

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

L'arrivée d'une nouvelle marque est un événement plutôt rare et c'est d'autant plus important lorsque cela concerne le secteur en vogue en ce moment, celui de la voiture électrique. Polestar débarque donc en Suisse et c'est pour Wheels And You l'occasion de prendre les commandes en avant-première de la Polestar 2.



- 2 moteurs électriques synchrones, aimant permanent
- 300 kW (408 ch)
- 660 Nm
- 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 1'859 x 1'479
- Autonomie en cycle mixte : 470 km (WLTP)
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 57'900.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

Fin des années 90, début des années 2000, tout d'abord sous le nom de Flash

Engineering, puis sous celui de Polestar, cette société engage des Volvo dans le championnat suédois de voitures de tourisme. Par la suite, le préparateur devient partenaire officiel de Volvo, que ça soit pour la compétition comme pour le développement de modèles à caractère sportif, comme par exemple la V60 Polestar essayée en 2015. C'est cette même année que le constructeur suédois rachète Polestar et ensuite, en 2017, décide que ça deviendra une marque à part entière pour concevoir des véhicules électriques à hautes performances. Aujourd'hui Polestar appartient à 50% à Volvo et à 50% à Geely.

Dès lors, on découvre assez rapidement la Polestar 1, une GT 2+2 équipée d'une motorisation hybride dont la production a commencé mi-2019. Cette auto reste un produit plutôt confidentiel, mais elle est belle et bien disponible dans notre pays.

Lors du Salon de Genève 2019, le constructeur suédois présente la Polestar 2, une berline 100% électrique, qui vient se profiler comme une concurrente directe de la Tesla Model 3. Si la marque et l'esprit, mais aussi la conception, sont totalement suédois, toutes les Polestar 2 seront fabriquées en Chine, à Chengdu.

Alors qu'elle arrivera sur le marché suisse dès fin novembre, nous avons eu la possibilité de réaliser une première prise en main exclusive en ville de Zurich. Voici nos impressions.



Esthétique

Basée sur la plateforme CMA, notamment utilisée pour le Volvo XC40, la Polestar 2 prend la forme d'une berline tricorps à carrosserie « fastback ». C'est à dire avec une malle arrière qui dispose d'un hayon, offrant ainsi une ouverture très généreuse et pratique.

Le coffre propose de surcroît un volume plutôt intéressant de 405 litres, dont 41 litres sous le plancher dans un compartiment « caché ». En rabattant la banquette arrière, on obtient même un total de 1'095 litres. En complément, il y a aussi un

petit rangement de 35 litres sous le capot avant. C'est parfait pour ranger les câbles de recharge et autres nécessaires liés à la voiture, laissant le coffre arrière pour toutes les utilisations du quotidien.

Pour revenir à l'esthétisme de cette Polestar 2, difficile de nier son affiliation à la marque Volvo. On retrouve un design aux lignes tranchées avec une absence quasi totale de courbe, tout est presque rectiligne. Les optiques avant intègrent une signature lumineuse en forme de marteau de Thor, comme chez Volvo, alors qu'à l'arrière c'est un bandeau composé de 288 leds qui fait office de feu. Dans les deux cas, le rendu est très réussi, alliant modernité, haute technologie et originalité.

A en croire les feedbacks reçus après avoir partagé quelques photos de cette Polestar 2, les avis sont assez tranchés : on aime ou on n'aime pas. Personnellement j'aime beaucoup et je trouve qu'elle ressemble plutôt à un concept car qu'à une voiture de série. C'est peut-être dû au fait que le CEO, Thomas Ingenlath, est l'ancien vice-président directeur du design de Volvo.

Avec 4m60 de long, la Polestar 2 se positionne clairement face à la Tesla Model 3 et à la Jaguar I-Pace. Cette dernière dispose cependant d'une meilleure finition, cela se ressent d'ailleurs sur les tarifs et joue de ce fait sur une gamme supérieure. On peut donc l'écarter et conserver un duel américano-suédois qui tourne clairement à l'avantage de la dernière arrivée. En effet, comparée à la Model 3, cette Polestar 2 est à mes yeux bien plus réussie et offre un niveau de finition de bien meilleure facture.





A bord de la Polestar, la présentation affiche un esprit totalement scandinave avec un style contemporain. C'est épuré et très élégant avec différents matériaux, peut-être un peu trop, mais sans pourtant que ça choque véritablement. La qualité est au rendez-vous même si on retrouve quelques plastiques disgracieux. Il n'y a pas de miracle vu le tarif. Mais croyez-moi, on est largement au-dessus de Tesla.

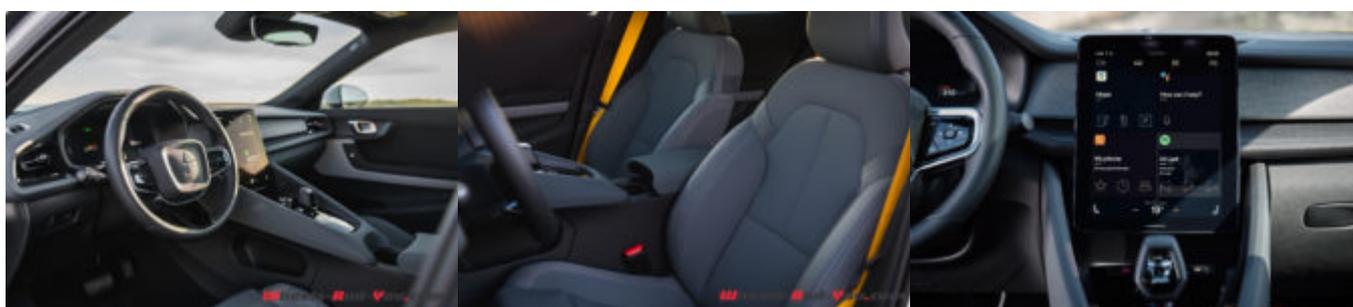
De série, c'est un habitacle 100% végan qui équipe la Polestar 2, en s'inspirant du secteur de la mode et des vêtements de sport. Cette garniture intérieure WeaveTech est un des développements majeurs de l'entreprise démontrant l'importance du recyclage dans l'industrie automobile. Au premier coup d'œil, on ne réalise même pas cette spécificité et, en matière de confort, cela ne change rien. Il n'y a qu'au toucher que ça me fait penser à du néoprène, un peu surprenant au début, mais on s'y fait. Rassurez-vous, en option il est possible d'opter pour un intérieur cuir Nappa. Les assises sont très confortables et l'habitabilité est généreuse, il fait bon vivre à bord de la Polestar 2.

Difficile de ne pas focaliser son regard sur le tableau de bord qui arbore en son centre un immense écran tactile de 11,15 pouces. Ce système d'infodivertissement est animé par Android Automotive OS, développé en collaboration avec Google. C'est une première mondiale de le retrouver dans une voiture de série. A l'exception de la fonction « téléphone », il n'est plus nécessaire de connecter votre smartphone pour bénéficier de toute la gamme de services, notamment l'Assistant Google, Google Maps et Google Play Store.

J'avoue ne pas être un grand adepte des commandes à reconnaissance vocale, mais là je me suis pris au jeu et j'ai « échangé » avec ce nouvel ami, euh cette interface, pendant toute la durée de cette première prise en main. En interpellant le système d'un simple « Hey Google », vous pouvez lui poser toutes les questions qui vous traversent la tête. Que ça soit pour lui demander l'heure ou la météo, de vous trouver un restaurant sur l'itinéraire programmé dans le GPS, augmenter ou

diminuer la température de la climatisation ou le volume de la musique, voir même de vous raconter une blague, le système a réponse à tout ou presque.

Pour le reste, cette Polestar 2 dispose de tout l'équipement qu'on peut espérer dans une voiture moderne, avec un accent tout particulier sur la sécurité, à l'instar de Volvo. Parfaitement dotée de série, l'auto propose toutefois une option majeure, le Performance Pack. Ce dernier comprend des amortisseurs Öhlins réglables, des freins avant Brembo avec pinces dorées, des disques de frein à trous croisés, des roues forgées de 20 pouces, des ressorts et barres stabilisatrices spécifiquement réglés, ainsi que les ceintures de sécurité dorées, assorties aux étriers de freins.



Sous le capot

La Polestar 2 dispose de deux moteurs électriques, un sur chaque essieu, qui développent chacun 150 kW pour un couple de 330 Nm. La puissance combinée est de 408 ch (300 kW) pour un couple maximum de 660 Nm. La transmission se fait logiquement sur les quatre roues.

Grâce à une batterie de 78 kWh, l'autonomie annoncée en utilisation mixte atteint 470 km, selon la norme WLTP. Bien évidemment il faut que les conditions idéales soient réunies mais, dans tous les cas, nous ne manquerons pas de vérifier tout cela lors d'un essai complet.

Avec la fonction « One Pedal Drive » (Conduite monopédale), la Polestar 2

propose un système pour récupérer de l'énergie dès que la voiture ralentit. On peut le désactiver complètement, mais je trouve que c'est un non-sens lorsqu'on utilise une voiture électrique. En mode « Standard », lorsqu'on relâche l'accélérateur, la décélération, enfin on peut même parler de freinage, se fait de manière très intense. Ainsi, la technologie permet d'aller jusqu'à l'arrêt total du véhicule. Cela demande un petit temps d'adaptation, mais une fois qu'on a compris le truc, plus besoin d'utiliser la pédale des freins. Toutefois, sur autoroute, je recommande de le mettre en mode « Faible » sous peine de vraiment trop ralentir, ça pourrait être dangereux si on ne fait pas attention.



Au volant

Comme de coutume avec la conduite d'un véhicule électrique, je trouve que cela procure une sensation de douceur et de quiétude. Cette Polestar 2 ne déroge pas à la règle et c'est fort agréable dans la jungle urbaine zurichoise. Je suis rapidement à l'aise tant l'auto propose un bon agrément de conduite. C'est aussi amusant de ne pas devoir démarrer/arrêter la voiture. En effet, grâce à différents capteurs (dans le siège et via la clé), il suffit de s'asseoir au volant et placer le sélecteur sous « D », pour prendre la route.

Pas de surprise non plus lorsque j'écrase l'accélérateur, ça pousse fort et instantanément. C'est l'atout majeur des motorisations électriques. Comme mentionné au préalable, il faut simplement s'acclimater au freinage vu que je laisse le mode « Standard ». Mais vraiment c'est diablement efficace et je ne me lasse pas de gérer cela de la meilleure manière possible pour ralentir/arrêter l'auto au plus juste, sans utiliser les freins. C'est bluffant.

Le parcours défini nous fait quitter la ville par un tronçon d'autoroute, je peux ainsi confirmer que la mécanique dispose de largement assez de ressources. Viennent ensuite les petites routes de campagne et les villages, c'est tout aussi plaisant.

J'ai uniquement essayé un modèle disposant du Pack Performance, l'amortissement est donc relativement ferme, mais pour ma part ça me convient parfaitement. D'ailleurs, c'est la caractéristique des voitures électriques vu que le centre de gravité est très bas avec tout le poids des batteries dans le plancher. Si vraiment vous deviez trouver cela trop dur, ne cochez pas l'option Pack Performance. Mais pour ma part je le prendrais sans hésiter car je pense que cela correspond mieux à la philosophie de la marque, sans compter le look au top avec ses grosses roues et ses immenses pinces de freins dorées.

Je note quand même qu'on ressent assez le poids de la voiture, plus de 2 tonnes, dès qu'on augmente le rythme sur un tracé sinueux. Rien de dramatique toutefois, sans compter que même si l'ADN se veut assez sportif, je trouve que la motorisation électrique ne motive pas vraiment à rouler de manière résolument dynamique.

La direction propose trois réglages possibles (Léger, Standard, Résistant) en matière de sensation au volant. A mon goût, aucun intérêt pour les deux premiers modes, il faut impérativement rouler en configuration « Résistant » car sans cela, il n'y a vraiment aucun ressenti.



Verdict

Malgré le fait que je ne sois pas convaincu que les voitures électriques soient une réelle alternative aux moteurs thermiques, je pense que cette Polestar 2 est vraiment très intéressante. De surcroît, avec un prix de départ à CHF 57'900.-, et avec comme principales options, le Pack Performance (CHF 6'000.-), le choix de la couleur de carrosserie et l'attelage, l'offre est alléchante. Ce tarif est véritablement correct à la vue des prestations proposées, de quoi faire de l'ombre à la Tesla Model 3.

Notons encore un « Business Model » particulier pour cette marque avec, comme seul moyen de commande, le site internet officiel. Il y aura deux centres « Polestar Space », un à Genève et un à Zurich, où il sera possible de découvrir et

d'essayer la voiture. C'est aussi là que les clients réceptionneront leur voiture neuve, mais en aucun cas ne il sera possible d'en commander une. Finalement l'entretien se fera au travers des agents Volvo, ces derniers ayant été sollicités par Polestar. A voir combien répondront positivement à cette demande, mais selon moi ils auraient tort de ne pas le faire. La Polestar 2 est garantie 10 ans, les centres de réparation seront directement rémunérés par la marque, ça simplifie les choses.

Finalement, le constructeur a déjà annoncé l'arrivée prochaine de la Polestar 3 qui prendra la forme d'un SUV. Encore un peu de patience, pas d'autre information à ce sujet pour le moment et en attendant, nous devrions bientôt vous proposer un essai complet de la Polestar 2.



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

Nos remerciements à Polestar Switzerland pour l'invitation aux essais presse de cette Polestar 2.



A lire aussi

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



