ADAC autotest

Polestar 2 Long Range Single Motor (82 kWh)

Fünftürige Schrägheckklimousine der Mittelklasse (220 kW/299 PS)

Die größte Änderung sieht man dem überarbeiteten Polestar 2 nicht an. Dafür bedarf es schon eines Blicks unter das schicke Blechkleid, das lediglich mit einer neugestalteten Front aufwartet und weiterhin stark an die Modelle der Marke Volvo erinnert. Beide gehören übrigens zum chinesischen Unternehmen Geely, unter dessen Dach inzwischen bereits 15 Marken zu finden sind - darunter etwa auch Lotus oder der Hersteller des London Taxis. Doch zurück zum Polestar: Die Schweden verpassen der elektrischen Mittelklasse-Limousine nicht nur eine größere Batterie und neue E-Motoren, sondern stellen kurzerhand von Front- auf Heckantrieb um. Dies erweist sich als gute Entscheidung: Der Polestar bringt die beim Modell Long Range Single Motor von 170 auf 220 kW gestiegene Leistung deutlich besser auf die Straße. Rangen die Vorderräder beim flotten Anfahren zuvor um Haftung, legt der Stromer nun traktionsstark los. Nicht nur die Beschleunigungswerte fallen besser aus (6,2 statt 7,4 s für 0 auf 100 km/h), auch die Höchstgeschwindigkeit entspricht nun mit 205 statt zuvor 160 km/h der Leistungsklasse. Gleichzeitig sank der Verbrauch durch Optimierungen am Antriebsstrang. Der Schwede kommt im ADAC Ecotest auf 17,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und kommt damit rund 530 km weit - ein guter Wert. An den grundsätzlichen Stärken und Schwächen des Schweden hat sich mit der Überarbeitung nichts geändert: An Verarbeitung, Fahr- und Fahrzeugsicherheit gibt es kaum etwas zu kritisieren. Allerdings ist die Federung weiterhin ziemlich straff, das Raumangebot ist vor allem im Fond knapp und die Sicht nach hinten eingeschränkt. Zudem ist er mit einem Grundpreis von 54.475 Euro alles andere als günstig - ein vergleichbares Tesla Model 3 ist rund 9.000 Euro günstiger. **Konkurrenten:** u. a. BMW i4, BYD Seal, Tesla Model 3.

⊕ **sehr gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, niedriger Verbrauch und alltagstaugliche Reichweite**

⊖ **schlechte Sicht nach hinten, nur durchschnittliches Raumangebot, mäßiger Federungskomfort, hoher Anschaffungspreis**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,8
AUTOKOSTEN	3,3

Zielgruppencheck

Familie	2,9
Stadtverkehr	3,5
Senioren	2,9
Langstrecke	2,5
Transport	3,7
Fahrspaß	1,8
Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Klar ist der Polestar 2 nicht günstig, aber er bietet dafür 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.

Der Innenraum gefällt ebenso, im getesteten Modell war auch kein leises Knarzen auf schlechten Pisten mehr zu hören - das im Vergleich zum Modell mit Performance-Paket weicher abgestimmte Fahrwerk setzt dem Innenraum sicherlich weniger zu. 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.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die nun 82 kWh große Batterie (zuvor 78 kWh) des Polestar kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist dabei, es lässt sich unter der Fronthaube im Frunk genannten Fach verstauen. Das ist praktisch, wenn auch die Öffnungsprozedur etwas umständlich, weil vergleichbar mit einer klassischen Motorhaube, ist. Das Kabel ist dort aber unabhängig von der Beladung des Kofferraums gut erreichbar.

Das Laden über 230 V dauert etwa 40 bis 72 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 Volllladung gut acht Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Die maximale Ladeleistung wurde im Rahmen der Überarbeitung ebenfalls erhöht: Der Polestar 2 kann nun mit bis zu 205 kW laden, zuvor betrug das Maximum 155 kW. Der Ladehub von 10 auf 80 Prozent dauert jetzt unter idealen Bedingungen 28 Minuten und damit 10 Minuten weniger. Sind die Temperaturen niedrig und die Batterie nicht ausreichend warm, wird die volle Ladeleistung reduziert, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Inzwischen kann der Polestar 2 die Batterie auch vorkonditionieren, sofern eine 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 530 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 350 km rechnen zu können.

Mit 4,61 m fällt die Fahrzeuglänge des Polestar 2 für eine Mittelklasse-Limousine überschaubar aus, zudem macht er sich mit 1,99 m (inkl. Außenspiegel) nicht zu breit. Der Wendekreis beträgt 12,3 m - angesichts der Fahrzeuggröße kein besonders guter Wert.

Die maximale Zuladung des gut zwei Tonnen schweren Testwagens beträgt 452 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 Tonnen - 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.

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

2,5 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

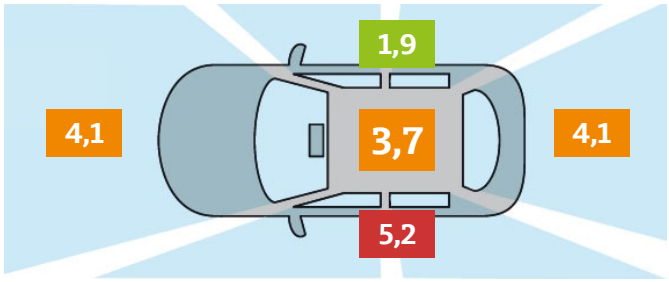
hinten aufhört, kann man nur erahnen und ist daher über die serienmäßigen Parkhilfen und optionalen Rundumkameras dankbar. Bodennahe Hindernisse sind aufgrund des hohen Hecks ohne die Rückfahrkamera nicht zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt nur ausreichend aus, die breiten Dachsäulen, vor allem 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.

⊕ 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. 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 blenden ebenso wie der Innenspiegel serienmäßig 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.

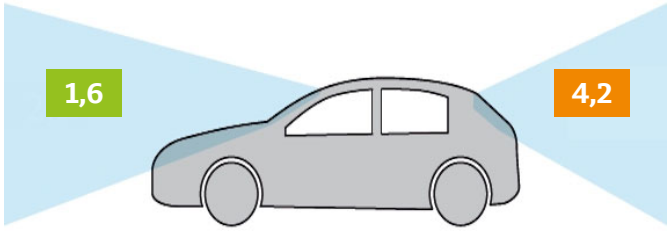
Rundumsicht

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.



2,7 Ein-/Ausstieg

Mit 45 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. 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.

⊖ 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

Das Kofferraumvolumen hat sich im Zuge des Wechsels von Front- auf Heckantrieb nicht geändert. Es beträgt bis zur Gepäckraumabdeckung weiterhin 340 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, hat man kaum mehr Platz, weil knapp darüber schon die Heckscheibe verläuft. Acht handelsübliche

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

Getränkekisten passen dann 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. Gleich viel Stauraum steht unter der Fronthaube zur Verfügung, dort sind Warndreieck, Reifendichtmittel und Zubehör sowie die Ladeutensilien gut aufgehoben.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, über das sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußschwenk" 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 78 cm sehr 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 technische Verwandtschaft des Polestar 2 zum Volvo XC40 verraten.

Mit ca. 78 cm liegt die Ladekante sehr hoch und macht damit das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche in der Mitte der Rücksitzlehne bietet der Polestar. Das Umklappen gelingt einfach, die Gurte werden extra an gefederten Haltern seitlich fixiert - so besteht keine Klemm- und Beschädigungsgefahr beim Zurückklappen der Lehnenteile. 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 Bodennetz einspannen zu können.

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Die Verwandtschaft zu Volvo sieht man dem Polestar-Cockpit an, hier wie da werden die meisten Funktionen über den zentralen Touchscreen ausgeführt. Polestar war der erste Hersteller, bei dem das Google-Betriebssystem Android Automotive zum Einsatz kommt. Dieses lässt sich gut bedienen, da das 11,2 Zoll große Display gut erreichbar ist und die Bedienfelder vergleichsweise groß und damit leicht zu treffen sind. Zudem reagiert das Display zuverlässig und

schnell auf Befehlseingaben. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, 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 auf der Mittelkonsole. 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 Ansichtmöglichkeiten. 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.

⊖ Die Tempoanzeige im Instrumentendisplay könnte prominenter platziert und größer angezeigt werden - immerhin ist es eine essentiell 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, bietet aber im Detail genügend Raum für Verbesserungen.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimediaausstattung 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). Zudem 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 und Apple CarPlay (beides leider nur kabelgebunden) sind ebenfalls Serie. Auch eine induktive Ladeschale für Smartphones ist serienmäßig an Bord sowie insgesamt vier USB-C-Anschlüsse gehören zum Serienumfang.

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

© ADAC e.V.

3,5 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas beengter 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 ebenfalls eingeschränkt und wird durch die hohe Seitenlinie der Karosserie, die direkt neben dem Kopf befindlichen C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel beeinträchtigt

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

3,6 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 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 teilweise innen gummiert. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, Ein-Liter-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehnentaschen sowie lediglich zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

⊖ Die beiden Becherhalter sind sehr unpraktisch angeordnet: Möchte man den vorderen der beiden Becherhalter nutzen, muss man dafür die Mittelarmlehne nach hinten schieben. Um einen weiteren Becher verstauen zu können, muss man sogar die Mittelarmlehne aufklappen und diese geöffnet lassen.

2,6 KOMFORT

3,0 Federung

Dass es das Performance Paket für die Single Motor-Variante nicht gibt, ist unter Komfortaspekten nicht tragisch. Das Serienfahrwerk bietet einen zwar deutlich besseren, absolut betrachtet jedoch allenfalls befriedigenden Federungskomfort. Besonders innerorts dringen Fahrbahnunebenheiten doch recht deutlich zu den Insassen durch und es kommt spürbar Unruhe in den Aufbau. Mit zunehmender Geschwindigkeit sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente etwas sensibler an und die Karosserie liegt merklich ruhiger. Auf der Autobahn wartet der Stromer mit einem ordentlichen Langstreckenkomfort auf, die meisten Unebenheiten werden gut geschluckt.

2,5 Sitze

⊕ Die Sitze im getesteten Polestar 2 sind mit veganem WeaveTech bezogen, einem Material, das im ersten Moment künstlich und eher schweißtreibend als atmungsaktiv wirkt. Aber selbst auf langen Strecken sitzt man bequem und 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). Eine 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.

© ADAC e.V.

2,6 Innengeräusch

Für ein Elektroauto geht es im Polestar nicht gerade leise zu. Bei 130 km/h liegt der Innengeräuschpegel bei 67,3 dB(A). Da der Motor nur durch leises Surren zu hören ist, sind die Hauptgeräuschquellen Fahr- und Windgeräusche.

2,1 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 automatisch 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.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Im Zuge der Modellüberarbeitung stieg die Leistung der Variante Long Rang Single Motor von 170 kW/231 PS auf 220 kW/299 PS. Kein Wunder, dass damit die Fahrleistungen deutlich besser ausfallen. Von 60 auf 100 km/h geht es nun in 3,0 s (zuvor 4,0 s), von 80 auf 120 km/h in glatten vier Sekunden (zuvor 5,2 s). Und trotz der gestiegenen Motorleistung bringt der Stromer die Kraft dank des Umstiegs von Front- auf Heckantrieb nun deutlich besser auf den Asphalt. Den Wert für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Polestar mit flotten 6,2 s an (zuvor 7,4 s). Kurios: War die Höchstgeschwindigkeit zuvor auf lediglich 160 km/h beschränkt, darf der "2er" nun mit bis zu 205 km/h über die Autobahn rennen.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche, nur ein leises Surren ist zu vernehmen. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an und gibt seine Leistung gleichmäßig ab. Die beinahe brutale Vehemenz der Allradvariante mit 310 kW/421 PS erreicht er aber zwar nicht, dennoch ist man mit dem Single Motor mehr als ausreichend motorisiert und bei Bedarf sehr flott unterwegs.

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 treibt der E-Motor den Polestar 2 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 Rekuperationsstufen, die über das Infotainmentmenü eingestellt werden. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist die höchste Rekuperationsstufe geeignet. Die elektrische Handbremse ist zwar Serie, hat aber keinen eigenen Hebel zur Aktivierung mehr.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die sportlich orientierte Fahrwerksabstimmung mag den Komfort schmälern, für die Fahrstabilität ist sie aber durchaus 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. Am Eigenlenkverhalten hat sich durch die Umstellung von Front- auf Heckantrieb nichts Grundsätzliches geändert, der Stromer ist weiterhin ein gutmütiger Untersteuerer. Geht man Kurven zu schnell an, schiebt der

Polestar im Grenzbereich über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab.
Im ADAC Ausweichtest zeigt der Stromer seine Stärken. Er durcheilt 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 wie nötig ein.
Die Traktion hat vom Wechsel Front- auf Heckantrieb spürbar profitiert: Auch bei vollem Leistungseinsatz bringt der "2er" das üppige Drehmoment sicher auf den Asphalt - zumindest auf trockenem Untergrund. Ist der Reibwert geringer, sorgt die schnell und feinfühlig regelnde Antriebsschlupfregelung dafür, dass nur wenig Schlupf auftritt.

2,3 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, sie wirkt stark entkoppelt. Zudem ist um die Mittellage ein deutliches Rastern spürbar. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Lenkunterstützung 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 - der Umstieg von Front- auf Heckantrieb hat hier keinen positiven Effekt.

2,5 Bremse

⊕ Das Performance-Paket mit der unerbittlich zupackenden Brembo-Bremsanlage gibt es für den Polestar 2 Single Motor nicht. Aber 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 den Übergang.

1,4 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polestar 2 bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die aber teilweise Aufpreis kostet.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Serie
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Option
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
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

© ADAC e.V.

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 Navidaten 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 rückwärtigen Ausparken.

0,9 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.

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

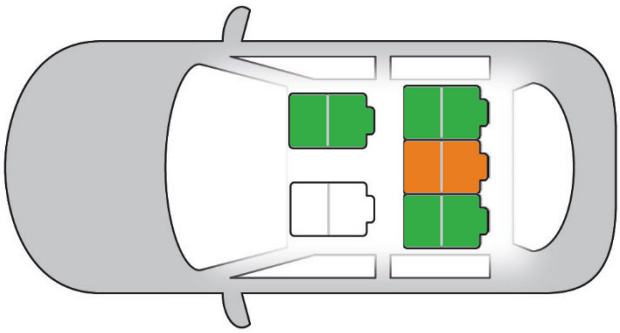
2,0 Kindersicherheit

⊕ 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 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 Mitteltunnels 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

© ADAC e.V.

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.

1,1 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,5 kWh pro 100 km ermittelt. Damit verbraucht der neue E-Motor an der Hinterachse eine Kilowattstunde weniger als Frontmotor des Vorfacelift-Modells. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 79,0 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 93,3 kWh benötigt. Das Antriebssystem des Polestar 2 Single Motor ist durchaus effizient. Neben dem Verbrauch fallen nun auch die Ladeverluste geringer aus.
Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektrowagen eine Reichweite von rund 530 km. Aus den 17,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 87 g/ km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest hervorragende 54 Punkte.
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.

1,5 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 17,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 71 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Polestar 2 Long Range Single Motor im Bereich Schadstoffe 45 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 für ein so kräftiges und schweres Auto aber gut da, weil er insgesamt 99 Punkte erzielt - das ergibt im Ecotest die vollen fünf Sterne.

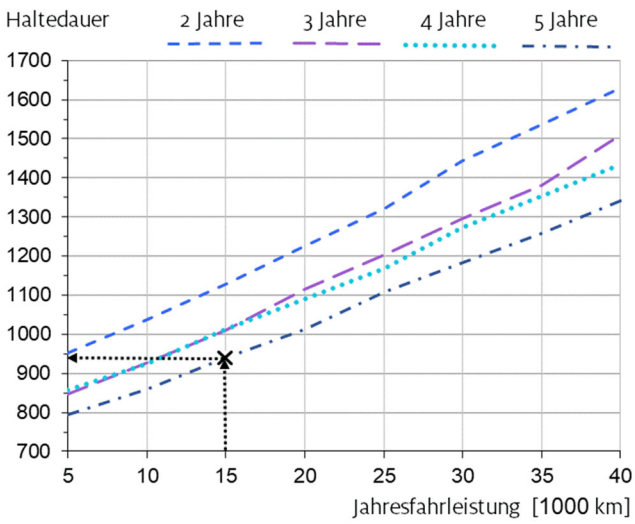
3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Polestar 2 Long Range Single Motor ist aktuell ab 54.475 Euro zu haben. Die Serienausstattung des Polestar 2 ist gut, wenn auch nicht üppig. Sie lässt sich über zwei Pakete komplettieren, die mit 4.800 Euro und 2.500 Euro angesichts der darin enthaltenen Komponenten nicht teuer ausfallen. Wer allerdings nur die empfehlenswerte Wärmepumpe will, bekommt sie nicht einzeln, sondern muss erwähnte 4.800 Euro für das Plus-Paket löhnen - 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 dem Jahr 2031, solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind angesichts der Leistung moderat, die Haftpflicht liegt bei 15, Teilkasko und Vollkasko jeweils bei 22. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 939 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V.

mechanische Teile und keine Ölwechsel. Polestar empfiehlt einen Wartungsintervall von 2 Jahren oder 30.000 km. 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 sowie eine Restkapazität von 70 Prozent. Positiv: Für die ersten drei Jahre ist der Service in Polestar Werkstätten inkludiert.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2 Standard Range Single Motor (69 kWh)	2 Long Range Single Motor (82 kWh)	2 Long Range Dual Motor (82 kWh)	2 Long Range Dual Motor (82 kWh) Performance Paket
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	200 (272)	220 (299)	310 (421)	350 (476)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	490/0	490/0	740/0	740/0
0-100 km/h [s]	6,4	6,2	4,5	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	205	205	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	14,0/14,0 kWh E	14,0/14,0 kWh E	17,0/17,0 kWh E	17,0/17,0 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/22	15/22/22	15/22/22	15/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	74	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	896	931	1014	1073
Preis [Euro]	50.775	54.475	58.775	65.275

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		

© ADAC e.V.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	220 kW (299 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	141 kW
maximales Drehmoment	490 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,5 kWh/100km/534 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	93,3 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)	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 90 km RRW Batterie, gelb 50 km RRW "Geringe Reichweite", Vorschlag Ladesäule zu suchen, 20 km RRW Batterie rot	
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Taste am Ladeanschluss, Menü

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
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 km/h, A, V
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja nur ja/nein am Ladeanschluss

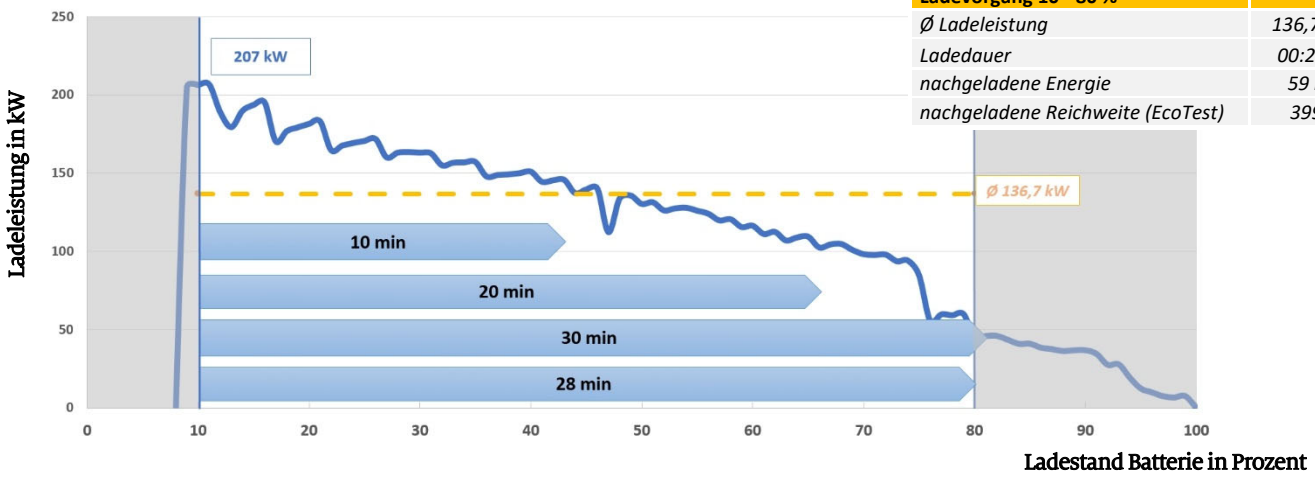
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	72 - 40,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	72 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 205 kW	28 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*136,7 kW*
Ladedauer	*00:28:00*
nachgeladene Energie	*59 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*399 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*27,8 kWh*	*188 km*	*43%*
20 min	*47,3 kWh*	*320 km*	*66%*
30 min	*59,8 kWh*	*404 km*	*81%*

ADAC-Messung kursiv

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	490 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,0 kWh
CO_2-Ausstoß	-
Stirnfläche/c_w-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.606/1.859/1.479 mm
Leergewicht/Zuladung	2.069/421 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.095 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Batteriekapazität	78,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/n.b.
Produktion	China, Luqiao

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 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	17,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 87 g/km)
Reichweite	530 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	2.048/452 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/715/715 l

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

Betriebskosten	**98 Euro**	**Werkstattkosten**	**108 Euro**
Fixkosten	**100 Euro**	**Wertverlust**	**633 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	939 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/22
Basispreis 2 Long Range Single Motor (82 kWh)	54.475 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.057 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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	2.500 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Standard)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.500 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
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
Spurwechselassistent	2.500 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
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/4.800 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	4.800 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.260 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/4.800 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **1,8**

AUTOKOSTEN **3,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,7**
Verarbeitung	1,9
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	**2,7**
Bedienung	2,5
Multimedia/Konnektivität	1,5
Raumangebot vorn	2,8
Raumangebot hinten	3,5
Innenraum-Variabilität	3,6
Komfort	**2,6**
Federung	3,0
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	2,1

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,0**
Fahrleistungen	0,9
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Schaltung/Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,3
Bremse	2,5
Sicherheit	**1,4**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Passive Sicherheit - Insassen	0,9
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	**1,1**
Verbrauch/CO2	0,6
Schadstoffe	1,5

Stand: November 2023
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

© ADAC e.V.