

# Simpson

FOR REAL MOTORBIKES

## MECANIQUE

# DUCATI

Parc du Mijoulan - 34680 Saint-Georges d'Orques (France) - Téléphone : 04 67 03 07 00 - Télécopie : 04 67 03 09 45

Spécialiste depuis 1983, nous demeurons le seul concessionnaire en France à ne travailler qu'exclusivement sur des DUCATI.

Au fil des années, l'entreprise a acquis une réputation de rigueur et de sérieux dans un milieu plutôt habitué à des passionnés désordonnés.

Ce sérieux s'applique à la fois à la vente des Ducati neuves ou occasions, à la conception et distribution des pièces détachées Ducati,

à la réparation et entretien des Ducati,

et à la modification et préparation des Ducati pour les besoins de la compétition.

Malgré sa croissance, l'entreprise a su garder une taille humaine

afin d'entreprendre au mieux ce qu'elle sait bien faire,

de faire ce qu'elle aime, et de le faire pour des clients qu'elle aime et qui l'apprécient.

SIMPSON MECANIQUE met à votre disposition à travers ce catalogue ce qu'il sait faire de mieux ; les DUCATI.





FOR REAL MOTORBIKES

# Simpson

MECANIQUE

# DUCATI

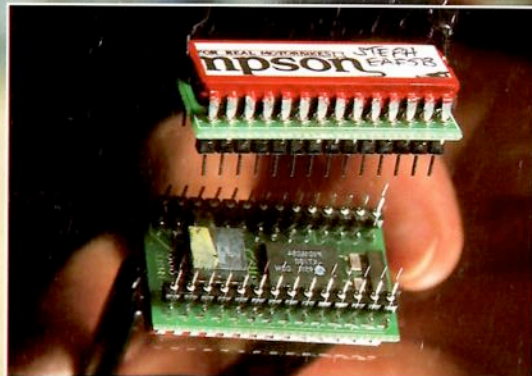
## **CATALOGUE 1997**

*Motos Ducati  
à couple conique  
et à courroie  
de 1969 à 1997*

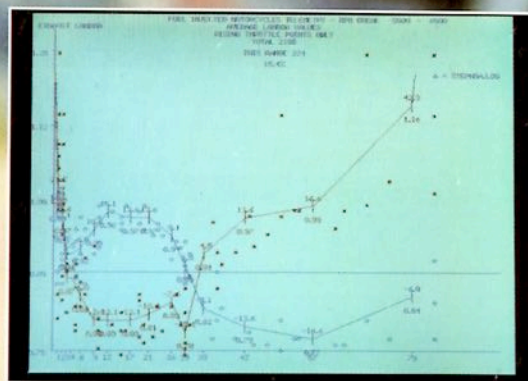
**GIO.CA.MOTO**

*DUCATI Parts Specialist*





L'EPROM *UltiMap* à double-étage, la nouvelle référence en matière d'injection sur les Ducati...



La mémoire embarquée révèle les différences des deux cylindres *pourtant identiques*...



Les analyses sur ordinateur permettent de re-programmer la puce *pour chaque cylindre*...

## La révolution de la puce *UltiMap*, Stéphane Chambon l'a plutôt bien vécue...

L'optimisation de la puissance de votre Ducati demande la gestion indépendante des deux cylindres. Alors que les EPROM normaux les traitent sans faire la distinction, un EPROM *UltiMap* contient une carte pour chaque cylindre.

Programmée au fil des courses par Simpson Mécanique, cette nouvelle technologie a été utilisée par Stéphane Chambon pour gagner les Championnats Superbike et Supersport en 1996.

Testez-les  
sans frais chez vous!  
(voir page 20)



Disponibles pour 748, 916, 955 et 888

Photo : J.P. BOULMÉ



# BIENVENUE DANS NOTRE VITRINE

Ce nouveau catalogue est important pour trois raisons.

1. Il témoigne de notre confiance en la marque que l'on a tant prédit à bout de souffle en 1996. Nous pensons en fait que Ducati n'a jamais eu un avenir aussi rose depuis sa création, l'arrivée de nouveaux partenaires d'un autre regard est la meilleure chose qui puisse arriver à la marque.

2. Il arrive au moment où nous démarrons la représentation exclusive en France de GIOCAMOTO, la firme Bolognaise qui règne sur le marché mondial en matière de pièces racing et d'accessoires DUCATI, choix flatteur pour nous et qui vous garantit une gamme de pièces étendue au meilleur prix.

3. Il nous permet enfin, de renouer avec la tradition, dix-huit ans après l'achat de notre première DUCATI. En vous présentant sous la même plaquette presque trente ans de production, voici la preuve du succès des machines « récentes » servant les intérêts des « anciennes »

Nous vous remercions de nous avoir fait confiance.

## SOMMAIRE

### CATALOGUE 1997

Motos Ducati  
à couple conique et à courroie  
de 1969 à 1997

### ANCIENNES,

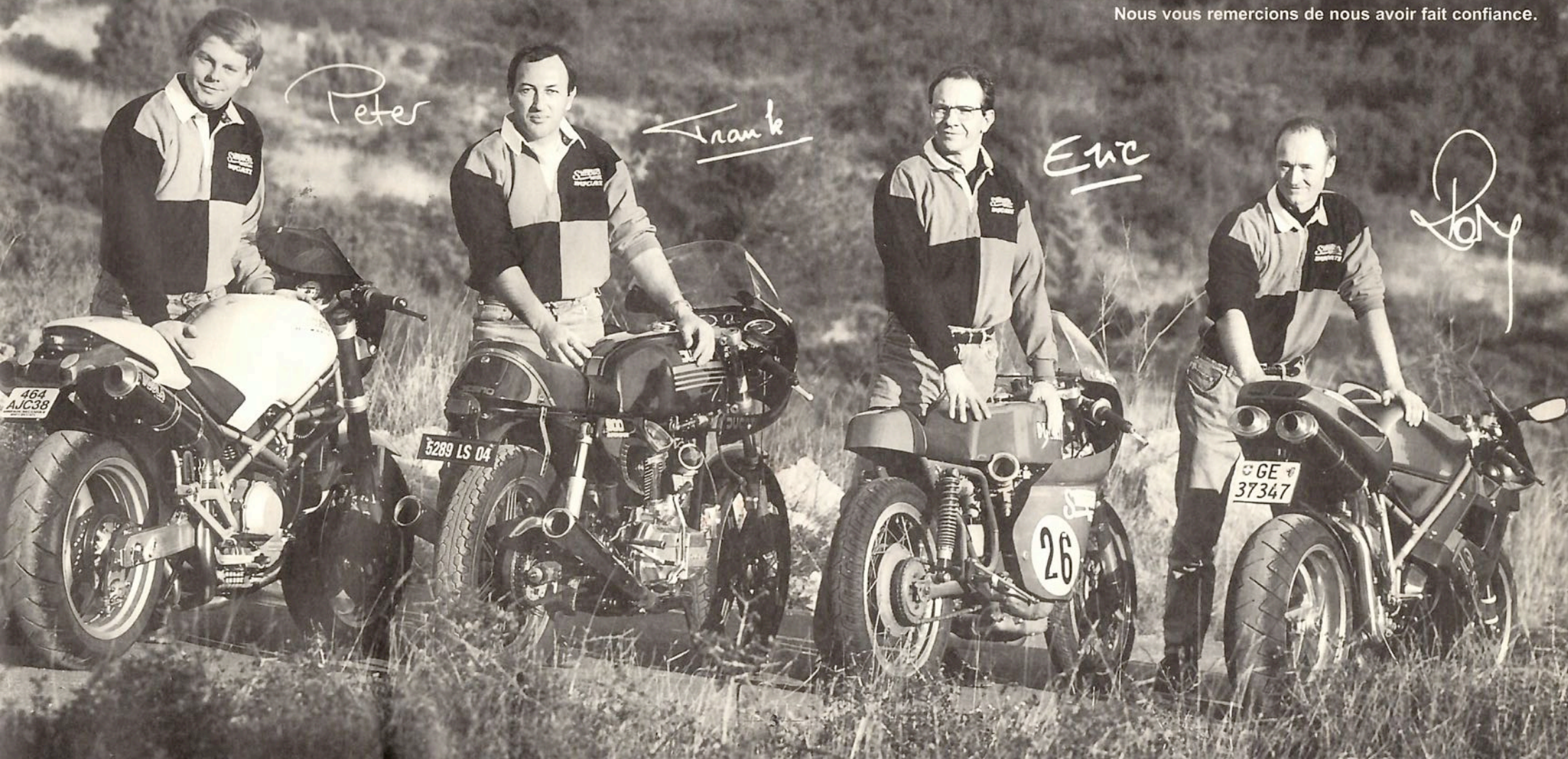
DU MONO (1969) AU 750F1 (1988)

Cadre, Partie Cycle, Habillage	4, 5
Transmission Secondaire, Carburateur	6
Câbles, Instruments, Commandes	7
Echappement, Joints	8, 9
Piston, Roulements, Electricité	10, 11
Moteur, Embrayage, Boîte de Vitesse	12
Culasse, Distribution	13

### RÉCENTES,

DU 750S (1989) AU 996 (1997)

Documents, Outillage	17
Injection, Carburateur	20
Echappements IMOLA	22, 23
Freinage, Durites	24
Réservoirs, Selles, Carénages, Alternateur	25
Bulles, Amortisseur de Direction, Habillage	26
Filtres, Joints, Distribution	27
TUNING 1997	28, 29
Transmission Secondaire, Commandes	30
Electricité, Embrayage, Instruments	31
Divers, Eclairage, Gard-Boue	32
Pistons, Cylindres, Moteur Général	34
Echappements « F1 »	35





## CADRE ET PARTIE-CYCLE



### Bras oscillant Verlicchi Racing en aluminium, à section carré, complet avec

entretoises et axe de roue arrière,

pour tous 900SS / MHR / 750 Sport etc  
pour TT2, 750F1 etc  
pour Pantah, tous

TCYC48  
TCYC49  
TCYC50

### Rayons de roue, en Inox avec écrous en laiton chromé.

Mono	roue avant	frein à tambour	19 pouces	le jeu
			18 pouces	
	roue arrière		18 pouces	

MROU01  
MROU02  
MROU03

Tous les rayons pour toutes les Ducati, twin ou mono, peuvent être fournis sur commande et sur présentation d'un modèle pour référence. Le prix est calculé sur le prix des monos "standards" majoré de 10%.

Jantes - nous consulter

**Béquille arrière**, sur roulettes, cette version équipée de "Vee" peut s'adapter facilement sur tous les monos et twins anciens.

W19005

**Kit Timken pour la colonne de direction**, tous monos, le montage d'origine de type "bicyclette" n'est pas très convaincant, et il s'use rapidement. Ce kit permet d'adapter les roulements des twins sur un mono, il comporte deux cuvettes adaptatrices et un cache-poussière. Le montage est simple, discret, et esthétique. Une notice complète est fournie, deux roulements TCYC15 sont nécessaires pour compléter ce kit, exclusif à Simpson Mécanique.

MCYC10

**Roulement de la colonne de direction**, type Timken  
tous modèles de twin de 1971 à 1996 sauf Paso et 916

pièce

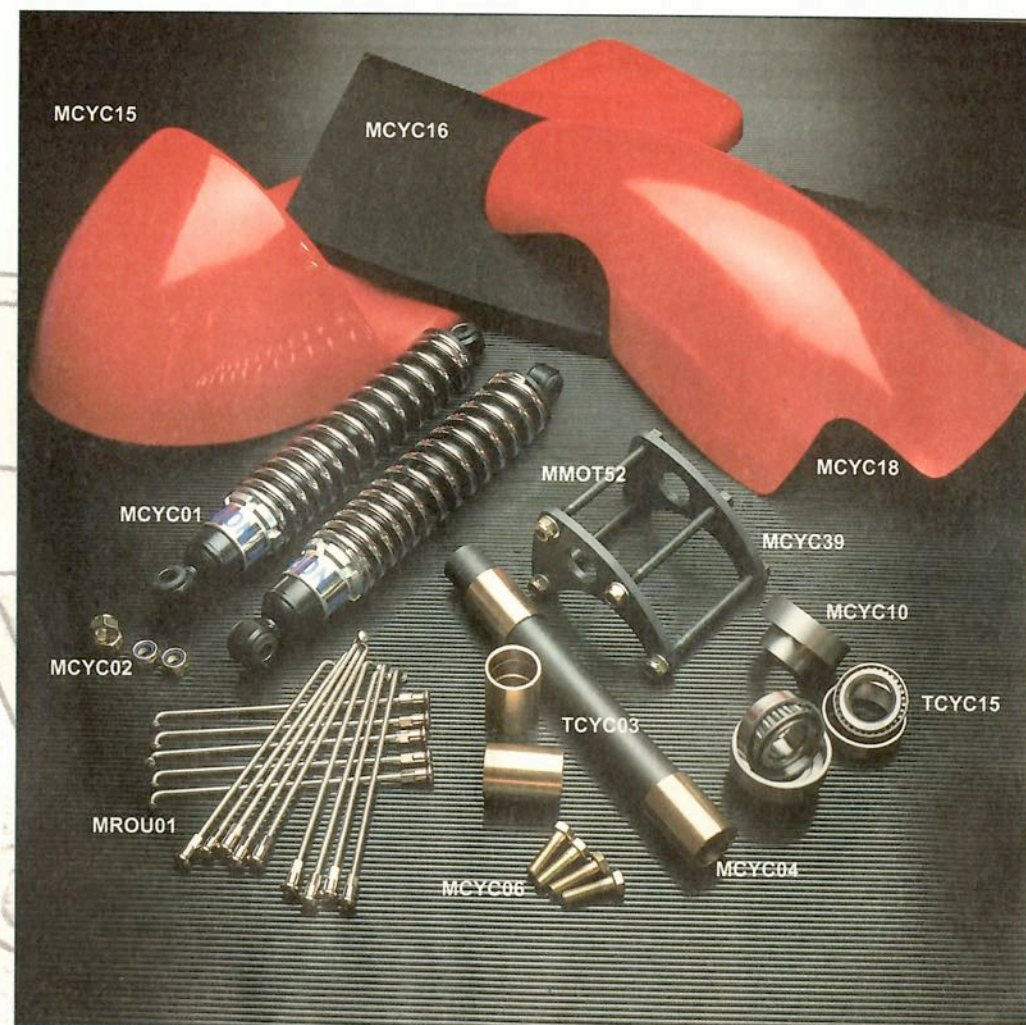
TCYC15

### Amortisseurs arrière

Nous commercialisons exclusivement les éléments Hagon, qui sont en fait des dérivés du Girling. Cette marque demeure la référence en rapport qualité-prix. Les performances conviennent parfaitement aux Ducati, les matériaux employés sont très modernes malgré les apparences sobres, et ils portent une garantie de 2 ans sans limite de kilométrage.

Mono,	tous modèles,	entreaxe	302mm
Pantah			310mm
900SS / MHR / 750GT/S			330mm
900SSD / Darmah			310mm

MCYC01  
TCYC01  
TCYC02  
TCYC33



**Ecrou d'amortisseur Mono, M10 x 1.00, Nyloc** (borgnes plus livrables)

MCYC02

**Boulon fixation bras oscillant**, M8 x 1.00 x 30mm, Mono/750GT/SS

MCYC06

**Platines moteur en Duralumin anodisé**, tous Monos, usiné CNC, la paire

MCYC39

**Boulons de fixation moteur avant**, jeu de 4 en acier spécial, tous Monos

MMOT52

**Axe de bras oscillant**, d'origine en acier traité

monos  
twins à couple conique  
Pantah, 750 F1

MCYC03  
TCYC03  
TCYC04

**Bagues de bras oscillant Simpson**, en bronze, monos et twins à couple conique.

Le changement des bagues dans le bras est un travail qui est très complexe avec les bagues d'origine, car il faut les rentrer à la presse et ensuite les rectifier en ligne avec une rectifieuse de ligne d'arbre. Les bagues Simpson sont réalisées différemment, avec l'alésage déjà à la côte et un diamètre extérieur diminué afin de permettre leur collage au Loctite. Le résultat est dix fois plus rapide, beaucoup moins cher, et meilleur que l'origine. Une notice complète est fournie.

La pièce

MCYC04



## CARÉNAGE, HABILLAGE, SELLE

**Réservoir d'essence 'IMOLA' en aluminium**, Racing, fabriqué à la main, pour tous les cadres SS, MHR et même 750GT/S. Il évoque le fameux réservoir polyester des 900 Racing, sans les inconvénients de cette matière. Livré avec robinets et gros bouchon d'essence en aluminium de type MONZA, finition mat.

**Réservoir d'essence 'Mike Hailwood Replica'**, d'origine, en tôle brut

**Selle**, livré en gel-coat, brut à peindre, sans patte ni revêtement

900SS	Monoplace
750SS	Monoplace 1973, moule prise sur moto d'usine Percy Tait
Pantah et MHR	Biplace
Mono	Tape-cul arrondi, type AFAMAC
Mono	Tape-cul carré, type Vic Camp

**Mousse noire 20mm à bulle fermée**, idéale pour revêtement de selle Racing, se finit au papier abrasif pour une belle finition, plaque 60cm x 22cm

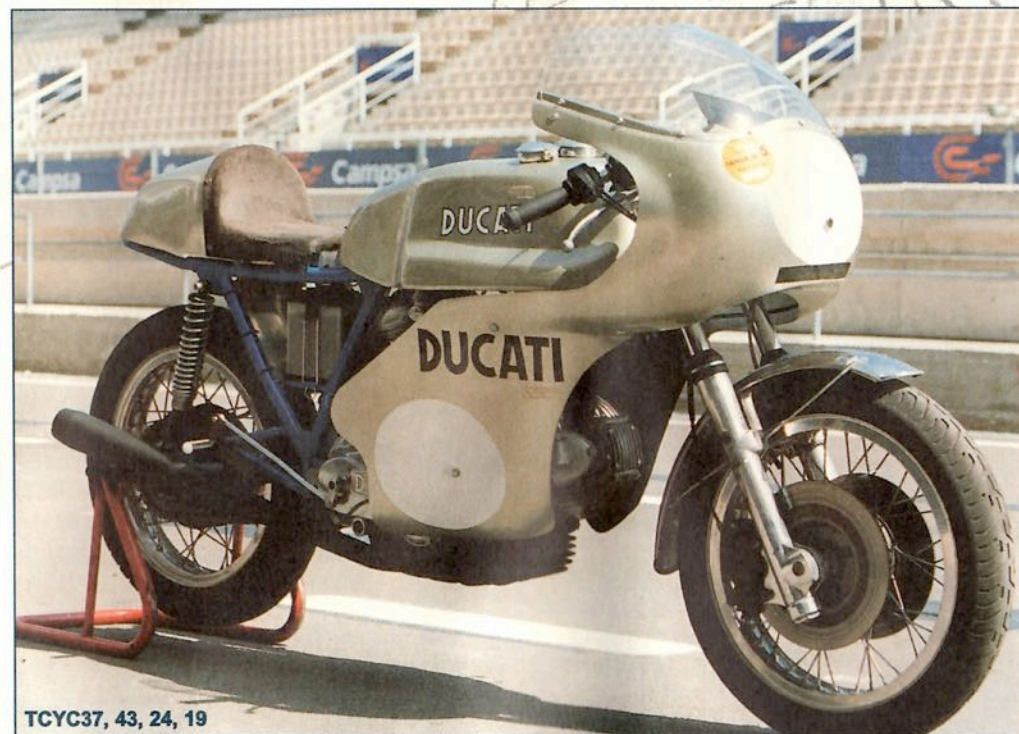
**Selle complète de Scrambler**, Biplace noire en Skaï, logo Ducati à l'arrière, dessous métallique avec ancrages, enjoliveur en aluminium poli.

**Bavette arrière**, gel-coat rouge brillant, Racing, tous monos. Mise au point par Simpson Mécanique en 1988, cette pièce a fait le tour du monde. Elle protège de manière compréhensive l'arrière du moteur et le carburateur des projections de la roue, du bras oscillant jusqu'au dessous de la selle. Se fixe avec 4 colliers en Nylon.

**Garde-boue**, gel coat, brut à peindre

Monos	tous	avant	largeur de la fourche, 115mm
Twins	tous	avant	largeur de la fourche, 135mm
Twins	900SS/MHR	arrière	

**Plaque porte-numero**, ovale en plastique noir



TCYC37, 43, 24, 19



TCYC37

TCYC45

TCYC42

TCYC43

TCYC40

MCYC15

MCYC13

MCYC16

MCYC57

MCYC18

MCYC14

TCYC47

TCYC44

MCYC30

Selle  
Réservoir  
Carénage  
Bulle  
Garde Boue av  
Bavette arrière  
Béquille arrière

MCYC13  
MCYC38  
MCYC12  
MCYC20  
MCYC14  
MCYC18  
W19005



**Bulle de carénage** en plastique clair,

Pantah  
900 MHR  
900SS, 750SS et SSD  
Mono, TT2 et autres

**Carénage en polyester**, livré en gel-coat, brut à peindre

750SS Racing, pris sur moto d'usine 1973 de Percy Tait  
900SS Route ou Racing, livré sans trou du phare  
TT2 Racing  
Pantah Route, version 600 avec becquet  
Mono Racing, version d'époque type Vic Camp

**Réservoir d'essence en aluminium**, Racing, fabriqué à la main, se monte sur tous les monos. Développé spécialement en 1990, il s'agit d'une copie du type utilisé par Spaggiari sur la 450 d'usine. Sa fixation est très étudiée avec pas moins de quatre Silentbloks, la découpe dessous permet de loger tous les carburateurs imaginables. La contenance est de 17 litres, le bouchon est de type 'MONZA' en aluminium, les robinets sont compris.

S'utilise avec selle Vic Camp ref MCYC13.

**Caches latéraux**, gel coat, brut à peindre, type 900SS la paire

TCYC18  
TCYC34  
TCYC19  
MCYC20

TCYC24  
TCYC21  
TCYC20  
TCYC41  
MCYC12

MCYC38

TCYC46



## TRANSMISSION SECONDAIRE

**Chaîne**, de la DID uniquement, de la qualité utilisée en première monte par l'usine aujourd'hui, toutes à attache-rapide.

Mono	126 maillons	pas 428	428H	MTRA01
Mono et Twin	100 maillons	pas 530	50DS	MTRA22
Twin	102 maillons	pas 530 à joint torique	50VC	X04009

**Entraînement de compteur**, roue avant, 18 pouces,

VEGLIA/CEV	TROU03
NIPPON DENSO	TROU02



**Couronne**, aluminium, mono, 40 dents, 428

41	MTRA40
42	MTRA41
43	MTRA42
44	MTRA43
45	MTRA44
46	MTRA45
32 dents, 530	MTRA46
34	MTRA32
36	MTRA34
36	MTRA36
33 dents, 530	TTRA33
34	TTRA34
39	TTRA39
40	TTRA40

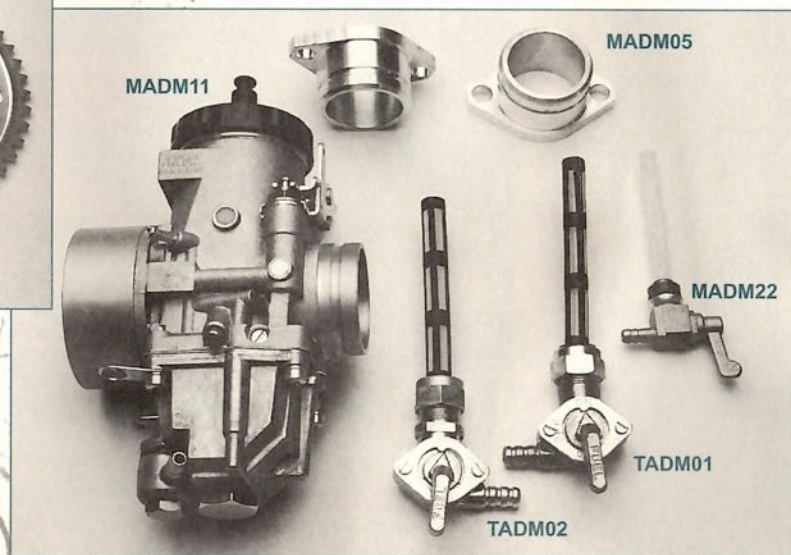
**Pignon sortie de boîte**, mono, 12 dents, 530

13	MTRA12
14 dents, 428	MTRA13
15	MTRA14
16	MTRA15
17	MTRA16
17	MTRA17
15 dents, 530	TTRA03
16	TTRA04
15	TTRA05
15	TTRA07

SS/GT

Pantah  
750F1

(toute autre taille de couronne et tout autre pignon sont disponibles, souvent sur stock, à défaut sur commande, merci de préciser le type des cannelures, les déports, les largeurs).



## CARBURATION

**Carbureteur**, Amal Mk1.5, s'adapte sur tous les monos, parfait pour machines sur route ou courses économiques.

30mm	MADM03
32mm	MADM04

**Demi-pipe d'adaptation Amal pour culasse de Mono**, spécifier diamètre, pièce

MADM05

**Carbureteur**, Amal MkII Racing Smoothbore, convient pour compétitions plus sérieuses et préparations plus élaborées.

38mm	MADM11
------	--------

**Robinet d'essence**, pas 16mm x 1.00

twins	sortie à gauche
	sortie à droite

TADM01

10mm x 1.00

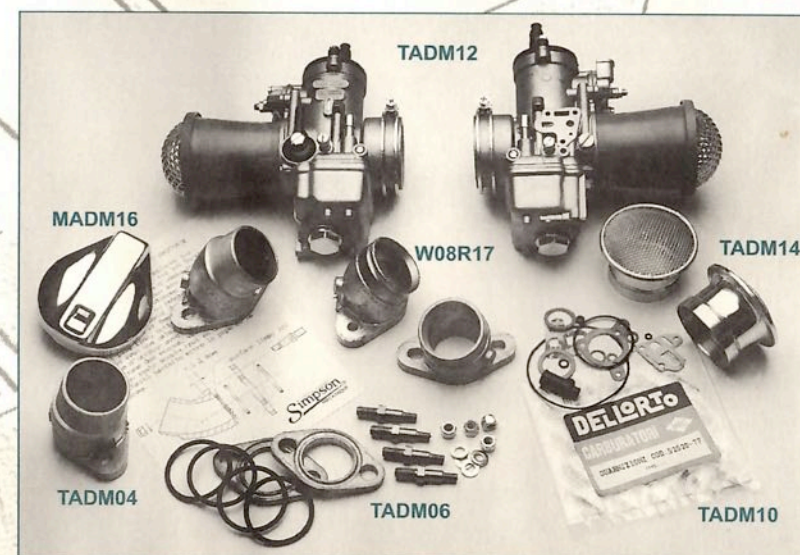
monos

TADM02

MADM22

**Pipe d'admission** entre carburateur et culasse, 900SS et autres avec Dellorto de 40mm

cylindre avant	manchon souple	W08R17	manchon rigide	TADM05
cylindre arrière	manchon souple	W08R18	manchon rigide	TADM04



**Kit de joints d'admission**, permet de supprimer les caoutchoucs d'origine sur les SS en 40mm avec un système moderne à joints toriques, adaptation facile avec une bonne notice technique, essentiel pour une bonne carburation.

TADM06

**Carbureteurs Dellorto en 40mm**, version à titilleurs avec cornets d'admission en plastique gris, la paire

TADM12

**Cornet de carburateur Dellorto 40mm**, aluminium, avec grille, court

TADM14

**Pochette de joints pour un carburateur Dellorto**, Mono

, Mono	VHB29
Twin	PHM40
Twin	PHF36

MADM12

TADM10

TADM15

**Filtre à air conique K+N**, méfiez-vous des imitations « pas-cher », pour tous carburateurs DELLORTO,

pièce	40mm	TADM08
	36mm	TADM09

**Élément de filtre à air d'origine**,

Pantah 500/600		TADM03
Mono, Twin	ext 110, int 70, ép 60mm	MADM01
	ext 175, int 130, ép 60mm	MADM02

**Bouchon de réservoir**, modèle ovale chromé

à bouton tous
à clef

MADM16

MADM17



MCYC22



MCYC46

TCYC31

41

MCYC24

MCYC47

18

17

## CÂBLES

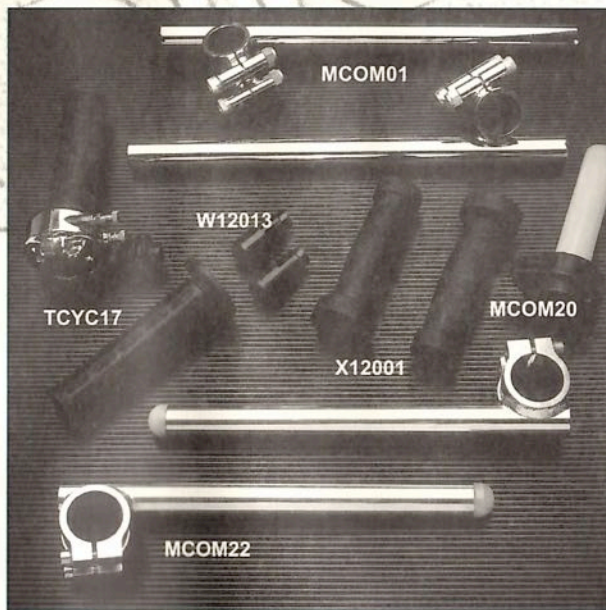
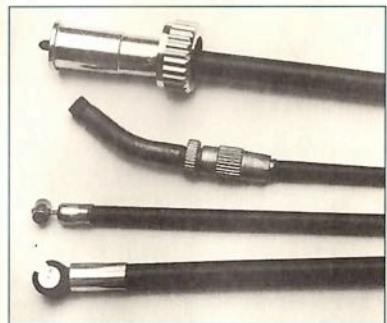
Embrayage	Mono		Grand guidon	MCAB01	Bracelets	Bracelets	MCAB02
	900/MHR/750S						
	Darmah		Grand guidon	TCAB04			
Gaz	40mm	900/MHR	Avant	TCAB10	Arrière	Arrière	TCAB01
	40mm	750F1/autres	Avant	TCAB08			
	36mm	Pantah SL	Avant	TCAB06			
	36mm	Darmah	2-1	TCAB05			
Frein	Avant,	Mono,	(adaptable à tous, il en faut deux pour les doubles) pour commandes reculées pour commandes avancées		MCAB09	MCAB08	MCAB07
	Arrière,	Mono,					

### Câbles de Compteur et Compte-Tours

Nous stockons la quasi-totalité des câbles utilisés entre 1969 et 1997, compte tenu de leur nombre il est impossible de les lister.

Pour commander il est impératif de connaître trois choses:

- la fonction
- la marque de l'instrument
- la longueur de la gaine extérieure



## INSTRUMENTS, DÉCALCOMANIES

Compte-Tours Veglia à fond blanc, le fameux instrument qui garni toutes les Ducati Racing d'époque.

Porte-instruments de Mono, double-lunette en caoutchouc noir.

Compteur de vitesses de Mono, Veglia à fond noir

Autocollant de réservoir,	Monos, Twins de 72 à 76	200mm	n/blanc	MCYC24
	Twin SS, MHR, Pantah	230mm	blanc	
	Twin SS	205mm	doré	

MCYC22

MCYC46

MCYC47

MCYC24

TCYC31

TCYC25

## COMMANDES ET FREINS

Plaquettes de frein, super-tendre, garniture M64GG

petit étrier Brembo P05  
gros étrier Brembo P08  
Lockheed ou Scarab

X16018

X16017

TFRE41

Maitres-cylindres, les Brembo à bocal rond peuvent être remplacés par les versions carrés, voir dans la section Twins Récents.

Leviers, de frein pour tous twins équipés Brembo à bocal rond

droit  
galbè  
droit  
galbè  
droit  
galbè

TFRE12

TFRE15

TFRE16

TFRE18

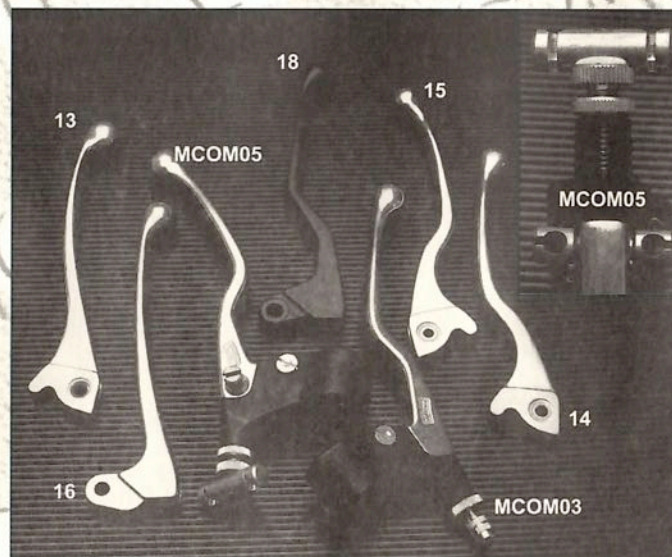
TFRE13

TFRE14

d'embrayage

mécanique, à câble

hydraulique



Commandes à levier complet,

Magura forgé,  
embrayage

MCOM03

frein, simple tambour

MCOM04

frein, double tambour

MCOM05

Le levier de frein à double tambour tire sur deux câbles à la fois, il s'agit d'un système qui est assez proche des monos d'origine.

Le levier d'embrayage peut convenablement s'utiliser sur tous les monos et les twins.

Poignées mousse, à bulle fermée, collent bien à la main, ne s'usent pas, ne prennent pas l'eau, discrètes

X12001

Poignée de gaz

Mono  
Twin  
(les versions Verlicchi noires n'étant plus livrables, il convient d'utiliser TCYC17 sur tous twins)

plastique noir  
métal, chromé

Verlicchi  
Tommasei à deux câbles

MCOM20

TCYC17

Bracelets

Mono fourche de  
Mono et Pantah  
900SS/MHR

32mm  
35mm  
38mm

chromé, la paire

MCOM01

MCOM02

TCYC10

Spéciaux version Grands-Prix en Duralumin pour fourche de 35mm, fabrication Spondon, très belles pièces, poids 350g la paire ! (d'autres tailles sur commande)

MCOM22



## Commandes reculées adaptables

Cet ensemble de chez TARROZZI en Italie demeure la référence pour les commandes de tous twins. En aluminium, il a la faculté de modifier l'orientation des pédales par rapport aux bras d'attaque à travers un système de vernier, ce qui lui confère une grande adaptabilité. Son installation demandera toujours un peu de travail, cependant ce kit est la meilleure 'base' pour tout projet de modification sur les twins.

**Bras cannelé en aluminium**, pour commande de la boîte à vitesse, diamètre effectif 15mm, tous modèles mono et twin sauf SS/MHR

**Paire de pédales et cale-pieds Mono Racing**, en Duralumin anodisé, s'adapte avec vis de 10 x 1.5 sur tout cadre de Mono, utilisé sur les motos de Simpson Mécanique depuis 1990, pédales droites et peu encombrantes. (Tringleries et fixations non compris)

**Rotule de commande**, mâle M6, pas à droite, convient pour toutes applications

**Cale-pieds repliables en aluminium**, Pantah / SS, filetage M11 x 1.0, la paire

## Amortisseur de direction

Adaptable sur tous twins et monos, 7 positions de réglage, course de 85mm, marque NHK Japon, sa sobriété et sa taille réduite conviennent parfaitement aux Ducati anciens, utilisé par l'équipe de Simpson Mécanique depuis 1983.

**Bride en aluminium sur tube de fourche** 35mm  
(d'autres tailles disponibles sur commande) 38mm

TCYC26

MCOM13

MCOM11

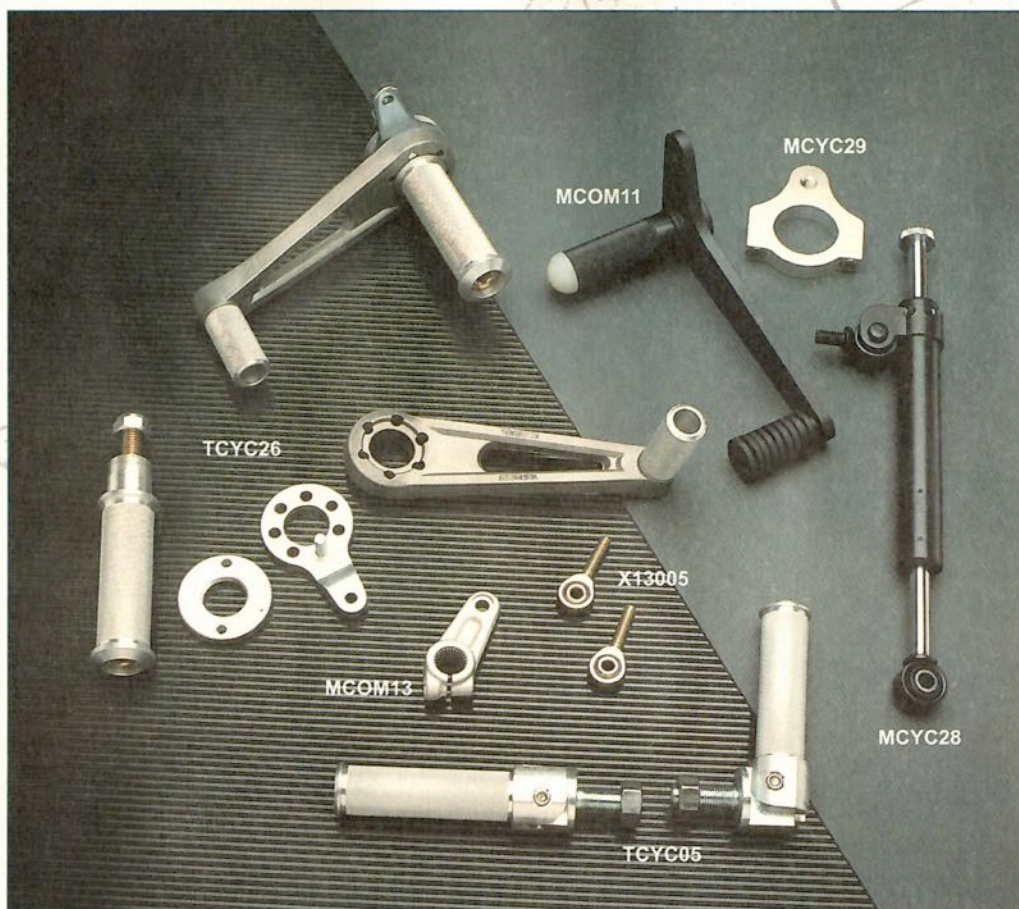
X13005

TCYC05

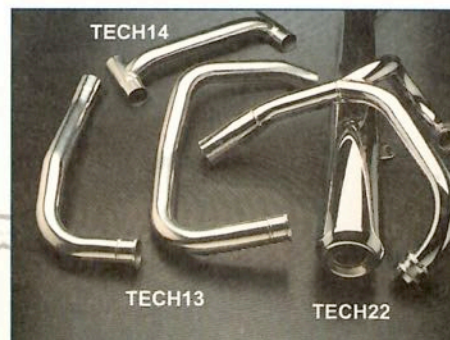
MCYC28

MCYC29

TCYC30



## ECHAPPEMENT



**Ecrou d'échappement**, tous monos  
tous twins à couple conique

MECH01  
TECH01

**Tubulure d'échappement**, en acier chromé

**Mono** 250  
350, 450  
**900SS et MHR** cylindre arrière  
cylindre avant  
équilibrer  
équilibrer

MECH03  
MECH08  
TECH08A  
TECH08B  
TECH08C  
TECH16

**Pantah** en Inox  
**900SS et MHR** avant et arrière  
équilibrer  
les trois pièces

TECH13  
TECH14  
TECH17

**Système d'échappement 2-1, complet**

Noir type Montjuich, Racing

**900SS, MHR, Darmah**

TECH03

Conti en acier chromé, Route

**750 F1**

tous Pantah

TECH22  
TECH23



## Tubulure Racing Mono, sortie à gauche

Une tubulure exclusive à Simpson Mécanique qui passe sous le moteur pour sortir à gauche pour une meilleure garde-au-sol, le diamètre 38mm convient pour toutes les cylindrées, permet l'adaptation de toute sorte de silencieux ou mégaphone. En acier brut, collerette à braser fournie.

MECH04

**Mégaphone Racing à contre cône pour Mono**, pour ceux qui pensent que l'on peut être fier du vrai bruit de l'époque - il est vide, comme il se doit. Cet échappement a été utilisé de 1983 à 1990 sur la majorité des monos en France, il a même été utilisé avec beaucoup de succès sur 750GT/S. En tôle brute, il convient pour une sortie à gauche ou à droite, diamètre inter 38mm, livré nu sans patte.

MECH05

**Silencieux Meggaphone Silencer**, pour monocylindres, une copie de la version commercialisée dans les années 60 par l'importateur Anglais, Vic Camp. Ce silencieux chromé marche à merveille sur les monos, il est fabriqué en exclusivité pour Simpson Mécanique. D'excellente qualité, il convient pour les Desmo, MkIII et SCR de toutes cylindrées avec la tubulure d'origine, sortie à droite.

MECH06

**Silencieux Silentium d'origine** pour Mono, avec embout coupé en biseau, version courte  
version longue

MECH10  
MECH11

**Silencieux Conti**, le montage d'origine mythique, d'où 'L'Echo des Contis' .....

Silencieux d'origine, acier chromé, gauche, 900SS, MHR, Darmah  
droit  
gauche, 750GT et Sport  
droit

TECH05  
TECH04  
TECH10  
TECH09

Silencieux Conti chromés pour tous Pantah, très similaire aux Conti des 900SS et MHR mais plus courts, très beaux, la paire

TECH21

**Silencieux Conti en Inox poli**, copie de l'origine, - garantie 5 ans, très proche du vrai Conti avec les mêmes caractéristiques internes et les mêmes pattes la paire

900SS, MHR, Darmah  
750GT

TECH12  
TECH18

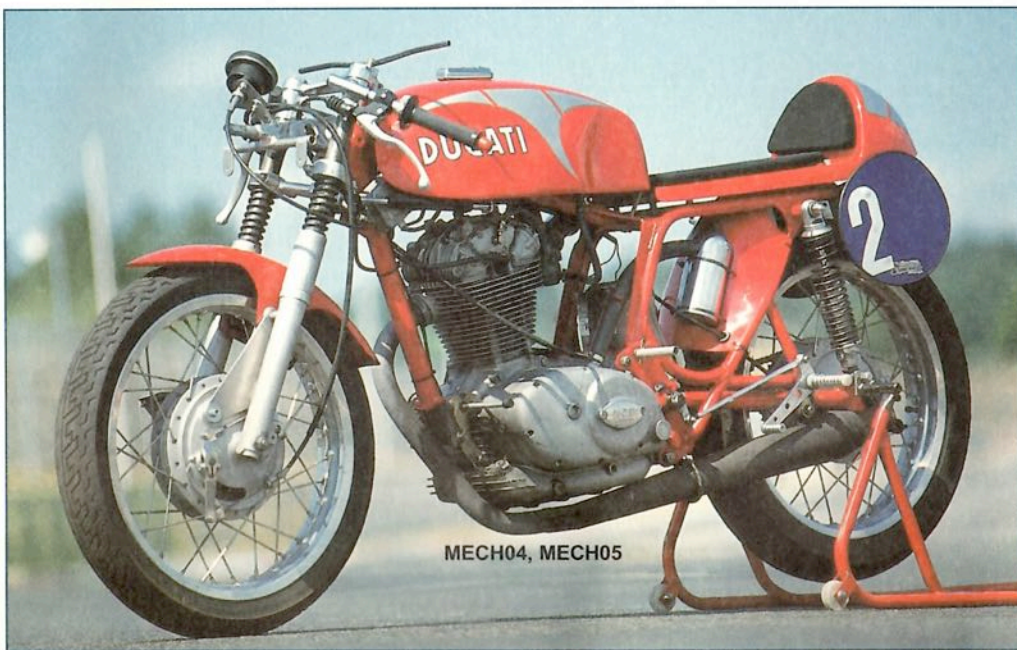
**Système d'échappement 2-1 de STAINLINE en Australie**, ensemble Racing pour 900SS, en Inox, puissance et garde-au-sol optimisées.

TECH24

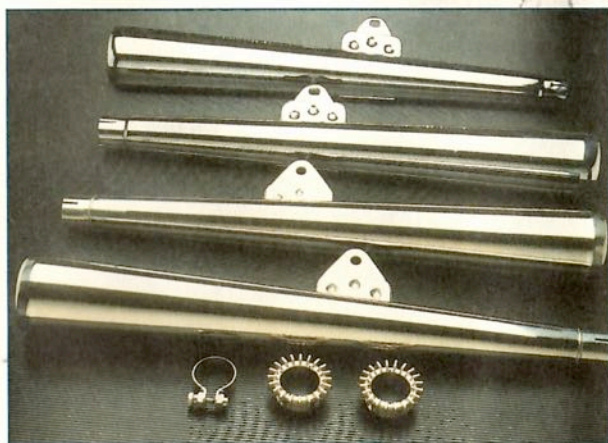
**Collier d'échappement**, liaison silencieux / tubulure, en Inox, Mono, 41mm  
Twin, 46mm  
Twin, 54mm

MECH07  
TECH11  
TECH06





MECH04, MECH05



#### ci-dessus

l'échappement sortie à gauche donne une meilleure garde au sol, monté ici sur une 344 - soit un moteur de 450 avec un vilebrequin de 250.

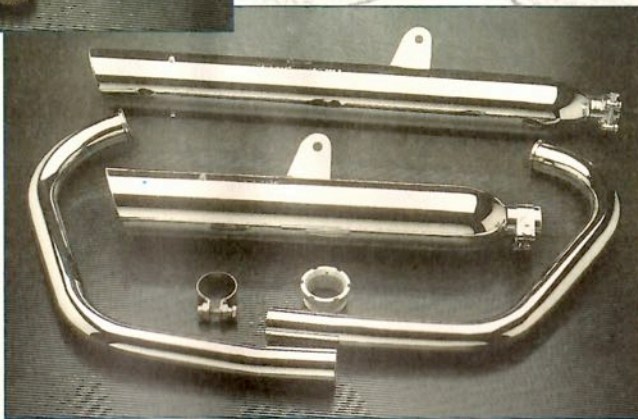
#### à gauche

les Contis (en haut) sont de retour grâce à GIOCAMOTO. Pour ceux qui préfèrent de l'Inox (en bas) les copies sont très proches.

#### à droite

La production SILENTIUM a repris, les échappements d'origine des Mono MkIII, SCR et Desmo sont de nouveau livrables.

Pour d'avantage de vigueur, le Meggaphone Silencer MECH06 se monte à leur place sur toutes les cylindrées.



Mai 1978, le virage est amorcé. Le Meggaphone Silencer MECH06 trône déjà en sa version de prototype, noter aussi le carburateur Amal. Elle était fine, celle qui occupait les cale-pieds arrière ... (ce sont des BSA M21 adaptés)

## POCHETTES DE JOINTS

### Pochette de joints, plats uniquement

Mono  
750GT et Sport  
860GT, premiers SS  
900SS, Darmah, MHR  
1000 MHR/S2  
Tous Pantah

MJOI01  
TJOI07  
TJOI06  
TJOI05  
TJOI08  
TJOI04

### Pochette complète avec joints plats, joints toriques, caoutchoucs, rondelles etc.

Tous Pantah  
900SS, Darmah, MHR  
750F1

TJOI02  
TJOI03  
W02060

(tous les joints, joints toriques, joints plats et rondelles sont généralement stockés à l'unité).





## PISTONS, CYLINDRES, CHEMISES



Piston complet avec axe et segments, haute compression, forgé, tous de fabrication Italienne sauf mention particulière.

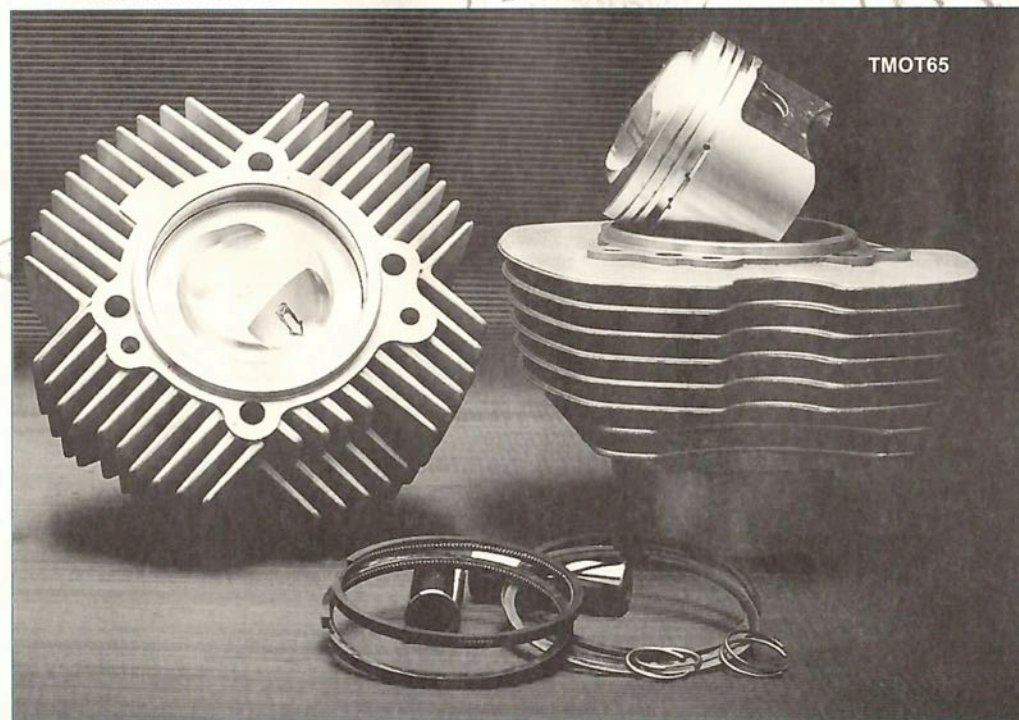
250	74.0mm	MMOT21A
	74.4mm	MMOT21B
	74.6mm	MMOT21
350	76.0mm	MMOT22A
	76.4mm	MMOT22B
	76.6mm	MMOT22
750GT	81.0mm VEE-TWO	TMOT71
900/450	86.0mm comp.std	TMOT68
	86.4mm	TMOT12
	86.4mm comp.std	TMOT69
	86.6mm	TMOT13
	86.6mm comp.std	TMOT70
	87.0mm OMEGA	TMOT14
	88.0mm VEE-TWO	TMOT72

600 et 750F1, voir pages « récentes »

Segments, il est généralement possible de fournir les segments pour toutes les côtes de piston listées ci-dessus.

Kit Pistons et Cylindres en Nikasil pour 500 et 600 Pantah, en 82mm, cylindrée 613cc en qualité d'origine.

Kit Pistons et Cylindres en Nikasil pour 900SS, profiter des derniers alliages pour votre 900 à couple conique, la même technologie et qualité que la 916, l'aspect de l'origine, avec un meilleur rendement, moins de friction, moins de bruit.



Chemises, d'origine en fonte.

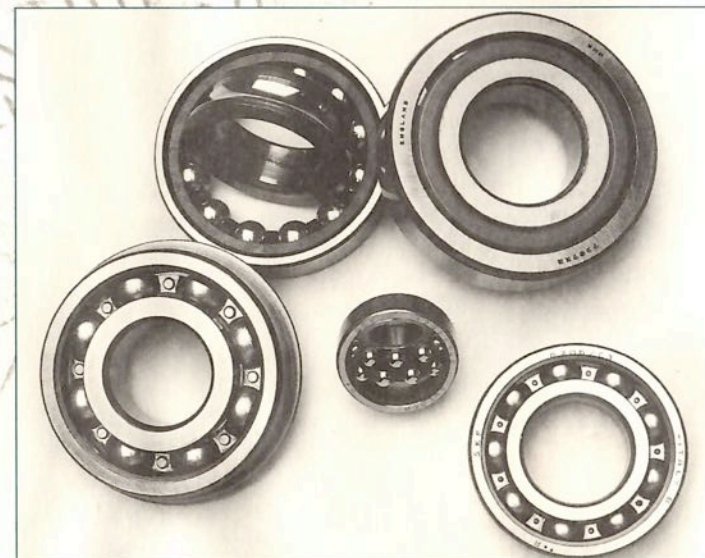
250	MMOT42
350	MMOT43
450	MMOT44
750GT/S	TMOT39
900	TMOT74

## ROULEMENTS

Les roulements d'origine dans les mécaniques Ducati sont rarement ce qu'ils semblent être, que ce soit au niveau des tolérances ou la géométrie de leurs points de contact.

Les tuyaux « pas chers » du copain qui a des roulements « au boulot » sont à traiter avec précaution, d'autant plus que les vrais roulements d'origine ne sont pas chers.

Nous stockons presque tous les roulements de 1969 à 1997 et serons heureux de vous fournir la pièce qu'il faut, exclusivement dans les marques SKF ou RHP.



## ELECTRICITÉ, ELECTRONIQUE

### Batterie,

Mono	6v	TURBO	14AH	115mm x 80mm x 160mm
Mono	12v	YUASA	5.5AH	100mm x 90mm x 115mm
Twin	12v	YUASA	14AH	135mm x 90mm x 167mm
Twin	12v	YUASA	12AH	135mm x 81mm x 161mm

— 10 — Sangle de batterie, adaptable sur tous modèles de '69 à '87, sans crochets

MELC01  
MELC01  
TELCO1  
TELCO2  
MELC01





**Alternateur complet avec rotor**, dernière version à 300 Watts, tous twins sauf 750GT/S, largeur du rotor 37mm, demande l'utilisation du régulateur 3 fils (l'ancien alternateur 200W à deux fils n'est plus livrable) 2 fils

**Régulateur de tension** Twin pour alternateur à deux fils (Pantah, demander notice) Twin pour alternateur à trois fils

**Kit Transformation en 12v pour Monos**, notre plus grosse vente depuis 1983. Il est possible de convertir les monos en 12v très simplement, sans toucher l'alternateur, avec cet ensemble qui remplace le régulateur d'origine - de surcroît à un prix plus faible que ce dernier. Il suffit de remplacer également la batterie, les ampoules, et la bobine - sauf pour les allumages électroniques de marque DUCATI où l'allumage reste inchangé.

#### Ensemble Allumage Electronique LUCAS RITA

Mike Hailwood a gagné la fameuse course du TT en 1978 avec une SS de Sports Motorcycles doté d'un allumage LUCAS RITA. Ces kits permettent de supprimer les systèmes à vis platinees sur les monos et 750GT/S, le système électronique à « à coups » des 860GT et premiers SS, et même la version BOSCH des derniers modèles. Le pick-up et rotor sont « hors-huile », donc le réglage et la mise au point peuvent avoir lieu avec le moteur en marche. Il garantit de meilleures performances, plus de souplesse à bas régime, et une fiabilité accrue. Ces kits conviennent pour Route et Racing.

Monocylindres, alimentation 12v, Tous 750GT et Sport à vis platinees Tous 860GT, 900SS et Darmah

bobine fournie bobines d'origines bobines fournies

RITA132 RITA106 RITA128

**Ensemble Pick-Ups/Capteurs BOSCH**, pour SS et tous Pantah, la paire. Remise à neuf chez VEE-TWO, échange standard, faisceau PTFE, garantie 1 an. Neufs, faisceau PTFE, garantie 2 ans.

**Allumage électronique d'origine DUCATI**, monos de 1972 à 1976, L'ensemble bobine/amplificateur (sous le nez du réservoir) L'ensemble rotor/pick-up (derrière le couvercle droit)

**Bobine d'allumage**, tous modèles à bobine ronde, et adaptable à toutes les autres Ducati, étincelle très puissante, diamètre 40mm 12v 6v

**Vis platinees**, Mono, MELCO6 750GT/S  
**Condensateur**, Mono, MELCO7 750GT/S

**Bobine d'allumage à double sortie**, compatible avec LUCAS RITA

**Bougie**, Mono route, 750GT/Sport, 900SS, Darmah, Pantah B7HS  
Tous Racing, à Platine B8HV  
Mono Racing, double allumage, 10mm B9HV  
750F1 CR8HS  
D8EA

**Antiparasite NGK**, les meilleurs Tête à 45° Monos  
Tête à 90° Twins

**Cache Vis-Platinees**, en alu repoussé, remplace la « tôle » sur les monos

**Pattes de phare type VERLICCHI**, à manchon caoutchouc, 35mm  
38mm

**Glace de phare BOSCH** pour Darmah et SSD

**Feu rouge, Complet**  
Mono et SS, CEV Rond  
SS et MHR CEV Ovale  
Pantah CEV Carré

**Cabochoon**

TELCO8  
TELCO11  
TELCO10

CEV Ovale  
CEV Carré

TELCO28  
TELCO29

MELCO10  
MELCO09

MELCO4  
MELCO5

TELCO24  
TELCO7

X09201

MELCO19  
MELCO20  
MELCO21  
MELCO22  
TELCO19

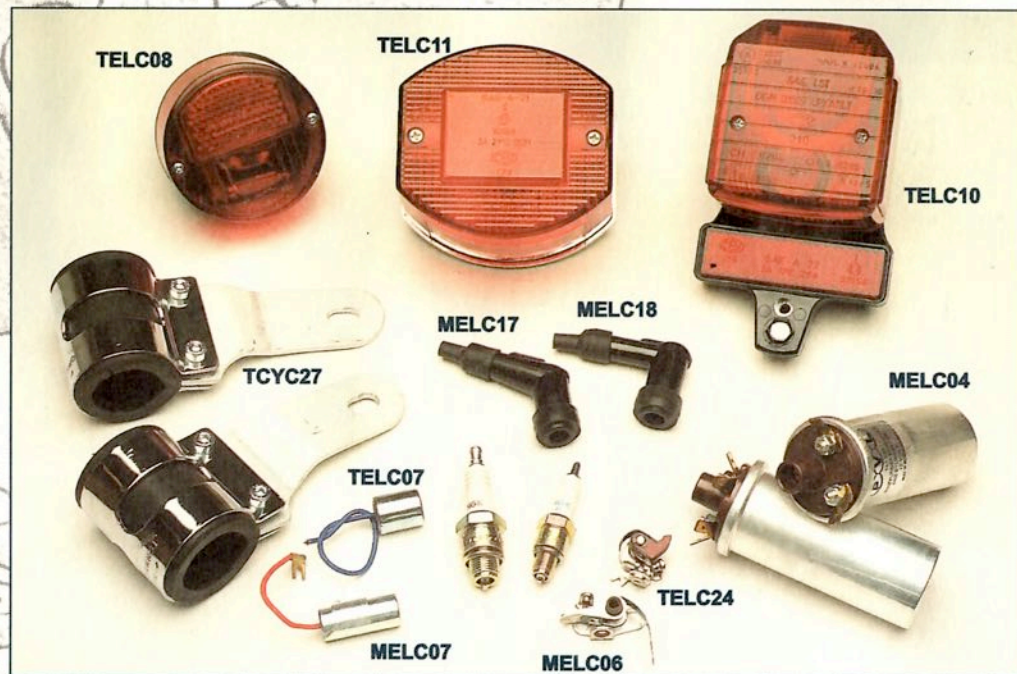
MELCO17  
MELCO18

MELCO33

MELCO28  
TCYC27

TELCO15

TELCO13  
TELCO12



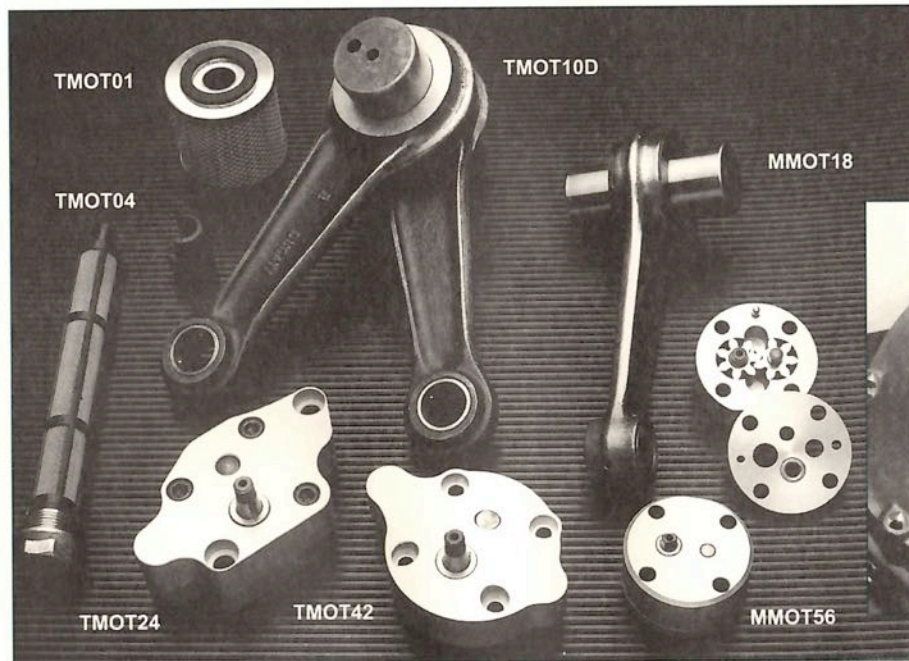


## MOTEUR GÉNÉRAL

**Pompe à huile Gros-Débit**, ces pompes sont réalisées sur machine CNC en Duralumin, ils ont les pignons qui font 150% de la largeur d'origine. Les engrenages sont soutenus de chaque côté, il n'y a donc plus de « porte à faux ». On peut estimer leur débit à au moins 50% de plus que l'origine, la qualité de leur fabrication est sans commune mesure avec la pompe standard.

Monocylindre  
Tous twins à carter rond  
Tous twins à carter carré

MMOT56  
TMOT42  
TMOT24



**Groupes Bielles, Mono** Les bielles sont commercialisées sous forme d'échange standard. Elles sont remises en état par un spécialiste de la bielle depuis 40 ans. La tête est rectifiée et une piste de roulement, d'une composition et d'une dureté contrôlées, y est emmanchée alors qu'à l'origine les galets fonctionnent directement dans la bielle. Ce montage est complété par un ensemble maneton, cage, galets et cales neufs, et la bague de pied de bielle est neuve. **250 et 350 maneton 30mm** **MMOT18**  
450 **MMOT20**

### Groupes Bielles, Twin

Les bielles de twin sont reconditionnées chez VEE-TWO en Australie selon les mêmes principes que les monos. Les cages sont en acier argenté, les rondelles latérales sont plus épaisses, et les ensembles sont garantis 1 an sans limite de kilométrage - chose que même l'usine n'a jamais osé faire - à condition que le moteur soit équipé d'une pompe à gros débit et que l'assemblage du vilebrequin soit effectué chez Simpson Mécanique.

**750GT / Sport**  
**900SS/Darmah**

à simple nervure 36mm  
à simple nervure 38mm  
à double nervure 38mm

**Filtre à huile**

Twins à couple conique  
Twins à courroie

**Filtre-crêpine** avec bouchon de vidange,

**750GT/S et 900SS**  
Twins à courroie

**Boulon moteur**, à l'arrière du mono, spécial BTR 235mm

pièce

TMOT41  
TMOT10D  
TMOT10

TMOT01  
X02034

TMOT04  
TMOT05

MMOT51 — 12 —

## EMBRAYAGES, TRANSMISSION PRIMAIRE, BOÎTE DE VITESSES

**Embrayage spécial renforcé** pour tous modèles 750GT/S, 860GT et tous 900SS et MHR - un ensemble fortement amélioré par rapport à l'embrayage d'origine, avec des disques rainurés pour dégager l'huile et éliminer le patinage, des disques garnis en aluminium, une vraie révolution pour ces modèles.

### Jeu complet de disques d'embrayage

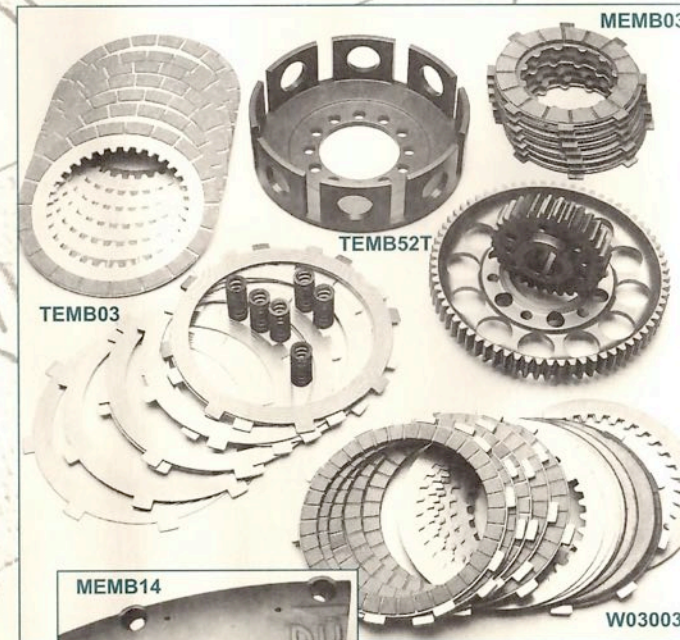
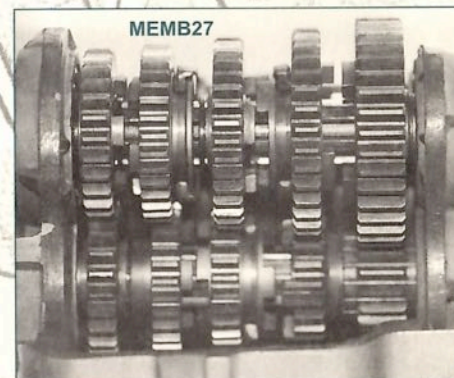
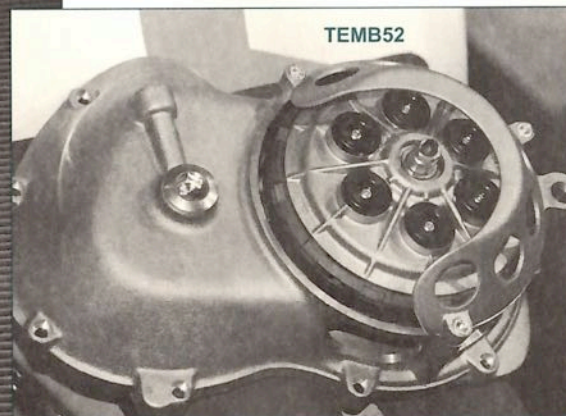
**Mono**  
**500 Pantah** (cloche en alu)

MEMB03  
TEMB06

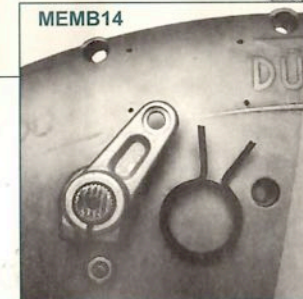
**600 Pantah** (cloche en acier)  
**1000 MHR/S2**

TEMB03  
W03003  
TEMB05

**Embrayage à sec Racing et Transmission à Taille Droite**, un bel ensemble de très grande qualité. L'embrayage travaille à l'air, donc il est mieux refroidi, ne salit plus l'huile moteur et ce dernier chauffe moins. La transmission primaire a un meilleur rendement, ne force plus sur les roulements de vilebrequin, et siffle agréablement sur la grille de départ. Tous twins à couple conique, **à carter rond** **TEMB51** **à carter carré** **TEMB52**



MEMB14



### Ressort de sélection,

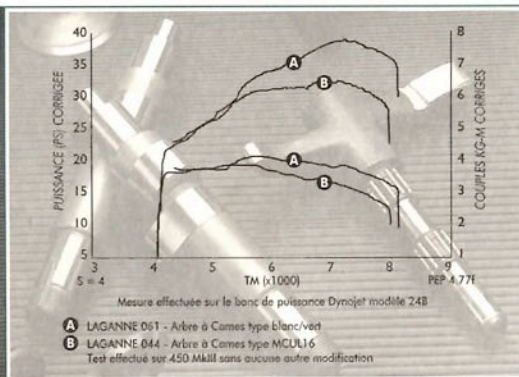
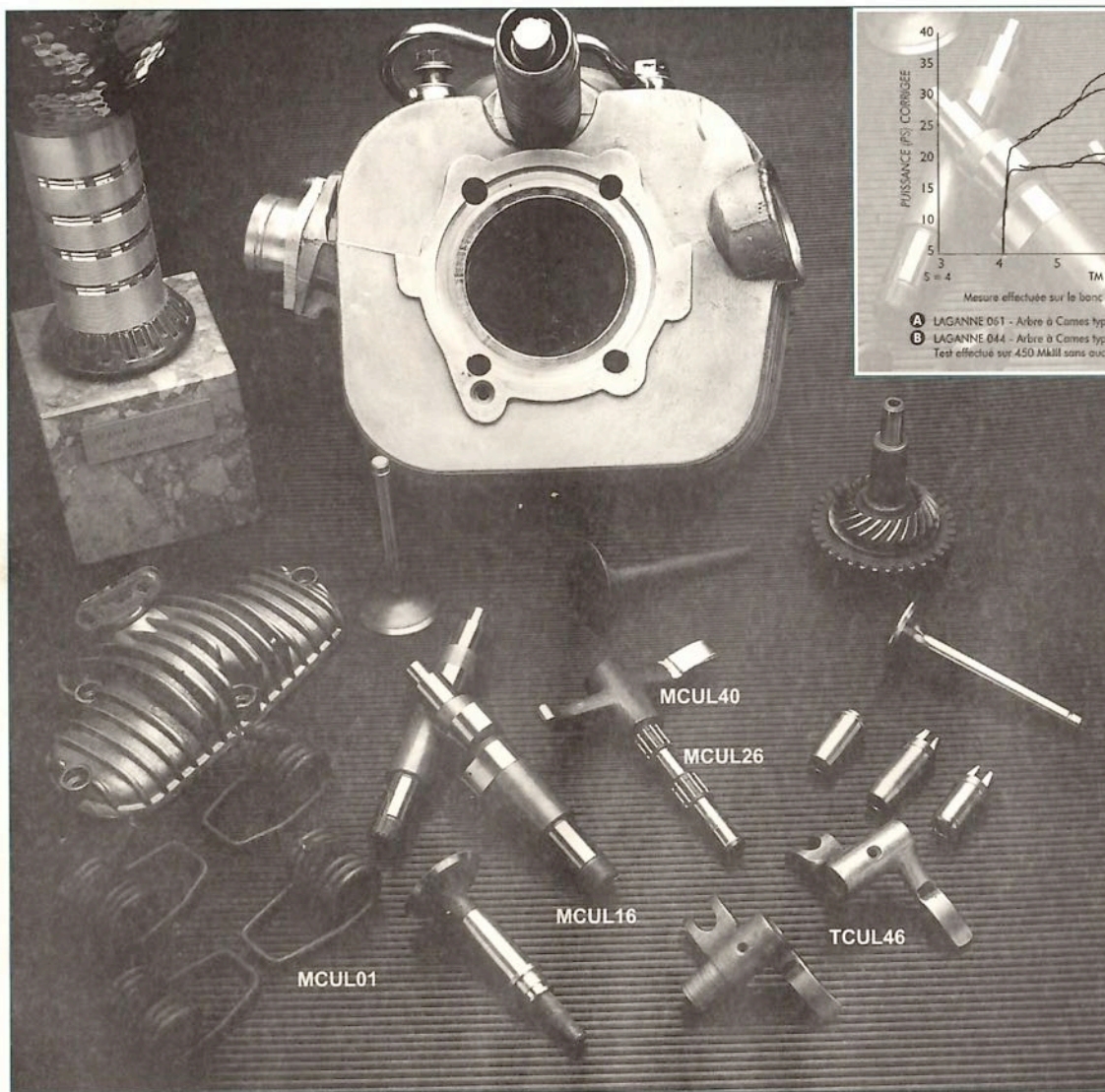
Monos et twins avec le système de sélection à droite, une refabrication exclusive à Simpson Mécanique suite à une pénurie mondiale de cette pièce critique. **MEMB1**

**Boîte de Vitesses à Rapports Serrés**, le meilleur achat pour toute machine destinée à une utilisation sur circuit. Tous monos **MEMB27** Tous twins à couple-conique **TEMB51**

**Transmission à Taille Droite**, avec cloche d'embrayage en Ergal, **à carter rond** **TEMB51T** **à carter carré** **TEMB52**

**Transmission à Taille Droite** avec cloche d'embrayage en Ergal, pour tous Ducati Monocylindres, meilleur rendement, plus léger **MEMB2**





## CULASSE, DISTRIBUTION



**Arbre à cames Racing Mono MkIII**, spécial Simpson Mécanique.

Cette pièce est fabriquée spécialement pour nous en acier EN36 avec un traitement à 62C Rockwell sur 1mm.

Elle équipait tous les monos de l'équipe Simpson Mécanique de 1987 à 1991 à l'époque où le trio Watkins/Candau/Simpson raffait toutes les courses en France.

Le diagramme donne un moteur puissant mais très souple, il peut donc être utilisé sur la piste et la route.

Les levées réelles sont de 10.0/9.20mm, le calage de 63/87/98/67.

La plupart des coureurs actuels en AFAMAC utilisent cet arbre, il convient pour toutes cylindrées.

**MCUL16**

**Pignons de couples-coniques, la paire**

Twins à carters carrés

supérieur TCUL38  
inférieur TCUL39

**Arbre à cames Racing de GIO.CA.MOTO,**

Monos Desmo  
900SS Desmo paire  
(500/600/750 voir pages récentes)

MCUL21  
TCUL33

**Arbre à cames Racing de VEE-TWO, en Australie,**

900SS Desmo paire

TCUL25

**Guide de soupape**, fabriqué dans un alliage spécial d'aluminium bronze, plus résistant que l'origine. *Tous livrés en cote 13.12mm*

Mono Desmo

Echappement MCUL04

Admission MCUL05

Mono MkIII

Ech + Adm MCUL02

750GT/S, 860GT

Admission TCUL07

900SS Desmo

Echappement TCUL01

Echappement TCUL02

Admission TCUL03

Pantah

Ech + Adm TCUL42

750F1 (et SS à courroie)

Echappement X06073

Admission X06074

**Soupape,**

**d'échappement**

Mono MkIII

36.0mm MCUL07

Desmo

36.0mm MCUL09

750GT/Sport

36.0mm TCUL27

860GT/GTS

36.0mm TCUL40

900SS

36.0mm TCUL05

38.0mm TCUL06

Pantah

33.5mm TCUL32

35.0mm TCUL47



**d'admission**

40.0mm MCUL08

40.0mm MCUL10

40.0mm TCUL26

40.0mm TCUL41

40.0mm TCUL04

44.0mm TCUL49

37.5mm TCUL31

41.0mm TCUL48

**Ressort de soupapes Mono MkIII**, refabriqués exclusivement pour Simpson Mécanique, convient pour Route et Racing, ne surcharge pas la distribution, version d'origine à épingle en fil de 3.8mm.

pièce

**MCUL01**

**Kit roulement de basculeur MkIII**, remplace la bague en bronze avec deux roulements à aiguille, s'adapte aux twins à ressorts aussi

**MCUL26**

**Culbuteurs en échange standard**, pour les modèles qui ne sont plus livrables en neuf, nous proposons une remise à neuf des vôtres; le chrome-dur est re-déposé pour rattraper l'usure, et les portées rétablies à la rectifieuse. Ce système s'applique à tous les modèles, mono et twin, ouverture et fermeture compris. Le délai est de quatre semaines.

**TCUL46**

Culbuteur, neuf, ouverture Mono MkIII

900SS

Pantah

fermeture Pantah

**MCUL40**

**TCUL45**

**TCUL43**

**TCUL44**

### De la pièce pour les « vieilles » ?

Notre position vis à vis de ce marché doit être bien assimilée par le client. En fait, il y a énormément de pièces qui ne sont plus livrables.

Cette moitié du catalogue représente nos stocks pour les motos de 1969 à 1988, notre prétention n'est pas de pouvoir satisfaire tous vos besoins malheureusement.

Ce n'est pas parce que l'on ne peut pas tout faire que l'on ne doit rien faire!

La disponibilité de certaines de nos références peut parfois être soumise à l'attente de réception d'une nouvelle fabrication.



DECOUVERTE

Rory Simpson, boss

de Simpson Mécanique

# DUCATI

# MOTO JOURNAL

N°1193 27 juillet 1995

« Ça fait chaud au cœur de savoir que, dans cette époque aseptisée, on peut encore trouver à un prix raisonnable une moto aussi extraordinaire que la 916. » Rory Simpson exprime ainsi, avec lyrisme et conviction, sa passion pour les Ducati, marque à laquelle il consacre sa vie depuis dix ans.

Par Eric Maurice, photos Micou

# Rouge passion

Rory Simpson, j'avais envie de le rencontrer depuis le jour où j'ai plongé dans les pages du catalogue qu'il publie chaque année. Une mine où le Ducatiste voyage au fil des références des milliers de pièces disponibles, entre passé et présent, entre indispensable et superflu. J'imaginais une sorte de caverne d'Ali Baba dans laquelle on s'aventure avec la lampe de mineur et des provisions pour deux jours. Las, ►



► Simpson Mécanique vient juste d'emménager dans de nouveaux bâtiments, tout neufs et proprement rangés, au fond d'une petite zone d'activité à la sortie ouest de Montpellier. Les locaux sont discrets et il faut un peu d'attention pour repérer l'endroit. Pour le moment, trois personnes travaillent ici : Eric, l'administratif, Christophe, le magasinier-responsable des expéditions et Rory, le boss, Grand, la silhouette élancée, il nous accueille en nous offrant une tasse de thé pour accompagner les brioches de la pause de 10 heures. Une coutume qui a survécu aux quatorze ans passés loin de son Angleterre maternelle. Rory parle le français avec ce sens de l'image et ce goût pour la précision, caractéristiques des gens qui maîtrisent parfaitement une langue d'adoption.

Après une courte visite des lieux, Rory nous propose de l'accompagner au banc d'essai. Il doit contrôler la mise au point d'une 900 Superlight sur laquelle il a monté des carbus Keihin CR Flat de 41 et une paire d'échappements Imola. Le banc se trouve à 4 km de là, à Juvignac, chez Normoto dont Simpson partageait les locaux avant de déménager. Richard Montet, le maître des lieux, est un autre passionné de mécanique. Pour être plus fiable et plus précis dans ses préparations, il a construit autour de son banc Dynojet une soufflerie ultra-performante capable de restituer la charge en air correspondant à une vitesse de 140 km/h. « Indispensable si on veut comprendre ce qui se passe sur les motos actuelles dotées d'une admission forcée », nous explique Rory. C'est Fred Montels, le mécano de Normoto qui effectue les pesées. Un essai, un second, un troisième à régime stabilisé, un autre en tirant les intermédiaires. Fred jongle avec les commandes de l'ordinateur, en montrant une grande maîtrise de l'appareil. Les deux hommes semblent captivés par l'écran où les courbes qui se dessinent apparaissent comme les confessions arrachées aux entrailles du V twin. Un léger fléchissement de la puissance à chaque passage de rapport est analysé comme le signe d'une carburation trop pauvre. Rory sort des gicleurs plus gros qu'il installe aussitôt et c'est reparti pour une nouvelle série d'essais.

C'est nettement mieux ! La Superlight se maintient à 80 ch roue arrière, avec une courbe de couple magnifique culminant à 10 mkg à 5 500 tr/mn. L'opération a pris plus d'une demi-heure sans compter le roulage préalable pour mettre la mécanique à température.

## Une réputation gagnée sur la piste

De retour dans ses murs, Rory mesure le chemin parcouru depuis son arrivée en France, il y a bientôt quinze ans : « J'ai obtenu un diplôme d'ingénieur en robotique dans l'industrie nucléaire mais très vite, après l'université, j'ai réalisé que faute de pouvoir maîtriser mon insubordination j'allais devoir travailler pour moi-même. » Il débarque à Béziers en 1981 avec ses outils et sa Ducati mono, le tout chargé dans l'Austin mini-van (qui roule toujours NDLR), et ouvre un box où il fait de l'agencement de magasin, un peu de mécanique sur des voitures anglaises (Austin, Jaguar) et sur les motos de toutes origines. En 1983, il décide d'aller tourner à Nogaro à l'occasion des Journées Ducati : « Alors que j'étais totalement néophyte — j'ai demandé au gardien du circuit dans quel sens ça tournait —, j'ai gagné la course des monos. En fait, tout est parti de là. » De 1983 à 1990, Simpson va bâtir son entreprise et sa réputation autour de ses victoires aux Journées Ducati (où il gagne en 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1989 et 1990) et en Afamac avec cette 350, qui arrive à taxer des machines incomparablement plus prestigieuses telles que Manx ou G50.

Il s'intéresse ensuite à la préparation des bicylindres avec une 750 à cadre Harris construite de A à Z pour la Bataille des Twins : « A mes yeux, ça a été la plus belle Ducati jusqu'à l'arrivée de la 916. » Alain Galy, qui la pilotait, loupe le championnat d'un point par la faute d'un câble de gaz sorti de la poignée lors de la première épreuve. En ce qui concerne son activité de la semaine, Simpson réussit, au fil des années, à « élaguer » de son travail les voitures, puis les motos japonaises, puis les motos anglaises pour ne faire que Ducati à 100 % à partir de 1986 : « S'emmerder à faire les vieilles Ducati, et les faire bien, il n'y a que les Anglais pour être assez cons... et mon caractère ►



**En piste** Celle par qui tout a commencé : la 350 Desmo surprise au cours d'une balade au pays de Galles en 1979.



**Le box** Les vrais débuts en 1983, dans le box à Béziers. La clientèle d'alors était un peu destroy...



**Le banc** La 750 à cadre Harris à Carole en 1988. « Ma plus belle Ducati à ce jour », selon Rory.

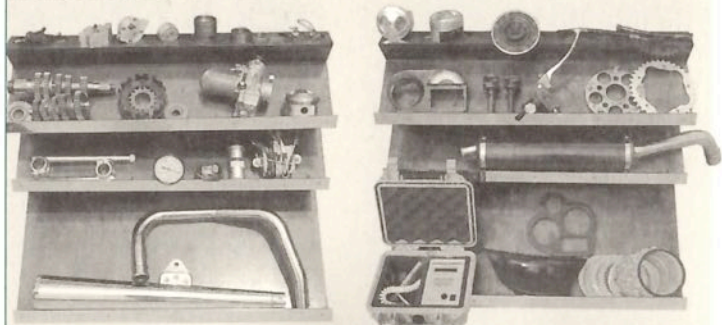


**Loupiers** Nouvelle victoire à Pau en 1989 avec la 350.

**« Lorsque Hailwood a gagné le TT 1978 avec la Ducati, j'arrivais à capter Manx Radio et je pleurais de ne pas être là-bas pour voir ça. »**



## Rory Simpson



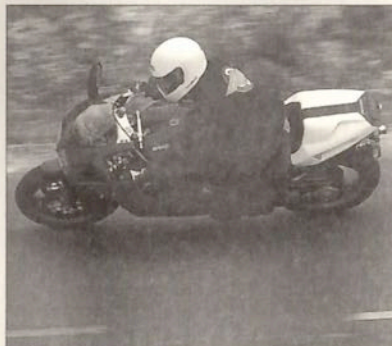
**La performance, hier et aujourd'hui** Chez Simpson, l'histoire et le présent de Ducati se côtoient sans discrimination. Même si elles ne représentent plus qu'une activité marginale, les pièces pour anciens modèles sont toujours produites et distribuées,

comme en témoigne cette échantillonnage pour 750 SS : boîte de vitesses spéciale et embrayage allégé, pompe à huile, allumage, roulements coniques de direction, carbu, échappement, etc. Aujourd'hui, l'activité est concentrée autour des modèles contem-

porains avec quantité de pièces spéciales pour SS, 888, 916/748 et même Mostro. Avec au premier plan, un boîtier permettant de contrôler les puces d'une centrale électronique de 888/916. Il existe également le computer dédié à la reprogrammation des Eprom.



**Mesures** Rory en compagnie de Fred sont en train de passer une 900 Superlight sur le banc de Normoto.



**Préparation** Cette 916 SP est la propriété de Patrick Portas et Patrick Jolly, deux passionnés qui ont décidé d'aller au bout du rêve en s'engageant au prochain Bol d'Or.

## Le sanctuaire du travail soigné...

► m'a contraint à m'acharner sur le sujet. » Il faut dire que depuis longtemps, Rory Simpson avait succombé à la passion pour les Ducati. « Ma fascination pour les Ducati date de 1978. J'étais un fou de la moto anglaise mais, au fond de moi, je reconnaissais que c'était un peu nul. On m'a volé ma Triumph la semaine même de la sortie du premier numéro de Classic Bike dans lequel il y avait un article sur les Ducati mono. J'ai vite compris que c'était ce qu'il me fallait et j'en ai acheté une. Depuis, je suis amou-

reux. Je peux dater le moment de ma dévotion, au jour près, à la page près. »

### Un réseau d'accros au desmo

Des ses premières victoires en Afamam, Simpson est sollicité par de nombreux possesseurs de Ducati mono, intrigués par les performances et la fiabilité du 350 de ce diable de Britton. « Les gens ont commencé à me demander si j'avais de la pièce. J'ai vite pensé qu'il serait plus rentable de fabriquer des séries de pièces plutôt que de les faire

à l'unité. C'est ce que j'ai fait car j'étais convaincu que le mono Ducati était une façon abordable de faire de la course, même pour quelqu'un qui n'a pas envie de s'enmerder, qui n'a pas le temps de galérer. Rien à voir avec une Norton ou une Velocette. En réalité, à cette époque, je n'ai fait que copier en appliquant en France ce que j'avais vu faire en Angleterre. Et comme l'Angleterre avait dix ans d'avance en matière de course pour motos anciennes... » Simpson devient le spécialiste incontesté de la

pièce pour Ducati. Des roulements de vilo au Dell Orto à cuve séparée en passant par le compte-tours Veglia, il est en mesure de fournir tout ce qui s'y rattache. Quand les pièces n'existent plus ou ont été manifestement trop mal réalisées par l'usine (c'est arrivé), il en fait refaire à ses propres normes. Lui ou l'un de ses homologues étrangers, qui un peu partout dans le monde, partagent cette même passion pour les belles de Bologne. « Je connais des fournisseurs de pièces dans tous les coins, Allemagne, Autriche, Suède, USA, Australie. Tout existe, il faut simplement savoir où s'adresser. Si tu cherches une copie exacte de quatre cames Fontana, il faut voir Bazzani, un riche fabricant de meubles italiens qui possède une magnifique collection de motos. Ou bien tu peux aller voir Dick Hunt en Angleterre. Lui aussi fait de très belles copies de Fontana ainsi que de fourches Certani. Il a juste un gros défaut, ses délais sont incroyablement longs. Au point que ça a donné lieu à une blague dans le milieu des collectionneurs anglais qui dit : sais-tu quelle a été la première question de Nelson Mandela à sa sortie de prison ? Est-ce que Dick a fini sa fourche ? »

Ce tissu de relations, qui lui a pris dix ans pour prendre forme, a été un facteur décisif dans la pérennité de l'entreprise. Auquel on associera le système de vente par correspondance, mis en place très tôt : « Il nous a permis de toucher des gens partout en France et dans le monde, rendant ainsi viable une spécificité qui paraissait suicidaire. » Simpson arrive en effet à vivre de sa passion et à rentabiliser ce sectarisme qui aurait pu le mener dans une voie sans issue. Miser sur Ducati au début des années 80, alors que la gamme ne compte que des machines vieillissantes à la fabrication inégale, et que la marque voit sa notoriété décliner de mois en mois, il fallait oser. Rory n'a pas hésité, poussé par sa passion mais aussi parce qu'il a trouvé dans cet engagement le moyen d'assouvir un certain goût pour le perfectionnisme, qu'il soupçonne d'être « le masochisme préféré des protestants », tout en préservant son individualisme. « Je n'ai jamais pensé qu'il n'y avait que les Ducati de valables, mais en me spécialisant totalement dans une

## Rory Simpson



Non seulement l'endroit est plein de Ducati, mais en plus il y a les routes pour prendre son pied. Nous y avons découvert la surprenante 900 Superlight montée avec les Keihin FCR. Les 80 ch annoncés au banc sont bien là et le couple est tel qu'on a du mal à garder la roue avant au sol sur les deux premiers rapports.



**Relique** Malgré l'âge, ses 150 000 km, son sélecteur à droite et la dureté vintage de ses commandes, la 750 GT de Philippe a conservé tout son charme et fait montre d'une bonne volonté inattendue.



**Jouvence** La 450 Ducati Scrambler des années 70, une fois passée dans les mains de Rory Simpson, est devenue plus civilisée grâce à un équilibrage dynamique de l'embellage et un allumage électronique. Elle n'a pas renié son âme pour autant et conserve un charme rare sur les moteurs modernes.



**Up to date** Rory Simpson n'est pas qu'un vétéran des vieilles Ducati. Devenu concessionnaire de la marque, il dispose de tous les modèles actuels de la gamme comme cette 748.

## ...où tout concourt à créer un paradis pour Ducati

► marque j'arrive à faire une chose à fond dans les conditions que j'ai la chance de pouvoir dicter et avec des gens que je peux choisir. »

### Une époque passe

Si la préparation des monos et la vente des pièces pour anciens modèles ont été le fond de commerce de Simpson Mécanique des années durant, c'est devenu secondaire aujourd'hui. Les motos neuves et les pièces pour Ducati récentes représentent désormais 80 % du travail de l'entreprise : « L'activité

autour des monos s'est cassée la gueule il y a un an environ. Sans doute l'effet de la crise, mais aussi la faute de l'Afamac qui a mal tenu son rôle. Courses à 7 ou 8 heures du matin, essais libres supprimés sans préavis, rien pour créer des liens entre les concurrents... À l'inverse, Michel Fontana, qui s'occupe de la coupe 600 Ducati, est très fort pour ça. Il sait créer un tissu entre les compétiteurs. Thierry, le casseur de Béziers que tu verras tout à l'heure, est caractéristique. Il a évolué de l'Afamac vers la coupe 600 ou on

trouve l'ambiance et une certaine décontraction face à la course que l'on cherchait dans les épreuves pour motos anciennes. » Aujourd'hui, la préparation des monos n'est plus suffisante pour justifier la présence d'une personne affectée à cette unique tâche. « Mon mécano, spécialiste des monos, est reparti en Grande-Bretagne le mois dernier et je n'essayerai pas de former quelqu'un pour le remplacer. C'est très long, il faut des années pour apprendre à caler les couples coniques. Je ne connais

que deux ou trois personnes qui en France sont capables de le faire correctement. »

Le flechissement du mono n'a fait qu'accompagner une évolution naturelle de l'entreprise. Une page a été tournée, Simpson est aujourd'hui beaucoup plus concerné par le présent de Ducati que par son passé. Pour preuve, il est aujourd'hui concessionnaire de la marque italienne. Mais pas question pour autant de changer de mentalité : « La logique voudrait qu'on grandisse en vendant plus de motos, avec un grand



## Rory Simpson

► magasin en centre-ville. Mais cela impliquerait des contraintes que je me refuse à accepter. Je veux vivre ma passion, ne pas avoir à être hypocrite en entrant dans un système où je ne serai pas à l'aise. Mais j'ai été heureux d'être nommé concessionnaire, car j'apprécie la manière dont Ducati a grandi. J'aime les motos qu'ils créent et me félicite de voir qu'elles connaissent un succès grandissant. J'apprécie aussi la façon dont l'importateur français s'est investi. Avant que Scurat ne reprenne l'importation, il était difficile d'offrir un vrai service au client. Les motos avaient de fréquents problèmes et les pièces étaient indisponibles. Tout s'est arrangé, les motos sont devenues plus fiables, on a des pièces, les garanties fonctionnent.

### Ainsi parle Rory

Rory, le boss, est content du tournant pris par son affaire, surtout que Simpson le technicien est là pour le conforter dans l'idée qu'il a épousé la plus belle des partenaires. Avec les vieilles Ducati, l'ennui c'est que quand tu as fini de refaire une moto tu n'es jamais sûr que tu ne la reverras pas revenir le lendemain pour un autre problème. Avec les modèles récents, tu approches la perfection. J'adore la simplicité de la mécanique italienne et l'approche pragmatique de Tagliani, puis aujourd'hui de Bardi. Il faut rappeler que le premier a conçu tout ce qu'il y a eu d'intéressant chez Ducati pendant plus de trente ans et le mécanicien averti ressent quelque chose de son génie à travers ses moteurs. Le second, l'élève, est tout aussi brillant. La culasse de la 916 ne peut laisser l'homme pensant indifférent. Épargne par le complexe du marginal qui redoute de se voir récupérer par le système, il voit avec une satisfaction non dissimulée Ducati changer de dimension : « Les motos sont meilleures, j'ai plus de clients. Pour moi le danger ce serait s'ils avaient prostitué leur identité pour plaire. Mais quand je regarde la 916, j'apprécie. Le bonheur aujourd'hui, c'est que les Ducati sont devenues des motos finies sans se couper les couilles, sans compromettre l'éthique et le génie de Tagliani qui sont toujours présents. » Ainsi parle Rory Simpson des Ducati depuis un jour de 1978 et la parution d'un magazine anglais consacré aux motos Desmo de Bologne.

## DOCUMENTATION



Les Listings Pièces Détachées sont en fait les microfiches d'usine reproduits sur papier, les éclatés indispensables pour comprendre comment votre moto est constituée et de quelles pièces elle est faite.

Les versions d'origine sont fournies quand elles existent, mais certains de ses documents seront des reproductions.

La liste suivante n'est pas exhaustive, consulter nous pour d'autres modèles.

### Listing et Eclatés Pièces Détachées

Mono, Moteur	1969-74
750GT/S	1973
750/900SS	1975-76
900/MHR p.cycle	1982
600 Pantah	1981
750 Sport	1988
750 Paso	1990
900SS	1990
888 Strada	1994
900SS	1991-96
750SS	1991-95
600SS	1994-96
900M	1993-96
750M	1995-96
600M	1994-96
748	1995-96
916	1994-96
916SP	1995-96

### Manuel Technique d'Usine

888	1993-94
SS	1994-96
900M	1993-96
600M	1994-96
748/916	1994-96
500/600 Pantah	1990-84
900SS/MHR	1975-82
Mono	1969-74

(pas de l'usine, mais excellent)

### Brochure publicitaire d'usine, photocopie couleur

- Desmo 1973 2/3/450 Jaune
- MkIII 1973 2/3/450 Bleu/Or



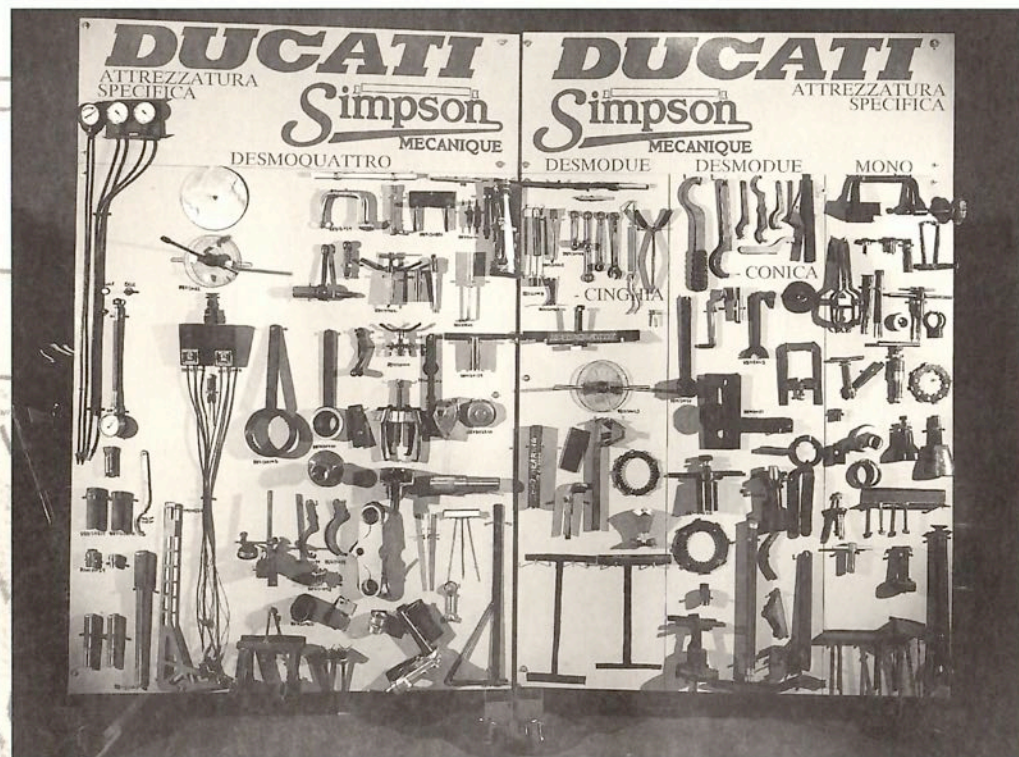
et

## OUTILLAGE



et

Les interventions mécaniques sur les DUCATI sont facilitées par la qualité de l'outillage spécialisé que l'Usine met à la disposition des concessionnaires. Ces outils figurent fréquemment dans les Manuels Techniques, ils sont en vente libre chez Simpson Mécanique. L'outillage pour les modèles à couple conique se fait rare, une partie est encore livrable, mais pour les twins la majorité des éléments est livrable sans difficulté, en voici quelques exemples.



- Manivelle de vilebrequin avec disque gradué, outil fabuleux qui convient pour tous Ducati de 1969 à 1997, indispensable pour les mesures et mises au point. W01014
- Règle de mesure de l'assiette arrière sur 748/916 W01033
- Outil de prise de cloche d'embrayage W01015
- Outil de prise du pignon de la transmission primaire W01016
- Outil de blocage de l'alternateur W01018
- Arrache du couvercle de l'alternateur W01017
- Jeu d'outils pour la poulie et l'écrou des arbres à cames W01020

### Comment utiliser ce catalogue?

La première moitié (des pages 4 à 13) va du Mono à carter large (1969) à la 750F1 (1988), les rubriques sont repérables par le pavé

La seconde moitié (des pages 20 à 35) concerne les modèles à partir du 750S (1989) jusqu'à 1997, les rubriques portent le pavé

Les références qui sont en **bleu** correspondent à des pièces figurant en photo, généralement sur la même page.



# UN ATELIER DE MECANIQUE

Les révisions et le suivi d'une DUCATI sont des interventions délicates qui déterminent totalement le plaisir que vous y trouverez et qui conditionnent la durée de vie de la moto.

L'approche qui considère que réviser une DUCATI se limite à une vidange et un coup de chiffon peut frustrer son pilote et nuire à la machine.

Vous êtes de plus en plus nombreux, même habitant loin de nos ateliers, à nous confier l'entretien de votre moto, et ensuite à revenir.

## ALLEZ LEUR DEMANDER POURQUOI ?

Notre approche se veut novatrice et différente.

- D'abord nous vous écouterons, nous effectuerons un essai de la moto, et ensuite nous chiffrerons le coût exact de votre révision ou intervention.
- Nous effectuerons le travail convenu, conformément au devis, et nous essayerons la machine sur au moins 10km.



Malheureusement, nous ne faisons plus de mécanique sur les modèles à couple-conique.

- Nous vous remettons une liste détaillée et cochée (qui vous est propre) qui explique ligne par ligne ce que nous avons fait.
- Nous vous montrerons les pièces que nous avons changées, et nous vous inviterons à aller essayer la machine avant de régler la facture.

# DUCATI

400 600 750 900 906  
CLIENT: GELY WILLIAM

MOTO: 900M

M:Y61 Y65 C:Y69

Page 1

DATE: 1.3.96

ENTRETIEN PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage

Remplacement du filtre essence

Réglage et synchronisation carburateurs

Remplacement du filtre à air

Vérifier commandes de freins et d'embrayage

Niveau de l'électrique

Vérifier pneus

Vérifier et ajuster

Vérifier transmission

Vérifier l'usure des

Vérifier et régler le

Vérifier les roulements

Vérifier amortisseurs

Vérifier l'état du réservoir

Vérifier le serrage général

Vérifier la lubrification et

Essai de la moto

REVISION PERIODIQUE CHAQUE 10 000 KM

Vérification de la compression du cylindre moteur

Vérification de la pression de l'huile moteur

Vidange de l'huile moteur

Changer le filtre à huile moteur

Nettoyage du filtre d'admission de l'huile moteur

Serrage des culasses moteur

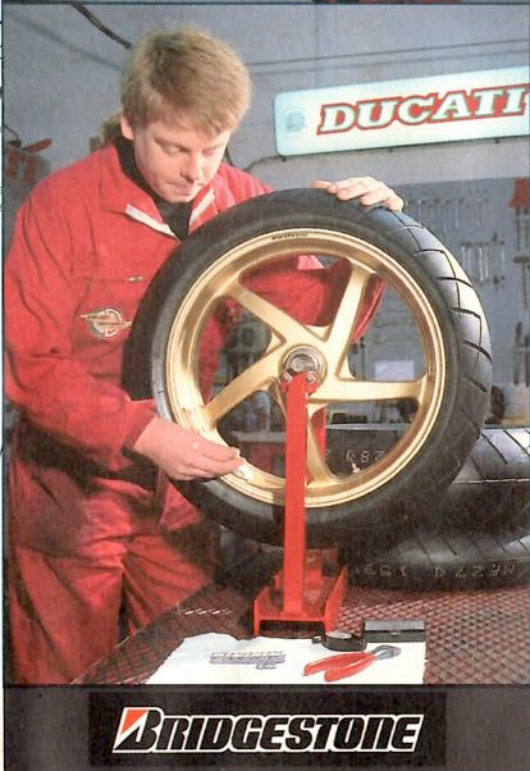
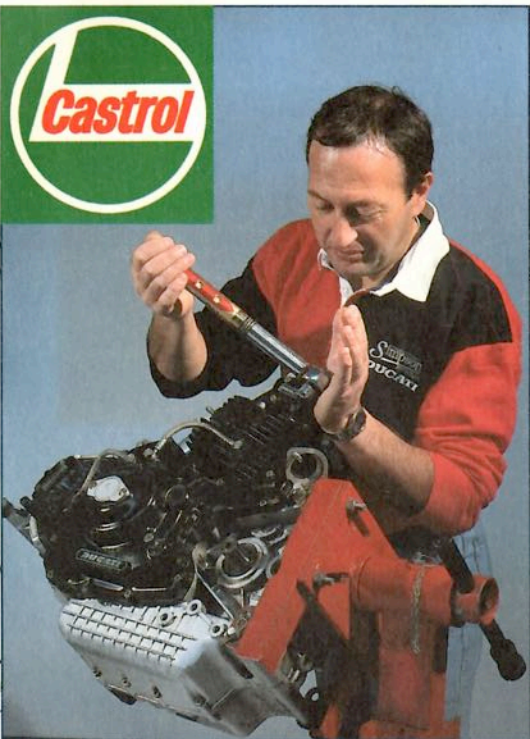
Jeu de soupapes

Contrôle et réglage courroies de distribution

Remplacement des bougies

Contrôle avance allumage





**BRIDGESTONE**

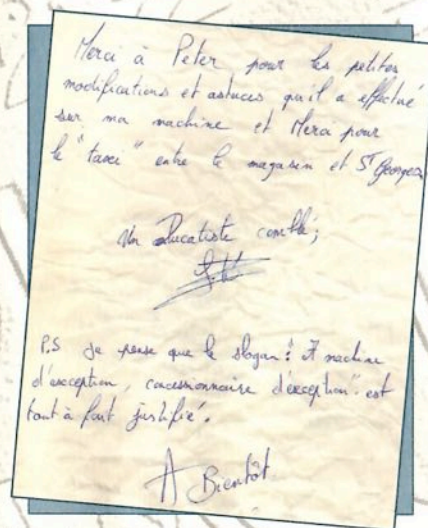
# SUR PLACE OU À DISTANCE ?

Une équipe motivée, passionnée, professionnelle.

Des révisions effectuées dans la journée, il est tout de même prudent de réserver trois à quatre semaines avant votre déplacement.

Nous mettons une moto à votre disposition pour visiter notre région - au choix, la mer ou la montagne à 20 minutes.

Ouvert juillet et août non stop.



Pour les Pneus, des conseils basés sur l'expérience plutôt que sur d'éventuels profits à court terme.

Attention aux offres alléchantes, surveillez le respect de votre moto : jantes et disques. Chez nous, pas de machine miraculeuse, simplement l'oeil et la main expertes.

L'achat n'a jamais été plus simple ni plus sûr.

Commandez par téléphone, par fax, par courrier, par e-mail.

Certaines pièces, lorsque la mise en oeuvre est délicate, sont accompagnées d'une notice.

Nous restons cependant à votre disposition pour vous guider.

Vous pouvez aussi commander chez votre concessionnaire, nous livrons également tous les professionnels de la moto.



Nous acceptons la Carte Visa pour les commandes par téléphone.

Livraisons 24 ou 48h avec



## SARL SIMPSON MECANIQUE

PARC DU MIJOU LAN  
34680 St GEORGES D'ORQUES - FRANCE  
tél.: 04.67.03.07.00 lignes groupées  
fax: 04.67.03.09.45  
e-mail: [smducati@mnet.fr](mailto:smducati@mnet.fr)  
SARL au capital de 75.000F  
RCS Montpellier B403882038

## LA VENTE PAR CORRESPONDANCE ?

DUCATI représentera peut-être 2% du marché de la moto neuve en France en 1997.

Il n'est pas étonnant donc de trouver que les magasins de moto locaux ne vous proposent pas une gamme de pièces et d'accessoires aussi large que vous le souhaiteriez.

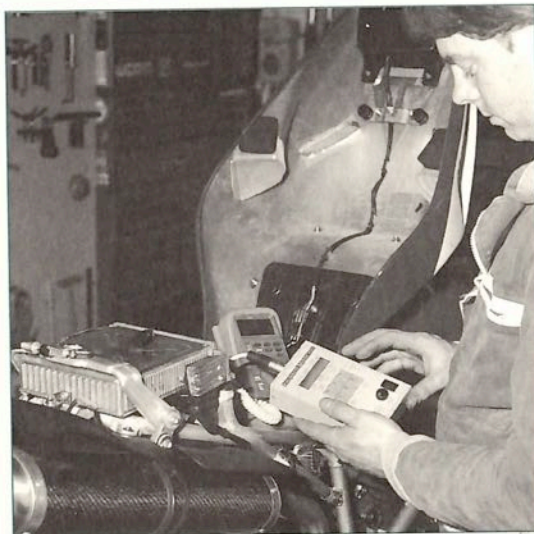
SIMPSON MECANIQUE est le N°1 de la vente à distance des pièces DUCATI en France.

**Vous appelez le 04.67.03.07.00 et les pièces vous sont expédiées le jour même.**

Tous les jours, nous expédions des colis partout dans l'Hexagone.







## à gauche :

Le HHT (X09101) est un Terminal qui se branche sur la prise Weber de la moto.

Il permet des diagnostics très élaborés du fonctionnement de l'injection, et permet de modifier par point ou par zone sa programmation.

Plus de gicleurs, plus d'aiguilles, le bonheur...

## Comment fait on des puces?

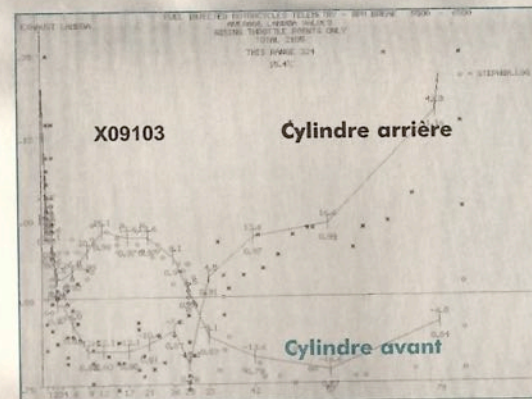
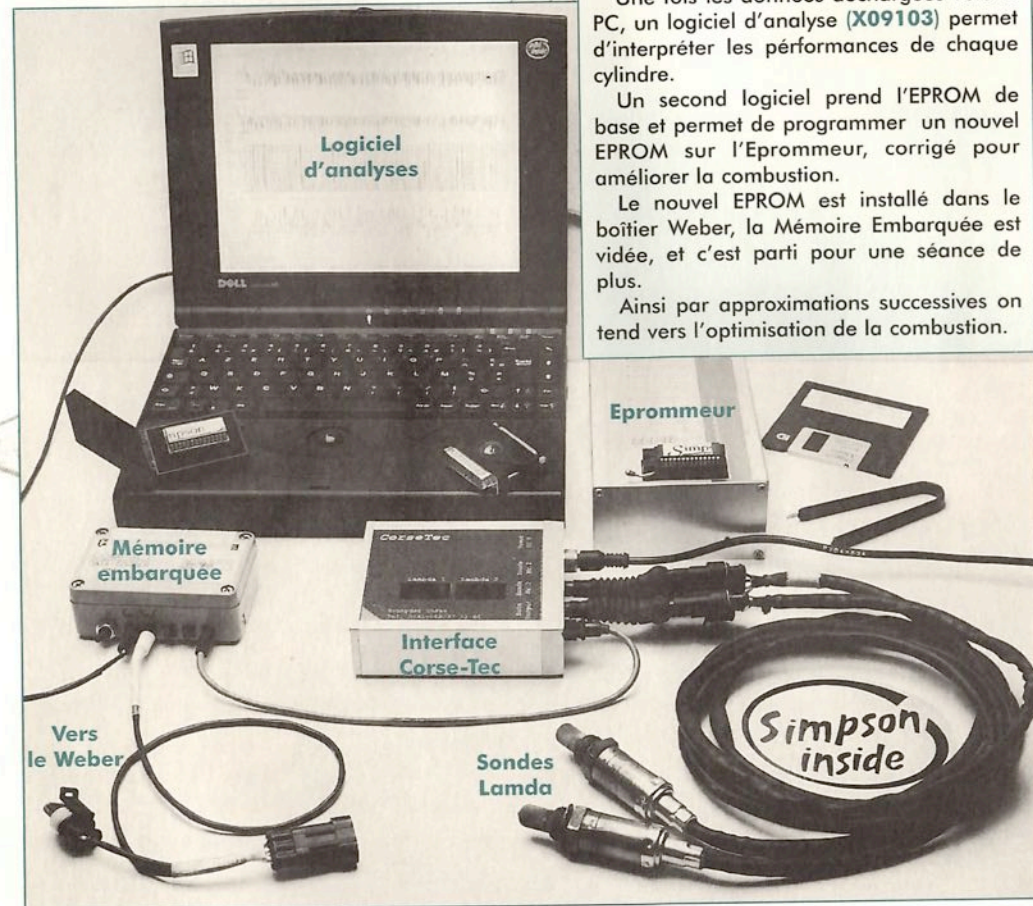
Les sondes Lambda sont montées dans les tubulures d'échappement et donne l'information sur la combustion à Interface Corse-Tec (X09104), qui les traduit et les communique à la Mémoire Embarquée (X09102) - qui reçoit également toutes les informations de l'ordinateur Weber qui gère l'injection.

Une fois les données déchargées vers le PC, un logiciel d'analyse (X09103) permet d'interpréter les performances de chaque cylindre.

Un second logiciel prend l'EPROM de base et permet de programmer un nouvel EPROM sur l'Eprommeur, corrigé pour améliorer la combustion.

Le nouvel EPROM est installé dans le boîtier Weber, la Mémoire Embarquée est vidée, et c'est parti pour une séance de plus.

Ainsi par approximations successives on tend vers l'optimisation de la combustion.



Cela ne coûte rien d'essayer  
**UltiMap.**

**Vous avez 48h pour le tester,  
si vous n'êtes pas convaincu  
nous vous remboursons  
immédiatement  
et sans questions.**

La présence d'un UltiMap sur votre Ducati permet d'approfondir considérablement les vérifications possibles lors d'une révision. Le Hand Held Terminal de FIM peut lire, entre autre, en temps réel, les informations fournies par tous les capteurs d'injection et ainsi repérer des anomalies qui passeraient totalement inaperçues autrement. Si votre moto ne « chante » pas comme elle devrait, songez à faire ce genre de check-up - c'est gratuit dans le cadre d'une révision chez Simpson Mécanique.

## Les EPROM UltiMap, c'est quoi ça ?

Une puce ou EPROM UltiMap est formatée ou programmée spécifiquement pour telle moto avec tel échappement. Votre 916 Ducati est équipée avec des IMOLA, des Termignoni ou des F1, mais les performances restent identiques à l'origine. La programmation de l'EPROM n'est pas adaptée.

## Pourquoi les UltiMap sont-ils nécessaires ?

Les objectifs du manufacturier ne sont pas les objectifs de l'acheteur. Leurs EPROM sont un compromis, ils doivent correspondre aux normes de bruit, d'émission, de consommation, et être capables de tolérer des variations entre différents moteurs et échappements tout en gardant une marge de sécurité. La majorité des acheteurs n'est intéressée que par deux choses : Puissance et Accélération. Ces objectifs ne sont pas les buts du manufacturier, qui conçoit ses EPROM selon un autre cahier des charges.

## Et la notion des variations entre les deux cylindres ?

L'usine ne se préoccupe pas des différences entre le rendement des deux cylindres, avec comme résultat que l'un des deux est toujours plus riche que l'autre. Typiquement ceci produit des mi-régimes plutôt désagréables.

Regardez les courbes Lambda ci-dessus, la richesse pour chaque cylindre est visible en fonction de l'ouverture de la poignée à des régimes autour de 6.000 t/min. Au début le cylindre avant est dangereusement pauvre, l'arrière trop riche, ensuite c'est l'arrière qui devient trop pauvre et l'avant trop riche. Ces résultats viennent d'une puce d'origine.

## En quoi les UltiMap sont ils différents ?

Chaque EPROM UltiMap est programmé individuellement pour chaque cylindre. Un frein à eau est utilisé pour figer chacun des 512 points de la carte et rechercher la combustion idéale pour chaque cylindre. Cet « idéal » dépend aussi bien du régime moteur que de la



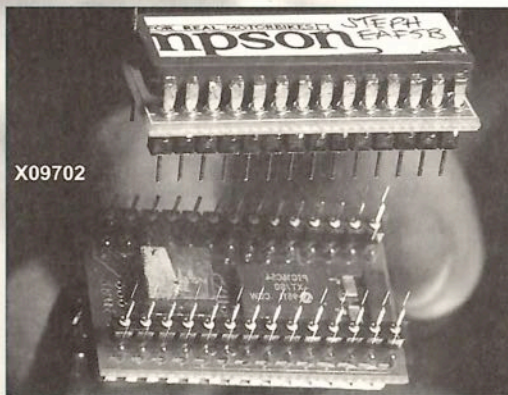
## UltiMap

La puce à deux étages, pour la gestion de deux cylindres .....

748 Strada, Biposto	X09701
748 SP	<b>X09702</b>
916 Strada	X09703
916 Biposto	X09704
916 SP	X09705
955 Corsa	X09706
888 Strada	X09707

Préciser le modèle, l'année et le type d'échappement utilisé.

X09702



Si vous avez déjà acheté un EPROM chez Simpson Mécanique pour votre Ducati, nous ferons l'échange gratuitement contre un UltiMap (malgré la différence du tarif) sur réception de votre boîtier. Question de confiance.

position de la poignée car le mélange doit varier selon si c'est pour la reprise, la vitesse stable, ou la puissance maximale. Les UltiMap donnent une souplesse, une onctuosité et des reprises à mi-régime qui sont incomparablement supérieures à l'origine, tout en permettant au moteur d'optimiser sa puissance maximale. Le limiteur de régime est repoussé de 500 à 800 tours pour vous donner une plus large plage d'utilisation.

### Et mon concessionnaire, peut-il régler un UltiMap ?

Les UltiMap sont exactement comme les EPROM d'origine aux yeux de toutes les diagnostics standards. Cependant, si votre concessionnaire est équipé du HHT (Hand Held Terminal) de chez FIM, il pourra vérifier et régler le fonctionnement des capteurs et sondes à travers l'interface de l'UltiMap, et même modifier par zone la programmation de votre UltiMap pour des besoins particuliers.

### Et qui fabrique tout ce matériel ?

Les UltiMap sont fabriqués en Australie par Fuel Injected Motorcycles (FIM) et adapté pour le marché français par le distributeur, Simpson Mécanique. Les systèmes FIM ont été utilisés par nous pour développer l'injection des 748 et 955 de Stéphane Chambon pendant la saison 1996, et les UltiMap ont été utilisés entre autres par William Rubio, Gérard Muteau, Didier Dalet, Bertrand Sebilleau de Moto Journal, ainsi que par ProBike sur leur moto du Bol d'Or. Les Championnats Superbike 96 en Australie, Allemagne et Italie ont également été gagnés par des machines équipées de matériels FIM.

### Puis-je l'installer moi-même ?

Il est préférable de nous expédier votre boîtier pour une installation dans notre atelier, cette intervention ainsi que le port au retour sont gratuits. Le travail est effectué le jour même, nous vérifions certains réglages par la même occasion. A défaut une notice est fournie si vous souhaitez installer un UltiMap vous même.

## CARBURATION / ADMISSION

Kit DYNOJET pour modèles à carburateur MIKUNI, garantit l'optimisation des performances.

Stage 1	600M et SS	X08004
Stage 2		<b>X08009</b>
Stage 1	750M et 750SS	X08005
Stage 2		X08010
Stage 1	900M	X08002
Stage 2		X08007
Stage 1	900SS	X08008
Stage 2		X08003

Les kits DYNOJET permettent de corriger la carburation standard des Mikunis lorsque d'autres échappements et variantes d'admission sont installés.

Les gains sont remarquables. Simpson Mécanique utilise leurs expériences des essais sur banc de puissance pour vous guider dans les choix.

Kit carburateurs KEIHIN Racing à guillotine, transformation et punch garantis, excellent aussi pour une moto de route

39mm	X08100
41mm	<b>X08101</b>
Mostro	<b>X08103</b>
SS	X08102

Poignée gaz et câbles pour paire KEIHIN :

Le carburateur Keihin procure de grands gains très facilement et à coût raisonnable sur tous les modèles à deux soupapes.

De type à guillotine, une paire de Keihin se monte rapidement à la place des Mikuni d'origine. La boîte à air peut être conservée moyennant un filtre K+N plus libre.

Des gains de 5 à 9 CV ont été mesurés sur 900SS et Mostro, transformant littéralement la moto.

Ils peuvent également remplacer le Weber sur les modèles précédents, nous consulter pour le détail. Pour un budget plus modeste, le kit Dellorto élimine définitivement les accablants 'trous' à bas régime.

Kit carburateurs DELLORTO pour pallier aux problèmes des WEBER,

comporte deux carburateurs 40 mm, pipes, joints, câbles, toutes pièces nécessaires.

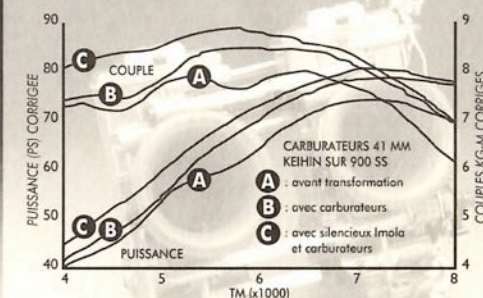
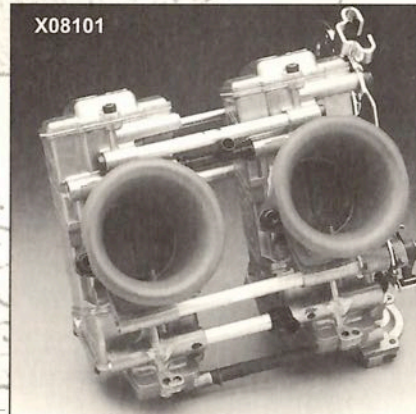
750 Paso	W08039
750S	W08040
900SS/906	W08041

(D'autres tailles (41 mm, 42 mm) sur demande.)

Pipe d'admission/culasse, adaptation carburateur (Dellorto ou autre, tous à deux soupapes)

culasse avant	W08R17
culasse arrière	W08R18

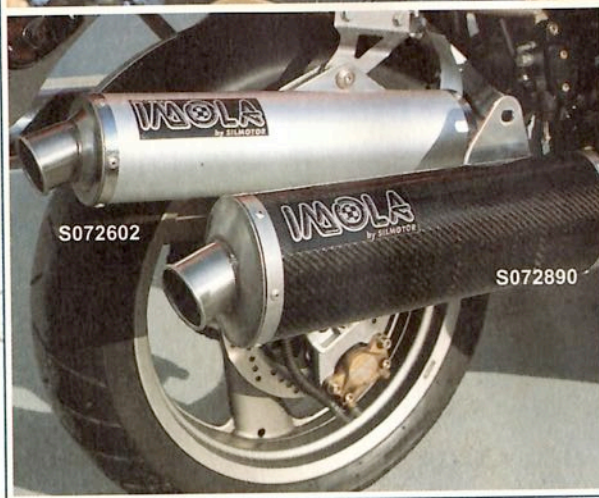
X08101







S072885



S072602

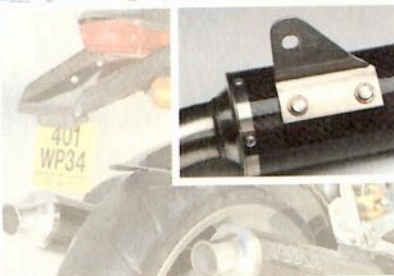
S072890

*Chaque silencieux SIL existe en deux versions, HOMOLOGUE C.E. ou RACING, merci de préciser votre choix lors de votre commande.*

*Les silencieux IMOLA sont garantis DEUX ANS sans limite de kilométrage, même pour un usage en compétition.*

Fabricant de certains échappements d'origine, IMOLA c'est donc mieux que de l'adaptable.

Le corps des IMOLA en carbone sont en fibre de carbone à 100%, la construction interne est en Inox à 100%, les pattes de fixation sont en Ergal et sont fixées sur la tubulure interne à travers le carbone par l'intermédiaire d'une boulonnerie en Inox. Les modèles en aluminium sont d'une construction identique, seule l'enveloppe change.



Béquilles (voir page 32)

## IMOLA

by SIL MOTOR

Silencieux IMOLA pour Tubulure d'origine				en Inox et Carbone	ou Aluminium
400/600SS	rond	pièce	bas	S072950	S072900
400/600SS	rond	pièce	haut	S072955	S072901
tous Mostro	ovales	paire	bas	S072890	S072887
tous Mostro	ronds	paire	bas	S072870	S072875
tous Mostro	ronds	paire	haut	S072871	S072876
tous Mostro	coniques	paire	bas	S072895	
750SS	ronds	paire	bas	S072550	S072500
750SS	ronds	paire	haut	S072570	S072560
900SS/851/888	ronds	paire	bas	S072650	S072600
900SS	ronds	paire	haut	S072652	S072602
900SL	ronds	paire	haut	S072850	S072800
851/888	ronds	paire	haut	S072670	S072675
888SP 50mm	ronds	paire	haut	S072700	
906/907	ronds	paire	bas	S072420	S072410
916/748	ovales	paire	haut	S072885	S072880
lignes complètes					
900M "sac de noeuds"	ronds	ensemble	haut	S0725100	S0725101
900M "sac de noeuds"	coniques	ensemble	haut	S0725102	
900SS "sac de noeuds"	ronds	ensemble	haut	S0725107	S0725108





**Kit réparation** - laine de roche, rivets aveugles, bandes inox, pour un silencieux S073050  
Ce kit est disponible à un tarif très raisonnable pour remettre en état des silencieux en cas de chute ou en cas de remplacement de la laine de roche. Les fourreaux en Carbone ou en Aluminium sont également livrables au détail.



**USAGE COMPETITION**  
La vente en France d'un Echappement RACING pouvant être adapté sur un échappement réceptionné au titre du code de la route est subordonnée à la présentation de la licence FFM et confirmée sur un bon de commande spécial.  
(arrêté du 20/02/1991)



Simpson Mécanique distribue en exclusivité IMOLA de SIL MOTOR.

SIL MOTOR est issu des Ets Silentium et fabrique pour l'Usine DUCATI depuis 1953.

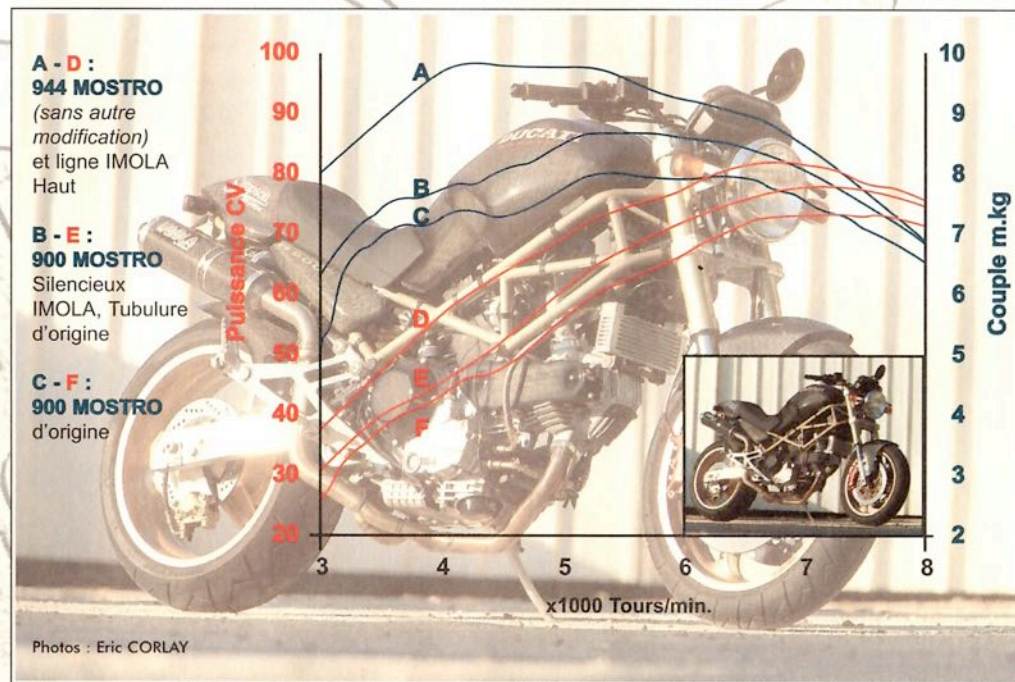
Chez IMOLA, DUCATI est une tradition et non pas une mode.

SIL MOTOR est le fabricant des échappements d'origines pour certaines DUCATI actuels.



**LIGNE COMPLÈTE  
HAUTE POUR  
900  
MOSTRO**

**DUCATI**



Montage officiel pour la Coupe MOSTRO en Italie.

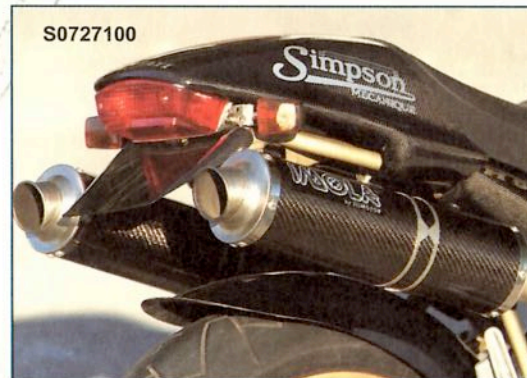
Tubulure type "sac de noeuds" en inox soudé mixte TIG/MIG, diamètres panachés 40mm/46mm

Gain de poids 3,5Kg sur l'origine

10 Cv supplémentaires à 5000 t/min

Facilité de montage :

- ✓ 1 heure montre en main,
- ✓ notice complète et détaillée





## FREINAGE

**Plaquettes de frein tendres**, choisies en fonction des besoins particuliers des

DUCATI et en fonction du meilleur rendement.

CARBON LORRAINE	4-piston	paire	avant, tous	Inox	X16001	Fonte	X16031
FERODO	2-piston, PO5	paire	arrière, tous				X16018
BREMBO M64GG	2-piston, PO8	paire	Paso, 750S etc				X16017

**Maîtres-cylindres LOCKHEED AP RACING**, particulièrement intéressants car l'effort est réglable pour un touchersur mesure.

**Frein avant**, réservoir incorporé ou séparé, variable de 16 à 19mm X16008

**Embrayage**, réservoir incorporé ou séparé, de 12 à 16mm X16009

**Frein avant**, Grand Prix magnésium à piston tiré, de 16 à 22mm X16007

variable en effort et aussi à garde réglable. Le top. X16015

**Disques de frein avant**, kit de deux disques BREMBO en fonte flottant 320mm, de vrais disques de SP avec la vraie frette BREMBO dorée, pour toutes DUCATI à roues 17" X16016

**Kit double-disque BREMBO**, pour machines avec un disque au départ, comporte un second disque en Inox, un maître-cylindre PS15 ainsi que les plaquettes nécessaires. X16016

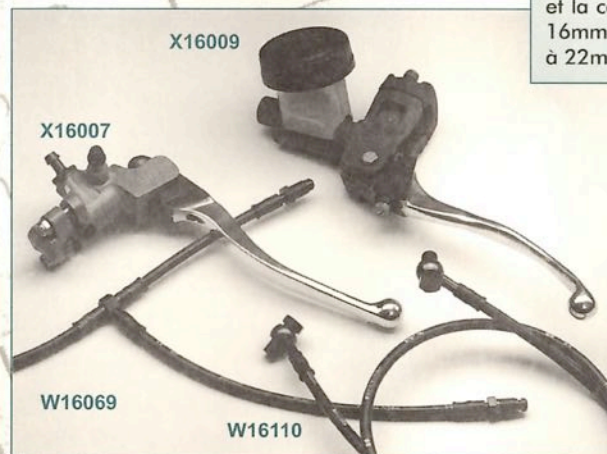
## DURITES DE FREIN / EMBRAYAGE

Kit de Freinage Avant et Arrière		Modèle	Embrayage
Kevlar	W16104	600/750 Mostro	W16106
Inox	W16105		W16107
Kevlar	W16108	900 Mostro	W16110
Inox	W16109		W16111
Kevlar	W16100	400/600/750SS	W16102
Inox	W16101	1 disque	W16103
Kevlar	W16134	750SS	W16102
Inox	W16078	2 disques	W16103
Kevlar	W16133	900SS	W16070
Inox	W16R48	avant 90	W16137
Kevlar	W16134	900SS	W16070
Inox	W16078	après 91	W16137
Kevlar	W16136	851/888 depuis 92	W16140
Inox	W16095		W16096
Kevlar	W16099	748/916	W16115
Inox	W16114		W16116
Kevlar	W16135	851	
Inox	W16R48	avant 91	
Inox	W16R46	906 Paso	
Inox	W16079	907 ie	
Inox	W16R45	750 Paso	
Inox	W16R47	750 Sport	

Nous  
consulter

### ATTENTION :

le montage des pièces de ce catalogue, notamment ses éléments de freinage, nécessite des connaissances techniques. Adressez-vous à un professionnel compétent.



### Maître Cylindres BREMBO

d'embrayage

PS13 à réservoir carré X16012

PS13 noir, réservoir séparé W16093

PS13 série or, réservoir séparé W16128

de frein

PS13 à réservoir carré X16013

PS16 à réservoir carré X16019

PS16 noir, réservoir séparé W16092

PS16 série or, réservoir séparé W16127

PR19 Radial, réservoir séparé X16038

### Etrier de frein BREMBO

Quatre-piston, série or,

gauche W16058

droite W16057

### Durite de frein-avant, bifurquée

une durite au départ, qui se divise en deux sous le T inférieur, SS / 888

Kevlar W16069

Inox W16068

Le freinage sur les DUCATI fait partie des arguments qui vous ont fait choisir la marque.

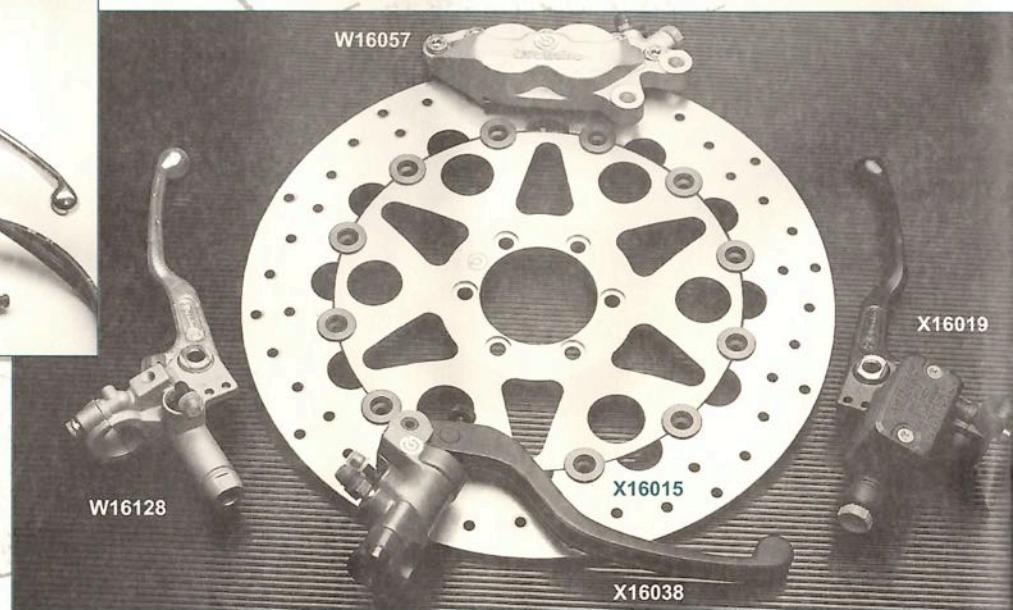
C'est vrai que les machines standards freinent bien, mais en réalité l'usine réalise des petites économies par-ci par-là - et le freinage de série peut être sérieusement amélioré à peu de frais.

La première étape doit être les **plaquettes de frein**, qui sont toujours trop dures à l'origine. La puissance et le « feeling » des freins sont radicalement améliorés par des plaquettes dites tendres, que nous sélectionnons chez divers fabricants en fonction des évolutions techniques et du marché.

Ensuite, il faut éliminer le côté « spongieux » qui résulte de la **durite** en caoutchouc, soit avec de la durite aviation en Inox tressé, soit avec le top : durites Kevlar avec les raccords en Ergal anodisé. Cette dernière est la durite la plus fine et la moins encombrante du marché - pour la touche de symétrie finale, pensez à mettre la même pour l'embrayage.

Pour des transformations plus radicales, songez aux **disques flottants en fonte** - qui équipent tous les SP et Racing. La fonte donne beaucoup plus de toucher au freinage, un dosage plus précis, et une progressivité accrue - des sensations difficiles à quantifier mais impressionnantes à l'usage. Ces disques remplacent les origines sans aucune autre modification.

Pour finir : les **maîtres-cylindres**. La notion du diamètre d'un maître-cylindre concerne le diamètre du piston ; ce diamètre détermine le toucher de la commande, le rapport effort-puissance-durété du levier. Il est toujours fixe, mais sur les LOCKHEED AP RACING il est possible de varier le diamètre "apparent" par un réglage qui modifie l'attaque du levier sur le piston, et ainsi personnaliser le freinage et la commande d'embrayage à votre feeling. La variation va de 16 à 19mm pour le frein et de 12 à 16mm pour l'embrayage. La version Grand-Prix en magnésium à piston-tiré permet une variation de 16 à 22mm, la garde du levier est également réglable, et elle pèse à peine 290grs.



**Freinage BREMBO.** Simpson Mécanique stocke la majorité des composants BREMBO d'origine, le tout à des tarifs compétitifs. Malgré la concurrence, en matière de disque et étrier BREMBO demeure intouchable - à ce jour - pour le freinage sur les motos de route. Avant de vous lancer dans des produits dits « avant garde », genre 6-pistons et autres, comparez-les à l'usage ; le freinage standard BREMBO sur votre DUCATI agrémente seulement d'une paire de disques en fonte à de beaux jours devant lui. Nous proposons de vrais disques de SP sous forme de kit (X16015). Le dernier cri chez BREMBO est le Maître Cylindre Radial PR19, commercialisé enfin à un prix raisonnable (X16038).

Adaptable à toutes les Ducati à double disques et aux étriers 6-pistons, il donne un freinage plus puissant, plus précis, avec plus de « feeling ». La garde ainsi que l'effort sont réglables.



## RÉSERVOIRS ET SELLES

**Bouchon d'essence, version carbone**, adaptable à tous modèles depuis 1991, livré avec une bonne notice de montage, très beau

W17089



Réservoirs  
en fibre de carbone  
Nous consulter  
exemple, pour Mostro  
W17073

W17089

**Raccord d'essence** à séparation rapide, étanche

**Protège réservoir en mousse** perforé, petit grand

**Tapis de réservoir BAGSTER**, rouge

(tous types et couleurs sur commande)

**Sacoche de réservoir BAGSTER**, type IOTA type ALPHA 6

**Support de selle Racing** en fibre de carbone

**Cache-selle arrière** en fibre de carbone

**Selle Monoplace**

polyester, brut  
prêt à peindre

fibre de carbone

décorée et vernie  
comme à l'origine

750S/900SS av 91

tous SS/SL

851

888/SP5

748 / 916 mono

Style 916 pour tous SS

W17048

W17057

W17R45

W17063

W18093

W17088

W17071

W17R50

W17068

W18094

W17043

W17047

W17046

X18022

X18021

X18020

X18023

X18024

X18025

W17077

W17072

W17074

W17078

**En matière d'habillage** pour DUCATI, il existe des dizaines de fabricants. Nous essayons de choisir une qualité irréprochable au meilleur prix. Nous constatons que le client DUCATI préfère payer 20% de plus plutôt que d'acheter un garde-boue arrière de 916/748 qui n'est pas centré sur la roue, qui touche le pneu et qui a besoin de colliers en Nylon pour le montage. Ce principe nous guide dans le choix de tous les articles du catalogue.

Style 916 pour tous SS  
W17088

## ALTERNATEUR / RÉGULATEUR

**Alternateur complet + rotor**

à trois fils

300W

rotor 37mm

W09034

à deux fils

300W

rotor 37mm

W09034/1

à deux fils

350W

rotor 49mm

W09069

**Alternateur étroit Racing**

à trois fils

rotor 21mm

W09R35

à deux fils

rotor 21mm

W09095

**Régulateur de tension d'origine**

pour alternateurs à deux fils

W09036

pour alternateurs à deux fils

W09068

## CARÉNAGES

**Carénage complet**, Route en polyester

(brut de moule, à peindre)

750S/900SS av 91

tous SS

tous SS, demi

851/888

748 / 916

W18044

W18059

W18060

W18049

W18092

Route en fibre de carbone

(tête de fourche seule)

748 / 916

748 / 916

W18108

W18146

Racing en fibre de carbone

tous SS

851/888

748 / 916

748 / 916

W18143

W18R47

W18107

W18147

Racing en polyester

750S/900SS av 91

851/888

tous SS

748 / 916

W18R43

W18R48

W18061

W18110

(brut de moule, à peindre)

**Éléments de carénage**, peints, décorés et vernis comme l'origine

**Flanc de carénage**

600SS

**droit**

W18136

**gauche**

W18137

750SS

W18104

W18105

900SS

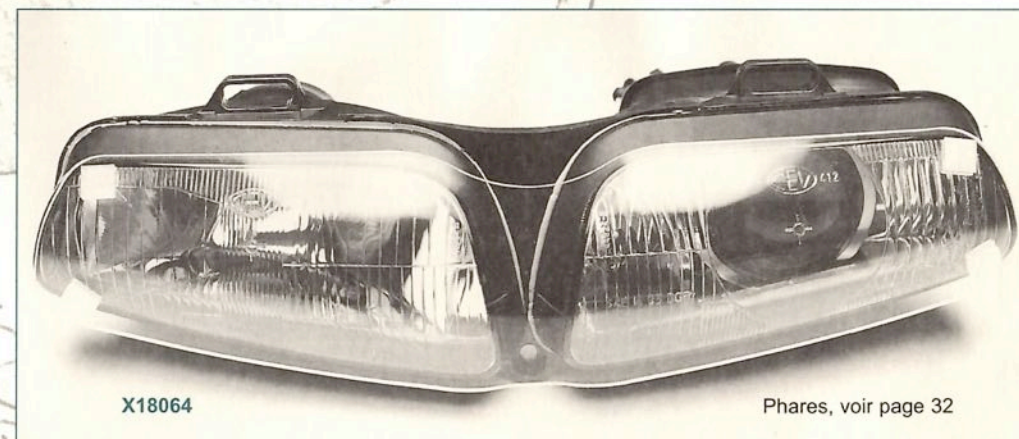
W18101

W18102

**Tête de fourche**

tous SS 1991 →

W18103



X18064

Phares, voir page 32

**Écran de protection de phare 916/748**, ils sont facilement cassés, le coût fait mal. Cet écran protège votre investissement, il se clipse discrètement par dessus.

X18064



## CARÉNAGES / BULLES - SUITE

**Bulle relevée**, plus haute que l'origine, *plus de confort*

750S/900SS → 91

888/851

SS 1991 →

748 / 916

748 / 916

Racing, type endurance

X18054

X18067

X18065

X18068

**Bulle standard**, forme d'origine

W18064

W18053

W18065

W18096

**Les bulles hautes** sont indispensables pour une meilleure protection à vive allure.

Nos bulles sont d'une qualité qui vaut l'origine, toutes préperçées, et augmentent le seuil de confort d'au moins 30 km/h - sans gâcher la ligne et l'esthétique. Pour des raisons de goût, nous ne faisons que du Plexiglas clair.



**Carénage à double-optique** en ABS, aux couleurs d'origine, remplace la partie centrale du carénage, porte deux phares 35W/35W pour 70W d'éclairage digne du nom.

tous SS 1991 →

X18060



**Les amortisseurs de direction** sont à manipuler avec précaution sur une DUCATI.

Ils ne doivent jamais être utilisés pour masquer des difficultés de tenue de route - elle doit être réglée et obtenue d'abord sans l'amortisseur.

En effet, ils sont destinés à dompter des guidonnages ponctuels dus aux mauvais revêtements et non pas à corriger des problèmes de pneus, de cadre, de suspensions et de roues.

Ils sont indispensables sur les Mostro, conseillés sur les 748/916, utiles sur les SS, et inutiles (voir dangereux) sur les 888 ou, bien réglée, la moto n'en a pas besoin.

## DIVERS HABILLAGE

**Cache-convoyeur d'air** en fibre de carbone, pour 748 / 916, deux éléments qui se clipsent sur les convoyeurs pour les rendre plus esthétiques, s'utilisent sans clignotants.

X1806

**Convoyeurs d'air en fibre de carbone**, pour 748 / 916, tubulaires en un seul bloc

Racing, vide, sans clignotants

Route avec emplacement filtre

droite

W18097

droite

W1809

gauche

W18098

gauche

W1809

**Creux du carénage** en fibre de carbone, la partie en "V" qui entoure la culasse avant, d'origine sur la 916SP.

748 / 916

W1808

**Caches latéraux Mostro** en fibre de carbone

droite ~~W18111~~

gauche ~~W18111~~

**Protège talons/échappements Mostro** en fibre de carbone

droite ~~W18113~~

gauche ~~W18113~~

**Colliers de fixations silencieux** en carbone, paire

diamètre 100mm

W0716

diamètre 110mm

W0726

**Ensemble de protège échappement** pour 748 / 916, trois pièces en fibre de carbone

W0723

**Plaque de protection échappements** en fibre de carbone, genre SP dessous de selle entre les silencieux et le cadre.

W1808

## AMORTISSEURS DE DIRECTION

**Kit amortisseur de direction ZACCARIA** complet avec bride sur cadre, bride sur fourche, et un amortisseur de qualité, à finition anodisée, multi-position réglable.

tous SS

W1407

(Racing uniquement)

851/888

W1407

(plus de maintien que l'origine)

748 / 916

W1407

**Amortisseur Spécial Mostro**, exclusif à Simpson Mécanique.

Nous sommes partis du constat suivant: les amortisseurs "classiques" pour Mostro sont laids, dangereux (pour le genou gauche) et rendent la tenue de route bizarre, notamment à basse vitesse. Avec ce nouveau montage, positionné sous le T inférieur, c'est beau, sécurisant, ça marche à merveille - et c'est trois fois moins cher que les produits actuellement sur le marché. Disponible aux coloris des habillages - Jaune, Rouge et Noir - (préciser la cylindrée S.V.P.)

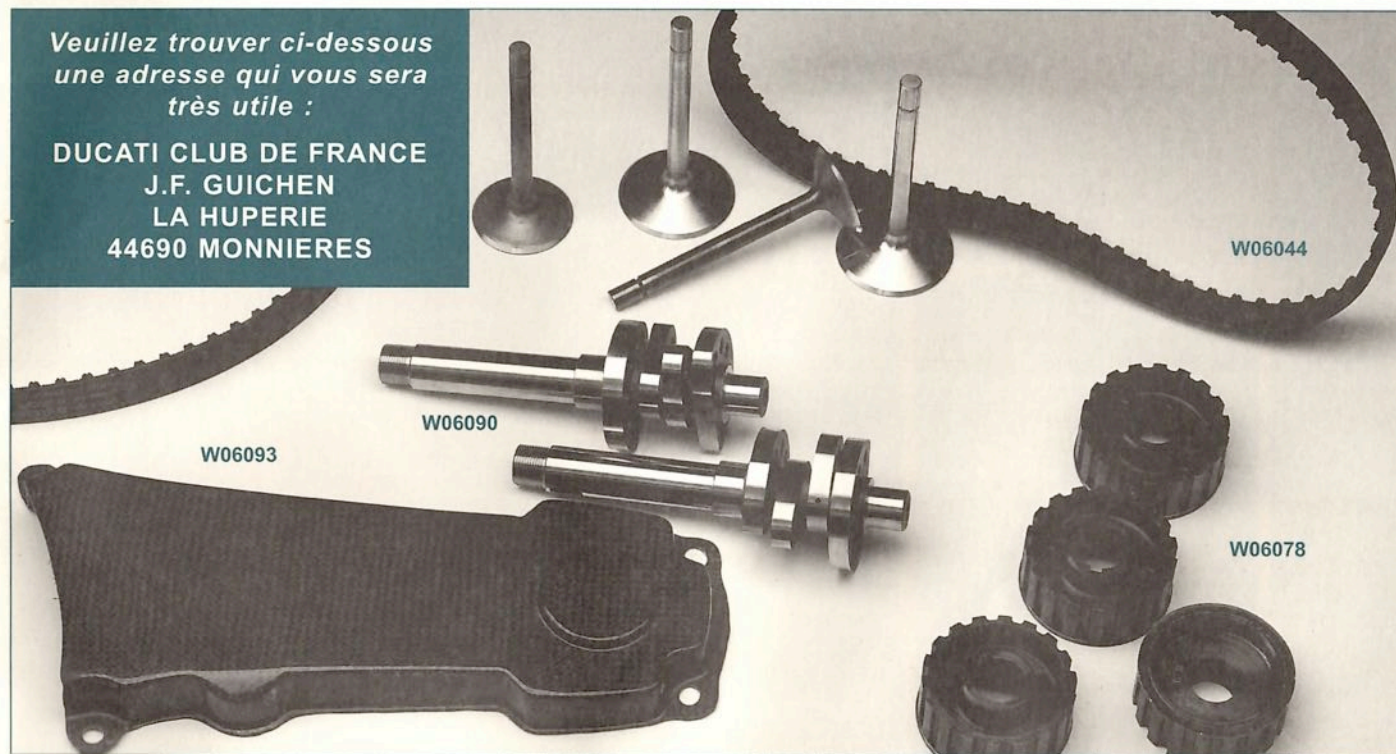
X1401





Veuillez trouver ci-dessous  
une adresse qui vous sera  
très utile :

DUCATI CLUB DE FRANCE  
J.F. GUICHEN  
LA HUPERIE  
44690 MONNIERES



## FILTRES

Filtre à huile	tous	X02034
Filtre à air standard	tous sauf 916/748	X02055
Filtre à air K+N à structure métallique, lavable indéfiniment, garantie 1.500.000km, rentre dans la boîte à air d'origine,	tous sauf 916/748	X02059
Filtre à essence		
sur le cadre	Mostro	X02029
sous le réservoir	Mostro	X02031
	tous SS, Paso	X02032
	tous à injection	X02030

## POCHETTES DE JOINTS

Pochette de joints complète	600/750	W02060
Pochette de joints bas moteur, joints plats et toriques uniquement	joints plats et toriques uniquement	
	900 à 916/748	W02061
Pochette de joints culasses, plats, toriques, spis et embases		
	851	W02062
	888/916	W02069
	748	W02090
	900 à 907	W02079
Pochette de joints caoutchouc, spis, toriques, pour moteur complet		
	851/888/748/916	W02065
	900 à 907	W02080

(tous les joints Ducati sont disponible au détail aussi)



Pâte à joint OMNIVISC, utilisée initialement par l'usine sur le SuperMono, puis étendue aux SP, ce produit peut remplacer tous les joints sur toutes les DUCATI de tous les âges. Il s'agit tout simplement de la meilleure pâte à joint que l'atelier a jamais essayé. Surtout, il ne se détache pas à l'intérieur du moteur comme les autres RTV.

UVISC

## ARBRES À CAMES / DISTRIBUTION / SOUPAPES



### Arbres à cames desmodromiques Racing

Gioca-Moto	paire	tous 750/600	W06R49
Vee-Two,	paire		X06002
Gioca-Moto,	paire	tous 900	W06090
Vee-Two,	paire		X06001
Gioca-Moto,	paire	888/916	admiss W06R58
			échapp. W06R63
Vee-Two,	quatre	888/916	complet X06003
Gioca-Moto,	paire	748	admiss W06098
			échapp W06099

### Guides de soupapes, en aluminium bronze, très résistant

	750SS/900SS	admission	X06074
		échapp.	X06073
	tous 4 soup.	admission et échappement	X06075

### Soupape d'admission

32mm	851	W06083
33mm	748	W06096
33mm	888/916	W06085
33.5mm	400/600	W06033
34mm	888/916	W06087
35mm	888/916	W06R54
36mm	916	W06R56
37mm	916/955	W06094
37mm Sports Motorcycles	916/955	X06R58
41mm	tous 750 std	W06035
42.5mm	tous 750	W06R50
43mm	tous 900 std	W06071
44mm	tous 900	W06073

### Soupape d'échappement

28mm	851	W06084
29mm	748	W06097
29mm	888/916	W06086
30mm	888/916	W06R55
30.5mm	400/600	W06034
31mm	916/955	W06R57
31mm Sports Motorcycles	916/955	X06R57
32mm	916/955	W06095
35mm	750	W06036
37mm	750	W06R51
38mm	900	W06072

### Courroie de distribution

	600/750	W06044
	900	W06091
	tous 4-soupapes	W06088

### Cache-courroie en fibre de carbone

la paire	600/750	W06093
	900	W06092

### Poulies dentées de distribution

- en fonte	600/750	W06053
	900 et 4-soupapes	W06078
- en Ergal,	jeu de 4	W06077
	jeu de 6	W06R62
	tous 4-soupapes	

### Manchons des courroies

- en Ergal,	jeu de 4	tous 4-soupapes	W06089
-------------	----------	-----------------	--------



**Echappements TERMIGNONI.** Visible partout sur les 916 d'Usine, ils sont disponibles pour toutes les Ducati soit en version basse (avec cale-pieds passager) soit en version haute (solo). Ils existent en Titane aussi avec un petit supplément (X07108) par rapport au prix du carbone.

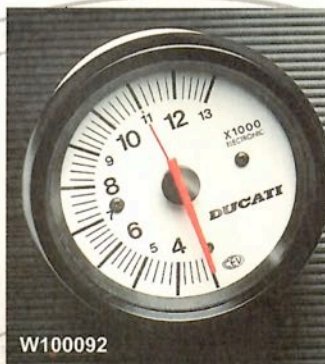
Tarif à la paire.

Carbone, bas	X07100	haut	X07102
Carbone, 916/748	X07104		
Aluminium, bas	X07101	haut	X07103
Aluminium, 916/748	X07105		
Ligne complète,	en Carbone,	sauf 748/916	X07106
	en Aluminium,	sauf 748/916	X07107



### Compte-Tours TERMIGNONI CEV Racing.

Pour jouer avec Chambon et Corser, rien de mieux que le même compte-tours. Compatible avec le tableau de bord des 748/916, cet instrument (W10092) hyper-précis remplace tout simplement l'instrument d'origine. Une version route pour les motos à deux soupapes, SS et Mostro, est également livrable (W10092/1).



### Guidon Haut pour SS X12006

Entre une SS et un Mostro, la conduite avec ce guidon est un régal.



Toujours la même stabilité que la SS d'origine, ainsi que sa protection, avec en prime la maniabilité de la Mostro. Ce kit comporte le « T » supérieur, un guidon, des durites tressées inox d'embrayage et de frein avant, et tous les accessoires de montage. Le rayon de braquage n'est pas perturbé.

Le Titane est 2 fois plus léger que l'acier pour une résistance généralement supérieure, il est utilisé pour le freinage, les suspensions, les commandes. L'Ergal est carrément 3 fois plus léger que l'acier, il convient parfaitement aux applications faiblement stressées.

Nous commercialisons des kits de visserie pour diverses zones d'application pour les SS, les Mostro et les 748/916 à partir de 500F TTC, demander la liste.

Visserie  
en Titane,  
en Ergal.



### Boîte à air en Fibre de Carbone. W18086



Pièce magnifique pour 748/916 qui remplace tout simplement la pièce d'origine et qui reçoit tous les mêmes éléments. Hyper-rigide, très léger.

### 'T's de Fourche à déport réglable pour SS et Mostro. X14016

Véritable révolution pour des machines de course, les « T » permettent de varier le comportement de la machine. Avec peu de cales, machine courte et « nerveuse », puis plus longue et plus stable avec les cales en place. Cette dernière configuration convient bien aux Mostro.



Roues MARCHESINI en Magnésium. Utilisées sur les motos d'Usine en WSB, les roues MARCHESINI luttent efficacement contre le poids non-suspendu. Elles pèsent environ 60% du poids des roues d'origines. Livrables en trois ou cinq branches creuses selon les goûts, elles confèrent une agilité foudroyante à la moto. Vélo déjà, votre DUCATI vous étonnera encore.

Roue avant/5 3.50x17

SS/888/M -1993	X15029
SS/888/M 1994-916/748	X15030
	X15027



Roue arrière/5 6.00

SS/888/M	X15029
porte-couronne	X15030
916/748	X15027

(trois branches, même références /3, même)

# TUNING

### Le bac à huile

se monte sous le moteur conformément au règlement WSBK 1996, il peut s'adapter sur les carénages d'origines moyennant une découpe. W18182/1

voir la moto de  
Stéphane Chambon  
en page 2



Fibre de Carbone  
pour 748/916

Les pédales et cale-pieds sont en Ergal, réglables toujours par excentrique, leurs platines carrément en fibre de carbone. Un ensemble magnifique, la sélection est inversée. Le garde-boue bas se monte sous le bras oscillant moyennant deux percements pour protéger dessous de l'échappement et donne une ligne encore plus trappue à la moto.





**Tête de fourche GIOCAMOTO** en Fibre de Carbone. Complétée par sa petite bulle transparente, ce carénage pour Mostro vous garantit 30kmh supplémentaire de confort, sans nuire à la tenue de route. La qualité du carbone est excellente, la coupe et la trame de la fibre sont particulièrement réussies. **W18191**

**Tête de fourche à Double Optique VENOM** en ABS. Pour guère plus que le prix du phare d'origine, voici un produit de qualité avec deux phares de 35W qui donne un éclairage parfait. Facilement adaptable sur la Mostro, il est livré avec une bonne finition en ABS rouge, mais peut être peint. **X18069.**



**Saut-de-Vent** en fibre de carbone de GIOCAMOTO, se monte directement sur le phare pour plus de confort au delà de 120 Km/h. **W18084**



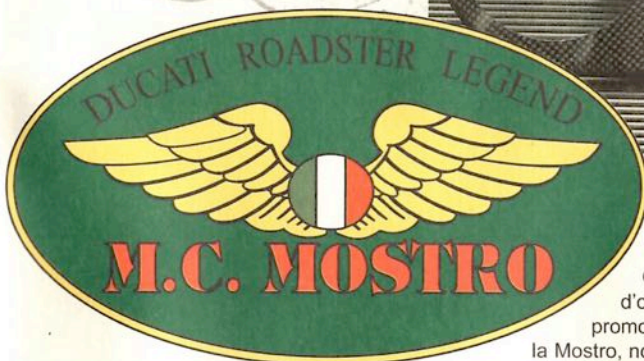
Rugby Shirt, qualité CINQ NATIONS. Faites-vous passer pour un employé de la maison sans avoir à écouter le patron, et faites-vous passer pour un joueur Inter sans avoir à affronter Lomu. Elin est habillée par **HAMBRO** Made in G.B., réputé pour l'indestructibilité de leurs vêtements. En coton le plus épais qui existe chez le fabricant, réservé aux équipes Inter, ce maillot est brodé devant et derrière, les épaules sont quadrillées et doublées à l'intérieur. Vêtement parfait pour les mi-saisons.

Taille M (60-70kg) **X19008**  
Taille L (70-80kg) **X19009**  
Taille XL (80-90kg) **X19010**

# 1997



Compte-tours  
Mostro  
(voir page 32)



M.C. Mostro, le Moto Club Français pour les amoureux du 'Roadster Legend'.

Ce club a pour vocation d'organiser et de promouvoir tout ce qui touche la Mostro, notamment à travers sa revue, et s'intéresse aux concurrences et

aux courses. Une belle initiative, vous pouvez y adhérer en contactant : François BERNINI, 63, rue Edgar Degas - 95580 MARGENCY - Fax : 01 39 59 67 20

**Boîtiers d'allumage à programmation spécifique.**

Le boîtier d'allumage d'origine des modèles à deux soupapes n'est pas fait pour le V-Twin, mais pour une large gamme de motos japonaises à l'origine.



**AL-9000 vers. 1.1**

Sa courbe d'avance n'est pas du tout adaptée au moteur DUCATI à bas régime, ce qui explique les instabilités et les à-coups lorsque certaines DUCATI sont conduites sur un filet de gaz.



pour tous SS et MOSTRO

Avec ces boîtiers spécifiques, les courbes d'avance sont destinées aux DUCATI et rien d'autre. Ils procurent une souplesse, une onctuosité et un agrément frappants qui révolutionnent la conduite en ville et à mi-régime. Aucun autre réglage n'est nécessaire. **W09098**, deux en sont nécessaires pour une moto.



## TRANSMISSION SECONDAIRE

Chaîne arrière, marque DID,	520VL	la meilleure qualité et longévité disponible, le même type, modèle et qualité que l'origine.			
		tous	96, 98, 100	Maillons	X04002
		tous	110	Maillons	X04013
	525VL	916	94	Maillons	X04022
Couronne arrière en acier	37 dents, chaîne 520		SS/M/888/851		X04004
	38 dents				X04014
	39 dents				X04007
	40 dents				X04003
(d'autres dentures sur demande)	38 dents, chaîne 520		906/750S/Paso		X04005
	40 dents				X04006
Couronne arrière en Ergal	36 dents, chaîne 520		748/916		W04136
	37 dents				W04137
	38 dents				W04138
	39 dents				W04139
	37 dents, chaîne 520		SS/M/888/851		X04R85
	38 dents				X04R86
(d'autres dentures sur demande)	39 dents				X04R87
	40 dents				X04R88
Cache pignon sortie de boîte en fibre de carbone			600 et 750		W04135
			tous sauf 600/750		W04134
Porte-couronne arrière pour 748/916 en Duralumin ; ce moyeu permet d'utiliser des couronnes plus simples et moins chères.			RENTHAL		X04011
			A.F.A.M.		X04026
Couronne spéciale, Porte-couronne toutes dentures disponibles, Ergal	ex. 39 dents	520	RENTHAL		X04012
	ex. 39 dents	520	A.F.A.M.		X04027
Pignon de sortie de boîte	15 dents, chaîne 530	900ie			X04001
	15 dents, chaîne 520	750S			W04063
	15 dents, chaîne 520	750 Paso			W04092
	15 dents, chaîne 520	907ie			W04128
	15 dents, chaîne 520	SS, M, 4-soupapes			W04082
	14 dents, chaîne 520	SS, M, 4-soupapes			W04R98
	15 dents, chaîne 525	916SP			W04049
	14 dents, chaîne 525	916SP			W04050



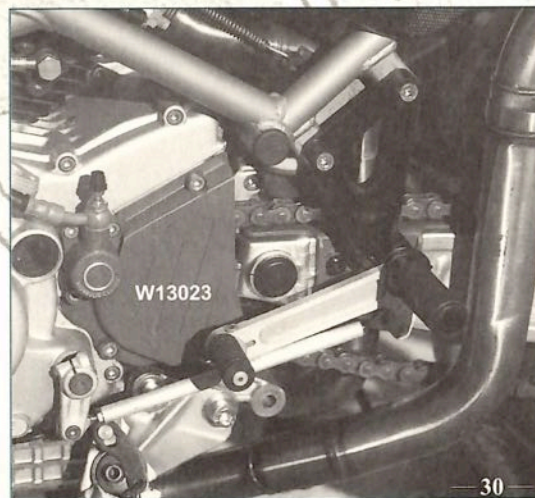
Le kit chaîne est souvent commercialisé sous forme de 'blister'. Nous stockons tous les éléments au détail afin de répondre plus facilement aux demandes de braquets différents.

Nous livrons exclusivement de la chaîne DID de type « VL » car elle est la meilleure du marché ; en matière de longévité, elle est incomparable.

Quand vous comparez un 'kit' avec notre matériel, n'oubliez pas que c'est la qualité de la chaîne qui détermine le prix. Méfiez-vous donc des fausses économies.

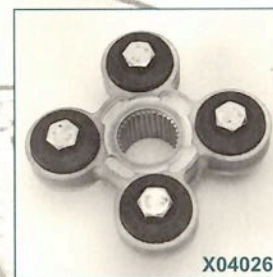
Les couronnes en Acier ont une longévité supérieure à l'Ergal d'environ 60%.

La transmission secondaire doit être lubrifiée avec une graisse appropriée (pour joints toriques) au moins une fois par semaine, et une fois par jour quand il pleut. Il est possible de doubler la vie de ces éléments moyennant une attention régulière.



## GUIDONS / LEVIERS À MAIN / POIGNÉES

Guidons bracelets, paire	40mm, standard	750S	W1203
	40mm, avancé		W12R
	41.7mm, standard	900SS → 1990	W12R
	41.7mm, avancé		W12R
	50mm, standard	tous SS 1991 →	W1203
(convient aussi pour SS Racing)	50mm, standard	851/888	W1203
Guidon	standard	Mostro	W1203
Poignée de gaz rapide	(standard sur 888)	851/888	W1203
Poignées en mousse, à bulle fermée, les meilleures que nous ayons trouvées, collent bien à la main, ne s'usent pas, ne prennent pas l'eau			
	- noires	tous modèles	X1200
Embouts de guidon, plastique noire, extensibles, paire		tous SS/888	W1203
Levier de frein et d'embrayage, noir, standard		tous sauf SP	W1203
Levier réglable, type SP, se monte sur tout maître-cylindre Brembo, très confortable			
	- frein	tous modèles	W1612
	- embrayage	tous modèles	W1612



## CALE-PIEDS / COMMANDES À PIED

Jeu de cale-pieds / pédales avec supports sur cadre, le tout en Ergal anodisé, usiné CNC, avec cale-pieds réglables sur excentriques.

tous SS 1991 →	W13020
Mostro monoplace	W13023
851 → 1991	W13012
888 1992 →	W13018
748 / 916 Route	W13024
748 / 916 Racing (sélecteur inversé)	W13022





Par souci de place,  
ce catalogue ne représente que  
40% de nos références  
les plus courantes.  
Alors si vous ne trouvez pas  
ce que vous recherchez,  
posez la question...

## CIRCUIT ÉLECTRIQUE / DIVERS

### Commodo de guidon

	gauche	droit
tous SS/888/851	W09066	W09067
Mostro	W09100	W09101
748 / 916	W09102	W09103

### Batterie YB16ALA2

Shifter électronique, coupe l'allumage au moment de  
changer de vitesse, sans utiliser l'embrayage. Racing

### Roue libre à galets pour engrenage démarreur

tous sauf Paso	X09009
tous SS	W09106
888 / 748 / 916	W09107
600 / 750	X09073
851 / 900 / 888 / 748 / 916	X09072

## CADRE / BRAS OSCILLANT / POTENCES

Demi-cadre arrière monoplace en aluminium

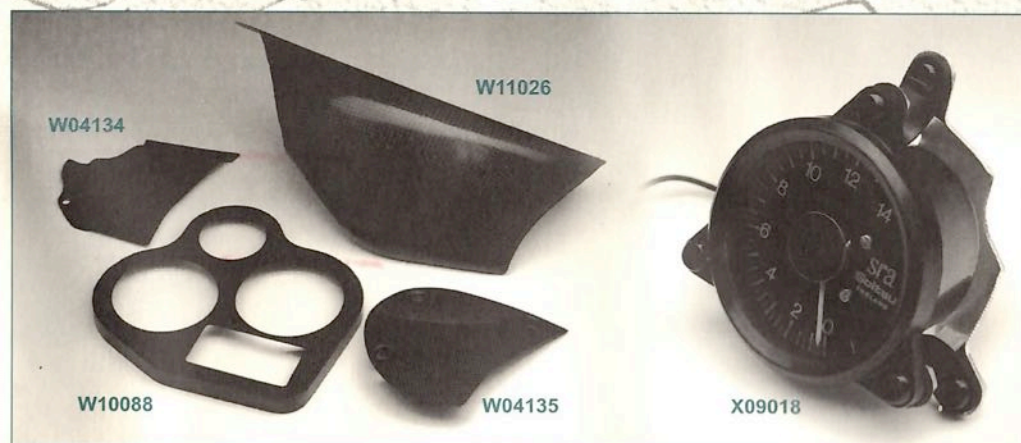
Bras oscillant en aluminium, complet avec broche

Embouts de bras oscillant, fibre de carbone, paire

Potence/convoyeurs d'air en fibre de carbone

Cache bras-oscillant, banane en carbone

888 1992 →	W11023
600/750SS	W11025
851/888/900M	W11027
851/888 Racing	W18055
748 / 916	W11026



## EMBRAYAGE

Ensemble noix et cloche d'embrayage, avec plateau d'appui et cuvettes des ressorts, le tout  
en Ergal anodisé, plus léger et moins bruyant que l'origine tous à sec

W03R29

Couvercle d'embrayage en fibre de carbone

- version fermée pour route

tous à sec

W03046

- version ouverte, Racing

tous à sec

W03042

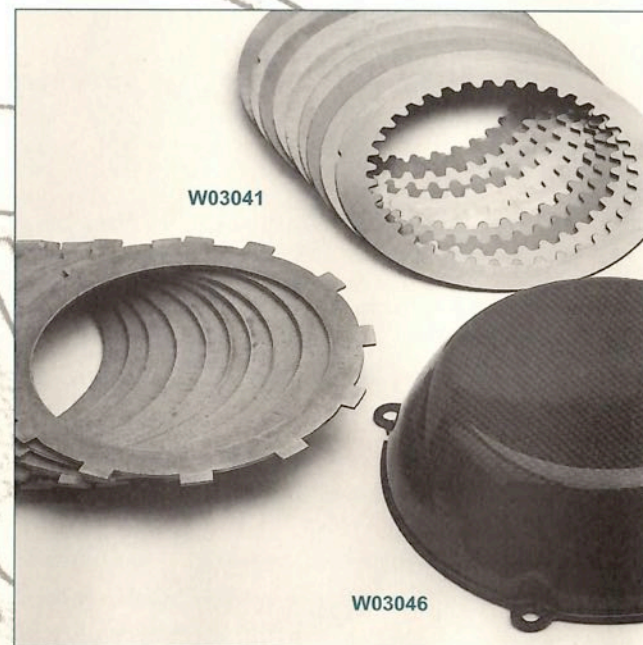
Durites d'embrayage, voir section 'Durites de Frein', page 24

Embrayage complet SURFLEX renforcé, kit disques acier et garnis 600/750 à huile W03003

Embrayage complet SURFLEX renforcé, kit de disques acier et garnis,  
résiste mieux au patinage et élimine le broutage

tous à sec

W03041



Bête noire depuis  
quelques années, le  
broutage au démarrage des  
embrayages à sec provient  
de la vibration et de la  
résonance des disques  
lorsque ceux-ci commencent  
à entrer en contact.

L'usine a tout essayé à  
niveau du panachage des  
différents types de disques,  
des épaisseurs etc... sans  
jamais aller au bout du  
problème ; SURFLEX propose  
un kit de disques 'frittés'  
d'une matière et d'une  
épaisseur différentes qui se  
montent rapidement à la  
place des origines, et qui  
guérissent définitivement les  
problèmes des embrayages à  
sec.

## INSTRUMENTATION

### Compteur de vitesse

SS/851/888

W10R04

### Compte-tours Végia, blanc

à câble

SS/851/888

W10003

électronique, Racing

888/748/916

W10092

Enjoliveur tableau de bord en fibre de carbone, se monte sur la mousse d'origine  
et sous les instruments

SS

W10087

851/888/900SS95

W10088

Tableau de bord d'origine en carbone Mostro

W10036

Support compte-tours et informatique en fibre de carbone  
pour machines Racing.

851/888

W10030

Elément potence sur cadre, carbone

748/916 Racing

W18150

Support d'ordinateur, carbone

W18151

Support d'instruments, carbone

W18153

Compte-tours Racing SCITSU avec montage-souple incorporé, instrument d'une grande précision,  
robuste et simple.

tous 2-soupapes

X09017

tous 4-soupapes

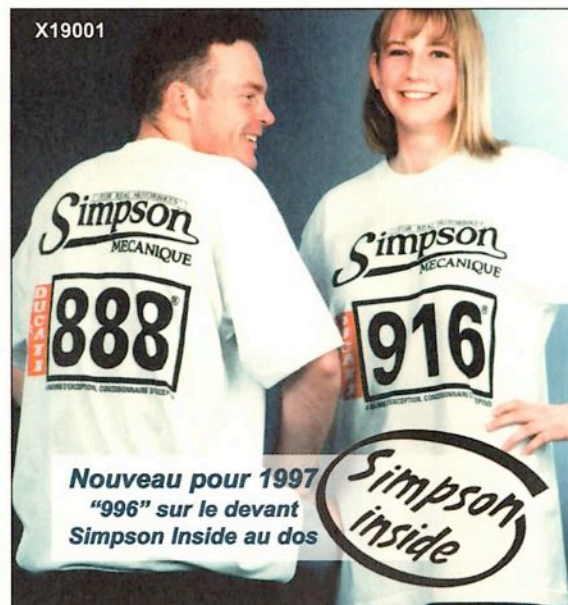
X09018



**Compte-tours électronique** à tableau-de-bord en fibre de carbone, spécial à lecture LED

Mostro

W10089



## VÊTEMENTS / BÉQUILLES / DIVERS

**Tee-Shirt SIMPSON MECANIQUE**, la meilleure qualité que nous ayons pu trouver  
gris chiné 100% coton - Made in USA, noir et rouge.

X19001

**Béquille arrière à roulettes**, rouge, spécifier modèle pour déterminer prise sur 'V' ou 'patin'

W19005

**Béquille arrière à roulettes**, 748 / 916, type FG en tubulure de 40mm, pour plus de rigidité, rouge

W19012

**Béquille avant articulée**, prise sous le T inférieur, permet de travailler sur roue et fourche, à roulettes, rouge - (sur 748 / 916, modif. nécessaire) tous modèles

W19002

**Béquille avant simple**, prise sous les fourreaux pour travail sur la roue et les freins.

tous modèles

W19008

**Housse de moto**, imprimé DUCATI, enveloppe ergonomique aux formes de la machine, protège de la poussière, des chats, et des regards... rouge

W19011

jaune

W19013

**Autocollant SIMPSON MECANIQUE**, découpé au laser en lettres individuelles, couleur argent, vendu prix coûtant,

17 cm

X19003

30 cm

X19002

### Carbone ou Résine ?

Certains fabricants s'amuse à faire de la fibre de carbone qui ne l'est pas vraiment.

Il s'agit plutôt du maquillage en carbone d'une pièce en polyester.

Ils rajoutent une bonne dose de résine, hop, un peu de vernis pour faire joli, bing, et un coup de peinture noire à l'intérieur pour faire plus propre.

Le carbone chez GIOCAMOTO est réalisé soit par MS Production (regardez les motos d'usine, leur nom est partout) soit par Aerocompositi di Roma; c'est du vrai carbone, travaillé comme il se doit, très souvent en autoclave, le rapport qualité-prix est imbattable.

## PHARE / FEU ARRIÈRE

Phare

W09093

748 / 916

Feu Rouge complet

W09093

W09060

851 / 888

W09060

W09047

SS→91

W09047

W09060

SS 91→

W09060

W09059

Paso

W09059

X09012

Mostro

W09012

Glace de phare

X09012A

Mostro

W09012A

Enjoliveur chromé

X09012A

Mostro

W09012A

Corps de phare, en fibre de carbone

Mostro

W09012A

Pattes de phare, fibre de carbone

Mostro

W09012A

Cache-cadre arrière, bec de canard, carbone.

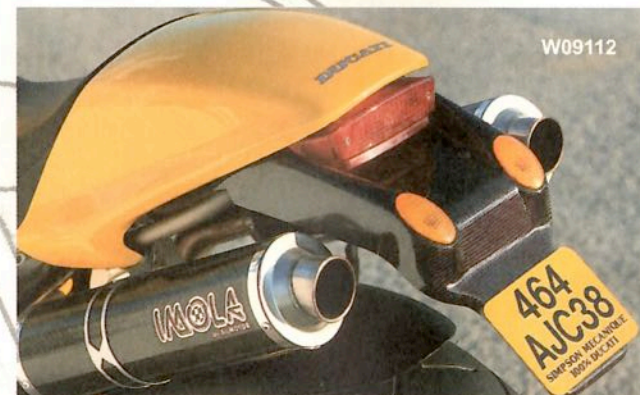
Mostro

W09012A

**Porte-plaque, support-clignotants** et éclairage de plaque, le tout sur un beau support en Inox, encombrement réduit au strict minimum

Mostro

X09089



**Carénage arrière de Mostro**, en fibre de carbone, avec clignotant incorporés, convient pour tous échappements, peut également recevoir l'éclairage de plaque d'origine, une très belle pièce.

W09112



**Potence et coque de phare** complet en carbone, remplace toute la coque-porteuse aluminium d'origine, très belle pièce,

748 / 916 - (phares en sus)

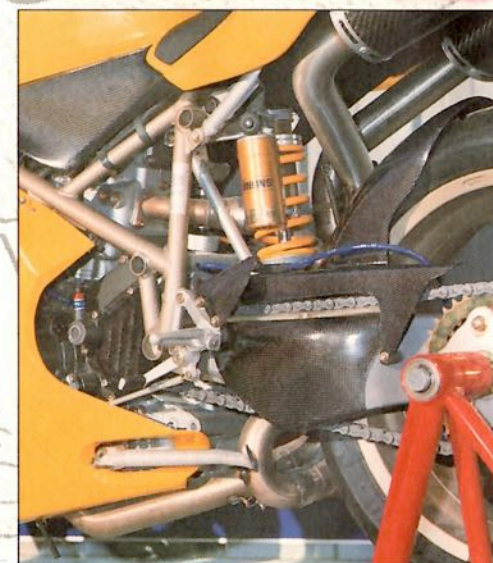
W09112

**Porte-plaque arrière** en fibre de carbone,

748 / 916 - copie de l'origine, genre SP

W09112

## GARDE-BOUES



**Garde-boue arrière avec garde-chaîne**,

le tout en fibre de carbone, les meilleurs du marché

916 version enveloppante

X1806

748 version enveloppante

X1806

748 / 916 GIOCA, plus petit, à lame plate

W181

**Garde-chaîne arrière** avec cache-durite, carbone

748 / 916

W180

**Garde-boue avant**, fibre de carbone

SS/851/888

W180

Mostro, FUN

W180

Mostro, origine

W180

748 / 916

W180

Paso/S/SS av 91, polyester

W180

**Garde-boue arrière**, fibre de carbone

600 Mostro

W180

600 / 750 / 900SS 1991 →

W180

851 / 888 / M900→1995

W180

900M 1995→

W181

**Garde-boue sous le bras-oscillant**, carbone

851 / 888 / 900M

W180

750 / 900SS

W180

748 / 916

W181



W17072

W09088

X09088

W18115

S072870

W09111

W18099

W18115

W18090

W18085

## POUR UNE **DUCATI** NEUVE, ON NE S'ARRÊTE PAS AVEC LA CAISSE

**Nous vendons du neuf** en tant que Concessionnaire du réseau SIMA - le seul à ne faire que DUCATI.

Alors que le monde de la moto s'oriente de plus en plus vers un système de « Transitaire de caisses », nous essayons de fournir à nos clients une approche différente basée sur 14 ans d'expérience sur les motos DUCATI et sur l'extrême compétitivité de nos propositions.

**Nous vous livrerons une moto parfaite**, montée correctement et qui fonctionne comme il se doit dès le premier kilomètre.

**Si vous recherchez** de l'occasion, notre réputation nous oblige à sélectionner rigoureusement les motos. Il s'agit le plus souvent de motos entretenues chez nous.

**Pour le Dépôt-Vente**, notre clientèle est très ciblée ; elle s'adresse à nous uniquement pour parler de DUCATI. Nous enregistrons beaucoup de demandes de la part de clients à la recherche de DUCATI d'occasion. Si vous voulez vendre la vôtre, nous pouvons vous aider - à condition que votre machine réussisse l'examen de passage, sans concession.

## LA MOTO DIFFÉRENTE DÈS LE DÉPART, FAITE SUR MESURE POUR VOUS

Nous faisons des « packages » très compétitifs sur la moto neuve équipée dès la livraison. Il y a des modifications utiles et efficaces que vous seriez amenés à faire de toute façon, alors laissez-nous vous livrer votre machine préparée.

### A droite et à gauche

L'EPROM Simpson Inside élimine l'hésitation d'origine à 7.000 tours. Les durites de frein et d'embrayage en Kevlar et Ergal (W16099, W16115) rendent les commandes plus fermes.

Les plaquettes avant et arrière (X16001 et X16018) plus tendres transforment le freinage, la bulle haute (X18065) donne 30 km/h de confort supplémentaire. L'amortisseur de direction (W14077) permet plus d'attaque sur les bosses et les caches en carbone (X18066) peaufinent la silhouette des convoyeurs d'air.

L'arrière du moteur et l'amortisseur sont enfin protégés par le garde-boue arrière (X18063) en carbone, alors que l'esthétique générale est dynamisée par le garde-boue avant (W18095).

Le creux du carénage (W18088), la porte-plaque (W09091), la boîte à air (W18086), les protections des pieds (W07238), le protège-bras-oscillant (W11026), et le cache-pignon (W04134) sont tous réalisés en fibre de carbone. Béquille FG (W19012).





## PISTONS / CYLINDRES / SEGMENTS

### Piston complet

82mm h.compression	kit 540cc / 400	W05089
86mm h.compression	kit 680cc / 600	W05120
88mm standard	tous 750 à air	W05028
88mm standard	tous 750 à huile	W05107
88mm h.compression	tous 750 à air	W05R51
88mm h.compression	tous 750 à huile	W05111
90mm h.compression	kit 783cc / 750 à air	W05075
90mm h.compression	kit 783cc / 750 à huile	W05104
92mm standard	tous 900	W05079
92mm h.compression		W05R71
92mm standard	851	W05099
92mm h.compression		W05R55
94mm h.compression	kit 940cc / 900	W05108
94mm standard	888	W05101
94mm h.compression	20mm	W05R65
94mm h.compression	OMEGA	X05R65
94mm h.compression	kit 940cc / 900	W05108
95mm h.compression	kit 906cc / 888	W05R53
96mm h.compression	kit 955cc / 916	X05R66
96mm h.compression	kit 980cc / 900	W05124
	OMEGA	

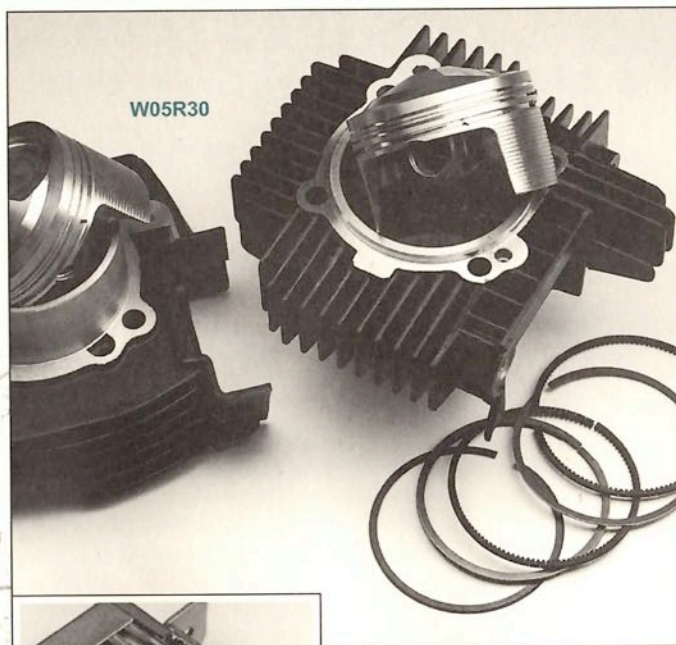
### Ensemble Piston/Cylindre

Kit complet 540cc	tous 350 / 400	W05R33
Horizontal, standard	tous 600	W05133
Vertical		W05132
Kit complet 680cc	tous 600	W05114
Kit complet 817cc	tous 748	W05129
Kit complet 853cc	tous 748	W05130
Horizontal, standard	tous 750 à air	W05027
Vertical		W05025
Horizontal, standard	tous 750 à huile	W05105
Vertical		W05106
Kit complet 783cc	tous 750 à huile	W05103
	tous 750 à air	W05R30
Horizontal, standard	tous 900	W05109
Vertical		W05110
Kit complet 940cc	tous 900	W05081
Kit complet 980cc	tous 900	W05123
Kit complet h.compression	tous 851	W05R60
Kit complet h.compression	tous 888 en 20mm	W05R59
Kit complet 906cc	tous 851/888	W05R52
Kit complet 955cc	tous 916	W05118
Cylindre 96mm	kit 955 / 916	W05131

### Segments

Nous pouvons livrer des segments pour tous les pistons listés ci-dessus, et nous stockons les références les plus courantes. Nos tarifs sont très compétitifs - voici quelques exemples à titre indicatif.

88mm 750 standard	le jeu de trois	W05029
92mm 900 standard		W05080
92mm 900 h.compression		W05R56
94mm 888 standard		W05102



### Pistons COSWORTH

pour SS et Mostro.  
Profitez de la technologie de la Formule 1 avec ces pistons haute-compression forgés pour le moteur des 900SS, 900 Mostro et leurs « Kits », parfaits pour les courses d'endurance, La Bataille des Twins, BEARS, ou même la route boostée. Tarif à la paire, complets avec axe et segments.

92mm - 900 cm <sup>3</sup>	X05R68
94mm - 944 cm <sup>3</sup>	X05R70
96mm - 980 cm <sup>3</sup>	X05R72

« There is no substitute for litres »  
Ce vieux proverbe anglais se traduit par  
« plus de diamètre égal plus de plaisir »,  
et se concrétise par les kits cylindre-piston  
pour booster les DUCATI.

Tous les kits sont fabriqués par les manufacturiers de la pièce d'origine, à savoir Mondial, Gilardoni, Borgo ou Asso. Ils sont donc d'une qualité irréprochable et réalisés dans les mêmes moules et sur les mêmes machines que les équipements standards, loin donc des adaptations hasardeuses que l'on associe avec la notion du 'kit'.

Les moteurs DUCATI encaisse ce genre de transformation sans difficulté, et l'augmentation de la cylindrée se fait rapidement et sans modification - un peu comme si les pièces étaient d'origines.

Pour l'épreuve ultime de la compétition en endurance, les OMEGA ou COSWORTH sont imbattables. Tous deux sont de vrais pistons forgés réalisés dans du RR58, un alliage de Rolls-Royce qui est la référence en matière de piston.

## MOTEUR GÉNÉRAL / BIELLES / VILEBREQUIN

Durites d'huile moteur, en KEVLAR et ERGAL  
Radiateur d'huile

900SS/888	W1612
900 Mostro	W1612
748 / 916	W1611

### Alimentation des culasses

851/888	W1613
748/916	W1611

(Existe aussi en INOX tressé - Nous consulter)

Paire de bielles 'CARILLO' forgées Racing,  
sans doute les meilleures du monde

tous 600 et 750	X05R2
tous 900	X05076
851/888 21mm	X05098
851/888 20mm	X05R4

### Paire de bielles TITANE Racing.

avec fixations Cosworth réutilisables,  
350grs pièce, 916 ou 955.

X05116

Vilebrequin Racing, allégé et poli 888 / 851  
916

W05R7  
W0511

### Volant moteur Racing, sans démarreur

888 / 916

W05R5

### Roulement de vilebrequin d'origine

- petit tous  
- grand tous

X0508  
X0501



Venez nous voir

du 26 Septembre  
au 6 Octobre 1997 - PARIS



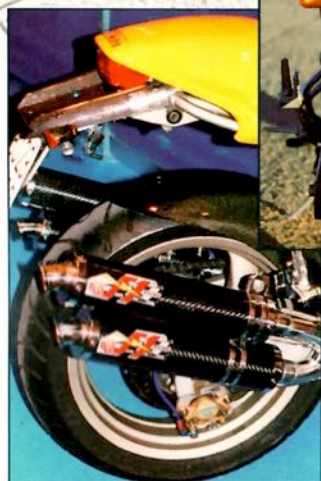
# ECHAPPEMENTS "F1" DI GIOCAMOTO



## - LE SUR-MESURE AU PRIX DU PRÊT-À-PORTER

Avec pas moins de VINGT-QUATRE variantes de ligne complète déjà pour Mostro, entre les versions hautes, basses, deux-dans-deux, deux-dans-un, rondes, ovales, aluminium, ou carbone, il y a quelque part chez « F1 » le système qu'il vous faut pour votre DUCATI.

La gamme « F1 » allie budget, performances et qualité de finition dans la plus grande gamme d'échappements DUCATI au monde - de la Paso, Cagiva Eléphant etc à la 916. Les systèmes sont tous en Inox et faits d'éléments modulaires qui permettent de transposer les silencieux sur plusieurs modèles, ou du haut en bas, en ne changeant que les coudes d'entrée.

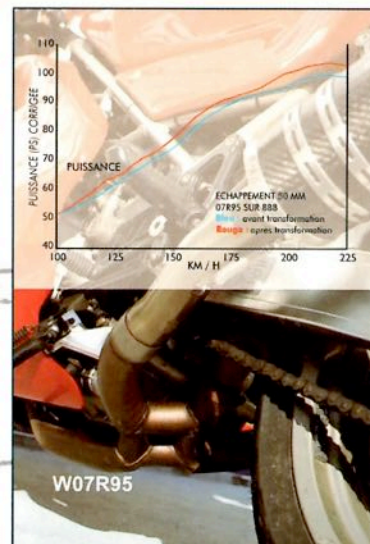


à gauche

Double silencieux  
« Four »  
de Mostro

W07999

*Chaque silencieux  
« F1 » existe  
en deux versions,  
HOMOLOGUE C.E. ou  
RACING, merci de  
préciser votre choix lors  
de votre commande*



Des gains énormes, réguliers et exploitables sont disponibles avec la tubulure de la SP3 montée sur une 888 ou 851 - soit jumelée avec du "F1" en 50mm, soit avec du IMOLA (S072700).



Ligne 2-1 complète	Ligne 2-2 complète basse	Ligne 2-2 complète haute	Ligne 2-2 seul	Modèle	Matière	Silencieux Bas sur tubulure d'origine	Silencieux Hauts sur tubulure d'origine	Silencieux Bas sur tubulure "Big Bore"	Silencieux Hauts sur tubulure "Big Bore"
W07264	W07260	W07262		600/750 M	Aluminium	W07172	W07326		
W07224	W07218	W07222		900 M	Aluminium	W07172	W07326		
W07200				600SS	Aluminium	W07149			
				750 Paso	Aluminium	W07156			
W07178			W07269	750SS	Aluminium	W07145			
W07181			W07259	900SS	Aluminium	W07135		W07130	W07125
W07123			W07296	851/888	Aluminium	W07135		W07130	W07125
		W07235/7		748	Aluminium		W07233		
		W07235		916	Aluminium		W07233		
				Eléfant 650	Aluminium		W07075		
				Eléfant 900ie	Aluminium		W07153		
W07265	W07261	W07263		600/750M	Carbon	W07171	W07322		
W07225	W07219	W07223		900M	Carbon	W07171	W07322		
W07201				600SS	Carbon	W07150			
				750 Paso	Carbon	W07164			
W07180			W07269	750SS	Carbon	W07146			
W07182			W07259	900SS	Carbon	W07134		W07129	W07126
W07124			W07296	851/888	Carbon	W07134		W07129	W07126
		W07234/7		748	Carbon		W07232		
		W07234		916	Carbon		W07232		

La vente en France d'un Echappement RACING pouvant être adapté sur un échappement réceptionné au titre du code de la route est subordonnée à la présentation de la licence FFM et confirmée sur un bon de commande spécial. (arrêté du 20/02/1991)

