

Essai - Rolls-Royce Phantom MkVIII SWB : un salon anéchoïque sur cousin d'air

Dans le monde automobile comme ailleurs, certaines choses changent, d'autres pas, et parmi celles qui perdurent, une production automobile d'outre-manche demeure au firmament du luxe et du confort. Son constructeur s'appelle Rolls-Royce et une Phantom est passée par la rédaction avant de disparaître... Il fallait bien la rendre...



- V12, biturbo, essence, 6'749 cm³
- 563 ch à 5'000 t/min
- 900 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 2'560 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'762 x 2'018 x 1'646
- Conso. mixte : 13.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 318 g/km (G)
- dès CHF 505'500.-, mod.essayé: CHF 604'200.-

Dans le monde automobile, les marques sont le plus souvent à la recherche de performances pour battre des records de vitesse ou de construire un produit compétitif et attractif afin d'en vendre le plus possible. Quelques constructeurs ont d'autres ambitions et Rolls-Royce en particulier avance presque à contre-courant.

Pourquoi ? Parce que la marque propose des véhicules d'un autre temps qui ne prêtent pas attention à la consommation, au poids ou encore à l'encombrement. La Phantom est le modèle emblématique de la marque et il détient probablement le record de longévité car grâce à cette huitième génération (MkVIII), Rolls-Royce maintient ce modèle au « catalogue » depuis 1925 !

Bienvenue dans un autre monde automobile.



A l'extérieur

Bon, on ne va pas se le cacher : ceux qui aiment le style léger, discret et sobre ne vont pas trouver leur compte. La Phantom est massive et elle n'a pas été conçue pour passer inaperçue. En quelque sorte, elle reflète une certaine opulence et retranscrit à la perfection le portefeuille de son propriétaire : massif lui aussi.

On aime ou on n'aime pas, mais je peux vous assurer que le regard des badauds qui se posent sur la voiture est stupéfait ou halluciné, au choix ou en même temps. Il faut dire que les 5.7 mètres de long et la largeur de 2 mètres dans un

blanc immaculé (English White) y sont pour quelque chose, ainsi que cette énorme calandre et ce capot interminable juché sur des jantes de 22 pouces (option à CHF 8'800.-).

Bien entendu, je trouve la voiture volumineuse et elle impose un certain respect doublé d'un avertissement : ne pas aller dans un parking souterrain ! En effet, ces derniers ne sont pas faits pour ça, ils n'ont pas été pensés pour accueillir un tel gabarit. Tiens-le-toi pour dit !

Bref, vous l'avez compris, la Phantom ne fait pas dans la dentelle et se présente comme un objet corpulent et presque un peu encombrant... surtout si vous avez un garage classique d'une longueur standard de 5 mètres. Un détail anecdotique probablement pour ceux qui peuvent s'offrir ce véhicule.



A l'intérieur

Bien entendu, c'est en se glissant à l'intérieur que la vie en Phantom devient vraiment extraordinaire. A l'avant ou à l'arrière, vous entrez dans un univers feutré et extrêmement luxueux. La première impression qui vient à l'esprit, c'est que l'on pénètre dans un salon confectionné avec beaucoup de goût et avec des matériaux de première qualité.

Le cuir est d'une douceur indescriptible et le confort tout simplement ahurissant. Que ce soit à l'avant ou à l'arrière, les sièges peuvent être réglés dans tous les sens et la position de conduite offre une parfaite vue à 180 degrés... pour le reste,

les caméras s'avéreront très utiles pour disposer d'une vision à 360 degrés.

Pour être honnête, comme Rolls-Royce appartient à BMW, j'avais peur de me retrouver dans un véhicule bourré de manettes ou avec une avalanche de boutons. Or il n'en est rien. Tout est assez sobre avec une magnifique planche de bord couverte d'un verre invisible et qui laisse apparaître une magnifique grille métallique facturée CHF 12'900.-, mais elle s'apparente un peu à une œuvre d'art (ce n'est pas ironique). Il y a peu de boutons et le constructeur se permet même de laisser des accessoires, molettes ou manettes d'un autre temps, comme un clin d'œil au passé.

En d'autres mots, si l'extérieur me laisse un peu gêné aux entournures, je trouve cet intérieur magnifique et sobre. Certains éléments sont cachés ou masqués comme pour mieux mettre en valeur les matériaux et le style de la voiture. C'est appréciable à une époque où le « plus » semble avoir le dessus vis-à-vis de la fonction et de l'apparence.





Sous le capot

Il fallait bien que quelque chose d'énorme se trouve sous cet interminable capot et il est là, le V12 biturbo ! Il s'étale longitudinalement et trône au-dessus de l'essieu avant comme s'il était le joyau caché de cette exubérante limousine.

Avec ses 6.75 litres, ce moteur a été dessiné par BMW et il est basé sur le bloc qui équipe le modèle 760i. Avec ses caractéristiques délirantes, le moteur ne délivre « que » 563 ch à 5'000 t/min et offre un couple dantesque de 900 Nm à 1'700 t/min. Même si le ratio de 83 ch par litre semble faible, c'est bien entendu du côté du couple qu'il faut comprendre la nature du moteur car cette automobile a été conçue pour offrir une onctuosité maximale aux conducteur et occupants.

Enfin, il ne faut pas penser que cette mécanique date d'un autre âge, car elle bénéficie de toutes les dernières innovations comme l'injection directe et un double arbre à cames et calage variable des soupapes (double VANOS BMW).

Sur le plan de la consommation, le constructeur annonce 13.9 l/100km en cycle

mixte mais ce n'est pas vraiment important... et, oui, j'ai consommé un peu plus, autour de 15 l/100km.



Au volant

Je vous passe les lapalissades comme les réglages disponibles, le confort ressenti ou l'impression de luxe environnant. J'aimerais plutôt me focaliser sur des détails, des éléments sur lequel des ingénieurs ont planché pour encore une fois offrir une expérience extraordinaire au conducteur mais également aux passagers.

Pour commencer, au moment où je prends place, je presse un bouton sur le tableau de bord pour gentiment fermer ma portière et laisse le système d'assistance verrouiller la porte (ce système ne fonctionne pas si le véhicule est perpendiculaire à une pente un peu prononcée). Puis, pendant que j'appuie sur la pédale de frein, je presse le bouton de démarrage et j'entends à peine les 12 cylindres s'ébrouer.

Il y a bien un écran qui se déploie sur le tableau de bord derrière cette vitre transparente « invisible » et un set de boutons avec une roue de sélection qui ressort de l'accoudoir... mais tous ces éléments peuvent également rester cachés.

Grâce au levier de vitesses connecté à la colonne de direction, je passe en mode Drive, délaisse le pied du frein et, dans une douceur infinie, les 2.5 tonnes commencent à glisser sur la route. Les premiers kilomètres me permettent surtout de me familiariser avec le gabarit de la voiture et ce n'est pas évident, car

du point de vue du conducteur, toutes les lignes sont fuyantes et disparaissent au bout de cet interminable capot. Au fur et à mesure de cette première balade, je me glisse sur l'autoroute et passe de 60 km/h à 120 km/h dans une poussée constante et dans un silence « retentissant ». En effet, les passages de la boîte sont à peine perceptibles et le moteur se montre très discret en l'absence de compte-tours. Pour les passionnés, il reste un cadran affichant une sorte de jauge de puissance disponible : de 100% à 0%.

Je suis littéralement « abasourdi » par le silence puisqu'à 120 km/h, je peux chuchoter dans la voiture et mon voisin m'entend, quel que soit le revêtement. Le travail réalisé sur ce point est tout simplement remarquable car si le constructeur sur cette nouvelle génération a gagné 130 kg sur le châssis, il a ajouté 130 kg d'isolation. Idem pour les roues. Le fabricant Continental propose une gomme spécifique équipée d'une isolation phonique pour déduire encore de 9 dB le bruit de roulement.

Difficile de mettre en défaut le véhicule pour ce qu'il est : un palace flottant sur les routes. Toutefois, si je devais exprimer un bémol, il se situerait au niveau de la perception de la conduite. Tout est tellement filtré, absorbé, purgé, gommé, etc. que derrière le volant, c'est difficile de percevoir les limites de la voiture. Idem pour les vastes sièges qui montrent leur limite de maintien si le virage est abordé sèchement. Ceci dit, qui voudrait aborder une conduite sportive à bord de ce paquebot des routes ? Pas moi ! A l'exception de quelques démarrages ou insertions dans le trafic, tout ou presque se fait avec suavité.





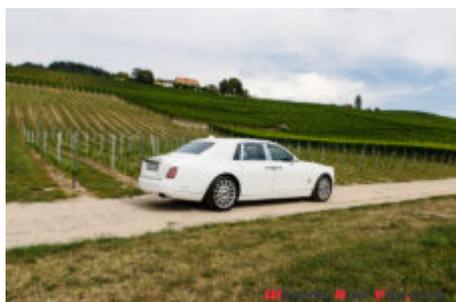
Verdict

Le seul moment de stress avec cette voiture se produit quand je me retrouve dans un parking souterrain, car avec ces dimensions, tous les murs ou piliers semblent vouloir embrasser la voiture ! Je sais, j'avais dit pas de parking, mais là, je n'ai pas vraiment le choix ! Ceci dit, le système basé sur quatre caméras permet de projeter sur l'écran principal une vue panoramique à 360 degrés et ça me sauve littéralement la mise !

Quoi dire d'autre à part que, oui, l'automobile de luxe propose encore des objets hors normes ? Et quand je vois les éditions spéciales ou numérotées ou que sais-je pour des véhicules ultra-sportifs à plusieurs millions, je me dis que payer un demi-million pour voyager dans un confort et un luxe indéniables, ce n'est pas si délirant en réalité. A chacun sa mobilité.

Je ne m'appesantis pas non plus sur tous les gadgets électroniques, car tout ce que BMW offre se retrouve dans cette voiture : vision nocturne, magic carpet ride (amortissement proactif lié à la route), éclairage piloté au laser jusqu'à 600 mètres, projection tête haute, régulateur de vitesse couplé à l'avertisseur de collision, etc. Rouler en Rolls, c'est donc certainement rouler avec l'héritage d'une marque prestigieuse, mais avec tous les raffinements actuels d'un point de vue d'assistance ou de sécurité. Et je ne parle même pas du programme Bespoke, le département « custom » de la maison qui a pour ambition de réaliser tous vos désirs ou délires pour peu que vous ayez le portemonnaie suffisamment garni.

Bien sûr, un chauffeur serait le bienvenu et si l'allée du château ou de la demeure est étroite, il faudra faire attention, mais que diable, si vous avez les moyens et le caractère pour vous afficher avec une Phantom, ce n'est pas ça qui vous arrêtera.



Prix et options - Rolls-Royce Phantom MkVIII SWB

Prix de base : CHF 505'500.-

Long Coachline Single - Navy : CHF 1'600.-

22" Part polished Forged Alloy wheels : CHF 8'800.-

Body coloured wheel centres : CHF 1'100.-

Chromed visible exhaust : CHF 3'900.-

Bespoke Interior charge : CHF 5'300.-

Elevating footrests : CHF 5'400.-

Front ventilated seats : CHF 2'800.-

Rear ventilated seats : CHF 1'700.-

Central Cool Chamber : CHF 2'900.-

Immersive seating with occasional third seat : CHF 12'200.-

Embossed SoE to doors : CHF 1'800.-

Seat piping : CHF 3'700.-

RR Monogram to all headrests : CHF 1'300.-

Starlight Headliner : CHF 10'400.-

The CC Gallery - Cascade steel : CHF 12'900.-

Bespoke CC clock : CHF 4'800.-

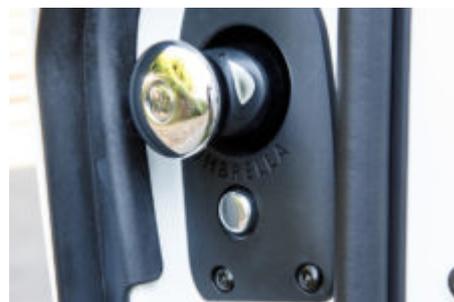
Coloured Steering wheel : CHF 1'600.-

Rolls-Royce Bespoke Audio : CHF 9'600.-

Rear Compartment curtains : CHF 6'900.-

Prix TOTAL : CHF 604'200.-





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

Nos remerciements à Rolls-Royce Motor Cars Geneva (Pegasus Automotive Group) pour le prêt de cette Rolls-Royce Phantom MkVIII SWB ainsi que pour leur soutien logistique, mais aussi à PR & co pour leur collaboration.





A lire aussi

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

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

