Essai – Bentley Mulsanne Extended Wheelbase : Le palace XXL

Pratiquement deux ans après avoir essayé la version « Speed » de la précédente génération de Mulsanne, nous nous voyons proposer la dernière mouture dans sa déclinaison Extended Wheelbase, autrement dit, XXL.

- V8 essence, biturbo, 6’752 cm^3
- 512 ch à 4’000 t/min
- 1’020 Nm de 1’750 à 3’200 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 296 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.5 sec.
- Poids : 2’730 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5’825 x 1’926 x 1’541
- Conso. mesurée : 16.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 342 g/km (G)
- dès EUR 295’400.-, mod. essayé EUR 365’995.-

Texte et photos : Tony da Silva

Fondamentalement, la Bentley Mulsanne Extended Wheelbase se base sur la version classique mais avec un gain en longueur de 250 mm pour les passagers situés à l'arrière. Cette nouvelle génération apporte aussi son lot de nouveautés sous le capot, mais également vis-à-vis de l'infotainment pour le conducteur et, surtout, pour les occupants de marque qui prennent place à l'arrière de ce palace roulant.

A l'extérieur

Pour faire simple, la première chose qui se note, c'est la longueur totale de la voiture. Le châssis est long et, grâce à un bon coup de crayon, ça reste gracieux. Bien entendu, amis de la discrétion ou du style modeste, il faudra repasser.

Techniquement, Bentley a augmenté l'espace au niveau de l'empattement en ajoutant 250 mm exclusivement au niveau des places arrière. A priori, ça semble léger dit comme ça, mais dans la réalité, la version classique se rangeait tout juste dans un garage long de 5.8 mètres, Ici, la voiture doit dormir sur la place « visiteurs » car avec 5.875m de long, pas moyen de fermer la porte du garage. Le manoir étant en travaux, je dois faire avec les moyens du bord !

Plus sérieusement, la ligne reste agréable et fluide, même si la longueur est tout simplement hors norme pour nos habitudes. D'une façon générale, la voiture dégage une forte personnalité mais je la trouve encore séduisante et, dans la rue, un nombre impressionnant de têtes se retournent sur son passage.

A l'intérieur

Au premier abord et à l'avant, l'évolution est faible vis-à-vis du modèle de 2015, à l'exception de l'infotainment. En revanche, à l'arrière, les 250 mm supplémentaires transforment la limousine classique en un véritable salon pour deux avec des sièges qui peuvent s'allonger, mais sans aller jusqu'à offrir un plan horizontal (dommage) pour réellement pouvoir dormir. Mais ne vous y trompez pas, le confort est excellent et l'appuie-tête royal avec un rembourrage particulier qui épouse à la perfection le pariétal et l'occipital.

La qualité du cuir, les coutures, les inserts, les boutons, les buses d'aération, etc. sont agréables pour les yeux, mais également au toucher, comme ce cuir au-dessus du tableau de bord d'une délicatesse et d'une finesse inédites pour moi. Difficile de mettre en défaut un élément ou un détail, tout est ici parfaitement cousu, inséré, plié, tendu, piqué.

Au-delà des innombrables réglages des sièges à l'arrière, la voiture est également équipée d'un bar signé Mulliner dans l'accoudoir central, avec verres en cristal. Autre élément qui produit son effet : la partie haute du bar s'avance via un petit moteur électrique pour faciliter encore la saisie des verres… une option « offerte » pour EUR 8'225.-.

L'autre élément grisant, ce sont les tablettes Android « cachées » dans les sièges avant et qui sortent sur simple pression d'un bouton pour les passagers assis à l'arrière. Chaque tablette est détachable et peut se manipuler via un trackpad rangé au-dessus du mini-bar. Le détail paraît cocasse, mais, vu la distance entre l'écran et le passager, ce n'est pas bête du tout, même si ces tablettes Android sont proposées au prix extravagant de EUR 15'635.-. Ceci dit, l'intégration est parfaite et cette option inclut le système audio Naim d'une puissance de 2'200 W au travers de 20 haut-parleurs. Et puis si c'est la guerre pour les deux passagers au niveau du film ou de la source audio à écouter, chacun dispose d'un casque son

avec son propre canal pour écouter ce qu'il veut.

Seul reproche : malgré le volume incroyable du véhicule, il n'y a pas réellement d'espaces de rangement. Il y a bien un porte-document ou un vide poche dans la portière, mais rien qui permette de poser une bouteille plus grande que 5 dl ou le « gros » sac à main de Madame.

Sous le capot

Ici, pas de révolution : c'est toujours le V8 biturbo qui anime ce palace. Avec ses 6'752 cm^3, chaque cylindre a un volume de 844 cm^3 et l'inertie est tout simplement renversante avec un frein moteur pratiquement inexistant. Côté puissance, nous avons 512 ch à 4'000 t/min, ainsi qu'un couple de 1'020 Nm à 1'750 t/min. Avec un ratio de 74 ch/litre, la performance semble dater des années 70, mais les ingénieurs n'ont pas cherché à développer un moteur de compétition… l'objectif était tout autre.

Ceci dit, si l'architecture est plus ou moins la même, le constructeur a réussi à réduire le bruit du moteur de 25 décibels grâce à un nouveau système qui diminue les vibrations. Idem pour le châssis qui abaisse encore de 4 décibels le bruit à l'intérieur du véhicule.

Enfin, le constructeur affiche une consommation mixte de 15 l/100km et, après plusieurs centaines de kilomètres, j'arrive à quelque chose d'un peu plus élevé.

Toutefois, sur autoroute, avec une moyenne de 100 km/h pendant une demi-heure, je parviens à avoir une consommation de seulement 9.9 l/100km… c'est un tout petit peu mieux que les chiffres du constructeur (10.1 l/100km). Ce bon résultat est à mettre sur le compte de la désactivation de 4 cylindres quand, à vitesse constante, le moteur n'est pas sollicité.

Au volant

De par la nature du véhicule, c'est bien la première fois que je me demande si je dois tester ce moyen de locomotion en tant que conducteur ou en tant que passager.

Dès la prise du véhicule, je me retrouve chauffeur et, une fois les portes fermées, quelle tranquillité, y compris quand le moteur est allumé. Idem dès les premiers tours de roue ou lors de l'insertion sur l'autoroute, tout n'est que volupté et silence. Cette isolation phonique et cette absence de bruit ne pousse pas à tester les performances du moteur avec une aiguille au repos posée à 500 t/min et une zone rouge à 4'500 t/min. Le palace invite plutôt à se détendre et profiter du salon à disposition, avec notamment l'excellent système Naim qui offre l'une des meilleures expériences auditives disponibles, quel que soit le volume d'écoute et sur toutes les plages de fréquences.

Le point « culminant » de l'essai, au-delà de se déplacer d'un point A au point B, est d'emmener deux passagers pour aller visiter le très célèbre lac Blausee dans le canton de Berne. A l'aller, j'opte pour une route secondaire taillée entre les alpes fribourgeoises et bernoises via le Jaunpass.

Ce chemin de traverse, plus orienté GT que limousine XXL, constitue pour moi un bon test pour évaluer la voiture sur un parcours atypique. Je ne suis pas déçu et les passagers non plus ! L'onctuosité du moteur, son énorme inertie et la douceur de la boîte permettent de voyager dans un confort extraordinaire. Malgré les presque 6 mètres de long et un empattement dantesque de 3.5 mètres, rien ne

pose problème, y compris dans le passage d'épingles à 180 degrés. Les freins, la reprise, la sonorité, les suspensions sont autant d'éléments qui distillent au conducteur et aux passagers un réel bien-être.

Au travers d'une molette sur la console centrale, il est possible de choisir parmi trois modes : Sport, Bentley et Confort. J'apprécie particulièrement ce dernier qui rend l'ensemble onctueux, pour ne pas dire suave, sur tous les types de tracés ou parcours. Bien entendu, le mode Sport rend l'ensemble plus réactif mais, sincèrement, vu l'ADN du véhicule, c'est un peu comme de débarquer à Houston après le passage de l'ouragan Harvey avec des talons aiguilles de 10 cm… ça n'a pas beaucoup de sens. Pourtant, les 512 ch sont bien là et, si vous écrasez l'accélérateur, la boîte de vitesse procède au rétrogradage et l'énorme V8 propulse avec un train de sénateur la Mulsanne à des vitesses proscrites dans un temps rapide. Encore une fois bluffant, cette poussée dans un tel confort.

Verdict

A l'arrivée, cette voiture hors norme dans sa version Extended Wheelbase (EWB pour les intimes) s'adresse bien entendu à des clients qui pourront se permettre d'avoir un chauffeur, ou à des entreprises qui proposent un service de transport de luxe.

Néanmoins, l'expérience au niveau de la conduite ou en tant que passager n'en reste pas moins un moment automobile particulier et, franchement, très agréable.

Bien sûr, tout n’est pas parfait et je vais être plus royaliste que le Roi en osant quelques critiques mineures.

Par exemple, je trouve dommage de ne pouvoir ouvrir le toit qu’en imposte et pas sur sa longueur. Quid de sortir par le toit pour savourer du champagne ? Que dire du coffre avec ses 443 litres ? Voilà probablement le plus petit volume disponible au monde proportionnellement à la taille de la voiture. Mais je rassure tout le monde, il contient, au travers de l’option “Premier Specification” à EUR 4’190.-, deux grands et beaux parapluies ! Et puis il y a aussi cette démultiplication du volant que je trouve exagérée pour une voiture d’aujourd’hui, sans parler qu’à l’arrêt, cette direction s’avère un peu dure pour manœuvrer, un comble. Last but not least, Car Play d’Apple n’est pas supporté, alors que l’infotainment provient clairement de VW. C’est mesquin.

Bref, ce sont des détails et ça ne change rien sur le fond : la Mulsanne EWB est probablement la limousine qui offre le plus de confort dans un luxe et un raffinement difficilement comparable. A n’en pas douter, pour les institutions ou particuliers qui peuvent se permettre le tarif d’entrée de EUR 295’400.-, cette Bentley garantit à tous ses occupants un voyage digne d’un palace roulant.

<u>Prix et options – Bentley Mulsanne Extended Wheelsbase</u>

Prix de base : EUR 295’400.-

Extended Range – Solid and Metallic : EUR 4’500.-

Contrast Stitching : EUR 1’560.-

Mulliner Specification with Polished Wheel : EUR 15’960.-

Entertainment Specification with Maps : EUR 15’635.-

Premier Specification : EUR 4’190.-

Comfort Specification – Extended Wheelbase : EUR 10’765.-

Bentley Wing Badge and Chrome Inlay Strip to Waistrails : EUR 2’210.-

Drilled Alloy Sports Foot Pedals : EUR 495.-

Illuminated Cocktail Cabinet by Mulliner : EUR 8’225.-

Veneered Gear Lever : EUR 550.-

Veneered Rim, 4 Spoke, Steering Wheel : EUR 2’050.-

Bentley GPS Tracking System Full Fitment – Europe : EUR 1’685.-

Corner View Camera : EUR 970.-

Digital TV Tuner (in Addition to Digital Radio) : EUR 1’335.-

Additional Information Pack in English : EUR 465.-

Prix TOTAL : EUR 365’995.- (prix CHF en fonction du cours EUR)

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

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

A lire aussi

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 (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

Genève 2011 – Bentley Continental GT