

Lancement - Polestar 3 et Polestar 4

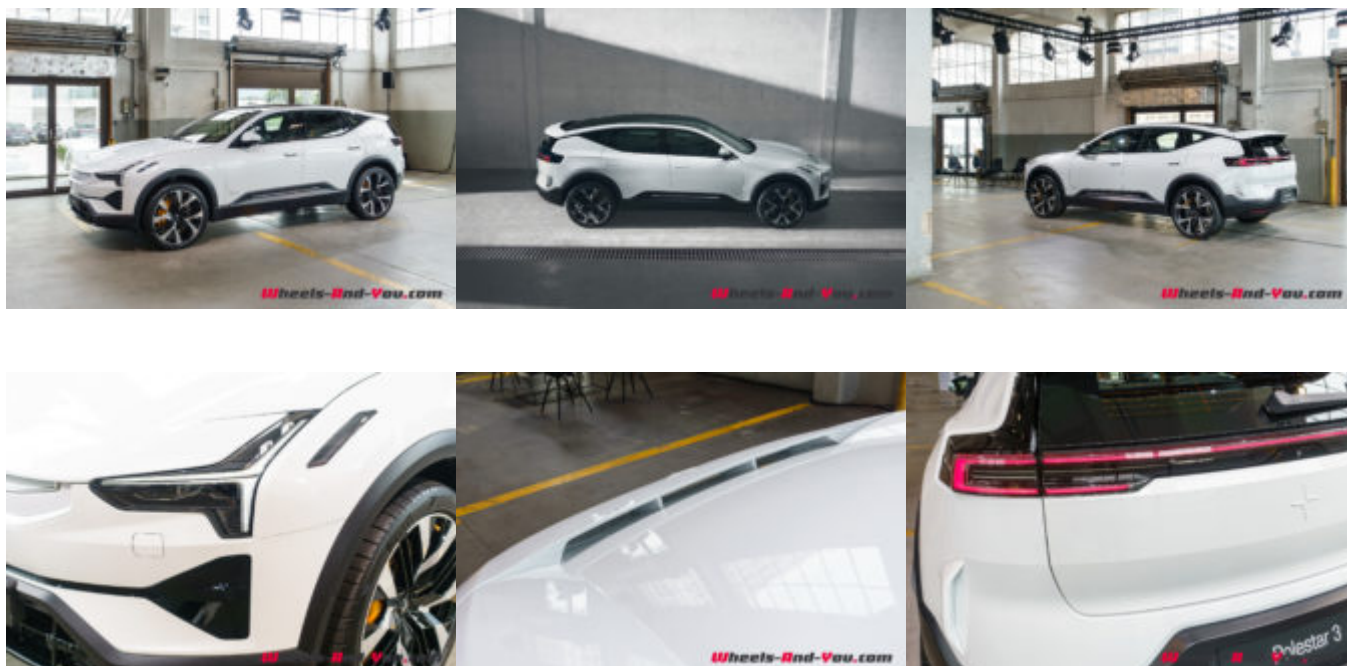
Alors que la Polestar 3 devait arriver sur le marché il y a presque deux ans, le Covid et ses conséquences sur le marché des semiconducteurs a entraîné un report du lancement du deuxième véhicule électrique de la marque à l'étoile du nord. Elle a ainsi dû se « débrouiller » avec la commercialisation d'un seul modèle, la Polestar 2, depuis 2019. C'est donc très heureuse que la marque nous a présenté simultanément, lors d'un évènement à Lausanne, deux nouveaux modèles : les Polestar 3 et Polestar 4.



Polestar 3, un grand SUV racé

Avec une longueur de 4.9 mètres, elle se situe entre les Tesla Model X (5.03 m) et Model Y (4.75 m). Il s'agit donc d'un grand SUV 5 places du segment E. Mais à part une motorisation électrique, la comparaison s'arrête là. J'ai presque l'impression de découvrir une auto d'une autre catégorie.

Ça commence par un style qui s'éloigne catégoriquement des autres SUV. La silhouette fait plus penser à un break qu'à un SUV, garde au sol exceptée. Et un break à l'allure résolument sportive, avec son aileron avant qui surplombe l'arrête du capot et celui à l'arrière qui termine un toit plongeant. Le design est vraiment dynamique et classe à la fois. Une vraie réussite à mes yeux.



Malgré un capot assez long et plat, l'espace à bord est particulièrement spacieux, spécialement aux places arrière à dossier inclinable. Le volume du coffre varie entre 484 et 1'441 litres sièges rabattus.

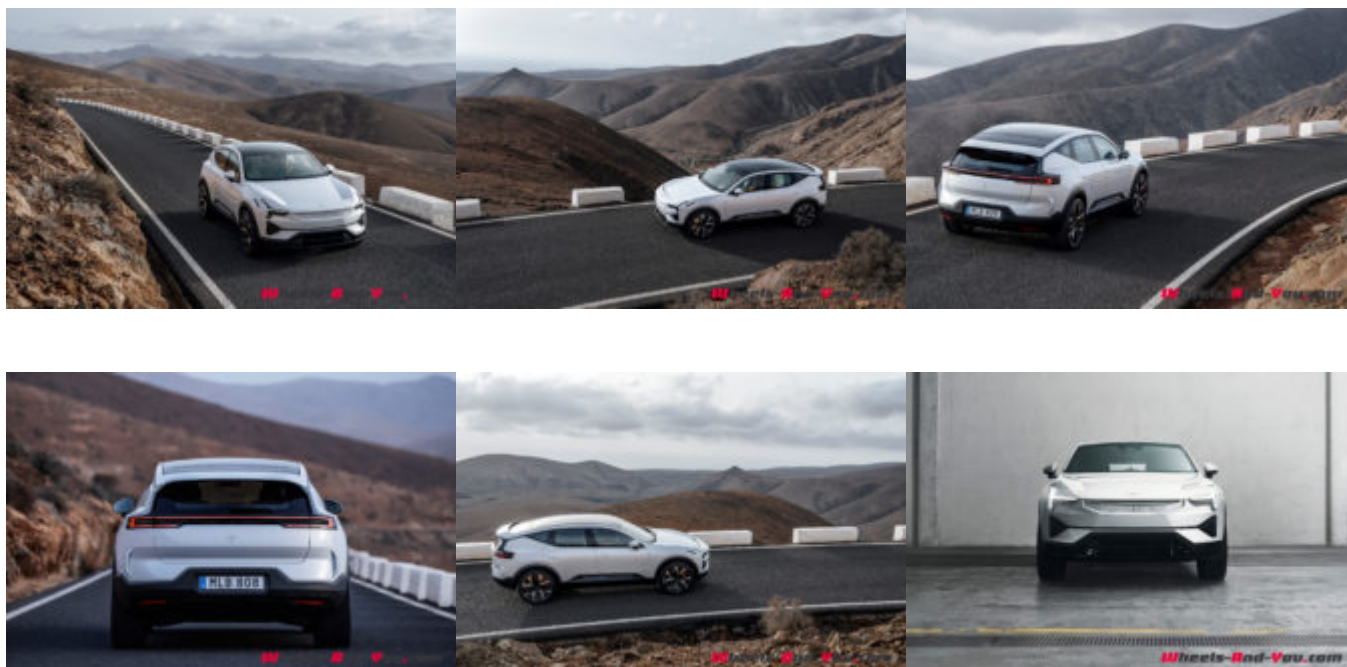


La propulsion est assurée par deux moteurs synchrones à aimants permanents qui développent la bagatelle de 489 ch (360 kW) et un couple de 840 Nm. De quoi abattre le 0 à 100 km/h en 5 secondes et atteindre 210 km/h en vitesse de pointe malgré les 2'584 kg à vide. Avec le Pack Performance, les chiffres croissent encore : 517 ch (380 kW) et 910 Nm, 0 à 100 km/h en 4.7 secondes.

Pour les alimenter, la Polestar 3 intègre un pack batteries lithium-ion à cathodes nickel-manganèse-cobalt 400V de 111 kWh (107 kWh nets) composé de 204 cellules prismatiques réparties en 17 groupes. Ces batteries sont garanties 8 ans ou 160'000 km. L'autonomie WLTP en conduite mixte atteint 628 km alors que la consommation normalisée WLTP s'affiche entre 20.1 et 21.1 kWh/100km. La capacité de charge sur super-chargeur à courant continu est de 250 kW, ce qui permet de recharger de 10 à 80% en 30 minutes à peine.

Comme pour la Polestar 2, les principales options sont réunies dans trois packs : Pack Plus, Pack Pilot et Pack Performance.

Les premières livraisons devraient intervenir en septembre pour les véhicules commandés dès maintenant à des prix qui débutent à CHF 85'800.- ou CHF 91'800.- pour la version Performance.



Polestar 4, un SUV sportif et novateur

Pour ce troisième modèle Polestar électrique, les innovations ne manquent pas. La première est immédiatement visible : l'absence de pare-brise arrière. Si ce choix peut sembler étonnant à prime abord, il résulte d'une réflexion visant à rendre l'espace aux places arrière plus spacieux tout en conservant un profil de coupé à 4 portes du segment D. Pour gagner de la garde au toit tout en maintenant une courbe de toit plongeante, il fallait reculer le renfort arrière du toit, renfort sur lequel viennent se fixer les charnières du hayon. Comme ce dernier entravait alors la vision arrière, les ingénieurs ont décidé de supprimer le pare-brise arrière et de le remplacer par un système de rétro-vision sophistiqué : deux caméras orientées vers l'arrière, une sur le renfort arrière et l'autre au-dessus de la plaque, assurent une vision arrière à large champ et d'excellente qualité. Ainsi, l'espace à bord est maximisé et est comparable à celui d'un véhicule du segment supérieur.



Les dimensions de la Polestar 4 sont un peu inférieures à celle de la Polestar 3 : 4.84 mètres. Pourtant, le volume du coffre est supérieur, passant de 526 litres en configuration 5 places à 1'536 litres sièges rabattus, ceci grâce au capot avant court qui permet d'avancer la première rangée de siège.



La Polestar 4 est proposée en deux versions : une Single Motor, avec un moteur sur l'essieu arrière développant 272 ch (200 kW) et 343 Nm de couple, et une Dual Motor (4 roues motrices) proposant 544 ch (400 kW) et 686 Nm de couple. Les performances sont à l'avenant : 7.1 sec, respectivement 3.8 sec pour le 0 à 100 km/h. La vitesse maximale est limitée à 200 km/h.

Le pack batteries est le même pour les deux versions. Formé de 110 cellules, sa capacité est de 100 kWh, dont 94 kWh utiles. Avec une consommation mixte normalisée WLTP de 17.8, respectivement 18.7 kWh/100km, l'autonomie WLTP atteint 620 km pour la version Single Motor et 590 km pour la Dual Motor. Leur tension de 400V accepte les super-chargeurs 200 kW en courant continu, permettant une recharge de 10 à 80% en 30 minutes. Le chargeur embarqué est

de 22 kW sur courant alternatif et une borne domestique 16A triphasée rechargera 100% de la batterie en 5h30.

La date des premières livraisons n'est pas encore arrêtée mais devrait intervenir vers la fin de l'année. Les prix sont de CHF 62'900.- pour la version Single Motor et CHF 70'900.- pour la déclinaison Dual Motor.

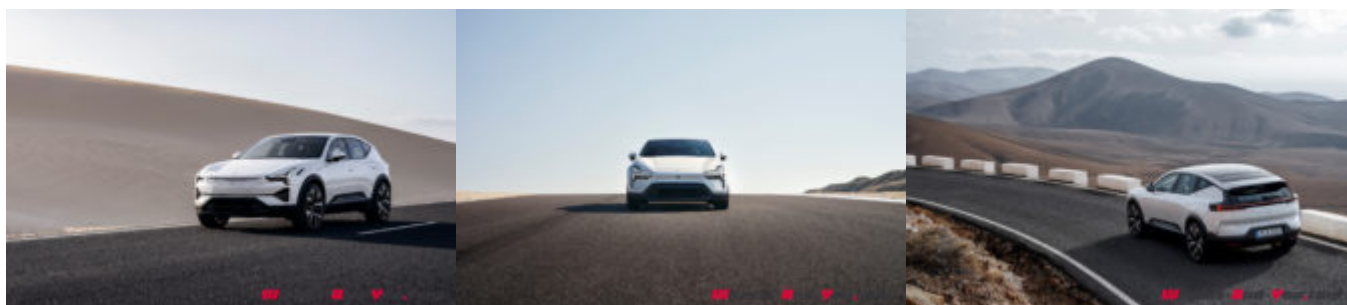


Réduction de l'emprunte carbone, un leitmotiv de Polestar

S'il est une marque qui investit massivement dans la réduction de l'emprunte carbone, c'est bien Polestar. Ainsi, elle est parvenue à réduire de 50% les émissions carbone pour produire un véhicule Polestar 4 neuf. Ces dernières n'excèdent pas 19.9 tonnes de CO₂ pour un modèle Single Motor neuf jusqu'au sortir de l'usine. Alors que l'Agence européenne pour l'environnement indique qu'un kilomètre en avion produit en moyenne 285 g de CO₂, produire un exemplaire de cette Polestar 4 n'émet pas plus de CO₂ que 14 personnes traversant l'Atlantique en avion ! Mieux encore, la quantité de CO₂ produite est moindre que celle nécessaire à la production d'une voiture thermique du même segment.

Comment Polestar est-elle parvenue à un tel résultat ? En réduisant de manière drastique les matériaux plastiques (-70%) et en les remplaçant par des matériaux recyclés ou naturels. Ainsi, les tissus de l'habitacle sont faits de PET recyclés.

Depuis trois ans, elle collabore avec une entreprise suisse pour mettre au point une nouvelle matière composite à base de lin naturel qui remplace avantageusement les plastiques durs. Elle remplace le plastique d'éléments comme les dossiers de siège, divers éléments du tableau de bord, de la console centrale ou des panneaux de portes. Recyclable à 100%, elle permet de restituer 85% de son énergie lors du recyclage. Une véritable avancée vers une production automobile plus verte.



Wheels And You se réjouit de bientôt vous proposer les essais complets de ces deux nouveautés !



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

Nos remerciements à Polestar Switzerland pour l'invitation à cette présentation des nouvelles Polestar 3 et Polestar 4.

