

Essai - Bentley Continental GT : Release 2.0 !

La Bentley Continental GT et Wheels And You, c'est une histoire importante. En effet, pas moins de huit voitures ont été testées depuis nos débuts en 2010. Au fil des années, les versions ont évolué en conservant quelques défauts qui, eux aussi, contribuent au charme de l'auto. Place au renouveau avec cette dernière mouture qui se veut une révolution pour un modèle emblématique lancé en 2003.



- W12 essence, biturbo, 5'950 cm³
- 635 ch de 5'000 à 6'000 t/min
- 900 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 8 rap.
- Vitesse maxi : 333 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 2'244 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'850 x 2'187 x 1'405
- Conso. mesurée : 15.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 278 g/km (G)
- dès EUR 169'300.-, mod. essayé EUR 192'625.-

Après avoir découvert en détails cette nouvelle Continental GT lors de ma visite de l'usine Bentley et surtout pour avoir écouté M. Stefan Sielaff, le Directeur du Design, en parler, il me tardait de faire mieux connaissance avec elle.

Voiture emblématique de Bentley, la Continental GT a vu le jour il y a une quinzaine d'année. Il est donc temps de voir ce qu'apporte cette troisième génération et, croyez moi, le changement est au programme ! La belle anglaise se positionne à un tournant important de ce modèle qui a été le fer de lance de la marque depuis son intégration au groupe Volkswagen.



A l'extérieur

Pour l'œil non-initié, cette nouvelle Continental GT ne diffère pas beaucoup de la précédente. Preuve en est, il y a finalement peu de personnes qui se retournent sur son passage tant nous sommes habitués à voir évoluer l'élégant coupé dans nos contrées. De surcroît, la teinte grise « Hallmark » ne contribue pas vraiment à ce que l'on s'attarde dessus. Dommage, le constructeur nous avait habitués à mieux pour les véhicules de presse, je pense notamment à la Speed essayée en 2013.

Reste que la voiture est radicalement changée avec une ligne plus dynamique, un avant plus ramassé et offrant plus de bestialité à l'auto. Il faut la voir évoluer en vrai dans la circulation pour mieux s'en rendre compte. En fait, comme nous

l'expliquait M. Sielaff lors de notre visite d'usine, ces petits changements apportent énormément au dessin de la Continental GT et ils sont primordiaux pour son évolution sur un marché toujours plus difficile.

Les optiques avant proposent un design en diamant du plus bel effet. Ainsi le regard de cette nouvelle Continental GT devient irrésistible et surtout vous assure une fluidité de roulage non négligeable sur autoroute. La ligne générale conserve les gènes de celle qu'elle remplace mais elle est plus élégante tout en étant plus sportive. C'est une très belle réussite stylistique. Je suis moins fan de l'arrière. Suivant l'angle d'où je la regarde, j'ai l'impression de voir une cousine allemande du groupe. Heureusement, là aussi, les phares relèvent son apparence. Et si le changement semble minime, en réalité il propose une nouvelle identité qui permettra de différencier clairement cette génération de la précédente.

Par contre, notre voiture d'essai n'est vraiment pas le plus bel exemple de configuration. Ni la couleur ni les jantes ne sont véritablement à mon goût. Dommage. A l'inverse, j'aime beaucoup l'option « Black Specification » qui renforce la prestance de l'auto. Autre détail qui me plaît particulièrement sur cette nouvelle Continental GT, la petite grille ornée du chiffre « 12 », située de chaque côté en retrait des roues avant. Regrettable par contre qu'elle soit en plastique.





A l'intérieur

Au moment de glisser à bord de cette nouvelle Continental GT, je ne peux qu'admirer les qualités de présentation et de finition. Il n'y a pas à dire, le savoir-faire Bentley est un véritable régal pour les yeux et le toucher. Autre point non-négligeable, on ressent nettement moins l'affiliation avec le groupe VW et c'est vraiment une bonne chose. Reste qu'il y a des détails qui me choquent avec certains plastiques recouverts de chrome, notamment pour les boutons des vitres électriques qui n'ont selon moi pas du tout leur place dans une voiture de ce rang. Franchement ça n'aurait pas coûté grand-chose de les faire en acier ou en alu et le rendu aurait été radicalement différent. Messieurs les designers, j'espère que

vous corrigerez cela rapidement. Une Bentley est un objet de la royauté britannique, pas un simple produit assemblé de différents éléments allemands.

Allez, je tâche d'occulter ces fautes de goût et je me concentre sur le reste, notamment sur la pièce maitresse de l'habitacle : l'écran central rotatif disponible en option. A l'arrêt, c'est un plaquage de bois à l'esthétique épurée puis, lorsque le moteur démarre, il pivote pour laisser place à un grand écran de 12.3 pouces. Finalement, en pressant sur le bouton « Screen », apparaît une troisième façade composée de trois cadrans aux cerclages chromés du plus bel effet. Vous avez ainsi, en analogique, la température extérieure, une boussole et un chronographe. C'est sublime !

Pour revenir à un côté plus moderne et utile, l'écran tactile se veut l'interface d'un système infotainment drastiquement plus évolué que sur les générations précédentes. C'est une réelle innovation et c'était attendu. Il dispose de toutes les fonctions nécessaires de nos jours et réagit avec une fluidité et une rapidité de fonctionnement très impressionnante. Probablement l'un des plus performants qu'il m'a été donné de tester.





Sous le capot

Quasiment indissociable d'une Continental GT, cette nouvelle mouture dispose du fameux W12 6.0. Pour l'occasion, il a été entièrement revu et il se veut bien plus efficient que par le passé, avec notamment des émissions CO₂ de 278 g/km contre 347 g/km pour la Continental GT Speed Convertible essayée au printemps 2017.

Dans cette toute première déclinaison de cette troisième génération, sa puissance atteint 635 ch pour un couple de 900 Nm, mais surtout ce moteur est couplé pour la première fois à une boîte à double-embayage à 8 rapports. Cette dernière est rapide et douce, une bonne intégration avec cette mécanique plutôt colossale. La transmission se fait toujours sur les quatre roues, c'est un atout indéniable pour une utilisation quotidienne, ce qui est parfaitement dans les cordes d'une Bentley.

Très linéaire, le moteur manque à mon goût d'un peu de piment. Oh ne vous inquiétez pas, les performances sont bien au rendez-vous, mais j'aurais aimé quelque chose de plus bestial.

En terme de consommation, je mesure une moyenne de 15.9 l/100km alors que la fiche technique annonce 12.2 l/100km en utilisation mixte. Comme je ne dispose de l'auto que quelques jours, vous imaginez bien que je n'hésite pas à solliciter la mécanique et cela se ressent automatiquement à la pompe. C'est toutefois en deçà des générations précédentes, grâce à la refonte de la mécanique et à une perte de poids.



Au volant

Je ressens une légère appréhension au moment de partir avec cette nouvelle Continental GT, le long et large capot impressionne toujours autant sur les premiers kilomètres. Mais la belle anglaise sait vous mettre en confiance, tant la prise en mains est aisée. Premier changement radical, même si la perte de poids n'est pas hallucinante, je ressens immédiatement une précision et une facilité de conduite totalement différentes des précédentes Continental GT. J'ai le sentiment d'être aux commandes d'une auto nettement plus légère et plus agile.

Le toucher de la route est d'une douceur impressionnante, on se croirait sur un coussin d'air tant le confort est exceptionnel. Véritable salon roulant, avec des assises très confortables, l'ambiance à bord se veut feutrée et élégante, quel raffinement ! Le côté un peu « camion » de l'ancienne a été totalement effacé, on ne ressent même plus qu'elle dispose d'une transmission intégrale. Selon moi, ce sont les atouts majeurs de cette nouvelle mouture et cela permettra d'attirer une nouvelle clientèle tout en conservant l'existante qui y retrouvera, en mieux, une atmosphère relativement similaire aux précédentes moutures.

Mon premier trajet se veut exclusivement autoroutier en j'en viens à regretter de ne pas habiter plus loin de Genève tant il est plaisant de voyager à bord de cette voiture. Les kilomètres s'avalent sans même que l'on s'en rende compte. En ville, l'aisance est la même, l'auto étant très maniable, la visibilité plutôt bonne. Il faut juste trouver des places de parc assez grandes, mais de nos jours cela impacte bon nombre d'autos.

Je joue avec les différents modes « Comfort » et « Sport », je trouve que les changements sont bien marqués. Le premier correspond parfaitement à l'autoroute alors qu'il faudra vite passer en « Sport » une fois qu'on attaque les petites routes. A ce sujet, la nouvelle Continental GT propose un agrément de conduite plutôt intéressant, même si elle n'est résolument pas sportive. Logique, pour cela il faudra attendre la Speed, ou peut-être une déclinaison Supersports. Toutefois, la voiture avale les virages sans rechigner, quasiment sans aucun roulis, et les chevaux permettent d'en ressortir rapidement. A ce propos, si la puissance n'est clairement pas en reste et que ça pousse très très fort, ce n'est pas brutal pour un sou. Cependant, je me retrouve rapidement à un rythme qui ferait disparaître mon précieux permis et cela sans vraiment s'en rendre compte. Heureusement l'échappement distille une sympathique musique qui rappelle quand même qu'on a haussé le tempo.





Verdict

L'objectif de proposer un véritable renouveau pour cette Continental GT est totalement réussi. Les ingénieurs Bentley sont parvenus à faire évoluer un modèle iconique sans pour autant lui faire perdre de son charme. Si pour ma part je ne suis pas client d'une telle voiture, elle saura parfaitement répondre aux attentes de plus en plus exigeantes des fidèles de la marque, mais également des prospects. Cette troisième génération de Continental GT est véritablement une nouvelle mouture qui permettra au constructeur de faire perdurer un modèle phare pour Bentley.





Prix et options - Bentley Continental GT

Prix de base : EUR 169'300.-

Contrast stitching : EUR 1'720.-

Mulliner Driving Specification with alternative wheel : EUR 8'095.-

(Choice of any non-Mulliner wheel style, Quilting to seats, Door casings and rear quarter panels include « diamond-in-diamond » embroidery, Indented leather headlining, Sports pedals, Metal fuel filler cap, Metal oil cap, Embroidered Bentley emblems)

Deep pile overmats : EUR 350.-

First aid kit and warning triangle : EUR 110.-

Heated, dual tone, three spoke, indented, hide trimmed steering wheel : EUR 950.-

Battery charger : EUR 150.-

Bang and Olufsen for Bentley audio system : EUR 5'000.-

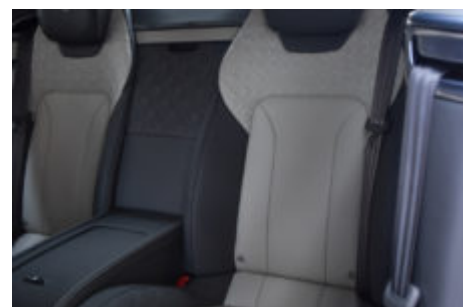
Bentley Rotating Display : EUR 4'700.-

Welcome lighting : EUR 450.-

Dark Stained Madrona over Piano Black veneer : EUR 1'800.-

Black Specification : TBA

Prix TOTAL : EUR 192'625.- (prix CHF en fonction du cours EUR)





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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

Merci également au Château de la Grande Riedera à Le Mouret pour leur accueil et leur disponibilité à l'occasion de notre séance photos.





A lire aussi

Essai - Bentley Bentayga V8 : Le raisonnable a du bon

Essai - Bentley Flying Spur W12 S : Le raffinement musclé

Loisirs - Visite de l'usine Bentley

Essai - Bentley Mulsanne Extended Wheelbase : Le palace XXL

Essai - Bentley Bentayga Diesel : un paquebot au fioul

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 Bentayga V8

Nouveauté - Bentley Continental GT (troisième génération)

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

2011 - Bentley Continental GT



