

Extrait du Scooter Station

<http://www.scooter-station.com>

Essai Peugeot Belville 125

- Essais - Peugeot -

Date de mise en ligne : vendredi 29 septembre 2017

Description :

Avec ses grandes roues, le nouveau Belville 125 produit en Chine propose un prix d'attaque et de bonnes performances. Nous l'avons testé.



Scooter Station

Le nouveau Belville 125 vient jouer dans la cour du leader des scooters à grandes roues, le Honda SH. Produit en Chine, il se veut moins cher mais tout aussi performant. Nous l'avons testé.

En matière de scooters comme d'autres produits de consommation, les effets de la mondialisation sont évidents mais pas toujours visibles. Ainsi, Peugeot Scooters, contrôlé à hauteur de 51% par le fabricant Indien Mahindra, nous présente aujourd'hui le Belville, fabriqué en Chine mais doté d'un moteur 100% Peugeot et d'un châssis d'origine taiwanaise, à savoir celui d'un [SYM Symphony ST](#) revu en profondeur par Peugeot Scooters au niveau suspensions et freinage. Le Belville dispose en effet d'un freinage ABS plutôt que combiné sur le SYM. Il est proposé en deux déclinaisons : "Allure", sobre et distinguée, avec top-case de série ; et "RS", plus typée sport avec un coloris gris mat, un déflecteur court, un plancher alu, des jantes anodisées noir avec filets rouges et une selle à surpiques. La signature lumineuse à LEDs vise à rappeler celle des automobiles Peugeot, notamment à l'arrière où l'on retrouve la fameuse "griffe" Peugeot et ses trois barres distinctes. Une version 170 cm³ (baptisée 200) est également disponible, sur demande car initialement destinée à des pays comme l'Italie qui imposent aux deux-roues une cylindrée supérieure à 150 cm³ pour pouvoir circuler sur autoroutes.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bienvenue à bord

Facile d'accès, malgré une selle culminant à 790 mm du fait des grandes roues de 16 (AV) et 14 (AR) pouces, le Belville se prend rapidement en mains. Relativement compact et léger, il se manipule aisément et présente une habitabilité correcte avec un pratique plancher plat échancré sur les bord afin de faciliter au conducteur la pose des deux pieds au sol. L'assise est généreuse et permet aux conducteurs à grandes jambes de se reculer suffisamment pour ne pas cogner leurs genoux contre le tablier. Elle s'avère par contre ferme d'emblée et mériterait sans aucun doute un meilleur rembourrage pour convaincre les fessiers sensibles.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

La dotation équipement du Peugeot Belville 125 est conforme aux standards actuels, avec deux béquilles, un porte-paquet avec poignées de maintien passager, des repose-pieds escamotables, un vide-poche verrouillable avec prise USB, un rappel sonore de clignotants, une ouverture de selle par contacteur électrique, un warning, un anneau accroche-sac et un top-case de série (37 litres) sur le modèle Allure. Sous la selle, on trouve un coffre permettant de ranger un casque jet à écran, ainsi que le bouchon d'accès au réservoir d'essence et un coupe-circuit antivol. L'instrumentation de bord est par contre sommaire, avec tout de même compteur, compte-tours, jauge de niveau d'essence, charge batterie, horloge, totaliseurs kilométrique et voyants usuels. Elle est par ailleurs difficile à déchiffrer de jour. Comme sur le SYM, on peut inverser l'affichage des tachymètre et compte-tours si on le souhaite. De nombreux accessoires optionnels sont d'ores et déjà disponibles en option (voir galerie photo), notamment un pare-brise haut, des manchons, un tablier et, pour la protection contre le vol, un astucieux antivol en forme de "J" qui vient s'arrimer à une base fixée au fourreau de fourche du scooter. Un antivol d'origine Top Block, qui se veut plus compact qu'un U classique.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Sobre mais pêchu

Moteur démarré, le Belville 125 fait preuve d'une louable discrétion avec une sonorité d'échappement peu agressive. Cette mouture chinoise du moteur Peugeot 125 SmartMotion (2 soupapes et refroidissement liquide) conserve ses principaux attributs, à savoir une consommation de carburant abaissée grâce à l'emploi de technologies "basse friction", à l'emploi d'un alternateur débrayable et d'une cartographie d'injection optimale. Le constructeur annonce fièrement une moyenne de 2,5 l/100 km en consommation normalisée, que nous n'avons pas eu l'opportunité de vérifier lors de ce court essai. Avec son réservoir de 7,5 l le Belville devrait donc proposer une autonomie de 300 km.

A priori sobre, le Belville n'est pas pour autant anémique et assure des démarrages vifs et satisfaisants, avec une accélération consistante et linéaire jusqu'à 90 km/h. Bien lancé, le moteur SmartMotion autorise même un petit 110 km/h compteur qui lui permet d'emprunter sans trop d'appréhension les voies urbaines rapides. Dans ce contexte, attention toutefois à la mollesse des relances depuis les régimes intermédiaires. Le Belville est bien plus à son aise en cycle urbain où il profite de sa bonne souplesse moteur et de ses relances énergiques depuis les bas régimes. Son châssis léger et agile lui permet de s'extirper des embouteillages en un clin d'oeil et de slalomer sans encombre dans la circulation dense. Un vrai vélo.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Stable et suffisamment rigoureux

Les suspensions se montrent bien un peu fermes sur les pavés parisiens, mais elles encaissent tout de même bien la plupart des contraintes et contribuent finalement à améliorer le confort mis à mal par l'assise trop ferme. Le combiné amortisseur arrière est bien sûr réglable en précharge (ressort) pour mieux appréhender le transport d'un passager. Le châssis fait pour sa part preuve d'une bonne rigidité et se montre stable et suffisamment rigoureux dans les enchaînements rapides. D'autant que les pneumatiques CST d'origine offrent un grip très correct sur routes sèches. Coté freinage, l'ABS sur la roue avant rassure sur les pavés et les sols mouillés, d'autant qu'il s'avère peu intrusif. Le frein arrière se montre par contre plus agressif à l'attaque des plaquettes et il est facile de bloquer la roue si l'on

manque de progressivité au levier. En dosant conjointement les deux leviers, on obtient toutefois un freinage suffisamment puissant et de bonne facture.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bilan : Une alternative attrayante

Bien que le marché des scooters grandes roues ne soit pas très développé chez nous, force est de reconnaître après cet essai que le Peugeot Belville 125 ne manque pas d'atouts, à commencer par son prix inférieur à ceux des Honda SH (3 549 Euros) et Piaggio Medley (3 349 Euros), ses principaux rivaux, il est vrai légèrement mieux équipés. Vendu 2 899 Euros en version Allure ou RS, il a donc toutes ses chances pour convaincre les citadins en quête d'un scooter élégant et suffisamment performant pour affronter la ville au quotidien. Sur ces points, il a tout bon !

Par Gwendal Salaün (texte et photos)

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

[Plus]	[Moins]

- Agilité
- Moteur vif
- Look élégant
- Prix
- Instrumentation peu lisible
- Vitesse maxi juste
- Selle ferme
- Petit coffre

Peugeot Belville 125 : Pratique

Prix : 2 899 Euros (au 29/09/17)

Coloris : Allure (Gris, blanc, noir), RS (gris mat)

Garantie : 2 ans, pièces et main d'oeuvre, kilométrage illimité

Homologation : Euro 4, permis B et A1, 2 places

Lieu de fabrication : Chine