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

Apparue en 2003 déjà, la Continental avait un vrai besoin de renouvellement malgré deux face-lifts successifs qui lui ont donné un petit coup de frais en 2010, puis en 2015. C'est chose faite en 2018 sur la version Coupé, alors que la nouvelle version cabriolet n'est apparue qu'en 2019. Wheels And You vous propose ses impressions après l'avoir découverte sur les routes de Suisse romande.



- W12 essence, biturbo, 5'950 cm^3
- 635 ch de 5'000 à 6'000 t/min
- 900 Nm de 1'350 à 4'300 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 8 rap.
- Vitesse maxi : 333 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.8 sec.
- Poids : 2'414 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'850 x 2'187 x 1'399
- Conso. mesurée : 16.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 317 g/km (G)
- dès EUR 192'000.-, mod. essayé EUR 238'185.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Alors que la Continental a su se créer une caste d'afficionados au fil des ans, il était important pour Bentley de ne pas tuer la poule aux œufs d'or. Il fallait ainsi faire évoluer son cabriolet, notamment en améliorant certains points sur lesquels la concurrence propose désormais mieux, tout en assurant une certaine continuité avec sa devancière.



A l'extérieur

Une chose est sûre : la filiation du design extérieur avec les versions précédentes est bien là ! De profil, excepté si vous êtes un spécialiste de la marque, il vous sera difficile de reconnaître la nouvelle de l'ancienne. S'il y a certes quelques changements, les volumes et les proportions demeurent très semblables.

En rentrant dans le détail, la face avant voit ses doubles optiques évoluer, les extérieures se réduisant pour laisser plus de place à celles intérieures qui grandissent. La calandre s'élargit alors que les entrées d'air inférieures de la version I sont remplacées par plusieurs grilles secondaires.

Sur le côté, la simple nervure d'aile de la précédente version devient plus marquée et s'étire jusqu'au début de l'aile arrière.

De trois quarts avant, la voiture est plus sculptée, avec un caractère renforcé, plus agressive aussi. Une grille latérale, façon extracteur d'air, s'insère au bas de l'aile avant, juste derrière les grandes roues de 22 pouces chaussées de 265 à l'avant et 325 à l'arrière.

Quant à la poupe, c'est elle qui évolue le plus, en particulier par l'abandon des précédent feux quadri-angulaires au profit d'amandes monocolores. Personnellement, je regrette ce changement ; je trouve que l'arrière y perd en charisme et en personnalité. Mais globalement, le design se modernise, gagne en

dynamisme tout en ménageant ceux qui appréciaient la première version.



A l'intérieur

Alors que j'avais été bluffé par la qualité de l'intérieur de la Mulsanne dont je vous ai proposé l'essai il y a quelques années, je retrouve le même style du plus bel effet : ronce de noyer, chromes, cuir naturel… aucun doute, je suis bien dans une Bentley. Plus rien à voir avec l'intérieur de la précédente version qui empruntait bon nombre d'éléments à quelque banque d'organes, l'atmosphère est tout autre ici et l'ensemble dispense une harmonie que je trouve réussie. Détail propre à la marque – en option toutefois – l'élément central du tableau de bord, sur lequel prend place l'écran, présente trois faces, deux étant toujours dissimulées. Une pression sur un bouton provoque une rotation de l'élément, dévoilant tantôt trois magnifiques cadrans bouchonnés, soit un simple panneau en ronce de noyer lorsque la voiture est arrêtée. Juste magnifique !

Pour autant, je regrette quelques éléments qui dénotent à l'ensemble qualitativement parlant. Les boutons de lève-vitres par exemple, en simple plastique chromé, font vraiment cheap… Idem pour les leviers qui présentent les ceintures de sécurité une fois la porte fermée, en plastique argenté également. Il s'agit à mes yeux de détails certes mais qui sonnent comme une fausse note dans un cabriolet de luxe. Autre élément surprenant, un bruit récurent dans la portière conducteur lorsque la capote est ouverte, sorte de grosse vibration sonore à chaque imperfection de la chaussée. Sans doute s'agit-il là d'un petit défaut de

mon exemplaire mais pour une auto de cette gamme de prix, je m'attends à une qualité irréprochable.

Malgré des dimensions généreuses, l'espace aux jambes des places arrière est insuffisant si les sièges avant sont occupés par quelqu'un d'un mètre septante-cinq ou plus. Pour transporter des passagers à l'arrière, le conducteur devra alors avancer son siège pour leur faire de la place.

La capote doublée et isolée est non seulement magnifique mais elle offre un excellent niveau d'insonorisation. Quant au coffre arrière, avec seulement 235 litres, il est particulièrement exigu, le mécanisme de la capote occupant une bonne partie du volume interne. Partir en voyage à son bord sera ainsi possible à deux seulement, une partie des bagages prenant place sur les sièges arrière…



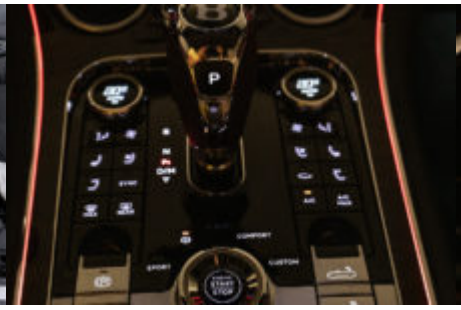
Sous le capot

Cette GTC utilisant la même plateforme qu'une Porsche Panamera de 2016, c'est toujours le W12 6.0 litres biturbo qui l'anime. Il évolue toutefois quelque peu,

principalement pour en diminuer les émissions. En adoptant l'injection directe, sa puissance évolue modérément, passant des 575 ch de la version I phase III à 635 ch au régime de 6'000 t/min. Le couple suit la même tendance, gagnant 200 Nm pour culminer à la valeur camionnesque de 900 Nm entre 1'350 et 4'300 t/min. Les émissions de CO2 régressent par contre de 67 g/km à 317 g/km, soit 17.5%.

Malgré un poids conséquent de 2'414 kg à vide, cette cavalerie offre des performances impressionnantes à la nouvelle GT Convertible : 3.8 sec pour passer de 0 à 100 km/h, plus de 330 km/h en vitesse de pointe. Le corollaire : une consommation presque inavouable à l'heure du réchauffement climatique. Donnée pour 14.0 l/100 km en conduite mixte, elle a atteint 16.9 l/100 km durant mon essai et cela sans que je ne n'abuse outre mesure de ses capacités dynamiques.

Le freinage est confié à de gigantesques disques acier, de 420 mm à l'avant, et de magnifiques étriers fixes inscrits de la marque à l'avant comme à l'arrière.


Au volant

Au moment de prendre le volant, je découvre l'ergonomie du poste de conduite que je trouve très aboutie. Chaque commande tombe sous la main, l'organisation des menus de l'infotainment est logique et simple à mémoriser. Je suis très bien assis, même si j'aurais aimé pouvoir descendre le siège un peu plus ou rapprocher encore le volant. Mais la position de conduite est tout de même très agréable.

Courte pression sur le bouton au centre du commutateur circulaire des modes de conduite, le W12 s'ébroue doucement. Une caractéristique de ce moteur est le très faible niveau de vibrations qu'il engendre, parfait pour une sensation de confort encore renforcée. Départ avec la transmission en mode automatique et le mode confort : la douceur du roulage est juste souveraine ! Je crois même ne jamais avoir conduit un véhicule qui encaisse aussi confortablement les gendarmes couchés : l'amplitude généreuse des dispensions associées à un amortissement qui évite tout rebond est juste bluffant ! De plus, l'insonorisation

de la capote me semble même meilleure que dans le coupé. Et lorsqu'elle est ouverte, les remous d'air son quasi imperceptibles, à l'avant tout au moins.

Alors que j'emprunte de petites routes quelque peu bosselées, je remarque tout de même un certain manque de rigidité de la caisse autoporteuse, se traduisant par des oscillations de l'ensemble sur les irrégularités de la chaussée. C'était le plus gros défaut de la version I qui, même s'il est bien amélioré sur cette nouvelle génération, n'est pas complètement éliminé. Dommage que Bentley demeure en retrait de la concurrence sur ce point.

La tenue de route est toutefois de haut niveau même si je trouve que la direction ne remonte pas suffisamment d'information sur l'adhérence du train avant. Ce n'est certes pas très grave sur cette pure GT sans vocation sportive, particulièrement en cabriolet, mais ça gomme un peu le plaisir de conduite sur petites routes. Avec ses quatre roues motrices, la sécurité dynamique est de haut niveau et permet des moyennes bien supérieures aux limitations de vitesse actuelles. Car même si cette GTC pèse plus de 2.5 tonnes en état de marche, croyez-moi, les 635 ch suffisent à la déménager avec célérité ! L'allonge du groupe propulseur est telle qu'on ne se rend pas vraiment compte à quel point la voiture accélère, jusqu'à ce qu'on dépasse un autre véhicule qui disparaît dans les rétroviseurs en moins de temps qu'il faut pour l'écrire !









Verdict

Soyons clairs, malgré sa fiche technique, cette Continental GT Convertible n'est pas une voiture sportive. C'est par contre une formidable GT capable de moyennes peu avouables dans un confort de haut niveau. Bien sûr, son intérieur peut paraître un peu trop bling-bling à certains mais, à part quelques détails, il offre objectivement une qualité rare et un niveau d'agrément et de performances exceptionnel.

Tout ceci a évidemment un coût puisque le tarif sans option démarre à EUR 192'000.-, le prix en CHF dépendant du cours de l'euro. Mais c'est le prix à payer pour pouvoir arborer le B ailé de la marque tout en roulant cheveux au vent…








<u>Prix et options – Bentley Continental GT Convertible</u>

Prix de base : EUR 192'000.-

Peinture : EUR 4'500.-

Spécification Touring : EUR 6’195.-

Châssis Mulliner et jantes 22 pouces : EUR 9’565.-

Sièges avant Confort : EUR 2’650.-

Surpiqures contrastées : EUR 1’720.-

Volant chauffant mono-couleur : EUR 590.-

Tapis : EUR 350.-

Kit de premiers secours et triangle : EUR 105.-

Sonorisation Bang & Olufsen : EUR 5’000.-

Ecran rotatif Bentley : EUR 4’700.-

Valet key (ouverture sans clé) : EUR 220.-

Eclairage « Bienvenue à la maison » : EUR 450.-

Ronce de noyer sombre : EUR 1’100.-

Spécifications City : EUR 3’960.-

Spécification Black Line : EUR 3’200.-

Chargeur de smartphone inductif : EUR 280.-

Spécifications éclairage intérieur Mood : EUR 1’490.-

Prix TOTAL : EUR 238’185.- (prix CHF en fonction du cours EUR)



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

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













A lire aussi

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…

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









