

POLESTAR 4 LONG RANGE DUAL MOTOR

écrit par Luc Vandersleyen



La marque **Polestar** est la **soeur chinoise de la marque Volvo**. Cette marque automobile est **arrivée en 2019** sur le marché sous les traits du Concept Volvo Coupé de 2013. Elle reposait, alors sur une **plateforme SPA du constructeur suédois, propriété** du Groupe chinois **Geely**. Cette **Polestar 1** était une **hybride rechargeable** équipée d'un moteur essence de 2 litres et 306 ch associé à 3 moteurs électriques. Un alterno-démarrreur de 52 kW et pour chacune des roues arrière, un moteur de 85 kW. Nous avons, ainsi, 600 ch et 1000 Nm. L'autonomie électrique était de l'ordre de 125 km. **Présentée** au cours de **l'été 2020**, la **Polestar 2** était disponible suivant 3 variantes. Cependant, à l'origine c'était un **SUV 100% électrique** équipé de 2 moteurs électriques : un par essieu pour un total de 408 ch. C'est au mois de **juillet 2022** que nous vous avons proposé **l'essai de cette [POLESTAR 2](#)** Long Range Single Motor et Long Range Dual Motor (de 408 ch) . Cette **[Polestar 2](#)** a été **remise à jour à mi-carrière** et nous vous avons **présenté** la version Single Motor **le 9 avril 2024**. Ce mois-ci, nous essayons **la POLESTAR 4**. Les chiffres correspondent à l'ordre de sortie des véhicules. Il y a, donc, la POLESTAR 3 avant la numéro 4. Bien sûr, **il y a une rupture**. **La POLESTAR 3, est très différente** des POLESTAR 1 et 2 qui étaient très proches des Volvo. La « 3 » **ouvre une nouvelle voie**, bien qu'elle partage **toujours sa plateforme avec la Volvo EX90**. Elle apparaît comme un **véhicule « Grand Tourisme » (GT) très puissant**, qui se différencie désormais de la production des véhicules VOLVO.







PRESENTATION DE NOTRE POLESTAR 4 LONG RANGE DUAL MOTOR :

La POLESTAR 4 est un grand SUV-Coupé de 4,84 m de long pour 2,008 m de large et 1,35 m de haut avec un bel empattement de 2,99 m. Sa garde au sol est de 16,6 cm, ce qui est très faible pour un SUV. Cette POLESTAR 4 se caractérise par une esthétique très particulière en étant à peine plus petite que la « 3 ». La partie avant apparaît plus classique tandis que le toit suit sa courbe vers l'arrière en supprimant la lunette arrière. Afin de préserver la garde au toit des passagers arrière, les designers ont pu rabaisser le pavillon de la voiture sans nuire à l'espace disponible pour la tête de ces passagers. En plus, on dispose d'un grand toit panoramique en verre. Ce profil est, évidemment très intéressant sur le plan de l'aérodynamisme, mais aussi sur celui de la consommation. Les problèmes de rétrovision ont été résolus grâce à une caméra HD située dans l'antenne du toit qui donne une excellente image de ce qui se

passer à l'arrière du véhicule (Merci à Land Rover, qui a inventé ce concept). L'arrière apparaît aussi large et massif avec un bandeau rouge qui relie les feux arrière positionnés sur les bords des ailes. Les 4 roues, de 22 pouces, sont aux 4 coins du véhicule pour avoir l'habitacle le plus spacieux possible. Les passages de roues légèrement proéminents apportent une touche de dynamisme tandis que le soubassement noir sur les flancs donne une touche d'élégance. On retrouve cette dernière dans l'habitacle qui est spacieux, moderne et raffiné. Les matériaux, recyclés, sont de qualité et sont très agréables au toucher et à la vue. En option, il est cependant possible de choisir un habillage en cuir Nappa. Les sièges sont très confortables, bien que l'assise soit assez basse pour un SUV. À l'arrière, les sièges sont, aussi, très confortables avec dossiers inclinables électriquement et l'espace aux jambes est généreux. Sans la lunette arrière, les passagers se sentent un peu comme dans un cocon. Le tableau de bord est linéaire et très sobre. Le combiné d'instrument derrière le volant est bien lisible et il y a un affichage tête haute. Au centre, nous avons un écran central vertical de 15,4 pouces. Ici, tout se fait par cet écran tactile. Pour certaines fonctions ce n'est pas très ergonomique, mais l'ensemble est bien structuré et finalement assez intuitif. Pour notre confort, nous disposons d'une installation audio Harman/Kardon.



















Notre POLESTAR 4 est disponible avec un ou 2 moteurs. Dans le premier cas, La Long Range Single Motor dispose de 272 ch (200 kW) et 343 Nm, tandis que la Long Range Dual Motor offre 544 ch

(400 kW) et 686 Nm. C'est cette dernière version que nous avons pu essayer pour vous. La vitesse maximum est limitée à 200 km/h. Il ne faudra que 3,8 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. La batterie de type NMC a une capacité nominale de 100 kWh et elle peut être rechargée jusqu'à 11 kW en AC tandis qu'en DC sur les bornes de 200 kW elle peut être rechargée de 20 à 80% en 31 minutes. Malheureusement en AC sur les bornes de 7,4 kW il faudra plus de 15 h. Le constructeur annonce une autonomie de 590 km. Pour les suspensions, nous avons des doubles triangles superposés à l'avant avec des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs ZF actifs et à l'arrière un système multibras avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs ZF actifs et barre antiroulis. Le diamètre de braquage est de 11,60 m. Le coffre est très correct avec 526 litres qui peuvent passer à 1536 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. A l'avant, sous le capot, nous avons un frunk de 15 litres qui peut accueillir le câble de recharge.

EN ROUTE AVEC NOTRE POLESTAR 4 LONG RANGE DUAL MOTOR :

Si nous pouvons régler électriquement notre siège par des commandes qui se trouvent au bas du siège à gauche, comme sur la plupart des voitures d'aujourd'hui, il nous faudra **passer par l'écran central pour régler nos rétroviseurs extérieurs** ou tout simplement ouvrir la boîte à gants. Comme avec les autres véhicules 100% électrique nous démarrons en silence, et ici l'insonorisation est particulièrement bien soignée. Notre siège est très confortable et notre environnement est luxueux sans oublier l'excellent système audio. **Nous nous habituons très vite à l'absence de lunette arrière** grâce à la caméra HD de notre rétroviseur intérieur. Les rétroviseurs extérieurs sont bien dimensionnés et notre visibilité est excellente, même si nous sommes assis un peu bas. Après nous être habitué aux dimensions du véhicule, nous évoluons sans difficulté **en ville** malgré le gabarit de notre Polestar. Nous nous insérons bien

dans le trafic et notre véhicule se montre **très dynamique et très agréable à conduire**. Les **manœuvres de stationnement** sont **facilitées par les très bonnes caméras** qui nous permettent de nous garer dans un mouchoir de poche. **Sur route**, nous apprécions la **suspension confortable**, mais aussi **bien calibrée** pour les parcours sur petites routes sinueuses. Notre Polestar 4 se montre **agile et très rassurante avec ses 4 roues motrices** et une **direction précise** et bien calibrée. Bien sûr, avec sa batterie dans le plancher, le centre de gravité est très bas. Les relances sont franches et la motricité est de haut niveau avec ses 2 moteurs. Bien sûr, notre **véhicule** est lourd **avec ses 2430 kg** à vide (et 2810 kg en charge).







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE POLESTAR 4 LONG RANGE DUAL MOTOR :

Au cours de notre semaine d'essai nous avons **consommé en moyenne 25,8 kWh/100 km** alors que le constructeur annonce une consommation allant de 18,7 à 21,7 kWh/100 km. **Notre autonomie était de plus de 400 km** alors qu'avec une charge à 100%, le système annonçait une autonomie de 555 km... Il est vrai que **nous sommes** en hiver et que les températures se situaient entre **-2° et + 5°C**. Le prix de notre **POLESTAR 4 LONG RANGE DUAL MOTOR est de 71.500 Euros TVAC**. Il y avait quelques options :

- Pilot : 1500 Euros
- Snow : 1600 Euros
- Sellerie recyclée : 1000 Euros
- Vitres teintées à l'arrière : 500 Euros
- Pack Performance : 4500 Euros
- Pack Plus : 5500 Euros
- Préparation livraison : 1300 Euros

Total TVAC : 15900 Euros

Soit un total de 87.400 Euros.





LUC VANDERSLEYEN

Mise en page: Nicolas Vandersleyen