



Polestar 2 (seit 2020)

Schwede mit Stil

Polestar war früher der Haustuner von Volvo. Nun ist Polestar zur eigenen Marke geworden und bietet Elektroautos an. Der Polestar 2 ist eine Schräghecklimousine der Mittelklasse und wird seit Sommer 2020 angeboten. Der in China gefertigte Schwede punktet mit sehr guter Verarbeitung und angemessener Materialauswahl. Der Kofferraum ist nicht sonderlich groß, reicht im Alltag aber für die meisten Situationen aus. Das Platzangebot im Innenraum vorn fällt gut aus, hinten wird es für größere Personen allerdings schnell eng. Dafür können die Bedienung und die sehr gute Konnektivität überzeugen. Beim Fahren gefallen die bequemen Sitze und die präzise Lenkung. Die Federung ist sportlich ausgelegt, weshalb Komfort nicht zu deren Stärken zählt.

Empfehlung: Bis zum Facelift Anfang 2023 waren die Versionen mit einer angetriebenen Achse mit Frontantrieb versehen. Im Zuge des Facelifts wurde auf Hinterradantrieb umgestellt. Bereits die schwächeren Versionen mit knapp über 200 PS reichen im Alltag vollkommen aus und bieten gute Fahrleistungen. Die stärkeren Versionen mit knapp 300 PS sorgen bereits für sehr nachdrückliche Beschleunigung. Richtig sportlich wird es mit den Dual Motor-Versionen mit etwa 400 PS. Diese sprinten in unter fünf Sekunden auf 100 km/h. Die Variante Standard Range hat einen 64 bzw 69 kWh großen Akku an Bord, der im Alltag alle üblichen Anforderungen mit Bravour erfüllt. Wer öfter auch mal längere Strecken fährt, sollte aber lieber in einen Longe Range investieren. Damit sind Reichweiten von um die 500 km möglich. Grundsätzlich sind die Modelle mit nur einer angetriebenen Achse deutlich sparsamer als die Allradversionen. Wenn eine möglichst hohe Reichweite im Vordergrund steht, sollte daher eher nach einer Version ohne Allrad Ausschau gehalten werden.

- ⊕ sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, niedriger Verbrauch (Single Motor), hochwertige Verarbeitung
- ⊖ schlechte Sicht nach hinten, nur durchschnittliches Raumangebot, mäßiger Federungskomfort

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Aufgrund der niedrigen Zulassungszahlen taucht der Polestar 2 nicht im TÜV-Report auf. Grundsätzlich sind einer Tochter von Volvo aber gute Zuverlässigkeit und hohe Langzeitqualität zuzutrauen. Gravierende Fehler sind uns an dem Modell nicht bekannt.
-----------	--

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

06/2020	Einführung der Modellreihe als fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse mit ausschließlich elektrischem Antrieb und einer Motorisierung: Long Range Dual Motor mit 300 kW/408 PS Leistung und einer Netto-/Brutto-Batteriekapazität von 75/78 kWh
09/2021	neue Motorisierungen: Standard Range Single Motor (165 kW/224 PS, Netto-/Brutto-Batteriekapazität 61/64 kWh) und Long Range Single Motor (170 kW/231 PS, Netto-/Brutto-Batteriekapazität 75/78 kWh)
03/2022	Standard Range Single Motor jetzt mit 170 kW/231 PS und einer Netto-/Brutto-Batteriekapazität von 66/69 kWh
10/2022	neue Motorisierung; Long Range Dual Motor Performance mit 350 kW/476 PS Leistung und einer Netto-/Brutto-Batteriekapazität von 75/78 kWh
07/2023	Modellüberarbeitung, u.a. Single Motor Varianten von Front- auf Heckantrieb umgestellt, mit vier Motorisierungen: Standard Range Single Motor (200 kW/272 PS, Netto-/Brutto-Batteriekapazität 66/69 kWh), Long Range Single Motor (220 kW/299 PS, Netto-/Brutto-Batteriekapazität 78/82 kWh), Long Range Dual Motor (310 kW/421 PS, Netto-/Brutto-Batteriekapazität 78/82 kWh) und Long Range Dual Motor Performance Paket (350 kW/476 PS, Netto-/Brutto-Batteriekapazität 78/82 kWh)

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	4606/1859/1479
Breite mit Spiegeln [mm]	1985
Kofferraumvolumen [l]	405
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	Standard Range Single Motor (64 kWh)	Standard Range Single Motor (69 kWh)	Long Range Single Motor (78 kWh)	Standard Range Single Motor (69 kWh)	Long Range Single Motor (82 kWh)	Long Range Dual Motor (78 kWh)	Long Range Dual Motor (82 kWh)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Leistung [kW/PS]	165/224	170/231	170/231	200/272	220/299	300/408	310/421
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	330/-	330/-	330/-	490/-	490/-	660/-	740/-
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	7,4	7,4	7,4	6,4	6,2	4,7	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	160	205	205	205	205
Verbrauch Hersteller pro 100 km	17,1 kWh (WLTP)	16,6 kWh (WLTP)	17,0 kWh (WLTP)	14,9 kWh (WLTP)	14,8 kWh (WLTP)	19,3 kWh (WLTP)	15,9 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse				A	A		A
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1500/750	1500/750	1500/750	1500/750	1500/750	1500/750	1500/750
Batteriegröße [kWh]	61,0	66,0	75,0	67,0	78,0	75,0	78,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/22	15/22/22	15/22/22	15/22/22	15/22/22	15/22/22	15/22/22
Steuer pro Jahr* [Euro]	68	68	74	68	74	74	74
Schadstoffklasse	E-Fzg.	E-Fzg.	E-Fzg.	E-Fzg.	E-Fzg.	E-Fzg.	E-Fzg.

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	Standard Range Single Motor (64 kWh)	Standard Range Single Motor (69 kWh)	Long Range Single Motor (78 kWh)	Standard Range Single Motor (69 kWh)	Long Range Single Motor (82 kWh)	Long Range Dual Motor (78 kWh)	Long Range Dual Motor (82 kWh)
Wartung 1	250	250	250	250	250	250	250
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Bremsscheiben und -beläge vorne	750	750	750	750	750	750	750
Bremsscheiben und -beläge hinten	620	620	620	620	620	620	620
Auspuffanlage (nach Kat)	0	0	0	0	0	0	0
Generator	0	0	0	0	0	0	0
Anlasser	0	0	0	0	0	0	0

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	Standard Range Single Motor (64 kWh)	Standard Range Single Motor (69 kWh)	Long Range Single Motor (78 kWh)	Standard Range Single Motor (69 kWh)	Long Range Single Motor (82 kWh)	Long Range Dual Motor (78 kWh)	Long Range Dual Motor (82 kWh)
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	100	100	100	100	100	100	100
Betriebskosten (Kraftstoff)	115	112	114	103	102	127	108
Werkstatt-/Reifenkosten	103	103	103	129	129	152	152
Gesamtkosten pro Monat	317	315	317	331	331	379	360
Gesamtkosten pro km [Cent]	25,4	25,2	25,4	26,5	26,5	30,3	28,8

Garantien

Der Polestar 2 verfügt seit Beginn des Bauzeitraums über eine zweijährige allgemeine Garantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Auf die HV-Batterie gibt es eine Garantie acht Jahre oder bis 160.000 km.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2021 ★★★★★

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags sowie ein Zentralairbagsystem zwischen den Sitzen verbaut. Der Insassenschutz ist sehr gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene und Kinder ist durchgehend sehr gering bis gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden hinteren äußeren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung, ebenfalls am Beifahrersitz sind sie Serienausstattung. Die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Der Polestar 2 ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, einem aktiven Spurhaltesystem und einer Fahreraufmerksamkeitserkennung serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse wie auch ein e-Call-Notrufsystem sind serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.