

# QUESTION DE FEELING

En matière de freinage, le feeling est primordial. Avec Gilbert Béringier, il fut d'ailleurs excellent. Rencontre avec un ingénieur qui, à force de vouloir améliorer tout ce qui lui passe entre les mains, a fini par créer l'une des plus belles marques françaises dans la moto.

TEXTE MATTHIEU BROTEL PHOTOS JEAN-MARIE URLACHER







Le rendez-vous est fixé sur l'aérodrome de Tallard, près de Gap, au siège de la société Beringer Aero, installée à portée de pierre de la piste d'atterrissage. Gilbert et Véronique Béringer nous y attendent : le premier est venu avec sa Norton Commando 961, sa femme au guidon d'un attelage Ural freiné en Beringer. Nous sommes une petite dizaine, réunis à l'initiative de Jean-Marie Urlacher, journaliste pour le magazine d'avions *Info-pilote*. L'idée est de partir en road-trip, dans les Hautes-Alpes, qui à moto, qui en avion, pour deux jours d'échange et de partage. À Gilbert de faire la liaison entre les deux mondes, c'est finalement son métier...

#### TOUJOURS AMÉLIORER

Tout motard connaît aujourd'hui les freins Beringer, créés par Gilbert et Véronique au début des années 90. Mais qui en connaît l'histoire, pourtant passionnante ? Elle est portée par la double passion de Gilbert Béringer : « J'ai été pilote d'avion avant même de conduire des motos ! À mon

époque, on était lâché en l'air à 15 ans quand il fallait attendre 16 ans pour rouler sur la route ! » Permis A en poche, Gilbert délaisse rapidement sa 125 pour des Honda 400 N puis 500 CX... avant d'ajouter une troisième roue à sa vie : « Je me suis intéressé aux side-cars avec la naissance de mon premier enfant. Pour continuer à rouler, je n'ai pas eu d'autre choix que d'acheter un attelage, un panier Janiel pour ma Yamaha TR1. Puis j'ai pris la distribution des side-cars hollandais EZS. » Ingénieur de formation, Gilbert ne peut toutefois pas s'empêcher de mettre rapidement les mains dedans, et voilà qui va dessiner sa carrière professionnelle : « Quand un élément mécanique me passe entre les mains, il faut que je l'améliore... Ça s'est toujours passé comme ça dans mon métier : je trouve qu'une pièce est perfectible, je l'améliore pour moi, puis ça plaît à ceux qui m'entourent, alors je continue le développement et commercialise. Ce fut le principe de base de Beringer : chaque fois qu'on a fait faire des études de marché compliquées, on s'est planté ; mais quand j'ai bricolé un produit pour moi, il a toujours marché ! »

01. La Savage Cub de l'avionneur Zlin est équipée en matériel Beringer de série. 02. Avec des bureaux au bord de la piste, Gilbert peut voler à volonté. 03. Resté un side-cariste convaincu, il a monté un freinage Beringer sur son Ural. 04. Il ne fallait pas se mettre debout sur les repose-pied...

### « Quand un élément mécanique me passe entre les mains, il faut que je l'améliore... »

Toujours améliorer donc : les roues en acier mécano-soudé disponibles à l'époque ne lui inspirent pas confiance, alors il crée les siennes. Puis il conçoit de nouvelles fourches à balancier et, partant, des attelages complets. La SARL Beringer est lancée en 1987, et le modèle Orion, attelé à une Honda CBR 1000, révolutionne le genre ! « La majeure partie des attelages était jusque-là familiaux, avec souvent des Honda Goldwing ou des Moto Guzzi California pour tracter. Le concept de l'Orion, c'était de faire entrer le sport dans le side-car, et ce fut une vraie réussite. » Petites roues, attelages rabaisés, travail sur l'aérodynamique : Gilbert réinvente le side et se trouve embarqué en compétition. Avec Véronique pour co-pilote, il est même sacré champion de France des rallyes en 1991 : « J'avais commencé par préparer des sides pour des clients qui voulaient faire de

la compétition. À force de les accompagner sur les courses, je me suis mis à courir avec Véronique. C'était d'autant plus naturel que j'avais l'habitude de faire de la compétition en modélisme avec des petits avions. »

#### L'ART DU FREINAGE

Cet épisode sportif permet à Gilbert, fidèle à ses principes, de se lancer dans une nouvelle aventure : « À l'époque, je montais comme tout le monde du Brembo. Mais rapidement, je n'ai pas été très satisfait de leurs produits. Je me suis alors dit qu'on allait essayer de faire mieux, tout simplement ! Comme il y avait très peu de monde qui faisait des freins course, je pensais qu'il y avait quelque chose à faire. J'ai rapidement compris pourquoi il y avait si peu de concurrence dans le secteur : le freinage est un art très délicat avec une multitude de petits





## BERINGER AERO

Créé il y a dix ans à Tallard, Beringer Aero emploie désormais une petite vingtaine de personnes, emmenées par Gilbert et Véronique Béringer et leur fille Claire, pdg. Contrairement à la moto qui reste très concentrée sur le freinage, Beringer Aero développe tout ce qui est liaison au sol : trains d'atterrissage, roues et freins. La conception des produits est toujours guidée par Gilbert. Une partie de la production reste délocalisée dans la région de Saint-Etienne où était installé Beringer avant la séparation en deux entités.

[WWW.BERINGER-AERO.COM](http://WWW.BERINGER-AERO.COM)



*secrets qu'on découvre au fur et à mesure, avec l'expérience. Mais face au ténor qu'est Brembo, on a vite rattrapé notre retard et on peut dire aujourd'hui que sur la fiabilité par exemple, on est passé devant. Je pense notamment aux disques en fonte : on a été les premiers à trouver le moyen pour qu'ils ne fissurent pas ! Ceci nous a permis de nous implanter durablement en compétition avec les disques Aéronal au dessin si emblématique. »*

Pendant vingt ans, Gilbert se concentre totalement au développement des freins moto, au point de se séparer de l'activité side-car en 1993. Mais en 2002, il renoue avec sa passion de l'aviation en concevant ses premiers produits pour avions : « *En fait, j'aurais aimé faire quelque chose dans l'aviation dès le départ. Mais à l'époque, c'était un secteur plus morne quand la moto était florissante...* » Son arrivée dans ce secteur est quoi qu'il en soit conforme à ses premiers projets : « *Je me fabriquais, en amateur, un avion en bois. Au moment de choisir roues et freins dans les catalogues disponibles,*

*je trouvais que c'était pas génial... J'ai commencé par me faire pour moi de beaux produits, avec de belles formes et de beaux matériaux. Et comme ça plaisait, on a fini par produire pour les autres. »* L'activité aviation se développe au départ grâce aux bénéfices de l'activité moto. Mais Gilbert trouve son marché, notamment de la première monte auprès des constructeurs, et ce secteur devient de plus en plus important. Comme, dans le même temps, il rencontre en Etienne Bocard un homme de confiance pour les produits moto, les deux activités sont séparées en 2009. La moto devient Beringer Brakes et part s'installer dans le Beaujolais ; l'activité aviation se transforme en Beringer Aero et se pose à Tallard. Ce qui, pour Gilbert, est une façon de revenir à la moto... « *Avant, je faisais de l'avion le week-end pour me délasser après une semaine passée le nez dans le guidon dans l'activité moto. Aujourd'hui, c'est l'inverse : la moto est redevenue un pur loisir. Je roule bien plus, d'ailleurs. »*



**01.** Gilbert a conservé un bon coup de guidon en side-car. **02.** Etienne Bocard, qui a pris la succession pour le développement des freins Beringer, était bien sûr venu au trip. **03.** Gilbert a apprécié en connaisseur la nouvelle Indian FTR. **04.** Pas sûr pour autant qu'il délaisse sa Norton Commando 961.