Essai – Polestar 1 : The North Queen

Polestar c'est la nouvelle marque 100% électrique créée par Volvo et Geely, mais pour se lancer, ils ont tout d'abord conçu une voiture hybride. Cette dernière se nomme Polestar 1 et, malgré une production plutôt confidentielle, il est temps pour Wheels And You de vous en proposer un essai complet.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'969 cm^3
- 609 ch à 6'000 t/min
- 1'000 Nm de 2'600 à 4'200 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
- Poids : 2'350 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'585 x 1'935 x 1'352
- Conso. mesurée : 6.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 13 g/km (A)
- dès CHF 165'000.-, mod.essayé CHF 170'500.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton, Sébastien Morand

---

Alors que tous les projecteurs sont focalisés sur la Polestar 2 que nous avons

découverte à la fin de l'été dernier et dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, attardons-nous aujourd'hui sur la Polestar 1.

Présentée pour la première fois en Europe lors du Salon de Genève 2018, elle ne sera produite qu'à 1'500 exemplaires et, pour l'heure, à priori un seul a été livré en Suisse du côté de Zurich. Vous n'avez donc probablement jamais croisé cette auto sur la route et, à en croire le regard des gens pendant mon essai, c'est effectivement un engin totalement méconnu. Je pense d'ailleurs que sur tous les essais que j'ai réalisé pour Wheels And You depuis maintenant 10 ans, c'est la voiture qui fait le plus tourner les têtes et génère les discussions les plus nombreuses à chaque fois que je m'arrête.

Pour le coup, à l'inverse de la Polestar 2, pas de motorisation purement électrique mais un système hybride rechargeable, et plein d'autres spécificités qui font de ce splendide coupé 2+2 le porte-drapeau du savoir-faire Polestar. En fait, un peu comme Tesla qui avait tout d'abord débarqué avec son Roadster, Polestar nous propose ici un véhicule hors norme à plusieurs niveaux.

A l'extérieur

En matière de ligne, la Polestar 1 reprend le dessin de la Volvo Concept Coupé qui avait été présentée au Salon de Francfort 2013. Cette dernière annonçait la nouvelle identité stylistique du constructeur suédois mise en vigueur dès l'année suivante avec la seconde génération du XC90.

D'ailleurs le lien de parenté avec Volvo est plutôt évident, cette Polestar 1 pourrait simplement être une version 2 portes de la berline S90 avec laquelle elle partage la plateforme. Elle rend presque 40 cm en longueur à la limousine Volvo lui conférant une allure bien plus dynamique. Plutôt basse et relativement large, sa prestance est indéniable. Je suis totalement conquis.

Tout comme pour la gamme actuelle Volvo, on retrouve des optiques avant avec la

signature led à l’effigie du marteau de Thor, mais aussi les phares arrière en forme de C. Toutefois, dans les deux cas, la représentation se veut plus fine et plus élégante, accentuant le dynamisme de l’auto. Il y a aussi l’imposante calandre mais plus épurée, puisque le badge Polestar est placé sur le capot moteur et, de surcroît, avec une apparence ton sur ton par rapport à la couleur de la carrosserie. A ce sujet, notre voiture d’essai arbore une teinte blanche matte qui renforce le côté « concept car » de cette Polestar 1.

Cependant, ce que je préfère, c’est son arrière-train entouré de ses larges hanches et qui, mis en relation avec la ligne de toit très basse, affirment une présence marquée sur la route. Ceci est bien évidemment accentué par les magnifiques jantes 21 pouces montées en série.

Indépendamment de son apparence exceptionnelle, une des caractéristiques très particulière, c’est le fait que sa coque est conçue en polymère renforcé de fibre de carbone (CFRP). Ainsi, la rigidité de l’ensemble fait merveille, proposant un bon agrément de conduite malgré les 2’350 kg de la belle suédoise.

A mes yeux, si l’on parle uniquement de look, cette Polestar 1 se profile parfaitement comme une réinterprétation moderne, ou plutôt futuriste, de la mythique Volvo P1800. Sans pour autant qu’elle lui ressemble vraiment, je lui trouve également un lien de parenté avec la Fisker Karma.

A l'intérieur

L'agencement intérieur ayant été imaginé avant celui de la Polestar 2, l'ambiance est plus proche d'une Volvo. Toutefois, la qualité de finition est légèrement supérieure avec l'utilisation de matériaux au rendu très flatteur.

En premier lieu, c'est donc sans surprise que je découvre l'interface infotainment que j'ai déjà pu tester à plusieurs reprises, notamment tout récemment lors de mon essai de la V60 T8 Polestar Engineered. Je ne vais donc pas m'attarder sur le sujet, le système est complet et parfaitement fonctionnel, même s'il n'est pas à la hauteur de celui qui équipe la Polestar 2.

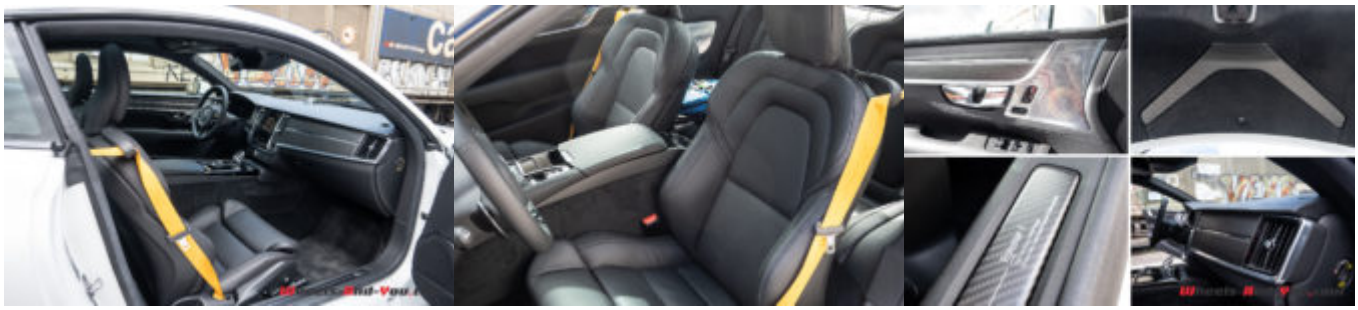
L'habillage de cuir est vraiment de bonne facture et j'apprécie la présentation générale avec du carbone et des éléments à l'apparence aluminium. Malgré l'omniprésence de la couleur noire, le simple fait d'avoir les ceintures orange/dorées donne un soupçon de gaîté à l'habitacle. Dernier détail très singulier, le sélecteur de vitesse en « cristal ». Ça ne manque pas d'alimenter les discussions avec mes passagers et même si son esthétisme ne me plait pas particulièrement, il a le mérite d'être différent.

Les sièges avant sont très confortables, cependant ils pourraient proposer un meilleur maintien au vu des performances de l'auto. Mais comme notre Polestar 1 est avant tout une GT et non pas une super sportive, on dira que ça fait l'affaire.

Si, sur le papier, il s'agit d'un coupé 2+2, l'utilisation des places arrière sera exclusivement possible pour des enfants. Indépendamment de l'espace pour les jambes très restreint, la garde au toit est aussi limitée du fait que la vitre arrière est très inclinée.

Quant au coffre, si je suis totalement fan de son fond en plexiglas nous permettant de profiter de la connectique électrique et rappelant que nous avons à faire à une voiture hybride, j'avoue que son volume de chargement est plutôt contenu avec

seulement 143 litres.



Sous le capot

Comme expliqué en introduction, la Polestar 1 dispose d'une motorisation hybride couplée à une transmission automatique à 8 rapports. Cette dernière dispose d'un mode B qui, sans offrir un système « One Pedal » comme sur la Polestar 2, qui propose une récupération accrue de l'énergie pour recharger les batteries.

Pour revenir au cœur qui anime notre Polestar 1, il y a tout d'abord un traditionnel quatre cylindres 2.0 essence à double suralimentation (compresseur + turbo), à priori le même que celui qu'on retrouve sur la V60 T8 ou le XC60 T6 essayées par mes soins pour Wheels And You, qui propose une puissance de 320 ch délivrés sur le train avant exclusivement. Ensuite viennent s'ajouter deux moteurs électriques de chacun 85 kW (116 ch) propulsant les roues arrière, ainsi qu'un alterno-démarreur intégré (ISG) de 52 kW (68 ch). Résultat, la puissance cumulée à disposition est de 609 ch pour un couple camionnesque de 1'000 Nm !

Ah c’est sûr, là ça commence à causer et beaucoup ne s’attendaient pas à cela en découvrant la suédoise.

Notre Polestar 1 met à disposition toute cette cavalerie au travers de cinq modes de conduite dans l’esprit de ceux de la V60 T8 Polestar Engineered. On peut forcer le roulage en quatre roues motrices (AWD), ou alors utiliser uniquement la partie électrique (Pure), voir paramétrer à sa guise les différents réglages (Individual) et bien évidemment exploiter pleinement toutes les ressources en simultanée, le mode « Power ». Plus simplement, et celui activé par défaut, il y a le mode « Hybrid » que je privilégie, tout comme je l’avait fait avec la V60 T8, laissant le choix à la technologie de pencher pour la meilleure option. Il n’y a que sur autoroute que j’interfère régulièrement en bloquant l’utilisation des batteries afin de conserver leur autonomie pour une utilisation urbaine.

Selon la fiche technique, en norme WLTP, notre Polestar 1 est capable de parcourir environ 124 km en mode tout électrique. Elle promet une consommation mixte de 0.6 l/100km pour 13 g/km de CO2, et 24.1 kWh/100km. Difficile de vérifier cela tant les conditions de mesure varient de la réalité quotidienne.

Au volant

Afin de transmettre des chiffres plus parlants et surtout plus en adéquation avec une utilisation normale, je débute cet essai par un test plutôt radical sur un

parcours mélangeant de la ville, de l'autoroute et des petites routes de campagne. Alors que la voiture dispose de son réservoir et de ses batteries au maximum de leurs capacités, je n'hésite pas à dévorer les kilomètres en exploitant toutes les ressources à disposition, sans laisser poindre une once de fibre écologique. Après un peu plus de 140 km, j'ai vidé les batteries et l'ordinateur de bord annonce 3.9 l/100km. Au vu du rythme appliqué, je trouve cela plutôt acceptable.

Sur la totalité de mon expérience avec cette Polestar 1, en me limitant au moteur thermique pour les trajets sur autoroute, voire même en l'utilisant pour recharger les batteries, je mesure une moyenne de 6.7 l/100km. Personnellement, cela me semble très honorable. Surtout qu'après une semaine à son volant, je ne me lasse jamais de la poussée époustouflante procurée par cette majestueuse suédoise.

Vous l'aurez compris, en écrasant l'accélérateur, la réactivité du système électrique permet d'obtenir des très bonnes sensations et c'est encore plus flagrant avec le mode « Power ». En fait, comme sa robe élégante dissimule parfaitement le tempérament de notre Polestar 1, on ne s'attend pas vraiment à de telles performances, surtout si l'on n'est pas au fait des caractéristiques techniques. Elle cache vraiment bien son jeu et cela en surprend plus d'un lorsque l'on voit bondir en avant la voiture.

Pour ce qui est du comportement routier, je retrouve dans une moindre mesure ce que je n'aime pas trop chez ses cousines badgées Volvo. C'est à dire un manque de ressenti dans la direction et une conduite trop aseptisée. Pourtant, probablement grâce à la rigidité de la caisse en carbone et son excellent châssis, la sensation est amoindrie sur cette Polestar 1. Certes, il faut assimiler le poids conséquent et ne pas hésiter à inscrire franchement l'auto dans les courbes. Cependant, une fois le léger roulis assimilé, les virages s'avalent facilement et surtout les relances sont immédiates, permettant d'appliquer un rythme général plutôt soutenu.

Je note encore une suspension Öhlins relativement ferme, avec comme pour la V60 T8 Polestar Engineered, des molettes de réglages situées sur les têtes d'amortisseurs, ainsi qu'un très bon système de freinage. A l'avant, les immenses étriers proviennent du fabricant japonais Akebono, celui-là même qui fournit McLaren pour sa phénoménale P1. La référence méritait d'être mentionnée.

Toujours est-il, comme régulièrement avec les voitures hybrides, et cela malgré

des bonnes performances à disposition, j'ai plus facilement envie de rouler paisiblement en faisant attention de minimiser la consommation d'essence. A ce jeu, la Polestar 1 se veut royale en offrant un excellent agrément de conduite. Alors oui, on peut notamment lui reprocher quelques bruits d'air, mais moi je trouve que ça fait partie de son esprit « prototype » et du coup je lui pardonne facilement.

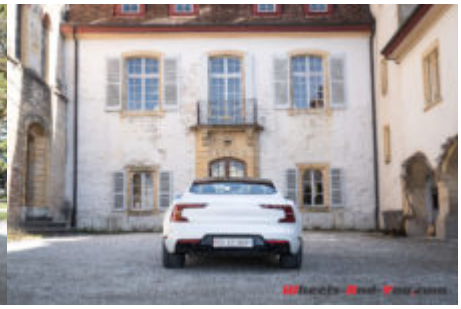
Verdict

Totalement sous le charme du design de cette Polestar 1, je me mets à rêver de la voir équipée d'un somptueux et performant V8. Malheureusement le monde d'aujourd'hui ne l'entend pas de la sorte et je dois reconnaître que la motorisation hybride de notre suédoise répond correctement aux besoins.

Néanmoins, avec une telle conception si spécifique, le bât blesse au moment de s'intéresser au tarif. Proposée dès CHF 165'000.-, notre Polestar 1 régate dans un segment plus que premium et difficile à dire si la clientèle sera au rendez-vous.

Mais, comme je le disais au début, cette Polestar 1 est avant tout un moyen de marquer les esprits et de toute façon sa production est limitée. De plus, les objectifs de la jeune marque sont clairement focalisés sur le Polestar 2 et les futurs modèles.

Mais si vous pouvez vous le permettre, et que vous avez déjà envisagé l'acquisition d'une BMW i8, pour moi il n'y a qu'une seule concurrente, et encore, car le registre est un peu différent, Je vous recommande d'aller découvrir cette Polestar 1, elle mérite d'être connue. Mais dépêchez-vous, on m'a laissé entendre qu'il ne reste plus que quelques unités disponibles.

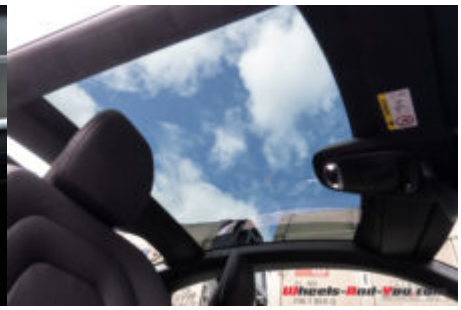


<u>Prix et options – Polestar 1</u>

Prix de base : CHF 165'000.-

Peinture « Snow Matte » : CHF 5'500.-

<u>Prix TOTAL : CHF 170'500.-</u>



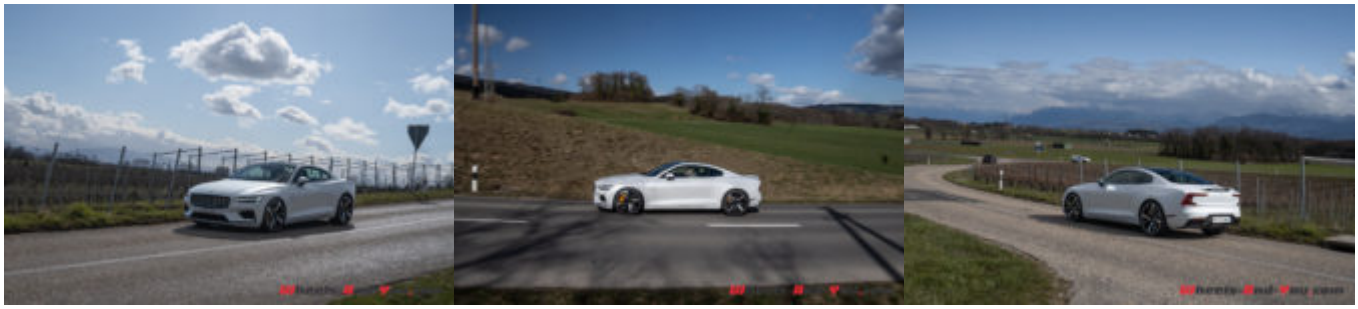
Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Polestar Switzerland pour le prêt de cette Polestar 1, ainsi qu'au garage Autobritt Grand Pré SA à Genève pour leur soutien logistique.

Merci également à l'hôtel Schloss Münchenwiler (Château de Villars-les-Moines) à Münchewiler pour leur accueil dans le cadre de notre séance photos.

<u>A lire aussi</u>

Premier contact – Polestar 2 : La Model 3 en ligne de mire

Essai – Volvo V60 Polestar : L’étoile du nord !

Présentation – Polestar Precept