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

Modèle à succès de la marque Bentley, la deuxième génération de la Continental GT a été dévoilée au Mondial de Paris en 2010. Depuis, les déclinaisons fleurissent au rythme des saisons, la dernière du nom étant la Speed, en coupé et cabriolet. Wheels And You a pris le volant du Coupé GT pour un essai mené tambour battant.

- W12 biturbo, 5’998 cm^3
- 625 CV à 6’000 t/min
- 800 Nm à 2’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 329 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
- Poids : 2’320 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’806 x 1’944 x 1’404
- Conso. mesurée : 23.5 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 338 g/km (G)
- dès CHF 259’000.-,mod. essayé: CHF 297’285.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon et Steve Waelti

Les faits sont clairs : sans le rachat par le groupe Volkswagen en 1998 et l'arrivée de la Continental GT au catalogue en 2004, le constructeur britannique ne serait peut-être plus présent aujourd'hui, et clairement pas en aussi bonne forme.

En effet, la Bentley Continental GT a démocratisé la marque, boosté les ventes et considérablement élargi la clientèle. A un point tel que ce luxueux coupé quatre places est selon moi LA voiture du segment « très haut de gamme » utilisable au quotidien, à l'image un peu de la Golf, mais à l'autre extrémité du tableau… Jusqu'à l'arrivée de la Ferrari FF en 2012, elle était de loin la seule « 4 places » offrant un tel niveau de confort, de performance et de luxe tout en étant exploitable facilement tous les jours par le commun des mortels, certes (très) fortunés, principalement du fait de ses quatre roues motrices.

Après avoir gouté à la version Supersports, l'évolution ultime de la première génération, il est temps maintenant de décortiquer la nouvelle venue au volant de son actuel fleuron, la Continental GT Speed.

A l'extérieur

Si l'oeil amateur ne verra que peu de différences, l'expert distinguera les détails qui rendent la nouvelle Continental GT encore plus attirante. Des lignes plus tendues, des angles plus acérés, l'ensemble s'affirme un peu plus et c'est flagrant quand vous mettez les deux générations côte à côte. Notamment le regard de la nouvelle Continental GT est plus aguicheur avec des yeux, euh non des phares, plus subtils et pas simplement ronds. J'aime tout particulièrement la rainure sur le capot qui s'apprécie aussi depuis le poste de pilotage.

La teinte de notre voiture d'essai, Continental Yellow, est certes plutôt inattendue, pourtant au fur et à mesure des jours passés à son volant, je rêverai d'en avoir une comme ça. Bien entendu me direz-vous, tout le monde veut une Bentley… OK, on est d'accord, mais sérieusement, même celui qui a les moyens d'en acheter une pourra difficilement assumer ce jaune à cause du regard des autres. Alors profitons pleinement de cette exemplaire car ce n'est pas tous les

jours qu'on en croise une comme ça. D'ailleurs, après quatre jours en compagnie de cette Continental GT Speed, je pense qu'en faisant un sondage « grand public », vous devriez être en mesure de retracer précisément et à tout instant, l'exacte localisation de la voiture dans ma région. Bref, vous l'avez compris je trouve que cette couleur lui sied parfaitement et tant pis si c'est un tantinet voyant…

En plus, notre voiture était équipée de différents attributs en carbone comme la lame avant, les bas de caisse latéraux, les rétroviseurs, le spoiler ainsi que le diffuseur arrière, qui intègre les échappements ovales. Ces différents éléments font parties du pack « Mulliner Driving Specification » qui équipe dorénavant en série les déclinaisons Speed. Généralement pas très friand du carbone, d'autant plus sur une voiture de ce rang, je reconnais que là, je suis encore plus sous le charme… quelle prestance, quelle gueule ! A l'avant, la lame renforce l'agressivité et donne l'impression que la calandre est collée à la route. Petit détail esthétique qui fait tout son effet, les bas de caisse latéraux en carbone intègrent le logo Bentley, légèrement provocateur mais tellement plaisant à contempler.

Globalement cette nouvelle mouture est plus élégante, plus fine même si elle reste un mastodonte de presque 2,5 tonnes. A l'arrière aussi les traits sont plus prononcés mais les différences sont moins flagrantes. Ce modèle était aussi logiquement équipé des jantes 21″ Speed à 10 rayons mais avec en option une finition foncée (CHF 1'800.-) qui accentuait le look sportif de la voiture.

A l'intérieur

Une fois l'imposante porte ouverte, je me glisse avec délicatesse dans le somptueux intérieur, entièrement recouvert de cuir noir capitonné dont les surpiqures ton sur ton forment des losanges. Le tableau de bord mélange le cuir, le carbone et l'aluminium. Bien évidemment et pour mon plus grand plaisir d'amateur de montres, je retrouve au centre, l'horloge produite par Breitling. Sobriété, élégance et encore une fois prestance sont les mots qui me viennent à l'esprit en savourant cette ambiance feutrée.

Le confort est bien entendu à la hauteur d'un tel salon roulant et c'est confortablement installé dans les magnifiques sièges que je profite quelques instants de l'équipement musical Naim for Bentley (CHF 8'000.-) avec la «

Chevauchée des Walkyries » de Wagner, un régal pour mes oreilles avant de les combler avec la symphonie du W12 qui anime cette Continental GT Speed.

L'habitacle des déclinaisons Speed a lui aussi subi en série le traitement « Mulliner Driving Specification », quelques petits plus qui rendent cet espace encore plus attirant, mêlant le luxe et la sportivité.

Comme déjà mentionné par mon collègue lors de l'essai de la Continental Supersports, le revers de la médaille au rachat par le groupe VW, c'est de retrouver une interface puisée dans la banque d'organes allemande. Bien entendu il est personnalisé à l'image de Bentley mais tout comme chez sa cousine par alliance d'origine italienne, Lamborghini,, le ressenti n'échappera pas aux habitués des produits de la firme germanique. On notera quand même que l'ensemble multimédia a bien évolué par rapport à la génération précédente, qu'il est complet et très facile d'utilisation.

S'il parait futile de relever l'excellence de la vie à bord pour le pilote et son co-pilote, je préciserai que pour les passagers arrière la donne est légèrement différente et cela malgré un gain d'espace de 46 mm par rapport à la génération précédente. Grande taille s'abstenir, il faudra privilégier cet espace pour vos enfants, jusqu'à leur adolescence pour autant que leur croissance ne soit pas fulgurante. Si les voyages en famille sont donc à proscrire, vous pourrez aisément partir en week-end prolongé à deux puisque le coffre propose un volume intéressant de 358 litres avec cependant un accès relativement restreint.

Sous le capot

Il suffit de presser le bouton Start pour réaliser immédiatement que cette Continental GT Speed ne fonctionne pas à l'électricité ou tout autre nouvelle énergie propre, amis écologistes passez votre chemin. Nous sommes bien en présence d'un monstre d'aluminium gavé d'hormones de puissance. Certes depuis la Supersports, les Bentley fonctionnent aussi à l'éthanol grâce la technologie FlexiFuel. Si le constructeur annonce aucune perte de performance, je n'irai pas plus loin dans l'analyse n'ayant pas eu l'occasion de comparer les deux types de carburant.

Niveau spécifications, la Continental GT Speed reprend les chiffres de la

Supersports, à quelques chevaux prêts. En détail, le traditionnel W12 6.0 biturbo développe dorénavant 625 CV à 6'000 t/min pour un couple de 800 Nm à 2'000 t/min. La génération précédente de Continental GT Speed se « contentait » de 610 CV alors que la Supersports en proposait 621 CV pour des couples respectifs de 750 Nm et 800 Nm déjà. En toute franchise, avec une telle cavalerie, il faudrait pouvoir comparer les voitures en même temps pour éventuellement ressentir les différences. Le résultat est simple, ça pousse fort, même très fort et sans s'essouffler le moindre instant. C'est plutôt vous qui en aurez le souffle coupé si vous écrasez franchement la pédale d'accélérateur.

Petite parenthèse, depuis l'année passée, la Continental GT est aussi disponible avec un V8 4.0 biturbo aux spécificités déjà très honorables puisqu'il développe 500 CV pour un couple de 660 Nm. J'ai d'ailleurs eu la possibilité de faire quelques kilomètres aux commandes de cette « petite » Continental GT et croyez-moi, les sensations sont plus que suffisantes, un modèle à ne pas écarter si vous deviez craquer pour une Bentley. Cependant il lui manque le côté bestial de la Speed, dans l'absolu elles ne sont pas totalement comparables. Elle répondra parfaitement à une utilisation quotidienne mais à mes yeux il lui manque un petit truc. Eh oui, on se refait pas, la passion s'alimente avec du piment. Finalement à titre d'information, la nouvelle Continental GT est bien évidemment toujours disponible avec le W12 normal, sans la sauce Speed. Dans cette configuration le W12 6.0 biturbo propose déjà 567 CV pour un couple de 700 Nm et encore une fois, ça suffit largement pour nos routes…

Revenons à la Continental GT Speed qui nous intéresse aujourd'hui. Ne croyez pas que les ingénieurs Bentley se sont contentés de reprendre la mécanique, lui donner un peu plus de punch et le tour est joué. Pour cette nouvelle génération, le constructeur annonce un gain de 12% en moyenne sur la consommation et les émissions de CO2. Ce résultat est notamment obtenu grâce à la nouvelle boîte automatique à 8 rapports courts. Nous aurons l'occasion d'en reparler plus tard. La nouvelle Continental GT dispose aussi d'un système de récupération d'énergie qui contribue également à ces améliorations. Ainsi le constructeur annonce une consommation mixte de 14.5 l./100km pour cette nouvelle génération et cela malgré un poids toujours très impressionnant de 2'320kg.

Vous pensez bien que j'ai de loin pas obtenu de tel résultat tant j'ai décidé de profiter pleinement de toute la cavalerie disponible. Je pense même que j'ai été un très mauvais élève puisque tout au long de mon essai, soit environ 600 km,

l'ordinateur de bord m'affichait une moyenne de 22 l./100km. En calculant la consommation réelle, j'ai pour ma part obtenu la valeur de 23.5 l./100km, soit presque 10 l./100km de plus que les chiffres annoncés par la fiche technique. Mais franchement, à ce niveau de performance et de summum automobile, est-il vraiment nécessaire de se soucier de ce « petit détail » ? Sans m'attarder sur les 28 l./100km obtenus après presque 100 km sur les petites routes du Jura, pour finir sur une note plus politiquement correcte et sur la base d'un ordinateur de bord relativement précis, je préciserais qu'en conduite normale, voir cool, la moyenne tournait entre 17 et 19 l./100km soit une valeur plus en adéquation avec une utilisation quotidienne de la voiture. J'ai même été gratifié d'un petit 11 l./100km sur un trajet exclusivement autoroutier soit quasiment la valeur annoncée par le constructeur (10.1 l./100km).

Au volant

Quelques minutes après avoir pris possession de cette Continental GT Speed, je suis immédiatement emballé par l'agrément de conduite. Ultra confortable, la suspension réglée sur « Comfort », les aspérités de la route sont absorbées avec efficacité et finesse. C'est une vraie GT dans toute sa splendeur, les longs trajets s'avalent à rythme soutenu. Enfin pas trop quand même car indépendamment de risquer votre tant aimé « bleu », il faudra prévoir les multiples arrêts à la pompe du fait de la consommation (très) gloutonne.

Je modifie la suspension pour la définir sur « Sport », l'amortissement est plus ferme mais finalement ce n'est pas flagrant. Les quatre possibilités de réglages offrent à mes yeux peu de différence. Je déciderai d'ailleurs de conserver le réglage le plus extrême pour le reste de mon essai. J'attaque les virolets qui m'amènent chez moi et confiant du pédigrée de cette Continental GT Speed, j'augmente franchement le rythme. Bien mal m'en a pris, les presque 2,5 tonnes ne s'emmènent pas si facilement. Si j'ai l'habitude d'aborder cette route sinueuse avec toutes les voitures que j'essaie, j'ai un peu surestimé le comportement de l'auto. Certes moins puissante et moins lourde, mais avec une réputation beaucoup plus orientée « cruising », la Jaguar XKR-S Convertible récemment essayée faisait mieux à ce petit jeu. Mais alors, aurais-je placé cette nouvelle Continental GT Speed sur un piédestal à tort ? Non pas du tout, j'ai juste voulu dompter la bête avec trop de générosité, tête baissée et sans trop réfléchir. En

effet, la brutalité n'a pas sa place, il faut y aller en douceur et c'est une des seules voitures qui me l'ait montré de la sorte.

Le lendemain, en avalant les petites routes du Jura, j'ai appris à assimiler la belle. En fait, c'est comme la première danse avec la femme de sa vie, il faut savoir suivre le rythme de Madame au risque sinon de la bousculer. Une fois cette particularité comprise, la Bentley bondit d'un virage à l'autre et avale ces derniers à des vitesses non avouables. C'est diablement efficace, vraiment impressionnant et le tout dans un confort somptueux. Enfin je vous recommande quand même de privilégier ce genre de « balade » seul ou accompagné d'un ou d'une co-pilote qui a le coeur bien accroché, car la douce musique classique émise de l'ensemble audio ne suffira pas à calmer le tempérament de feu de la voiture, ni vos ardeurs d'ailleurs.

Attention toutefois aux excès, cette nouvelle Continental GT Speed propose des aptitudes routières sportives en retrait de la Supersports et cela indépendamment que ça soit la nouvelle mouture de Continental GT. C'est moins ferme, ça prend un peu plus de roulis et en termes de sportivité pure et dure, c'est nettement moins efficace. Impressions confirmées par les personnes de Bentley Genève en expliquant discrètement qu'il fallait bien laisser de la marge pour la future Supersports ! Bonne nouvelle, on ne peut que se réjouir et nous trépignons d'impatience de la découvrir, mais encore un peu de patience…

Nouveauté importante de cette dernière génération, la transmission automatique à 8 rapports courts. Les passages de vitesses se font ultra rapidement, avec douceur en « D » et avec une légère brutalité en « S ». Pour la conduite sportive, je recommanderais de reprendre le contrôle au moyen des palettes, ça vous donnera plus de maitrise sur les changements de rapports, avec une pointe de plaisir supplémentaire. Petit bémol, les palettes ne sont à mon goût pas parfaitement situées. Elles ne tombent pas directement sous mes doigts et lors de franches attaques sur route sinueuse, je perdrai de temps en temps quelques instants pour les attraper.

Dernier détail, les freins carbone céramique qui équipaient en option (CHF 15'195.-) notre voiture d'essai se sont montrés parfaitement à la hauteur des performances de la voiture. Un freinage très puissant, un mordant toujours présent, rien à redire et fort heureusement car il n'en fallait pas moins pour arrêter le mastodonte lancé à bon train.

Verdict

Doux mélange de volupté et brutalité, cette nouvelle Continental GT Speed saura combler les amateurs de confort et de performance sans pour autant déprécier l'une ou l'autre de ces qualités. C'est une véritable réussite et le succès de cette Bentley n'est pas prêt de fléchir malgré un tarif de loin pas à la portée de toutes les bourses.

D'ailleurs à ce sujet, dernier point à mentionner et pas des moindre, lors de notre essai, l'agence Bentley Genève nous a transmis la nouvelle liste de prix. Dorénavant la Continental GT Speed démarre au tarif de CHF 259'000.- au lieu de CHF 289'620.- pour les modèles 2012, soit une économie non négligeable de plus de CHF 30'000.-. C'est Noël avant l'heure chez Bentley !

Prix et options – Bentley Continental GT Speed

Prix de base : CHF 259'000.-

Peinture « Gamme étendue » – « Continental Yellow » : CHF 4'815.-

Tableau de bord en fibre de carbone : CHF 1'780.-

Moquette double épaisseur (avant et arrière) : CHF 450.-

Ventilation et massage des sièges avant : CHF 1'040.-

Revêtement intérieur « Laque piano noir » : CHF 1'345.-

Combiné de téléphone supplémentaire dans l'accoudoir avant : CHF 500.-

Système audio « Naim » 1'100 watts avec chargeur 6 CDs : CHF 8'000.-

Caméra de recul : CHF 1'330.-

TV tuner : CHF 1'295.-

Roues 21″ à 10 rayons doubles, teinte foncé : CHF 1’800.-

Freins en carbone céramique avec des pinces de frein noires : CHF 15’195.-

Roue de secours : CHF 735.-

Prix TOTAL : CHF 297’285.-

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

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de cette Bentley Continental GT Speed ainsi qu’à l’agence Bentley Genève pour la logistique et l’essai de la Bentley Continental GT V8.

Merci également aux organisateurs du Slalom de Genève pour l’accès au site de Palexpo et au Domaine de Choully pour leur accueil et leur gentillesse dans le cadre du shooting photos.

A lire aussi

Essai – Bentley Continental Supersports : Caprice à 2…

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

DK12 FZF
W.A.Y.

W.A.Y.

W12

Navigation
P
Offroad
200 m
16276 km
12.0 c
trip 131.0 km
rpm x100
km/h

W.A.Y.

W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

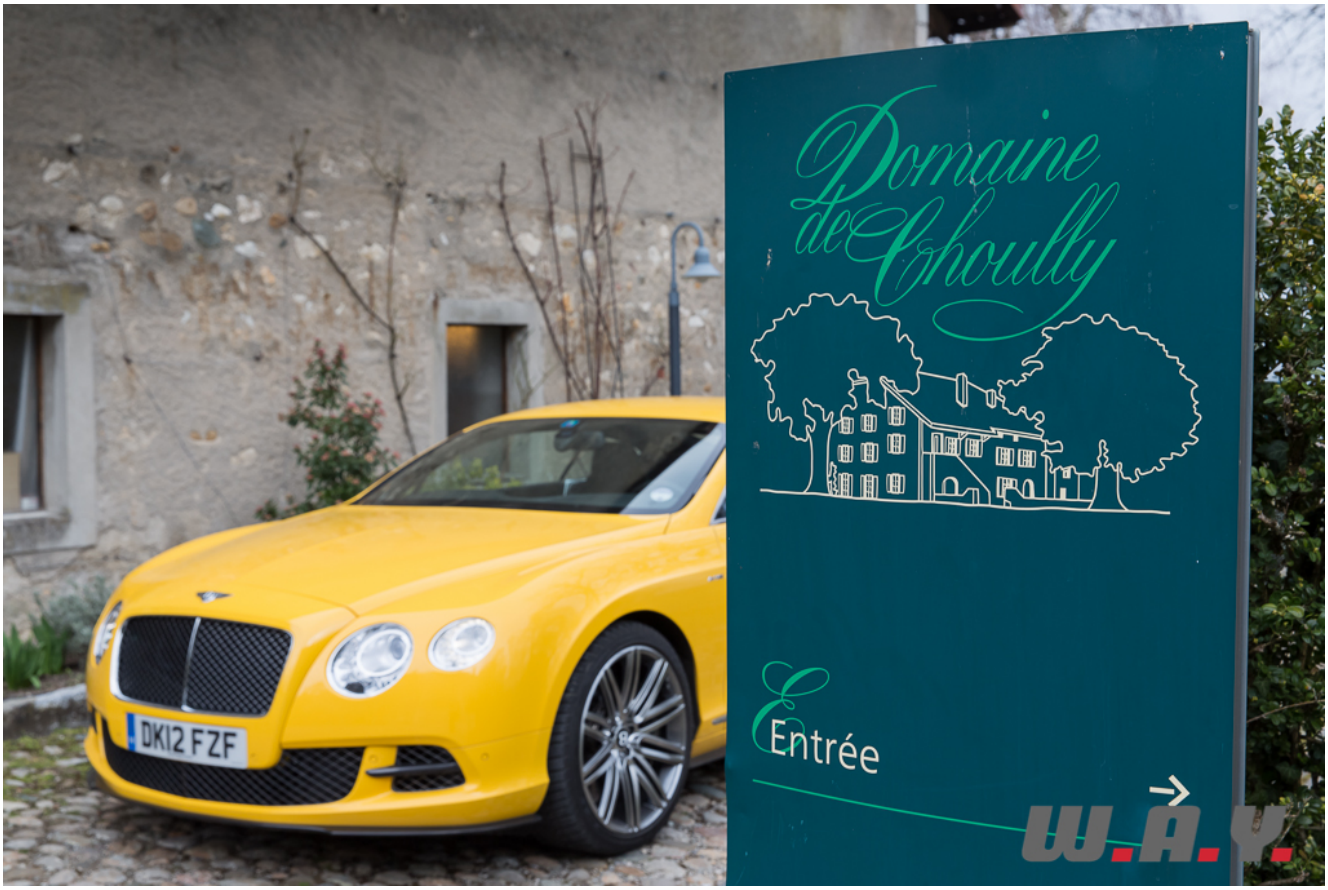
DK12 FZF
W.A.Y.

W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

BREITLING
naim
for BENTLEY
Speed
W.A.Y.

DK12 FZF


DK12 FZF
Domaine de Choully
Entrée

W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.

DK12 FZF
W.A.Y.