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

Quoique déjà connue, la Bentley Continental GT est une voiture qui vaut la peine d’être essayée. Le mélange de charme anglais et d’ingénierie allemande est un cocktail qui fonctionne à merveille et ce depuis de nombreuses années. Ce bolide gris anthracite aux accents jaunes extravagants passe difficilement inaperçu. Seulement, les anglais ont eu l’audace de l’appeler Black Edition. L’association de couleurs, autant intérieur qu’extérieur, est réussie. Récit d’un voyage qui flatte les sens.



- W12 essence, biturbo, 5’998 cm^3
- 642 ch à 6’000 t/min
- 840 Nm à 1’700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 328 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.3 sec.
- Poids : 2’570 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’818 x 1’947 x 1’390
- Conso. mixte : 16.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 347 g/km
- dès EUR 200’400.-, mod. essayé EUR 229’635.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

La Bentley Continental GT fait depuis longtemps partie du paysage automobile de luxe. Avec ses 4 roues motrices et son impressionnant W12 de 6.0 litres, elle était prédestinée à plaire aux propriétaires de chalets alpins qui voyagent sur de longues distances.

Nous avons cette fois l'opportunité d'essayer une version Speed décapotable et Black Edition ! Le moteur a récemment eu droit à un supplément de puissance et son intérieur spécifique me séduit immédiatement. Bercé par le ronflement d'un monstre et cheveux au vent, je me délecte de chaque kilomètre parcouru au volant de cet engin hors normes.







A l'extérieur

Telle que vous la voyez, cette Continental GT arbore la robe "Thunderbolt", comme l'appelle la marque. Sa carrosserie anthracite est complétée par une capote "Dark Grey Metallic". La lame de pare-choc, les bas de caisse et l'extracteur se permettent l'excentricité du "Cyber Yellow". Notre véhicule d'essai est en plus doté des rétroviseurs de cette même couleur, un détail qui a son importance visuelle.

Chez Bentley, la gueule béante de la calandre est une signature. Le Bentayga y a aussi eu droit, mais ce qui distingue la Continental GT des autres modèles, c'est que cette bouche est de forme arrondie. Les phares ronds font aussi partie de ces éléments forts qui sont reproduits d'une version à l'autre.

Sur les flancs, une ligne suit l'arche de roue, puis disparait sur la ceinture de caisse tout en surlignant l'aération latérale en forme de B. Les ailes arrière rebondies tentent de cacher les énormes jantes noires de 21" et habillent les phares arrière avec une élégante simplicité. Le feu stop placé à la base de la capote en haut de la malle de coffre est, lui, pratiquement invisible. Enfin, les deux sorties d'échappement ovales reprennent le dessin intérieur du phare arrière, une superposition de formes plutôt réussie.

Continental GT Convertible oblige, la ligne de toit est moins fluide que celle du coupé. Afin de laisser de la place pour les têtes d'éventuels passagers, le toit reste horizontal un peu plus longtemps avant de descendre sur le coffre. Quand on fait tomber le haut, l'incroyable intérieur s'expose aux yeux de tous, la Bentley semble alors plus élancée, plus musculeuse.







A l'intérieur

Les larges portières de la Bentley s'ouvrent sur un habitacle intégralement recouvert de cuir Beluga, relevé de touches de quelques pièces et surpiqûres "Cyber Yellow". Cet intérieur est exclusif à la Black Edition, le résultat est tout simplement superbe. Ce n'est pas seulement beau à regarder, l'odeur de cuir haut

de gamme qui embaume cet intérieur est également délicieuse à humer et l'incomparable douceur des textures rend leur toucher jubilatoire. Les coutures en carrés (pas en diamants, ce ne sont pas des losanges) sur les assises et les panneaux de porte invitent à y passer la main.

Le ciel de toit de la capote est en cuir retourné, d'une grande douceur mais aussi d'une épaisseur impressionnante. Sur le tableau de bord, de grands inserts en fibre de carbone à l'aspect irréprochable apportent un côté techno-chic à cet habitacle. Les aérations en aluminium brossé, parfaitement calées dans leurs emplacements, s'orientent avec fluidité. Les tirettes d'ajustement, chromées, rappellent l'aviation.

A ne surtout pas oublier : la superbe Breitling qui trône au centre de la console sur laquelle tout affichage numérique de l'heure a été proscrit. Le système de navigation ainsi que la commande de climatisation sont élégants et leur provenance du groupe VAG ne saute heureusement pas aux yeux. Reste l'absence peu explicable d'une prise USB, même si la voiture est équipée des options de communication, seule une prise propriétaire est disponible dans la boîte à gants.







Sous le capot

Pour mettre en mouvement ce luxueux salon, il ne faut pas moins de 12 cylindres disposés en W. Cette architecture moteur est bien connue depuis 2003 et cohabite depuis quelques années avec une version V8 de la Continental. Le W12 de la version Speed vient se voir doté d'une mise à jour électronique portant sa

puissance maximale à 642 chevaux et surtout 840 Nm de couple. De quoi enrouler le bitume comme un tapis de dessin-animé.

Il faut néanmoins composer avec les 2’570 kg à vide de la bête posée sur des suspensions pilotées. Celles-ci peuvent être ajustées selon 4 niveaux allant du plus confortable au plus rigide. Elles permettent aussi d’élever la caisse de quelques dizaines de millimètres si un accès devient difficile. Sur route, même avec de gros ralentisseurs, je peux la laisser en position basse.

La boite de vitesse de la Continental GT est une ZF mono-embrayage à 8 vitesses, et non une DSG comme l’on aurait pu s’y attendre. Mais cette ZF est un modèle de douceur dans sa catégorie, les vitesses s’enchaînent vite et sans mouvement désagréable pour les occupants. La boite peut d’ailleurs être utilisée en Drive comme en Sport ou en manuel en maniant le levier, à l’inverse du sens conventionnel, ainsi que les imposantes palettes situées derrière le volant et solidaires de la colonne de direction.







Au volant

J’ai attrapé le virus du cabriolet il y a longtemps et même lorsqu’il fait froid, il en faut beaucoup pour me retenir de décapoter. Et dans cette Continental GT, en plus du siège chauffant, je dispose du Neckwarmer ! Le délicat souffle d’air chaud directement sur la nuque me permet de décapoter dès 10°C. Il n’y a donc aucune raison que je me prive de décapoter, même par temps maussade, pour réaliser cet essai comme il se doit.

Dès la mise en marche, le feulement du W12 me flatte les oreilles alors que mon nez s'habitue encore à l'odeur du cuir. Une pression prolongée sur le bouton de la capote et celle-ci disparaît en une trentaine de secondes. On peut le faire en roulant, mais interdiction alors de dépasser les 30 km/h.

En quelques mètres parcourus au ralenti, le gabarit de la voiture s'estompe derrière la direction très légère et le couple prêt à faire bondir le mastodonte. En un rien de temps, un filet de gaz emmène l'anglaise à allure légale. C'est simplement ça le chic british : le style sans le tapage. En ville, mon seul souhait aurait été de disposer d'une fonction start/stop. Au feu rouge, entendre ronronner le moteur est agréable, mais dans le centre de Paris, plus à l'arrêt qu'en mouvement, j'aurais aimé économiser un peu de précieux carburant.

Cette voiture extraordinaire peut avaler les kilomètres comme on enfile des perles. On s'installe, régulateur de vitesse actif enclenché, et voilà déjà 400 km de parcourus. Un afficheur tête haute et l'assistance à la tenue de la voie auraient été bienvenus à ce niveau d'équipement, mais qu'ils soient aux abonnés absents ne gâche pas mon plaisir. Par ailleurs, avec son réservoir grande autonomie optionnel, je peux parcourir plus de 600 km avant de passer à la pompe. Si la consommation dépasse les 20 l/100km lorsqu'on sollicite le W12, elle chute à 12.8 l/100km sur un trajet long courrier ! Pour un tel moteur c'est honorable.

La Continental GT peut emmener jusqu'à 4 personnes, mais l'espace réservé aux passagers arrière est exigu. Heureusement, les sièges sont suffisamment enveloppants pour proposer un semblant de place. Le coffre, quant à lui est en partie occupé par l'ampli Naim Audio. Au final, c'est idéal pour voyager à deux.

Lorsque l'on s'offre une Bentley, ce n'est pas incompatible avec le fait d'être amateur d'automobile sportive. Si la Speed n'a pas la prétention de supplanter la Supersports, dont nous espérons vous proposer un essai prochainement, ni la GT3-R, elle reste dotée de capacités dynamiques à la hauteur de ses 642 chevaux. La boite ZF est toujours prête à faire tomber quelques rapports et littéralement bondir la Bentley en avant. Même d'une allure de 100 km/h, la voiture fuse comme si elle partait de l'arrêt.

En virage aussi, elle est plutôt à l'aise, notamment grâce à la suspension pilotée. La caisse de plus de 2 tonnes est naturellement sujette au roulis mais c'est surtout la rigidité moins importante de la convertible par rapport au coupé qui

affecte le comportement. La direction devient plus dure dès qu'on amène le levier de vitesse sur S, ainsi l'on peut placer la voiture en courbe avec davantage de précision. Avec les palettes au volant on se prend vite au jeu, le gabarit de la voiture passe au second plan et l'on enchaîne les virages dans le vacarme jouissif du 12 cylindres. Quand on fait tomber le toit, on en prend plein les oreilles et on en redemande ! La consommation s'envole, mais qu'importe, quand on aime on ne compte pas.













Verdict

La Bentley Continental GT Speed Convertible Black Edition est aussi plaisante

que son nom est long. L'agrément de conduite est en symbiose avec la réputation de la marque, tout y est luxe et volupté. Lorsqu'on prend le contrôle de la transmission, l'anglaise s'énerve et permet à son conducteur d'aller de virage en virage avec entrain, le tout dans un écrin de cuir que l'on souhaiterait ne plus quitter.

Après repli de la capote, Bentley soigne les occupants exposés aux éléments, et ce jusqu'au système sono digne d'une salle d'écoute. Attention aux goûts musicaux excentriques, en ville tout le monde saura si votre playlist reflète une âme d'adolescent… Le prix d'appel réserve cette auto à une élite, laquelle aura la difficile tâche de configurer ne serait-ce que les couleurs de la voiture. Bentley propose en effet plusieurs ensembles d'inspiration, à l'image de "Thunderbolt" comme ici, ou de "Blue Flame" avec ses rappels rouges. Celle-ci aussi est une Black Edition, n'y cherchez aucune logique.







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

Prix de base : 200'400 Euros

Pack Black Edition, détails jaune : EUR 9'700.-

Réservoir à autonomie étendue : EUR 4'285.-

Premier specification : EUR 6'735.-

Rétroviseurs Cyber Yellow : EUR 500.-

Cendriers avant et arrière avec allume cigare : EUR 310.-

Rangement de console centrale : EUR 480.-

Filet anti-remous : EUR 425.-

Régulateur de vitesse actif : EUR 2’130.-

Chargeur de batterie : EUR 100.-

Téléphone main libre Bluetooth avec combiné déporté pour appel privé : EU 355.-

Chargeur 6 CD : EUR 500.-

Récepteur TV numérique : EUR 925.-

Neck warmer : EUR 810.-

Commande pour porte de garage : EUR 270.-

Emplacement pour carte SIM data (Google Maps et POI) : EUR 120.-

Valet Key : EUR 215.-

Hotspot Wi-Fi – 4G : EUR 850.-

Roue de secours à encombrement réduit : EUR 525.-

<u>Prix TOTAL : 229’635 Euros</u>







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

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













A lire aussi

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 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

Genève 2011 – Bentley Continental GT












DG66 DGJ