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

A l'heure où les modèles électriques se multiplient dans un silence feutré et où le poids n'est plus celui des options de confort mais des batteries lithium, Bentley persiste et signe un majestueux cabriolet chargé de possibilités toutes plus luxueuses les unes que les autres avec comme, pièce maîtresse, un sympathique V8 qui n'attends qu'un pied droit pour en faire rugir les 550 chevaux.



- V8 essence, biturbo, 3'996 cm^3
- 550 ch à 6'000 t/min
- 770 Nm de 2'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 301 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 2'410 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'850 x 1'954 x 1'405
- Conso. mesurée : 18.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 260 g/km (E)
- dès CHF 200'090.-, mod. essayé CHF 248'586.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

C’est en 1919, soit il y a plus d’un siècle, que Walter Owen Bentley créa son entreprise avec UN objectif : fabriquer « la meilleure voiture de sa catégorie, qu’elle soit belle et rapide ». Aujourd’hui, même si depuis 1998, la marque est sous tutelle de Volkswagen, ce leitmotiv guide toujours l’esprit d’entreprise Bentley et ce n’est pas pour rien si c’est l’une des premières marques de luxe automobile dans le monde.

C’est à l’usine de Crewe où travaillent près de 4’000 personnes sur le design, la R&D, l’ingénierie que les productions des quatre familles de modèles du constructeur : Continental, Flying Spur, Bentayga et Mulsanne se regroupent.

En 2004, la Continental GT fait son entrée sur le marché et restera en production jusqu’en 2011 où la deuxième génération prendra le relais. Le temps passe vite et nous en sommes déjà à la troisième génération de celle qui représente pour moi la marque Bentley et sa philosophie première. Aujourd’hui, à l’essai, voici sa version découvrable. Et comme j’apprécie plus que tout de rouler à l’air libre, j’ai hâte de mettre le contact. En route pour une petite promenade hivernale.





A l’extérieur

Un design élégant et des allures racées caractérisent cet exceptionnel cabriolet. A l’avant, les esthètes ne seront pas déçus et retrouveront l’immense calandre qui se termine presque à la verticale de ce long capot nervuré en son milieu.

Un regard de diamant. En effet, de part et d’autre, les deux phares LED matriciels dernière génération au design inspiré d’une pierre de cristal taillée s’intègrent dans l’avant de l’aile. Luxe ultime, une séquence d’accueil est disponible en option (CHF 506.-) et allume progressivement les phares à mesure que l’on s’approche de la voiture. Ce n’est pas vraiment utile mais ça en jette.

Au centre, au-dessus de la calandre, s'affiche le logo Bentley avec son célèbre B et ses deux ailes. L'hivers est là et, pneus de saison obligent, nous n'avons pas les belles jantes peintes à 10 rayons de 22 pouces disponibles au catalogue. Certes, elles font partie d'un package optionnel (CHF 14'900.-), mais elles vont si bien à cette voiture qu'elles deviennent indispensables et devraient être de série. Allez les voir sur le site, c'est une tuerie !

Bentley propose sept couleurs de carrosserie de série ainsi qu'une vaste palette de coloris supplémentaires optionnels. Pour notre essai il s'agit d'un noir métallisé. Cette couleur fait ressortir tous les chromes qui soulignent le magnifique coup de crayon du profil de ce long cabriolet de 4 mètres 85.

La capote peut se rabattre ou se relever jusqu'à 50 km/h. Pour ce faire, il faudra actionner un poussoir en le maintenant 19 secondes, juste le temps de l'ouverture (ou fermeture) et de transformer le luxueux coupé en un majestueux cabriolet quatre places.

Sur les côtés, le sigle V8 chromé nous indique la nature du moteur. Quels que soient la lumière et l'angle de vue, les designers ont réussi à faire en sorte que l'œil perçoive la ligne de la courbe que forme l'aile arrière. Cela donne force et puissance à ce cabriolet.

A l'arrière, quatre sorties d'échappement ovales reprennent la forme des feux arrière entourés de chrome. Cette poupe peu chargée visuellement, respire la force tranquille. Le feu de recul est discrètement intégré sous le pare-chocs.

Dans l'ensemble, cette Continental GT Convertible offre une ligne à la fois moderne et intemporelle. Je ne sais pourquoi mais, décapotée, elle me fait penser aux lignes d'un luxueux hors-bord.










A l'intérieur

Les portières sont assistées à la fermeture, ce qui rend aisé leur maniement. Sur le seuil, une petite plaque vous rappelle que la voiture est bien produite à la main et en Angleterre. Une fois à l'intérieur, tout est raffinement et luxe. Les sièges en cuir d'une seule couleur possèdent 20 options de réglage et leur confort est encore meilleur que celui d'un profond coton club.

Tout l'intérieur est digne des plus prestigieux salons anglais. Les cuirs sont taillés, ou plutôt découpés, avec des détails et finitions que seule une main experte peut réaliser. Les matériaux choisis sont d'une qualité irréprochable. Couture et surpiqûres croisées sont là pour magnifier le cuir. Tout est conçu avec symétrie et précision et ce jusqu'au moindre détail.

On retrouve des pédales en alu avec gravé le B de Bentley. Un somptueux placage noir « Crown Cut Walnut » habille la planche de bord. D'autres choix sont proposés en option.

De série, un système audio développé par Bang & Olufsen pour Bentley et disposant de dix haut-parleurs génère 650 watts. De quoi écouter sa musique préférée même décapoté. Le nom du fabricant est embouti dans le cuir. Sur ce modèle d'essai, j'ai un cuir bi-ton blanc et noir sur le tableau de bord. Le partage des tons est réalisé avec goût et harmonie.

Sous les yeux du conducteur se trouve une instrumentation numérique dernier cri où l'on peut choisir son affichage (compte tour, GPS…). En option nous avons au centre et en haut du tableau de bord un écran rotatif à trois facettes. On peut ainsi faire pivoter le placage lisse de la planche de bord pour faire apparaître, au choix, un écran tactile de 12.3″ ou trois élégants cadrans analogiques au magnifique cerclage chromé avec effet « cisaille diamant ». Ces trois cadrans indiquent la tempé-rature extérieure, une boussole et un chronographe. Ces chromes brillent de mille feux. On retrouve ainsi les cerclages chromés des ouïes

de ventilation rotatives de type « œil de bœuf ». Ces ouïes se régulent via des tirettes, elles aussi chromées, que l'on pousse ou tire comme celles des anciens modèles.

Le luxe va jusqu'à bénéficier, en plus du volant et des sièges, des accoudoirs chauffants. Votre cou ne se sera pas en reste avec le chauffe-nuque qui, même s'il est moins bruyant que sur les anciens modèles, se fait entendre en fonctionnement maximum par grand froid. C'est franchement un détail.

En revanche, le coffre est un peu petit avec ses 260 litres. Il sera une peu juste pour laisser entrer tous les bagages, surtout si l'on voyage à quatre. Mais, dans ce cas, on se fera livrer les bagages principaux en ne gardant sous la main que le strict nécessaire. La doublure de la capote existe en huit couleurs, de quoi choisir son intérieur. Rien n'est laissé au hasard et tout est conçu pour satisfaire au mieux le conducteur et ses passagers, à l'avant comme à l'arrière où chacun aura son siège.












Sous le capot

Pour animer cette Continental GT V8 Convertible, nous avons un moteur essence V8 biturbo de 4.0 litres, 3’996 cm^3 exactement pour les puristes, produisant 550 ch et 770 Nm de couple entre 2’000 et 4’500 t/min. Il permet un 0 à 100 km/h en 4.1 secondes et propulse ce cabriolet à une vitesse de pointe de 301 km/h.

Un moteur connu pour certains, que l’on retrouve sur d’autres marques du groupe, comme Audi avec sa S8 et Porsche avec son Cayenne, mais qui est ici revisité et offre un agrément de conduite à l’image de la marque.

Sur notre essai urbain, route de campagne et parcours très montagneux, je relève une moyenne de 18.9 l/100km. Correct au vu des prestations et le poids à mouvoir.



Au volant

J’avais conduit la version Coupé de la première génération mais je n’avais plus eu depuis lors l’occasion de remonter dans une Bentley. Je suis prêt pour l’expérience Bentley mode V8 à ciel ouvert. Alors, oui, c’est en hiver et ce n’est pas le noble W12, mais il y le chauffage, des sièges massants qui chauffent le dos, la nuque et surtout le souffle des 550 ch associé au phénoménale couple de 770 Nm pour « compenser ».

Quatre cylindres de moins, certes, mais ce V8 est si onctueux et puissant qu’il suffit amplement pour déplacer ce lourd cabriolet sans que le poids ne se fasse vraiment sentir. Par ailleurs, le système Dynamic Ride, qui gère l’amortissement et le roulis latéral, assure un confort de conduite et un dynamisme remarquables. Quelle que soit la route, tout est absorbé dans une douceur que Monsieur André Citroën aurait aimée.

En fait, le système calcule en continu la vitesse du véhicule et la distance entre

les roues et la carrosserie lors de chaque virage, puis il adapte l'amortissement à l'état de la route. Il est associé à une direction électrique réactive et précise. Elle gomme néanmoins certains retours et ne rendra jamais la sensation ou le calibrage obtenus sur un coupé sportif comme une 911. Mais ce n'est pas sa vocation. Nous sommes dans le Grand Tourisme où le confort prime.

Le freinage, grâce aux gros disques, est suffisamment puissant pour arrêter toute cette masse. Il semble inépuisable sur route en conduite normale. L'électronique est omniprésente et veille sur tout. On retrouve à bord toutes les aides modernes actuelles (aide au stationnement, maintient de trajectoire… il y a même la vision nocturne).

Plusieurs modes de conduite sont disponibles. J'essaye le « Sport » pour voir, mais à quoi bon, ce cabriolet se conduit façon grand tourisme, sur le généreux couple au doux son du fabuleux V8 qui, je dois l'avouer, se libère plus en paramétrage Sport. Décapoté, quel que soit le mode, on l'entend suffisamment. C'est donc à ciel ouvert que j'affronte la froideur des routes de montagne.

A noter que c'est un cabriolet qui peut se partager – j'allais presque écrire se déguster mais je n'ai pas prévu ni le thé ni les petits gâteaux – à quatre sans que les passagers arrière soient relégués en classe éco. Chacun profite du paysage, de l'air frais et de la sono. Une fois seul et en conduite rapide, les virages s'enchaînent et l'on sent que cette « Conti » est typée propulsion. Mais je sais aussi que grâce à la transmission intégrale active et en cas de besoin, l'avant viendra seconder l'arrière. La distribution du couple sera ainsi répartie sur les quatre roues.

Cette Continental GT V8 Convertible représente le meilleur des deux mondes. En effet, capoté le confort est identique au niveau acoustique à celui du Coupé et une fois décapoté la ligne et l'agrément restent inégalés.

















Verdict

Un écrin de velours pour un V8 survitaminé qui distille des sensations dignes de son rang. Tout en douceur, ce cabriolet d'exception vous permettra de descendre sur la côte, sans fatigue, dans un luxe royal et de profiter, cheveux au vent, du soleil et de l'air marin.

Le savoir-faire de la grande maison de Crewe se paye cher mais tout est relatif car il y a une fabrication à la main et des corps de métiers qui assemblent de nobles matériaux avec une précision Suisse ainsi qu'une qualité et une rigueur toutes germaniques.

Sans réelle concurrente, cette Continentale GT V8 Convertible symbolise une manière de vivre ou de voir la vie. Je me suis parfois cru à bord d'un Riva, vivant la Dolce Vita à la mode « made in England ». Walter Owen peut reposer en paix, son héritage avec ce modèle est respecté.



<u>Prix et options – Bentley Continental GT V8 Convertible</u>

Prix de base : CHF 200’090.-

Mulliner Driving Specification with 22″ Black and Polished Edge Alloy Wheel : CHF 14’900.-
(Includes : Quilting on the seats, door casings and rear quarter panels including ‘diamond-in-diamond’ embroidery, Indented leather headliner, Sports pedals, Fuel filler cap, embroidered Bentley emblems, Metal oil cap)

Front Seat Confort Specification : CHF 4’405.-

Seating and piping : Contratst : CHF 1’925.-

Heating, duo-tone, 3 Spoke, indented hide trimmed steering wheel : CHF 1’061.-

Touring Specification : CHF 6’919.-

City Specification : CHF 4’422.-

Diamond Knurling Specification : CHF 1’644.-

Bright Chromed Lower Bumper Grille with Chromed Strip : CHF 1’056.-

Welcome Home Lighting : CHF 506.-

Battery Charger – European Adaptor : CHF 115.-

Audio et communication technology, Bang et Olufsen for Bentley : CHF 5’582.-

Inductive Phone Charger : CHF 313.-

Bentley Rotating Display : CHF 5’252.-

Mats and Rugs, deep pile overmats- front : CHF 396.-

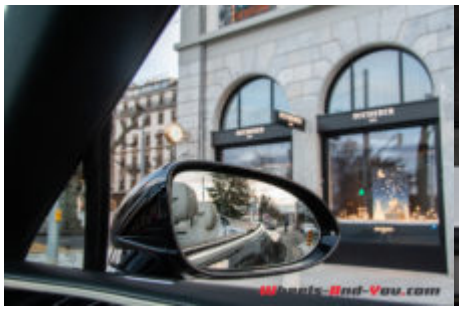
Prix TOTAL : CHF 248’586.-



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

Nos remerciements à Bentley Motors Limited pour le prêt de cette Bentley Continental GT V8 Convertible, ainsi qu’au garage Bentley Genève – André Chevalley S.A. à Cointrin/Genève pour leur soutien logistique.

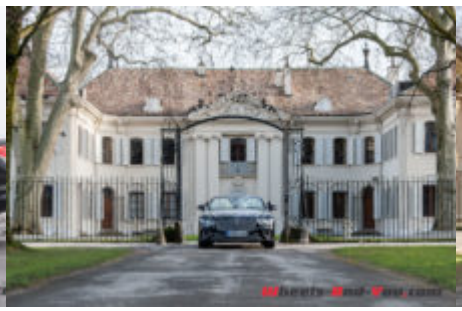
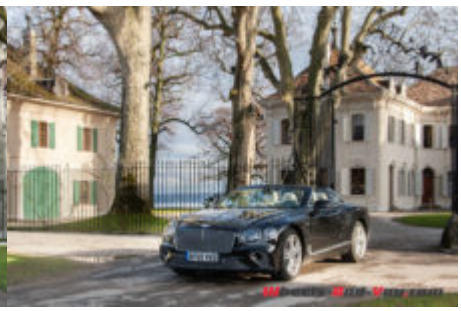








A lire aussi

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 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












Wheels-And-You.com


DF69 VKD
Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


DF69 VKD
Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com