

Essai - Bentley Continental GT Speed MY2015 : Toujours plus speed !

En ce premier semestre 2015, Wheels And You a eu l'opportunité d'effectuer sur le même week-end l'essai en simultané de trois modèles du constructeur britannique Bentley. Après les essais de l'extrême Continental GT3-R et de l'imposante Flying Spur équipée du moteur W12, il est temps de vous présenter le millésime 2015 de la Continental GT Speed.



- W12 essence, biturbo, 5'998 cm³
- 635 CV à 6'000 t/min
- 820 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 331 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
- Poids : 2'395 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'816 x 1'947 x 1'391
- Conso. mixte : 21.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 338 g/km (E)
- dès CHF 227'900.-, mod. essayé: CHF 262'485.-

La marque de Crewe propose depuis cet hiver une évolution de son précédent modèle Continental GT Speed, sorti en 2013, principalement basée sur une amélioration des performances. Toutefois, quelques petits détails esthétiques sont de mise, notamment l'écriture Speed sur les flancs de la carrosserie et les broderies des appuis têtes.

A noter que le millésime 2016 a déjà été présenté au dernier Salon de Genève et proposera, quant à lui, des pare-chocs avant et arrière redessinés ainsi qu'une ouïe d'aération en forme de « B » sur les ailes avant.

Je dois avouer que c'est avec une petite pointe d'excitation que je me suis rendu chez Bentley Genève pour récupérer l'engin, car ce n'est pas tous les jours qu'on a la possibilité de passer quelques jours au volant d'une voiture de production générant autant de superlatifs tels que "une des plus puissantes", "une des plus rapides", "une des plus luxueuses", "une des plus chères", etc...

A l'extérieur

Mis à part les petites signatures « Speed » sur les ailes avant, le design extérieur reste inchangé par rapport à la précédente Continental GT Speed. Elle conserve ses quatre phares ronds de petite taille entourant une imposante calandre grillagée façon nid d'abeilles et surplombant une gigantesque bouche d'aération prenant toute la largeur du pare-choc.

Une magnifique petite lame carbone peinte couleur carrosserie souligne cette face avant et est également présente en tant que bas de caisse tout autour de cette Continental. Cela lui confère une pointe de sportivité supplémentaire, bienvenue pour atténuer l'aspect luxueux de la bête, et qu'accompagnent d'énormes jantes de 21 pouces. Le chrome est bien présent, entourant vitres, phares, calandre et la ligne de ceinture de caisse inférieure. Normal, nous avons affaire à une Bentley.

La teinte de notre modèle d'essai est une belle surprise. En effet, son bleu « Meteor » est du plus bel effet, avec des reflets proche du violet sous les rayons

du soleil, mêlant sobriété et sportivité, allégeant par la même occasion le design général de la voiture qui mesure tout de même 4,81m de long et 1,95m de large.

A l'intérieur

Habitué aux traditionnels intérieurs cuirs de couleur noir ou beige, je dois avouer que l'intérieur cuir bleu « Brunel » et sa couleur d'accentuation bleu clair appelée « Breeze » m'a donné une impression mitigée au premier abord. J'ai d'abord trouvé tout ce bleu quelque peu agressif à l'œil. Mais dès le second jour d'utilisation, j'ai appris à apprécier d'être noyé dans cet océan azuré et les différences de teintes entre l'extérieure et l'intérieure s'accordent parfaitement.

La qualité des sièges capitonnés en losange n'est plus à démontrer. Ils offrent une assise parfaite et des possibilités de réglages infinies.

Au sujet de la planche de bord et des consoles centrale et de toit, point de bois précieux. Nous sommes dans une version Speed, la sportivité est donc de mise. La planche de bord, du plus bel effet, est donc en aluminium usiné avec des cercles miroitants qui se chevauchent de manière précise et géométrique. Connue sous la dénomination « Engine Spin », ce motif était déjà présent sur les Bentley Speed Six, victorieuses au Mans au début du XXème siècle.

Notre exemplaire d'essai présente une planche de bord et des consoles « Engine Spin » de couleur sombre, appelée Dark Tint Aluminium. Cette teinte exclusivement réservée à la GT Speed se prolonge avec un magnifique étui à lunette de la même matière intégré à la console centrale en avant du double accoudoir.

Sous le capot

Pour animer cette Bentley, on retrouve le désormais connu moteur W12 bi-turbo de six litres de cylindrée. Cette motorisation est remarquable, tant par ses performances que pour son architecture. Il est en effet composé de deux moteurs V6 à angle étroit partageant un vilebrequin commun dans des dimensions compactes proche d'un V8, mais avec le raffinement et la puissance d'un V12.

Les performances sont en légère hausse, avec une puissance augmentée de 10 CV pour culminer dorénavant à 635 CV, et un couple maximum atteignant 820 Nm (+20 Nm), sans oublier une vitesse de pointe de 331 km/h !!! Des valeurs de tout premier ordre, procurant bien du plaisir tant à nos oreilles, de par la sonorité envoûtante, qu'aux passagers (conducteur compris), de par la forte sensation de poussée, sensation de plus en plus rare et réservée désormais aux conducteurs de supersportives.

Toute cette puissance et ce couple sont transmis aux quatre roues avec un rapport de 60:40 (arrière:avant) par la boîte automatique à 8 rapports qui avait fait son apparition en 2013. Cette boîte à vitesses permet des changements de rapports dans la douceur lorsque nous évoluons tranquillement, mais elle sait se montrer franche lorsque le mode Sport est activé. Il faut tout de même quelques kilomètres pour s'habituer au temps de réponse entre le moment de l'impulsion sur le levier de vitesses ou les palettes situées derrière le volant (en position fixe sur la colonne de direction) et le changement de rapport effectif.

Côté consommation, ce moteur ne fait pas dans la sobriété avec une consommation régulièrement supérieure aux 20 litres au 100 km dès que nous sommes en ville ou que nous jouons un peu trop avec la pédale de droite. Etant donné la catégorie de voiture à laquelle nous avons à faire et ses caractéristiques (moteur, dimensions, poids) je trouve que ma consommation moyenne relevée sur l'ensemble de l'essai de 21,5 l./100km n'est pas si choquante que cela. Si Bentley trouvait la solution pour alléger le poids total de sa Continental (tout de même supérieur à 2,3 tonnes...), il est certain que la consommation chuterait drastiquement.

Au volant

Quel plaisir de s'installer au volant de cette auto ! Ses dimensions généreuses procurent une sensation d'espace, que ce soit aux places avant ou aux places arrières, étonnamment spacieuses pour un coupé. Les couleurs bleues claires de l'intérieur amènent une gaieté bienvenue à la conduite de telle voiture.

Une fois la position de conduite ajustée, une petite pression sur le bouton Start fait s'ébrouer le W12 avec un sympathique petit feulement. Une autre pression sur le bouton « B » de Bentley situé sur le pommeau de vitesse active le mode

Sport, libérant le moteur et l'échappement et procurant une indicible émotion à tous passionnés.

Dès les premiers kilomètres, nous nous rendons compte que nous avons à faire à une voiture aux dimensions imposantes, mais le comportement dynamique reste étonnamment précis, avec un train avant incisif et un arrière qui enroule quelque peu, bien aidé, il est vrai, par un moteur survitaminé. Car, oui, la pièce maîtresse de cette auto, c'est bien son moteur. 635 CV pour un couple de 820Nm, des caractéristiques qui permettent de nous faire oublier les 2,4 tonnes à tracter. A chaque accélération, ça nous retourne les tripes et c'est diablement bon !

Heureusement, notre modèle d'essai est équipé d'énormes freins Carbon Ceramic, facturés tout de même CHF 13'375.-, qui nous permettent d'arrêter le véhicule sans défaillance, surtout quand le « pilote » se sent pousser des ailes et ne prend pas garde à sa vitesse, parfois trop optimiste avant un virage. C'est à ce moment qu'on ressent pleinement le poids d'enclume de l'auto et qu'on se dit qu'il vaut peut-être mieux tempérer ses ardeurs.

Les kilomètres s'enchaînant, je suis de plus en plus bluffé par son comportement routier de ce vaisseau, plus proche d'une voiture sportive de 1'300 kg que d'un mastodonte de 2'400 kg. La voiture se montre précise et neutre avec un comportement qui varie de légèrement sous-vireur, en conduite calme, à survireur, mais sans excès, lorsque le rythme s'accélère et que la conduite se fait plus musclée. Un régal à tous les rythmes et toutes les variations.

Verdict

Ces quelques jours passés au volant et à contempler cette Bentley Continental GT Speed furent remplis de plusieurs émotions mais avec une similitude pour tous, le PLAISIR.

Le plaisir des yeux pour sa ligne intemporelle magnifiée par cette teinte bleue « Meteor » et les petites touches réservées à la version Speed, que ce soient les lignes de bas de caisse en carbone couleur carrosserie ou la calandre avant et sa bouche d'aération.

Le plaisir des oreilles mélangeant la douceur de la fermeture des portes

automatique avec le feulement du W12 qui sait rester discret en conduite normale mais qui donne de la voix dès que le mode Sport est activé, se montrant vraiment très présent quand la pédale de droite est taquinée.

Le plaisir de l'adrénaline avec les sensations de poussée continue plaquant au siège les occupants, coupant même le souffle des non-habitués, grâce aux 635 CV et 820 Nm.

Le plaisir de conduite grâce à un comportement toujours sain, légèrement variable selon la conduite adoptée, mais toujours prévenant et précis. Bravo messieurs les metteurs au point pour le travail effectué sur le châssis et aux motoristes pour avoir mis autant de puissance dans ce coupé.

Et les points négatifs, me direz- vous, il doit bien avoir du négatif ? Bien entendu, la perfection n'existe pas, mais à cette anglaise germanisée, je lui pardonne presque tout. J'ai bien dit presque, car certains petits détails m'ont tout de même quelque peu agacé, surtout pour une voiture de cette catégorie de prix. Le plus décevant pour moi demeure l'ensemble des boutons présents à l'intérieur de l'habitacle, et plus particulièrement dans le bloc de réglages de l'écran multimédia, qui semblent tout droit sortis d'un modèle du groupe Volkswagen, propriétaire de Bentley. Autre point négatif, sa gloutonnerie, qui vous rendra très sympathique auprès des pompistes des environs auxquels vous rendrez de fréquentes visites, malgré un réservoir d'essence de 90 litres. Messieurs les dirigeants, pensez à alléger cette merveilleuse auto, elle n'en deviendra que meilleure et plus désirable.

Côté prix, avec un tarif de base fixé à CHF 227'900.- (CHF 262'485.- pour notre modèle d'essai avec des options pour moi quasi obligatoires), il est clair que nous sommes dans le très haut de gamme. Mais en comparaison aux divers Coupé 2+2 supersportifs disponibles sur le marché, que ce soit chez Audi, Porsche, Mercedes, Ferrari, pour ne citer qu'eux, je peux que constater que la qualité de fabrication de la Bentley et les sensations procurées à son volant rendent son prix compétitif par rapport à la concurrence.

Hélas, après les délicieux kilomètres parcourus en quatre jours à son volant, j'ai dû me résoudre à rendre cette merveille à l'agence Bentley, mes numéros n'étant pas sortis aux tirages des différentes loteries. Bien entendu, ce fut trop court, mais diantre que ce fut bon !

Prix et options - Bentley Continental GT Speed MY2015

Prix de base CHF 227'900.-

Planche de bord « Dark Tint Aluminium Fascia » : CHF 4'705.-

(sur console centrale et console de toit)

Coutures contrastées : CHF 1'835.-

Premier Specification : CHF 8'320.-

(Chargeur CD, Premium Audio « Naim for Bentley », Caméra de recul, Double accoudoir central avant, Kit sans clé, Siège avant chauffant et climatisé avec fonction massage)

All Seasons Specification : CHF 1'765.-

(Volant cuir trois branches chauffant garni à la main)

Espace de rangement dans la console centrale : CHF 595.-

Moquette épaisse : CHF 395.-

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

Bluetooth Telephone system avec téléphone portable : CHF 440.-

Chargeur de batterie : CHF 125.-

Lecteur de carte SIM pour le système téléphonique : CHF 150.-

Digital TV Tuner : CHF 1'145.-

Freins Carbon Ceramic avec étriers peints en noir : CHF 13'375.-

Prix TOTAL : CHF 262'485.-

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 MY2015 ainsi qu'à l'agence Bentley Genève pour la logistique.

A lire aussi

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...

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































