

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

Depuis longtemps déjà Bentley officie dans le monde de l'automobile de luxe en la pimantant parfois de sportivité avec des déclinaisons de la fameuse Continental GT telles que la Speed. En ce qui concerne la Continental GT3-R, c'est carrément du sport extrême que le constructeur propose avec cette version dévergondée de son luxueux coupé. Wheels And You a eu le privilège d'en prendre les commandes pour quelques heures. Attachez vos ceintures !



- V8 essence, biturbo, 3'993 cm³
- 580 CV à 6'000 t/min
- 700 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 307 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 2'195 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'806 x 1'944 x 1'404
- Conso. mixte : 12.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 295 g/km (G)
- dès CHF 296'900.-, mod. essayé: CHF 304'830.-

Lors de différents essais, nous avons eu l'occasion de vérifier qu'une Bentley Continental GT, c'est avant tout un vaisseau amiral qui propose un exquis mélange de raffinement, de confort et, pour certains modèles, d'une bonne dose de dynamisme.

La Continental GT3-R repousse les limites de la sportivité en proposant d'abord un look évocateur qui fait référence au modèle de compétition engagé au championnat Blancpain Endurance Series, ensuite des caractéristiques mécaniques et dynamiques fort prometteuses. Il est temps de vérifier si ce ramage est à la hauteur de ce plumage.

A l'extérieur

Lorsqu'on l'appréhende du dehors, pas de doute possible, on sait qu'il sera très difficile de passer inaperçu au volant de cette Continental GT3-R. D'ailleurs, lors de notre essai, nous avons roulé en convoi avec deux autres Bentley, mais la plupart des amateurs croisés sur la route n'avaient d'yeux que pour notre démoniaque Lady.

Exclusivement disponible dans une livrée « Glacier White », bardée de signes sportifs extérieurs, cette Continental GT3-R fait plus qu'attirer l'attention. Il faudrait en effet être aveugle pour ne pas la remarquer au premier coup d'œil, tant sa présence apparaît féroce. Lorsqu'elle roule, l'échappement Akrapovic spécialement développé pour l'occasion offre de superbes vocalises impossibles à ignorer.

Parmi les signes distinctifs on notera la présence de plusieurs stickers de couleur verte, référence à la teinte attribuée historiquement aux voitures de course britanniques. Les autres attributs sautent immédiatement aux yeux car, conçus en fibre de carbone, ils contrastent puissamment avec la couleur ivoirine de l'auto. Deux prises d'air sur le capot, un spoiler avant, des jupes latérales, un diffuseur et, surtout, un aileron fixé sur la malle arrière viennent renforcer l'aspect agressif de cette Bentley, sans oublier l'Union Jack sur les flancs de la bête. En tant que

fervent amateur des sportives britanniques, j'aurais bien vu ce dernier plus imposant, recouvrant par exemple le toit de la voiture.

Ce tableau est complété par la présence de sublimes jantes forgées de 21 pouces noires qui ne cachent pas grand-chose des imposantes pinces de freins peintes en vert.

A l'intérieur

Encore sous le charme de sa carrosserie lorsque je m'installe dans l'habitacle, je suis littéralement subjugué par ce que j'y découvre. J'aperçois d'abord l'utilisation abondante mais judicieuse d'éléments en carbone qui habillent l'intérieur, puis j'admire les différents éléments de couleur verte qui finissent de rehausser l'ensemble. Quelle ambiance !

Débarrassée au passage de sa banquette arrière, la confortable anglaise se réclame stricte deux places. Les baquets en carbone, recouverts de cuir alcantara noir avec des surpiques vertes, proposent un excellent maintien sans péjorer le confort de l'assise.

Le tableau de bord habituellement recouvert de bois ou d'aluminium bouchonné fait lui aussi la part belle à la fibre de carbone, mais cela reste très élégant. Il n'y a que les imposants panneaux de porte, eux aussi principalement en carbone, qui trahissent le côté radical de la bête. D'ailleurs, pour aller encore plus loin dans l'exercice, les designers anglais auraient pu s'inspirer de leurs homologues allemands en remplaçant les poignées d'ouverture de portes par des simples sangles comme on en trouve sur certaines Porsche RS.

Pour le reste, cette Continental GT3-R conserve toutes les qualités d'une Bentley, avec un équipement très complet à la pointe de la technologie.

Sous le capot

Puisque cette Continental GT3-R s'affiche comme la Bentley la plus extrême du catalogue, on aurait pu s'attendre à retrouver, logé sous son capot, le fameux W12 surpuissant du groupe. Que nenni ! La motorisation qui anime cette mouture

est un V8 4.0l biturbo dérivé de celui qui équipe les Continental GT V8. Il développe pour l'occasion la bagatelle de 580 CV (507 CV pour la CGT V8 et 521 CV pour la CGT V8S) à 6'000 t/min et propose un couple de 700 Nm (20 Nm de plus qu'une Continental GT V8S) dès 1'700 t/min.

Le choix de ce moteur va dans le sens de l'allègement recherché sur cette Continental GT3-R qui annonce un gain de 100 kg (dont 7 kg uniquement grâce à l'échappement en titane) par rapport à une V8S. Cependant le poids de ce mastodonte demeure au-dessus des 2 tonnes avec un chiffre total annoncé de 2'195 kg.

Les performances sont bien évidemment au rendez-vous, le constructeur promettant un 0 à 100 km/h en 3.7 secondes. C'est deux dixièmes de mieux que la précédente version ultra-sportive de la marque, la Continental Supersports.

La transmission se fait toujours sur les quatre roues au travers de la boîte automatique ZF à 8 vitesses. Pour l'occasion les rapports ont été raccourcis et la voiture dispose aussi d'un nouveau système de répartition du couple.

Notre essai s'étant déroulé sur une courte durée, nous n'avons pas pu mesurer la consommation exacte de cette super Bentley. La fiche technique annonce une valeur mixte de 12.7 l/100km, mais l'on peut imaginer que cette mécanique de feu n'incite pas forcément son conducteur à la clémence. Aussi une consommation de 3 à 4 litres de plus au 100 km me paraît, à priori, davantage réaliste.

Au volant

Envouté par son apparence sportive, je me réjouis de découvrir à quel point le comportement routier correspond aux promesses de la robe. La mécanique prend vie par simple pression sur le bouton « Start ». Immédiatement le ton est donné, la sonorité grave de l'échappement retentit, rauque et prometteuse, car l'Akra a la réputation méritée de chanter de mieux en mieux à mesure qu'il se chauffe la voix !

Je suis d'emblée saisi par la sensation de légèreté dans le volant qui, combinée à la précision et la fermeté de la direction, donne l'impression d'être aux commandes d'une auto plus gracile qu'une Continental GT. En effet, je ne

retrouve absolument pas la relative lourdeur que l'on peut ressentir aux commandes des autres versions de la belle anglaise, déclinaison Speed comprise.

Rassuré par l'excellent feeling, j'attaque quelques routes de campagne en avalant les courbes les unes après les autres. J'ai vraiment le sentiment de conduire une voiture plus petite et plus légère qu'en réalité, et j'y prends énormément de plaisir. Malgré la monte pneumatique hivernale, la Continental GT3-R colle à la route et la prise de roulis est quasi inexistante. Le châssis et la suspension sont en adéquation avec l'ADN de la voiture, sans tomber dans l'extrême, car cette Bentley demeure, au final, plutôt confortable.

Moins coupleuse qu'une Speed, elle demande à être davantage cravachée pour offrir la quintessence de sa mécanique. Heureusement, la belle semble aimer les envolées car plus on va chercher les tours, plus elle semble en redemander, toujours accompagnée par la symphonie de l'échappement slovène dont la voix donne désormais sa pleine mesure.

Niveau freinage, pas d'inquiétude à avoir ! Conçus en carbure de silicium (CSiC), les énormes disques de 420mm à l'avant (356mm à l'arrière) couplés à des étriers à 8 pistons proposent un mordant exceptionnel.

Le comportement de cette Continental GT3-R s'apparente à celui de la Supersports en y ajoutant la légèreté d'une auto plus vive et plus réactive. Toutefois, avec un tel look et de telles références à la course automobile, j'eusse espéré encore plus de bestialité. Au premier abord, je me sens presque frustré de ce relatif manque de sauvagerie, mais, tenant compte du prestigieux badge et de ses origines, je relativise mon regret. Une Bentley doit rester une Bentley, c'est-à-dire un subtil mélange d'élégance, de raffinement, rehaussé d'un grain de sportivité et de folie pour le cas présent.

Verdict

Avec cette Continental GT3-R, Bentley vise une clientèle plus jeune qu'à son habitude et plus avide de sensations fortes. Notamment les férus habituellement tentés par une Lamborghini Superleggera, une Ferrari Speciale ou autre Porsche RS, mais qui, pour le coup, recherchent aussi de l'élégance, du luxe et de la praticité. Car grâce à son coffre de 358 litres et son confort impérial, cette

Bentley permet facilement de compléter un week-end d'agrément avec Madame par un « time attack » sur un circuit des environs.

Au final je ne peux qu'encourager ceux qui voudront jouer les « Bentley Boys » à aller découvrir cette belle anglaise au sang chaud. Mais les amateurs devront se dépêcher car seuls 300 exemplaires sont prévus par le constructeur. Comme toujours, l'exclusivité et la sportivité ont un prix puisque le ticket d'entrée débute à CHF 296'900.-. Mais au moins, à ce tarif, tout, ou presque, est inclus.

Prix et options - Bentley Continental GT3-R

Prix de base : CHF 296'900.-

Système de localisation GPS - Europe (en complément du système d'alarme) : CHF 1'700.-

Caméra de recul : CHF 1'150.-

Cache moteur en fibre de carbone : CHF 4'450.-

Roue de secours "galette" : CHF 630.-

Prix TOTAL : CHF 304'830.-

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

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de cette Bentley Continental GT3-R ainsi qu'à l'agence Bentley Genève pour la logistique.

A lire aussi

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...

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





W.A.Y.



W.A.Y.





W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.









W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.



