

Rolls Royce Cullinan Black Badge : la démesure britannique

Depuis plus d'un siècle, Rolls Royce pratique la culture de l'excellence du luxe, de la douceur et le confort de conduite. Mais en est-il vraiment capable avec un SUV ?

On ne le dit pas souvent mais, alors que l'industrie automobile n'est pas vraiment au beau fixe, Rolls Royce affiche une santé presque insolente. L'année dernière, le constructeur a enregistré une progression de 8 % avec plus de 6 000 voitures vendues dans le monde. Juste pour que vous en preniez la mesure, sachez qu'une Rolls Royce est vendue, de base, autour des 400 000 euros et qu'un client s'offrira, a minima, 120 000 euros d'options pour rendre sa voiture la plus unique qui soit. Et avec le renouvellement de la gamme en plus de l'arrivée du tout premier SUV de l'histoire du constructeur britannique, la demande ne fait qu'augmenter et les délais de livraison s'allongent ! Le Cullinan, justement, y est pour quelque chose. Ce SUV est arrivé juste avant la crise du COVID et nous avons eu la chance, grâce au distributeur Rolls Royce de Monaco, de pouvoir essayer la version la plus haut de gamme de l'engin : Black Badge.

Hors normes !

Le tout récent Range Rover 5e du nom en impose avec ses 5 mètres de longueur. Pourtant, à côté de notre Cullinan, il ne semble pas vraiment faire le poids : 2 mètres de largeur pour 5,34 de longueur, c'est le SUV le plus important du marché européen (il est vrai qu'aux États-Unis, un gabarit pareil est bien plus facile à caser). De l'extérieur on reconnaît bien l'esprit très imposant cher à la marque. Certains lui reprocheront sans doute son côté vraiment très massif mais... rappelons qu'il s'agit d'une Rolls ! Et il est vrai que si Bentley, son « presque » concurrent, a tendance à proposer une gamme qui fait largement tourner les têtes, celle de Rolls Royce fait davantage dans la démesure. Un simple exemple. La ville de Monte Carlo est sans aucun doute l'endroit au monde où la présence de Ferrari/Mclaren/Aston Martin au m² est la plus dense. Sans oublier le fait que, depuis presque toujours, rouler en Porsche 911 là-bas, c'est rouler en Golf à Paris. Bref, quand on roule en Cullinan Black Badge à Monaco, les passants se retournent dans les rues pour l'admirer ! Revenons à ce qui caractérise notre série « Black Badge ». De l'extérieur, on remarque de nombreux éléments, autrefois chromés, devenus noirs. C'est le cas notamment de l'immense calandre mais aussi du fameux « Spirit of Ecstasy » qui vient disparaître dans la calandre à la demande ou si on essaye de le voler.

Une vie de prince

Les Rolls Royce sont conçues pour offrir autant de plaisir à l'arrière qu'en les conduisant. Commençons donc par la vie à bord. À l'arrière, il ne sera pas question de s'allonger comme dans une Mercedes Classe S ou une BMW Série 7. Chez Rolls, on reste assis convenablement et surtout très confortablement cela va de soi. Les cuirs pleine fleur offrent une douceur au toucher assez hors du commun. On est parfaitement installé et le volume y est très généreux. Bien entendu, on peut également bénéficier d'un minibar avec ses flûtes en cristal et différentes possibilités

d'aménagement. Plus à l'avant, la présentation se révèle extrêmement élégante. On peut préférer des boiseries nobles dans une telle voiture (surtout quand on sait qu'une Jaguar n'en a plus à son bord... quelle tristesse). Cette version Black Badge offre toutefois un traitement en carbone unique au monde qui a nécessité 2 ans de recherche et développement pour obtenir cet aspect. Après, il est toutefois possible de basculer pour toute autre matière noble. Les possibilités n'ont presque aucune limite aussi bien pour les placages, les cuirs et les couleurs dans les moindres recoins de l'habitacle. Si on regarde les détails, les commandes, les boutons, tout est en aluminium chromé. Même la commande de rétroviseurs à elle seule prend la forme d'un vrai petit joystick forgé. En levant la tête, on trouve un ciel de toit étoilé où des techniciens maison ont implanté à la main 1 344 LED (ça aussi c'est une option). C'est beau...

La balade avant tout

Sous le capot, du hors norme également. Il est question d'un moteur V12 biturbo d'origine BMW (mais qui ne figure plus dans la gamme du bavarois propriétaire de Roll Roys). Une puissance de 600 ch et un couple de 900 Nm. À titre de comparaison, une McLaren en fait autant mais pèse 1,5 tonne de moins. Donc pas question de faire des chronos, mais simplement de déplacer efficacement la masse de 2,7 tonnes. La basse corniche de la Riviera menant de Monaco à Beaulieu sur Mer est une formalité. Les petites rues peuvent toutefois devenir un brin stressantes si certaines voitures se garent trop loin du trottoir. Le Cullinan est large et il vous le fait savoir même si ses caméras et ses roues arrière directrices vous aident à faciliter toutes les manœuvres. Nous avons vite décidé de prendre le large pour la superbe route du Col de Turini, étape de rallye de Monte Carlo. Habituellement, nous réservons ce parcours à des sportives, mais puisque notre engin ne l'est pas, nous nous sommes prêtés au jeu du « torture test » installés aussi bien à l'avant qu'à l'arrière de notre « diamant » roulant. Ce qui nous a surpris, c'est la facilité avec laquelle on adopte une allure « soutenue » tout en conservant un très haut niveau de confort et un contrôle parfait de la voiture. C'est justement là toute la force de ce constructeur : offrir un très haut niveau confort sans être extrême côté sportivité.

Alors oui, un SUV chez Rolls Royce, ça a du sens. On peut même aller dans la boue avec grâce au programme « Off Road ». Mais en toute franchise, même si l'idée nous est venue de l'emmener faire du tout-terrain, pourquoi le faire subir à ce joyau ?