Essai – Polestar 2 : Nouvelle mais aboutie

Partout en Europe, la propulsion électrique a le vent en poupe, plus ou moins soutenue par les autorités pour « décarboner » les centres-villes. La très grande majorité des constructeurs étoffent leurs gammes autant de véhicules plug-in hybrides que de tout électriques. Certaines développent même de nouvelles stratégies exclusivement axées sur la motorisation électrique. C'est le cas de VW avec l'ID.3 et bientôt l'ID.4 et récemment de Volvo avec sa nouvelle marque Polestar.



- 2 moteurs électriques synchrones
- 408 ch (2x 150 kW)
- 660 Nm de 2'600 à 4'200 t/min
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 205 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 2'123 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'606 x 1'985 x 1'479
- Conso. mesurée : 19.5 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 49'900.-, mod.essayé CHF 64'400.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Polestar est donc la marque créée par Volvo pour développer la propulsion électrique, qu'elle soit hybride rechargeable comme sur la Volvo V60 T8 Polestar Engineered ou la Polestar 1 essayées dernièrement, ou entièrement électrique comme sur cette Polestar 2. Et pour ce modèle tout électrique, Polestar nous offre une véritable alternative à la Tesla Model 3 dont elle revendique, sur le papier tout au moins, le titre de première concurrente.

Nous vous avions déjà proposé un premier contact de cette Polestar 2 il y a quelques mois. C'est désormais un essai complet que je peux réaliser et je ne vous le cacherai pas plus longtemps, je suis conquis autant par l'esthétique que les performances proposées par cette nouvelle venue sur le marché suisse.



A l'extérieur

Le moins que je puisse dire, c'est que les têtes se retournent durant mon essai. Preuve que le design de cette Polestar 2 attire par son savant mélange de modernisme, dynamisme, et classe. Personnellement, je trouve la ligne très réussie. Elle n'est pas très ostentatoire tout en affichant sa différence, celle de proposer un dessin qui ne laisse nullement supposer de sa motorisation électrique, contrairement à bon nombre de ses concurrentes.

La face avant noir mat très verticale confère une dose d'agressivité alors que la signature lumineuse de la poupe n'a pas d'équivalent. De profil, elle arbore une silhouette à mi-chemin entre une berline et un coupé quatre porte. De 3/4 avant, le galbe des ailes renforce la sportivité de l'auto largement campée sur ses grandes roues de 20 pouces en option (19″ de série). Et le magnifique toit vitré orné du logo lumineux rappelant l'étoile polaire est du meilleur effet.

Les dimensions sont celles d'une berline moyenne : 4.60 m de long pour 1.98 m de largeur et 1.48 m de hauteur. Le poids est conséquent puisqu'il s'élève à 2'123

kg, batteries obligent. C'est près de 170 kg de plus que la Tesla Model 3 Dual Motor et c'est l'une des seules critiques que j'émets sur la voiture qui, on le verra plus loin, le cache toutefois plutôt bien.

Je relève encore que cette Polestar 2 a reçu la meilleure note de cinq étoiles au crash test Euro-NCAP, perpétuant ainsi la tradition Volvo de produire les autos les plus sûres possibles.



A l'intérieur

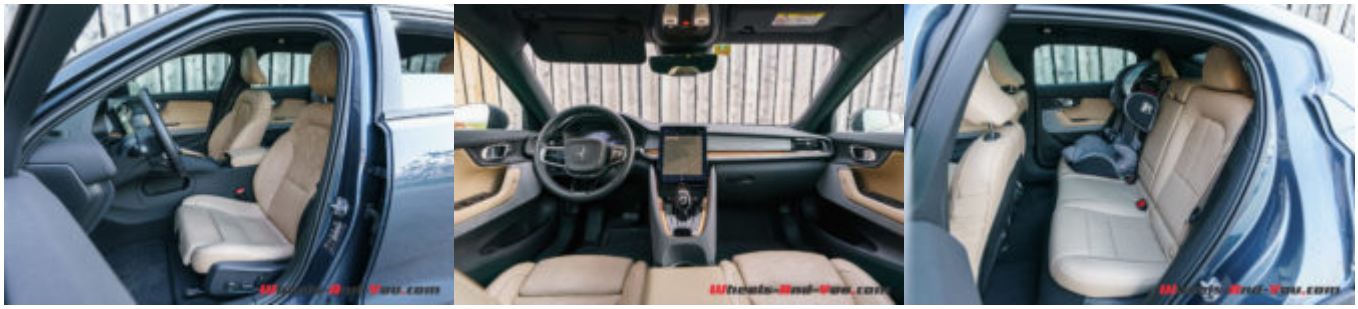
L'intérieur révèle tout de suite son origine scandinave par son caractéristique luxe discret. Ma voiture de presse arbore une option bicolore du meilleur effet, alliant tissu texturé, bois satiné et des sièges chauffants et ventilés avec une sellerie cuir en option. Il convient de relever que, sans l'option cuir, l'intérieur est 100% végan. Il intègre également des matériaux produits à base de matières recyclées.

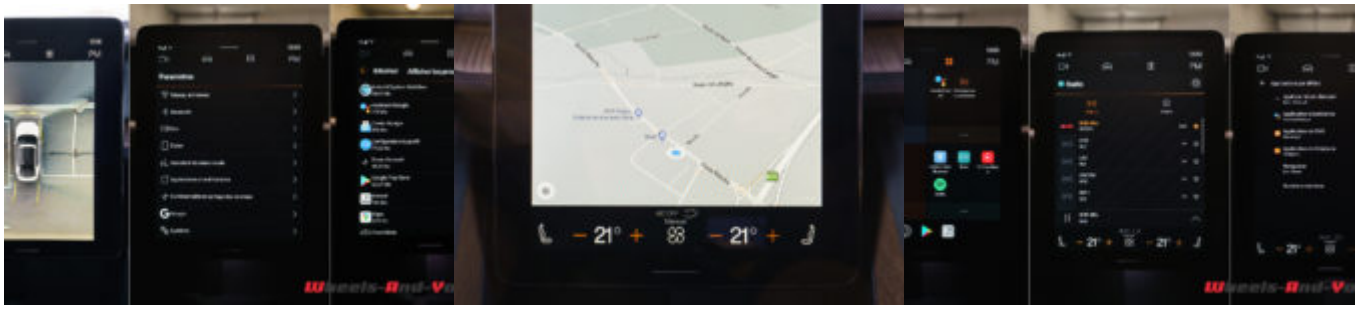
Même si j'aurais aimé pouvoir plus approcher le volant, la position de conduite est confortable et les commandes tombent parfaitement sous la main.

Mis à part les boutons situés sur le volant, les seules commandes se trouvent sur les commodos, de phares à gauche et d'essuie/lave-glace à droite, auxquels s'ajoute un écran central à l'esthétique rappelant un iPad. Ainsi, la planche de bord est particulièrement épurée tout en offrant une ergonomie aboutie. L'infotainment est en fait l'assistant Google qui propose en partie les mêmes

fonctions qu'à la maison. Il suffit de dire « Hey Google, ….. » et l'assistant répond au doigt et à l'œil. Particulièrement pratique et fiable pour définir une destination GPS ou choisir une station de radio. De plus, les mises à niveau « Over the Air » (OTA) sont assurées sur toute la durée de vie du véhicule, avec ainsi la garantie de bénéficier des derniers développements même après quelques années.

Les places arrière sont également très confortables si j'en crois une passagère qui a parcouru 280 km à l'arrière. Quant au coffre, il propose 406 litres sièges relevés et 1'095 litres ces derniers rabattus. Ce n'est pas énorme pour une voiture de 4.60 m de long mais il est complété par une espace coffre à l'avant qui rajoute 35 litres de capacité.







Sous le capot

La propulsion électrique est assurée par deux moteurs synchrones Valéo-Siemens à aimants permanents développant 150 kW chacun, constituant ensemble l'équivalent de 408 ch. Situés un sur chaque essieu, ils assurent une traction 4×4

et développent chacun 330 Nm, soit un total de 660 Nm de couple pour l'auto, ce qui promet de sérieuses accélérations.

Ils sont alimentés par un pack de batteries lithium-ion 400 V, formé de 324 cellules totalisant une capacité de 78 kWh. Elles acceptent une recharge en courant continu jusqu'à 150 kW, ce qui permet une charge de 80% de la capacité totale en 40 min, de quoi faire le plein pendant une pause déjeuner. Sur courant alternatif, la capacité de charge est de 11 kW et cela autant en monophasé que triphasé.

Malgré le poids conséquent, la Polestar 2 atteint 100 km/h en 4.7 sec pour une vitesse maximale de 205 km/h.

Relevons encore que la Polestar 2 peut être équipée en option d'un pack Performance qui propose de magnifiques freins surdimensionnés, avec étriers Brembo à quatre pistons à l'avant, et quatre amortisseurs Öhlins à doubles voies réglables. Je reviendrai sur cette option dans le chapitre suivant.








Au volant

Installé derrière le petit volant, je suis confortablement assis. La visibilité arrière dans le rétroviseur central est un peu limitée mais les rétroviseurs latéraux et la caméra 360° y suppléent facilement.

Comme sur les dernières voitures électriques, il n'y a rien à faire pour démarrer

la voiture. Une pression sur la pédale de frein met le système sous tension et il suffit d'appuyer sur l'accélérateur pour se mettre en route.

Dès les premiers kilomètres parcourus, je découvre un comportement routier souverain, performant et sécurisant. Le centre de gravité très bas, les quatre routes motrices et des suspensions au confort plutôt ferme confèrent précision et efficacité, malgré le poids imposé par les batteries qui se fait facilement oublier. Le frein par régénération est particulièrement efficace, au point que je n'aurai touché la pédale de frein que deux fois sur toute la durée de mon essai.

Si l'autonomie WLTP de 470 km ne peut être réalisée dans la « vraie vie », je peux tout de même parcourir 416 km avec reliquat de 7% de capacité batterie inutilisée. Avec une consommation de 17.7 kWh/100km, c'est un excellent résultat, meilleurs que toutes les voitures « full electric » que j'ai essayées pour Wheels And You, Tesla exceptées. J'avais en effet réalisé 468 km pour 8% de batterie restante sur la Tesla Model 3 Dual Motor avec toutefois une capacité batterie de 84.4 kWh, soit 8% plus importante. Mais la Tesla offre nettement moins d'agrément de conduite puisqu'elle rend une cinquantaine de chevaux et 150 Nm de couple à la Polestar 2. Sur un parcours de 280 km dont 210 km d'autoroute et reste en terrain montagneux, la situation la plus défavorable aux voitures électriques, il reste encore 18% de batterie à l'arrivée. Cela équivaut à une consommation de 22.8 kWh/100km. Annoncé pour 19.3 kWh/100 km en parcours mixte, mes mesures confirment donc pratiquement cette donnée puisque, sur la moyenne de mon essai, la consommation s'élève à 19.5 kWh/100km.

Un détail fort intéressant : en programmant une destination dans Google Maps, l'application indique le niveau de charge résiduel à destination, indication qui se révèle parfaitement fiable tout au long de mon essai.

Quant à la version avec pack Performance que je peux rouler quatre jours juste après la version « normale », elle permet de rendre le comportement encore plus sportif en ajustant les suspensions selon ses propres sensations. La répartition du poids quasi parfaite – 51% à l'AV, 49% à l'AR – rend ces réglages particulièrement réactifs. J'avoue toutefois me demander s'il fait sens de proposer un tel pack sur une auto toute électrique qui n'a pas vocation d'aller user le bitume sur des « track days ». Le freinage par régénération est tellement efficace qu'on se demande quelle est l'utilité des gros freins Brembo, même s'ils participent

assurément à une sécurité supplémentaire en cas de freinage d'urgence.



Verdict

Vous l'aurez compris, j'ai vraiment aimé découvrir cette Polestar 2 qui, si elle ne rivalise pas tout à fait avec la référence du segment que représente la Tesla Model 3 quant à l'autonomie réelle proposée, offre sensiblement plus de caractère et de singularité que sa concurrente. La rigueur de son comportement, son confort et sa finition intérieure qui me rappelle certains codes du mobilier scandinave en fait à mes yeux un objet un peu à part et particulièrement plaisant. Pas de faute de goût, un design moderne et racé, un excellent confort, des prestations complètes et une autonomie vérifiée qui répond aux besoins d'une très large majorité d'automobilistes concourent à une auto véritablement réussie. Personnellement, elle sera l'un de mes premiers choix le jour où je remplacerai ma voiture actuelle.

Si Volvo est une marque dont la personnalité est de longue date assez clivante –

on aime ou on n'aime pas – je ne peux qu'encourager ceux d'entre vous qui projettent l'achat d'une voiture toute électrique de pousser la porte d'un Polestar Space, c'est ainsi que se nomme les showrooms officiels, pour aller faire une course d'essai avec cette Polestar 2. Je mets ma main à couper que vous ne le regretterez pas !

NDLR : Depuis notre essai, le constructeur suédois a étoffé son catalogue et dorénavant la Polestar 2 est disponible dans notre pays en trois déclinaisons. Tout d'abord, dès CHF 43'900.-, le modèle entrée de gamme disposant d'un seul moteur (165 kW (224 ch), 330 Nm) et proposant une automonie standard entre 420 et 440 km. Ensuite, dès CHF 46'900.-, toujours avec un seul moteur, mais une batterie de 78 kWh au lieu de 68 kWh, offrant une puissance de 170 kW (231 ch) pour un couple inchangé et une grande autonomie entre 515 et 540 km. Finalement, celle qui remplace notre voiture d'essai "Launch Edition" affichée dès CHF 57'900.- en conservant les mêmes caractéristiques techniques, la version avec deux moteurs dont le tarif démarre à CHF 49'900.-. A noter encore que tout récemment, le deuxième Polestar Space de Suisse a ouvert ses portes au centre-ville de Genève, il n'y a vraiment plus aucune excuse pour ne pas aller découvrir la marque.








Prix et options – Polestar 2 "Launch Edition" Long range Dual motor

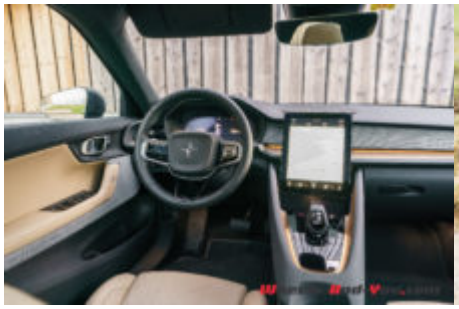
Prix de base : CHF 57'900.-

Couleur “Midnight Blue” : CHF 1’000.-

Barely Nappa Leather sur sieges ventilés : CHF 4’500.-

Roues 20″ : CHF 1’000.-

<u>Prix TOTAL : CHF 64’400.-</u>





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

Nos remerciements à Polestar Switzerland pour le prêt de cette Polestar 2 “Launch Edition”, ainsi qu’au Polestar Space de Genève pour la mise à disposition de la Polestar 2 Pack Performance et au garage Autobritt Grand Pré SA à Genève pour leur soutien logistique.
















A lire aussi

Essai – Polestar 1 : The North Queen

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

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

Présentation – Polestar Precept



















