

# LE POLESTAR 3 LONG RANGE DUAL MOTOR 360 kW avec BATTERIE DE 111 kWh : UN SUV RAFFINE !

écrit par Luc Vandersleyen

























Il y a 2 mois, nous avons essayé le **POLESTAR 4 LONG RANGE DUAL MOTOR**, mais aujourd'hui nous prenons le volant du **POLESTAR 3**. En fait ce numéro correspond à l'ordre d'arrivée du véhicule au sein de la gamme du constructeur suédois/chinois puisque ce véhicule est conçu en suède, mais est construit par le Groupe Geely en Chine, avec des **motorisations 100% électriques**. Ce **POLESTAR 3** a été **présenté en octobre 2022** après les **POLESTAR 1 et 2**. Cependant sa **commercialisation** n'a réellement commencé qu'en **2024** et presque en même temps que le **POLESTAR 4** essayé en février dernier. Comme signalé lors de notre essai de ce n° 4, si ce **POLESTAR 3** marque le début d'une nouvelle ère, il est construit sur la même plateforme que le **VOLVO EX90**. Ce **retard dans son arrivée** sur le marché vient d'un **problème de mise au point** de développement du **logiciel développé par VOLVO**. Cependant ce **POLESTAR 3** de notre essai incarne, en quelque sorte le **luxe sportif à la scandinave**. Il s'attaque, sur notre vieux continent, aux grandes berlines SUV allemandes sportives comme Audi, BMW ou Mercedes... D'autre part, en **2022**, **POLESTAR**

avait présenté une **POLESTAR 2 Arctic Circle**. Inspirée du rallye qui exprimait l'ADN de performance de la marque suédoise. En ce **début 2025**, le constructeur a créé une **nouvelle collection de voitures ARCTIC Circle** en partant de cette même formule. Ainsi, **outre cette Polestar 2**, le constructeur a ajouté **les POLESTAR 3 et 4**. Ainsi ces 3 voitures ont fait leurs débuts publics lors de la **FAT Ice Race 2025**, le **1<sup>er</sup> février dernier**, à **Zell am See**, en **Autriche**. Bien sûr, ces 3 **POLESTAR** ont été **développées et perfectionnées dans l'environnement très difficile du cercle polaire arctique**, dans le nord de la Suède. Ces voitures exceptionnelles ont été **exposées dans 3 Polestar Spaces belges**. Dans celui de Bruxelles Sud du 10 au 24 avril dernier. Dans celui d'Anvers Du 25 avril au 10 mai et dans celui de Courtrai du 12 au 24 mai 2025. Enfin, La **POLESTAR 3 a été élue Meilleur SUV Electrique** par **Top Gear** et **voiture de luxe de l'année** par **Chasing Cars** en Australie. De son côté, **Euro NCAP** lui a attribué 5 étoiles en matière de sécurité enfant.







# **PRESENTATION DE NOTRE POLESTAR 3 LONG RANGE DUAL MOTOR de 360 kW avec BATTERIE DE 111 kWh:**

Ce **POLESTAR 3** est, donc, construit sur la plateforme **SEA (Sustainable Electric Architecture)** du Groupe Geely d'un empattement de 2985 mm, qu'il partage avec le **VOLVO XC90**. C'est un SUV imposant de 4,90 m de long, d'1,968 m de large et d'1,614 m de haut. **L'espace intérieur est généreux**, mais le volume du **coffre** est **très moyen** avec seulement **484 litres**. Banquette rabattue, le volume reste modeste avec 1411 litres. Bien sûr, il y a un **frunk à l'avant de 32 litres**. Le **design de sa carrosserie** avec sa chute du toit après les portes arrière, lui donne une **allure plus sportive**. Les roues sont placées aux 4 coins du véhicule et les porte-à-faux sont très courts. Son dessin est très aérodynamique et les poignées sont rétractables. Son Cx est de 0,29. Les **phares** sont **typiques** de la marque avec leur **forme en marteau de « Thor »** tandis qu'à l'arrière les feux sont reliés par une ligne lumineuse continue. Avec les **grandes roues de 22 pouces**, cet SUV **ne manque pas d'élégance**. L'**habitacle** n'est pas en reste un **design épuré** et sa belle **sellerie en cuir Nappa blanc** est du plus bel effet. La **planche de bord**, très linéaire comprend un **petit écran LCD de 9 pouces** qui remplace le combiné d'instrument et qui ne contient que des informations essentielles. **Au centre**, se trouve un **grand écran vertical de 14,5 pouces** qui régit tout par **Android Automotive**, une interface **rapide et réactive**. Les menus sont bien organisés et intuitif et, bien sûr, **tout se fait à partir de cet écran**. Il reste fort **peu de boutons physiques**. Ils se résument à la molette du système audio sur la console centrale, les commodos de transmission et des essuie-glaces et phares. Enfin, les commandes des lève-vitres sur les portières. Bien sûr, il y a quelques boutons de commande sur le volant. **L'ensemble est très raffiné** avec de **beaux matériaux** qui sont soit **naturels**, soit **synthétiques**, soit encore **recyclés**. Les **sièges**, tant à l'avant qu'à l'arrière sont **confortables**

avec un **excellent maintien** et un **espace généreux** pour tous. En plus, le **vitrage** est **acoustique** tandis que le **toit** panoramique assure une belle luminosité de **l'habitacle**. Pour la **navigation**, nous avons le choix entre **Google Maps**, pour une navigation très précise ou **Waze** grâce à **Android Auto** ou **Apple CarPlay**. Heureusement, il y a **quelques raccourcis** au bas de l'écran central, notamment pour la climatisation. Evidemment, **le smartphone** pourra être rechargé sur un socle de recharge par induction et les **passagers arrière** disposent d'un **écran de contrôle pour la climatisation**. Ajoutons, que nous disposons, aussi, d'une **excellente installation audio Bower & Wilkins** avec **Dolby Atmos** et **25 haut-parleurs**.









Du côté **motorisation**, notre **Polestar 3** était équipée d'une **transmission intégrale** avec un **pack de batterie de type NMC** d'une **capacité de 111 kWh** avec une architecture en 400 Volts. La **puissance de recharge en DC sur bornes rapides** est de **250 kW**. On pourra, ainsi **passé de 10 à 80 % en 32 minute**. Et en AC, sur **wallbox de 11kW**, il faudra **11h30** pour charger à 100%. Les **2 moteurs électriques –un par essieu– à aimants permanents** délivraient chacun **180 kW** pour arriver à une **puissance totale de 360 kW (489 ch)** avec un **couple de 840 Nm**. Cependant lorsqu'on roule à **vitesse constante sans avoir besoin de toute la puissance**, **seul le moteur avant fonctionne** afin de réduire la consommation. Cependant le passage de 2 à 4 roues motrices est imperceptible. Avec les 2 moteurs, nous pouvons passer de **0 à 100 km/h en 5 sec**. Vitesse maxi de **210 km/h**. En plus nous disposons d'une **fonction de Torque Vectoring sur l'essieu arrière** via un système à double embrayage électromécanique **conçu par BorgWarner** afin de répartir la puissance et le couple d'une roue à l'autre pour rendre la voiture **plus agile en conduite sportive**. Du côté des **suspensions**, nous avons à l'avant, une **double triangulation** et à l'arrière un **essieu**

**multibras associés à une suspension pneumatique active à chambre double avec 3 réglages : Standard, souple ou ferme. Ce système abaisse automatiquement la hauteur de caisse pour améliorer l'aérodynamisme. Bien sûr, cette POLESTAR 3 dispose des aides à la conduite avec 12 capteurs à ultrasons, 9 caméras extérieures et 2 caméras intérieures infrarouges.**







# **EN ROUTE AVEC NOTRE POLESTAR 3 LONG RANGE DUAL MOTOR de 360 kW et BATTERIE DE 111kWh.**

Nous sommes très confortablement installés derrière le volant de notre POLESTAR 3. Pour démarrer il nous suffit de mettre le petit levier situé à l'arrière droit du volant sur D ou R. Les sièges sont particulièrement bien dessinés et le silence est d'or. En plus l'installation audio est de très grande qualité. En ville, la suspension se révèle très bien calibrée malgré le poids important du véhicule : 2.706 kg (avec un poids maximum de 3050 kg) et des roues de 22 pouces. Cet SUV est maniable en ville et les manœuvres de stationnement sont très faciles grâce aux caméras et aux capteurs. Bien sûr, avec sa puissance, ce Polestar 3 est très dynamique et sur les petites routes sinueuses, il montre une très grande stabilité et une motricité exemplaire grâce à ses 4 roues motrices. Dans les virages serrés, il offre une agilité peu commune grâce à sa vectorisation de couple. On se trouve, alors, non plus au volant d'une confortable berline ou d'un lourd SUV, mais au volant d'une vraie sportive. Alors que la direction manque normalement d'un peu d'informations, le train avant devient très précis et très incisif. Nous pouvons très franchement aborder les courbes tandis que l'essieu arrière enroule et amplifie le mouvement pour notre plus grand plaisir. Le fait de pouvoir, en toute sécurité, pouvoir dériver en douceur nous permet d'adopter un bon rythme, ce que...la loi réprime. Heureusement, le freinage est à la hauteur, mais le poids important se fait, cependant sentir ici. Sur les autoroutes, nous roulons en silence à une très bonne cadence avec un très grand confort et un silence impressionnant. Nous pouvons écouter l'excellente installation hifi et enfilez les kilomètres d'autant que l'autonomie de 350 à 400 km nous permet d'aller très loin.







## **LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE POLESTAR 3 LONG RANGE DUAL MOTOR de 360 kW avec BATTERIE DE 111 kWh :**

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons parcouru plus 500 km et avons **consommé en moyenne 22,2 kWh/100 km**. Notre **autonomie** avec une charge à 100% était **de 430 km**. Cependant, la **réalité** est **plus proche de 380 km**. En rechargeant à Bruxelles sur les **petites bornes de 7,4 kW**, mais **qui ne délivraient que 5 kW**, nous avons mis **20h30** pour passer de **16 à 100%**. Ce qui est particulièrement long! Sur **bornes rapides** de 150 à 300 kW on peut passer **de 20 à 80 % en 30 minutes** environ...

Du côté du prix, notre **POLESTAR 3 LONG RANGE DUAL MOTOR de 360 kW et Batterie de 111 kWh** valait **85.585 Euros TVAC**, ce qui est, évidemment, déjà important. Bien sûr, il y avait quelques options :

- Sellerie en cuir Nappa avec deco noir : 6.000 E
- Le Pack Pilot, qui regroupe les Adas : 2.800 E
- Le Pack Plus avec l'installation audio: 6.000 E
- Le Pack Pro : 2.200 E
- Vitres teintées à l'arrière : 500 E
- Câble de recharge AC : 200 E
- Jantes Sport de 22 pouces : 1.200 E
- Préparation et livraison : 1.300 E
- Discount : -5.785 E

**Au total, Notre véhicule valait,  
donc 100.000 Euros**







**LUC VANDERSLEYEN**

**Mise en page : Nicolas Vandersleyen**