Essai – Bentley Continental GTC Speed : Balade cheveux au vent avec une horde de chevaux anglais

On ne présente plus la classique Continental de Bentley. Grâce à cette auto, la marque a su attirer de nouveaux clients et a réussi à installer durablement ce modèle parmi une tranche de la population plus jeune mais néanmoins fortunée.



- W12 essence, biturbo, 5’950 cm^3
- 659 ch de 5’000 à 6’000 t/min
- 900 Nm de 1’500 à 5’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 335 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 2’444 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’850 x 2’187 x 1’399
- Conso. mesurée : 14.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 320 g/km (G)
- dès EUR 247’600.-, mod. essayé EUR 269’055.-

Texte et photos : Tony da Silva

Cette troisième génération de Continental GT a été présentée en 2018 et historiquement, la Speed est la dernière ou avant-dernière évolution du modèle avant la présentation de la nouvelle mouture pour, probablement, 2024.

Après plus de 500 km à bord, c'est toujours un plaisir de partager avec vous mon expérience et ressenti à bord de ce cabriolet de luxe.



A l'extérieur

La Speed se caractérise par des petites touches très discrètes et seuls les connaisseurs de ce modèle noteront les différences. Bien entendu, en adoptant le patronyme « Vitesse », Bentley a ajouté quelques touches de sportivité mais ça reste très discret avec notamment l'adoption d'un kit de carrosserie en fibre de carbone brillante avec un motif de tissage assorti à un miroir. Les grilles avant et les composants internes des feux avant et arrière sont traités avec une teinte foncée renforce cet esprit au niveau de la ligne. Dernier point, des jantes spécifiques de 22 pouces disponibles en noir, argent ou mat.

Au niveau des couleurs, notre voiture était livrée avec la finition Magenta et c'était quelque chose avoisinant le violet en fonction du soleil et de la couverture nuageuse. C'est une couleur standard parmi les 16 disponibles mais bien entendu, le client peut aller plus loin avec la gamme « Mulliner Paints » et ses 80 coloris à choix.

Dernier point notable, l'option « Styling Specification » avec plusieurs composants en carbone comme la lame sous le pare-chocs avant, les jupes latérales, le large diffuseur arrière et enfin, la minuscule bavette posée sur le coffre arrière.

Pour le reste, l'extérieur est inchangé et la marque a préservé cette ligne

légendaire et qui a très peu évolué ces 20 dernières années. Personnellement, je trouve que cette ligne reste très contemporaine et, n'ayons pas peur des mots, immuable.





A l'intérieur

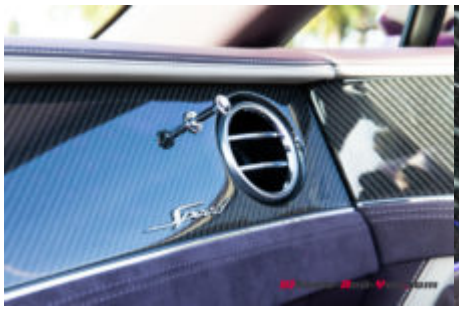
Là aussi, pas de révolution mais la qualité des matériaux est toujours impressionnante. L'assemblage est également irréprochable et chaque siège semble provenir d'un showroom de vente de fauteuil pour un salon où le confort est le seul objectif à atteindre. Les clients peuvent compter sur une palette standard de 15 couleurs et le modèle Speed apporte encore une option supplémentaire de 11 coloris.

Hasard des choix des uns et des autres, mon nouvel iPhone 14 « violet intense » était parfaitement assorti aux différents cuirs de l'habitacle baptisé « Portland et Damson ». L'intérieur bénéficie de quelques options spécifiques comme « Mood Lighting Specification » avec un bandeau lumineux d'ambiance un peu superflu et un marche pied éclairé BENTLEY pour les clients qui ne se rappellent plus du nom de leur voiture.

Un peu plus sérieusement, l'ensemble du tableau de bord ainsi que la console centrale bénéficie d'une finition du type carbone avec, comme toujours, un soin particulier sur les détails. Idem pour l'écran tactile central de 12.3 pouces qui pivote horizontalement sur lui-même et offre ainsi trois différentes vues : l'écran tactile, trois cadrans (chronomètre, température et compas).

Bref, l'espace, le confort et la qualité des matériaux permettent à Bentley d'offrir une expérience unique et reste une référence dans ce segment.








Sous le capot

Avec la Speed, pas le choix : c'est W12 ou rien. Pour moi, ça me va !

Les ingénieurs ont encore un peu serré les boulons et autres vis pour sortir des performances légèrement en hausse : 659 ch entre 5'000 et 6'000 t/min et 900 Nm de couple entre 1'500 et 5'000 t/min. La Speed est également livrée avec un système de contrôle actif du roulis électronique qui ajuste continuellement les barres stabilisatrices pour diminuer le roulis et offrir un meilleur maintien de la voiture.

Enfin, la boîte automatique à 8 rapports permet de passer en mode manuel ou automatique et les quatre roues sont directrices et motrices. La consommation s'est arrêtée à 14.9 l/100km mais mon essai a été dominé à 70% par des trajets autoroutiers.








Au volant

C'est toujours un bon moment de prendre place dans une Bentley. Tout est suave de l'assise du siège en passant par la portière qui se ferme automatiquement sans avoir besoin de les claquer. Les réglages sont aisés et tout ou presque a été penser pour offrir un maximum de confort aux passagers.

Toutes les Bentley offrent quatre types de conduite : Confort, Normal (le mode est en fait appelé Bentley), Sport et Individuel. Très franchement, j'ai adoré le mode « Confort » car les suspensions sont hallucinantes de volupté grâce au système pneumatique à trois chambres. Les ralentisseurs sur la route sont avalés comme si de rien était et les défauts routiers sont effacés comme si la voiture était sur un coussin d'air. Si ce mode offre un confort absolu, il rend surtout la voiture relativement amorphe avec un « lag » notable sur le moteur quand je veux taquiner l'accélérateur.

Bien sûr, c'est une autre histoire quand le mode « Sport » est sélectionné avec une pédale d'accélérateur très sensible, un raffermissement des suspensions et enfin, les soupapes d'échappement qui s'ouvrent et qui offrent un son très rauque pour ne pas dire guttural. Ce mode est fun et clairement, la voiture se dévergonde un peu mais on ne change pas une anglaise de 2.5 tonnes. Mais je ne veux pas qu'il y ait un malentendu : avec ce moteur, les quatre roues motrices et directrices, notre Bentley est un dragster et ça pousse à tous les régimes dans une volupté et force incomparable. Et pour la partie freinage ? Pas de souci grâce

à des disques ventilés de 420 mm à l'avant et 380 mm à l'arrière avec, respectivement, 10 et 4 pistons. Néanmoins, dès que la voiture se retrouve sur une partie sinueuse et malgré ses roues directrices, le poids devient un handicap difficile à gommer malgré toute l'ingénierie et les assistances à l'œuvre.

Puis il reste un dernier élément à décrire propre à ce modèle : c'est un cabriolet ! Et j'ai eu de la chance car le début de l'automne a été clément et j'ai pu un peu prolonger l'été en abordant tous les profils routiers y compris l'autoroute avec les cheveux au vent. Une fois la capote baissée et les fenêtres montées, les remous et autres courants d'air sont bien gérés et les sièges ventilés au niveau de la nuque n'ont pas été nécessaires. La capote à quatre couche une fois relevée est très efficace et le silence à bord reste royal.



Verdict

Personnellement, j'ai adoré le compromis offert par cette Continental GTC Speed et tout d'abord le confort et la qualité de l'ensemble. Idem pour les grandes

ballades avec le mode « Confort » activé, il y a une sensation unique à bord et grâce à un mois d'octobre très agréable, c'était encore plus plaisant de faire ces ballades les cheveux au vent.

Bien entendu, le prix de vente avec les options rend cette voiture exclusive à plus d'un titre. De plus, avec un W12 de 6 litres, il y du souci à se faire du côté des taxes, assurances et consommations mais c'est secondaire pour un véhicule de ce genre. Toutefois, la Speed est livrée en standard avec quelques options de premier choix comme le système audio Naim avec ses 18 haut-parleurs et ses 2'200 watts.

Enfin, le concurrent historique de Bentley vient d'annoncer un coupé 100% électrique pour la fin 2023 et je suis persuadé que la prochaine Continental GT offrira une alternative hybride. C'est obligatoire pour ces marques et vu le gabarit de ces voitures, ajouter 500 ou 600 kilos de batteries n'auront pas un impact négatif sur les qualités routières de ces dernières ; au contraire, le silence, l'élasticité et la réactivité immédiates des moteurs électriques sont un avantage certain.

Ceci dit, je suis un peu nostalgique car je pense que ce genre de véhicule c'est le chant du cygne du secteur. Les contraintes légales seront toujours plus contraignantes pour les véhicules thermiques et à terme, ils disparaitront du catalogue des constructeurs. Profitons du temps qu'il reste.









Prix et options – Bentley Continental GTC Speed

Prix de base : EUR 247’600.-

Spécification Grand Tourisme : EUR 6’480.-
(Assistant de maintien de la trajectoire, Régulateur de vitesse adaptatif avec assistance embouteillage, Bentley Safeguard Plus, Vision nocturne, Affichage tête haute)

Mood Lighting Specification : EUR 2’475.-
(Ambient mood lighting, Matching outer illuminated tread-plates)

Spécification Blackline : EUR 3’315.-
(Poignées de portières noires, Grille de calandre noire brillante avec cadre noir, Prises d’air et bas de marche abaissés noirs, Cadres de pare-chocs arrière et de plaque d’immatriculation noirs, Contours des phares et des feux arrière noirs, Baguettes de vitres latérales noires, Sorties d’échappement noires)

Spécification Styling – Carbon : EUR 9’185.-
(Séparateur avant, Diffuseur arrière, Bas de marche estampillés, Becquet arrière, Tous en fibre de carbone ultrabrillante apposée en miroir)

Prix TOTAL : EUR 269’055.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de cette Bentley Continental GTC Speed, ainsi qu’au garage Bentley Genève – André Chevalley S.A. à Cointrin/Genève pour leur soutien logistique.














A lire aussi

Essai – Bentley Continental GT V8 Convertible : Like a boat on the road

Essai – Bentley Flying Spur V8 : Le « petit » salon sur roues

Essai – Bentley Continental GT Convertible : Une GT découvrable qui progresse…

Essai – Bentley Continental GT : Release 2.0 !

Essai – Bentley Bentayga V8 : Le raisonnable a du bon

Essai – Bentley Flying Spur W12 S : Le raffinement musclé

Loisirs – Visite de l'usine Bentley

Essai – Bentley Mulsanne Extended Wheelbase : Le palace XXL

Essai – Bentley Bentayga Diesel : un paquebot au fioul

Essai – Bentley Continental GT Speed Convertible Black Edition : Et elle n'est même pas noire !

Essai – Bentley Continental GTC Speed : Politiquement incorrecte, délicieusement décadente

Essai – Bentley Bentayga : Le paquebot 6 étoiles !

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

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 Flying Spur Hybrid

Nouveauté – Bentley Bentayga S

Nouveauté – Bentley Continental GT Speed & Continental GT Speed Convertible

Présentation – Bentley Bentayga Hybrid

Nouveauté – Bentley Bentayga

Nouveauté – Bentley Mulliner Bacalar

Présentation – Bentley Continental GT Limited Edition “Pikes Peak”

Nouveauté – Bentley Bentayga Hybrid

Présentation – Bentley EXP 100 GT

Nouveauté – Bentley Flying Spur

Nouveauté – Bentley Continental GT V8 et GT V8 Convertible

Nouveauté – Bentley Bentayga Speed

Nouveauté – Bentley Continental GT Convertible

Horlogerie – Bentley et Breitling

Nouveauté – Bentley Bentayga V8

Nouveauté – Bentley Continental GT (troisième génération)

Nouveauté – Bentley Continental Supersports

Nouveauté – Bentley Flying Spur W12 S

Evènement – Inauguration Bentley Genève

Présentation – Bentley Continental GT Speed & Black Edition

Nouveauté – Bentley new Mulsanne

Nouveauté – Bentley Flying Spur V8 S

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

2011 – Bentley Continental GT

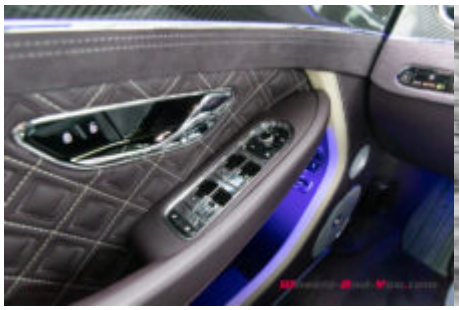




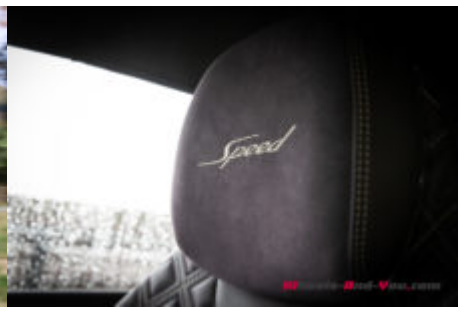










Speed