Essai – Bentley Continental GTC Convertible V8 : “Miss Bentley au régime ?”

Miss Bentley nous charme à chaque essai. Après avoir brisé la glace en survet’ et nous avoir donné un second rendez-vous en tailleur business de working girl , v’la ti pas qu’elle nous revient sans le haut, avec un nouveau coeur et quelques kilos en moins. L’occasion d’à nouveau compter fleurette avec elle le temps d’un essai.

- V8 biturbo, 3’993 cm^3
- 507 CV à 6’000 t/min
- 660 Nm à 1’700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 301 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 2’470 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’806 x 1’943 x 1’403
- Conso. mesurée : 14.1 l./100 km (10.5)
- Emissions de CO_2 : 254 g/km (G)
- dès CHF 235’000.-,
  modèle essayé: CHF 267’910.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Mazette ! Ca fait 11 ans déjà que Mademoiselle Bentley Continental GT arpente nos contrées. Best-seller incontesté de la marque – il s'est vendu plus de Continental GT depuis son lancement que toutes les autres Bentley réunies en 80 ans ! – elle s'est refait une beauté au printemps 2012, a inauguré pour l'occasion un moteur V8, et perdu quelques menus kilos dans la manœuvre. Si la volonté de la marque est clairement d'élargir la gamme, peut-on pour autant parler de « Unter-Conti » avec la V8 ?

A l'extérieur

11 ans en automobile, c'est une éternité ! Et pourtant la Bentley Continental GT n'a pas pris une seule ride. Le facelift de 2012 s'apparente plutôt à un petit raccord maquillage en cours de soirée pour nos Dames. Les lignes générales demeurent celles de l'origine, intemporelles et somptueuses. Seuls quelques traits plus prononcés sont apparus, mettant au passage bien en valeur les courbes de la carrosserie. Une réussite !

Le galbe des ailes arrières sur les flancs reste à mon sens l'une des plus belles pièces de carrosserie actuellement sur le marché. Et le fait que notre diva soit topless ne fait qu'ajouter à son charme ! Même recouverte il se dégage une élégance propre, presque plus sportive avec des surfaces vitrées très limitées. La cinématique du toit ne fait pas dans le spectaculaire, mais s'exécute en une petite dizaine de secondes d'une pichenette sur le bouton dédié. Il est même possible, grâce à la télécommande de verrouillage, d'actionner la capote à distance. De quoi impressionner les quelques quidams dans la rue…

Mais alors, comment repérer une Continental GT V8 de la W12 ? Le moyen le plus simple reste le logo : « B » blanc sur fond rouge pour la V8, sur fond noir pour la W12. Les experts noteront encore sur la V8 qu'à l'avant les prises d'air sous la calandre sont différentes, tous les grilles s'habillent de noir et à l'arrière, les sorties d'échappement adoptent une forme de « 8 » horizontal. Après, forcément il y a le son qui est différent, mais j'y reviens plus loin. Enfin, le choix des jantes diffère également, chacune des versions ayant son assortiment propre.

A l'intérieur

Imposante à l'extérieur, l'habitacle joue la même partition. A des années-lumière en termes d'esthétisme et de qualité que les intérieurs Ferrari, Maserati, Mercedes-Benz ou BMW, presque trop parfait en fait, l'intérieur de la Continental GTC reste un chef-d'oeuvre. Point de faute de goût, ni de facture. Les peausseries sont soyeuses au toucher. Les ajustements parfaits. Les surpiqûres tracées au cordeau. Le vrai bois côtoie des aérateurs taillés à même le bloc d'aluminium. C'est du bien bel ouvrage.

De plus, avec le lifting de 2012, les interfaces d'infotainment ont changé, adoptant leur propre graphisme et non plus celui de la VW Phaeton, dont la Bentley partage toujours la plateforme. Il n'y a que la grille du sélectionneur de vitesses qui demeure l'élément le plus visible de l'appartenance de la marque au groupe VW. La preuve, j'ai la même dans ma bétaillère Audi…

Sinon, les possibilités de personnalisation n'auront de limite que la profondeur de votre porte-monnaie. Si les traditionalistes aiment les façades en bois, les plus esthètes préfèreront peut-être l'aluminium bouchonné ou le carbone, à associer avec les 93 couleurs extérieures, tout autant de combinaisons intérieures et les 8 couleurs de capote disponibles. De quoi laisser libre court à votre créativité.

Le confort est bien évidemment à la hauteur du patronyme de Mademoiselle. Les sièges, magnifiques avec leur matelassage en losange, assurent un maintien parfait. La GTC (GT Convertible) qui nous occupe aujourd'hui s'équipe également du chauffage de nuque intégré pour les matins d'automne ensoleillés mais frisquets ainsi que la fonction massage pour vous décontracter. Pour l'été, bien évidemment que la climatisation des placets fait également partie des équipements.

L'espace à bord est extrêmement généreux pour les passagers avant, avec notamment une belle largeur aux coudes. Plus 2+2 que véritable quatre places, la Continental GTC restera pingre pour les passagers arrière, tant aux jambes qu'à la tête avec la capote fermée. Cet espace est à réserver aux sacs de golf uniquement, ce d'autant que le coffre, amputé à la fois par le réceptacle de la capote et l'amplificateur de l'installation hifi Naim, ne permet d'emporter que 260 litres de bagages, soit plus ou moins 100 litres de moins que le coupé.

Une fois installé à bord, j'ai noté une assise de siège relativement haute, point

dérangeante à la conduite, permettant plutôt d'avoir une vision périphérique élargie bienvenue lorsqu'il s'agit de placer les près de 2.30 m de large de notre Lady sur la route.

Sous le capot

C'est donc sous sa jupe que la Continental GT V8 se distingue de ses sœurs… En termes de V8 chez Bentley, je m'étais arrêté au sempiternel 6.75 litres d'origine Rolls Royce. Difficile de faire rentrer ce monument de fonte sous le capot de la Continental. De plus, les contraintes d'émissions de CO2 et de consommation globale de la gamme limitèrent considérablement le choix.

Ainsi, la firme de Crewe s'est tourné vers Ingolstadt pour se fournir en moteurs… Audi a donc concocté un V8 de 3'993 cm3, gavé de deux turbos, permettant à la Bentley de disposer de 507 CV à 6'000 t/min et 660 Nm à 1'700 t/min pour se mouvoir. Ce bloc, dérivé du traditionnel 4.2 litres de la marque aux anneaux, équipe maintenant les Audi S6, S7, S8, et RS6 sous l'appellation 4.0 TFSI avec des niveaux de puissance et couple différents. Compte tenu du couple important, et peut-être aussi par logique marketing, Bentley reste fidèle à une boite automatique à convertisseur, désormais à 8 rapports, qui distille la puissance toujours sur les quatre roues.

A l'utilisation, ce moteur impressionne par un couple disponible très vite (1'700 t/min) et surtout l'absence de « turbo-lag » lorsque l'accélérateur est enfoncé. La raison ? Les turbos à double conduits (twinscroll) sont installés à l'intérieur du « V » du moteur tandis que les conduits d'admission et d'échappement sont inversés (admission à l'extérieur du « V » et échappement à l'intérieur, contrairement à ce qu'on a l'habitude de voir). Dès lors, les turbines sont quasi en prise directe à la sortie des cylindres et les pertes sont minimisées. Je vous passe les détails techniques de la gestion de la température moteur… Le résultat est que ça marche !

Pour atteindre des valeurs de consommation et d'émissions « politiquement correctes », le moteur adopte la technologie « cylinder on demand ». En clair, 3e rapport enclenché, température moteur à 30°C au minimum et à un régime compris entre 960 et 3'500 t/min, votre V8 se transforme en V4. Quoi ? Un « quatre pattes » dans une Bentley ? Shocking ! Que nenni ! Une armada de

systèmes s'enclenche alors pour gommer les vibrations induites. J'ai eu beau essayer de détecter l'entrée en action du système, impossible ! Deutsche Technologie… Ajoutons encore que grâce aux frottements réduits à leur minimum, l'énergie récupérée au freinage et la direction assistée désormais électro-mécanique, les valeurs de consommation ne devraient être démesurées, nous promet-on.

Résultat après 1'000 km d'essai, parcourus tant à allure de sénateur que le couteau entre les dents lorsqu'il était possible, j'ai mesuré un « petit » 14.1 l./100 km de moyenne. On est certes loin des 10.9 l./100 km revendiqués par la marque en conso mixte, mais le résultat mérite malgré tout des éloges, rendant près de 10 litres au W12 essayé sur le Coupé Speed récemment. Je vous l'accorde, « as there is no such thing as a free lunch », la V8 dispose également d'environ 100 CV de moins… Au fait, ça se sent ? J'y viens dans le paragraphe suivant, mais sachez d'ores et déjà que la GTC V8 ne pèse 25 kg de moins que la GTC W12 (567 CV), soit 2'470 kg contre 2'495 kg selon la fiche technique, et 175 kg (!) de plus que le Coupé V8. Et les 60 pur-sangs manquant sur la « petite » ne lui empêchent pas de franchir la barre des 300 km/h en vitesse maxi.

Au volant

Fidèle à son rang, notre Lady vous bercera à son bord par une onctuosité proverbiale lorsqu'elle est menée avec toutes les attentions. Mais elle sait aussi hausser le ton lorsqu'il le faut. Pied au plancher, les 660 Nm déboulent sans prévenir et transforment notre reine de la route en missile sol-sol. Le tout bien entendu dans une bande-son rauque et martelante, amplifiée de surcroit en mode « Sport » qui active les valves de l'échappement. Un régal. Dès lors, l'avantage et l'intérêt du W12 me paraissent bien théoriques : les performances sont bien là et l'agrément sonore plus présent – on est aussi dans un cabriolet – et plus harmonieux que sur le 12 cylindres me plaît plus. Peut-être aurait-il fallu pouvoir essayer les deux autos en parallèle pour réellement noter les différences.

La suspension adaptative permet de régler la dureté de l'amortissement au moyen de l'ordinateur de bord, au gré de vos envies. Pour la ville, le même système permet d'opérer sur la hauteur de caisse afin d'affronter sereinement les dos d'âne ou autres bordures de trottoir en se parquant.

Littéralement vissée au sol grâce à sa transmission intégrale, la motricité est sans faille et cruisant à vitesse constante sur autoroute, vous aurez l'impression d'être sur un tapis volant, conservant son cap en toute circonstance sans sourciller.

Lorsque la route se fait plus sinueuse, notre Continental GTC se montre moins à l'aise. Forcément, son poids conséquent y est pour beaucoup. Ceci dit, il m'a semblé que la V8 « bourrait » moins du nez et se montrait plus directe que le Coupé Speed en entrée de virage ; peut-être un effet du poids moins important sur le porte-à-faux avant. Par contre les changements d'appuis la font toujours souffrir et les mouvements de caisse restent importants même avec la suspension réglée au plus ferme. De même, le feeling dans la direction, bien trop flou en conduite dynamique, nuit à la précision. A l'inverse, la rigidité de l'ensemble ne souffre d'aucune critique.

Le couple moteur/boîte travaille en bonne harmonie, surtout lors des montées en régimes. Lors des rétrogradages j'aurais cependant apprécié un poil plus de réactivité, qu'il est toutefois aisé de corriger en reprenant la main via les palettes au volant, au passage toujours aussi mal placées loin derrière le volant.

En définitive, le sport ce n'est pas trop son truc à notre Miss Bentley. Oh, on ne saurait le lui reprocher tant elle dispose, pour tous les jours, de qualités indéniables sur la route et dans toutes les conditions d'adhérence.

Verdict

Privilégiant toujours le confort et le raffinement aux sensations, Bentley nous livre, avec sa GTC V8, une auto en droite ligne avec ce que les ingénieurs de Crewe savent faire de mieux. Avaler les kilomètres placidement ou à bon train, le tout dans un luxe unique. C'est d'ailleurs la clientèle visée.

En prime, son V8 se montre parfaitement à la hauteur, soignant sa consommation et l'autonomie tout en offrant un agrément fidèle à son rang. Encore une fois, « Madame, j'ai été charmé. Positivement charmé ».

Prix et principales options : Bentley Continental GTC Convertible V8

Prix de base : CHF 235’000.-

Jantes à 6 rayons doubles 21’’ : CHF 3’545.-

Peinture gamme étendue : CHF 4’815.-

Capote extérieur brun foncé : CHF 870.-

Pédalier sport : CHF 625.-

Capuchon du réservoir en aluminium : CHF 285.-

Coutures contrastées : CHF 2’090.-

Coutures contrastées sur le volant : CHF 220.-

Coutures croisées : CHF 3’045.-

Emblème Bentley brodé dans les appui-tête : CHF 710.-

Chauffage de nuque : CHF 1’135.-

Ventilation et massage des sièges avant : CHF 1’040.-

Coupe-vent : CHF 600.-

Moquette de coffre assortie à la couleur intérieure : CHF 600.-

Système audio « Naim » 1’100 Watts : CHF 8’000.-

Tuner TV : CHF 1’295.-

Régulateur de vitesse adaptatif (ACC) : CHF 2’990.-

Ouverture et fermeture automatique du coffre : CHF 1’045.-

Prix TOTAL : CHF 267’910.-

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

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de cette Bentley Continental GTC Convertible V8 ainsi qu'à l'agence Bentley Genève pour la logistique.

A lire aussi

Essai – Bentley Continental GT Speed : On ne change pas une équipe qui gagne !

Essai – Bentley Continental Supersports : Caprice à 2…

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

DK62 FNE
W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

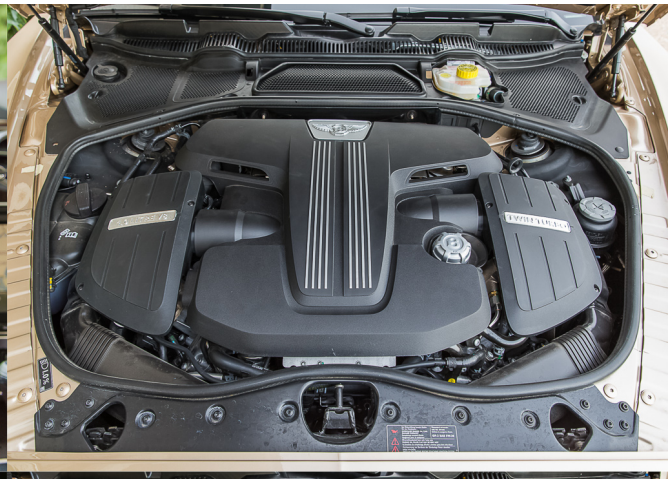
KØBENHAVN
LONDON
WARSZAWA
BUDAPEST
ROMA
MADRID
Navigation
Media in
Extras
TONE
RADIO
MEDIA
TEL
MAP
NAV
INFO
CAR
A/C
REST
REAR
AUTO
W.A.Y.

naim
for BENTLEY

W.A.Y.

GB
DK62 FNE
Bentley Motors Limited
W.A.Y.

W.A.Y.



10502 km 21.0°c trip 746.6 km
EPC
rpm x100
mph
km/h

DK62 FNE

DK62 FNE

DK62 FNE

W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

BENTLEY
W.A.Y.

W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.

DK62 FNE
W.A.Y.