

# Essai - Rolls-Royce Cullinan Series II : Mourir peut attendre

*Rolls-Royce met à jour son SUV après les 6 ans de bons et loyaux services de la première version. Il s'agit principalement d'un restyling de la carrosserie mais des nouveautés intérieures font également une apparition remarquée, comme l'utilisation de fil de bambou pour les sièges ou le Spirit of Ecstasy sous verre.*



- V12, biturbo, essence, 6'749 cm<sup>3</sup>
- 571 ch à 5'000 t/min
- 850 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 2'765 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'355 x 2'164 x 1'835
- Conso. mesurée : 20.95 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 363 g/km (G)
- dès CHF 408'400.-, mod.essayé CHF 555'465.-

---

Texte : Julien Cornamusaz / Photos : Julien Cornamusaz, Yann Ueltschi

---

Baptisé d'après le plus gros diamant brut jamais découvert, le SUV full size Rolls-

Royce est une incarnation roulante de son héritage. Grand, extravagant et incroyablement cher, le Cullinan reprend les repères traditionnels de la marque : une sélection soignée de matériaux, de sellerie et de garnitures, un intérieur silencieux, la traditionnelle effigie Spirit of Ecstasy sur le capot et un programme de personnalisation illimité.

Chouchouter les occupants est ici la priorité ; cela comprend un compartiment arrière spacieux, avec des sièges magnifiquement rembourrés pour que les passagers - ou dans certains cas le propriétaire bien que Rolls-Royce dise que c'est l'exception plutôt que la règle - arrivent aussi reposés que possible. Près de deux fois plus cher qu'un Bentley Bentayga ou qu'une Mercedes-Maybach Classe GLS, le Cullinan est également beaucoup plus exclusif. Pour de nombreux acheteurs, son prix d'entrée n'a pas vraiment d'importance.



## ***A l'extérieur***

Rolls-Royce identifie les légères mises à jour de ce « nouveau » Cullinan en lui ajoutant le suffixe Series II mais les changements sont en grande partie cosmétiques et liés à l'interface utilisateur. La calandre « Panthéon » emblématique demeure mais est désormais éclairée et une nouvelle bande LED en forme de L encadre les phares rectangulaires. Le pare-chocs avant est retravaillé, avec des prises d'air inclinées créant une forme en V. Le pare-chocs arrière reçoit une finition noir brillant qui contribue à un look global plus audacieux.

Des éléments en acier inoxydable poli autour de l'échappement et une plaque de protection en acier inoxydable brossé complètent le look. De nouvelles roues à sept branches de 23 pouces sont en option, chacune fraisée dans un bloc d'aluminium massif. Leur rendu est absolument incroyable ! Il existe également une nouvelle teinte Emperador Truffle découverte sur le modèle de présentation il y a quelques mois à St-Prex. Cette teinte est créée en mélangeant de la laque

avec des particules de verre.

Notre véhicule d'essai est présenté dans une couleur appelée Imperial Jade. La profondeur de la teinte et la qualité de réalisation m'impressionne, même si ce vert ne sera peut-être pas la teinte la plus commandée pour ce véhicule.



## ***A l'intérieur***

L'habitacle spacieux est garni d'une longue liste de matériaux apparemment tirés des maisons britanniques les plus réputées : cuir pleine fleur, moquette en laine d'agneau, belles garnitures en bois et accents en aluminium fraisé.

Pour s'adapter au climat de consommation actuel, un nouveau tissu apparaît, fabriqué à partir de bambou. Appelé Duality Twill, il comprendrait 2.2 millions de points et jusqu'à 15 kilomètres de fil. Idem pour la nouvelle option de garniture en bois de frêne teinté gris à pores ouverts qu'arbore notre modèle d'essai.

La plus grande mise à jour est le nouveau panneau de verre pleine largeur qui

intègre les instruments et l'infodivertissement. La boiserie face au passager, appelée Illuminated Fascia, comporte une nouvelle horloge sous verre avec la figurine Spirit of Ecstasy. Cette plaque comporte des traits de lumière du plus bel effet ; une véritable vitrine du savoir-faire Rolls-Royce en la matière !

La sellerie bénéficie également de nouveaux motifs artistiques formés par les perforations du cuir, avec un motif qui serait inspiré par les formes et les ombres des nuages en constante évolution au siège de la marque à Goodwood, en Angleterre ; ça ne s'invente pas, c'est le constructeur qui le dit !

L'écran central ne s'escamote plus, probablement à cause de sa taille devenue trop imposante. Cet écran fonctionne désormais avec le dernier système d'infodivertissement de Rolls-Royce appelé Spirit, qui a été vu pour la première fois dans la Spectre, l'imposant Coupé 100% électrique. Des écouteurs Bluetooth de tout type peuvent être couplés au système des sièges arrière. Les clients peuvent aussi écouter en direct la configuration audio de 1'400 watts, 18 haut-parleurs et 18 canaux. Cette sono est développée en interne par Rolls-Royce. Il n'y a donc pas de partenariat comme le fait la concurrence. Une paire d'écrans arrière en option, avec tablettes électriques, complète l'offre multimédia.

Pour la VOD, c'est le système Fire TV d'Amazon qui est préinstallé. Sur le véhicule prêté, il cohabite de manière peu concluante avec le système de commande des sièges arrière. J'ai dû utiliser la télécommande pour Fire TV car le tactile de l'écran superposait les deux systèmes. Comble du chic, la configuration du hayon permet toujours d'installer les deux sièges pique-nique en option mais ils ne sont pas présents sur mon modèle d'essai.





## ***Sous le capot***

Pas de changement par rapport à la première génération du Cullinan, sous le capot, on retrouve le V12 biturbo d'une puissance maximale de 571 ch, transmettant sa puissance à une boîte automatique à huit rapports et à une transmission intégrale de série. Plus que la puissance, c'est surtout le couple disponible à bas régime qui fait sensation : 850 Nm en-dessous de 2'000 t/min.

Notons également une excellente réactivité puisque la mise en charge des turbos est très rapide, sans aucun lag ressenti lors de notre essai.



## ***Au volant***

Oui, le Cullinan est toujours très lourd et oui, il a maintenant des roues encore plus grandes qu'avant. Et pourtant, cet imposant vaisseau britannique roule bien, autant en ligne droite qu'en virages. Le calibrage de la suspension a été très bien effectué.

Il y a un assistant de maintien de voie révisé, qui ne se contente pas de me dire que je sors de ma voie mais m'encourage activement à corriger. Par chance, il est facile de le désactiver.

Comment avant, les freins pourraient être plus puissants. Je m'arrête toujours à temps mais il y a des occasions où je voudrais un peu plus de puissance et une connexion plus directe entre la pression sur la pédale et le ralentissement.

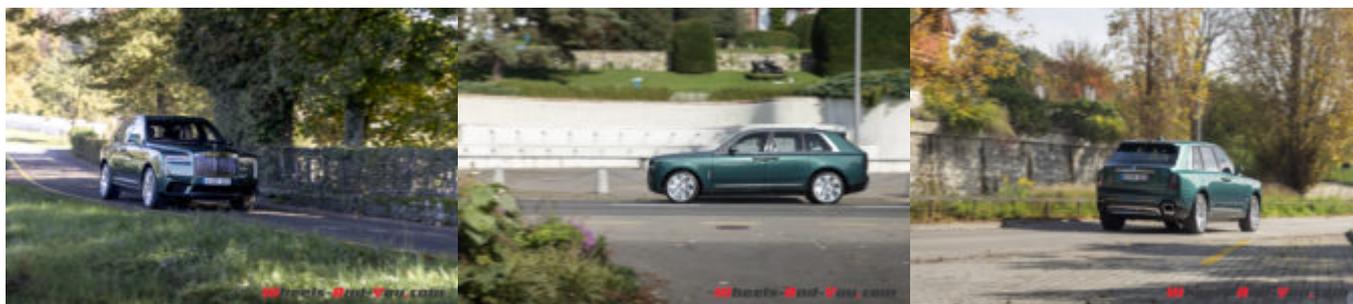
Le bouton « LOW » sur le levier de vitesses est un mode Sport sans le nom. Il maintient un rapport court plus longtemps, laisse le régime monter plus haut et rend le tout légèrement plus sportif. Pour ceux qui en voudraient un peu plus, la version « sportive » Black Badge est disponible.

La direction est agréable et naturelle, très démultipliés, légère mais précise. C'est une grosse voiture mais on a une bonne vue de son gabarit - aidé par des caméras si besoin - et on apprend vite l'astuce qui consiste à utiliser les extrémités des ailes du Spirit of Ecstasy comme repère pour savoir à quelle distance du bord de la route on se trouve. Le capot semble très haut et carré. Et une fois que l'on s'est détendu, ce qui ne prend pas vraiment longtemps, il suffit de pointer la proue là où on veut qu'elle aille et elle y va. Le slogan de la marque est « Effortless » et il faut bien avouer qu'il m'a trotté dans la tête tout au long de l'essai.

A l'arrière, le confort est divin. Enlevez vos chaussures, profitez de la moquette, réglez la climatisation selon vos besoins précis et savourez l'immense espace dans toutes les directions. Tout est parfaitement silencieux, même dans les moments où le conducteur se dépêche. On a plutôt l'impression de flotter que de rouler sur de grosses roues. Et on peut regarder le faux ciel nocturne à l'effet apaisant, enfin... pas en conduisant.

J'ai eu l'opportunité de faire également un peu de tout-chemin avec le Cullinan. Hormis la crainte de l'abîmer, il faut reconnaître qu'il est aussi à l'aise que n'importe quel autre SUV dans ces conditions.

Cependant, je me permets de formuler deux critiques. Premièrement, il n'y a pas de possibilité de régler la dureté des suspensions. C'est très souple et en montagne, certains passagers se sentent un peu comme avec le mal de mer. Deuxièmement, l'isolation sonore me semble parfois trop parfaite. Il m'est arrivé de rouler avec la fenêtre légèrement ouverte en ville pour ne pas me sentir trop détaché du monde réel !

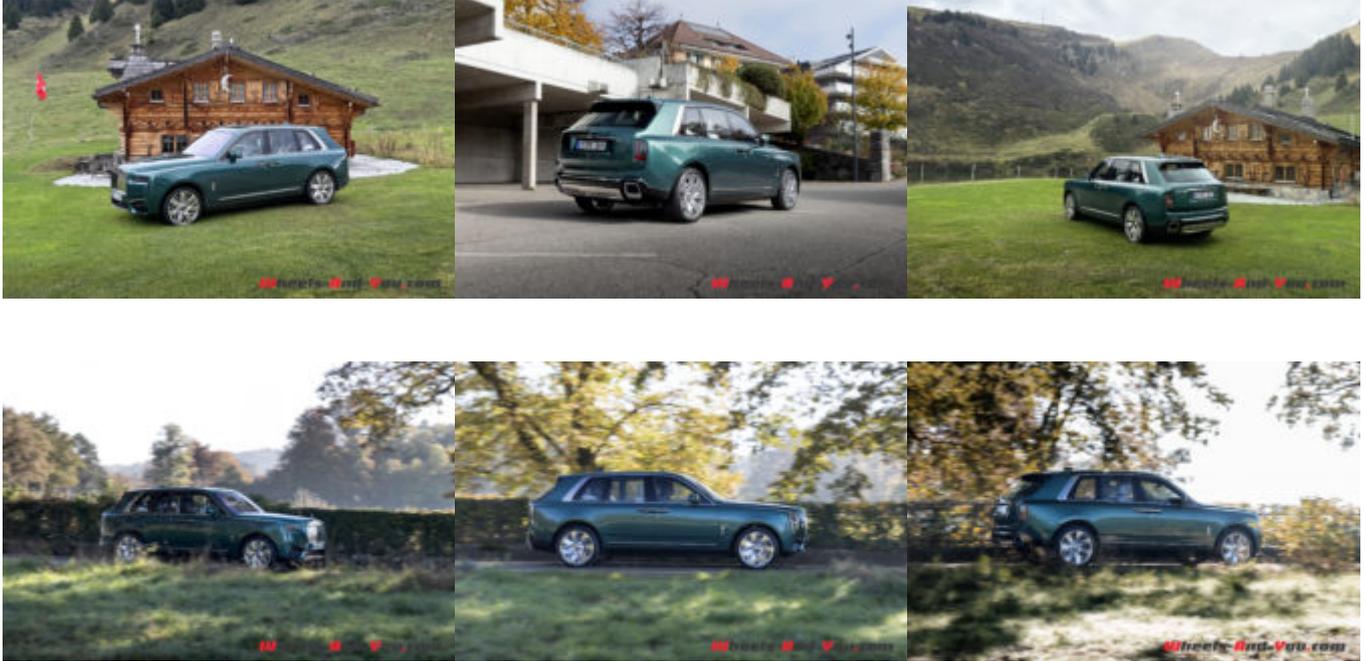


## **Verdict**

Plus qu'une voiture, ce Cullinan est une aventure ! De la ville à la montagne, il est à l'aise partout. Royal sur autoroute, impérial en ville et surprenant sur les routes non goudronnées. Tout au plus sa taille incitera-t-elle certains propriétaires à faire appel à un chauffeur pour le parquer en ville.

Le sentiment d'exclusivité est omniprésent. Ce véhicule vous fait vous sentir d'une autre classe, même par rapport à une Bentley Bentayga je trouve. Je suis d'ailleurs surpris par l'image Rolls-Royce ; les gens considèrent véritablement

cette marque comme une caste à part.



## **Prix et options - Rolls-Royce Cullinan Series II**

**Prix de base : CHF 408'400.-**

**Exterior : Imperial Jade**

**23" Fully Polished Wheels**

**Exterior Stainless Steel Package**

**Interior : Black / Artic White / Armagnac**

**Veneer : Grey Stained Ash**

**Extended Veneer Application**

**Veneered Steering Wheel Spokes**

**Active Cruise Control**

**Rolls-Royce Bespoke Audio**

**Rear Theatre Configuration**

**Immersive Seating with Centre Console**

**Front and Rear Ventilated / Massage Seats**

**Heated Passenger Surround**

**Bespoke Order Illuminated Treadplate**

**Duality Twill in Black with Black Embroidery**

**Illuminated Fascia**

**Shooting Star Headliner**

**Coloured Instrument Dials - Gold**

**Enhanced Clock Face**

**Instrument Panel with Top Stitch**

**Lambswool Footmats**

**Prix TOTAL : CHF 555'465.-**



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

Nos remerciements à Rolls-Royce Motor Cars pour le prêt de ce Rolls-Royce Cullinan Series II, ainsi qu'à Rolls-Royce Motor Cars Geneva (Pegasus Automotive Group) pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

Essai - Rolls-Royce Spectre : Des électrons de luxe flottent sur la route

Essai - Rolls-Royce Ghost Black Badge : Volupté pimentée mais pas démoniaque

Essai - Rolls-Royce Ghost MY2021 : Luxe, calme et volupté

Essai - Rolls-Royce Dawn Black Badge : L'excellence à ciel ouvert

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

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

Présentation - Rolls-Royce Spectre

Nouveauté - Rolls-Royce Phantom Series II

Nouveauté - Rolls-Royce Ghost Black Badge

Nouveauté - Rolls-Royce Ghost

Nouveauté - Rolls-Royce Cullinan Black Badge

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



