
Fisker Ocean: Die Nerven liegen blank

Von Jens Meiners, cen

Eigentlich sollte es so langsam bei den Kunden stehen, das Wunderauto namens Ocean, mit dem der Designer und Start-Up-Unternehmer Henrik Fisker Anfang 2019 auftrat. Weniger als drei Sekunden sollte es von 0 auf 100 km/h brauchen, noch vor Subventionen ganze 37.499 Dollar (knapp 32.000 Euro) kosten – und selbstverständlich über die neuesten autonomen Fahrfunktionen verfügen. Dann wurde der Marktstart auf November 2022 verschoben.

Seit Jahren bewegt sich der Aktienkurs eher seitwärts, doch zuletzt ist Bewegung hineingeraten. Am Mittwoch hatte der Firmenchef selbst in einer Telefonkonferenz für Investoren wortreich sein Auto angepriesen: Noch nie habe sich ein SUV besser angefühlt; die „weltbeste“ Benutzeroberfläche ähnele in ihrem revolutionären Charakter dem ersten iPhone; man erwarte die beste Beschleunigung und die größte Reichweite. Vor allem jedoch sei man das erste Start-Up-Unternehmen, das gleich an zwei Plattformen gleichzeitig arbeite: „Das validiert unsere Strategie“, behauptet der gebürtige Däne.

Gleichzeitig lobte die Investment-Bank Morgan Stanley das Start-Up: Fisker sei eines der wenigen Start-Ups, das nicht ständig die Termine überziehe. Den darauf folgenden Anstieg des Börsenkurses ließ Fisker nicht ungenutzt: Er kündigte umgehend an, sich über Wandelanleihen neues Kapital zu beschaffen - und zwar in Höhe von 625 Millionen Dollar, umgerechnet 530 Millionen Euro. Prompt stürzte der Kurs der Fisker-Aktie ab.

Am Samstag folgte die Farce: Fisker begab sich auf den Kurznachrichtendienst Twitter, um beleidigt mitzuteilen: „Wir arbeiten daran, Fisker Inc. zu einem langfristigen Geschäft mit starken Produkten zu machen. Eine Autofirma, die siegen will, braucht mehr als ein Auto. Das ist nichts für Tageshändler. Unsere Aktionäre, die langfristig dabei sind, wissen das und ich danke ihnen für ihre Unterstützung.“

Mit seinem Tweet öffnete Fisker die Büchse der Pandora. So wurde Fisker vorgehalten, er hätte vor wenigen Monaten zu sehr viel günstigeren Konditionen Mittel einheben können; er verstehe nichts von Finanzthemen. Und er habe stets behauptet, das Modell Ocean sei durchfinanziert - woraufhin Fisker per Twitter ausrief: „Wie oft muss ich das Modell PEAR erwähnen!“ - Dabei handelt es sich um die ominöse zweite Baureihe, die „revolutionär“ und „klimaneutral“ sei. Doch er könne leider bis 2023 keine weiteren Details mitteilen – aus „Wettbewerbsgründen“, wie er sich festzustellen beeilte.

Beinahe jeden positiven Beitrag quittierte Fisker über Stunden hinweg höchstpersönlich mit gehobenem Daumen und bat sich gleichzeitig zivile Umgangsformen aus. Unterdessen notierte ein kritischer Diskussionsteilnehmer: „Wenn der CEO für so etwas Zeit hat, ist das ein Warnzeichen.“ Tatsächlich ist der detailverliebte Unternehmenslenker dafür bekannt, viel Zeit für scheinbar triviale Themen aufzuwenden. Und auch für seinen privaten Lebensstandard: Im Juni 2021 wurde über eine 21,8-Millionen-Dollar-Villa berichtet, die Fisker gemeinsam mit seiner Frau, Greta Gupta-Fisker, die gleichzeitig als Finanzchefin der Automarke fungiert, akquiriert hat. Auf Twitter wurde ihm unwiderrprochen vorgeworfen, er habe dafür im großen Stil Aktien abgestoßen.

Jetzt harren die zunehmend nervösen Investoren positiver Nachrichten aus der Unternehmenszentrale. Ein Hoffnungszweig kommt von der Regierung Biden, die kürzlich das Ziel proklamiert hat, bis 2030 den Elektroanteil bei Neuwagen auf 50 Prozent zu steigern. Die Fiskers ließen dazu letzte Woche verlauten, man setze große Erwartungen in die Regierung, handele es sich bei der Elektrifizierung doch um eine „große Initiative, die das Land vereint.“ Und man hbe einen großen Vorsprung vor anderen Herstellern,

denen man unterstellt, untätig zu sein: „Die brauchen vier Jahre, um ein Elektroauto zu entwickeln.“ Wenn sie so weit seien, habe man bereits vier Modelle auf dem Markt, und zwar „vor 2025.“

Auch wenn Henrik Fisker sich schon lange als Unternehmer profiliert, halten manche Beobachter das Retro-Design des BMW Z8 für seine größte automobiler Leistung. Anschließend arbeitete er als Chefdesigner bei Aston Martin, wo er Entwürfe seines Vorgängers Ian Callum weiterentwickelte. Und er gründete danach die Marke Fisker Coachbuild, die nach weniger als 20 statt der geplanten 300 Autos die Pforten schloss. Dabei handelte es sich um umgebaute Mercedes SL und BMW 6er.

Sodann verlegte sich Fisker auf alternative Antriebe. Als er das Hybridauto Karma vorstellte, trompetete das Fachblatt „Auto Week“: „Wird dieser Mann die amerikanische Autobranche retten?“ Doch die schlecht verarbeitete, teure und enge Limousine floppte. Jetzt soll der große Wurf mit den Elektroautos gelingen. Doch die bizarren Tweets legen nur einen Rückschluss nahe: Die Nerven liegen blank. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Fisker Ocean.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fisker



Fisker-Tweet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fisker



Fisker Ocean.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fisker



Fisker Ocean.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Fisker
