
Unterwegs mit dem Polestar 2: Elektrisch ins höchstgelegene Dorf

Von Hans-Robert Richarz, cen

Der erste ernsthafte Wintereinbruch hier zu Lande gab den Ausschlag für eine Fahrt mit dem Polestar 2 Long Range Single Motor ins höchstgelegene Dorf Deutschlands. Bei eisigen Temperaturen und schneebedeckter Fahrbahn sollte das Ergebnis der Zusammenarbeit von Volvo und Geely zeigen, ob es sich tatsächlich um ein „Glück verheißendes Automobil“ handelt. So lautet zumindest laut Wikipedia die Übersetzung des Begriffs „Geely“ vom Chinesischen ins Deutsche.

Das Tiefdruckgebiet versprach den Vorhersagen zufolge „in den Hochlagen oberhalb von 1000 Metern für Neuschneemengen von einem bis zwei Metern“. In exponierten Bereichen seien „sogar über zwei Meter Schnee nicht auszuschließen“. Eine Herausforderung für den winterbereiften Polestar 2 mit Vorderradantrieb und 170 kW? Jedenfalls sollte er uns die knapp 600 Kilometer von der Kölner Bucht nach Oberjoch im Allgäu bringen. Der Ortsteil oberhalb der Gemeinde Bad Hindelang gilt mit seiner Lage von 1200 Metern über dem Meeresspiegel als das höchste Ski- und Bergdorf Deutschlands. Allein der Spaßfaktor würde bei der Anreise auf den abschließenden Kilometern beträchtlich sein – insbesondere bei schneebedeckter Fahrbahn.

Begonnen hat die Marke Polestar Mitte der 1990er-Jahre im Rennsport, stieg später zur Tuning- und Edelmarke von Volvo auf und stellte vor sechs Jahren als eigenständige Marke und Tochtergesellschaft des Joint Ventures von Volvo und Geely den Polestar 1 vor. Der Kraftprotz verfügte als Hybrid über zwei Elektro- und einen Benzinmotor, die zusammen 609 PS (441 kW) leisteten. Eineinhalb Jahre später folgte der Polestar 2 als rein batteriegetriebenes Fahrzeug. Der Wagen verteilte die Kraft seiner zwei Elektromotoren von 300 kW (408 PS) auf alle vier Räder und kostete in Deutschland 57.900 Euro. Später gesellten sich Varianten mit Frontantrieb und unterschiedlich großen Akkus hinzu. Demnächst soll es ein Facelift mit einigen kosmetischen Veränderungen, Heckantrieb und mehr Leistung geben.

Die Schrägheck-Limousine zeigt unverkennbar avantgardistische und skandinavische Züge. „Dominierendes Gestaltungsmerkmal ist ein konsequenter Purismus, der das Karosserie- ebenso wie das Innenraumdesign bestimmt. Diese Konzentration auf das Wesentliche manifestiert sich außen in einer klaren Oberflächengestaltung, einer präzisen Linienführung und in vielen durchdachten Details“, urteilten die Juroren des renommierten Red Dot Design Awards.

Im Innenraum erwarten Fahrerin oder Fahrer ein paar Überraschungen. So gibt es keinen Starterknopf oder eine Art Zündschloss, um den Elektromotor in Bereitschaft zu versetzen. Es reicht, dass sich ein Mensch hinter das Lenkrad begibt und auf die Bremse tritt. Anschließend den kleinen Schalthebel für die Automatik nach hinten ziehen und schon bewegt sich der Wagen in Vorwärtsrichtung. Umgekehrt – Hebel nach vorne – geht es rückwärts. Dabei ist freilich Vorsicht geboten, denn die Sicht nach hinten lässt erheblich zu wünschen übrig. Ohne die Kamera, die den Wagen und sein Umfeld aus der Vogelperspektive präsentiert, wäre durch Heckscheibe oder Rückspiegel kein Hindernis auszumachen. Ähnliches gilt beim Einparken für den Blick nach vorne.

Ärgerlich ist auch, dass sich der vor dem Schalthebelchen platzierte Dreh- und Drückknopf für das Einschalten des Radios und dessen Lautstärkeregelung sehr nah neben der Bedienung für die Warnblinkanlage befindet. So kann es während der Fahrt leicht passieren, dass unfreiwillig Alarm ausgelöst wird.

Im Gegensatz dazu ist die Geräusentwicklung im Fahrzeug – wie in fast jedem E-Mobil – angenehm leise. Außer Wind- und Reifengeräusche ist kaum etwas zu hören. Gespräche zwischen den Insassen sind in Zimmerlautstärke möglich. Erfreulich ist auch die nahezu komplette Grundausstattung mit Assistenz- und Sicherheitssystemen.

Wichtig für ein batteriebetriebenes Fahrzeug, das sich auch außerhalb von Stadtgrenzen auf Langstrecke begeben soll, ist dessen Reichweite. Laut WLTP beträgt sie beim Polestar 2, mit dem wir ins Allgäu reisten, 539 Kilometer. Das ist in der Praxis, zumal im Winter bei tiefen Temperaturen und Autobahntouren mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h, natürlich Unsinn. Auf den insgesamt 1786 Kilometern, die wir innerhalb von einer Woche zurücklegten, verbrauchte der Polestar bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72 km/h laut Anzeige 22,3 kWh auf 100 Kilometer. Demnach betrug die tatsächliche Reichweite angesichts der Batteriekapazität von 78 kWh im äußersten Fall rund 350 Kilometer. Doch empfiehlt sich schon aus Sicherheitsgründen alle 300 Kilometer eine Lade- und Kaffeepause einzulegen. Die kann allerdings auch etwas länger dauern, denn in Ladesäulen, deren Aufschrift eine Leistung von 150 oder gar 300 kW verspricht, sind nicht selten weit weniger drin.

So benötigten wir von Köln bis Oberjoch inklusive elektrischer Gedächtnisstunden und ohne nennenswerte Staus etwa acht Stunden, mit herkömmlichem Verbrennungsmotor waren wir früher schon häufig auf der gleichen Distanz zwei Stunden schneller am Ziel.

Es war bereits dunkel und schneite heftig, als Bad Hindelang in Sicht kam. Jetzt begann der interessanteste und jener Teil der Fahrt, bei dem der Polestar unter Beweis stellen musste, was er kann, nämlich der rund 18 Kilometer lange Oberjochpass. Er ist Deutschlands zweithöchste Pässestraße (nur der Feldbergpass ist etwa 50 Meter höher) und garantiert mit 107 Kurven und zehn Kehren sowie einer maximalen Steigung von acht Prozent nicht nur für Motorradfahrerinnen und -fahrer Fahrspaß pur.

Von der schneebedeckten Fahrbahn ließ sich der Polestar 2 dank seiner Winterpneus nicht im Geringsten beeindrucken. Eher noch der Mensch am Steuer. Der war für die in der alpinen Gegend üblichen langen Stangen links und rechts der Fahrbahnräder dankbar. Ohne sie wäre nämlich angesichts des dichten Schneetreibens und der weißen Pracht links, auf und rechts der Fahrbahn nicht zu erkennen, wo denn nun die Straße verläuft. Zu viel Leistung auf rutschiger Fahrbahn hielt darüber hinaus die fein abgestimmte Traktionskontrolle zurück.

Oberjoch, einst ein reines Bergbauerndorf, hat sich längst zum Magnet für Sommer- wie Wintertouristen entwickelt. Skifahrern stehen 32 Pistenkilometer und sechs Lifte zur Verfügung, außerdem gibt es drei Rodelbahnen. Seit 2005 betreibt der Allgäuer Skiverband in Oberjoch ein Trainingszentrum für den alpinen Skilauf mit einer Strecke, die für die Kerndisziplinen Riesenslalom und Slalom geeignet ist und sich bereits in Europacup-Rennen bewährt hat. Erfolgreiche Sportler gab es dort schon weit früher. Hanspeter Lanig (1935–2022), und seine Schwester Evi waren in den 1950er-Jahren berühmte Skiläufer. Hanspeter gewann bei den Olympischen Winterspielen 1960 in Squaw Valley die Silbermedaille in der Abfahrt. Im Sommer bieten sich Wander- und alpine Klettertouren in der Gegend an.

Zurück zum Polestar 2. Nach einer zweitägigen Ruhepause ging es mit vollgeladener Batterie zurück in Richtung Heimat. Der erste Ladestopp war in Pforzheim fällig, und mit etwas mehr Mut zum Risiko hätte es vielleicht noch bis zur Haustür in Köln gereicht. Doch darauf ließen wir es nicht ankommen und tankten im Westerwald noch ein paar Kilowatt nach.

In einem Vergleichstest „einmotoriger Stromer“ zwischen dem Volkswagen ID 5, dem Polestar 2 und dem Hyundai Ioniq 5 kam das Magazin „Auto, Motor und Sport“ für den chinesischen Schweden, der im Reich der Mitte produziert wird, zu folgendem Fazit:

„Zweiter. Der Polestar 2 macht's mit flottem Antrieb, agilem Handling, guter Bedienbarkeit

sowie feiner Qualität. Etwas mehr Platz sowie Komfort, und er wäre in Schlagdistanz.“

Auf der Suche nach einem Polestar-Händler stoßen Interessenten für den Wagen ins Leere, er ist nur online bestellbar. „Preisverhandlungen mit dem Konfigurator sind aussichtslos“, kritisierte der ADAC. Für kostenlose Testfahrten unterhält Polestar über ganz Deutschland verteilte sogenannte „Spaces“ und andere Testfahrt-Orte. Termine sind auch hier nur im Internet zu bekommen. (Hans-Robert Richarz/cen)

Daten Polestar 2 Long Range Single Motor

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,99 x 1,48 m
Radstand (m): 2,74
Wendekreis (m): 11,5
Antrieb: Elektromotor, Frontantrieb, Automatik
Leistung: 170 kW / 231 PS
Batterie: Lithiumionen, 78 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,4 Sek.
Elektr. Reichweite: 539 km (WLTP)
Leergewicht / Zuladung: 1938 kg / 455 kg
Kofferraumvolumen: 405–1095 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Basispreis: 52.690 Euro

Bilder zum Artikel



Polestar 2 im winterlichen Oberjoch.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Polestar 2 im winterlichen Oberjoch.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Polestar 2 im winterlichen Oberjoch.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Polestar 2 im winterlichen Oberjoch.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Polestar 2 an der Ladesäule.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Polestar



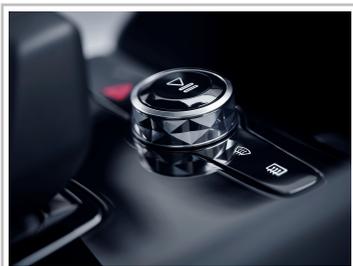
Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Polestar



Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Polestar



Polestar 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Polestar
