

Biltest: Fisker Karma



Leonardo di Caprio har en. Jag hade en för en helg – vilken upplevelse! Att försöka göra ett objektivet test av denna miljömässiga läckerbit är den svåraste utmaningen på länge.

Bilen som väcker mest ha-begär är supergrön. Hade jag haft en miljon över så hade jag köpt en direkt. Det hade gått att motivera ganska logiskt; låga driftskostnader och ett pris som faktiskt inte är högre än vad Audi, BMW och Mercedes betingar för sina fossila lyxbilar. Hur kan nån vilja ha dem efter detta?

Ingen bil, inte ens en Tesla, har fått så många att vända sig om som Fisker Karma. De dramatiska proportionerna, den långa motorhuv, de kurviga hjulhusen, 22-tumsfälgarna... Och dessutom i total tystnad och med en acceleration som slår andra superbilar på fingrarna. Fisker Karma är skapad av en dansk, för ett amerikanskt företag, byggd hos Valmet i Finland – och finns nu i Sverige. Säljs bredvid dubbelt så dyra Aston Martin och Bentley, som inte väcker något ha-begär alls.

Fisker Karma

Mått: Längd 500 cm, bredd 213 cm, höjd 133 cm, axelavstånd 316 cm, tjänstevikt 2 536 kg.

Sittplatser: 4

Bagage: 195 l, maxlast 268 kg, ej släp

Batteri: Litium-ion, 20.1 kWh

Motor: EI 403 hk (300 kW), 1330 Nm, fyrcylindrig bensinturbo 2.0l 264 hk (för laddning av batterier)

Förbrukning: Ca 25 kWh/100 km, 0,24 l/mil,

Räckvidd: Upp till 80 km på el, 400 km på bensin

Laddtid: 6 timmar till fulladdat med 16 Ah, snabb-laddning på 2 timmar

Toppfart: 153 km/h på ren el, 200 km/h i mix

Säkerhet: Ej krocktestad av Euro NCAP. Dubbla airbags fram, sidoairbags, knäairbag för förare och passagerare, krockskyddsgardiner, låsningsfria bromsar.

Pris: Ecostandard: 1 049 000 kr, EcoSport: 1 149 000 kr, EcoChic: 1 199 000 kr (helt fri från animaliska material)

Förmåner: Supermiljöbilspremie på 40 000 kr, fordonsskattebefriad i fem år, 40% reducerat förmånsvärde, gratis parkering i 30-talet kommuner.

Garantier: Nybils; 5 år eller 100 000 km, Fisker ever service; 4 år eller 100 000 km, Vägassistans EU; 4 år, Lackgaranti; 4 år, Rostskydd: 12 år

Stealth 4 Ever!

Tillägget EVer visar att det handlar om en Electric Vehicle, Extended Range. I Stealth-läget går Karma enbart på el, så länge batterierna räcker. För oss är det dryga åtta mil i blandad körning, där vi inte kan låta bli att trycka hårt på gasen ibland. Sen träder en fyrcylindrig GM-motor in och laddar batterierna. I Sports-läget kan motorerna understödja varann, då blir effekten brutal och vridmomentet ööverträffade 1300 Nm. 0-100 går på under sex sekunder, men framför allt går alla omkörningar på ingen tid alls. Bensinmotorn brummar lite fult, på ren eldrift viner bilen lite som ett flygplan.



Att starta är enkelt; tryck på startknappen, tryck på D (som i "drive") i den Darth Vader-inspirerade växelväljaren och rulla iväg. Utanför hörs ett svagt ljud i låga farter, inuti bilen märks det inte. Vänster paddel bakom ratten ställer om mellan lägena Stealth och Sports, höger paddel ger två lägen av motorbroms, framför allt för att köra i branta nedförsbackar. I övrigt finns det inga olika körlägen, antisladdsystemet är inte inställningsbart, inte heller fjädringen. Men man saknar det inte; Karma har en hård men inte stötig gång och ligger som ett strykjärn på vägarna – viktfordelningen är idealiska 50/50 tack vare bensinmotorn fram och två elmotorer på bakaxeln, medan 400 kg batterier ger en låg tyngdpunkt och de enorma däcken klistrar fast bilen i vägbanan. Dessutom väger bilen 2,5 ton. Styrningen är ändå lätt, och direkt som en racerbil.

Karma är en stor bil, framför allt på bredden. På mindre vägar är den så bred att det blir svårt att köra om, och när man ska fickparkera hamnar bilen

GRÖNA BILISTER



nästan alltid någon decimeter för långt ut. Bakåt har man däremot hjälp av en bra backkamera, vilket är tur eftersom de låga fönsterkarmarna gör det närmast omöjligt att luta sig ut.

Elbil men inte snål

Karma klarar också den nya, skärpta miljöbilsdefinitionen, men det går åt en hel del el för 2,5 ton bil – särskilt om man trampar på gasen. Och efter de första sex till åtta milen måste batterierna laddas av förbränningsmotorn, som dessutom träder in direkt för drift av hjulen om man kör i Sports-läget. Då är förbrukningen lätt 0,7-0,8 liter milen, vilket de tyska konventionella bilarna numera matchar. När förbränningsmotorn är igång finns ingen start-stopp-teknik och tyvärr går motorn bara på bensin. Fisker är medvetna om att det är en ganska rustik motor och har utlovat att de från nästa år ska byta till BMW:s motorer.



Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Vegansk komfort

Fisker Karma EcoChic är vegansk; inget läder i klädsel utan syntetisk mocka. Träet kommer från skogsbränder eller är upplockat från amerikanska sjöbottnar. Lacken är gjord med återvunnet glas. Som dekoration är riktiga löv inlagda i glasinredningen.

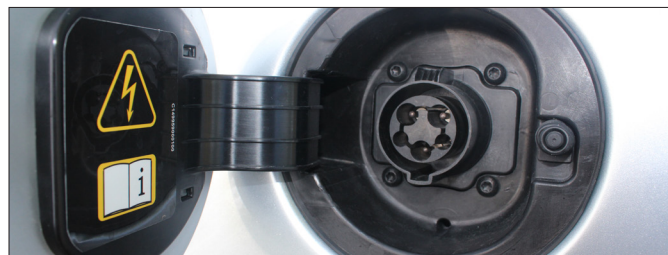


Man sitter lågt i Karma, i skålade stolar med integrerade nackstöd. Bak är takhöjden lite skral, i övrigt sitter man fint och den rekordlånga hjulbasen på 316 cm gör att man inte besväras av hjulhusen. Även bak finns det stolsvärme, och uttag för iPad och dator. Baksätet är strikt tvåsitsigt med en bred tunnel mellan sätena, där batterierna ligger. Det går inte att ställa in baksätena alls.

Att döma av testerna på nätet är vi först att faktiskt åka och handla med Karma och märker då hur litet bagageutrymme är, inköpskassarna kan inte stå upprätt. Bagage för fyra personers semesterresa är otänkbart. Och det våld man får ta till för att stänga bagageluckan är ovärdigt en miljonbil – kanske åtgärdas det längre fram. I övrigt är passform, dörrklang och detaljfinish av högsta klass.

Instrumenteringen har hållit sig från det mest futuristiska, med bara en enkel mätare som visar hur mycket man accelererar respektive laddar batterierna. Hastighetsmätaren är svårläst och den gigantiska touch-skärmen för radio, värme, navigering och mycket annat är omöjlig att sköta utan att ta blicken från vägen alltför länge. Dessutom reagerar den väldigt långsamt på tryckningar. Däremot

är stereoljudet fenomenalt, även om den inte har någon cd alls. Den obligatoriska Prius-skärmen som visar hur elen används finns här, men Fisker har tacksamt nog hållit sig ifrån de värsta excesserna i eko-infotainment.



Dyr men ändå inte

En dryg miljon gör Karma till den dyraste testbilen hittills, men jämfört med konkurrenterna är det inte särskilt dyrt. En stor Audi, BMW eller Mercedes med samma utrustning kostar nästan samma, kan inte gå på el och får inte många beundrande blickar. Vore vi spekulanter på en bil i denna klass, vore Karma ett enkelt val. Men det är vi inte – inte bara av kostnadsskäl, utan för att fem gånger två meter bil är lite för mycket för oss.



Vi gillar

- Snygg!
- Mycket hög miljöflagga
- Elbil med förbränningsmotor
- Genomtänkt, innovativ teknik
- Snabb, komfortabel och med lysande väggrepp

Vi ogillar

- Strikt fyrsitsigt
- Pyttelitet bagageutrymme
- Bullrig och rå på bensin
- Begränsad el-räckvidd

Överväg också

- Teslas kommande Model S, Fiskers egen kommande Surf – en Karma med större baklucka.



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Maj 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.