

Essai - Ferrari Roma : Une GT à découvrir là où on ne l'attendait pas

Il y a quelques années, quand la marque au cheval cabré a annoncé 15 nouveaux modèles entre 2018 et 2022, ça m'a laissé perplexe. Depuis, les nouveautés se sont succédées à une cadence soutenue et la Roma présentée en 2020 fait partie du lot. Sous un design original et avec d'excellentes performances, Ferrari élargit son offre et j'avais hâte de réaliser cet essai !



- V8, biturbo, essence, 3'855 cm³
- 620 ch de 5'750 à 7'500 t/min
- 760 Nm de 3'000 à 5'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi. : 320 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.4 sec.
- Poids : 1'472 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'656 x 1'974 x 1'301
- Conso. mesurée : 11.2 l/100 km
- CO₂ : 255 g/km (G)
- dès CHF 231'000.-

Pour commencer, je dois vous faire part d'une anecdote : quelques semaines avant l'essai, j'ai passé un weekend chez des amis et on a un peu parlé voiture. Une amie me dit que son papa a commandé la Roma et qu'une fois reçue, il était déçu et il l'a revendue aussitôt. Ses griefs : pas confortable et une connotation trop « ostentatoire ». C'est donc avec une petite appréhension que je réceptionne la voiture à quelques centaines de mètres de chez moi.

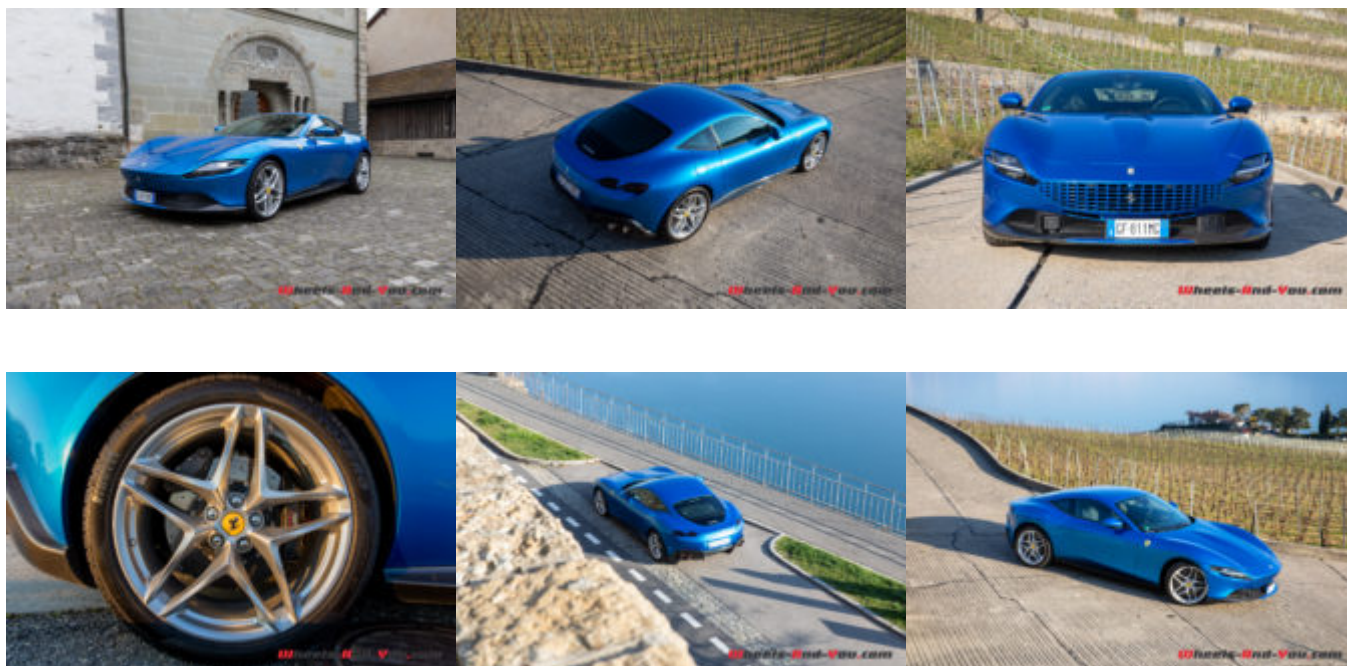


A l'extérieur

C'est certainement la partie la plus visible et pour beaucoup, cette Roma casse la ligne et le style de la marque sur ces dernières années. Tantôt agressives ou très typées, les voitures de Maranello exacerbèrent le côté puissant, sportif et agressif en transcendant l'ADN Ferrari. Or, pour la Roma, elle adopte des lignes extrêmement épurées, affinées et toute en rondeur avec une exception sur la partie arrière et des feux intégrés dans le hayon (fini les mythiques feux arrière ronds).

Personnellement, la ligne me plaît beaucoup et ça me rappelle ces Ferrari des années 50 ou 60 avec un capot sans prise d'air comme la 250 Europa GT. Avec ce style un peu plus « discret », la marque souhaite résolument élargir la clientèle en répondant positivement à des prospects qui ne sont pas à la recherche d'une voiture trop ostentatoire ou tapageuse.

Sans aucun doute, le cheval cabré est là et, avec la couleur de notre voiture d'essai, difficile de passer inaperçu. Cette Ferrari Roma reste certainement une version aseptisée sur le plan esthétique mais les lignes sont réussies et projettent une certaine douceur et raffinement alors que sous le capot se cache une horde de 620 ch.



A l'intérieur

Idem à l'intérieur, les vidéos ou photos aperçues laissent apparaître un contenu différent des autres Ferrari. Peu de boutons à l'exception de ceux sur le volant mais beaucoup d'écrans : un grand derrière le volant, un sur la console centrale et enfin, un du côté du passager.

Cet habitacle se veut beaucoup plus nuancé que dans les autres Ferrari, à commencer par le style général avec un environnement tout en courbes. Les espaces entre le conducteur et le passager sont délimités par une sorte de grand arceau horizontal. Chaque zone a son instrumentation et, au centre, la console centrale lisible et manipulable par les deux occupants si besoin.

A ma grande surprise, le siège est excellent et très confortable. Bien entendu, tout le corps est englobé et de multiples réglages sont disponibles mais malgré des heures de conduite, je suis à l'aise aussi bien dans un déplacement en toute décontraction que lorsque je décide de titiller la bête. Pour ce qui est des assises arrière, ce n'est pas la peine d'en parler car ils ne peuvent pas raisonnablement être utilisés par des adultes et d'ailleurs, la Roma est considérée une 2+ et pas une 2+2. A noter encore un coffre qui permettra d'emporter deux valises du type « cabine ».

Globalement, la qualité des matériaux (cuir, alcantara, etc.) est au rendez-vous et l'agencement parfaitement réalisé. Un seul bémol : la grille en plastique qui

permet de sélectionner les vitesses au centre de la console. Du plastique avec un aspect chromé que je trouve vraiment lamentable et pas d'autre option pour cette pièce pourtant visible et touchée fréquemment par le conducteur.



Sous le capot

Le moteur n'est pas nouveau et c'est une évolution du fameux F154 qui a gagné plus de 10 prix dans le monde, dont le prestigieux « International Engine of the Year » de 2016 à 2019. Il pourrait même gagner un prix du « design » au sens propre tellement ce moteur affiche une belle ligne quand le capot est ouvert.

Doté de 8 cylindres en V de 3'855 cm³, ils sont disposés à 90° et agrémentés d'un double turbo. Le moteur développe 620 ch entre 5'750 et 7'500 t/min et bénéficie d'un couple de 760 Nm entre 3'000 et 5'750 t/min. Pour rappel, c'est presque autant que la supercar Enzo sortie il y a seulement 20 ans. Au niveau de la boîte de vitesse, c'est un système à double embrayage à 8 rapports et c'est la même boîte qui équipe la SF90... une voiture presque trois fois plus onéreuse.

Sur le papier, toute cette débauche de technologies et de puissance augure un bon moment et il est temps de passer aux choses sérieuses.



Au volant

Première surprise, il n'y a pas un bouton start/stop à proprement parler. Le volant est doté sur la partie basse d'une zone digitale pour démarrer ou arrêter le moteur et ce n'est pas la seule zone de ce type. Au départ, ça me prend quelques minutes pour comprendre quelques éléments basiques comme régler les rétroviseurs ou passer le système de l'allemand au français.

Au moment de caresser cette zone, le volant s'abaisse et le moteur s'ébroue dans un râle rauque et bref. L'ensemble des écrans offre également une petite animation digne des meilleures consoles de jeux au démarrage. Bref, vous l'avez compris, le conducteur se retrouve au milieu d'une avalanche de lumières, d'animations et même de sons. Sympathique mais peut-être lassant à la longue.

Il est temps de prendre la route et de rentrer au bercail et bien entendu, ce qui surprend avec ces Ferrari modernes, c'est la douceur derrière le volant en mode « standard ». Bruit contenu, confort, changement de rapport à peine perceptible dès que le moteur atteint 1'500 t/min et une direction si légère qu'elle pourrait être pilotée avec un doigt. En fait, dans ces conditions, c'est une voiture pour Madame et Monsieur tout le monde et il faut attendre d'être sur une route dégagée et passer en mode manuel pour commencer à comprendre le pedigree de ce troupeau sous le capot.

En sélectionnant le mode manuel, c'est le conducteur qui dirige la musique et les montées en régime du moteur. Ce faisant, c'est aussi là que l'engin se montre diablement efficace et enivrant à plus d'un titre de par son élasticité et flexibilité. De 1'500 t/min à 7'500 t/min, la Roma plaque le conducteur contre le siège de manière crescendo et les diodes sur le volant indiquent à quel moment la maréchaussée vous retirera le permis. Les sonorités du moteur ne sont pas omniprésentes car l'isolation a été pensée pour passablement filtrer les vocalises.

Mais cette belle GT peut se transformer et évoluer dans un compartiment plus

sportif à l'aide du petit manettino en sélectionnant parmi les 5 modes le statut Sport ou Race. Au menu, une réactivité du moteur accrue et un tempérament plus joueur avec des suspensions raffermies et ce avec une parfaite répartition des masses (50/50). Cela dit, le train arrière se dérobe un peu sous le déluge de puissance et c'est comme si la voiture se battait pour garder toute la puissance au sol.

Bien entendu, avec un essai réalisé en avril et des températures fraîches, les pneus hivernaux ne peuvent pas réellement monter en température, mais ce n'est pas grave. L'ivresse est là et elle est sous la surveillance permanente du Side Slip Control v6. Le numéro de version n'est pas anecdotique car il a énormément évolué depuis 2013 et sa première version avec la célèbre 458 Speciale. En gros, le système est de plus en plus discret et laisse même croire au pilote qu'il a un talent certain pour gérer toute cette cavalerie.



Verdict

Il faut malheureusement rendre la belle et résumer cette expérience.

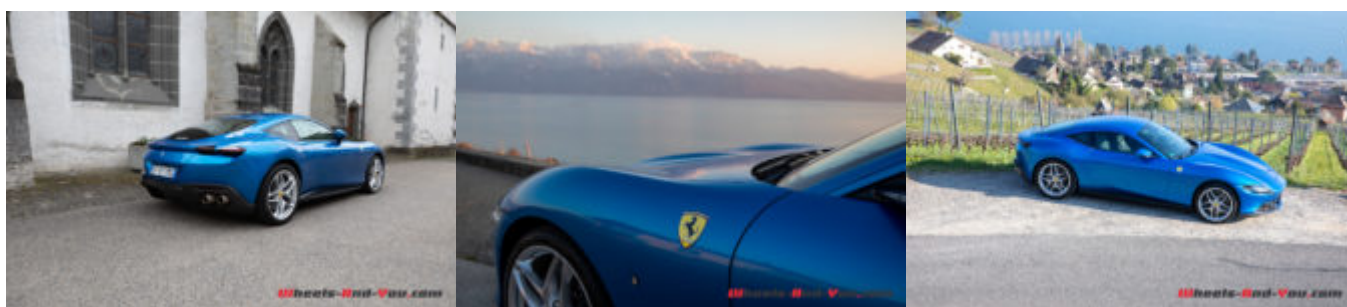
Sans aucun doute, la Ferrari Roma s'adresse à une nouvelle clientèle et elle est disponible avec un moteur thermique uniquement. Alors que la marque s'attend à vendre 60% de ses véhicules sous une forme hybride en 2022, cette Roma semble un peu anachronique mais elle préfigure l'élargissement de la gamme dans le but d'atteindre un public plus large et qui a d'autres intérêts que la performance ou la sportivité.

Et puis il y a aussi l'instrumentation à bord avec une pléthore d'écrans et je ne peux m'empêcher de penser au discours de Michael Leiters, CTO chez Ferrari, en 2017 à l'EPFL à l'occasion du lancement de la Portofino. A l'époque, la partie infotainment chez Ferrari était littéralement à la rue et il le reconnaissait en confessant que c'était un point où le constructeur devait s'améliorer et cette Roma apporte des nouveautés majeures sur ce plan. Par exemple, il est possible de modifier la disposition des informations à la volée et de modifier la couleur du compte-tours. Cependant, je ne suis pas totalement convaincu par l'interface digitale sur le volant pour accéder à une foule de menus et sous-menus. Ça demande probablement un peu plus de pratique mais ce n'est pas très intuitif et la partie digitale n'offre pas une expérience dénuée de défauts.

Toutefois, l'élargissement de la gamme est une stratégie payante car les ventes annuelles parlent d'elles-mêmes avec, de 2017 à 2021, une progression importante : 8'400, 9'200, 10'100, 9'100 et finalement, 11'100 véhicules. A l'exception de l'année 2020 (coronavirus), les ventes sont en hausse constantes et d'ici peu, un SUV doit être présenté ce qui ne manquera pas d'augmenter encore les volumes. Pour les plus fervents aficionados, ce futur modèle est une hérésie ou même un affront au feu Commendatore. C'est possible, mais chez Lamborghini, le Urus s'est vendu à 5'000 exemplaires en 2021 contre seulement 3'400 unités pour les Huracán et Aventador ; le SUV représente 60% des ventes.

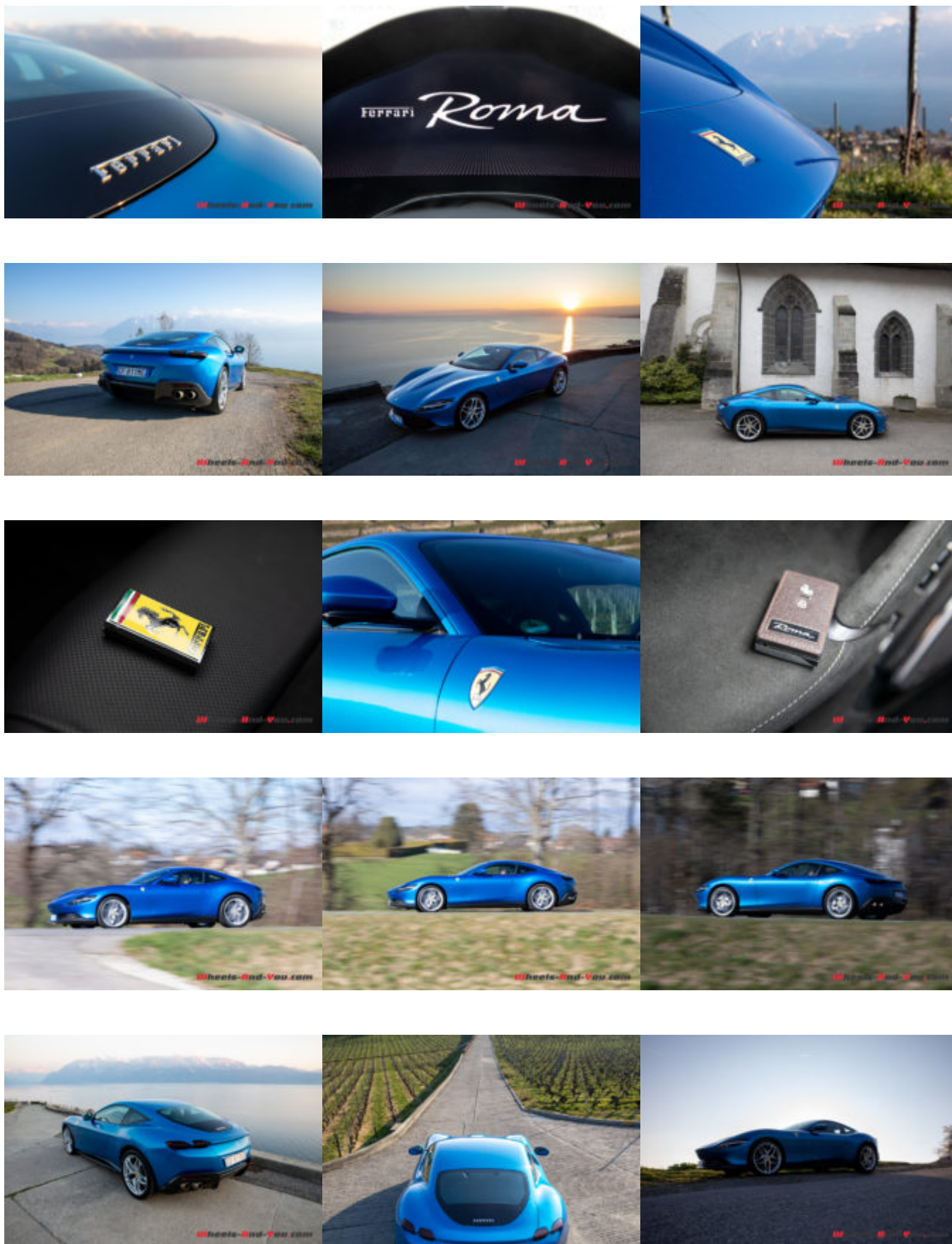
En conclusion, j'ai apprécié cette Roma pour son côté apaisé, confortable et presque discret. Même si je ne suis pas totalement convaincu par l'interface utilisateur, Ferrari propose une GT polyvalente qui peut voyager à 1'500 t/min à 120 km/h ou alors plaquer les passagers à leur siège à presque 7'500 t/min dans un vrombissement endiablé mais feutré. A coup sûr, ce modèle a des arguments pour attirer de nouveaux clients et les satisfaire avec leur première expérience Ferrari, y compris au niveau du prix puisque ce modèle démarre à CHF 231'000.-

; c'est CHF 40'000.- de moins que la Ferrari F8 Tributo. Enfin, un modèle cabriolet lui irait tellement bien...



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

Nos remerciements à Ferrari Central Europe GmbH pour le prêt de cette Ferrari Roma, ainsi qu'au garage Zénith SA à Lutry / Lausanne pour leur soutien logistique et à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.



A lire aussi

Essai - Ferrari Portofino M : Une évolution discrète

Essai - Ferrari 812 Superfast : Diaboliquement super rapide

Essai - Ferrari GTC4 Lusso T : Familiale d'exception

Premier contact - Ferrari Portofino : Le Grand Tourisme très sportif !

Essai - Ferrari 488 Spider : Un maillot jaune sous les étoiles

Essai - Ferrari California T : Le cheval cabré passe au turbo...

Essai - Ferrari 458 Spider : la distillerie à sensations !

Essai - Ferrari FF : Les quatre saisons de Ferrari

Reportage - Le V8 Ferrari et ses berlinettes

Essai - Ferrari California : Le Grand Tourisme cheveux au vent

Essai - Ferrari 458 Italia : Arme de destruction massive

Nouveauté - Ferrari 296 GTS

Nouveauté - Ferrari 296 GTB

Nouveauté - Ferrari 812 Competizione et 812 Competizione A

Nouveauté - Ferrari SF90 Spider

Nouveauté - Ferrari Roma

Nouveauté - Ferrari F8 Spider

Nouveauté - Ferrari 812 GTS

Nouveauté - Ferrari SF90 Stradale

Nouveauté - Ferrari F8 Tributo

Présentation - Ferrari Monza SP1 et SP2

Nouveauté - Ferrari 488 Pista Spider

Présentation - Ferrari SP38

Nouveauté - Ferrari 488 Pista

Lancement - Ferrari Portofino

Nouveauté - Ferrari Portofino

Evènement - La Ferrari F40 fête ses 30 ans !

Evènement - Ferrari fête son 70ème anniversaire !

Nouveauté - Ferrari 812 Superfast

Présentation - Ferrari J50

Sport Auto - Ferrari 488 Challenge

Présentation - Ferrari GTC4Lusso T

Présentation - Ferrari LaFerrari Cabriolet

Evènement - Inauguration du centre Ferrari Classiche chez Modena Cars

Nouveauté - Ferrari GTC4 Lusso

Nouveauté - Ferrari F12tdf

Nouveauté - Ferrari 488 Spider

Nouveauté - Ferrari 488 GTB

Nouveauté - Ferrari F60 America

Nouveauté - Ferrari 458 Speciale A

Loisirs - Nouveau parc d'attractions Ferrari en Espagne

Nouveauté - Ferrari California T

Présentation - Ferrari 458 Speciale

Genève 2012 - Ferrari California

Genève 2012 - Ferrari F12berlinetta

Nouveauté - Ferrari F12berlinetta

Wroom 2012 - La Scuderia Ferrari démarre sa saison !

Carnet noir - Décès de Sergio Scaglietti

Nouveauté - Ferrari 458 Spider

Nouveauté - Ferrari Superamerica 45

Vente Bonhams - Quatre Ferrari de rêve !

Genève 2011 - Ferrari FF

Ferrari FF : la Ferrari à tout Faire!



