Bjorn Blokzijl
10 april 2012

The American Dream

Stel je mag een nieuwe leaseauto uitzoeken, maar je bent beperkt tot de auto's met 14% bijtelling. Als autoliefhebber is de keuze dan gering, zou je denken. Toch kÃ¡n het wel: ruim 400 pk, achterwielaandrijving, een gigantisch koppel, 22 inch velgen en alle luxe die je je maar kunt voorstellen, verpakt in een stijlvolle koets van 5 meter lang en 2 meter breed. Het lijkt onwaarschijnlijk voor een auto in deze fiscaal aantrekkelijke categorie, toch is al het voorgaande niks meer of minder dan de waarheid in het geval van de splinternieuwe Fisker Karma. Is een verbruik van bijna Ã©Ã©n liter op vijftig kilometer echt haalbaar en rijdt de auto echt zo prettig als aangekondigd, of kan deze mastodont deze hoge verwachtingen niet waarmaken? Na een dag met de Fisker Karma EcoSport weten we deze vragen te beantwoorden.

Bewezen schoonheid

Waar Ã©Ã©n van de grootste concurrenten van de Fisker, de Porsche Panamera Hybrid, qua design niet door iedereen bewonderd wordt, is dat bij deze testauto wel anders. Waar je ook rijdt, je hebt altijd aandacht van de overige weggebruikers. Positieve aandacht welteverstaan. Opgestoken duimen, afstappende fietsers en belangstellende vragen over wat voor iets moois je rijdt, zijn eerder regelmaat dan uitzondering. Nu moet gezegd worden dat Henrik Fisker zichzelf heeft overtroffen bij het tekenen van deze voiture. Een lange, brede neus - aan de voorzijde getypeerd door twee "nieren" die het BMW Z8-verleden van de Deense ontwerper benadrukken - met dikke geprononceerde wielkasten, laat al geen twijfel bestaan over de GT-aspiraties van het eerste model van het Amerikaanse merk. De grote wielkasten zijn nodig om de immense 22 inch velgen met ultraplatte banden te huisvesten. Geen andere auto wordt standaard met een dergelijke maat geleverd. Het is alsof het gehele ontwerp is

gebaseerd rondom deze wielen, gezien de lijnen die vloeiend de voorste wielkasten met de achterste verbinden. Als brede heupen lopen de rondingen over in de schuine lage daklijn die uitmondt in een korte achterklep. Zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde zijn speakers gemonteerd die een geluid voortbrengen dat lijkt op dat van een overvliegende UFO in een film uit de jaren '50 van de vorige eeuw. Reden voor dit geluid op lage rijsnelheden is de veiligheid die dit met zich meebrengt voor fietser en voetgangers, die doorgaand veel inschattingen maken op basis van geluiden die gemotoriseerde voertuigen voortbrengen. Bij het rijden op elektriciteit ontbreekt het motorgeluid en wordt dit gecompenseerd door dit artificiÃ«le geluid. Een vraag is of de vorm in het geval van het ontwerp van de Karma voor de functie is gegaan. Voor de binnenruimte lijkt de gestrekte vorm van de cabine met de beperkte hoogte weinig goeds te voorspellen.

Weelderig

Er is maar Ã©Ã©n manier om het antwoord te vinden op deze vraag. Dat is door het binnentreden van de Karma. Door de grote portieren verloopt het instappen naar de voorstoelen verrassend vloeiend. Eenmaal zittend op de met leer beklede zetels kijk je uit over een tevens weelderig met leer bekleed dashboard. Een enkele houtstrip - afkomstig van bomen die opgedoken zijn uit Lake Michigan - en de aluminium panelen waar de automaat en de ruitbediening zich bevindt en een groot touchscreen zijn de enige plekken waar geen leer of alcantara te vinden is. Mede door de lage zit is het ruimteaanbod voorin ruim voldoende. Ook lange mensen kunnen prima een goede zit vinden door de verstelbare stoelen en de elektrisch verstelbare stuurkolom. Achterin valt het al tegen bij het instappen. Omdat de daklijn behoorlijk schuin afloopt, is instappen naar de achterstoelen lastiger dan je verwacht bij een vijf meter lange limousine. Eenmaal genesteld op Ã©Ã©n van de twee achterstoelen - een driezits achterbank is niet leverbaar - valt de hoofdruimte nog helemaal niet tegen. Beenruimte lijkt er voldoende te zijn, maar omdat de voorstoelen bijna direct op de vloer liggen, is er geen ruimte om je voeten eronder te steken waardoor je al snel met opgetrokken knieÃ«n zit. Geheel achterin is uiteraard de bagageruimte, al is er van ruimte niet echt sprake. Door de korte achterzijde en de elektromotoren die de ruimte tussen de achterbak en de leuningen van de achterstoelen hebben ingenomen, is er een bagagebak overgebleven die nog het meest doet denken aan die van een Lotus Elise.

Van twee walletjes eten

Zoals we eerder al schreven, wordt de Fisker Karma aangedreven door twee elektromotoren die gezamenlijk ruim 400 pk leveren. Volgens de fabrieksopgave kan er zo'n 80 kilometer gereden worden - in de zogenaamde Stealth-modus - op de elektriciteit die opgeslagen is in het accupakket. Dit accupakket ligt in de middentunnel tussen de stoelen en is zichtbaar door middel van twee plexiglazen panelen. Waar fabrikanten van elektrische auto's de actieradius behoorlijk overdrijven, is dat in het geval van de Fisker eens een keer anders. Gebruik van de radio, navigatie en klimaatregeling heeft nauwelijks invloed op de hoeveelheid opgeslagen energie in het accupakket. Niet omdat deze voorzieningen geen energie verbruiken, maar omdat het gehele dak is voorzien van zonnepanelen die voldoende energie opwekken om de elektrische systemen - buiten die van de aandrijving - te voorzien van elektriciteit. Rijd je in een volledig elektrische automobiel, dan is het noodzaak om de reisjes zo te

plannen dat je de actieradius van de accu niet overschrijdt, want nadat deze leeg is sta je stil en moet de auto aan de stekker. Bij de Fisker heb je dit probleem niet, door de aanwezigheid van een zogenaamde "range extender".

Anders dan bij bijvoorbeeld de Opel Ampera drijft de benzinemotor - in dit geval een tweeliter met een turbo die ook in de Opel GT te vinden is - nooit direct de wielen aan, maar zorgt hij voor het opwekken van elektriciteit voor de accu's. Door middel van het aanraken van de linker "flipper" achter het stuurwiel kan de range extender geactiveerd worden, niet alleen om de accu op te laden, maar ook om het volledige vermogen van de auto te kunnen gebruiken. Op het instrumentenpaneel verschijnen rood verlichte meters om de sportstand te benadrukken. Het activeren van de motor verloopt uiterst soepel en buiten dat je in de verte het geluid van het aggregaat hoort is het in de aandrijflijn niet te merken dat er iets is veranderd. Omdat we wisten dat we ook kilometers in stadsverkeer zouden gaan maken, is de benzinemotor bij een actieradius van 40 kilometer ingeschakeld. Voor het verbruik is het gebruik van de verbrandingsmotor funest. Waar bij enkel gebruik van de opgeslagen energie het benzineverbruik nul liter bedraagt, bleek na een dag rijden - waarvan ruim 240 kilometer met de range extender ingeschakeld - een testverbruik van 10 liter op 100 kilometer te zijn behaald. Dit lijkt in vergelijk met de opgegeven verbruikscijfers behoorlijk tegen te vallen, maar gezien de grote hoeveelheid snelwegkilometers en onverwacht druk stadsverkeer waarbij de accu al geheel leeg was, valt het wel mee voor een auto van ruim 2.300 kilogram.

Lichtvoetige kolos

Vijf meter lang, twee meter breed en vooral een gewicht van 2.300 kilo zijn nou niet bepaald waarden waardoor een wendbare en snelle auto ontstaat. De lengte en breedte zijn vooral de eerste paar kilometers wennen en zijn tevens de oorzaak van het feit dat de auto niet in een parkeervak past. Het forse gewicht valt tijdens het rijden alleen op bij het remmen. Dankzij het enorme koppel van 1.330Nm dat beschikbaar is vanaf het moment dat het rechter pedaal wordt ingetrapt, spurt de Fisker Karma in krap zes seconden naar de honderd kilometer per uur en ook tussenaccelleraties verlopen soepel en vlot. Hoewel het compacte stuurwiel twee grote voorwielen, voorzien van brede sloffen, in beweging moet zetten om de slee de bocht om te laten gaan is het gevoel prima in orde en weet je precies wat er onder de wielen gebeurt, zonder dat het stuurgedrag nerveus wordt. En ook al zou je verwachten dat vanwege de minieme speling tussen banden en de wielkasten de vering behoorlijk stug en

stoterig is, blijkt dit in de praktijk wel mee te vallen. Richels en oneffenheden in de weg worden duidelijk doorgegeven aan de bestuurder de eventuele passagiers, maar oncomfortabel wordt het nooit.

Wie niet waagt....

Een goede keuze maken voor een nieuwe auto wanneer je ruim een ton te besteden hebt is nog nooit zo moeilijk geweest als nu. Niet alleen het aanbod is groot, maar ook de variÃ«teit in aandrijflijnen is zelfs in het topsegment van zakenauto's omvangrijk. Waar je enkele jaren geleden nog enkel de keuze had tussen benzine- en diesel aangedreven motoriseringen, kun je nu ook kiezen voor een hybride en dus ook elektrisch. Voor de zakelijke rijder heeft de Fisker Karma een aantal grote voordelen, wetende het lagere verbruik, 14% bijtelling bij privÃ©gebruik van de auto en het onderscheidende uiterlijk en beeldschone interieur. Uiteraard kleven er ook nadelen aan

deze auto, waaronder de al beschreven kleine bagageruimte en de beperkte ruimte voor de achterpassagiers. Tevens is te merken - door plots brandende waarschuwingslampjes of juist het ontbreken van meldingen op het instrumentenpaneel - dat de techniek gevoelig is voor storingen. Niet dat het het rijgenot belemmert, maar de Amerikanen moeten nog wel aan de bak om de auto geheel vrij van deze kleine gebreken te krijgen. Concluderend is de Fisker Karma EcoSport een gewaagde, maar zeker geen slechte keuze wanneer je op zoek bent naar een fijne grote auto in het topsegment, waarvan je nog jaren veel plezier zult beleven, zowel vanuit rijders- als fiscaal oogpunt.

Plus

+ Geweldige vormgeving
+ Luxueus interieur
+ Strak weggedrag

Min

- Hoger praktijkverbruik
- Gevoelige techniek
- Beperkte bagageruimte