CLASSIC DRIVER

Fisker Latigo CS und Tramonto: Sportwagenbau leicht gemacht

Auf dem Autosalon in Frankfurt präsentiert sich die neu gegründete amerikanische Marke Fisker gleich mit zwei serienreifen Modellen. Sowohl der Latigo CS als auch der Tramonto basieren komplett auf deutscher Technik, erhielten jedoch ein eigenständiges Exterieur-Design sowie einen besonders luxuriös ausgestatteten Innenraum. Für beide Modelle plant die Sportwagenmanufaktur eine limitierte Auflage von 150 Einheiten.

Zuletzt hatte sich Henrik Fisker bei der britischen Edelschmiede Aston Martin mit dem Entwurf des DB9 und V8 Volante ein Denkmal gesetzt. Nach seinem Fortgang gründete er gemeinsam mit Bernhard Koehler im Januar die eigenständige Sportwagenmanufaktur Fisker Coachbuild. Dass der Latigo CS auf dem aktuellen 6er BMW basiert, könnte einerseits mit der beruflichen Vergangenheit Fiskers zusammenhängen, denn auch dort war er einst in der Designabteilung tätig. Andererseits bot das Coupé als Basis hervorragende Voraussetzungen für eine solide Technik und ein ansprechendes Design.

Äußerlich ist die Silhouette des 6er stets erkennbar, im Detail verfügt der Latigo CS jedoch über ein eigenständiges Design. Die Frontpartie wird wie auch beim Modell Tramonto von einer groß dimensionierten Kühlermaske à la Aston Martin geprägt. Mit eingearbeitet wurden hier im zentralen Mittelpunkt zwei vertikale Lamellen sowie längliche LED-Blinker an den Seiten. Darüber liegend befindet sich ein scharf geschnittenes Scheinwerfer-Design.

Im Profil kommen 20-Zoll-Aluminiumräder mit Tiefbett, eine neu gezeichnete C-Säule und tief liegende Seitenschweller zum Ausdruck. Das Heck modifizierte die Sportwagenmanufaktur mit einem neu gestaltetem Kofferraumdeckel, schmal geschwungenen Heckleuchten, einer prägnanten Heckschürze inklusive Kohlefaser-Diffusor sowie einer klangversprechenden Vierrohr-Sportauspuffanlage.

Der Innenraum des Latigo CS gleicht dagegen nahezu 100-prozentig dem Basismodell aus München. Lediglich durch die Verwendung eigener hochwertiger Materialen und Farben setzt Fisker individuelle Akzente. Unter der Haube lässt sich das Fisker-Coupé übrigens wahlweise als 4,8-Liter V8 mit 367 PS (650 Ci) oder auf Basis des M6 mit 507 PS und einem fünf Liter V10-Zylinder bestücken.

Für den Komplettumbau zum Latigo CS berechnet Fisker Coachbuild auf den Basis-Preis satte 128.000 Dollar. Mit dem gleichen Preis schlägt die Verwandlung vom Mercedes-Benz SL 55 AMG zum Fisker Tramonto zu Buche. Der Stuttgarter bot hierbei wie kein Zweiter beste Konditionen für kraftvoll-elegantes Cruisen unter freiem Himmel. Optional wird der SL 55 bzw. Tramonto auch mit einer Leistungssteigerung made by Kleemann – von 500 auf 610 PS und 880 Nm Drehmoment – geliefert. Zwar kommen dann zusätzliche 43.000 Dollar ins Spiel, dafür erreicht der Fisker-Roadster Fahrleistungen auf dem Niveau eines Supersportwagens: über 300 km/h Höchstgeschwindigkeit; 0 auf 100 km/h in unter vier Sekunden.

Die Karosseriemodifikationen verleihen dem Tramonto im Vergleich zum SL markantere Züge. Dafür sorgen klingenartige Fronscheinwerfer, eine in zwei Stufen gewölbte Motorhaube, die seitliche Bügelfalte und eine minimalistisch gezeichnete Heckpartie. Hochwertige Features wie das faltbare Hardtop übernimmt der Tramonto aus dem SL.

Auch der Innenraum des Tramonto beinhaltet die Technik und das gefällige Design des Schwaben. Um dem Ganzen eine individuelle Note zu verleihen, setzt Fisker reichlich Leder sowie Chrom- und Aluminium-Applikationen ein. Hinzu kommen Sportsitze, ein Sportlenkrad und neu gestaltete Instrumente.

Text: Jan Richter
Fotos: Fisker Coachbuild

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/fisker-latigo-cs-und-tramonto-sportwagenbau-leicht-gemacht
© Classic Driver. All rights reserved.