



MANUAL

DE

MANTENIMIENTO

BIENVENIDO AL EQUIPO GIANT

La compañía Giant, presente en el mundo entero, fabrica bicicletas desde hace más de veinticinco años. Más de 8.000 tiendas autorizadas venden las bicicletas Giant en toda Europa, Asia, Australia, Japón y América del Norte. Estamos orgullosos, y con razón, de la reputación internacional de nuestras bicis y de nuestro servicio.

En Europa, las bicis y accesorios Giant sólo se pueden comprar en tiendas autorizadas Giant. Insistimos en trabajar con estos profesionales independientes, porque

son los más cualificados para aconsejarte con sus competencias, asegurarse de que la bici se ajuste bien a tu talla, y para realizarle un último control riguroso antes de vendértela.

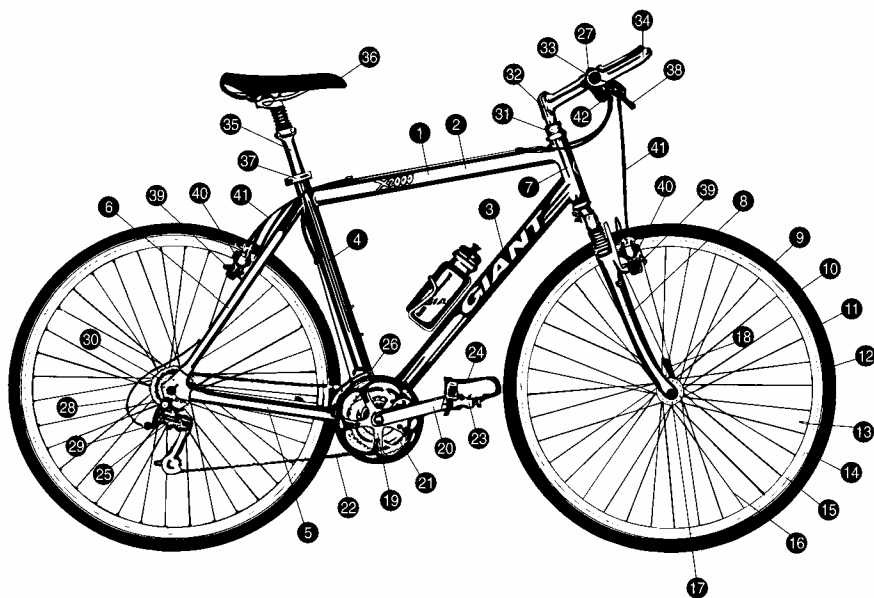
Tanto nuestro equipo de competición Giant MTB como el equipo de carretera T-Mobile colaboran con nuestro departamento de Investigación y Desarrollo. Queremos hacer de ti un ciclista feliz y entusiasta.

1

¿POR QUÉ LEER ESTE MANUAL?

Aunque andes en bici desde siempre, una puesta al día de tus conocimientos puede ser útil. La tecnología de la bicicleta a evolucionado enormemente en los últimos años, para mejorar mucho más su rendimiento.

Este manual te ayudará a aprovechar totalmente las cualidades de tu nueva bici. Para ello, es importante entender bien las características de tu bici, y la forma de utilizarla.

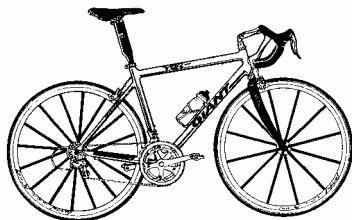


Nombre de las piezas

- | | |
|----------------------|-------------------------------------|
| 1 cuadro | 22 cadena |
| 2 tubo superior | 23 pedal |
| 3 tubo diagonal | 24 cala-pié / correa |
| 4 tubo de sillín | 25 cambio trasero |
| 5 vainas | 26 desviador delantero |
| 6 tirantes | 27 mando de desviador |
| 7 tubo de dirección | 28 cable de cambio |
| 8 horquilla | 29 regulador de cambio |
| 9 rueda | 30 rueda libre / piñones / cassette |
| 10 cubierta | 31 juego de dirección |
| 11 banda de rodadura | 32 potencia |
| 12 flanco | 33 manillar |
| 13 válvula | 34 acople de manillar |
| 14 cámara de aire | 35 tija de sillín |
| 15 llanta | 36 sillín |
| 16 radios | 37 cierre de sillín |
| 17 buje | 38 mando de freno |
| 18 cierre rápido | 39 freno |
| 19 caja pedalier | 40 zapata de freno |
| 20 biela | 41 cable de freno |
| 21 platos | 42 regulador de freno |

CATEGORÍAS DE BICICLETAS

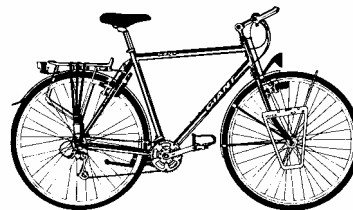
Las bicis Giant pueden clasificarse generalmente en cinco categorías, según el uso para el cual estén concebidas; bicis de carretera, bicis todo terreno (MTB), bicis confort, Cross y bicis para niños. Aunque estas categorías coincidan parcialmente, cada tipo de bicicleta está diseñado para ofrecer un rendimiento óptimo en condiciones específicas.



La **bici de carretera** (Fig. 1), está diseñada para la velocidad y carreras en carretera. Su manillar inclinado proporciona al corredor una buena posición en subidas o en sprint, y una posición aerodinámica a gran velocidad. Sus cubiertas de alta presión reducen la resistencia al rodamiento. Ojo: no está diseñada para rodar en terrenos irregulares. El cuadro y los componentes son demasiado ligeros para soportar los choques del todo-terreno.



Las **bicis todo-terreno o MTB** (Fig.2) están diseñadas para ofrecer más control y resistir mejor a una utilización en terreno irregular. Pero no son indestructibles. Sus cubiertas anchas absorben los choques y proporcionan más agarre. Una amplia gama de velocidades, en general 24 o más, permite afrontar prácticamente todas las situaciones. Ciertos modelos vienen equipados con sistemas de suspensión. Ojo: las cubiertas anchas de una MTB ofrecen más resistencia al rodamiento, y es menos aerodinámica.



Nuestra **bici Confort** (Fig.3) son muy polivalentes. Confortables y de mucho rendimiento para largas distancias en carretera, vienen totalmente equipadas con focos, porta-equipajes, etc... y son perfectas para ir al trabajo o recorrer pequeños caminos por el campo.



La **bici de Cross** (Fig.4), también llamada de trekking, es una máquina polivalente que conviene tanto para andar por carretera, vías ciclables o en todo-terreno moderado. Pero no es tan rápida como una bici de carretera, y no está hecha para soportar un todo-terreno intensivo como una MTB.



Las **bicis de niño** (Fig.5), están especialmente diseñadas pensando en la seguridad y en la fuerza de los niños.

TALLA Y SEGURIDAD

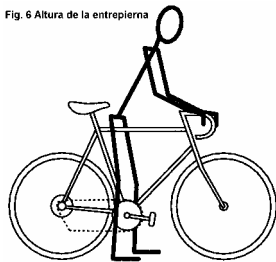
3.1 Talla

Comprueba que la bici es de tu talla. Una bici demasiado grande o demasiado pequeña es más difícil de controlar y puede ser incófortable o peligrosa.

Talla del cuadro

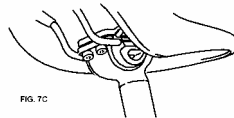
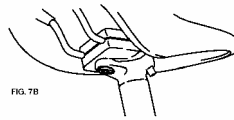
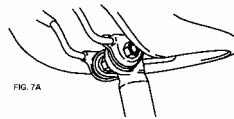
El vendedor habrá seleccionado el cuadro que mejor te conviene sobre la base de las informaciones que dispone. Si has elegido tu mismo tu bici, el vendedor se habrá tomado el tiempo para seleccionar una talla adaptada a tus medidas. Si otra persona te ha comprado la bici, por ejemplo, para hacerte un regalo, es importante comprobar que está es de tu talla antes de utilizarla.

Fig. 6 Altura de la entrepierna



Altura de la entrepierna (Fig.6)

Es la distancia desde el suelo hasta arriba del tubo superior, en el sitio donde se encuentra la entrepierna cuando te encuentras de pie a medio camino entre el sillín y la potencia de manillar. Posiciónate sobre la bici como si la fueses a conducir, para controlar. Si tu entrepierna toca el cuadro, la bici es demasiado grande para ti. El espacio entre el tubo superior y tu entrepierna debe ser de al menos 2,5 a 5 cm para carretera, de 7,5 cm en todo-terreno sobre pista, y de 10 cm en todo-terreno fuera de pista.



3.2 Posición del sillín

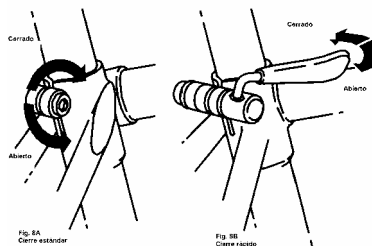
Es importante regular bien el sillín para que la bici sea tan cómoda como posible y proporcione los mejores rendimientos. Ver figuras 7A, B y C, y determina cual corresponde al sistema de fijación del sillín de tu bicicleta.

a- Ajuste de la altura

La altura correcta del sillín depende de la largura de tus piernas. Para comprobar que la altura del sillín es correcta:

- Siéntate en el sillín
- Apoya el talón sobre uno de los pedales
- Sitúa el pedal sobre el que apoyas el talón abajo, manteniendo las bielas paralelas al tubo de sillín.

Tu pierna debería estar casi estirada. Si no es así, debes regular la altura del sillín.



Para regular la altura del sillín, suelte la tuerca de cierre de la tija de sillín (Fig. 8A & B; ver también la sección 6.2 para los cierres rápidos de tija de sillín) y saca o empuja la tija de sillín según necesites. Comprueba después que la tija está paralela al tubo superior del cuadro, y vuelva a apretar la tuerca de cierre de la tija de sillín lo suficientemente para que el sillín no pueda girar.

Controla de nuevo la altura según la anterior explicación. La tija de sillín NO debe sacarse más allá de las marcas mínimas de inserción (Fig. 9).

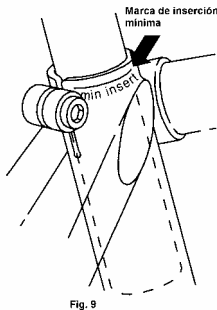


Fig. 9

b- Ajuste de la posición “delante/atrás”

Para encontrar la posición más confortable, suelta los tornillos del raíl y desplaza el sillín hacia delante o hacia atrás (ver Fig. 7A, B o C), según necesites, y después vuelve a apretar los tornillos.

c- Ajuste de la inclinación del sillín

La mayoría de los ciclistas prefieren un sillín horizontal, pero algunos prefieren una ligera inclinación hacia delante o hacia atrás. Para regular la inclinación, suelta los tornillos del raíl, inclina el sillín en la posición deseada, y vuelve a apretar los tornillos. Por poco que modifiques la posición del sillín, la diferencia es grande. Realiza sólo un ajuste a cada vez, y en pasos muy pequeños, hasta que encuentres la posición más confortable.

ATENCIÓN:

Tras cualquier ajuste del sillín, acuérdate siempre de apretar adecuadamente el sistema de fijación del sillín, antes de salir en bici. Controla regularmente que el sistema de fijación del sillín está correctamente apretado.

3.3 Altura e inclinación del manillar.

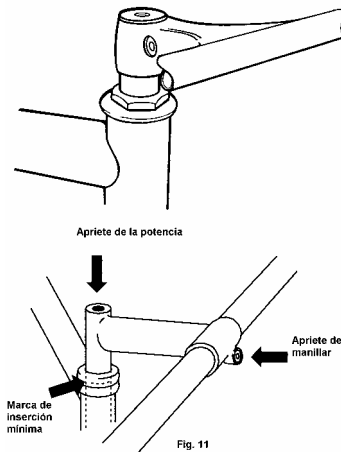


Fig. 11

Si tu bici viene equipada con una potencia de tipo Ahead (Fig. 10), dirígete a tu tienda para cambiar la altura del manillar. En las demás bicis, puedes aumentar o reducir la altura del manillar. Suelta la tuerca de la potencia en tres o cuatro vueltas en el sentido contrario a las agujas de un reloj. Si la tuerca sale y la potencia no se mueve, empuja la tuerca con un mazo de caucho. Ajusta la potencia a la altura deseada, alinea el manillar respecto a la rueda y vuelve a apretar el tornillo de la potencia, para que el manillar deja de girar en relación a la horquilla. Las marcas de inserción mínima NO deben quedar visible. Después controla que el manillar pueda girar libremente hacia la derecha y hacia la izquierda sin que los cables de freno se enganchen o coincidan en algún sitio. En ciertas bicicletas, el cambio de la altura del manillar puede modificar el ajuste del cable de frenos delantero. No utilices la bici sin haber controlado si los frenos siguen funcionando correctamente. Si no es el caso, pide a tu tienda habitual que los ajuste.

Tras cualquier ajuste, es imprescindible comprobar que la potencia y el manillar están correctamente apretados y no corren el riesgo de moverse.

3.4 Ajuste de la posición de los mandos.

Los mandos de cambios y frenos están situados en el lugar más cómodo para la mayoría de los usuarios.

3.5 Distancia de los mandos de freno.

Muchas bicicletas vienen equipadas con mandos de freno cuya distancia es regulable. Si tienes manos pequeñas y te cuesta alcanzar los mandos, tu tienda habitual puede regular la distancia o colocar los mandos más cerca.

3.6 Casco

Siempre se recomienda el uso de un casco de buena calidad.

3.7 Catadióptricos

Los catadióptricos son dispositivos reflectantes muy importantes para la seguridad de la bicicleta. En la mayoría de los países, el código de la circulación exige la presencia de catadióptricos delanteros, traseros, laterales (fijados a los radios de las ruedas) y sobre los pedales.

3.8 Alumbrado

Para circular al anochecer la bici debe estar equipada con un foco, que permite ver la carretera para evitar accidentes, y ser visto por los demás usuarios. En numerosos países, las bicis también tienen que venir equipadas obligatoriamente con un alumbrado delantero y trasero, y no pueden venderse sin focos delanteros y traseros.

4

CONTROL DE SEGURIDAD

Antes de cada salida, dedica un minuto al control de seguridad siguiente:

Tuercas y Tornillos:

Para controlar si todo está correctamente fijado y apretado, levanta la rueda delantera cinco a diez centímetros y déjala caer y rebotar sobre el suelo. Vuelve a apretar lo que sea necesario.

Cubiertas y Ruedas:

Para controlar el inflado de las cubiertas, haz rebotar todo tu peso sobre la bici mirando las cubiertas, y compara lo que ves con lo que tienes costumbre de ver cuando sabes que las cubiertas están correctamente infladas. Corrige el hinchado si es necesario. Lee las explicaciones de la sección 6.6.1. Controla visualmente que no haya cortes en la banda de rodadura y los flancos de las cubiertas, y reemplaza las cubiertas dañadas antes de salir. Haz girar cada rueda. Si una rueda oscila de un lado a otro, no utilices tu bici antes de enderezarla.

Frenos:

Comprueba que los cierres rápidos de los frenos están cerrados. Comprueba que las manetas de freno no toquen el manillar cuando están apretadas a fondo. Si lo tocan, ajusta los mandos de freno antes de salir. Ver las explicaciones de las secciones 6.3.1 y 6.3.2.

Cierres rápidos:

Comprueba que los cierres rápidos de las ruedas delantera y trasera y la tija de sillín están convenientemente ajustados y cerrados. Ver las explicaciones de las secciones 6.1, 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3 y 6.2.

Alineación del manillar y del sillín:

Comprueba que el sillín, la potencia del manillar y los acoples no puedan desviarse bajo el efecto de una torsión. Comprueba que los puños de caucho del manillar se sujeten bien, y replázalos si no es el caso. No utilices una bicicleta con un manillar o unos acoples sin tapones.

SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL CICLISTA

Circular en bici implica la aceptación de los riesgos que ello implica.

5.1 Antes de salir

- a. Procede siempre al control de seguridad de la sección 4.
- b. Lleva siempre un casco conforme a las normas europeas más recientes.
- c. Infórmate de cómo utilizar bien los mandos de tu bici.
- d. Lleva ropa visible, de colores vivos, lo suficientemente pegada al cuerpo para no engancharse a las ruedas o a la cadena, o a los obstáculos del borde de la carretera o pista.

En la vía pública, estate siempre alerta en previsión de las imprudencias de otros usuarios. En particular, dedica especial atención a:

- Los vehículos que ralentizan o giran cortándote el paso, o dejan su aparcamiento;
- Las puertas de los coches estacionados que se abren delante de ti;
-
-

- Los peatones que cruzan entre los vehículos;
- Los agujeros, rejas de alcantarillas, raíles de tranvías o de ferrocarriles y otros obstáculos que podrían provocar una caída.

Nunca lleves a un pasajero, a no ser que sea un niño en un asiento especialmente concebido para él.

Fuera de la carretera:

- a. Se previsor. En caso de problema fuera de la carretera, el punto de asistencia más próximo puede estar a kilómetros de distancia;
- b. No salgas solo a sitios alejados de todo;
- c. No circules fuera de la carretera, a no ser por sitios autorizados, y respecta las propiedades privadas.
- d. Se cortés hacia los jinetes, los peatones y otros ciclistas que te encuentres por las pistas.

5.2 MTB de descenso

En descenso, el ciclista alcanza velocidades comparables a las de una moto, y por consiguiente corre riesgos similares. Por tanto, lleva un equipamiento de seguridad adecuado. Aprende a conocer bien tu sistema de suspensión antes de lanzarte.

FUNCIONAMIENTO

Para tu disfrute y tu seguridad, es importante entender bien como funciona tu bicicleta. Aunque tengas experiencia, no pienses que todo es como en las bicis de antes.

6.1 Cierre rápido de las ruedas

ADVERTENCIA:

Si el cierre rápido de las ruedas está mal ajustado, la rueda puede soltarse al circular, la bici se puede dañar y el ciclista puede resultar gravemente herido, o incluso matarse. Por tanto, es absolutamente necesario:

- Que tu tienda habitual se cerciore de que has entendido bien como montar y desmontar correctamente las ruedas en la bicicleta.*
- Conocer y aplicar el método correcto de apriete de las ruedas mediante un cierre rápido;*
- Comprobar que las ruedas están bien fijadas antes de cada utilización.*

Es imprescindible que sepas cómo funcionan los cierres rápidos, y cómo utilizarlos correctamente.

El cierre rápido, que se asemeja a un tornillo largo con una maneta en un lado y una tuerca en el otro, utiliza la acción de la palanca para apretar la rueda en su posición (ver Fig. 12).

ATENCIÓN: Sujetar el tornillo con una mano y atornillar la maneta a fondo como un tornillo mariposa, no te permitirá apretar la rueda lo suficiente. La acción de la palanca es imprescindible para asegurar un apriete suficiente.

6.1.1 Ajuste del mecanismo de cierre rápido

El buje de la rueda se sujeta en posición por la fuerza de la presión de la palanca del cierre rápido sobre una de las patillas, y su fuerza de tracción del tornillo de ajuste contra la otra patilla por medio de la tija. El tornillo de ajuste permite regular la fuerza de apriete del cierre.

Es necesario atornillar el tornillo de ajuste en el sentido de las agujas del reloj impidiendo a la maneta girar para aumentar la fuerza de apriete, y desatornillarlo en sentido inverso para reducir la fuerza de apriete. La diferencia entre un apriete correcto y un apriete insuficiente puede ser asunto de menos de media vuelta del tornillo de apriete.

NOTA: El cierre rápido viene instalado en el buje por el fabricante o el vendedor, y no debe desinstalarse al menos que sea necesario un mantenimiento eventual del buje. En tal caso, deberá dirigirse a su tienda habitual.

6.1.2 Dispositivo de retención de seguridad de la rueda delantera.

Todas las horquillas delanteras de las bicis Giant vienen provistas de un dispositivo de seguridad que impide que la rueda delantera se suelte si el cierre rápido está mal ajustado. Este dispositivo no dispensa de un ajuste correcto del cierre rápido.

El dispositivo de seguridad está moldeado, fundido o mecanizado en la cara exterior de las patillas de la horquilla delantera.

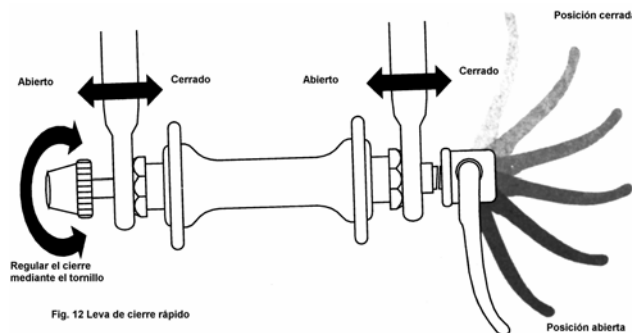
ADVERTENCIA:

Es extremadamente peligroso quitar o dejar inhabilitado el dispositivo de retención de seguridad y puede ocasionar accidentes graves, incluso mortales. También puede invalidar la garantía.

6.1.3 Montaje y desmontaje de las ruedas con cierre rápido.

a. Desmontaje de una rueda delantera con cierre rápido.

- 1) Separe las zapatas de freno (ver sección 6.3.1 Fig. 16B, C y D)
- 2) Gira la palanca de cierre rápido de la rueda desde la posición CERRADA (CLOSED) a la posición ABIERTA (OPEN) (Fig. 12, 13 y 14).
- 3) Suelta el tornillo de apriete en aproximadamente seis vueltas completas.



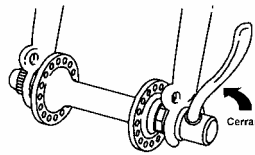


Fig. 13 Cierre rápido en posición cerrada

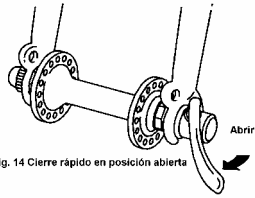


Fig. 14 Cierre rápido en posición abierta

- (4) Levanta la rueda delantera algunos centímetros del suelo y golpea con la palma de la mano la parte superior de la rueda para sacar la rueda de las patillas de la horquilla.

b. Montaje de una rueda delantera con cierre rápido.

- (1) Tire de la palanca de cierre rápido en posición ABIERTA, es decir con el lado cóncavo hacia el exterior (Fig. 12 & 14).
- (2) Gira la horquilla hacia delante e inserta la rueda entre los brazos de forma a que el eje de la rueda encaje bien en las patillas de los extremos de los brazos de horquilla. La maneta del cierre rápido debe situarse al lado izquierdo de la bici (Fig. 12 & 14).
- (3) Sujeta con la mano derecha la maneta de cierre rápido en posición ABIERTA, y aprieta con la mano izquierda la tornillo de ajuste contra la patilla de la horquilla (Fig. 12).
- (4) Empuja firmemente la rueda hasta el fondo de las patillas centrando bien la llanta en relación con la horquilla, y vuelve a levantar la palanca de cierre rápido y empújala en posición CERRADA (Fig. 12 & 13). La maneta debería estar paralela a los brazos de la horquilla, con el lado cóncavo hacia la rueda.

ATENCIÓN: Si puedes cerrar a fondo el cierre rápido sin enganchar los dedos en los brazos de la horquilla como punto de apoyo y sin que la maneta te deje huella en la palma de la mano, es que el apriete es insuficiente. Abre la maneta, atornilla el tornillo de ajuste en un cuarto de vuelta y vuelve a probar.

- (5) Si no consigues empujar la maneta a fondo hasta que permanezca paralela al brazo de horquilla, devuélvela a la posición ABIERTA, suelta el tornillo de ajuste en un cuarto de vuelta, e intenta de nuevo cerrarla.
- (6) Acerca las zapatas de freno, y haz girar la rueda para comprobar que está bien centrada en la horquilla y que no toca las zapatas de freno.

c. Desmontaje de una rueda trasera con cierre rápido

- (1) Separa las zapatas de freno (ver sección 6.3, Fig. 16B, C y D).
- (2) Coloca el cambio trasero en posición alta (la cadena sobre el piñón pequeño, el más exterior) y tira el cambio hacia atrás con la mano derecha.
- (3) Coloca la maneta de cierre rápido en posición ABIERTA (Fig. 12 & 14).
- (4) Sin dejar de tirar del cambio hacia atrás, levanta la rueda trasera algunos centímetros del suelo, y empújala hacia delante y hacia abajo para que salga de las patillas.

NOTA: Si tu bici utiliza un sistema de cambio de velocidades en el buje (si tu bici tiene varias velocidades pero no ves el cambio), el desmontaje de la rueda trasera es más difícil y necesita herramientas especiales. Solicita a tu tienda habitual que lo haga por ti.

d. Montaje de una rueda trasera con cierre rápido.

- (1) Coloca el cambio trasero en posición alta (lo más al exterior posible) y tira del cambio hacia atrás con la mano derecha.
- (2) Coloca la maneta de cierre rápido en posición ABIERTA (Fig. 12). Presenta la rueda en el sentido correcto, con la maneta del lado opuesto al cambio y a los piñones de rueda libre.
- (3) Coloca la cadena en el piñón más pequeño, y coloca el eje de la rueda en las patillas del cuadro y tira sobre la rueda para insertarla a fondo. (Fig. 15)

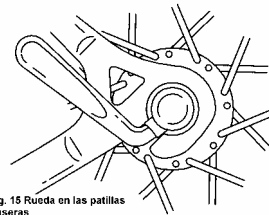


Fig. 15 Rueda en las patillas traseras

- (4) Aprieta con la mano el tornillo de ajuste contra la patilla del cuadro, y empuja la maneta hacia la parte delantera de la bici para que este paralela a las vainas o a los tirantes, con el lado cóncavo hacia la rueda (Fig. 15)

ATENCIÓN: Si puedes cerrar a fondo el cierre rápido sin enganchar los dedos en el cuadro como punto de apoyo y sin que la maneta te deje huella en la palma de la mano, es que el apriete es insuficiente. Abre la maneta, atornilla el tornillo de ajuste en un cuarto de vuelta y vuelve a probar.

- (5) Si no consigues empujar la maneta a fondo hasta que permanezca paralela a los tirantes o las vainas, devuélvela a la posición ABIERTA, suelta el tornillo de ajuste en un cuarto de vuelta, e intenta de nuevo cerrarla.
- (6) Acerca las zapatas de freno, y haz girar la rueda para comprobar que está bien centrada en el cuadro y que no toca las zapatas de freno.

6.1.4 Montaje y desmontaje de las ruedas con tuerca

a. Desmontaje de una rueda delantera con tuerca.

ATENCIÓN: Si tu bici viene equipada con freno Nexus, el desmontaje de la rueda delantera es más complicado y necesita herramientas especiales.

Solicita a tu tienda habitual que lo haga por ti.

Las siguientes explicaciones se aplican a los modelos con frenos cantilever o V-Brake.

- (1) Separa las zapatas de freno (sección 6.3, Fig. 16B, C y D)
- (2) Con una llave de 15 mm o con una llave inglesa de 6", suelta en aproximadamente 6 vueltas completas las dos tuercas del eje de la rueda.
- (3) Levanta la rueda delantera unos centímetros del suelo y golpea con la palma de la mano la parte superior de la rueda para sacar la rueda de las patillas de la horquilla.

b. Montaje de una rueda delantera con tuerca.

- (1) Gira la horquilla hacia delante e inserta la rueda entre los brazos de forma a que el eje de la rueda encaje bien en las patillas de los extremos de los brazos de horquilla. Las arandelas de las tuercas del eje deben estar situadas al exterior, entre la patilla y la tuerca.
- (2) Empuja la rueda hasta el fondo de las patillas centrando bien la llanta en relación con la horquilla, y aprieta a fondo las tuercas del eje mediante una llave de 15 o una llave inglesa de 6".
- (3) Acerca las zapatas de freno, y haz girar la rueda para comprobar que está bien centrada en la horquilla y que no toca las zapatas de freno.

c. Desmontaje de una rueda trasera con tuerca

- (1) Separa las zapatas de freno (ver sección 6.3.1 Fig. 16B, C y D).
- (2) Coloca el cambio trasero en posición alta (la cadena sobre el piñón pequeño) y tira el cambio hacia atrás con la mano derecha.
- (3) Suelta las dos tuercas del eje de rueda mediante una llave de 15.
- (4) Sin dejar de tirar del cambio hacia atrás, levanta la rueda trasera algunos centímetros del suelo, y empújala hacia delante y hacia abajo para que salga de las patillas.

NOTA: Si tu bici utiliza un sistema de cambio de velocidades en el buje (si tu bici tiene varias velocidades pero no ves el cambio), el desmontaje de la rueda trasera es más difícil y necesita herramientas especiales.

Solicita a tu tienda habitual que lo haga por ti.

d. Montaje de una rueda trasera con tuerca

- (1) Coloca el cambio trasero en posición alta (lo más al exterior posible) y tira del cambio hacia atrás con la mano derecha.
- (2) Coloca la cadena en el piñón más pequeño, y coloca el eje de la rueda en las patillas del cuadro y tira sobre la rueda para insertarla a fondo. Las arandelas de las tuercas del eje deben situarse al exterior, entre la patilla y la tuerca.
- (3) Aprieta a fondo las tuercas del eje mediante una llave de 15 o una llave inglesa de 6".
- (4) Acerca las zapatas de freno, y haz girar la rueda para comprobar que está bien centrada en el cuadro y que no toca las zapatas de freno.

6.2 Cierre rápido de tija de sillín

Muchas bicis vienen equipadas con un cierre de sillín con cierre rápido. El cierre rápido de la tija de sillín funciona exactamente igual que el de las ruedas (Sección 6.1.1). Se parece a un perno largo dotado por un lado de una maneta y por el otro de una tuerca, y utiliza la acción de una palanca para apretar sólidamente la tija de sillín (ver Fig. 8B).

ADVERTENCIA:

Si la tija de sillín está mal apretada, el sillín corre el riesgo de girar o de moverse, lo que puede hacerte perder el control de la bicicleta y hacerte caer. Por lo cual:

1. Solicita a tu tienda habitual que compruebe si has entendido bien como se cierra correctamente la tija de sillín;
2. Es imprescindible que conozcas y apliques el método correcto de apriete del cierre rápido de la tija de sillín.
3. Comprueba que la tija de sillín esté bien apretada antes de cualquier utilización.

Ajuste del mecanismo de cierre rápido

La acción de la palanca de cierre rápido aprieta el racor del sillín alrededor de la tija de sillín para inmovilizar sólidamente la tija de sillín. La tuerca de ajuste permite regular la fuerza de apriete del cierre.

Es necesario atornillar la tuerca de ajuste en el sentido de las agujas del reloj, impidiendo que la maneta gire para aumentar la fuerza de apriete, y desatornillarla en el sentido opuesto para reducir la fuerza de apriete. La diferencia entre un apriete correcto y un apriete insuficiente puede ser asunto de menos de media vuelta de tuerca de ajuste.

ATENCIÓN: Sujetar la tuerca con una mano y atornillar la maneta a fondo como una tuerca mariposa no permite apretar la tija de sillín lo suficiente. La acción de la palanca es imprescindible para asegurar un apriete suficiente.

6.3 Frenos

El modo de empleo de los frenos viene junto a la documentación Giant. Consúltalo y solicítalo a tu tienda habitual que te explique lo que no entiendas.

6.3.1 Funcionamiento de los frenos

En la mayoría de los países europeos, el freno trasero se controla mediante la maneta derecha y el freno delantero mediante la maneta izquierda. En Gran Bretaña, es a la inversa. La superficie de las zapatas de freno y de las llantas debe estar limpia, sin rastro de lubricantes o de productos de limpieza.

Si te cuesta apretar las manetas de freno, pide consejo a tu tienda habitual.

La mayoría de los frenos de llanta llevan un sistema de cierre rápido que permite separar las zapatas para dejar pasar la cubierta cuando colocas la rueda en su sitio o cuando la sacas. Cuando el cierre rápido está abierto, el freno no funciona. Comprueba si sabes como funciona el cierre rápido de los frenos de tu bici (ver Fig. 16B, C & D) y controla antes de cada salida si los cierres rápidos están bien cerrados.

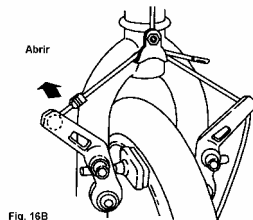


Fig. 16B

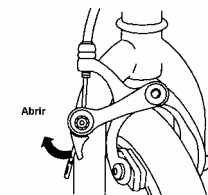


Fig. 16C

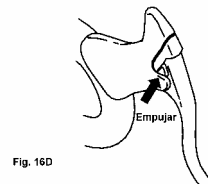


Fig. 16D

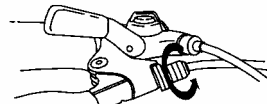
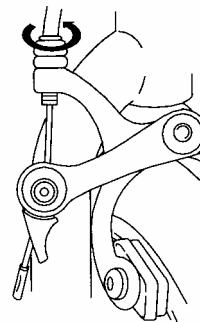
Para un frenado óptimo, utiliza los dos frenos a la vez. La fuerza de frenado de cada rueda alcanza un máximo justo antes del momento en que la rueda se bloquea y empieza a patinar. Cuando la cubierta patina, pierdes la mayor parte de la fuerza de frenado y todo el control de la dirección. Prueba a ralentizar y a parar en suavidad, sin bloquear las ruedas. Aprieta la maneta despacio, aumentando progresivamente la fuerza de frenado. Si sientes que la rueda empieza a bloquearse, suelta un poquito la maneta para que la rueda siga girando sin bloquearse, pero casi. El frenado provoca un traslado del peso sobre la rueda delantera, que puede hacerte volar por encima del manillar. Cuando frenas, inclínate hacia atrás para situar más peso sobre la rueda trasera. Esto es particularmente importante en las bajadas con mucha

inclinación. Prueba a frenar en un sitio donde no haya circulación u otros riesgos.

Disminuye la velocidad al circular sobre arena o gravilla, y con tiempo húmedo. La lluvia altera la tracción y el frenado, y reduce la visibilidad. El capacidad de parada de los frenos disminuye, y las cubiertas pierden adherencia. Frena con más antelación y de forma más progresiva que con tiempo seco.

6.3.2 Ajuste de los frenos

Si una de las manetas de freno no se ajusta al control de seguridad (Sección 4), puedes ajustar el freno girando la ruleta de ajuste del cable de freno (Fig. 17A & B) en el sentido contrario a las agujas del reloj. Tras haberlo ajustado, vuelve a atornillar a fondo la contra-tuerca en el sentido de las agujas del reloj. Si el freno sigue sin ajustarse al control de seguridad, hazlo examinar por tu tienda habitual.

Fig. 17A
Ruleta de ajuste de maneta de frenoFig. 17B
Ruleta de ajuste del puente de freno

6.4 Cambio de velocidades

Un manual del fabricante del sistema de transmisión de velocidades, adjunto a la documentación Giant, te proporciona las instrucciones necesarias para el ajuste. Seguidamente, te explicamos cómo utilizar una transmisión de velocidades con cambio y desviador. Si tu bicicleta viene equipada con transmisión en el buje, pide consejo a tu tienda habitual.

El sistema de transmisión con cambio y desviador incluye:

- un conjunto de piñones de rueda libre, o "casette", atrás, y una cadena
- un cambio trasero
- generalmente, un desviador delantero
- una o dos mandos de desviador con sus cables.
- uno, dos o tres platos.

6.4.1 ¿Por qué todas esas coronas con dientes?

La cantidad de velocidades, es decir las combinaciones de engranajes, se calcula multiplicando la cantidad de piñones atrás por la cantidad de platos delante (7 x 3 = 21, 8 x 3 = 24, por ejemplo)

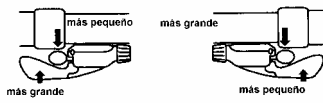


Fig. 18A



Fig. 18B

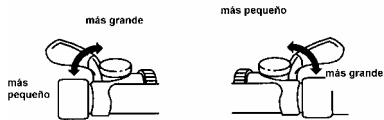


Fig. 18C

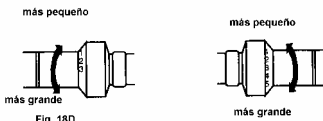


Fig. 18D

Elige una combinación que te permita pedalear en suavidad, sin forzar. Nunca ejerzas grandes presiones sobre los pedales si dispones de velocidades más pequeñas.

Comprobarás que es más confortable pedalear más rápido, aunque esto supone cierta práctica para la mayoría de los ciclistas. No es bueno pedalear demasiado duro. La cadencia óptima de pedaleo se sitúa entre 60 y 90 vueltas por minuto.

6.4.2 Empleo de los cambios

Existen numerosos tipos de mandos de cambio, cuyo funcionamiento viene ilustrado en las figuras 18A a 18H. Identifica el tipo correspondiente a tu bicicleta.

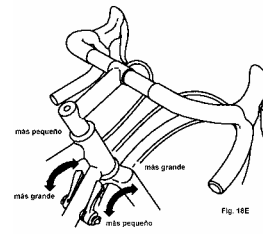


Fig. 18E

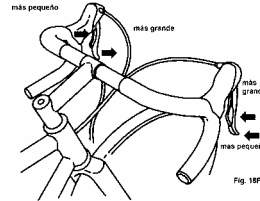


Fig. 18F

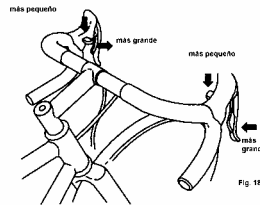


Fig. 18G

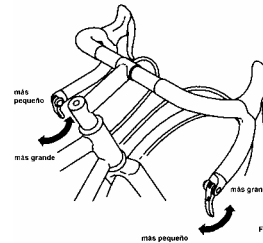


Fig. 18H

Subir de piñón, o “poner más grande”, es elegir una combinación en la que se pedalea más fácilmente, pero se avanza menos a cada golpe de pedal. Bajar de piñón, o “poner más pequeño”, es elegir una combinación en que el pedaleo es más duro, pero el desarrollo, es decir la distancia recorrida a cada golpe de pedal, es más importante.

El piñón más pequeño es el más duro, y el más grande el más fácil. Para facilitar el pedaleo, hay que pasar la cadena por un plato más pequeño delante, y sobre un piñón más grande detrás. Hay que seguir pedaleando cuando cambias de velocidad, y sobre todo nunca pedalear hacia atrás.

a. Funcionamiento del cambio trasero y desviador delantero.

La maneta derecha corresponde al cambio trasero, que hace pasar la cadena de un piñón sobre otro. La maneta izquierda corresponde al desviador delantero, que hace pasar la cadena de un plato a otro.

b. ¿Qué velocidad elegir?

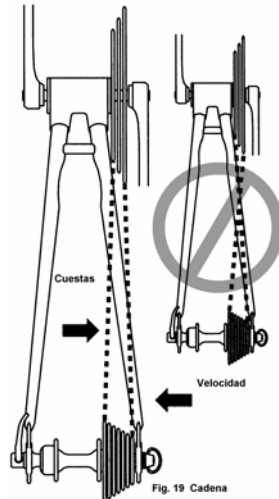


Fig. 19 Cadena

La combinación del piñón más grande con el plato más pequeño (Fig. 19) es para las cuestas más empinadas. El piñón más pequeño asociado al plato más grande (Fig. 19) permite un pedaleo rápido en las bajadas. No es necesario cambiar de velocidad por orden. Busca primero la relación más confortable para arrancar desde la posición de parada sin demasiado esfuerzo.

Haz pruebas subiendo y bajando velocidades para comprobar las distintas combinaciones. Practica en algún lugar sin riesgos. Pronto descubrirás qué velocidades se adaptan mejor a cada situación, y la práctica te enseñará a cambiar las velocidades suavemente, en el momento oportuno.

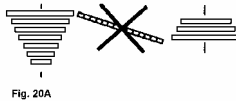


Fig. 20A

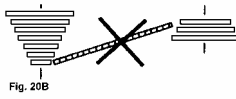


Fig. 20B

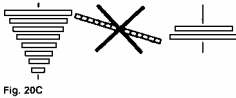


Fig. 20C

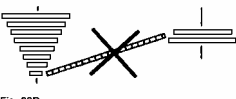


Fig. 20D

Es importante no cruzar la cadena (ver Fig. 20A, B, C, D), por tanto no utilizar conjuntamente:
El plato más grande con el piñón más grande; o el plato más pequeño con el piñón más pequeño.
Estas combinaciones implican un desgaste rápido de la cadena y de las coronas, debido a una tensión excesiva.

6.5 Calapiés y correas o pedales automáticos.

Los calapiés y correas son el sistema tradicionalmente utilizado por los ciclistas experimentados para una buena sujeción de los pies sobre los pedales.

Tu tienda habitual podrá explicarle su funcionamiento.

Los pedales automáticos, utilizados por los corredores y otros numerosos ciclistas, aseguran un rendimiento máximo del pedaleo.

Estos pedales vienen provistos con un sistema de fijación de muelle, en el cual se pueden enganchar las calas fijadas a las zapatillas. Los pedales automáticos se utilizan con zapatillas especiales.

La fuerza necesaria para sacar o introducir el pie es generalmente regulable.

Se necesita cierta práctica para calzar o descalzar calapiés con correas o pedales automáticos. Práctica fuera de la circulación. No circules mientras no estés seguro de poder apartarte rápidamente de los pedales.

6.6 Cubiertas y Cámaras de aire

6.6.1 Cubiertas

Las medidas de la cubierta, el nivel de presión del inflado, y a veces el uso específico recomendado de algunas cubiertas de alto rendimiento, vienen indicados en el flanco de la cubierta (ver Fig. 21). Para ti la información más importante es la presión del inflado.

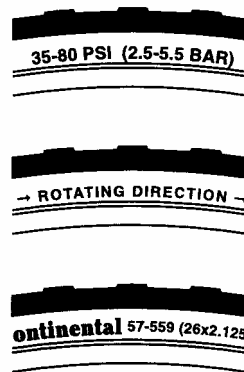


Fig. 21 Marcas de las cubiertas

No inflés nunca una cubierta más allá de la presión máxima especificada en el flanco.

La mejor manera de hinchar una cubierta de bicicleta con la presión deseada es utilizando un hinchador de bicicleta. Tu tienda habitual te podrá ayudar a elegir un modelo adecuado.

El hinchado de las cubiertas con la presión máxima recomendada reduce al mínimo la resistencia al rodamiento, pero es poco confortable.

Una cubierta menos hinchada ofrece una adherencia mayor. Un hinchado insuficiente, teniendo en cuenta tu peso y el terreno, conlleva un riesgo de pinchazo, debido al pinzamiento de la cubierta y de la cámara de aire entre la llanta y el suelo.

Solicita a tu tienda habitual que hinche tus cubiertas con la presión óptima, y después controla la presión como se explica en la sección 4, así comprobarás por ti mismo cómo

se realiza un hinchado correctamente. Lo ideal sería controlar la presión mediante un manómetro.

6.6.2 Válvulas

Giant utiliza dos tipos de válvulas, Schraeder y Presta, lo cual requiere un racor de hinflador apropiado.

La válvula Schraeder se asemeja a las válvulas de cubiertas de los coches. Para hinchar la cubierta, retire el tapón, introduce el hinchador por la extremidad de la válvula y empieza a hinchar. Para deshinchar, aprieta sobre la tija central de la válvula.

La válvula Presta es más estrecha. Para hinchar la cubierta, quita el tapón de la válvula, desatornilla en algunas vueltas la tuerca de la tija, conecta el hinchador y empieza a inflar. Vuelve a atornillar la tuerca de la tija cuando hayas terminado con el hinchado. Para deshinchar la cubierta, desatornilla la tuerca de la tija de la válvula y aprieta sobre la tija.

6.7 Suspensión

Algunas bicicletas vienen equipadas con sistemas de suspensión destinados a amortiguar los choques. Solicita instrucciones apropiadas a tu tienda habitual.

ADVERTENCIA:

El sistema de suspensión debe estar controlado y ajustado correctamente, sino puede funcionar mal y causar pérdida de control y caídas.

No modifique nunca el ajuste de la suspensión si no conoces perfectamente las recomendaciones del fabricante, y realiza siempre una salida de prueba prudente tras cualquier modificación del ajuste para comprobar los efectos sobre el comportamiento de la bicicleta.

ATENCIÓN: Por motivos de seguridad, el montaje de algunos tipos de suspensiones se desaconseja en algunas bicicletas. Antes de montar un sistema de suspensión en tu bicicleta, infórmate en tu tienda habitual para asegurarte que tu proyecto es compatible con tu bicicleta.

ADVERTENCIA:

Por motivos de seguridad, está estrictamente prohibido sustituir la horquilla de origen en tu bicicleta (sobre todo las horquilla de tipo triple cierre) por una horquilla diferente, ya que podría crear presiones sobre el cuadro muy superiores a las previstas, lo cual es peligroso para el ciclista y puede ocasionar la rotura del cuadro y las heridas que ello podría conllevar.

MANTENIMIENTO Y REPARACIONES.

Las bicicletas y sus equipamientos son más complejos que nunca. Es muy importante que sea tu tienda habitual la que se encargue de cualquier mantenimiento o reparación que no vengan descritos en este manual. Tu tienda habitual te ayudará a determinar cuales son las intervenciones necesarias.

ADVERTENCIA:

Muchas operaciones de mantenimiento y de reparación de las bicicletas exigen conocimientos y herramientas especiales. No realices ninguna operación de ajuste o de mantenimiento de tu bicicleta si no estas totalmente seguro de poder realizarla correctamente. Los errores de ajuste o de mantenimiento pueden estropear tu bicicleta u ocasionar un accidente grave, a veces mortal.

La parte de mantenimiento y reparaciones que puedes realizar tu mismo depende de tus competencias, de tu experiencia y de las herramientas de las que dispones. Si quieres aprender a hacerlo todo tu mismo, solicita a tu tienda habitual que te aconseje un libro de referencia y cursos prácticos cerca de tu domicilio.

7.1 Programa de mantenimiento.

Lleva tu bicicleta a tu tienda habitual para un primer mantenimiento de control, tras aproximadamente un mes de uso suave, o tres a cinco horas de todo-terreno duro o 10 a 15 horas de ciclismo por carretera.

Si piensas que la bici presenta un problema, no la uses más y llévala inmediatamente a tu tienda habitual.

7.1.1 Tras cualquier utilización bajo la lluvia o fuera de la carretera, y al menos cada 160 kilómetros.

Limpia la bicicleta y lubrifica la cadena, los piñones de rueda libre y el cambio trasero. Limpia el exceso de aceite. Solicita consejo a tu tienda habitual para elegir el lubricante.

7.1.2 Cada 10 a 20 horas de utilización

- Aprieta el freno delantero y balancea tu bicicleta hacia delante y hacia atrás. Si sientes un clic a cada movimiento de la bicicleta hacia delante o hacia atrás, es probable que el juego de dirección esté suelto.
- Levanta la rueda delantera y gírala hacia la derecha y hacia la izquierda. Si la dirección está dura o irregular, será probablemente necesario ajustar o lubricar el juego de dirección.
- Agarra cada pedal y hazlo balancear de un lado al otro. ¿Parece que esté algo suelto o mal apretado?
- Si las zapatas de freno parecen usadas o no tocan la llanta a plano, solicita a tu tienda habitual que las ajuste o las sustituya.

- Comprueba que los cables de los mandos y sus fundas no estén oxidados, torcidos o deshilados.
- Aprieta de dos en dos, entre el pulgar y el índice, los radios por ambos lados de cada rueda.

- Inspecciona el cuadro, sobre todo al nivel de las uniones, así como el manillar, la potencia y la tija de sillín, y comprueba que no se vea ninguna fisura ni decoloración, que pueden ser signos de fatiga debido a las presiones.

- Comprueba el apriete de todas las tuercas y tornillos, y vuelve a apretar los que lo necesiten.

Si te surge cualquier problema durante uno de estos controles, haz controlar tu bicicleta por tu tienda habitual.

7.1.3 Cada 25 horas de utilización (en todo-terreno intenso) o cada 50 horas (en carretera):

Lleva tu bicicleta a tu tienda habitual para realizarle un mantenimiento.

7.2 Para poder regresar si se rompe algo.

Lleva siempre contigo un kit de herramientas elementales que contenga:

- Llaves Allen de 2, 4, 5 y 6 mm
- Una llave inglesa de 6" (15 mm)
- Un destornillador Phillips nº 1 y uno de cabeza plana de 6 mm
- Un kit de reparación para los pinchazos, desmontables, una cámara de aire de reserva y un hinchador.
- Tu nombre y tu dirección (para que se sepa quien eres en caso de accidente)
- Un poco de dinero (para poder beber algo o llamar por teléfono en caso de problemas).

7.2.1 Reparación de un pinchazo

a. Deshincha completamente la cámara de aire (ver sección 6.6.2). Desmonta la rueda de tu bicicleta (ver sección 6.1.3 o 6.1.4). Mediante un desmontable, haz pasar por encima de la llanta uno de los talones de la cubierta, sobre toda la circunferencia, empezando por el lado opuesto a la válvula. Suelta la contratuerca de la válvula (si se da el caso) y empuja la válvula para extraerla de llanta. Retira la cámara de aire de la rueda. Inspecciona detenidamente el interior y el exterior de la cubierta para encontrar la causa del pinchazo y quitarla. Repara la cámara de aire o utiliza una nueva.

b. Vuelve a montar la cámara de aire. Introduce la válvula en el agujero de la llanta, y coloca la cámara de aire delicadamente en plaza dentro de la cubierta. Infla un poco la cámara, y con los pulgares, empuja el talón de la cubierta por encima de la llanta, partiendo de la llanta y progresando simultáneamente por ambos lados.

Ten cuidado de no pinzar la cámara entre la llanta y el talón de la cubierta.

c. Controla que la cubierta esté en su sitio en la llanta, por ambos lados, y que la cámara de aire no está enganchada. Empuja la válvula dentro de la cubierta para comprobar que su base no está enganchada bajo los talones de las cubiertas. Híncha lentamente la cubierta con la presión recomendada (ver sección 6.6.1), controlando que los talones de la cubierta se mantienen en sus sitio. Vuelve a atornillar el tapón de la válvula.

7.2.2 Radios rotos

Una rueda con un radios roto o mal apretado es mucho menos sólida que una rueda correctamente tensada. Si un radio está roto, tuércelo alrededor del radio siguiente para que no se mueva y no moleste. Haz girar la rueda para comprobar que la llanta no toca las zapatas de freno. Si la rueda roza una de las zapatas, suelta ligeramente el cable mediante la ruleta de reglaje (ver sección 6.3.2). Si el roce sigue impidiendo a la rueda girar, abre el cierre rápido del freno (ver Fig. (6.3.1) 16B a 16D). Regresa a casa circulando muy prudentemente, porque dispones de un solo freno en estado de funcionamiento, y otros radios se podrían romper.

7.2.3 Accidentes

Comprueba que no estás herido, y si es necesario, solicita ayuda médica para realizar una cura. Después, controla el estado de tu bicicleta. Comprueba que la transmisión funciona correctamente y que el cambio trasero no desplaza la cadena hacia los radios de la rueda trasera. De regreso a casa, inspecciona cuidadosamente tu bici como viene explicado en la Sección 7.1.2, y comprueba que ninguna pieza esté dañada. Todas las piezas dobladas, rayadas o descoloradas son potencialmente peligrosas y deberían remplazarse.

ADVERTENCIA:

En un accidente, los componentes de la bicicleta pueden verse sometidos a enormes presiones, que se traducen, en un plazo más o menos corto, en una rotura. La fatiga

debida a las presiones puede provocar una rotura brutal de la pieza, con consecuencias a veces dramáticas.

ATENCIÓN: Si tienes la menor duda respecto al estado de tu bicicleta o de alguna de sus piezas, llévala a tu tienda habitual para un control en profundidad.

ADVERTENCIA:

Los cuadros de fibra de carbono deben ser minuciosamente inspeccionados para asegurarse que no presentan fisuras capilares o deslaminados. Debido a sus propiedades particulares, la fibra de carbono no se abolla, y los daños menores no son fáciles de detectar. Los tubos de fibra de carbono están compuestos por numerosas capas de tela de fibras de carbono ensambladas por una resina muy resistente. Un tubo puede estar dañado sin que su comportamiento lo indique. Sin embargo, tras el uso, los tubos dañados pueden seguir debilitándose hasta que el cuadro se llegue a romper.

Para utilizar más tiempo tu cuadro de fibra de carbono con toda seguridad, inspecciónalo regularmente, y pide consejo a tu tienda habitual o a otra persona competente si detectas signos sospechosos.

Todo rastro de fisura capilar o deslaminado puede ser una pista de debilitación de un cuadro que puede romperse y provocar una pérdida de control y una caída. Si observas tales signos, no utilices más tu bicicleta antes de haber pedido consejo a tu tienda habitual Giant.



TU TIENDA HABITUAL

Tu tienda habitual está ahí para ayudarte a elegir la bicicleta y los accesorios que mejor convienen al uso que piensas hacer de ella, y para ayudarte a mantenerlos en perfecto estado y así puedas disfrutarlos al máximo. Su equipo tiene toda la competencia, las

herramientas y la experiencia necesaria para aconsejarte bien y prestarte el mejor servicio. Si tienes un problema referente a tu bici o a tu práctica ciclista, habla con el personal de tu tienda.



OTRAS RECOMENDACIONES

9.1 Limpia a menudo tu cuadro y comprueba que los tubos y racores no están fisurados. Si piensas haber detectado alguna fisura, lleva tu bici a una tienda oficial Giant. No utilices un cuadro del cual sospechas esté fisurado.

9.2 Las bicicletas todo-terreno dan una impresión de solidez, y de hecho son sólidas, pero no son indestructibles en caso de uso abusivo. Tu bicicleta te servirá con fidelidad durante mucho tiempo, si evitas saltar demasiado y circular por charcos de agua demasiado profundos. Los saltos exponen a la bicicleta a pruebas muy duras, te arriesgas a dañarla y también a sufrir algún accidente.

En un charco demasiado profundo, el agua puede penetrar en los bujes y en la caja pedalier, aún siendo estancos.

ATENCIÓN: Peligro potencial respecto a los pies de taller que deben sujetar bien la bicicleta.

Si para el mantenimiento, tu o tu mecánico colocáis la bicicleta sobre un pie de taller de tipo cierre, asegúrate que este sujete la bicicleta por la tija de sillín y NUNCA por el tubo del cuadro.

Repetimos: siempre apriete cierre del pie de taller en la tija de sillín, nunca en un tubo del cuadro.

Antes de circular:

Lee la Sección 5 y no te olvides de realizar el control de seguridad elemental descrito en la Sección 4.

SERVICIO POSTVENTA

Las bicicletas Giant están distribuidas por una extensa red de tiendas autorizadas por toda Europa. Todas las reparaciones y todos los ajustes importantes de su bicicleta deberían realizarse por un vendedor autorizado Giant. Si no puedes llevar tu bicicleta para su mantenimiento a la tienda donde la has comprado y si no sabes donde encontrar un vendedor autorizado, escríbenos para conocer la dirección del vendedor / taller autorizado Giant más cercano de tu domicilio.

Dirígete al importador Giant más cercano a tu país. Refiérete a la lista de direcciones y de números de teléfono al anverso de este manual.

Informaciones sobre la garantía:

IMPORTANTE: Como referencia, anota los números de modelo y de serie de tu bici Giant en el siguiente espacio. Pregunta a tu tienda habitual autorizada Giant donde se encuentra el número de serie. Conserva también este manual. Estas precauciones podrían ser útiles para señalar la pérdida o el robo a la policía o para que intervenga una compañía de seguros.

Número de modelo:

Número de serie:

Color:

Fecha de compra:

Nombre de la tienda:

Dirección de la tienda:

NOTA: Giant no puede garantizar la conservación de los datos individuales relativos a un número de serie. En caso de pérdida o de robo, necesitarás las informaciones que hayas anotado. Conserva cuidadosamente tu factura para poder beneficiarte de la garantía.

10.1 Emplazamiento del número de serie

Encontrarás el número del cuadro de tu bici Giant en el tubo de sillín cerca de la caja de pedalier, debajo de la caja de pedalier o en la patilla trasera izquierda.

10.2 Condiciones de garantía de las bicicletas Giant

- 1- El cuadro y la horquilla rígida de tu bicicleta Giant están garantizados contra los defectos de material y de fabricación durante 5 años.
- 2- Las demás piezas tienen una garantía de 1 año, bajo reserva de utilización conforme a las especificaciones del fabricante. Para las cubiertas, cámaras de aire, cadena, rueda libre, cables y radios, la garantía solo cubre los defectos de materia y de fabricación.
- 3- Todas las solicitudes de garantía deben ser remitidas a la tienda autorizada Giant que ha vendido la bicicleta.
- 4- Todas las solicitudes de garantía se aplican solo al primer propietario de la bicicleta en cuestión, quien debe presentar la tarjeta de garantía debidamente cumplimentada.

5- La garantía se vuelve inválida o no será acordada, si aparece que la bicicleta ha sido utilizada en condiciones anormales, que ha sido implicada en un accidente, que ha sido mal ensamblada, que ha sido reparada por una tienda que no sea autorizada por Giant o que ha sido equipada con otros componentes que los de origen.

6- Toda solicitud de garantía, bien sea para la bicicleta o para componentes, debe venir acompañada con la etiqueta de garantía especial y con una copia de la tarjeta de garantía. Estos documentos deben estar cumplimentados por tu tienda habitual Giant. La etiqueta de garantía debe rellenarse de forma legible y mencionar:

- El nombre y la dirección del propietario
- La fecha de compra
- El número del cuadro de la bicicleta
- La descripción del elemento objeto de la garantía
- El sello del vendedor.

7- En última estancia, la decisión final de si una pieza está o no cubierta por la garantía se mantiene a juicio de los técnicos de Giant.

Lo que precede se añade a tus derechos legales.

GIANT UK LTD
Unit 1 Wheatcroft Business Park
Landmere lane
Edwalton NG12 4DG Nottingham
United Kingdom

GIANT FRANCE s.a.r.l.
Urbaparc 1
2, Boulevard de la Libération
93284 Saint-Denis Cedex
France

GIANT DEUTSCHLAND GmbH
Bayreuther Straße 76
40599 Düsseldorf
Germany

GIANT HOLLAND
Pascallaan 66
8218 NJ Lelystad
The Netherlands

GIANT POLSKA
Ul. Migdalowa
02-796 Warszawa
Poland

GIANT BIKES IBERICA, S.A.
C/Iribar, 9 – E1
20018 San Sebastián
ESPAÑA

GIANT EUROPE
Pascallaan 66
8218 NJ Lelystad
The Netherlands

Manual de mantenimiento

TARJETA DE GARANTIA

Fecha de compra:

Número del cuadro:

Modelo de bicicleta:

Color:

Talla del cuadro:

Precio de venta de la bicicleta:

Nombre:

Fecha de nacimiento:

Dirección:

Población:

Código postal:

País:

Profesión:

Ocios:

Firma del comprador:

Sello del vendedor Giant:

Estas informaciones podrán ser utilizadas por GIANT y/o comunicadas a un tercio con fines comerciales.

En caso de oponerse a la utilización de dichos datos, marca esta casilla con una cruz

TARJETA DE GARANTIA

(Ejemplar para el comprador)

Fecha de compra:

Número del cuadro:

Modelo de bicicleta:

Color:

Talla del cuadro:

Firma del comprador:

Sello del vendedor Giant:

Si has comprado tu bicicleta en otro país que no sea España, rellena la tarjeta de garantía y envíala a Giant Europe.