

La vie de château pour tous

Rolls-Royce. Une foule d'images envahit notre inconscient : le cuir Connolly qui craque, la ronce de noyer du tableau de bord, *Spirit of Ecstasy* fendant l'air... Une débauche de luxe, un mythe universel. Réservées hier à une certaine élite, on en trouve aujourd'hui pour moins de 10 000 €. Rêve accessible ou gouffre sans fin ? Enquête.



Par Hugo BALDY

Rolls-Royce, fondé en 1904 à Manchester, déménage en 1906 à Derby puis en 1946 à Crewe. C'est là que, dans les années 50, la Silver Shadow est mise à l'étude. Dix ans de gestation seront nécessaires pour que la première monocoque de la marque voit le jour. C'est une petite révolution pour la firme très conservatrice et attachée à des modes de construction archaïques.

Entre 1965 et 1980, ce sont 31 175 exemplaires de Silver Shadow qui sortiront des chaînes de montage, toutes versions confondues. Jusqu'en 1969, elle est motorisée par un V8 de 6,2 l délivrant 172 ch, puis, à partir de 1970, la cylindrée augmente à 6,75 l et la puissance flirte avec les 190 ch. La boîte est automatique, d'abord à 4 rapports avec la General Motors Hydramatic, puis à 3 vitesses à partir de 1968, avec la Hydramatic Turbo. L'auto pèse 2,1 t et consomme... entre 25 et 35 litres d'essence aux 100 km ! Son empattement de 5 169 mm en fait un vrai paquebot sur la route, et pourtant, ses dimensions sont ridicules par rapport aux standards de la marque.

Le changement, c'est maintenant

Lorsque la Silver Shadow est commercialisée en 1965, elle fait l'effet d'une bombe : première "Rolls" monocoque, première "Rolls" abandonnant la séparation chauffeur, et donc

ANECDOTES AUTOUR D'UN MYTHE

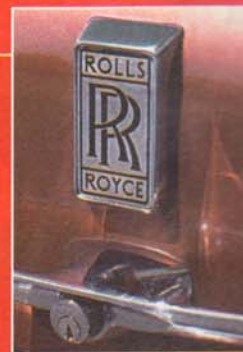
- La marque est née en 1904, de l'association de Charles Stuart Rolls, ingénieur aristocrate et importateur de voitures européennes, et de Frederick Henry Royce, mécanicien autodidacte. Royce fabrique des voitures que Rolls se charge de commercialiser. La marque s'appelle alors Royce-Rolls ! Mais rapidement, "Rolls" passe dans le langage commun, et l'on s'empresse alors de changer la marque en Rolls-Royce.

- À l'origine, le sigle Rolls-Royce est composé de deux lettres R entrecroisées, rouges sur fond argenté. Hasard de l'Histoire, les lettres deviennent noires en 1910, année où Rolls se tue dans un accident d'avion.

- La célèbre mascotte de radiateur s'appelle *Spirit of Ecstasy*. Aux États-Unis, elle prend le nom de *Flying Lady*. Elle a été créée en 1911 par le

sculpteur anglais Charles Sykes (auteur du trophée de la Gordon Bennett) sur une initiative de Lord Montagu of Beaulieu. D'ailleurs, Sykes a pris comme modèle Eleanor Thornton, danseuse américaine devenue assistante (et maîtresse) de Lord Montagu. Une version plus noble de l'histoire veut que Sykes se soit inspiré de la statue grecque "la Victoire de Samothrace".

- Pour devenir chauffeur Rolls-Royce, vous pouvez postuler à la Rolls-Royce Chauffeur's School de Crewe. Depuis 1922, elle forme les chauffeurs des grands de ce monde, non seulement à la conduite, mais aussi au nettoyage des vitres avec les pages roses du Financial Times imbibées d'alcool à brûler, à la mécanique et au savoir-vivre ! Il vous en coûtera environ 3 000 € pour une formation de quelques semaines.



- Rolls-Royce est coutumier de ne pas livrer de données chiffrées quant à ses moteurs, et préfère parler de "puissance suffisante" !

- La Silver Shadow, suivant la Silver Cloud, aurait dû s'appeler Silver Mist. Mais on a préféré trouver un synonyme pour "brouillard", car dans la langue de Goethe, Mist signifie, saleté, ordure... *so shocking* !

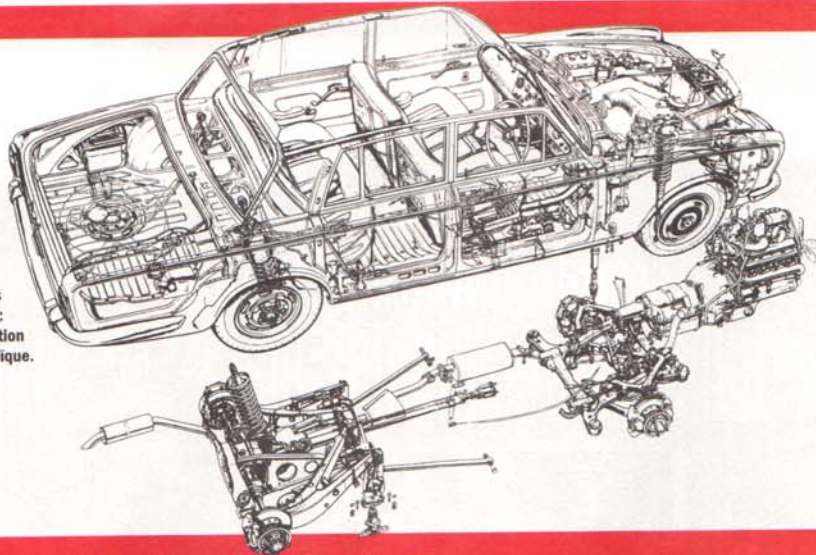
destinée à être conduite par son propriétaire, et surtout première "Rolls" à moins de 100 000 FF (6 557 £). L'abandon du châssis signe la fin de l'intervention de carrossiers indépendants. D'ailleurs, Park Ward et Mulliner, coutumiers de la marque sont rachetés par Rolls-Royce et travaillent désormais de pair sur des séries exclu-

sives, comme les coupés et cabriolets, tant de la Silver Shadow que de la Bentley T. Mais ce n'est pas la seule (r)évolution technique. Les ponts rigides font place à quatre roues indépendantes, la suspension devient hydraulique sous licence Citroën, la direction est assistée, et le freinage, à disques Girling, est confié à un triple

circuit ! Le premier gère un des deux étriers des roues avant, et ceux de l'arrière. Le deuxième agit sur le deuxième étrier avant alors que le troisième, prévu en cas de défaillance des circuits haute pression, agit sur les étriers arrière, dotés à cet effet de quatre cylindres récepteurs dont deux "de secours". Difficile de faire plus

"Une "Rolls" à 10 000 € ? Je l'achète ou pas ?", semble se demander cet amateur. Démystifions la légende : focus sur la Silver Shadow, ou comment rouler en "Rolls" pour moins de 10 000 € !

Les dessous d'un mythe : une conception assez archaïque.



Bentley T : l'autre "Rolls"

En 1931, c'est la crise – déjà – et la grande dépression permet à Rolls-Royce d'absorber la firme Bentley. Depuis lors, les deux marques sont très proches et le symbole pourrait en être la Bentley T. En effet, au moment même où "Rolls" lance sa Silver Shadow, Bentley dévoile au salon de Paris, le 5 octobre 1965 son modèle T. Il s'agit en fait d'une Silver Shadow rebadgée Bentley ! 2 420 Bentley T1 et T2, toutes versions confondues, seront produites. La berline d'usine T Series Standard Saloon (1966 - 1976), dite "T1", cote de 9 000 à 20 000 € alors que sa petite sœur, la T2 (1977 - 1980), cote de 9 500 à 24 000 €.



compliqué ! Autoproclamée "Best cars in the world", les automobiles Rolls-Royce incarnent depuis longtemps le symbole de la perfection, de la noblesse et de la réussite sociale. Pourtant, les ingénieurs de la marque ont du mal à évoluer et restent très attachés à des solutions techniques archaïques. Et comme toute mécanique qui se respecte, un entretien "à peu près", effectué en dehors du réseau constructeur, ne garantit en rien la robustesse vantée par la marque.

Le vilain petit canard

La Silver Shadow souffre d'une image qui n'est pas la sienne. Construite en grande série (tout est relatif), avec des solutions techniques innovantes (a posteriori pas forcément les bonnes, mais c'est à comparer avec l'immobilisme affiché jusqu'alors), elle fait aujourd'hui figure de mal-aimée de la gamme. Trop populaire pour les *enthusiasts* intégristes et trop compliquée pour l'amateur néophyte. Pourtant, il convient de la réhabiliter. Bien sûr, elle ne soutient pas la comparaison avec sa rivale de toujours, la Mercedes 600, qui affiche des performances bien supérieures malgré un prix de vente moindre. Mais allez donc trouver aujourd'hui un exemplaire de 600 pour moins de 10 000 €. Et question ambiance, vous repasserez ! L'intérieur austère de la limousine allemande est loin d'avoir le charme cosy et désuet de la "Rolls"... Alors bien sûr, tous vos amis vous arrêteront en plein vol lorsque vous leur soumettrez l'idée d'acheter une Shadow, LA "Rolls" à moins de 10 000 €. Mais, n'est-il pas urgent d'oser la démarche avant que la cote ne décolle ? D'ailleurs, chose amusante, les deux présidents de clubs que nous avons contacté (lire ci-contre) ont tous les deux plusieurs Silver Shadow dans leur garage ! 10 000 €, un grain de folie, de l'huile de coude, trois mots d'anglais. Bref, une auto à (re)découvrir. ■

Antoine Daboval, Président du Continental Silver Club

«Pas plus onéreux qu'une autre voiture»



Antoine Daboval a créé le Continental Silver Club en 2004 avec une bande de copains férus de "Rolls" et de Bentley. Jamais avare de conseils, il nous explique que «ce n'est qu'une question de moyens. Mais je ne parle pas d'argent ! Je veux simplement dire qu'avec de la volonté et en acceptant l'aide et les conseils avertis du club, n'importe qui peut rouler en "Rolls". Certes, les plaquettes de freins sont plus chères... mais elles durent plus longtemps. Parfois j'entends parler de factures de 5 000 € pour refaire les freins. Mais je peux vous assurer qu'en allant chercher les pièces à la source, c'est-à-dire en

Angleterre, et en faisant soi-même le travail ou en le faisant faire par le garagiste toutes marques du coin, on s'en sort pour moins de 1 000 €...»
«Plus de la moitié de nos membres roulent en Silver Shadow et lors de nos sorties, nous prenons des hôtels à moins de 80 € la nuit. Vous voyez, nos autos et nos sorties sont abordables !»

CONTINENTAL SILVER CLUB,
C/o Antoine Daboval,
31 rue des Abrots, Hameau de Crevecoeur,
60570 Laboissière-en-Thelle,
tél. 06 10 21 49 07

Alain Le Moulec, président du French Rolls-Royce Drivers' Club

«Très agréable... quand tout fonctionne !»

Même son de cloche au French Rolls-Royce Drivers' Club avec Alain Le Moulec : «Une Rolls-Royce à moins de 10 000 €, c'est tout à fait possible. Il suffit juste de savoir bricoler un peu. En effet, comme l'a très bien dit mon ami Antoine Daboval, les freins peuvent vite coûter très cher ! D'intermédiaires en intermédiaires, le prix des pièces augmente et le coût de la main d'œuvre chez un garagiste est assez élevé, on le sait. Pour ma part, je me sers chez Sauzeau Automobiles ou directement en Angleterre. Mais dans ce cas là, il faut maîtriser la langue

de Shakespeare. En dernier recours, si je ne trouve pas la pièce, je la fabrique. Sur la soixantaine d'autos que compte le club, presque la moitié sont des Silver Shadow. Leurs points faibles ? L'électricité, comme toute anglaise qui se respecte, et l'hydraulique, tant au niveau de la suspension Citroën que du circuit de freinage. Les tuyaux et les joints résistent mal au temps.»

FRENCH ROLLS-ROYCE DRIVERS' CLUB, C/o Alain Le Moulec,
4, rue du Languedoc,
91220 Brétigny-sur-Orge,
tél. 06 07 76 91 56



La cote LVA des modèles les moins chers



► Silver Shadow berline (conduite à droite) 1966-1976 de 4 200 à 11 500 €

► Silver Shadow berline (conduite à gauche) 1966-1976 de 5 600 à 17 500 €

► Silver Shadow II berline 1977-1980 de 6 500 à 17 000 €

► Silver Shadow coupé Mulliner-Park Ward 1967-1970 de 8 500 à 27 500 €

► Corniche coupé 1971-1976 de 8 500 à 27 000 €

► Corniche Coupé 1977-1987 de 9 500 à 27 000 €