

Essai - Bentley Bentayga Diesel : un paquebot au fioul

Commercialisée depuis plus d'un an avec une motorisation à essence, le Bentayga de Bentley est également proposé, depuis quelques mois, avec une motorisation diesel. Dans un tel segment, le choix semble curieux, je veux donc en avoir le cœur net !



- V8 diesel, biturbo, 3'902 cm³
- 435 ch de 3'750 à 5'000 t/min
- 900 Nm de 1'000 à 3'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 2'506 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'140 x 1'998 x 1'742
- Conso. mesurée : 10.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 210 g/km (G)
- dès EUR 146'500.-, mod. essayé EUR 203'960.-

Texte et photos : Tony da Silva

Depuis quelques années, prononcer le mot "diesel", c'est un peu comme dire un

gros mot ou parler d'un sujet tabou. Moteur économe par excellence, il est gentiment tombé en disgrâce et est régulièrement pointé du doigt par différentes associations et responsables politiques qui souhaitent le bannir de la circulation routière et en particulier des villes. C'est donc un peu à contre-courant que Bentley propose une version diesel de son paquebot nommé Bentayga.



A l'extérieur

Extérieurement, il y a peu de différences avec le modèle essence testé il y a un an. Les seuls éléments qui trahissent la motorisation sont discrets : la grille de la calandre est noire, la sortie d'échappement légèrement modifiée et, bien entendu, il y a le badge « V8 diesel ».

L'autre élément symptomatique que tout le monde remarque de l'extérieur, c'est le bruit du moteur au ralenti... pas raffiné et pas discret. Mais je vous rassure que, une fois à l'intérieur, personne n'y prête plus attention.

Pour ma part, et d'un point de vue visuel, je ne vais pas le nier, je trouve l'ensemble trop lourd et disgracieux sous certains angles. Venant de la marque qui a conçu la Continental GT et le très désirable prototype EXP 9F il y a 5 ans, ou encore EXP 12 il y a quelques mois, c'est décevant. Maintenant, si vous êtes à la recherche d'un SUV avec une forte signature visuelle, exclusif et imposant, ne cherchez plus, le Bentayga est le gagnant !



A l'intérieur

Là encore, peu de différences avec les modèles à essence. L'espace est toujours aussi ample pour l'ensemble des passagers et la qualité des matériaux ainsi que les finitions sont proches de la perfection. La filiation au groupe Audi se fait sentir uniquement sur la partie infotainment, mais pour le reste, il s'agit bien d'une exécution unique pour chaque client, sans parler des finitions « sur mesures » disponibles en option.

Ceci dit, sans partir dans l'extravagance, la voiture est richement équipée, avec des sièges ventilés et réglables dans tous les sens, une pléthore d'éléments de sécurité passifs et actifs, sans parler des différents modes de configuration du véhicule disponibles au travers d'un simple bouton rotatif. Il y a bien sûr un mode « personnalisable » mais, fondamentalement, les sept modes disponibles par défaut permettent de modifier l'ensemble des éléments du véhicule en mode pure 4×4, Sport, Soft, etc. Enfin, grâce au double vitrage et à l'insonorisation excellente, j'apprécie de pouvoir écouter tous les styles musicaux qui me plaisent grâce au système audio Naim.



Sous le capot

C'est bien là que se trouve toute la nouveauté de ce modèle diesel et la première question qui vient à l'esprit est : pourquoi opter pour une motorisation de ce type dans un véhicule de cette gamme ? Je vous la fais courte : c'est une question d'autonomie.

Bentley a déjà testé des diesels et, jusque-là, la marque n'était pas satisfaite de ses incursions dans le monde du fioul. Mais ici, c'est différent. L'arrivée de la nouvelle Audi SQ7 avec un diesel très pointu a convaincu les dirigeants de proposer cette nouvelle motorisation sur le Bentayga. En effet, grâce l'adoption

d'un élément qui paraît insignifiant, le groupe a développé un propulseur innovant en optant pour 2 « turbos classiques » et un compresseur électrique.

Avant de rentrer dans le détail, il faut parler de ce détail crucial : la batterie fonctionne avec une tension de 48V. De prime abord, ce qui peut sembler être une vétille est en réalité fondamental pour « démarrer » le premier compresseur à air qui s'anime dès 1'000 t/min. Grâce à un mécanisme qui s'enclenche en un quart de seconde, cet engin électrique d'une puissance de 7 kW et qui tourne à 70'000 t/min envoie de l'air au moteur dès 1'000 t/min jusqu'à environ 3'200 t/min afin d'offrir 900 Nm dès les premiers tours de roue... aussi bluffant qu'un véhicule tout électrique.

Ceci dit, la comparaison s'arrête là, car Bentley affirme que le moteur a été passablement modifié pour s'accommoder d'un écrin et d'une philosophie très différents du SQ7.

Bref, ce V8 de 4 litres délivre 435 ch entre 3'750 et 5'000 t/min ainsi que 900 Nm de 1'000 à 3'250 t/min., de quoi gaiement propulser notre paquebot de 2'506 kg de 0 à 100 km/h en 4.8 secondes. C'est très légèrement mieux que le SQ7 alors que le Bentayga pèse 100 kg de plus. Une affirmation qui ne tiendrait probablement pas un test chronométré officiel.

Grâce au réservoir de 85 litres et à une consommation mixte déclarée de 8.0 l/100 km, cette version diesel permet, selon les données du constructeur, de réaliser 1'062 km. C'est 63% de plus que la version essence, même si cette dernière est bien différente avec son W12 et 173 ch de plus.





Au volant

L'intérieur est identique à la version essence et, bien entendu, raffinement et qualité sont au rendez-vous. Les sièges proposent des réglages multiples ainsi qu'un système chauffant ou de ventilation. Le double vitrage participe également à l'excellente isolation phonique de l'habitacle alors que le gros diesel est à peine audible, y compris en pleine accélération. Sincèrement, à l'exception du compteur, difficile, depuis l'habitacle, de juger au son si l'on est à bord d'un Bentayga diesel ou essence.

Les sensations ? Elles sont tout simplement agréables car le couple dantesque est disponible dès 1'000 t/min et un simple effleurement de la pédale se traduit immédiatement par une poussée continue et infatigable du moteur... du moins jusqu'à 5'000 t/min.

Malgré les huit modes de conduite sélectionnables au travers d'une simple molette sur le pont central, j'utilise principalement trois modes : Sport, Confort et Bentley... un savant mélange entre le Confort et Sport. Autant le modèle essence testé l'année dernière donnait parfois envie d'adopter un mode de conduite sportif, ici, avec ce diesel, la puissance moindre et le formidable couple dès les plus bas régimes rendent notre SUV un peu placide. En d'autres mots, rouler dans un Bentayga Diesel, c'est avant tout apprécier la route, les paysages et, éventuellement, la musique à bord au travers du système Naim de 1'920 watts (EUR 6'615.-).

Et puis il faut être réaliste : avec un peu plus de 2.5 tonnes, vous n'allez pas attaquer un col ou une route nationale dans une vallée pied au plancher. En d'autres mots, le premier virage (ou le second) abordé trop agressivement vous rappelle que, malgré les suspensions pilotées et toute l'électronique embarquée, ce SUV n'est pas fait pour attaquer la route, mais bien pour la caresser au fil des kilomètres et ce dans un confort pratiquement irréprochable. Je dis

“pratiquement” car le « lane assist », ou l’assistant de voies, ne peut pas être désactivé (en tout cas, je n’ai pas trouvé comment faire) et, même réglé au minimum, je trouve ce système pénible au long cours car l’ordinateur de bord tente d’intervenir sans arrêt sur la direction dès que le SUV frise des lignes continues ou discontinues.

Enfin, en moyenne, je note une consommation mixte de 10.4 l/100 km ce qui, théoriquement, permettrait de parcourir 817 km. Autrement dit, au départ de Genève, il serait possible de relier Barcelone, Rome, Bruxelles ou Deauville avec un seul plein et sans faire de halte.



Verdict

Bentley est un constructeur à part et produit des véhicules pour des gens à part. Et ce SUV, diesel ou non, ne déroge pas à cette règle. Au-delà d'une esthétique discutable, luxe, confort et puissance sont les fondements du premier SUV de la marque. Pour un coup d'essai et pour le premier diesel de l'histoire de Bentley, c'est réussi même si, au niveau visuel, j'aurais aimé quelque chose de plus attractif.

De plus, grâce à la hauteur de caisse et aux différents systèmes d'assistance à la conduite, les chemins boueux ou défoncés ne lui font pas peur si, de votre côté, vous ne craignez pas d'esquinter un peu l'une des 90 couleurs à disposition... je ne vous parle même pas des 15 types de tapis et 15 cuirs disponibles.

Bien sûr, au niveau prix, le Bentayga Diesel vend chèrement son exclusivité puisqu'il démarre à EUR 146'500.-, soit EUR 50'000.- de plus que le fameux SQ7 sur lequel il se base. Ceci dit, c'est toujours EUR 35'000.- de moins que la version essence, on se rassure comme on peut, et j'omets la liste d'options. Cette dernière est longue et onéreuse, mais la personnalisation n'a pas de limite dans ce type de véhicule et c'est tant mieux.



Prix et options - Bentley Bentayga Diesel

Prix de base : EUR 146'500.-

Body Coloured Lower Bodywork : EUR 1'050.-

Emblem Stitching : EUR 525.-

Contrast Stitching : EUR 1'560.-

Hand Stitching to Steering Wheel : EUR 165.-

Contrast Binding to Carpet Overmats : EUR 2'805.-

Event Specification : EUR 2'520.-

City Specification : EUR 4'335.-

Sunshine Specification : EUR 1'630.-

Touring Specification : EUR 6'195.-

Mulliner Driving Specification with Grey Painted : EUR 11'170.-

Heated duo-tone, Three Spoke, Steering Wheel : EUR 755.-

Deep Pile Overmats to Front and Rear : EUR 390.-

First Aid Kit and Warning Triangle : EUR 105.-

Piano Black : EUR 1'445.-

Luggage Management : EUR 340.-

Veneered Centre Fascia Panel : EUR 505.-

Rear Seat Entertainment with Google Maps : EUR 5'635.-

Digital TV and Radio Tuner : EUR 970.-

Hand Free Tailgate : EUR 685.-

Mood Lighting : EUR 370.-

Naim Premium Audio System : EUR 6'615.-

Parking Heater with Remote Control : EUR 1'840.-

Remote Controlled Garage Door Opener : EUR 280.-

Veneered Picnic Tables : EUR 1'640.-

Space Saving Spare Wheel : EUR 550.-

Boot Carpet : EUR 495.-

Privacy Glazing Specification : EUR 1'550.-

Battery Charger EU Adapter : EUR 100.-

Breitling Clock with Black Mother of Pearl Face : EUR 1'050.-

Prix TOTAL : EUR 203'960.- (prix CHF en fonction du cours EUR)





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de ce Bentley Bentayga Diesel, ainsi qu'au garage Bentley Genève - André Chevalley S.A. à Cointrin/Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Bentley Continental GT Speed Convertible Black Edition : Et elle n'est même pas noire !

Essai - Bentley Continental GTC Speed : Politiquement incorrecte, délicieusement décadente

Essai - Bentley Bentayga : Le paquebot 6 étoiles !

Essai - Bentley Mulsanne Speed : La plus belle des limousines...

Essai - Bentley Continental GT Speed MY2015 : Toujours plus speed !

Essai - Bentley Flying Spur W12 : Quand opulence et suavité se rencontrent...

Essai - Bentley Continental GT3-R : La princesse sous ecstasy !

Essai - Bentley Flying Spur V8 : La séductrice

Essai - Bentley Continental GTC V8S : Du caviar à la sauce anglaise !

Essai - Bentley Continental GTC Convertible V8 : "Miss Bentley au régime ?"

Essai - Bentley Continental GT Speed : On ne change pas une équipe qui gagne !

Essai - Bentley Continental Supersports : Caprice à 2...

Nouveauté - Bentley Continental Supersports

Nouveauté - Bentley Flying Spur W12 S

Evènement - Inauguration Bentley Genève

Présentation - Bentley Continental GT Speed & Black Edition

Nouveauté - Bentley new Mulsanne

Nouveauté - Bentley Flying Spur V8 S

Nouveauté - Bentley Bentayga

Avant-première : Bentley Bentayga

Présentation - Bentley Grand Convertible

Nouveauté - Bentley Mulsanne Speed

Nouveauté - Bentley Continental GT3-R

Présentation - Bentley Hybrid Concept

Avant-Première - Le SUV selon Bentley

Nouveauté - Bentley Continental GT V8 S

Nouveauté - Bentley Flying Spur

Nouveauté - Bentley Continental GTC Speed

Nouveauté - Bentley Continental GT Speed

Genève 2012 - Bentley Mulsanne "Mulliner Driving Specification"

Genève 2012 - Bentley Continental GTC V8

Genève 2012 - Bentley EXP 9F Concept

Présentation - Bentley EXP 9F Concept

Nouveauté - Bentley Continental GT V8

Nouveauté - Bentley Continental GTC

Genève 2011 - Bentley Continental GT



