



Polestar 3

Luxe, comfort en ruimte

Autotest | Polestar presenteert zich als een sportief merk. Alle modellen hebben daarom sterke motoren, gecombineerd met een onderstel dat is afgestemd op dynamiek. De "3" is het nieuwe topmodel van Polestar. Wat biedt deze grootste Polestar bovenop de gebruikelijke sportiviteit?

Eerst de naam. Bij de meeste automerken geeft een cijfer de pikorde aan, waarbij het hoogste nummer duidt op het grootste model. Bij Polestar worden de nummers anders gebruikt: de "3" betekent simpelweg dat dit het derde model is dat Polestar op de markt brengt. Toch is bij de eerste aanblik duidelijk dat dit het topmodel is van Polestar, want de auto is enorm! Dynamische lijnen, kleine koplampen, een lage neus en relatief grote wielen voorkomen dat de 3 een lompe uitstraling heeft. Daarbij wordt de lengte heel slim geaccentueerd, waardoor de auto er eerder elegant dan groot uitziet.



Kenmerkend voor Polestar is het consistente gebruik

van kleur. Oranje accenten voegen een extra dimensie toe aan de vormgeving. Zo zijn de remklauwen, ventieldopjes en veiligheidsgordels oranje. De lichte bekleding van het interieur van de testauto zorgt voor een ruimtelijke en futuristische uitstraling. Binnenin worden de riante buitenmaten vertaald in heel veel ruimte. De beenruimte achterin is zeer goed en de zit voorin is welhaast vorstelijk. Gevoelsmatig zou er voldoende ruimte zijn voor een derde zitrij, maar daar heeft Polestar niet voor gekozen.

Uitrusting

Aan de bediening en elektronica is duidelijk te merken dat Polestar een Zweeds-Chinees merk is. De opzet is namelijk heel vooruitstrevend met een minimum aan knoppen en een maximum aan computers. Daarmee zou de auto in staat moeten zijn om zich verregaand aan de wensen van de bestuurder aan te passen.



Polestar heeft echter voor het omgekeerde gekozen. Terwijl veel Chinese fabrikanten uitblinken in software-ontwikkeling, besteden Polestar en moederbedrijf Volvo de ontwikkeling van het besturingssysteem uit aan Google. "Android Automotive" werkt uitmuntend met onverslaanbaar goede navigatie, een intelligente virtuele assistent en perfecte integratie met andere Google-diensten. En daar zit de crux! Wanneer de gebruiker, bijvoorbeeld vanwege de privacy, geen gebruik wil maken van Google-diensten, werkt de auto tegen de gebruiker. Dan zijn functies niet beschikbaar of verschijnen grote, niet weg te drukken, dialogen die sommeren toestemming te geven tot functies en diensten. Daarbij is de ingebouwde versie van Android nu al

verouderd en daarom niet meer ondersteund door Google. De kans is daarom groot dat dit systeem binnen enkele jaren niet of minder goed functioneert. Autozine heeft dit probleem herhaaldelijk gemeld bij Volvo en Polestar, maar de merken hebben er geen antwoord op.

Voor toegang tot de auto kan de mobiele telefoon worden gebruikt. Echter, dit keer is Apple de enige keuze. Let op dat dit alleen functioneert met de nieuwste toestellen. Wanneer een digitale sleutel op een ouder toestel wordt geïnstalleerd verschijnt geen waarschuwing, maar werkt de sleutel simpelweg niet. En als het toch over Apple gaat: Apple CarPlay wordt ondersteund, maar alleen via Bluetooth. Dat betekent een lege batterij aan het einde van de rit (opladen kan draadloos, maar dit is zeer slecht voor de accu van de telefoon) en geringe bandbreedte in de communicatie met de auto. Daarom is het verstandig om voor het streamen van muziek de ingebouwde Android-apps te gebruiken.

Voor het audiosysteem heeft Polestar een beroep gedaan op Bowers & Wilkins. Dit merk staat bekend om de strakke, smetteloze hifiweergave, maar dat is in dit geval anders. Opnieuw staat de computer centraal en daarom moeten ambiances worden gekozen, van studio tot podium. Door gebruik te maken van vele luidsprekers (tot in de hoofdsteunen!) wordt een zeer ruimtelijk effect gecreëerd. Echter, een eenvoudige hifi-modus is er niet en daarom is de klank als kunstmatig en vermoeiend ervaren.



Polestar voorziet niet alleen in alle veiligheidsvoorzieningen die de Europese Unie vereist.

Het gaat zelfs verder dan dat met alle techniek die moederbedrijf Volvo in huis heeft. Helaas leidde dat tijdens de test tot diverse valse meldingen, twee remingrepen en zelfs een automatische uitwijkmanoeuvre op een bijna lege weg.

Grote elektrische auto

De Polestar 3 is een grote auto, bedoeld voor het afleggen van grote afstanden en dus voorzien van een grote batterij. Deze heeft een capaciteit van 111 kWh en dat zorgt afhankelijk van de uitvoering voor een actieradius tot 706 km (long range, single motor). De testauto is een zogenaamde "long range dual motor performance" en die verruimt bereik voor prestaties. Het verbruik neemt fors toe (testverbruik: 22.8 kWh per 100 km), waardoor de officiële actieradius wordt beperkt tot 567 km. Tijdens de testperiode onder gunstige weersomstandigheden was dit 450 km. Omdat de ontwikkeling van het basismodel bij Volvo (de EX90) de nodige vertraging heeft opgeleverd, gebruikt de batterij nog 400 volt-techniek.

Daarmee kan niet zo snel worden geladen als met modernere 800 volt-systemen en juist bij batterijen met een zeer grote capaciteit is dat duidelijk merkbaar. De testauto wist met een bijna lege batterij met een snelheid van maximaal 191 kW te laden. Dit liep bij 30% lading terug tot 180 kW en vanaf 75% lading is de snelheid beperkt tot 93 kW.



Omdat de 3 het topmodel is van Polestar, kiezen veel klanten ook voor de topuitvoering (de eerder genoemde long range dual motor performance). Die is goed voor 517 pk / 910 Nm. Daarmee is de reactie op

het stroompedaal daadkrachtig. Ondanks het gewicht van ruim 2.5 ton zet de auto zich altijd vlot in beweging en is er steeds voldoende reserve beschikbaar om direct te accelereren. Echter, de Performance-uitvoering imponeert voornamelijk met korte tussenacceleraties. Tijdens een sprint vanuit stilstand naar een zeer hoge snelheid is merkbaar dat de beide elektromotoren alle zeilen bij moeten zetten om zoveel gewicht en zo'n hoog koetswerk aan te drijven. In absolute zin is de Polestar 3 Performance serieus snel, maar er is veel concurrentie en gezien de prijs ligt de lat hoog.

Weggedrag

Net als bij andere elektrische auto's wordt het weggedrag van de Polestar 3 in hoge mate bepaald door het gewicht van de accu en het lage zwaartepunt ervan. Daarom is de 3 stabiel en goedmoedig. De riant omvang doet daar nog een schepje bovenop. Echter, met een lengte van bijna 5 meter zou deze auto baat hebben bij meesturende achterwielen en daar heeft Polestar niet voor gekozen. In parkeergarages is het daarom op zijn zachtst gezegd "uitdagend" om de 3 te manoeuvreren. Bovendien moet de bestuurder vertrouwen op de camera's, want vanaf de c-stijl is het zicht rondom minimaal vanwege de kleine zijruitjes.



De Performance-uitvoering is als enige voorzien van luchtvering. Dat heeft als voordeel dat er een groter verschil is tussen de comfortabele en sportieve modus. En dat werkt! Wanneer in het menu wordt gekozen voor een comfortabel onderstel, reageert de 3 met een zekere vertraging op oneffenheden is het

weggedrag zeer goed. De besturing is overduidelijk door de computer geregeld, met als gevolg dat de computer en bestuurder elkaar soms tegenwerken in een snelle bocht.

Wanneer wordt gekozen voor de sportstand ("Performance mode" in Polestar-terminen) is het onderstel merkbaar stugger, waardoor de auto kleiner, lichter en wendbaarder voelt. Bovendien doen de computers een stapje terug voor betere controle over de auto en dus een vertrouwenwekkender gevoel.

strijd met deze auto. Ook het audiosysteem en de bestuurders-assistenten hebben een duidelijke eigen wil. Het comfort komt van de rust in de cabine, de fijne stoelen, de smetteloze afwerking en de eerder genoemde luchtvering. Gezien de riante buitenmaten is de binnenruimte logischerwijs uitstekend. ■



Conclusie

Wat biedt het nieuwe topmodel van Polestar boven het bestaande aanbod? Het begint met de voor het merk gebruikelijke sportiviteit, want het mechaniek deugt. De 3 Performance is vanwege het hoge gewicht en de hoge bouw minder snel dan andere Polestars, maar nog steeds serieus snel. Mede dankzij luchtvering is het weggedrag prima.

Waar de Polestar 3 echt mee schittert zijn luxe, comfort en ruimte. Hoe de luxe wordt ervaren is echter persoonlijk. Want terwijl sommige computergestuurde auto's zich aanpassen aan de bestuurder, doet Polestar het omgekeerde. De klant wordt gedwongen om zich aan het Google-ecosysteem te conformeren. Wie daaraan toegeeft heeft een uitstekend functionerend infotainment-systeem (zolang de software wordt ondersteund). Wie dat niet doet, voert iedere dag



Specificaties

Polestar 3

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

490 x 197 x 161 cm
299 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.579 kg
750 kg
2.200 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
l
265/40R22

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

517 pk @ 0 rpm
910 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

4.7 sec.
210 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

19.60 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

567 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 93.550,-
€ 79.950,-