

ESSAIS POLESTAR 2 : SUR LES TRACES DE TESLA !

écrit par Luc Vandersleyen



Appartenant au **Groupe GEELY**, la **POLESTAR 2** est une **berline électrique** qui **concurrence** le **Tesla Model 3**, non seulement du point de vue technique, mais aussi pour son **achat en ligne**. Cette façon de faire semble efficace puisque pour sa 2^{ème} année sur le marché belge, la Polestar 2 occupe la 2^{ème} des voitures électriques de société.







PRESENTATION DE LA MARQUE POLESTAR

Historiquement lié à l'histoire de **Volvo** et à sa **XC40** avec laquelle il y a quelques similitudes, **Polestar 2** est le premier modèle entièrement électrique de la marque sœur de Volvo. Révélée en février 2019, elle apporte une alternative haut de gamme suédoise au segment électrique compact. **Lancée à la mi-2020 avec 2 moteurs et une puissance de 300 kW (408 ch) et 660 Nm**, elle apporte dynamisme et performances avec une batterie de 78 kWh permettant une autonomie de 400km.





Cependant **dès le milieu de 2021**, Polestar propose des versions à **moteur unique** en Standard Range avec une batterie de 64 kWh ou en Long Range avec la batterie du Dual Motor. Ces versions à

un seul moteur, profitent d'une puissance de 170 kW (224 ch) avec 330 Nm. Sur cette dernière, avec la grosse batterie, on a une autonomie de 440 km. Il y a ainsi une proposition de 3 versions et les options, peu nombreuses, se font sous forme de Packs. Pour cet article, nous avons eu l'occasion d'essayer la **Polestar 2 Long Range Single Motor** et ensuite la **Long Range Dual Motor**.





COMMENT SE PRESENTE CETTE POLESTAR 2 ?

Dessinée par l'ancien designer suédois de Volvo, Thomas Ingenlath, ses lignes sont sobres et raffinées. Ainsi, cette berline de 4,60m apparaît assez gracieuse avec un habitacle vegan de série, évitant, ainsi, le tout plastique. C'est le conducteur, comme dans une Volvo, qui sera le mieux installé. Les **sièges sont très confortables** et tendus d'un matériau synthétique recyclé. A l'arrière, l'espace est fait pour 2 adultes car le tunnel central est très encombrant. Le coffre a une contenance de **405 litres**, et un petit coffre à l'avant vient offrir **35 litres supplémentaires**.











Le tableau de bord, très épuré, est recouvert de cuir synthétique avec au centre une **grande dalle numérique**. Cette dernière, de 11,15 pouces, permet de régler facilement la plupart des dispositifs embarqués, comme la climatisation, les modes de conduites, l'assistance au volant ou la puissance de la régénération qui va jusqu'à pouvoir conduire sans utiliser la pédale de frein. Cette tablette offre, aussi, une vue aérienne assez élargie qui facilite les manœuvres et un accès aux caméras périphériques du véhicule. Les contreportes sont traitées avec soin et **l'ensemble de la voiture n'a rien à envier aux productions allemandes**.











La Polestar 2 a été l'une des premières voitures à être équipée d'un **système d'infodivertissement fonctionnant avec le système d'exploitation Android Automotive OS de Google**, avec

Google intégré. Ce dernier permet d'importer facilement de nouvelles applications. Polestar fait aussi preuve d'un engagement fort en matière de durabilité. Bien sûr, la Polestar 2 est construite à Luqiao, en Chine et exporté vers l'Europe, l'Amérique du Nord et les pays d'Asie-Pacifique.

COMMENT ROULE CETTE VOITURE ELECTRIQUE ?

Avec ses 2 moteurs électriques de 204 ch -un par essieu- le **démarrage est dynamique, le 100km/h est atteint en 4,7 sec et la vitesse maximale est de 205 km/h**. En Ville, la Polestar 2 est maniable avec un rayon de braquage raisonnable (11,5 m) et grâce à l'écran central, les passages étroits et les manœuvres ne posent aucun problème. Sur les petites routes, elle est très saine et le roulis est bien contenu. La voiture vire bien à plat et semble être sur des rails. Avec ses 2 moteurs, ses freins Brembo à 4 pistons et ses amortisseurs Ohlins Dual Flow du « **Pack Performances** », nous avons affaire à une vraie sportive et ce malgré ses **2188 kg**. Et bien sûr, ses 4 roues motrices apportent une très grande sécurité même sur route mouillée ou dégradée. Au final cette Polestar 2 avec 408ch nous rappelais quelque peu notre essai de la [Porsche Taycan Cross Turismo](#) en alliant un excellent confort, des finitions haut de gamme et un dynamisme exemplaire. Bien sûr la Porsche est encore un cran au-dessus dans tous ces critères mais pour 100 000€ de plus... Cette version Dual Motor équipée du Pack Performances se reconnaît à ses freins Brembo de couleur doré et à ses ceintures de sécurité de la même teinte notamment.







La **Polestar 2 Single Motor** est, elle aussi, très agréable à conduire et très efficace grâce au centre de gravité très bas. Elle a une bonne répartition des masses, mais sur sol mouillé, les roues arrière ont tendance à perdre un peu d'adhérence lorsque l'on roule trop sportivement. Malheureusement, il est impossible d'avoir le contrôle total sur cette voiture et de s'amuser à « lancer » l'arrière comme sur une BMW par exemple. Au final, la puissance d'un seul moteur de 224 ch apparaît suffisant pour la vie quotidienne en alliant des reprises tout à fait convenable à une autonomie un peu meilleure. Même si bien sûr, la version de 408ch offre plus de sensations au démarrage principalement. **Enfin, sur la « petite » Polestar 2, la vitesse maximale est limitée à 160 km/h et on passe du 0 à 100 km/h en 7,4 sec.**





AUTONOMIE, RECHARGE ET PRIX ?

Avec la **Polestar 2 Single Motor**, nous avons une **autonomie de 440 km au compteur**. La version **Dual Motor** ne permet pas de dépasser **400 km au compteur**. Bien sûr, il n'y a qu'en ville que nous pourrions atteindre cela. Pour notre part, compter une **autonomie réelle de 300 – 350 kms** dans de bonnes conditions semble réaliste.

La recharge, en région bruxelloise était malheureusement assez pénible car les bornes publiques ont une puissance de 7,2 ou 11 kW. Sur la première il nous a fallu 7h30 (elle ne débitait en réalité que 4,4kW...) pour passer de 58% à 100%, sur la seconde, il nous en a fallu 3h15. Nous avons essayé de recharger sur une borne Ionity 350kW, qui disposait de 4 prises, mais, il y avait déjà 6 véhicules... Nous avons trouvé une borne de 50 kW et nous avons récupéré 10% (+- 80km) en une 1/2h. Bien sûr, sur une borne rapide de 155kW, nous pourrions passer de 10 à 80% en 35 minutes.







Du côté des consommations, nous avons relevé une **consommation moyenne de 21,4 kWh/100km** sur la version à un seul moteur et **23,2 kWh/100km** sur la version à 2 moteurs. Côté prix, la **version Long Range Single Motor vaut 50 900 E** avec le PACK PLUS à **4 500 E**, le pack Pilot à **3500€** et la couleur blanche « snow » à **1000€** pour un total de **59 900 Euros**. La **version Long Range Dual Motor de 408 ch est vendue 54 900 E** plus les Packs : Pilot, Plus et Performance aux prix respectifs de **3500, 4500 et 6000** et la couleur blanche « snow » à **1000€** pour un total de **69 900 Euros**. Dans les 2 cas, les voitures sont super bien équipées !

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	00,00€
Taxe de circulation annuelle	83,95€	83,95€	00,00€
Eco malus	/	0€	/

RESUME POUR CES POLESTAR 2 :

Les +	

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen

Page Youtube : [Auto4X4 en roues libres](#)