

BENTLEY MARK VI

L'élégance discrète

Faisons un aveu : nous avons toujours préféré la calandre Bentley, altière sans être hautaine, à celle des Rolls-Royce, orgueilleuse dans sa droiture. Trait majeur du visage d'une automobile, la calandre en synthétise l'identité et annonce le rang auquel celle-ci prétend. Elle affiche aux yeux du monde la réputation qui la précède et proclame la hiérarchie des valeurs qu'elle revendique. Cette calandre résume à merveille la nature profonde de la berline Mk VI qui joue la carte de l'élégance discrète et du luxe mesuré.



Une qualité de fabrication exemplaire et un usage méticuleux ont permis à cet habitacle cosu de résister au temps : cette Bentley Mk VI célébrera bientôt ses 60 ans d'âge.

Contrairement à la proue des Rolls-Royce, dont le caractère ostentatoire est parfois interprété comme pavane de nouveau riche, celle des Bentley évoque plutôt une vieille lignée aristocratique, hors du temps, amène et inoffensive... La Mk VI est tout entière à l'aune de sa calandre. Son gabarit raisonnable paraît presque modeste pour une berline de ce rang – de fait, elle est la plus petite berline Bentley de l'histoire de la marque. Surtout, le classicisme et la sobriété de sa ligne confinent à l'austérité. Archétype britannique, la voiture dégage une impres-

LA MARK VI, PREMIÈRE BENTLEY D'APRÈS-GUERRE, A ÉTÉ LANCÉE EN 1946.

sion de sérénité et d'opulence tranquille, celle des gens qui n'ont rien à prouver. Première Bentley d'après-guerre et premier modèle de la marque fabriqué dans l'usine de Crewe, la Mark VI a été lancée en 1946. Elle succède alors à la Mark V mort-née en 1939. Proches, les deux voitures se différencient par leur châssis, dont l'empattement a été réduit de dix centimètres sur la Mark VI. Les deux modèles apparaissent comme des versions modernisées de la 41/4 née en 1936. La Mark VI est encore la première Bentley dotée d'une carrosserie en acier embouti produite en série (d'où son appellation officielle de "standard steel saloon"), dont les panneaux sont réalisés par la Pressed Steel Co de Birmingham. Cette mini-révolution annonce la fin de l'époque du sur-mesure et des carrossiers haute couture, celle où le client ne pouvait commander qu'un châssis

nu chez le constructeur, son habillage étant toujours effectué à l'extérieur. Exception confirmant la règle, nombre de Mk VI passeront toutefois entre les mains de ces prestigieuses maisons britanniques (Mulliner, Park Ward, Hooper, James Young sont évidemment du lot), mais aussi suisses (Graber) et françaises (Franay), certains fidèles de la marque ne pouvant se satisfaire de la carrosserie "usine", trop commune à leurs yeux. Si elle partage de nombreux composants avec la Rolls-Royce Silver Dawn, elle s'avère plus basse et d'un encombrement un peu inférieur. Plus puissante, elle est aussi plus légère de presque 200 kilos au profit des performances et de l'agrément de conduite (à la différence des Rolls-Royce, les Bentley pouvaient aisément se passer de chauffeur). Proposée à un prix moins élevé, la Mk VI s'analyse comme une alternative moins onéreuse aux modèles les plus prestigieux du groupe de Crewe (son nouveau siège succédant à celui de Derby à partir de 1945).

UNE HISTOIRE SIMPLE

A son charme désuet, notre voiture, une berline de série du millésime 1950, ajoute son exceptionnel état de conservation, qui la rend singulièrement attachante. Entièrement d'origine, cette Mk VI apparaît vierge de toute restauration, comme en témoigne notamment sa peinture remarquablement conservée mais joliment patinée, avec ça et là, quelques éclats symboliques en surface trahissant la façon dont la carrosserie a "travaillé" dans le temps. Miraculeusement préservée, elle a gardé tous ses accessoires d'époque, à l'instar de ses flèches directionnelles parfaitement opérationnelles, mais dont il convient de se méfier car elles échappent au regard des automobilistes d'aujourd'hui... La voiture possède également son manuel d'origine écrit dans la langue de Molière. Son

histoire est simple. Vendue au célèbre baron Bic, elle fut acquise ensuite par un châtelain installé dans l'Essonne, où ce dernier l'immatricula en 1968 (15 GK 91). Pierre Collin, qui préside aux destinées de Cecil Cars, enseigne spécialiste des marques britanniques, l'a découverte il y a cinq ans dans l'orangerie du château, accompagnée de trois autres Mk VI et pour cause : le propriétaire conservait systématiquement ses Bentley lorsqu'il en achetait une nouvelle ! Le quatuor de Crewe était à vendre, car il fallait libérer la place pour les petits-enfants, qui voulaient organiser des surprises-parties dans ladite orangerie... Après avoir acquis les quatre Mk VI, Pierre Collin a refait entièrement la mécanique de celle qui fait l'objet de notre reportage. Amoureux de la voiture, il aurait aimé la garder. Il l'a toutefois promise à l'un de ses fidèles clients.

B COMME "BÉGUIN"

Si la Mk VI s'illustre par la retenue de son style, elle offre pléthore d'accessoires sophistiqués dont la vocation est de faciliter le voyage. Une clé unique (Yale n°232) ouvre toutes les serrures de la voiture : la portière avant gauche (les autres se verrouillant de l'intérieur), la malle arrière, le vide-poche et le coffre à outils. Disposée sur la cloison pare-feu du compartiment moteur, une lampe torche se branche sur la planche de bord. Ouvert, le couvercle de la malle haute et plate, qui compose un séant "so british" digne des "saloon cars" du parc de Buckingham Palace, permet d'accueillir une valise fixée par deux sangles. Quant à la roue de secours cachée dans un logement situé sous la malle, elle se révèle en faisant pivoter le support de la plaque d'immatriculation. Mais ceci n'est rien à côté des multiples attentions apportées aux passagers pour favoriser leur confort. Intégralement d'origine, ce boudoir cosy dans la plus pure tradition britannique se présente dans un →



Rejetant les errements stylistiques de l'immédiat après-guerre (la ligne "pontoon" lui aurait été fatale), la Mk VI s'en est tenue à un classicisme assez académique, mais l'équilibre et l'harmonie de ses formes méritent d'être soulignés.



Les instruments sont bien disposés, et les commandes se révèlent agréables à l'usage. Sous bien des aspects, cette Bentley dénote une conception évoluée, celle d'une grande routière de qualité qui apparaît tout à fait praticable au quotidien aujourd'hui encore.



La retombée de la malle, un peu abrupte a fait l'objet d'un léger restylage sur la R ultérieure, de même que le dessin des ailes arrière. Auguste représentante de l'école "razor edge" chère à Hopper et Park Ward, la Mk VI s'est toutefois épargnée l'aspect statuaire et guindée de certaines limousines Rolls-Royce de la même époque.



L'état de la sellerie est impressionnant, de même que celui des boiseries ou des moquettes. A laisser tel quel...



La Mk VI hérite du 6 cylindres 4,250 l qui a largement fait ses preuves depuis 1936. Très coupleux et raisonnablement puissant, il constitue l'un des points forts de la voiture. Sur la route, sa vivacité contribue pleinement au plaisir de conduire.



état de conservation inouï. Les riches boiseries patinées et au vernis ridé n'ont d'égale que le cuir de la sellerie et des contre-portes à peine marqué par le temps, juste ce qu'il faut pour un supplément d'âme. Et tellement plus beau que le neuf dans sa lumineuse couleur ambrée...

Sous le pare-brise où se profile le "B" ailé de la mascotte terminant un long et fier capot, les buses chromées de dégivrage disposent de deux positions d'ouverture. Disposée à la base du toit, une manette permet d'abaisser l'antenne radio avant de pénétrer dans un parking. Au milieu d'une profusion d'essences nobles, le tableau de bord, qui reçoit un tachymètre gradué en kilomètres, domine un charmant petit autoradio d'époque en marqueterie. Sur la gauche, la planche de bord réserve une surprise sous la forme d'un tiroir disposé sous le vide-poche portant la montre. Que cache ce mystérieux compartiment ? Un coffre à outils, dont certaines pièces à peine corrodées donnent à penser qu'une Bentley ne tombe jamais en panne... Le manuel du propriétaire parle "d'un jeu de clés spéciales", dont il est essentiel de se servir pour effectuer les réglages...

HOME, SWEET HOME...

Placées sur le volant au diamètre imposant, trois manettes commandent le starter, l'accélérateur à main et les amortisseurs hydrauliques réglables (deux positions). Quant au levier de vitesses, il surprend par son emplacement singulier, au plancher et près de la portière – s'agissant d'une voiture à conduite à droite. Outre qu'il gêne l'accès au siège, sa position avancée et sa courte taille obligent, sauf à posséder des bras de primates, à se déhancher pour le prendre en main.

Adossées aux sièges, les luxueuses tablettes semblent n'avoir jamais servi, tandis que la custode se pare de deux miroirs dotés de sources lumineuses. Seul celui de droite est équipé d'un allume-cigare. On a compris où doit s'installer la Lady... Pour autant, chaque accoudoir reçoit un superbe cendrier au décor façon ambre. De taille modeste, la lunette arrière, dont une tirette placée au-dessus de la vitre du chauffeur permet de

ouatée, tandis que sa rondeur autorise des reprises à très basse vitesse (30 km/h en troisième). On ne peut que louer l'étagement de la boîte de vitesses. Certes, la première non synchronisée se révèle courte, mais les deux rapports intermédiaires offrent des reprises plus que convaincantes. La fiche technique du modèle indiquait une vitesse maximale de 160 km/h, un niveau tout à fait estimable dans le contexte de l'après-guerre où une bonne

berline moyenne s'accommodait de frôler 125 km/h. Le comportement routier s'avère tout à fait satisfaisant, même dans les virages pris à très vive allure. La voiture prend peu de roulis, une qualité qui mérite d'être soulignée sur un modèle de cette époque accusant près de 1 900 kilos. Nous avons également apprécié l'efficacité du freinage, qui, bien qu'encore équipé d'un servofrein mécanique et de tambours arrière commandés par câbles, se révèle puissant et progressif.

Tout au long des routes que nous avons empruntées, le charme et le chic de la Mk VI, son port altier, sa nature tout à la fois luxueuse et austère, nous ont valu de nombreux

témoignages de sympathie, des ados comme des mamies. Et même des motards ! Aucune animosité, souvent même de la bienveillance le plus souvent, teintée d'une nuance de respect due à la prestance naturelle et à l'élégance sans fard de cette "sculpture" alerte et sans âge. Luxe, calme, volupté...

TEXTE ET PHOTOS : GILLES BONNAFOUS

Nous adressons nos vifs remerciements à Pierre et Charles Collin de la société Cecil Cars qui nous ont fait découvrir cette superbe "survivante".

CECIL CARS
Tél. 01 64 90 21 70
www.cecil-cars.com



Le coffre apparaît un peu exigu. Il gagnera en volume sur la R.

descendre la jalousie, préserve l'intimité et l'incognito des augustes passagers. Mécaniquement restaurée, la voiture fonctionne parfaitement. Sur la route, elle fait son affaire du trafic moderne, où elle se révèle fort à son aise. Profitant du toit ouvrant pour nous offrir les plaisirs du grand air en cette belle journée ensoleillée, nous avons apprécié la vigueur de son tempérament. Emprunté à la Rolls-Royce Wraith de 1938, également repris sur la Silver Dawn, le six cylindres de 4,25 litres développe ici 137 ch grâce à deux carburateurs SU H4, contre 120 ch à la Silver Dawn. Ses montées en régime se révèlent franches et aussi engageantes que sa belle sonorité chaude et