

# MANUAL DO PROPRIETÁRIO



**PROSHOCK<sup>®</sup>**

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.

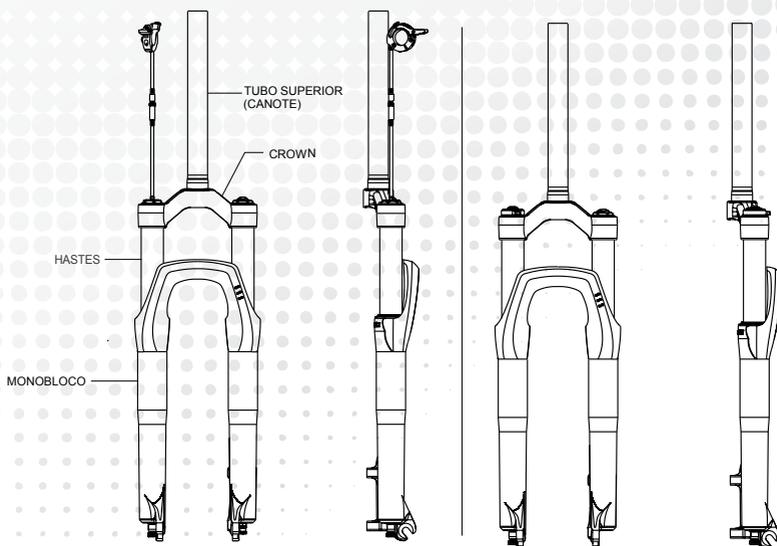


Figura 1

## 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").

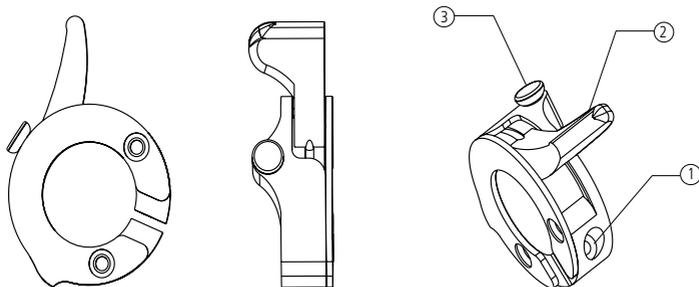


Figura 2

**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.

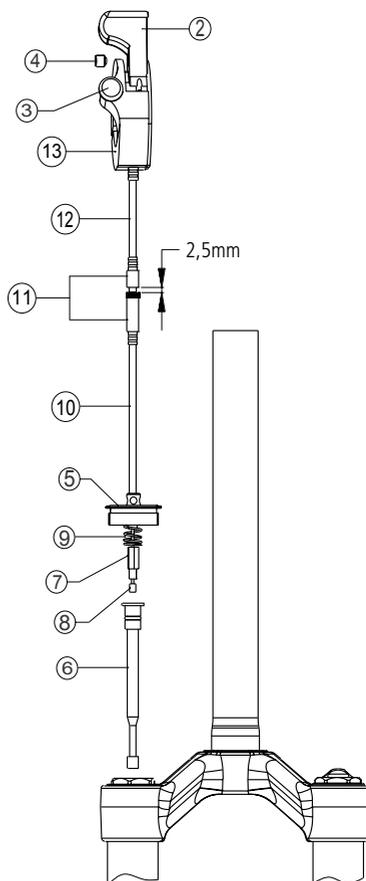


Figura 3

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.

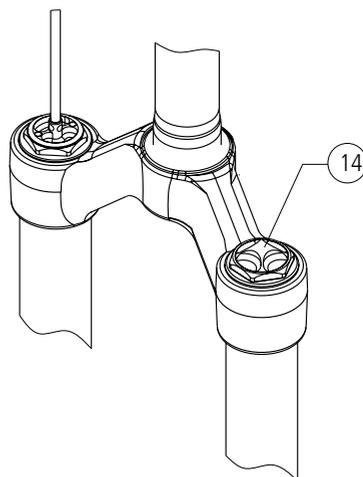


Figura 4

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.

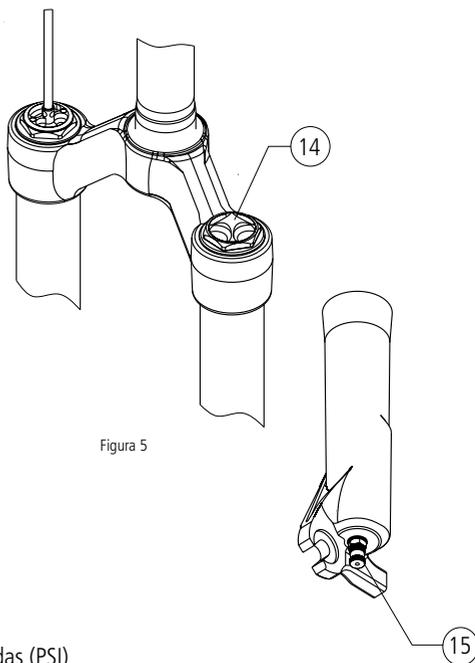


Figura 5

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

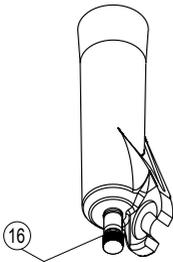


Figura 6

#### 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.

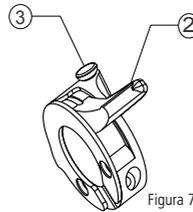


Figura 7

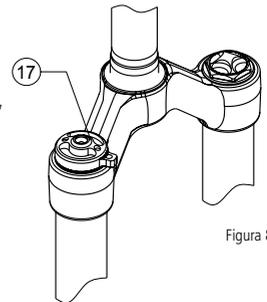


Figura 8

## &gt; 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.

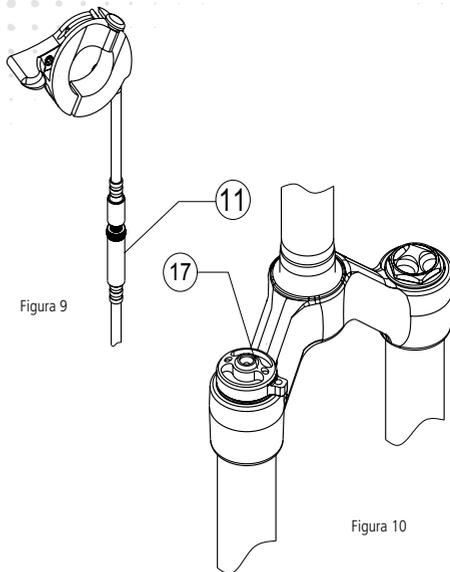


Figura 9

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](mailto: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](http://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](mailto:atpss@proshock.com.br)



Tecnologia e inovação orgulhosamente 100% brasileira

[www.proshock.com.br](http://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](mailto:proshock@proshock.com.br)

Faça parte das nossas redes sociais

[facebook.com/proshock.brasil](https://facebook.com/proshock.brasil)

[instagram.com/proshock](https://instagram.com/proshock)

[youtube.com/proshocksystem](https://youtube.com/proshocksystem)