

# Le renouveau

**La Jade est morte, vive la B8 ! Grâce à ses nombreuses qualités et ses faux airs de FIAT 500, la nouvelle Bellier a tout pour donner un coup de fouet aux ventes de la marque. Avec ce modèle, le constructeur vendéen se place en effet au niveau des meilleurs.**



*Vue de face, la Bellier B8 ne peut nier son air de famille avec la Fiat 500*

**B**8... Voilà un nom bien triste pour une petite auto. D'autant plus triste que ses devancières jouaient les élégantes en adoptant des noms de pierres semi-précieuses : Opale et Jade. Qu'importe après tout, puisque la nouvelle venue perd en poésie ce qu'elle gagne en style. Oubliez les lignes maladroites de la Jade, la B8 affiche en effet des volumes bien proportionnés, avec une partie avant clairement inspirée de la citadine à succès FIAT 500. Au point que les rétroviseurs sont empruntés à la petite italienne, alors que les phares, certes pas d'origine FIAT, sont tout de même destinés à être montés sur la 500, pour les amateurs de tuning. Contrairement aux optiques de série, ils intègrent une rangée de cinq diodes qui s'éclairent dès lors que le contact est mis. Enfin, le bouclier est dans sa partie basse la copie conforme de celui de la 500 S, version à l'allure plus dynamique de la citadine turinoise.

*Une FIAT 500 vue de l'avant, mais pas de l'arrière*

La comparaison s'arrête toutefois là. De profil en effet, la Bellier adopte des lignes bien à elles, quoique relativement classiques. L'auto est bien plus harmonieuse que sa devancière, même s'il est encore permis de trouver la vitre de custode un peu trop grande et plate. Au moins celle-ci offre-t-elle une visibilité de trois-quarts arrière tout à fait correcte. Vu de l'arrière, la B8 mise également sur le classicisme, avec un postérieur assez rondouillard qui emprunte ses feux à la Citroën C3. En bref, cette nouvelle Bellier est une jolie voiture qui, sans revendiquer le même sex-appeal qu'une Chatenet CH26, pourra à n'en pas douter attirer la clientèle. Surtout que l'étendue du nuancier, déjà plus généreux que chez la majorité des concurrents, devrait encore prendre de l'ampleur. La conception de la carrosserie en polyester peint, offre en effet plus de fantaisie que les panneaux en ABS teinté dans la masse bien plus répandus sur le marché. Reste que ce principe de fabrication impose ses contraintes, et cette Bellier ne présente pas des jours entre les ouvrants aussi réguliers que ses rivales les plus soignées. Peut-être cela tient-il au fait que notre exemplaire d'essai était un modèle de présérie. Comme chez Chatenet, la vitre conducteur descend de quelques centimètres pour faciliter l'ouverture de la porte. Etant donné que la B8 conserve de classiques portes avec encadrement, l'effet est moins spectaculaire que sur les CH26 et consorts. Toutefois, ce système (qui nous a semblé un peu capricieux lors de notre prise en mains) facilite l'ouverture et la fermeture des portes en permettant l'évacuation d'air. Par pur vice, confessions-le, nous avons tenté de claquer les portières toutes vitres fermées, en forçant leur remontée. Aucun problème n'est à signaler dans ce cas, ce qui semble confirmer le sérieux avec lequel cette nouvelle B8 est construite. Comme les dernières Jade, celle-ci est entièrement fabriquée en France. L'expérience chinoise au début de la production de la Jade a semblé-t-il laisser des souvenirs amers... Assis au volant, le conducteur dispose d'une position de conduite parfaitement étudiée, malgré un repose-pied un peu trop vertical. La posture rappelle un peu celle, excellente, d'une Chatenet, sans subir la gêne d'un ↘

**BELLIER B8**

pare-brise dont le sommet arrive au niveau des yeux. Les sièges, suffisamment larges, offrent par ailleurs un maintien satisfaisant. Le dessin de la planche de bord ne révolutionnera pas le petit monde de la voiture sans permis. Très classique, le mobilier se passe en effet de la grande façade laquée, aujourd'hui si répandue. En reprenant un certain nombre d'éléments de l'ancienne Citroën C1, cet intérieur semble en effet moins à la pointe de la mode que ceux des dernières Ligier JS 50 et Aixam. Reste que l'ergonomie et le niveau d'équipement n'appellent pas la critique, même si ceux qui veulent une climatisation devront encore attendre quelques mois.

*La plus modulable des voitures sans permis*

La Bellier B8 se distingue aussi et surtout par ses aspects pratiques. Elle est ainsi une des rares voitures sans permis à disposer d'un bouton d'ouverture du hayon directement situé sur le coffre. Par ailleurs, la soute se montre accessible, avec un cache-bagages enfin pratique et un seuil assez bas. Le plus intéressant est toutefois le double fond optionnel, qui permet de ranger de menus objets sous le plancher du coffre sans les endommager. Voilà un équipement unique sur le marché, qui peut être complété par des filets de rangement sur les parois de l'aire de chargement.

Notre modèle d'essai était équipé du bicylindre à injection directe et rampe commune Lombardini DCI LDW 492, inauguré il y a un peu plus de deux ans chez Ligier et Micro-car. D'une cylindrée de 478 cm<sup>3</sup>, celui-ci propose une fonction "rampage", qui fait évoluer l'auto à faible vitesse dès lors qu'on lâche la pédale de frein. Voilà qui permet des manœuvres en douceur. Ce moteur, habituellement reconnu pour sa bonne éducation, nous a ici un peu déçu par son niveau de vibrations au ralenti. Les choses s'améliorent toutefois en marche, où le DCI n'est pas plus rugueux qu'ailleurs. Notons que la B8 DCI semble avoir des ailes : le bicylindre se distingue ici par une vivacité remarquable, comme le prouvent nos mesures d'accélération.

*Ventoussée au sol...*

Si la santé de la B8 donne le sourire, celle-ci est bien aidée par un châssis très rigide à la mise au point particulièrement soignée. Rivée au sol, cette Bellier semble impossible à prendre en défaut, même dans les virages serrés pris à vive allure. Si toutefois on dépasse vraiment les limites de la bienséance, c'est le train avant qui rend les armes en premier, dans une attitude des plus rassurantes, alors que



Un an après le reste de la gamme Aixam, la GTO adopte la nouvelle face avant plus moderne. Cette version reprend le bouclier aéré du Coupé GTI.



Très pratique, le coffre abrite un double fond qui permet de ranger de menus objets



Certes prodigue en vibrations au ralenti, le DCI emmène la B8 avec vigueur



A l'intérieur, l'ergonomie est bien pensée mais l'ambiance un peu triste

**Quoi de neuf ?**

- Remplace la Jade
- Style inspiré par la FIAT 500
- Moteur Yanmar ou Lombardini DCI
- Trois finitions disponibles

- + Comportement routier
- + Tarif raisonnable
- + Vivacité sympathique
- + Confort correct
- + Aspects pratiques
- Vibrations au ralenti
- Ajustages perfectibles
- Clim et ABS encore indisponibles

**Fiche technique**

**BELLIER B8 DCI**



<b>Dimensions (L x l x h) :</b>	2,903 m x 1,492 m x 1,493 m
<b>Empattement :</b>	1,833 m
<b>Voie av/ar :</b>	1,300 m/1,300 m
<b>Rayon de braquage :</b>	4 m
<b>Freins avant :</b>	disques ventilés de 220 mm
<b>Freins arrière :</b>	disques ventilés de 160 mm
<b>Volume du réservoir :</b>	20 litres
<b>Volume du coffre avec/sans tablette :</b>	370 litres/670 litres
<b>Hauteur de seuil :</b>	71 cm
<b>Hauteur sous pavillon/sous tablette :</b>	111 cm/59 cm
<b>Largeur/profondeur de l'aire de chargement :</b>	122 cm/61 cm
<b>Largeur/hauteur de l'ouverture du hayon :</b>	89 cm/82 cm
<b>Moteur :</b>	Bicylindre Diesel Lombardini LDW 492
<b>Injection :</b>	directe par rampe commune d'injection
<b>Alésage x course :</b>	69 mm x 64 mm
<b>Cylindrée :</b>	478 cm <sup>3</sup>
<b>Taux de compression :</b>	20 : 1
<b>Puissance :</b>	4 kW à 3.200 tr/min
<b>Couple :</b>	26 Nm à 1.400 tr/min
<b>Consommation :</b>	2,5 l/100 km
<b>Accélération de 0 à 30 km/h :</b>	3,7 secondes
<b>Accélération de 0 à 45 km/h :</b>	7,4 secondes

## BELLIER B8

↳ le train arrière à bras tirés semble lui indéboulonnable. Voilà qui place la B8 au niveau des meilleures du marché. Toujours au rayon sécurité, le freinage paraît assez efficace, même si l'attaque de pédale nous a semblé manquer de mordant. Peut-être est-ce à mettre au crédit des plaquettes encore non rodées de notre modèle d'essai, tout frais tombé de chaîne. Terminons le chapitre dynamique par la direction : le petit volant de la B8 offre un ressenti assez plaisant, qui rappelle un peu celui d'un kart. Reste que cette direction semble un peu collante autour du point milieu.

En ce qui concerne le confort, la B8 présente également un compromis intéressant. Nous avons parlé des sièges plus haut, la suspension se montre également assez prévenante. Du moins en ce qui concerne le train avant, qui absorbe les bosses et ralentisseurs sans broncher. L'ar-

rière est nettement plus raide, contrepartie de l'excellente stabilité en virage. Les coups de raquette demeurent toutefois bien plus supportables que sur une Aixam City, plus courte et dans laquelle les passagers sont presque assis sur les roues arrière. Bellier assure que deux réglages d'amortisseurs arrière sont possibles, notre version d'essai étant sur le plus ferme des deux. A vérifier donc lors de la prise en mains future d'un autre exemplaire.

*Chic et pas chère*

A l'issue de cet essai, la Bellier B8 apparaît comme une révélation. Clairement au niveau des meilleurs du marché, elle corrige les erreurs de sa devancière. Même s'il demeure quelques petites lacunes, elle se présente comme une référence sur les domaines de l'agrément de conduite et des aspects pratiques. Elle dispose de

plus un rapport prix/équipement avantageux. Notre modèle d'essai (Série C avec moteur DCI) est en effet facturé 13.990 €, à comparer aux 14.913 € réclamés pour une Aixam Coupé Premium HDI ou aux 14.393 € d'une Chatenet CH26 DCI. Et si la Ligier JS50 L Club DCI est un peu moins chère (13.899 €), c'est parce qu'elle se dispense de radar de recul. A équipement équivalent, seule la Microcar M.Go Premium DCI est nettement plus abordable (12.399 €). Cette nouvelle Bellier semble donc promise à un très bel avenir. Charge ensuite au constructeur vendéen de pousser son produit sur le marché comme il le mérite, que ce soit dans le réseau, en ce qui concerne les capacités de production ou par le biais de séries limitées. On pourrait alors facilement imaginer la même croissances que chez Chatenet à la sortie de la CH26... ■

*Clairement au niveau des meilleures du marché, la Bellier B8 apparaît comme une révélation.*

Retrouvez la galerie photo complète de cet essai sur notre page Facebook.  
Retrouvez la vidéo de cet essai, en partenariat avec leblogauto.com



De trois-quarts arrière, cette Bellier n'a plus grand-chose à voir avec l'italienne qui lui sert d'inspiration