

Premier contact - Fisker Ocean : Prometteur mais oserez-vous ?

En suivant depuis quelques mois les différentes polémiques qui concernent la pérennité de la marque Fisker, Wheels And You prend le volant d'un jeune premier sur le marché de l'automobile : l'Ocean, un SUV 100% électrique au design aguicheur et avec une fiche technique aux chiffres prometteurs. Nous découvrons ce nouveau venu d'Amérique en faisant fi ou presque de son avenir incertain.



- 2 moteurs électriques
- 564 ch
- 736.8 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 205 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.7 sec
- Poids : 2'433 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'774 x 1'982 x 1'654
- Conso. mixte : 18.33 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 45'900.-

Pour commencer, il convient de rappeler qui est Fisker. Constructeur américain, de son nom complet Fisker Inc, fondé en 2016 par Henrik Fisker qui n'est pas totalement inconnu. Designer de renom, il est à l'origine de quelques chefs d'œuvre automobiles tels que la BMW Z8 ou l'Aston Martin V8 Vantage. Et rappelez-vous : il y a un peu plus de 10 ans, nous vous proposons l'essai de la Fisker Karma, un O.R.N.I. (Objet Roulant Non Identifié) comme je l'avais qualifié à l'époque. C'était la première tentative de percer sous son propre nom, malheureusement sans grand succès puisque l'entreprise avait fait faillite avant d'être revendue à un groupe chinois pour s'appeler ensuite Karma Automotive.

Bref, on le sait bien, le seul moyen d'y arriver, c'est d'essayer et essayer encore ; on ne jette donc pas la pierre à ce brillant entrepreneur d'origine danoise. En faisant renaître sa marque et en proposant depuis 2022 un nouveau véhicule, celui qui nous intéresse aujourd'hui, on ne peut que reconnaître la détermination du Monsieur. D'autant qu'il n'a pas à rougir face à ses concurrents, je vais vous expliquer tout cela.



Esthétique

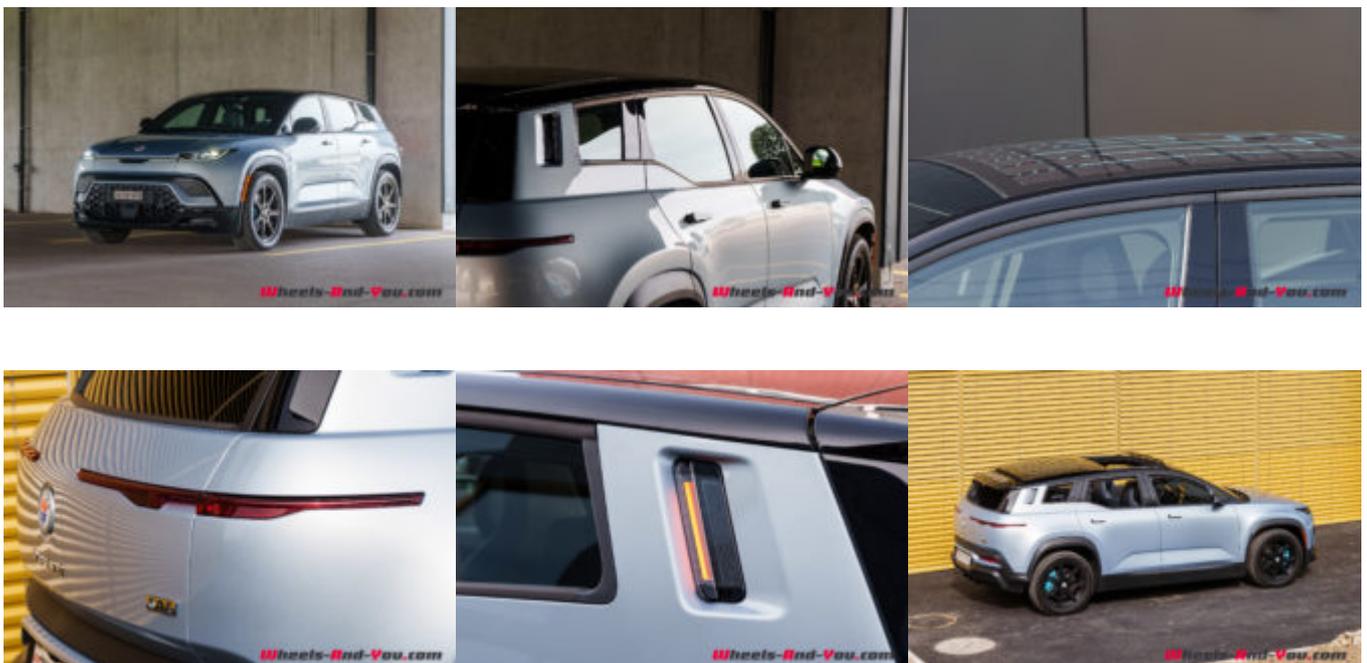
Impatient de découvrir le Fisker Ocean, nous bénéficions pour ce premier contact de la version spéciale de lancement, limitée à 5'000 exemplaires et dénommée ONE. Je le précise car aujourd'hui, la gamme pour l'Europe se décline sous d'autres noms, à savoir « Sport », « Ultra » et « Extreme ». C'est sur la base de ce dernier que l'Ocean ONE est conçu, en l'agrémentant de quasiment toutes les options, qui ne sont cependant pas vraiment nombreuses.

Pour le look, vous rejoindrez probablement mon avis si je vous dis que quoiqu'un peu plus grand, il me fait penser au Range Rover Evoque. Relativement compact, avec des lignes plutôt sculpturales, il ne joue pas vraiment dans la catégorie des petits crossovers, sans être toutefois trop imposant. Sa taille est comparable à

celle d'un Ford Mustang Mach-E.

J'aime tout particulièrement son regard agressif et la ligne de toit fuyante, avec les custodes arriere de petite taille. Ces dernières, tout comme la vitre du hayon de coffre, s'ouvrent entièrement et, combinées au très grand toit ouvrant, proposent le mode « California ». Certes, si ce n'est pour transporter sa planche de surf dans l'état du même nom, il n'a pas une grande utilité, sauf peut-être celui de bien aérer la voiture après l'avoir parquée au soleil. Mais je me devais de le mentionner, tout comme le fait que le toit panoramique intègre un panneau solaire. Selon le constructeur, il permet de charger l'équivalent d'environ 3'000 km par année en Californie justement, alors qu'en Europe où l'ensoleillement moyen est moindre, le chiffre tombe à environ 1'200 km. C'est peut-être un détail pour certain mais je trouve le concept intéressant. D'ailleurs, la Karma le proposait déjà à l'époque pour raison esthétique mais pensé comme un complément fonctionnel, qui n'était finalement pas opérationnel.

Le Fisker Ocean dégage une prestance indéniable et pour ma part, je suis totalement conquis. Sans comparaison avec les différentes Tesla, on reconnaît ici le designer qui œuvre à la barre. Les bonnes impressions continuent au moment de s'installer au volant, avec tout d'abord un bon niveau de finition et une belle présentation. Les goûts et les couleurs me direz-vous mais en tout cas, l'Ocean n'a rien à envier à ses concurrents directs, la Tesla Model Y et le Ford Mustang Mach-E. Notons aussi qu'une grande partie des plastiques (plus de 50 kg) sont issus de matériaux recyclés récupérés dans l'océan, d'où son nom.





On remarque immédiatement le très grand écran central de 17.1 pouces, placé à la verticale, qui interface toute la partie infodivertissement. Le système conserve néanmoins quelques véritables boutons physiques, notamment pour le réglage de la température ou le volume de la radio, ce que je trouve fort appréciable. Question de vous faire patienter lors des recharges par exemple, l'écran pivote du mode portrait au mode paysage afin d'offrir un affichage 16/9. Couplé à l'excellente sono, chaque moment d'attente à bord de votre Fisker Ocean se transforme en mini séance cinéma.

La place à disposition pour tous les occupants est plutôt généreuse, en adéquation avec le segment, voire même un peu plus. Ceci au détriment du coffre qui ne propose que 476 litres, ce qui est moins que la concurrence mais suffisant pour un véhicule de ce segment.





Sous le capot

Notre modèle d'essai constituant le haut de gamme, il est équipé de deux moteurs électriques qui, avec une batterie de 113 kW (106 kW utilisable), offrent une puissance totale de 564 ch pour un couple de 736.8 Nm. Cette cavalerie très alléchante est disponible en mode « Hyper » où la totalité des ressources sont sollicitées et transmises aux quatre roues. C'est pareil pour le mode « Fun » mais avec un peu moins de chevaux alors qu'en mode « Earth », l'Ocean devient une simple deux roues motrices avec environ 380 ch.

Je dois avouer que j'ai principalement utilisé ce mode qui propose des performances suffisantes dans la circulation actuelle. D'ailleurs, j'ai toujours un peu de peine à légitimiser une armada de chevaux sur un véhicule 100% électrique sensé proposer des déplacements en adéquation avec le bien être de notre planète.

Sur la base de la fiche technique, la consommation en cycle mixte WLTP s'élève à 18.33 kWh/100km, soit une autonomie totale de 578 km pour ce modèle haut-de-gamme, allant même jusqu'à 707 km en milieu exclusivement urbain. Sans surprise, la réalité est bien différente : sur la base de mes estimations, il me semble réaliste de parcourir 450 km sans ménager la monture. Un essai plus complet, avec toutes les mises à jour logicielles, nous permettra, prochainement je l'espère, de vérifier cela de manière plus précise.



Au volant

Pas de révolution au moment d'aborder les premiers kilomètres, je retrouve tout l'agrément d'un véhicule électrique. La quiétude est de mise, avec quand même une certaine brutalité à l'accélération lorsque j'active les modes « Fun » ou « Hyper ».

Toutefois, comme je le dis souvent, une auto 100% électrique inspire plutôt à rouler cool . Passé l'effet « Waoouuuuu » et la violente surprise faite à vos passagers lorsqu'on écrase l'accélérateur, je préfère appliquer un rythme plus paisible que véritablement endiablé. Sans compter qu'avec ses 2.4 tonnes, le Fisker Ocean n'est pas un athlète de haut niveau. Je trouve d'ailleurs que la prise de roulis est assez importante et n'incite pas à rouler de manière trop dynamique. Le Fisker Ocean proposant un bon niveau de confort, en tout cas nettement meilleur que celui d'une Tesla Model Y, autant en profiter en se déplaçant avec tranquillité.

Encore en pleine évolution, le Fisker Ocean et en particulier cette déclinaison ONE ne dispose pas encore de l'activation de toutes les dernières technologies. Mais ça va venir, le planning est déjà posé, il a juste 1-2 mois de retard. Ainsi, la version 2 du software de notre auto souffrait encore de quelques lacunes et de certains bugs à mettre sur le compte de cette toute première version ONE. A en croire le représentant de la marque à Lausanne, ces petits soucis sont résolus sur toutes les voitures vendues jusqu'à ce jour.

Mon seul regret, l'absence d'un véritable système « One Pedal » permettant l'arrêt total sans toucher la pédale de frein. C'est un critère indispensable qui me ferait opter pour une voiture électrique.



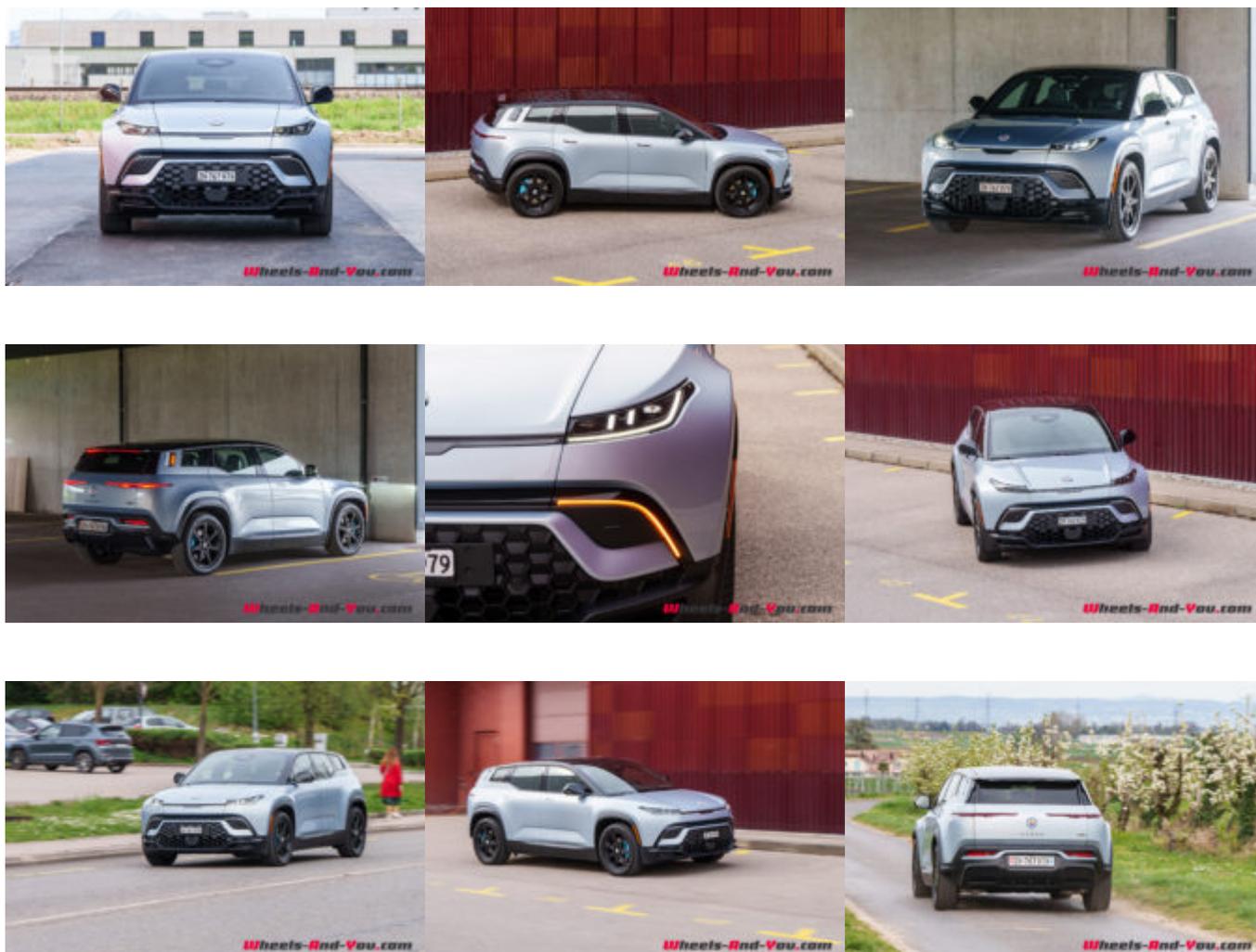


Verdict

Le Fisker Ocean est un véritable coup de cœur, non seulement pour son esthétique que je trouve totalement réussie mais aussi pour l'ensemble cohérent qu'il propose. Même si à titre personnel, je n'ai pas encore succombé au monde des électrons et je crois que ce n'est pas encore pour tout de suite.

Le tarif est lui aussi très intéressant, avec un haut de gamme affiché à environ CHF 66'000.- alors que les tarifs débutent à CHF 45'900.- pour la version « Sport ». Sans compter qu'actuellement, pour booster les ventes, les modèles de stock bénéficient de rabais défiant toute concurrence : on peut acquérir le modèle « Extreme » au tarif du « Sport » et ce dernier pour le prix d'une citadine ! C'est actuellement imbattable malgré les petits bugs. Même si Fisker est un acteur relativement actif depuis bon nombre d'années, il faut rappeler la jeunesse de cette « nouvelle » entreprise ; il est donc important de considérer l'Ocean comme un premier véhicule de la marque, qui bénéficiera rapidement d'un certain nombre de mises à jour.

Reste qu'aujourd'hui, avec la situation financière difficile de la marque, il faut oser parier sur la pérennité du constructeur pour opter pour l'Ocean même si j'ai bon espoir qu'une solution soit trouvée et qu'on oublie vite ces petits aléas du début. Pour ma part, j'ai envie d'y croire !



Prix et options - Fisker Ocean ONE

Prix de base : CHF 68'990.-

Peinture "Silver Lining" : CHF 0.-

Intérieur "MaliBlu Indigo Alcantara" : CHF 0.-

Jante 22" F3a SlipStream : CHF 0.-

Pack roues hiver avec jante 20" Stealth : CHF 4'105.-

Tapis de sol recyclés : CHF 255.-

Prix TOTAL : CHF 73'350.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Fisker Inc. Europe pour le prêt de ce Fisker Ocean ONE ainsi qu'au garage Arenaz Automobiles (Fisker Partner Lausanne) à Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Fisker Karma : Objet Roulant Non Identifié



