

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

L'essai d'une décapotable par beau temps est toujours un moment privilégié. Mais lorsque ladite décapotable n'est autre que la dernière Continental GTC Speed de Bentley et que le ciel est immaculé, je me dis que je suis un gars vraiment chanceux. En témoigne ma mine bronzée qui sied si bien à l'orange vif de ce carrosse que j'aurais bien gardé quelques jours de plus. Voici mes impressions après mille bornes au volant d'un des cabriolets les plus politiquement incorrects du moment. Récit !



- W12 essence, biturbo, 5'998 cm³
- 635 ch à 6'000 t/min
- 820 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 328 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.3 sec.
- Poids : 2'495 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'818 x 1'947 x 1'390
- Conso. mixte : 18.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 338 g/km
- dès EUR 199'800.-, mod. essayé EUR 241'815.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Patrick Blazek, François Cuany

Entre 2013 et 2015, Bentley a dépassé les 10'000 véhicules vendus annuellement, avec un pic à 11'020 livraisons en 2014. Fort de ce succès, le constructeur britannique nimbe son incontournable Continental de son modèle le plus ébouriffant : la GTC Speed.

Depuis 1929, cette dénomination « Speed » définit les versions les plus performantes de la marque. C'est donc avec une bonne humeur certaine que je saisis le volant de ce paquebot à ciel ouvert pour une escapade au fil de routes du Grand Tour de Suisse.



A l'extérieur

La Continental, c'est d'abord une présence, imposante, physique. Au premier regard, elle fait plus grande que ses dimensions. Sa face avant pourvue d'une calandre XXL, chromée dans notre cas, y est pour beaucoup. Comme un immense nez, elle descend verticalement, terminant les lignes parcourant le vaste capot. Elle est bordée de deux paires de phares ovoïdes et obliques pourtourés de LEDs. Une bouche également grillagée de chrome souligne cet avant sur toute sa largeur.

De profil, la silhouette est basse, élégante, puissante. De trois quarts, ses larges cuisses et ses épaules carrées en imposent, comme un malabar callipyge ! Tel un élégant Casimir, le « Burnt Orange » de sa robe resplendit et le tissu noir de sa capote fume de rosée s'évaporant à la lumière du matin. Du chrome, encore, trace et souligne, ça et là, les muscles, les arrêtes et les contours. L'arrière, avec ses petits phares trapézoïdes et ses sorties d'échappement ovales, ne dépareille pas

l'ensemble. Cette Continental impressionne !

Inutile de claquer les longues et lourdes portières. Il suffit de les arrimer légèrement pour qu'un système de fermeture automatique se charge de les clore en douceur. Des jantes de 21 pouces à sept bâtons montés sur pneus taille basse cramponnent fermement l'auto à la route.



A l'intérieur

Tout comme l'extérieur, le cockpit de notre Bentley est impeccablement assemblé, tout de cuir, de carbone et de chrome. Le thème est bicolore. Du noir apporte classe et tact tandis que des éléments orange s'harmonisent avec la carrosserie jusque dans les moindres détails. Même la zone rouge du compte-tours est tracée de ce même orange, tout comme les informations distillées sur l'ordinateur de bord.

Au centre de cet intérieur trône une Breitling à aiguilles dont le brillant du cerclage est repris pour souligner les cadrans du tableau de bord, les pourtours des aérations et l'élégant pommeau de vitesses. Atteindre les comodos demande un petit effort d'adaptation, ils ne tombent pas naturellement sous les doigts car décalés vers le bas. C'est pour faire place aux palettes de changements de vitesses fixes et très ergonomiques. A contrario, le levier de vitesses central se manie « à l'envers », on monte les rapports en le poussant et l'on rétrograde en le tirant vers soi. Comme quoi, le raffinement n'empêche pas certaines bourdes.

Grâce aux possibilités de réglages du volant et des superbes baquets « GT by Mulliner » cachetés « Speed », le tout en mode électrique, chacun trouve sa position de conduite idéale. Une fonction massante ajoute de l'onctuosité au confort impeccable de l'assise et des appuis. C'est à la fois sportif, élégant, ferme et moelleux, mais on n'en attend pas moins d'une auto de ce standing.

Ce superbe tableau est, hélas, déparé par un système d'info divertissement assez

quelconque légèrement obsolète. Si l'écran tactile est superbe et de très bonne facture, il manque de réactivité et l'ergonomie globale n'est pas vraiment intuitive. Cela demande un petit temps de découverte et les boutons sont trop nombreux. Ce prêt-à-porter, bien que d'un niveau correct, paraît bien fade dans cet univers de sur-mesure.

Pour ce qui est de l'installation audio, on retrouve le haut niveau puisque même en roulant décapoté sur autoroute l'écoute de ses morceaux préférés est confortable. Seule la traversée d'un tunnel cheveux au vent titille les limites de l'audibilité musicale de cet équipement.



Sous le capot

Le capot qui se lève sur ses vérins découvre le W12 éprouvé de Bentley qui gagne ici 10 chevaux par rapport à la précédente mouture. Ce moteur est impressionnant et lorsqu'il s'ébroue dans un bruit rauque et caverneux, les têtes se tournent, les yeux s'écarquillent et les pouces se lèvent sur son passage.

Ici, point d'envolées lyriques, cette mécanique est adepte du grave, du guttural. Ce ne sont pas 635 chevaux qui hennissent mais de puissants éléphants qui grondent d'impatience. Les colossaux 820 Nm de poussée élancent les deux tonnes et demie de la GTC avec facilité, mais le chiffre de la consommation d'essence instantanée (qui plafonne à 49,9) illustre l'effort de mise en mouvement.

La boîte ZF à 8 rapports se montre douce et efficace. Tant en montées qu'en descente de vitesses, elle est admirable de célérité. Les passages de rapports à la volée sont jubilatoires et, lorsque l'on met pied au plancher en mode automatique, le système tombe jusqu'à 4 grades sous la pression de votre orteil droit. Si ce W12 trahit une légère latence à la mise à feu, c'est pour mieux vous laisser inspirer avant le déferlement de sa foudre.

Les consommations mesurées dépassent les chiffres annoncés, mais elles ne surprennent pas au vu de la puissance proposée et de la masse à mouvoir. Sur les 200 derniers kilomètres de mon essai, essentiellement composés d'autoroute, assisté de l'impeccable régulateur de vitesse adaptatif, je claque un très honorable 15 litres aux 100 km. Pour le reste, on chatouille les 20 litres aux cent toutes conduites confondues, mais avec un pied relativement lourd.



Au volant

Si les premiers borborygmes du moteur semblent menaçants, c'est sans compter sur la prévenance de Bentley qui rend totalement accessible la conduite de cette impressionnante voiture. Vigoureuse en tenue de Casimir, notre GTC Speed enrobe sa puissance de la prévenance d'un monstre gentil. Elle bichonne votre bien-être et quel que soit le rythme de votre croisière, jamais elle ne donne l'impression de vouloir vous mordre.

Les suspensions proposent quatre réglages, du plus confortable au plus sportif. Sélectionnez le plus douillet, ajustez le levier de vitesse sur la position « Drive » et vous pouvez cruiser dans un confort absolu. Déplacez ledit levier en position « Sport » ou bien « Manuelle », et vous entendez vrombir le cœur du titan. En ajustant les suspensions sur un mode plus ferme, le comportement sportif s'améliore et, sur le réglage le plus dur, on peut enchaîner montées et descentes de cols à un rythme résolument sportif. En effet, malgré le poids, les mouvements de caisse sont alors très correctement contenus, grâce également aux épaisses

barres anti-roulis.

Et lorsque l'on désactive les aides à la conduite, l'inscription « Dynamic Mode » apparaît sur l'ordinateur de bord et l'absence de béquille électronique, du moins sa plus grande discrétion, pimente encore le plaisir. L'auto devient alors légèrement joueuse, mais jamais farceuse, se laissant placer avec aisance et précision. La motricité sans faille des quatre roues termine de vous propulser comme une balle de virage en virage, même si le châssis en acier n'offre pas la précision de ceux des meilleures GT modernes.

De Genève, je rejoins la Gruyère en passant par le Pays d'Enhaut. La route menant Bulle à Château d'Oex me permet de me familiariser avec la voiture et le col des Mosses constitue le terrain de jeu suivant. Les falaises bordant la route y font résonner le puissant W12 à travers la vallée, c'est totalement jouissif !

Le lendemain, roulant avec parcimonie sur les hauts de Gstaad, la Bentley et moi surprenons une biche et son faon qui, sous le coup de la surprise, partent chacun dans une direction. Marche arrière en douceur et petite pause, le temps que Bambi rejoigne sa maman... puis tous deux disparaissent dans les fourrés.

Je poursuis en direction du lac de Thoune, la circulation est dense et je n'ai que peu l'occasion de lâcher la bride à la Speed. Puis, quelques kilomètres avant Adelboden, la route s'éclaircit et je peux enchaîner quelques courbes à plus vive allure, confirmant à quel point le monstre vélocé est docile. Pour contenir le colosse, des freins carbone céramique aux disques imposants et pinces énormes dont notre auto est dotée offrent un mordant sans appel ainsi qu'une progressivité très agréable.

Plus tard, Interlaken nous voit prendre la direction de Thoune en longeant la côte nord du lac, puis retour sur Gruyères via le col du Jaun. Les panoramas sont magiques et le plaisir de cette virée est intense. Dans ces moments privilégiés, « Les parfums, les couleurs et les sons se répondent », comme paysages et voiture correspondaient en langage baudelairien.

Le lendemain, je reprends la route pour Genève et si les panoramas sont moins époustouflants que ces jours derniers, le trajet en GTC n'en demeure pas moins un grand moment.



Verdict

Bentley, c'est un monde à part fait de luxe, de confort, de douceur de vivre et, pour notre cas, d'une belle sportivité. La GTC Speed distille avec classe ses invitations aux voyages. Il faut vingt secondes à la capote et votre monde passe de la balade en écrin ouaté à la flânerie cheveux au vent. C'est ce qui procure ce teint hâlé et ces avant-bras cuivrés caractéristique des conducteurs de cabriolet...

D'aucuns dissertent sur la lourdeur camionnesque de notre voiture, sur sa plateforme datée toujours dérivée de celle de la Phaeton, sur sa direction peu informative ou encore de l'inutilité d'avoir 635 chevaux sous le capot d'un tel mastodonte. A ceux-là, je réponds que la GTC Speed assume pleinement, revendique même, son irrévérence, son côté décalé mêlant old school et modernité.

A l'équipement généreux de notre modèle d'essai manquent quelques gadgets modernes tels le détecteur d'angles morts, l'affichage tête haute, une fonction « Start and Stop », mais rien de tout cela ne manque vraiment. Du luxe, certes, mais pas d'assistance à outrance, ni de petites économies, cela ne serait dans l'esprit délicieusement décadent de cette voiture.

Au sortir de cet essai, parler tarifs est superflu, les chiffres sont suffisamment éloquentes en eux : nous n'avons pas affaire à une auto tout public. Carrément pas donnée, elle n'est ni pratique, ni écologique. Alors pourquoi ses ventes sont-elles

au beau fixe ? Si vous avez la chance de monter à bord d'une Bentley ou, mieux, d'en prendre les commandes, surtout ne vous en privez pas. Vous comprendrez pourquoi le succès ne se dément pas : question confort, plaisir et insolence, on en a vraiment pour son argent !



Prix et options - Bentley Continental GTC Speed

Prix de base : 199'800 Euros

Extended Range - Solid and Metallic : € 4'285.-

Contrast Binding to Carpet Overmats : € 170.-

Contrast Binding to Boot Carpet : € 80.-

Contrast Stitching to Diamond Quilted Areas : € 820.-

GT Design Seats by Mulliner : € 2'000.-

Premier Specification : € 6'735.-

All seasons Specification : € 1'430.-

Bright Chromed Lower Bumper Matrix Style Grille : € 900.-

Carbon Fiber Fascia Panels, Center Console and Roof Console : € 4'205.-

Deep Pile Overmats to Front and Rear : € 320.-

Front and Rear Ashtray with Cigar Lighter : € 310.-

Storage Case to Center Console : € 480.-

Adaptive Cruise Control : € 2'130.-

Battery Charger (European Adaptor) : € 100.-

Bentley GPS Tracking System Full Fitment - Europe (in Add to Standard Alarm) : € 1'405.-

Bluetooth Telephon System - with Privacy Handset : € 355.-

Digital TV Tuner : € 925.-

Remote Control Garage Door / Electronic Gate Opener - Euro Link System : € 270.-

Wifi Hotspot - 4G Enabled : € 850.-

21'' Seven Spoke Elegant Allo Wheel - Black Limited Edition : € 3'420.-

Carbon Ceramic Brakes With Black Painted Calipers : € 10'825.-

Prix TOTAL : 241'815 Euros



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

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





A lire aussi

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 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



