Essai – Rolls-Royce Cullinan : Un SUV de plus, mais Rolls à 100%

Début 2018, Rolls-Royce présente le Cullinan. Assurément très imposant, il affiche les codes stylistiques d'un (très) grand SUV, le premier de la marque britannique. Nécessaire ou pas, chacun a son avis, mais la clientèle du constructeur semble répondre présente. Découvrons ensemble cette pièce de l'automobile alliant praticité et ultra haut de gamme, particularité que Rolls-Royce maîtrise sans égal.

- V12, biturbo, essence, 6'749 cm^3
- 571 ch à 5'000 t/min
- 850 Nm à 1'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 2'660 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'341 x 2'000 x 1'835
- Conso. mesurée : 18.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 341 g/km (G)
- dès CHF 375'300.-, mod.essayé: CHF 496'900.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

Le segment des SUV a le vent en poupe, pas besoin d'être devin pour l'avoir constaté. Tout le monde ou presque s'est déjà lancé dans la brèche et cela à tous les niveaux du marché, avec bien évidemment déjà quelques acteurs pour la partie « luxe ». Toutefois, comme nous vous l'avons déjà expliqué lors de nos précédents essais Rolls-Royce, le constructeur anglais joue seul dans la ligue ultime du véritable haut de gamme. Avec le Cullinan, la marque vient poser un jalon de plus, démontrant une nouvelle fois son excellence.

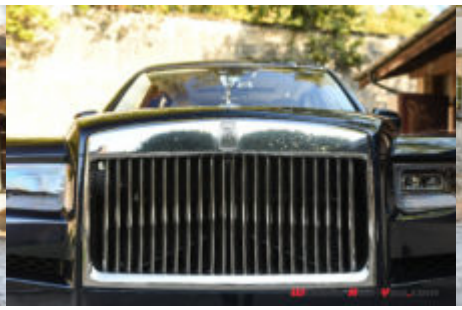
A l'extérieur

Ayant déjà eu la possibilité de l'observer à plusieurs reprises, notamment à l'occasion de sa première apparition publique lors du 3ème Concours d'Elégance Suisse à Coppet, je suis assez convaincu par sa robe. Il est bien évident que le Cullinan ne joue pas la carte de la discrétion. En même temps, rouler en Rolls-Royce reste réservé à une élite et c'est clairement un cran au-dessus de tout le reste de la production automobile.

Massif et très imposant, le Cullinan se présente comme un véritable SUV dont la taille est colossale, avec 5'341 mm de long et 2'000 mm de large. Les designers ont su lui conférer une véritable identité Rolls-Royce, impossible d'imaginer qu'il appartient à une autre famille. La splendide calandre ornée du fameux Spirit of Ecstasy est bien évidemment de mise, ne venez pas me dire que vous doutez de ses origines.

Dans une livrée « Midnight Sapphire », notre Cullinan se veut particulièrement élégant et la combinaison avec l'intérieur « Seashell / Navy Blue » est vraiment une belle réussite. Cela reste plutôt classique, mais sied parfaitement au mastodonte anglais. Les jantes 22 pouces, comprises dans le « Launch Pack », sont elles aussi du plus bel effet et viennent parfaire cette configuration. Peu de

fioritures pour une Rolls-Royce, ce n'est pas nécessaire, et même si la prestance est indéniable, l'ensemble allie raffinement et grâce.



A l'intérieur

Ouverture des portes inversées à l'arrière et nous voilà face à un cocon de cuir « Seashell » avec quelques touches « Navy Blue ». Difficile de résister à un tel appel et à la simple vue des épais tapis en laine d'agneau, j'ai juste envie d'enlever mes chaussures avant de m'installer, que ça soit aux commandes ou en passager.

L'espace à bord est généreux, assez logique en regard de la taille du véhicule. Le confort, la présentation et la qualité de finition sont tout bonnement exceptionnels. On se répète au fil de nos essais Rolls-Royce, mais difficile de trouver un défaut dans cet écrin.

Au moment de fermer la porte par simple pression d'un bouton, l'habitacle en devient encore plus raffiné tant l'isolation phonique est excellente. Vous avez juste envie d'écouter une magnifique symphonie de musique classique et débuter un trajet qui n'a pas besoin de se terminer. En terme d'équipement tout est bien évidemment de mise, là encore, le contraire nous aurait étonné.

Véritable SUV à vocation familiale, il dispose d'un coffre au volume de chargement de 600 litres, allant jusqu'à 1'930 litres une fois la banquette arrière rabattue. Parfait pour aller faire vos achats du samedi dans les grands magasins de la région. Plus sérieusement, on y installera plus facilement les sacs de golf de

Madame et Monsieur ou les affaires d'équitation de votre petite dernière.

Même si le constructeur fait partie du groupe BMW, rien ne le démontre clairement à vos yeux. Les détails, tels que le bouton de fermeture du coffre, le pictogramme de la voiture qui vous précède sur l'affichage tête-haute et j'en passe, ont tous été personnalisés à la sauce Rolls-Royce. C'est toutes ces petites attentions qui confirment l'excellence des modèles de la marque et surtout qui définissent l'écart avec le reste de la production automobile. Certains autres badges prestigieux feraient bien de prendre exemple tant leur affiliation à un grand groupe vient entacher la présentation. A mes yeux, c'est indigne de leur passé, mais la globalisation et la rationalisation des coûts sont bien plus importantes. Tant pis pour eux et tant mieux pour Rolls-Royce, le constructeur anglais reste ainsi le seul au sommet de la quintessence du haut de gamme.

Sous le capot

Pour animer le Cullinan, on retrouve le V12 6.75l biturbo déjà découvert dans la

dernière Phantom et dont le SUV partage également la plateforme, modestement appelée « Architecture of Luxury », développée dans l'antre de Goodwood.

Pour l'occasion, la mécanique développe 571 ch à 5'000 t/min pour un couple de 850 Nm dès 1'600 t/min. Il faudra bien cela pour déplacer les 2.7 tonnes, question que l'adage historique de la marque, disant simplement que la puissance est suffisante, soit toujours applicable. Il l'est, croyez-moi, mais vous imaginez aussi que conduire une Rolls, de surcroit un SUV, ne nécessite pas la fougue d'une véritable sportive.

Couplée à une boite automatique à 8 rapports, la transmission se fait sur les quatre roues, une première chez Rolls-Royce. A la vue de la campagne marketing du constructeur démontrant des véritables aptitudes offroad, j'ai été fortement tenté de vérifier tout cela. Malheureusement, pendant mon court essai, l'occasion ne s'est pas présentée et j'admets avec humilité qu'au vu du tarif de ce Cullinan, c'est peut-être mieux ainsi. J'en discuterai quand même une prochaine fois avec le responsable de la marque chez Rolls-Royce Motor Cars Geneva car je connais un chemin pas loin de chez eux qu'il serait amusant de parcourir.

Sans grande importance je pense lorsqu'on conduit une Rolls, à l'occasion de mon essai, je mesure une consommation moyenne de 18.2 l/100km alors que la fiche technique annonce 15.0 l/100km.

Au volant

Parfaitement installé au poste de pilotage, je démarre le moteur dans un silence absolu. Aucune vibration, à peine un léger ronronnement, je place le levier en position « D » pour débuter mon expérience. Oui oui il s'agit bien d'une expérience, proche d'un moment unique, qui vous transporte dans un monde parallèle. L'isolation sans faille et l'excellence des suspensions donnent l'impression de voyager sur un coussin de coton ultra moelleux. Quelle douceur, c'est un régal.

Certes les premiers kilomètres nécessitent la plus grande prudence pour assimiler les dimensions de l'engin, mais une fois ce moment passé, plus rien autour de vous ne viendra perturber votre trajet. Embouteillages, météo capricieuse, mauvais comportement des autres usagers de la route et j'en passe, qu'importe, je suis au volant d'une Rolls et tout le reste n'est que futilité. Cela peut vous paraître exagéré, mais si vous avez la chance de le vivre une fois, vous me comprendrez.

Même lorsqu'il faut se parquer, grâce à une direction presque trop assistée et aux aides électroniques, il est relativement facile de mener ce Cullinan. Les angles carrés de la carrosserie contribuent à bien définir l'encombrement et encore une fois, la quiétude de l'habitacle procure l'apaisement nécessaire au bon déroulement des manœuvres, ainsi qu'à tout déplacement en milieu urbain.

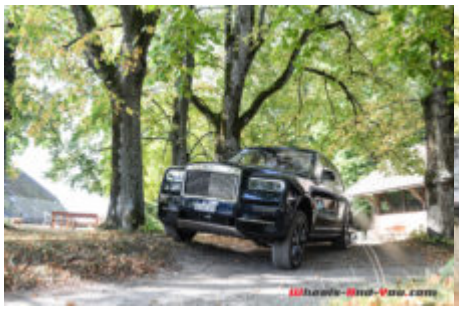
Sur autoroute, le Cullinan démontre toutes ses qualités routières avec un agrément et un confort ultime. Lorsqu'on quitte les grands axes, la maniabilité permet là aussi de se sentir à l'aise, mais il faut reconnaître que lorsque le tracé devient sinueux, les 2.7 tonnes se font ressentir. Néanmoins, malgré une légère prise de roulis inhérente à ce poids, le comportement est plutôt bon et, avec une bonne assimilation des transferts de masse, il y a moyen d'appliquer un rythme assez soutenu. Surtout que la puissance est bien présente, une franche accélération une fois la route bien droite et il y a de quoi caler vos occupants au fond de leurs sièges. Reste que le Cullinan ne donne pas vraiment envie d'attaquer et je fais vite de lever le pied pour encore une fois me déplacer paisiblement, profitant de la somptuosité de ce palace roulant.

Bien évidemment l'expérience est encore plus envoûtante aux places arrière. Volupté et sérénité sont au rendez-vous, ce ne sont pas les jeunes mariés que j'ai eu le plaisir de conduire qui vous diront le contraire.

Verdict

Il est déjà temps de ramener mon prestigieux destrier, j'ai l'impression que le temps s'est arrêté l'instant de quelques jours. Comme je vous le disais au préalable, conduire une Rolls-Royce est une expérience unique. Un moment si particulier qu'on aimerait qu'il continue à jamais tant l'ambiance feutrée de son habitacle vous permet d'oublier tous les aléas du monde extérieur.

Disponible dès CHF 375'300.-, il avoisine le demi-million de francs personnalisé tel que notre modèle d'essai. Il est bien clair que rouler en Cullinan n'est de loin pas à la portée de tout le monde. Une chose est sûre, il s'agit d'une véritable Rolls-Royce avec toutes les spécificités d'un SUV, certes un peu hors du commun, le cahier des charges est parfaitement rempli. Donc si vous pouvez vous le permettre, n'hésitez pas, que ça soit avec ce Cullinan ou avec un autre modèle de la marque, une Rolls-Royce est un véritable chef d'œuvre qui aura, je l'espère, toujours sa place dans le monde automobile.



Prix et options – Rolls-Royce Cullinan

Prix de base : CHF 375’300.-

Launch package : CHF 68’500.-
(22’’ Alloy wheels « Part Polished R9V », Exterior stainless steel package, Front massage seats, Seat piping, RR Monogram to all headrests, Panaroma Sunroof, Enhanced Clock face, Driver’s Assistance systems, Rear Theatre Configuration, Picnic tables, Heated passenger surround, Illuminated treadplates Cullinan, Polished Stainless steel package, VIN plate)

Coachline from Standard palette « Single – Seashell » : CHF 1’700.-

Body coloured wheel centres : CHF 1’200.-

Front ventilated seats : CHF 3’000.-

Rear comfort headrest Cushions : CHF 1’800.-

Bespoke Interior charge : CHF 6’200.-

Embossed SoE to doors : CHF 2’000.-

Contrast stitching « Navy Blue » : CHF 2’200.-

Open Pore Calamander : CHF 7’100.-

Extended veneer centre line : CHF 3’700.-

Extended veneer fascia : CHF 4’700.-

Chevron wood : CHF 800.-

Coloured Steering wheel « Navy Blue » : CHF 1’700.-

Veneered Steering wheel spokes : CHF 1’200.-

Rolls-Royce Bespoke Audio : CHF 10’300.-

Universal garage door opener : CHF 900.-

Lambswool footmats : CHF 1’500.-

Colour-keyed boot trim : CHF 1’600.-

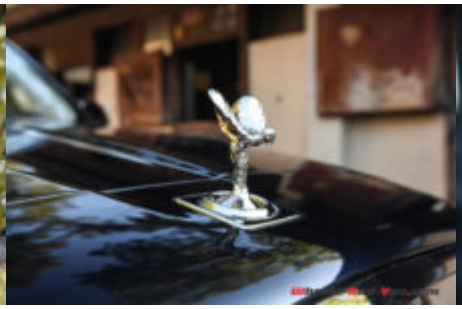
Commissioned Collection Umbrella « Navy Blue & Seashell » : CHF 1’500.-

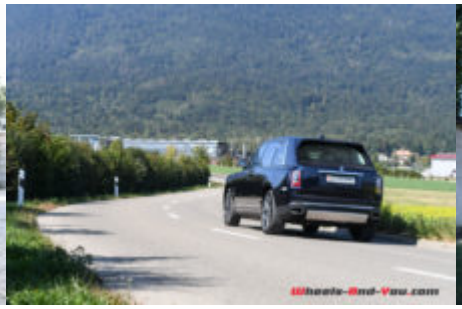
<u>Prix TOTAL : CHF 496’900.-</u>

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

Nos remerciements à Rolls-Royce Motor Cars Geneva (Pegasus Automotive Group) pour le prêt de ce Rolls-Royce Cullinan ainsi que leur soutien logistique, mais aussi à PR & co pour leur collaboration.

Merci également au Domaine de Vaudijon à Colombier/Neuchâtel pour leur accueil dans le cadre de notre séance photos, un lieu magnifique ouvert au public pour des dégustations de vins ou des évènements.





A lire aussi

Essai – Rolls-Royce Dawn Drophead Coupé : Le (vrai) luxe n’a pas d’âge

Essai – Rolls-Royce Phantom MkVIII SWB : un salon anéchoïque sur cousin d’air

Essai – Rolls-Royce Wraith Black Badge : Si même la Reine se dévergonde…

Loisirs – Visite de l’usine Rolls-Royce

Essai – Rolls-Royce Wraith : A déguster sans chauffeur

Essai – Rolls-Royce Ghost EWB : Ou comment voyager avec son salon

Premier contact – Rolls-Royce Phantom II : The best gets better

Evènement – Inauguration Pegasus Automotive Group

Nouveauté – Rolls-Royce Cullinan

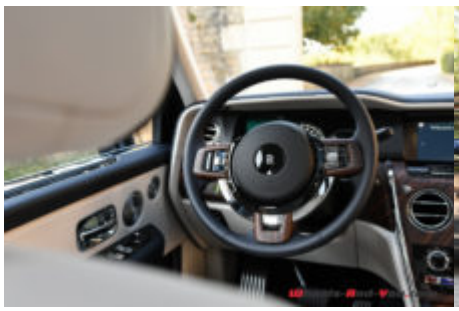
Avant-première – Rolls-Royce Cullinan

Nouveauté – Rolls-Royce Phantom

Présentation – Rolls-Royce Sweptail

Nouveauté – Rolls-Royce Dawn

Avant-première : Rolls-Royce

Nouveauté – Rolls Royce Phantom Drophead Coupé Waterspeed

Genève 2011 – Rolls Royce 102EX