



Martijn Verhoef
27 april 2025

Vlees noch vis, maar het smaakt wel

Er is een hoop te doen over de opkomst van nieuwe Chinese merken, na succesvolle lanceringen van BYD, SAIC en Xpeng. Maar het grootste geweld uit het Verre Oosten komt natuurlijk van Geely, dat met succes flink wat nieuwe merken introduceerde of reanimeerde in Europa. Zo leerden we Lynk&Co en Zeekr kennen en wist de groep van Polestar een volledig zelfstandig merk voor EV's te maken. Geely onderscheidt zich door op het oog op veel verschillende paarden te wedden (abonnementen via Lynk&Co, alleen maar elektrisch bij Polestar en superprestaties bij Lotus), alsof elk merk iets anders mag proberen. Hoe de positionering van de merken is, blijft nog wel even lastig voor ons te doorgronden.

Zo is Zeekr op papier de eigenaar van Lynk&Co, waar Volvo juist weer afstand van deed. En Polestar zou meer sportiviteit moeten bieden, maar inmiddels troeft Lotus iedereen af. En een model waar al die onduidelijkheid in samenkomt, is toch wel de auto uit deze test. De Polestar 4 heeft namelijk het silhouet van een sedan, is op papier een hatchback en wordt door het merk trots een SUV coupé genoemd. Volg je het

✦ Polestar 4 Single Motor Long Range

nog? En hoe zit het nu eigenlijk met die nummering van de modellen? Tijd om dat Ã©n nog veel meer van Polestar te leren.



Zonder achterraut

We begrijpen het als je de omschrijving van de fabrikant niet helemaal terugziet in de auto zelf. Want hoe goed we ons best doen, een SUV zien we er niet in. Het is geen geheim dat de traditionele carrosserievormen als sedan en stationwagen flink aan populariteit ingeboet hebben, dus het komt voor automakers beter uit om nieuwe modellen als cross-over of SUV te presenteren. En toegegeven, de Polestar staat iets hoger op de poten. Maar geen enkel element van de auto lokt uit om eens flink te gaan offroaden, al is dat allang geen vereiste meer voor SUV's. Waarom we de auto in de inleiding formeel een hatchback noemen? Om dat uit te leggen komen we direct bij het grootste ontwerptrucje van deze auto. De achterklep scharniert namelijk volledig open, wat een grote opening van de kofferruimte creÃ«ert.

Maar opvallender is dat er geen achterraut aanwezig is. Wat de uitwerking daarvan is

✦ Polestar 4 Single Motor Long Range

op het praktisch gemak, bespreken we zo. Maar voor de ontwerpers betekende dat in ieder geval dat ze geen rekening hoefden te houden met het glaswerk. Waar je bij de Polestar 2 nog duidelijke verwijzingen naar Volvo zag, is dat bij de 4 veel minder. Het krachtige silhouet is echt uniek en dat in een tijd dat voor ons gevoel steeds meer auto's op elkaar zijn gaan lijken. De auto is bovendien fors, in zowel lengte als breedte. Qua hoogte valt het wel mee; de auto is zo'n drie centimeter hoger dan bijvoorbeeld een Mercedes-Benz EQE, een echte sedan. De wielbasis van drie meter is behoorlijk en belooft veel voor de inzittenden van de auto.



Met digitale binnenspiegel

Het binnenste van de Polestar 4 is opgeruimd en strak ingericht, je profiteert duidelijk van het inzicht van de Scandinavische ontwerpers. Meer nog dan bij de Polestar 2 is duidelijk ingezet op een premium beleving voor de inzittenden. We zien prachtige materialen in een combinatie van echt nappaleder, aluminium en textiel. Stiksels en motiefjes in bekleding heffen het geheel nog verder op. Je moet natuurlijk wel even door de vele opties op onze testauto heen kijken, maar ook in de basis heeft de

✦ Polestar 4 Single Motor Long Range

Polestar 4 een interieur met een unieke uitstraling.

In het oog springt vooral de centrale bedieningsknop voor het volume. Een van de weinige fysieke knoppen die je in de Polestar terugvindt en een echte eye catcher. Het is alleen jammer dat er niet iets meer functionaliteit aan de knop gekoppeld is, nu kun je alleen het volume aanpassen of de audio pauzeren. Het zou fijn zijn geweest als je bijvoorbeeld een volgend nummer kon selecteren. Het gebrek aan fysieke knoppen wordt ruimschoots gecompenseerd door liefst drie schermen: een centraal multimediascherm, een smalle rechthoekige digitale cockpit en een groot head-up display. Op het centrale scherm stel je eenvoudig snelkoppelingen met bijbehorende acties, zoals het direct uitschakelen van de snelheidsmeldingen of rijbaanhulp.

Het op Google gebaseerde systeem werkt supersnel en heeft een heel uitgebreide navigatiefunctie met onder andere pre-conditioneren van de batterij voor snelladen en het eenvoudig plannen van een lange route met laadsessies. Het is fijn dat er in tegenstelling tot Tesla ook nog informatie over snelheid en rijbereik achter het stuur is waar te nemen. Zoals gezegd schittert de achterraut door afwezigheid, maar een digitale binnenspiegel zorgt toch voor een helder beeld naar achteren. Zeker in het donker is dit beeld veel beter dan een analoge versie zou kunnen bieden en we zijn er dan ook onmiddellijk aan gewend.

De opties bij Polestar zijn overzichtelijk en zeker het benoemen waard. Zo bestaat de Nappaleder Upgrade niet alleen uit lederen bekleding van de sportzetels, maar je krijgt er ook een massagefunctionaliteit en Harman Kardon audiosysteem met flink wat speakers (tot in de hoofdsteunen aan toe). Kost 5.000 euro, maar wat ons betreft zeker de investering waard.

De stoelen zijn uitgebreid in te stellen en weten ook op de lange rit een uitstekende ondersteuning te bieden. Onderweg blijft de rust bewaard aan boord, doordat rijgeluiden en windgeruis heel goed buiten gehouden worden. Dit is een elektrische auto voor de lange afstand en dat merk je aan alles.



Zelfs een frunk

Hoe zit het dan met de ruimte voor de inzittenden? Zoals gezegd heeft de Polestar 4 een flinke wielbasis en daar profiteer je van, zeker achterin. Aan beenruimte geen gebrek en ondanks dat de vloer vrij hoog staat, biedt de bank een goede ondersteuning voor de bovenbenen. Aan de hoofdruimte is ook gedacht, want het weglaten van de achterraut heeft als voordeel dat de carrosseriebalk flink naar achteren kon worden geplaatst. Daardoor zit je er met de kruin niet tegenaan. Meer dan twee volwassenen kun je overigens niet met goed fatsoen meenemen achterin, door de flinke armsteun is er een niet heel comfortabele middenplek ontstaan.

Door de volledig scharnierende achterklep biedt de Polestar 4 een vijfde deur, wat het inladen van grote bagage vergemakkelijkt. De laadvloer is omhoog te klappen, zodat je de laadkabel onder de vloer opbergt. De klep voelt alleen licht en goedkoop aan en schiet vaak los tijdens het rijden, wat flink contrasteert met de verder uitstekende materialen in de Polestar. De ruimte naar de cabine kun je volledig afsluiten met een ander luik, of openhouden als je bijvoorbeeld een huisdier achterin plaatst.

Overigens biedt de Polestar ook een zogenaamde frunk onder de voorklep. Met de app

✦ Polestar 4 Single Motor Long Range

kun je deze ook van afstand ontgrendelen en berg je de laadkabel eenvoudig op in de neus.



Onrust

De Geely groep kondigt het ene na het andere model aan, maar uiteraard is er wel veel gegevensuitwisseling tussen de verschillende merken. Zo deelt de Polestar 4 techniek met onder andere Zeekr en Volvo, maar daaruit kun je ook afleiden dat er wellicht nog modelwijzigingen aan zitten te komen. Zo bieden de Zeekr 001 en Volvo ES90 binnenkort sneller laden middels een 800V platform, maar moet de Polestar 4 het nog stellen met 400V techniek. Overigens gaat snelladen nog steeds met een alleszins redelijke 200 kW, maar je staat toch zeker een halfuur weer bij te laden bij Fastned of Ionity. Qua rijbereik kom je dan wel weer uitstekend uit de voeten, want de auto komt in de testweek ruim 450 kilometer ver op een lading. De aandrijflijn is bovendien heel soepel en gerieflijk.

Niet gericht op de snelste stoplichtsprint, maar de focus op comfort en rust. Het zou

✦ Polestar 4 Single Motor Long Range

fijn zijn als de aanwezige veiligheidssystemen ook zo ingesteld waren, maar helaas vinden we de rijbaanhulp en actieve cruise control erg onrustig. We schakelen het automatisch inhalen en de rijbaanhulp al na Ã©Ã©n rit uit, want het constante getrek aan het stuurwiel werkt zenuwslopend. In het donker werkt de verlichting met matrixblokken, die verblinding van tegenliggers voorkomen en toch een uitstekende lichtbundel geven. We krijgen niet te maken met seinende medeweggebruikers, dus we gaan ervan uit dat zij geen hinder hiervan ondervinden. Maar het constant automatisch aanpassen van de lichtbundel gaat veel minder geleidelijk dan bij andere merken, waardoor het lijkt alsof de auto de hele tijd aan het flitsen is.

De hulpsystemen lijken dus niet zo verfijnd, maar we gaan ervan uit dat dit met een software-update prima te verhelpen is.



Goed geprijsd

Polestar heeft inmiddels vier modellen geïntroduceerd; wat begon met de 1 (een plug in hybride coupé in gelimiteerde oplage) resulteert inmiddels in de 4 als nieuwste aanwas. Je moet de nummering van de modellen ook als zodanig zien en niet als een

✦ Polestar 4 Single Motor Long Range

bepaalde rangorde. Zo is de 3 een grotere en duurdere SUV en zou de opvolger van de 2 zomaar een hoger nummer als typeaanduiding kunnen krijgen. De 4 is overduidelijk duurder dan de 2 en is ook een stuk luxueuzer aangekleed. De vanafprijs van 58.500 euro is dan ook fors te noemen, al krijg je dan wel direct de grote batterij.

Met 272 pk is de 2.200 zware kolos geen strepentrekker, daarvoor moet je de dual motor met 544 pk hebben. Standaard beschik je over verwarmbare voorstoelen, geheugenfunctie op de bestuurdersstoel, camera's rondom en een batterij aan veiligheidssystemen. De opties zijn samengebracht in pakketten, waarvan het nappaleder met audiosysteem een regelrechte aanrader is. Daarnaast kun je een uitgebreide autopilot met automatisch inhalen bestellen, al zouden we die op basis van de ervaringen lekker laten voor wat Æ-e is. Daar houd je weer 1.500 euro mee in de zak die je aan het grote glazen dak kunt besteden. Onze testauto komt met alle opties op ruim 72.000 euro, maar dan heb je werkelijk niets te wensen meer over. Qua prijs zit je dan onder het niveau van een Audi A6 E-tron of Mercedes EQE 350, terwijl daar het aankruisen van de opties nog moet beginnen.

Met de Polestar 4 rijd je een unieke en gerieflijke auto, net even anders dan de rest. Het rijbereik is ook in de praktijk meer dan genoeg en met wat opties is de luxe uitstraling van een segment hoger. Er zijn nog wat verbeteringen te bedenken op het gebied van snelladen en de veiligheidssystemen, maar over het algemeen scoort deze EV een dikke voldoende.

Plus

- + Unieke verschijning
- + Overzichtelijke optiepakketten
- + Goed bruikbaar rijbereik

Min

- Mist 800V platform
- Onrustige veiligheidssystemen