



CATALOGUE PRODUITS

2021

www.beringer-brakes.com



CAFE RACER



SUPERMOTARD
SUPERMOTO



ROUTE
ROAD



CLASSIC



ENDURO
MX



ENDURANCE



QUAD
ATV



VITESSE
ROAD RACING

SOMMAIRE



Chronologie 4

Maître-cylindre 7

Brevet dosage décélération 8

Informations techniques 9

Maître-cylindre avec bocal intégré 12

Maître-cylindre avec bocal séparé 18

Frein au pouce 24

Commande d'embrayage CC 26

Maître-cylindre arrière 28

Répartiteur de freinage 36

Disque 41

Brevet Aeronal® 42

Brevet Lightec® 43

Disques 44

Étrier 49

Brevet Aerotec® 50

2 pistons 52

4 pistons 62

6 pistons 74

Kits de frein 81

Sur demande 93

Produits dérivés 101



1985

Année de création de la société à Châtelneuf (Loire, FRANCE). Mise au point d'une gamme de roues et de fourches à balancier adaptée aux side-cars.

1989

Beringer devient une SARL et fabrique ses 1ers side-cars sur plusieurs motos : GUZZI, DUCATI, YAMAHA, HONDA, BMW et TRIUMPH.

De 1986 à 1992

Implication dans les rallyes en side-car avec deux titres de Champion de France en 1990 (Jean Michel MEURET et Patrick CHUTAUX) et 1991 (Véronique et Gilbert BERINGER).



1993

Vente de l'activité side-cars afin de se concentrer sur le développement technique et commercial des systèmes de freinage. Les disques de frein sont désormais déclinés pour la plupart des motos avec une gamme d'étriers de frein.

1999

Transformation en SA au capital de 250 000F. Étude et fabrication d'étriers de frein pour la Formule 1 en collaboration avec Carbone Industrie.

1997

Développement d'une branche d'étude et de réalisation de prototypes de freinage à disques pour tous véhicules (par exemple : cycles, cyclomoteurs, automobiles haut de gamme et compétition...).

2002

Étude d'une gamme de roues et freins pour l'aviation.

2001

Accord avec la société Chambon SA pour le développement et la commercialisation d'une gamme d'étriers automobile haut de gamme et compétition.



2005

Un contrat de distribution a été signé avec LANGE FLUGZEUGBAU, fabricant allemand de motoplans électriques pour la distribution des roues/freins en Allemagne. Étude d'une gamme de freins pour vélo de trial et VTT avec le fabricant de vélo de trial KOXX. Étude d'une gamme de systèmes de freinage pour QUAD.

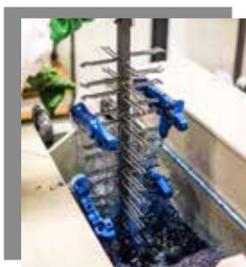


2010

Déménagement dans de nouveaux locaux de 1500m² à Saint Jean d'Ardières (Rhône). Acquisition d'un marquage laser durant l'été et mise en place de l'usinage d'aluminium taillé masse quelques mois plus tard.

2013

Installation d'une ligne d'anodisation.



Juillet 2009

Rachat d'une partie de la société et séparation des activités Aéro et Terrestre.





Brevet dosage décélération	8
Informations techniques : choisir son levier	9
Informations techniques : choisir son maître-cylindre	10

Maître-cylindre avec bocal intégré

Gamme Standard (BRO/CRO)	12
Gamme Racing (BARR/CARR)	14
Gamme Classic (BAO)	16

Maître-cylindre avec bocal séparé

Gamme Standard (BR/CR)	18
Gamme Racing (BRR/CRR)	20
Gamme Classic (BA)	22

Frein au pouce	24
-----------------------------	-----------

Commande d'embrayage à câble.....	26
--	-----------

Maître-cylindre arrière

Simple Ø12,7	28
Simple Ø15,9	30
Simple Ø23,8	32
Double Ø23,8	34

Répartiteur de freinage

Simple circuit	36
Double circuit	38

MAÎTRE-CYLINDRE

BREVET

Dosage décélération



Réduction des frottements

L'effort exercé par le levier sur le piston est transmis de manière coaxiale au cylindre afin que le piston ne soit soumis à aucun effort radial et ainsi réduire les pertes par frottement.



Meilleur dosage

Grâce à la réduction des frottements, l'erreur de dosage est réduite à 14% contre 50% en moyenne par rapport à un maître-cylindre classique.



Plus de précision

Système Beringer : effort de **6,2 daN** pour obtenir une pression de 15 bars

Système classique : effort de **7,8 daN** pour obtenir une pression de 15 bars



INFORMATIONS TECHNIQUES

Choisir son levier

Leviers radiaux

Nos leviers radiaux s'adaptent à tous nos embrayages hydrauliques et maître-cylindres de frein. Ces références sont adaptées pour les motos de course, customs et cafe racer avec petits ou sans commutateur électriques et pour les quads avec poignée tournante.



Ces formats sont parfaits pour les motos routières, sportives avec de gros commutateurs électriques et pour les quads avec gâchette.



Leviers axiaux



INFORMATIONS TECHNIQUES

Choisir son maître-cylindre

	NOMBRE D'ÉTRIERS	NOMBRE DE PISTONS OPPOSÉS (ÉTRIER FIXE)	NOMBRE DE PISTONS (ÉTRIER FLOTTANT)	Ø PISTON SUPÉRIEUR OU ÉGAL À	<---- SOFT				EXEMPLES
					XXX 8	XXX 10	XXX 12	XXX 14	
					Ø12,7	Ø14,5	Ø17,5	Ø20,6	
FREIN	1	2	1	27	Beringer	OEM			Pit Bike
	1	2	1	32		Beringer	OEM		Classic route
	1	2	1	38		Beringer	OEM		Classic racing
	2	2	1	27		Beringer	OEM		Classic petite moto
	2	2	1	32			Beringer	OEM	Classic route
	3	2	1	32			Beringer	OEM Beringer	Quad integral
	2	2	1	38			Beringer	OEM	Classic racing
	1	4	2	27	Beringer	OEM			MX/ Supermotard/neoclassic
	1	4	2	32		Beringer	OEM		Supermotard
	2	4	2	27			Beringer	OEM Beringer	Classic/Post classic/néoretro
	2	4	2	32			Beringer	OEM Beringer	Hypersport
	3	4	2	27				OEM	Quad
	3	4	2	32				OEM	Quad
	1	6		27			OEM Beringer		Supermotard
	2	6		27				OEM Beringer	Route
EMBRAYAGE	Monocylindre Européens DOT4 -->2015				x				
	Monocylindre Européens liquide minéral conversion DOT4 -->	Joint torique KIT CRO9 ref 11111602 Husqvarna-2011 Ø23,52x1,78 EPDM				x			
	Monocylindre Européens liquide minéral conversion DOT4 -->	Joint torique KIT CRO9 ref 11111603 Husaberg/KTM et Husqvarna 2012-2015 Ø29,1x1,6 EP851				x			
	BMW Liquide minéral conversion DOT4 -->	Joint torique KIT CRO12 BMW Ø18,64x3,53 EPDM						x	
	Moto route européennes & Honda							x	
	Moto route japonaise (sauf Honda)							x	

MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avec bocal intégré

Gamme standard (BRO/CRO)

Ces maîtres-cylindres de frein et d'embrayage hydraulique à bocal intégré ont été conçus spécialement pour les utilisations Supermotard, Enduro, Moto Cross, Route et Sportives. Ils sont très compacts, très légers et sont faciles à loger sous les protèges-mains. Le levier est aisément réglable, et le réglage de la course morte du piston est ajusté avec précision en usine.

Grâce à ce montage et à la technologie radiale, la puissance de freinage est augmentée de 40%.



Use only
DOT 4

BRO12R (rouge)

Poids (environ) : 330g
12 couleurs disponibles
Références en H pour guidon 1" (BROH/CROH)

Frein

- BRO8 (piston Ø12,7mm) pour petites motos avec petits étriers.
- BRO10 (piston Ø14,5mm) pour un seul étrier 2 pistons flottants ou 4 pistons opposés.
- BRO12 (piston Ø17,5mm) pour un seul étrier 4 ou 6 pistons opposés. Freinage intégral quad.
- BRO14 (piston Ø20,6mm) pour deux étriers 4 ou 6 pistons opposés. Freinage intégral quad.
- CROB14 (piston Ø20,6mm) pour les quads à 4 roues motrices ou avec freinage intégral, se place à gauche en tant que frein. Il permet de contenir la même quantité de liquide qu'à droite.

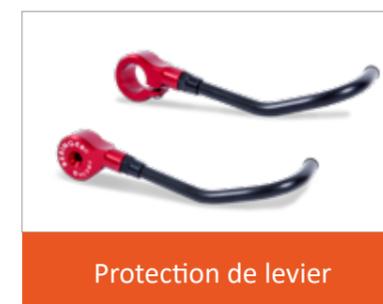
Embrayage

- CRO8 (piston Ø12,7mm) pour moto KTM (>2017), Huskvarna et TM.
- CRO9 (piston Ø14,5mm) pour moto mono cylindre.
- CRO12 (piston Ø17,5mm) pour moto multi cylindre moyenne et grosse cylindrée.
- CRO14 (piston Ø20,6mm) pour moto multi cylindre grosse cylindrée. Freinage intégral quad à la main gauche.
- CROB14 (piston Ø20,6mm) pour les Harley Davidson. Il permet de contenir la même quantité de liquide qu'à droite.

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre BRO8 - CRO8	Toutes les pièces sauf celles en aluminium taillé masse	KITREPBRO8
Kit réparation pour maître-cylindre BRO10 - CRO9		KITREPBRO10
Kit réparation pour maître-cylindre BRO12-BROH12-CRO12		KITREPBRO12
Kit réparation pour maître-cylindre BRO14-BROH14-CRO14		KITREPBRO14
Kit réparation de couvercle BRO/CRO	Couvercle + vis + membrane	ENSCOU2MC
Kit réparation oeillette pour maître-cylindre BRO	Oeillette + truarc + joint torique	KITOEILLETON

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avec bocal intégré



Gamme Racing (BARR/CARR)

Conçus pour être montés sur demis-guidons, ces maîtres-cylindres axiaux de frein (BARR) et d'embrayage (CARR) racing s'adaptent parfaitement à votre sportive.

Comme l'ensemble de nos produits, le maître-cylindre est taillé dans la masse. Le montage sur roulements confère au pilote une précision de freinage et un feeling incomparable.

Ces maîtres-cylindres sont conformes aux règlements vitesse et endurance classique.



Poids (environ) : 380g
12 couleurs disponibles

Use only
DOT 4

BARR14

Frein

- BARR10 (piston Ø14,5mm) pour un étrier 2 pistons flottants ou 4 pistons opposés.
- BARR12 (piston Ø17,5mm) pour un seul étrier 4 ou 6 pistons opposés.
- BARR14 (piston Ø20,6mm) pour deux étriers, 2, 4 ou 6 pistons opposés.

Embrayage

- CARR9 (piston Ø14,5mm) pour moto mono cylindre.
- CARR12 (piston Ø17,5mm) pour moto multi cylindre moyenne et grosse cylindrée.
- CARR14 (piston Ø20,6mm) pour moto multi cylindre grosse cylindrée. Freinage intégral quad à la main gauche.

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre BARR10 - CARR10	Toutes les pièces sauf celles en aluminium taillé masse.	KITREPBAR10
Kit réparation pour maître-cylindre BARR12 - CARR12		KITREPBAR12
Kit réparation pour maître-cylindre BARR14 - CARR14		KITREPBAR14
Kit bocal classic 35cc	Bocal, couvercle taillé masse.	BO2CL

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Protection de levier



Contacteur de pression / de feu stop



Demi-coquille avec ou sans support rétroviseur



Durite gainée inox ou noir



Guide montage piston / vis



Couvercle de réservoir



Vis banjo double ou double à purge

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avec bocal intégré



Gamme *Classic*

Use only
DOT 4

La gamme *Classic* de maître-cylindre ne fait pas de compromis entre design et efficacité. Son look à la fois épuré et moderne s'accorde parfaitement avec les motos classiques. Ils sont usinés dans la masse et montés sur roulements, ce qui confère au pilote un feeling unique.

Le maître-cylindre axial classic est disponible en deux versions : avec bocal taillé masse (BAO/CAO) ou avec le réservoir en plastique rond (BAR/CAR).



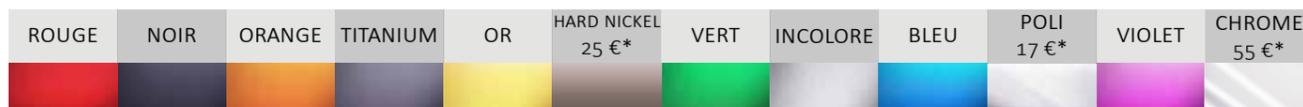
Frein

- BAO/BAR10 (piston Ø14,5mm) pour un étrier 2 pistons flottants ou 4 pistons opposés.
- BAO/BAR12 (piston Ø17,5mm) pour un seul étrier 4 ou 6 pistons opposés.
- BAO/BAR14 (piston Ø20,6mm) pour deux étriers, 2, 4 ou 6 pistons opposés.

Embrayage

- CAO/CAR10 (piston Ø14,5mm) pour moto mono cylindre.
- CAO/CAR12 (piston Ø17,5mm) pour moto multi cylindre moyenne et grosse cylindrée.
- CAO/CAR14 (piston Ø20,6mm) pour moto multi cylindre grosse cylindrée. Freinage intégral quad à la main gauche.

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre BAO10 - CAO10	Toutes les pièces sauf celles en aluminium taillé masse	KITREPBAO10
Kit réparation pour maître-cylindre BAO12 - CAO12		KITREPBAO12
Kit réparation pour maître-cylindre BAO14 - CAO14		KITREPBAO14
Kit réparation pour maître-cylindre BAR10 - CAR10		KITREPBAR10
Kit réparation pour maître-cylindre BAR12 - CAR12		KITREPBAR12
Kit réparation pour maître-cylindre BAR14 - CAR14		KITREPBAR14
Kit bocal 35cl pour maître-cylindre classic	Bocal plastique 35cl, couvercle.	BO2CL
Kit couvercle de réservoir BAO/CAO	Couvercle, vis, membrane	ENSCOU2MC
Kit couvercle avec support décompresseur BAO/CAO	Couvercle, vis, membrane	ENSCOU3
Kit réparation oeilleton pour maître-cylindre BAO	Oeilleton + truarc + joint torique	KITOEILLETON

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



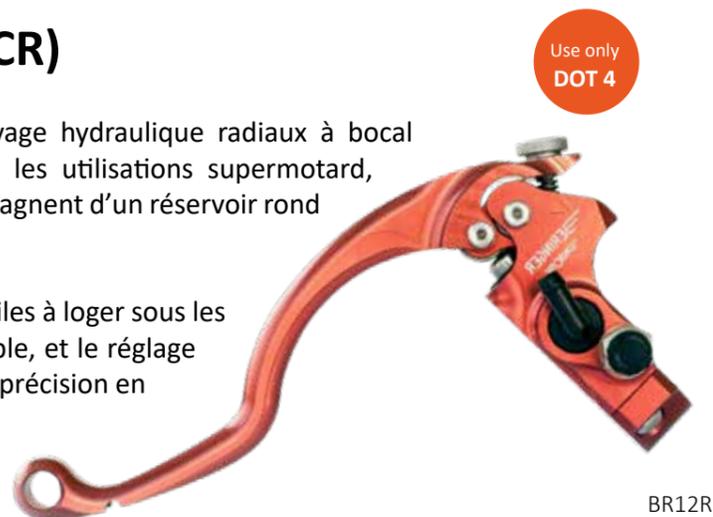
MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avec bocal séparé

Gamme standard (BR/CR)

Ces maîtres-cylindres de frein et d'embrayage hydraulique radiaux à bocal séparé ont été conçus spécialement pour les utilisations supermotard, enduro, moto cross et sportives. Ils s'accompagnent d'un réservoir rond de 15 ou 35cl.

Ils sont très compacts, très légers et sont faciles à loger sous les protège-mains. Le levier est aisément réglable, et le réglage de la course morte du piston est ajusté avec précision en usine.



BR12R

Poids (environ) : 275g
12 couleurs disponibles
Pour guidon Ø22mm

Frein

- BR8 (piston Ø12,7mm) pour petites motos avec petits étriers.
- BR10 (piston Ø14,5mm) pour un étrier 2 pistons flottants ou 4 pistons opposés.
- BR12 (piston Ø17,5mm) pour un seul étrier 4 ou 6 pistons opposés. Freinage intégral quad.
- BR14 (piston Ø20,6mm) pour deux étriers 4 ou 6 pistons opposés. Freinage intégral quad.

Embrayage

- CR8 (piston Ø12,7mm) pour moto KTM (>2017), Huskvarna et TM.
- CR9 (piston Ø14,5mm) pour moto mono cylindre.
- CR12 (piston Ø17,5mm) pour moto multi cylindre moyenne et grosse cylindrée.
- CR14 (piston Ø20,6mm) pour moto multi cylindre grosse cylindrée. Freinage intégral quad à la main gauche.

Disponible en 12 coloris

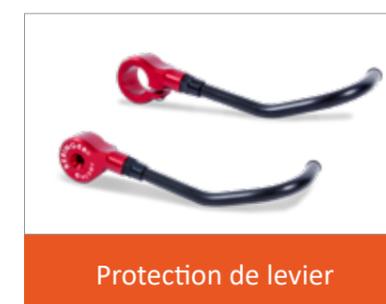


*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre BR12 - CR12	Toutes les pièces sauf celles en aluminium taillé masse	KITREPBR12
Kit réparation pour maître-cylindre BR14 - CR14		KITREPBR14
Kit réparation pour maître-cylindre BR12 et BR16 avant 2002		KITREPBR16
Kit bocal de maître-cylindre 15cc	Bocal, couvercle, visserie, durite	BO1
Kit bocal de maître-cylindre 35cc	Bocal, couvercle, visserie, durite	BO2
Levier 2 doigts pour BR16 et BR12 avant 2002	Levier, vis épaulée, écrou et rondelle	MLEBR16
Levier 3 doigts pour BR16 et BR12 avant 2002	Levier, vis épaulée, écrou et rondelle	MLE3BR16
Demi-coquille pour BR16 et BR12 avant 2002	Demi coquille et 2 vis	MDC1

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avec bocal séparé

Gamme Racing (BRR)

Ces maîtres-cylindres de frein racing sont conçus spécialement pour les motos sportives. Le ressort qui guide le piston est renforcé pour améliorer le feeling entre le pilote et le freinage. De plus, le levier est ajouré afin de réduire les freinages dûs à la vitesse.



BRR14B



BRR214R

Poids (environ) : 290g avec levier.
12 couleurs disponibles

Frein

- BRR14 (piston Ø20,6mm) pour deux étriers, 2, 4 ou 6 pistons opposés.
- BRR214 (piston Ø20,6mm) pour deux étriers à gros pistons ou étriers 4+.

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre BR12 - CR12	Toutes les pièces sauf celles en aluminium taillé masse	KITREPBR12
Kit réparation pour maître-cylindre BR14 - CR14		KITREPBR14
Kit bocal de maître-cylindre 15cc	Bocal, couvercle, visserie, durite	BO1
Kit bocal de maître-cylindre 35cc	Bocal, couvercle, visserie, durite	BO2

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Protection de levier



Couvercle de réservoir



Demi-coquille avec ou sans support rétroviseur



Durite gainée inox ou noir



Guide montage piston / vis



Vis banjo double ou double à purge



Soupape de purge Stahlbus

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avec bocal séparé

Gamme *Classic* (BA/CA)

Use only
DOT 4

La gamme *Classic* ne fait pas de compromis entre design et efficacité. Son look à la fois épuré et moderne s'accorde parfaitement avec les motos classiques.

Ce maître-cylindre axial à bocal séparé peut être utilisé en embrayage (CA) ou en frein (BA).

Il est monté sur roulements à billes comme l'ensemble de la gamme. Sans réglage de garde, le levier au design innovant vous permettra, en fonction de l'emplacement de votre doigt, d'avoir le feeling souhaité.



BA10B

Poids (environ) : 330g
12 couleurs disponibles

Frein

- BA10 (piston Ø14,5mm) pour un étrier 2 pistons flottants ou 4 pistons opposés.
- BA12 (piston Ø17,5mm) pour un seul étrier 4 ou 6 pistons opposés.
- BA14 (piston Ø20,6mm) pour deux étriers, 2, 4 ou 6 pistons opposés.

Embrayage

- CA10 (piston Ø14,5mm) pour moto mono cylindre.
- CA12 (piston Ø17,5mm) pour moto multi cylindre moyenne et grosse cylindrée.
- CA14 (piston Ø20,6mm) pour moto multi cylindre grosse cylindrée. Freinage intégral quad à la main gauche.

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre BA10 - CA10	Toutes les pièces sauf celles en aluminium taillé masse	KITREPBAR10
Kit réparation pour maître-cylindre BA12 - CA12		KITREPBAR12
Kit réparation pour maître-cylindre BA14 - CA14		KITREPBAR14
Kit bocal de maître-cylindre 15cc	Bocal, couvercle, visserie, durite	BO1
Kit bocal de maître-cylindre 35cc	Bocal, couvercle, visserie, durite	BO2

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Couvercle de réservoir



Demi-coquille avec ou sans support rétroviseur



Vis banjo double ou double à purge



Guide montage piston / vis



Contacteur de pression / de feu stop



Soupape de purge Stahlbus

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

MAÎTRE-CYLINDRE

Frein au pouce

Cette pièce est articulée sur roulements ce qui rend son fonctionnement doux et ultra dosable. Ce montage complet et indépendant se fixe entre la commande d'embrayage et la poignée gauche.

Il est adaptable sur une commande BERINGER, et une demi-coquille spéciale permet de l'adapter au guidon de n'importe quelle moto (largeur nécessaire 20,5 mm).

Ce système s'applique de manière générale au frein arrière de la moto mais il est aussi utilisable pour d'autres applications comme système de frein avant ou d'embrayage. La commande d'embrayage peut aussi se placer à droite du guidon. Ces préparations se font sur mesure avec le client.

Ce maître-cylindre au pouce est livré d'origine avec un carter CR8 avec un piston de diamètre 12,7mm. Il est aussi possible de mettre un piston a plus gros diamètre : 14,5 - 17,5 ou 20,6 à la demande.



Poids (environ) : 360g avec levier.
12 couleurs disponibles

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

Kits réparation

Modèles	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre BR8 - CR8	Toutes les pièces sauf celles en aluminium taillé masse	KITREPBR8
Kit réparation pour maître-cylindre BR10 - CR10		KITREPBR10
Kit réparation pour maître-cylindre BR12 - CR12		KITREPBR12
Kit réparation pour maître-cylindre BR14 - CR14		KITREPBR14

Les options et pièces détachées



Guide montage piston / vis



Durite gainée inox ou noir



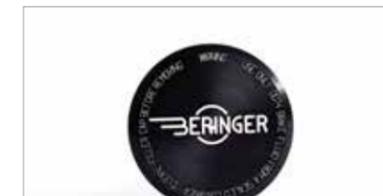
Levier au pouce droit



Demi-coquille avec ou sans support rétroviseur



Bocal 35cc



Couvercle de réservoir



Vis banjo double ou double à purge



Contacteur de pression / de feu stop

Commande d'embrayage à câble

La commande d'embrayage à câble (CC) présente le même design que la gamme de maîtres-cylindres de frein, permettant ainsi d'avoir des commandes de frein et d'embrayage homogènes pour une esthétique soignée.

Elle est fabriquée avec la technologie Aerotec® qui permet de réduire les frottements grâce au montage sur roulement.

Elle se monte sur les motos japonaises ainsi que les motos d'Enduro, Cross et Supermotard avec un embout de câble cylindrique Ø8mm.



Poids (environ) : 190g
12 couleurs disponibles

UNE GAMME POUR GUIDON Ø25,4MM OU Ø22MM

Une gamme de commande d'embrayage est aussi disponible pour les motos avec guidon Ø25,4mm et Ø22mm :

- Harley Davidson (CCH) : Ø25,4mm
- Triumph (CC1) : Ø25,4mm
- Indian (CCI) : Ø22mm

Pour assortir un maître-cylindre axial Beringer à la commande d'embrayage, choisir le levier de taille #5.



KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit contacteur d'embrayage	Contacteur CS3, 2 cosse pré-isolées et 1 gaine noire	KITCS3

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Protection de levier



Demi-coquille avec ou sans support rétroviseur

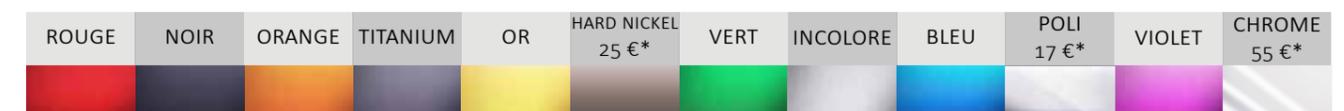


Kit contacteur d'embrayage pour Harley Davidson



Adaptateur pour câble d'embrayage BMW

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

MAÎTRE-CYLINDRE

Frein arrière simple

Ce maître-cylindre oscillant est entièrement monté sur rotules sphériques de qualité aéronautique. Utilisé en endurance et en supermotard, il se monte également sur une machine de route, une hyper sportive, un quad, une machine d'enduro ou une voiture.

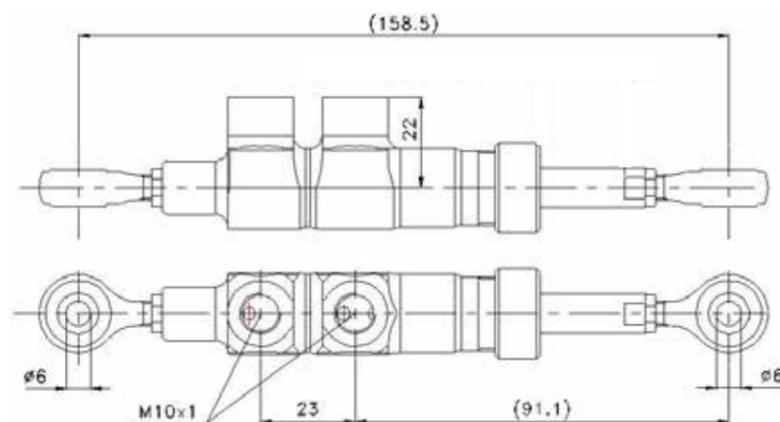
Sa conception lui permet également d'entrer dans un circuit de freinage intégral couplant l'avant et l'arrière. Sa fabrication ultra-précise offre au pilote un feeling extrêmement précis inconnu des maîtres-cylindres standards.

Maître-cylindre de frein Ø12.7

Poids : 130g
Diamètre du piston : 12.7
Course piston : 20mm
Type de filetage des raccords : M10x1
Diamètre des alésages de rotule : 6mm
Tiges de rotules : M6x100 (mâles)



Use only
DOT 4



Ø Piston	A	B	C	Course	D	E	F	G	H	I
12,7	95	19-28	2,5-23,5	21	20	M6	6,7	9	22	22

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

Maître-cylindre de frein Ø12.7 90°

Cette nouvelle version du maître-cylindre MC12.7 permet d'avoir un réservoir de liquide de frein intégré et positionné à 90°.



Poids : 210g
Diamètre du piston : 12.7
Course piston : 20mm
Type de filetage des raccords : M10x1
Diamètre des alésages de rotule : 6mm
Tiges de rotules : M6x100 (mâles)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre arrière 12.7	2 coupelles, cache poussière, bague anti-roulement	KITREPMC12.7
Kit réparation de couvercle	Couvercle + vis + membrane	ENSCOU2MC
Kit raccordement MC arrière avec bocal	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre	KITELBOW
Kit raccordement MC arrière série	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre + vis banjo simple	KITBANJOSERIE

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



MAÎTRE-CYLINDRE

Frein arrière simple

Maître-cylindre de frein Ø15,9

Ce format de maître-cylindre arrière est idéal pour une utilisation sur flat track, side car et automobiles.



Poids : 160g
 Diamètre du piston : 15,9
 Course piston : 23mm
 Type de filetage des raccords : M10x1
 Diamètre des alésages de rotule : 8mm
 Tiges de rotules : M8x1.25 (mâles)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre arrière 15.9	2 coupelles, cache poussière, bague anti-roulement	KITREPMC159
Kit raccordement MC arrière avec bocal	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre	KITELBOW
Kit raccordement MC arrière série	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre + vis banjo simple	KITBANJOSERIE

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

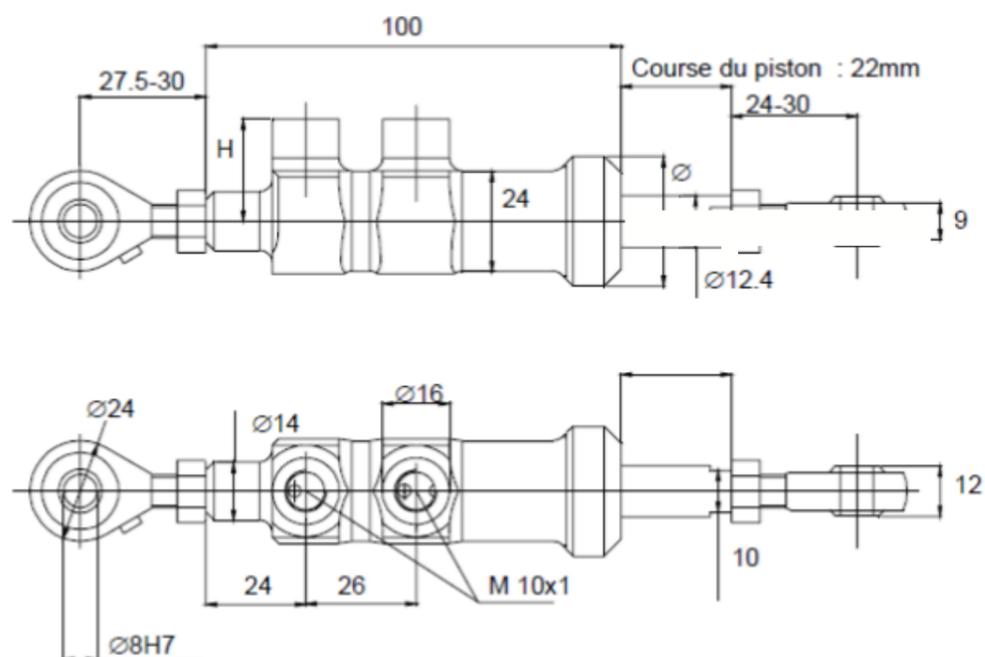
MAÎTRE-CYLINDRE

Frein arrière simple

Maître-cylindre de frein Ø23.8

Ce maître-cylindre de frein arrière convient pour les voitures de rallye et les sides-car.

Poids : 230g
 Diamètre du piston : 23,8
 Course piston : 23mm
 Type de filetage des raccords : M10x1
 Diamètre des alésages de rotule : 8mm
 Tiges de rotules : M8x1.25 (mâles)



Ø Piston	A	B	C	Course	D	E	F	G	H	I
23.8 x 2	100	23-31	3,5-26,5	23	24	Ø8 / M8	9	12	27.5	34

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre arrière 23.8	2 coupelles, cache poussière, bague anti-roulement	KITREPMC238
Kit raccordement MC arrière avec bocal	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre	KITELBOW
Kit raccordement MC arrière série	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre + vis banjo simple	KITBANJOSERIE

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Bocal 15cc



Vis banjo double ou double à purge

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

MAÎTRE-CYLINDRE

Frein arrière duplex



Ce maître-cylindre peut-être monté sur une voiture avec un circuit de freinage en X ou séparé avant/arrière ou bien sur un side-car.

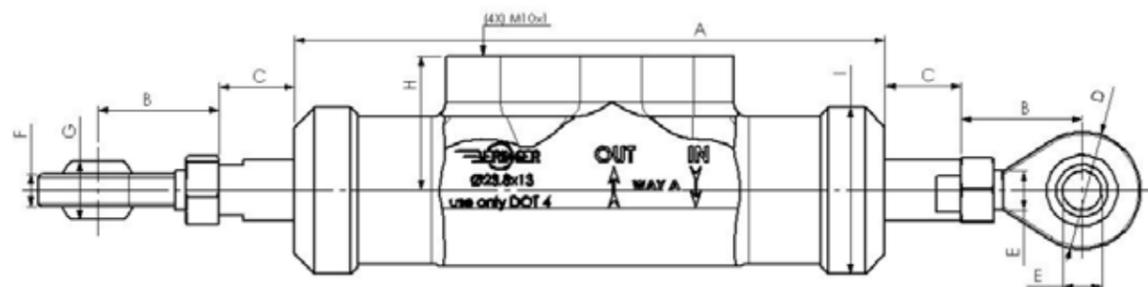
Poids : 310g
 Diamètre piston : $\varnothing 23.8$
 Course totale par circuit : 14mm
 Course utile par circuit : 13mm
 Volume utile par circuit : 5780mm³



Use only
DOT 4

Il permet de remplacer :

- 2 maîtres-cylindres $\varnothing 16.8$
- le double pédalier
- le répartiteur à molette



Ø Piston	A	B	C	Course	D	E	F	G	H	I
23.8 x 2	138	23-31	1,5-15,5	14	24	$\varnothing 8 / M8$	9	12	27.5	34

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour maître-cylindre arrière 23.8	2 coupelles, cache poussière, bague anti-roulement	KITREPMC238
Kit raccordement MC arrière avec bocal	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre	KITELBOW
Kit raccordement MC arrière série	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre + vis banjo simple	KITBANJOSERIE

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

LE RÉPARTITEUR DE FREINAGE

Simple circuit

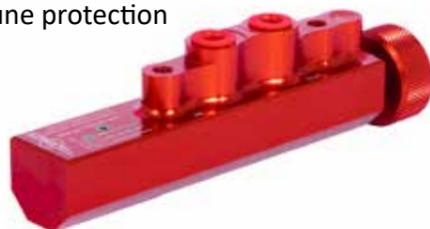
BREVET LIMITEUR DÉTENDEUR

Les répartiteurs de freinage Beringer sont fabriqués avec le brevet «Limiteur détenteur». La pièce, composée d'un carter étanche creux et de pistons. Il est raccordé hydrauliquement aux organes de freinage des roues avant et arrière.

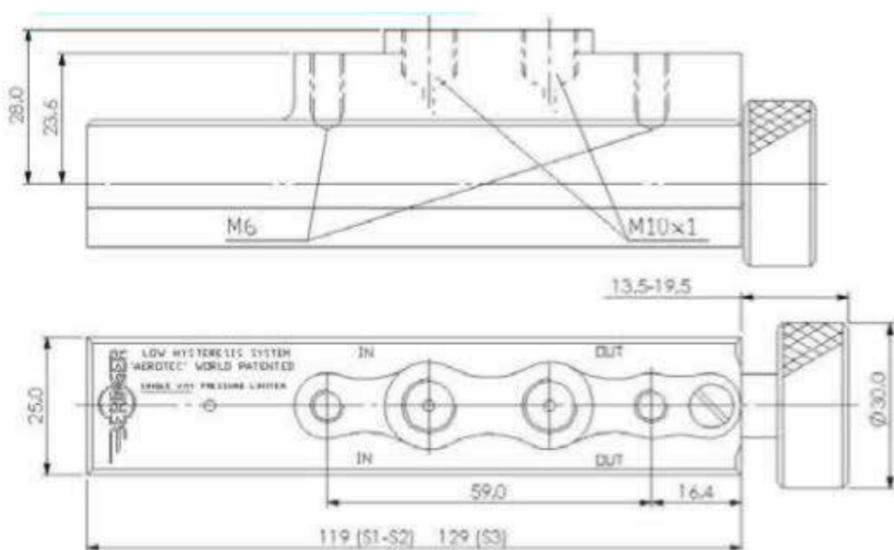
Avec la molette, il est possible de régler la pression exercée aux roues arrière afin de ne pas les bloquer lors de freinages trop importants. Cette pression redescend ensuite proportionnellement à la pression exercée à l'avant du véhicule

Beringer propose une gamme de répartiteurs de freinage en aluminium taillés dans la masse et entièrement anodisés pour une protection parfaite contre la corrosion.

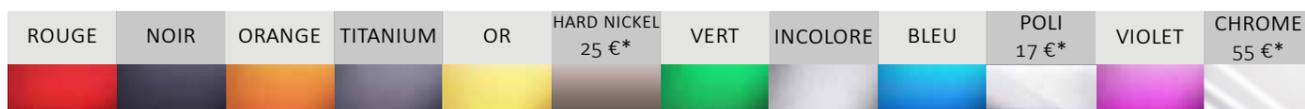
Le répartiteur limiteur de freinage Aerotec® garde la pression de consigne à +/- 0.5 bars jusqu'à des temps de montée en pression de plus de 1000 bars/s.



Use only DOT 4



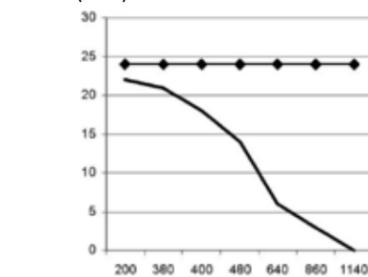
Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

Courbe comparative de pression en sortie de répartiteur

Pression en sortie (bars)



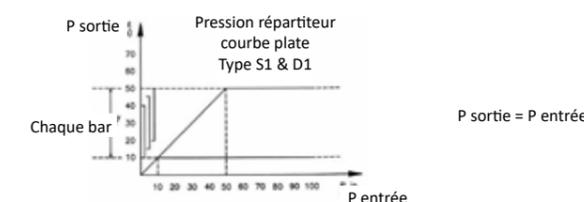
Vitesse de montée en pression (bars/s)

Répartiteur standard la pression de consigne varie avec la vitesse de montée en pression : nécessité de re-régler sans arrêt le répartiteur

Répartiteur BERINGER à faible hystérésis LIM1FH30 (simple ou double) la pression de consigne est conservée avec grande précision

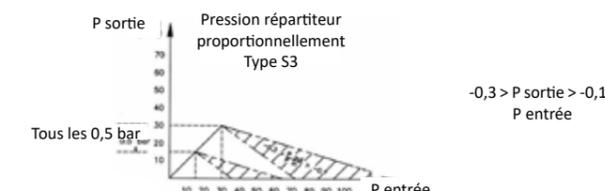
Simple circuit, courbe plate

Pour des voitures à centre de gravité en position moyenne type voitures de rallyes.



Simple circuit, courbe proportionnelle décroissante

Il est adapté aux voitures à moteur avant ou au centre de gravité assez élevé avec un fort report de masse sur l'avant comme les voitures de tourisme, les voitures tout terrain et les quads.



Références	LIM1 S1	LIM1 S3
Descriptions	Simple circuit courbe plate	Simple circuit Courbe proportionnellement décroissante

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit raccordement MC arrière série	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre + vis banjo simple	KITBANJOSERIE

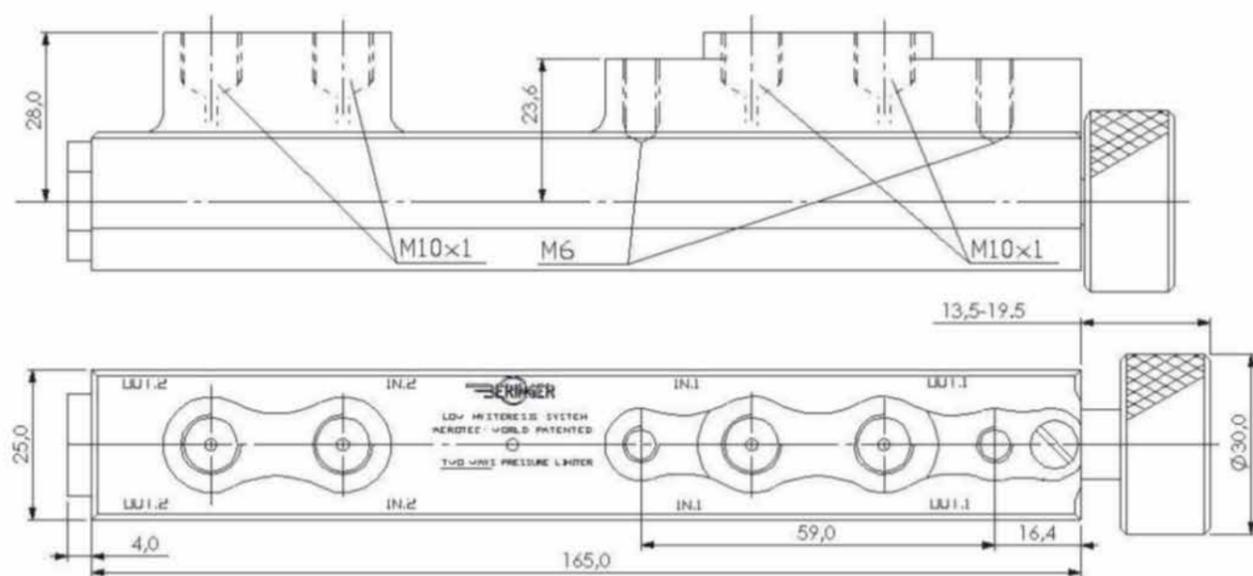
LE RÉPARTITEUR DE FREINAGE

Double circuit

Le répartiteur de freinage double circuit est prévu pour les circuits de freinage en X (groupe N). Il garantit la pression de coupure identique sur chaque roue arrière

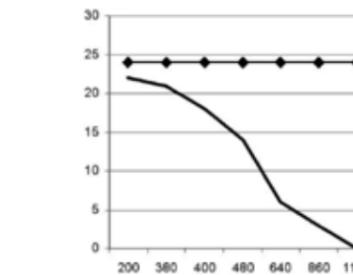


Use only DOT 4



Courbe comparative de pression en sortie de répartiteur

Pression en sortie (bars)



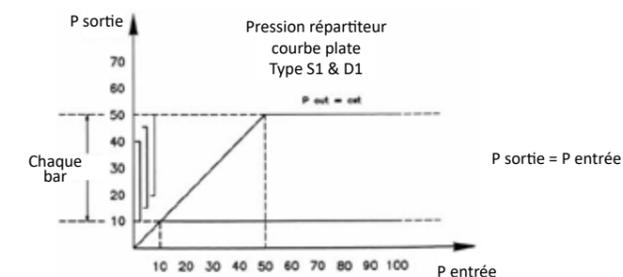
Répartiteur standard la pression de consigne varie avec la vitesse de montée en pression : nécessité de re-régler sans arrêt le répartiteur

Répartiteur BERINGER à faible hystérésis LIM1FH30 (simple ou double) la pression de consigne est conservée avec grande précision

Vitesse de montée en pression (bars/s)

Double circuit, courbe plate

Pour des voitures à centre de gravité en position moyenne type voitures de rallyes.



KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit raccordement MC arrière série	Vis banjo simple à purge + vis de purge + joint cuivre + vis banjo simple	KITBANJOSERIE

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)



DISQUE DE FREIN

Brevet AERONAL®	42
Brevet LIGHTEC®	43
Disque	
Gamme AERONAL	44
Gamme <i>Classic</i>	44
Gamme <i>MX</i>	44
Gamme LIGHTEC (Quad).....	45

BREVET AERONAL®

Pour un freinage efficace et constant



Réduction du poids

Grâce à l'utilisation de pistes étroites et lisses en alliage d'aluminium ou en fonte, le poids du disque de frein est réduit de 20%.



Meilleure maniabilité

L'inertie gyroscopique est réduite par l'emploi de pistes étroites, et de 6 douilles au lieu de 12, améliorant ainsi la maniabilité de la moto.



Moins de contraintes

Grâce au système de liaison moyeu-piste à surfaces d'appui décalées, la contrainte dans cette zone est divisée par 2 augmentant ainsi la durée de vie du disque.



BREVET LIGHTTEC® (Quad)

Pas de compromis entre légèreté et efficacité



Supprimer les efforts

L'utilisation de plaquettes pour joindre la frette du disque permet de supprimer les efforts au niveau de la liaison des deux éléments.



Régulation de la température

Le système de liaison en métaux durs permet de créer une barrière thermique et ainsi ralentir les phénomènes d'usure.



DISQUE DE FREIN

BERINGER a développé, depuis plusieurs années, une gamme de disques flottants en fonte très haut de gamme. Ces disques réunissent tous les points importants pour assurer en tout temps et toutes circonstances un freinage efficace et constant. Ils sont conçus pour un montage direct sur la roue, à la place de l'origine.



Gamme **AERONAL**

Poids en moyenne

- **Moyeu seul** : entre 200g et 300g.
- **Disque avec moyeu plat** : 1550g environ avec piste inox et 1440g avec piste en fonte.
- **Disque avec moyeu déporté** : 1610g environ avec piste inox et 1490g avec piste en fonte.

Poids
-20%



Gamme **Classic**

Poids en moyenne

- **Moyeu seul** : entre 200g et 300g.
- **Disque avec moyeu déporté** : 1960g environ avec piste inox et 1730g avec piste en fonte.



Gamme **Mx**

Poids en moyenne

- **Moyeu seul** : 130g
- **Disque avec piste inox** : 720g

CHOIX DE LA PISTE



INOX



FONTE

KITS DOUILLES

Moyeu \ Piste	INOX	FONTE
Moyeu plat 5mm ou déporté	KITDOUILLE5.6	KITDOUILLE5
Moyeu plat 6mm	KITDOUILLE6	KITDOUILLE6
Moyeu plat 3mm	KITDOUILLEMx	
Moyeu plat 5mm Ø230	KITDOUILLE4	

Description	Composition	Références
Kit douille 4	x6 douilles 4, x6 rondelles plates, x6 rondelles bombées, x6 circlips Ø12	KITDOUILLE4
Kit douilles 5*	x6 douilles 1, x6 rondelles plates, x6 rondelles bombées, x6 circlips Ø14	KITDOUILLE5
Kit douilles 5.6*	x6 douilles 2, x6 rondelles plates, x6 rondelles bombées, x6 circlips Ø14	KITDOUILLE5.6
Kit douilles 6*	x6 douilles 2, x6 rondelles bombées, x6 circlips Ø14	KITDOUILLE6
Kit douille Mx	x6 douilles 5, x6 rondelles plates, x6 rondelles bombées, x6 circlips Ø14	KITDOUILLEMx

*2 kits pour disques **Classic**



Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*
-------	------	--------	----------	----	----------------------	------	----------	------	---------------	--------	-----------------

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

DISQUE DE FREIN

Lightec[®]



Nous proposons une gamme de disques flottants Ø193mm pour les quads. Les disques sont fabriqués avec la technologie Lightec[®] et montés sur une piste inox. Les disques avant sont équipés d'une frète en aluminium anodisé (couleur au choix) tandis que la frète arrière est en acier inoxydable pour une meilleure résistance aux chocs éventuels.



KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit agrafes pour disque quad	Tôle ressort + vis inox + écrou + arrêtoir	KITAGRAF

Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)



ÉTRIER

Brevet Aerotec®	50
Étrier 2 pistons	
Gamme 2D1	52
Gamme Aerotec	54
MX/Enduro	56
Gamme Classic	58
Automobile	60
Étrier 4 pistons	
Axial	62
MX/Enduro	64
Radial	66
Radial Endurance	68
Automobile	70
Étrier 6 pistons	
Axial	74
Radial	76
Automobile	78

Les étriers BERINGER existent en plusieurs versions pour répondre à toutes les utilisations. Taillés masse dans un aluminium de qualité aéronautique, ils ont été développés grâce aux connaissances acquises lors des différentes compétitions dans lesquelles BERINGER est s'est impliqué depuis plus de 30 ans.

Grâce à des brevets et des solutions techniques inédits, ils présentent l'avantage de répondre plus vite et apportent ainsi au freinage un feeling exceptionnel.

BREVET AEROTEC®

Guidage des plaquettes de frein



Diminution de l'hystérésis

Grâce au système breveté de glissières chromées servant de guides pour les plaquettes et à leur positionnement dans un endroit neutre, l'hystérésis est fortement diminuée.



Meilleur dosage

Comparé à un étrier racing, l'erreur de dosage est réduite à 17% contre 53%. Pour atteindre à nouveau le même couple après le relâchement des freins, 14 bars suffisent avec l'étrier BERINGER contre 12 bars avec un autre étrier.



Plus agressif et plus rigide

Seulement 16.5 bars sont nécessaires pour atteindre un couple équivalent, contre 20 bars dans le cas d'un autre étrier. Un gain de 20% !

Usure parallèle des plaquettes

Grâce au système AEROTEC® la classique usure en biais est considérablement diminuée, quelle que soit le niveau d'usure de la plaquette.

Un meilleur feeling

Les plaquettes n'étant pas usées en biais, elles ne touchent pas le disque au relâchement. Il n'y a plus de vibration.

Une durée de vie augmentée

Grâce à l'optimisation de l'usure des plaquettes, durée de vie, efficacité et endurance sont améliorées.

Un freinage constant

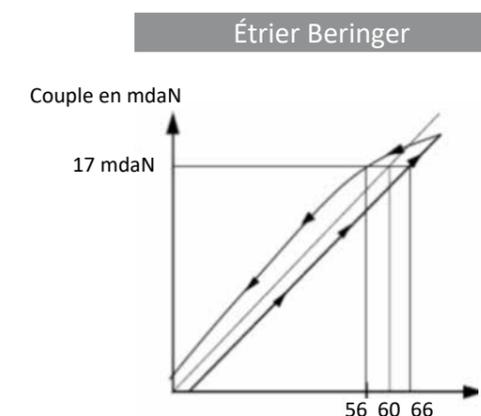
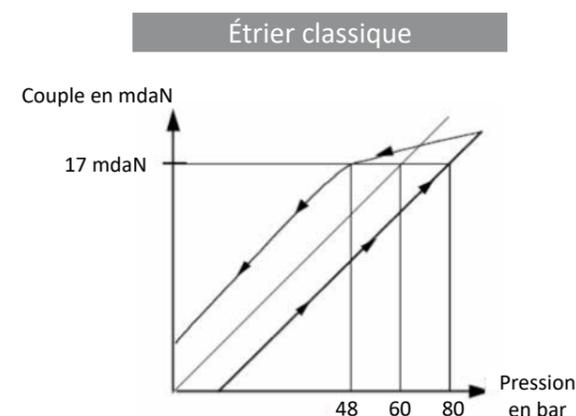
Le freinage est constant quelle que soit le niveau d'usure de la plaquette et les variations de température.



BREVET AEROTEC®

Le freinage par Beringer

Lors d'une pression sur la pédale de frein, on pourra atteindre le couple de 17 mdaN avec une pression de 66 bars avec un étrier BERINGER au lieu de 80 sur un système standard. Mais également, lors du relâchement de la pédale, pour atteindre ces mêmes 17 mdaN, il faudra atteindre 56 bars avec BERINGER contre 48 avec un système classique : l'erreur de contrôle est réduite à 17% contre 53% auparavant et le rendement est amélioré de 23%.



Amélioration du contrôle du véhicule avec l'ABS

Tests officiels de performances de freinage réalisés par l'UTAC dans les conditions réelles de certification d'automobiles. Ils ont permis de démontrer l'efficacité des glissières et leur impact sur le fonctionnement de l'ABS.

Grâce au brevet de guidage des plaquettes, l'étrier optimise le fonctionnement de l'ABS en débloquant plus rapidement la roue et en limitant la durée pendant laquelle la roue est bloquée. On observe, sur sol sec, un meilleur contrôle du véhicule.

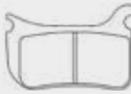
Réduction de la distance d'arrêt sur sol mouillé

Sur des sols où l'adhérence est mauvaise, l'ABS est particulièrement sollicité. Or, le coefficient d'adhérence sur sol mouillé d'un véhicule lorsqu'il roule est de 0.3 (1.1 sur sol sec) et de 0.1 lorsque les roues sont bloquées, soit trois fois moins !

Le test de l'UTAC a permis de démontrer que, sur un véhicule sportif haut de gamme équipé d'un moteur V6 3.0L et équipé de freins hautement réputés, la distance d'arrêt sur sol mouillé, de 80 à 0 km/h est réduite de 8.8 mètres !

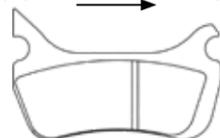
INFORMATIONS TECHNIQUES

Les plaquettes de frein

F3 (Balade - Cruising) Performances correctes en toutes circonstances, bonne durée de vie, recommandées pour un usage balade (monte standard pour étriers Harley Davidson).	S ou F2, HS (Route sport) Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers). SI (Tout terrain sport) Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage tout terrain sport amateur.	R8 (Racing) Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie moyenne pour usage circuit amateur ou course longue durée.
 2 PISTONS classic 506	 2 PISTONS classic 506	
	 2 PISTONS Ø27 6 PISTONS (3 PAIRES) 2547	
	 2 PISTONS Ø32 AEROTEC® 1158	
 4 PISTONS RADIAL 1200	 4 PISTONS RADIAL 1200	 4 PISTONS RADIAL 1200
	 4 PISTONS MX 1258	
 4 PISTONS AXIAL 2654	 4 PISTONS AXIAL 2654	
 6 PISTONS AEROTEC® 1100	 6 PISTONS AEROTEC® 1100	 6 PISTONS AEROTEC® 1100

R2 ou RS (Racing) Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes (idéal en supermoto). RSI (Tout terrain racing) Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.	R3 ou DC (Racing radial 4 pistons uniquement) Performances modestes à froid et très puissantes à chaud, durée de vie courte pour usage compétition intensif et/ou agressif ou quand la R2 /RS ne suffit plus.	R7 ou DS (Racing Endurance uniquement pour étrier radial ENDURANCE) Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie longue (jusqu'à 24H sur certains circuits en version épaisse).
 2 PISTONS classic 506	 2 PISTONS classic 506	 2 PISTONS classic 506
 2 PISTONS Ø27 6 PISTONS (3 PAIRES) 2547		
 2 PISTONS Ø32 AEROTEC® 1158		
		 4 PISTONS 1143
 4 PISTONS RADIAL 1200	 4 PISTONS RADIAL 1200	 4 PISTONS RADIAL 1200
 4 PISTONS MX 1258		
 4 PISTONS AXIAL 2654		 4 PISTONS AXIAL 2654
 6 PISTONS AEROTEC® 1100		

Derrière → Devant



Plaquette gauche

Devant ← Derrière



Plaquette droite

ÉTRIER 2 PISTONS

Gamme 2D1

L'étrier 2D1 Ø27mm peut se monter en tant que frein avant sur les scooters ou minis motos ou bien en tant que frein arrière sur les sportives.
Avec son entraxe de 84mm, il se monte en lieu et place de l'origine sur la plupart des modèles italiens.

L'étrier est vendu avec les plaquettes de frein standard.

Gravage possible pour le montage en haut ou en bas



Poids (environ) : 460g avec plaquettes.



KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 2 pistons	Tous sauf les pièces taillées masse.	KITREP2PCALIP
Kit deux pistons endurance	Deux pistons titane Ø27 avec ses aimants	KIT2P27ENDURANCE

CHOISIR SES PLAQUETTES

<p>S ou F2, HS (Route sport)</p> <p>Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers)</p>	 2 pistons 2547
<p>R2 ou RS (Racing)</p> <p>Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Vis banjo double ou double à purge



Soupape de purge Stahlbus

Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*
-------	------	--------	----------	----	----------------------	------	----------	------	---------------	--------	-----------------

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

ÉTRIER 2 PISTONS

Gamme **AEROTEC**

Ces étriers 2 pistons fabriqués avec la technologie Aerotec s'adaptent aux quads pour le freinage de l'avant et de l'arrière. De diamètre 32mm, on les retrouve aussi en tant que frein arrière sur les motos.

Ils sont compatibles avec les disques flottants Beringer Ø230mm.

Gravage possible pour le montage en haut ou en bas



Poids (environ) : environ 600g



KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 2 pistons AEROTEC	Tous sauf les pièces taillées masse.	KITREP2PAERCALIP
Kit deux pistons endurance	Deux pistons titane Ø32 avec ses aimants	KIT2P32ENDURANCE

CHOISIR SES PLAQUETTES

<p>S ou F2, HS (Route sport)</p> <p>Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers)</p>	 2 pistons 1158
<p>R2 ou RS (Racing)</p> <p>Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Vis banjo double ou double à purge



Platine d'adaptation/ de déport



Soupape de purge Stahlbus

Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*
-------	------	--------	----------	----	----------------------	------	----------	------	---------------	--------	-----------------

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

ÉTRIER 2 PISTONS



Gamme **MX**

Nous avons développés une gamme d'étriers arrière 2 pistons de diamètre 27mm spécialement pour les motos cross et enduro de toutes cylindrées : TM, Kawasaki, Yamaha, Honda, KTM-Husqvarna et Suzuki.



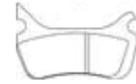
Poids (environ) : environ 600g avec plaquettes.



KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 2 pistons AEROTEC	Tous sauf les pièces taillées masse.	KITREP2PAERCALIP
Kit deux pistons endurance	Deux pistons titane Ø32 avec ses aimants	KIT2P27ENDURANCE

CHOISIR SES PLAQUETTES

<p>SI (Tout terrain sport) Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage tout terrain sport amateur.</p>	 2 pistons 1258
<p>RSI (Tout terrain racing) Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Vis banjo double ou double à purge



Soupape de purge Stahlbus

Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*
-------	------	--------	----------	----	----------------------	------	----------	------	---------------	--------	-----------------

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

ÉTRIER 2 PISTONS



Gamme *Classic*

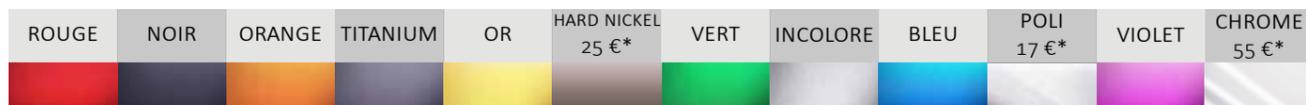
Avec un look spécialement conçu pour toutes les motos classiques, cette gamme, développée en compétition, fera le bonheur de nombreux pilotes.

Développée sur les bases dimensionnelles des étriers de course pour motos anglaises (symétrique entraxe 89mm) ou italiennes des 80's (entraxe 108mm), le montage se fait en lieu et place de l'origine. Avec deux pistons de Ø38mm ou 32mm rectifiés, et des mélanges de plaquettes modernes, vous améliorez les performances en conservant l'esprit d'origine.

Poids (environ) : 960g avec plaquettes.



Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 2 pistons Ø32 <i>Classic</i>	Tout sauf les pièces taillées masse.	KITREP2P32CLAS
Kit réparation pour étrier 2 pistons Ø38 <i>Classic</i>	Tout sauf les pièces taillées masse.	KITREP2P38CLAS

CHOISIR SES PLAQUETTES

<p>F3 (Balade - Cruising) Performances correctes en toutes circonstances, bonne durée de vie, recommandées pour un usage balade (monte standard pour étriers Harley Davidson).</p>	 <p>2 pistons <i>classic</i> 506</p>
<p>S ou F2, HS (Route sport) Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport / circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers)</p>	
<p>R2 ou RS (Racing) Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	
<p>R3 ou DC (Racing radial 4 pistons uniquement) Performances modestes à froid et très puissantes à chaud, durée de vie courte pour usage compétition intensif et/ou agressif ou quand la R2 /RS ne suffit plus.</p>	
<p>R7 ou DS1 (Racing Endurance uniquement pour étrier radial ENDURANCE) Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie longue (jusqu'à 24H sur certains circuits en version épaisse).</p>	

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Vis banjo double ou double à purge



Soupape de purge Stahlbus

AUTOMOBILE

Étrier 2 pistons



Plusieurs références d'étriers axiaux 2 pistons sont adaptées à une utilisation automobile de type : monoplace, autocross...

- 2AP11
- 2AP12
- 2AP03

L'utilisation d'un alliage aéronautique ultra performant offre une résistance élastique deux fois supérieur à un étrier d'origine ainsi qu'une meilleure résistance aux hautes températures. La précision de l'usinage dans la masse permet un gain de poids entre 30 et 40% par rapport à l'étrier d'origine. Ces étriers sont équipés de deux pistons rectifiés de Ø38mm.

Poids (environ) : 960g avec plaquettes.



CHOISIR SES PLAQUETTES POUR L'ÉTRIER 2AP03

RC6

Les plaquettes de frein RC6 ont un coefficient de friction moyen de 0,50. Les matériaux utilisés offrent un mordant et une très bonne endurance. Elles sont conseillées pour une utilisation rallye, circuit ou conduite très sportive.

RC8

Les plaquettes de frein RC6 ont un coefficient de friction moyen de 0,60. Cette référence de plaquette répond aux conditions de courses les plus exigeantes, on les retrouve notamment sur des voitures de compétition de haut niveau : WRC, Nascar, GT etc... mais elle convient également au groupe A.

CHOISIR SES PLAQUETTES POUR LES ÉTRIERES 2AP11 ET 2AP12

F3 (Balade - Cruising)

Performances correctes en toutes circonstances, bonne durée de vie, recommandées pour un usage balade (monte standard pour étriers Harley Davidson).

S ou F2, HS (Route sport)

Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers)

R2 ou RS (Racing)

Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.

R3 ou DC (Racing radial 4 pistons uniquement)

Performances modestes à froid et très puissantes à chaud, durée de vie courte pour usage compétition intensif et/ou agressif ou quand la R2 /RS ne suffit plus.

R7 ou DS1 (Racing Endurance uniquement pour étrier radial ENDURANCE)

Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie longue (jusqu'à 24H sur certains circuits en version épaisse).



2 pistons

506



Soupape de purge Stahlbus

Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*
-------	------	--------	----------	----	----------------------	------	----------	------	---------------	--------	-----------------

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

ÉTRIER 4 PISTONS

Axial



Les étriers 4 pistons Ø27mm à fixation axiale sont taillés masse dans un aluminium aéronautique. Ces étriers se montent sur la plupart des motos et sur toutes les marques. Il sont conçus pour se monter directement sur la fourche, à la place de l'étrier d'origine.



Poids (environ) : 870g avec plaquettes.

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 4 pistons	Tout sauf les pièces taillées masse.	KITREP4PCALIP
Kit réparation pour étrier 4 pistons Ø27mm Endurance	Pistons titane et ses aimants	KITREP4P27ENDURANCE

CHOISIR SES PLAQUETTES

<p>F3</p> <p>Performances correctes en toutes circonstances, bonne durée de vie, recommandées pour un usage balade (monte standard pour étriers Harley Davidson).</p>	<p>4 pistons axial 2654</p>
<p>S ou F2, HS (Route sport)</p> <p>Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers)</p>	
<p>R2 ou RS (Racing)</p> <p>Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	
<p>R7 ou DS1 (Racing Endurance uniquement pour étrier radial ENDURANCE)</p> <p>Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie longue.</p>	

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Visserie Harley Davidson



Vis banjo double ou double à purge



Soupape de purge Stahlbus

ÉTRIER 4 PISTONS

MX et Enduro



Notre gamme d'étriers 4 pistons axial MX est adapté à toutes les motos offroad. Nous équipons les modèles MX et enduros des marques : Honda, Kawasaki, KTM/Husqvarna, Suzuki, TM Racing et Yamaha.

Les étriers sont taillés masse dans un alliage utilisé dans l'aéronautique. Ils sont ensuite anodisés à la couleur de votre choix et assemblés à la main pour une qualité exceptionnelle.

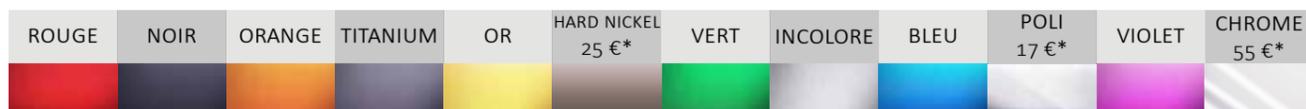
Grâce à la technologie AEROTEC®, cet étrier 4 pistons présente l'avantage de répondre rapidement et apportent un « feeling » au freinage.

AEROTEC®

Poids (environ) : 700g avec plaquettes.



Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

KIT RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 4 pistons	Tout sauf les pièces taillées masse.	KITREP4PRAD
Kit réparation pour étrier 4 pistons Ø27mm Endurance	Pistons titane et ses aimants	KITREP4P27ENDURANCE

CHOISIR SES PLAQUETTES

<p>SI (Tout terrain sport)</p> <p>Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage tout terrain sport amateur.</p>	<p>4 pistons MX</p> <p>1258</p>
<p>RSI (Tout terrain racing)</p> <p>Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



ÉTRIER 4 PISTONS

Radial



Les étriers 4 pistons Ø32mm à fixation radiale sont taillés masse dans un aluminium aéronautique. Ils sont conçus pour se monter sur les motos de route et piste sans adaptations à la place de l'étrier 4 pistons radial d'origine.

Ils se montent aussi sur les supermotards avec une platine d'adaptation radial/axial. On les retrouve sur les modèles des marques : Honda, Kawasaki, KTM/Husqvarna, Suzuki, TM Racing et Yamaha.

Ces étriers sont disponibles en entraxe 100 ou 108mm.



Poids (environ) : 990g avec plaquettes.



Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 4 pistons radial	Tout sauf les pièces taillées masse.	KITREP4PRAD
Kit réparation pour étrier 4 pistons Ø32mm Endurance	Pistons titane et ses aimants	KITREP4P32ENDURANCE

Choisir ses plaquettes

<p>F3</p> <p>Performances correctes en toutes circonstances, bonne durée de vie, recommandées pour un usage balade (monte standard pour étriers Harley Davidson).</p>	<p>4 pistons radial 1200</p>
<p>S ou F2, HS (Route sport)</p> <p>Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers).</p>	
<p>R8 (Racing)</p> <p>Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie moyenne pour usage circuit amateur ou course longue durée.</p>	
<p>R2 ou RS (Racing)</p> <p>Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	
<p>R3 ou DC (Racing radial 4 pistons uniquement)</p> <p>Performances modestes à froid et très puissantes à chaud, durée de vie courte pour usage compétition intensif et/ou agressif ou quand la R2 /RS ne suffit plus.</p>	
<p>R7 ou DS1 (Racing Endurance uniquement pour étrier radial ENDURANCE)</p> <p>Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie longue.</p>	

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Soupape de purge Stahlbus



Durite gainée inox ou noir



Vis banjo double ou double à purge



Kit visserie



Platine d'adaptation/de départ

ÉTRIER 4 PISTONS

Radial Endurance



Les étriers 4 pistons Endurance sont exclusivement dédiés aux pilotes d'endurance. Ils sont constitués de pistons Ø32mm en titane avec aimants et d'un guidage des disques dans l'étrier pour un remontage rapide de la roue avant.

Leur conception leur permet de supporter toutes les contraintes engendrées par une course d'endurance.

Les plaquettes de frein utilisées sont plus épaisses que les plaquettes ordinaires et permettent de tenir jusqu'à 24h de course selon le circuit.

Les étriers sont taillés masse dans un aluminium aéronautique. Ils sont conçus pour se monter directement sur la fourche, sans platine d'adaptation. Ils sont munis de butées inférieures de plaquettes qui permettent un repositionnement automatique et sûr des plaquettes lors de leur chagement.

Ils sont disponibles en entraxe 108mm uniquement.



Disponibles en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

KITS RÉPARATION

Description	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 4 pistons radial Endurance	Tout sauf les pièces taillées masse.	KITREP4PRADEND1
Kit réparation pour étrier 4 pistons Ø32mm Endurance	Pistons titane et ses aimants	KITREP4P32ENDURANCE

CHOISIR SES PLAQUETTES

R7 ou DS1

Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie longue (jusqu'à 24H sur certains circuits en version épaisse).

Adaptée pour les courses **longues**.

R7N (Narrow)

Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie longue .

Adaptée pour les courses **courtes** types qualifications.



4 pistons
1143

OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Vis banjo double



Kit visserie



Soupape de purge Stahlbus

AUTOMOBILE

Étrier 4 pistons



L'utilisation d'un alliage aéronautique ultra performant offre une résistance élastique deux fois supérieur à un étrier d'origine ainsi qu'une meilleure résistance aux hautes températures. La précision de l'usinage dans la masse permet un gain de poids entre 30 et 40% par rapport à l'étrier d'origine.

Les tests réalisés par l'UTAC démontrent une amélioration du contrôle du véhicule avec ABS et une réduction des distances de freinage sur route sèche et mouillée. La maîtrise du freinage offre un avantage considérable sur circuit et un sentiment de sécurité au quotidien.



Formule 1 Classic



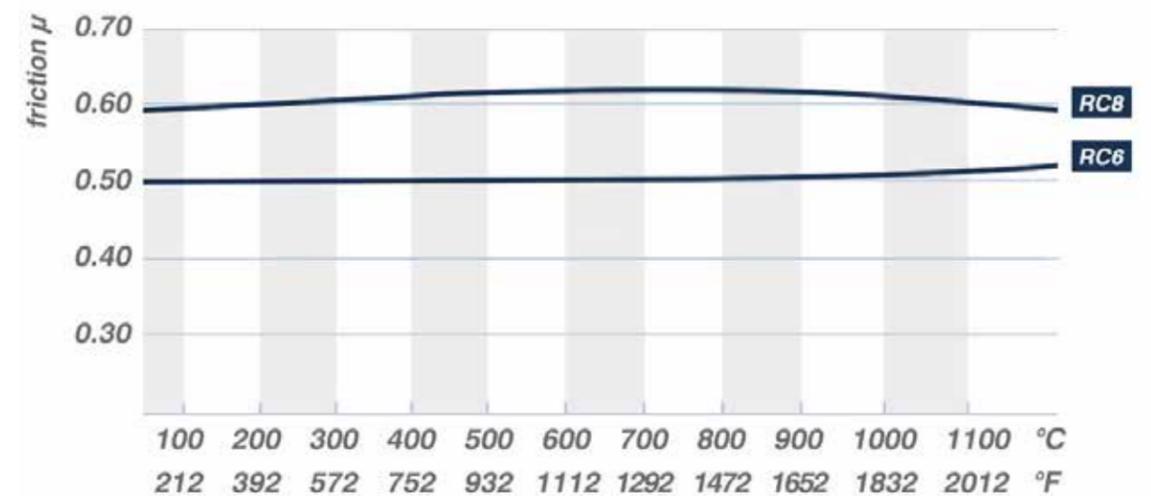
CHOISIR SES PLAQUETTES

RC6

Les plaquettes de frein RC6 ont un coefficient de friction moyen de 0,50. Les matériaux utilisés offrent un mordant et une très bonne endurance. Elles sont conseillées pour une utilisation rallye, circuit ou conduite très sportive.

RC8

Les plaquettes de frein RC8 ont un coefficient de friction moyen de 0,60. Cette référence de plaquette répond aux conditions de courses les plus exigeantes, on les retrouve notamment sur des voitures de compétition de haut niveau : WRC, Nascar, GT etc... mais elle convient également au groupe A.

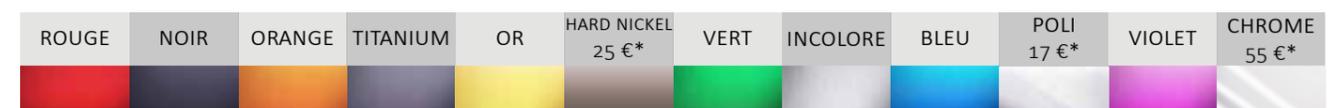


OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Soupape de purge Stahlbus

Disponible en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

AUTOMOBILE

Étrier 4 pistons AEROTEC



Nous avons développés la technologie AEROTEC® aux étriers de voitures. L'utilisation d'un alliage aéronautique ultra performant offre une résistance élastique deux fois supérieur à un étrier d'origine ainsi qu'une meilleure résistance aux hautes températures.

La précision de l'usinage dans la masse permet un gain de poids entre 30 et 40% par rapport à l'étrier d'origine.

Les tests réalisés par l'UTAC démontrent une amélioration du contrôle du véhicule avec ABS et une réduction des distances de freinage sur route sèche et mouillée. La maîtrise du freinage offre un avantage considérable sur circuit et un sentiment de sécurité au quotidien.

AEROTEC®



Alpine - A110



Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*
-------	------	--------	----------	----	----------------------	------	----------	------	---------------	--------	-----------------

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

CHOISIR SES PLAQUETTES

DS Performance

Les plaquettes de frein DS Performance sont idéales pour les amateurs de conduites sportives et pour une utilisation quotidienne grâce à son homologation route Normes R90.

DS 2500

La gamme de plaquette DS2500 est parfaite pour la pratique du sport automobile. En effet, avec un coefficient de friction élevé (0,42) et une capacité de performance entre 20° et 500°C, la DS2500 est la plaquette la plus polyvalente : rallye, le F1 ou encore la route.

DS 3000

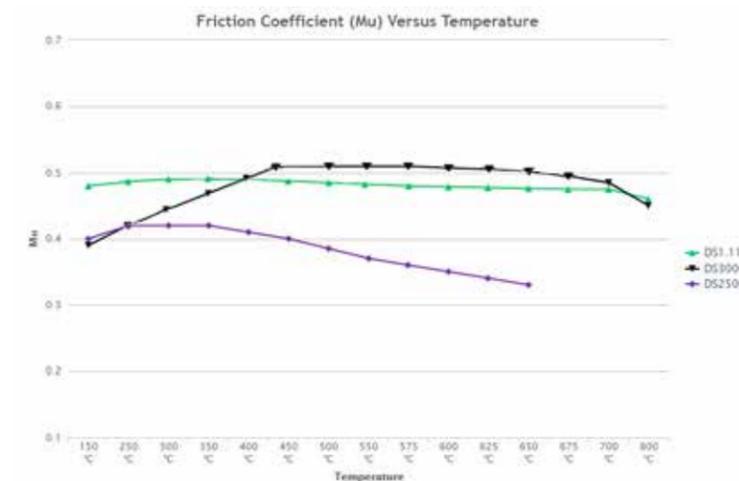
Les références DS3000 sont des plaquettes de frein dédiées à la compétition avec de nombreuses applications applications comme le rallye, touring, GT, monoplaces, ou les courses de côte.

Le coefficient de friction de 0,48 est effectif entre 200 et 650° C.

DS1.11

La nuance DS1.11 est la meilleure de la gamme Racing. Fabriqué avec des matériaux très résistants, la plaquette a une excellente durée de vie. De plus, ses performances restent exactement les mêmes pendant toute la durée de vie de la plaquette. Elle peut être utilisée pour voiture de tourisme, GT ou la monoplace.

Son coefficient de frottement moyen est de 0,46 sur une plage de température de travail de 200° à 700°C.



OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Soupape de purge Stahlbus

ÉTRIER 6 PISTONS

Axial



Les étriers 6 pistons Ø27mm à fixation axiale sont taillés masse dans un aluminium aéronautique. Les deux parties usinées sont ensuite anodisées et assemblées manuellement. Un travail minutieux qui permet d'obtenir des pièces d'exception.

Ces étriers se montent directement sur votre moto avec votre disque d'origine (selon le modèle de moto) ou avec notre disque Aeronal® en 300, 310 ou 320 mm.

AEROTEC®



Poids (environ) : 1040g avec plaquettes.

KITS RÉPARATIONS MODÈLES ACTUELS ET ANCIENS MODÈLES

Modèles	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 6 pistons	Toutes les pièces sauf celles taillés masse	KITREP6PCALIP
Kit réparation pour étrier 6 pistons 6 plaquettes	Toutes les pièces sauf celles taillés masse	KITREP6P6P
Kit plaquettes pour étrier 6 pistons 6 plaquettes	6 plaquettes	2547S6
Kit plaquettes racing pour étrier 6 pistons 6 plaquettes	6 plaquettes	2547R26

CHOISIR SES PLAQUETTES

F3 (Balade - Cruising)

Performances correctes en toutes circonstances, bonne durée de vie, recommandées pour un usage balade (monte standard pour étriers Harley Davidson).

S ou F2, HS (Route sport)

Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers)

SI (Tout terrain sport)

Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage tout terrain sport amateur.

R8 (Racing)

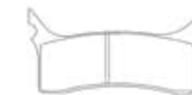
Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie moyenne pour usage circuit amateur ou course longue durée.

R2 ou RS (Racing)

Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.

RSI (Tout terrain racing)

Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.



6 pistons
Aerotec
1100

LES OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Durite gainée inox ou noir



Kit visserie



Vis banjo double ou double à purge



Piston titane



Soupape de purge Stahlbus

Disponibles en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

ÉTRIER 6 PISTONS

Radial



Les étriers 6 pistons Ø27mm à fixation radiale sont taillés masse dans un aluminium aéronautique. Les 6 pistons offrent un feeling et une précision de freinage incomparable. Ils sont conçus pour se monter directement sur la fourche à la plage de l'origine.

Disponible en entraxe 130mm.



AEROTECH®

Poids (environ) : 1070g avec plaquettes.

Disponibles en 12 coloris



*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

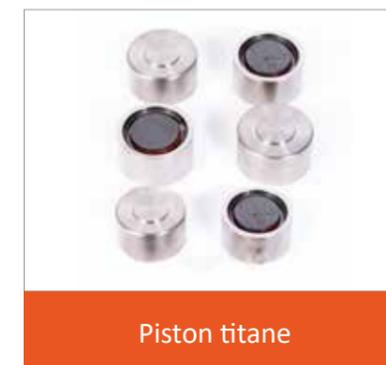
KITS RÉPARATION

Modèles	Composition	Références
Kit réparation pour étrier 6 pistons	Toutes les pièces sauf celles taillés masse	KITREP6PCALIP

CHOISIR SES PLAQUETTES

<p>F3 (Balade - Cruising) Performances correctes en toutes circonstances, bonne durée de vie, recommandées pour un usage balade (monte standard pour étriers Harley Davidson).</p>	 6 pistons Aerotec 1100
<p>S ou F2, HS (Route sport) Performances bonnes à froid et à chaud, bonne durée de vie pour usage route sport /circuit amateur. Risque de bruit si usage trop soft ... (monte standard pour nos étriers)</p>	
<p>R8 (Racing) Performances bonnes à froid et très bonnes à chaud, durée de vie moyenne pour usage circuit amateur ou course longue durée.</p>	
<p>R2 ou RS (Racing) Performances moyennes à froid et excellentes à chaud, durée de vie courte, pour usage compétition courses courtes.</p>	

PIÈCES DÉTACHÉES



AUTOMOBILE

Étrier 6 pistons



Les étriers automobiles sont développés grâce à l'expérience acquise en compétition. L'avantage majeur de ces étriers est leur temps de réaction très court (réduction de l'hystérésis), sans causer d'usure en biais des plaquettes de frein.

L'utilisation d'un alliage aéronautique ultra performant offre une résistance élastique deux fois supérieur à un étrier d'origine ainsi qu'une meilleure résistance aux hautes températures. De plus, la précision de l'usinage permet un gain de poids entre 30 et 40% par rapport à l'étrier d'origine.

Les tests réalisés par l'UTAC démontrent une amélioration du contrôle du véhicule avec ABS et une réduction des distances de freinage sur route sèche et mouillée.

Ford GT



Disponibles en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

Choisir ses plaquettes

DS Performance

Les plaquettes de frein DS Performance sont idéales pour les amateurs de conduites sportives et pour une utilisation quotidienne grâce à son homologation route Normes R90.

DS 2500

La gamme de plaquette DS2500 est parfaite pour la pratique du sport automobile. En effet, avec un coefficient de friction élevé (0,42) et une capacité de performance entre 20° et 500°C, la DS2500 est la plaquette la plus polyvalente : rallye, le F1 ou encore la route.

DS 3000

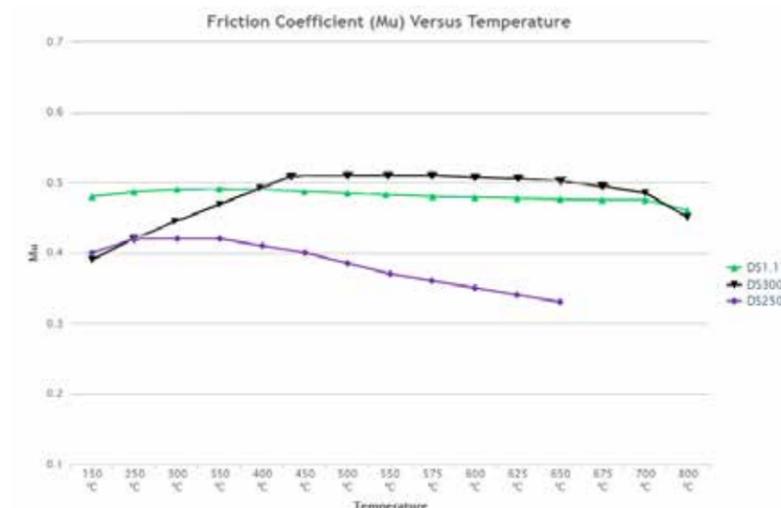
Les références DS3000 sont des plaquettes de frein dédiées à la compétition avec de nombreuses applications applications comme le rallye, touring, GT, monoplaces, ou les courses de côte.

Le coefficient de friction de 0,48 est effectif entre 200 et 650° C.

DS1.11

La nuance DS1.11 est la meilleure de la gamme Racing. Fabriqué avec des matériaux très résistants, la plaquette a une excellente durée de vie. De plus, ses performances restent exactement les mêmes pendant toute la durée de vie de la plaquette. Elle peut être utilisée pour voiture de tourisme, GT ou la monoplace.

Son coefficient de frottement moyen est de 0,46 sur une plage de température de travail de 200° à 700°C.



OPTIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES



Soupape de purge Stahlbus



KIT DE FREIN

Kit Stage 1	82
Kit Race	83
Kit Top Race	84
Kit Hypersport	85
Kit <i>MX</i> / enduro	86
Kit Bagger	87
Kit Thumb 1	88
Kit Thumb 2	88
Kit Thumb 3	89
Kit Quad 1	90
Kit Quad 2	91

KIT DE FREIN

Kit Stage 1



Étrier 4 pistons à fixation axiale, équipé de plaquettes pour usage routier



Disque classique ou Aeronal® avec piste inox (valable unique pour disque plat)

KIT DE FREIN

Kit Race



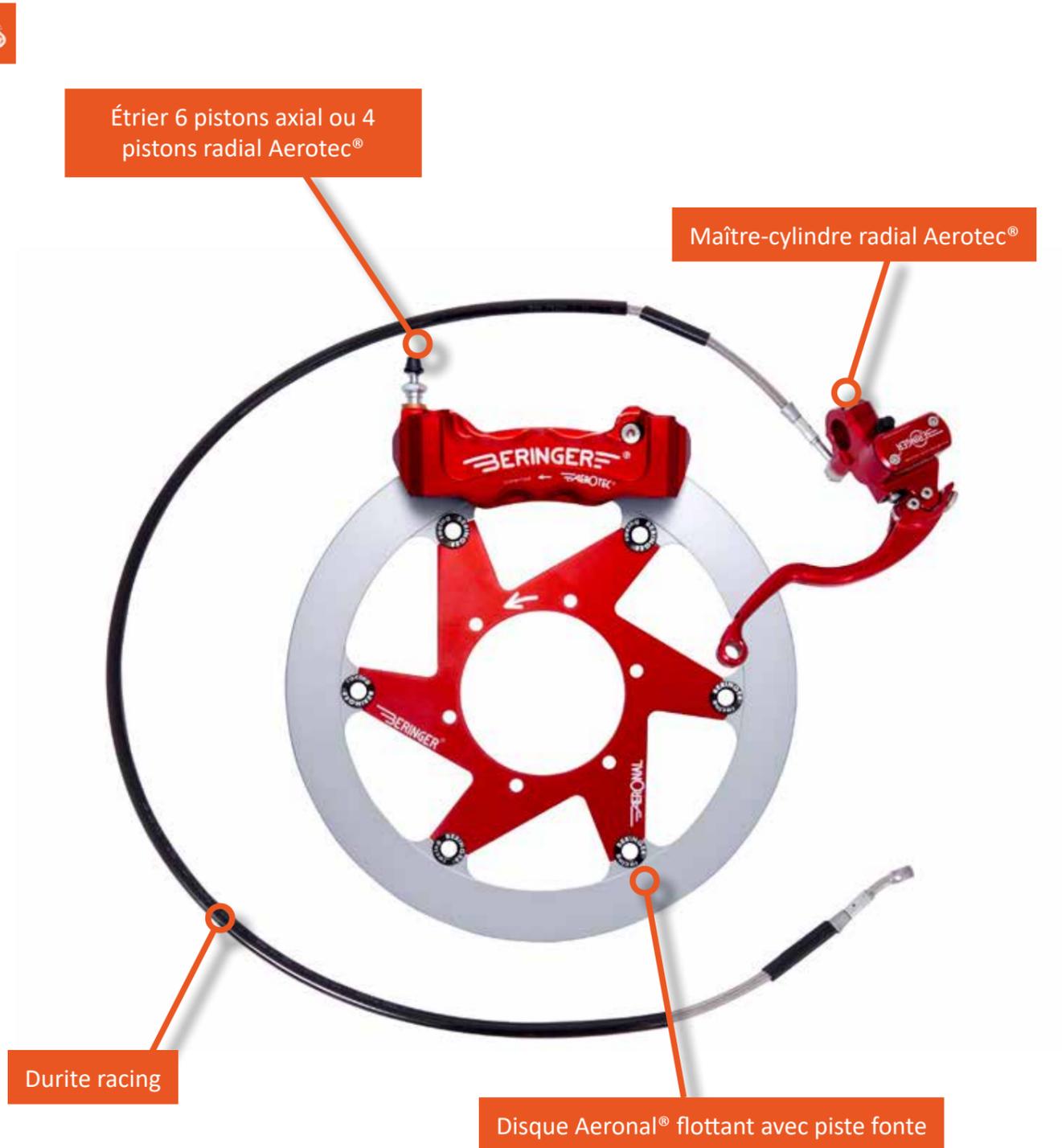
Étrier 4 pistons avec plaquettes semi racing en métal fritté



Disque Aeronal® flottant avec piste fonte

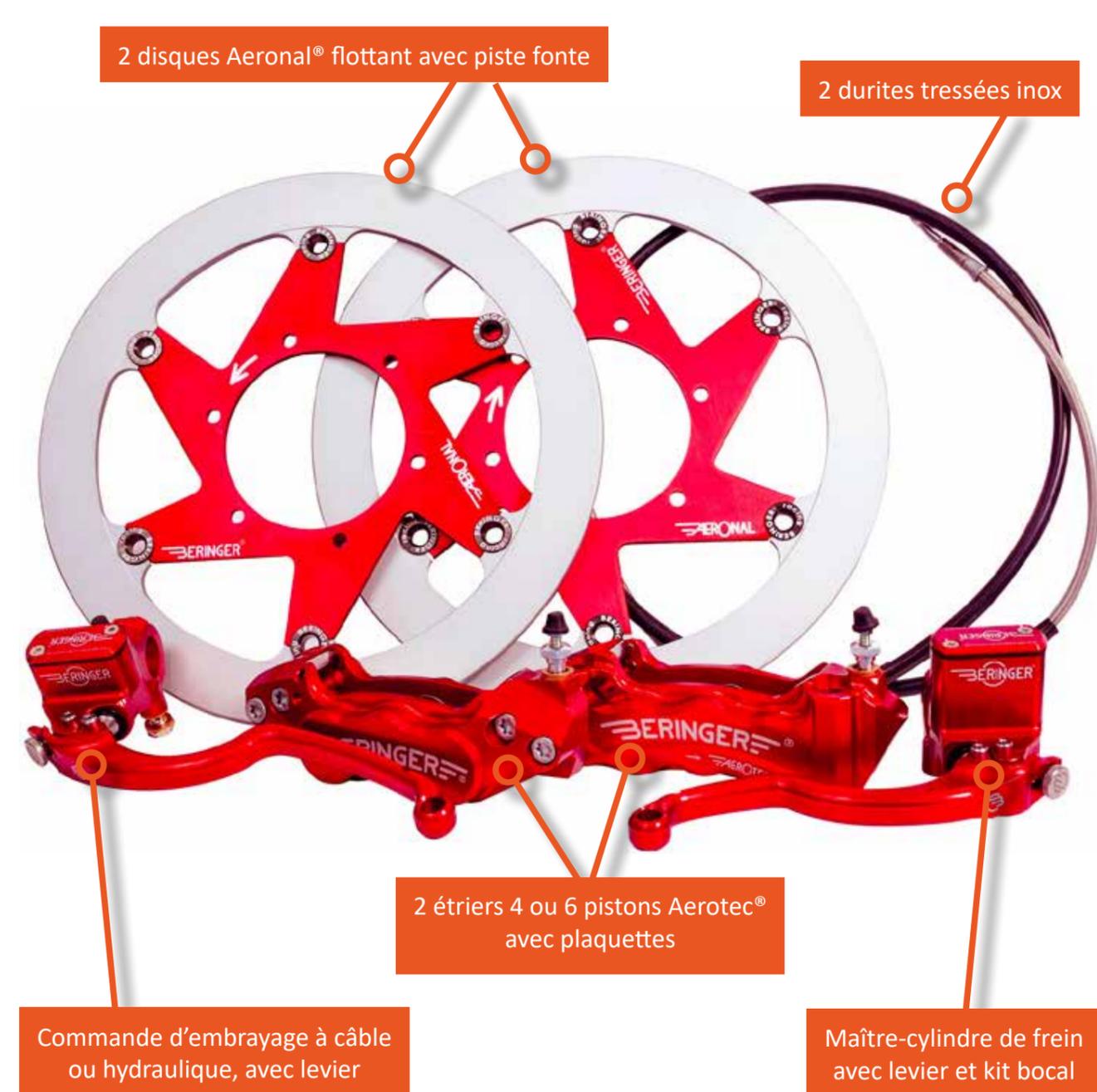
KIT DE FREIN

Kit Top Race



KIT DE FREIN

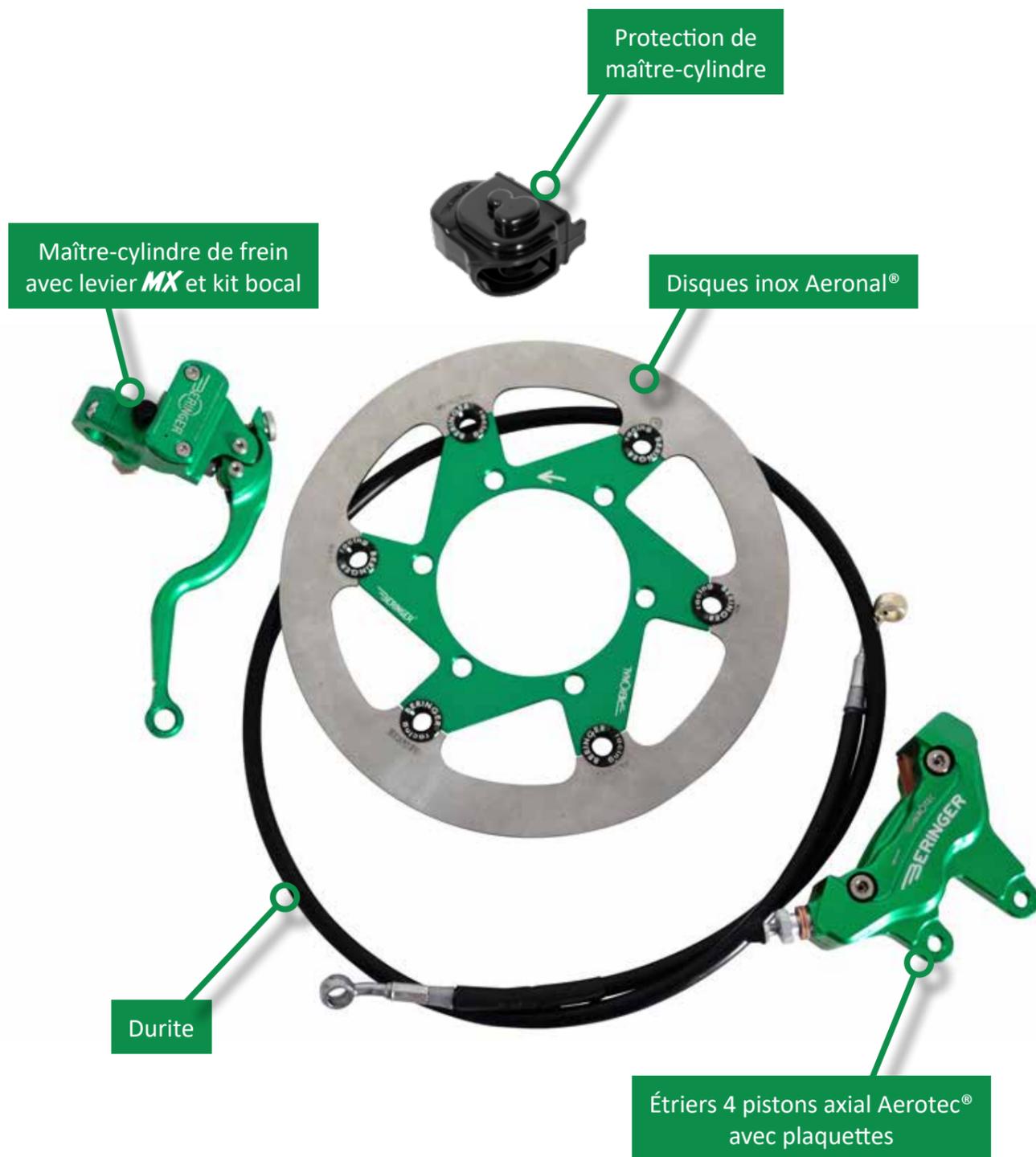
Kit Hypersport



EMBAYAGE \ DISQUE	PLAT	DÉPORTÉ
CÂBLE	KITHYPERSPORTS1	KITHYPERSPORTS3
HYDRAULIQUE	KITHYPERSPORTS2	KITHYPERSPORTS4

KIT DE FREIN

Kit *MX* / Enduro



KIT DE FREIN

Kit Bagger



KIT DE FREIN

Kit de frein au pouce

Kit Thumb 1



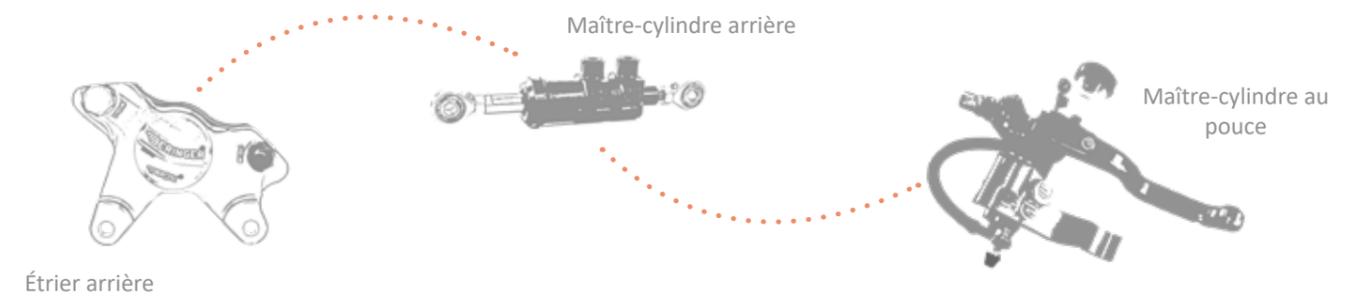
Kit Thumb 2



KIT DE FREIN

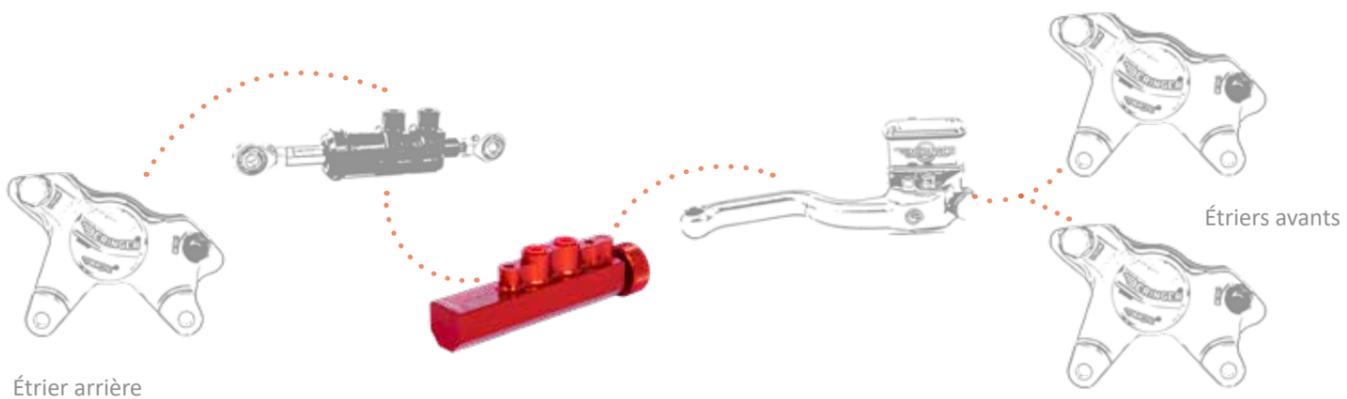
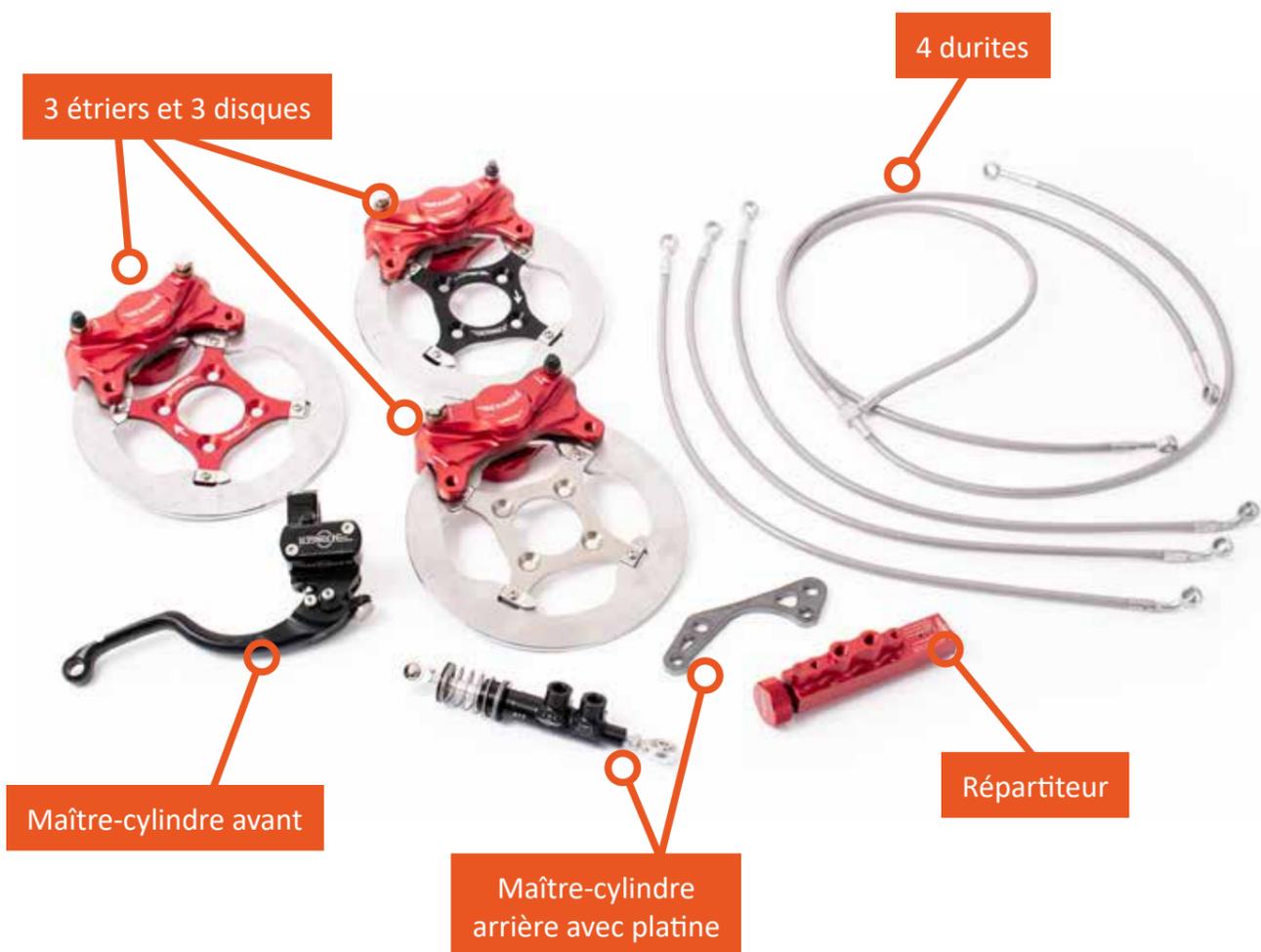
Kit de frein au pouce

Kit Thumb 3



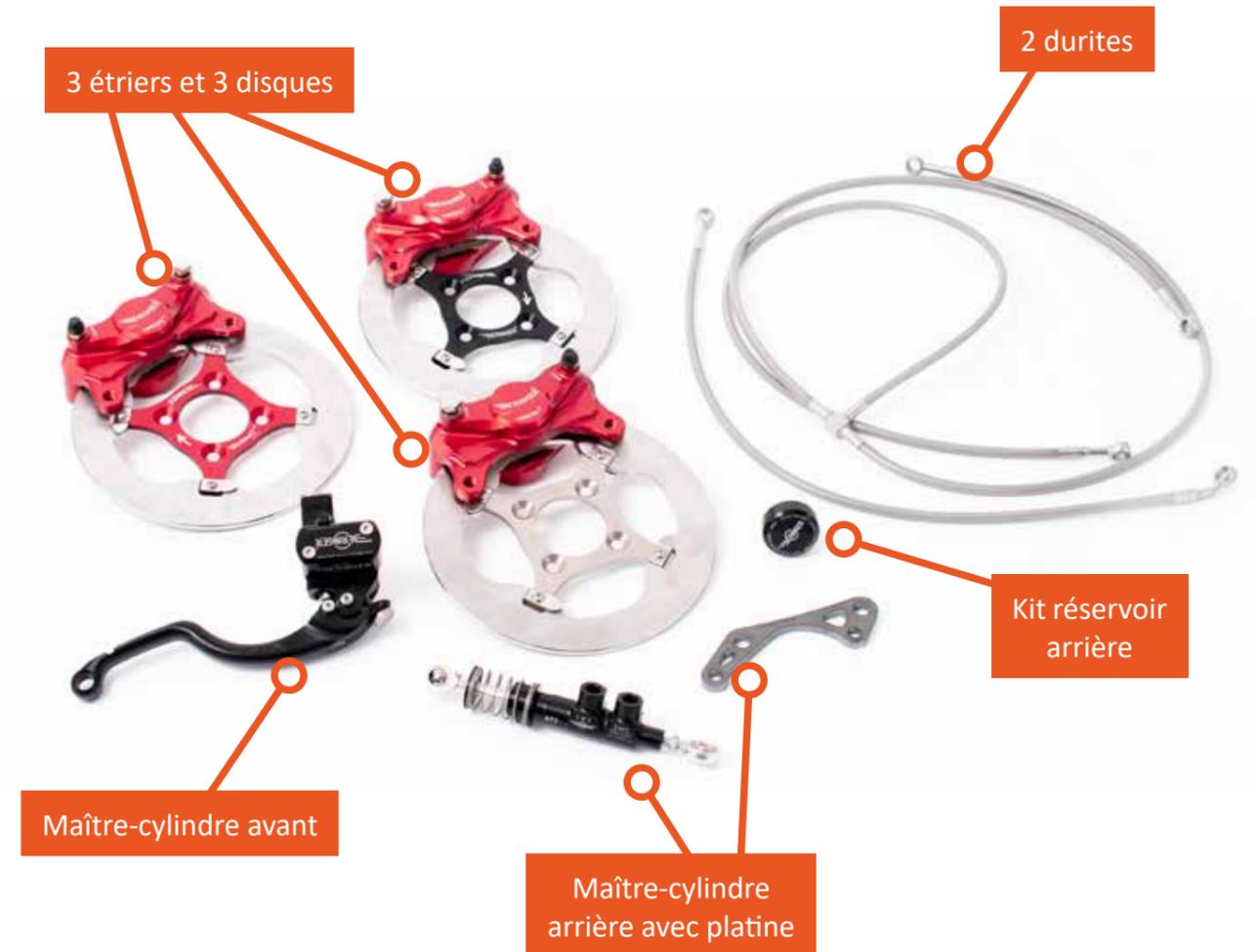
KIT DE FREIN

Kit Quad 1 - Freinage intégral



KIT DE FREIN

Kit Quad 2 - Freinage séparé





SUR DEMANDE

Système 4D	94
Inboard	96
Commodo 2 ou 3 boutons	98
Commodo 3 boutons Dragon Choppers	98
(Jusqu'à épuisement des stocks)	
Étrier 4 pistons pour fourche Springer	99
(Jusqu'à épuisement des stocks)	

SYSTÈME 4D

Disque de frein AEROTEC®



Gain en puissance

Le gain par rapport à un disque en fonte ou en inox Ø320 est de 20%, ce qui permet au pilote de raccourcir les distances de freinage.



Perte de poids

Les 980g gagnés en poids non suspendu permettent d'améliorer l'adhérence de la roue avant ainsi que l'accélération de la moto.



Gain en maniabilité

L'inertie gyroscopique du quadruple disque est 3 fois plus faible que les disques Ø320 et 30% inférieur aux disques carbonés.



Durée de vie améliorée

Les essais ont montré une usure infime du système ce qui permet d'envisager une durée de vie supérieure à la moyenne.

Disque fonte Ø320 ép 6mm : 1950g
Quadruple disque Ø230 : 1460g



Arctura Design



SYSTÈME INBOARD

Disque de frein

Le frein Inboard est inspiré de l'aéronautique, c'est le système de freinage que nous retrouvons sur les avions dit légers. Ils sont conçus pour fournir la meilleure puissance de freinage en combinant progressivité et fiabilité.

Avec ses disques logés à fleur de moyeu, ce système vise à réduire autant que possible les forces d'inertie s'appliquant à la roue avant et qui nuisent à la maniabilité de la moto. Les deux disques de faible diamètre situés au plus près du centre de rotation de la roue, l'inertie est réduite jusqu'à 3 fois comparé à un système classique.

Trois modèles sont disponibles :

- à rayons
- pour roues américaine forgées
- bolt-on

Le système Inboard se monte sur des roues de 17 à 19" avec un look «frein tambour» et sur les grandes roues avec un look «pas de frein».

Réduction
de l'inertie gyroscopique



COMMODO 2-3 BOUTONS

Maître-cylindre

Nos commodos deux ou trois boutons permettent de remplacer les commodos d'origine en ajoutant les fonctionnalités de votre choix : klaxon, clignotant, démarreur... Ils se montent sur les guidons de Ø22 et 25,4mm et sont disponibles avec ou sans supports rétroviseurs.

Taillés dans la masse et anodisés à la couleur de votre choix, ils s'accordent parfaitement avec votre maître-cylindre Beringer.



Une version limitée «Dragon Choppers» est disponible jusqu'à épuisement des stocks : commodos 3 boutons droit ou gauche pour guidons Ø25,4mm.

Disponible en 12 coloris

ROUGE	NOIR	ORANGE	TITANIUM	OR	HARD NICKEL 25 €*	VERT	INCOLORE	BLEU	POLI 17 €*	VIOLET	CHROME 55 €*

*Frais supplémentaire par pièce (brut ou anodisé)

ÉTRIER POUR FOURCHE SPRINGER

Étrier 4 pistons

Nous avons en quantité limitée ces étriers 4 pistons axiaux symétriques et leurs platines. Ils se montent sur les motos de Harley Davidson avec fourche Springer (sauf softail Heritage). Tous comme l'ensemble des produits Beringer, ces pièces sont taillées masse dans un aluminium de qualité aéronautique.





PRODUITS DÉRIVÉS

LE TEXTILE

Polo	102
Tshirt Vintage	102
Casquette	103

ACCESSOIRES MOTO

Tapis environnemental	103
Diabolo	103

PRODUITS DÉRIVÉS

POLO



Ce polo à manches courtes aux couleurs de Beringer propose un look entre décontraction et élégance.

Fabriqué 100% en coton PIMA « la soie d'Amérique du Sud », le polo offre un confort incomparable.

- 220g/m²
- Coupe ajustée
- Renforts d'épaules

Disponible en modèle homme et femme
Tailles : S – XL

TSHIRT



Ce t-shirt noir est sérigraphié aux couleurs de Beringer. Son style décontracté au col rond, à la bande de propreté au col et les doubles coutures vous apportera confort et style.

- Couleur : noir
- Matière : 100% coton
- Poids : 180g/m²

Disponible en modèle homme et femme
Tailles : S – XL

TSHIRT VINTAGE



Pour fêter les 35 ans de la marque, Beringer propose un t-shirt vintage arborant le premier logo de la société.

Un t-shirt mixte bicolores bleu marine et blanc à manches courtes.

Logo sérigraphié sur le coeur et dans le dos

- Qualité: 100% coton peigné – Jersey plat
- Poids: 160g/m².
- Lavable à 60°

Tailles : S – XL

PRODUITS DÉRIVÉS

CASQUETTE SNAPBACK



Une casquette snapback au design simple et moderne brodée aux couleurs de Beringer.

- 6 Panneaux
- 100% polyester
- Fermeture par attache plastifiée réglable
- Taille unique

GILET SANS MANCHES 001



Découvrez le bodywarmer matelassé Beringer. Avec sa coupe tendance, il protège du froid tout en procurant une grande liberté de mouvement.

- Logo brodé en coeur
- 3 poches zippées
- Déperlant, respirant
- 100% polyester
- Du S au XXL

GILET SANS MANCHES 002



Le bodywarmer Softshell Beringer est composé de 3 épaisseurs qui vous tiendront chaud en toute saison.

- Logo brodé en coeur et sur le dos
- 3 poches zippées
- 96% polyester 4% Spandex
- Du S au XXL

PRODUITS DÉRIVÉS

TAPIS ENVIRONNEMENTAL



1



2

Beringer vous propose un tapis environnemental adapté à tous vos besoins.

De qualité premium, le tapis permet d'absorber près de 4 litres de liquide par m². L'impression, réalisée avec la technologie Chromojet, permet d'obtenir des couleurs vives qui ne passent pas avec le temps.

La semelle 100% en caoutchouc permet à la fois d'obtenir une parfaite étanchéité mais aussi d'être anti-dérapant.

- Format : 200 x 85
- Homologué FIM

DIABOLO



La gamme de produits dérivés de la marque Beringer s'étend aux accessoires de motos. Nos diabolos sont taillés masse dans un cylindre d'aluminium puis anodisés à la couleur de votre choix.

Contrairement aux diabolos en plastiques, ceux-ci, d'une qualité supérieure, sont incassables.

- Vis M8
- Prochainement au format M6
- 9 coloris disponibles.