Essai – Polestar 2 Standard range Single motor : Et si un seul moteur suffisait à cette étoile ?

Les timides premiers pas de Polestar avec son hybride rechargeable Polestar 1 ont vite laissé la place à la toute électrique Polestar 2. La gamme s'élargit et nous voici à nouveau au volant de cette dernière dans sa version la moins puissante équipée de la plus petite batterie.



- 1 moteur électrique synchrone
- 224 ch (165 kW)
- 330 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.4 sec.
- Poids : 1'940 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'606 x 1'985 x 1'479
- Conso. mesurée : 21.5 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 43'900.-, mod.essayé CHF 52'900.-

Texte et photos : Xavier Bais

Le marché actuel regorge de véhicules tout électriques, allant de la pionnière marque Tesla à la très attendue Kia EV6. Polestar, la récente marque électrique née de Volvo ne cesse de se tailler sa part de marché. Son bon rapport qualité prix n'y est pas étranger. De ce fait, la Polestar 2 Standard range Single motor disponible dès CHF 43'900.- est plus qu'attrayante.

En mai dernier, nous vous proposions l'essai du modèle phare de la marque, la Polestar 2, équipée de deux moteurs, avec ses 408 ch. Aujourd'hui nous allons donc rouler la version la moins chère, la moins puissante (un seul moteur), associée à la plus petite batterie mais, du coup, avec une autonomie revue à la baisse. Une baisse certes, mais offrant tout de même 224 ch et une autonomie annoncée d'environ 440 kilomètres. Voyons donc si cette politique peut être payante et quelles sont les différences avec la version plus puissante.



A l'extérieur

Une berline longue, rectangle avec des angles acérés, bien plus futuriste en termes de design que l'ensemble des Tesla, une automobile du 21ème siècle qui aurait pu jouer dans un des films de science-fiction de Luc besson, voilà ce que m'évoque cette Polestar 2. Bien sûr, il y a beaucoup de « Volvo » dans cette calandre presque discrète formée d'angles entourés de phares à Led dont le fil lumineux à l'horizontale s'étire vers la ligne basse du capot. C'est beau. J'aime particulièrement le dessin des petits rétroviseurs dont le miroir vient en affleurer le bord.

L'arrière avec son hayon n'est pas en reste. Un bandeau lumineux prend toute la largeur de la voiture pour revenir en angle vers le haut, enveloppant l'auto et donnant un aspect trapu et solide à cette poupe. De profil j'y trouve un air de Saab 9000 étirée mais version moderne avec plus d'angles. Sans être belle, cette

Sino-suédoise détonne dans le paysage actuel et ne laisse pas indifférent. Je ne compte plus le nombre de personne qui, arrivés à l'arrêt à un feu rouge, ont dégainé leur smartphone pour la prendre en photo. Je me suis même demandé si un détective privé ne me filait pas au train…

Des gendarmes m'ont aussi demandé quel était ce nouveau model de DS. Eh oui ! Le logo peut induire en erreur le néophyte, mais à mes yeux l'évidence différence entre les deux marques est plus que flagrante. Avec le Pack Plus nous avons un toit en verre teinté noir dont la découpe originale s'intègre parfaitement au style de cette voiture. Pour notre voiture d'essai, point de Pack Performance avec les freins dorés Brembo mais des étriers sobrement peints en noir.



A l'intérieur

Une sellerie végétale pour cette Polestar 2, un logo noir sur le volant, des formes étirées, des matériaux aux textures modernes, une ambiance épurée, presque minimaliste, qu'un Pack Plus complété d'une audio Harmann-Kardon Premium Sound, de vitres arrière teintées et, entres autres, d'un éclairage intérieur très travaillé et d'une pompe à chaleur. Cette dernière est un complément au système de climatisation. Elle utilise l'énergie thermique de l'air, la chaleur dissipée par le groupe motopropulseur ainsi que par la batterie pour contrôler la température et pour accroître l'autonomie de la voiture.

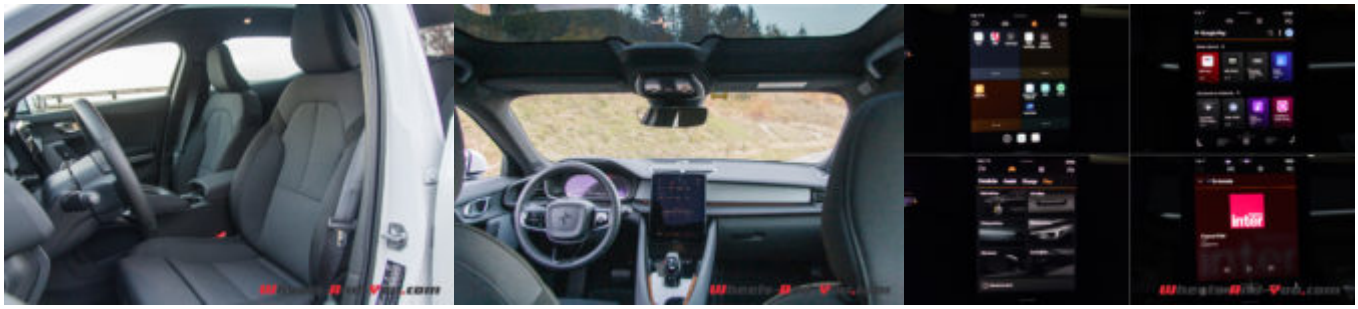
Certains plastiques durs sont présents mais avec un ajustage précis qui respire la

qualité. On retrouve ce toit panoramique en verre à la découpe originale ou, discrètement, au niveau du rétroviseur central s'illumine cette étoile du nord symbolisé par ce logo stylisé. Une station de recharge pour smartphone, par induction ou port USB, est située au centre de la console.

Le Pack Plus disponible en option nous propose aussi des sièges à commande électrique avec soutient lombaire motorisé. Ils sont fermes mais apportent un confort que je n'imaginais pas en de prime abord. Un grand et ingénieux coffre arrière de 405 litres permet, en relevant une partie du plancher à double couvercle, de sectoriser le volume et ainsi de caler ce qui prends place dans cette partie du coffre. Il passe à 1'095 litres une fois les sièges rabattus. Le compartiment avant n'est pas énorme avec ses 35 litres mais il a le mérite d'exister et permettra de loger quelques affaires. C'est une voiture à vivre, c'est-à-dire très orientée côté pratique. Il y a des rangements suffisants et bien placés, les commandes tombent bien sous la main.

Les équipements sur ce modèle « Standard range » ne sont pas au rabais. D'autant qu'en piochant dans le catalogue des options, ici sous forme de Pack, nous obtenons, notamment avec le Pack Pilot encore, l'avertisseur d'angle mort, la caméra 360° et le « Pilot assist ». L'espace à l'arrière est correct et les moins d'un 1m80 y accèdent sans se contorsionner.

Le système d'infodivertissement disponible via un grand écran placé à la verticale au centre du tableau de bord est développé par Google et se montre relativement facile à utiliser avec des graphiques clairs et surtout avec une vive réactivité. Une reconnaissance vocale est disponible et est assez efficace. Je peux ainsi « jouer de la voix » en appelant Google grâce au bouton logé sur le volant. Rien à dire, cet intérieur est moderne.





Sous le capot

En début d'année, nous avions essayé la version « Launch Edition » avec deux moteurs électriques, et une batterie de 78 kWh, offrant une puissance totale de 408 ch (300 kW) pour un couple de 660 Nm, pour couvrir une distance d'environ 480 kilomètres. Aujourd'hui à l'essai la « petite » n'a qu'un seul moteur électrique AC synchrone à aimants permanent de chez Valéo-Siemens et qui entraîne uniquement les roues avant.

Dans cette définition « Standard range Single motor », la puissance est de 224 ch (165 kW) avec un couple de 330 Nm. A noter que sur la « Long range Single motor » la puissance passe à 231 ch (170 kW) mais garde le même couple 330 Nm. Par contre, cette dernière reçoit la même batterie de 78 kWh (75 kWh utilisables) que la déclinaison la plus performante « Long range Dual motor ». Cela lui confère une autonomie de 540 km, versus 440 km sur l'auto que nous essayons aujourd'hui. Les quelques chevaux supplémentaires sont avant tout du marketing, car le réel intérêt c'est la distance à parcourir rallongée.

Notre voiture d'essai dispose donc d'une batterie plus petite, toujours de 400V Lithium-ion, mais avec 64 kWh nominal, soit 61 kWh utilisables. Comme je le disais au préalable, selon la norme WLTP, cela promet environ 440 km d'automonie, toutefois après chaque recharge complète, le tableau de bord m'affiche 330 km. Distance maximum que je ne fais qu'effleurer en allant à la limite d'une conduite super économique. Pour moi, ce modèle est d'abord présenté pour avoir un prix d'attaque assez bas et rivaliser avec la concurrence qui est vive actuellement. Quitte à ne choisir qu'un seul moteur, la « Long range Single motor » semble, de par sa plus grande autonomie et pour seulement CHF 3'000.- de plus, être le bon choix. Elle devrait, à mon avis, représenter la majorité des ventes de la Polestar 2, même si en Suisse on peut imaginer que la « Dual motor », donc quatre roues motrices, fassent beaucoup d'émules.

En matière de consommation, je dois dire que je suis un peu déçu par notre voiture d'essai. En effet, je pensais descendre en dessous des 20 kWh/100 km (17,1 kWh/100 km annoncés), mais difficile sur mon parcours mixte, comprenant tout de même, et ce n'est pas négligeable, de la route de montagne, de descendre sous les 21,5 kWh/100km. Cela reste honorable pour le poids de l'auto et son confort mais voilà, j'obtiens du coup une autonomie de maximum 300 kilomètres. Gageons que ma consommation est extrême et qu'en trajet périurbain elle aurait été bien moindre.

En revanche, l'avantage d'une « petite » batterie de 64 kWh, c'est une recharge plus rapide et c'est là que la différence pourrait se faire avec la plus grosse batterie. On recharge plus souvent mais on y passe moins de temp. En effet, je mets 35 minutes sur un super chargeur prise CCS et ce pour passer de 19 à 80%. Bien entendu, les 20% restants sont toujours très lents à charger et pour une charge totale, il me faudra ainsi un peu plus de 2 heures.

Concernant les performances de notre Polestar 2, elle couvre le 0 à 100 km/h en 7,4 secondes et sa vitesse de pointe est de 160 km/h. Des caractéristiques largement suffisantes pour être en sécurité sur la route et s'autoriser des dépassements sans arrières pensées.





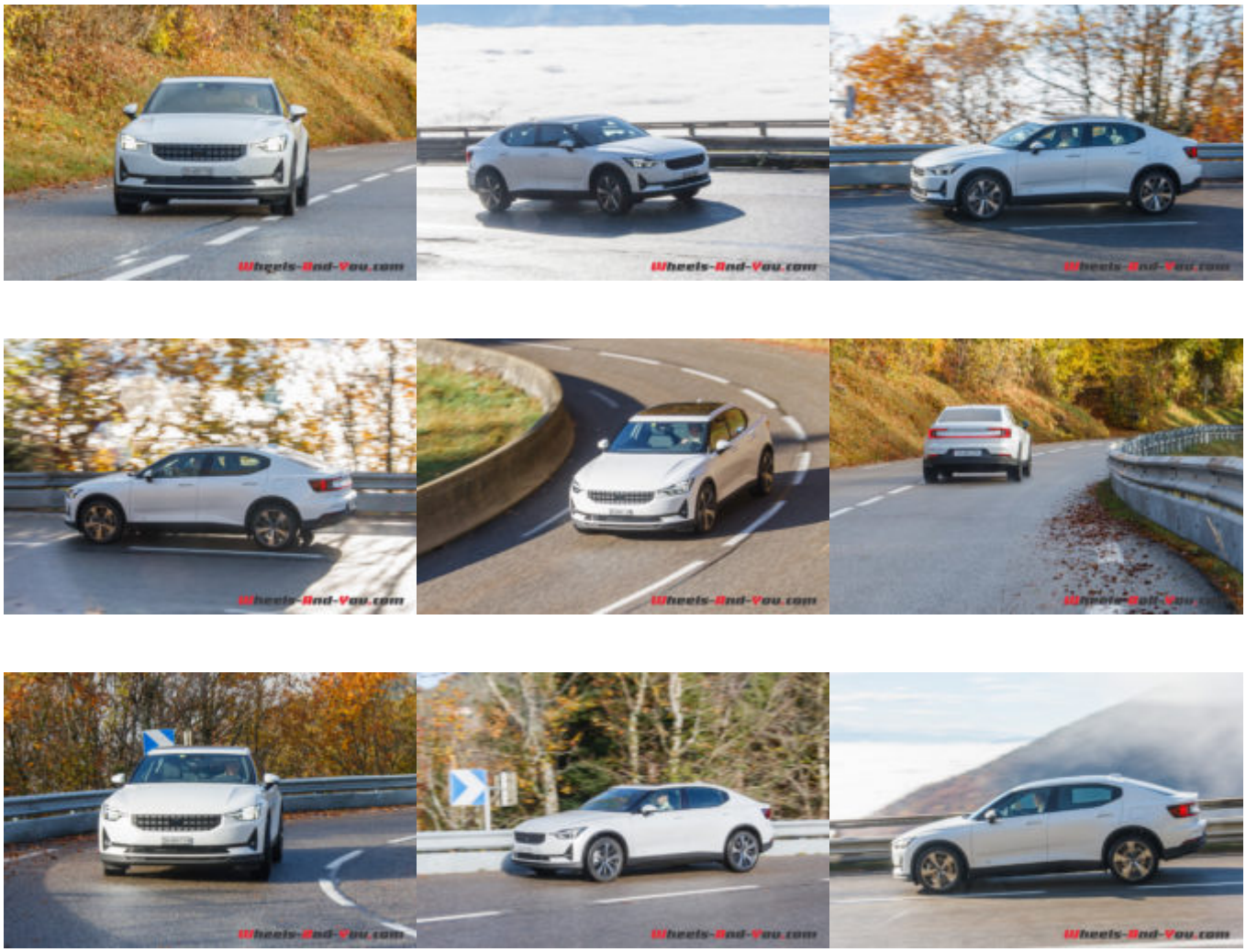
Au volant

Dès les premiers kilomètres, je ressens un équilibre qui ne se démentira pas tout

au long de l'essai. Le centre de gravité bas, le couple puissant, une direction précise et ferme, tout est fait pour que le déplacement du point A au point B ne soit pas une contrainte. Beaucoup d'actions sont paramétrables via l'écran, comme la dureté de la direction ou encore le mode de conduite lié à l'assistance de freinage. Par défaut, et ça fait du sens pour une voiture électrique, le lâcher de la pédale d'accélérateur entraîne une forte décélération avec récupération de beaucoup d'énergie. Ainsi, on arrive à ne plus toucher la pédale des freins, c'est vraiment bluffant. Attention toutefois, cela nécessite un peu d'entrainement pour le bien être de vos passagers.

Sans même disposer du Pack Performance, cela ne fait pas de notre voiture d'essai une auto lente ou déséquilibrée, bien au contraire. Avec 200 kg de moins sur la balance en comparaison de la « Long range Dual motor » (1'940 vs. 2'123 kg) une répartition avant/arrière 55/45 et un freinage au mordant certain, son dynamisme et surtout son amortissement font de cette voiture électrique une synthèse de ce que j'attends d'un tel véhicule. En effet, c'est le compromis idéal entre voiture « tape cul », comme le sont souvent les autos électriques car ont les raffermit pour compenser le poids des batteries, et voiture « chewing-gum » souvent trop molle. Notre Polestar 2, tout en étant ferme, absorbe toutes les bosses dans un grand confort.

Sur route et autoroute il n'y a rien à redire, la Polestar 2 se comporte à merveille. En montagne, le châssis permet une conduite dynamique et le moindre virage est abordé sans appréhension. La direction à assistance électrique est très bien calibrée, ferme, précise, c'est un plaisir de placer l'auto à chaque entrée de courbe. Le comportement équilibré permet de repousser certaines limites. On peut freiner tard à l'approche d'un virage. L'électronique veille et il y a peu de sous-virage. De plus, le point de corde passé, on peut mettre gaz, la roue extérieure patine le temps d'une fraction de seconde avant de diminuer sa force de couple alors que la roue intérieure motrice à fond. La voiture ressort rapidement même si, avec le double de puissance, la vitesse serait encore plus rapide. Toutefois, l'équilibre n'a vraiment rien à envier à la « Dual motor ».



Verdict

La concurrence est vive dans cette catégorie des voitures électriques, bon nombre de modèles peuvent faire de l'ombre à notre Polestar 2. Tout est affaire de prix, de choix et de goût. A savoir qu'en plus de tarifs attractifs, les délais sont extrêmement courts pour obtenir une auto, de nos jours ça devient de plus en plus rare.

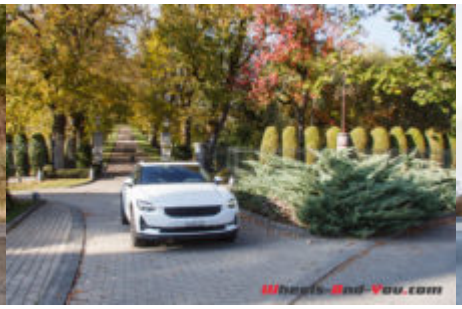
Notre voiture d'essai avec son unique moteur et sa « petite » batterie est tout sauf une version au rabais. Sa tenue de route, ses performances et son confort sont remarquables. Reste une autonomie qui tourne autour des 300 km si vous parcourez des routes de montagne et que vous n'avez pas le pied léger. C'est peu diront certains mais largement suffisante au quotidien. Pour moi, c'est avant tout psychologique.

Toutefois, pour les « peureux », Polestar propose la version « Long range ». Elle garde les mêmes caractéristiques en matière de performance mais grâce à sa

batterie de 78 kW, elle offre 100 km d'autonomie en plus. Pour moi ce serait le bon choix pour un budget d'environ CHF 55'000.-. Et enfin, pour les plus sportifs, il existe toujours la déclinaison à deux moteurs qu'on peut agrémenter du Pack Performance. Mais est-ce vraiment raisonnable si l'on choisit de rouler électrique ? A vous de voir ! Mais en tout cas la jeune marque suédoise offre vraiment un bon produit qui mérite d'être découvert.








<u>Prix et options – Polestar 2 Standard range Single motor</u>

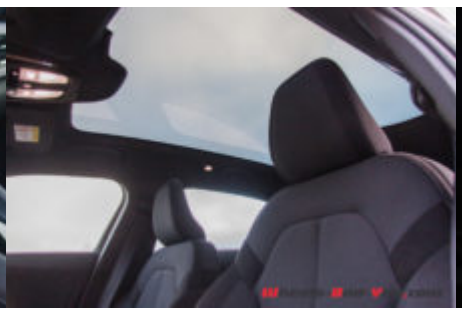
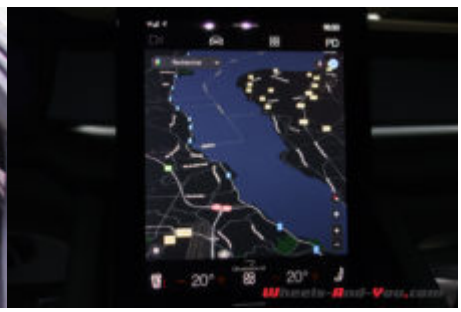
Prix de base : CHF 43'900.-

Peinture "Snow White" : CHF 1'000.-

Pack Plus : CHF 4'500.-

Pack Pilot : CHF 3'500.-

<u>Prix TOTAL : CHF 52'900.-</u>

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

Nos remerciements à Polestar Switzerland pour le prêt de cette Polestar 2 Single Motor et au garage Autobritt Grand Pré SA à Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – Polestar 2 : Nouvelle mais aboutie

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

