

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

La dernière Flying Spur équipée du mythique 12 cylindres était disponible pour quelques jours seulement et Wheels And You ne s'est pas fait trop prier pour jouer le rôle de chauffeur ou de nabab.



- W12 essence, biturbo, 5'998 cm³
- 625 CV à 6'000 t/min
- 800 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 322 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 2'475 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'299 x 1'924 x 1'488
- Conso. mixte : 17.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 332 g/km (G)
- dès CHF 208'500.-, mod. essayé: CHF 258'735.-

Quelques mois seulement après l'essai de la Flying Spur équipée du « petit » V8, il était temps de tester la version munie du moteur le plus noble du marché automobile : le 12 cylindres.

La mouture dotée du V8 étant déjà hors de prix à l'époque, cette version ultime faisait craindre le pire niveau tarif, mais, entre-temps, la parité CHF/EUR est passée par là et la marque a drastiquement revu sa liste de prix au point de remettre sérieusement en question certains préjugés.

A l'extérieur

Les amateurs d'ouïes, d'ailerons et autres percements qui distinguent généralement une version V8 d'une version W12 en seront pour leur frais, car si le moteur est bien muni de 4 cylindres supplémentaires, seuls deux détails extérieurs qui permettent de distinguer ces variantes de la Flying Spur. Le premier se situe au niveau des pots d'échappement : ils sont parfaitement elliptiques pour le W12 alors que sur le V8, chaque pot dispose d'une double sortie qui forme une sorte de huit. Le second, encore plus anecdotique, est à chercher du côté du badge... le B est posé sur un fond noir pour le W12 contre un fond rouge pour le V8.

En d'autres mots et pour pratiquement 30 plaques de plus, rien ne distingue cette version de sa petite sœur. Tout fout le camp.

C'est probablement tout le charme des Anglaises et, à mon avis, il faut tirer un coup de chapeau à la ligne générale de l'auto, car bien que sa présence soit indiscutable sur la route, la voiture ne semble pas aussi imposante qu'en réalité, jusqu'au moment où je tente de faire un créneau ou de la ranger dans mon garage... ça passe pour moins de 10cm. Il faut dire qu'avec une longueur de 5.3 mètres pour une largeur de 1.92 mètre, autant prendre de la marge dans les virages serrés et autres routes étroites.

Au-delà d'une certaine affiliation avec la Continental GT, il faut souligner que la marque cherche surtout à répondre aux goûts d'une clientèle internationale,

principalement américaine et asiatique. D'ailleurs, l'arrivée du moteur V8 a dopé les ventes de la Flying Spur aux USA et les 107 couleurs disponibles doivent répondre à tous les goûts... et si la teinte désirée n'est pas au catalogue, apportez la vôtre, Bentley l'appliquera à votre future limousine, moyennant un supplément, of course.

A l'intérieur

Comme d'habitude, tous les superlatifs peuvent être utilisés pour parler de la qualité des matériaux et de la précision des agencements entre le bois, le cuir ou encore quelques plastiques. A ce sujet, il est tout de même regrettable de trouver, pour la partie infotainment, les mêmes accessoires que dans le groupe VW. Sans pour autant réinventer ou modifier les formes, l'ensemble aurait plus de classe et serait plus exclusif avec des choix de matériaux différents.

L'espace, le confort et, bien entendu, la personnalisation font partie de l'offre standard Bentley avec sept bois précieux et une finition en aluminium pour la planche de bord, ainsi que pour les inserts dans les portières et la console centrale. Pour ce qui est du cuir de catégorie A, ce sont 17 coloris qui sont à disposition en standard et, là encore, Bentley peut composer avec vos préférences.

Bien sûr, l'espace disponible dans les sièges conducteur ou passager est excellent mais pour les places arrière, c'est encore plus Byzance. En standard, grâce à une petite télécommande robotisée qui permet de contrôler des éléments comme le chauffage, y compris celui des sièges, la ventilation, la climatisation, la radio, la navigation, le multimédia, etc., tout, ou presque, est paramétrable et offre une bonne réactivité dans un confort digne des meilleurs salons roulants. Exception toutefois pour le système Hi-Fi de chez Naim, facturé en option CHF 7'215.-, que j'ai trouvé suffisant mais pas exceptionnel malgré les 1'100 W des 11 haut-parleurs, avec une sonorisation démesurée dans les basses et importante dans les aigus, mais avec un spectre moyen très faible malgré tous les réglages possibles.

Sous le capot

C'est ici que se trouve toute la différence et ça se voit ! En effet, le W12 occupe toute la place et pour cause : 6 litres divisés par 12 cylindres avec deux turbos, c'est imposant ! Toute cette mécanique offre 625 CV à 6'000 tr/min avec un couple démentiel de 800 Nm dès 1'700 tr/min. Vu la vocation de ce vaisseau amiral et toute cette puissance, j'anticipe déjà une impression de conduite : je n'irai pas chercher la zone rouge souvent...

Vis-à-vis de la version V8, la W12 propose un surcroît de 118 CV et 140 Nm sous le capot et une trentaine de kilos de plus sur la balance. A presque deux tonnes et demie, ce surpoids n'est pas vraiment handicapant.

L'engin est associé à une excellente boîte automatique ZF à 8 rapports et ce mariage promet des balades et déplacements à la lisière de la perfection automobile actuelle.

Au volant

Assez parlé, il est temps de se laisser aller à quelques tours de roues. Dès le démarrage, j'entends le moteur s'ébrouer dans un très léger souffle à peine audible de l'intérieur.

La plus grosse difficulté de cet essai automobile, ce n'est pas tellement de s'asseoir derrière le volant et de jouer au chauffeur, mais plutôt de profiter de l'espace arrière et, donc, de trouver un comparse qui veuille bien me balader par monts et par vaux ! Plus sérieusement, l'espace à l'arrière est tout simplement excellent et les sièges offrent là aussi moult réglages. La place de conducteur est tout aussi bonne avec une visibilité parfaite à tous les niveaux et des instruments qui sont agréables à manipuler.

D'une façon générale, la conduite se révèle d'une suavité extrême aussi bien en ville que sur les routes nationales et les autoroutes. A 120 km/h, en huitième, le régime moteur se calle à 1'800 tr/min et les seuls bruits très feutrés qui parviennent à mes oreilles proviennent des roues et de l'air qui caresse la carrosserie. Mais ne vous y trompez pas, avec 625 CV, pas la peine de passer la boîte en Sport pour avoir une avalanche de chevaux sous la pédale d'accélérateur. A la moindre sollicitation de cette dernière, les rapports descendent et notre paquebot s'exécute en vous collant à votre siège avec une impressionnante

poussée linéaire et constante. Bien entendu, les sensations à bord restent très filtrées et comme il n'y a pas d'information sur la consommation instantanée, je ne peux qu'imaginer alors le réservoir de 90 litres se vider à vue d'œil. Impossible de mettre en défaut ce moteur et sa transmission aux quatre roues, si ce n'est sur sa consommation, car avec 18 l/100km en mixte, il faut souvent faire des arrêts à la pompe.

Les suspensions sont réglables et permettent d'aborder l'asphalte dans un mode que je qualifierais de tendre à extrêmement tendre, au point que même les ralentisseurs ne viennent pas perturber votre rythme de sénateur. Bien sûr, la tentation est grande de vouloir chercher les limites de notre carrosse, car avec 625 CV, c'est à peine moins qu'une Ferrari FF. Toutefois, taquiner le chrono ou chercher à décrocher l'arrière ne fait pas partie du tempérament de notre Lady. En effet, avec ses 2.5 tonnes et une philosophie de confort absolu, un enchaînement de virages soutenus mettra votre dernier repas en danger avant même d'avoir une poussée d'adrénaline. Côté freins, là encore, pas grand-chose à dire puisque la voiture est livrée avec des disques en céramique de 405 mm à l'avant et 335 mm à l'arrière (option à CHF 13'375.-). Sans avoir réellement pu en tester l'endurance, ils sont parfaitement suffisants pour arrêter net la voiture, y compris si vous arrivez à atteindre les 322 km/h de vitesse maximale annoncée.

En d'autres mots, la meilleure façon d'apprécier cette Lady de la route, c'est de se laisser emmener et tout simplement frôler tous les éléments qui interagissent avec la conduite, comme le volant, les pédales de frein et d'accélérateur. Sérénité, aisance et délicatesse sont les quelques mots qui me viennent à l'esprit pour résumer ces centaines de kilomètres.

Verdict

Comme mon collègue qui a testé la version V8, j'ai été séduit par l'essai de la Flying Spur avec cette version W12. A l'exception de quelques détails, rouler dans une Bentley reste une expérience remarquable dans un monde automobile qui tente de se faire oublier en terme de consommation ou de taille. Bien entendu, tout ceci a un prix, mais après des ajustements tarifaires importants suite à l'alignement de CHF/EUR, une Bentley n'est plus une voiture d'exception à un prix exceptionnel. Pour cette version en particulier, elle peut sans honte être

comparée à une série 7 de chez BMW ou classe S de chez Mercedes avec un prix de départ fixé à CHF 208'500.-.

Vous doutez de cette affirmation ? Permettez-moi de donner deux exemples : équipée d'un V12 de 544 CV, la BMW 760i démarre à CHF 186'940.- alors que Mercedes offre également un V12 de 530 CV pour sa S600 dès CHF 202'778.- (c'est carrément CHF 286'111.- pour sa S65 AMG de 630 CV). Alors, oui, les Allemandes proposent une liste interminable d'options supplémentaires que Bentley n'a tout simplement pas, mais je vous invite à jeter un œil aux options de cette Bentley : pour CHF 1'015.-, elle embarque aussi un gadget comme ce toit ouvrant avec cellules photovoltaïques permettant d'activer de façon autonome des ventilateurs pour extraire l'air chaud de la voiture pendant qu'elle est à l'arrêt au soleil ! Bien entendu, le poids et, donc, la consommation sont à l'avantage des Allemandes, mais c'est un détail mesquin quand les prix d'achat se situent au-delà de deux cent mille francs.

En résumé, Bentley offre au travers de cette limousine une automobile exceptionnelle et à un prix compétitif face à la concurrence. A l'évidence, la marque doit encore progresser au niveau du poids total de ses véhicules pour réduire la consommation et, corollaire non négligeable, améliorer encore son habilité sur les routes mais elle n'a pas à rougir face aux berlines allemandes.

Autrement dit, le prix de la Suite d'un des meilleurs Palaces au monde vient de s'aligner avec le prix d'une simple chambre, alors pourquoi hésiter plus longtemps ? Bon, il faut assumer l'image, mais je vous garantis qu'on vous accueille différemment quand vous arrivez en Bentley par rapport à une Mercedes ou BMW !

Prix et options - Bentley Flying Spur W12 (tarifs 2015)

Prix de base : CHF 208'500.-

Mulliner Specification with Alternative Wheel : CHF 13'420.-

Comfort Specification : CHF 2'330.-

Convenience Specification : CHF 4'705.-

Storage Case to Centre Console : CHF 595.-

Dual Tone, 3 Spoke, Hide Trimmed Steering Wheel : CHF 425.-

Deep Pile Overmats to Front and Rear : CHF 465.-

Electric Glass Tilt and Slide Sunroof with Solar Cells to Power Additional Cooling : CHF 1'015.-

Naim For Bentley Premium Audio : CHF 7'215.-

(incl. CD Changer, additional 1,100 W amplifier, extra subwoofer plus 8 Balance Mode Radiator speakers, Direct Dimension - digital sound enhancement)

Adaptive Cruise Control : CHF 2'630.-

Digital TV Tuner : CHF 1'145.-

Battery Charger : CHF 125.-

Climate Boost for Rear Passengers : CHF 790.-

Additional Information Pack in French : CHF 265.-

Bentley GPS Tracking System Full Fitment : CHF 1'735.-

Carbon Ceramic Brakes with Black Painted Callipers : CHF 13'375.-

Prix TOTAL : CHF 258'735.-

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

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de cette Bentley Flying Spur W12 ainsi qu'à l'agence Bentley Genève pour la logistique.

A lire aussi

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...

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.

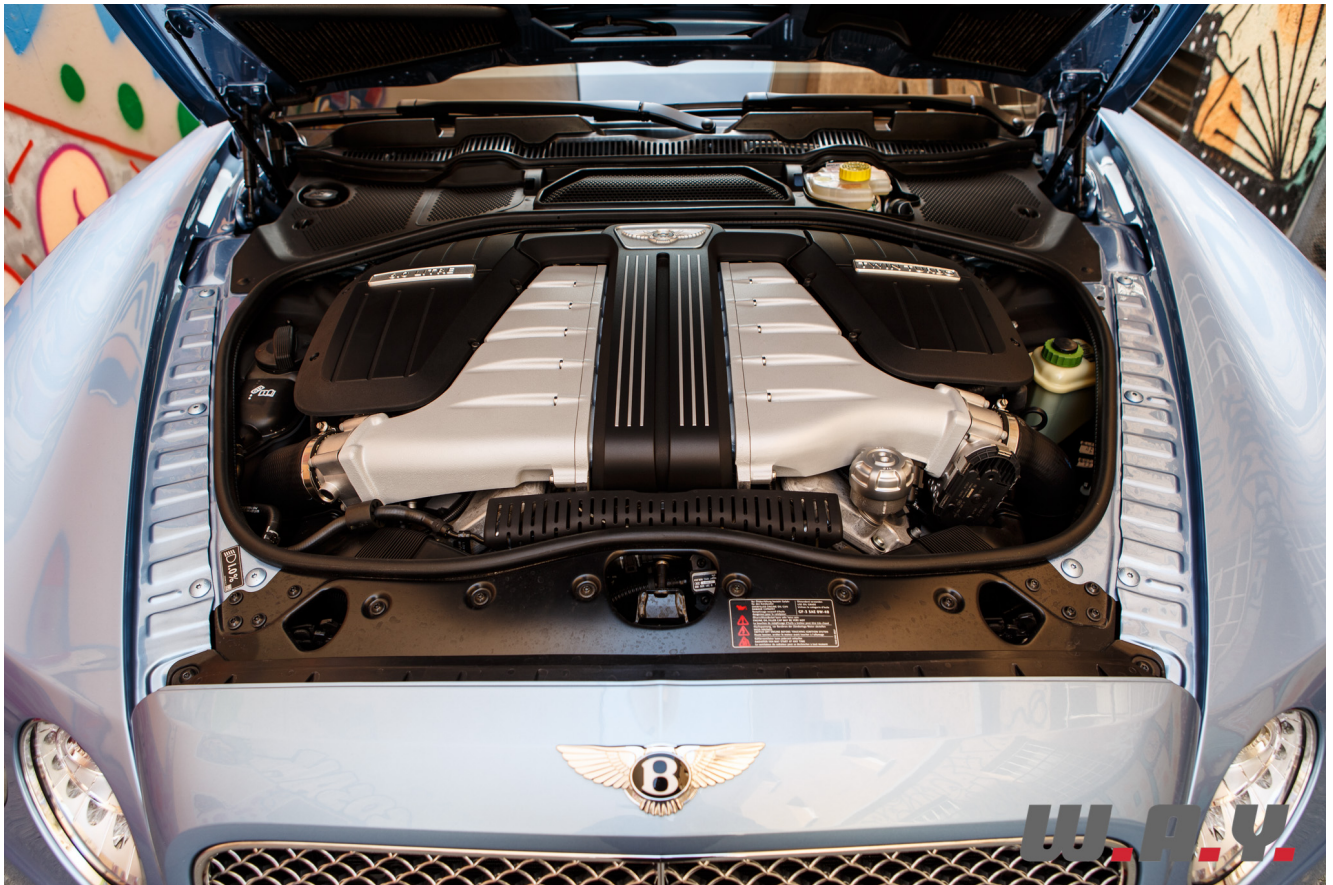


W.A.Y.





W.A.Y.









W.A.Y.









W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.







W.A.Y.



W.A.Y.