

100
PAGES

Moto revue

motorevue.com

Nouveautés 2011 C'est vraiment du lourd!

Ducati défie la Vmax avec la Vyper



Ducati
848 Evo

Interviews

- Christophe Guyot boss du GMT 94
- Frédéric Fourgeaud patron de la Sima



Suzuki GSX-R 600



Triumph Tiger 800



Essais

- Yamaha FJR 1300 AS/Honda VFR 1200 DCT
- Suzuki Bandit 1250, Benelli Tre-K 899
- Essai tourisme : le Beaujolais en Yamaha Fazer8 et Aprilia Shiver 750 GT ABS



Sport

- Rossi signe chez Ducati
- Lorenzo impérial à Laguna Seca et Brno
- Endurance : 74^e Bol d'Or

L 15877 - 3099 - F. 3,20 €

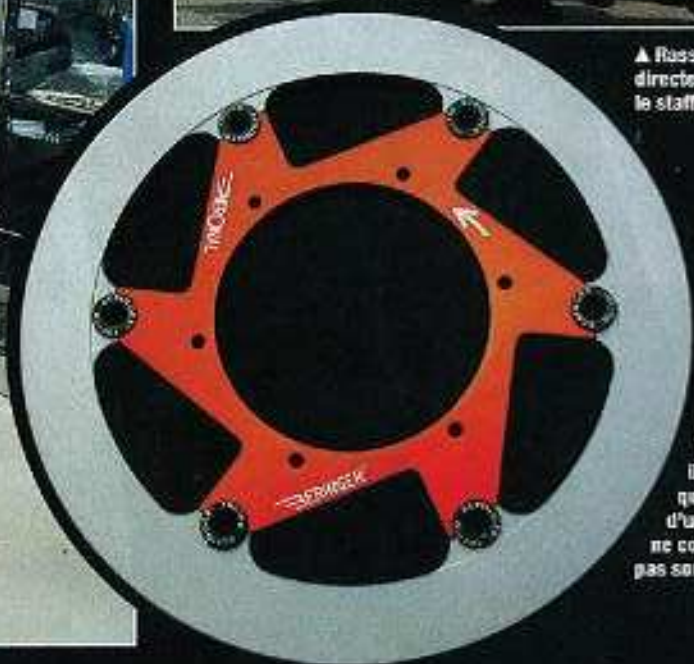
26 août 2010
EIMS/SJL
ISSN 1120-3899
NO. 1314 2010 4114
MAG. 2010/10 15877
999 5182



▲ Magie de Panodisation qui transforme la matière en même temps qu'elle la protège. Sans oublier, au final, le large choix proposé au consommateur.



▲ Rassemblé autour du directeur, Étienne Bocard, le staff de l'usine Beringer.



◀ Un disque Beringer en fonte balais avant tout les idées reçues. Pas plus lourd qu'un disque inox, il prouve également que la ventilation d'un disque ne conditionne pas son efficacité.

Le nom de Beringer résonne dans le monde motard comme un synonyme de qualité, de pureté et de rareté mécaniques en matière de systèmes de freinage. Pourtant, cette société française est assez méconnue du grand public. À l'heure de son rachat par un grand équipementier automobile, nous avons décidé de faire un point complet sur le savoir-faire et les projets de la marque. Par Enguerrand Lebec.

LA COMMUNICATION n'est – pour le moment – pas le point fort de la marque Beringer, dont les systèmes de freinage moto existent depuis 1965. Et pourtant, Beringer possède une assise solide dans l'inconscient collectif motorard. À la seule évocation de ce nom, l'idée d'orfèvrerie mécanique s'impose à l'esprit. Et la puissance de l'image nous suggère instantanément ces fameuses pièces rouges et ces disques non ventilés qui constituent la signature du constructeur français. Mais à côté de cette image aussi flatteuse que loueuse, Beringer a jusqu'à présent développé son activité dans une confidentialité non souhaitée, mais assumée et même presque entretenue par son créateur, Gilbert Beringer, inventeur des systèmes brevetés qui ont fait le succès de la marque. Le rachat de l'entreprise en juillet 2009 par Emilio Di Serio, président de Saint-Jean Industries, va donc peut-être changer les choses. Aux prises avec une volonté et une nécessité d'industrialiser ses produits, Gilbert Beringer cherchait en effet depuis quelque temps un partenaire dont les compétences industrielles seraient à la hauteur de la qualité de ses produits. Saint-Jean Industries, grand équipementier automobile français, inventeur du procédé Cobapress (MDF : procédé hybride consistant à forger une préforme de fonte) et sous-traitant pour les constructeurs motos, fut rapidement sur les rangs. Et la société internationale a réussi le tour de force de convaincre Gilbert Beringer de lui céder la partie freinage terrestre de son activité, tout en accordant au créateur historique de la marque une licence d'exploitation gratuite des dix brevets qu'il détient. D'un côté, Saint-Jean Industries s'offrait donc une partie manquante dans ses activités de constructeur de trains roulants et de l'autre, conservait le concours éclairé d'un consultant hors pair en la personne de Gilbert Beringer, éminence grise et créateur

UN DÉFI DE TAILLE

historique de la marque. Un joli coup. Installés à Saint-Jean d'Ardières, au nord de Lyon, à deux pas du site historique de Saint-Jean Industries, les nouveaux locaux de Beringer diffusent une clarté ordonnée et apaisante, exhalent une odeur de neuf et de propre qui colle bien à l'image que l'on se fait de la marque. Et c'est sur cette image que Beringer va devoir amorcer le virage plébeu de l'industrialisation. « En réalité, nous devons parcourir le chemin inverse de beaucoup de marques qui, leur production en place, doivent convenir de la qualité de leurs produits », souligne Jean Vilgnaud, fraîchement promu directeur commercial. Et le défi est de taille. Car Beringer souhaite développer une nouvelle gamme de produits moins chers, tout en conservant la philosophie et la qualité maison. La société voudrait également trouver un partenariat avec un constructeur de renom dans les deux ans à venir. Une ambition impensable du temps de Gilbert Beringer, où toute la production était sous-traitée dans plusieurs entreprises françaises. Épaulé par la force de frappe industrielle de Saint-Jean Industries, le premier défi de Beringer est de recueillir une bonne part de sa production



▲ Beringer, c'est aussi l'art de la personnalisation. Outre les coloris, on peut aussi choisir la forme et la longueur de ses leviers. Le luxe, quoi !



▲ Le système « le Board » permet de protéger le disque de tout impact éventuel et se montre utile et efficace en tout-terrain.



◀ Avant d'être réglées, les pièces passent trois quarts d'heure dans un four à 50 °C afin qu'elles ne soient pas humides.

Beringer en quelques chiffres

1985 : date de création de la marque par Gilbert Beringer

2009 : en juillet, rachat par Saint-Jean Industries et création de Beringer SA

2009 : chiffre d'affaires d'1,1 millions d'euros

10 : nombre de brevets détenus par Beringer

99 % : les produits Beringer sont recyclables quasiment dans leur intégralité



◀ Ci-contre, l'étrier Aerotec haut de gamme. Ci-dessous, l'étrier de la nouvelle gamme, moins chère. L'esprit du produit perdure. ▼

QUELQUES RECETTES SIGNÉES BERINGER

La marque a construit son image de qualité sur une dizaine de brevets déposés par Gilbert Beringer lui-même. Ces brevets constituent le noyau dur qui régit les performances de tous les produits. Premier d'entre eux, l'articulation sur roulement du maître-cylindre. À l'inverse de la plupart des maître-cylindres de la production qui poussent directement sur le piston, ce système possède un roulement qui fluidifie le mouvement, favorisant le ressenti et la performance. Il en résulte plus d'efficacité avec moins d'effort, puisque la perte en frottement est réduite. La réduction de la perte autorise l'usage de pistons d'étrier de moindre

diamètre, nécessitant moins de pression pour être efficaces. Du côté du disque, Beringer est le seul à travailler la fonte. Freiner, c'est transformer de l'énergie cinétique en chaleur, et la fonte est l'un des meilleurs matériaux en matière de capacité thermique. C'est aussi pour optimiser l'absorption de chaleur que les disques Beringer sont épais et non ventilés, car les plaquettes en métal fritté ne nécessitent pas forcément de disques ventilés. Autre atout de ces disques, une piste de freinage étroite induisant une homogénéité de vitesse entre l'intérieur et l'extérieur de la piste de freinage et une homogénéité de température lors du

freinage. Enfin, les points de fixation du disque sont limités et ses pattes de fixation courtes afin de contenir les déformations du disque. Côté étrier, si la plupart des modèles accueillent des plaquettes qui prennent appui directement sur l'étrier et le déforment lors des phases de freinage, les étriers Beringer Aerotec proposent quant à eux un montage des plaquettes sur un guide fixé aux extrémités de l'étrier, limitant ainsi sa déformation. Enfin, les pièces sont disponibles en plus de dix coloris différents, obtenus par une oxydation maîtrisée de la matière, autrement dit par anodisation.

res

er

S

Acro
desse
mouvi
L'eq
ordure

Les pièces Beringer
sont stockées de
manière individuelle.
L'assemblage ne
s'effectue qu'une
fois la commande
passée et validée.

Levier 4
Plan LE-8

Identifiant: 100
Fabrication: 10/19/52
BL: 10/19/52
Date de DL: 20/11/10
N° de Beringer: 125/10

Quantité: 50



▲ Beringer poursuit ses nombreux partenariats avec la compétition. En endurance, les pilotes du team RAC 41 apprécient notamment la réduction de fatigue due à l'usage de systèmes Beringer.

sur Saint-Jean d'Ardières et donc, de diminuer les coûts de production. À terme, l'objectif est de lancer cette fameuse entrée de gamme, démocratisation forcée induite par une industrialisation plus systématique de la production. Mais pas question pour autant d'abandonner le savoir-faire et la qualité qui ont taillé dans la masse la réputation de la marque. La nouvelle gamme ne sera donc en aucun cas un sous-produit bénéficiant d'une étiquette flatteuse. L'objectif avoué par l'actuel directeur de Beringer, Étienne Bocard, est ambitieux : « Nous nous devons d'être opérationnels en première monte et, pour cela, proposer un tarif comparable à celui d'un système Nissin. »

Le premier produit de la gamme dite économique sera un étrier de frein. Celui-ci conservera la technologie de référence instaurée par le haut de gamme Aerotec, à savoir l'étrier taillé dans la masse et la plaquette flottant sur une tige en retrait du cœur de l'étrier. Et Étienne Bocard d'ajouter : « 15 à 20 % de notre chiffre d'affaires est constitué par la vente de nos plaquettes spéciales. Cela constitue pour nous un marché captif important. » L'effectif actuel de Beringer est constitué de cinq personnes, sans compter la partie comptabilité. Deux créations de poste ont fait suite au rachat, dont celui de directeur commercial. Car l'entreprise, qui réalise plus de 70 % de son chiffre d'affaires à l'export, sait que le principal défi de son passage à l'industrialisation sera celui du marketing et du travail avec les distributeurs. « Le principal enjeu, remarque Jean Vignaud, c'est que les gens vont peut-être avoir du mal à comprendre que Beringer devienne accessible. Il se peut que l'on prenne nos produits pour des contrefaçons, tant notre image

▲ La systématisation des fixations d'étriers radiaux a sonné le glas du système 4 D. Domage, car sans être plus lourds, les quatre petits disques se montraient plus efficaces que deux grands.

est inscrite dans le haut de gamme. » Pour le directeur, Étienne Bocard, il faut aussi mettre en place un plan de communication solide : « Jusque-là, nous faisons vraiment de la communication à l'ancienne et nos revendeurs n'avaient même pas de présentoirs pour montrer les produits. » Beringer doit partir à la rencontre de ses clients et de la presse. Cela passe par exemple par le partenariat signé récemment avec l'agence de communication JPBC, en charge des relations presse, mais aussi et surtout par la recherche d'un distributeur d'envergure afin de lancer un travail de fond. La formule est donc claire et les ambitions tout aussi limpides. Beringer espère prochainement tirer profit de son expérience et de son savoir-faire, non pas pour se renfermer sur une production au compte-gouttes, mais pour développer son activité et rejoindre à terme les rangs des constructeurs de freins les plus importants. Les années à venir seront cruciales pour la vie de l'entreprise. ■

SAINT-JEAN INDUSTRIES

L'entreprise française qui a racheté Beringer en 2009 est loin d'être novice en matière d'auto et de moto. Avec près de 1 000 employés à travers le monde, dont 400 sur le site de Belleville qui produit les pièces en aluminium forgé pour l'automobile, Saint-Jean travaille entre autres pour Audi, Lamborghini, Aston Martin, Honda, Renault et Citroën. Leur spécialité : les trains roulants, du pivot de roue au triangle de suspension. Ne leur manquait que la partie freinage pour pouvoir proposer des trains roulants complets. Travaillant de plus déjà dans la moto – en fournissant notamment les moyeux de roue pour BMW R 1200 GS –, il y avait donc une cohérence dans l'intérêt que Saint-Jean a pu porter à la société Beringer. La grande invention de Saint-Jean Industries est le procédé « COBAPRESS », qui signifie Couler, Basculer, Presser. Ce procédé hybride consiste à forger une préforme de fonderie, ce qui permet une meilleure qualité de la matière ainsi qu'une élimination des défauts internes et une optimisation des propriétés mécaniques.

3 questions à... Étienne Bocard

Directeur de Beringer

Vous allez vous lancer dans une production disons plus démocratique que ce que Beringer a connu par le passé. Ne craignez-vous pas de perdre votre âme ?

Nous insistons en premier lieu sur le fait que nous voulons garder à tout prix la philosophie de l'entreprise et la qualité de nos produits. C'est pourquoi nous allons continuer d'exploiter nos brevets, même à travers une gamme moins chère.

Saint-Jean Industries nous offre les moyens industriels et l'outil pour le faire. D'autre part, notre objectif n'est pas non plus d'invalider le monde. Je rappelle au passage que Gilbert Beringer lui-même cherchait depuis quelque temps à industrialiser sa production. Nous travaillons donc dans

la continuité de son œuvre. De plus, nos ambitions demeurent modérées : être compétitifs en première monte et incontournables en seconde. Quant au partenariat

avec un constructeur, c'est en effet une autre étape de notre projet. Mais nous ne cherchons pas d'emblée à travailler avec les Japonais les plus importants. Dans le passé, nous avons déjà collaboré avec BMW et Aprilia. Donc non, je ne pense pas que nous allons perdre notre âme.

Toutefois, si le travail de Gilbert Beringer a toujours été de grande qualité, l'industrialisation exige aussi une démarche commerciale totalement nouvelle. Comment allez-vous négocier ce virage ?

C'est vrai que nous ne devons pas négliger cet aspect. Nous avons un grand travail d'explication à réaliser auprès de nos clients qui nous connaissent finalement assez peu ou estiment que Beringer, c'est bien, mais pas pour eux. D'autre part, il était nécessaire de dépoussiérer la marque, c'est ce qui explique que la nouvelle équipe est plus jeune. Mais nous voulions aussi travailler dans la continuité. C'est la raison pour laquelle notre nouveau logo n'est par exemple pas en rupture avec l'ancien. Commercialement, nous recherchons un partenaire pour

assurer la distribution et effectuer un travail de fond. Mais nous voulons surtout effectuer un travail de fond avec ce distributeur : je préfère que cela soit moins intéressant dans l'instant mais durable dans le temps. Nous n'avons pas d'a priori et l'idée de travailler avec des grands distributeurs tels que Cardy ou Duffy ne nous rebute pas. Le tout est de disposer de commerciaux qui connaissent bien les produits.

Techniquement, quelle est l'actualité de Beringer ?

Nous achevons la mise au point de notre système baptisé « In Board », qui permet d'insérer le disque de frein dans la partie extérieure du moyeu. En tout-terrain, l'avantage est non négligeable car il supprime tout risque d'endormissement du disque lors d'un choc avec une pierre. Nous avons aussi de belles perspectives avec ce système dans le monde du custom, car cela permet également une intégration du système de freinage et donc un effet esthétique apprécié par les amateurs de personnalisation. Pour le reste, nous proposons de nouveaux disques pour MV Agusta ou des étriers pour Triumph Street Triple.



▲ Le réglage final du maître-cylindre et son contrôle s'effectuent à la main. Cela constitue une étape capitale dans la qualité de fonctionnement du matériel Beringer.



▲ Beringer continue de travailler sur des projets automobiles. La preuve avec cet étrier et ce disque destinés à équiper la Peugeot 407 du patron.



Les locaux que Beringer occupe désormais, au nord de Lyon, sont situés tout près de ceux de leur nouveau partenaire industriel.