



G02511

Tester pomiaru ciśnienia sprężania oleju i paliwa dla motocykli

Tłumaczenie instrukcji oryginalnej

Motorcycle compression & fuel pressure tester

Translation of the original Operating Instructions

PL

EN



Tester pomiaru ciśnienia sprężania oleju i paliwa dla motocykli

UWAGA!

Zapoznaj się z treścią niniejszej instrukcji przed użyciem i zachowaj ją do dalszego użytkowania urządzenia.

IMPORTANT INFORMATION!

Read before use and retain for future reference.

PL

EN

Wyprodukowano dla: / Made for:

GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k.

Kietlin, ul. Spacerowa 3,

97-500 Radomsko

geko@geko.pl

www.geko.pl

BEZPIECZEŃSTWO

OSTRZEŻENIE! NIE WOLNO używać tego zestawu ani jego komponentów w układach zasilanych olejem napędowym lub wysokociśnieniowych układach wtrysku benzyny (ponad 145 psi/10 barów). Upewnij się, że przeczytałeś i zrozumiałeś aspekty bezpieczeństwa dotyczące postępowania z układem wtrysku paliwa i ogólnym dopływem benzyny przed rozpoczęciem.

WAŻNE: Aby ustalić aktualną procedurę, należy zawsze zapoznać się z instrukcją serwisową producenta pojazdu lub zastrzeżonym podręcznikiem i danymi. Instrukcje te mają charakter wyłącznie informacyjny.

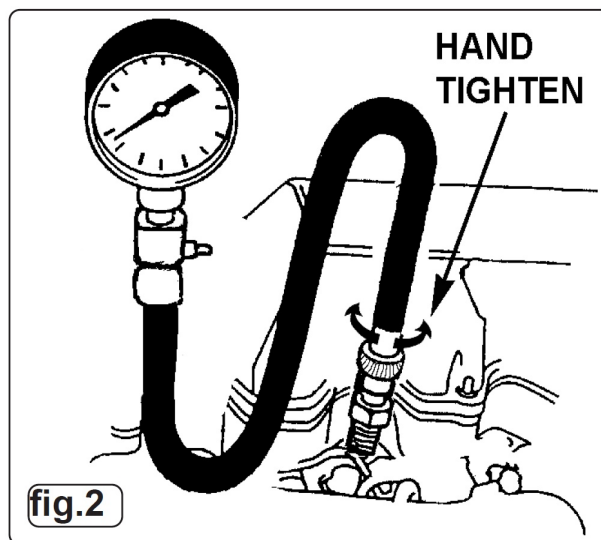
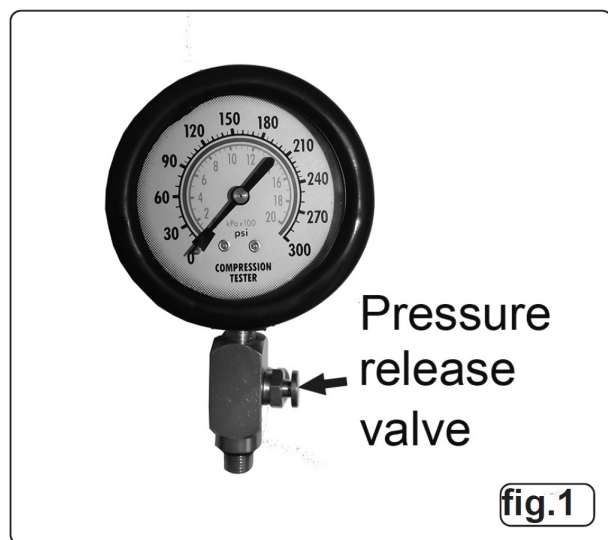
OSTRZEŻENIE! Podczas użytkowania należy ściśle przestrzegać wszystkich przepisów BHP, władz lokalnych i ogólnych przepisów dotyczących praktyki warsztatowej.

1. Utrzymuj narzędzia w dobrym i czystym stanie, aby zapewnić najlepszą i najbezpieczniejszą pracę. **NIE UŻYWAJ** zestawu, jeśli jest uszkodzony. Uwzględnij wszystkie narzędzia i części używane i **NIE** zostawiaj ich w silniku ani na nim po użyciu.
2. Upewnij się, że przeczytałeś i zrozumiałeś wcześniej aspekty bezpieczeństwa związane z używaniem układu wtrysku paliwa i ogólnie benzyną przed rozpoczęciem.
3. **OSTRZEŻENIE!** Opary benzyny i gazy akumulatorowe są wybuchowe.
4. **NIE** pal i nie dopuszczaj otwartego płomienia lub iskier do miejsca pracy.
5. W pobliżu miejsca pracy należy przechowywać gaśnicę proszkową (klasy B).
6. Unikaj zagrożenia pożarowego, zachowując ostrożność podczas odłączania przewodów paliwowych i instalowania adapterów – pewne rozlanie jest nieuniknione.
7. Podczas podłączania lub odłączania układu paliwowego należy uwolnić ciśnienie z układu i owinąć złącze przewodu paliwowego szmatką, aby zaabsorbować wszelkie wycieki paliwa. Natychmiast wytrzyj rozlane paliwo.
8. **UWAGA:** Stale sprawdzaj połączenia miernika i adaptera pod kątem wycieków. Jeśli zauważysz wyciek, wyłącz zapłon lub pompę paliwa. Jeśli to konieczne, spuść ciśnienie paliwa i usuń nieszczelności przed kontynuowaniem.
9. **NIE** pozwól, aby paliwo kapało lub rozlewało się na gorący silnik.
10. Natychmiast wytrzyj rozlane paliwo.
11. Podczas korzystania z adapterów zabezpiecz wąż opaskami zaciskowymi, aby zapewnić szczelność połączeń.
12. Przed użyciem sprawdź, czy wszystkie podkładki uszczelniające adaptera i pierścienie uszczelniające są w dobrym stanie.
13. **NIE** pozwalaj, aby po użyciu paliwo pozostało w adapterach lub węzłach.
14. Nosić atestowaną ochronę oczu.
15. Trzymaj siebie, ubranie i sprzęt testowy z dala od ruchomych lub gorących części silnika.
16. **NIE** noś biżuterii i zwiąż długie włosy.
17. Przed wykonaniem testu przy pracującym silniku (chyba że instrukcja producenta stanowi inaczej), zaciągnij i załóż hamulec postojowy, ustaw dźwignię zmiany biegów w położeniu neutralnym lub parkowania i blokuj koła napędowe.
18. Spaliny zawierają śmiertelnie trujące gazy. Obszar testowy musi być dobrze wentylowany – sprowadź spaliny na zewnątrz.
19. Przed naprawą układu paliwowego wyłącz zapłon i odłącz wtyczkę akumulatora zgodnie z procedurą producenta.
20. Nigdy nie odłączaj akumulatora podczas pracy silnika.

WSTĘP

Zestaw trzech manometrów, wyposażony w złącza i adaptery, przeznaczony do badania kompresji oraz ciśnienia paliwa w motocyklach. Zakres wskaźników obejmuje: 0-300 psi dla testu kompresji, 0-7 bar (0-100 psi) dla ciśnienia paliwa oraz 0-1 bar (0-100 kPa) dla paliwa pod niskim ciśnieniem.

UŻYTKOWANIE



PROCEDURA TESTU KOMPRESJI

Ostrzeżenie! Przed odłączeniem testera należy zawsze zwolnić ciśnienie, używając zaworu spustowego.

1. Naciśnij powoli zawór spustowy, aby stopniowo redukować ciśnienie (patrz rys. 1).
- Uwaga! Różnice w odczytach kompresji pomiędzy cylindrami są często lepszą wskazówką problemów z silnikiem niż bezwzględne wartości kompresji.
2. Uruchom silnik, aż osiągnie normalną temperaturę roboczą.
3. Zatrzymaj silnik i odłącz wszystkie przewody świec zapłonowych, numerując je zgodnie z cylindrem, do którego były podłączone.
4. Poluzuj wszystkie świece zapłonowe o około pół obrotu, ale NIE wykręcaj ich.
5. Za pomocą węża pneumatycznego lub szczotki drucianej usuń cały brud i zanieczyszczenia z gniazd świec zapłonowych.
6. Wyjmij świece zapłonowe i umieść je na czystej, płaskiej powierzchni w kolejności cylindrów, w jakiej zostały wymontowane.
7. Wyjmij filtr powietrza.
8. Odłącz układ zapłonowy zgodnie z zaleceniami producenta zawartymi w instrukcji obsługi pojazdu.
9. Wybierz adapter świecy zapłonowej wymagany dla pojazdu. Przykręć adapter do węża, a następnie wkręć go w zagłębienie świecy zapłonowej. Dokręć wyłącznie ręcznie. NIE używaj klucza (patrz rys. 2).
10. Podłącz złączkę manometru do węża. Upewnij się, że sprzęgło jest całkowicie zazębiane.
11. Obróć korbą silnik na co najmniej pięć suwów sprężania lub do momentu, gdy odczyt ciśnienia na manometrze przestanie rosnąć, przy szeroko otwartej przepustnicy.
12. Zanotuj odczyt kompresji, a następnie naciśnij boczny zawór spustowy, aby zwolnić ciśnienie.
13. Powtórz test i zapisz odczyt. Zredukuj ciśnienie i zdejmij wąż oraz adapter ze świecy

zapłonowej.

14. Powtórz tę czynność dla pozostałych cylindrów.

WYNIKI TESTU

1. Odczyty wskaźnika kompresji:

- W normalnym cylindrze igła manometru powinna przesuwac się w górę skali przy każdym suwie sprężania, aż osiągnie wartość maksymalną. Wszystkie cylindry powinny wskazywać ciśnienie zgodne ze specyfikacjami producenta pojazdu, a odczyt nie powinien różnić się o więcej niż 10% w zależności od cylindra.
- Jeśli wskazówka miernika nie przesuwa się w górę skali lub pozostaje na tej samej wartości przez kilka pociągnięć, a następnie zaczyna się wspinać, problemem może być zacinający się zawór.
- Jeśli odczyt kompresji jest znacznie wyższy niż specyfikacja producenta pojazdu, problemem może być osadzanie się węgla w cylindrze. Może to również wskazywać, że tłok lub głowica cylindra zostały zmodyfikowane.
- Jeśli odczyt na dwóch sąsiednich cylindrach jest o 20 psi (lub więcej) niższy niż w pozostałych cylindrach, problemem może być pęknięty cylinder, głowica lub uszkodzona uszczelka główna. W tych warunkach w obu cylindrach może znajdować się zarówno płyn chłodzący, jak i olej.
- Jeśli odczyty są niskie lub znacznie różnią się pomiędzy cylindrami, wlej łyżeczkę oleju SAE 30 do każdego cylindra i ponownie sprawdź. Jeśli odczyty znacznie wzrosną, problemem może być źle osadzone lub zużyte pierścienie tłokowe. Jeśli odczyty pozostają w przybliżeniu takie same, przyczyną problemu mogą być zawory i/lub powiązane komponenty. Spalony lub uszkodzony tłok może również powodować takie same skutki.

UKOŃCZENIE TESTU

1. Oczyszczyć, uzupełnić szczelinę i zainstalować świece zapłonowe w tej samej kolejności, w jakiej zostały wymontowane, lub zainstalować nowe świece zapłonowe.
 2. Przed ponownym montażem podłączyć każdy przewód świecy zapłonowej do odpowiedniej wtyczki.
 3. Ustaw płytki przepustnicy w pozycji zamkniętej.
- WAŻNE: Po teście nieprzymocowanie płytek przepustnicy do pozycji zamkniętej przed uruchomieniem silnika może spowodować poważne uszkodzenie silnika.
4. Podłączyć ponownie przewody układu zapłonowego odłączone w pkt 4.1.8.

TEST CIŚNIENIA PALIWA

1. Usuwanie ciśnienia z układu paliwowego:

NOTATKA: Poniższe instrukcje mają jedynie charakter orientacyjny. Zawsze przestrzegaj procedur producenta dotyczących usuwania ciśnienia z układu.

1. Przed odłączeniem przewodów paliwowych w celu podłączenia adapterów i manometru do układu paliwowego, należy rozładować ciśnienie w układzie paliwowym, aby zapobiec rozpryskiwaniu paliwa.
2. Wyłącz zapłon, poluzuj korek wlewu paliwa, aby uwolnić ciśnienie w zbiorniku, a następnie ponownie dokręć.
3. Aby zmniejszyć ciśnienie paliwa, należy uniemożliwić działanie pompy paliwa, jednocześnie umożliwiając działanie układu wtryskowego i zapłonowego.
4. Procedura może wymagać odłączenia przekaźnika pompy paliwa, bezpiecznika lub zasilania elektrycznego. Niektóre modele mają dwie pompy paliwa, upewnij się, że obie są wyłączone.
5. Po wyłączeniu pomp, uruchom silnik aż do zgaśnięcia, a następnie przekręć korbą 5 do 10

razy po zgaśnięciu. W przypadku niektórych systemów wtrysku paliwa, wyjęcie bezpiecznika pompy paliwa wyłącza zarówno pompę paliwa, jak i wtryskiwacze. W takim przypadku należy zapoznać się z procedurą producenta.

OSTRZEŻENIE! NIE zakładaj, że ciśnienie w układzie paliwowym zostało obniżone. Podczas odłączania owiń złączkę przewodu paliwowego szmatką, aby pochłoniąć wyciek paliwa.

1. Podłączenie i użytkowanie:

2. Z silnikiem wyłączonym i ciśnieniem w układzie paliwowym uwolnionym, zainstaluj odpowiedni adapter w układzie paliwowym w miejscu, które ma być testowane, i podłącz do szybkozłączki na węźle manometru, upewniając się, że kołnierz blokujący znajduje się na swoim miejscu.

NOTATKA: Użyj szmatki wokół złączy, aby wchłoniąć paliwo.

3. Podłącz ponownie pompę paliwa.

4. Uruchom silnik i pozostaw na biegu jałowym.

5. Odczytaj ciśnienie paliwa na manometrze i porównaj z danymi producenta.

6. Wyłącz silnik.

7. Odłącz tester i adaptery od przewodu paliwowego.

8. Przywróć przewód paliwowy do stanu pierwotnego, uruchom ponownie silnik i sprawdź szczelność układu.

SAFETY

WARNING! DO NOT use this kit or its components in diesel-powered systems or high-pressure gasoline injection systems (over 145 psi/10 bar). Ensure you have read and understood the safety aspects of handling the fuel injection system and general gasoline supply before starting.

IMPORTANT: Always refer to the vehicle manufacturer's service manual or proprietary handbook and data to determine the current procedure. These instructions are for informational purposes only.

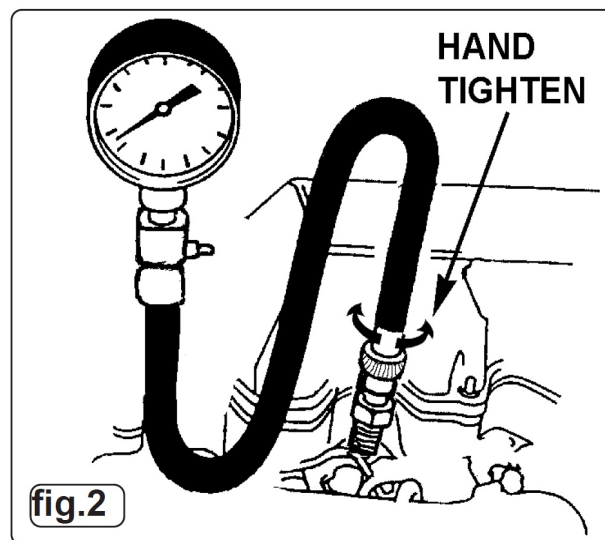
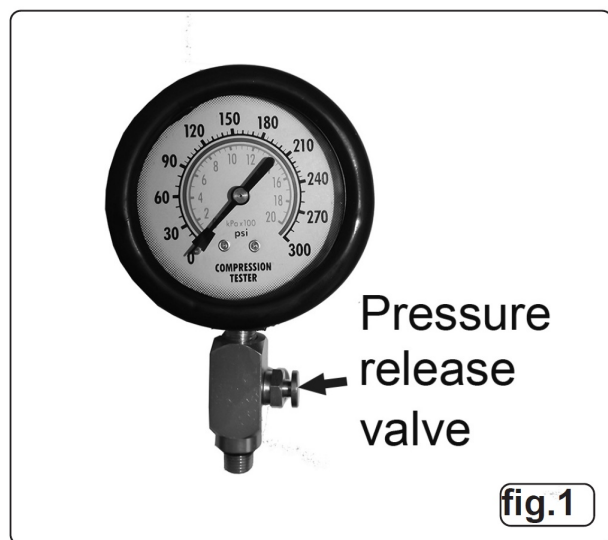
WARNING! When using, strictly adhere to all health and safety regulations, local authorities, and general workshop practice rules.

1. Keep tools in good and clean condition to ensure the best and safest performance. DO NOT use the kit if it is damaged. Account for all tools and parts used and DO NOT leave them in or on the engine after use.
2. Ensure you have read and understood the safety aspects related to using the fuel injection system and gasoline in general before starting.
3. **WARNING!** Gasoline vapors and battery gases are explosive.
4. DO NOT smoke or allow open flames or sparks near the work area.
5. Keep a dry powder fire extinguisher (Class B) near the work area.
6. Avoid fire hazards by being cautious when disconnecting fuel lines and installing adapters – some spillage is inevitable.
7. When connecting or disconnecting the fuel system, release the pressure from the system and wrap the fuel line connector with a cloth to absorb any fuel leaks. Wipe up any spilled fuel immediately.
8. **NOTE:** Constantly check gauge and adapter connections for leaks. If a leak is detected, turn off the ignition or fuel pump. If necessary, relieve fuel pressure and rectify leaks before continuing.
9. DO NOT allow fuel to drip or spill onto a hot engine.
10. Wipe up any spilled fuel immediately.
11. When using adapters, secure the hose with clamps to ensure leak-proof connections.
12. Before use, check that all adapter sealing washers and O-rings are in good condition.
13. DO NOT allow fuel to remain in adapters or hoses after use.
14. Wear approved eye protection.
15. Keep yourself, clothing, and test equipment away from moving or hot engine parts.
16. DO NOT wear jewelry and tie back long hair.
17. Before performing a test with the engine running (unless otherwise specified by the manufacturer), apply and set the parking brake, place the gear lever in neutral or park, and block the drive wheels.
18. Exhaust gases contain deadly poisonous gases. The test area must be well-ventilated – direct exhaust gases outside.
19. Before repairing the fuel system, turn off the ignition and disconnect the battery plug according to the manufacturer's procedure.
20. Never disconnect the battery while the engine is running.

INTRODUCTION

A set of three gauges, equipped with connectors and adapters, designed for testing compression and fuel pressure in motorcycles. The gauge ranges include: 0-300 psi for compression testing, 0-7 bar (0-100 psi) for fuel pressure, and 0-1 bar (0-100 kPa) for low-pressure fuel.

OPERATION



COMPRESSION TEST PROCEDURE

Warning! Always release pressure using the relief valve before disconnecting the tester.

1. Slowly press the relief valve to gradually reduce pressure (see Fig. 1). Note! Differences in compression readings between cylinders are often a better indicator of engine problems than absolute compression values.
2. Run the engine until it reaches normal operating temperature.
3. Stop the engine and disconnect all spark plug wires, numbering them according to the cylinder they were connected to.
4. Loosen all spark plugs about half a turn, but DO NOT remove them.
5. Use an air hose or wire brush to remove all dirt and debris from the spark plug sockets.
6. Remove the spark plugs and place them on a clean, flat surface in the order they were removed.
7. Remove the air filter.
8. Disconnect the ignition system as recommended by the vehicle manufacturer's manual.
9. Select the spark plug adapter required for the vehicle. Screw the adapter onto the hose, then screw it into the spark plug recess. Tighten by hand only. DO NOT use a wrench (see Fig. 2).
10. Connect the gauge fitting to the hose. Ensure the coupling is fully engaged.
11. Crank the engine for at least five compression strokes or until the pressure reading on the gauge stops increasing, with the throttle wide open.
12. Note the compression reading, then press the side relief valve to release the pressure.
13. Repeat the test and record the reading. Reduce the pressure and remove the hose and adapter from the spark plug.
14. Repeat this procedure for the remaining cylinders.

TEST RESULTS

1. Compression gauge readings:

- In a normal cylinder, the gauge needle should move up the scale with each compression stroke until it reaches a maximum value. All cylinders should indicate pressure within the vehicle manufacturer's specifications, and the reading should not differ by more than 10% between cylinders.
- If the gauge needle does not move up the scale or stays at the same value for several strokes and then starts to climb, the problem may be a sticking valve.
- If the compression reading is significantly higher than the vehicle manufacturer's specification, the problem may be carbon buildup in the cylinder. It may also indicate that the piston or cylinder head has been modified.
- If the reading on two adjacent cylinders is 20 psi (or more) lower than the other cylinders, the problem may be a cracked cylinder, head, or damaged head gasket. Under these conditions, both cylinders may contain coolant and oil.
- If the readings are low or vary significantly between cylinders, pour a teaspoon of SAE 30 oil into each cylinder and retest. If the readings increase significantly, the problem may be poorly seated or worn piston rings. If the readings remain approximately the same, the problem may be with the valves and/or related components. A burnt or damaged piston can also cause similar effects.

COMPLETING THE TEST

1. Clean, gap, and install the spark plugs in the same order they were removed, or install new spark plugs.
 2. Before reassembly, connect each spark plug wire to the appropriate plug.
 3. Set the throttle plates to the closed position.
- IMPORTANT: Failure to return the throttle plates to the closed position before starting the engine after the test may cause severe engine damage.
4. Reconnect the ignition system wires disconnected in step 4.1.8.

FUEL PRESSURE TEST

1. Relieving pressure from the fuel system:

NOTE: The following instructions are for guidance only. Always follow the manufacturer's procedures for relieving pressure from the system.

2. Before disconnecting the fuel lines to connect adapters and the gauge to the fuel system, relieve the pressure in the fuel system to prevent fuel spray.
3. Turn off the ignition, loosen the fuel filler cap to release pressure in the tank, then retighten.
4. To reduce fuel pressure, disable the fuel pump while allowing the injection and ignition systems to operate.
5. The procedure may require disconnecting the fuel pump relay, fuse, or electrical power. Some models have two fuel pumps; ensure both are disabled.
6. After disabling the pumps, run the engine until it stalls, then crank it 5 to 10 times after stalling. For some fuel injection systems, removing the fuel pump fuse disables both the fuel pump and injectors. In such cases, refer to the manufacturer's procedure.

WARNING! DO NOT assume that the pressure in the fuel system has been relieved. When disconnecting, wrap the fuel line connector with a cloth to absorb fuel leakage.

1. Connecting and using:
2. With the engine off and the fuel system pressure relieved, install the appropriate adapter in the

fuel system at the test point and connect it to the quick-connect fitting on the gauge hose, ensuring the locking collar is in place.

NOTE: Use a cloth around the connections to absorb fuel.

3. Reconnect the fuel pump.
4. Start the engine and let it idle.
5. Read the fuel pressure on the gauge and compare it with the manufacturer's data.
6. Turn off the engine.
7. Disconnect the tester and adapters from the fuel line.
8. Restore the fuel line to its original state, restart the engine, and check for system leaks.



Gwarant GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k. z siedzibą w Kietlinie, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego przez Sąd Rejonowy dla Łodzi Śródmieścia w Łodzi, XX Wydział Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000815242, posiadająca numer NIP 7722420459 udziela Kupującemu gwarancji na sprawne działanie wprowadzanych przez siebie do obrotu produktów na następujących zasadach:

1. Okres ochrony gwarancyjnej rozpoczyna się w dniu zakupu/wydania towaru i wynosi:
 - a. zakup konsumencki - 2 lata: dla wszystkich urządzeń objętych ochroną gwarancyjną, z wyjątkiem akumulatorów, na które udzielamy 6-miesięcznej gwarancji
 - b. zakup komercyjny - 1 rok: dla wszystkich urządzeń objętych ochroną gwarancyjną, z wyjątkiem akumulatorów, na które udzielamy 6-miesięcznej gwarancji
3. Zakup konsumencki w rozumieniu ustawy z dnia 30 maja 2014r. o prawach konsumenta. (Dz.U. 2014poz. 827) jest to zakup dokonywany przez osobę fizyczną dokonującą z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową.
4. Okres gwarancji nie wydłuża się z powodu świadczenia gwarancyjnego. Obowiązuje to także dla wymienionych lub naprawionych części. Naprawy przypadające po upływie okresu gwarancji są odpłatne.
5. Na wykonane naprawy odpłatne gwarant udziela 3 miesięcznej gwarancji pod warunkiem dokonania naprawy w warsztacie gwaranta.

1. Gwarancja - stanowi zobowiązanie gwaranta do nieodpłatnego usunięcia wad fizycznych wyrobu (materiałowych, montażowych).
2. Gwarant za pośrednictwem centralnego punktu serwisowego ustosunkuje się do zgłaszanych przez reklamującego roszczeń w terminie 14 dni od przyjęcia urządzenia do serwisu, a usunięcie wady w przypadku jej zakwalifikowania do bezpłatnej obsługi gwarancyjnej nastąpi nie później niż w ciągu 30 dni od przyjęcia urządzenia do serwisu.
3. Okres naprawy może ulec wydłużeniu w przypadku konieczności pozyskania części zamiennych.

1. Gwarancja obejmuje wszystkie uszkodzenia powstałe w okresie obowiązywania gwarancji wynikające z ujawnienia się w tym okresie ukrytych wad materiałowych, montażowych lub technologicznych.
2. Gwarancji nie podlegają uszkodzenia urządzenia powstałe z powodu:
 - a. niewłaściwego transportu i magazynowania;
 - b. niezgodnej z instrukcjami instalacji, uruchomienia, eksploatacji i konserwacji, oraz w przypadku niewłaściwego doboru narzędzia/osprzętu;
 - c. działania czynników zewnętrznych lub osób trzecich, w szczególności: działania siły wyższej (piorun, pożar, powódzie, trzęsienia ziemi, działania wojenne, zamieszki i zamachy);
 - d. innych uszkodzeń powstałych nie z winy producenta
3. Gwarancja traci ważność w przypadku: zmian konstrukcyjnych lub przeróbek dokonanych przez użytkownika, prób napraw i regulacji nieprzewidzianych w instrukcji obsługi, zaniechania przeglądów eksploatacyjno-konserwacyjnych, stosowanie nieodpowiednich części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych.

4. Gwarancją nie są objęte elementy eksploatacyjne oraz ulegające zużyciu w trakcie okresu obowiązywania gwarancji, takie jak:

- elementy eksploatacyjne: bębny i szczęki sprzęgła, filtry, głowice żyłkowe, koła, linki rozrusznika, listwy tnące, łańcuchy tnące i prowadnice, noże tnące, paski napędowe, sprzęgła i tarcze cierne, śruby bezpieczeństwa, świece zapłonowe, tarcze, żarówki;
- elementy silnika: cylindry, łożyska, membrany gaźników, panewki, pierścienie, tłoki, wał korbowy;
- elementy skrzyni biegów/przekładni: koła zębate, łańcuchy, pompy hydrauliczne;
- pozostałe elementy eksploatacyjne: amortyzatory, bezpieczniki przeciążeniowe, ciągną i linki sterujące, koła zębate, łożyska, panewki, piasty noża, szczotki węglowe, wpusty zabezpieczające;
- elementy niewymienione w niniejszej karcie gwarancyjnej, a które w sposób oczywisty zużywają się w trakcie pracy.

5. Wymienione w ramach naprawy gwarancyjnej części zamienne są własnością gwaranta.

6. W zakres naprawy gwarancyjnej nie wchodzi czynności regulacyjne oraz konserwacyjne. Serwis ma prawo pobrać opłatę za dokonanie czynności konserwacyjnych, które należą do obowiązków użytkownika, a wymagają ich dokonania przed przystąpieniem do naprawy.

7. Gwarancja nie obejmuje ewentualnych szkód wyrządzonych bezpośrednio lub pośrednio osobom lub rzeczom z powodu usterek w urządzeniu lub wynikłych z przedłużonego przestoju pracy urządzenia.

8. Ewentualne uszkodzenia powstałe podczas transportu powinny zostać natychmiastowo zgłoszone przewoźnikowi pod groźbą utraty gwarancji.

9. Gwarancja ta jest oferowana dodatkowo i nie ogranicza praw określonych przez obecne i przyszłe ustawy. W szczególności nie wyłącza, nie ogranicza ani nie zawiesza uprawnień wynikających z tytułu przepisów o rękojmi za wady fizyczne rzeczy.

IV. ZGŁOSZENIE GWARANCYJNE

1. Naprawy gwarancyjne na terenie Polski wykonywane są wyłącznie przez Serwis GEKO

2. Warunkiem skorzystania ze świadczeń gwarancyjnych jest zgłoszenie reklamacji i dostarczenie przez nabywcę kompletnego urządzenia z całym osprzętem (np. łańcuch tnący, prowadnica, tarcza tnąca, noże, głowica żyłkowa, szelki) **wraz z dokumentem zakupu lub innym dokumentem potwierdzającym zakup.**

3. Zgłoszenia naprawy gwarancyjnej dokonuje się na formularzu „PROTOKÓŁ/ZLECENIE NAPRAWY” dołączonym do niniejszej umowy gwarancyjnej. Formularz protokołu można również pobrać ze strony internetowej: <http://b2b.geko.pl>. Protokół musi w szczególności zawierać dokładny opis usterki lub niesprawności urządzenia. Zgłaszający reklamację winien również podać w celach korespondencyjnych swoje dane osobowe: imię i nazwisko, adres, nr telefonu.

4. W przypadku niespełnienia któregoś z warunków określonych 2 i 3, przyjmujący reklamację ma prawo odmówić przyjęcia urządzenia do naprawy i zwrócić do zgłaszającego na jego koszt.

5. W przypadku stwierdzenia wady urządzenie wraz z wymienionymi wyżej dokumentami należy przekazać do miejsca zakupu lub przesłać do centralnego punktu serwisowego GEKO na adres: GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k., ul. Spacerowa 3, 97-500 Kietlin.

6. W przypadku wysyłki do punktu serwisowego nabywca jest obowiązany przesyłkę właściwie opakować, a także oddać ją Kurierowi w stanie umożliwiającym jej prawidłowy transport (należy usunąć płyny eksploatacyjne). W szczególności opakowanie powinno: być odpowiednio zamknięte, uniemożliwiające dostęp do zawartości przesyłki osobom niepowołanym; być odpowiednio wytrzymałe stosownie do wagi i zawartości przesyłki; posiadać zabezpieczenia wewnętrzne, uniemożliwiające przemieszczanie się zawartości przesyłki.

7. Nabywca nie może żądać naprawy uszkodzonego urządzenia w miejscu użytkowania, nawet jeżeli urządzenie jest objęte obsługą gwarancyjną

8. Urządzenie należy dostarczyć do reklamacji czyste. Konieczność oczyszczenia narzędzia - w celach naprawy w serwisie - jest usługą płatną.

9. W przypadku naprawy odpłatnej lub nieuzasadnionego zgłoszenia reklamujący ponosi koszt weryfikacji uszkodzenia, ewentualnej naprawy, oraz koszty związane ze spedycją.

10. Naprawy pozagwarancyjne (odpłatne) są realizowane w oparciu o indywidualne uzgodnienia reklamującego z serwisem.

11. Aktualny cennik usług serwisowych można uzyskać jest pod numerem telefonu (+48) 698-642-358 lub drogą mailową: serwis@geko.pl

12. W sprawach nieuregulowanych warunkami niniejszej Karty Gwarancyjnej zastosowanie mają odpowiednie przepisy Kodeksu Cywilnego.

INFORMACJA NA TEMAT PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH W CELU REALIZACJI GWARANCJI I NAPRAWY SERWISOWEJ

Administratorem danych osobowych przetwarzanych w celu świadczenia gwarancji jest Gwarant (GEKO Sp. z o.o. Sp.k, email: geko@geko.pl, nr tel. (+48) 44 682 40 04). Pełna informacja na temat przetwarzania danych i praw, jakie Państwu przysługują dostępna jest na stronie: <https://b2b.geko.pl/polityka-prywatnosci>, 13