

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

La nouvelle Rolls-Royce Ghost nous avait conquis, il va sans dire que la déclinaison Black Badge ne devrait que renforcer notre sentiment positif vis-à-vis de celle qui se veut l'entrée de gamme « méchante » d'une marque sans égal. Wheels And You vous propose l'essai de la Ghost Black Badge, deuxième du nom.



- V12, biturbo, essence, 6'749 cm³
- 600 ch à 5'750 t/min
- 900 Nm de 1'700 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 2'490 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'545 x 2'148 x 1'571
- Conso. mesurée : 16.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 359 g/km (G)
- mod.essayé: EUR 395'975.-

Il n'est plus nécessaire de le préciser, ayant eu le privilège de réaliser plusieurs essais de Rolls-Royce, j'affirme sans vergogne que le constructeur de Goodwood représente le sommet de l'automobile. Si vous n'avez pas eu encore l'occasion de vivre l'expérience Rolls, vous pourriez imaginer que je délire et qu'une Bentley ou une autre limousine haut de gamme est comparable. Il n'en est rien, à tous les niveaux la marque anglaise surpasse le reste de la production automobile.

Afin de dynamiser sa réputation et attirer une clientèle plus jeune, le label Black Badge se profile comme un traitement « sportif » d'une gamme de voitures orientées vers le luxe et le confort. Finalement je ne vous apprend rien, car nous avons déjà essayé la Wraith Black Badge et la Dawn Black Badge.

Cependant, ce n'est pas radical non plus, ces modèles Black Badge disposent d'une aura particulière et les clients répondent présents. Toutefois ça ne devient pas pour autant une véritable sportive et dès les premiers tours de roue, on sent bien que l'auto n'invite pas à cela. J'y reviens dans un moment, place à la découverte de cette nouvelle Ghost Black Badge.



A l'extérieur

Pas de révolution esthétique, une Ghost Black Badge reste une Ghost et je ne peux que rejoindre l'avis de mon collègue qui avait essayé la « normale » l'automne dernier. Cette nouvelle face avant dégage une prestance indéniable avec un soupçon de détermination, la petite Rolls s'affirme un peu plus en comparaison de la première génération de Ghost et ça me plaît beaucoup.

Pour l'arrière, j'avoue que même avec le temps je ne m'y fais pas. Je trouve la ligne trop consensuelle et pas assez dans l'esprit de la marque. Certes ça lui donne un côté moins lourd et plus moderne, il y a fort à parier que ça saura convaincre plus facilement le client potentiel. Pour ma part, je trouve que ça se

rapproche trop de la norme, même qu'on dirait une Classe S. Bien évidemment ce n'est que mon avis, mais j'aimais bien le côté brut et singulier de la première Ghost qui se rapprochait plus des codes stylistiques historiques, et potentiellement dépassés, de la marque.

Concernant les spécifications Black Badge, on retrouve le même principe que sur la Wraith et la Dawn. Une bonne partie des éléments chromés ont été remplacés par un traitement en « noir », les plus flagrants étant l'imposante calandre, le Spirit of Ecstasy et le badge Rolls-Royce. A noter que la calandre dispose d'un éclairage, c'est aussi possible sur la version de base. Pas vraiment utile, mais ça confère à l'auto un regard unique dans la nuit, j'adore.

Notre auto de test arbore une robe exclusivement noire, avec une « Coachline » rouge. Pour ceux qui l'ignorent, c'est une ligne qui parcourt le flanc de la voiture et qui est peinte à la main. Ce détail est probablement celui qui est le plus représentatif de l'exclusivité d'une Rolls-Royce. C'est clairement du travail d'orfèvre, plaçant la marque au niveau d'une grande manufacture horlogère et non pas d'un simple constructeur automobile.



A l'intérieur

Si l'apparence d'une Rolls-Royce est à elle seule une chose exceptionnelle, c'est encore plus flagrant au moment de s'installer à bord. Pour l'occasion, notre voiture d'essai propose un habitacle noir et rouge du plus bel effet, couplé à du

chrome ainsi qu'un habillage à base de carbone qui se veut bien plus élégant que du simple carbone. Encore une fois, il faut savoir faire les choses différemment, sans pour autant chambouler les esprits ou devenir vulgaire.

Le confort est bien évidemment de mise, c'est d'ailleurs la caractéristique principale d'une Rolls et même en version Black Badge, on ne déroge pas à la règle. Les tapis de sol épais vous invitent presque à vous déchausser, car croyez-moi, c'est un régal à vivre pieds nus.

Parfaitement installé au volant, l'ergonomie offre un savant mélange de traditions et de dernières technologies, tout est fait avec finesse sans pour autant que ça soit vieillot.

Sans surprise, la qualité est aussi au rendez-vous, même si j'é mets quelques réserves sur certains éléments qui sont un peu en retrait des autres modèles de la marque. Bon il est vrai que la Ghost est l'entrée de gamme. Attention, rien de choquant non plus, c'est simplement que mon niveau d'attente est automatiquement très élevé lorsque je monte à bord d'une Rolls.





Sous le capot

Motorisation connue et reconnue chez Rolls-Royce, notre Ghost dispose du V12 biturbo 6.75 litres. Avec le traitement Black Badge, ce moteur offre une puissance de 600 ch pour un couple de 900 Nm. Le gain par rapport à la Ghost normale représente 29 ch et 50 Nm. Selon moi, je ne pense pas que ça soit vraiment constatable, mais il faut quand même se différencier en proposant plus dans une Black Badge.

Malgré un poids conséquent de presque 2.5 tonnes, la mécanique répond parfaitement et les accélérations sont franches. J'avoue juste être un peu perturbé par la sonorité du moteur qui manque clairement d'onctuosité pour une telle auto. Presque étonnant je dois dire, je veux bien que ça soit une Black Badge, mais soit il fallait le garder sous silence comme de coutume sur les Rolls normales, soit il fallait que ça chante de manière plus envoûtante.

Le mode « Low » (explications détaillées disponibles dans notre essai de la Dawn Black Badge) renforce les spécificités Black Badge. Toutefois, personnellement je ne ressens pas ce besoin, tant la conduite d'une Rolls invite à appliquer un rythme de sénateur et c'est encore plus flagrant sur cette Ghost.

Pas vraiment un critère lorsqu'on possède une Rolls-Royce, mais je mentionnerai quand même que sur les quelques 300 km parcourus, j'ai mesuré une moyenne de 16.6 l/100km. Ce n'est pas loin des 15.8 l/100km annoncés par la fiche technique en cycle mixte, mais il est vrai que j'ai fait plus d'autoroute que de petites routes, voire de ville, donc assez logique comme consommation.



Au volant

La taille imposante de cette Ghost, et pourtant c'est la « petite » Rolls, demande d'aborder les premiers kilomètres, et mêmes les suivants en fait, avec la plus grande prudence. Heureusement ce n'est pas ma première fois, mais à chaque fois ça me fait quand même bizarre.

Tout d'abord les bruits extérieurs étant parfaitement filtrés, on a le sentiment d'être dans un cocon et sans pouvoir l'expliquer ça perturbe également mes sens. Autre facteur à apprivoiser, la démultiplication exceptionnelle de la direction. Bon, j'y trouve rapidement un avantage énorme, il est du coup assez facile de manœuvrer cette Ghost. Assez bluffant en regard de la longueur, 5'545 mm, et de la largeur, 2'148 mm, de l'auto.

Rapidement je ressens les mêmes sensations que lors de mes précédents essais Rolls-Royce, je voyage dans une bulle qui semble flotter au-dessus de la route. C'est encore plus marquant avec cette nouvelle Ghost qui dispose du système « Planar ». Comme l'expliquait mon collègue dans son essai de la Ghost normale, c'est une sorte de suspension de la suspension qui permet d'absorber toutes les imperfections de la chaussée. Le résultat est saisissant.

Même si ce n'est pas ma première expérience à bord d'une Rolls, je suis encore et toujours subjugué. Je vous assure, conduire une Rolls-Royce est véritablement un moment unique qui permet clairement de constater qu'il y a un monde entre la production du constructeur anglais et les autres voitures. Label Black Badge oblige, j'ai envie de titiller un peu notre imposante limousine. La mécanique ne manque pas de ressource et j'augmente donc mon rythme de conduite.

Les courbes rapides s'avalent avec délectation, il faut juste passer l'appréhension de « placer » l'auto pour attaquer les virages. Une fois qu'on a compris comment gérer son poids, notre Ghost file à vive allure sur le bitume, toujours dans un confort olympien. Ça se corse un peu lorsque le tracé devient sinueux, il n'y a pas

de miracle, un tel engin, aussi grand et lourd, même avec un traitement plus sportif, ne peut pas contrer les lois de la physique.

Je me fais une raison et finalement c'est quand même en conduite douce et coulée que notre Ghost est la plus agréable à rouler.



Verdict

Les constatations sont les mêmes que lors de mes essais précédents des modèles Black Badge, le changement n'est pas radical et l'auto ne se transforme pas en véritable sportive. Toutefois, ce petit côté piquant en plus me plait et renforce

mon intérêt pour cette marque unique.

Il semblerait d'ailleurs que je ne sois pas le seul car les clients optent facilement pour cette déclinaison, logiquement plus chère. Bon, dans l'absolu, ce n'est qu'une majoration d'environ 10% sur un prix total déjà élevé, mais en adéquation avec le produit, donc pourquoi s'en priver.

Rolls-Royce continue de faire évoluer ses autos au travers du temps en conservant les mêmes principes visant à atteindre l'excellence et c'est le cas. Je suis impatient de découvrir le prochain modèle, la Spectre, celle qui remplacera la Wraith, mais qui surtout disposera d'une motorisation exclusivement électrique. Eh oui, même Rolls-Royce bascule dans le monde des électrons.



Prix et options - Rolls-Royce Ghost Black Badge

Exterior : Black

Interior : Primary "Black", Secondary "Phoenix Red"

Veneer : Black Badge Technical Fibre

Rolls-Royce Bespoke Audio

Television Tuner & Apple CarPlay

Rear Theatre Configuration Television Tuner

Front Ventilated and Massage Seats

Rear Massage Seats

Effortless Doors

Head-Up Display

RR Monogram to all Headrests

RR Monogram Embossed to Doors

Technical Bespoke Clock

Shooting Star Headliner

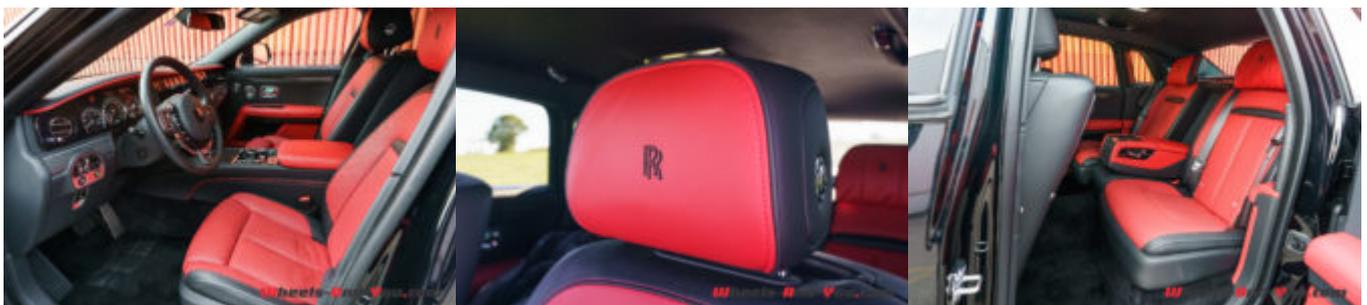
Single Coachline (Phoenix Red)

Illuminated Grille

Illuminated Fascia

Lambswool Footmats

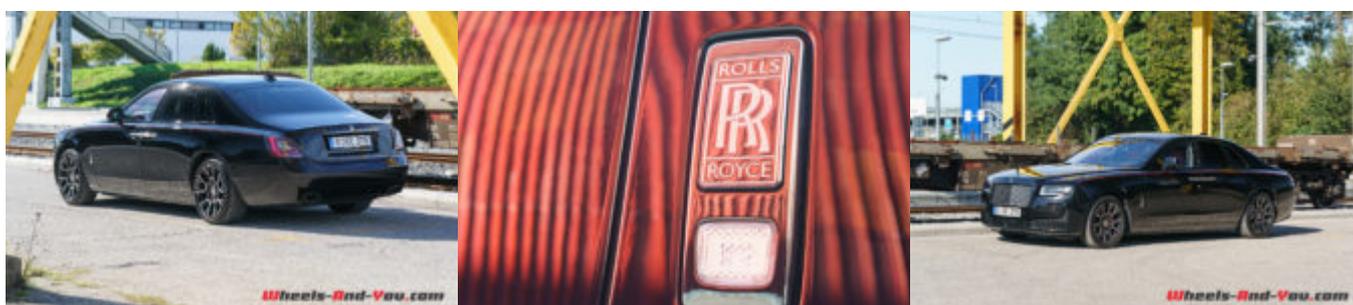
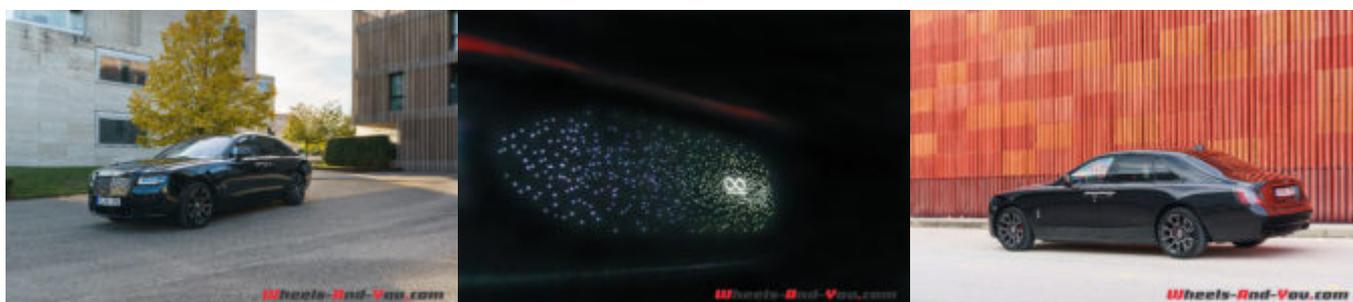
Prix TOTAL : EUR 395'975.-

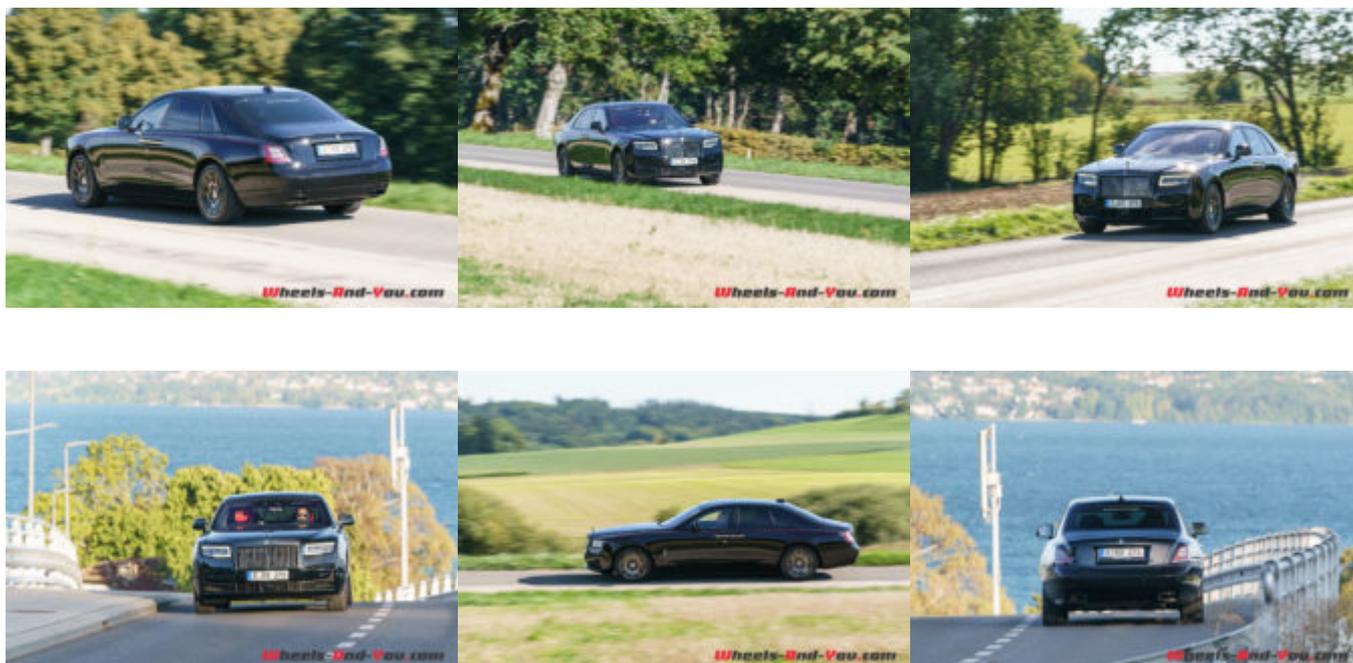




Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Rolls-Royce Motor Cars pour le prêt de cette Rolls-Royce Ghost Black Badge, ainsi qu'à Rolls-Royce Motor Cars Geneva (Pegasus Automotive Group) pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

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



