

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

Découvrir le monde merveilleux de Rolls-Royce est toujours un moment unique. La première fois est une expérience inoubliable mais, croyez-moi, lorsque ça se reproduit, la sensation est toute aussi particulière. C'est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit d'un modèle Black Badge, le label dévergondé de la marque. Laissez-moi vous emmener à bord de la somptueuse Wraith Black Badge pour un fabuleux voyage.



- V12 essence, 6'592 cm³
- 632 ch à 5'600 t/min
- 870 Nm de 1'700 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 2'435 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'269 x 1'947 x 1'507
- Conso. mixte : 15.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 333 g/km (G)
- dès CHF 380'400.-, mod.essayé: CHF 442'400.-

Comme je vous l'avais dit il y a deux ans lors de mon essai de la Wraith « normale », et depuis je le répète sans cesse, il y a l'automobile et il y a Rolls-Royce, même si la nuance peut paraître perfide et difficile à concevoir si l'on n'y a pas goûté. En tout cas, pas besoin de me faire prier pour réitérer l'aventure.

Ayant déjà eu la chance de conduire la Wraith, je me profile comme le candidat idéal pour cette rencontre avec la déclinaison Black Badge du prestigieux coupé anglais. Cette appellation, lancée au Salon de Genève 2016, est un moyen pour le constructeur d'attirer une clientèle plus jeune. Il est temps d'en savoir un peu plus lors d'une balade dans l'Oberland bernois avec un arrêt quasi obligatoire au Gstaad Palace, un lieu mythique qui correspond parfaitement au rang de cette Rolls-Royce Wraith Black Badge.



A l'extérieur

Nul besoin de vous présenter la Wraith, ce coupé « fastback » arpente les routes depuis 2013 et, malgré les années qui passent, je ne me lasse pas de cette ligne époustouflante. Oui, c'est grand et massif, oui, c'est ostentatoire, etc, etc... bien sûr que c'est un peu « too much ». Et alors ? C'est une Rolls, elle peut se le

permettre.

A ce propos, s'il fallait ne retenir qu'une seule chose concernant la marque, la voici : « Chez Rolls-Royce, la limite de la personnalisation n'est autre que votre imagination ! ». Pour moi cela veut tout dire et je peux vous l'affirmer, après avoir eu la possibilité de visiter l'usine l'année passée, ces mots ne sont de loin pas usurpés.

Revenons à cette finition Black Badge qui habille merveilleusement bien notre Wraith. Rien qu'avec son nom, cela ne vous surprendra pas de découvrir sa très élégante robe noire. Reste que cela n'est pas une obligation, malgré ce patronyme, vous pouvez opter pour le coloris de votre choix.

En termes de particularités, je constate immédiatement le traitement noir de la mythique statuette « Spirit of Ecstasy » et de la calandre Parthénon. En m'attardant plus attentivement, je découvre que l'insigne dispose d'un fond noir avec les lettres RR en chromé alors que normalement c'est l'inverse. Autre détail, et pas des moindres, les jantes 21 pouces sont spécifiques à ce modèle Black Badge.

Pour ma part, j'aurai encore poussé le vice jusqu'à noircir les entourages de vitres et de phares arrière, les poignées de porte et la baguette centrale sur le capot moteur. Bien évidemment, avec la teinte de carrosserie noire de notre voiture d'essai, cela aurait surement alourdi un peu le style de l'auto. Mais imaginez cela sur une Wraith grise foncée, ça la rendrait encore plus bestiale.





A l'intérieur

Encore et toujours sous le charme des portes s'ouvrant de manière inversée, les fameuses « coach doors », je découvre l'habitacle de mon carrosse. Recouverts de cuir blanc et noir, les sièges et les contre-portes offrent un spectacle émerveillant. Ce n'est surement pas le combo que je choisirai, mais ça apporte beaucoup d'élégance. Personnellement, j'avais adoré l'intérieur bleu vif du modèle exposé au Salon de Genève 2016.

Une pression sur le bouton situé à gauche du tableau de bord et ma porte se referme gentiment. Dès lors, plus rien ne peut venir perturber la quiétude de mon environnement de travail pour les deux prochains jours.

Comme constaté lors de mon essai de la Wraith, il y a quelques éléments plastiques qui n'ont pas vraiment leur place dans une voiture de ce rang. Attention, ce n'est pas réellement choquant, mais je pense que l'utilisation d'aluminium, voir même quelque chose de plus noble sur demande, eut été plus judicieuse. Pour le reste, rien à redire, la présentation et la qualité de finition sont exemplaires.

Dans cette Black Badge, point de ronce de noyer ou autre bois précieux pour habiller la structure. L'intérieur arbore un revêtement composite en fibre de carbone entremêlé de fils d'aluminium, il s'agit d'un matériau issu de l'aéronautique.

Véritable coupé quatre places, la Wraith dispose d'un espace à bord plutôt spacieux, normal vu le gabarit de l'engin. Le sentiment d'espace se confirme avec la présence du ciel de toit étoilé, un détail unique qui vous fait voyager rien quand le regardant. Le coffre est, lui aussi, relativement généreux avec un volume de chargement de 470 litres, pas d'inquiétude à avoir pour vos bagages, ni pour ceux de Madame.



Sous le capot

Peu de différence en termes de motorisation, le V12 6.6 L. trône toujours fièrement sous l'immense capot. Pour l'occasion, la puissance reste inchangée, 632 ch à 5'600 t/min, mais le couple gagne 70 Nm pour atteindre un maximum de 870 Nm disponible entre 1'700 et 4'500 t/min.

La transmission sur les roues arrière exclusivement se fait toujours au moyen d'une boîte automatique ZF à 8 rapports. A noter que cette dernière a été reprogrammée afin d'être plus réactive.

Ces petites améliorations sont bien évidemment appréciables, mais difficiles à remarquer de manière flagrante, à moins de passer d'une Wraith normale à une Black Badge et inversement. Pour accentuer le côté « Bad Boy » de cette déclinaison, j'aurai bien aimé que le constructeur travaille légèrement la sonorité des échappements. Sans tomber dans le vulgaire, je pense qu'il aurait été facile de faire chanter la mécanique d'une musique un peu plus envoûtante.

Il n'y pas d'essai qui échappe à la règle, il est temps de parler consommation d'essence même si, pour une telle voiture, cela peut sembler un détail totalement anodin. Alors que l'ordinateur de bord me gratifie d'un très honorable 15.1 l/100km, mes calculs arrivent à 15.4 l/100km, plutôt pas mal quand on sait que je n'hésite pas à exploiter les ressources de mon destrier six étoiles et que la fiche technique annonce 14.6 l/100km en utilisation mixte.



Au volant

Indépendamment d'avoir l'habitude de conduire tout type de voiture, une légère appréhension m'envahit au moment de m'installer aux commandes de cette Rolls. Car elle en impose, notre Wraith, et ses dimensions sont à la hauteur de son tarif, il va falloir être très prudent. Néanmoins, après quelques instants, je me sens à l'aise et je gère facilement le sélecteur de vitesse situé au volant, comme sur une vieille américaine. L'excellent rayon de braquage facilite également la prise en main.

Au programme de cet essai, un séjour dans les Alpes bernoises en passant par quelques virolets des cantons de Fribourg et Vaud. Partant de Nyon, je débute gentiment par la route du vignoble, puis vient une portion autoroutière. Le voyage se déroule dans un calme olympien. Le confort est tout simplement exceptionnel, j'ai l'impression de voyager en tapis volant tant l'amortissement gère en douceur les aspérités du bitume. J'augmente la cadence au moment d'attaquer la montée de Châtel-St-Denis et je laisse parler les 632 chevaux de cette Wraith. La poussée est très impressionnante malgré le poids conséquent de l'engin, quasiment 2.5

tonnes ! Le comportement routier est bluffant lui aussi. Avec son long empattement et des masses bien réparties, la Wraith avale les courbes rapides à un rythme soutenu. Ses qualités de grande routière resplendent.

Une fois arrivé à Bulle, il est temps de voir comment la Wraith se comporte sur des routes un peu plus torturées. Le col du Jaun est le premier obstacle et, si son ascension est relativement roulante, c'est un peu plus sportif pour redescendre sur Boltigen avec quelques épingles serrées. La belle anglaise n'est pas vraiment dans son élément, mais elle s'en sort plutôt pas mal.

Pour la suite, petit détour par la région d'Interlaken et ses lacs, puis retour sur mes pas afin de rejoindre Gstaad. Cette partie s'avère une simple formalité, on pourrait croire que la Rolls est impatiente d'arriver. Je peux la comprendre, tant la station bernoise et notre point de chute, le Gstaad Palace, sont des lieux à la hauteur de notre somptueuse Wraith.

Le lendemain, direction Villars en passant par le Col du Pillon, les Diablerets et le Col de la Croix. Le parcours se montre un peu plus sinueux que la veille avec notamment des portions disposant d'une chaussée relativement défoncée. Mais cela ne fait pas peur à notre monture, le confort reste exemplaire, il faut juste savoir se montrer humble à l'attaque des virages en descente. Pas de miracle, la masse de notre Rolls se faire ressentir. Néanmoins, les freins revus pour cette déclinaison Black Badge se montrent à la hauteur de mes espérances. Bon, j'avoue, je ne ferai pas 4 ou 5 aller/retour dans ces cols, ce n'est d'ailleurs pas le but d'une telle voiture. Par contre, au moment d'enquiller une épingle en montée, la cavalerie offre beaucoup de facilité, il n'en faudrait pas beaucoup pour que la Wraith nous propose une petite dérive du train arrière.

Pour finir, depuis Aigle, je rentre tranquillement par l'autoroute pour rejoindre Nyon. Mon périple se termine en douceur et, encore une fois, dans un confort imperturbable.





Verdict

Je vous l'avais déjà dit lors de mon essai du modèle de base, cette Wraith est vraiment une Rolls qui s'apprécie à la place du conducteur avant tout. La déclinaison Black Badge ne vient pas révolutionner le produit, mais cela permet de dynamiser un peu l'image du constructeur de Goodwood.

Disponible également sur la Ghost, le label Black Badge vient depuis peu s'appliquer aussi sur la Dawn, le cabriolet dérivé de la Wraith. Preuve en est qu'il y a bien une clientèle pour des Rolls-Royce un peu plus extravagantes.

Rangez votre chéquier, cela ne signifie pas pour autant une démocratisation de la marque, et l'annonce de l'addition calme rapidement, puisqu'elle débute à CHF 380'400.- pour la Wraith Black Badge, soit un surcote d'un peu plus de CHF 50'000.- par rapport au modèle normal, pour autant qu'on puisse définir une Rolls comme « normale » ... L'exclusivité à un prix et, même si cela peut vous paraître absurde, je vous assure que, chez Rolls-Royce, cela en vaut la peine.



Prix et options - Rolls-Royce Wraith Black Badge

Prix de base : CHF 380'400.-

Commissioned Collection External paint - "Black" : CHF 10'100.-

Camera system (Side, rear, top view) : CHF 4'000.-

Horizon, Signature or Atmospheric Interior Scheme - "Artic White & Black" : CHF 5'100.-

Contrast stitching : CHF 0.-

Instrument panel upper additionnal top stitching : CHF 700.-

RR Monogram to all headrests : CHF 1'200.-

Starlight headliner : CHF 13'900.-

Front ventilated seats : CHF 0.-

Rolls-Royce Bespoke Audio : CHF 9'200.-

Comfort entry system : CHF 2'400.-

Driver's Assistance systems Three : CHF 11'400.-

Lambswool footmats : CHF 1'300.-

Rear privacy glass : CHF 2'700.-

Prix TOTAL : CHF 442'400.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Rolls-Royce Motor Cars Geneva (Prestige Motor Group) pour le prêt de cette Rolls-Royce Wraith Black Badge ainsi que pour leur soutien logistique.

Merci également au Gstaad Palace pour leur accueil exceptionnel lors de notre séjour et dans le cadre de notre séance photos, mais aussi à PR & co pour leur collaboration.





A lire aussi

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

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



