



Polestar 2 Long Range Dual Motor

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (300 kW / 408 PS)

Als der Polestar 2 im Frühjahr 2021 nach Europa kam, startete er mit voller Ausstattung und voller Leistung. Beides konnte begeistern, der Verbrauch insbesondere bei niedrigeren Temperaturen dagegen nicht. Polestar hat aber kontinuierlich Software-Optimierungen durchgeführt und bei bereits ausgelieferten Fahrzeugen Over-the-Air aufgespielt. Schon im Herbst 2021 konnte die Frontantriebs-Variante dann zeigen, dass es mit unter 20 kWh/100 km auch deutlich sparsamer geht. Das jetzt getestete Allrad-Modell verbraucht zwar mehr als die Single-Motor-Variante, aber auch rund 20 Prozent weniger als die ersten ausgelieferten Versionen. Der niedrigere Verbrauch bedeutet nicht nur geringere Betriebskosten, sondern auch etwa 100 km mehr Reichweite - das ist ein wirklicher Mehrwert.

Ansonsten kann der Polestar 2 wie bisher überzeugen. Er bietet genug Platz für vier Erwachsene und deren Gepäck, er hat viel Komfort-Ausstattung und zahlreiche Assistenten an Bord. Das Fahrwerk wird sowohl sportlichen Ambitionen als auch gewissen Komfortansprüchen gerecht, in jedem Fall ist es sicher abgestimmt.

Design ist freilich immer Geschmackssache, der Polestar 2 weiß aber mit seinen avangardistischen Details breiten Anklang zu finden. Die Leistung der Dual-Motor-Version ist üppig, wenngleich sie vor allem unter 100 km/h beeindruckt. Bei höheren Geschwindigkeiten würde man von 408 PS eigentlich mehr erwarten. Im Grunde ist das aber nebensächlich, denn Tempi über 150 km/h meidet man ohnehin meistens. Denn in diesem Geschwindigkeitsbereich geht der Verbrauch durch die Decke, die Reichweite sinkt in den Boden und dem Fahrwerk kommt der Komfort abhanden. Das hindert Polestar aber nicht an der selbstbewussten Preisvorstellung von deutlich über 60.000 Euro für das von uns getestete Fahrzeug. **Konkurrenten:** u. a. BMW i4, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Skoda Enyaq, Tesla Model 3, VW ID.4.

- + gehobene Ausstattung, viele Assistenten verfügbar, ausgezeichnete Fahrleistungen, agiles und ausreichend komfortables Fahrwerk
- teils kurze und nicht klar genug definierte Garantien, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,8
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Ein Schnäppchen ist der Polestar 2 freilich nicht, will er auch nicht sein - dafür bietet er außen wie innen eine gute bis sehr gute Verarbeitung. Er braucht sich in der Premiumklasse nicht zu verstecken, alle Karosserieteile sind sauber gefertigt und exakt eingepasst. Zwei Gasdruckfedern heben die Fronthaube, umständliches Hantieren mit einem Fixierstab ist nicht nötig. Der Unterboden präsentiert sich ebenfalls tadellos; er ist komplett verkleidet und selbst die Fahrwerksteile haben noch eigene Luftleitteile erhalten.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 78-kWh-Batterie (75 kWh netto) des Polestar kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ 2 Stecker. Beide Kabel können unter der Fronthaube im Neudeutsch Frunk genannten Fach verstaut werden - das ist durchaus praktisch, wenn auch die Öffnungsprozedur etwas umständlich, weil vergleichbar mit einer klassischen Motorhaube. Die Kabel sind dort aber unabhängig von der Beladung des Kofferraums gut erreichbar.

Das Laden über 230 V dauert etwa 36 bis 40 Stunden, ergibt in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut acht Stunden (bei 11 kW dreiphasig) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW einphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 35 bis 40 Minuten an einer Ladesäule, die mindestens 150 kW Ladeleistung bietet. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung (in unserem Test bis 154 kW) recht bald bei steigender Batterieladung (SOC), sie liegt im Schnitt bei 110 kW (zwischen 10 und 80 Prozent SOC). Sind die Temperaturen niedrig (unter 10 °C) und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladezeiten verlängern sich entsprechend. Mit dem neuesten Update bereitet der Polestar 2 seine Batterie jedoch zum Schnellladen vor, wenn die nötige Temperatur nicht erreicht ist und eine

2,7 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr geht in Ordnung, man sitzt etwas höher als in gewöhnlichen Limousinen, aber noch nicht auf dem Niveau von SUVs. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, kann man nur erahnen und ist daher über die serienmäßigen Parkhilfen und optionalen Rundumkameras dankbar. Bodennahe Hindernisse wären aufgrund des hohen Hecks ohne die Rückfahrkamera nicht zu sehen. Die

Der Innenraum gefällt ebenso, im getesteten Modell war keinerlei Knarzen auf schlechten Pisten zu hören. Die Materialauswahl ist ordentlich, der Respektabstand zu höheren Klassen bleibt aber. So sind die Verkleidungen im unteren Bereich nicht geschäumt und auch die Teppiche etwas dünner. Gerade den Dachhimmel hätte man wertiger gestalten können - wenigstens verläuft der „Stoffüberzug“ auch noch über die A-Säulen.

Ladesäule als Ziel eingegeben ist. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine hohe Ladeleistung erreicht werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 395 km - das ist für ein Elektroauto ein guter und praxistauglicher Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Man hat hiermit aber genug "Puffer", um auch im Winter noch mit gut 280 km rechnen zu können.

Mit seiner Länge von 4,61 m gehört der Polestar 2 sicher nicht zu den kompakten Autos, seine Breite ist mit 1,99 m (inkl. Außenspiegel) jedoch vergleichsweise moderat. Der Wendekreis beträgt 12,3 m - angesichts der Fahrzeuggröße nichts Besonderes.

Die maximale Zuladung des fast 2,2 t schweren Testwagens beträgt 430 kg - das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 90 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes locker reicht. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Polestar 2 bis zu einem Gewicht von 1,5 t - das ist für ein Elektroauto ein sehr guter Wert. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

Rundumsicht fällt insgesamt nur ausreichend aus, die breiten Dachsäulen, vor allem die hinteren C-Säulen behindern die Sicht nach draußen. Gerade beim Rechtsabbiegen muss man besonders aufpassen. Hinzu kommt, dass die hinteren Kopfstützen nicht wegklappbar sind und damit das Sichtfeld weiter einschränken.

Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten ausreichend hell, aber nicht besonders homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht.

⊕ Die aufpreispflichtigen Matrix-LED-Scheinwerfer („Pixel-LED“) mit automatischer Leuchtweitenregulierung und Scheinwerferreinigungsanlage setzen über die Leuchtsegmente zumindest rudimentär eine Kurvenlichtfunktion um, die LED-Nebelscheinwerfer fungieren als Abbiegelicht. Damit hat man nachts eine zwar nicht ganz homogene, aber insgesamt gute Straßenausleuchtung. Ein dynamischer Fernlichtassistent ist ebenfalls dabei, er spart andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus, ohne das Fernlicht komplett abschalten zu müssen. Das Spiegelglas der Außenspiegel ist fest mit dem Gehäuse verbunden, beim Einstellen wird der gesamte Außenspiegel angepasst und nicht nur das Glas; diese Lösung sieht cool aus, bringt aber nicht wirklich Vorteile. Die Spiegel sind ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Der linke hat einen asphärischen Bereich für eine bessere Sicht neben das Auto. Beide Außenspiegel (Option) blenden ebenso wie der Innenspiegel (Serie) automatisch ab. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

⊖ Einen Heckwischer gibt es für den Polestar 2 auch gegen Aufpreis nicht.

2,7 Ein-/Ausstieg

Mit 46 cm über der Straße erweist sich die Sitzhöhe als angenehm (Sitz ganz nach unten gestellt) und ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man mäßig komfortabel ein, weil der Türausschnitt im Fußbereich enger ist; die Höhe der Rückbank dagegen ist praktisch. Vorn wie hinten gibt es am Dachhimmel Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen helfen können.

Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, ebenso Leuchten in allen vier Türgriffen, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erhellen. Beim Auf- und Abschließen des Polestar 2 erzeugen die LED-Bänder der Heckleuchten ein Lichtspiel (Option). Die Türen werden vorn wie hinten leider nur an zwei Positionen fixiert, und das auch nicht sonderlich fest; steht das Auto nicht in der Ebene, muss man darauf achten, dass die Türen nicht ungewollt ganz aufschwenken oder zufallen.

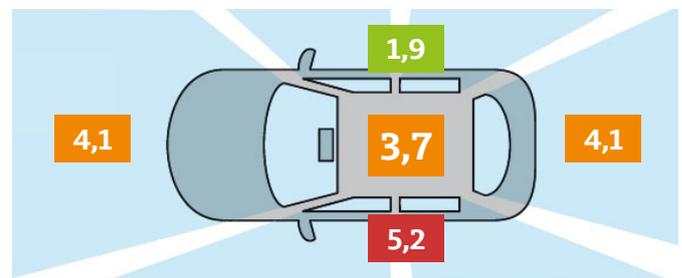
⊖ So schön die Schlüssel bei Volvo gemacht sind - sie haben einen Lederüberzug - so billig wirkt der baugleiche Schlüssel



Sehr breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

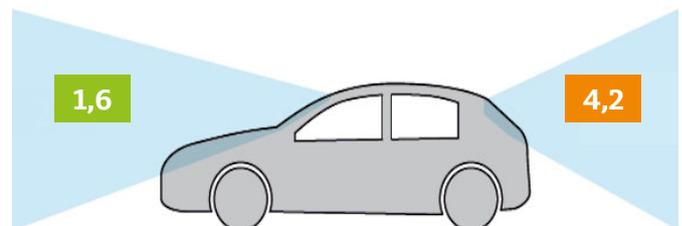
Rundumsicht

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.



des Polestar 2, der einfach nur aus mattem schwarzen Kunststoff ohne jegliche Veredelung besteht. Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Wenigstens ist im Schlüssel ein Bewegungssensor integriert, der nach ein paar Minuten die Sendeeinheit abschaltet; so kann zumindest ein abgelegter Schlüssel nicht mehr überbrückt werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,1 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum ist nicht besonders groß, auch wenn die im Unterboden verbaute Batterie den Stauraum nicht einschränkt. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 340 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, hat man kaum mehr Platz, weil knapp darüber schon die Heckscheibe verläuft. Etwa acht handelsübliche Getränkekisten passen in das Ladeabteil. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen insgesamt 715 l Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 45 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Ein weiteres Fach findet sich unter der Fronthaube, dort sind Warndreieck, Reifendichtmittel und Zubehör sowie die Ladeutensilien gut aufgehoben.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Polestar nicht unbedingt üppig ausgefallen.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, über das sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußschwenz“ unter die Heckschürze öffnen und schließen lässt - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für die meisten Personen dürfte die Klappe weit genug öffnen, um sich nicht den Kopf zu stoßen - erst ab einer Größe von knapp 1,95 m sollte man auf seinen Kopf achten. Die Ladekante liegt mit knapp 79 cm hoch über der Fahrbahn, innen stört dann zusätzlich die 11 cm hohe Stufe zum Ladeboden. Davon abgesehen lässt sich der Kofferraum aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Sehr hilfreich ist auch der hochklappbare Abschnitt im Kofferraumboden (Option), der kleinere Gegenstände fixieren kann und an der Innenseite über zwei Haken sowie ein Gummiband verfügt, hinter das sich z.B. Einkaufstaschen einspannen lassen. Insgesamt drei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus.

⊖ Die starre Hutablage ist sehr unpraktisch; sie wird zwar von der Heckklappe angehoben, steht aber immer noch im Weg, wenn man den vorderen Bereich des Kofferraums erreichen will. Leider lässt sie sich nicht unter dem Kofferraumboden verstauen, wenn sie nicht gebraucht wird. Hebt man den Ladeboden an, kann man ihn mit einem windigen Haltestab fixieren - es muss in dieser Fahrzeugklasse nicht gleich eine Gasdruckfeder sein, aber so provisorisch wirkt kaum etwas im Polestar. Dieses ist eines der Details, welche die enge



Mit 79 cm liegt die Ladekante sehr hoch und macht damit das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

technische Verwandtschaft des Polestar 2 zum Volvo XC40 verraten.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60:40 umklappbar, auch eine Durchreiche in der Mitte der Rücksitzlehne bietet der Polestar 2 ab Werk. Das Umklappen gelingt einfach, die Gurte werden extra an gefederten Haltern seitlich fixiert - so besteht keine Klemm- und Beschädigungs-

gefahr beim Zurückklappen der Lehnteile. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend: links einen Spanngurt und rechts seitlich eine Netzablage sowie zwei Taschenhaken. Ebenso sind vier stabile Verzurrösen vorhanden, die allerdings zu hoch angebracht

sind, um darin ein bodennahes Gepäcknetz einspannen zu können.

⊖ Ein Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts im Kofferraum ist nicht erhältlich.

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Die Bedienelemente sind zwar etwas anders angeordnet, die enge Verwandtschaft zum Volvo XC40 ist aber nicht zu übersehen. Was nicht unbedingt von Nachteil ist, denn wer mit dem Volvo gut zurecht kommt, wird sich auch im Polestar 2 schnell zuhause fühlen. Ein auffälliger Unterschied zeigt sich schon nach dem Einsteigen, denn es gibt keinen Startknopf mehr. Sobald der Polestar 2 eine Person auf dem Fahrersitz und den Schlüssel im Auto erkennt, startet der Tritt auf die Bremse den Stromer. Der Blick fällt auf den 11,2 Zoll großen Monitor der Mittelkonsole, dessen Menüstruktur sich teilweise geändert hat; mit Ausnahme der Position des Klimamenu erinnert kaum noch was an die schwedischen Geschwister.

Der Polestar kommt mit dem neuen Auto-Betriebssystem von Google. Das lässt sich gut bedienen, da die Bedienfelder vergleichsweise groß und damit leicht zu treffen sind. Die Einstellmöglichkeiten erscheinen im ersten Moment geringer als bei Volvo, allerdings sind die Vereinfachungen in der aktuellen Software-Version eher moderat. In der Summe mag der Polestar 2 für manche Nutzer einfacher zu bedienen sein als ein Volvo mit eigenem Betriebssystem, dafür muss man jedoch die neuen Menüstrukturen verinnerlicht haben. Die meisten Funktionen des Polestar 2 werden über das große Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch einen Home-Button, alles andere befindet sich in den Menüs. Eine gewisse Nähe zu Android-Smartphones lässt sich nicht leugnen. Insgesamt fällt der Gewöhnungsaufwand geringer als bei manchen Konkurrenten aus, weniger technikaffine Personen dürften aber dennoch ziemlich zu knabbern haben.

Ein separates Klimabedienteil gibt es nicht - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das jedes Mal Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich mit dem Multimediasystem, da die verschiedenen Quellen über Apps aufgerufen werden. Immerhin gibt es weiterhin Tasten zum Senderwechsel am Lenkrad und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das 12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen, allerdings nur zwei verschiedene Ansichtsmöglichkeiten. Aber auch hier ist die Menüauswahl des Bordcomputers nicht selbsterklärend. Kurzzeit- und

Langzeitwerte werden im Instrumentendisplay angezeigt. Im Infotainmentsystem gibt es eine App (Range Assistent), die u.a. den Momentanverbrauch anzeigen kann, allerdings extrem träge und so von mäßigem Nutzen ist.

Inzwischen ist die lang ersehnte App zur Remote-Steuerung des Fahrzeugs verfügbar (u.a. Klimatisierung, Ladevorgänge, Fahrzeugzustand). Polestar verspricht auch weiterhin Over-the-Air-Updates, um technische Verbesserungen auf bereits ausgelieferte Fahrzeuge zu bringen.

⊖ Die Geschwindigkeitsanzeige im Instrumentendisplay könnte prominenter platziert und größer angezeigt werden - immerhin ist es eine essenziell wichtige Information, die nicht zwischen den zahlreichen anderen Infos untergehen sollte. Der volle Funktionsumfang der Sprachsteuerung steht nur bei Einrichtung eines Google-Kontos zur Verfügung. Wenn man das Radio über Drücken des Lautstärke-Drehrads stummschaltet und dabei versehentlich den Bereich links davon berührt, aktiviert man ungewollt den Warnblinker. Die Ursache ist simpel wie unnötig: die ganze Knopfleiste ist ein Bauteil und kann nur als Ganzes gedrückt werden - alle dabei berührten Tastenflächen werden aktiviert. Ein aktivierter Warnblinker ist im abgeschalteten Auto nicht zu sehen, erst wenn man das Fahrzeug startet, wird der Blinker optisch und akustisch signalisiert.



Die Verarbeitungsqualität im Polestar ist einwandfrei, die Materialanmutung auf gehobenem Niveau. Die grundlegende Bedienung ist weitgehend funktionell, wenn auch gewöhnungsbedürftig.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung des Polestar 2 ist sehr umfangreich. Das Infotainmentsystem beinhaltet neben Radio mit DAB+ eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio. Das funktioniert drei Jahre kostenfrei über die verbaute SIM-Karte (Notrufdienste zehn Jahre). Inzwischen gibt es weitere Dienste über die Polestar-App (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standklimatisierung, Fahrzeugortung). Das Google-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation sowie die Anbindungsmöglichkeit über

Android Auto sind ebenfalls Serie - Apple CarPlay soll noch folgen. Dafür gibt es eine induktive Ladeschale für Smartphones (Option). Mehrere USB-Anschlüsse (leider alles USB-C) und eine 12 V-Steckdose im Kofferraum gehören zur Serienausstattung.

⊖ Um den vollen Umfang des Infotainmentsystem nutzen zu können, muss man sich mit einem Google-Konto anmelden - allzu hohe Maßstäbe an den Schutz der eigenen Daten darf man also nicht anlegen. Ein CD-Player oder ein TV-Tuner sind nicht lieferbar.

2,8 Raumangebot vorn

Das Raumangebot vorn ist im Prinzip großzügig, vor allem nach oben hat man gut Luft. Da sich die Vordersitze nicht allzu weit nach hinten schieben lassen, reicht die Beinfreiheit nur für 1,90 m große Personen. Die Kopffreiheit würde locker auch für über 2,10 m große Menschen genügen. Die wuchtige

Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das große Panorama-Glasdach mit integriertem leuchtenden Polarstern kostet Aufpreis, ist jedoch empfehlenswert, weil es viel Licht in den Innenraum lässt.

3,5 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas enger zu. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,85 m. Die Beinfreiheit fällt etwas großzügiger aus, erst knapp 1,95 m große Personen würden mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen reichen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist dank des üppigen Glasdachs (Option) großzügig, wird aber durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden breiten C-Säulen eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich wie bei Limousinen üblich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der Polestar 2 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage hinter dem Wählhebel, darin lässt sich ein Smartphone problemlos verstauen und optional induktiv laden. Die recht großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,5-l-Flaschen dort Platz findet. Das Handschuhfach hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und innen

teilweise gummiert. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehnentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Für die Allradvariante gibt es optional das Performance-Paket. Unter Komfortaspekten eignet sich dieses aber nur für hartgeottene Naturen, weil die Oelins-Dämpfer selbst in der

"komfortabelsten" Stufe ein straffes Regiment führen. Für den Alltag ist das Standardfahrwerk wie im Testwagen besser, denn damit hat man zumindest für eine sportliche Limousine einen

angemessenen Federungskomfort. Kurvige Straßen durchweicht der Polestar 2 auch mit der Serienfederung eifrig und schnell, die Wankbewegungen bleiben moderat.

Innerorts ist der Komfort noch befriedigend, leidet in erster Linie unter den recht großen 19 Zoll Rädern am Testwagen, die hohe ungefederte Massen und einen niedrigen Reifenquerschnitt mit sich bringen. Mit zunehmendem Tempo spricht das Fahrwerk besser an und so bietet der Polestar 2 einen

ordentlich Komfort auf der Landstraße. Auf der Autobahn ist der Elektrowagen sicher und souverän unterwegs, liegt selbst bei höheren Geschwindigkeiten ruhig auf der Straße. Unzulänglichkeiten der Straßenoberfläche stressen die Insassen nicht weiter - sofern man Geschwindigkeiten über 150 km/h meidet; denn bei sehr hohen Geschwindigkeiten federt das Fahrwerk eher unwillig an und mag so gar nicht mehr zum Reisekomfort bei typischer Richtgeschwindigkeit passen.

2,5 Sitze

⊕ Die Sitze im getesteten Polestar 2 sind mit gelochtem Leder bezogen, welches Teil der Sitzlüftungsausstattung ist. Selbst auf langen Strecken sitzt man bequem sowie entspannt und ohne zu schwitzen. Gegen Aufpreis sind die Vordersitze elektrisch einstellbar (u. a. in Höhe und Neigung sowie mit zwei Memory-Positionen für die Fahrerseite) und besitzen eine ausziehbare Sitzflächenverlängerung sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze (Serie). Die erwähnte Sitzlüftung gibt es optional, elektrisch einstellbare Seitenwangen oder eine Massagefunktion sind nicht lieferbar.

Die Vordersitze bieten einen guten Seitenhalt und eine angenehme Rückenunterstützung, so dass man auch lange

Fahrten entspannt zurücklegen kann. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht in der Höhe, aber immerhin in der Länge einstellbar und passt so für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind wie üblich weniger ausgeprägt konturiert, außerdem ist die Lehne recht steil positioniert. Leider lässt sich die Neigung nicht verstellen. Der Kniewinkel ist nicht optimal, aber die vergleichsweise große Beinfreiheit kann das teilweise kompensieren. Der hintere Mittelsitz ist ungünstig schmal ausgeführt und es stört der ausgeprägte Mitteltunnel - dieser Platz taugt nur als Notsitz für kurze Strecken.

3,0 Innengeräusch

Für ein Elektroauto geht es im Polestar 2 nicht gerade leise zu. Bei 130 km/h liegt der Innengeräuschpegel bei 68,8 dB(A). Da die Motoren nur durch dezentes Surren zu hören sind, sind die

Hauptgeräuschquellen Fahr- und Windgeräusche. Die Reifen sind nicht gerade Leisetreter und erzeugen deutlich hörbare Abrollgeräusche.

2,0 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Aktiv-Kombifilter ist Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in fünf Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung auto-

matisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn ist Serie, die Sitzheizung hinten, die Lenkradheizung und die Sitzlüftung vorn kosten Aufpreis. Die Standklimatisierung sowie die getönte Heckscheibe hinten sind dagegen serienmäßig.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Über jeden Zweifel erhaben sind die Fahrleistungen. Bei Bedarf stürmt der Polestar 2 los als gäbe es kein Morgen mehr. Von 60 auf 100 km/h geht es in nur 2,5 s. Die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h gelingt in 3,4 s. Auch von 15 auf 30 km/h, z.B. beim Einfädeln nach dem Einfahren in eine größere Straße, vergeht nur ein Wimpernschlag, 0,6 s sind eine Ansage. Dank Allradantrieb wird die Kraft von 408 PS und das maximale

Drehmoment von 660 Nm gut auf die Straße gebracht. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller glaubhafte 4,7 s, im Gegensatz zu den Fahrzeugen der Konzernmutter Volvo darf der Polestar noch über 180 km/h rennen, erst bei 205 km/h wird er elektronisch eingebremst.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche, nur ein leises Surren ist zu vernehmen - wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten. Der Motor zieht vom Start weg mit enormem Nachdruck an, er gibt

seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum in seiner Vehemenz nach.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Polestar 2 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg treiben die Motoren die Limousine gleichmäßig und nachdrücklich an, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den kurzen Wählhebel auf der Mittelkonsole hat man sich schnell gewöhnt. Es gibt drei Rekuperations-

stufen, die über das Infotainmentmenü eingestellt werden. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist die höchste Rekuperationsstufe geeignet. Eine adaptive automatische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer gibt es für den Polestar 2 nicht. Paddels am Lenkrad sind ebenfalls nicht verfügbar. Die elektrische Handbremse ist zwar Serie, hat aber keinen eigenen Hebel zur Aktivierung mehr.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Die sportlich orientierte Fahrwerksabstimmung mag den Komfort etwas schmälern, für die Fahrstabilität ist sie aber von Vorteil. So liegt der Polestar 2 sicher und souverän auf der Straße und lässt sich selbst durch anspruchsvolle Fahrmanöver nicht aus der Ruhe bringen. Aufbaubewegungen wie Wanken oder Nicken sind nur moderat, der Geradeauslauf ist einwandfrei. Geht man Kurven zu schnell an, neigt der sportliche Schwede im Grenzbereich zum Untersteuern und bremst sich damit ein. Dank fein austarierter Traktionskontrolle und Motoren an beiden Achsen bringt der Polestar 2 seine Kraft

sicher und im Rahmen des Möglichen auf die Straße.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Elektro-Schwede seine Stärken. Er durchheilt den Parcours nicht nur schnell, sondern auch mit geringer Seitenneigung und gut kontrollierbar. Im Grenzbereich drängt er über die Vorderachse, bleibt aber insgesamt stets gut beherrschbar. Bei kontrollierten Lastwechseln drängt das Heck etwas nach außen, die ESP-Abstimmung ist aber gut gelungen und greift nur soweit erforderlich ein.

2,2 Lenkung

⊕ Beim Lenkgefühl kann der Polestar 2 seine technische Verwandtschaft zu Volvo nicht ganz verbergen. Denn die Lenkung arbeitet zwar angemessen präzise und setzt Lenkbefehle recht spontan um. Besonders gefühlvoll präsentiert sie sich jedoch nicht. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die

Lenkunterstützung mehr als bei den Volvos zurückgenommen, damit kommt aber nicht wirklich mehr Gefühl ins Spiel. Mit der Zentrierung kann man im Alltag gut leben. Von Anschlag zu Anschlag braucht man am Lenkrad etwa 2,7 Umdrehungen.

2,5 Bremse

⊕ Für den Polestar 2 Dual Motor gibt es das Performance-Paket; es enthält unter anderem die unerbittlich zupackende Brembo-Bremsanlage. Wer diese maximale Bremsleistung nicht unbedingt benötigt, sollte sich das Performance-Paket gut überlegen, denn damit ist der Komfort im Polestar aufgrund des ebenfalls enthaltenen Sportfahrwerks dahin. Auch die Standard-Bremse erbringt gute Leistungen, der

Testwagen steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach durchschnittlich 35,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren, der Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und Radbremsen ist fein gelöst und meistens weitgehend unmerklich. Lediglich kurz vor dem Anhalten spürt man ab und zu ein wenig den Übergang.

1,5 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polestar 2 bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die aber teilweise Aufpreis kostet. Daher ist das Pilot Paket durchaus empfehlenswert, weil es die Assistenten komplettiert. Eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug. Das System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, und den Crash-vorbereitenden Maßnahmen (u.a. im Notfall Gurte straffen und Fenster schließen) auch eine cloudbasierte Warnung vor rutschigen Fahrbahnen oder gestrandeten Fahrzeugen mit Warnblinker. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung mit Abgleich der Navigationsdaten ist Serie. Der Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht, ist Bestandteil des erwähnten Pilot Pakets. Dieses beinhaltet auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Ein Head-up-Display gibt es nicht.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Wie auch bei Volvo steht bei Polestar die Sicherheit weit vorn im Lastenheft. Daher kann der Polestar 2 in den Crashtests überzeugen. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht er mit 92 Prozent der Maximalpunkte ein sehr gutes Ergebnis (Test 03/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das Elektroauto immer mit, ein Mittel-Airbag zwischen den Vordersitzen ist ebenfalls vorhanden. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,75 m Größe und können nicht hoch gezogen werden; allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch dieser eine Abstützfunktion im Notfall erfüllen kann. 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 die Anzeige erscheint erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Polestar auf allen äußeren 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.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Polestar 2 im Bereich Kindersicherheit mit 89 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist für den Transport von

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Kindersitzen geeignet, es gibt dort sogar Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend.

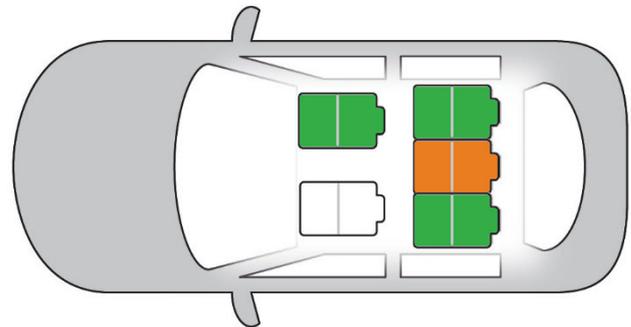
Im Fond lassen sich Kindersitze über die ausreichend großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können prinzipiell auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden, allerdings kann es mit hohen Kindersitzen im Dachbereich eng werden. Es empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen Mittel tunnels findet eine Basis mit Stützfuß keinen Halt. Drei

Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

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)

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im Fußgänger-Crashtest kommt der Polestar 2 auf 80 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist bis auf die Bereiche um die Scheinwerfer recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Die A-Säulen stellen aber wie bei den meisten Autos ein hohes Verletzungsrisiko dar. Serienmäßig ist der Polestar 2 mit einem

Fußgängernotbremssystem ausgestattet (arbeitet ab 4 km/h), das einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann. Ein dezentes, futuristisches Geräusch unter 30 km/h macht Fußgänger auf den Elektrowagen aufmerksam. Zusätzlich gibt es ein dezentes Piepen beim Rückwärtsfahren.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 22,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 75 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 88,4 kWh benötigt. Das Antriebssystem des Polestar 2 Dual Motor ist mäßig effizient, der hohe Aufschlag von 3,8 kWh/100 km gegenüber der Frontantriebsvariante zeigt die auf Performance ausgerichtete Auslegung des Testmodells. Allerdings konnte durch die Software-Updates seit Markteinführung im Frühjahr 2021 die Effizienz deutlich gesteigert werden, Polestar konnte durch die Optimierungen große Fortschritte erzielen und diese auch auf bereits ausgelieferte Fahrzeuge aufspielen. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts,

Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektrowagen eine Reichweite von rund 395 km. Aus den 22,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 111 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest gute 46 Punkte.

Der Polestar 2 ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von um die 450 km bei Temperaturen um 20 °C möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (wenn man die Option Wärmepumpe ordert) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 22,3 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 90 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Polestar 2 Dual Motor im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Polestar 2 für ein so kräftiges und schweres Auto aber gut da, weil er insgesamt 82 Punkte erzielt - das ergibt im ADAC Ecotest vier von fünf Sterne.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Polestar 2 als Long Range ist ab 48.500 Euro zu haben. Die getestete Allrad-Version kostet knapp 2.500 Euro mehr. Aktuell werden davon noch 3.570 Euro Herstelleranteil der Elektroauto-Prämie abgezogen. Allerdings kommen auch fix 1.000 Euro Überführungskosten in jedem Fall dazu. Die Serienausstattung des Polestar 2 ist gut, wenn auch nicht üppig. Sie lässt sich über zwei Pakete komplettieren, die mit 4.500 Euro und 3.500 Euro angesichts der darin enthaltenen Komponenten nicht teuer ausfallen. Wer allerdings nur die empfehlenswerte Wärmepumpe will, bekommt sie nicht einzeln, sondern muss erwähnte 4.500 Euro für das Plus Paket lohnen - das ist dann wiederum sehr kostspielig. Bestellen kann man das Auto weiterhin nur online, Preisverhandlungen mit dem Konfigurator sind aussichtslos.

Dafür sind die Fixkosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind angesichts der Leistung moderat, die Haftpflicht liegt bei 18, Teilkasko und

Vollkasko jeweils bei 25. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Polestar gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein allmählicher Verlust der Batteriekapazität normal wäre - genauer spezifiziert ist der zu akzeptierende Verlust aber nicht. Immerhin ist für drei Jahre der Service in Polestar Werkstätten inkludiert. Für ein 408 PS starkes Auto liegen die Betriebskosten im günstigen Bereich.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2 Standard Range Single Motor	2 Long Range Single Motor	2 Long Range Dual Motor
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	165 (224)	170 (231)	300 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/0	330/0	660/0
0-100 km/h [s]	7,4	7,4	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	17,1/17,1 kWh E	17,1/17,1 kWh E	19,3/19,3 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/25	18/25/25	18/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	68	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	787	815	902
Preis [Euro]	45.500	48.500	50.970

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	300 kW (408 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	160 kW
maximales Drehmoment	660 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,3 l/100km/397 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	78 kWh/75 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	88,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung Batterie gelb bei 50 km RRW 2. Warnung "geringe Reichweite/Ladestation suchen?" bei 20 km RRW
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladebuchse bei offenem Fzg./Button in Menü

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

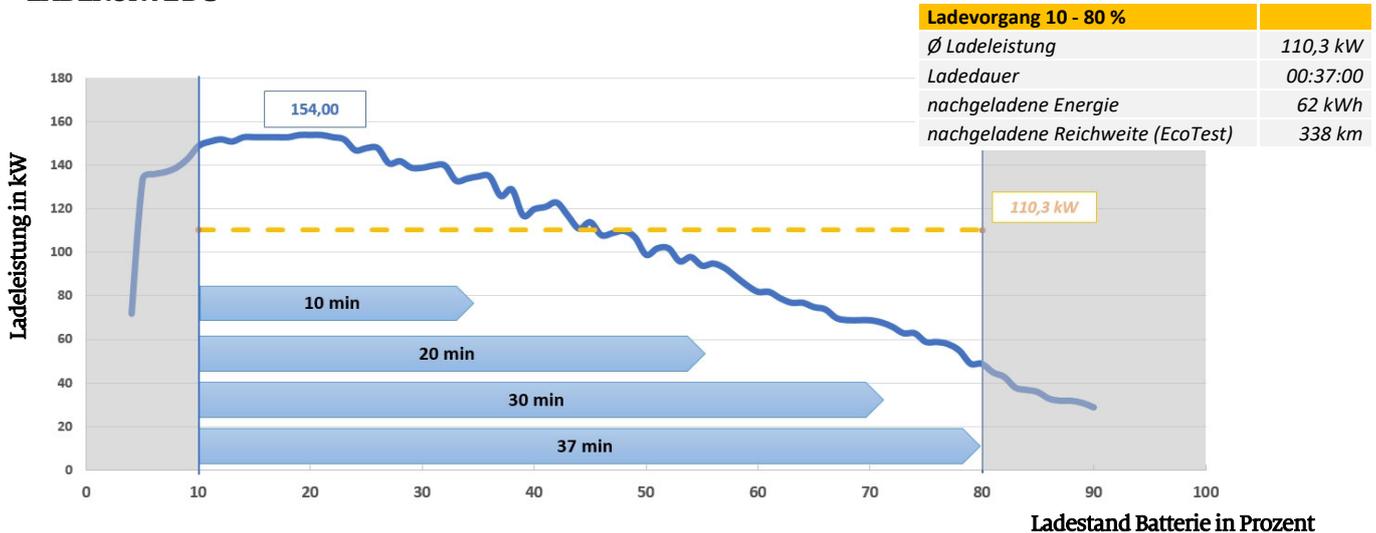
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, V, A)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein am Ladeport)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	68 - 24 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	68 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 155 kW	37 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, 2 permanenterrechte Synchronmotoren	
Leistung	300 kW/408 PS
Maximales Drehmoment	660 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,278
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.607/1.859/1.478 mm
Leergewicht/Zuladung	2.198/402 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.095 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Batteriekapazität	75 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/n.b.
Produktion	China, Luqiao

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
EcoTest-Verbrauch	22,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 111 g/km)
Reichweite	395 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	2.170/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/715/- l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	145 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	526 Euro
Monatliche Gesamtkosten	902 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25		
Basispreis 2 Long Range Dual Motor	50.970 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.870 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.550 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. ¹ 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	3.500 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (Standard)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/3.500 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.500 Euro (Paket)
Head-up-Display	-
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	3.500 Euro (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/3.500 Euro (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/4.500 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	4.500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.150 Euro°
Metalllackierung	1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/4.500 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,5
Innenraum	2,7	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,8	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	1,4
Federung	2,9	Schadstoffe	2,4
Sitze	2,5		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,0		

Stand: März 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer