

OSSA

250 CC. SUPER PIONER Y 350 CC. SUPER PIONER

MANUAL DE INSTRUCCIONES Y SERVICIO
CATALOGO DE RECAMBIOS

MANUEL D' INSTRUCTIONS
CATALOGUE DE PIECES DETACHEES

ILLUSTRATED OWNERS MANUAL
SPARE PARTS CATALOGUE



LA SERIE EMPIEZA CON EL NO. DE BASTIDOR: B
LA SERIE COMMENCE AVEC LE NUMERO DE CADRE: B
COMMENCING SERIAL FRAME NUMBER: B

MANUAL DE INSTRUCCIONES

Es nuestro sincero deseo que todo propietario obtenga de su motocicleta un buen servicio, confort y un sinnúmero de satisfacciones, así como le permita disfrutar de su deporte favorito: el "Todo-Terreno". En este manual no intentamos dar instrucciones técnicas, sino solamente informar sobre los trabajos más sencillos de mantenimiento, que podemos llamar de servicio normal.

Permitimos indicarle a continuación algunos consejos muy útiles a tener en cuenta:

- Al utilizar la moto en el campo y en la montaña muestren respeto y den preferencia a las personas que disfrutan de la naturaleza, como excursionistas, alpinistas, jineteros a caballo, etc.
- Procurar no pasar por campos cultivados o de labranza.
- Si se ha perdido y tiene necesidad de preguntar, pare el motor, quítese el casco y, cortésmente, pídale el camino a seguir.
- Procure no salir de excursión por lugares solitarios sin compañía.
- Si proyecta una excursión con amigos, procure llevar consigo herramientas y los repuestos más elementales para poder solucionar cualquier eventual avería que se les presente.
- Es muy recomendable utilizar prendas de vestir adecuadas para este deporte; un buen casco protector, gafas, guantes y botas.

MANUEL D'INSTRUCTIONS

Nous souhaitons sincèrement que tous les propriétaires de cette moto n'aient qu'à se féliciter de son bon fonctionnement et de son confort et qu'elle leur permette de pratiquer avec bonheur leur sport favori: le "Tout-Terrain". Le but de ce manuel n'est pas de fournir aux usagers des détails techniques très spécialisés, mais plutôt des conseils qui devraient leur permettre d'effectuer eux-mêmes l'entretien courant de leur moto.

Quelques recommandations importantes

- Lorsque vous roulez dans la campagne ou en montagne, respectez tous les amis de la nature: promeneurs, alpinistes, cavaliers, etc. et laissez leur toujours la priorité.
- Ne traversez pas de champs labourés ou cultivés.
- Si vous vous êtes égaré et que vous désirez demander votre chemin, arrêtez le moteur, retirez votre casque et demandez aimablement des renseignements.
- Veillez à ne pas partir seul dans des lieux isolés.
- Si vous projetez de partir en excursion avec des amis, emportez un minimum d'outils et pièces de rechange afin de pouvoir parer au plus pressé en cas de panne.
- Nous vous conseillons vivement d'utiliser un équipement spécial pour la pratique de ce sport: casque protecteur, lunettes, gants et bottes.

INSTRUCTIONS HANDBOOK

We hope that all the owners of this motorcycle will be satisfied with the good working and the comfort of their machine and that it will enable them to enjoy their favourite hobby: off-road riding. The aim of this handbook is not to give very technical data but to give you an idea of how to cope with the daily maintenance of your motorcycle.

Some recommendations

- Do not ride across ploughed or cultivated fields.
- If you have gone astray and wish to ask your way, stop the engine, take off your helmet and kindly ask for indications.
- Never go alone to lonely places.
- If you plan to go out for a long ride, carefully prepare a set of tools and spare parts in order to make the bike work again in case of failure.
- Off-road riding requires a special protecting equipment: helmet-goggles gloves and boots.

- 1 -



OSSA 250 SUPER PIONEER



OSSA 350 SUPER PIONEER

- 2 -



INTRODUCCION

La 350 S.P. y 250 S.P. han sido diseñadas para aquellos aficionados al todo terreno. Su gran maniabilidad acompañada de una potencia excepcional convierten a estos 2 modelos en unos de los más solicitados.

INTRODUCTION

Les modèles 250 S.P. et 350 S.P. ont été spécialement conçus pour les amateurs de Tout-Terrain. Leur puissance exceptionnelle alliée à leur grande maniabilité les placent parmi les modèles les plus demandés dans cette discipline.

INTRODUCTION

The 250 and 350 S.P. models have been designed for enthusiasts of off-road riding. High power output coupled with easy handling combine to make them real off-road contenders.

ULTIMAS NOVEDADES!

A pesar de su alta potencia, con el nuevo sistema de admisión y escape se ha conseguido un nivel de ruido muy bajo, que permite pasar los test más exigentes sobre esta materia.

- Suspensión trasera con amortiguadores de gas de 128 mm. de recorrido en la rueda.
- Horquilla delantera telescópica de 174 mm. de recorrido.
- Carburador BING Ø 32 mm. con starter incorporado.

QUOI DE NEUF!

Grâce à un nouveau système d'admission et d'échappement, cette moto qui dispose par ailleurs d'une puissance très élevée, a un niveau de bruit très bas qui lui a permis de satisfaire aux tests les plus rigoureux en cette matière.

- Suspension arrière avec amortisseurs à gaz de 128 mm. de débattement.
- Fourche avant télescopique de 174 mm. de débattement.
- Carburateur BING Ø 32 mm. avec starter incorporé.

LATEST IMPROVEMENTS!

In spite of its high power, this motorcycle has attained a very low noise level thanks to a new inlet and exhaust system which permitted meeting the strictest requirements of noise standards.

- Rear suspension with gas shock absorbers 128 mm. (5 3/64") travel.
- Telescopic front fork 174 mm. (6 5/64") travel.
- Ø 32 mm. BING carburetor with choke.

- 3 -

ESPECIFICACIONES

	250 cc	350 cc
Motor	Explosión 2 tiempos	Explosión 2 tiempos
Sistema de lubricación	Mezcla al 5 %	Mezcla al 5 %
Cilindrada	244 c.c.	302 c.c.
Diámetro y carrera	72 x 60	77 x 65
Compresión	14:1	12.9:1
Carburador	BING Ø 32 con starter	BING Ø 32 con starter
Sistema de encendido	Volante magnético	MOTOPAT electrónico
Avance de encendido	3 ± 0,1	3 ± 0,1
Bujía	CHAMPION N-3	CHAMPION N-3
Embrague	De discos múltiples	De discos múltiples
Transmisión primaria	Par cadena duplex	Par cadena duplex
Reducción primaria	1: 2,26	1: 2,26
Pignon salida cambio	13 dientes	13 dientes
Corona trasera	43 dientes	41 dientes
Relaciones de cambio	1: 1,3; 2: 2,1; 3: 3,4; 4: 4,4; 5: 5,1	1: 1,3; 2: 2,1; 3: 3,4; 4: 4,4; 5: 5,1
Filtro de aire	Corona trasera de FOAM	Corona trasera de FOAM
Casco	De acero Cr-Mo.	De acero Cr-Mo.
Velocidad	120 Km./h.	135 Km./h.

FICHE TECHNIQUE

	250 cc	350 cc
Moteur	2 temps	2 temps
Cylindrada	Mélange à 5 %	Mélange à 5 %
Alésage et course	72 x 60	77 x 65
Compression	14:1	12.9:1
Carburateur	BING Ø 32 avec starter	BING Ø 32 avec starter
Allumage	Volant magnétique	MOTOPAT électronique
Avance à l'allumage	3 ± 0,1	3 ± 0,1
Bougie	CHAMPION N-3	CHAMPION N-3
Embrayage	De type multidisques	De type multidisques
Transmisión primaria	Par chaîne Duplex	Par chaîne Duplex
Rapports de boîte	1: 2,26	1: 2,26
Pignon de sortie de boîte	13 dents	13 dents
Couronne arrière	43 dents	41 dents
Relaciones de cambio	1: 1,3; 2: 2,1; 3: 3,4; 4: 4,4; 5: 5,1	1: 1,3; 2: 2,1; 3: 3,4; 4: 4,4; 5: 5,1
Filtro à air	Élément filtrant en mousse	Élément filtrant en mousse
Cadre	En acier Cr-Mo.	En acier Cr-Mo.
Vitesse	120 Km./h.	135 Km./h.

SPECIFICATIONS

	250 cc	350 cc
Engine	2-stroke	2-stroke
Lubrication	5% mixture	5% mixture
Cubic capacity	244 c.c. (14.89 cubic inches)	302 c.c. (18.43 cubic inches)
Bore x Stroke	72 x 60 (2 53/64 x 2 23/64)	77 x 65 (3 1/43 x 2 9/16")
Compression	14:1	12.9:1
Carburettor	BING Ø 32 with choke	BING Ø 32 with choke
Ignition	Electronic MOTOPAT	magneto flywheel
Ignition advance	3 ± 0,1	3 ± 0,1
Spark plug	CHAMPION N-3	CHAMPION N-3
Clutch	Wet, multiple plate	Wet, multiple plate
Primary drive	Duplex chain	Duplex chain
Primary reduction	1: 2.26	1: 2.26
Countershaft sprocket	13-tooth	13-tooth
Rear sprocket	43-tooth	41-tooth
Gearbox ratios	1: 1.3; 2: 2.1; 3: 3.4; 4: 4.4; 5: 5.1	1: 1.3; 2: 2.1; 3: 3.4; 4: 4.4; 5: 5.1
Air filter	FOAM element	FOAM element
Frame	Cr-Mo. steel	Cr-Mo. steel
Speed	120 Km./h. (75 mph.)	135 Km./h. (84 mph.)

- 4 -

SUSPENSIONES

Horquilla delantera

La suspensión delantera es telescópica y utiliza 200 c.c. (13,43 cubic inches ó 0,46 Pints) en cada parte de aceite especial para suspensiones.
Para cambiar el aceite saque los tornillos inferiores previstos a tal efecto y a continuación saque los tapones superiores que retienen el muelle, aflojando previamente los tornillos «Allen» de la placa superior; alimite el aceite moviendo alternativamente la suspensión; coloque los tornillos inferiores, ponga el aceite en cada parte, coloque los tapones superiores y finalmente vuelva a apretar los tornillos «Allen» antes mencionados. La moto se suministrará con aceite apto para la mayoría de temperaturas ambientales, tipo BH4, en caso de conducción en zonas extremadamente frías o calientes, utilice aceite Betor especiales para suspensiones, de graduación más baja o alta, respectivamente.

Suspensión trasera

La suspensión trasera está confiada en unos amortiguadores Betor con gas a presión, el cual se rellena por la válvula correspondiente. Como sea que el relleno de gas y el servicio de estos amortiguadores requiere especiales precauciones y utillajes, recomendamos lo realice un taller debidamente preparado.

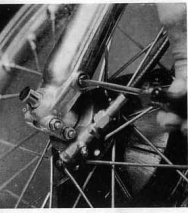


7

SUSPENSIONS

Fourche avant

Fourche avant télescopique. Chaque fourche contient 200 c.c. d'huile spéciale pour suspensions.
La vidange s'effectue comme suit:
— Retirer les vis inférieures prévues à cet effet.
— Déborder les bouchons supérieurs qui retiennent le ressort, après avoir desserré les vis type BTR.
— Verser l'huile dans chaque fourche.
— Remettre en place les vis inférieures.
— Remettre les bouchons supérieurs. Bien les bloquer.
— Reserrer les vis type BTR.
La moto est livrée avec une huile de type BH4, appropriée à la plupart des températures ambiantes. Cependant en fonction de l'utilisation de la moto (zones particulièrement chaudes ou particulièrement froides) vous pouvez être amené à employer une huile Betor spéciale pour suspensions et choisir vous-même le degré de viscosité.
Suspension arrière
La suspension arrière est confiée à des amortisseurs à gaz comprimé, dont le remplissage s'effectue grâce à la valve correspondante. Cette opération de remplissage et l'entretien de ces amortisseurs nécessitent un outillage spécial ainsi que de grandes précautions, nous vous conseillons de vous adresser à un garage spécialisé.



SUSPENSIONS

Front fork
Telescopic front suspension. Each leg is to be oiled with 200 c.c. (13.43 cubic inches ó 0.46 Pints) of special suspension oil.
To change the oil, remove the lower caps provided for this purpose. Then remove the upper caps that hold the spring, after having loosened the top yoke Allen bolts. Let the oil out by moving the suspension. Replace the lower caps, fill each leg with the new oil and tighten the Allen bolts again. All motorcycles are supplied with oil of the BH4 type, adequate for most temperatures. If the motorcycle is to be used in very cold or very warm places, use Betor suspension oil with lower or higher viscosity.
Rear suspension
Betor compressed gas shock absorbers to be refilled through main jet.
When shock absorbers need to be refilled or repaired, we recommend to resort to a workshop disposing of the necessary tools.

8



9



10

CARBURADOR Y FILTRO DE AIRE

Reglaje del carburador de 250 c.c.
Campana: n.º 0
Aguja: n.º 1
Posición aguja: 2ª muesca (origen extremo opuesto cono)
Surtidor principal: 135
Surtidor marcha lenta: 35
Reglaje del carburador de 350 c.c.
Campana: n.º 0
Aguja: n.º 1
Posición aguja: 1ª muesca (origen extremo opuesto cono)
Surtidor principal: 140
Surtidor marcha lenta: 35

CARBURATEUR ET FILTRE A AIR

Reglage du carburateur de la 250 cc.
Boisseau: n.º 0
Aiguille: n.º 1
Position de l'aiguille: 2ème. cran
Gicleur principal: 140
Gicleur de ralenti: 35
Reglage du carburateur de la 350 cc.
Boisseau: n.º 0
Aiguille: n.º 1
Position de l'aiguille: 1er. cran
Gicleur principal: 140
Gicleur de ralenti: 35

CARBURETTOR ADJUSTMENTS

Carburetor adjustments 250 cc.
Slide: n.º 0
Needle: n.º 1
Needle position: 2nd notch
Main jet: 135
Idle jet: 35
Carburetor adjustments 350 cc.
Slide: n.º 0
Needle: n.º 1
Needle position: 1st notch
Main jet: 140
Idle jet: 35

Instrucciones para efectuar el servicio adecuado y limpieza del filtro

Recomendamos se limpie el cartucho frecuentemente con gasolina. Antes de usar la moto, recomendamos que la masa filtrante de «FOAM» que cubre el cartucho, se impregne de aceite del tipo usado para motores y posteriormente escurrirlo a fondo para eliminar el exceso. Cuidar bien que el cartucho quede asentado perfectamente por sus extremos; es recomendable untar los bordes con grasa consistente para que el sellado sea muy eficiente. Si ha utilizado la moto en ambientes muy polvorientos o embarrados, es recomendable desmontar y limpiar bien el carburador, limpiando filtro de limpieza, combustible, etc. En caso de observar desgaste anormal de alguna pieza, sustituirlo.

Entretien et nettoyage du filtre

Il est recommandé de contrôler fréquemment la propreté de l'élément filtrant en mousse. Le nettoyer dans un bain d'essence. Avant d'utiliser la moto, il est vivement conseillé d'imprégner l'élément filtrant d'une huile spéciale moteurs, puis de bien l'égoutter afin de supprimer tout excédent d'huile. Ensuite à assurer que le filtre est bien en place et en enduire les bords d'une graisse consistante pour obtenir une bonne étanchéité. Si la moto a roulé dans des endroits boueux ou poussiéreux, il est recommandé de démonter et de nettoyer à fond le carburateur (bien nettoyer le filtre d'arrivée du carburant, etc.). Toutes les pièces présentant une usure anormale doivent être remplacées.

Instrucciones for maintenance and cleaning of the air filter

It is advisable to clean frequently the air filter foam stuff with petrol. Before using the motorcycle, the filter stuff should be impregnated with engine oil and conveniently dripped off in order to remove the excess of oil. Then make sure that the filter is well fixed and smear the edges with thick grease so that the covering becomes efficient. If the motorcycle has been used in highly dusty or muddy surroundings, it is advisable to disassemble the carburetor and have it thoroughly cleaned, as well as the filter placed at the fuel entrance. All worn out parts should be immediately replaced.

ACEITE TRANSMISION

El cárter contiene un litro (161,03 cubic inches ó 2,11 Pints) de aceite SAE-80-EP. En caso de emergencia puede ser utilizado aceite SAE-40 ó 30 normal de automoción.
Es recomendable cambiar el aceite cada 10 horas de funcionamiento; cuando el motor es nuevo el cambio debe efectuarse cada cinco horas.
Para el vaciado del aceite existe un tapón roscado en la parte inferior del cárter (Foto 11).
Para el llenado utilice la tapa registro del embrague (Foto 12).

Cadena

La cadena trasera «Joresa» de 104 eslabos y de 5/8" tipo estrecho. Debe cuidarse que está siempre correctamente tensada (Foto 14).
Para efectuar el tensado de la cadena debe aflojarse la tuerca del eje de la rueda y efectuar el tensado mediante los dos tornillos tensores de la rueda; de esta forma podrá colocarla más adelante o más atrás para obtener la tensión deseada (Foto 13).

HUILLE DE TRANSMISION

Le carter contient un litre d'huile SAE-80-EP. A défaut utiliser une huile normale SAE-40 ó 30.
Périodicité des vidanges:
— Toutes les 5 heures quand le moteur est neuf.
— Ensuite toutes les 10 heures.
Pour vidanger, dévisser le bouchon de vidange sous le carter-moteur (Photo 11).
Le remplissage s'effectue en retirant le bouchon de réglage de l'embrayage (Photo 12).

Chaîne

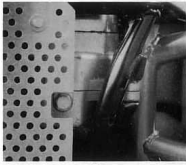
Chaîne arrière «Joresa» de 104 maillons et 5/8" (type étroit). S'assurer qu'elle soit toujours correctement tendue (Photo 14). Pour retendre la chaîne, débloquer un des écrous de l'axe de roue arrière puis agir sur chaque tendeur de roue. Cela vous permettra d'avancer ou de reculer la roue pour obtenir la tension désirée.

GEAR OIL

The crankcase contains 1 liter (161.03 cubic inches or 2.11 Pints) of SAE-80-EP oil. If not available use normal SAE-40 or 30 oil. It is recommended to change the oil every 10 hours and every 5 hours when the engine is new.
To let the oil out, remove the plug placed under the crankcase (Picture 11). To fill up, remove the clutch cover (Picture 12).

Chain

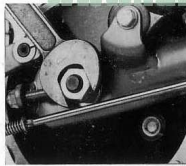
The rear chain is a «Joresa» of 104 links and 5/8" (narrow type). Make sure that the chain is always properly tightened (Picture 14). Chain tensioning is achieved by means of the 2 wheel tensioners (after one of the wheel axle nuts has been loosened) (Picture 13).



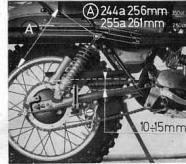
11



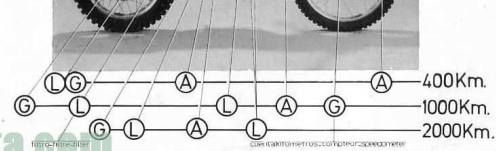
12



13



14



ENCENDIDO Y BUJIA

El encendido se realiza mediante volante magnético electrónico, por lo que no lleva platinos; así pues no cabe preocuparse nunca del avance del encendido que ha sido ya regulado en fábrica.
Bujías que recomendamos preferentemente para competición:
CHAMPION N-33
CHAMPION N-36
El avance de encendido es de 3 ± 0.1 mm. (0.11" a 0.12") antes del punto muerto superior.

Observaciones

Como sea que la competición de Todo-Terrano es una de las más duras pruebas a las cuales se someten las motocicletas, rogamos tengan en cuenta, antes de participar en cualquier carrera, de efectuar una minuciosa inspección revisando tornillos, tuercas, palancas, radios, aceite, etc., para que todo se halle en perfectas condiciones. Especial atención debe darse al filtro de aire y a la limpieza del carburador y también a mantener un buen engrase.

Limpieza, engrase y mantenimiento

Para lograr una larga vida y conseguir buenos clasificaciones en las competiciones, es indispensable realizar una metódica limpieza de la moto, engrasando convenientemente y efectuando un mantenimiento preventivo.
Recomendamos efectuar una limpieza total externa después de cada entreno, carrera o sesión de uso de la moto, mediante agua a presión o sistema similar, procurando que no se proyecte agua dentro del filtro de aire, ni interior del carburador.
Posteriormente se controlarán todos los puntos susceptibles de ser resapatados y revisados. En caso de observarse partes defectuosas o desgastadas, se cambiarán o repararán. Como operación final, se realizará el engrase de todos los elementos, según el dibujo anterior. Por último, si la moto ha quedado lista para una competición, se pondrá en marcha y se comprobará que todo funciona correctamente. Ver apartado filtro de aire.

ALLUMAGE ET BOUGIE

L'allumage se faisant par volant magnétique-électronique, il n'y a pas de rupteur. Il n'y a donc pas lieu de se préoccuper de l'avance à l'allumage, qui a été réglée à l'usine.
Bougies que nous recommandons pour la compétition.

CHAMPION N-3
CHAMPION N-3G

L'avance à l'allumage avant le point mort supérieur est de $3 \pm 0,1$ mm.

Remarques

La discipline de Tout-Terrain met les machines à très rude épreuve. Il est donc indispensable d'effectuer une révision minutieuse avant le départ de chaque course. Vérifiez tout particulièrement les vis, écrous, leviers, rayons, l'huile, etc. et assurez vous que tout se trouve en parfait état. Contrôlez la propreté du filtre à air et du carburateur. Veillez à ce que la moto soit bien graissée.

Nettoyage, graissage et entretien

Si vous attendez de longues années de service de votre moto, ainsi que de bons résultats en compétition, il est indispensable d'effectuer un entretien préventif en la nettoyant et la graissant fréquemment.

En outre, nous vous recommandons de nettoyer complètement l'extérieur de la machine après toute utilisation (course - entraînement ou simple promenade) au jet d'eau ou système similaire, en veillant toutefois à ce que l'eau n'entre ni dans le filtre à air, ni dans le carburateur. Vérifiez ensuite toutes les pièces pouvant avoir besoin d'un réglage ou d'une révision. Toutes les pièces en mauvais état ou usées doivent être remplacées. Enfin graissez tous les éléments selon la photo page 12.

En dernier lieu, mettez la moto en marche et vérifiez que tout fonctionne bien si la moto est prête à prendre le départ d'une course (cf. paragraphe filtre à air).

IGNITION AND SPARK PLUG

The ignition is produced by an electronic magneto flywheel. Since it does not carry contact breakers, it is not necessary to worry about the ignition advance which has been regulated at the factory.

Spark plugs that we recommend for competition purpose:

CHAMPION N-3
CHAMPION N-3G

Ignition advance: $3 \pm 0,1$ mm. (0.11" to 0.12") BTDC.

Observations

Since off-road competitions are very tough, we recommend to check bolts, nuts, levers, spokes, oil and so on... before entering any event. Everything must be in perfect order. A special attention should be paid to the air filter. Make sure that the carburettor is well cleaned and that all parts are properly oiled.

Cleaning, oiling and maintenance

In order to obtain a long lasting life for your motorcycle as well as good results in competitions, it is important that the bike be always well cleaned. It should be oiled periodically and preventive maintenance should be carried out as convenient. We recommend to clean the outer part of the motorcycle after each use (competition practice or recreational ride) by means of pressurized water or similar system. Be careful not to let water get inside the carburettor or the air filter.

Then check all parts requiring readjustments and revision. All faulty or worn out parts must be repaired or replaced. All elements must be oiled in accordance with picture on page 12.

If the motorcycle has been made ready for a competition, it must be tried out and checked to make sure that everything is all right (see air filter section).

GARANTIA

«Maquinaria Cinematográfica S. A.» - OSSA - garantiza esta motocicleta durante tres meses a partir de su fecha de entrega al usuario y comprende los defectos de material o de fabricación bajo condiciones normales de uso y conservación de la moto, de acuerdo con las siguientes normas:

1. Cuando se observen algunas anomalías en el funcionamiento del motor deberán recurrir a los Servicios Oficiales OSSA, que son los únicos autorizados para tramitar cualquier reclamación a «Maquinaria Cinematográfica S. A.» - OSSA - Si se considera defectuosa una pieza ésta será remitida a fábrica por medio del Agente Oficial.
2. Si, a criterio del Departamento Técnico de OSSA, cuya decisión será definitiva e inapelable, la pieza tiene, efectivamente, un defecto de fabricación o de material, se procederá al canje o reparación de la misma. Se devolverán aquellas piezas cuya reclamación no sea admitida por el citado Departamento Técnico de OSSA.
3. Cuantos gastos origine el envío y devolución de todas las piezas, nuevas o reparadas, así como la mano de obra empleada, será por cuenta del cliente.
4. Quedan excluidas de la garantía aquellas piezas y elementos que no sean fabricados por «Maquinaria Cinematográfica S. A.» - OSSA.

REPARACIONES Y UTILIZACION DE RECAMBIOS

Para obtener resultados garantizados, es indispensable acudir Ud. a un Servicio Ossa autorizado para efectuar reparaciones y venta de recambios, ya que ellos disponen del utillaje y asesoramiento suficientes para darles un buen servicio.

GARANTIE

Les motocyclettes Ossa étant garanties contre tout vice de matériel et de fabrication, nous vous prions de bien vouloir vous mettre en rapport avec l'importateur Ossa de votre pays pour toute question concernant les garanties.

REPARATIONS ET VENTE DE PIÈCES DÉTACHÉES

Pour toutes réparations et pour tout achat de pièces détachées, nous vous recommandons vivement de vous adresser à des agents Ossa, car eux-seuls disposent de l'outillage et de l'expérience nécessaires.

GUARANTEE

All Ossa motorcycles are guaranteed against defects in material and workmanship. We therefore kindly ask you to contact the Ossa importer in your country for any question concerning this matter.

MAINTENANCE AND SPARE PARTS

It is indispensable, in order to obtain guaranteed results, to contact an Ossa dealer for repairs and purchase of spare parts. These dealers have the adequate tools available, as well as the necessary knowledge to give an efficient service.