
Vorstellung Rolls-Royce Cullinan: Abgekoppelt von der profanen Umwelt

Von Axel F. Busse

Rolls-Royce-Fahrer teilten in der Vergangenheit ein hartes Schicksal: Für ihre hoch geschätzten Preziosen von Typ Ghost, Wraith oder Dawn gibt es keine Anhängerkupplung. Sie waren gezwungen, ihre Boots- oder Pferdeanhänger von einem Range Rover oder Bentley Bentayga ziehen zu lassen. Doch Rettung ist nah: Bald beginnen die Auslieferungen des Rolls Royce Cullinan, mit dem sie ihre weitläufigen Besitztümer sogar jenseits von Feld-, Wald- und Schotterwegen bereisen können.

Überall hin und das vollkommen anstrengungslos („Effortless, everywhere“) lautet das Versprechen des britischen Luxusherstellers, womit der selbsternannte Dachfirst des automobilen Oberhauses dort angekommen ist, wo mittlerweile drangvolle Enge herrscht: im SUV-Segment. Erstmals in der 112-jährigen Geschichte des Unternehmens hat Rolls Royce ein Fahrzeug mit Allradantrieb und Heckklappe im Programm und vieles spricht dafür, dass es das erfolgreichste Modell in der Firmenhistorie werden wird.

Erfolg bemisst sich in der Automobil-Industrie – da verhält es sich mit High-End-Schlitten nicht anders als mit Kleinwagen – in Stückzahlen. Und wenn es stimmt, was man unter der Hand aus Rolls-Royce-Kreisen hört, dann liegen bereits rund 1000 Bestellungen für den Cullinan vor. Damit ist eines sicher: Einen Seltenheitswert wie der Diamant, von dem er sich den Namen lieh, wird er nicht haben. Und das trotz des stolzen Basispreises von 265 000 Euro – zuzüglich landesüblicher Mehrwertsteuer, versteht sich.

Und ebenso wie bei den Kleinwagen, wo es inzwischen allerlei knuffige 4x4-Rabauken gibt, die mit rustikaler Beplankung und höher gelegtem Fahrwerk die Offroad-Karte spielen, hat die SUV-Euphorie von den Luxusherstellern Besitz ergriffen. Der Range Rover aus den Siebzigern gilt als Begründer dieser Gattung von höher gelegten Gelände-Kombis, seine Nachkommen haben in der Spitzenausstattung die 200 000-Euro-Marke längst geknackt. Bentley, Jahrzehnte lang mit Rolls-Royce zwangsverheiratet, fiel es leicht, nachzuziehen. Der VW-Konzern hatte mit dem Porsche Cayenne und dem Audi Q7 die notwendigen Versatzstücke am Lager, so dass er 2012 auf dem Genfer Salon eine SUV-Studie zeigen konnte. Freilich hat das Serienmodell damit nicht mehr viel gemein.

Sich von diesen entfernten Verwandten abzusetzen, musste Ziel der Cullinan-Entwicklung sein. Mehr Luxus, mehr Leistung und mehr Leidenschaft zur Entwicklung ultimativen Komforts lautete die Zielvorgabe. Nur mehr Tempo gibt es nicht. Da ist Rolls-Royce strenger Hüter einer selbst auferlegten Beschränkung. Mehr als 250 km/h muss (und kann) niemand mit einem Rolls-Royce fahren, da ist die elektronische Bremse vor. Bei den meisten anderen Daten übertrifft der Cullinan vergleichbare Modelle souverän. Kurzer Auszug aus dem Datenblatt: Mehr als 5,30 Meter lang, Radstand – ein wichtiger Index für den Platz im Fond – fast 3,30 Meter, natürlich zwölf Zylinder, und die mit dem traditionellen britischen Hubraummaß von 6 $\frac{3}{4}$ Liter. 571 PS, 850 Newtonmeter Drehmoment und zuverlässig kein Ärger mit eventuell verschummelten Dieseln.

Bei Rolls-Royce ist man es leid, ihre Fahrzeuge immer wieder vor Schlössern und Herrnsitzen abgebildet zu sehen, weshalb bei der PR-Inszenierung für den Cullinan Action-Fotos in felsiger Umgebung und Staubfahnen hinter der Heckklappe die Oberhand haben. Die Kunden seien längst nicht mehr nur gekrönte Häupter und Adels-Leute (wobei Blut- und Geldadel gleichermaßen willkommen waren). Selbstfahrer, die ohne Chauffeur

das herrschaftliche Reisen nach Art des fliegenden Teppichs genießen, seien viel häufiger anzutreffen als früher. Und sie sind jünger als ehemals, wissen die Marketing-Strategen der BMW-Tochter.

Unter dem Aspekt des Selbstfahrens kam auch dieser erste Ausritt mit dem britisch-bayerischen Allrad-Vollblüter zustande. Wobei die Verlockung, sich in einem der weißen Leder-Fauteuils im Fond zu räkeln, beträchtlich ist. Die entgegen der Fahrtrichtung öffnenden Wagenschläge spreizen sich fast im 90-Grad-Winkel ab. In der Viersitz-Konfiguration trennt ein gekühltes Barfach die Sessel voneinander, und eine Extrascheibe hinter den Kopfstützen die Passagiere vom Gepäckraum. Das ist einzigartig im Segment. Über klimatisierte Massagesitze wird im automobilen Hochadel ebenso wenig ein Wort verloren wie über Teppiche, in deren Hochflor-Lammfell man seine Zehen vergraben könnte. Die Stille rundum verleitet zu der Frage in Richtung Lenkrad: „Stehst Du noch oder fährst Du schon?“

Gäbe es das Wort Volant nicht schon, für das Steuerrad eines Rolls Royce müsste es erfunden werden. Die antiquiert erscheinende Größe und die altbackene Optik sind Teil der Geschichte von Tradition und Moderne, die Rolls Royce erzählt. Denn natürlich sind alle üblichen Bedienelemente eines zeitgemäßen Multifunktionslenkrades hier enthalten. Traditionsbeflissen auch die Cockpitgestaltung, obgleich es weder an einem Touchscreen (ebenfalls eine Rolls-Royce-Premiere), noch an 3D-Navi mit Gebäudesimulation fehlt. Konservativ ist die Gestaltung, komponiert aus edelstem Holz und Leder. Mehr als 70 elektrische Stellmotoren bewegen Polster, Lehnen, Kopfstützen, Türen, Heckklappe und vieles mehr. Die monumentalen Platzverhältnisse im Innenraum stehen in hartem Kontrast zu den zart und zerbrechlich anmutenden Lenkstockhebeln, von denen einer für die Bedienung des Getriebes zuständig ist.

Seidenweich schnurrt der mächtige Motor, wobei zwischen Gasfußbewegung und Vortrieb ein Wimpernschlag Zeit vergeht. Die beiden Turbolader brauchen schließlich etwas Abgas zur Verdichtung der Verbrennungsluft. Eine sportliche Attitüde ist dem Luxusliner so fremd wie den Besitzern die Kraftstoffpreise, weshalb man sich den Wert von 5,2 Sekunden von Null auf 100 km/h nicht zu merken braucht. Gleichsam entkoppelt vom profanen Geschehen der Umgebung strebt man der nächsten Kurve zu. Geht man sie schnell genug an, kann man die Seitenneigung der wuchtigen Karosse spüren. 2660 kg nennt Rolls-Royce als Gewicht, der Testwagen wog noch 160 Kilo mehr. Diverse Kameras und Allradlenkung erleichtern das Manövrieren der Wuchtbrumme. 15 Liter je 100 Kilometer gibt der Hersteller als Normwert an, unsere Stadt-, Land-, Wiesenausfahrt beendet der Cullinan mit 16,2 Litern.

Trotz dieses Wertes ist ein Cullinan mit null Litern Verbrauch keine Utopie. Rolls-Royce-Chef Torsten Müller Ötvös hatte schon vergangenes Jahr erklärt, „dass die künftige Stoßrichtung der Marke klar in Richtung eines elektrischen Antriebs geht und es keine Zwischenschritte wie Hybridantrieb braucht.“ Es ist nur minimale Fantasie nötig, um hinter dieser Aussage die Schützenhilfe der BMW-Mutter zu erkennen. In München läuft der Countdown für den X7, der nicht nur mit einem E-Antrieb erwartet werden darf, sondern auch zu deutlich günstigeren Konditionen. (amp/afb)

Daten Rolls-Royce Cullinan

Länge x Breite x Höhe (m): 5,34 x 2,16 x 1,84

Radstand (m): 3,30

Motoren: V12-Turbobenziner, Direkteinspritzung, 6750 ccm

Leistung: 420 kW / 571 PS

Max. Drehmoment: 850 Nm bei 1600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 15 Liter
CO2-Emissionen: 341 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 2660 kg / k. A.
Kofferraumvolumen: 600 Liter
Wendekreis: 13,2 m
Preis: 315 350 Euro

Bilder zum Artikel



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse
