

---

## Vorstellung Rolls-Royce Cullinan: Diamant für die Schlammpartie

Von Axel F. Busse

Dass sich Rolls-Royce als Diamant unter den nicht eben seltenen Edelsteinen der Autobranche versteht, ist kein Geheimnis. So schien es nur eine Frage der Zeit, bis eine der rollenden Preziosen eine entsprechende Bezeichnung tragen würde. Und, was Wunder, der Name des neuesten Produkts steht für einen Superlativ. Es ist der des größten Rohdiamanten, der jemals gefunden wurde: Cullinan heißt die gewichtige Luxuskarosse, ursprünglich ist es der Name einer Kleinstadt in Südafrika und des Eigentümers jener Mine, wo man den sagemuwobenen Stein nur neun Meter unter der Erdoberfläche ausgrub.

Phantome, Geister, Gespenster und andere mystische Erscheinungen hatten in den vergangenen Jahrzehnten die Namensgebungen bei Rolls-Royce bestimmt, nun schien wohl deren schattenhaftes und flüchtiges Wesen nicht recht zu der wuchtigen Erscheinung des Neulings zu passen. Stolze 3106,75 Karat wog der Edelstein vor seiner Spaltung, ein Wert, von dem in Kilogramm gerechnet und mit Insassen an Bord der Cullinan mit dem Doppel-R nicht mehr weit entfernt sein dürfte. Nicht nur beim Gewicht, sondern auch bei den Abmessungen setzt der neue Rolls-Royce Maßstäbe. Mit 5,34 Metern Länge und 2,14 Metern Breite verweist er selbst die Stretch-Version eines anderen SUV-Giganten auf den zweiten Platz: Den Range Rover „Extended Wheel Base“ übertrifft er um 14 bzw. sieben Zentimeter. Bei einer wichtigen Kenngröße für die Beinfreiheit im Fond, dem Radstand, liegt der Diamant aus Goodwood erst recht vorne. Erstaunliche 17 Zentimeter mehr Platz zwischen den Achsen als der englische Konkurrent hat er anzubieten. Für den Bentley Bentayga bleibt da nur ein enttäuschender dritter Platz.

Infantiles Ranglisten-Posing per Maßband ist für Rolls-Royce-Offizielle allerdings undenkbar. Ihre Motivation, das erste Allrad-Automobil der Marke in 114 Jahren zu entwickeln, sei allein von den Kundenwünschen inspiriert. „Sie haben darauf gewartet“, sagt CEO Torsten Müller-Ötvös, „dass Rolls-Royce ein Automobil herstellt, das kompromisslosen Luxus bietet, wohin auch immer sich sein Besitzer damit wagt“. Folgerichtig wurde die mühelose („effortless“) Fortbewegung, die seit Generation als Markenethos gilt, um die geografische Komponente erweitert: „Effortless, everywhere“.

Damit das in der Praxis tatsächlich auch so funktioniert, muss natürlich für den 4x4-Antrieb ein kräftiger Motor her. Den hat Rolls-Royce im Regal. Es ist der 6,75-Liter-Zwölfzylinder, der dank Biturbo-Aufladung 571 PS (420 kW) bereitstellt. Die werden vor allem dann gebraucht, wenn sich der Trumm der abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h nähert. Durchzugskraft ist nicht minder wichtig, denn Rolls-Royce konnte es den Eigentümern ihrer Fahrzeuge unmöglich noch länger zumuten, ihre Boots- oder Pferdeanhänger von anderen Fabrikaten ziehen zu lassen. 850 Newtonmeter Drehmoment stehen zu Buche, verfügbar ab 1600 Umdrehungen.

Außer dem neu entwickelten Allradantrieb findet sich im Cullinan auch eine neu entwickelte Allradlenkung. Beides dient dem Ziel, den Insassen in einer Umgebung von ultimativem Luxus uneingeschränkter Zugang in unerschlossene Offroad-Bereiche zu gewährleisten. Der Sonderstatus der Neuschöpfung ist nicht zuletzt daran zu erkennen, dass Rolls Royce zur Beschreibung der Produkteigenschaften ungewöhnliches Vokabular anwendet. Von „Vielseitigkeit“ ist die Rede, von „Familientauglichkeit“ und von „Fahrspaß“. Dem Anspruch, jedweder Herausforderung im Gelände gewachsen zu sein, trägt das

---

Fahrzeug dadurch Rechnung, dass die Luftfederung nach Betätigen des Startknopfes die Karosserie um 40 Millimeter anhebt.

Mit dem Erscheinen der aktuellen Phantom-Generation hat Rolls Royce die „Architektur des Luxus“ ausgerufen. Der ist auch der Cullinan verpflichtet, obwohl ein Detail der Spitzen-Limousine vorbehalten bleibt: „The Gallery“, die individuell gestaltbare Fläche vor dem Beifahrersitz, findet sich beim SUV nicht. Das Cockpit folgt eher herkömmlichen Gestaltungsprinzipien, außer den großen Bildschirmen deutet noch der Dreh-Drücksteller auf der Mittelkonsole die Verwandtschaft zu BMW-Limousinen an.

Es gibt wenig, was bei Rolls-Royce so wichtig ist wie Wahrung der Tradition. Deshalb müssen die mächtige Motorhaube zwischen den Kotflügeln spitz zulaufen, die polierten Lamellen des Grills aufrecht im Wind stehen und die hinteren Türen gegenläufig zur Fahrriichtung öffnen. Diese unverhandelbaren Merkmale authentisch mit echten Innovationen zu verknüpfen, ist die Herausforderung, der sich die Ingenieure stellen müssen. Zum Beispiel dann, wenn sie eine bewegliche Aussichtsplattform im Heck installieren wollen. Wie eine faltbare Campinggarnitur sind dort zwei Sessel und ein Tischchen untergebracht, wo man ein Glas Champagner zu sich nehmen kann, während man im Freien die Abendsonne genießt.

Damit die Ruhe und Abgeschlossenheit, die von jeher das Fahrerlebnis in einem Rolls-Royce kennzeichnen, nicht hinter die der Limousinen zurückfällt, haben die Ingenieure einen Trick angewendet. Die Trennung von Passagier- und Gepäckabteil nach dem Muster klassischer „3-Box“-Pkw soll das „Schweben auf dem Zauberteppich“, das der Hersteller für eine Schöpfungen reklamiert, sicherstellen. Dass handelsübliche Sicherheits-, Assistenz- und Kommunikationssysteme an Bord sind, versteht sich von selbst.

Verbrauchswerte sind vermutlich die letzte Sorge, die einen potenziellen Käufer vor dem Erwerb eines Rolls-Royce bewegt. Die 15 Liter je 100 Kilometer im Mittel sind, wie der Hersteller jetzt die Öffentlichkeit wissen lässt, bereits auf der Basis des neuen internationalen WLTP-Standards gemessen. Unzweifelhaft ist der 310 Kilogramm schwere Motor ein High-Tech-Produkt, aber gleichzeitig recht genügsam. Er gibt sich auch mit Sprit zufrieden, der weniger als die in Europa gängigen 95 Oktan aufweist. Das „everywhere“ gilt schließlich weltweit, und nicht überall wird Sprit mit der gleichen Klopffestigkeit verkauft.

Der grandiose Diamant kam 1907 in den Besitz des britischen Königshauses als Geburtstagsgeschenk der Kolonie Transvaal an König Edward VII. Ob ein Cullinan aus Goodwood der englischen Krone verehrt werden wird, bleibt abzuwarten. Immerhin ist die offizielle Staatslimousine derzeit ein Bentley. (ampnet/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: k.A  
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 (Schätzung): ca. 350 000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

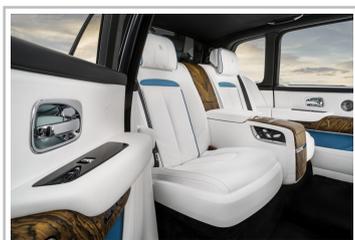
---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---



Rolls-Royce Cullinan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce

---