Praxistest Polestar 2: Ein Schwede aus China

Von Axel F. Busse, cen

Für viele klingt der Name Polestar fremd, wer sich jedoch lange genug für Motorsport interessiert hat, weiß: Volvo gab einst seinen sportlichsten Modellen diesen Beinamen, so wie BMW und Mercedes ihre Oberdynamiker mit „M“ oder „AMG“ garnieren. Seit 2017 nun hat Polestar eine neue Bedeutung: Als eigenständige Marke ausgegliedert soll sie auf dem Elektro-Sektor für Furore sorgen, und zwar als schwedisch-chinesische Co-Produktion. Aus Skandinavien kommt das Know-How, im Reich der Mitte wird der Wagen gebaut. Der Polestar 2 soll dabei vor allem dem Tesla Model 3 die Kunden abjagen. Welche Voraussetzungen die Mittelklasse-Limousine dafür mitbringt, klärt unser Praxistest.

Unauffällig im Verkehr mitschwimmen, das geht im Polestar 2 nicht. Die geduckte Silhouette, das Leuchtenband der Rücklichter – das extrovertierte, aber nicht ungefällige Design schafft Aufmerksamkeit. Und die ist auch nötig, will man das Produkt zu einem Erfolg machen. Genau 2614 Exemplare dieses Typs wurden vergangenes Jahr in Deutschland neu zugelassen, mehr als doppelt so viele schaffte Tesla mit seinem Model 3 allein im Dezember.
Damit das nicht so bleibt, haben Volvo und Konzernmutter Geely einiges aufgeboten: Drei Antriebsvarianten, hohes Sicherheitsniveau, intuitive Bedienung, ordentliche Verarbeitung und Fahrleistungen. Der Testwagen als „Lange Range Single Motor“-Version verfügte über 170 kW (231 PS) Antriebsleistung, die sich aus 324 Batterie-Zellen mit zusammen 75 kWh nutzbarer Kapazität speisten. Laut Hersteller soll damit eine Reichweite von bis zu 540 Kilometer erreicht werden können.

Doch wenn es außer Rädern, Lenkrad und Kofferraum noch Gemeinsamkeiten zwischen konventionell und elektrisch angetriebenen Pkw gibt, dann diese: Zwischen den in der Werbung angegebenen und den Energie-Verbräuchen in der Praxis gibt es zuweilen erhebliche Unterschiede. Bei verschiedenen Ladeprozeduren an öffentlicher Ladesäule und am Haushaltsnetz mochte der Reichweiten-Rechner des Testwagens nicht mehr als 440 km Aktionsradius versprechen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Testfahrten bei Außentemperaturen zwischen null und zehn Grad Celsius stattfanden.

Wiederholt war zu beobachten, dass der rechnerische Reichweiten-Verlust nie so ganz zu den tatsächlich gefahrenen Kilometern passen wollte. Sicher gut gemeint, aber wenig hilfreich ist dabei die Tatsache, dass sich in den Displays zwei unterschiedliche Range-Anzeigen befinden. Die eine visualisiert eine Art Akut-Verbrauch (analog zum Momentan-Konsum eines Verbrenners) die andere einen gemittelten Wert. Je nach Fahrstil können beide Anzeigen eine Differenz von bis zu 120 km aufweisen. Mit 17,1 kWh gibt Polestar den Verbrauch je 100 km an, mit knapp unter 20 kWh sollte man bei entspannter Fahrweise rechnen.

Ein sehr sinnvolles Detail ist freilich, dass die Polestar-2-Besitzer selbst Einfluss auf die Lebensdauer ihrer Batterie nehmen können. Bekanntlich ist es der Haltbarkeit des Akkus zuträglich, ihn nicht immer bis „unters Dach“ mit Strom zu befüllen. Über den Touchscreen des Mitteldisplays kann man eine generelle Maximalladung von 80 oder 90 Prozent selbst einstellen. An gleicher Stelle ist auch die Justierung des Lenkgefühls in drei Stufen möglich, wobei allerdings die Spreizung zwischen manövrierfreundlich leicht und sportlich-straff nicht allzu groß ist. Schließlich ist im Menü auch die Einstellung der Rekuperationsleistung vorgesehen, so dass ein „One-Pedal“-Betrieb ohne große Eingewöhnungszeit funktioniert.

Zu den Vorzügen des Polestar 2 gehört nicht nur das Android-Betriebssystem, das die Handhabung der Funktionen jedem Smartphone-Nutzer von Anfang an geläufig macht,

sondern auch die umfangreiche Sicherheitsausstattung. Dazu gehören Notbremsassistent Fahrzeug-, Fahrradfahrer-und Fußgänger-Erkennung, Spurhalteassistent mit Lenkunterstützung, Kollisionswarnung, Schleudertrauma-Schutz, Isofix für Rücksitze und Beifahrersitz sowie Verkehrszeichen-Erkennung. Das Warnsignal für die jeweils geltende Tempo-Beschränkung ist jedoch so klein geraten, dass es im bunten Multiinformations-Display leicht zu übersehen ist.

Auch an anderer Stelle fehlt es an Größe: Die Heckscheibe, die fast die Neigung eines Coupés hat, ist so klein, dass sie nur wenig Sicht auf den nachfolgenden Verkehr zulässt. Da trifft es sich gut, dass ab Werk gleich eine Rückfahrkamera mitgeliefert wird. Der Kabine kann man ausreichende Maße bescheinigen. Vorn haben die Passagiere 1,41 Meter zwischen den Türen Platz, hinten sind es immerhin noch 1,35 Meter. Die hinteren Seitenfenster sind nur zu zwei Drittel versenkbar. Das Gepäckvolumen hinter der stattliche 82 Zentimeter hohen Ladekante gibt Polestar mit 405 bis 1095 Litern an, der ADAC kam mit seiner Mess-Methode nur auf 340 bis 715 Liter. Die Ladekabel kosten keinen Stauraum, denn sie haben ihr Fach unter der Fronthaube. Textilbezüge an vielen Verkleidungsteilen untermauern den herausgehobenen Charakter des Fahrzeugs, nur die Gutschlösser sind wegen der breiten Mittelkonsole schlecht zugänglich.

Obwohl der Testwagen glatte zwei Tonnen Gewicht zu stemmen hatte, geht die Fahrt flott zur Sache. Sie beginnt aber ungewöhnlich: Funkschlüssel und Insassen-Sensor stellen automatisch Betriebsbereitschaft her, ein gesonderter Startknopf fehlt. In knapp mehr als sieben Sekunden spurtet der Wagen auf 100 km/h, mit Rücksicht auf den Stromvorrat wird bei 160 km/h abgeregelt. Das Fahrwerk präsentiert sich als ausgewogener Kompromiss zwischen Bequemlichkeit und Straffheit. Die maximal 330 Newtonmeter Drehmoment, die an der Vorderachse zerren, sind vereinzelt, aber nicht weiter störend in der Lenkung zu spüren. Der tiefe Schwerpunkt erlaubt manches dynamische Manöver ohne Reue.

Fazit: Als zweites Modell hat Polestar eine interessante Alternative in die Mittelklasse gestellt, die in Qualitätsanmutung, Komfort und Sicherheit keinen Vergleich zu scheuen braucht. Wer es sportlicher haben will, kann auf die Dual-Motor-Variante zugreifen, die staatliche Förderung von 9000 Euro dürfte für zusätzliche Attraktivität sorgen. (Axel F. Busse, cen)

Daten: Polestar 2
Länge x Breite x Höhe (m): 4,61 x 1,99 x 1,48
Radstand (m): 2,74
Motor: Elektromotor, Frontantrieb, einstufiges Getriebe
Leistung: 170 kW (231 PS)
Max. Drehmoment: 330 Nm.
Batterie: Lithiumionen-Batterie, 78 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 160/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,4 Sek.
Reichweite (Herstellerangabe): max 540 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,1 kWh/100 km
Leergewicht Testwagen: 2000 kg
Anhängelast (gebremst): 1500 kg
Kofferraumvolumen: 405 - 1095 Liter
Basispreis: 41.930 Euro
Testwagenpreis: 45.930 Euro

Bilder zum Artikel

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Polestar

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Polestar

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse