Essai – Bentley Bentayga : Le paquebot 6 étoiles !

Quatre ans après la présentation du concept car EXP 9F et six mois après sa présentation officielle, le Bentley Bentayga, le premier SUV de la marque britannique, arrive sur nos routes. Wheels And You a pu en prendre les commandes pour quelques centaines de kilomètres, place à nos impressions.

- W12 essence, biturbo, 5’950 cm^3
- 608 ch à 5’000 t/min
- 900 Nm à 1’350 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 301 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 2’440 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5’140 x 1’998 x 1’742
- Conso. mixte : 17.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 292 g/km
- dès EUR 200’000.-, mod. essayé EUR 244’840.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings

Pas besoin de le rappeler, un grand nombre de constructeurs ont succombé à la mode des crossovers et c'est aussi le cas pour des marques premium telles que Porsche, Jaguar et Maserati. Ces derniers les agrémentent même de motorisations diesel, on aura tout vu !

Dans le segment des voitures de luxe, le virus est aussi passé et Bentley est le premier à nous proposer son 4×4 en conservant une certaine noblesse pour le mouvoir. D'autres devraient suivre, comme par exemple Rolls-Royce qui laissé entendre la production d'un tout-terrain, mais aussi Lamborghini. Pas surprenant puisque la marque au taureau fait partie du même giron que Bentley qui a elle-même hérité du savoir-faire Audi pour l'occasion.

En effet, le Bentayga est basé sur le nouveau Q7, mais les points communs s'arrêtent là, le SUV britannique est un véritable palace roulant, bienvenue à bord, installez-vous confortablement, il est temps de vous en faire découvrir les détails.

A l'extérieur

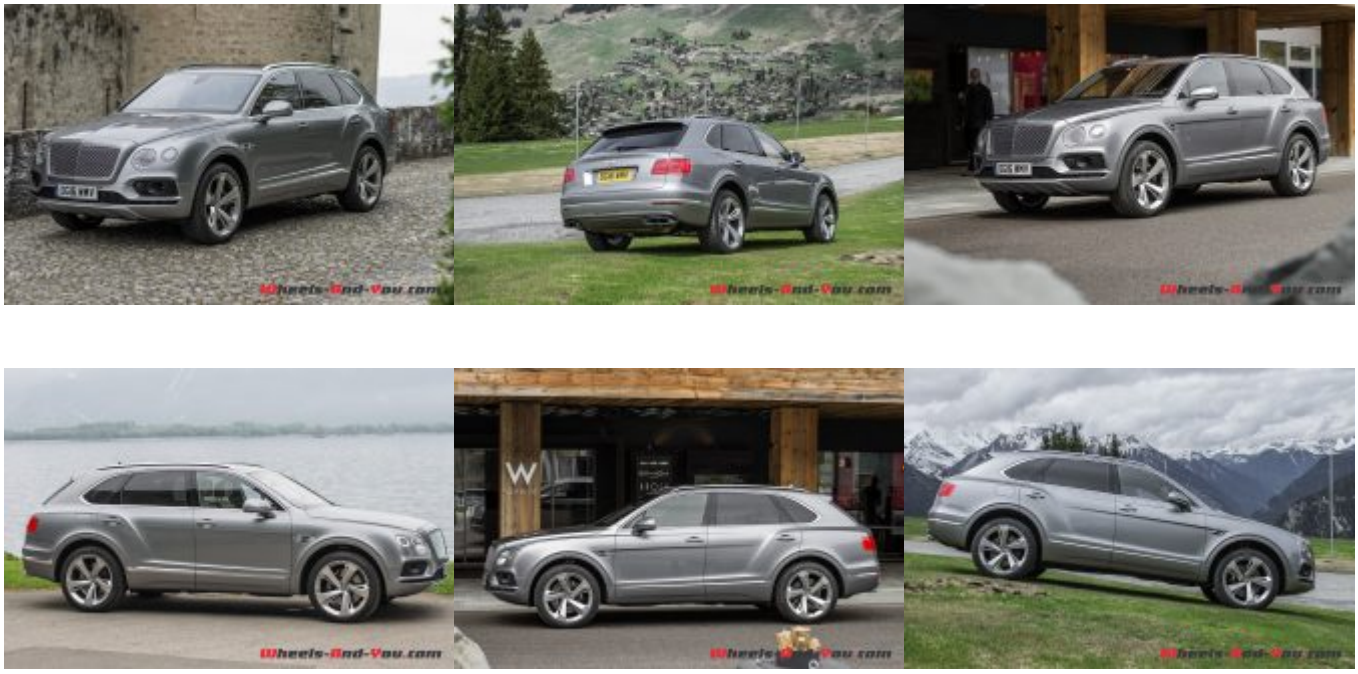
Plutôt mitigé par son apparence lorsque je l'ai vue en photos ainsi qu'au Salon de Genève en mars dernier, je suis surpris au moment d'en prendre possession. Certes le coloris gris « Hallmark » est relativement classique, toutefois en vrai dans la nature ce Bentayga dégage une image plus attirante. Bon il faut être franc, ce n'est pas pour autant que je le trouve beau. D'ailleurs je n'ai pas reçu beaucoup de commentaires élogieux à son égard pendant mon essai.

Cependant on ne peut pas lui reprocher de ressembler à son cousin aux quatre

anneaux. La calandre, les doubles optiques, la nervure sur le capot, les ouïes latérales et surtout les flancs arrières sculptés ainsi que les phares arrière en forme de B, pas de doute à avoir, le design est 100% Bentley ! Juste qu'à mes yeux tout cela convient mieux à la Continental GT qu'à ce mastodonte.

Oui le terme est bien approprié car l'engin mesure quand même 5m14 pour quasiment 2m de largeur ! C'est plus long que le Volvo XC90 (4m95), que le Range Rover (4m99), que l'Audi Q7 (5m05) et que le Mercedes GL (5m12).

Malgré cette imposante masse, le Bentayga propose des lignes relativement dynamiques et il dégage une prestance incroyable. En deux jours, j'ai vu plus de têtes se retourner sur mon passage que lors de mon essai de la Continental GT Speed et sa teinte « Continental Yellow » peu discrète.



A l'intérieur

L'habitacle offre à mes sens une déferlante de luxe et d'élégance. Le cuir principal (sièges, partie inférieure du tableau de bord, intérieur des portes) arbore une teinte « Camel » alors que le reste (haut du tableau de bord, habillage console centrale, contre-portes) est en noir « Beluga ». Cette combinaison est magnifique, sublimée par les différentes surpiqûres et la finition « Piano Black »

de la console centrale. Je note encore le superbe volant, bien plus réussi que celui des autres modèles de la marque, qui reprend les deux coloris de cuir.

La présentation est excellente, tout comme la qualité de finition. Je trouve d'ailleurs qu'un net progrès a été fait si on compare les intérieurs des différentes Continental que nous avons pu essayer. Bien évidemment le système infotainment provient de la banque d'organes VW, c'est presque un peu dommage, mais il n'y a pas de miracle. Au moins il fonctionne parfaitement bien, il est ultra rapide et totalement complet, le minimum me direz-vous à ce niveau de finition.

L'espace à bord est très généreux et le confort est simplement exceptionnel. Ce Bentayga est un véritable palace roulant, vous pouvez avaler les kilomètres en toute quiétude. Le coffre est lui aussi relativement spacieux avec un volume de chargement de 484 litres.

Sous le capot

Le downsizing on ne connait pas chez Bentley, sous l'immense capot on retrouve un W12 6.0 litres mais qui a été entièrement revu pour l'occasion. Ce dernier affiche une puissance de 608 ch à 5'000 t/min pour un couple camionesque de 900 Nm à 1'350 t/min. Ces valeurs sont impressionnantes et sont à la hauteur de la démesure d'un tel engin.

Surtout que, vu comme il en impose, il va falloir bien toutes ces ressources pour déplacer ce Bentayga. En fait, peut-être pas, car selon la fiche technique le poids à vide est de 2'440 kg, soit à peine plus que la Continental GT Speed essayée l'été dernier.

D'ailleurs en terme de consommation la fiche technique promet une valeur mixte de seulement 12.8 l/100km. Pour ma part, sur un peu plus de 600 km, j'ai mesuré une moyenne de 17 l/100km, ce que je trouve très raisonnable au vu de la puissance à disposition. L'ordinateur de bord m'a même gratifié d'un peu moins de 13 l/100km sur un trajet exclusivement autoroutier. En fait tout cela est possible grâce à un système qui désactive la rangée gauche du moteur transformant le W12 en simple V6. A mon sens cela péjore légèrement la réactivité du moteur mais le gain sur la consommation n'est pas négligeable.

Au volant

Confortablement installé aux commandes, je démarre le monstre. Première surprise, le W12 ne procure quasiment pas de sonorité. Même en jouant de la pédale des gaz, cela reste très discret, je suis presque déçu. Mais en y réfléchissant bien, la clientèle d'un tel véhicule souhaite voyager dans le calme, c'est donc normal. Vu qu'il y a beaucoup de chance qu'une future déclinaison Speed voie le jour, je ne peux qu'espérer que son échappement offrira de meilleures vocalises.

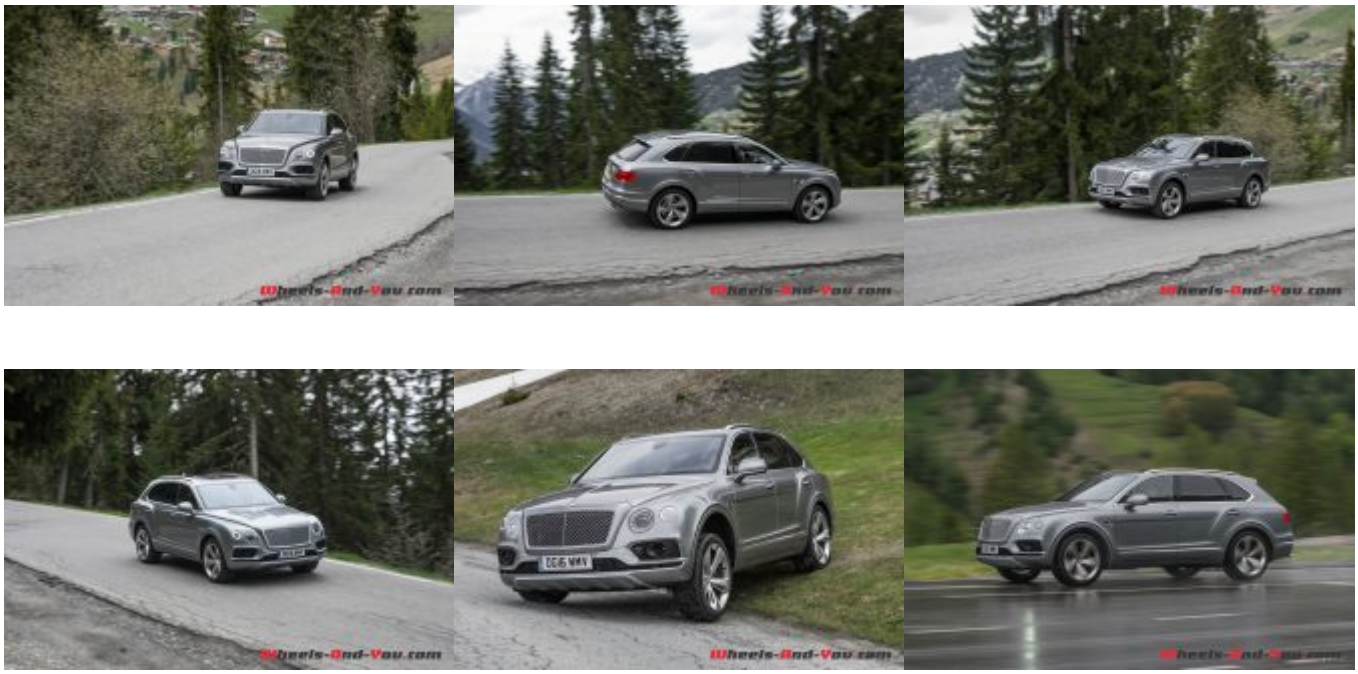
Premier tour de roues, j’ai vraiment un sentiment de lourdeur, le véhicule donne l’impression d’être pataud. Cela vient probablement de la technologie qui équipe le moteur, la moitié du W12 doit être encore en veille. Au moment de rentrer sur l’autoroute, j’écrase l’accélérateur et là je suis collé dans mon siège. La cavalerie forte de 608 canassons propulse le mastodonte vers l’avant, c’est hallucinant. Une rapide pensée pour mon permis de conduire calme mes ardeurs et j’adopte un rythme de croisière plus raisonnable. La quiétude et le confort prennent le dessus et l’asphalte défile sous les immenses roues du Bentayga dans un silence impérial. Voyager ainsi est une expérience unique et malgré mon goût prononcé pour les sportives bruyantes, je ne peux qu’apprécier ce moment.

Pour mon essai je décide de rejoindre Verbier, un lieu qui correspond bien à l’image du véhicule et totalement propice à la séance photos. Je suis d’ailleurs impatient de voir comment le Bentayga va se comporter sur les routes de montagne. Les premiers virages approchent et je sollicite pleinement la mécanique. A nouveau je suis bluffé par le déferlement de puissance et les épingles sautent à mon regard à une vitesse stratosphérique. Si je me base sur mon expérience en matière de SUV puissants, il n’y a que le Range Rover Sport SVR qui m’a procuré plus de sensations.

Bien sur le poids de l’engin se fait ressentir, mais en sélectionnant le mode Sport, le comportement routier est plutôt impressionnant. La prise de roulis est contenue et le dynamisme est correct. En descente c’est un peu moins glorieux, mais les freins en assurent le bon déroulement. A voir s’ils tiendraient le rythme longtemps, mais en même temps ce n’est pas vraiment l’utilisation type d’un tel engin.

J’ai également arpenté différents chemins hors des sentiers battus et là aussi le résultat est très positif. J’aimerais beaucoup l’amener sur un terrain de jeu offroad, une prochaine fois peut-être, en espérant que Bentley approuve la démarche. Même en ville le Bentayga est à l’aise, il faudra juste s’habituer à sa

taille, surtout au moment de trouver une place de parking.



Verdict

Que dire de plus sur un tel véhicule et tous ses superlatifs inutiles ? Oui bien sûr c’est totalement déraisonnable, mais c’est aussi ça la diversité automobile et heureusement qu’il y a encore des constructeurs comme Bentley pour proposer un produit si exclusif.

D’ailleurs tout cela se paie, le Bentayga est disponible dans notre pays pour un tarif de base de 200’000 Euros. Bien sur il faut quand même puiser dans la liste d’options pour avoir un équipement correct, ce qui est le cas pour notre voiture d’essai. Sans abus, cette dernière s’affiche à un peu moins de 245’000 Euros. A noter que ce prix comprend la TVA et qu’il vous sera facturé en francs suisses au cours du jour.

Du coup, le Bentayga est bien évidemment réservé à une clientèle restreinte, mais elle semble être au rendez-vous puisque le délai d’attente est de maintenant 14 mois. Il faudra donc être patient si vous êtes sur le point de craquer.

<u>Prix et options – Bentley Bentayga</u>

Prix de base : 200’000 Euros

Paint Extended Range – Solid and Metallic : 4’815 Euros

Body Coloured Lower Bodywork – Non Standard Paint Range : 1’125 Euros

Contrast Stitching : 1’670 Euros

Hand Stitching to Steering Wheel in Contrasting Colour : 180 Euros

Accessories Specification : 100 Euros – All Terrain Specification : 5’085 Euros
(Drive Dynamics Control with ROC Settings, Luggage Management, Top View Camera, Underfloor Protection)

City Specification : 4’410 Euros
(City Safeguard, Park Assist, Pedestrian Warning, Reverse Traffic Warning, Top View Camera, Traffic Sign Recognition)

Front Seat Comfort Specification (5 Seat Configuration) : 3’000 Euros

Sunshine Specification : 1’750 Euros

(Double Sunvisor, Electrically Operated Blinds for Rear Side Windows)

Touring Specification : 6’635 Euros
(Adaptive Cruise Control, Bentley Safeguard Plus, Head-Up Display, Lane Assist, Night Vision, Traffic Assistant)

Rear Privacy Glass : 1’665 Euros – Deep Pile Overmats to Front and Rear : 420 Euros

Event Specification : 2’700 Euros
(Rear Event Seat, Tailgate Down Lighters)

Heated, Duo Tone, 3 Spoke, Hide Trimmed Steering Wheel : 805 Euros

Smoker’s Specification : 500 Euros

Battery Charger – European Adaptor : 115 Euros

Bentley Signature Audio : 3’130 Euros

Hands Free Tailgate : 740 Euros

Remote Controlled Garage Door Opener – Euro Link System : 300 Euros

Valet Key : 240 Euros

22″ Five Spoke Directionnal Alloy Wheel – Polished : 4’870 Euros

Space Saving Spare Wheel : 585 Euros

<u>Prix TOTAL : 244’840 Euros</u>

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

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de ce Bentley Bentayga, ainsi qu'au garage Bentley Genève – André Chevalley S.A. à Cointrin/Genève pour leur soutien logistique.

Merci également au Château de Chillon et à l'hôtel W de Verbier pour leur accueil lors de notre séance photos.

A lire aussi

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…

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

Genève 2011 – Bentley Continental GT