

CLASSIC DRIVER

Fisker Karma: Grün ist die Hoffnung

Lead

Straight-Edge-Sportwagen, grüne Luxuslimousine – auf dem Weg zur ökomobilen Erleuchtung kennt der Fisker Karma keine Widersprüche. Jetzt kommt der kalifornische Elektro-Heilsbringer auch auf europäische Straßen. Wir haben Macher und Modell in Mailand erlebt.

Abendessen in einem Stadtpalast in der Mailänder Innenstadt. Der herrschaftliche Prunk des 17. Jahrhunderts dient Henrik Fisker als Kulisse, um einer kleinen Gruppe von Journalisten seine Version von der Zukunft der Mobilität zu verkünden. Der gebürtige Däne und ehemalige BMW- und Aston-Martin-Designer hat im kalifornischen High-Tech-Exil seine eigene grüne Sportwagenmarke gegründet. Bereits 2008 zeigte er in Detroit eine dramatisch gestylte Konzeptstudie namens Karma, ab September kommt die Elektro-Hybrid-Limousine in den USA, Europa und Asien auf den Markt. Als erste ihrer Art. Wer Fisker hier erlebt – eloquent, selbstsicher, hoffnungsvoll, aber auch beruhigend rational –, kann sich vorstellen, wie er im Silicon Valley und bei Investoren weltweit eine halbe Milliarde US-Dollar Risikokapital einsammeln konnte. Und noch einmal 529 Millionen Dollar als Darlehen von Obamas staatlicher Energiebehörde. Dabei ist Fiskers Businessplan durchaus ambitioniert: Zwischen 12.000 bis 15.000 Autos will Fisker jährlich absetzen – bei Stückpreisen ab 101.000 Euro wohlgemerkt. Und mit einem höchst ungewohnten Antriebskonzept. Wie kann das funktionieren?



„Luxus basiert nicht nur auf Selbstbelohnung, sondern auch auf sozialer Anerkennung“, antwortet Fisker. Wer viel Geld für ein Auto ausbebe, wolle eben auch bewundert werden – und das sei angesichts des derzeitigen ökologischen Paradigmenwechsels eben nur noch bedingt der Fall. Kein Wunder, dass Leonardo di Caprio als Aushängeschild der amerikanischen Green-Glamour-Bewegung gerade den ersten Fisker Karma entgegen nahm. Nun sollen Early Adaptors und solvente Öko-Pioniere aus aller Welt dem Vorbild aus Hollywood folgen,

rund 3.000 Vormerkungen sind laut Fisker bereits eingegangen. Doch was ist der Unterschied zum Tesla Roadster, jenem ebenfalls aus Kalifornien stammenden Elektro-Sportwagen, der sich seit 2008 keine 2.000 Mal verkaufen konnte? Die Antwort sieht Fisker in seinem Konzept begründet, dass sich an den derzeitigen Gegebenheiten ausrichtet – und nicht bloß an einer besseren Zukunft. „Tesla-Kunden sind opferbereiter, da sie ausschließlich elektrisch fahren können.“ Angesichts der aktuellen Infrastruktur ein Abenteuer. Die Kombination von zwei Elektromotoren und einem Vierzylinder-Benziner, der im Karma auf langen Strecken einspringen kann und einen Generator mit Strom versorgt, soll die Kunden von der Reichweiten-Leine der E-Mobilität befreien. Trotz dieser Freiheit richtet sich der Karma primär an Kurzstreckenfahrer, die ihr Auto über Nacht an die Streckdose hängen: „Wer jeden Tag 100 Kilometer und mehr fahren muss“, so Fisker, „ist mit einem Diesel sicherlich besser bedient.“



Das Projekt ist straff kalkuliert und der Break Even bereits mit dem Erstlingsmodell geplant. Antriebseinheit und Design sind im Haus entstanden – gebaut wird der Fisker Karma bei Valmet Automotive im finnischen Uusikaupunki, wo auch die Porsche-Modelle Boxster und Cayman montiert werden. Es gibt nur drei Ausstattungslinien, kaum Extras, keine länderspezifischen Änderungen – das vereinfacht die Sache. Im Sinne des ökologischen Anspruchs muss natürlich auch bei der Produktion auf Nachhaltigkeit geachtet werden. So ist der Fisker Karma wohl das einzige moderne Automobil mit Antikholz an Bord: Für die Furniere wurden keine Bäume gefällt, das Holz stammt aus den kalifornischen Waldbränden und vom Grund des Lake Michigan. In den Metallic-Lacken funkeln Glasscherben. Und wer möchte, kann statt Rinderhäuten aus dem Schottischen Hochland auch veganes Kunstleder bestellen. Das Solardach stammt derweil aus Deutschland – es kühlt den Innenraum im Stand, kühlt den Innenraum und schenkt dem Fahrer theoretisch bis zu 200 Freimeilen im Jahr.



Der erste Kontakt am nächsten Morgen. Tatsächlich ist der Fisker Karma ein gewaltiges Automobil: Mit 4,99 Metern ist er so lang wie ein Porsche Panamera, doch der Radstand von 3,16 Metern ist rund 25 Zentimeter größer. Zusammen mit den serienmäßigen 22-Zoll-Felgen, die aufgrund des niedrigen Schwerpunkts die

nötige Bodenfreiheit garantieren, und den dramatisch geschwungenen Radhäusern verleiht dies dem schwarzglänzenden Karma die Präsenz eines Superheldenmobils aus einem Marvel-Comic. Interieur- und Stauraum-Größe fallen für einen Viersitzer allerdings weniger eindrucksvoll aus. „„Eine Frau kauft sich ja auch keine High Heels zum Joggen“, kontert Fisker. „Bei uns bekommt man zwar weniger Raum, dafür aber mehr Emotion.“ Mercedes-Benz CLS und Aston Martin Rapide haben diese Formel ja bereits belegt. Überraschung dann im Cockpit: Die digitalen Armaturen und der große Touchscreen für Entertainment und Information haben nichts mit den grobpixeligen Atari-Orgien anderer Kleinserienhersteller gemein – in Sachen Userführung und grafischer Gestaltung könnten sich selbst BMW und Audi ein Beispiel nehmen. Hinter dem System stecken – wen wundert’s – ehemalige Apple-Entwickler.



Ein schönes Plus, doch wir möchten zunächst einmal wissen, was die Elektro-Limousine auf der Straße taugt. Normalerweise wäre die Mailänder Innenstadt höchstens für Stop-and-Go-Experimente geeignet, doch jetzt im Sommer sind die meisten Einwohner am Meer – und die Boulevards sind frei fürs Exempel. Grundsätzlich startet der Wagen lautlos im elektrischen „Stealth“-Modus – eine Hommage an das für Schleichfahrten entwickelte Militärfahrzeug, das Fisker zu seinem Karma-Projekt inspirierte. Die beiden E-Motoren im Heck bieten ein gewaltiges Drehmoment von 1.300 Newtonmetern aus dem Stand – doch der Karma bringt gute 2,5 Tonnen auf die Waage und so dauert die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h immerhin 7,9 Sekunden. Dass man beim Ampelstart dennoch sportlich an den norditalienischen Maßanzugträgern auf ihren Vespa-Rollern vorbeiziehen kann, liegt an der Kraftübertragung: Das Getriebe ist einstufig, Gangwechsel gibt es nicht, der unterbrechungsfreie Vortrieb wirkt tatsächlich elektrisierend. Rein elektrisch liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 153 km/h, die innerstädtische Beweisführung ersparen wir uns. Rund 80 Kilometer kann man emissionsfrei zurücklegen, wobei die 20 kWh Lithium-Ionen-Akkus beim Bremsen und über das Solardach immer wieder aufgeladen werden. An der Steckdose dauert der Ladevorgang derweil rund sechs Stunden.



Wer mehr Leistung wünscht, größere Strecken zurücklegen möchte oder die Batterien schonen muss, kann über ein Schalt paddel am Lenkrad in den „Sport“-Modus wechseln. Dann zündet der zwei Liter große

Vierzylinder-Turbomotor in der Front, der einen Generator mit Strom versorgt und die Reichweite um weitere 400 Kilometer erhöht. Auf 100 km/h sprintet der Karma dann in 5,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit erhöht sich auf rund 200 km/h. Für den Hybridbetrieb haben die Entwickler einen durchschnittlichen Benzinverbrauch von 2,4 Litern auf 100 Kilometer und einen Emissionswert von 83 Gramm CO₂ pro Kilometer errechnet. In der Theorie ein vielversprechendes Ergebnis – doch in der Praxis wartet die Überraschung: Tritt man nämlich etwas energischer aufs Gaspedal, beginnt der Benziner abrupt zu dröhnen, ohne dass man ein promptes Beschleunigungs-Feedback erfährt – die Energie muss ja erst in den Generator und dann über die Elektromotoren auf die Hinterräder geleitet werden. Dass die Auspuffrohre aus stilistischen Gründen direkt hinter den Vorderrädern enden, macht das Klangschauspiel nicht unbedingt besser. Ein neuer Schalldämpfer wäre hier sicherlich eine lohnende Investition.



Wer zu den Pionieren der Elektro-Avantgarde zählen will, sollte auf derartige Kompromisse eingestellt sein. Laut Henrik Fisker werden die Besitzer des Karma sowieso rund 80 Prozent im elektrischen Flüstermodus zurücklegen. Zudem seien viele Vorbehalte auch eine Frage der Zeit: „Als der Benzinmotor und die Handschaltung erfunden wurden, waren die meisten Menschen ja auch erst einmal überfordert. An neue Denkmuster muss man sich eben gewöhnen.“ Neu ist auch die Motorbremse mit Rekuperation – erst im absoluten Grenzbereich kommt die Scheibenbremsanlage zum Einsatz. Deutlich besser, als man es von einem Erstlingswerk erwarten würde, erscheinen uns derweil Chassis und Fahrwerk. Selbst über das Mailänder Kopfsteinpflaster rollen die 22-Zöller überraschend komfortabel und selbst auf der Rennstrecke bleibt der Zweieinhalbtonner überraschend agil und neutral. Verschiedene Fahrmodi gibt es übrigens nicht – sowohl aus Kostengründen, aber auch, weil Fisker keinen Jeckyll-und-Hyde-Sportwagen kreieren wollte. „Der Charakter des Autos ist der Charakter des Autos – das war auch für die Markenbildung wichtig. Was das Fahrgefühl betrifft, ist der Karma unsere Blaupause, unser Porsche 911.“



Die dynamische Benchmark – Porsche Panamera, Maserati Quattroporte, Jaguar XJ – hat der Fisker Karma tatsächlich erreicht. Ob die europäische Limousinenkundschaft genügend Chuzpe aufbringt, um den Wechsel zu wagen, bleibt abzuwarten. Auch die Ressentiments der hiesigen Öko-Elite gegenüber jeglichem automobilem Hedonismus könnten ein Problem darstellen, das man in den USA nicht unbedingt kennt. Laut Fisker wandert die Hälfte der bisherigen Besteller von Mercedes ab – und plant, den Elektro-Hybriden täglich zu nutzen. „Ich war selbst überrascht“, lacht Fisker. Eine großzügige Garantie von 50 Monaten inklusive Service soll unglücklichen Benzinfahrern den Übergang zusätzlich erleichtern. Momentan muss man auf seinen persönlichen Fisker Karma rund vier bis sechs Monate warten. Wer dem viertürigen Coupé-Konzept nichts abgewinnen kann, darf sich auf ein zweitüriges Cabrio sowie eine bisher nicht weiter definierte dritte Modellvariante freuen, die im September auf der IAA in Frankfurt debütiert. Gleichzeitig arbeitet man in Kalifornien bereits an einer zweiten Modellreihe: „Project Nina“ wird ein radikal-ökologischer Familien-Hybrid, nach technischem Vorbild des Karma – aber zum halben Preis.

Bei den langfristigen Prognosen bleibt Fisker zurückhaltend: „Der Benzinmotor wird uns auch die nächsten 20 Jahre als dominante Antriebsform erhalten bleiben, die Elektroautos werden in ihrer Nische langsam wachsen.“ Zunächst wären jetzt die Regierungen gefragt, um den Ausbau des Stromtankstellen-Netzes zu subventionieren. Zumindest dem Karma unserer Regierungschefs würde ein derartiges Engagement helfen – frei übersetzt aus dem Hindi bedeutet der Name von Fiskers Öko-Limousine schließlich soviel wie „Gute Taten werden belohnt.“

Text: [Jan Baedeker](#)

Fotos: Jan Baedeker/ Bruce Benedict

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/fisker-karma-gruen-ist-die-hoffnung>
© Classic Driver. All rights reserved.