



## Polestar 4 Long Range Single Motor

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (200 kW/272 PS)

Der Polestar 4 ist das neueste Modell der schwedisch-chinesischen Volvo-Tochter, welches sich in der oberen Mittelklasse ansiedelt. Vermarktet wird der 4er als SUV-Coupé – die Preise beginnen ab 61.900 Euro. Polestar steht für minimalistisches Design, technologische Innovation und Nachhaltigkeit. Die wohl auffälligste technologische Raffinesse, welche gleichzeitig auch den Minimalismus verkörpert, ist die fehlende Heckscheibe. Dieses Feature soll dem Raumgefühl im Fond eine neue Dimension verleihen und mit der HD-Kamera im Heck anstelle des Rückspiegels sogar ein größeres Sichtfeld nach hinten ermöglichen. In der Tat fällt das Raumangebot in der zweiten Reihe mit dem bis zu den Kopfstützen nach hinten reichenden serienmäßigen Panoramadach luftig aus. Den Sichtbonus durch die Kamera samt digitalem Rückspiegel können wir allerdings so nicht bestätigen: Der Blick in das Spiegel-Display ist auf Dauer und insbesondere bei Dunkelheit anstrengend. Zum einen fehlen die Tiefeninformationen und zum anderen muss das Auge immer wieder von nah auf fern fokussieren – das ermüdet auf Dauer. Das Infotainment des 4er wird vorrangig auf dem 15,4-Zoll-Zentraldisplay über der Mittelkonsole bedient und erfordert einiges an Eingewöhnung. Polestars Bemühungen, den enormen Funktionsumfang übersichtlich zu organisieren, sind jedoch gut erkennbar. Das Fahrwerk des Stromers ist straff, aber nicht unkomfortabel abgestimmt. In Kombination mit dem 200-kW-Permanentmagnetmotor an der Hinterachse kommt durchaus Fahrspaß auf. Vorsicht ist geboten bei schnellen Lastwechseln – da hat das ESP einiges zu tun, um das Heck im Zaum zu halten. Die Abstimmung der zahlreichen Fahrerassistenzsysteme bedarf insbesondere beim Lenkassistenten noch einiges an Feinabstimmung – durch die OTA-Fähigkeit können entsprechende Updates aber problemlos eingespielt werden und den Polestar somit stets softwareseitig aktuell halten. Mit einem Gesamtergebnis von 2,0 im ADAC Autotest liegt der Polestar 4 auf Augenhöhe mit den etablierten Premium-Konkurrenten. Die Reichweite von rund 535 km (basierend auf dem Stromverbrauch im ADAC Ecotest) reicht in dieser Klasse für das Mittelfeld. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q6 e-tron Sportback, Mercedes-Benz EQE SUV, Cadillac Lyriq, BMW iX, Lexus RZ.

⊕ gut verarbeiteter und wertiger Innenraum, guter Sitzkomfort und luftiges Raumgefühl vorne wie hinten, ordentliche Fahrleistungen

⊖ knarrende Verkleidungsteile, schlechte Sicht nach hinten durch fehlende Heckscheibe, ablenkungsstarkes Bediensystem, nervöse Hinterachse bei flotter Gangart, langer Bremsweg, üppiger Preis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 4,1

### Zielgruppencheck

Familie 2,5

Stadtverkehr 4,0

60+ Senioren 3,7

Langstrecke 2,5

Transport 2,7

Fahrspaß 1,9

Preis/Leistung 3,0

Ecotest ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie und sämtliche Anbauteile des Polestar 4 sind sauber gefertigt und eingepasst, die Spaltmaße stimmen. Sichtbare Bereiche unter der Fronthaube und im Kofferraum sind fein säuberlich verkleidet. Gleiches gilt für den Unterboden, welcher zur Verbesserung der Aerodynamik und damit auch Effizienz glattflächig gestaltet ist. Auf Anhieb lassen sich weder lose Kabel noch Karosserieteile finden, die nicht in Wagenfarbe lackiert sind. Die Innenraummaterialien fühlen sich durchwegs hochwertig an. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind komplett geschäumt. Ebenso der Mitteltunnel, welcher im unteren Bereich zusätzlich noch einen Teppichüberzug erhalten hat. Oberhalb der Fensterlinie fällt die fast komplett nach oben hin mit Alcantara überzogene Karosserie positiv auf. Da verwundert es, dass Polestar diesem

sehr gehobenen Innenraumambiente nur Sonnenblenden aus Hartplastik spendiert hat.

⊖ Ein Hingucker sind die rahmenlosen Türen. Jedoch scheppern die Scheiben samt der Türinnenverkleidung deutlich beim Zuschlagen. Getrübt wird der gute Gesamteindruck des Innenraums außerdem durch das ausgeprägte Knarzen - wo auch immer man hinlangt. Besonders nervig ist das Knacken und Knistern im Armaturenbrett, welches durch die Klimatisierung heraufbeschworen wird - insbesondere, wenn man bei winterlichen Temperaturen einsteigt und die Heizung aktiviert. Dort, wo man selten hinfasst, lassen sich hier und da scharfe Kunststoffkanten erfüllen.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Beim Polestar 4 ist eine brutto 100 kWh große Batterie an Bord - netto lassen sich davon 94 kWh nutzen. Die Ladeklappe befindet sich auf der Fahrerseite hinten, welche entweder aus dem Infotainment heraus geöffnet werden kann oder durch Druck von außen auf die Klappe - mit etwas Erfahrung weiß man auch wo genau. Dahinter verbirgt sich die CCS-Ladebuchse, welche teilweise von einer zusätzlichen Kappe geschützt ist. Serienmäßig kann man den Polestar mit Gleichstrom (DC, CCS-Stecker) und bis zu 200 kW oder Wechselstrom (AC, Typ-2-Stecker) mit bis zu 11 kW laden. Optional sind beim AC-Laden auch bis zu 22 kW möglich (Plus-Paket für 5.500 Euro). Sowohl ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose als auch Mode-3-Kabel für die Wallbox (dreiphasig, 32 A) muss bei Polestar jeweils extra geordert werden - im 4er ist serienmäßig kein Ladekabel zu finden. An einer Schnellladesäule (DC-Laden) geht es unter optimalen Bedingungen von 10 auf 80 % SoC (State-of-Charge) in durchschnittlichen 33 min - gemessen haben wir dabei eine mittlere Ladeleistung von 136,5 kW. An der Wallbox (AC-Laden) vergehen für eine Vollladung mit 22 kW 5 h, bei 11 kW sind es hingegen 10 h. Für das Vollladen an einer Haushaltssteckdose bei 10 A (empfohlene Dauerstromabgabe) vergehen knapp zwei volle Tage. Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 20,8 kWh/100 km sind mit dem Polestar rund 535 km Reichweite möglich - das ist für ein E-Auto durchaus praxistauglich. Die Batterie lässt sich ausschließlich für das Schnellladen vorbereiten (Batteriekonditionierung), wenn eine Ladesäule als Navigationsziel gewählt wird - eine manuelle Aktivierung bietet der Stromer nicht. Da ist es umso

praktischer, dass bei der Planung längerer Strecken Ladestopps mitberücksichtigt werden können. Während des Ladens lassen sich vom Infotainment detaillierte Informationen über den Ladeprozess entnehmen: aktueller Ladestand und Restkilometer, Restladedauer und aktuelle Ladespannung und -strom. Zusätzlich lässt sich auch ein Zielladestand angeben und die Stromaufnahme des Fahrzeugs beim AC-Laden limitieren. Technisch ist der Polestar 4 für das Bidirektionale-Laden V2L (Vehicle-to-Load) ausgerüstet. In China ist die Nutzung bereits freigegeben, für Europa ist dies ebenso geplant - Pilotprojekte laufen derzeit. Mit 4,84 m hat der Polestar eine stattliche Gesamtlänge, erschwerend in enger Umgebung kommt der große Wendekreis von 12,3 m hinzu. Die Zuladung des 2,2-t-Stromers fällt mit 441 kg vergleichsweise bescheiden aus, sollte für vier Erwachsene mit leichtem Gepäck jedoch ausreichen. Auf das Glasdach dürfen maximal 75 kg, explizite Ankerpunkte in der Dachlinie für ein Trägersystem sind aber nicht vorgesehen. Man muss also zur Nutzung der Dachlast auf ein Dachträger-Klemmsystem aus dem Zubehör zurückgreifen, welches auch explizit von Polestar empfohlen wird. Die zulässige Stützlast für die optionale Anhängerkupplung (1.600 Euro) liegt bei 100 kg, das ist mehr als ausreichend für zwei E-Bikes. An den Haken nehmen lassen sich dann auch ordentliche 1.500 kg bei Anhängern mit eigener Bremse, ungebremste Exemplare dürfen 750 kg wiegen.

⊖ Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Pannenset zur Verfügung, ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht lieferbar.

## 3,2 Licht und Sicht

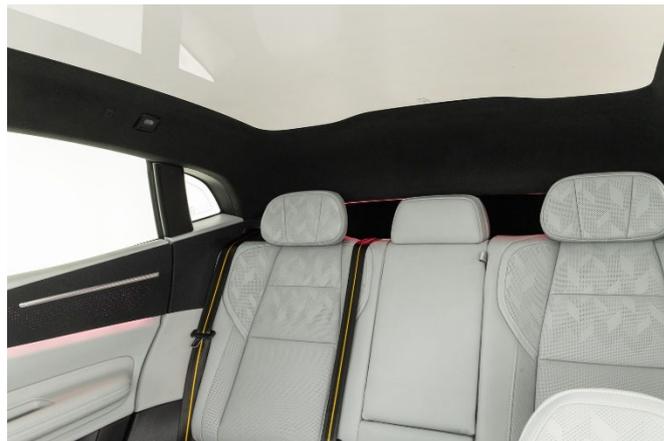
Serienmäßig gibt es beim Polestar LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistenten - beim Testwagen verbaut sind die optionalen Pixel-LED-Scheinwerfer mit adaptivem Fernlicht und automatischer Leuchtweitenregulierung (Plus-Paket). Mit ihrer Auflösung von 32 Pixeln werfen die Leuchten sowohl beim Abblenden als auch Fernlicht ein streifiges und damit inhomogenes Licht auf die Fahrbahn. Die Lichtverteilung adaptiert der Stromer je nach Fahrumgebung zwischen Autobahn-, Landstraßen- oder Stadtlcht. Obwohl das Menü im Polestar suggeriert es gäbe ein Abbiegelicht, realisiert er praktisch aber ein an den Lenkwinkel gekoppeltes Kurvenlicht mittels Zu- und Abschalten der LEDs. Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es generell nicht. Die Scheinwischer befreien auch bei hohem Tempo zuverlässig die schräge Frontscheibe von Wasser und auch die in die Wischerarme integrierten Waschdüsen erledigen ihre Aufgabe stets zur vollsten Zufriedenheit des Fahrers. Leider aber bleibt links ein breiter Streifen der Frontscheibe ungewischt - rechts konstruktionsbedingt sowieso.

⊕ Der Einparkassistent, zwölf Ultraschallsensoren (vorne, hinten, seitlich) und die 360°-Kamera mit 3D-Ansicht sind Serie - das erleichtert das Parken enorm. Optional gibt es automatisch abblendende Außenspiegel (Plus-Paket) - asphärische Bereiche zur Verkleinerung des toten Winkels haben beide äußeren Spiegel serienmäßig. Beim Tagfahrlicht mit markanter Lichtsignatur vorn sind auch die Rückleuchten permanent mit eingeschaltet.

⊖ Durch die lange Fronthaube und sportlich nach unten abknickende Frontgestaltung fällt das Abschätzen des vorderen Fahrzeugendes schwer - das Heck lässt sich ob der fehlenden Heckscheibe ohnehin nicht einsehen. Um dennoch einen Blick auf den Folgeverkehr werfen zu können, ist am Dach eine Heckkamera montiert, welche ihre Aufnahmen an den digitalen Rückspiegel überträgt und ein größeres Sichtfeld als beim üblichen Blick durch eine Heckscheibe ermöglichen soll. Betätigt man den Blinker, schwenkt das Bild in die entsprechende Richtung. Zudem lässt sich die Neigung des Bildausschnitts über die Tasten am Spiegel (digital) justieren. Ansonsten ist das Rückspiegel-Display auch abschaltbar und der Spiegel fungiert dann tatsächlich als Spiegel, um die Insassen auf den Rücksitzen betrachten zu können. In der Praxis werden allerdings sehr schnell die Nachteile gegenüber einem konventionellen Rückspiegel deutlich: Beim Autofahren fokussieren die Augen vorrangig in die Ferne, ebenso beim Blick in einen klassischen Spiegel. Im Falle des digitalen Innenspiegels müssen die Augen, die zuvor durch die Windschutzscheibe in die Ferne geschaut haben, sich beim Blick in den digitalen Spiegel auf den Nahbereich fokussieren. Das dauert nicht nur einen Moment (mit zunehmendem Alter auch länger), sondern ist sonst auch anstrengend auf Dauer, was zur Folge hat, dass man seltener in den Innenspiegel blickt

## 2,9 Ein-/Ausstieg

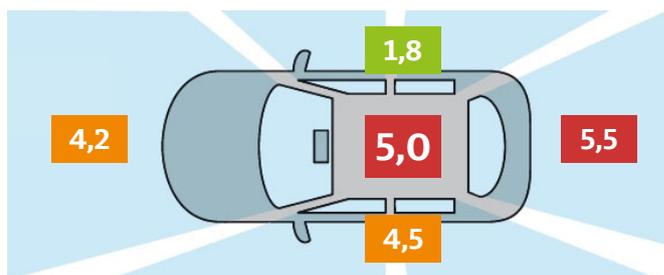
Die Sitzhöhe vorn bei komplett nach unten gestellten Sitzen erweist sich mit knapp 50 cm über der Straße als angenehm. Um allerdings erst einmal in diese Position zu kommen, muss man



Die Rundumsicht ist durch die fehlende Heckscheibe stark eingeschränkt. Der Bereich hinter dem Fahrzeug wird durch eine Heckkamera aufgenommen und an den digitalen Innenspiegel übertragen. Dem Kamerabild fehlt es an Tiefeninformationen und das Fokussieren auf das Spiegeldisplay wirkt ermüdend.

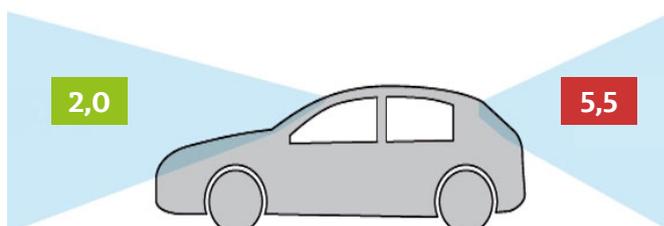
### Rundumsicht

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.



und lieber die Außenspiegel nutzt. Außerdem fällt die Tiefenwahrnehmung schwer, insbesondere bei Nacht - wo es dem Bild zudem an Schärfe fehlt. Sowohl die klassische Rückfahrkamera fürs Parken als auch jene für den Rückspiegel müssen ohne Schutz oder Waschdüse auskommen, was die Sicht bei Niederschlag deutlich beeinträchtigen kann.

Armaturenbrett das Knie anzuschlagen. Der optionale Komforteinstieg, dank dem der Sitz beim Ein- und Ausstieg automatisch zurückfährt, ist hier hilfreich. In das hintere Abteil kommt man entspannter – hier fällt neben dem massiven Schweller nur der Türausschnitt im hinteren Bereich auf, welcher großzügig den Radlauf begründet und damit den Einstieg zur weit hinten montierten Rückbank verschmälert. Der Schlüssel fungiert ausschließlich als Transponder, welcher keinerlei Tasten oder Schlüsselbart besitzt. Das schlüssellose Schließsystem mit sowohl Sensoren an allen vier Türgriffen als auch Ver- und Entriegelungsfunktion beim Entfernen- bzw. Annähern an den Polestar gibt es serienmäßig. Im Test ließ sich das Schließsystem durch einen Funkverlängerer nicht täuschen und kann damit als sicher betrachtet werden.

### 2,3 Kofferraum-Volumen

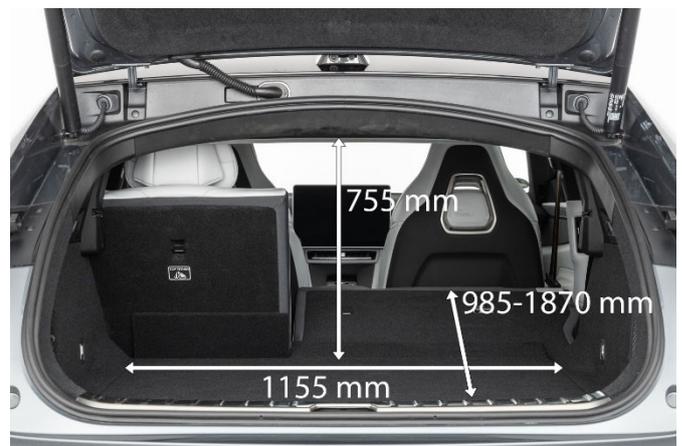
⊕ Das Gepäckabteil des Polestar fasst im Normalfall 410 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf unterster Position ruht. Ist der Boden auf der obersten Stufe, lassen sich damit 105 l nach unten hin abtrennen. Unterhalb des Ladebodens in niedrigster Position befindet sich eine offene Mulde für weitere 45 l Gepäck. Bei Beladung bis an die heckscheibenlose Heckklappe gehen insgesamt 455 l oder sechs handelsübliche Getränkeboxen in den Strome. Bei umgeklappter Sitzbank lassen sich bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 870 l verstauen bzw. bis zum Dach hoch sind es 1.350 l. Unter der Frontklappe befindet sich außerdem ein Frunk, welcher weitere 15 l Volumen aufnehmen kann.

### 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Zur Serienausstattung des Polestar gehört die elektrische Heckklappe - die Betätigung per Fuß ist aber optional (Plus-Paket). Ansonsten lässt sich die Klappe von außen per Tastendruck oder innen über das Infotainment öffnen und schließen. Die Klappe lässt sich in der Höhe einstellen, wobei nur Personen mit einer Körpergröße von maximal 1,80 m unter der Klappe aufrecht stehen können. Darüber hinaus läuft man Gefahr, sich am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen, welches immerhin großzügig mit Kunststoff ummantelt ist. Die Ladekante zur Fahrbahn ist mit rund 77 cm sehr hoch. Ebenso unschön ist die mindestens 6 cm hohe Stufe zum Kofferraumboden (17 cm beim Ladeboden in unterster Position). Ansonsten lässt sich das Kofferraumvolumen gut nutzen und die Heckklappe gibt eine große Öffnung zum Beladen mit sperrigen Gegenständen frei. Mit den zwei LEDs rechts und links ist der Kofferraum gut ausgeleuchtet. Links gibt es außerdem eine 12-V-Buchse und ein Seitenfach, welches mit einem Netz vom Rest des Kofferraums abgeteilt ist. Rechts musste das Seitenfach dem Subwoofer des Audiosystems weichen. Taschenhaken gibt es an beiden Seiten - ein Transportsystem aber auch gegen Aufpreis nicht. Die Abtrennkante zwischen Gepäck- und Passagierraum ist zum Verstauen unter dem Ladeboden vorgesehen, wird sie nicht gebraucht.

⊕ Durch den fehlenden Mittelunnel hinten lässt es sich leicht von der einen zur anderen Seite durchrutschen. Bei Dunkelheit wird serienmäßig der Einstiegsbereich gut beleuchtet, um nicht in Pfützen o.ä. zu treten.

⊖ Haltegriffe sucht man am Dachhimmel vergebens. Für den Großteil aller Fälle ist die Funktionalität des Schlüssels als Transponder ausreichend. Ist dessen Batterie leer, kann man ihn immer noch an die B-Säule halten, um das Fahrzeug zu öffnen. Ist aber der Polestar leer, wird es kompliziert: Die Türgriffe sind versenkt, die Ladeklappe verriegelt und ein Schloss zum mechanischen Entriegeln gibt es nicht. Ein Blick in das Online-Benutzerhandbuch verrät die Lösung bei einem nicht fahrtüchtigen Fahrzeug: den Kundendienst kontaktieren. Das Fehlen der Tasten auf dem Schlüssel ist auch ein Verlust an Funktionalität.



Das Kofferraumvolumen des Polestar beträgt standardmäßig 410 Liter. Mit umgeklappten Rücksitzen beträgt das Ladevolumen bis zur Fensterkante 870 Liter und bis zum Dach 1.350 Liter.



Mit 77 cm über der Fahrbahn ist die Ladekante recht hoch, wie auch die Stufe nach innen zum Kofferraumboden mit 6 - 17 cm. Serienmäßig öffnet die Heckklappe elektrisch - optional auch per Fußschwenk.

⊖ Der Kofferraumboden hat keine Halterung zum Aufstellen. Im Polestar 2 gab es zumindest noch den windigen Haltestab. Bei umgeklappter Rückbank gibt es zwar keine Stufe, jedoch steigt der Ladeboden leicht an.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des 4er lässt sich asymmetrisch (60:40) geteilt vom Innenraum aus umklappen. Leider haben die Gurte der Rückbank keine gesonderte Halterung und laufen damit

Gefahr, beim Hochklappen der Lehne im Lehnenschloss eingeklemmt zu werden.

## 2,7 INNENRAUM

### 3,5 Bedienung

Die wesentlichen Funktionen des Cockpits werden über das 15,4-Zoll-Zentralsdisplay gesteuert. Mit den nur teilweise beleuchteten Lenkradtasten lassen sich weitere Menüpunkte im 10,2-Zoll-Fahrerdisplay konfigurieren. Das einzige haptische Bedienelement in der Mittelkonsole ist der Dreh-Drück-Knopf für die Lautstärkeregelung und das Pausieren der Audiowiedergabe. Es gibt keinen separaten Startknopf – eingeschaltet wird der Polestar bereits nach dem Entriegeln. In den fahrbereiten Zustand gelangt man, wenn man das Bremspedal tritt und mit dem Gangwahlhebel die Fahrstufe einlegt. Der Hebel befindet sich am Lenkstock - anstelle eines klassischen Scheibenwischerhebels. Dafür wanderten die Scheibenwischerfunktionen an den Blinkerhebel links. Bei Dunkelheit sind beide Hebel nahezu komplett beleuchtet – nur links die Wischerfunktionen nicht. Für die Klimabedienung ist dauerhaft der mittlere untere Bereich des Zentralsdisplays reserviert, wobei für jegliche Einstellmaßnahmen jenseits der Temperatur mehrere zusätzliche Bedienschritte inklusive Navigation durch das Klimamenu nötig sind. Ohnehin ist der Funktionsumfang des Android Automotive OS Bediensystems enorm. Die Menüführung ist teilweise schlank und verhältnismäßig übersichtlich gestaltet, aber dennoch verfällt man immer wieder in den Trial-and-Error-Suchmodus, da manche Funktionen wiederum nur über das Lenkradtastenmenü erreichbar sind. Auf die Startseite des Menüs lassen sich immerhin hilfreiche Shortcuts legen – haptische Schnellwahltasten wären noch besser. Im Menü allgemein arbeitet Polestar viel mit Beschreibungen in Prosa zur Erläuterung der Funktionen, wobei die Hinweistexte teils verwirrend verfasst sind. Alle Sitzplätze verfügen über Leseleuchten, wobei die vorderen beiden wie eine zentrale Innenleuchte fungieren können. Durch das serienmäßige, bis hinten reichende Panoramadach sind die hinteren Leseleuchten jedoch weit voneinander räumlich getrennt. Die Taste für die Warnblinkanlage ist an ungewohnter Stelle im Dachhimmel platziert und damit nicht intuitiv erreichbar.

⊕ Das 14,7-Zoll-Head-up-Display, welches Bestandteil des Plus-Pakets ist, projiziert umfangreich Informationen in die Frontscheibe.

### 1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia ist der Polestar standesgemäß ausgestattet und bietet einen beachtlichen Funktionsumfang. Das Android-Infotainmentsystem beinhaltet digitalen Radioempfang DAB+, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming sowie den Google Sprachassistenten. Kabellos lässt sich das Smartphone via Android Auto oder Apple CarPlay mit dem Stromer verbinden und induktiv mit bis



Die Bedienung erfolgt im Wesentlichen über das 15,4-Zoll-Zentralsdisplay und die Lenkradtasten in Kombination mit dem 10,2-Zoll-Fahrerdisplay. Das einzige haptische Element ist der Dreh-Drück-Knopf in der Mittelkonsole.

⊖ Die elektrische Einstellung der Lenkradposition (Plus-Paket) erfolgt umständlich über die Lenkradtasten, nachdem im Menü der entsprechende Unterpunkt gefunden wurde – in der Basisausstattung wird intuitiver manuell verstellt. Auch die Außenspiegel sind über die Lenkradtasten unintuitiv einzustellen, wobei das entsprechende Menü sowohl über das Zentral- als auch Lenkradmenü erreicht werden kann. Es gibt keinen separaten Lichtschalter – die Einstellungen für das Fahrlicht sind nur über das Menü erreichbar, genauso wie die Bedienung der Nebelschlussleuchte. Die Lenkradtasten sind nur teilweise beleuchtet: Funktionstasten ja, aber Pfeil- und Mitteltaste nicht. Nur die erhabene Mitteltaste lässt sich haptisch erfühlen, sodass man nur mit entsprechendem Erfahrungsgrad fehlerfrei drückt, was man auch wirklich drücken will. Das Zentralsdisplay ist zwar entspiegelt, aber dennoch kann ungünstige Lichteinstrahlung durch das Panoramadach und die Fenster dazu führen, dass die Sicht und damit auch Bedienung durch Spiegelungen beeinträchtigt wird.

zu 15 W in der Mittelkonsole laden. Über einen der zwei USB-C-Anschlüsse vorn ist es zudem möglich, Daten an das System zu übertragen. Ansonsten lassen sich an allen der insgesamt vier USB-C-Anschlüsse Geräte mit Strom versorgen – hinten sogar mit bis zu 60 W. Vernetzt ist der 4er mit dem World-Wide-Web über eine 5G-Anbindung, sofern ein aktiver Mobilfunkvertrag besteht. Softwareaktualisierungen sind damit Over-the-Air

(OTA) möglich. Hinter dem Online-Navigationssystem steckt Google Maps – entsprechend wird man stets zuverlässig mit aktuellen Verkehrsinformationen versorgt. Bei der Routenberechnung können Ladepunkte mitberücksichtigt werden. Das Audiosystem mit acht Lautsprechern ist Serie. Mit dem optionalen Plus-Paket hat man ein Harman Kardon-Soundsystem mit zwölf Boxen und 1.320 W an Bord. Wer das Plus-Paket geordert hat, bekommt die Möglichkeit, zusätzlich das Nappaleder-Upgrade für weitere 5.000 Euro zu bestellen – wie beim Testwagen. Hier bekommt die Harman Kardon-Anlage vier weitere Lautsprecher und 80 W on top, wobei die

zusätzlichen Lautsprecher in die Kopfstützen der vorderen Sitze integriert sind, damit bei Telefonaten oder Navigationsansagen die übrigen Passagieren nicht gestört werden.

Mit der kostenfreien Polestar-App lassen sich Informationen vom Fahrzeug beziehen, wie etwa der Batterieladestand oder Verriegelungszustand der Türen, das Fahrzeug orten oder die Standklimatisierung bedienen.

⊖ Im Fond gibt es keinen 12-V-Anschluss für eine Kühlbox o.Ä. Einen 230-V-Anschluss sucht man ebenfalls vergeblich.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot in der ersten Reihe des Polestar überzeugt. Der Dachhimmel ist zwar ausschließlich in Schwarz erhältlich, doch sorgt das serienmäßige Panoramadach durch den enormen Lichteintrag für ein helles Raumgefühl. Für diejenigen, denen das Licht zu intensiv ist, bietet Polestar eine innovative Lösung an: das elektrochrome Panoramadach. Dieses ist für 1.900 Euro in Kombination mit dem Plus-Paket erhältlich und lässt sich über das Zentralsdisplay zwischen transparent und blickdicht umschalten. Die wuchtige Mittelkonsole schränkt das luftige Raumgefühl nur

geringfügig ein. Insbesondere die enorme Innenbreite, die aus der stattlichen Fahrzeugbreite von über zwei Metern resultiert, trägt zum großzügigen Platzangebot bei. Die Sitze können längs für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m eingestellt werden, während die Kopffreiheit sogar für Menschen von deutlich über zwei Metern ausreicht. Ein Hingucker ist die vom Sonnensystem inspirierte Ambientebeleuchtung, welche je nach Planetenselektion das Farbschema im Innenraum anpasst. Zusätzlich gibt es beim Plus-Paket noch die Star Knit Dekoreinsätze – Mesh-Gewebe in den Türtafeln, das hinterleuchtet wird.

## 2,5 Raumangebot hinten

Den konzeptionellen Entscheid gegen eine Heckscheibe begründet Polestar damit, dass das Abfallen der Dachlinie im Bereich der C-Säule zugunsten des Raumgefühls auf der Rückbank wesentlich weiter nach hinten verschoben werden kann, ohne aus der Coupé-Silhouette einen Kombi machen zu müssen. Als Ergebnis dessen soll wesentlich mehr Platz, insbesondere im Kopfbereich, und ein weiter nach hinten reichendes Glasdach resultieren.

⊕ Das luftige Raumangebot setzt sich in der Tat in der zweiten Reihe fort. Die Beinfreiheit ist beeindruckend und bietet selbst für Personen mit einer Körpergröße von 2,2 m ausreichend Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Mitfahrer im Fond haben auch etwas vom großzügigen Panoramadach und der sich nahtlos fortsetzenden Ambientebeleuchtung, welche für eine wohnliche Atmosphäre sorgt und sich komplett um die Passagiere schmiegt.

⊖ Getrübt wird der Eindruck durch die zur Gewinnung von Beinfreiheit weit hinten montierte Rückbank und den im Bereich des Radlaufs geschmälernten Einstiegsbereich. Das führt dazu, dass man deutlich hinter dem Türausschnitt sitzt und dadurch mit dem Ellenbogen gern mal mit Elementen der Seitenverkleidungen kollidiert. Seinen Kopf hält man dadurch auch direkt neben der C-Säule, welche sich ebenda mit der



Das Raumgefühl im Fond überzeugt durch das bis hinten reichende Panoramadach und die enorme Beinfreiheit. Trotz des nach hinten verschobenen Abfalls der Dachlinie und der fehlenden Heckscheibe, genügt die Kopffreiheit nicht für Insassen von über 1,9 m Körpergröße.

ansteigenden Seitenlinie vereint. Limitierend im Fond ist beim Polestar die Kopffreiheit, welche für Insassen mit einer Größe von knapp 1,9 m genügt. Zum Vergleich: Beim Audi Q6 reicht die Kopffreiheit für knapp 2 m groß Gewachsene - beim Mercedes-Benz EQE sieht es ähnlich aus. Das zeigt, dass die Konkurrenz selbst mit Heckscheibe mehr Kopffreiheit bieten kann.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Der Bereich unterhalb der Mittelkonsole ist als großzügige, offene Ablage ausgeführt. Das Smartphone findet vorn in der Konsole Platz, wo es sich auch induktiv laden lässt. Der

Ladeplatz ist teilweise von schmucken Lederapplikationen verdeckt, weshalb hier auch gern mal Kleinkram verschwinden kann. Weiter hinten gibt es zwei Becherhalter, die sich unter

einer verschließbaren Abdeckung verbergen. Hinter den Becherhaltern befindet sich das geschlossene Fach unter der Mittelarmlehne. Das Öffnen des Handschuhfachs wird gewöhnungsbedürftig im Zentralsdisplay veranlasst – damit ist dieses quasi abschließbar und eignet sich zum Unterbringen von Wertgegenständen. Das Fach ist groß und weich ausgekleidet, aber etwas unglücklich geformt, sodass lose Gegenstände beim Öffnen seitlich leicht herausfallen können. Eine Beleuchtung ist vorhanden, eine Klimatisierung aber nicht. Weitere Ablagen oder ein Brillenfach kann der Polestar nicht bieten, dafür fassen die kleinen, aber mit Teppich ausgeschlagenen, Türfächer

immerhin 1-l-Flaschen – liegend. Die hinteren Türfächer, welche auch vorbildlich mit Teppich ausgeschlagen sind, hat Polestar noch kleiner ausgeführt. Ein geschlossenes Fach in der Mittelarmlehne der zweiten Reihe gibt es nicht – dafür aber zwei ausziehbare Becherhalter. Lehnennetze befinden sich an den Rückseiten der vorderen Sitze. Jackenhalter sind nicht vorhanden. Pluspunkte sammelt der Polestar durch die asymmetrisch elektrisch einstellbare Neigung der Rückbank. Ein Nachteil für die schmale Seite der Rückbank jedoch ist die Kopplung der Mittelarmlehne an die breite Seite.

## 2,0 KOMFORT

### 2,3 Federung

⊕ Das Serienfahrwerk des Testwagens mit seinen geregelten ZF-Dämpfern und Stahlfedern ist straff, aber dennoch ausgewogen abgestimmt. Selbst bei dynamischer Überlandfahrt gelingt ihm der Spagat zwischen Sportlichkeit und komfortablem Dahingleiten gut, wobei sich keine dezidierten Fahrmodi selektieren lassen. Im Alltag fallen die schweren Räder (21 Zoll rundum mit 255er Breite) negativ auf,

welche dafür sorgen, dass nach der Überfahrt von Fahrbahnnunzulänglichkeiten wie Kanten oder Querfugen ein deutliches Zittern durch den Innenraum geht. Abgesehen davon, geht der Komfort auf Autobahnen und Landstraßen in Ordnung. Im Stadtverkehr und bei der Überfahrt einzelner Hindernisse leidet der Komfort unter der straffen Abstimmung.

### 1,9 Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit hellem, tierschutzgerechten "Zinc-Nappaleder" (Nappaleder-Upgrade) ausgestattet. In der ersten Reihe geben sowohl die Sitzlehne als auch die -fläche mit ausziehbarer Beinauflage (Plus-Paket) kaum Grund zur Beanstandung. Der Seitenhalt geht durch die ausgeprägten Seitenwangen auch in Ordnung. Potenzial gäbe es noch bei der Abstützung im Schulterbereich. Mit dem im Testwagen verbauten Plus-Paket lässt sich das vordere Gestühl zwölfmal verstellen und das Nappaleder-Upgrade bringt die Massagefunktion mit – lediglich eine Einstellbarkeit der Sitzwangenbreite vermissen wir. Serie sind für den Fahrer acht- bzw. für den Beifahrer sechsfach verstellbare Sitze mit Memory-Funktion für den Fahrer. Auch in der zweiten Reihe sind die Konturen der Sitzlehnen und -flächen gut geformt. Durch die Batterie im Unterboden ist der Fußboden des

Stromers weiter oben als bei Verbrenner-fahrzeugen, was zu einer eher hockenden Sitzhaltung führt. Durch die enorme Beinfreiheit jedoch lässt sich die Sitzhaltung einfach mittels Beinausstrecken ausgleichen und dank der elektrisch einstellbaren Rücksitzlehne (Plus-Paket) je nach Bedarf anpassen. Die Arme legt man im Fond besser entweder auf der Mittelarmlehne oder den Armauflagen in den Türen ab – die hohe Seitenlinie lässt ein bequemes Abstützen an der Fensterkante nicht zu.

⊖ Die Mittelarmlehne vorn lässt sich weder längs- noch in der Höhe verstellen. Ebenso wenig lassen sich die fest in die Vordersitze integrierten Kopfstützen anpassen. Der mittlere Platz in der zweiten Reihe ist unangenehm gepolstert und damit für längere Fahrten nicht zu empfehlen.

### 1,9 Innengeräusch

⊕ Mit einem bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn gemessenen Geräuschpegel von 64,4 dB(A) ist der Polestar trotz seiner rahmenlosen Türen und Seitenfenster ohne Doppelverglasung angenehm leise. Windgeräusche treten

vorrangig im Bereich der B-Säule bei Autobahnfahrt auf – sind aber noch auf einem erträglichen Niveau. Der Antrieb ist stets unauffällig und leise. Nicht jedoch die Hinterachse, welche mitunter zum Poltern neigt.

### 1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ist beim Polestar 4 Serie, gegen Bares ist auch die Dreizonen-Variante mit Touchscreen-Bedienung im Fond lieferbar (Plus-Paket). Auch Serie ist die (programmierbare) Standklimatisierung und effizienzsteigernde Wärmepumpe. Die Intensität der Klima-automatik lässt sich in fünf Stufen variieren. In der zweiten Reihe erfolgt die Belüftung über

Ausströmer in der Mitte, seitlich an der B-Säule und im Fußraum unter den Vordersitzen. Eine Frontscheibenheizung – praktisch im Winter – gibt es generell nicht, dafür aber serienmäßig die Sitzheizung vorn. Im Plus-Paket integriert sind die Lenkrad- und Sitzheizung hinten - das Nappaleder-Upgrade bringt noch die Sitzbelüftung vorn mit sich. Die getönten Seitenscheiben hinten kosten 500 Euro extra.

⊖ Weder vorn noch hinten lässt sich die Luftmenge der Ausströmer justieren – sie lassen sich lediglich gänzlich ein- bzw. ausschalten oder deren Richtung variieren. Die eingestellte Innenraumtemperatur passt nicht zur gefühlten

Temperatur - damit es wirklich angenehm warm wird, muss man das Thermostat schon deutlich nach oben drehen. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig in den Türen versenken.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,1 Fahrleistungen

⊕ An der Hinterachse des Polestar 4 in der Long Range Single Motor-Version zerrt ein Permanentmagnetmotor mit 200 kW (272 PS) und 343 Nm. Damit geht es von 60 auf 100 km/h in 3,3 s und für den Zwischenspur von 80 auf 120 benötigt der Polestar flotte 4,3 s – sehr gute Werte. Knapp 1 s braucht der Stromer um von 15 auf 30 km/h zu kommen – damit geht auch das Einfädeln in den Verkehr sehr flink. Den Standardsprint aus dem Stand auf Landstraßentempo gibt der Hersteller mit

flotten 7,1 s an – eingebremst wird der Vortrieb elektronisch bei 200 km/h. Trotz des hohen Leergewichts von rund 2,2 t, vermittelt der Polestar in der getesteten Basismotorisierung durchaus Fahrspaß und bietet sehr gute Fahrleistungen. Wem der Vortrieb nicht reicht, dem sei die Dual Motor-Variante zu empfehlen, bei welcher die Systemleistung einfach mit einer weiteren 200-kW-E-Maschine an der Vorderachse verdoppelt wird.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind keinerlei Vibrationen oder Defizite in der Leistungsentfaltung wahrnehmbar – auch bei höherem Tempo

schiebt die E-Maschine im Heck vehement an. Der Antrieb geht gut dosierbar und kraftvoll aus jeder Situation heraus zu Werke, sodass nie das Gefühl aufkommt, untermotorisiert zu sein.

### 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor deckt ein weites Drehzahlband ab, sodass kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig ist. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stromer ein Fremdwort. Das Schaltschema des beleuchteten Gangwahlhebels am Lenkstock ist selbsterklärend zu bedienen. Lediglich das Einlegen der Neutralstufe, was beispielsweise in der Waschstraße relevant ist, bedarf eines gewissen Erfahrungsschatzes: Man muss den Hebel eine Zeit lang in der ersten Raststufe halten. Ein Fahrtrichtungswechsel ist schnell erledigt. Für die Bremsenergierückgewinnung stehen im Infotainment

insgesamt drei Rekuperationsstufen zu Auswahl. Stellt man die höchste Stufe ein und deaktiviert das „Kriechen“ im Menü, lässt sich sogenanntes One-Pedal-Driving realisieren. In der Praxis lässt es sich aber auch sehr gut mit der über das Bremspedal fein dosierbaren Kriechfunktion, insbesondere im Stau oder bei Stop & Go, dahinschleichen. Die serienmäßige Auto-Hold-Funktion wird aktiviert durch stärkeres Treten des Bremspedals im Stand – komfortabler wäre die generelle Aktivierung per Tastendruck, dann wäre die Funktion bei jedem Halt automatisch aktiv. Ausschließlich durch das Einlegen der P-Fahrstufe wird die Feststellbremse aktiviert.

## 3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,8 Fahrstabilität

Seine SUV-Gene kann der Polestar nicht leugnen: Auf einen Lenkimpuls reagiert er mit merklicher Aufbaubewegung, setzt Richtungsänderungen aber rasch um. Auch bei flotter Fahrt fallen das Nicken und Wanken nicht negativ auf – ganz im Gegenteil: Der Grenzbereich wird so angemessen an den Fahrer kommuniziert.

Auffällig hingegen ist das nervöse und stark nach außen drängende Heck, wodurch sich im Grenzbereich ein Fahrverhalten einstellt, was nicht ganz ohne ist. Bei konstanter Kurvenfahrt oder spontanem Anlenken reagiert der Polestar brav untersteuernd, jedoch kann der Schein auch schnell trügen. Spielend leicht lassen sich deutliche Lastwechselreaktionen provozieren, bei denen das lose Heck droht, einen zu überholen. Das ESP greift dann spät, aber abrupt und heftig ein, um den

Stromer auf Kurs zu halten und damit kritische Situationen zu vermeiden. Im Sportmodus (im Sinne der Fahrsicherheit nicht empfehlenswert) kann es für ungeübte Fahrer dann aber tatsächlich kritisch werden, denn der Hinweis im Infotainment darüber, dass „reduzierte Eingaben vom System größere seitliche Bewegungen zulassen und dem Fahrer mehr Kontrolle über das Fahrverhalten geben“, fährt sich in der Praxis gleichbedeutend mit: ESP aus. Selbst ein klassischer Dreher ist dann möglich. Und im Stand lässt sich der Hecktriebler bei voll durchgetretenem Gaspedal und eingeschlagenem Lenkrad um die eigene Achse drehen. Bleibt die elektronische Stabilitätskontrolle an, lässt sich der Polestar flink und sicher durch den ADAC-Ausweichtest zirkeln.

⊕ Die Traktion, insbesondere beim Anfahren, ist hervorragend. Der Geradeauslauf ist gut, wobei der Polestar eine leichte Anfälligkeit für Fahrbahnquerneigungen und Spurrillen aufweist.

## 2,6 Lenkung

Die Lenkung ist recht direkt übersetzt: Zweieinhalb Lenkradumdrehungen braucht man, um vom einen zum anderen Lenkansschlag zu kurbeln. Durch den spitz aus der Neutrallage heraus ansteigenden Lenkmomentverlauf lässt sich die Mitte auch blind gut erfühlen. Die Lenkunterstützung passt sich automatisch in Abhängigkeit des Tempos an, wobei sich das Grundniveau der Lenkkraftunterstützung über das Zentralsdisplay stufenweise justieren lässt. Etwas synthetisch jedoch ist das Lenkgefühl und die Rückmeldung über die Haftverhältnisse an den Vorderrädern könnte größer sein. Auf engen Landstraßen lässt sich der Polestar gut kalkuliert bewegen, wobei je nach Kurventempo die Bewegung des Hecks am Lenkrad ausgeglichen werden muss.

## 3,6 Bremse

Trotz dessen, dass am Testwagen Sport-Pneus montiert sind, liegt der Bremsweg (Durchschnitt aus zehn Messungen) bei mäßigen 38,4 m. Auffällig ist auch die grobe Regelgüte des ABS bei einem Fahrzeug dieser Klasse. Das Ansprechverhalten des Basis-Bremssystems gibt aber keinen Grund zur Beanstandung und die Bremskraft lässt sich ob des gut spürbaren Druckpunkts fein dosieren. Mehr Potenzial verspricht das Performance-Paket (nur für die Dual Motor-Variante bestellbar), bei dem anstelle der Basis-Schwimmsättel mit zweimal 45-mm-Bremskolben, die Festsättel von Brembo mit viermal 44-mm-Kolben an der Vorderachse verbaut sind.

# 1,6 SICHERHEIT

## 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polestar 4 bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, wobei diese mit dem optionalen Pilot-Paket (1.500 Euro) sinnvoll komplettiert wird. Das Umfeld vor dem Fahrzeug wird mit zwei HD-Kameras und einem Mittelbereich-Radar überwacht; je zwei HD-Kameras pro Seite prüfen permanent den Bereich neben dem Strome und die in der linken A-Säule befindliche Kamera überwacht den Fahrer. Zum Serienumfang gehören umfassende Warn- und Notbremssysteme für den Front-, Kreuzungs- und Heckbereich, ein Abstandsregeltempomat und die obligatorische Verkehrszeichenerkennung inklusive ISA-Warnsystem. Mit dem Pilot Assist (Pilot-Paket) zieht beim Polestar Teilautonomie ein: Der ACC-Bestandteil des Systems kümmert sich neben dem Halten der eingestellten Fahrgeschwindigkeit um die Abstandswahrung zum vorausfahrenden Verkehr. Außerdem kann das System die Soll-Geschwindigkeit mit erkannten Geschwindigkeitslimits updaten. Weiterer Bestandteil des Pilot Assist ist der Lenkassistent, welcher den Fahrer bei der Spurführung

## 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	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

unterstützen kann. Letzter Kernbestandteil des Assistenten ist der Spurwechselassistent, welcher den Fahrer bei Spurwechselmanövern mit einem Lenkeingriff unterstützt.

⊖ Die Verkehrszeichenerkennung funktioniert trotz Google-Unterstützung auffällig unzuverlässig. Das ACC ist recht konservativ appliziert, sodass man im dichten Verkehr schnell zum Hindernis wird. Der Pilot Assist leistet im Regelfall gute Arbeit – bei kurvigen Landstraßen jedoch überschätzt er sich

### 1,3 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Testzeitpunkt (03/2025) lagen noch keine Ergebnisse des EuroNCAP Crashtests vor, wobei man keine bösen Überraschungen vermuten sollte - schaut man sich die übrigen NCAP-Ergebnisse des Herstellers an.

⊕ Front- und Seitenairbags vorn sind beim Polestar 4 Serie, ebenso die bis nach hinten reichenden Kopfairbags und der Centerbag zwischen den vorderen Passagieren. Knieairbags sind ebenso nicht verfügbar wie Seitenairbags in der zweiten Reihe. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer gehören wiederum zum Serienumfang wie auch die Warnung bei nicht angeschnallten Insassen für jeden Sitzplatz. Die fest in die vorderen Sitze integrierten Kopfstützen genügen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,9 m. In der zweiten Reihe lassen sich die nur eingeschränkt verstellbaren Kopfstützen für Personen von knapp 1,75 m weit genug herausziehen. Sofern der Polestar bereits in eine Kollision verwickelt war und noch rollt, veranlasst das "Post Impact Braking"-System eine

### 1,8 Kindersicherheit

⊕ Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Polestar sicher fixieren. Den Beifahrerairbag deaktiviert man klassisch mittels Schlüsselschalter, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Über eine Isofix-Anbindung verfügt der Beifahrersitz nicht - die beiden äußeren Plätze im Fond sind hingegen schon mit Isofix inklusive iSize-Freigabe ausgestattet. Ob der immensen Platzverhältnisse im hinteren Abteil ergeben sich auch bei installierten Babyschalen keinerlei Einschränkungen für die Sitzeinstellbarkeit der vorderen Insassen. Einen wirksamen Fenstereinklemmschutz gibt es rundum, zudem lassen sich die hinteren Türen vom Fahrerplatz aus einzeln gegen unbeabsichtigtes Öffnen sichern.

⊖ Lediglich der mittlere Sitzplatz hinten ist durch seine sehr ungünstigen Gurtanlenkpunkte, die fehlende Isofix-Halterung und die ohnehin seitens des Herstellers deutlichen Einschränkungen für Kindersitze nicht zu empfehlen.

### 2,8 Fußgängerschutz

Die Front des Polestar ist nachgiebig gestaltet, sodass das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einer Kollision gemildert wird. Dennoch ist ein signifikantes Verletzungsrisiko gegeben, insbesondere ausgehend von den massiven A-Säulen und der Frontscheibenwurzel.

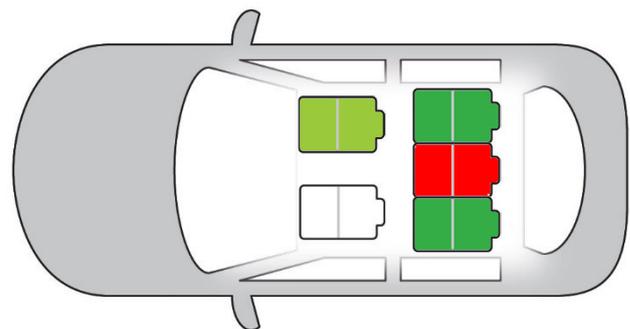
oft arg: Schnellen Kurven kann er nicht folgen, bleibt dabei aber weiterhin aktiviert und steuert den Polestar damit auch mal abseits der eigenen Fahrspur, sodass der Fahrer mit beherztem Krafteinsatz das Steuer wieder an sich reißen muss. Hier wäre eine konservativere Auslegung angebracht, welche rechtzeitig den Fahrer auf die Systemgrenze aufmerksam macht. Durch die Google-Unterstützung bezieht das System sowieso aktuelle Straßenergebnisse wie Sperrungen o.Ä. mit ein und kennt auch den vorausliegenden Kurvenradius.

Bremung bis in den Stillstand, um die Folgen einer möglichen weiteren Kollision zu mindern. Die Abtrennklappe hinter den hinteren Kopfstützen trennt das Gepäckabteil physisch zu den Fondinsassen ab und bietet damit Schutz vor lose umherfliegenden Gegenständen. Damit es erst gar nicht zum Verrutschen der Ladung kommt, sind vier stabile Zurrösen im Kofferraum vorhanden, um Gegenstände mit Gurten sichern zu können oder ein Gepäcknetz am Kofferraumboden anzubringen.

⊖ Sowohl die Verbandtasche als auch das Warndreieck haben keinen gesonderten Platz im Polestar, wodurch die Gefahr besteht, dass man beides im Fall der Fälle erst suchen muss. Die elektrisch ausfahrbaren Türgriffe lassen sich bei einer möglichen Fehlfunktion kaum aus den Türen herausfischen und können somit ein Greifen und damit die Rettung im Notfall erheblich erschweren.

### 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)

⊕ Serienmäßig ist der Polestar mit einem vorausschauenden Notbremsassistenten ausgestattet, der auch Fußgänger erkennt.

## 1,6 UMWELT/ECOTEST

### 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Polestar 4 Long Range Single Motor beträgt im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 20,8 kWh/100 km. Hierbei werden auch die Ladeverluste berücksichtigt, welche bei dreiphasiger AC-Ladung mit maximaler Leistung - beim Testwagen sind das 22 kW - anfallen. Um die nutzbaren 94 kWh der 100-kWh-Traktionsbatterie des Polestar vollständig aufzuladen, werden insgesamt 111,2 kWh benötigt. Es sind also knapp 18 % mehr elektrische Energie für den Ladeprozess vonnöten, als

tatsächlich nutzbar in der Batterie landen – damit gehört das Ladesystem des Polestar nicht gerade zu den effizientesten auf dem Markt. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechselstrom aus der Wallbox für die Batterie gleichrichten und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 20,8 kWh pro 100 km ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 104 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 49 von 60 möglichen Punkten im ADAC Ecotest in der Kategorie CO<sub>2</sub>.

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Elektroautos fahren zwar lokal emissionsfrei, dennoch entstehen bei der Stromerzeugung in deutschen Kraftwerken Schadstoffe. Diese werden anhand des Stromverbrauchs dem E-Fahrzeug zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto besser die Gesamtbilanz. Somit sind an den Testverbrauch des Polestar 4 von 20,8 kWh/100 km u.a.

Partikelemissionen von 2 mg/km und NO<sub>x</sub>-Emissionen von 84 mg/km geknüpft. Summa summarum ergeben sich beim Ecotest daraus 39 von 50 Punkten in der Kategorie Schadstoffe. Insgesamt landet der Polestar bei einem Gesamtergebnis von 88 Punkten – das reicht locker für vier der fünf Sterne im ADAC Ecotest.

## 4,1 AUTOKOSTEN

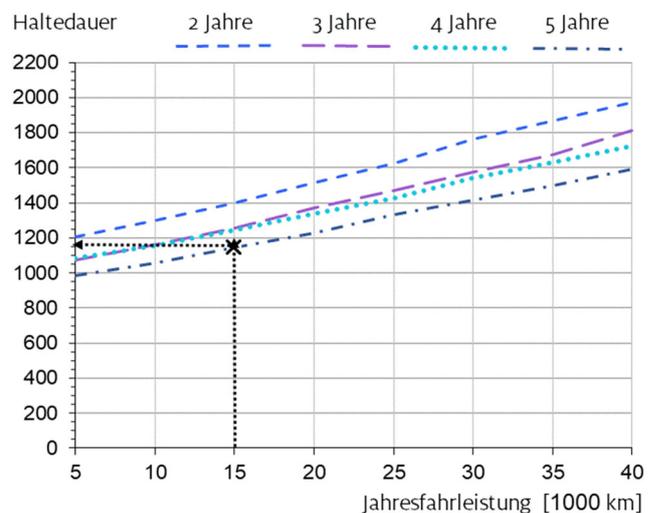
### 4,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis des Polestar 4 als Single Motor-Variante liegt bei 61.900 Euro. Hierfür bekommt man das Basismodell mit bereits reichhaltiger Sicherheits- und Komfortausstattung. Empfehlenswert ist es, das Plus-Paket für 5.500 Euro mit seinen zahlreichen Annehmlichkeiten mitzuordern. Wer Wert auf teilautonomes Fahren legt, kommt am Pilot-Paket für weitere 1.500 Euro nicht vorbei. Schnell landet man dann, wie im Falle des Testwagens, deutlich jenseits der 70.000 Euro - ordert man noch ein paar optische Aufwertungen hier und Extras da. In der Versicherung ist der Polestar recht hoch eingestuft: Für die Haftpflicht wird zwar nur die Typklasse 19 fällig, bei der Teil- und Vollkasko sind es dann aber die 25 bzw. 29. Dafür lässt sich der Stromer bis Ende 2030 in Deutschland steuerfrei bewegen, danach sind voraussichtlich 80 Euro pro Jahr fällig. Wesentlicher Bestandteil der prognostizierten monatlichen Kosten bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km und einer Haltedauer des Fahrzeugs von fünf Jahren ist der Wertverlust – er schlägt mit etwa zwei Dritteln zu Buche. Diesem lässt sich teilweise entgegenwirken, indem man die Wartungsintervalle und Pflgetipps des Herstellers strengstens beachtet. Neben dem sorgsamem Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege der HV-Batterie wichtig: Tiefenent- sowie Vollladung sollten beide möglichst vermieden werden. Polestar gibt die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km Garantie auf die Batterie, bis zu einer Restkapazität von 70 %. Auf das Fahrzeug

allgemein gibt es zwei Jahre Garantie und gegen Durchrostung zwölf Jahre.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1144 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	4 Long Range Single Motor	4 Long Range Dual Motor
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	200 (272)	400 (544)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	343/0	686/0
0-100 km/h [s]	7,1	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,8 kWh E	18,7 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/29/25	19/29/25
Steuer pro Jahr [Euro]	80	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1128	1270
Preis [Euro]	61.900	69.900

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	9,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	183/387/601
• Dachlast/Anhängelast [kg]	33/668
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	9,72
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	59,4
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	126

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	200 kW(272 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	75 kW
maximales Drehmoment	343 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,8 kWh/100km/535 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/94 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	111,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Menü

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	19% SoC "Batterie schwach"
Leistungsreduzierung	nein
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, Fahrzeug entriegeln

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

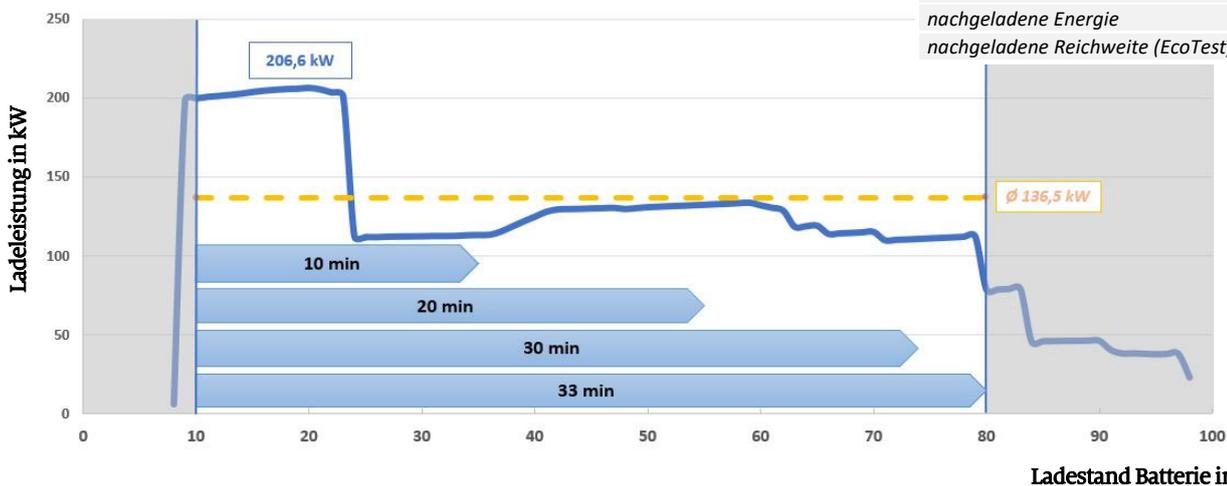
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (A, V)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	85,5 - 48,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	85,5 - 15 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	27 - 5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 200 kW	33 min*

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	136,5 kW
Ladedauer	00:33:00
nachgeladene Energie	72 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	410 km

### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

200 kW Permanentmagnetmotor hinten	
Leistung	200 kW/272 PS
Maximales Drehmoment	343 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,8 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	k.A.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.840/2.008/1.534 mm
Leergewicht/Zuladung	2.230/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	526/1.536 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	100/94 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	China, Hangzhou

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R21 106W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis links/rechts	12,3/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	20,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A./100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 104 g/km)
Reichweite	535 km
Innengeräusch 130 km/h	64,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	2.244/441 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/868/1.349 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>119 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>87 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>162 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>776 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.144 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/29/25		
Basispreis 4 Long Range Single Motor	61.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.07.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	78.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.304 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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

Polestar 4 Long Range Single Motor

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/5.500 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	5.500 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.500 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-/5.500 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/5.500 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	5.500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.600 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,0</b>
Verarbeitung	1,5	Fahrlösungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,9	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,1</b>
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	3,6

Innenraum	NOTE	Sicherheit	NOTE
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,0	<b>Umwelt/Ecotest</b>	<b>1,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,0</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	1,1
Federung	2,3	Schadstoffe	2,1
Sitze	1,9		
Innengeräusch	1,9		
Klimatisierung	1,6		

Stand: April 2025  
Test und Text: Willy Roßmeier