Essai – Bentley Mulsanne Speed : La plus belle des limousines…

Wheels And You a été invité à découvrir la dernière version de la limousine Bentley, la Mulsanne Speed, véritable navire amiral de Bentley. Souvent considérée comme la « Rolls Royce du pauvre », Bentley atteint désormais le summum du luxe à l'anglaise, égalant le niveau de son illustre concurrent à l'ange ailé.

- V8 essence, biturbo, 6'752 cm^3
- 536 CV à 4'200 t/min
- 1'100 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 305 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 2'685 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'575 x 1'926 x 1'521
- Conso. mixte : 17.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 346 g/km (G)
- dès CHF 339'900.-, mod. essayé: CHF 432'690.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

La Bentley Mulsanne est apparue en 1980 basée sur la Rolls Royce Silver Spirit. Elle a été renommée Bentley Brooklands en 1992 avant de voir sa production stoppée en 1998.

Le nom emprunté à un petit village le long de la ligne droite des Hunaudières, sur le célèbre circuit du Mans, est réapparu en 2010, dénommant toutefois un modèle complètement différent et entièrement conçu par Bentley, une première pour une limousine de la marque.

A l'extérieur

Les goûts et les couleurs ne se discutent pas, je sais. Mais j'ai envie de commencer cet article en vous disant à quel point l'esthétique de la Mulsanne m'a plu. Alors que, sur le papier, la ligne assez massive ne m'avait pas vraiment séduit, il en a été tout autrement lorsque je l'ai découverte devant moi, qui plus est dans une magnifique livrée crème qui lui sied à merveille.

Nettement plus fluide que celles d'une limousine Rolls Royce ou Maybach jusqu'au design de l'insigne Bentley au bout de l'immense capot, les lignes et les proportions, savant mélange de retro et de moderne, sont réellement harmonieuses malgré la taille de plus de 5.5 mètres ! C'est sûr, elle en impose la Mulsanne ! Rien à voir avec la berline de la marque, la Flying Spur…

Cette version Speed arbore des jantes 21'' spécifiques montées de pneumatiques 265/40 R 21. Pour le reste, il n'y a aucune différence extérieure visible avec la Mulsanne « standard », excepté le badge Speed au bas des ailes avant.

A l'intérieur

En ouvrant une porte, je suis instantanément plongé dans l'univers du grand luxe à l'anglaise, ultime et exclusif. Parfaitement accordé à la teinte Ghost White, l'intérieur bicolore cognac-lin combiné à la loupe d'olivier est tout simplement

splendide, sans aucune faute de goût.

Les places arrière, celles qu'occuperont vraisemblablement le plus souvent les propriétaires, sont un véritable salon pullman à elles seules. Outre des réglages de sièges électriques individuels à double mémoire et d'un système de massage et ventilation intégré aux multiples possibilités, les passagers disposent d'un bar à champagne réfrigéré avec trois coupes de cristal Bentley, d'un système de divertissement avec deux lecteurs de DVD ou cartes mémoires diverses, d'un tuner TV digital et d'un hotspot Wifi, d'un accès complet aux données de conduite via les deux écrans intégrés aux appuie-têtes avant, de casques sans fil Bentley pour une audition parfaite, de rideaux électriques qui permettent d'obstruer pare-brise arrière et vitres latérales pour une intimité complète.

Mon véhicule d'essai dispose de l'option audio Naim for Bentley de 2'200 Watt et pas moins de 24 haut-parleurs transformant l'espace en véritable auditorium.

A la place du chauffeur également, tout est luxe et volupté. Réminiscence du glorieux passé sportif de la marque, compteur et compte-tours affichent toujours des aiguilles logées à 14h au repos et qui commencent par descendre avant de remonter.

Au-dessus de la console centrale, trois compteurs analogiques affichent la jauge à essence, l'heure et la température du liquide de refroidissement moteur. Seules concessions à la modernité, les palettes de changement manuel de vitesse et deux écrans digitaux, dont un escamotable derrière la loupe d'olivier, qui égrainent une foule d'informations jusqu'à des caméras latérales avant pour aider le chauffeur lors des manœuvres.

Tout y est, y compris des modes de conduite Confort, « Bentley », Sport et « Custom » paramétrable à sa guise et agissant sur les suspensions, la direction et la réactivité des gaz. La voiture dispose même d'un système pneumatique d'ajustement de la garde au sol paramétrable depuis l'écran multifonction central.

La qualité de finition est largement supérieure à celles d'une Bentley Continental ou Flying Spur et atteint véritablement dans cette Mulsanne ce qui se fait de mieux. Heureux le chauffeur qui aura la chance de promener ses patrons dans un tel environnement !

Sous le capot

C’est toujours le V8 6.75 litres bi-turbo qui prend place sous le capot. Avec exactement 6’752 ccm^3 de cylindrée et un système de levée et phasage de soupapes variable, il développe 537 CV à 4’200 t/min et pas moins de 1’100 Nm de couple à 1’750 t/min.

Grâce à ces données pour le moins impressionnantes, la Mulsanne Speed atteint 100 km/h en 4.9 sec et 305 km/h en pointe malgré son poids de 2’685 kg. Les émissions de CO2 sont en léger retrait, soit 342 g/km, les ingénieurs étant parvenus à améliorer le rendement de 13% par rapport à la version de 2010, soit l’équivalent d’une autonomie de 80 km supplémentaires avec la même contenance de réservoir.

La consommation mixte officielle est annoncée à 14.6 l/100 km. Sur l’ensemble de mon essai, elle s’est élevée à 17.3 l/100 km.

Le freinage est confié à de gigantesques disques acier et de généreux étriers à 6 pistons à l’avant alors que l’arrière se contente de plus classiques étriers flottants.

Au volant

Pas besoin de mettre le contact, une courte pression sur le bouton Start fait doucement s’ébrouer le gros V8. Si je devais résumer mes impressions en un seul mot, le premier qui me vient à l’esprit serait « silence ».

Que ce soit à l’arrêt au ralenti ou en roulant, le confort sonore me paraît inégalé. Croiser un véhicule sans l’entendre ne m’était encore jamais arrivé ! Seul un léger ronron des trains roulant vient rappeler que le véhicule se déplace, c’est réellement bluffant.

Associé à des suspensions assez souples et à une onctuosité parfaite, je n’ai aucune envie d’écraser la pédale de gaz, juste de me promener à un train de sénateur… Le confort de conduite est impressionnant, vraiment. J’aurais pourtant personnellement préféré une démultiplication un peu moindre de la direction qui, avec ses 3 tours ¾ de butée à butée, semble un peu sortie d’un autre temps. La

stabilité est parfaite, quel que soit l'état de la chaussée, et le freinage puissant.

Les différents modes de conduite n'ont qu'assez peu d'effet sur le comportement, le mode sport limitant tout au plus un peu le roulis sur les routes tortueuses. J'ai ainsi préféré le mode Confort parfaitement en phase avec le positionnement grand luxe du véhicule. Mais ne vous y trompez pas : lorsque j'écrase la pédale de droite, le V8 est bien présent pour allègrement déplacer mon salon roulant comme une GTi performante ! La réserve de puissance et surtout de couple permet ainsi de dépasser en toute sécurité ou atteindre plus de 300 km/h sur les autoroutes allemandes. C'est juste que dans un tel confort, j'ai préféré rouler paisiblement pour profiter de ce luxe tranquille…

J'ai aussi été impressionné par le régulateur de vitesse intelligent combiné au radar de distance avec le véhicule qui vous précède, lui aussi paramétrable. J'ai ainsi parcouru l'autoroute Genève – Vevey sans toucher une seule fois ni la pédale de gaz ni celle de frein ! Réglé sur la vitesse de 120 km/h, le véhicule a ralenti ou freiné lorsque le trafic l'y obligeait pour reprendre ensuite sa vitesses de croisière. C'est la première fois que j'ai profité d'un système aussi abouti, là encore un plus en terme de confort et de sécurité.

Verdict

Après quelques centaines de kilomètres à bord de ce porte-drapeau Bentley, j'avoue avoir goûté à une expérience automobile à laquelle je n'ai encore pas trouvé de pareil : le sommet du luxe et du style à l'anglaise.

A l'heure où, excepté en Allemagne, les limitations de vitesses sont légion partout, cette Mulsanne Speed m'a fait réfléchir à la notion de conduite tranquille plutôt que rapide, confortable plutôt que sportive. Dans un monde où tout s'accélère, où tout va vite, elle invite à prendre son temps, à se relaxer, à se détendre et se reposer.

Alors bien sûr, je ne me vois pas conduire un tel palace au quotidien et je n'ai assurément ni les moyens de me l'offrir, ni d'engager le chauffeur qui conduira la plupart de ses propriétaires. Mais objectivement, quelle réussite pour ceux qui pourront se l'offrir ! Et qu'elle œuvre d'art esthétique ! Pour votre serviteur, assurément la plus belle des limousines…

Prix et options – Bentley Mulsanne Speed

Prix de base CHF 339’900.-

Peinture Ghost White : CHF 11’615.-

Système de divertissement : CHF 26’650.-

Spécification Confort : CHF 2’020.-

Spécification Speed Premier : CHF 12’595.-

Finition intérieur bicolore : CHF 1’835.-

Toit soleil : CHF 3’040.-

Loupe d’olivier : CHF 4’645.-

Vitres arrières teintées : CHF 1’830.-

Badges d’ailes Bentley et chromes : CHF 2’885.-

Rideaux de cabine arrière : CHF 6’430.-

Bar à champagne réfrigéré et flutes de cristal : CHF 10’170.-

Régulateur de vitesse adaptatif : CHF 3’610.-

Caméras extérieures : CHF 2’865.-

Lecteur DVD à six disques : CHF 1’025.-

Tuner TV digital avec radio DAB : CHF 1’575.-

Prix TOTAL : CHF 432’690.-

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

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

Merci également au Domaine du Château de Vullierens pour l'accueil lors de notre séance photos et à M. Hervé Aubert de la boutique Asclépiade à Bulle pour sa collaboration

A lire aussi

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

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

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

Speed
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Side View

Abaisser
Niveau du véhicule
TMC

Soulever
Car
Setup MMI
Pression des pneus - 265/40 R21
3,3 bar
3,5
3,5 bar
Pression:
• Spécifiée
• Actuel
3,6 bar
3,6
3,6 bar
Maximum
Systèmes Car
TPMS
TMC

Parcours
Critères
dans 700 m
dans 100 m
100 m
16:37
118 km
TMC
910 m
Le Gottu
Colonge
Guidage
Réglages
Wheels-And-You.com

Engine Number *000222*
Hand Built In Crewe, England
Bob Bishop
BENTLEY MOTORS LIMITED
6¾ LITRE
TWIN TURBO

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Menu
AIR BAG
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Copier
Média
Source
iPhone
Titre:
Interprète:
Album:
Durée: 0:00
Fonctions
Réglages
Auto
A/C
Auto
Radio
Tel
Nav
Screen
Media
Tone
Info
Car
1
2
3
4
5
6
P
R
OFF
PDC
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com

DA64 UXU
Wheels-And-You.com