

BELLIER B8 ITALIA ET MICROCAR DUÉ



Bellier B8 Italia et Microcar Dué Chic et pas cher

Mue par le petit moteur Yanmar 2TNV66, la Bellier B8 affiche des prix doux. Au point qu'elle peut se permettre de viser la Microcar Dué, l'autre mini FIAT 500 du marché, qui met aussi en avant son petit budget. Avec ces deux sans permis, combiner look et portefeuille est donc possible.

Style et présentation

1^{ère} ex-aequo : Bellier B8 Italia

Lancée il y a un an, la Bellier B8 n'a trompé personne quant à l'inspiration qui a servi pour son dessin. Phares ronds, embouti de calandre, rétroviseurs, découpe du capot... Tout est là pour rappeler la FIAT 500, la petite citadine italienne qui fait fureur dans les grandes métropoles. A l'arrière, le refrain est un peu différent. Avec ses feux empruntés à la Citroën C3, la B8 est bien plus classique. Le modèle qui nous intéresse aujourd'hui est la série spéciale Italia, qui combine des éléments de l'entrée de gamme Série B à quelques détails permettant de rehausser son look. Cette version doit ainsi se contenter d'une carrosserie blanche au revêtement gelcoat (d'aspect assez flatteur) et se passe de l'essuie-glace arrière et des habillages de montants noirs des versions plus haut-de-gamme. Cependant, les rétroviseurs rouges (également disponibles en vert), les bandes

latérales aux couleurs du drapeau italien et les jantes alliage lui confèrent tout de même une bonne bouille. On regrette par contre les jours assez larges entre les panneaux de carrosserie.

A l'intérieur, la couleur est également présente, avec des cerclages d'aérateurs et de compteur assortis aux rétroviseurs. La sellerie mêlant tissu et similicuir présente plutôt bien et la finition est des plus correctes : les plastiques apparaissent assez flatteurs et les contreportes laquées (issues de l'ancienne Citroën C1) apportent une touche de gaieté supplémentaire. Au final, on déplorera simplement un fond de boîte à gant un peu branlant.

1^{ère} ex-aequo : Microcar Dué

Lancée avant la Bellier B8, la Microcar Dué fut la première à s'inspirer de la FIAT 500. Depuis le début de l'année 2016 toutefois, la ressemblance s'est estompée : la face avant assez lisse a cédé place au bouclier plus aéré de la M.Go. Voilà qui confère un peu plus de



Quelle que soit la version, la Bellier B8 se distingue par un comportement routier remarquable.



Spacieuse et bien finie, la B8 Italia sait recevoir.

personnalité à l'avant de cette petite auto, dont l'originalité est concentrée à l'arrière. La grande vitre ovale qui descend jusqu'au bouclier est en effet unique. Sur notre modèle d'essai, l'effet est moins flagrant du fait de la présence du Pack Hayon, qui consiste en

un habillage couleur carrosserie de la partie basse de cet élément vitré. Ceci n'est qu'une option parmi tant d'autres, qui permet de personnaliser la Dué sans limites. Etant donné le prix très raisonnable de l'ensemble, il est possible d'obtenir un modèle très

chatoyant, qui ne dépare pas face à la Bellier. C'est en particulier le cas de la série limitée Blueline, qui combine carrosserie bleue, toit gris et jantes alliage de 15 pouces. A l'intérieur, la Dué apparaît bien plus conventionnelle. Le mobilier reprend ↘

BELLIER B8 ITALIA ET MICROCAR DUÉ



Quelle que soit la version, la Bellier B8 se distingue par un comportement routier remarquable.

la console centrale de la défunte Ligier Ixo, avec un look un peu suranné. Les inserts gris de la finition Premium ou bleus de la série limitée Blueline apportent un peu de couleur, mais l'ensemble demeure assez sombre, une impression renforcée par la faible surface vitrée.

Aspects pratiques et vie à bord :

1^{ère} : Bellier B8 Italia

Malgré sa longueur à peine supérieure à celle de la Microcar Dué (2,90 m contre 2,87 m), la Bellier B8 offre un sens de l'accueil supérieur. Tout commence par une position de conduite particulièrement bien étudiée. L'ergonomie est également soignée, avec des lave-vitres situés sur les contreportes. Cette version Italia compte même parmi les rares voitures sans permis à offrir des rétroviseurs réglables électriquement. La tablette numérique centrale tactile, grande et simple d'utilisation, renvoie l'image de la caméra de recul avec une définition plus que satisfaisante.

Avec la B8, la bonne surprise se poursuit lorsqu'on examine le coffre. Le hayon profite d'un bouton d'ouverture extérieur et délivre

un accès large à un espace de chargement assez volumineux. Certes, la finition n'est pas aussi soignée que dans les versions les plus hautes, avec notamment des éléments de caisse brute apparents. En option, il est possible de disposer d'un très pratique plancher de coffre, qui ménage un double fond. Cette Bellier réalise donc un quasi sans-faute au chapitre de la vie à bord.

2^{ème} : Microcar Dué

En ce qui concerne l'impression d'espace, la Microcar Dué cumule les handicaps : l'assise de siège assez haute fait que les grands gabarits ont les yeux proches du sommet de pare-brise. La faible surface vitrée donne une impression de confinement et l'absence de repose-pieds pourra gêner certains. Pour autant et malgré un volant positionné plus haut que dans la Bellier, la position de conduite se révèle des plus correctes. Hormis dans la série spéciale Blueline, les dossiers de sièges ne sont pas réglables en inclinaison. Sans franchement démeriter, cette Microcar ne peut donc rivaliser avec sa concurrente.

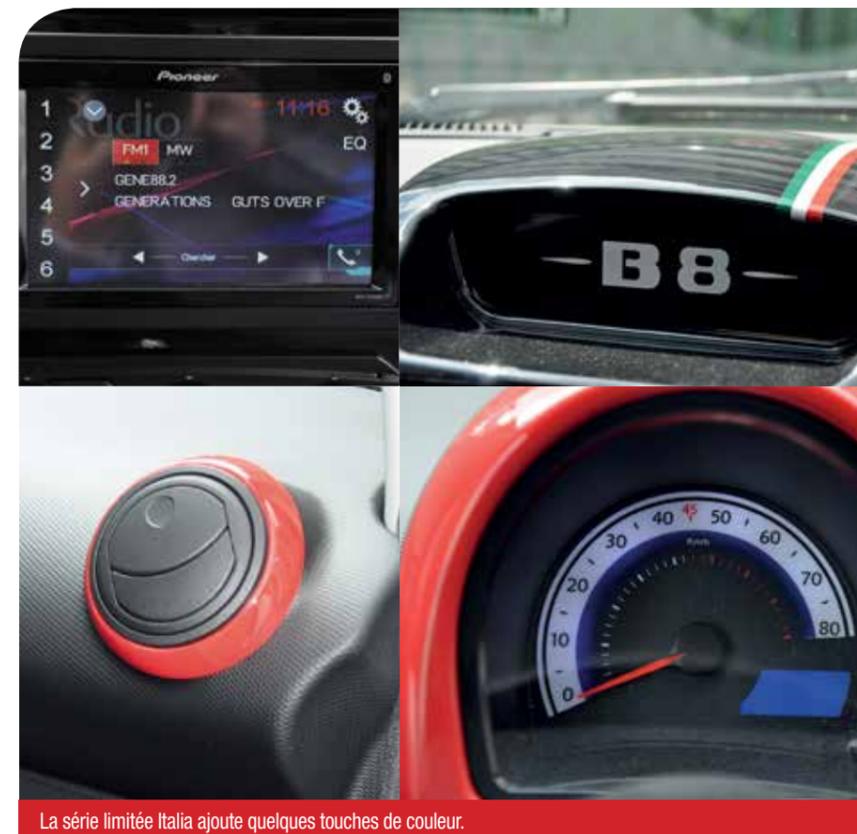
C'est à l'ouverture du hayon que la Dué perd le plus de plumes par rapport à la B8. D'une part, il faut aller chercher la tirette d'ouverture

dans l'épaisseur de l'aile arrière. Ensuite, le volume de la soute est fortement empiété par la ligne de toit fuyante. Terminons par une ouverture étroite et vous comprendrez que cette petite auto n'est pas conçue pour les déménagements. La Microcar paie ici un lourd tribut au style.

1^{ère} ex-aequo : Microcar Dué

A notre sens, c'est le moteur d'entrée de gamme Lombardini Progress qui colle le mieux à la philosophie de la Microcar Dué. Celui-ci permet en effet de contenir le tarif à des niveaux plus qu'abordables, tout en offrant des prestations très décentes. Sans atteindre le raffinement du DCI optionnel, le Progress offre un niveau sonore correct et agresse moins les oreilles que le Yanmar de la Bellier. De plus, il se montre suffisamment vif pour s'insérer dans la circulation urbaine, milieu de prédilection de cette petite auto. Enfin, le variateur se montre progressif en manœuvres.

Si sa suspension se révèle légèrement plus trépidante que celle de la Bellier, la Microcar avale toutefois un peu mieux les grosses déformations. Question confort, les deux protagonistes



La série limitée Italia ajoute quelques touches de couleur.



Malgré un accastillage assez basique, la présentation fait son petit effet.

Bellier B8 Italia

- + Présentation flatteuse
- + Equipement complet
- + Finition soignée
- + Coffre spacieux
- + Position de conduite
- Manque de vivacité
- Moteur vibrant

Fiche technique

Dimensions (L x l x h) : 2,903 m x 1,492 m x 1,493 m
 Empattement : 1,833 m
 Voie av/ar : 1,300 m/1,300 m
 Rayon de braquage : 4,00 m
 Freins avant : disques ventilés de 220 mm
 Freins arrière : disques ventilés de 160 mm
 Volume du réservoir : 20 litres

Volume du coffre avec/sans tablette : 370 litres/670 litres
 Hauteur de seuil : 71 cm
 Hauteur sous pavillon/sous tablette : 111 cm/59 cm
 Largeur/profondeur de l'aire de chargement : 122 cm/61 cm
 Largeur/hauteur de l'ouverture du hayon : 89 cm/82 cm

Moteur : Bicylindre Diesel Yanmar 2TNV66
 Injection : indirecte par injecteurs pompe
 Alésage x course : NC
 Cylindrée : NC
 Taux de compression : NC
 Puissance : 4 kW
 Couple : NC
 Consommation : NC

Accélération de 0 à 30 km/h : 6,0 s
 Accélération de 0 à 45 km/h : 12,9 s



BELLIER B8 ITALIA ET MICROCAR DUÉ



Récemment restylée, la Microcar Dué a adopté le bouclier avant de sa grande soeur la M.Go.

se retrouvent donc dos à dos. C'est au niveau du comportement routier que la Dué apparaît un peu en retrait. Ses pneus de moins bonne qualité, associés à un train

arrière un peu plus vif, la rendent moins impériale que sa concurrente. Le freinage ne manque pas de mordant, mais l'arrière a parfois tendance à se délester lors des plus

forts ralentissements.

1^{ère} ex-aequo : Bellier B8 Italia

Comme Chatenet, Bellier est un fidèle client de Yanmar. A la différence du limousin toutefois, le vendéen propose différents moteurs en provenance du fournisseur japonais. Ainsi, en entrée de gamme, la B8 dispose du 2TNE66, de plus faible cylindrée que le 2TNE68 proposé en option. Désormais vendu exclusivement par Bellier, ce bloc a été inauguré sur quelques JDM Xhéos destinées à la location. Assez sonore et un peu vibrant, ce moteur fait son travail sans excès de zèle. La vivacité n'est pas son fort et il faut deux fois plus de temps à la B8 Italia pour atteindre les 45 km/h que le même modèle mu par le Lombardini DCI ! Pour autant, il se montre assez souple et doux en manœuvres. Sans faire d'étincelles, il se présente donc comme une entrée de gamme valable.

Le point fort de la Bellier B8, c'est son comportement routier. Imperturbable et stable, elle constitue aujourd'hui ce qu'il se fait de mieux dans le domaine de la voiture sans permis. Le compromis entre confort et stabilité donne toute satisfaction, avec de plus une direction informative et une caisse



A l'intérieur de la Microcar, la finition est correcte mais les lignes datent un peu.



Sur la route, la Dué apparaît plus vive que sa concurrente.



Dans la présentation, peu de choses trahissent la vocation économique de la Microcar Dué.

Microcar Dué Progress

- + Tarif imbattable
- + Equipement généreux
- + Look sympathique
- + Moteur vivant
- + Possibilités de personnalisation
- Intérieur un peu triste
- Sièges non réglables
- Coffre exigu

Fiche technique

Dimensions (L x l x h) : 2,87 m x 1,50 m x 1,49 m

Empattement : 1,829 m

Voie av/ar : 1,341 m/1,334 m

Rayon de braquage : 4,60 m

Freins avant : disques de 210 mm

Freins arrière : disques de 180 mm

Volume du réservoir : 17,5 litres

Volume du coffre avec/sans tablette : 280 litres/340 litres

Hauteur de seuil : NC

Hauteur sous pavillon/sous tablette : 93 cm/cm

Largeur/profondeur de l'aire de chargement : 123 cm/54 cm

Largeur/hauteur de l'ouverture du hayon : 78 cm/66 cm

Moteur : Bicylindre Diesel Lombardini LDW 502

Injection : indirecte par injecteurs pompe

Alésage x course : 72 mm x 62 mm

Cylindrée : 503 cm³

Taux de compression : 22,8 : 1

Puissance : 4 kW à 3.000 tr/min

Couple : 17 Nm à 1.700 tr/min

Consommation : 3,57 l/100 km

Accélération de 0 à 30 km/h : NC

Accélération de 0 à 45 km/h : NC



BELLIER B8 ITALIA ET MICROCAR DUÉ

Le nouveau petit moteur Yanmar de la Bellier B8 remplit correctement son office mais ne se distingue pas par sa vigueur.

qui donne une réelle impression de légèreté. Le freinage ne souffre pas plus la critique.

Prix/équipement

1^{ère} : Microcar Dué

Marque d'entrée de gamme du Ligier Group, Microcar affiche des tarifs extrêmement bas, encore plus lorsqu'il s'agit de la Dué, conçue dès le départ comme un modèle à bas coût. A 10.199 € en finition Premium, déjà bien équipée mais moins riche que la B8 Italia (sièges non réglables, pas de système multimédia ni de caméra de recul, décoration moins poussée), elle constitue une très belle proposition pour les petits budgets. La Blueline, plus haut-de-gamme

et à la présentation plus en ligne avec celle de la Bellier, est quant à elle proposée contre 12.199 €, avec certes un système multimédia bien moins évolué que celui de la B8 Italia.

2^{ème} : Bellier B8 Italia

A 12.790 €, la B8 Italia semble à première vue ne pas pouvoir rivaliser avec la Microcar. C'est sans compter la pertinence de sa dotation : cette série spéciale se concentre sur l'essentiel. Sans fioriture, la présentation fait pourtant son petit effet. Il en va du même du système multimédia, agréable à manipuler, et des rétroviseurs électriques indisponibles sur la Dué. D'un pur point de vue comptable, c'est insuffisant pour compenser l'écart de prix avec la Microcar mais cette Bellier

apparaît tout de même très compétitive.

Conclusion

Ces deux mini FIAT 500 sans permis prouvent qu'il est possible de combiner look chatoyant, équipement fourni et tarif abordable. Une quadrature du cercle à même de séduire les citadins, à qui ces autos semblent destinées. A l'heure du choix, il semble bien difficile de trancher, la Microcar Dué compensant son intérieur moins accueillant par un tarif imbattable. Il est en tout cas réjouissant de voir un petit constructeur comme Bellier capable de se battre à armes égales sur ce terrain très disputé. ■

Retrouvez la galerie photo complète de cet essai sur notre page Facebook

