



## Polestar 1

### Het visitekaartje

Autotest | Polestar is een nieuw automerk dat zich toelegt op exclusieve, elektrische auto's. Met de "Polestar 1" geeft het nu zijn visitekaartje af. Oogstrelende vormgeving en technische specificaties om van te watertanden laten zien waartoe Polestar in staat is en zetten de toon voor de toekomstige modellen. Is de Polestar 1 vooral een boegbeeld om te bewonderen of is het juist een droomauto om zo snel mogelijk aan te schaffen?

Het is geen geheim: Polestar is de chique tak van Volvo. Vele merken hebben inmiddels een submerk voor exclusieve modellen of elektrische auto's en Volvo gaat daar in mee. Op die manier heeft het een kans om met een schone lei te beginnen. Bovendien: omdat elektrische auto's weinig tot geen onderhoud nodig hebben, zijn dealers er niet van gediend. Door een nieuw merk op te zetten kan een autofabrikant online verkopen en worden conflicten met het bestaande netwerk uit de weg gegaan. Tegelijkertijd wordt voorkomen dat Volvo bestaande klanten van zich vervreemdt.

"Polestar geeft een compleet eigen invulling aan het fenomeen droomauto"



### Vormgeving

Want anders dan Volvo is de Polestar 1 zeker! Dit eerste model van Polestar is een tweedeurs coupé met een volstrekt unieke stijl. Terwijl coupés in de regel indruk maken met extravagante vormgeving, gaat Polestar daar recht tegenin met een minimalistische stijl die welhaast de middelvinger opsteekt naar de gevestigde orde. Hiermee zal Polestar klanten aanspreken die zeker interesse hebben in een exclusieve auto, maar dat niet primair doen om indruk te maken op anderen.

Net alleen aan de buitenkant is de 1 anders, ook binnenin is de ervaring compleet anders dan bij andere coupés. Die hebben vaak een donker, stemmig interieur. De Polestar 1 gaat daar wederom recht tegenin met lichte tinten en heel veel glas. Niet alleen het glasoppervlak is groot, ook het glazen dak en alsmede de vele afwerkingsdetails maken het verschil. Zelfs de spiegels hebben glas tot de uiterste randen, waarmee het verschil wordt gemaakt dat Polestar nastreeft.



## Ruimte

De ruimte voorin is voldoende, de beenruimte zelfs ruim voldoende. Het belangrijkste doel van de achterbank is om een smoes te hebben voor een eventuele partner die bedenkingen heeft bij de aanschaf van de Polestar 1, want de ruimte achterin is nihil. Daarbij geven de elektrisch verstelbare stoelen zo tergend traag ruimte tot de achterbank, dat potentiële passagiers het snel afleren.

Vergeet niet om een blik te werpen in de bagageruimte, daar is namelijk een bijzondere attractie te vinden. Traditionele sportwagens met middenmotor tonen hun krachtbron soms als pronkstuk achter glas. In de bagageruimte van de 1 zijn de belangrijkste aansluitingen van de elektrische aandrijflijn op de zelfde manier achter glas geïntegreerd. Wat Autozine betreft is dat een geweldige vondst en een bewijs dat de ontwerpers echt passie hebben voor hun product.

## Uitrusting

De verwantschap met Volvo blijkt overduidelijk uit de opzet van het dashboard. Alle knoppen, hendels, klokken en het centrale beeldscherm zijn rechtstreeks van Volvo overgenomen. Ook de layout en de bediening ervan is gelijk aan die van Volvo. Het subliem klinkende audiosysteem van Bouwers & Wilkins is meegenomen en past perfect bij de auto. Het is superieur, maar nooit schreeuwerig of opdringerig. De integratie met Apple Carplay laat in de praktijk te wensen over. Zo weigert het ingebouwde navigatiesysteem dienst als een telefoon met Apple Carplay is gekoppeld. Ook is het lastig om het systeem ervan te overtuigen te navigeren met de telefoon, maar tegelijkertijd geluid weer te geven van de DAB+ radio.



Als submerk van Volvo staat ook bij Polestar veiligheid centraal. Toch valt op dat de hoeveelheid semi-zelfrijdende functies beperkt is. Hierdoor is duidelijk dat de Polestar 1 lang in ontwikkeling is geweest en daarom niet de allerlaatste stand van de techniek van het moederbedrijf kon delen.

## Plug-inhybride

Polestar legt zich toe op elektrische auto's, maar om praktische redenen is dit eerste model een plug-inhybride. Door te kiezen voor hybride-aandrijving konden meer standaardcomponenten van Volvo worden gebruikt.

Het accupakket en de elektromotoren zijn wel uniek voor Polestar. Daarbij is gekozen voor een opzet waarbij de verbrandingsmotor de voorwielen aandrijft en de elektromotoren de achterwielen. Let op de meervoudsvorm: ieder achterwiel heeft een eigen elektromotor. Zo kan onder wisselende omstandigheden exact de juiste hoeveelheid vermogen naar ieder wiel worden gestuurd voor optimale prestaties en maximale grip.

Officieel heeft de Polestar 1 in de volledig elektrische modus een actieradius van 125 km (WLTP) en dat is een uitzonderlijk lange afstand voor een plug-inhybride. Tijdens de test kon die afstand ook daadwerkelijk elektrisch worden afgelegd. Bijzonder is dat de elektromotoren hoorbaar zijn en een relatief laag, industrieel geluid produceren. Dit is heel anders dan het zoemen of de lichte fluittoon die andere elektrische auto's produceren (als ze geluid maken). Storend is dit geluid niet, want het zet juist een spannende toon.



Heel handig: de Polestar 1 is één van de weinige plug-inhybrids die ook kan snelladen. Zo was een lunchstop tijdens de test voldoende om de accu weer tot 80% te laden. Hiermee wordt het makkelijk om regelmatig te laden en dus zo veel mogelijk elektrisch te rijden. Mede daarom kwam het testverbruik uit op 0.9 liter per 100 km; vrijwel de gehele testrit werd elektrisch afgelegd.

## Prestaties

Van het beloofde vermogen van 609 pk / 1.000 Nm is aanvankelijk weinig merkbaar. Het is namelijk alleen beschikbaar wanneer alle motoren hun krachten bundelen. In de elektrische modus ligt het vermogen beduidend lager. Dan is de Polestar 1 vlot, comfortabel en soepel maar absoluut niet levendig of superieur. Sterker nog: deze elektrische auto moet merkbaar moeite doen om het eigen gewicht (2.4 ton!) in beweging te zetten.

Om te presteren moet voor de dynamische modus worden gekozen, zodat alle motoren paraat staan. Dan maakt de elektronica perfect gebruik van de manier waarop de diverse motoren hun kracht ontwikkelen (elektrisch vermogen vanaf een laag toerental, benzine springt bij zodra de verbrandingsmotor op toeren is). Op die manier is de reactie op het gaspedaal vlot en heeft de 1 een enorme slagkracht. Net zoals de elektromotor een bijzonder geluid heeft, heeft ook de benzinemotor een eigenzinnig geluid, namelijk een spannende roffel.



Wanneer het gehele vermogen los komt, is het zo overweldigend dat alle vier de wielen regelmatig wanhopig zoeken naar grip. Met name op nat wegdek is het daarom belangrijk om voorzichtig om te springen met het gaspedaal. Steeds moet de elektronica merkbaar hard werken om het vermogen in goede banen te leiden. Bij een noodstop is wederom merkbaar dat de Polestar 1 zwaar is. De remmen zijn zeer sterk, maar de banden hebben moeite om de nodige grip te bieden bij vertraging vanaf hoge snelheid.



## Weggedrag

Ook in het weggedrag is overduidelijk dat dit een zware auto is en daardoor is de Polestar 1 veel minder beweeglijk dan een traditionele sportcoupé in deze prijsklasse. De besturing geeft voldoende gevoel, maar juist daardoor is goed merkbaar dat een stuuractie deze zwaarlijvige coupé niet direct van koers doet veranderen. In de bocht is de 1 keurig in balans, maar bijt zich nooit gretig vast in het asfalt zoals sportwagens doen.

In het dagelijks gebruik valt de Polestar 1 positief op door de maatvoering. De 1 is niet te groot of te klein. Ook de breedte is beperkt (een bekend "luxeprobleem" in dit segment) en dat zorgt er samen met het overzichtelijke koetswerk voor dat de Polestar 1 zich zorgeloos laat rijden.

De Polestar 1 is daarom vooral een auto om stil van te genieten. De prachtige cabine is als een comfortabele cocon en in de elektrische modus kan optimaal worden genoten van het glasheldere geluid van het audiosysteem. Dit is waar de Polestar 1 voor is gemaakt: in rust, comfort en schoonheid kilometers maken.



## Conclusie

Is de Polestar 1 alleen het visitekaartje van het nieuwe submerk van Volvo of is het ook een auto die strekt tot aanbeveling? Ook na een uitgebreide proefrit is die vraag lastig te beantwoorden.

Het grootste twijfelpunt is de aandrijving. Wie wil innoveren doet dat het liefst meteen goed en kiest dan voor de meest geavanceerde techniek. Voor de prijs van de Polestar 1 is het mogelijk een geheel elektrische auto te leveren die een groot bereik heeft, hetzelfde weegt en nog beter presteert. Aan de andere kant is de plug-inhybride een veilige keuze omdat het de voordelen van elektrisch rijden combineert met het vertrouwde en zorgeloze van een benzinemotor.

Als het gaat om de vormgeving en de beleving is de Polestar 1 zeker geslaagd. Polestar geeft een compleet eigen invulling aan het fenomeen droomauto en bereikt daarmee een doelgroep die zich niet voelt aangetrokken tot traditionele coupés of sportwagens. Polestar is op vele punten superieur, maar kiest tegelijkertijd voor een verpakking die een ongekende bescheidenheid en waardigheid uitstraalt. Daarmee is de toon gezet en het visitekaartje voor de komende modellen overtuigend afgegeven. ■



# Specificaties

## Polestar 1 Electric Performance Hybrid

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	459 x 202 x 135 cm
Wielbasis	274 cm
Gewicht	2.420 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	275/30R21

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1969 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	609 pk @ tpm
Koppel	1000 Nm @ tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,2 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	30 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 159.500,-
Prijs instapmodel	€ 159.500,-