Fahrvorstellung Ferrari Roma: Er kann auch leise

Von Jens Meiners, cen

Ferrari: Die Autos dieser im Rennsport gestählten Marke sind aggressiv, dominant, teilweise auch brutal. Subtilität und einen entspannten Charakter suchen die Käufer anderswo. Doch das war nicht immer so: In der Historie gibt es auch Ferrari-Modelle, deren hervorstechendes Merkmal ihre Eleganz ist. Dazu zählen einige Modelle der 50er- und 60er-Jahre, aber auch das legendäre Stufenheck-Coupé, das als 365 GT4 2+2 vorgestellt wurde, als 400 GT und 400i einen gewissen Markterfolg erzielte und schließlich noch zum 412 mutierte. Und jetzt gibt es wieder so einen Ferrari: den Roma.

Wir sind dieses Fahrzeug im Piemont gefahren, einer Region, die Genießern wegen der hervorragenden Wein- und Trüffel-Qualitäten ein Begriff ist. Genau das richtige Umfeld also für den Roma, auch wenn das Veranstaltungshotel im Rahmen seiner jahrhundertelangen Geschichte unter anderem als Steuerbehörde diente. Apropos: Für einen Ferrari Roma müssen mindestens 194.459 Euro den Besitzer wechseln – inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer. In den Genuss der bis Jahresende laufenden 16-Prozent-Regelung werden Roma-Eigner aufgrund der Lieferzeiten nicht mehr kommen können.

Mit seinem Einstandspreis, der sich per Werksindividualisierung natürlich deutlich steigern lässt, liegt der Roma ungefähr auf dem Niveau seines Schwestermodells, des 600 PS starken Cabriolets Ferrari Portofino. Doch der Roma profitiert von zahlreichen Verbesserungen, die darauf ausgelegt sind, noch mehr Leistung mit noch größerer Mühelosigkeit bereitzustellen.

Von außen sieht der Roma anders und einzigartig aus: Seine fließenden Linien erinnern an einen klassischen Gran Turismo; sie werden durch moderne Elemente wie den perforierten, lackierten Kühlergrill, die schlanken Scheinwerfer und die futuristischen Rückleuchten akzentuiert.

Dieser Ansatz setzt sich im Interieur fort: Während andere Ferrari das horizontale Element mit einer auf das Minimum reduzierten Mittelkonsole betonen, besitzt der Roma gleichsam zwei separate Kokons für Fahrer und Beifahrer. Zudem verfügt das Coupé über zwei Notsitze im Fond, die auch für Erwachsene auf kurzen Strecken funktionieren – wenn die Vordersitze nicht weit zurückgeschoben werden. Der Kofferraum verfügt über eine überraschend tiefe Ladekante, und er lässt sich durch Umklappen der Rücksitzlehnen erweitern.

Der beste Platz ist natürlich am Steuer, und es fällt leicht, eine bequeme Sitzposition zu finden. Die Sitze sind straff, aber komfortabel gepolstert und bieten sehr guten Seitenhalt. Vor dem Fahrer befindet sich ein elegantes und modernes Cockpit, das voller einzigartiger Ideen steckt. Es bedarf einer kurzen Einführung, um sich zurechtzufinden, aber manche Lösungen sind so gut, dass man sich fragt, warum sie nur bei Ferrari zum Einsatz kommen.

Der durchaus citroëneske ergonomische Ansatz umfasst beispielsweise eine zentral positionierte Ablage für den edlen, rechteckigen Schlüssel, Blinkerhebel als Druck- oder Zugtaste am abgeflachten Lenkrad, berührungsempfindliche Tasten für eine Vielzahl von Funktionen, die bei Nichtgebrauch verschwinden, sowie einen vielfach konfigurierbaren, digitalen Bildschirm vor dem Fahrer und einen weiteren in der Mittelkonsole. Es gibt eine klassische Einstellung mit zentralem, runden Drehzahlmesser und variablen Feldern, eine rennsportliche Einstellung mit einem schildartigen Drehzahlmesser – und eine große Kartendarstellung, die sich als stummer CoPilot eignet, weil sie die nächsten Kurvenradien

präzise darstellt. Der einzige traditionelle Schalter ist ebenfalls ein Ferrari-Unikum: Der „Manettino“ unten rechts am Lenkrad.

Um den Anlasser zu betätigen, muss ein kapazitiver Schalter am Lenkrad betätigt werden. Der sachte Tastendruck entfacht ein tobendes Feuer in den Brennkammern des 620 PS (456 kW) starken 3,9-Liter-V-8. Das Getriebe wird über die drei Chromschalter auf der Mittelkonsole betätigt – oder über die Schaltpaddel, die Ferrari im Gegensatz zu den meisten anderen Herstellern nicht am Lenkrad, sondern an der Lenksäule montiert. Sie wirken hochwertiger und lassen sich mit sattem Klacken betätigen.

Im Vergleich zum Portofino sind die Änderungen am Antriebsstrang subtil, aber effektiv. Die Drehmomentkurve ist fülliger, die Maximalleistung steigt um 20 PS, und das Doppelkupplungs-Getriebe erhält einen weiteren, achten Gang. Im Gegensatz zum Cabrio bietet der „Manettino“ einen „Race“-Modus jenseits der Einstellungen „Ice“, „Comfort“ und „Sport“. Zudem kann die Stabilitätskontrolle vollständig abgeschaltet werden. Wegen der ungewöhnlich glatten Straßenbeläge in den Ausläufern des Appenin konnten wir das Fahrverhalten im Grenzbereich auf einem relativ niedrigen Geschwindigkeitsniveau testen. Und dabei kristallisierten sich gutmütige Fahreigenschaften heraus: Der Roma bleibt lange neutral und übersteuert gut kontrollierbar. Für unseren Geschmack könnte die Spreizung zwischen den Fahrmodi übrigens größer sein. Insbesondere der Race-Modus könnte für unseren Geschmack etwas schärfer abgestimmt werden.

Zurückhaltend gefahren ist der Roma ein hervorragendes Reiseauto, das den Fahrer nicht unbedingt zu einem aggressiven Fahrstil verleitet. Vielmehr lädt es den Fahrer ein, sich zurückzunehmen, das opulente Interieur und den unverkennbar italienischen Klangteppich der reinrassigen Ferrari-Maschine zu genießen. Die Acht-Gang-Doppelkupplungs-Automatik schaltet schnell und unauffällig, wobei sie vielleicht zu schnell in den jeweils höchstmöglichen Gang wechselt.

Das Bild wandelt sich, wenn der Fahrer sich dazu entschließt, die 620 PS zu entfesseln. Dann wird der Roma zu einem ernsthaften, extrem leistungsstarken Sportwagen. Der Turbolader reagiert praktisch verzögerungsfrei, der Motor dreht bis 7500 Umdrehungen in der Minute, und das Getriebe passt die Schaltstrategie sofort an den Fahrstil an.

Die Gänge werden dann geradezu hereingepeitscht, und die Geschwindigkeit steigt so rasant an, dass man das gefahrene Tempo eigentlich permanent unterschätzt. Der Sprint von null auf 100 km/h dauert nur 3,4 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei „über 320 km/h“, wie Ferrari mit einem Anflug von Bescheidenheit mitteilt.

Die Lenkkräfte liegen im Gegensatz zu anderen Sportwagen relativ niedrig, dennoch liefert die Lenkung gute Rückmeldung über den Fahrbahnzustand; nach unserem Empfinden bietet Ferrari damit ein optimales, besonders leichtfüßiges Setup. Das Einlenkverhalten ist äußerst präzise und direkt, und die Bremsen beißen aggressiv zu.

Und somit ist auch der Roma ein echter Ferrari – allerdings einer, der auch die leisen Töne beherrscht. Als Grand Tourer konkurriert er mit ähnlich teuren Modellen von Aston Martin und Porsche, auch mit dem Bentley Continental GT. In diesem Umfeld wird er eine starke Stellung einnehmen – und sich mit Sicherheit eines Tages zum gesuchten Klassiker entwickeln. (ampnet/jm)

Daten Ferrari Roma

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,97 x 1,30
Radstand (m): 2,67
Motor: V8-Benziner, 3855 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 456 kW / 620 PS bei 5750–7500 U/min

Max. Drehmoment: 760 Nm bei 3000-5750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: über 320 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,4 Sek.
WLTP-Verbrauch: noch nicht zertifiziert
Leergewicht: min. 1570 kg
Kofferraumvolumen: 272–345 Liter
Bereifung: 245/35 ZR 20 vorn, 285/35 ZR 20 hinten
Basispreis: 194.459 Euro

Bilder zum Artikel

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

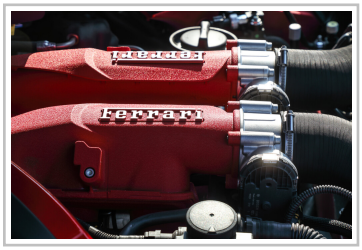
Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

Ferrari Roma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari