

PAR
MICHEL
GUÉGAN
PHOTOS
CHRISTIAN
MARTIN

L'anglaise ET LE CONTINENT

SI LES BRITANNIQUES SAVOURENT L'INSULARITÉ, LEURS RÊVES D'ÉVASION FRANCHISSENT ALLÈGREMENT LE CHANNEL À LA CONQUÊTE DE GRANDS ESPACES, VERS CE QU'ILS APPELLENT INDIFFÉREMMENT LE CONTINENT. DE QUOI INSPIRER LES PLUS PRESTIGIEUX DE LEURS CONSTRUCTEURS.

Dans Continental, il y a Continent! Elémentaire, mon cher Watson, mais surtout fondamental. Car ce mot traduit les aspirations des clients, et donc des constructeurs britanniques à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les autoroutes anglaises n'existent pas encore et les Grands-Bretons n'aspirent qu'à avaler goulûment les routes nationales et autoroutes du Vieux Continent. Descendre sur la Côte d'Azur, en Italie ou en Espagne, à 160 km/h de moyenne, c'est diablement tentant, et surtout possible. Un fantasme qui a perduré tout au long de la fin du XXe siècle, jusqu'au jour où la Police nationale française a mis le holà. Je me souviens encore de ce jour où un jeune pilote prometteur, Lewis... quelque chose, a dû abandonner sa voiture peu après Boulogne-sur-Mer.

Nous sommes donc au début des années 1950. La Bentley Continental n'existe pas encore, mais il y a des signes qui ne trompent pas. En 1947, le patron de Franco-Britannic Autos Ltd (l'importateur français), Walter Sleator, commande à Jean Daninos (le père des Facel) un coupé sur base de Bentley MK VI. Ce sera la Cresta, qui sera construite à neuf exemplaires par Facel-Métallon. Les puristes évoqueront la Bentley 4 ¼ litres du magnat grec Nico Embiricos (un coupé tout alu dessiné par Georges Paulin et construit chez le carrossier Pourtout), puis la gracieuse Rolls-Royce Corniche, ›



PLUS DE 5 MÈTRES DE LONG MAIS MOINS DE 2 MÈTRES DE LARGE. CERTES IMPRESSIONNANT, CE CONTINENTAL SE GLISSE AISÉMENT DANS LA CIRCULATION ACTUELLE.

AVEC SA LIGNE PURE,

sans artifice, le coupé Bentley est la voiture du gentleman driver par excellence



QUAND ON DESCEND SUR LA CÔTE, ON A BESOIN D'UN PEU DE PLACE POUR LES BAGAGES ! LE PROBLÈME SERA DE TROUVER DES MODÈLES ASSORTIS…



NOTRE BENTLEY SE MESURE À L'ANNEAU DE MONTLHÉRY. MOINS RAPIDE QUE LE MODÈLE R, CE S1 DEVAIT TOUTEFOIS APPROCHER LES 190 KM/H.



TENDEZ BIEN L'OREILLE… MAIS OUI, IL TOURNE ! CE SIX EN LIGNE DE 4,9 LITRES DÉPLOIE 170 CHEVAUX DANS UN SILENCE DE CATHÉDRALE.

mais nous sommes en 1939, et Anglais comme Français ont d'autres soucis. Pourquoi vous raconte-t-on tout ça ? Parce que Bentley a toujours été une marque sportive ! Par opposition à Rolls-Royce. C'est la voiture du gentleman driver ; souvenez-vous des Bentley Boys qui gagnaient les 24 Heures du Mans (cinq victoires entre 1924 et 1930).

La première Continental fait son apparition en 1951 et repose sur le châssis court de la Bentley R. Dessiné en interne par Ivan Evernden et John Blatchley, il est réalisé en aluminium par le carrossier Mulliner. Plus léger, un peu plus puissant que la berline, le coupé Continental R dépasse les 190 km/h. Un exploit qui, associé à une ligne exceptionnelle et un habitacle raffiné, suscita un vif enthousiasme. Malgré un prix élevé (environ 8 000 livres sterling, soit plus de 150000 euros), il fit alors la conquête des personnalités de l'époque, acteurs, industriels, têtes couronnées ou riches héritiers. Dire que la voiture est belle relève de l'euphémisme… Baptisée le « tapis volant magique », sa vie n'était pas exclusivement dédiée à une vie princière. On la croisait lors de rallyes, de courses de cotes, et même en circuit ! Puis arrive la Bentley S en 1955. Elle est toujours construite dans l'usine de Crewe, comme sa cousine Rolls-Royce Silver Cloud, alors que le coupé apparu simultanément est réalisé sous différentes silhouettes par divers carrossiers : Mulliner, bien sûr, mais aussi Park Ward, James Young ou Hooper. Le châssis de la S – baptisé S1 par la suite –, avait été remanié, avec un empattement légèrement accru, et le six en ligne de 4900 cm³ développe 178 ch à 4 500 tr/mn grâce à un taux de compression plus élevé (8:1). Il a fallu également modifier le refroidissement, car la calandre diffère et le rapport de pont est plus long afin de conserver une bonne vitesse de pointe. La suspension avant dispose de roues indépendantes alors que l'essieu arrière demeure rigide, avec des lames semi-elliptiques et des amortisseurs hydrauliques.

Carrossé par Mulliner, notre Bentley du jour est dans un état exceptionnel. Livrée au carrossier le 24 décembre 1956, la voiture définitive prit le bateau le 29 mars 1957 avant d'être livrée au concessionnaire de Los Angeles le 15 juillet de la même année. Son heureux propriétaire s'appelait Dutton et fit partie des 431 acquéreurs d'un coupé Continental entre 1955 et 1959. Il semble que Mulliner en carrossa 218 et que le total des modèles à conduite à gauche dépassa les cent unités (115, une vingtaine pour la France), dont la majorité échoua en Amérique du Nord. Ce n'était pas vraiment de la grande diffusion quand on sait que leur prix (équivalant à quelque 300000 euros) correspondait à presque une dizaine de Citroën DS…

Cure de jouvence

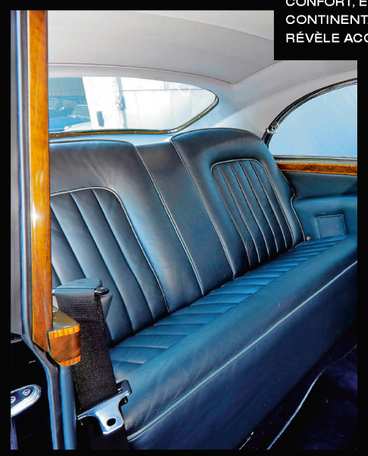
On ne connaît pas la vie américaine de la voiture (dommage, elle a dû faire de belles rencontres), mais on la retrouve en Autriche, où son nouveau propriétaire décide de lui offrir une cure de jouvence. Ce sera chez P & A Wood, dans l'Essex (spécialiste Bentley au Royaume-Uni). J'ai eu la chance de plonger dans le dossier de factures. Impressionnant ! On vous épargnera le détail, mais l'addition a dépassé les 500000 euros. Carrosserie, sellerie, mécanique, rien n'a été oublié. Bien au contraire,



IL SUFFIT DE PRENDRE PLACE POUR SAVOURER LE NIVEAU DE FINITION. UNE DOUBLE CLIMATISATION A ÉTÉ INSTALLÉE, TOUT COMME LES VITRES ÉLECTRIQUES.

DANS L'ESPRIT BENTLEY, LA NOTION DE SPORT N'EST PAS CONTRADICTOIRE AVEC CELLE DE CONFORT, ET LE COUPÉ CONTINENTAL SE RÉVÈLE ACCUEILLANT.









TOUJOURS DESSINÉ EN INTERNE, LE S1 AVAIT DÉÇU LES ADMIRATEURS DU COUPÉ R. DOTÉ DE LIGNES PLUS DOUCES, IL MISE DAVANTAGE SUR L'ÉLÉGANCE.

le fonctionnement a même été optimisé. A commencer par le refroidissement : un radiateur plus gros, un système pressurisé et un nouveau ventilateur. Ce qui nous a permis de découvrir l'un des secrets de la mécanique Bentley. Pour éviter le vapor-lock, une deuxième pompe à essence est installée (un signal lumineux nous dit quand l'actionner) et deux petits ventilateurs électriques, qui se commandent grâce à deux tirettes situées sous le tableau de bord, soufflent dans le bas de chaque carburateur. Compliqué mais malin ! La direction est assistée, la boîte est automatique à quatre rapports, et le garage anglais a monté une climatisation qui, à partir d'un même compresseur, gère un double système avant et arrière. Les vitres sont à commande électrique, l'alternateur a été optimisé et un coupe-batterie, installé.

Comment juger l'esthétique de ce coupé Bentley S1 made by Mulliner ? Les avis sont tranchés. Beaucoup regrettent les ailes arrière du modèle R, et même ses carénages de roue. D'autres considèrent la Continental S1 comme bien plus élégante, moins caricaturale et plus en adéquation avec la clientèle. Probablement moins sportive, mais plus statutaire et soucieuse de confort.

Aisance royale

Les bons de commande de l'époque témoignent de cette évolution, avec davantage d'options réclamées, ce qui signifie une augmentation de prix, mais également de poids ! Une anecdote résume l'image que se faisaient certains ingénieurs de leurs clients : l'un d'entre eux avait eu l'idée de proposer une garantie de 160 000 km. Pourquoi ce chiffre ? Parce qu'ils estimaient qu'à raison de 10 000 km par an la plupart des clients ne conduiraient plus au-delà de seize années. Blague ou rumeur, en tout cas pas vraiment l'image que Bentley revendiquait avec ses

premiers coupés Continental. D'ailleurs, nombre de Bentley S1 ont largement dépassé les 500 000 km.

Face à une star, on est toujours impressionné. La ligne du coupé Continental, pure et sans artifice, impose le respect. La couleur d'origine, Black Pearl, a été remplacée par un bleu foncé, et le cuir Connolly des sièges est assorti. La finition est incroyable, avec un tableau de bord en loupe d'orme qui vaut le déplacement. Seul le clignotant en plastique dénote. Un petit tour de clé, et le six en ligne se cale sur 600 tours. Le slogan de l'époque, *« The Silent Sports Car »*, était sans équivoque. Avec 5,38 mètres de long, on peut parler d'un beau bébé, alors que le 1,83 mètre de large correspond de nos jours à une berline moyenne. La direction assistée est parfaite et la boîte auto bien réglée. A bord, l'appréhension qui me saisissait à l'idée d'affronter la circulation avec une voiture qui atteint le million d'euros s'efface d'emblée. La voiture freine bien, ne chauffe pas, glisse sur l'asphalte. A 2 000 tours, avec le couple, on oublie totalement ses 61 ans. La restauration est évidemment parfaite, mais la surprise est totale quant à la facilité que possède cette Bentley à s'immiscer dans un flot de véhicules. Imaginez la jouissance des propriétaires d'alors, fendant l'air de nos nationales afin de rejoindre la Méditerranée pour le dîner. Par respect pour le propriétaire de la voiture (et mon permis), on ne les a pas imités, mais il s'avère, d'après les essais de l'époque, que la voiture atteignait les 190 km/h (contre un peu plus de 160 pour une S1 berline). Le pont long autorisait une moyenne soutenue sur grande route ou autoroute. Une performance qui paraît tout aussi évidente au XXIe siècle. ■

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 190 km/h
De 0 à 100 km/h: 13 s
Consommation moyenne: 20 l/100 km

TECHNIQUE

Moteur	6 en ligne, avant
Cylindrée	4887 cm³
Distribution	Arbre à cames latéral
Puissance maxi	170 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	NC
Alimentation	2 carbus double corps SU HD8
Transmission	Aux roues AR, manuelle 4 vitesses
Suspensions AV/AR	Triangles AV, essieu rigide AR, ressorts semi-elliptiques
Freins AV/AR	Tambours
Pneus AV/AR	235/75 x 15
Dimensions L x l x h	5,38 x 1,83 x 1,55 m
Poids	1800 kg
Réservoir	82 l
Prix 1957	7 800 000 F
Equivalent 2018 (Insee)	160 000 € environ
Cote Sport Auto Classiques	de 700 000 à 1 000 000 €



L'AVIS DE... MICHEL GUÉGAN



Des 24 Heures du Mans au casino de Monte-Carlo, de la Californie au bord du lac Majeur, les Bentley perpétuèrent, dès les années 1950, une certaine idée du génie britannique. Racés, presque sportifs, les coupés Continental permirent à quelques « happy few » de goûter au bonheur d'une paix retrouvée et de prolonger la légende des Bentley Boys. La découverte de cette S1 Mulliner nous a permis, le temps de quelques heures, de revivre ce rêve.

Nos remerciements à la société Cecil Cars pour la mise à disposition de ce monument automobile.