



Etykieta z kodem daty
tutaj

Instrukcja obsługi roweru górskiego



Niniejsza instrukcja zawiera ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa, montażu, obsługi i konserwacji. Przed rozpoczęciem użytkowania należy przeczytać i w pełni zrozumieć niniejszą instrukcję. Zachowaj niniejszą instrukcję do wykorzystania w przyszłości.



Podczas korzystania z tego produktu należy zawsze nosić zatwierdzony kask i sprzęt ochronny.





Start..... str.

TWÓJ ROWER

- Wprowadzenie 2-3
- Ostrzeżenia i informacje dotyczące bezpieczeństwa 4-5

MONTAŻ

- Lista części do montażu 6-7
- Montaż 8-20

UKŁAD HAMULCOWY

- Hamulce ręczne (liniowe, tarczowe) 21-27

SYSTEM ZMIANY BIEGÓW

- Konfiguracja systemu zmiany biegów 28-29
- Regulacja przerzutki przedniej i tylnej 30-33

KONSERWACJA I SERWIS

- Naprawa i serwis 34-38

GWARANCJA

- Ograniczona gwarancja 39

Maksymalna waga rowerzysty/roweru dla tego produktu jest następująca:

UWAGA: Wagi rowerów znacznie się różnią, więc jeśli nie masz pewności, zważ swój rower, aby uzyskać dokładną wagę i zastosuj się do poniższej tabeli.

Rozmiar roweru	Jeździec	Kierowca + rower + bagaż
30 cm (12 cali)	27 kg (60 lb)	34 kg (76 funtów)
35 cm (14 cali)	31 kg (70 funtów)	35 kg (88 funtów)
41 cm (16 cali)	36 kg (80 lb)	44 kg (99 funtów)
46 cm (18 cali)	40 kg (89 funtów)	49 kg (109 funtów)
51 cm (20 cali)	40 kg (89 funtów)	49 kg (109 funtów)
61 cm (24 cale)	91 kg (200 funtów)	102 kg (225 funtów)
66 cm (26 cali)	113 kg (250 funtów)	126 kg (279 funtów)
70 cm (27,5 cala)	113 kg (250 funtów)	126 kg (279 funtów)



Tylna okładka:

- Informacje kontaktowe dotyczące zwrotów i serwisu
- Link do kodu QR rejestracji
- Link do kodu QR montażu



WAŻNE!!! Przed pierwszą jazdą:

- Przeczytaj całą instrukcję, w tym wszystkie ostrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa.

Patrz sekcja Konserwacja (w zależności od wyposażenia):

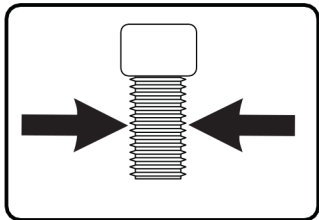
- Sprawdź ciśnienie w oponach
- Sprawdź regulację hamulca
- Sprawdź regulację przerzutki / przerzutki

Tabela momentu obrotowego

Zalecany moment obrotowy:

Zaleca się użycie klucza dynamometrycznego. Zalecany moment dokręcenia dla każdego elementu łącznego podano poniżej. Oprócz dokręcania z zalecanym momentem obrotowym, należy upewnić się, że części produktu są wystarczająco dokręcone, wykonując testy funkcjonalne (w sekcjach dotyczących montażu komponentów w instrukcji obsługi) na każdym elemencie podczas dokręcania.

UWAGA: Należy sprawdzić, czy wszystkie elementy łączne produktu są dokręcone zgodnie z poniższą tabelą:

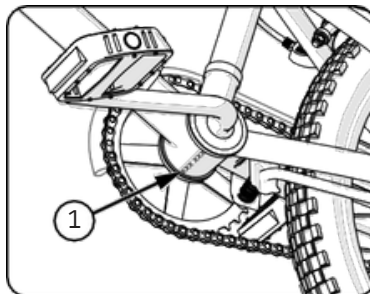
Zalecany moment dokręcania dla czystych, suchych gwintów:		Jak mierzyć:
Rozmiar zapięcia	Moment obrotowy (N-m / ft-lb)	Rozmiar śruby lub wkrętu jest określany na podstawie szerokości GWINTÓW, jak pokazano na rysunku. 
M4 mm (.157 in)	4,2 N-m (3,1 ft-lb)	
M5 mm (.196 in)	6,8 N-m (5 ft-lb)	
M6 mm (.236 in)	9,5 N-m (7 ft-lb)	
M7 mm (.275 in)	16,3 N-m (12 ft-lbs)	
M8 mm (.314 in)	23 N-m (17 ft-lbs)	
M10 mm (.393 in)	44,7 N-m (33 ft-lbs)	

Rejestr identyfikacyjny roweru właściciela

UWAGA: Informacje te są dostępne tylko na samym rowerze.

Każdy rower ma kod odzyskiwania wytłoczony na ramie. Kod Recovery Codeq można znaleźć na spodzie obudowy korby, jak pokazano na rysunku.

Zapisz ten numer poniżej, aby zachować go na przyszłość. Jeśli rower zostanie skradziony, należy podać policji ten numer i opis roweru. Pomoże im to znaleźć rower.



Numer modelu: Data

zakupu: Nazwa

modelu:

Dopasowanie rowerzysty do roweru

Rower, którym jeździ się wyłącznie po utwardzonych nawierzchniach, powinien zapewniać q wynoszący 5 cm (2 cale). Rower, którym będziesz jeździć po

nietwardzonych nawierzchniach, powinien zapewniać co najmniej 7,5 cm (3 cale) prześwitu.

Rower, który

które będą używane w terenie, powinny zapewniać co najmniej 10 cm (4 cale) prześwitu.

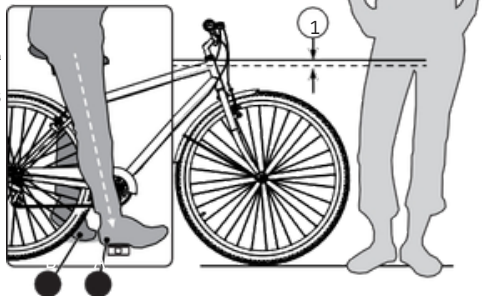
UWAGA: Informacje na temat regulacji siedziska znajdują się w sekcji Montaż.

Dostosuj wysokość siedziska tak, abyś mógł położyć piętę

jednej stopy na pedale z wyprostowaną nogą ⁴ tak, aby przeciwna

stopa mogła dosięgnąć podłoża

czubkiem stopy $\emptyset$. Zapewni to lekkie ugięcie kolan podczas pedałowania z pitką stopy.



Ostrzeżenia i informacje dotyczące bezpieczeństwa

ZNACZENIA OSTRZEŻEŃ:



Ten symbol jest ważny. Patrz następujące po nim słowo "**PRZESTROGA**" lub "**OSTRZEŻENIE**".

Przed instrukcjami mechanicznymi znajduje się słowo "**UWAGA**". Nieprzestrzeganie tych instrukcji może spowodować uszkodzenie mechaniczne lub awarię części roweru.

Słowo "**OSTRZEŻENIE**" znajduje się przed instrukcjami dotyczącymi bezpieczeństwa osobistego. Nieprzestrzeganie tych instrukcji może spowodować obrażenia ciała kierowcy lub innych osób.



OSTRZEŻENIE:

RYZYKO ZADŁAWIENIA. Małe części. Nie dla dzieci w wieku poniżej 3 lat.

Wymagany jest montaż przez osobę dorosłą.

Uchwyty kierownicy lub zaślepki na końcach rurek powinny być wymieniane, jeśli są uszkodzone, ponieważ wiadomo, że gołe rurki mogą spowodować obrażenia. Wszystkie produkty z zaślepienymi końcówkami kierownicy powinny być regularnie sprawdzane w celu zapewnienia odpowiedniej ochrony końcówek kierownicy.

Wymienne widelce muszą mieć taki sam kąt pochylenia i średnicę wewnętrzną rury jak oryginalny produkt.

Do produktu nie wolno dodawać silnika.

Nie hołować ani nie pchać produktu.

Nie modyfikować produktu.

Zużyte lub uszkodzone części należy natychmiast wymienić na oryginalne.

Jeśli cokolwiek nie działa prawidłowo, należy zaprzestać użytkowania.



OSTRZEŻENIE

Ten rower jest przeznaczony do jazdy przez jednego rowerzystę na raz w celach transportowych i rekreacyjnych. Nie jest on przeznaczony do jazdy wyczynowej i skoków.

Jeśli rower został zakupiony w stanie niezmontowanym, obowiązkiem właściciela jest przestrzeganie wszystkich instrukcji montażu i regulacji dokładnie tak, jak opisano w niniejszej instrukcji i wszelkich dołączonych "Instrukcjach specjalnych" oraz upewnienie się, że wszystkie elementy mocujące i komponenty są dobrze dokręcone.

UWAGA: Należy okresowo sprawdzać, czy wszystkie elementy mocujące i komponenty są dobrze dokręcone.

Jeśli rower został zakupiony w stanie zmontowanym, obowiązkiem właściciela przed pierwszą jazdą na rowerze jest upewnienie się, że rower został zmontowany i wyregulowany dokładnie tak, jak opisano w niniejszej instrukcji oraz wszelkich dołączonych "Instrukcjach specjalnych", a także upewnienie się, że wszystkie elementy mocujące i komponenty są dobrze dokręcone.

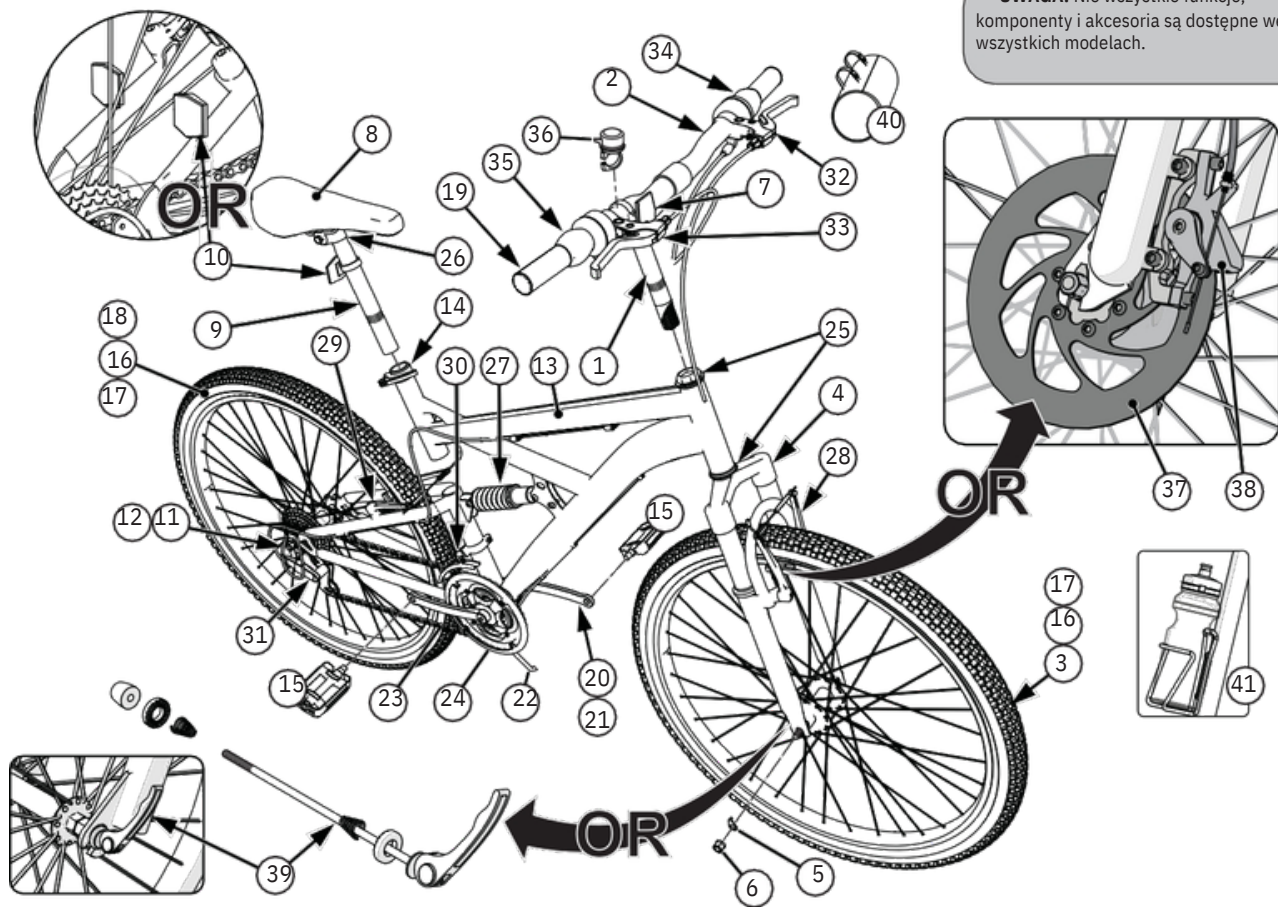


OSTRZEŻENIE

Nieprzestrzeganie przez kierowcę poniższych "Zasad ruchu drogowego" może spowodować obrażenia ciała kierowcy lub innych osób.

- Przestrzegaj wszystkich przepisów ruchu drogowego, znaków i sygnałów.
- **Należy nosić sprzęt ochronny:** Należy zawsze nosić sprzęt ochronny, taki jak kask z zapiętym paskiem podbródkowym, nakolanniki, ochraniacze na łokcie, ochraniacze na nadgarstki, rękawice i buty.
- Należy jechać właściwą stroną drogi, w jednym rzędzie i w linii prostej.
- Jeśli to możliwe, unikaj jazdy w nocy, o zmierzchu, o świcie i w innych warunkach słabej widoczności.
- **Jeśli musisz jeździć w nocy lub w warunkach słabej widoczności:**
 - Kup, zainstaluj i używaj światła przedniego i tylnego.
 - Światła przednie są wymagane przez wszystkie stany do jazdy nocą, a światła tylne są wymagane w niektórych stanach.
 - Zalecane są również światła zasilane bateriami lub migające światła bezpieczeństwa.
- **Odblaski:** Dla własnego bezpieczeństwa nie należy jeździć na rowerze z nieprawidłowo zamontowanymi, uszkodzonymi lub brakującymi elementami odblaskowymi. Należy upewnić się, że przednie i tylne światła odblaskowe są ustawione pionowo. Nie wolno dopuścić do zablokowania widoczności światła odblaskowego przez odzież lub inne przedmioty. Zanieczyszczone światła odblaskowe nie działają prawidłowo. W razie potrzeby wyczyść odblaski mydłem i wilgotną szmatką.
 - Bądź bardziej widoczny dla kierowców.
 - Noś jasne lub odblaskowe ubrania, takie jak kamizelka odblaskowa i opaski odblaskowe na ręce i nogi.
 - Używaj taśmy odblaskowej na kasku.
 - Nie pozwól, aby cokolwiek zakrywało reflektory.
- **Zachowaj szczególną ostrożność podczas deszczu:**
 - Na wilgotnych nawierzchniach należy jeździć powoli, ponieważ opony będą się łatwiej ślizgać.
 - Wydłużona droga hamowania na mokrej nawierzchni.
- **Unikaj tych zagrożeń, aby zapobiec utracie kontroli nad pojazdem lub uszkodzeniu kół:**
 - Uważaj na kratki ściekowe, miękkie krawędzie dróg, żwir lub piasek, dziury lub koleiny, mokre liście lub nierówną nawierzchnię.
 - Przejeżdżaj przez tory kolejowe pod kątem prostym, aby zapobiec utracie kontroli.
 - Unikaj niebezpiecznych działań podczas jazdy.
 - Nie przewozić żadnych pasażerów.
 - Nie należy przewozić żadnych przedmiotów ani mocować do roweru niczego, co mogłoby utrudniać widzenie, słyszenie lub kontrolowanie roweru.
 - Nie jeździć z obiema rękami zdjętymi z kierownicy.
 - Do produktu nie należy dodawać silnika.
 - Nie hołować ani nie pchać produktu.
 - Nie należy modyfikować produktu.
 - Zużyte lub uszkodzone części należy natychmiast wymieniać na oryginalne.
 - Jeśli cokolwiek nie działa prawidłowo, należy zaprzestać użytkowania.

UWAGA: Nie wszystkie funkcje, komponenty i akcesoria są dostępne we wszystkich modelach.



Nr.	Opis	Nie	Opis
1	Wspornik kierownicy	. 22	Podpórka (różne)
2	Kierownica	23	Łańcuch
3	Zespół przedniego koła	24	Ostona łańcucha
4	Widelec	25	Łożysko zestawu głowicy
5	Element ustalający koła (x2)	26	Osprzęt sztycy podsiodłowej
6	Nakrętka osi (x4)	27	Amortyzator sprężynowy (różne modele)
7	Przedni reflektor	28	Przedni hamulec liniowy (różne modele)
8	Siedzenie	29	Hamulec tylny
9	Sztycja	30	Przerzutka przednia
10	Tylny reflektor	31	Przerzutka tylna
11	Śruby osłony (x2)	32	Lewa dźwignia hamulca (przednie koło)
12	Ostona przerzutki	33	Dźwignia hamulca - prawa (tylne koło)
13	Rama	34	Mechanizm zmiany biegów, przód
14	Dźwignia szybkiego zwalniania i nakrętka	35	Mechanizm zmiany biegów, tył
15	Pedał (zestaw lewy i prawy)	36	Dzwonek (jeśli na wyposażeniu)
16	Opona (x2)	37	Hamulec tarczowy (różne modele)
17	Rurka (x2)	38	Zacisk hamulca tarczowego (różne modele)
18	Zespół tylnego koła	39	Oś Quick Release (różne modele)
19	Uchwyty (x2)	40	Torba/koszyk (jeśli na wyposażeniu)
20	Zestaw korby i wrzeciona	41	Bitwa wodna (jeśli na wyposażeniu)
21	Łożyska korby		



Wprowadzenie do montażu



NINIEJSZA INSTRUKCJA OBSŁUGI JEST PRZEZNACZONA DLA KILKU RÓŻNYCH ROWERÓW.

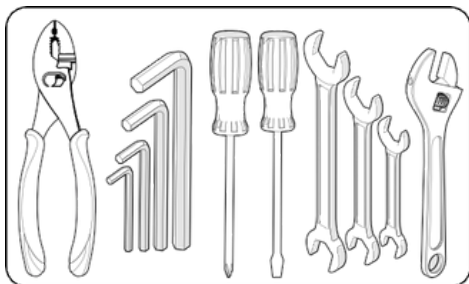
- Niektóre ilustracje mogą nieznacznie różnić się od rzeczywistego produktu.
- Postępuj zgodnie z instrukcjami.
- Jeśli rower posiada części, które nie zostały opisane w niniejszej instrukcji, należy zapoznać się z oddzielnymi "Instrukcjami specjalnymi" dołączonymi do roweru.
- Modele mogą być wyposażone w różne akcesoria, takie jak torby, kosze, reflektory, uchwyty na kubki, bagażniki itp.
- Nie wszystkie funkcje, komponenty i akcesoria są dostępne we wszystkich modelach.
- Aby znaleźć określone sekcje niniejszej instrukcji, należy skorzystać ze strony indeksu.
- Przed rozpoczęciem montażu lub konserwacji należy zapoznać się z całą instrukcją.
- Jeśli nie masz pewności co do montażu tego urządzenia, skontaktuj się z lokalnym sklepem rowerowym.



OSTRZEŻENIE: Podczas montażu małe części należy trzymać z dala od dzieci.

UWAGA: Wszystkie kierunki (w prawo, w lewo, do przodu, do tyłu itp.) w niniejszej instrukcji są widoczne dla rowerzysty siedzącego na rowerze.

Kartonu i opakowania nie należy wyrzucać przed zakończeniem montażu roweru. Może to zapobiec przypadkowemu wyrzuceniu części roweru.



Zalecane narzędzia
(Metryczny)



Klucz dynamometryczny
(zalecany)

PODCZAS JAZDY TYM PRODUKTEM NALEŻY ZAWSZE NOSIĆ KASK!

Zawsze należy zapoznać się z instrukcją obsługi dołączonej do kasku, aby upewnić się, że jest on prawidłowo dopasowany i przymocowany do głowy użytkownika zgodnie z instrukcjami dopasowania opisanymi w instrukcji obsługi.





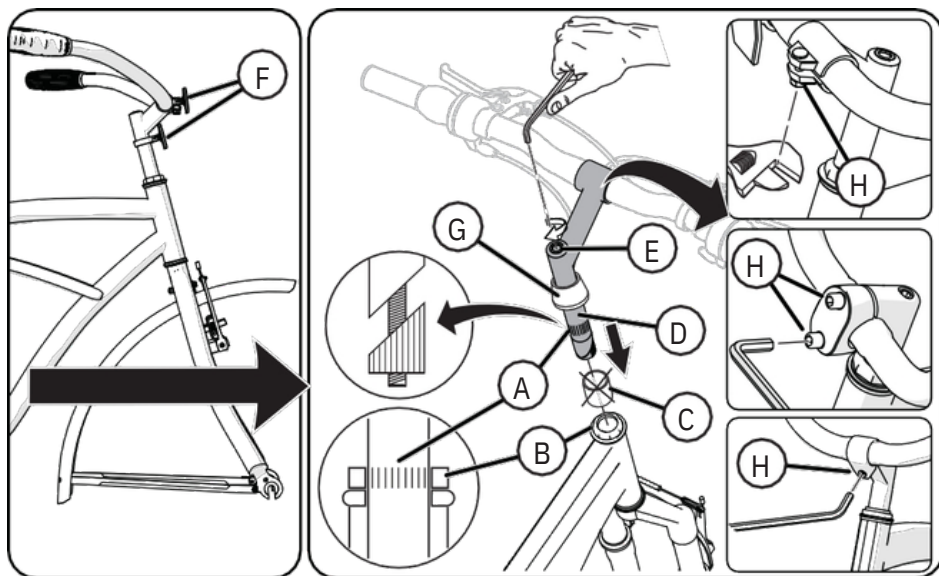
OSTRZEŻENIA:

Aby zapobiec uszkodzeniu układu kierowniczego i możliwej utracie kontroli, znak "**MIN-IN**" (minimalne wsunięcie) **A** na wsporniku musi znajdować się poniżej górnej części nakrętki zabezpieczającej widelec. **B**

Przed kontynuowaniem upewnij się, że widelec jest skierowany DO PRZODU.

Nie dokręcać śruby wspornika zbyt mocno. Zbyt mocne dokręcenie śruby wspornika może spowodować uszkodzenie układu kierowniczego i utratę kontroli.

Jeśli zacisk kierownicy nie jest wystarczająco mocno dokręcony, kierownica może ześlizgnąć się ze wspornika kierownicy. Może to spowodować uszkodzenie kierownicy lub wspornika kierownicy i utratę kontroli nad rowerem.



PRZED ROZPOCZĘCIEM:

Zdejmij plastikową zaślepkę C z końca wspornika kierownicy D. W razie potrzeby poluzuj śrubę wspornika E.

Przesuń odbłask F do GÓRY na wsporniku (jeśli występuje) - ustaw odbłask kierownicy do przodu i dokręć w razie potrzeby.

Przesuń pierścien G do GÓRY na wsporniku (jeśli występuje).

Włóż wspornik kierownicy do nakrętki widelca B aż do górnej krawędzi oznaczenia MIN-IN A.

Dokręć śrubę wspornika E tylko na tyle, aby utrzymać go w miejscu.

W razie potrzeby poluzuj nakrętkę zacisku kierownicy H i ustaw kierownicę w wygodnej pozycji do jazdy.

Dokręć nakrętkę zacisku kierownicy H tylko na tyle, aby utrzymać ją w miejscu.

Ustaw wspornik w jednej linii z przednim kołem/widelcem i mocno dokręć śrubę wspornika E (zobacz sekcję „Sprawdzanie wspornika”). Moment dokręcania: 17–19 Nm.

W razie potrzeby ponownie ustaw kierownicę i mocno dokręć nakrętkę zacisku H.

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

MONTAŻ KIEROWNICY I WSPORNIKA - WSPORNIK BEZGWINTOWY (JEŚLI DOTYCZY):

UWAGA:

- Wspornik bezgwintowy B powinien być montowany, gdy rower stoi na ziemi i oba koła są zamontowane.
- Upewnij się, że widelec jest w pełni wsunięty od dołu, a przedni hamulec jest skierowany DO PRZODU.
- Modele z hamulcem tarczowym: hamulec tarczowy zazwyczaj znajduje się po LEWEJ stronie widelca.

KROK 1:

1. Dodaj podkładki dystansowe A w razie potrzeby, aby uzyskać odpowiednią szczelinę E.
2. Wsuń wspornik B w całości na rurę widelca C.
3. Ustaw wspornik w kierunku przodu roweru, w jednej linii z widelcem i kołem.
4. Naciskając wspornik w dół, poruszaj rowerem (kołem/widelcem) do przodu i do tyłu, aby upewnić się, że nie ma luzu w łożyskach sterów D.

UWAGA: Upewnij się, że rura sterowa C wystaje co najmniej 1-2 mm ponad górną część wspornika E.

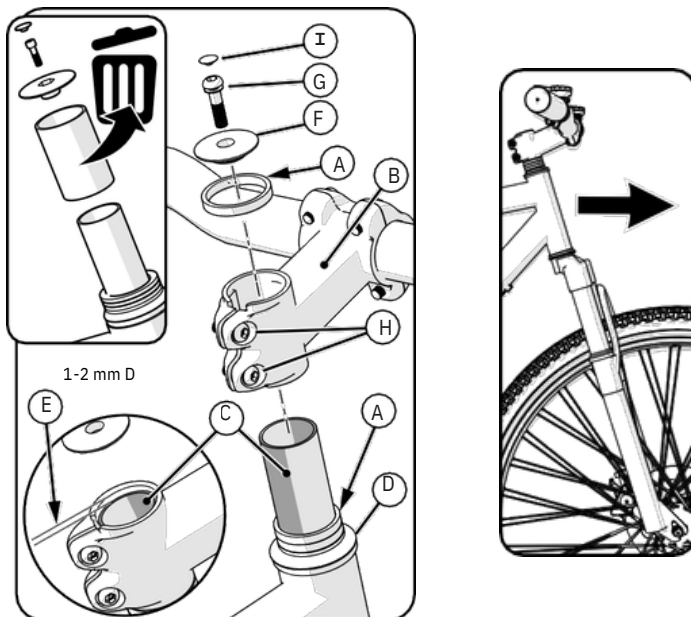
5. Umieść zaślepkę F we wsporniku i mocno dokręć śrubę G. Spróbuj poruszać widelcem do przodu i do tyłu. Nie powinno być żadnego luzu w łożyskach sterów D. W razie potrzeby powtórz powyższe kroki.
6. Jeśli w zestawie, zamocuj gumową zaślepkę I.

KROK 2:

7. Mocno dokręć śruby wspornika H.

OSTRZEŻENIE:

Upewnij się, że kierownica i widelec obracają się płynnie w lewo i w prawo, bez oporów.



1. WSPORNIK JEDNOŚRUBOWY:

1. W razie potrzeby poluzuj śrubę(y) zacisku kierownicy A i ustaw kierownicę B w wygodnej pozycji do jazdy.
2. Mocno dokręć śrubę(y) zacisku kierownicy A.

2. WSPORNIK DWUŚRUBOWY:

1. W razie potrzeby poluzuj śrubę(y) zacisku kierownicy A i ustaw kierownicę B w wygodnej pozycji do jazdy.
2. Mocno dokręć śrubę(y) zacisku kierownicy A.

3. WSPORNIK CZTEROŚRUBOWY:

1. W razie potrzeby poluzuj śrubę(y) zacisku kierownicy A i ustaw kierownicę B w wygodnej pozycji do jazdy.
2. Mocno dokręć śrubę(y) zacisku kierownicy A.

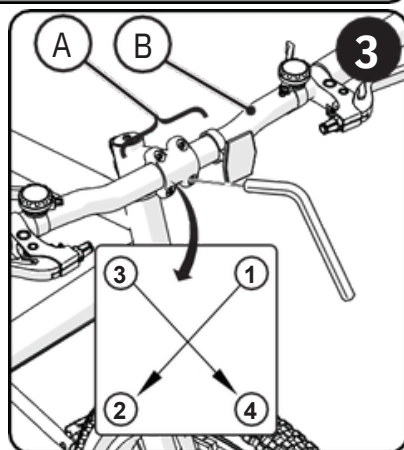
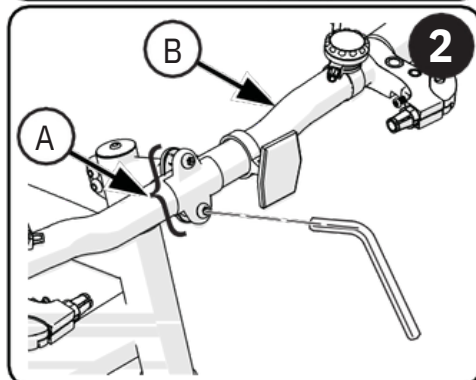
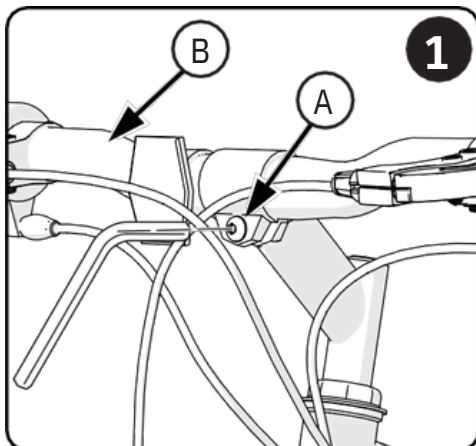
UWAGA:

W przypadku wspornika czterośrubowego dokręcaj śruby A równomiernie, naprzemiennie (na krzyż), jak pokazano na rysunku. Nie dokręcaj zbyt mocno.



OSTRZEŻENIE:

Jeśli zacisk kierownicy nie jest wystarczająco mocno dokręcony, kierownica może ześlizgnąć się ze wspornika. Może to spowodować uszkodzenie kierownicy lub i może spowodować utratę kontroli.



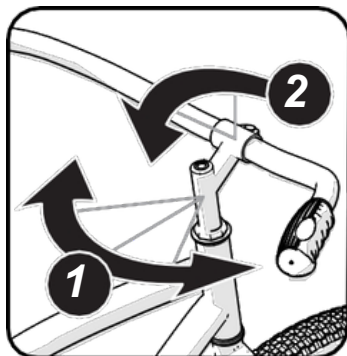
Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

Testowanie dokręcenia wspornika kierownicy i kierownicy



ABY SPRAWDZIĆ SZCZELNOŚĆ TRZPIENIA:

- Umieść przednie kołomiedzy nogami.
- Spróbuj obrócić przednie koło, obracając kierownicę 1.
- przedniego koła, wyrównaj wspornik kierownicy z kołem i dokręć śruby wspornika kierownicy mocniej niż poprzednio (tylko o około 1/2 obrotu na raz), aż kierownica i wspornik kierownicy nie będą się obracać bez obracania przedniego koła.



ABY SPRAWDZIĆ DOKRĘCENIE ZACISKU KIEROWNICY:

- Przytrzymaj rower nieruchomo i spróbuj poruszać końcami kierownicy w górę i w dół. 2.



PRZESTROGA: Nie należy przekraczać 45 kg siły skierowanej w dół.

- Jeśli kierownica porusza się, poluzuj śruby zacisku kierownicy.
- Ustaw kierownicę w prawidłowej pozycji i dokręć śruby zacisku kierownicy mocniej niż poprzednio.
- Jeśli zacisk kierownicy ma więcej niż jedną śrubę, dokręć je równomiernie.
- Wykonaj ten test ponownie, aż kierownica nie będzie się poruszać w zacisku kierownicy.

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

Montaż przedniego koła (w zależności od wyposażenia)



MONTAŻ PRZEDNIEGO KOŁA (JEŚLI DOTYCZY)

Poluzowanie przednich hamulców:

1. Ściśnij oba ramiona hamulca A.
2. Wyjmij prowadnicę linki hamulca B z uchwytu prowadnicy C.

Montaż przedniego koła:

3. Umieść przednie koło w widelcu tak, aby hamulce były skierowane do przodu.
4. Zamontuj zabezpieczenia koła D, upewniając się, że wypustki znajdują się w otworach widelca E.
5. Przymocuj przednie koło za pomocą nakrętek osi F.

UWAGA: W przypadku osi z szybkozamykaczem patrz następna sekcja.

OSTRZEŻENIE:

Nie używaj nakrętek F bez ząbkowanej powierzchni do montażu przedniego koła.

UWAGA:

Upewnij się, że koło obraca się swobodnie i nie ociera o widelec ani błotnik.

OSTRZEŻENIE:

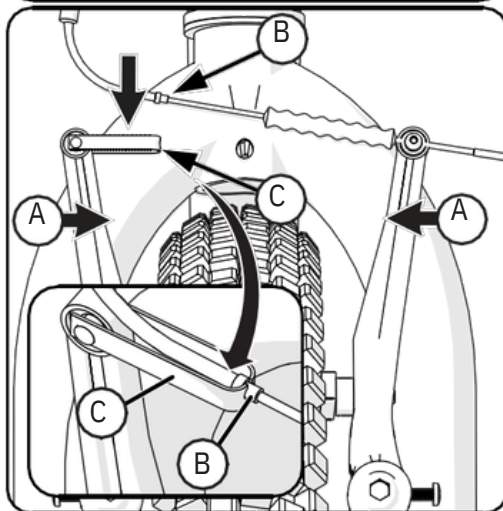
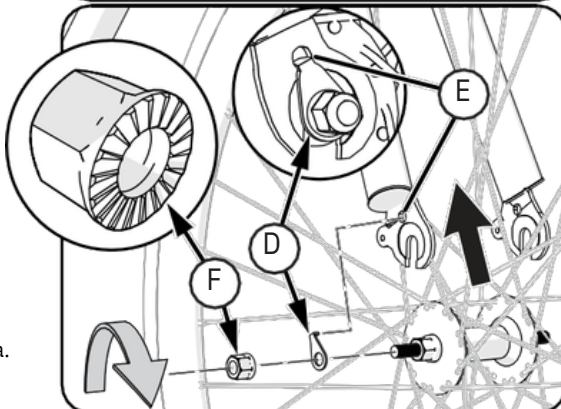
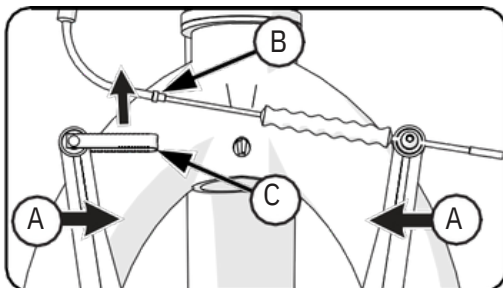
Nieprzestrzeganie tych kroków może spowodować poluzowanie się przedniego koła podczas jazdy, co może prowadzić do obrażeń użytkownika lub innych osób.

PONOWNE PODŁĄCZENIE LINKI PRZEDNIEGO HAMULCA:

1. Ściśnij oba ramiona hamulca A.
2. Włóż prowadnicę linki hamulca B w wycięcie uchwytu prowadnicy C.
3. Upewnij się, że prowadnica linki hamulca B jest prawidłowo i pewnie osadzona w uchwycie C.

OSTRZEŻENIE:

Przed jazdą sprawdź regulację przedniego hamulca!
Patrz sekcja „Hamulce”.

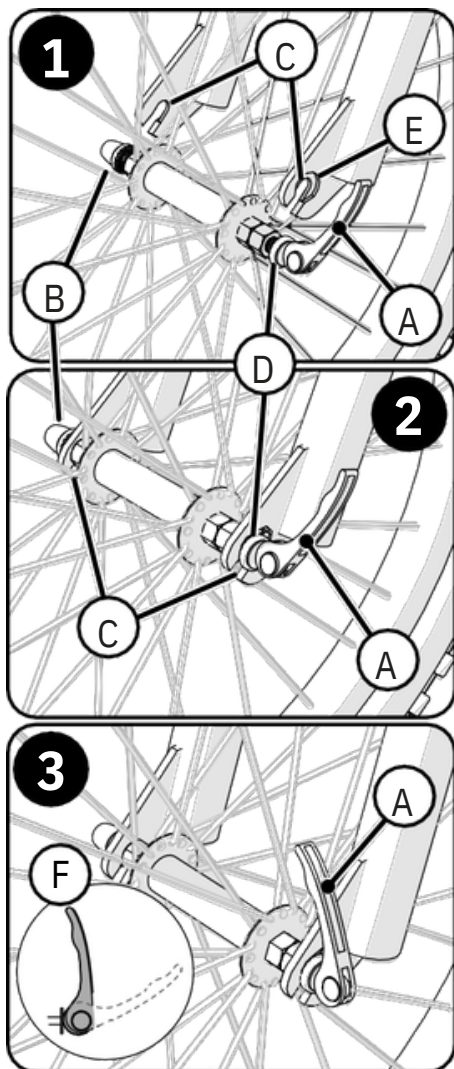


Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

OSTRZEŻENIE:

- Sprawdź osi QR i zabezpiecz ją przed każdą jazdą.
- Jeśli podczas jazdy słychać nietypowy hałas z kół, należy sprawdzić system osi QR.
- Nie należy jeździć z nieprawidłowo wyregulowaną lub zużytą osią QR, ponieważ może to spowodować poważne obrażenia.
- W przypadku jakichkolwiek problemów z systemem osi QR należy skontaktować się z producentem roweru lub lokalnym sklepem rowerowym.
- Ten produkt nie jest przeznaczony do jazdy kaskaderskiej, skoków z rampy, akrobatyki ani podobnych aktywności.
- Przed jazdą należy zapoznać się ze wszystkimi procedurami obsługi.
- Natychmiast wymieniaj zużyte lub uszkodzone części.

W przypadku trudności z regulacją lub konserwacją systemu QR Axle należy skontaktować się z lokalnym warsztatem rowerowym. Mechanicy rowerowi są przeszkoleni w zakresie obsługi systemów i komponentów QR Axle.



KROK 1:

- Ustaw dźwignię szybkozamykacza A w pozycji OTWARTEJ i poluzuj nakrętkę B (obracając w lewo) na tyle, aby oś koła pasowała do haków widelca.
- Upewnij się, że podkładki ząbkowane D znajdują się wewnątrz gniazd widelca E po obu stronach.

KROK 2:

- Dociskając widelec w dół, upewnij się, że oś koła jest w pełni osadzona w hakach widelca, następnie dokręć nakrętkę B (obracając w prawo) ręcznie.
- Ustaw dźwignię szybkozamykacza tak, aby była skierowana DO GÓRY lub DO TYŁU i częściowo ją zamknij.
- Wyreguluj nakrętkę i dociśnij dźwignię szybkozamykacza A dłonią do pozycji zamkniętej.

KROK 3:

- Upewnij się, że dźwignia szybkozamykacza jest mocno dokręcona i całkowicie ZAMKNIĘTA F.
- Upewnij się, że koło jest wycentrowane w widelcu i stabilnie zamocowane.

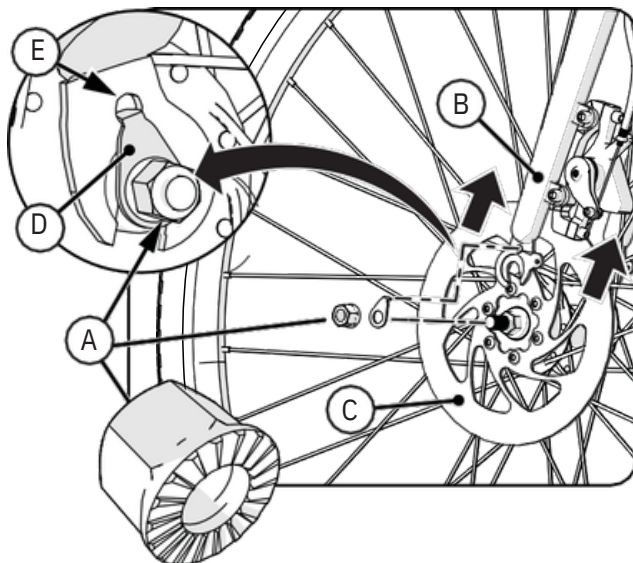
Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.



OSTRZEŻENIE:

OSTRZEŻENIE:

- NIE używaj nakrętek osi A bez ząbkowanej powierzchni do montażu przedniego koła.
- Upewnij się, że koło obraca się swobodnie i nie ociera o widelec ani błotnik.
- Nieprzestrzeganie tych kroków może spowodować poluzowanie się przedniego koła podczas jazdy, co może prowadzić do obrażeń użytkownika lub innych osób.



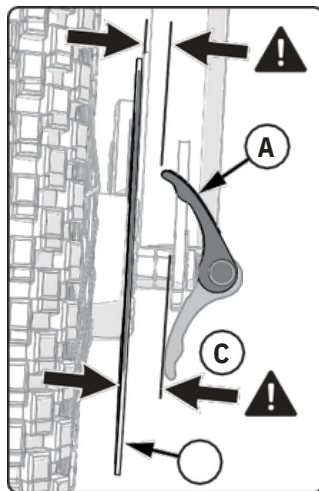
1. Jeśli nakrętki osi i podkładki są już zamontowane na osi przedniego koła, zdejmij je i odtóż na bok.
2. Umieść koło w przednim widelcu B, upewniając się, że tarcza hamulcowa C wchodzi w zacisk hamulca tarczowego.

ZABEZPIECZENIA KOŁA Z WPUSTAMI D:

3. Zamontuj zabezpieczenia koła lub podkładki D, upewniając się, że wypustki znajdują się w otworach widelca E.
4. Załóż nakrętki osi A tak, aby ząbkowana powierzchnia była skierowana DO WEWNĄTRZ.
5. Ustaw koło na środku widelca i mocno dokręć obie nakrętki osi.

OSTRZEŻENIE:

- Upewnij się, że szybkozamykacz (QR) jest prawidłowo dokręcony A przed każdą jazdą (patrz instrukcja użytkowania QR w tej instrukcji).
- Upewnij się, że dźwignia szybkozamykacza nie styka się z hamulcem tarczowym B ani ze szprychami podczas jazdy.
- NIE JEŹDZIJ, GDY SZYBKOZAMYKACZ JEST W POZYCJI OTWARTEJ C.



B

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

Instalacja fotela (różne modele)



OSTRZEŻENIE:

Aby zapobiec poluzowaniu siodełka i utracie kontroli, oznaczenie „MIN-IN” (minimalne wsunięcie) A na sztycy musi znajdować się PONIŻEJ górnej krawędzi rury podsiodłowej B.

KROK 1 - MONTAŻ SZTYCY W RAMIE:

- W razie potrzeby poluzuj śrubę zacisku sztycy D lub otwórz dźwignię szybkozamykacza E.
- Ustaw siodełko przodem do kierunku jazdy i wsuń sztycę C do rury podsiodłowej B tak, aby oznaczenie „MIN-IN” znajdowało się PONIŻEJ górnej krawędzi rury, jak pokazano na rysunku.

KROK 2 - ZACISK SZTYCY (różne modele):

- Po zamontowaniu sztycy C zgodnie z KROKIEM 1 dokręć śrubę D tak, aby siodełko było stabilne i nie poruszało się podczas jazdy.

KROK 3 - DŹWIGNIA SZYBKOZAMYKACZA (różne modele)

UWAGA: Dźwignię szybkozamykacza obsługuj WYŁĄCZNIE RĘCZNIE - NIE UŻYWAJ NARZĘDZI.

1. W razie potrzeby otwieraj i zamykaj dźwignię szybkozamykacza E jedną ręką, a drugą ręką dokręcaj lub luzuj nakrętkę regulacyjną G, aż poczujesz lekki opór przy zamykaniu dźwigni w pozycji „OTWARTEJ” 1.
2. Przesuń dźwignię szybkozamykacza do pozycji „ZAMKNIĘTEJ” 2 - zamknięcie powinno wymagać wyraźnej siły, aby dźwignia przylegała do zacisku sztycy F.

OSTRZEŻENIE:

Aby prawidłowo zamknąć dźwignię szybkozamykacza w pozycji „ZAMKNIĘTEJ” 2, należy użyć zdecydowanej siły. Zapewnia to, że siodełko nie będzie się poruszać podczas normalnego użytkowania.

UWAGA:

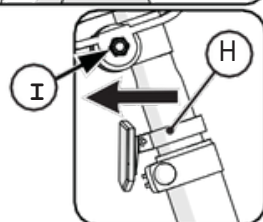
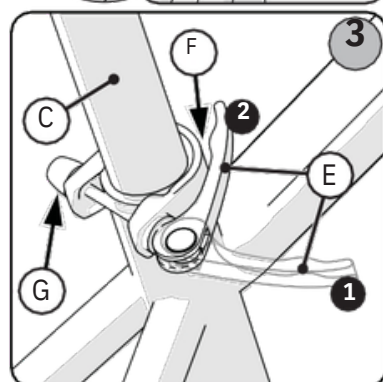
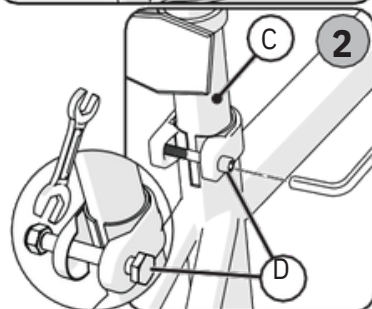
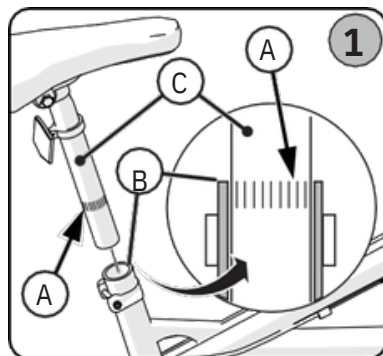
Zalecany moment dokręcania: 20–22 Nm. Sprawdź, czy siodełko nie porusza się podczas jazdy.

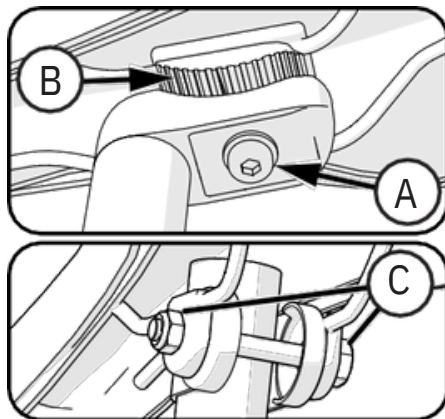
ODBLASK (jeśli dotyczy):

Ustaw odbłask na sztycy H tak, aby był skierowany prosto do tyłu I. Dokręć śrubę zacisku.

Patrz tabela momentów dokręcania, aby uzyskać zalecane wartości tam, gdzie jest to wymagane.

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.





ZACISK JEDNOŚRUBOWY:

1. Poluzuj śrubę zacisku A na tyle, aby ząbkowane elementy B mogły się rozłączyć przed zmianą kąta ustawienia siodełka.
2. Po ponownym zażebieniu elementów i ustawieniu siodełka w wygodnej pozycji do jazdy, mocno dokręć śrubę zacisku A, aby siodełko nie poluzowało się podczas użytkowania.

OSTRZEŻENIE:

Ząbkowane powierzchnie zacisku mogą zużywać się podczas użytkowania i regulacji. Przed każdą jazdą sprawdź, czy zacisk jest odpowiednio dokręcony i zabezpieczony.

ZACISK DWUŚRUBOWY:

3. W razie potrzeby poluzuj śrubę/nakrętkę zacisku C i ustaw siodełko w wygodnej pozycji do jazdy.
4. Po zamocowaniu zacisku na sztycy, mocno dokręć śrubę/nakrętkę C, aby siodełko nie poruszało się podczas użytkowania.

SPRAWDZENIE DOKRĘCENIA ZACISKU SIODEŁKA I SZTYCY

Aby sprawdzić dokręcenie zacisku siodełka i sztycy:

- Spróbuj poruszać siodełkiem na boki oraz naciskać jego przód w górę i w dół.

Jeśli siodełko porusza się w zacisku:

- Poluzuj nakrętkę zacisku siodełka.
- Ustaw siodełko w prawidłowej pozycji i dokręć zacisk mocniej niż wcześniej.
- Powtórz test, aż siodełko przestanie się poruszać w zacisku.

Jeśli sztyca porusza się w zacisku rury podsiodłowej:

- Poluzuj dźwignię szybkozamykacza.
- Ustaw sztycę w prawidłowej pozycji i dokręć zacisk mocniej niż wcześniej.
- W razie potrzeby dokręć lub poluzuj nakrętkę ręcznie, tak aby szybkozamykacz zamykał się z odpowiednią siłą.
- Powtórz test, aż sztyca przestanie się poruszać w rurze podsiodłowej.



UWAGA: Istnieje **PRAWY** pedał oznaczony literą **R** i **LEWY** pedał oznaczony literą **L**.

UWAGA: Do mocowania pedałów preferowany jest klucz do pedałów. Można również użyć cienkiego klucza płaskiego.

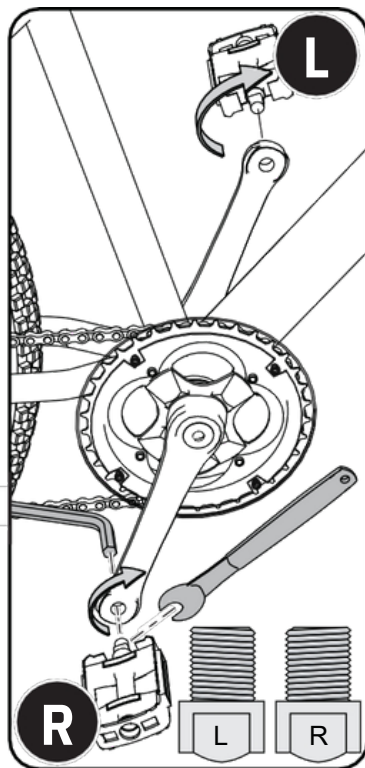
- Pedał oznaczony literą **R** ma gwint prawoskrętny. Należy go dokręcić w następujący sposób **zgodnie z ruchem wskazówek zegara**.
Pedał oznaczony literą **L** ma gwint lewoskrętny. Należy go dokręcić w następujący sposób **w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (przeciwnie do ruchu wskazówek zegara)**.
- Przekręć prawy pedał oznaczony literą **R** na prawą stronę ramienia korby, a lewy pedał oznaczony literą **L** na lewą stronę ramienia korby.

Dokręć pedały:

- Upewnij się, że gwinty każdego pedału są całkowicie osadzone w ramieniu korby.



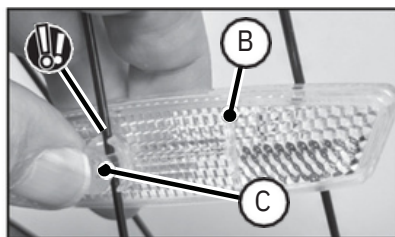
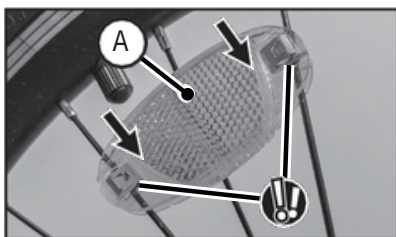
OSTRZEŻENIE: Upewnij się, że pedały są dobrze zamocowane w ramionach korby, aby się nie poluzowały. Należy okresowo sprawdzać dokręcenie.



Instalacja reflektora koła



OSTRZEŻENIE: Odblaski kół należy montować zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym kraju.



USTAW KAŻDY ODBLASK JAK POKAZANO:

- Wciśnij pomarańczowy odblask **A** na dwie szprychy, aż zatrzaśnie się na miejscu.
- Biały odblask **B** montuje się na jednej szprysze za pomocą klipsa **C**. Nasuń klips na szprychę i do odblasku, aż zatrzaśnie się na miejscu.

Sprawdź rower, aby upewnić się, że odblaski nie poluzowują się oraz nie kolidują z kołami podczas jazdy.

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

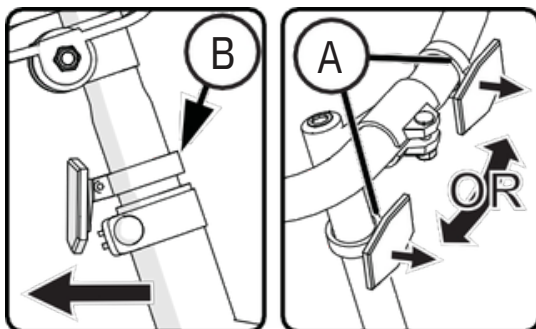
Instalacja reflektora (jako wyposażenie)

MONTAŻ ODBŁASKÓW:

1. Ustaw przedni odbłask A tak, aby był skierowany prosto do przodu.
2. Dokręć śrubę zacisku.
3. Ustaw tylny odbłask (jeśli występuje) B tak, aby był skierowany prosto do tyłu.
4. Dokręć śrubę zacisku.

UWAGA:

Nie dokręcaj zbyt mocno. Może to uszkodzić zacisk.

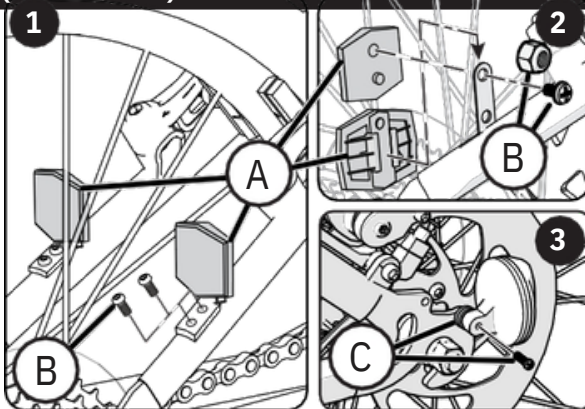


TYLNE ODBŁASKI: PODWÓJNE (różne modele):

Tylne odbłaski A mogą być fabrycznie zamontowane na dolnych rurach tylnego trójkąta ramy. Upewnij się, że są prawidłowo zamocowane, nie są wygięte i są skierowane prosto do tyłu.

UWAGA:

Odbłaski A mogą być mocowane za pomocą śrub B lub zatrzaskowo (SNAP) (patrz ilustracje).



1. MONTAŻ NA WSPORNIKU:

Zamocuj wspornik do dolnej rury tylnego trójkąta ramy, używając śrub B.

2. MONTAŻ NA ŚRUBY:

Przymocuj odbłask do wspornika za pomocą nakrętek/śrub B, dokręcając je pewnie.

2. MONTAŻ NA ZATRZASK:

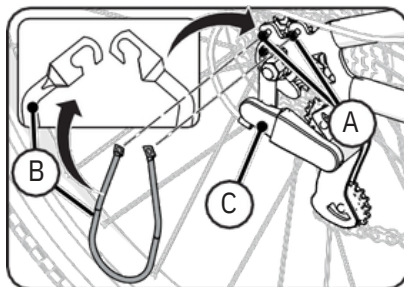
Nasuń odbłask w dół na wspornik, aż zatrzasknie się na miejscu.

3. MONTAŻ DO RAMY:

Ustaw oba odbłaski w otworach montażowych ramy tak, aby były skierowane prosto do tyłu, i przymocuj je za pomocą dołączonych śrub z podkładkami C, jak pokazano - 2 podkładki między odbłaskiem a ramą.

MONTAŻ OSŁONY PRZERZUTKI (W NIEKTÓRYCH MODELACH):

1. Poluzuj śruby A w uchwytach ramy.
2. Załóż osłonę B na dwie śruby A.
3. Upewnij się, że osłona nie styka się z przerzutką C podczas zmiany biegów.
4. Mocno dokręć śruby A.

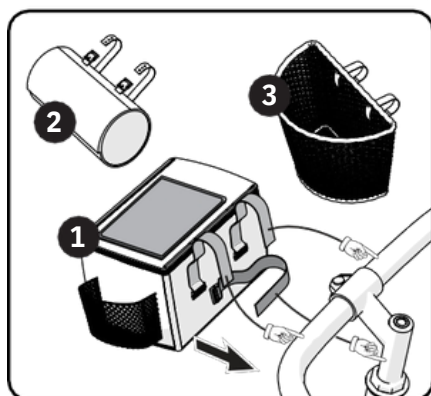


MONTAŻ AKCESORIÓW:

- Zamocuj akcesorium 1, 2 lub 3 do kierownicy za pomocą dołączonych pasek.
- Dokręć paski tak, aby akcesorium nie przesuwało się.

OSTRZEŻENIE:

Nie dokręcaj zbyt mocno. Paski mogą ulec uszkodzeniu. Nie zasłaniaj odblasków.

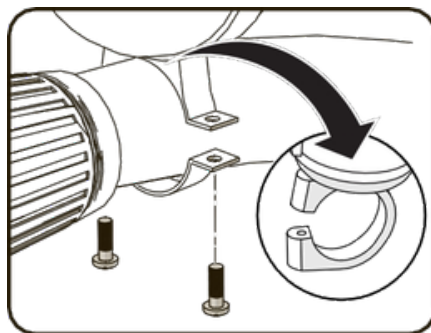


MONTAŻ DZWONKA:

1. Odkręć śruby z dzwonka.
2. Umieść dzwonek na kierownicy w zasięgu ręki, w pobliżu chwytów.
3. Zamontuj śruby i dokręć.

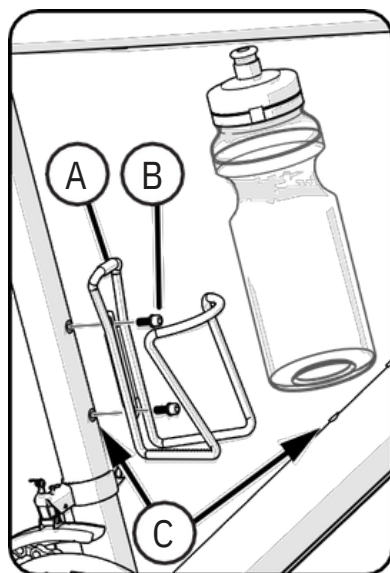
UWAGA:

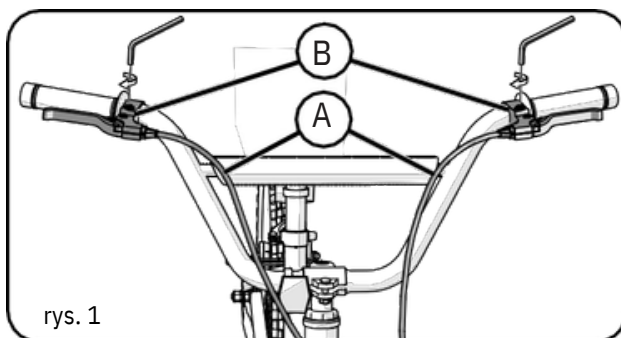
Dzwonek może być mocowany za pomocą 1 lub 2 śrub.



BIDON I KOSZYK:

1. Wyjmij bidon z koszyka A.
2. Znajdź śruby koszyka B - mogą być zapakowane razem z koszykiem lub już zamontowane w ramie roweru.
3. Umieść koszyk w wybranym miejscu i zamocuj go, przeprowadzając śruby przez koszyk do nakrętek w ramie C.
4. Dokręć mocno. Nie dokręcaj zbyt mocno, ponieważ może to uszkodzić gwinty w ramie.
5. Włóż bidon do koszyka zgodnie z rysunkiem.





rys. 1

UWAGA:

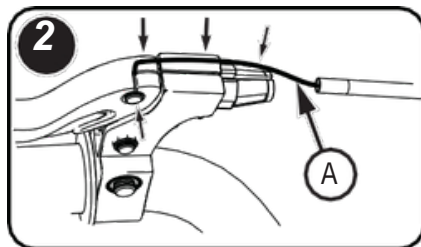
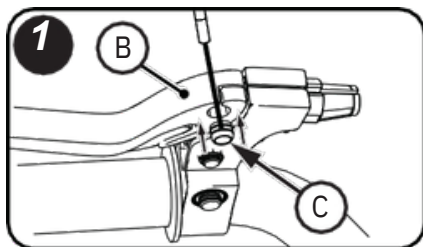
Linki hamulcowe przedniego i tylnego hamulca powinny być podłączone do prawej lub lewej kłamki hamulca zgodnie z przepisami, zwyczajami i praktyką obowiązującą w kraju, w którym rower jest sprzedawany.

PODŁĄCZENIE LINEK HAMULCOWYCH DO WŁAŚCIWYCH KLAMEK:

WSKAZÓWKI:

Poprowadź linki od przedniego i tylnego zacisku hamulca, aby upewnić się, która linka odpowiada danej kłamce.

- Podłącz linki hamulcowe A do odpowiednich kłamek hamulca B zgodnie z obowiązującymi w Twoim kraju standardami rozmieszczenia hamulca przedniego i tylnego.



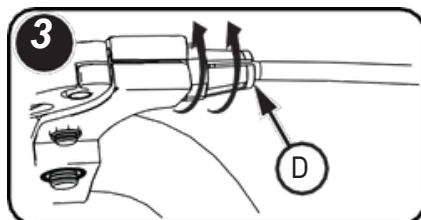
NIEKTÓRE MODELE:

Krok 1:

- Włóż końcówkę linki C do kłamki hamulca B.

Krok 2:

- Wprowadź linkę hamulcową A do rowka, jak pokazano na rysunku.

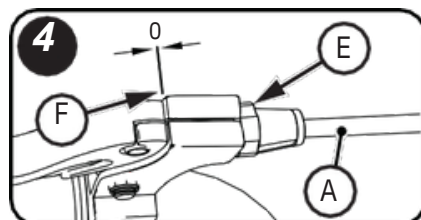


Krok 3:

- Obróć rowek obudowy D od linki i dokręć nakrętkę regulacyjną E.

Krok 4:

- Upewnij się, że przy kłamce hamulca F nie ma luzu oraz że linka hamulcowa A jest w pełni osadzona.
- Ustaw kłamki hamulca B w wygodnej pozycji do jazdy i mocno dokręć (rys. 1).



JEŚLI WYPOSAŻONY:

Poniższe sekcje opisują końcowe regulacje układu hamulcowego wymagane przed jazdą.

- Napompuj opony do zalecanego ciśnienia podanego na bocznej ścianie opony.
- Upewnij się, że opona jest prawidłowo wycentryowana w widelcu.

W razie potrzeby ponownie podłącz linkę przedniego hamulca:

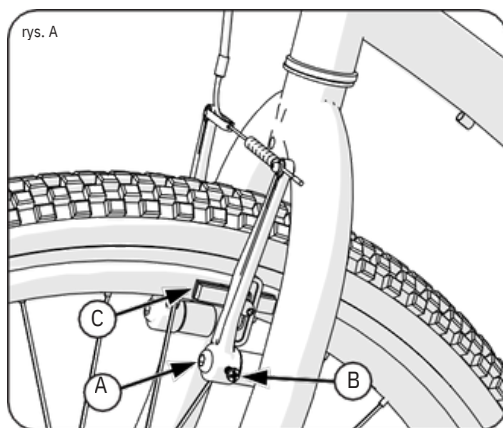
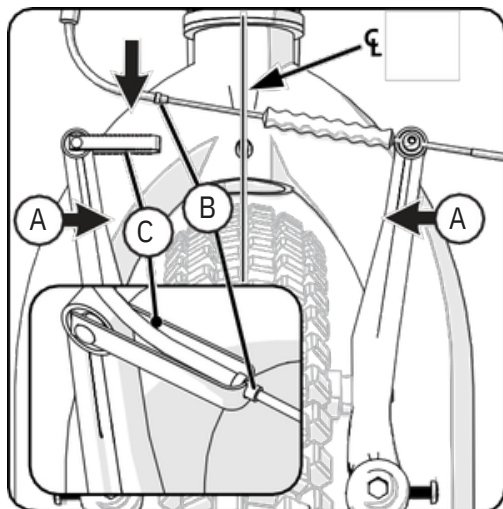
- Ściśnij oba ramiona hamulca A.
- Włóż prowadnicę linki hamulca B w wycięcie uchwyty C.
- Upewnij się, że prowadnica linki hamulca B jest prawidłowo i pewnie osadzona w uchwycie C.

Sprawdzenie dokręcenia śruby mocującej hamulec typu cantilever A (rys. A):

- Upewnij się, że każda śruba mocująca hamulec cantilever jest mocno dokręcona.

Wycentryowanie klocków hamulcowych względem obręczy:

1. Obróć śrubę regulacyjną B na ramieniu hamulca cantilever, aby przesunąć ramię tak, by klocek hamulcowy C znajdował się w równej odległości od obręczy.
2. Naciśnij klamkę hamulca dwa razy.
3. Powtarzaj ten krok, aż oba klocki hamulcowe będą w równej odległości od obręczy.



rys. A

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

UWAGA:

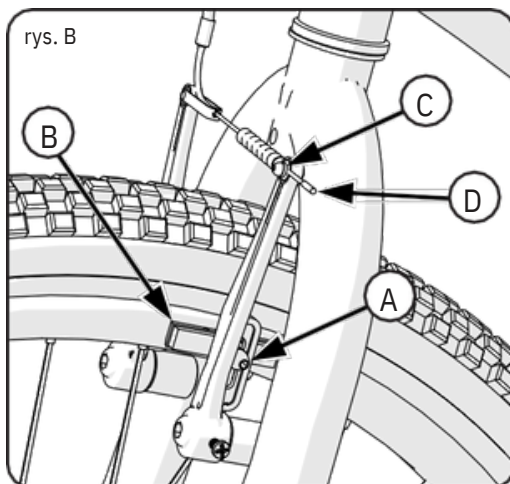
Regulacja przednich i tylnych hamulców przebiega w ten sam sposób.

OSTRZEŻENIE:

Przed jazdą należy wyregulować zarówno przedni, jak i tylny hamulec.

KROK 1: Ustawienie klocków hamulcowych B we właściwej pozycji (rys. B):

1. Poluzuj śrubę A każdego klocka hamulcowego B.
2. Ustaw każdy klocek hamulcowy tak, aby przylegał płasko do obręczy i był dopasowany do jej krzywizny.
3. Upewnij się, że klocek hamulcowy nie ociera o oponę.
4. Jeśli powierzchnia klocka hamulcowego posiada strzałki, upewnij się, że są skierowane w stronę tyłu roweru.
5. Przytrzymaj klocek w odpowiedniej pozycji i dokręć śrubę.



KROK 2: Sprawdzenie dokręcenia klocków hamulcowych:

1. Spróbuj poruszyć każdy klocek hamulcowy.
2. Jeśli klocek się porusza, powtórz KROK 1, dokręcając śrubę mocniej niż wcześniej.
3. Powtarzaj test, aż każdy klocek będzie stabilny i nie będzie się poruszał.

KROK 3: Naciągnięcie linki hamulca (rys. B):

1. Dociśnij oba klocki hamulcowe do obręczy.
2. Poluzuj śrubę zacisku linki C.
3. Naciągnij linkę D i dokręć śrubę.

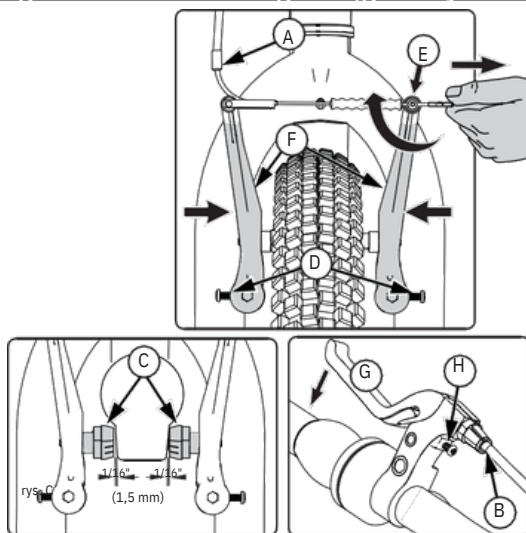
OSTRZEŻENIE:

Nie dokręcaj zbyt mocno śruby zacisku linki. Zbyt mocne dokręcenie może uszkodzić linkę i spowodować zagrożenie dla użytkownika lub innych osób.

4. Naciśnij kławkę hamulca energicznie 20 razy.
5. Dociśnij oba klocki hamulcowe do obręczy i poluzuj śrubę zacisku linki.
6. Ponownie naciągnij linkę i dokręć śrubę zacisku linki.

ciąg dalszy >>

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.



USTAW ODPOWIEDNI ODSTĘP KŁOCKÓW HAMULCOWYCH OD OBRĘCZY:

1. W razie potrzeby ustaw kłamkę hamulca G w wygodnej odległości od chwytów, używając śruby regulacyjnej H. Obracanie śruby DO WEWNĄTRZ przybliży kłamkę do chwytu.
2. Upewnij się, że pancerze linek hamulcowych A i B są prawidłowo osadzone.
3. Ustaw każdy klocek hamulcowy w odległości 1/16 cala (ok. 1,5 mm) od obręczy.
4. Obracaj śruby regulacyjne zacisku hamulca D do wewnątrz lub na zewnątrz, aby dokonać regulacji.
5. Jeśli nie można ustawić klocków hamulcowych C w odpowiedniej odległości od obręczy, dociśnij oba klocki do obręczy i poluzuj śrubę zacisku linki E.
6. Ściśnij ramiona hamulca F i lekko naciągnij lub poluzuj linkę.
7. Dokręć śrubę zacisku linki.

OSTRZEŻENIE:

Nie dokręcaj zbyt mocno śruby zacisku linki. Zbyt mocne dokręcenie może uszkodzić linkę i spowodować zagrożenie dla użytkownika lub innych osób.

8. Powtarzaj powyższe kroki, aż klocki hamulcowe będą znajdować się w odległości 1/16 cala od obręczy, a kłamka hamulca G nie będzie dochodzić do chwytu podczas naciskania (rys. C).

OSTRZEŻENIE:

Nie ustawiaj klocków hamulcowych względem obręczy, która nie jest prosta (jest skrzywiona). Może to spowodować nieskuteczne i niebezpieczne działanie hamulca. W celu prawidłowej regulacji skorzystaj z serwisu rowerowego, aby wycentrować koło.

ciąg dalszy >>

Zalecane momenty dokręcania znajdują się w tabeli momentów dokręcania.

SPRAWDZENIE DOKRĘCENIA ZACISKU LINKI (rys. C):

1. Naciśnij każdą klamkę hamulca G z wyraźną siłą.
2. Upewnij się, że linka nie przesuwają się w zacisku linki E.
3. Jeśli linka się przesuwają, wyreguluj hamulce ponownie, dokręcając zacisk linki mocniej niż wcześniej.
4. Powtarzaj test, aż linka przestanie się przesuwają w zacisku.

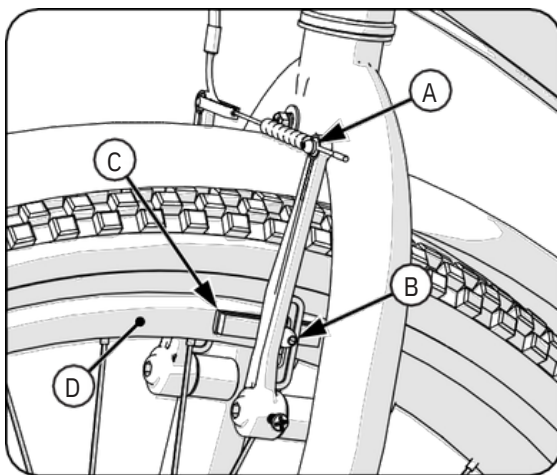
SPRAWDZENIE SKOKU KLAMKI HAMULCA:

1. Naciśnij każdą klamkę hamulca G z dużą siłą.
2. Jeśli klamka dotyka chwytu, wyreguluj hamulce ponownie.

OSTRZEŻENIE:

Po regulacji hamulców, jeśli któraś klamka hamulca dotyka chwytu lub hamulce nie działają prawidłowo, oddaj rower do serwisu w celu naprawy lub regulacji.

Wymiana klocków hamulcowych z ciągiem liniowym

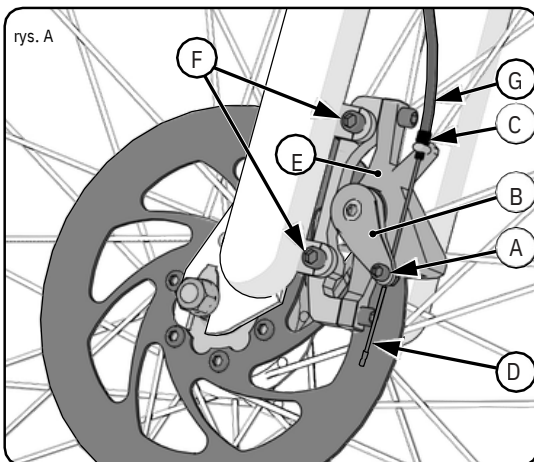


1. W razie potrzeby poluzuj śrubę regulacyjną linki A.
2. Poluzuj i wyjmij śrubę/nakrętkę mocującą klocek hamulcowy B.
3. Usuń zużyty klocek hamulcowy C.
4. Zamontuj nowy klocek hamulcowy, upewniając się, że jest skierowany do przodu i ustawiony równo względem obręczy D.
5. Dokręć śrubę/nakrętkę klocka hamulcowego oraz śrubę regulacyjną zgodnie z tabelą momentów dokręcania.

OSTRZEŻENIE:

Wymieniaj klocki hamulcowe na taki sam model i typ jak oryginalne.

UWAGA: W przypadku hamulców hydraulicznych należy zapoznać się z instrukcjami producenta dołączonymi do tego produktu.



REGULACJA HAMULCA (rys. A):

1. Poluzuj śrubę zacisku linki A.
2. Dociśnij ramię hamulca B w kierunku baryłki regulacyjnej C (powoduje to zaciśnięcie hamulca).
3. Przytrzymując ramię hamulca, usuń luz z linki D (przez zacisk linki), a następnie dokręć śrubę zacisku A.

OSTRZEŻENIE:

Nie dokręcaj zbyt mocno zacisku linki. Zbyt mocne dokręcenie może uszkodzić linkę i spowodować zagrożenie dla użytkownika lub innych osób.

4. Naciśnij i zwolnij kłamek hamulca kilka razy, aby ustawić linkę.
5. Obróć koło. Powinno obracać się swobodnie. Jeśli tarcza nie obraca się swobodnie w zacisku, linka może być zbyt mocno napięta. Poluzuj śrubę zacisku linki i pozwól ramieniu hamulca odsunąć się od baryłki regulacyjnej – powtarzaj kroki 1–4, aż koło będzie obracać się swobodnie.

UWAGA:

Zalecana początkowa szczelina wynosi 0,3 mm (0,01 cala).

6. Prawidłowo wyregulowany zacisk hamulca powinien działać tak, że klocki hamulcowe dotykają tarczy przy około 1/3 skoku kłamek i zatrzymują tarczę przy około 2/3 skoku.
7. Drobnej regulacji można dokonać, obracając baryłkę regulacyjną przy kłamek hamulca lub baryłkę regulacyjną C przy zacisku. Obracaj baryłkę NA ZEWNĄTRZ, aby zwiększyć siłę hamowania, lub DO WEWNĄTRZ, aby ją zmniejszyć.

UWAGA:

Upewnij się, że gwint baryłki regulacyjnej jest w pełni wkręcony. Po regulacji sprawdź ustawienia ponownie.

8. Jeśli nie można zmniejszyć szczeliny za pomocą baryłki regulacyjnej, klocki hamulcowe mogą być zużyte i należy je wymienić.

WYMIANA KŁOCKÓW HAMULCOWYCH:

1. Odkręć śruby mocujące zacisk F.
2. Zdejmij zacisk hamulca E.
3. Wyjmij klocki hamulcowe z zacisku.
4. Zamontuj nowe klocki hamulcowe, używając tego samego typu i rozmiaru.
5. Zamontuj zacisk hamulca E do uchwytów na widelcu (przód) lub ramie (tył) – pokazano montaż przedni.
6. Mocno dokręć śruby mocujące zacisk F.
7. Poprowadź linkę D przez dolną baryłkę regulacyjną C oraz zacisk linki A.
 - Upewnij się, że pancerz linki G jest w pełni osadzony w baryłce regulacyjnej C.
8. Przeciągnij linkę przez zacisk i dokręć śrubę zacisku A.

UWAGA:

Regulacja hamulca polega na luzowaniu śruby zacisku linki. Podczas montażu wystarczy dokręcić ją na tyle, aby końcówka linki nie wysunęła się z zacisku.

9. Wyreguluj hamulec (zgodnie z opisem powyżej).

KONSERWACJA UKŁADU HAMULCOWEGO:

- Sprawdzaj działanie i regulację hamulców przed każdą jazdą.
- Utrzymuj układ hamulcowy w czystości – usuń brud, błoto, olej i inne zanieczyszczenia, które mogą pogorszyć jego działanie.
- Regularnie sprawdzaj:
 - wszystkie elementy pod kątem uszkodzeń,
 - klocki hamulcowe pod kątem zużycia,
 - kłamki hamulca – czy działają płynnie,
 - linki – czy nie są postrzępione, przecięte lub zagięte (w razie potrzeby nasmaruj linkę),
 - wszystkie śruby i elementy mocujące – upewnij się, że są dokręcone, a uszkodzone wymień.

UWAGA: Są to instrukcje ogólne. Instrukcje dotyczące konkretnych produktów można znaleźć w dokumentacji producenta komponentów.

System zmiany biegów

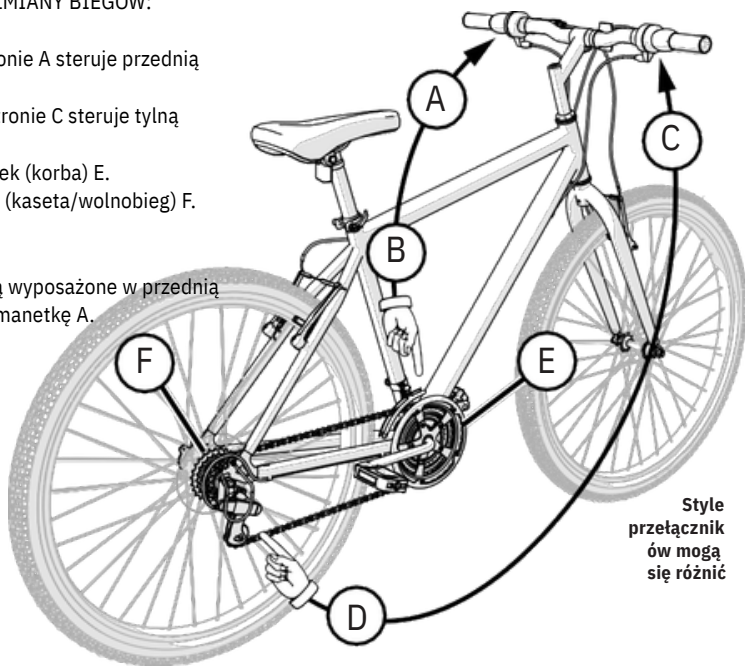


ELEMENTY SYSTEMU ZMIANY BIEGÓW:

- Manetka po lewej stronie A steruje przednią przerzutką B.
- Manetka po prawej stronie C steruje tylną przerzutką D.
- Przedni zestaw zębatek (korba) E.
- Tylny zestaw zębatek (kaseta/wolnobieg) F.

UWAGA:

Niektóre modele nie są wyposażone w przednią przerzutkę B ani lewą manetkę A.



OSTRZEŻENIE:

- Nigdy nie przestawiaj przerzutki na największą lub najmniejszą zębatkę, jeśli przerzutka nie przesuwają się płynnie. Przerzutka może nie być wyregulowana, a łańcuch może się zablokować, powodując utratę kontroli i obrażenia.
- Nigdy nie przesuwaj przerzutki podczas pedałowania do tyłu ani nie pedałuj do tyłu bezpośrednio po przesunięciu przerzutki. Może to spowodować zakleszczenie łańcucha i uszkodzenie roweru i/lub utratę kontroli nad rowerem oraz obrażenia ciała.

OBSŁUGIWAĆ SYSTEM ZMIANY BIEGÓW W NASTĘPUJĄCY SPOSÓB:

Rowerzysta przekręca tylną dźwignię zmiany biegów **C** wokół kierownicy (w przypadku modeli z przekładnią skrętną) lub przesuwają dźwignię zmiany biegów (w przypadku modeli z przekładnią kciukową) do pozycji wskazującej.

Gdy tylna dźwignia zmiany biegów przesunie się do każdej pozycji z dźwiękiem "kliknięcia", zmiana jest zakończona.

Kierowca obraca przednią dźwignię zmiany biegów **A** wokół kierownicy (w przypadku modeli typu twist shift) lub przesuwają dźwignię zmiany biegów do pozycji wskazującej (modele typu thumb shift).

Każda dźwignia zmiany biegów ciągnie linkę, która jest przymocowana do przerzutki.

Przerzutka przesuwają i prowadzi łańcuch z jednej zębatki na drugą.

Jeśli po zmianie biegów słychać hałas łańcucha, należy obrócić dźwignię tylnej zmiany biegów o niewielką wartość, aby "przyciąć" tylną przerzutkę.

ciąg dalszy >>

UWAGA:

Nie używaj nadmiernej siły podczas zmiany biegów. Zmieniaj biegi tylko podczas pedałowania do przodu i bez dużego nacisku. **NIE PEDAŁUJ DO TYŁU.** Pedałowanie do tyłu może spowodować spadnięcie łańcucha z zębatek. Zmiana biegów bez pedałowania lub podczas pedałowania do tyłu może uszkodzić zębatki oraz rozciągnąć linkę.

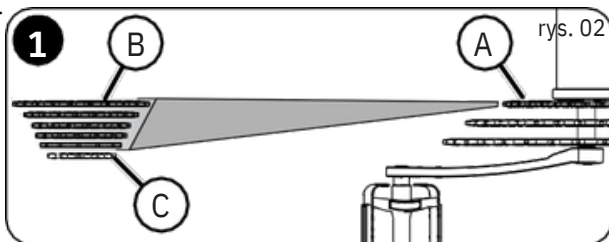
Nie ma jednego „właściwego biegu” do jazdy. „Właściwy bieg” to taki, który jest dla Ciebie najbardziej komfortowy.

WYBÓR BIEGU LUB KOMBINACJI ZĘBATEK PODCZAS JAZDY:

1. Podczas pedałowania zmieniaj przełożenia, przerzucając łańcuch na różne kombinacje przednich i tylnych zębatek.
2. Odczujesz różnicę w rytmie i łatwości pedałowania.
3. Wybierz taki bieg, który pozwala pedałować w tempie i z wysiłkiem odpowiednim dla Ciebie.
4. Podczas jazdy pod górę lub pod wiatr możesz pozostawić łańcuch na najmniejszej przedniej zębatce A i zmieniać biegi na tylnym zestawie zębatek B.

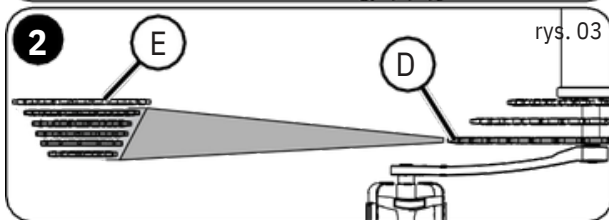
1. NISKIE PRZEŁOŻENIA:

- Umożliwiają łatwiejsze pedałowanie i wyższą kadencję, ale przy mniejszym dystansie pokonywanym na jeden obrót pedałów.
- Dla najlepszej wydajności w tym trybie nie używaj najmniejszej tylnej zębatki C.
- Podczas jazdy z górki lub z wiatrem możesz pozostawić łańcuch na największej przedniej zębatce D i zmieniać biegi na tylnym zestawie zębatek.



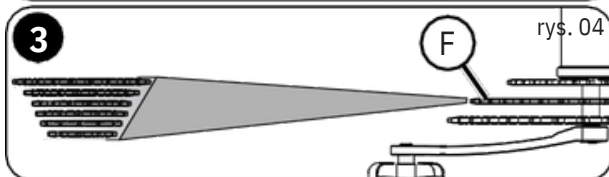
2. WYSOKIE PRZEŁOŻENIA:

- Umożliwiają cięższe pedałowanie i niższą kadencję, ale przy większym dystansie pokonywanym na jeden obrót pedałów.
- Dla najlepszej wydajności w tym trybie nie używaj największej tylnej zębatki E.



3. ŚRODKOWY ZAKRES PRZEŁOŻEŃ:

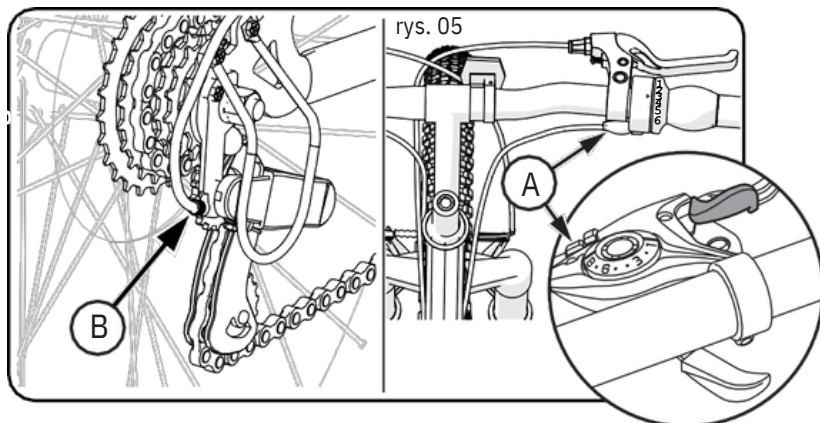
- Obejmuje część przełożeń z zakresu niskiego i wysokiego.
- W rowerach z trzema przednimi zębatkami zaleca się utrzymywanie łańcucha na środkowej przedniej zębatce F i zmianę biegów na tylnym zestawie zębatek.



Regulacja tylnej przerzutki

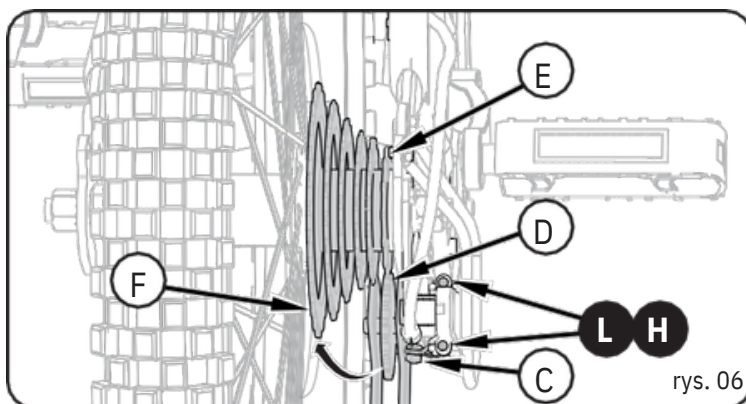


Przerzutka tylna ma dwie śruby regulacyjne. "Niska" śruba regulacyjna, czasami oznaczana L, ogranicza zakres ruchu przerzutki tylnej i łańcucha w kierunku koła. "Wysoka" śruba regulacyjna, czasami oznaczana jako H, ogranicza zakres ruchu przerzutki tylnej i łańcucha w kierunku od koła.



Ustaw śrubę regulacyjną "high" we właściwej pozycji w następujący sposób:

- Przesuń łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę. Poluzuj nakrętkę **C** zacisku linki.
- Przekręć do oporu regulator lufy dźwigni **A** regulator tylnej przerzutki **B** (rys. 05).
- Obróć "wysoką" śrubę regulacyjną H tak, aby rolka kopijująca **D** znalazła się w jednej linii z zewnętrzną krawędzią najmniejszej tylnej zębatki **E** (rys. 06).
- Usuń luz z przewodu kabla i dokręć nakrętkę zacisku kabla.



USTAWIENIE ŚRUBY REGULACYJNEJ „HIGH”:

- Przerzuć łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę. Poluzuj nakrętkę zacisku linki C.
- Wkręć do końca baryłkę regulacyjną przy manetce A oraz regulator tylnej przerzutki B (rys. 05).
- Obracaj śrubę regulacyjną „HIGH” C, aż rolka prowadząca D ustawi się w jednej linii z zewnętrzną krawędzią najmniejszej tylnej zębatki E (rys. 06).
- Usuń luz z linki i dokręć nakrętkę zacisku linki.

ciąg dalszy >>

Regulacja przerzutki tylnej - ciąg dalszy

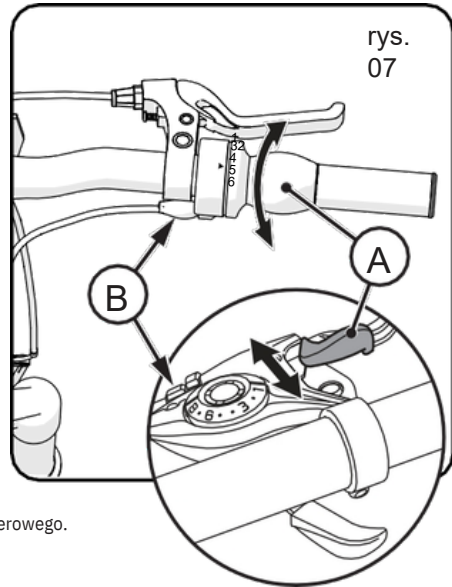
Ustaw "niską" śrubę regulacyjną w właściwej pozycji w następujący sposób:

- Przesuń łańcuch na największą tylną zębatkę **F**.
- Przekręć "niską" śrubę regulacyjną **L** tak, aby rolka kopiująca znajdowała się dokładnie poniżej
- największej tylnej zębatki (**rys. 06**).
Dokręć nakrętkę zacisku kabla.
-

Dostosuj system zmiany indeksu:

- Przesuń łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę.
- Nie obracając korby, przekręć dźwignię zmiany biegów w prawo **A** o jedno "kliknięcie" do tyłu - lub "kliknij" dźwignię kciukiem (**rys. 07**).
- Powoli przekręć korbę do przodu.
- Łańcuch powinien przesuwać się od najmniejszej tylnej zębatki do następnej większej tylnej zębatki.
- W razie potrzeby obróć bęben regulacyjny **B**, aby łańcuch przesuwa się dokładnie do drugiego tylnego i nie ociera, nie przeskakuje ani nie opóźnia się.

Po prawidłowym wyregulowaniu system zmiany biegów będzie działał płynnie, bez tarcia łańcucha.



rys.
07

UWAGA: W razie problemów należy oddać rower do sklepu rowerowego.

Regulacja przerzutki przedniej



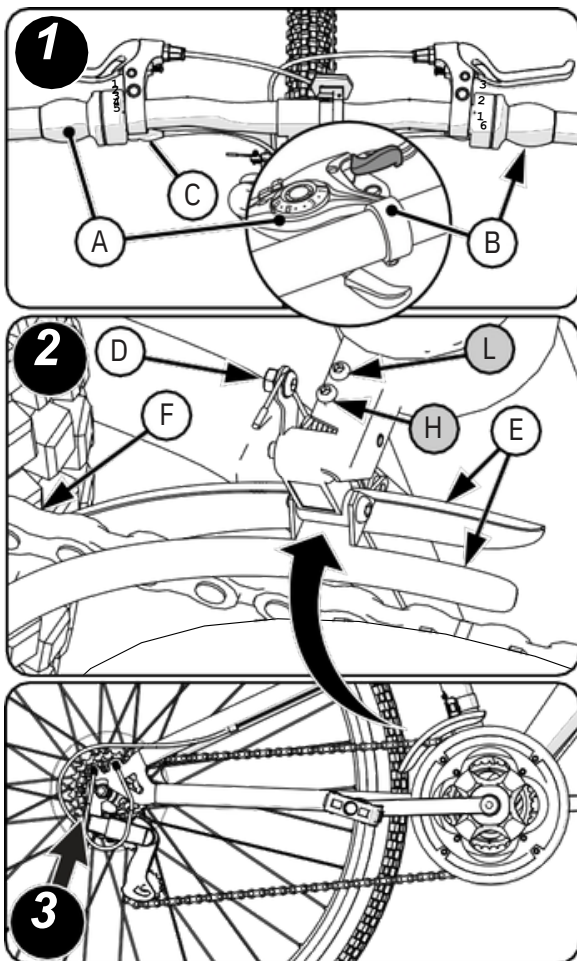
Niniejsze instrukcje opisują większość regulacji, których może wymagać system zmiany przełożeń. Jeśli nie można wyregulować układu zmiany przełożeń za pomocą tych instrukcji, należy zlecić wykonanie niezbędnych regulacji w serwisie rowerowym.

Manetki obrotowe (lub manetki kciukowe) (widok 1) sterują systemem zmiany biegów. Lewa strona A przerzuca łańcuch na przednich zębatkach (widok 2). Prawa strona B przerzuca łańcuch na tylnych zębatkach (widok 3).

Przednia przerzutka (widok 2) posiada dwie śruby regulacyjne. Śruba regulacyjna „LOW”, czasami oznaczona L, ogranicza zakres ruchu przerzutki i łańcucha w kierunku ramy. Śruba regulacyjna „HIGH”, czasami oznaczona H, ogranicza zakres ruchu przerzutki i łańcucha w kierunku od ramy.

USTAWIENIE ŚRUBY REGULACYJNEJ „LOW”:

- Przerzuć łańcuch na trzecią największą tylną zębatkę oraz najmniejszą przednią zębatkę.
- Wkręć do końca baryłkę regulacyjną przy manetce C.
- Poluzuj nakrętkę zacisku linki D.
- Obracaj śrubę regulacyjną „LOW” L, aż lewa wewnętrzna krawędź prowadnika łańcucha E i łańcuch F będą się minimalnie mijać (bez kontaktu).
- Usuń luz z linki i mocno dokręć nakrętkę zacisku D.



ciąg dalszy >>

Ustawić "wysoką" śrubę regulacyjną H w prawidłowym położeniu w następujący sposób:

- Przesuń łańcuch na największą przednią zębatkę i najmniejszą tylną zębatkę.
- Obrócić "wysoką" śrubę regulacyjną H tak, aby prawa wewnętrzna krawędź koszyka łańcucha i łańcuch nie stykały się ze sobą.

UWAGA: Jeśli dźwignia zmiany biegów nie porusza się łatwo:

- Jeśli linka zmiany biegów wydaje się zacinać, nasmaruj ją.
- Nie smarować dźwigni zmiany biegów.
- Jeśli linka zmiany biegów jest mocno wygięta, zardzewiała lub ma przerwane splotki, należy ją wymienić.

Wykonaj "Regulację przerzutki tylnej", jeśli:

- łańcuch nie przesuwają się na wszystkie tylne koła łańcuchowe.
- łańcuch schodzi z tylnych kół zębatych.
- łańcuch hałasuje na najmniejszej lub największej tylnej zębatce.
- Tylna przerzutka ociera osłonę szprych.



OSTRZEŻENIE:

- Podobnie jak w przypadku wszystkich komponentów mechanicznych, rower jest narażony na zużycie i duże naprężenia. Różne materiały i komponenty mogą w różny sposób reagować na zużycie lub zmęczenie naprężeniowe. W przypadku przekroczenia projektowej żywotności elementu może on nagle ulec awarii, powodując obrażenia rowerzysty. Wszelkie formy pęknięć, zarysowań lub zmiany koloru w obszarach narażonych na duże naprężenia wskazują, że żywotność elementu została osiągnięta i należy go wymienić.
- Należy często sprawdzać produkt. Zaniechanie kontroli produktu i dokonania niezbędnych napraw lub regulacji może spowodować obrażenia ciała rowerzysty lub innych osób. Należy upewnić się, że wszystkie części zostały prawidłowo zmontowane i wyregulowane zgodnie z niniejszą instrukcją i wszelkimi "Instrukcjami specjalnymi".
- Uszkodzone, brakujące lub mocno zużyte części należy natychmiast wymienić na oryginalne.
- Unikaj noszenia luźnej odzieży i przedmiotów podczas jazdy lub wykonywania czynności konserwacyjnych, aby zmniejszyć ryzyko uwięzienia, które może spowodować obrażenia.
- Brudne lub zatłuszczone obręcze kół mogą sprawić, że hamulce będą nieskuteczne. Aby uniknąć obrażeń, należy je często czyścić czystą szmatką lub myć wodą z mydłem, słucać i wysuszyć na powietrzu. Nie czyść ich za pomocą oleistych lub tłustych materiałów.
- Wysokie temperatury, intensywne użytkowanie i uszkodzenia spowodowane uderzeniami mogą być niewidoczne dla użytkownika i spowodować obrażenia rowerzysty. W przypadku podejrzenia uszkodzenia lub nadmiernego zużycia obręczy kół, ramy, wideł, przegubów zawieszenia (jeśli występują) lub elementów kompozytowych (jeśli występują), należy zwrócić się o naprawę do serwisu rowerowego.
- Należy upewnić się, że wszystkie elementy mocujące są prawidłowo dokręcone, zgodnie z niniejszą instrukcją i wszelkimi "Instrukcjami specjalnymi". Niewystarczająco dokręcone części mogą zostać zgubione lub działać nieprawidłowo. Zbyt mocno dokręcone części mogą ulec uszkodzeniu. Upewnij się, że wszystkie zamienne elementy mocujące mają prawidłowy rozmiar i typ.
- Nakrętki samozabezpieczające i inne samozabezpieczające elementy złączne mogą stracić swoją skuteczność po ponownym użyciu.

UWAGA: Wszelkie naprawy lub regulacje, do których nie masz odpowiednich narzędzi lub jeśli instrukcje zawarte w niniejszym podręczniku lub "Instrukcje specjalne" nie są dla Ciebie wystarczające, należy zlecić serwisowi rowerowemu.

KONSERWACJA:

- Często sprawdzaj oponę ciśnienie inflacji, ponieważ wszystkie Opony z czasem powoli tracą powietrze. W przypadku dłuższego przechowywania opon nie należy ich obciążać.
- Do pompowania opon/dętek nie należy używać nieregulowanych węży powietrznych. Nieuregulowany wąż może nagle nadmiernie napompować opony i spowodować ich pęknięcie.
- Wymień zużyte opony.

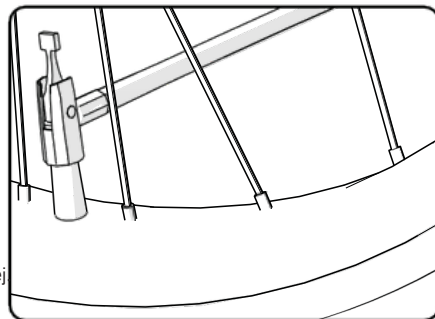
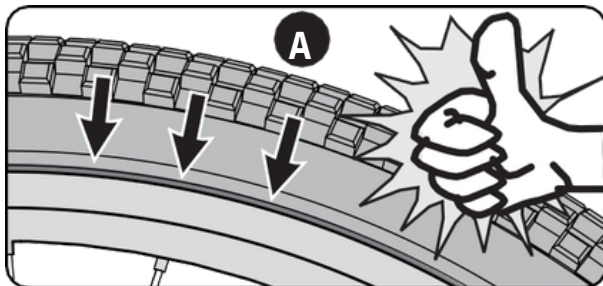


OSTRZEŻENIE

: Nie jeździć ani nie siadać na urządzeniu, jeśli opona jest niedopompowana. Może to spowodować uszkodzenie opony, dętki i obręczy.

POMPOWANIE OPON:

- Do pompowania opon należy używać pompki ręcznej lub nożnej
- Dopuszczalne są również węże pneumatyczne regulowane licznikiem na stacji paliw.
- Maksymalne ciśnienie jest podane na ścianie bocznej opony.



Przed dodaniem powietrza do opony należy upewnić się, że krawędź opony (stopka) znajduje się w tej samej odległości od obręczy, dookoła obręczy, po obu stronach opony ④. Jeśli opona nie wydaje się być prawidłowo osadzona, należy spuścić z niej powietrze. z dętki, aż będzie można wcisnąć stopkę opony w obręcz. Dodawaj powietrze powoli i często zatrzymuj się, aby sprawdzić osadzenie opony i ciśnienie, aż do osiągnięcia prawidłowego ciśnienia.



OSTRZEŻENIE:

- Nienależy przesadzać ze smarowaniem. Jeśli olej dostanie się na obręcz kół lub szczęki hamulcowe, zmniejszy to skuteczność hamulców i konieczne będzie przejechanie dłuższego dystansu w celu zatrzymania roweru. Może to spowodować obrażenia rowerzysty lub innych osób.
- Łańcuch może wyrzucać nadmiar oleju na obręcz koła. Zetrzyj nadmiar oleju z łańcucha.
- Olej należy trzymać z dala od powierzchni pedałów, na których spoczywają stopy.
- Używając mydła i gorącej wody, zmyj cały olej z obręczy kół, szczęk hamulcowych, pedałów i opon.
- Oplucz czystą wodą i całkowicie wysusz przed jazdą.
- Używając lekkiego oleju maszynowego (20 W), nasmaruj rower zgodnie z poniższą tabelą:

Tabela smarowania (zgodnie z wyposażeniem)

Co	Kiedy	Jak
Pedały	co sześć miesięcy	Nałóż cztery krople oleju w miejscu, w którym osie przechodzą w pedały.
Łańcuch	co sześć miesięcy	Nałóż jedną kroplę oleju na każdą rolkę łańcucha. Zetrzyj nadmiar oleju z łańcucha.
Przerzutki	co sześć miesięcy	Nałóż jedną kroplę oleju na każdy punkt obrotu przerzutki.
Dźwignie hamulca	co sześć miesięcy	Nałóż jedną kroplę oleju na punkt obrotu każdej dźwigni hamulca.
Hamulce kół	co sześć miesięcy	Nałóż jedną kroplę oleju na punkt obrotu każdego hamulca wspornikowego.
Hamulec i linka	co sześć miesięcy	Wlej cztery krople oleju na oba końce każdego przewodu. Poczekaj, aż olej wsiąknie wzdłuż żyły kabla.
Zespół tylnej zębatki	co sześć miesięcy	Połóż rower na lewym boku. Powoli obróć tylne koło zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Umieść cztery krople oleju w szczelinie między tylnymi zębatkami (które są nieruchome) a korpusem wolnego koła (które obraca się zgodnie z ruchem wskazówek zegara).
Widelec amortyzatora	co sześć miesięcy	Podnieś gumową osłonę widelca i nanieś niewielką ilość smaru na nogę widelca tuż nad plastikową tuleję.

Kontrola łożysk

KONSERWACJA:

Należy często sprawdzać łożyska roweru. Łożyska należy smarować raz w roku lub za każdym razem, gdy nie przejdą pomyślnie poniższych testów:

ŁOŻYSKA GŁÓWKI RAMY:

Widelc powinien obracać się swobodnie i płynnie przez cały czas. Gdy przednie koło jest oderwane od podłoża, nie powinno być możliwe przesuwanie widelca w górę, w dół ani na boki w rurze czołowej.

ŁOŻYSKA KORBY:

Korba powinna obracać się swobodnie i płynnie przez cały czas, a przednie koła zębate nie powinny być luźne na korbie. Nie powinno być możliwe przesuwanie pedału korby z boku na bok.

ŁOŻYSKA KÓŁ:

Podnieś każdy koniec roweru z ziemi i powoli obracaj ręcznie uniesionym kołem. Łożyska są prawidłowo wyregulowane, jeśli:

- Koło obraca się swobodnie i łatwo.
- Ciężar odbłyśnika szprychowego, po umieszczeniu go z przodu lub z tyłu roweru, powoduje kilkakrotne obracanie się koła w przód i w tył.
- Obręcz koła nie porusza się na boki przy lekkim pchnięciu w bok.

Trzyczęściowe korby (różne modele)

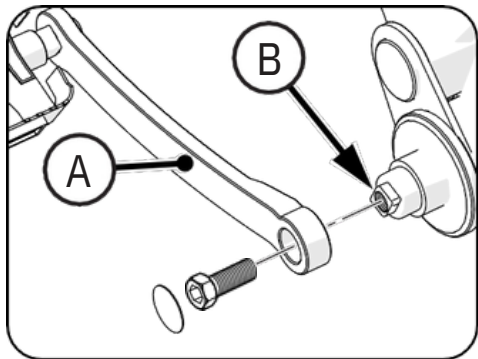
Konservacja: Oba ramiona korby A zostały fabrycznie dokręcone do wierzchołka B. Po kilku pierwszych jazdach na rowerze należy sprawdzić, czy ramiona korby nie poluzowały się. Jeśli którekolwiek ramię korby poluzowało się Podczas okresu docierania należy ponownie dokręcić lub zlecić dokręcenie w serwisie rowerowym.

Należy często sprawdzać dokręcenie ramion korby. Jeśli są slukźlenpe , należy je dokręcić lub zlecić to specjaliście. serwisowy.



OSTRZEŻENIE

: Jazda na rowerze z poluzowanym ramieniem korby może spowodować jego odpadnięcie. Wrzeciono może również uszkodzić ramię korby.



Rama zawieszenia (różne modele)



REGULACJA:

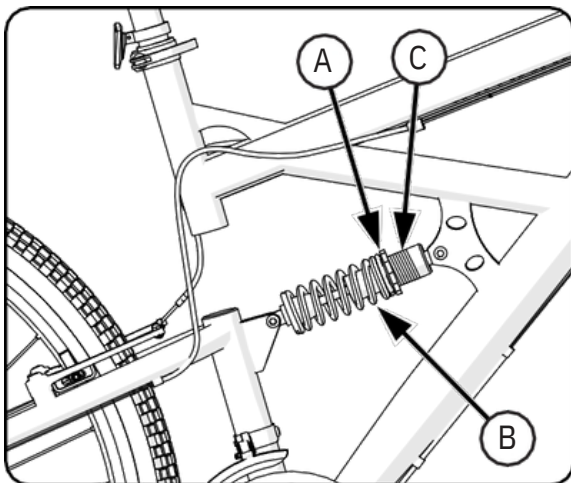
Rower może być wyposażony w regulowane zawieszenie amortyzujące. Możesz dostosować jego ustawienia według własnych preferencji, aby uzyskać bardziej miękką lub twardszą jazdę.

OSTRZEŻENIE:

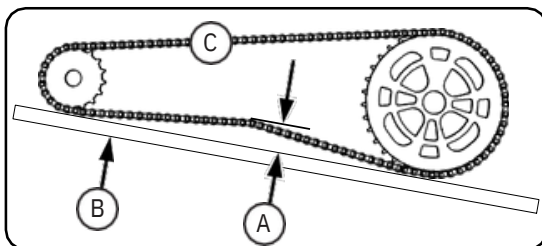
Upewnij się, że widoczne są co najmniej dwa zwoje gwintu C powyżej nakrętki regulacyjnej A, aby zapobiec poluzowaniu się amortyzatora.

ZMIANA USTAWIEŃ ZAWIESZENIA:

- Aby uzyskać bardziej miękką jazdę, obracaj nakrętkę regulacyjną A zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zmniejszyć napięcie sprężyny B.
- Aby uzyskać bardziej twardą jazdę, obracaj nakrętkę regulacyjną A przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby zwiększyć napięcie sprężyny B.



Regulacja łańcucha



OSTRZEŻENIA:

- Łańcuch musi pozostawać na zębatkach. Jeśli łańcuch spadnie z zębatek, hamulec torpeda nie będzie działał.
- Nie próbuj samodzielnie naprawiać łańcucha. W przypadku problemów z łańcuchem skorzystaj z serwisu rowerowego.

REGULACJA:

Łańcuch musi mieć odpowiednie napięcie. Jeśli jest zbyt napięty, pedałowanie będzie utrudnione. Jeśli jest zbyt luźny, może spaść z zębatek.

Gdy łańcuch C ma prawidłowe napięcie, korba można obracać swobodnie, a łańcuch można odciągnąć maksymalnie o pół ogniwa A od prostej linii B, jak pokazano na rysunku.

REGULACJA NAPIĘCIA ŁAŃCUCHA:

- Poluzuj nakrętki osi tylnego koła.
- Przesuń tylne koło do przodu lub do tyłu, w zależności od potrzeb.

UWAGA:

- Upewnij się, że tylne koło jest ustawione centralnie w ramie roweru.
- Przytrzymaj koło w tej pozycji i mocno dokręć nakrętki.

Ograniczona gwarancja - PL

Ogólne:

Specyfikacje części lub modeli mogą ulec zmianie bez powiadomienia.

Niniejsza ograniczona gwarancja jest jedyną gwarancją na produkt. WSZELKIE GWARANCJE INNE NIŻ OKREŚLONE W NINIEJSZYM DOKUMENCIE SĄ WYŁĄCZONE, W TYM DORÓZUMIANE GWARANCJE PRZYDATNOŚCI HANDLOWEJ.

I PRZYDATNOŚĆ DO OKREŚLONEGO CELU, DO - Jazda przez więcej niż jedną osobę jednocześnie. W ZAKRESIE DOPUSZCZALNYM PRZEZ

OBOWIĄZUJĄCE PRAWO. WSZELKA ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY PRZYPADKOWE, KARNE, SZCZEGÓLNE LUB WTORNE SĄ WYRAŹNIE WYŁĄCZONE W ZAKRESIE DOZWOLONYM PRZEZ OBOWIĄZUJĄCE PRAWO.

Jedynie zastosowania tego produktu zostały opisane w niniejszej instrukcji.

Rejestracja gwarancji nie jest wymagana.

Ograniczona gwarancja obejmuje wyłącznie pierwotnego konsumenta i nie może być przenoszona na inne osoby.

Co obejmuje niniejsza ograniczona gwarancja?

Niniejsza ograniczona gwarancja obejmuje wady produkcyjne i materiałowe wszystkich części produktu, z wyjątkiem tych wskazanych poniżej jako nieobjęte gwarancją.

Co należy zrobić, aby zachować ważność ograniczonej gwarancji?

Niniejsza ograniczona gwarancja jest skuteczna tylko wtedy, gdy

- Produkt jest całkowicie i prawidłowo zmontowany.
- Produkt jest używany w normalnych warunkach zgodnie z jego przeznaczeniem (patrz poniższa sekcja dotycząca czynności wykluczonych).
- Produkt jest poddawany wszelkim niezbędnym czynnościom konserwacyjnym i regulacyjnym.
- Produkt jest przeznaczony wyłącznie do ogólnego użytku transportowego i rekreacyjnego.

Czego nie obejmuje niniejsza ograniczona gwarancja?

Niniejszy produkt jest przeznaczony wyłącznie do użytku rekreacyjnego. Niniejsza ograniczona gwarancja nie obejmuje normalnego zużycia, normalnych czynności konserwacyjnych ani żadnych uszkodzeń, awarii lub strat spowodowanych niewłaściwym montażem, konserwacją, regulacją, przechowywaniem lub użytkowaniem produktu. Niniejsza ograniczona gwarancja nie obejmuje przyszłych osiągnięć.

Niniejsza ograniczona gwarancja zostanie unieważniona, jeśli produkt kiedykolwiek:

- Używany w każdym sporcie wyczynowym.
- Używany do jazdy kaskaderskiej, skoków, akrobacji lub podobnych aktywności.
- Zmodyfikowany w jakikolwiek sposób.
- Zmodyfikowany przez dodanie silnika.
- Przekracza limit wagi.
- Wynajmowane, sprzedawane lub oddawane.
- Użytkowanie w sposób niezgodny z instrukcjami i ostrzeżeniami zawartymi w niniejszej instrukcji obsługi.

Co robi producent? Jedynym i wyłącznym obowiązkiem Producenta w ramach niniejszej Ograniczonej Gwarancji jest naprawa i/lub wymiana, według własnego uznania, wszelkich objętych gwarancją wad produkcyjnych lub materiałowych.

Jakie masz prawa?

Niniejsza ograniczona gwarancja przynajmniej użytkownikowi określa prawa. Użytkownikowi mogą również przysługiwać inne prawa, które różnią się w zależności od stanu i regionu.