POLESTAR 4

Une élégante berline électrique aux allures de coupé

Connue pour avoir été le label sportif de Volvo dans les années 2010, la marque d'origine suédoise débarque désormais en France en nom propre. Essai en Ardèche verte.

Détenue, comme Volvo, par le géant chinois Geely, Polestar a pris son indépendance en 2017. Arrivée tardivement sur le sol français à cause d'un litige de logo avec Citroën, la marque propose plusieurs modèles électriques, dont cette 4 qui ne manque pas d'intérêt. On remarquera immédiatement une certaine similitude dans le traitement du regard avec les productions Volvo. En effet, le marteau de Thor, dieu du tonnerre dans la mythologie nordique, est bien présent sur la large face avant. Il représente les optiques ainsi que la signature de l'éclairage de jour. On appréciera la virilité du capot sculpté qui plonge sur le logo et la calandre lisse. Elle est agrémentée de part en part par des écopes de refroidissement. Les lignes de ce coupé 4 portes s'étirent sobrement sur 4,84 m et, lorsque l'on ouvre les portes par le biais de poignées rétractables, on admirera les ouvrants sans entourage de vitres. Sur les ailes avant, de petits appendices cachent des caméras pour les aides à la conduite. On en retrouve également sous les rétroviseurs, comme à l'avant et à l'arrière de la voiture. Les bas de caisse joliment dessinés dynamisent les flancs et nous font remarquer un empattement généreux de près de 3 mètres. Notre regard est alors porté sur des jantes de 20 pouces de série, mais des packs peuvent vous proposer des montes de 21 et 22''. On terminera par l'arrière, atypique, car il est dépourvu de lunette arrière. La rétrovision se fera par une caméra (encore une) en bout de pavillon, juste en-dessus d'un fin becquet. Un élégant bandeau d'éclairage rend cette poupe sportive, dont le hayon cache un généreux espace de chargement de 526 litres. Les câbles de recharge prendront place sous le capot avant qui dispose d'un frunk de 15 litres.





VIE À BORD

On trouvera facilement une bonne position de conduite dans des sièges à réglages électriques et chauffants de série. Ils sont recouverts de matériaux enduits bio-sourcés, ou en option, de Cuir Nappa. On retrouve, derrière le volant à méplat, badgé de l'étoile polaire, un combiné d'instrumentation numérique de 10,2 pouces à la lecture claire. A côté de lui, celui multimédia de 15,4 '' pilotera toutes les fonctions du véhicule. Équipée d'une interface Google, la Polestar 4 utilise Google Maps pour la navigation. Elle intègre un planificateur d'itinéraire afin de repérer les bornes de recharge sur votre trajet. En roulant, on regrettera que l'orientation des buses de ventilation doit se faire par l'intermédiaire de cet écran, peu pratique côté vigilance. Mois contraignante, mais surprenante, l'ouverture de la boîte à gants se fait également via la tablette. Notons qu'un afficheur tête haute est disponible dans un pack d'options. Sur la console flottante aux lignes tendues, l'emplacement pour la recharge par induction ne pourra recevoir qu'un seul smartphone. On trouve également une molette de contrôle du volume que le passager pourra manipuler aisément. Un accoudoir de bonne contenance complétera un large espace de rangement au niveau inférieur qui dispose de prises USB. A l'arrière, un bel espace aux jambes est proposé avec un plancher quasiment plat. En option, les passagers pourront disposer de dossiers inclinables électriquement et d'un petit écran de contrôle pour la climatisation et les choix musicaux. Pas de vitre donc derrière les occupants, mais ils ne s'en plaindront pas, car l'ensemble des passagers appréciera la lumière donnée par le grand toit vitré panoramique. Les claustrophobes n'ont donc pas de souci à se faire... La Polestar 4 dispose de nombreux organes de sécurité comme toutes les alertes de collision, de vigilance conducteur ou d'angle mort. L'alerte et le maintien dans la voie sont aussi de série, comme la caméra 360° avec vue 3D, idéale pour les manœuvres. Enfin, pour les parents, deux radars détectent la présence d'enfants restés à bord.



SUR LA ROUTE

A l'approche du véhicule, les poignées apparaissent et, une fois installé, une simple action sur le levier de vitesses, type commodo, derrière le volant, suffit pour prendre la route. Aucun bouton-poussoir à actionner. Il en sera de même pour quitter le véhicule : il suffira d'en sortir et de s'en éloigner pour qu'il se verrouille. Après quelques kilomètres d'adaptation, surtout à la largeur du véhicule (2,14 m avec les rétroviseurs !), la Polestar 4 est très agréable à prendre en main malgré un poids de 2,3 tonnes. Le silence de l'électrique est très appréciable et la conduite douce, surtout avec le mode One pedal qui freine le véhicule sans toucher à la pédale de frein. En parallèle, cela régénère la batterie (réglable sur 3 niveaux). Notre version d'essai dispose de 272 ch envoyés sur les roues arrière. Le moteur électrique est alimenté par une batterie 400 V de 100 kWh et dispose d'un couple suffisant de 343 Nm pour de belles relances. Ainsi équipée, la Polestar 4 Long Range Single Motor, c'est son nom, promet 620 km d'autonomie. Nous avons remarqué, lors de notre essai, que les dires du constructeur se rapprochent de la réalité. Notre consommation sur 100 km s'est maintenue aux alentours de 17 kWh. Une autre version, appelée Long Range Dual Motor, possède deux moteurs, alimentés par la même batterie, et développe 544 ch. Cette 4 roues motrices propose alors un couple de 686 Nm et propulse la sino-suédoise de 0 à 100 km/h en 3,8 secondes... Un peu plus lourde, son autonomie baisse à 590 km. Pour la recharge, sur borne rapide 200 kW, on comptera, pour les deux modèles, une demi-heure pour revigorer la batterie de 10 à 80 %. De 61 800 € (Propulsion) à 69 800 € (4x4).

L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com

Texte / Photos © Thierry ANDRE