

GOOD VIBRATIONS

SELBSTLÄUFER

Die erste elektrisch angetriebene Luxus-Limousine mit On-Board-Ladegerät.



FRAU AM STEUER

Das gefällt Testfahrerin Simone Ott: Das Armaturenbrett im futuristischen Design.

Öko-Bewusstsein kombiniert mit einer gehörigen Portion Sexyneß: Eine Ausfahrt mit dem Fisker Karma, einer Luxus-Hybridlimousine, lässt im Bauch die Schmetterlinge tanzen.

VON SIMONE OTT TEXT // SALLY MONTANA FOTOS

Selbst seine dezente Sandfarbe nützt nichts: Mit diesem Wagen werden Sie auffallen. Und er wird nicht nur die Blicke autosexueller Kerle auf sich ziehen. Nein, sie gucken alle. Sogar die Polizei. Und das ist in diesem Falle gut so. Denn die Gesetzeshüter werden von den sexy Kurven des Fisker Karma derart abgelenkt, dass ihnen gar nicht auffällt, dass Sie etwas schneller unterwegs sind als erlaubt. Auch Sie werden es zunächst nicht bemerken. So aussergewöhnlich seidig gleitet der Karma. Wie ein Löffel durch buttrige Sauce. Gut, dass man per Knopfdruck die Geschwindigkeitsanzeige auf grosse digitale Zahlen stellen kann.

Lieber jedoch möchte man einen anderen Knopf drücken. Jenen auf der Mittelkonsole mit dem sich das Fenster hinunterschieben lässt. Und dann den Bewunderern zurufen, dass sie zu Recht grosse Augen bekommen, dass sie hier ein Stück Individualverkehrsgeschichte miterleben, dass sie in diesem Moment die automobilen Zukunftsvorgänge bekommen. Schliesslich ist dies die erste elektrisch angetriebene Limousine der Luxusklasse mit On-Board-Ladegerät, das unterwegs leer gefahrene Batterien nachlädt. Und dass sie sich nicht allzu sehr vom Erscheinungsbild beeindruckt lassen sollten. Ausser sie würden doch bitte schön genau hinschauen. Dann nämlich würden sie es sehen, das flächendeckende Solarmodul auf dem Dach. Und das ist doch sehr ungewöhnlich bei einem Auto.

Der Fisker Karma weckt die listige Göre in mir: Damit die Polizei nach der ersten Verblüffung nicht doch auf mein Speeding aufmerksam wird, drücke ich aufs Bremspedal. Ganz sanft, so leicht wie eine Feder. Mehr braucht es nicht, um die unauffällige Entschleunigung zu erreichen. Damit wird das Rekuperationssystem aktiviert, Energie erzeugt und in die Lithium-Ionen-Batterie eingespeist. Bei regelmässiger Wiederholung kann so pro Woche bis zu acht Kilometer mehr Reichweite generiert werden. Fantastisch! Gleichzeitig, es ist noch kühl draussen, versorgt die Solarenergie batteriechonend das Klimasystem, das im nasskalten Zürich den Innenraum wärmt. Oder kühlt, wie fast das ganze Jahr hindurch im Sonnenstaat Kalifornien, der Heimat des Fisker Karma.

Dieses Auto verleiht Flügel. Nun, sunny California ist weit weg. Begnügen wir uns mit einem inszenierten Sommer. Im Stealth-Modus, dem rein elektrischen Antrieb, fahren wir den Zürcher Hausberg hinauf nach Uitikon bis zum Giardino Verde, einem sorgfältig arrangierten Tropenparadies. Zwei 150 Kilowatt starke E-Motoren treiben uns an. Die Strasse ist kurvenreich, mein Luxusgefährt wiegt mich in einen angenehmen Rhythmus. Still, ruhig, konzentriert, wie im Flow. Was geht mich da das vom Science-Fiction-Film «Tron» inspirierte Sound-Design an, das aus kleinen Aussenlautsprechern die Umgebung beschallt? Nur nicht überheblich werden: Immerhin kann dieses andere Verkehrsteilnehmer warnen und Fatalitäten entgegenwirken.

Der Karma macht nicht nur zentrierter, er beflügelt geradezu. Glamour, Power, Exklusivität – und erst noch ein gutes Gewissen. Das ist alles zu haben. Und erst noch preiswerter als zum Beispiel ein Porsche Panamera oder ein Mercedes CLS. Wir erreichen die Stadtgrenze. Endlich das Beschleunigungspedal drücken. Zweieinhalb Tonnen Auto pfeilen über die Landstrasse. Mit breiten 22-Zoll-Reifen – 255 Millimeter vorn, 285 Millimeter hinten – und langem Radstand von 3,16 Metern fährt der Karma wie auf Schienen. Von Schwerfälligkeit keine Spur. Er lenkt willig ein, gibt gute Rückmeldung. Ich swinge zu Brian Ferrys «As Time Goes By» mit überraschend hohen Kurvengeschwindigkeiten den Berg hoch. Aufgeschreckt werden wir dann auf dem kleinen, naturbelassenen Zugangsweg zum Giardino Verde: Der Boden ist matschig. Der Hinterradangetriebene mag das nicht und bockt unwillig auf die Seite. Immerhin hätte er es, mit Schneeketten versehen, auch bis ans WEF im schneebedeckten Davos geschafft. Trotzdem: Der Karma bleibt ein Kalifornier, der rutschfeste Strassen lieber mag.

Bereits die engen Strassen des mittelalterlichen Dorfkerns von Uitikon sind eine Herausforderung: Mit seinen ausladenden Radflügeln ist das Sport- ▶

► coupé recht breit, fast zwei Meter, und dazu hat es eine extrem in die Länge gezogene Haube. Das ist gewöhnungsbedürftig. Doch wer will denn schon bei solch atemberaubenden Formen kleinlich sein? Zum guten Fahrgefühl gehört ja auch, behauptet die Fahrerin, dass Firmengründer und Chefdesigner Henrik Fisker die Designleitformel des Bauhauses, «Form Follows Function», auf den Kopf gestellt hat. Und sich wohl sagte: Sollen sich doch die Fahrzeugingenieure dem Design anpassen. Sollen die Strassen sich dem Karma anpassen. In der dörflichen Enge kann man nur hoffen und den Gegenentwurf zum vernunftgetriebenen Ökomobil unter genauester Beobachtung der Passanten durch die schmalste Stelle des Dorfes steuern. Ganz vorsichtig.

Ankunft auf dem Parkplatz der Tropen: Wo ist die Handtasche? Der rechte Arm streckt und streckt sich über die breite, etwas sperrige Mittelkonsole. Un-

*BORRO EXPERIAE
santur Um hitio mo-
lupta cusae dolupta
quidem. Nemos vo-
loreri dicipic tot uti
dicipic torru.*

2,4 l auf 100 km

Erste Auslieferungen in die Schweiz: März 2012
Zielverkäufe Schweiz:
150 Karmas/Jahr,
Garantie: 4 Jahre

Technische Daten:
Motor: EVer-System, bestehend aus zwei Elektromotoren, einer Lithium-Ionen-Batterie und einem Verbrennungsmotor
Hubraum: 1998 ccm (Range Extender)
Leistung: 403 PS
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h im Stealth-Modus in 7,9 und im Sport-Modus in 5,9 Sekunden
Spitze: im Stealth-Modus 153 und im Sport-Modus 200 km/h
Verbrauch: im Stealth-Modus 0, im Sport-Modus 2,4 Liter/100 km
Preis: ab 129.900 Franken

sehr chic. Und man fühlt sich gleich noch stilsicherer, wenn man erfährt, dass das Leder aus energieautarker, tierfreundlicher Produktion stammt. Die Zierleisten aus wiederverwertetem Holz gefertigt sind, das aus dem Lake Michigan gefischt wurde, und der Glanzlack auf Altglas basiert. Die Kommandozentrale hingegen wirkt, wie man das von einem Auto des 21. Jahrhunderts erwartet, futuristisch: Audio-, Telefon-, Klima-, Navigations-, Infotainment-Systeme lassen sich mit dem Touchscreen-Bediendisplay steuern, das von Apple entwickelt wurde. Einziger stilistischer Fauxpas: das automatische Schaltgetriebe, das als scharfkantiger 3-D-Rhombus mit integrierten Knöpfen daherkommt. Das erinnert doch etwas sehr an die Designsünden der achtziger Jahre.

Versatzstücke aus der Kunstgeschichte. Das Gefühl ist neu: Ist man in der Autowelt entweder bei der gesichtslosen Masse oder bei einer sofort erkennbaren Elite, wird man mit dem Fikser zu Pionieren. Als solche fahren wir nun standesgemäss weiter Richtung Westen. Klack: Schaltpaddel am Lenkrad ziehen, den Sportmodus aktivieren. Der Benziner kickt ein. Die Leistung der Lithium-Ionen-Batterie verbindet sich mit der Verbrennungsmotoreinheit. Es röhrt. Das sind ganz neue Töne! Und sie lassen fast ein wenig nostalgische Stimmung aufkommen. Jetzt Gas geben, losbrausen in den noch unerforschten Westen. Auch wenn er in unserem Fall unschuldig Ferienregion Heidiland heisst.

Boxenstopp beim «Hirschen» auf dem Kerenzerberg. Der Wirt ist derart beeindruckt, dass er uns gleich an den Stammtisch einlädt. Wir schauen in erwartungsvolle Gesichter. Ich mach eine kleine Pause und erzähle dann die Geschichte vom dänischen Autodesignstar Henrik Fisker, der für sein Start-up in Kalifornien eine Milliarde Dollar Investitionsgelder gewinnen konnte. Damit, sage ich mit leicht gesenkter Stimme, will er nichts weniger als die Zukunft des Autos retten. ■



*BORRO EXPERIAE
santur Um hitio mo-
lupta cusae dolupta
quidem. Nemos vo-
loreri dicipic torrum
et uti dicipic torru.*

galantes Auto. Auch der legendär-elegante Princess-Diana-Beinschwung beim Aussteigen gelingt wegen beengten Abstandes zwischen Lenkrad und Sitz und niedrigen Standes nicht so recht – das Auto ist so flach wie ein Lamborghini. Egal. Die Freude am Karma lasse ich mir nicht nehmen. Eleganz lässt sich ja auch unter erschwerten Bedingungen antrainieren. Schliesslich will ich, dass der Karma und ich es gut miteinander können. Ergfällt mir so sehr. Die Handschrift von Henrik Fisker, der sich einen Namen als Designer von Luxusautos wie dem BMW Z8 und dem Aston Martin DB9 gemacht hat, ist sofort erkennbar. So souverän stilsicher eine Drama Queen sein, das kann nur ein Fisker. Wie ein Gepard auf der Lauer steht er vor uns, der Karma. Das Interieur des Eco-Sport-Modells könnte gut – und das gefällt mir besonders – ins Production Design von «The Thomas Crown Affair» passen. Handschuhweiches Leder in Beige kontrastiert durchgehend mit schokobraunem Leder – sehr sportlich,