



Polestar 1

Zweitüriges Coupe der Oberklasse (448 kW / 609 PS)

Die Wurzeln von Polestar liegen im Rennsport der 90er Jahre. Volvo nahm zunächst von Polestar leistungsgesteigerte Fahrzeuge ins offizielle Portfolio auf, bevor der Autohersteller die Marke 2015 kaufte. Polestar sollte weiterentwickelt werden und das Logo nicht nur leistungsstarke Volvo-Modelle schmücken, sondern auch Fahrzeuge jenseits der Volvo-Produktlinie anbieten. Der Fokus liegt dabei auf elektrifizierten oder gänzlich elektrischen Antrieben. 2017 stellte Polestar dann das erste "eigene" Auto vor, den Polestar 1. In die Produktion ging der Wagen im Herbst 2019. Wer Volvo kennt, merkt es sofort: Es handelt sich quasi um eine Coupé-Version des Volvo V90. Über Geschmack lässt sich nicht streiten, dennoch wagt der Autor hier die Aussage, dass der Polestar 1 das Volvo-Design außerordentlich gekonnt in eine sportliche Form übersetzt. Beim Antrieb hieß es klotzen, nicht kleckern: Ein durch Kompressor und Turbo auf Trab gebrachter Vierzylinder-Benziner plus Elektromaschine an der Vorderachse sowie zwei Elektromotoren an der Hinterachse kumulieren zu einer Maximalleistung von 607 PS und erzeugen ein Drehmoment von 1.000 Nm. Auch durch die 34 kWh-Batterie wiegt der Plugin-Hybrid trotz des Einsatzes von Kohlefaser-Verbundwerkstoffen gute 2,3 Tonnen - trotzdem marschiert der flache Schwede auf Wunsch garstiger voran, als es das edle Ambiente im Inneren vermuten lässt. Durch die große Batterie schafft man die ersten 105 Kilometer rein elektrisch, der Verbrauch liegt dann im ADAC Ecotest bei 29,1 kWh pro 100 Kilometer. Fährt man im Hybrid-Modus bei fast leerer Batterie weiter, braucht man neun Liter Super alle 100 Kilometer. Zwar kann der mit einem tiefen Schwerpunkt gesegnete Schwede bei Bedarf ziemlich zackig einlenken und die Kombination aus wildem Benziner vorn und nachdrücklichem sowie fein dosiertem Elektroschub hinten macht richtig Laune. Im Grunde seines Herzens ist der Polestar 1 aber ein klassischer Gran Turismo. Lange Reisen sind kein Problem, sondern gehen locker von der Hand und man steigt dank des guten Komforts entspannt aus. Leider werden nicht viele Menschen in den Genuss des Polestar 1 kommen, was nur zum Teil am exorbitant hohen Preis von über 150.000 Euro liegt: Der Wagen ist auf 1.500 Stück limitiert. **Konkurrenten:** keine.

⊕ **erstklassige Verarbeitung im Innenraum, hochwertige Materialauswahl, überbordende Leistungsdaten**

⊖ **sehr hoher Preis, limitiert auf 1.500 Stück, kaum nutzbare Rücksitze**

ADAC-Urteil

AUTOTEST

2,4

Zielgruppencheck

	Familie	4,2
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,6
	Transport	5,2
	Fahrspaß	1,5

Ecotest ★★☆☆☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Fallen schon die "normalen" Volvo-Modelle durch ihre gute Verarbeitung und ausgesuchte Materialien gerade im Innenraum auf, darf der Polestar 1 da natürlich nicht nachstehen. Und tatsächlich: Wohin die Fingerspitzen auch wandern, sie treffen auf Leder, weichen Teppich oder Kohlefaser-elemente. Harte Kunststoffoberflächen muss man suchen, selbst die Hutablage unter der flachen Heckscheibe ist lederbezogen. Gelb-Goldene Gurte greifen die Farbgebung der Federbeine und Bremssättel wieder auf, ein nettes Detail, wie man es in einem exklusiven und vor allem teuren Auto auch

4,2 Alltagstauglichkeit

Der Polestar 1 ist ziemlich lang (4,59 m), dafür nicht übermäßig breit (2,02 m mit Außenspiegeln) - in der Summe ist er für den Innenstadtkverkehr trotzdem weniger geeignet. Das liegt auch am recht großen Wendekreis von 11,8 Metern, der beim Rangieren auf engem Raum mehr Aufwand bedeutet. Die maximale Zuladung darf im Falle des Testwagens 320 Kilogramm betragen, das ist für einen 2+2-Sitzer mit kleinem Kofferraum okay. Serienmäßig findet man nur ein einfaches Pannenset an Bord, für ein Ersatzrad ist kein Platz. Die rein elektrische Reichweite des Polestar 1 liegt im ADAC Ecotest bei üppigen 105 km. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem 60-Liter-Tank etwa noch 665 Kilometer weiter. Das Aufladen der Batterie dauert rund 3 Stunden bei 11 kW – der Polestar 1 kann dreiphasig laden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung in unserem Test 30,7 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Über eine Gleichstrom-Ladesäule kann man mit bis zu 50 kW nachladen. Bei den Plug-in-Hybridmodellen ist die Tankklappe nur über eine Taste im Innenraum zu entriegeln – nach einer Entlüftungsphase kann die Klappe geöffnet und der Tankdeckel entfernt werden.

⊖ Dach-, Anhängelast- und Stützlasten sind nicht erlaubt.

1,8 Licht und Sicht

Wie von den anderen großen Volvos bekannt, entzieht sich die Vorderkante der langen Motorhaube den Blicken des Fahrers. Zumindest kann man die Kante noch erahnen - hinten aber ist es unmöglich, das Ende abzuschätzen. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außenspiegel und der Innenspiegel samt voluminösem Gehäuse dahinter (beinhaltet Kamerasensorik) die Sicht nach draußen ein.

⊕ Der Polestar 1 fährt mit LED-Scheinwerfern mit Kurvenlicht und dynamischem Fernlichtassistenten vor (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu

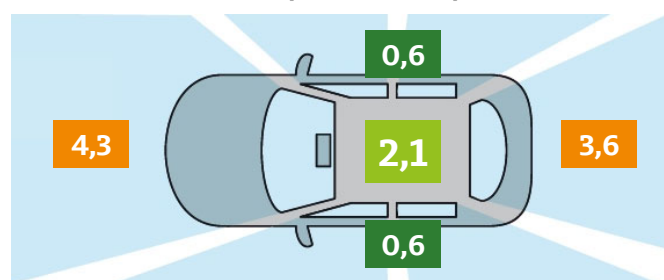
ein bisschen erwartet. Aufmerksame und auf Feinheiten bedachte Kinder auf den Rücksitzen könnten durchaus monieren, dass man dort mit schnöden schwarzen Gurten Vorlieb nehmen muss. Die Außenhaut des Polestar 1 besteht größtenteils aus Kunststoff-Verbundteilen. Hier trennt sich teilweise die Verarbeitungsgüte vom Volvo-Anspruch: Geringe Spaltmaße sowie präzise Rundungen und Kanten sind bei anderen Volvo-Modellen in merklich besserer Qualität zu finden.



Schmale Dachsäulen und integrierte Kopfstützen sorgen für eine gute Sicht nach schräg hinten.

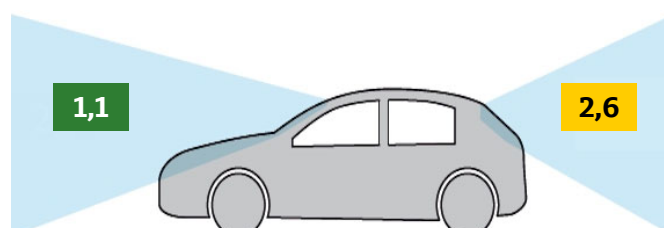
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



vermeiden). Die Fahrbahn wird damit zwar etwas fleckig, aber insgesamt trotzdem sehr gut ausgeleuchtet. Um das Einparken zu erleichtern, sind serienmäßig Parkhilfen vorn und hinten an Bord. Zudem gibt es ein 360°-Kamerasystem in jedem Polestar 1. Alle drei Rückspiegel blenden automatisch ab. Die ADAC Rundumsichtmessung belegt, was man sich schon kurz nach dem Einsteigen denkt: Der Polestar bietet - nicht nur für

3,3 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Vordersitze befinden sich in der untersten Stellung mit 39 cm über der Straße in noch zufriedenstellender Höhe, der Schweller ist aber sehr breit.

⊕ An der Funkfernbedienung gibt es eine Taste zur Aktivierung eines Panikalarms. Dabei werden die Hupe und das Licht des Fahrzeugs aktiviert, um in einem Notfall schnell auf sich aufmerksam zu machen. Eine Alarmanlage samt Private Locking System gibt es serienmäßig. Dadurch können die Motorhaube und der Kofferraum mit PIN separat verriegelt werden, wenn man das Fahrzeug z.B. bei einem Parkservice abgibt. Die Umfeldbeleuchtung erhellt neben Front und Heck

5,0 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum fasst nur etwa 135 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch zwei Getränkekisten unterbringen. Die Rückbank ist nicht umklappbar.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe des Polestar 1 ist teilautomatisch. Sie öffnet per Tastendruck am Armaturenbrett, auf dem Schlüssel oder nach einem Fußschwenk unter die Heckschürze über vorgespannte Federn schnell und mit sanftem Endanschlag. Schließen muss man sie per Hand. Dabei genügt es, sie bis an das Schloss heranzuführen, eine Zuziehhilfe erledigt die letzten Millimeter. Die Ladekante liegt mit 72 cm über der Fahrbahn eher hoch, innen ist zudem eine 13 Zentimeter hohe Stufe zu überwinden. Der kleine Kofferraum hat immerhin ein praktisches, rechteckiges Format und wird hell genug ausgeleuchtet.

4,8 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehne ist nicht umklappbar, Fächer für Kleinkram findet man im Kofferraum auch nicht: Ein Lademeister ist der Polestar 1 beileibe nicht.

ein Coupé - eine gute Rundumsicht. Sehr schmale B- und nicht zu breite C-Säulen sind heutzutage selten. Die Scheibenwischerblätter haben die Sprühdüsen für die Scheibenwaschanlage direkt integriert und sprühen so während der Aufwärtsbewegung der Wischer direkt vor die Wischblätter. Zudem sind die Wischer beheizt.

über kleine LEDs in den Türgriffen auch die seitlichen Bereiche neben dem Polestar.

⊖ Der höhlenartige Fond will trotz der elektrisch nach vorn fahrenden Vordersitze gelenkig erklommen werden. Zu Recht beschränkt Polestar die Rücksitze laut Aufkleber am Schweller auf 1,45 Meter große Menschen. Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren. Haltegriffe stehen nicht zur Verfügung, um etwa das Aussteigen einfacher zu gestalten.



Lediglich 135 l Gepäck fasst der Kofferraum des Polestar 1.

3,2 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Der Polestar 1 hat bis auf etwas andere Materialien hier und da das gleiche Armaturenbrett wie die aktuellen großen Volvo-Modelle verbaut. Ein 9 Zoll großes Display im Hochformat in der Mittelkonsole dominiert das Cockpit. Die meisten Funktionen werden über dieses Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen, in die man durch Wischen nach links, rechts, oben oder unten kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm sehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern. Es gibt kein separates Klimabedienteil - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das wieder zusätzliche Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimedia-System. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als Bildschirm ausgeführt.

1,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung ist äußerst umfangreich. Das Infotainmentsystem Polestar Connect beinhaltet bereits analogen und digitalen Radioempfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio (Polestar On Call mit WLAN-Hotspot). Der Schwede geht für die Notruf Funktion über eine eingebaute SIM-Karte online, für die Komfort- und Konnektivitätsfunktionen wird die Internetverbindung per gekoppeltem Smartphone oder eine SIM-Karte hergestellt, die man in einen entsprechenden Steckplatz im Fahrzeug einlegen muss. On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot sowie zahlreiche weitere Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der

Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität sind beim Polestar 1 auf sehr hohem Niveau. Bei der Bedienbarkeit ist Polestar jedoch einen Schritt zu weit gegangen. Funktionstasten sind kaum mehr zu finden. Fast alle Befehle müssen über das große Mitteldisplay eingegeben werden. Die Ablenkung vom Straßenverkehr steigt damit enorm.

Standheizung, Fahrzeugortung). Auch das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation (wiederum nur per Handy oder separater SIM-Karte) ist serienmäßig, die Kartenaktualisierungen sind über die gesamte Fahrzeuglebensdauer kostenfrei. Selbstverständlich kann man auch Apple CarPlay oder Android Auto nutzen - ohne Aufpreis. Über Bluetooth kann man Musik streamen, per USB eigene Speichermedien mit dem Volvo verbinden. Die unterstützten Dateiformate sind mannigfaltig. Nicht nur MP3, sondern auch AAC, WMA, WAV und FLAC werden unterstützt. Wer bewusst eines der klanglich höherwertigen Formate nutzt, freut sich über das serienmäßige Soundsystem von Bowers&Wilkins. Auch Videos kann man in diversen Formaten abspielen.

3,5 Raumangebot vorn

Das Raumangebot vorn ist einwandfrei. Die Beinfreiheit reicht für fast zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit fällt allerdings geringer aus. Die wuchtige Mittelkonsole und die hohe

Seitenlinie schränken das Raumempfinden ein, dennoch kommt dank der recht großzügigen Verglasung inklusive Glasdach kein beengtes Raumgefühl auf.

5,4 Raumangebot hinten

⊖ Im höhlenartigen Fond finden höchstens Kinder Platz - Volvo selbst limitiert die Rücksitze auf Personen bis maximal 1,45 Meter Körpergröße.

3,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Kleine Flaschen, Becher, Geldbeutel und Smartphone kriegt man vorn unter - viel mehr aber nicht. Die Türfächer sind klein, wie auch die Ablage unter der Mittelarmlehne. Kein Wunder, denn im Mittelunnel sind auch Teile des Akkus untergebracht.

Das abschließbare Handschuhfach ist beleuchtet und kühlbar. Besonders groß ist es insgesamt zwar nicht, bietet aber zwei Ebenen, etwa für Bordliteratur und persönlichen Kleinkram.

⊖ Hinten gibt es quasi keine Ablagen - nur Netze an den Vordersitzlehnen können Kleinkram aufnehmen.



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,45 m Platz.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Beim Fahrwerk bietet der Polestar 1 etwas Besonderes: manuell verstellbare Öhlins-Dämpfer. Natürlich gibt es nicht erst seit gestern Fahrwerke, die sich auf Knopfdruck oder auch zusätzlich selbsttätig und adaptiv verstellen, zum Beispiel bei Volvo. Polestar will hier wohl bewusst den technikaffinen Besitzer mit Sinn fürs Handwerk ansprechen. Die Verstellung geht vorn leicht von der Hand, hinten muss man allerdings erst das Auto mit einem Wagenheber aufbocken. In der Bedienungsanleitung finden sich empfohlene Dämpfereinstellungen von straff bis hart. Nach dieser aufwendigen Prozedur ändert sich das Dämpfungsverhalten merklich. Für den ADAC Autotest haben

wir das Testauto auf die vom Hersteller als Standardeinstellung vorgesehene, in etwa mittlere Dämpfungshärte eingestellt.

⊕ Der äußerst üppig bereifte Schwede nimmt kurze Stöße wie Kanaldeckel und ähnliches ziemlich trocken. Auf Landstraßen-Bodenwellen merkt man aber, dass das Fahrwerk gut abgestimmt ist. Dort werden die Unebenheiten vom Fahrwerk feinfühlig aufgenommen, ohne das Auto ins Schaukeln zu versetzen. Gleiches gilt auf der Autobahn, wo sich der Polestar 1 zudem Stuckern verknauft.

1,6 Sitze

Hinten finden nur sehr kleine Erwachsene oder Kinder Platz - passt man aber auf die Rücksitze, dann gefallen diese mit einer kräftigen Konturierung und angenehmen Polsterung.

⊕ Die Vordersitze sind hervorragend, wie aus den großen Volvo-Modellen bekannt. Seitenhalt, allgemeine Konturierung

und Polsterung sind ausgezeichnet. Zudem lassen sich die Sitze mannigfaltig einstellen, von der Sitzflächenlänge über die Lordosenstütze bis zur Sitzflächenneigung. Eine Memory-Funktion ist für beide Seiten serienmäßig.

3,2 Innengeräusch

Bei konstanten 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,5 dB(A). Das ist ein eher hoher Wert, ein Volvo V90 ist da ein gutes Stück leiser. Die riesigen Räder rollen eben vernehmlich ab und das Glasdach hilft bei der akustischen

Dämmung auch nicht weiter. Insgesamt aber fällt der Polestar 1 im Alltag nicht als wirklich lautes Auto auf.

⊕ Einen guten Anteil daran hat der Antrieb. Denn für einen Plugin-Hybrid kommt man rein elektrisch sehr weit und in diesem Betriebsmodus ist der Antrieb kaum hörbar. Befeuert

man zusätzlich den Verbrenner, wird es aber auch nicht automatisch laut. Dröhnen oder Brummen lässt Volvo auch im Polestar nicht aufkommen, vielmehr webt der Vierzylinder

abhängig vom gewählten Fahrmodus und dem Gaspedaleinsatz noch sportliche Töne in den Geräuschteppich ein.

2,4 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört zum Serienumfang. Nettes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Eine Standheizung hat der Hybrid ebenfalls an Bord, die unter anderem über das Smartphone

(Volvo On Call) bedienbar ist. Lenkradheizung ist Serie, auch die vorderen Sitze sind beheizbar und sogar die ausziehbaren Sitzflächenverlängerungen sind gesondert beheizt.

⊖ Der Fond ist von der Klimatisierung mangels Luftdüsen ausgeschlossen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Schon die schieren Zahlen sind beeindruckend. 607 PS und 1000 Nm Systemleistung lassen keine Fragen bezüglich der Längsdynamik aufkommen. Dem Vierzylinder-Benziner mit Kompressor- und Turboaufladung und 309 PS an der Vorderachse assistiert eine integrierte Anlasser-Lichtmaschine, die 68 PS zusteuert. An der Hinterachse sitzen zudem zwei Elektromotoren mit je 116 PS. Und so ist es dann

auch erlebbar, dass der Polestar-Antrieb bei Bedarf die über 2,3 Tonnen Lebendgewicht mit Nachdruck nach vorne reißt. Nur 4,2 Sekunden sollen laut Hersteller aus dem Stand bis 100 km/h vergehen, bei 250 km/h setzt die Elektronik dem Treiben ein Ende. Die ADAC Messungen spiegeln die Potenz wieder: 2,6 Sekunden vergehen bei Volllast von 60 bis 100 km/h, Überholmanöver sind so einfach möglich.

1,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie aus den Volvo-Modellen bekannt, ist der Vierzylinder vibrationstechnisch super entkoppelt. Fährt man rein elektrisch, sind Vibrationen überhaupt kein Thema. Auch akustisch ist der Polestar 1 prima aufgestellt: Brummen oder Dröhnen kennt er nicht. Die Leistung ist spontan abrufbar, die

Entfaltung hervorragend. Kleine Ausnahme: Fährt man rein elektrisch und will dann zackig die volle Systemleistung abrufen, muss natürlich erst der Verbrenner angeworfen werden. Dies geschieht aber äußerst zügig.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik reagiert spontan und meistens situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, gelegentlich ruckt es aber doch ein wenig bei den Gangwechseln. Die Abstufungen des Automatikgetriebes sind sinnvoll gewählt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.250 1/min. Die serienmäßige Autohold-

Funktion hält den Bremsdruck auch, wenn man das Bremspedal wieder losgelassen hat. Erst bei Betätigung des Gaspedals löst sich die Bremse automatisch. Per Schaltwippen am Lenkrad kann man auch manuell ins Geschehen eingreifen.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Polestar 1 ist bewusst fahrdynamisch abgestimmt. Die Vorderachse reagiert spontan und präzise - wenn man sie nicht mit allzu rabiaten Lenkmanövern überfordert. Die Hinterachse ist nicht zementiert, sondern belohnt den sportlichen Fahrer mit einer merklichen Agilität. Kurz: Der Polestar macht Spaß.

Fährt man unter hoher Last aus Kurven heraus, sorgen die Elektromotoren an der Hinterachse mit fein geregelter Drehmomentverteilung für ein leicht eindrehendes Fahrverhalten, der potente Motor an der Vorderachse zieht zusätzlich mit Vehemenz am Schweden.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich bei einer simuliert schreckhaften Lenkbewegung zunächst etwas Untersteuern, dem im weiteren Verlauf des Parcours leichtes Übersteuern folgt. Hier muss man gegebenenfalls korrigierend eingreifen, da das ESP nicht sofort ein Machtwort spricht. Die sportliche Abstimmung geht einher mit einer merklichen Tendenz, Spurrinnen zu folgen - hier übertreibt es der Polestar 1 aber nicht.

2,0 Lenkung

⊕ Die elektrische Servolenkung ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist direkter übersetzt als im Volvo V90, von Anschlag zu Anschlag sind es unter drei Lenkradumdrehungen. Die Nulllage lässt sich tadellos erfüllen, die Lenkkräfte auch im Kurvenverlauf sind passend. Die Rückmeldung ist zwar nicht übermäßig ausgeprägt, aber passend zum schweren Fahrzeug.

1,8 Bremse

⊕ 33,2 m aus 100 km/h bis zum Stillstand sind gerade auch angesichts des Fahrzeuggewichts ein richtig kurzer Bremsweg. Die üppig dimensionierte Bremsanlage zahlt sich aus. Die Bremse ist standfest ausgelegt und hält auch höherer Beanspruchung stand. Über das Bordmenü können zwei Kennlinien für das Ansprechen der Bremse ausgewählt werden, der Übergang von rekuperativem Bremsen hin zur Scheibenbremsanlage ist kaum merklich.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beeindruckend ist die umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die in vollem Umfang inklusive ist. Das IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Radar ist nicht wie üblich in der Fahrzeugfront untergebracht, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt ist. Das IntelliSafe-System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, auch einen Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 140 km/h ermöglicht. Für die Limiterfunktion gibt es die Möglichkeit, die von der Kamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung automatisiert zu übernehmen. Erkennt der Polestar einen drohenden Heckaufprall, versucht er durch schnelles Blinken der Heckleuchten den auffahrenden Verkehrsteilnehmer zu warnen. Auch ein Totwinkel- und Spurwechselassistent samt Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken ist in jedem Polestar 1 verbaut, genauso wie ein Head-up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Auch dem Bereich der passiven Sicherheit widmet Volvo traditionell viel Aufmerksamkeit. Zwar wurde der Polestar 1 nicht nach Euro NCAP Norm getestet, der V90 ist technisch aber ähnlich - für die Bewertung werden dessen Ergebnisse herangezogen. 95 Prozent der Maximalpunkte konnte der V90 für die sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 01/2017). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringen der Polestar 1 wie auch der Volvo V90 mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Diesen für den Beifahrer gibt es nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten konnten wie die Messung der Kopfstützenhöhe

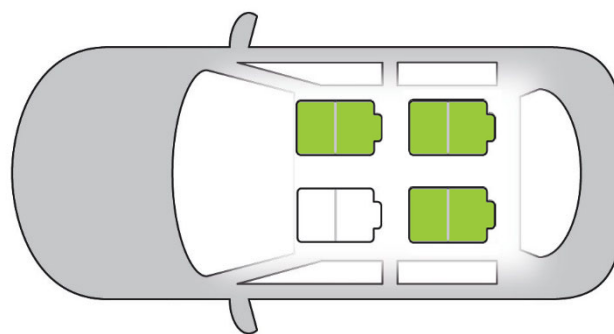
nicht durchführen, da unser Dummy nicht in den Fond des Polestar 1 passt. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer hat der Testwagen auf allen Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt. Dabei kann im Menü vorgewählt werden, ob direkt eine Rettungsleitstelle oder zunächst das Polestar CallCenter kontaktiert werden.

2,8 Kindersicherheit

Die Ergebnisse der Crashtests des V90 nach Euro NCAP Norm werden für die Bewertung der Kindersicherheit nicht übernommen, da der Fond des Polestar 1 sich doch deutlich von dem des V90 unterscheidet. Der Beifahrersitz ist zufriedenstellend für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Auf Isofix und i-Size muss man vorn jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze über Gurte oder Isofix (ohne iSize-Kennzeichnung) montieren. Einschränkend wirkt vor allem der schmale Zugang, der große Kindersitze oft disqualifiziert. Auch ist die Innenhöhe hinten beschränkt, was bei besonders hoch bauenden Kindersitzen problematisch sein kann.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der V90 76 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Da die Front dem Polestar 1 sehr ähnelt, werden hier die Ergebnisse übernommen. Serienmäßig ist der Schwede mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß

ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann. Kommt es zum Unfall mit einem Fußgänger, hilft die sich dann flacher stellende Motorhaube, die Unfallfolgen zu verringern. Zudem wird bei einer solchen Kollision sofort der Notruf aktiviert.

3,6 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Startet man mit dem Polestar 1 mit voll geladener Batterie, ist im Elektrozyklus des ADAC Ecotest eine Reichweite von 105 km drin, ehe sich der Verbrenner zuschaltet – Polestar gibt als Reichweite maximal 124 km an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts geradeso möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 29,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) – das ist nicht gerade wenig, der Polestar 1 ist allerdings auch nicht wirklich auf höchste Effizienz getrimmt, sondern ist ein sportlicher Plugin-Hybrid. Fährt man im Hybridmodus weiter, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 9,0 l

Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 8,9 l, auf der Landstraße bei 7,9 l und auf der Autobahn bei 10,7 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybridstrecke und startet mit voller Batterie, dann schafft der Polestar 1 die für die Ecotest-Bewertung maßgeblichen ersten 100 km rein elektrisch. Mit dem Verbrauch von 29,1 kWh/100 km ist eine CO₂-Bilanz von 159 g/km verbunden, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 30 von maximal 60 möglichen Punkten.

4,1 Schadstoffe

⊖ Der Benzinmotor arbeitet mit Direkteinspritzung. Um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Polestar einen Partikelfilter. Der Partikelaustritt liegt in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO_x und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau – durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft. Wäre der Vierzylinder der einzige Antrieb des Coupés, bekäme der Wagen fast die volle Punktzahl

in der Schadstoffbetrachtung. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km nur als Stromer läuft, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Deshalb erhält der Polestar 1 nur 19 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 49 Zählern und verpasst hauchdünn den dritten von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der auf 1.500 Stück limitierte Wagen kann nicht die Standard-Kostenbewertung des ADAC Autotests durchlaufen, da weder Typklassen für die Versicherung festgelegt sind noch der Restwertverlauf seriös abgeschätzt werden kann. Sicher ist jedoch: Kauf und Unterhalt sind kein Pappenstiel. Zwar gibt es für den exklusiven und üppig ausgestatteten Schweden bis auf matten Lack und verschiedene Felgenfarben sowie Winterreifen keine

Extras - die knapp über 150.000 Euro Grundpreis muss man aber erstmal aufbringen. Der nicht gerade niedrige Verbrauch sorgt auch nach dem Kauf für hohe regelmäßige Kosten - wenn der Polestar 1 als Alltagsauto läuft. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass der Plugin-Hybrid eher als Zweit- bis Viertwagen angeschafft und nur zu besonderen Anlässen bewegt wird.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo-Kompressor, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP) 36CH, 36CI, 36DG, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.969 ccm
Leistung	448 kW/609 PS
Maximales Drehmoment	1000 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	1,3 l/28,4 kWh / 0,6 l/24,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	26/13 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/30 R21 / 295/30 R21
Länge/Breite/Höhe	4.586/1.935/1.352 mm
Leergewicht/Zuladung	2.420/250 kg
Kofferraumvolumen	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Tankinhalt/Batteriekapazität	60 l/34 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre
Produktion	China, Chengdu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	275/30 R21 98W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	29,1 kWh
Stadt/Land/BAB (bei leerer Batterie)	8,9/7,9/10,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	770 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	2.350/320 kg
Kofferraum	135 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.05.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	156.941 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.700 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	4,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,3
Licht und Sicht	1,8	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	3,3	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	5,0	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	4,8	Bremse	1,8
Innenraum	3,2	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	3,5	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	5,4	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,9	Umwelt/EcoTest	3,6
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	3,0
Federung	2,9	Schadstoffe	4,1
Sitze	1,6		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Dezember 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.