Essai – Rolls-Royce Wraith : A déguster sans chauffeur

Depuis plus de 110 ans, Rolls-Royce fabrique des chefs-d'œuvre automobiles, qui repoussent à chaque fois les limites du raffinement. Afin d'élargir sa clientèle, la marque a présenté en 2013 un coupé à l'allure sportive : la Wraith. Wheels And You présente ses impressions après quelques jours passés à son volant.

- V12 essence, 6'592 cm^3
- 632 CV à 5'600 t/min
- 800 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 2'360 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'269 x 1'947 x 1'507
- Conso. mixte : 17.1 l/100 km
- Emissions CO_2 : 327 g/km (G)
- dès CHF 350'750.-, mod. essayé: CHF 414'086.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Géry Charmont

Il y a l'automobile, il y a l'automobile de luxe, et puis il y a Rolls-Royce ! La marque britannique propose des voitures haut de gamme uniques, tant il est possible d'y apposer ses souhaits, voire ses caprices les plus divers et les plus fous, le tout dans un raffinement ultime.

Après la Ghost, Rolls-Royce continue donc d'élargir son offre avec la Wraith et lance au passage une pique en direction de Bentley, son concurrent de toujours. En effet, jusqu'à présent, la Continental GT régatait quasiment seule dans le segment des coupés haut de gamme. Aujourd'hui, le constructeur de Goodwood veut montrer qu'il peut aller plus loin que son rival dans l'alliance du prestige et de la sportivité.

L'histoire nous raconte que cette diva anglaise reprend le nom d'une prestigieuse ancêtre : la Rolls-Royce Wraith produite entre 1938 et 1939, à moins de 500 exemplaires. A noter également que si « Wraith » se traduit par « Spectre » en français, il s'agit également d'un vieux mot écossais qui signifie « Ghost » ou « Spirit ». Comme quoi, à ce niveau de luxe, rien n'est laissé au hasard.

A l'extérieur

Charmés lors de sa présentation au Salon de Genève en 2013, nous avions qualifiée la Wraith comme étant l'une des plus belles découvertes de cette édition, tant elle en impose d'emblée par ses lignes et sa prestance. En effet, une une Rolls reste une Rolls, et ce même lorsqu'elle prend la forme d'un coupé deux portes, un « fastback » pour être précis, car la ligne de toit descend jusqu'à l'arrière de la voiture.

Dérivée de la plateforme de la Ghost, la Wraith affiche une longueur de 5,27 mètres (13 cm de moins que la Ghost) pour une largeur de 1,95 mètres. On est bien loin du coupé sportif. Car si la Wraith est à peine plus large qu'une Continental GT, elle affiche presque un demi-mètre de plus en longueur. Ce qui n'est pas pour aider dans les parkings, mais les passagers arrière ne vont pas s'en plaindre. Toutefois, avec sa hauteur contenue de seulement 1,5 mètre, son apparence demeure dynamique pour un tel gabarit.

L'une des multiples particularités d'une Rolls, découvertes lors de mon essai, c'est la règle qui veut que la hauteur de la voiture soit le double de la hauteur de

la roue. C’est le cas pour chacune des Rolls-Royce produites depuis la création de la marque. Et, bien évidemment, cette Wraith ne déroge pas à la règle. Ceci peut sembler anodin, mais démontre à quel point Rolls-Royce prend soin de ne rien laisser au hasard. C’est la somme de tels détails qui distingue la production de voitures de l’orfèvrerie automobile !

A l’avant, l’imposante calandre bien évidemment surplombée du fameux Spirit of Ecstasy est entourée de petits projecteurs rectangulaires, correspondant à l’identité actuelle de la marque. La statuette est davantage orientée vers l’avant que sur les autres modèles de la marque, un détail parmi d’autres qui affirme et accentue le dynamisme de ce modèle.

Je pourrais évoquer sans fin toutes ces petites choses qui rendent une Rolls encore plus exceptionnelle et désirable qu’elle ne paraît de prime abord. Mais pour conclure cette partie, et parce qu’il faut bien lui trouver un petit défaut, je dirai que la teinte Silver de notre voiture d’essai n’est pas forcément celle qui lui sied le mieux et qui la met le plus en valeur. J’aurais préféré une carrosserie biton conservant la couleur Silver pour les parties supérieures (capot, toit et coffre), combinée avec un bleu très foncé comme le Midnight Sapphire, soit la configuration qu’arborait très élégamment la Ghost EWB essayée il y a deux ans.

A l’intérieur

Comme sur la Phantom Coupé, les portières s’ouvrent à l’inverse de la normale. On parle habituellement de « portes suicides », clin d’œil au fait que vous sortez de la voiture face à la circulation opposée. Chez Rolls-Royce on les appelle « coach doors ». Une fois bien assis dans les confortables fauteuils il suffit de presser un bouton pour refermer les portes et se retrouver coupé du monde, tant l’isolation phonique est excellente. L’émerveillement illuminera alors votre visage, lorsque vos yeux découvriront le raffinement et l’élégance qui font de l’habitacle d’une Rolls un endroit somptueux.

Certes, tout comme dans la Ghost, nous retrouvons quelques éléments en plastique qui sont habituellement bannis de ce monde-là. Mais l’ensemble demeure tellement exceptionnel que nous pouvons raisonnablement ne pas en tenir rigueur à la Wraith. Nous remarquons aussi quelques logos et polices d’écriture provenant de la banque d’organes BMW. Toutefois certains détails ont

été adaptés à Rolls-Royce, comme la silhouette sur le bouton de fermeture du coffre ou celle qui apparait sur l'affichage tête haute pour le radar de distance. Dans les deux cas on se voit confirmé dans le fait qu'il ne s'agit pas d'une banale voiture, mais bel et bien d'une Rolls-Royce !

La qualité des matériaux et la finition sont à la hauteur du prestige de la marque avec, là encore, des possibilités infinies de personnalisation. Notre voiture d'essai arbore un intérieur en cuir blanc immaculé que je n'aurai peut-être pas choisi. Force est de reconnaître cependant que cette teinte accentue l'élégance de cette Wraith en donnant, par contraste, encore plus d'éclat aux autres matériaux utilisés, comme l'élégant bois qui recouvre l'intérieur des portières et d'autres éléments du cockpit. Disponible en option, le ciel de pavillon étoilé (CHF 14'450.-) apporte une touche unique à l'espace intérieur et, de nuit, c'est tout simplement époustouflant. Savoir qu'il est possible de choisir la constellation que l'on souhaite, par exemple celle qui éclairait le ciel le jour de votre naissance, rend l'expérience encore plus personnelle et impressionnante. Les contre-portes en cuir et bois peuvent donner l'impression que l'on se trouve dans le prestigieux Orient-Express. Oui, vraiment, tout est fait pour qu'on se sente comme un roi dans son carrosse, cela aussi bien au volant qu'en passager. A l'arrière le confort est également de mise et l'espace disponible est plutôt généreux. Au vu des dimensions de l'engin, le contraire aurait été frustrant. Le coffre dispose d'un volume de chargement de 470 litres, de quoi emporter toutes ses malles de voyage pour un petit week-end à Gstaad ou à Monaco.

L'affichage tête haute à la sauce Rolls, évoqué précédemment, est fort bien disposé. Sa visibilité et sa clarté en font l'un des meilleures et des plus efficaces que j'ai pu tester. Il s'agit là d'un attribut technologique parmi bien d'autres qui équipent cette Wraith. Il y a aussi la caméra infrarouge (Night Vision) qui transmet une vision thermique absolument impressionnante. L'équipement est ultra complet, l'interface audio-GPS est rapide et performante, là encore, cela correspond au niveau de prestige présenté et attendu.

Sous le capot

Au diable les convenances ! Les ingénieurs de Goodwood n'ont pas (encore) succombé à la mode du « downsizing ». Sous l'immense capot moteur, on

retrouve un V12 6.6 litres qui développe une puissance de 632 CV pour un couple de 800 Nm, le tout sur les roues arrière exclusivement via une transmission automatique à huit rapports ! Oh oui, ces chiffres sont impressionnants, mais il faut bien ça pour déplacer avec aisance les presque 2.4 tonnes de la Wraith. Mon essai se déroulant en plein hiver et la neige étant enfin arrivée, il promet d'être épique ! A noter encore que la boîte de vitesses adapte ses changements de rapport en fonction du profil de la route, ceci grâce à la localisation GPS.

Même si je pense que ce n'est pas vraiment le point qui a le plus d'importance pour la clientèle Rolls-Royce, parlons un peu de la consommation. Si le constructeur annonce une valeur mixte de 14.0 l/100km, j'ai, pour ma part, mesuré une moyenne de 17.1 l/100km tout en sachant que je n'ai pas hésité à solliciter la mécanique. L'ordinateur, quant à lui, affiche à peine moins : 16.8 l/100km. A priori il semble facile d'abaisser cette moyenne de 1 à 2 litres en utilisation normale, ce qui nous amène presque aux valeurs annoncées. De plus, au vu de la taille et du poids de cette Wraith, ainsi que de sa motorisation, ces chiffres semblent plutôt raisonnables.

Au volant

Alors que certaines Rolls s'apprécient principalement en tant que passager, ce n'est, et de loin, pas le cas de la Wraith. Cette voiture a été conçue pour procurer avant tout du plaisir à son conducteur. Il suffit de s'installer à bord pour s'en rendre compte. Aucun doute là-dessus : vous pouvez donner congé à votre chauffeur.

Les premiers kilomètres sont un peu déconcertants, la voiture semble excessivement large mais on a pu le voir avec les chiffres (1.95 mètres de large), ce n'est pas plus que certains SUV ou autres grosses berlines. En fait ce sont les angles avant plutôt francs et la calandre relativement haute qui peuvent donner le sentiment d'être aux commandes d'un paquebot, mais ça ne dure pas. En effet, après quelques kilomètres, on se surprend à conduire cette belle anglaise comme n'importe quelle autre voiture, ou presque. Même en ville elle reste plutôt facile, grâce notamment à un excellent rayon de braquage. Je n'ai pas tenté l'expérience des parkings souterrains, mais apparemment ce n'est pas un souci, ce n'est sans doute qu'une question d'habitude.

La chose flagrante, celle qui impressionne dès le premier abord, c'est le confort. « Oh my god » ! C'est bluffant, on a l'impression de voyager dans son salon, dans une douceur ouatée que rien ne vient perturber ! Les défauts de l'asphalte sont gommés, aucun bruit d'air ne vient déranger la tranquillité ambiante, il n'y a que les pneumatiques qui se font un peu entendre, et encore. Je mettrai ça sur le compte de la monte hivernale de notre voiture d'essai. Une chose est sûre, pas de crainte à avoir pour les (très) longs trajets ; seul le besoin de faire le plein vous obligera à vous arrêter de temps à autre.

Pour ma première prise en main, j'ai eu l'occasion de tester cette Wraith dans des conditions plutôt extrêmes puisque les jours précédant, la neige avait joyeusement recouvert notre région d'une pellicule hivernale. Un peu inquiet au moment de récupérer la voiture, mais rassuré par la sérénité du staff de Rolls-Royce Motor Cars Geneva au moment de me remettre les clés, je dois reconnaitre que j'ai été bluffé. Malgré toute la cavalerie disponible, cette Wraith se comporte parfaitement sur revêtement enneigé. La motricité est excellente et la tenue de route plus qu'honorable, pour autant, bien sûr, de savoir rester doux.

Quelques jours plus tard, avec une météo plus clémente et des routes sèches, mes premières bonnes impressions se sont confirmées. J'attaque mes petites routes habituelles, les accélérations vous collent au siège et malgré ses 2'360 kg, la Wraith avale les courbes à un rythme impressionnant. Certes il faut un peu jouer avec les transferts de masse, mais pour une voiture de cet acabit, je ne m'attendais pas à un comportement aussi efficace. Il n'y a quasiment pas de roulis, le châssis et l'amortissement sont excellents, les ingénieurs ont réussi à doter ce prestigieux coupé d'une âme sportive. Alors que le V12 m'avait d'abord paru discret, j'ai pu en savourer quelques vocalises plutôt agréables en sollicitant l'accélérateur avec plus de franchise.

Vous l'aurez compris, la Wraith peut se conduire en toutes circonstances et de la façon qu'il vous plaira. Cependant, malgré son tempérament, cela reste une véritable Rolls-Royce qui incite à cruiser tranquillement davantage qu'à être cravachée.

Verdict

Comme je le disais en introduction, une Rolls-Royce, c'est un monde à part et

nous ne pouvons qu'apprécier un tel niveau d'excellence. Pour reprendre la comparaison avec la Bentley Continental GT, cette Wraith n'est certes pas aussi sportive mais elle propose un raffinement d'un tout autre niveau. Et, de ce point de vue, un monde les sépare.

Bien évidemment tout cela à un prix et le ticket d'entrée n'est pas accessible à toutes les bourses puisque le tarif de la Wraith débute à CHF 350'750.-, sans compter les innombrables options et possibilités de personnalisation susceptibles de faire exploser l'addition. Mais c'est justement ce qui rend une Rolls unique. Il y a d'ailleurs tellement de paramètres à choix qu'il n'y a sans doute pas, sur les routes du monde, deux Rolls-Royce qui se ressemblent tout à fait.

Tout cela peut paraitre absolument déraisonnable, mais il faut savoir que les affaires de la marque ne se sont jamais aussi bien portées. Depuis cinq ans, le record des ventes est battu chaque année pour atteindre en 2014 le nombre de 4'063 véhicules vendus (+12%). Rolls-Royce entend bien continuer sur cette voie royale puisqu'une nouvelle usine est en passe d'être construite et en annonçant récemment la production d'un SUV, il y a fort à parier que la marque a bien l'intention de persister dans sa prospérité actuelle. Une rumeur court d'ailleurs que la Wraith pourrait prochainement se décliner en version cabriolet. Voilà qui promet d'être intéressant !

Prix et options – Rolls-Royce Wraith

Prix de base : CHF 350'750.-

Peinture de la palette standard « Silver » : CHF 0.-

Sortie d'échappement apparentes chromées : CHF 0.-

Feux de route adaptatifs : CHF 1'280.-

Caméras de stationnement (côté, arrière, dessus) : CHF 4'380.-

Jantes 21 pouces cinq branches : CHF 6'320.-

Cuir – Configuration intérieure Contrast : CHF 2'050.-

Cuir – Personnalisation intérieure : CHF 5’520.-

Cuir – Coutures contrastantes sur planche de bord : CHF 660.-

Cuir – Monogrammes RR sur appuie-têtes « Black » : CHF 1’500.-

Boiserie « Piano Black » : CHF 0.-

Boiserie – Canadel Panelling « Royal Walnut » : CHF 10’480.-

Ciel de pavillon étoilé : CHF 14’450.-

Sièges avant massant : CHF 1’320.-

Ouverture sans clé : CHF 2’410.-
(inclus ouverture&fermeture du coffre sans contact)

Assistances Niveau Trois (DAS3) : CHF 11’575.-
(High Beam Assistant, Lane Departure Warning, Head Up Display, régulateur de vitesse actif avec Stop&Go, Night Vision)

Tapis épais en laine d’agneau : CHF 1’390.-

Prix TOTAL : CHF 414’086.-

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

Nos remerciements à Rolls-Royce Motor Cars pour le prêt de cette Rolls-Royce Wraith ainsi qu’à Rolls-Royce Motor Cars Geneva pour la logistique.

Merci également au Château d’Allaman pour l’accueil lors de notre séance photos et à M. Dino Moschovis de la société Key To Investment pour sa collaboration.

A lire aussi

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

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

Avant-première : Rolls-Royce

Nouveauté – Rolls Royce Phantom Drophead Coupé Waterspeed

Genève 2011 – Rolls Royce 102EX

HY64 UMR
W.A.Y.

W.A.Y.

MR
W.A.Y.

W.A.Y.

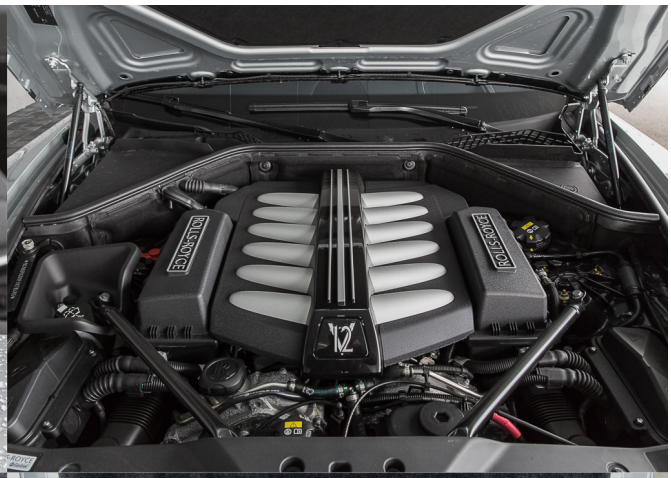
W.A.Y.

W.A.Y.

Stockholm
Moskva
RougeFM+
11:48
Dublin
London
Wien
Roma
Ankara
Madrid
Athina
Lisboa
1000 km

Réglages
Vitesse
Climatisation
Éclairage
Portes/Clé
Avertisseur co
Spirit of Ecsta
Profils
Spirit of Ecstasy
11:49
RougeFM+
Sortir
Rentrer
Automatique

WRAITH


ROLLS-ROYCE
ROLLS-ROYCE

POWER
RESERVE %
km/h
462 km
0.0 °C
P
R
N
D
Maintenance dans
12000 km 09 / 2015

OPTION
BACK
W.A.Y.

HY64 UMR
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

HY64 UMR
W.A.Y.

HY64 UMR
W.A.Y.

HY64 UMR

ROLLS
ROYCE
W.A.Y.

W.A.Y.

ROLLS
ROYCE
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

HY64 UMR
W.A.Y.

HY64 UMR

HY64 UMR

W.A.Y.

W.A.Y.

HY64 UMR
W.A.Y.

HY64 UMR
W.A.Y.