

WARUNKI GWARANCJI ROWERÓW MAFIABIKES

Większość rowerów Mafiabikes jest przeznaczonych do jazdy wyczynowej. Jeżeli zamierzasz korzystać z roweru na drodze, proszę upewnić się, że posiadasz odpowiednie wymagane prawem elementy, które na to pozwalają (przedni i tylny hamulec, osłonę łańcucha, reflektory, dzwonek).

GWARANCJA - WARUNKI

Jak złożyć reklamację

Reklamacje gwarancyjną będzie można złożyć poprzez odpowiedni wniosek, który znajdziesz na stronie internetowej www.rmdbike.com w zakładce Regulaminy. Jeżeli nie dostarczysz wszystkich wymaganych informacji o które jesteś proszony - twoja reklamacja może zostać odrzucona. Proszę skorzystać z naszego gwarancyjnego formularza informacyjnego i wypełnić go w całości.

Rowery & części

Jednoroczna gwarancja producenta obejmuje nieprzewidziane awarie/wady wszystkich części/składników, które nie mogą być traktowane jako przeciętne zużycie lub szkody powstałe w wyniku wypadków mających miejsce w trakcie normalnego użytkowania. Składający reklamację musi być pierwotnym właścicielem/nabywcą i musi przedstawić paragon w celu udowodnienia daty zakupu. W częściach/składnikach nie mogą być dokonywane jakiegokolwiek modyfikacje, a w tym śrutowanie i/lub malowanie/lakierowanie proszkowe, gdyż mogą one być związane z awarią.

WAŻNE- 1-tygodniowy serwis

Kiedy Twój rower zostanie wysłany do Ciebie za pośrednictwem sprzedaży wysyłkowej, jesteś zobowiązany upewnić się, że został on prawidłowo zmontowany. Pozwalamy Ci na samodzielny montaż. Jednakże musisz oddać rower przed rozpoczęciem użytkowania do serwisu na przegląd dokonywany przez wykwalifikowanego technika w celu uzyskania gwarancji, nie później jednak niż 7 dni od dnia otrzymania roweru. Ma to zapewnić, że zmontowałeś swój rower prawidłowo i że wszystko jest odpowiednio wyregulowane np. szprychy mogą potrzebować dokręcenia, być może łańcuch twojego roweru jest za luźny, hamulce mogą nie być prawidłowo ustawione, ciśnienie opon nieodpowiednie itd. Jeżeli nie dysponujesz dokumentem potwierdzającym serwis po tygodniu (podpisany i podstemplowany pokwitowaniem), to gwarancja Twojego roweru jest nieważna.

Przykłady elementów nieobjętych gwarancją:

- wygięte koła
- zużyte opony
- zużyte/zerwane łańcuchy (chyba że jednoznacznie wynika to z wady produkcji)
- zużyte koła zębate
- zużyte łożyska lub piasta wewnętrzna
- wygięty widelec/ rama / kierownica / osie / korby / pedały
- zużyte przewody hamowania

Przykłady elementów, które są objęte gwarancją jeżeli jest oczywiste, że nie występowały nadużycia w korzystaniu z roweru i rower był prawidłowo użytkowany (zwróć uwagę, że będzie istniała potrzeba dołączenia do reklamacji zdjęć obu stron twojego roweru, a następnie możesz zostać poproszony o zwrot wadliwego elementu):

- pęknięta lub połamana rama
- pęknięty lub połamany widelec
- pęknięta lub połamana kierownica
- pęknięta lub połamana piasta
- wada wewnętrznej osi suportu/kół
- widoczne wady produkcyjne jakiegokolwiek części lub składnika (powinny zostać zgłoszone niezwłocznie po zauważeniu)

Jeżeli naprawa lub wymiana nie jest możliwa, Mafiabikes zastrzega sobie prawo do zaoferowania alternatywy o równej lub większej wartości (kolor może się różnić) lub częściowy zwrot wartości zakupionego towaru proporcjonalny do pozostałego okresu przydatności produktu do użytku.

Oczekuje się od użytkownika, że będziesz utrzymywał swój rower w sprawnym stanie, jakiegokolwiek wady związane z nieprawidłowym utrzymaniem roweru lub brakiem czynności potrzebnych do utrzymania roweru w należytym stanie zostaną z łatwością wykryte przez naszych inżynierów i w większości takich przypadków reklamacje zostaną odrzucone.

Kiedy składasz reklamację, oczekuje się, że dostarczysz dokumentację zdjęciową całego roweru (zdjęcia obu stron, nawet jeżeli reklamacja dotyczy wady małego składnika), a w tym zdjęcia w zbliżeniu wadliwego składnika/składników. W większości przypadków następnie będzie wymagane odesłanie wadliwej części/składnika do naszej siedziby w celu

sprawdzenia.

KONTROLA przed pierwszą jazdą

Przed montażem

Proszę zwrócić uwagę - Twój rower został dostarczony w kartonie (pudełku) w stanie częściowo rozłożony na elementy składowe (system montażu SKD). To oznacza, że będzie wymagany podstawowy montaż i gruntowne sprawdzenie przez kompetentną doświadczoną osobę przed rozpoczęciem jazdy. Zalecamy zdecydowanie, aby ta kontrola została przeprowadzona przez wyszkolonego technika w sklepie rowerowym, w którym regularnie są montowane i serwisowane rowery. Najważniejsze dla użytkownika roweru jest gruntowne sprawdzenie wszelkich potencjalnych kwestii związanych z bezpieczeństwem przed rozpoczęciem jazdy. Nie będziemy ponosić żadnej odpowiedzialności za obrażenia lub śmierć poniesioną w wyniku nieprawidłowego montażu i kontroli twojego nowego roweru. Jeżeli w czasie montażu lub kontroli zetkniesz się z kwestią wskazującą na nieprawidłowości przy wykonywaniu w/w czynności - skontaktuj się z nami bez wahania przy użyciu odpowiedniego formularza gwarancji lub zwrotu, które znajdziesz na stronie internetowej <https://www.rmdbike.com/pl/i/Zwroty-i-reklamacje/7>

Bezpieczna jazda

Kiedy jedziesz rowerem, powinieneś zachować wszystkie środki ostrożności, aby chronić się przed obrażeniami. Zawsze noś kask ochronny i rękawice oraz upewnij się, że pozostajesz widoczny dla innych dzięki noszeniu ubrań w jasnych kolorach, takich jak kurtka odbłaskowa. Jeżeli jeździsz na rowerze w skateparku lub w miejscu przeznaczonym do jazdy terenowej, upewnij się, że jesteś zawsze dobrze chroniony. Jeżeli w czasie jazdy wykonujesz sztuczki lub jeździsz po trudnych przeszkodach, takich jak rampy, krawężniki, poręcz radzimy zdecydowanie używania kasku na całą twarz, rękawic ochronnych, nakolenników i nakolanników, nagolenników/ochraniaczy na kostki oraz butów ochronnych.

Serwisowanie (1-tygodniowy serwis)

Dla twojego bezpieczeństwa, jak również dla zapewnienia ważności gwarancji twój nowy rower potrzebuje serwisowania. Pierwszy serwis powinien się odbyć przed rozpoczęciem jazdy na rowerze, najpóźniej 7 dni od otrzymania roweru. Po około 80 kilometrach jazdy (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej) zaleca się ponowny serwis. Powodem konieczności serwisowania jest fakt, że wszystkie ruchome nowe części podlegają docieraniu i wymagają wyregulowania np. łożyska korbowe, łożyska kół i łożyska widelca. Łańcuch może również wymagać ponownego napięcia. Wszystkie nakrętki i śruby powinny być również sprawdzone aby upewnić się, że są wystarczająco dokręcone wraz ze szprychami kół (szczególnie w przypadku rowerów BMX, na których jeździ się dużo bardziej zdecydowanie(ostrzej) niż na innych rowerach).

Użytkowanie

Wszystkie rowery BMX Mafiabikes są zaprojektowane do użytku na początkowym poziomie zaawansowania. To oznacza niewielkie skoki (maksymalnie 1 stopa lub 12 cali (około 30 centymetrów), które mogą obejmować podstawowe sztuczki, takie jak obroty do 360 stopni. Foot jams(wjazd na półkę rampy i stanięcie na niej na przednim kole), foot jam whips(wjazd na półkę rampy, stanięcie na niej na przednim kole i obrócenie roweru o 360 stopni), bar spins (jazda na tylnym kole i obrócenie przedniego koła i kierownicy o 360 stopni) lub manuals (jazda na tylnym kole bez pedalowania). Jeżeli przekroczysz ten poziom - robisz to wyłącznie na własne ryzyko. Jeżeli chcesz przekraczać te granice w jeździe radzimy ci zmodernizować rower przy użyciu części zamiennych.

Serwisowanie (kontynuacja)

Dla twojego bezpieczeństwa i dla optymalnej wydajności twojego roweru powinien on być gruntownie sprawdzany przez wyszkolonego technika rowerowego. To jest szczególnie ważne w przypadku rowerów BMX, które mogą regularnie podlegać silnym wstrząsom. Rower, który nie jest serwisowany prawidłowo i na którym jazda odbywa się w sposób, który może skutkować silnymi i niedającymi się zmierzyć wstrząsami, może powodować uszkodzenie części roweru oraz potencjalne obrażenia lub śmierć. Mafiabikes nie będzie ponosiła odpowiedzialności w jakikolwiek sposób za obrażenia lub śmierć poniesioną w wyniku nieodpowiedniego/nieprawidłowego użytkowania, serwisowania lub utrzymania. Jako wskazówkę, która powinna być przestrzegana sugerujemy pełną kontrolę przez wykwalifikowaną osobę co 3 miesiące, jednakże jest to tylko wskazówka i może ona być niewystarczająca (może być konieczne dokonywanie kontroli wcześniej). To ty jesteś odpowiedzialny za to, aby upewnić się, że twój rower jest KAŻDORAZOWO gotowy do bezpiecznej jazdy. Jeżeli jeździsz swoim rowerem w „ekstremalny sposób”, to znaczy wykonujesz sztuczki(akrobacje), powinien poddawać rower kontroli ZA KAŻDYM RAZEM, kiedy będziesz na nim jeździł, jak również w czasie samej jazdy. Zaleca się zdecydowanie, abyś miał przy sobie istotne narzędzia, których możesz potrzebować do zapewnienia utrzymania roweru w należytym stanie w czasie jazdy. To jest całkowicie normalna i przyjęta praktyka podczas jazdy BMX. Wstrząs wywołany przez skok lub pęd powietrza może spowodować, że kierownica się obróci, również korby roweru lub szprychy mogą się poluznić. Powinieneś być przygotowany w każdym momencie, że znajdziesz się w sytuacji w której będziesz musiał dokonać czynności związanych z serwisowaniem lub utrzymaniem roweru w celu uniknięcia uszkodzenia części, doznania obrażeń lub poniesienia śmierci. Za Twoje bezpieczeństwo wyłącznie Ty jesteś odpowiedzialny.

Regulacja widelca rowerowego

Odkręć 2 tylne śruby zaciskowe z tyłu wspornika kierownicy, dokręć górną śrubę(środek górnej nakrętki wspornika). Nie za mocno, śruba z łatwością powoduje naprężenie wstępne łożysk. Powinno być w stanie ciągle obracać kierownicę łatwo i płynnie. Jeżeli jest w nich wyczuwany opór, nieznacznie poluzuj dokręcenie śruby. Jeżeli kierownica porusza się do tyłu i do przodu równolegle z ramą, wówczas dokręć śrubę. Kiedy zostanie osiągnięty zadowalający stan, dokręć ponownie mocno śruby zaciskowe na wsporniku w celu zapobieżenia ślizganiu się wspornika na rurze sterowej widelca.

Regulacja kierownicy

Twoja kierownica powinna być zainstalowana równolegle do widelca (patrzac z boku). Jeżeli jednak jesteś trochę za mały na ten rower, możesz chcieć aby była ona nieco cofnięta w twoją stronę. Natomiast nie ma większych powodów, aby przesuwac kierownicę do przodu to z pewnością będzie miało wpływ na geometrię roweru i jego wydajność oraz uczyni jazdę trudną. Upewnij się, że zainstalowałeś równo przednią część kierownicy do wspornika, z jednakowym odstępem górnej i dolnej części wspornika od części przedniej kierownicy. Upewnij się, że śruby mają na sobie nieco smaru, ponieważ to pozwoli dokręcić je bardziej niż w sytuacji, gdyby nie miały odpowiedniej ilości smaru. Dokręć śruby po przekątnej od góry do dołu, a następnie zrób to po przeciwnej stronie. To zapewni równy nacisk na kierownicę. Jeżeli kierownica nie przestaje się ślizgać, spróbuj odpowiednio ustawić radełkowaną część kierownicy, jak również dostosuj wyżłobienia do części przedniej kierownicy i wspornika. To ułatwi tym dwóm częściom trzymanie się razem.

Regulacja

Twój hamulec(hamulce) powinny być ustawione fabrycznie, jednak z uwagi na fakt, że podlegają one docieraniu, mogą wymagać regulacji. Aby dokonać regulacji klocka hamulcowego, najpierw odkręć śrubę imbusową przymocowującą go do zaciskacza w takim stopniu, aby szczeka hamulca porusza się swobodnie. Następnie pociągnij dźwignię hamulca w taki sposób, aby klocek miał stały kontakt z felgą. Trzymając dźwignię hamulca wyreguluj klocek hamulca i ustaw go w takiej pozycji, aby znajdował się on stale na feldze. Upewnij się, że klocek hamulca jest oddalony od opony. Trący klocek na oponie będzie powodował, że ściana boczna opony zostanie uszkodzona, a dętka pęknie z HUKIEM. To może spowodować obrażenia. Jeżeli będziesz całkowicie zadowolony z pozycji klocka, dokręć śrubę mocującą klocek i nakrętkę, jednocześnie MOCNO ciągnąc dźwignię hamulca zapobiegając obracaniu się klocka hamulca(czasami to wymaga 3 rąk). Doprowadzi to do prawidłowej regulacji klocka i bardzo dużej wydajności hamowania. Jednakże może to również spowodować, że hamulec będzie wydawał pisk, w szczególności wówczas, gdy są używane chroniące felgę miękkie klocki. Aby zapobiec pischczeniu hamulca, spróbuj ustawić krawędź natarcia klocka nieco pod kątem w stronę felgi. Tył klocka powinien o około 1-2 mm odstawać od felgi, podczas gdy krawędź natarcia dotyka felgi. Wydajność hamowania będzie wciąż dobra i jest duża szansa, że PISK będzie zredukowany lub całkowicie wyeliminowany. Uwaga: jeżeli twoje hamulce nie są zainstalowane, lecz dostarczone jako zestaw spójrz do oddzielnej instrukcji montażu hamulców lub na film „jak instalować hamulce” w internecie.

Regulacja hamulców U-brake i V-brake

Hamulce U-brake i V-brake wykorzystują 2 osobne dźwignie w celu wywierania nacisku na felgi. Każda dźwignia ma sprężynę, która jest regulowana pod względem napięcia. W celu pociągnięcia obu dźwigni równocześnie i zapewnienia, aby klocki hamulcowe zadziały w tym samym czasie sprężyna powinna być wyregulowana na zrównoważony ruch. Jeżeli jedno ramie porusza się bardziej niż drugie, musisz zmniejszyć napięcie jego sprężyny (zwykle to mała śruba, którą można odkręcić kluczem imbusowym z boku dźwigni hamulca/klocka hamulca). W zależności od hamulca zmniejszenie napięcia sprężyny może nastąpić albo zgodnie z ruchem wskazówek zegara, albo przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, dlatego będziesz musiał to sprawdzić. Spróbuj osiągnąć aby dźwignie hamulca były mniej więcej w tej samej pozycji w tym samym czasie, kiedy pociągniesz hamulec. Perfekcyjne ustawienie będzie wówczas gdy oba klocki uderzą felgę w tym samym czasie.

Regulacja przewodu hamulca U-brake

Kiedy twój hamulec jest ustawiony prawidłowo możesz chcieć ostatecznie dokonać regulacji rączki dźwigni hamulca zgodnie z twoimi osobistymi preferencjami. Istnieją normalnie 2 regulatory, 1 na dźwigni i 1 na zakończeniu przewodu na ramie. Dokręć regulator na kablu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby zmniejszyć naciąg przewodu, to znaczy aby klocki uderzały o felgę wcześniej po użyciu dźwigni hamulca. Kiedy skończysz regulację może być konieczne wyregulowanie długości przewodu na węźle (złączu) lub na samym przewodzie. Po prostu poluzuj połączenie przewodu i przeciągnij niewielki odcinek tego przewodu. Uwaga: zanim to wykonasz dokręć regulatory przewodów w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara aż będą około 1/3 od maksimum dokręcenia. To pozwoli ci później dokonać prawidłowej regulacji naciągu przewodu.

Pozycja dźwigni hamulca

Możesz ustawić pod kątem dźwignię hamulca w jakikolwiek sposób chcesz, jednakże najlepszym ustawieniem jest normalne nachylenie w dół w kierunku podłoża. To pozwala aby dźwignia była z boku (nie przeszkadzała) podczas wykonywania bar spin-ów (jazdy na tylnym kole i obrócenia przedniego koła i kierownicy o 360 stopni) itd. Aby dokonać regulacji, po prostu poluzuj dźwignię na drążku i przesun/ustaw ją pod kątem do pozycji, której oczekujesz. Uwaga: jeżeli nie dokonasz całkowitego dokręcenia, będzie mniej prawdopodobne, że dźwignia zostanie uszkodzona podczas zeskakiwania z roweru, skoku na rowerze lub akrobacji, ponieważ nie będzie ona narażona w tak dużym stopniu na siłę uderzenia. Jeżeli dźwignia będzie dokręcona całkowicie, może ona ulec uszkodzeniu w wyniku uderzenia.

Regulacja trzyczęściowego ramienia korby ze śrubami zaciskowymi

Korby mogą się poluźnić od czasu do czasu, jeżeli tak się stanie należy je dokręcić w następujący sposób: odkręć 2 śruby zaciskowe, następnie dokręć śrubę środkowego ramienia korby (równoległe z osiami korby), następnie ponownie dokręć śruby zaciskowe. Jeżeli śruby nadal potrzebują dokręcenia, może to oznaczać, że łożyska nie są całkowicie wciśnięte. Aby upewnić się, że są one wciśnięte na stałe, usuń całkowicie ramiona korby i używając odpowiedniej wielkości klucza nasadowego pasującego do zewnętrznego pierścienia łożyska, wbij łożysko mocno na miejsce w obudowę BB (przy użyciu młotka). Zrób to z obu stron, a następnie ponownie zamontuj ramiona korby.

Piasty i łożyska

Większość naszych modeli używa luźnych łożysk kulkowych, chyba że ustalono inaczej, np. BB-kush, Kush. Wszystkie korzystają z luźnych łożysk kulkowych. Kiedy łożyska się docierają, może być konieczne dokręcenie nakrętek stożkowych od czasu do czasu. Jeżeli występuje chwieianie (z boku na bok), łożyska prawdopodobnie powoli się dostosowują. Usuń koło, odkręć stożkowe nakrętki blokujące i ostrożnie dokręć stożkowe nakrętki. Koło powinno obracać się swobodnie, ale nie powinno być ruchu z boku na bok. Kiedy będziesz zadowolony ponownie przykręć nakrętki blokujące i załóż ponownie koło. Zwróć uwagę, że może to być też odpowiedni moment, aby sprawdzić czy jest wystarczająco dużo smaru w łożyskach. Jeżeli wyglądają one na suche lub odczuwa się że są suche użyj trochę nowego smaru przed dokonaniem regulacji stożkowej nakrętki.

Ciśnienie opon

Poziom ciśnienia opon wynika z osobistych preferencji. Niektórzy ludzie lubią miękkie opony, inni lubią twarde jak skała. Twoje opony są zaprojektowane do poziomu ciśnienia do 60 psi (4,13685 barów), więc zawsze używaj miernika ciśnienia. Jeżeli oczekujesz wyższego ciśnienia, sugerujemy abyś zainwestował opony o wysokim ciśnieniu.

Regulacja łańcucha

Łańcuch powinien być naciągnięty w każdym momencie. Powodem tego jest fakt, że naciągnięty łańcuch pomorze ci łatwiej utrzymać oczekiwaną pozycję pedałów podczas wykonywania akrobacji, kiedy twoje stopy nie znajdują się na pedałach np. przy foot jam whips (wjeżdżanie na półkę rampy, stanienie na niej na przednim kole i obrócenie roweru o 360 stopni). Aby naciągnąć łańcuch: Po pierwsze poluźnij nakrętki tylnego koła (w takim stopniu, aby koło poruszało się tylko z niewielką siłą). Pociągnij tylne koło mocno do tyłu utrzymując je równoległe z ramą. Następnie pociągnij do tyłu stronę bez napędu trochę bardziej i dokręć nakrętkę koła strony bez napędu. Koło będzie teraz nieco poza linią ramy. Następnie chwyć oponę w miejscu bliskim rury siodełka i ciągnij koło mocno w kierunku strony z napędem do czasu aż koło będzie wycentrowane. Kiedy je wycentrujesz, dokręć nakrętkę koła strony z napędem. Ta procedura może być trochę skomplikowana i możesz potrzebować kilku prób, aby się nauczyć jej wykonywania ale jej rezultatem jest bardzo napięty łańcuch i pedały, które pozostają w miejscu podczas wykonywania akrobacji. Kiedy przekręcasz korbę, możesz zauważyć bardzo napięte miejsca lub bardzo luźne miejsca. To jest często spowodowane przez zębatkę (przednie koło zębate), które nie jest wycentrowane. W celu wycentrowania: spróbuj odkręcić śrubę zębatki (do tyłu) w niewielkim stopniu, a następnie obrócić ramiona korby. Zębata powinna się wycentrować (zwróć uwagę, że nie powinieneś odkręcać całkowicie, tylko trochę). Kiedy je wycentrujesz, dokręć śrubę zębatki. Uwaga: jeżeli to wszystko jest zbyt skomplikowane lub nie jesteś zainteresowany napiętymi ramionami korby w celu wykonywania akrobacji, po prostu ustaw tylne koło centralnie ciągnąc do tyłu do momentu aż łańcuch będzie napięty, a potem dokręć nakrętki koła.

Szprychy

Kiedy otrzymasz swój rower, szprychy nie będą wstępnie naprężone. Koła zostały zbudowane przez zautomatyzowane maszyny, a maszyny mogą czasami popełnić małe błędy, sprawdź czy wszystkie szprychy są napięte. Jeżeli którekolwiek szprychy są bardzo luźne, ostrożnie dokręć je. Najpierw usuń luz (drganie) ze szprych, następnie dokręć je ostrożnie do podobnego poziomu napięcia, jakie istnieje w luźniejszych (ale nie najluźniejszych) szprychach w kole. Uwaga: jeżeli dokręcisz za mocno luźną szprychę, często może to spowodować, że koło się wygnie. Kiedy koła się docierają można zauważyć, że niektóre szprychy stają się luźne. Najlepszym sposobem postępowania z docierającymi się kołami jest regularne obracanie szprychy o 1/4 obrotu po jeździe (szczególnie w tylnym kole). To utrzyma ich napięcie, a koła będą proste (będą jechały prosto). Kiedy szprychy przejdą etap docierania (naciągania), nie będziesz musiał ich dokręcać bardzo często. Jeżeli koło jest wygięte możesz poprzez znalezienie zgięcia w feldzie i zastosowanie odpowiedniego naciągu szprych zniwelować ten problem. To jest względnie skomplikowana procedura, ale rekomendujemy, abyś postępował zgodnie z filmami zawierającymi samouczki na youtube: szukaj „prostowanie kół roweru”.