

MANUAL DO PROPRIETÁRIO



PROSHOCK[®]

Suspensão ProShock 32 mm



PARABÉNS! Você acaba de adquirir um produto ProShock desenvolvido com alta tecnologia 100% brasileira. Este manual contém informações importantes para a manutenção e instalação do produto. Seguindo este manual atentamente e

mantendo sua suspensão em perfeitas condições, você irá garantir o desempenho correto do produto e reduzir a possibilidade de danos que comprometam a integridade física do usuário.

INFORMAÇÕES GERAIS



As suspensões ProShock foram projetadas e desenvolvidas para atenderem aos requisitos de modalidades específicas do mountain bike mundial. Dessa forma, é importante que o ciclista conheça as modalidades do esporte e saiba utilizar as suspensões praticando apenas as modalidades para as quais o produto foi projetado.

As definições das modalidades descritas a seguir e a tabela 1 ajudam a esclarecer como utilizar as suspensões Proshock em relação às condições de projeto.

- Trekking – Modalidade caracterizada por passeios ciclísticos alternando em estradas de terra e pavimentadas.

- Cross Country Marathon (XCM) - Modalidade caracterizada por circuito superior a 60 km, com predominância de estradas de terra de acordo com a regra UCI 4.2.004

- Cross Country Point-to-Point (XCP) – Modalidade caracterizada por circuito inferior a 60 km com predominância de estradas de terra de acordo com a regra UCI 4.2.006

- Cross Country Olímpico (XCO) - Modalidade caracterizada pela disputa em circuito de 4 a 10 km por volta, incluindo variedade de terrenos, tais como estradas de terra, trilhas, campos e quantidade considerável de subidas e descidas, sendo que o circuito deve ser totalmente pedálavel independente das condições meteorológicas de acordo com a regra UCI 4.2.016

- Endurance (All Mountain) – Modalidade caracterizada por longa distância e diversidade de terrenos, alternando entre subidas e descidas e trechos técnicos com pedras, raízes e rampas.

- Four Cross (FX) – Modalidade caracterizada pela largada de três ou quatro competidores em circuito com inclinação moderada, incluindo saltos, curvas, rampas naturais ou artificiais de acordo com a regra UCI 4.4.001

- Down Hill (DH) – Modalidade caracterizada pelo circuito com grande inclinação, variedade de terrenos e obstáculos, tais como trilhas fechadas, rampas, rochas, obstáculos naturais e artificiais, testando a habilidade técnica e física do piloto de acordo com a regra UCI 4.3.005

Modelo	Trekking	Cross country (XCO)	Cross Country Point-to-Point (XCP)	Cross Country Marathon (XCM)	Endurance (All mountain)	4X (Four Cross)	Down Hill
Ultra TR	++	+	+	+	NÃO	NÃO	NÃO
Ultra XC	++	++	++	++	NÃO	NÃO	NÃO
Onix	++	++	++	++	NÃO	NÃO	NÃO

Tabela 1

Nota: NÃO UTILIZE AS SUSPENSÕES PROSHOCK EM SITUAÇÕES ANORMAIS OU DE EXTREMO ABUSO DOS COMPONENTES. UTILIZE AS SUSPENSÕES PROSHOCK PARA PRATICAR AS MODALIDADES: CROSS COUNTRY, CROSS COUNTRY POINT-TO-POINT E CROSS COUNTRY MARATHON. O USO DAS SUSPENSÕES EM OUTRAS MODALIDADES E/OU CONDIÇÕES DIFERENTES DO ESPECIFICADO EM PROJETO PODE CAUSAR SÉRIOS DANOS À ESTRUTURA DO PRODUTO, PODENDO RESULTAR EM ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO.

INFORMAÇÕES TÉCNICAS



As suspensões ProShock utilizam sistemas de amortecimento de alta tecnologia desenvolvidos inteiramente pela área de engenharia da empresa. Conheça a seguir um pouco mais sobre esses sistemas e em quais suspensões são aplicados.



> DUAL AIR

Sistema de câmara de ar positiva e negativa com regulagem independente entre as câmaras.

Tecnologia aplicada nas suspensões: Onix

> HI AIR

Sistema de câmara de ar positiva com mola helicoidal negativa.

Tecnologia aplicada nas suspensões: Ultra TR e Ultra XC

> SI

Sistema de amortecimento hidráulico interno à haste.

Tecnologia aplicada nas suspensões: Ultra TR

> TFX

Sistema hidráulico interno à haste com desempenho

superior do funcionamento da trava em ambiente agressivo. Tecnologia aplicada nas suspensões: Ultra XC e Onix

> F-Lub

Sistema de lubrificação interna com feltro que mantém os mancais lubrificados por um período maior.

Tecnologia aplicada nas suspensões: Ultra TR, Ultra XC e Onix

> P32

Design arrojado e robusto da estrutura das suspensões com haste de 32 mm de diâmetro, conferindo maior rigidez contra flexão e torção.

Tecnologia aplicada nas suspensões: Ultra TR, Ultra XC e Onix

INFORMAÇÕES ESTRUTURAIS



As suspensões ProShock são compostas pelos seguintes componentes estruturais:

- Hastes fabricadas em liga de alumínio de alta resistência 6082-T6 trefilada e tratadas com anodização dura
- Crown forjado em liga de alumínio 6082-T6
- Monobloco feito em liga especial de magnésio (maior leveza e resistência)
- Tubo superior fabricado em liga de alumínio de alta resistência e jateado superficialmente com microesferas de aço (shot peening)

Nota: Projetos e especificações técnicas sujeitas a alterações sem a prévia comunicação.

ULTRA TR	26"	27,5"	29"
Peso Disc (g)*	1620	1840	1850
Curso (mm)	80 ou 100	80 ou 100	80 ou 100
Volume de óleo (ml)	110	130	130
Tubo superior	Diam. (1 1/8") / Compr. 250 mm		

Tabela 2

ULTRA XC	26"	27,5"	29"
Peso Disc (g)*	1690	1840	1850
Curso (mm)	80 ou 100	80 ou 100	80 ou 100
Volume de óleo (ml)	110	130	130
Tubo superior	Diam. (1 1/8") / Compr. 250 mm		

Tabela 3

ULTRA XC TG	26"	27,5"	29"
Peso Disc (g)*	1690	1880	1890
Curso (mm)	80 ou 100	80 ou 100	80 ou 100
Volume de óleo (ml)	110	130	130
Tubo superior	Diam. (1 1/8") / Compr. 250 mm		

Tabela 4

ONIX	26"	27,5"	29"
Peso Disc (g)*	1730	1870	1880
Curso (mm)	80 ou 100	80 ou 100	80 ou 100
Volume de óleo TFX (ml)	110	130	130
Volume de óleo Dual-Air (ml)	10	10	10
Tubo superior	Diam. (1 1/8") / Compr. 250 mm		

Tabela 5

*Peso considerando o tubo superior inteiro e o conjunto da trava no guidão.

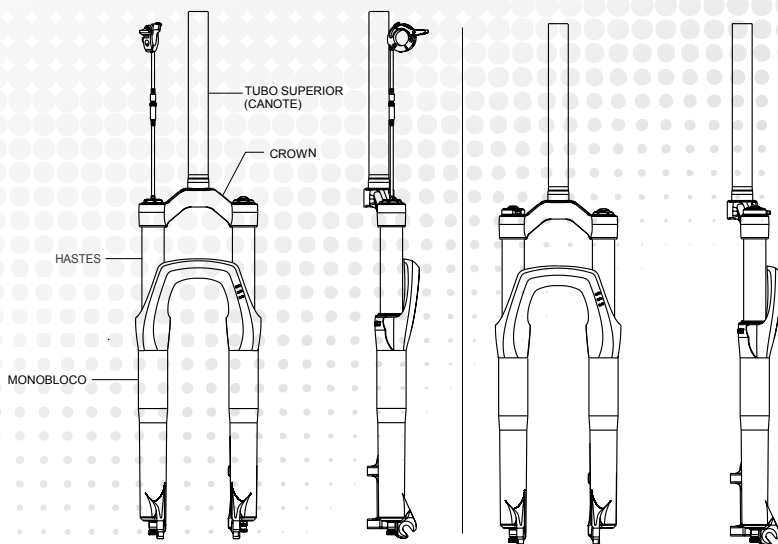


Figura 1

INTRUÇÕES DE MONTAGEM

> INSTALAÇÃO DA SUSPENSÃO

Instale sua suspensão ProShock utilizando ferramentas adequadas ou deixe a instalação a cargo de um mecânico capacitado e bem equipado.

ATENÇÃO

A instalação incorreta da sua suspensão poderá resultar em acidentes com consequências graves.

- 1 - Remova o garfo existente em sua bicicleta juntamente com a pista inferior do rolamento de direção.
- 2 - Corte o tubo superior (canote) da sua suspensão utilizando o garfo original como medida ou a partir dessa medida, acrescentando o número de espaçadores desejados.
- 3 - Instale a pista inferior do rolamento de direção no tubo superior, assentando-a corretamente sobre o garfo. Esta operação deve ser feita utilizando uma ferramenta adequada.
- 4 - Ajuste o conjunto de direção de tal forma a deixá-lo sem folga e com movimento livre.
- 5 - Instale os freios dianteiros e regule-os conforme as instruções do fabricante.

Notas:

- Assegure-se em deixar um comprimento suficiente no tubo superior para o travamento adequado do conjunto de direção.
- Limpe bem todas as partes para eliminar as limalhas do processo de corte do tubo superior.
- Evite batidas e marcas de ferramentas na superfície do tubo, pois poderão causar falhas por fadiga com risco de acidentes graves.

ATENÇÃO

- Não remova ou substitua o tubo superior original da sua suspensão ProShock pois essa operação é prejudicial para a resistência do produto, podendo ocasionar acidentes graves ao usuário.
- Não utilize a sua suspensão ProShock com uma roda com eixo de porca, pois a força excessiva para fixar esse sistema pode causar danos na estrutura das gancheras, podendo resultar na fratura do componente e em acidentes graves ao ciclista.
- Não utilize pneus de dimensão maior que 2,30", pois isso pode comprometer o funcionamento da suspensão e gerar acidentes graves ao ciclista. Recomendamos utilizar pneus com dimensões entre 1,9" a 2,2".
- Não instale o conduíte do freio ou dos câmbios diretamente sobre o crown. Os conduítes e cabos são abrasivos e podem causar danos no crown.

> INSTALAÇÃO DO KIT DA TRAVA NO GUIDÃO

O kit de acionamento do sistema de trava deve ser instalado no lado esquerdo do guidão da bicicleta. Com isso, o ciclista poderá travar o funcionamento da suspensão sem retirar as mãos da manopla, facilitando a dirigibilidade e o controle da bicicleta durante essa operação.

Para instalar o kit da trava no guidão utilize o procedimento a seguir:

- 1 - Escolha um local no guidão para instalar o kit da trava. Ex.: entre o passador de marcha e o manete do freio, antes do passador etc;
- 2 - Remova os componentes necessários para montar o kit da trava no local escolhido. Ex.: manopla, manete de freio e passador de marcha. Essa remoção deve ser feita de acordo com as instruções de cada fabricante;
- 3 - Instale o kit da trava no guidão;
- 4 - Verifique se a alavanca (2) está na posição aberta. Caso não esteja, pressione o botão (3) para liberá-la;
- 5 - Gire o kit da trava até encontrar a inclinação ideal para o acionamento, conforme suas preferências;

Notas:

- Escolha uma inclinação que fique fácil para acionar e que também facilite a saída do conduíte.
- Posicione a alavanca de modo que o acionamento seja feito sempre empurrando o dedo para frente e nunca para baixo. A alavanca deve ficar posicionada para cima, conforme está ilustrado na Figura 2.

6 - Fixe o kit da trava no guidão, parafusando-o (1) com uma chave Allen 2,5 mm;
Reinstale os componentes que foram removidos (manopla, manete de freio e passador de marcha) de acordo com as instruções de cada fabricante;

- 7 - Verifique se o sistema está funcionando corretamente:
 - Comprima algumas vezes a suspensão ("bombadas");
 - Acione a alavanca da trava (2) e verifique se a suspensão tornou-se rígida (travada);
 - Aperte o botão (3) para destravar o sistema e comprima novamente a suspensão ("bombadas").

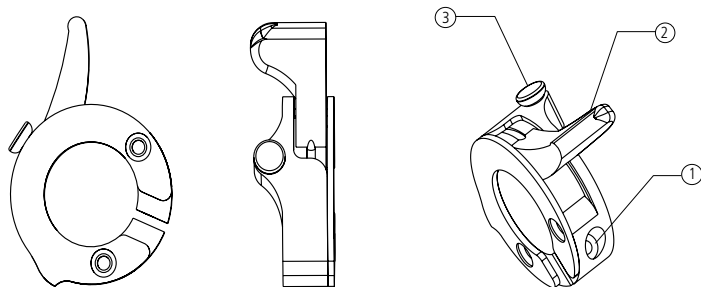


Figura 2

Nota: Não é recomendado instalar a alavanca de acionamento da trava no lado direito do guidão, pois o cabo/conduite ficará muito curvado, podendo causar falha no funcionamento do sistema; e a alavanca/botão de trava, ficaria na posição incorreta, dificultando o acionamento.

>TROCA DO CABO DE AÇO DA TRAVA

1. Solte o parafuso (4) que fixa o cabo de aço na alavanca (chave Allen 2mm) e puxe o cabo para fora da alavanca.
2. Solte o suporte do conduite (5) utilizando um alicate apropriado encaixando-o nos dois furos laterais e girando-o no sentido anti-horário.
3. Puxe a agulha (6) para fora do cartucho.
4. Segure a agulha (6) com um alicate (segurar abaixo do canal do O-Ring) e com outro alicate ou chave de boca 6mm, solte o fixador de cabo (7) girando-o no sentido anti-horário.
5. Retire o cabo danificado.
6. Passe o novo cabo (8) dentro do fixador (7).
7. Prenda o fixador (7) na agulha (6), rosqueando-o até o final, porém sem apertar em excesso.
8. Coloque a agulha (6) de volta para dentro do cartucho e certifique-se que a mesma encaixou corretamente.
9. Prenda a mola (9) no suporte de conduite (5) e em seguida passe o cabo por dentro da mola e do suporte de conduite.
10. Em seguida prenda o suporte de conduite (5) no cartucho rosqueando-o.
11. Passe o cabo pela primeira parte do conduite – parte maior (10) e pelo regulador (11).
Obs.: O regulador deve ser colocado aberto $\pm 2,5$ mm para obter uma boa regulagem do sistema.
12. Passe o cabo na segunda parte do conduite – parte menor (12).
13. Aperte o botão (3) e deixe a alavanca (2) na posição destravada.
14. Passe o cabo pela base da trava (13).
15. Em seguida coloque a alavanca (2) na posição travada e passe o cabo pela alavanca.
16. Aperte novamente o botão (3) e volte á alavanca (2) para a posição destravada, estique um pouco o cabo e prenda-o com o parafuso Allen (4).
17. Acione algumas vezes a alavanca (2) e em seguida certifique se a suspensão esta travando. Caso não esteja, mantenha a alavanca na posição travada e abra levemente o regulador (11) até travar. Em seguida aperte a contra porca para que o regulador não feche com a trepidação.

Notas:

- O regulador controla o quanto a suspensão irá travar, dando a opção de equalizar a suspensão de acordo com a necessidade e estilo de pilotagem de cada ciclista.

- Recomendamos colocar um terminal de cabo na ponta do cabo que ficou exposta atrás da alavanca de trava.

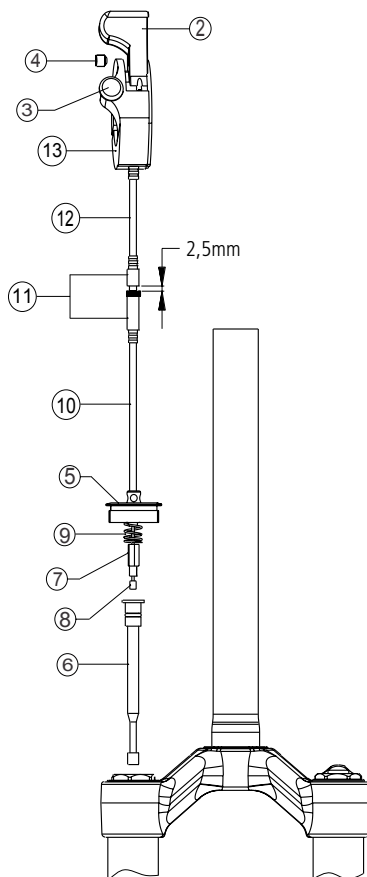


Figura 3

Antes de regular a sua suspensão ProShock leia atentamente as notas descritas a seguir.

Notas:

– Ao calibrar a pressão das câmaras de ar é importante considerar o ajuste correto do SAG na suspensão. SAG é a porcentagem do curso utilizada pelo peso do ciclista ao sentar na bicicleta. O ajuste correto do SAG melhora a dirigibilidade e o comportamento da suspensão ao passar por irregularidades/obstáculos do terreno. O SAG ideal deve estar entre 15% e 25% do curso total da suspensão.

– Durante a remoção do bico calibrador é possível que haja a saída de um pequeno “spray” de ar/óleo pela válvula. Esse “spray” reduz a pressão inserida na câmara de ar entre 5 a 10 PSI. Sendo assim, considere essa perda no momento em que estiver calibrando a pressão da suspensão. RESUMINDO: quando estiver calibrando a suspensão coloque entre 5 a 10 PSI a mais do que a pressão desejada, pois quando remover o bico calibrador a pressão cairá e ficará próximo da desejada.

– Não utilize dispositivos digitais de calibragem de pressão encontrados em postos de serviços para automóveis, pois tais dispositivos não reconhecem o sistema de câmara de ar da suspensão.

– Recomendamos o uso da bomba de calibragem ProShock.

– Não é recomendado o uso da sua suspensão com pressões acima do limite máximo especificado nas tabelas 6 e 7

– As pressões recomendadas nas tabelas 6 e 7 representam uma faixa de regulagem sugerida para cada faixa de peso. Caso essa regulagem não atenda às suas necessidades, pode-se alterar a pressão da suspensão, para mais ou para menos, até encontrar o comportamento ideal para você, respeitando sempre o limite máximo de cada mola de ar especificado nas respectivas tabelas.

– A calibragem da pressão ideal para o seu peso ou que atenda suas preferências, pode deixar sua suspensão com o retorno excessivamente rápido (“batendo no retorno” ou “socando em cima”). Caso isso aconteça, utilize a regulagem de retorno para aumentar o amortecimento e eliminar esses efeitos indesejados.

– As suspensões vêm de fábrica reguladas conforme as tabelas 6 e 7 para um ciclista entre 60 kg e 70 kg.

- Os termos: sentido horário e sentido anti-horário serão utilizados neste manual considerando o ciclista montado na bicicleta.

> SISTEMA HI-AIR

Para calibrar a pressão da câmara de ar positiva remova a tampa da válvula localizada em cima do crown (14) e pressurize com uma bomba de calibragem manual.

Nota: Quanto maior a pressão da câmara de ar positiva, maior será a pré-carga para compressão (mais rígida); e quanto menor a pressão, menor a pré-carga, deixando a suspensão mais macia.

A tabela 6 ilustra algumas combinações de pressões recomendadas para diferentes faixas de peso.

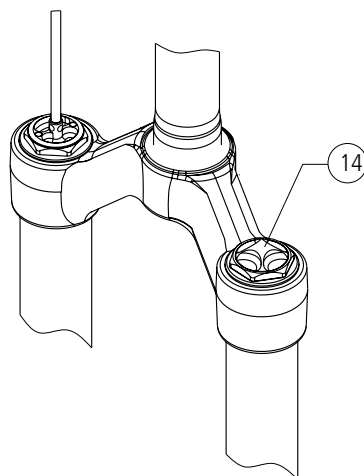


Figura 4

Pressões Recomendadas (PSI)

Peso do ciclista (kg)	ULTRA 80mm	ULTRA 100mm
Abaixo de 40	40	50
40 - 50	40 - 60	50 - 70
50 - 60	60 - 80	70 - 90
60 - 70	80 - 100	90 - 110
70 - 80	100 - 120	110 - 130
80 - 90	120 - 140	130 - 150
Acima de 95	140	150

Tabela 6

> SISTEMA DUAL-AIR

Para calibrar a pressão das câmaras de ar positiva e negativa, remova a tampa da válvula localizada em cima do crown (14) e embaixo do monobloco (15). Pressurize e ajuste com uma bomba de calibragem manual.

Notas:

– A calibragem das pressões deve ser feita sempre começando pela câmara de ar positiva e posteriormente a câmara de ar negativa.

– Quanto maior a pressão da câmara de ar positiva, maior será a pré-carga para compressão (mais rígida); quanto maior a pressão da câmara de ar negativa, maior será a sensibilidade da suspensão no início da compressão, deixando a suspensão mais macia para absorver pequenas irregularidades.

A tabela 7 ilustra algumas combinações de pressões recomendadas para diferentes faixas de peso.

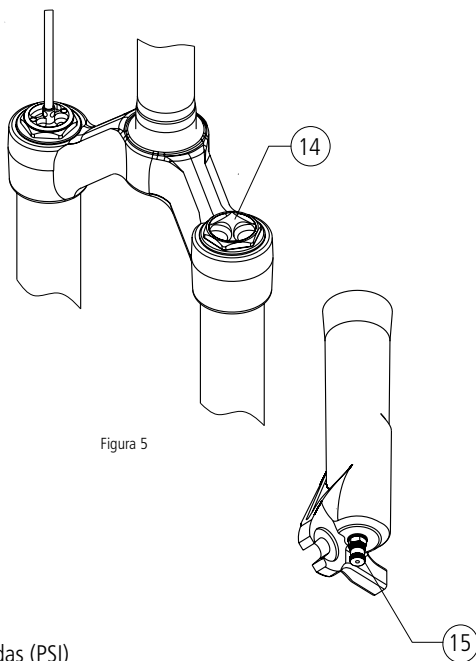


Figura 5

Pressões Recomendadas (PSI)

Peso do ciclista (kg)	ONIX	
	Mola positiva	Mola negativa
Abaixo de 40	60	50
40 - 50	60 - 80	50 - 70
50 - 60	80 - 100	70 - 90
60 - 70	100 - 130	90 - 120
70 - 80	130 - 150	120 - 140
80 - 90	150 - 170	140 - 160
Acima de 95	170	160

Tabela 7

> SISTEMA TFX

> RETORNO (REBOUND) TFX / SI

Retorno é a velocidade com que a suspensão retorna à sua posição inicial após ter sido comprimida.

Para regular a velocidade de retorno utilize o botão (16) que está localizado na parte inferior do monobloco na perna hidráulica – vide Figura 6. Gire o botão (16) no sentido horário para deixar o retorno mais lento e no sentido anti-horário para deixar mais rápido.

Como regra geral, o retorno mais rápido tende a deixar sua suspensão mais confortável, porém, dependendo da pressão das câmaras de ar, pode deixar sua suspensão “batendo no retorno” ou “socando em cima”. O retorno muito lento tende a deixar sua suspensão com uma baixa velocidade de reação. O ideal é ajustar a velocidade de retorno utilizando sua sensibilidade em função do terreno e do seu estilo de pilotagem, evitando sempre os efeitos indesejáveis do retorno excessivamente rápido (“socando em cima”) ou lento (baixa velocidade de reação).

Notas:

- O ajuste correto da velocidade de retorno mantém a roda dianteira mais tempo em contato com o solo, melhorando assim: o controle, a tração, a estabilidade e a performance do ciclista.

- O retorno está presente nas tecnologias TFX e SI

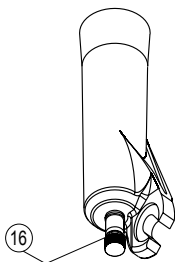


Figura 6

Notas:

– O TFX foi desenvolvido para funcionar como uma trava dinâmica, ou seja, o sistema de trava será eficiente com o peso do atleta distribuído adequadamente sobre a bicicleta em condições normais de uso. O sistema de trava não foi projetado para resistir a cargas elevadas sobre a suspensão. Sendo assim, ao exercer uma força excessiva sobre a suspensão travada, a suspensão poderá apresentar uma pequena compressão.

– **NÃO UTILIZE A SUSPENSÃO TRAVADA (ALAVANCA DA TRAVA ACIONADA)** em terrenos irregulares, em situações de descidas, para saltar obstáculos como lombadas ou tartarugas em ruas de asfalto, para saltar drops, para transportar valetas ou crateras no solo e em qualquer situação de impacto na frente da bike. O uso da suspensão travada em condições extremas como as descritas acima causará danos no sistema de trava e danos no sistema interno de vedação. Além disso, os impactos na frente da bike com a suspensão travada podem causar sérios danos à estrutura do produto e gerar acidentes graves ao ciclista. Utilize a trava apenas em terrenos regulares!

Não será considerado como garantia o dano ao produto devido ao uso incorreto do sistema de trava.

> TRAVA

Trava é o sistema de regulagem que permite ao ciclista deixar sua suspensão rígida, ou seja, ao pedalar não ocorrerá perda de energia pelo sistema de amortecimento.

Trava no guidão

Para travar a suspensão, empurre a alavanca (2) até o final do curso ou até parar na posição que foi empurrada; para destravar aperte o botão (3).

Trava no crown

Para travar a suspensão, gire a alavanca de trava (17) no sentido anti-horário até o final do curso; para destravar gire no sentido horário.

A trava será eficiente e ajudará a melhorar o desempenho do ciclista durante as pedaladas em:

- Terrenos regulares, como ruas e rodovias de asfalto;
- Subidas;
- Situações de “sprint”, em que o ciclista projeta seu corpo sobre o guidão e exerce uma grande força nos pedais.

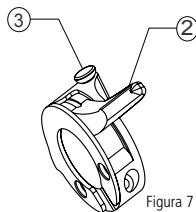


Figura 7

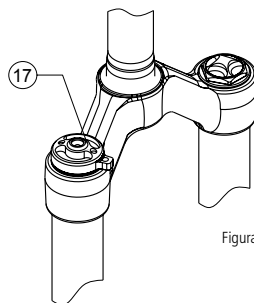


Figura 8

> COMPRESSÃO

Compressão é o movimento de redução de curso que ocorre quando a suspensão sofre um impacto, ou seja, é o momento em que a suspensão está abaixando. Regulagem de compressão é regular a velocidade que esse movimento ocorrerá.

Para regular a compressão da suspensão com trava no guidão:

1. Afrouxe o cabo da trava no guidão aproximando as peças do regulador (11) localizado no conduíte da trava.
2. Ao aproximar as peças do regulador, a suspensão deixará de travar e passará a ter uma compressão lenta.
3. Quanto menor o espaço entre as peças do regulador, mais rápido ficará a compressão. Quanto maior esse espaço, mais lento será a compressão até atingir a trava. Regule de acordo com suas preferências e seu estilo de pilotagem.

Notas:

- A regulagem de compressão funciona apenas com a alavanca de trava acionada.
- Ao regular a compressão, a trava deixará de funcionar, pois com a alavanca acionada a suspensão ficará apenas mais lenta.

Para regular a compressão da suspensão com trava no crown:

1. A partir da suspensão destravada, gire a alavanca de trava (17) lentamente no sentido anti-horário e teste o comportamento, “bombando” a suspensão.
2. A compressão ficará mais lenta a cada giro da alavanca até atingir o final do curso e travar a suspensão.

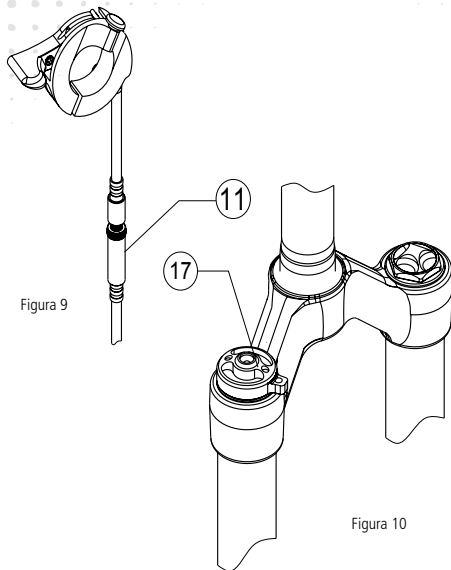


Figura 9

Figura 10

MANUTENÇÃO E SERVIÇOS

A sua suspensão ProShock requer pouca manutenção, sendo necessário apenas as seguintes verificações periódicas:

Manutenção	A cada pedalada	A cada mês	A cada ano*
Limpar hastes	X		
Verificar danos nas hastes	X		
Lubrificar os mancais		X	
Verificar pressão – câmara de ar positivo		X	
Verificar pressão – câmara de ar negativa		X	
Trocar óleo do Dual-Air			X
Trocar óleo do TFX			X
Limpeza interna/Revisão Geral			X

*A cada ano ou a cada 5.000 km

- A limpeza das hastes deve ser feita utilizando um pano úmido e macio para não danificá-las. Danos nas hastes podem originar trincas e a fratura do componente, podendo causar acidentes graves ao ciclista.
- A lubrificação dos mancais deve ser feita sempre posterior à limpeza das hastes. Para realizar essa operação, desloque as molas de aperto lateral dos anéis raspadores (retentores), deixando-as nas hastes; molhe as hastes com o óleo lubrificante e comprima ("bombadas") algumas vezes a suspensão para que o óleo penetre para dentro do monobloco. Em seguida, retorne as molas para os anéis raspadores (posição original) e limpe o excesso de óleo que ficou nas hastes.
- A pressão das câmaras de ar positiva e negativa devem ser verificadas a cada mês ou a cada vez que o ciclista perceber um comportamento diferente da suspensão.
- Óleo utilizado no sistema hidráulico TFX das suspensões ProShock: ProShock Fluid #5
- Óleo de lubrificação utilizado no sistema Dual-Air das suspensões ProShock: ProShock Lub #68



ATENÇÃO

Cuidado ao calibrar as câmaras de ar da suspensão, pois sistemas pressurizados quando utilizados indevidamente são extremamente perigosos, podendo causar danos e ferimentos graves ao usuário. Antes de qualquer desmontagem, despressurize a suspensão.

É aconselhável a limpeza interna da suspensão e a troca do óleo a cada ano. Este serviço deve ser realizado pela PSS Indústria e Comércio Ltda., fabricante de sua suspensão ProShock, a qual fornece assistência técnica completa diretamente ou através de seus revendedores autorizados.

Se você tem alguma dúvida entre em contato com a Assistência Técnica ProShock através dos telefones: (12) 3912-8350 | 3929-5852 | 3929-6234 e e-mail: atpss@proshock.com.br.

CERTIFICADO DE GARANTIA

A sua suspensão ProShock é garantida por 1 (um) ano a partir da data de aquisição quanto a defeitos de fabricação. A cobertura em garantia compreende todas as partes da suspensão, desde que utilizada em condições normais de operação.

A cobertura não inclui problemas oriundos de instalação inadequada, ausência de manutenção, uso fora dos limites de operação normais de uma mountain bike, quedas ou acidentes, impactos frontais e/ou laterais, danos ao acabamento superficial, danos provocados por agentes da natureza (chuva, salinidade, umidade, terra), uso de produtos químicos corrosivos e/ou ácidos, sinais de violações internas e/ou externas, ajuste interno ou conserto por pessoa não credenciada, sinistro (roubo e/ou furto), adulterações ou rasuras no Certificado de garantia ou na Nota Fiscal, danos e adulterações ou remoção do número de Série/Modelo etc.

Para requerer serviços em garantia é imprescindível a apresentação deste manual de garantia.

O envio do produto no período de garantia terá despesas por conta do cliente/loja, e o retorno ficará por conta da ProShock, conforme consta no site da empresa www.proshock.com.br. Esta garantia é válida apenas em território nacional (Brasil).

A PSS Indústria e Comércio Ltda. obriga-se a prestar os serviços acima referidos, tanto o gratuito como os remunerados, somente nas localidades onde mantiver oficinas de serviços, próprias ou especificamente autorizadas, para atender este produto.

Importante: Este termo de garantia só terá validade se for devidamente preenchido e carimbado pelo vendedor.

vá de bike, vá de
PROSHOCK[®]

SUSPENSÃO PROSHOCK

CERTIFICADO DE GARANTIA

NOME DO PROPRIETÁRIO:

NOME DO REVENDEDOR:

DATA DA AQUISIÇÃO:

NÚMERO DE SÉRIE:

Contato Assistência Técnica ProShock: atpss@proshock.com.br



Tecnologia e inovação orgulhosamente 100% brasileira

www.proshock.com.br

PSS Indústria e Comércio Ltda.

Rua Gregório Gurevich, 31 - CEP: 12223-140

Jardim Diamante - São José dos Campos - SP

(12) 3912-8350 | proshock@proshock.com.br

Faça parte das nossas redes sociais

facebook.com/proshock.brasil

instagram.com/proshock

youtube.com/proshocksystem