# Essai – Bentley Continental GTC V8S : Du caviar à la sauce anglaise !

*Annoncée il y a un an, voici l'évolution sportive de la déjà classique Bentley Continental GTC V8. Est-ce que le modèle S gomme les petits défauts de sa sœur plus « placide » ? La réponse après quelques centaines de kilomètres d'essai à son volant.*

- V8 essence, biturbo, 3'993 $cm^3$
- 521 CV à 6'000 t/min
- 680 Nm dès 1'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 308 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 2'470 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'818 x 1'947 x 1'390
- Conso. mesurée : 14.3 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 254 g/km (G)
- dès CHF 253'500.-, mod. essayé: CHF 320'000.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

Lors de l’essai du modèle GTC V8, mon camarade n’avait pas relevé de défaut majeur mais tout au plus des petites contrariétés. Avec le modèle S, Bentley affiche clairement ses ambitions en offrant une GT plus méchante… mais qu’on ne s’y trompe pas ; plus de caractère chez une Lady ne signifie pas qu’on hérite d’une diva au sang chaud.

### *A l’extérieur*

Les différences esthétiques avec le reste de la gamme sont minimes sur la V8 S. Une assiette rabaissée de 10mm, des jantes spécifiques de 20 ou 21 pouces et une lame en carbone sous le pare-choc avant confèrent à peine un style plus racé à l’ensemble. Pas de révolution donc, mais simplement de petits ajustements pour marquer la différence.

En ce qui concerne le badge sur le capot et coffre, il reste blanc sur fond rouge, signe distinctif pour les modèles livrés avec le V8.

Je dois l’avouer, après bientôt 12 ans de carrière et un récent lifting subtil, la Continental GT vieillit à merveille. A tel point que je peine à lui trouver des rides alors même que la concurrence procède à des liftings beaucoup plus fréquents.

### *A l’intérieur*

Là encore, très peu de changements vis-à-vis du modèle classique mais le raffinement et la qualité restent au firmament de ce que l’automobile de prestige peut offrir aujourd’hui. Des propriétés du cuir en passant par le soin apporté aux surpiqures et à l’insertion d’éléments de carbone (option à CHF 4’400.-), tout est soigneusement agencé, rigoureusement encastré et parfaitement en harmonie.

Même si l’ordinateur de bord montre clairement l’affiliation avec le groupe VW et qu’il n’est pas le dernier modèle disponible, tout le reste se veut le summum de ce que des clients exigeants peuvent attendre d’un constructeur automobile. Bien

entendu, le prix est au diapason et j'y reviendrai dans les conclusions avec, en particulier, les options.

### *Sous le capot*

Sur le papier, c'est là que résident les plus gros changements même si le moteur offre les mêmes spécifications techniques, soit le V8 avec deux turbocompresseurs et une cylindrée de 3'993 cm3. Enfin, quand je parle de gros changements, il faut remettre les choses dans leur contexte puisque le moteur gagne 21 CV à 521 CV et 20 Nm à 660 Nm. Proposer un gain d'environ 4% sur la puissance et le couple, ce n'est pas très impressionnant.

Niveau consommation, nos 8 cylindres nécessitent en moyenne 14.3 l. pour couvrir 100 km. Somme toute raisonnable compte tenu des prestations affichées.

Au-delà de ces petits ajustements, c'est surtout au niveau des suspensions et du châssis que Bentley a concentré ses efforts. Abaissée de 10 mm, les facteurs de rappel de l'amortissement ont été augmentés de 45% pour l'avant et 33% à l'arrière. Sur le plan de la rigidité, elle a été augmentée de 70% sur les liaisons châssis et 54% sur la barre stabilisatrice arrière.

Tout ça c'est bien joli sur le papier mais il est temps de prendre la route histoire de mieux apprécier ces chiffres dans la réalité.

### *Au volant*

Première bonne surprise au démarrage, le son est présent et ne trahit pas une sous-motorisation. Aidé par les échappements sport (option à CHF 2'825.-), le vrombissement est profond et un peu rageur grâce au petit coup de gaz que l'électronique distille automatiquement à la mise à feu des 8 pistons.

Alors qu'il pleut, je me résous à rejoindre l'autoroute avec la capote fermée et le second élément que je remarque, c'est le silence qui règne à bord. En mode automatique et alors que je n'ai pas modifié les réglages de la voiture, tout n'est que volupté et douceur. Avec les suspensions qui absorbent tous les défauts du revêtement en passant par une insonorisation proche de la perfection et des

rapports qui s'enchainent dans une sérénité exemplaire, il n'y rien à redire. Idem pour l'ordinateur de bord et son infotainment secondé par l'excellent système audio Naim (option à CHF 8'315.-).

Egrainer des dizaines ou même des centaines de kilomètres sur l'autoroute, c'est un peu comme de s'installer dans le salon le plus cher que vous puissiez trouver et écouter de la musique sur un système HiFi un peu trop dominé par les basses. A ce stade, difficile de reprocher quoi que ce soit à ce salon flottant et impossible de percevoir quand est-ce que le moteur tourne sur 8 ou 4 cylindres, grâce à la coupure de l'allumage pour préserver la consommation et les émissions de CO2.

Sous ses airs de Lady, il est tout de même possible de transformer un peu le tempérament de la voiture en sélectionnant le mode « sport » et en durcissant les suspensions. La voiture est immédiatement plus réactive, elle gronde plus et grâce à ses quatre roues motrices, elle colle à la route avec sérieux, sur le sec comme le mouillé.

Avec l'arrivée du soleil je rabats le toit et me dirige sur des petites routes pour profiter de cette Lady avec les suspensions raffermies et en mode « sport ». Sans devenir diabolique, notre Lady est beaucoup plus réactive et le son devient totalement envoutant au-delà de 3'000 t/min. Sans parler de cette avalanche de couple qui vous plaque en permanence au siège.

Puis arrivent les premiers virages, les épingles et même les courbes rapides. Et si les freins carbone répondent présents sans jamais faillir (à CHF 15'805.-, ils peuvent), le poids se fait sentir. Je sais que parler du poids d'une Lady est inconvenant pour ne pas dire outrageant mais avec ses 2'470 kg déclarés (175kg de plus que le coupé), toute cette masse se ressent. Entendons-nous bien, cette voiture n'a pas pour vocation d'aller taquiner du circuit ou de battre des concurrentes taillées pour le chrono mais force est de constater qu'à l'entrée d'une courbe ou lors d'un virage rapide, le poids reste le principal ennemi de cette GT.

### *Verdict*

Pour que les choses soient claires, j'ai éprouvé beaucoup de plaisir à rouler avec cette GT mais je n'ai pas eu envie de titiller les limites de cette diva des routes.

Bien sûr j’ai noté quelques défauts comme la masse, une direction pas suffisamment précise à mon goût, des palettes au volant trop éloignées et enfin, des portières trop lourdes qui sont difficilement manipulables quand le véhicule n’est pas à plat. Et puis ce jaune Citric ? Une légère faute de goût à mon avis.

Mais ces quelques imperfections sont totalement éclipsées par le plaisir de conduite que distille cette GT et j’ai de la peine à voir ce que les différentes équipes de Crewe pourraient améliorer… c’est dire si la barre est haute.

Enfin, cet essai ne serait pas complet si on ne parlait pas un peu des prix et bien entendu, ils sont à la mesure de l’aristocratie automobile. Sans option, la version S démarre à CHF 253’500.-, c’est CHF 19’600.- de plus que la version de base mais surtout, c’est seulement CHF 6’000 de moins que la version W12 ! Très franchement, j’ai de la peine à justifier ces différences de prix entre la V8, la V8S et la W12 alors que l’écart de puissance est respectivement de 21 et 54 CV. Les pur-sang anglais ont un prix !

A cela, il faudra ajouter quelques options essentielles ou totalement superflues mais quand on aime et qu’on a de l’argent, on ne compte pas et on mange sans faim. Ces quelques jours passés avec cette Anglaise étaient tout simplement savoureux.

**Prix et options – Bentley Continental GT V8S Convertible**

**Prix de base : CHF 253’500.-**

**Freins en carbone-céramique : CHF 15’805.-**

**Peinture spéciale non standard : CHF 6’255.-**

**Couleur Beluga pour rétroviseurs : CHF 730.-**

**Ventilation et massage pour sièges avant : CHF 1’185.-**

**Finition en fibre de carbone pour l’habitacle : CHF 6’140.-**

**Chauffage du volant : CHF 550.-**

**Système audio Naim avec chargeur 6 CD : CHF 8’315.-**

**Alarme avec système de tracking GPS : CHF 2’050.-**

**Mulliner (pack) : CHF 9’630.-**

**Ouverture électrique coffre et trappe essence : CHF 1’050.-**

**Surpiqures contrastées : CHF 2’170.-**

**Surpiqures contrastées pour volant : CHF 235.-**

**Cruise control : CHF 3’110.-**

**Caméra de recul : CHF 1’385.-**

**Teinte foncée pour les feux arrière et avant : CHF 1’980.-**

**Espace pour roue de secours : CHF 765.-**

**Echappements sport : CHF 2’825.-**

**Chauffage pour la nuque : CHF 1’185.-**

**Coupe vent : CHF 620.-**

**Deux accoudoirs centraux : CHF 370.-**

**Chargeur de batterie : CHF 145.-**

**Prix TOTAL : CHF 320’000.-**

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

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de cette Bentley Continental GT V8S Convertible ainsi qu’à l’agence Bentley Genève pour la logistique.

**A lire aussi**

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 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

GB
DF63 FDK

W.A.Y.

SET
3
2
1

W.A.Y.

4.0 LITRE V8

TWIN TURBO

W.A.Y.

TONE
RADIO
MEDIA
TEL
MAP
NAV
INFO
CAR
AUTO
AUTO

ENGINE
START
STOP

naim
for BENTLEY
W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.

BENTLEY
MOTORS

DF63 FDK

V8 S
W.A.Y.

W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.

Auto
Set up Système
Pression : pneus 21"
2.7 bar
2.7
2.7 bar
2.5 bar
2.4
2.5 bar
Normale
Vitesse
Info pneus
Type de pneu
TONE
RADIO
MEDIA
TEL
MAP
NAV
INFO
CAR
AUTO
AUTO

DF63 FDK

DF63 FDK
W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.

W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.

W.A.Y.

DF63 FDK
W.A.Y.