

ESSAI : LA POLESTAR 2 Long Range Single Motor RENOUVELLEE A MI-CARRIERE!

écrit par Luc Vandersleyen



C'est au mois de juillet 2022 que nous vous avons présenté la [Polestar 2 en Single et Dual Motor](#). Aujourd'hui, nous avons l'occasion de vous présenter la **POLESTAR 2 – restylée- Single Motor Long Range 2024**. Nous avons, ici une propulsion avec un seul moteur, mais une plus grosse batterie de 82 kWh et un moteur de 299 ch (220kW). Un moteur de 272 ch (200 kW) est aussi disponible tandis qu'en 4 roues motrices avec 2 moteurs, il y a le choix entre une version de 421 ch (310kW) et une version « Performance » de 476 ch (350 kW). Si **l'allure générale n'a pas beaucoup changé**, cette nouvelle **Polestar 2 dispose toujours d'une plateforme de véhicule thermique**. En effet, initialement cette luxueuse berline devait être de la marque Volvo. Elle aurait été produite en versions thermique et électrique. Avec la mise à jour d'aujourd'hui, la plateforme est conservée. Il y a, bien sûr, de petites différences esthétiques, mais **cette Polestar 2 est devenue une propulsion et non plus une traction et elle reçoit, aussi une nouvelle batterie**.







PRESENTATION DE CETTE POLESTAR 2 Long Range Single Motor :

Au point de vue de l'esthétique, il y a une **grosse différence de la face avant avec une nouvelle calandre pleine, appelée SmartZone** qui dissimule les caméras et radars des systèmes d'aide à la conduite et de sécurité. Sinon, **la ligne générale n'a pas changée**. Bien sûr, comme de très nombreuses voitures électriques, le pack de batterie est toujours placé dans le bas et, ici, c'est sous les sièges avant et dans le tunnel central. La plateforme reste inchangée et est aussi utilisée sur la Volvo XC40. **Le moteur, placé à l'arrière est un moteur électrique synchrone à aimantation permanente qui dispose, maintenant, de 299 ch (220kW) au lieu de 231 ch (170kW) de la Polestar 2 de 1^{ère} génération, mais le couple passe de 330 à 490 Nm.** Pour alimenter cette puissance, le pack de **batterie passe de 78 à 82 kWh bruts**. En plus, **la capacité de recharge rapide a aussi été améliorée car elle passe de 150 à 205kW**. De quoi

pouvoir faire une charge rapide en 28 minutes ! Si, ces modifications n'apportent que peu de kg supplémentaires -15 kg-, cette Polestar 2 conserve sa transmission à réduction unique, mais, **elle optimise son efficacité grâce à une meilleure gestion de l'énergie** et elle peut, plus souvent, passer en roue libre.







L'habitacle est resté inchangé et on a toujours un **tableau de bord assez sobre et bien dessiné avec son grand écran central vertical de 12,3 pouces**. Rappelons que Polestar a été l'un des

premiers à s'associé avec Google pour son système d'infodivertissement. Le partenariat avec Google continue, malgré la mise à jour. Ainsi pour la navigation, on peut toujours utiliser Google, mais aussi Waze ou A Better Routeplanner. Et les utilisateurs d'Apple CarPlay ne sont pas oubliés, mais, ils doivent utiliser un câble. **Il ne reste que très peu de boutons** et on peut dire qu'ils sont, presque tous, concentrés sur le volant. Pour la mise en route, il suffit de s'asseoir à la place du conducteur, de pousser sur la pédale de frein et de sélectionner D ou R avec le petit levier de vitesse.



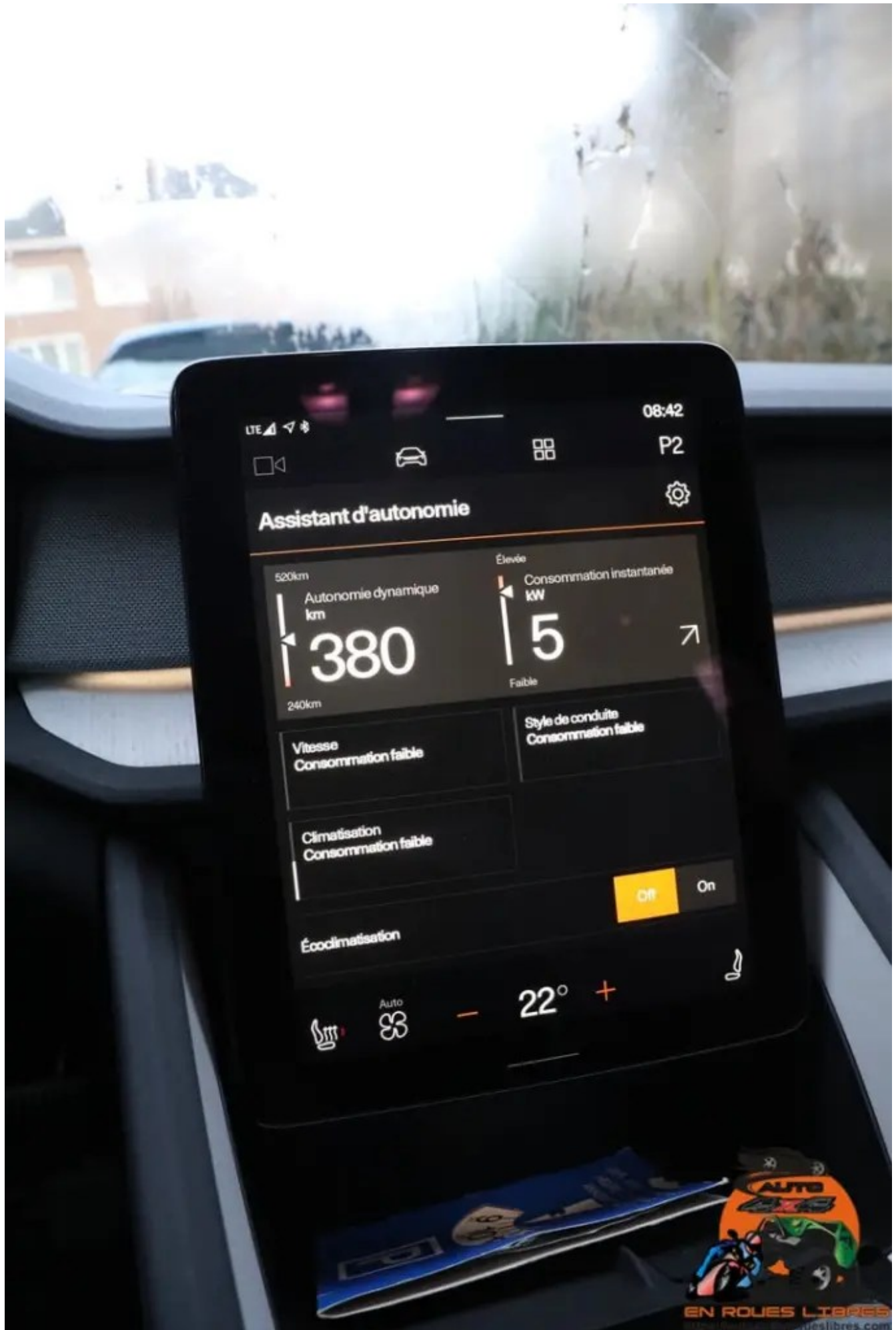












LTE 08:42
P2

Assistant d'autonomie



Vitesse
Consommation faible

Style de conduite
Consommation faible

Climatisation
Consommation faible

Off On

Écoclimateur

Auto 22° +



Bien sûr, tout se fait à partir de l'écran, et nous sommes trop souvent distrait par ce dernier. L'ergonomie n'est, donc, pas idéale. La console centrale est très imposante et ne comporte qu'un porte-gobelet, qui est, d'ailleurs, en conflit avec l'accoudoir. Bien sûr, les sièges sont très confortables, et 4 personnes seront très bien installées dans ce vaste habitacle, très lumineux avec le toit panoramique. Les matériaux sont doux au toucher et les finitions de qualité. On est bien à bord d'un véhicule premium. A noter que la sellerie est recouverte d'un revêtement végétal « Weave Tech » qui ressemble à du cuir et résiste à l'usure, à l'humidité ou aux salissures. Le coffre est de capacité moyenne avec 405 litres, qui en rabattant les dossiers peut atteindre près de 1100 litres. En plus, sous le capot, à l'avant, il y a un « frunk » pour ranger les câbles.

EN ROUTE AVEC NOTRE POLESTAR 2 Long Range Single Motor :

Nous nous installons sur le siège du conducteur, nous poussons sur la pédale de frein, mettons le levier de vitesse sur « D » et nous démarrons...en silence. D'emblée, nous constatons que la Polestar 2 est très confortable. En ville, les suspensions - pseudo MacPherson à l'avant et multibras à l'arrière - font un très bon travail. Le véhicule est agile et assez dynamique et la conduite « one pedal » est très reposante. Sur les petites routes, la voiture est bien équilibrée et se montre très neutre dans les virages avec une belle stabilité. Elle dispose, cependant, d'une direction précise, malgré un manque de retour, et d'un train avant assez incisif. De plus, elle a une bonne motricité et se montre très dynamique. Il est vrai que l'on peut passer de 0 à 100 km/h en 6,2 sec. Et qu'elle peut atteindre les 205 km/h. Ce n'est pas une sportive et il vaut mieux opter pour une conduite, certes dynamique, mais normale. Si les suspensions sont bien calibrées, elles se révèlent parfois un peu sèches, surtout sur les casses vitesses. Par contre le freinage régénératif est en net progrès. Il peut être

réglé suivant 3 degrés d'intervention : normal, faible ou désactivé.









CONSOMMATION ET PRIX DE NOTRE POLESTAR 2 Long Range Single Motor 2024 :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons fait environ 500 km en ville, sur petites routes et autoroutes. **En ville, avec le « one Pedal » nous récupérons assez facilement quelques km.** En ce qui concerne la recharge sur les petites bornes bruxelloises de 7,4 kW, il faut beaucoup de patience. La recharge sur une borne de 7,4 kW nous a pris 4h pour récupérer 100 km. Nous avons relevé des consommations allant de 20,5 à 42,8 kWh/100 km. **Nous avons finalement relevé une moyenne de 22,4 kWh/100 km** Il est vrai que nous sommes au mois de février et qu'il y a encore des températures inférieures à 10°C et même négative la nuit. Lorsque la voiture était chargée à 100%, nous avons une **autonomie de 420 km**. Mais cette autonomie se réduisait rapidement, du moins lorsque la voiture était froide. On peut sans doute **espérer une autonomie de plus de 300 km dans**

les conditions climatiques de notre essai. En été, on pourra certainement compter sur une autonomie plus importante. Du côté du prix, notre **POLESTAR 2 Long Range Single Motor** valait : **55.690 Euros**. Bien sûr, il y avait des options :

- Pack Pilot : 2500,00 Euros
- Pack Plus : 5000,00 Euros

Notre véhicule valait, donc, 63.190 Euros.







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	97,68€	97,68€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

---	---

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page: Nicolas Vandersleyen