową nie zawiadomi o tym sprzedawcy.

10. 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 zębatach wolnobiegu i kasety. Kupujący 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

Nie ogranicza to swobody w zawarciu umowy pomiędzy sprzedawcą a kupującym o wykonaniu dodatkowego, odpłatnego przeglądu roweru.

11. Uszkodzony rower musi być dostarczony do punktu napraw w stanie w jakim uległ awarii. Dostarczenie do punktu napraw wymontowanych części, które uległy uszkodzeniu nie będzie traktowane jako zgłoszenie niezgodności z umową, a naprawa lub wymiana części nastąpi na koszt kupującego.

12. 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 nie dokręconych śrub osi suportowej
- 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 lub brakiem okresowej konserwacji.
- uszkodzenie (popęknięcie) bocznej powierzchni opony na skutek jazdy ze zbyt niskim ciśnieniem w oponach lub przechowywanie roweru narażonego na bezpośrednie działanie promieni słonecznych.

13. Przyczyną wielu uszkodzeń nie objętych gwarancją są uszkodzenia mechaniczne powstałe w wyniku przeciążeń lub wypadków. Najbardziej typowe to:

- uszkodzenie, zdeformowanie obręczy i związane z tym pęknięcia szprych
- wygięcie lub złamanie haka tylnej przerzutki
- uszkodzenie tylnej przerzutki i szprych tylnego koła
- wygięcie wspornika siodła
- wygięcie lub złamanie stelaża siodła
- pęknięcie pokrycia siodła
- wygięcie zębatek mechanizmu korbowego i odkształcenie przedniej przerzutki, powstałe w wyniku zmiany przelożeń pod obciążeniem
- uszkodzenie podkowy, goleni lub korony widełka amortyzowanego
- naruszenie geometrii ramy

14. Części wymienione w ramach gwarancji są własnością gwaranta.

15. Punkt napraw, w momencie przyjmowania roweru do naprawy i później po naprawie, powinien, dla wyeliminowania ewentualnych nieporozumień, dokładnie opisać stan roweru. Sprawdzenie czy opis jest zgodny ze stanem faktycznym leży w interesie kupującego.

16. W przypadku odmowy przyjęcia roweru do naprawy gwarancyjnej przez sprzedawcę, kupujący ma prawo żądać pisemnego uzasadnienia.

17. Kupującemu przysługuje prawo odwołania od decyzji wydanej przez sprzedawcę. Odwołanie należy skierować do producenta, załączając komplet dokumentacji związanej z reklamacją.

18. Punkt napraw zobowiązany jest do odnotowania naprawy gwarancyjnej poprzez wpis w karcie gwarancyjnej.

19. Kupujący 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.

20. 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

21. Gwarancja obejmuje swoim zasięgiem terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

22. Niniejsze warunki gwarancji nie wyłączają, nie ograniczają ani nie zawieszają uprawnień kupującego wynikających z ustawy dn. 27-07-2002 r. o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej oraz zmiana Kodeksu cywilnego Dz.U. 141 poz 1176.

23. Potwierdzam, że zapoznałem się z warunkami gwarancji i nie wnoszę do nich zastrzeżeń.

Data sprzedaży

Podpis

Dane użytkownika / właściciela

Imię

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

Nazwisko

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

Adres

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

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

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

.....

Podpis i pieczęć firmowa sprzedawcy

Naprawę gwarancyjną zgłosić do :

--

KARTA GWARANCYJNA

NAZWA ROWERU / ROZMIAR / KOLOR

NR FABRYCZNY RAMY

DATA SPRZEDAŻY

ADNOTACJE SERWISU O PRZEGLĄDACH I NAPRAWACH

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