

La nouvelle star



La Bellier B8 séduit grâce à son minois inspiré de la FIAT 500



Dire que Bellier avait besoin de nouveauté est un euphémisme. Ni gracieuse, ni exempte de défauts, la Jade avait fait son temps. La relève est venue sous la forme de la B8, au style fortement inspiré par la Fiat 500. Hasard du calendrier, Ligier Group a eu la même idée presque au même moment avec sa Dué, désormais vendue sous le blason Microcar. Si cette dernière fait preuve d'originalité dans sa partie arrière, ce n'est pas le cas de la B8, qui adopte des lignes classiques, quoique distinctes de celles de son inspiratrice italienne. Au final, la petite vendéenne séduit par son style, malgré une vitre de custode un peu trop grande.

A l'intérieur, la Bellier B8 mise sur le classicisme. Ici, pas de grande façade laquée comme chez Ligier ou Chatenet. Cela

n'empêche pas la finition haut-de-gamme, dénommée Série L, de proposer un entourage de compteur de la couleur de la carrosserie. C'est certes presque invisible sur notre modèle d'essai de couleur noire, assez élégant, mais cela fait son petit effet avec des couleurs plus pimpantes. Sérieusement finie et assemblée, cette Bellier se distingue également par ses aspects pratiques. Elle est ainsi une des rares voitures sans permis à disposer d'une poignée d'ouverture de hayon extérieur.

Un bon point par rapport à la majorité des concurrentes, qui se contentent d'une tirette ou d'un bouton caché derrière la ceinture de sécurité du conducteur. Par ailleurs, la B8 propose en option un très pratique double fond de coffre, qui permet de ranger de menus objets sans qu'ils ne soient écrasés par des plus gros.

A bord de la B8, le conducteur jouit d'une position parfaite. Ni trop haut ni trop bas, le siège est situé au bon niveau pour offrir une visibilité optimale. De plus, le petit volant à la prise en main agréable apparaît très bien positionné. Au démarrage, après le temps de préchauffage réglementaire, le bicylindre Diesel Yanmar s'ébroue avec un niveau de vibration acceptable, clairement inférieur à celui du Lombardini DCI optionnel, pourtant censé être plus raffiné. Il faut dire que la fréquence de vibration au ralenti de ce dernier semble assez spécifique, ce qui aurait sans doute réclamé un développement poussé pour un confort optimal.

Sur route, le Yanmar offre des performances clairement inférieures à celles du DCI. Cependant, il remplit son office avec bonne volonté et le niveau sonore demeure correct. C'est en effet plus par ses claquements désagréables que par le

volume en décibels que le bloc japonais agresse l'oreille des passagers. Toujours au chapitre des qualités routières, la B8 convainc par un comportement remarquable. Saine et adhérente, elle se place d'emblée au niveau des références en la matière. A la limite, elle amorce un très léger sous-virage, aussi rassurant que prévisible. Le confort se montre également d'un bon niveau, malgré les grandes roues de 15 pouces de notre version haut-de-gamme. On est toutefois en droit de trouver le train arrière un peu ferme. Rien de dramatique.

Sans conteste, Bellier a donc réussi son retour. Malgré les manières un peu rustres de son bicylindre Yanmar, la B8 présente une belle homogénéité, qui la place parmi les modèles à considérer très sérieusement. Seulement quelques mois après son lancement, elle présente encore quelques

lacunes d'équipement, puisque l'ABS et la climatisation ne figurent pas encore au catalogue des options. Ce n'est que partie remise aux dires du constructeur vendéen, qui promet ces évolutions pour très bientôt. Par ailleurs, la carrosserie en polyester permettra à l'avenir toutes les fantaisies en termes de personnalisation. Le nuancier proposé au lancement n'est en effet qu'un éventail des possibilités permises par ce procédé de fabrication. On peut donc s'attendre à des séries limitées diverses et variées. Proposée à partir de 13 240 € avec ce bicylindre Yanmar (la version d'entrée de gamme Série B est mue par un autre Yanmar, plus petit), la Bellier B8 présente un rapport prix/équipement assez intéressant, puisqu'elle demeure plus abordable que les concurrentes de chez Aixam, Chatenet ou Casalini, à équipement et motorisation équivalents. ■

- + Comportement routier
- + Finition soignée
- + Aspects pratiques
- Bruit moteur désagréable

Bellier B8

Dimensions (L x l x h) :
2,903 m x 1,492 m x 1,493 m

Volume du coffre avec/sans tablette :
370 litres/670 litres

Moteur : Bicylindre Diesel Yanmar 2TNE 68

Cylindrée : 523 cm³

Volume du réservoir : 20 litres

Consommation : 2,9 l/100 km

Italienne juste sous le capot



- + Comportement routier
- + Vivacité réelle
- + Aspects pratiques
- Vibrations au ralenti

Bellier B8 DCI



Dimensions (L x l x h) :
2,903 m x 1,492 m x 1,493 m

Volume du coffre avec/sans tablette :
370 litres/670 litres

Moteur : Bicylindre Diesel Lombardini LDW 492

Cylindrée : 478 cm³

Volume du réservoir : 20 litres

Consommation : 2,5 l/100 km

Quoi de plus logique, pour cette Bellier B8 au minois de FIAT 500, que d'adopter un moteur italien ? Comme tout le monde ou presque, le constructeur vendéen propose en option sur sa dernière née le bicylindre Diesel à rampe commune d'origine Lombardini. Après une période d'exclusivité de deux ans pour Ligier Group, les autres constructeurs ont désormais droit à la dernière mouture, le LDW 492. Cela signifie que la B8 bénéficie comme les Ligier JS 50 et Microcar M.Go de la fonction de rampe Easy Park. Dès que le conduc-

teur enlève le pied du frein à l'arrêt moteur tournant, l'auto avance à faible vitesse. Cela permet des manœuvres fluides, notamment pour les créneaux, puisqu'il n'y a plus que la pédale de frein à doser.

Au ralenti, le DCI émet dans la B8 des vibrations qui lui sont peu habituelles. Heureusement, celles-ci s'estompent dès que l'auto prend de la vitesse, du fait d'une fréquence vibratoire différente. Douceur et niveau sonore sont alors en ligne avec ce qu'on attend du bicylindre italien. Celui-ci semble d'ailleurs particulièrement à l'aise

dans la nouvelle Bellier, puisqu'il lui assure une vivacité remarquable, qui fait office de référence. Référence semble d'ailleurs être le meilleur qualificatif pour désigner cette nouvelle voiture sans permis, tant elle convainc dans tous les domaines ou presque : ergonomie, comportement routier, aspects pratiques... Voilà un modèle décidément bien né. Savoir si le surcroît de performances et de fluidité en manœuvre vaut les 1.000 € supplémentaires réclamés pour le DCI par rapport au Yanmar demeure à l'appréciation de chacun. ■

Les mauvaises langues disent que c'est parce que la CH26 ressemble à la Mini qu'elle a eu droit à sa version break. La comparaison s'arrête toutefois là, puisque la CH32 n'a esthétiquement pas grand-chose à voir avec le Clubman. Ici, pas de double porte battante à l'arrière mais un plus classique hayon, au style très vertical. Original et réussi, la CH32 ne présente toutefois pas le même sex-appeal que la CH26 dont il dérive. Déjà assez volumineuse, la CH26 devient la plus imposante des voitures sans permis en s'allongeant pour devenir CH32 : elle dépasse alors les 3,20 m. Puisque cette version est une stricte deux places, régle-

mentation oblige, l'accroissement profite logiquement entièrement au volume de coffre, qui atteint désormais 800 litres. C'est 200 litres de mieux que la CH26 mais c'est nettement moins bien que sa concurrente l'Aixam Crossover, capable d'avaler 1.200 litres. La faute en revient à un plancher de coffre assez haut et une ligne de toit plane, qui privilégie le style au volume. On pestera surtout contre le cache-bagages souple, franchement mal fichu et peu pratique. A l'intérieur, on profite de la même présentation flatteuse que dans la CH26. La position de conduite est tout aussi convaincante que dans cette dernière, même si le haut du pare-brise arrive presque au niveau des

yeux. Sous le capot, la CH32 ne laisse pas le choix : seul le bicylindre Yanmar cher à Chatenet est disponible. Celui-ci semble un peu peiner dans les côtes, face à une masse qu'on imagine supérieure à celle de la CH26, même si la fiche technique s'en tient aux 350 kg réglementaires. Vibrations et bruit sont dans la moyenne, sans plus, mais le comportement routier convainc. Pourtant, ce break n'a pas droit au nouveau train arrière à bras tirés généralisé sur le reste de la gamme. Bien entendu, la CH32 se situe un peu plus haut dans la gamme que la CH26, déjà assez huppée. A ce niveau, on regrette que Chatenet ne propose pas l'ABS ou le GPS, même en option. ■

Taille record



- + Comportement routier
- + Présentation flatteuse
- Lacunes d'équipement
- Rapport encombrement/habitabilité

Chatenet CH32



Dimensions (L x l x h) :
3,215 m x 1,567 m x 1,475 m

Volume du coffre avec/sans tablette : 800 litres

Moteur : Bicylindre Diesel Yanmar 2TNE 68

Cylindrée : 523 cm³

Volume du réservoir : 19,5 litres

Consommation : 3 l/100 km

Renaissance italienne



Lancée l'an dernier, la Casalini M14 était on ne peut plus attendue. Elle remplace en effet la M12, dont les origines techniques remontent à plus de quinze ans. Cette dernière puisait en effet ses racines dans l'Ydea. Nouvelle de A à Z, la M14 représente donc une petite révolution pour le constructeur de Piacenza. Ce, d'autant plus que le style agressif du bouclier s'étend aujourd'hui à toute la carrosserie. Œuvre d'un designer japonais, les lignes de la M14 ne manquent en effet pas d'attirer l'attention. Le profil plongeant et sportif est rehaussé d'une calandre conquérante et d'un hayon arrière totalement vitré, encadré de feux empruntés à l'ancienne Citroën C1. Moins spectaculaire dans ses lignes, l'intérieur se distingue toutefois par une finition remarquable. Les seuils de portes et joints notamment sont très proches du monde de l'automobile. On se demande simplement pourquoi Casalini s'est fourvoyé avec des plastiques de contreportes aussi

- + Look percutant
- + Agrément de conduite
- Uniquement haut-de-gamme
- Portes difficiles à fermer

Casalini M14



Dimensions (L x l x h) :
3,174 m x 1,596 m x 1,469 m

Volume du coffre avec/sans tablette :
315 litres/910 litres

Moteur : Bicylindre Diesel Mitsubishi

Cylindrée : 635 cm³

Volume du réservoir : 19 litres

Consommation : 3 l/100 km

peu flatteurs. Voilà qui dénote franchement dans cet environnement plutôt haut-de-gamme. On aurait par ailleurs aimé un meilleur réglage des portières, franchement difficiles à claquer. Surtout qu'il faut supporter un bip strident si l'on démarre avec une portière mal fermée. A bord, les passagers trouveront leurs aises, même si on aurait pu espérer un volume habitable plus important, eu égard aux dimensions extérieures : avec 3,17 m de long et près de 1,60 m de large, la M14 compte parmi les plus imposantes des voitures sans permis, n'échouant qu'à 4 cm du record détenu par la Chatenet CH32. Le conducteur de la Casalini M14 aura la drôle d'impression d'être aux commandes d'un vaisseau spatial. Le pare-brise très incliné et bas distille une ambiance singulière, alors que la position de conduite n'est pas exempte de tout reproche, avec volant un peu trop haut. Qu'importe, puisque le plaisir de conduire est au rendez-vous. Très rigide, cette Casalini présente un comportement

routier à la fois agile et stable, un peu comme un kart ou... une Mini Cooper. Il y a pire référence. Le « gros » bicylindre Diesel Mitsubishi de 635 cm³ assure quant à lui des performances plus que décentes. Surtout que la bride censée limiter l'auto à 45 km/h est largement optimiste, même sur les modèles tout juste sortis d'usine. Plutôt bien encapsulé, il parvient à contenir sa voix, par ailleurs pas trop désagréable. Le freinage se révèle quant à lui stable et mordant.

Stylée avant d'être pratique, amusante avant d'être aussi confortable qu'un Pullman, la Casalini M14 vise les hédonistes et affiche en conséquence des tarifs élevés. En-dessous de 13 995 €, point de salut. Et la facture peut s'envoler jusqu'à 15 990 € en finition Opéra la plus huppée. Heureusement, toutes les versions disposent d'un équipement complet : verrouillage centralisé à télécommande, radio CD MP3 et même GPS sont de série sur tous les modèles. ■