



Polestar 2 Long Range Dual Motor

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (300 kW / 408 PS)

Die zweite Modellreihe, die Polestar als eigene Marke anbietet, ist der Polestar 2. So geradlinig, verständlich und nachvollziehbar die Nomenklatur ausfällt, soll auch das Fahrzeug selbst sein. Technisch ist er eng mit dem Volvo XC40 verwandt, was das etwas ungewöhnliche Erscheinungsbild erklärt. Er hat zwar die Grundzüge einer Limousine, wirkt aber höhergesetzt und hat auch tatsächlich vergleichsweise viel Bodenfreiheit, wie typische SUVs heutzutage.

Als Antrieb kommen in der getesteten Launch Edition zwei Elektromotoren zum Einsatz, die zusammen 408 PS und 660 Nm leisten. Die Beschleunigung ist enorm, die Traktion dank Allrad einwandfrei. Typisch Elektroauto bietet der Polestar 2 einen hervorragenden Antriebskomfort mit Laufruhe und sehr spontanem Ansprechen. Nicht wirklich dazu passen mag das bockharte Fahrwerk, das mit dem optionalen Performance-Paket Öhlins-Dämpfer erhält. Im Paket sind aber auch Brembo-Bremsen dabei, die phänomenal gut zupacken und mit 31,6 m den bisher besten Bremsweg eines E-Autos abliefern.

Der Innenraum hat eine eigene Note, orientiert sich aber bei Qualität und Finish am Volvo-Pendant. Neu ist das Betriebssystem von Google, das noch etwas in den Kinderschuhen steckt. Hier und da ergeben sich kleine Bugs, die aber bald abgestellt sein sollten - mit Over-the-Air-Updates und Google im Hintergrund sicher kein Problem. Die Bedienung des Infotainmentsystems unterscheidet sich deutlich von bisherigen Volvo-Modellen, die Menüstrukturen sind flacher. Es gibt aber auch weit weniger Details zum Einstellen - das wird nicht jedem gefallen, macht es aber für Neulinge einfacher.

Wichtig beim E-Auto: die Reichweite. Mit seinem 78 kWh-Akku hat der Polestar 2 gute Voraussetzungen, der Hersteller verspricht immerhin 440 km. Während der Fahrt macht sich aber schnell Ermüchterung breit, dieser Wert ist kaum erreichbar. Im gemischten Betrieb muss spätestens nach 300 km die nächste Ladesäule erreicht sein, bei kühlen oder gar kalten Temperaturen noch eher. Der Ecotest-Verbrauch von 29,2 kWh/100 km ist erheblich. Er enthält zwar die Ladeverluste beim AC-Laden, wird jedoch unter günstigen Bedingungen (22 °C) gefahren. Das schlägt sich auch in den Betriebskosten nieder, die für ein E-Auto nicht besonders günstig sind. Immerhin bewegt sich der Anschaffungspreis angesichts der üppigen Leistung und Ausstattung im moderaten Bereich.

Konkurrenten: u.a. BMW i4, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Tesla Model 3, VW ID.3.

- +** beeindruckende Fahrleistungen, hohe Fahrdynamik mit Performance Paket, ausgezeichnete Bremsen, umfangreiche Ausstattung
- teuer in Anschaffung und Unterhalt, sehr hoher Verbrauch, Reichweite weit unter Werksangabe, kurze und ungenau definierte Garantien, sehr straffes Fahrwerk (Performance Paket)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,7
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Der Polestar 2 ist alles andere als günstig, aber er bietet dafür eine gute bis sehr gute Verarbeitung außen wie innen. Er braucht sich in der Premiumklasse überhaupt nicht zu verstecken, alle Karosserieteile sind sauber gefertigt und korrekt eingepasst. Zwei Gasdruckfedern heben die Motorhaube, 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 Luftleitdeckel erhalten.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 78-kWh-Batterie (72,5 kWh netto, 86 kWh mit Ladeverlusten) 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 in einer Wanne 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, macht also in der Praxis 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 bis zu 150 kW Ladeleistung bietet. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladung recht bald bei steigender Batterieladung (SOC) und wird bei niedrigen Temperaturen (unter 10 °C) und nicht durchgewärmter Batterie auch nicht erreicht. Die Ladedauern verlängern sich entsprechend.

Mit seiner Länge von 4,61 m gehört der Polestar 2 sicher nicht zu den kompakten Autos, seine Breite ist mit 1,98 m (inkl. Außenspiegel) jedoch vergleichsweise moderat. Der Wendekreis beträgt 12,3 m - angesichts der Fahrzeuggröße nichts

2,3 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 über die serienmäßigen Parkhilfen und Rundumkameras dankbar. Bodennahe Hindernisse sind aufgrund des hohen Hecks ohne die

Auch der Innenraum gefällt, hier und da entweicht den Bauteilen aber ein sanftes Knarzen auf schlechten Pisten. 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.

Besonderes.

Die maximale Zuladung des fast 2,2 t schweren Testwagens beträgt 438 kg - das reicht für vier Erwachsene und etwas 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.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 290 km - für ein neues Elektroauto mit einer so "großen" Batterie ein schlechter Wert, zumal dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Polestar verspricht 480 km Reichweite (nach WLTP), das ist eine Abweichung von 40 Prozent. Grund für den überschaubaren Aktionsradius ist der exorbitante Verbrauch von 29,2 kWh pro 100 km (inkl. Ladeverluste). Im Ecotest wird die hohe Leistung des Polestar 2 gar nicht genutzt - wer sie auskostet, muss mit Verbräuchen zwischen 40 und 60 kWh/100 km rechnen. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten zwischen 350 und 400 km möglich. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

Kamera 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 Matrix-LED-Scheinwerfer 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 und sichere 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 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.

2,7 Ein-/Ausstieg

Mit 45 cm über der Straße ist die Sitzhöhe zufriedenstellend (Sitz ganz nach unten gestellt) und ermöglicht den vorderen Passagieren ein angemessenes Ein- und Aussteigen. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man mäßig komfortabel ein, weil der Türausschnitt gerade 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. 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 des Polestar 2, der einfach nur aus mattem schwarzen

3,1 Kofferraum-Volumen

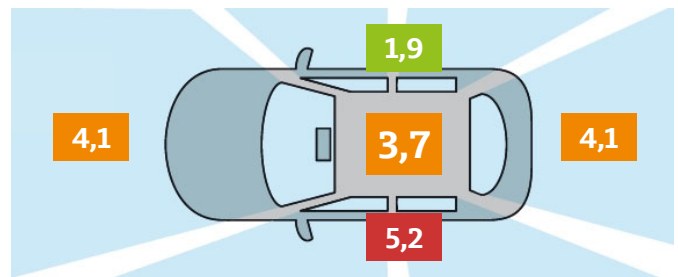
Der Polestar 2 bietet ein angemessenes Gepäckraumvolumen, die Antriebskomponenten schränken den Stauraum nicht wirklich ein. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 340 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, hat man



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

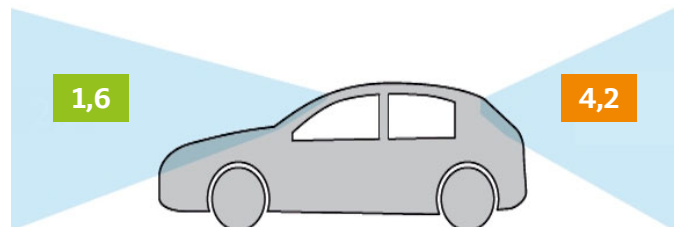
Rundumsicht

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.



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.

kaum mehr Platz, weil knapp darüber schon die Heckscheibe verläuft. Etwa acht handelsübliche Getränkeboxen passen in das Ladeabteil. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen

insgesamt 715 l Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 45 Liter 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.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, über das sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußkick“ 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. Davon abgesehen lässt sich der Kofferraum aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Sehr hilfreich ist auch der hochklappbare Abschnitt im Kofferraumboden, 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.

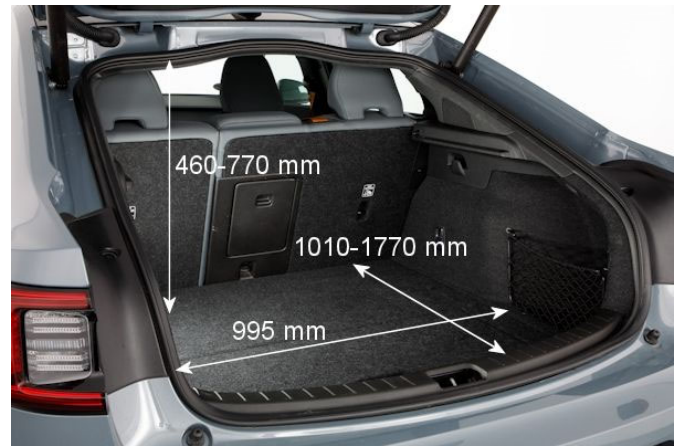
2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ 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 Gurten werden extra an gefederten Haltern seitlich fixiert - so besteht keine Klemm- und Beschädigungsgefahr beim Zurückklappen der Lehnteile. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend: links einen Spangurt und rechts seitlich eine Netzablage sowie zwei

2,6 INNENRAUM

2,3 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 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 Mittelmonitor, dessen Menüstruktur sich teilweise geändert hat; außer die Position des Klimamenus erinnert kaum noch



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

⊖ Die starre Hutablage ist ungewöhnlich unpraktisch; sie wird zwar angehoben von der Heckklappe, 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 Boden 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.

Taschenhaken. Ebenso sind vier stabile Verzurrösen vorhanden, die allerdings zu hoch angebracht sind, um darin ein Bodennetz einspannen zu können.

⊖ Die elektrisch umklappenden Kopfstützen des XC40 bietet der Polestar leider auch gegen Aufpreis nicht. Ein Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts im Kofferraum ist nicht erhältlich.

was an die Schwedischen Geschwister.

Der Polestar kommt mit dem neuen Auto-Betriebssystem von Google. Das lässt sich gut bedienen, bietet aber weit weniger Einstellmöglichkeiten als die meisten Konkurrenten. Insofern ist es einfacher zu steuern, wenn man die Strukturen mal verinnerlicht hat. Die geringe Menütiefe, die sich aus dem Wegfall vieler Einstellungsmöglichkeiten ergibt, lässt das Bediensystem sehr schlank wirken. Wer sein Auto gern individualisiert und die Systeme gern nach eigenen Vorstellungen arbeiten lässt, wird allerdings weniger glücklich werden - man muss sich an vielen Stellen mit den

Standardeinstellungen zufrieden geben, wo beispielsweise in den Volvos individuelle Anpassungen gemacht werden können. Die meisten Funktionen des Polestar werden über das große Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. 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. 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. Aber auch hier ist die Menüauswahl des Bordcomputers nicht selbsterklärend. Kurzzeit- und Langzeitwerte werden im Instrumentendisplay angezeigt, im Infotainmentsystem gibt es eine App, die mehr oder weniger als Dritter Speicherplatz verwendet werden kann.

Die automatisch regelnden Systeme funktionieren insgesamt gut und erleichtern die Bedienung des Fahrzeugs im täglichen Betrieb. Erfreulicherweise bietet Polestar in der getesteten Launch Edition alles serienmäßig.

⊖ 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. Zum Testzeitpunkt war das Betriebssystem offenbar auch noch nicht ganz fertig, denn hier und da ergaben sich kleinere Bugs wie beispielsweise falsche Fahrtzeiten im Bordcomputer. Dass

1,4 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). Künftig 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 keine App zur Steuerung der Ladevorgänge, Standklimatisierung und dergleichen vorhanden ist, fällt da schon erheblich schwerer ins Gewicht und ist bei einem Elektroauto - erst recht in dieser Preisklasse - inakzeptabel. Polestar verspricht die Nachlieferung und kann alles Nötige dank Over-the-Air-Updates nachträglich aufspielen. Offensichtlich musste das Auto aber überhastet unbedingt noch 2020 auf den Markt. Das erinnert ein wenig an VW, jedoch mit dem großen Unterschied, dass der Polestar selbst wie auch seine Systeme ordentlich und weitgehend fehlerfrei funktioniert haben. 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. Der Ursache ist simpel wie unnötig: die ganze Knopfleiste ist ein Bauteil und kann nur als Ganzes gedrückt werden - alle dabei berührten Tastenflächen werden aktiviert.



Die Verarbeitungsqualität im Polestar ist einwandfrei, die Materialanmutung auf gehobenem Niveau. Die grundlegende Bedienung ist weitgehend funktionell, wenn auch gewöhnungsbedürftig. Weiterführende Funktionen sucht man jedoch z.T. vergeblich oder sind noch fehlerbehaftet und so macht das Bediensystem einen noch etwas unfertigen Eindruck.

noch folgen. Dafür gibt es eine induktive Ladeschale für Smartphones. Mehrere USB-Anschlüsse (leider alles USB-C) und eine 12 V-Steckdose im Kofferraum gibt es serienmäßig.

⊖ Die App zur Fahrzeugsteuerung wird erst später nachgereicht - insbesondere bei einem Elektroauto sehr unpraktisch, denn hier sind beispielsweise die Ladungsprüfung sehr wichtig, um bei einem Ladungsabbruch informiert zu sein. Die Standklimatisierung klappt momentan nur über Vorprogrammierung. Apple CarPlay funktioniert aktuell noch nicht, ein Schelm, wer das auf das Betriebssystem des Apple-Konkurrenten Google schiebt. Um den vollen Umfang des Infotainmentsystem nutzen zu können, muss

man sich mit einem Google-Konto anmelden - bei den Anforderungen an den eigenen Datenschutz darf man also

nicht zimperlich sein. Ein CD-Player oder ein TV-Tuner sind nicht lieferbar.

2,7 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 ist Serie und lässt viel Licht in den Innenraum.

3,4 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 große Personen würden mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen reichen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist nach oben großzügig dank des üppigen Glasdachs, 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 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 zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

2,7 KOMFORT

3,5 Federung

Für den Polestar 2 gibt es optional das Performance-Paket (im Testwagen verbaut). Es enthält unter anderem ein Sportfahrwerk mit Öhlins-Stoßdämpfern. Diese lassen sich einstellen, allerdings nur über Drehschrauben direkt am Dämpfer, so dass eine Änderungen wahrscheinlich eher selten vorgenommen wird, da der Aufwand viel zu groß ist. Beispielsweise müssen dafür hinten die Radhausschalen abgenommen werden, wofür es mindestens 22 Schrauben zu entfernen gilt - pro Seite. Selbst in der komfortabelsten Einstellung der Dämpfer federt der Polestar trocken und arg hart. Was beim Kurvenrübern Spaß und Vorteile beim Ausweichtest bringt, gibt Abstriche beim Komfort. Der Elektro-Schwede ist echt straff und fährt gerade bei niedrigerem Tempo teilweise hoppelig. Ein geschmeidigeres Ansprechen würde besser zum Fahrzeug passen.

Insbesondere innerorts brauchen die Passagiere Nehmerqualitäten, weil jede Bodenwelle nach innen weitergereicht wird. Mit zunehmendem Tempo wird das Ansprechverhalten dann besser, die arg straffe Grundeinstellung bleibt aber erhalten. So sind Landstraßen in schlechtem Zustand ebenfalls stressig. Auf der Autobahn ist der Polestar sicher und souverän unterwegs, liegt selbst bei hohen Geschwindigkeiten ruhig auf der Straße. Unzulänglichkeiten der Straßenoberfläche bleiben den Insassen auch dann nicht verborgen, sie werden aber besser absorbiert. Wer nicht unbedingt ein bretthartes Fahrwerk möchte, sondern eher ein zum Antriebskomfort eines Elektroautos passendes, sollte sich das Performance-Paket gut überlegen.

2,3 Sitze

⊕ Die Sitze im getesteten Polestar 2 sind mit WeaveTech bezogen, ein 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. Und für wen es wichtig ist: Das Material ist vegan. Beide Vordersitze sind elektrisch einstellbar (u. a. in Höhe und Neigung und mit zwei Memory-Positionen für die Fahrerseite) und besitzen eine ausziehbare Sitzflächenverlängerung sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze. 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.

3,0 Innengeräusch

Für ein Elektroauto geht es im Polestar nicht gerade leise zu. Bei 130 km/h liegt der Innengeräuschpegel bei 68,9 dB(A). Da der Motor nur durch leises Surren zu hören ist, sind die

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

1,9 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 und hinten sowie die Lenkradheizung sind Serie. Eine Sitzlüftung ist optional lieferbar. Die Standklimatisierung sowie die getönte Heckscheibe hinten sind dagegen serienmäßig.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 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 2,2 Sekunden. Auch von 15 auf 30 km/h, z.B. beim Einfädeln nach dem Einfahren in eine größere Straße, vergeht nur ein Wimpernschlag, 0,6 Sekunden 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 Sekunden, 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 abgebremst.

1,0 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 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 den Polestar 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 nicht. Paddels am Lenkrad sind ebenfalls nicht verfügbar. Die elektrische Handbremse ist zwar Serie, hat aber keinen eigenen Hebel zur Aktivierung mehr.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die sportlich straffe Fahrwerksabstimmung mag den Komfort schmälern, für die Fahrstabilität ist sie von Vorteil. So liegt der Polestar 2 satt auf der Straße und lässt sich selbst durch dynamisch anspruchsvolle Fahrmanöver nicht aus dem Konzept bringen. Aufbaubewegungen wie Wanken oder Nicken sind gering, der Geradeauslauf ist einwandfrei. Geht man Kurven zu schnell an, neigt der sportliche Schwede im Grenzbereich zum Untersteuern und bremst sich damit ein. Dank Allradantrieb und fein austarierter Traktionskontrolle bringt der Polestar seine Kraft optimal und im Rahmen des

Möglichen auf die Straße.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Elektro-Schwede seine Stärken. Er kann den Parcours nicht nur schnell durchreiten, sondern auch mit sehr 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 sie greift nur soweit wie nötig ein, um Sicherheit zu gewährleisten, den Fahrer aber nicht zu bevormunden.

2,2 Lenkung

⊕ Beim Lenkgefühl kann der Polestar 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.

1,2 Bremse

⊕ Das Performance-Paket enthält auch eine Brembo-Bremsanlage. Zu welcher Leistung die Bremsanlage im Zusammenspiel mit der Fahrwerksabstimmung in der Lage ist, zeigt sich beim Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand: nur 31,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Das ist ein

hervorragender Wert und der bisher Beste eines Elektroautos im ADAC Autotest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren, der Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und Radbremsen ist fein gelöst und beinahe unmerklich. Lediglich kurz vor dem Anhalten spürt man den Übergang.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polestar 2 bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die in der getesteten Launch Edition komplett inklusive ist. 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, wie 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 Pilot-Pakets. Dieses beinhaltet auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Ein Head-up-Display gibt es nicht.















1,2 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 zu Dachhimmel so gering, dass auch dieser eine Abstützfunktion im Notfall erfüllen kann. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer 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 Kindersitzen geeignet, es gibt dort sogar Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Die Airbags lassen sich mittels Schalter

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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.

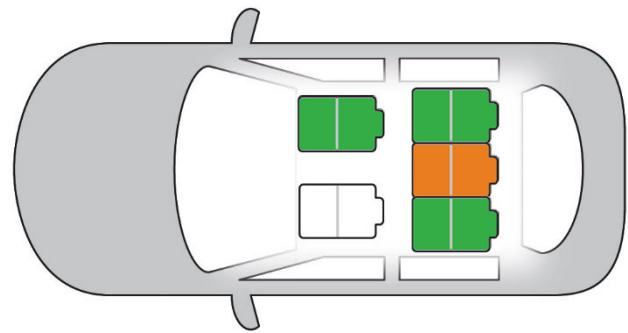
⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen Mitteltunnels findet eine Basis mit Stützfuß keinen Halt. Drei Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im Fußgänger-Crashtest kommt der Polestar 2 auf 80 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist bis auf die Bereiche der 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 mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das ab einer Geschwindigkeit von 4 km/h aktiv ist und einen

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)

Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann. Der Testwagen hatte kein kein dezidiertes Geräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten verbaut; ein dezentes Fahrgeräusch soll jedoch Serie sein. Ganz geräuschlos war der Elektrowagen aber trotzdem nicht unterwegs und daher durchaus ähnlich gut zu hören wie leise Benziner-Fahrzeuge; immerhin gibt es ein dezentes Piepen beim Rückwärtsfahren.

3,6 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 29,2 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 78-kWh-Batterie (netto 72,5 kWh) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 86 kWh benötigt. Der Polestar 2 gehört damit zu den wenig effizienten Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft. Denn die Verbrauchsermittlung im Ecotest erfolgt bei 22 °C und damit unter günstigen Bedingungen. Sinkt die Temperatur, steigt der Verbrauch weiter an.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Polestar 2 mit der 78 kWh-Batterie (brutto) eine Reichweite von über 290 km. Aus den 29,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 146 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest mäßige 30 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 29,4, außerorts bei etwa 28,4 und auf der Autobahn bei etwa 31,5 kWh/100 km.

Die Reichweitenanzeige im Instrumentendisplay ist statisch und orientiert sich nur am Batterieladestand. Sie zählt stur von 440 km runter und zieht bei durchschnittlicher Fahrweise jeden gefahrenen Kilometer knapp zwei Kilometer von der Reichweite ab. Besser Bescheid weiß offenbar Google Maps im Infotainmentsystem, dort wird die Reichweite offensichtlich nach bisheriger Fahrweise kalkuliert und auch dynamisch während der Fahrt angepasst. So hat man stets im Blick, ob die ausgewählte Ladestation noch erreicht werden kann oder langsamer gefahren werden muss. Das ist schon mal hilfreich, wünschenswert wäre aber eine solche Planung und Kalkulation über mehrere Ladepunkte, wenn man längere Touren macht - im Testwagen hat das noch nicht funktioniert.

4,2 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 29,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 119 mg/km

verbunden - gute Euro 6d-Diesels haben inzwischen einen 90 % geringeren Ausstoß. Für einen so hohen Wert gibt es etliche Punkte Abzug, so dass der Polestar im Bereich Schadstoffe nur noch 18 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der Polestar nur mäßig gut da, für ein Elektroauto sogar recht schlecht: Er erzielt insgesamt nur 48 Punkte - das reicht im Ecotest lediglich für zwei von fünf Sternen.

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Polestar 2 ist zwar sogar etwas günstiger als der technisch eng verwandte Volvo XC40 P8 Recharge, jedoch ist ein Grundpreis von über 56.000 Euro trotz der guten Ausstattung alles andere als ein Schnäppchen. Dennoch, unter den Elektroautos ist das gar nicht mal so teuer, denn ein vergleichbar ausgestatteter VW ID.3 kostet nicht viel weniger, hat aber nur halb so viel Leistung. Bei der Launch Edition des Polestar sind praktisch alle Ausstattungen Serie, es gibt nur wenige Optionen wie Sitzlüftung, das Performance Paket oder die Anhängerkupplung. Zum Modelljahr 2022 werden Frontantriebsvariante und eine kleinere Batteriegröße nachgereicht, dann kommen einige der bisher serienmäßigen Ausstattungen in zwei optionale Pakete. Der Polestar wird damit in der Basis günstiger, wie bisher vollausgestattet aber mehrere tausend Euro teurer. Bestellen kann man das Auto 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 nach zehn Jahren, 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 des Motors 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 (nur bis 96.000 km!), 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. Hoch sind sicher auch die Stromkosten, denn bei Verbräuchen um 30 kWh/100 km liegen die Ausgaben bei 9 bis 10 Euro pro 100 km und damit über denen eines sparsamen Dieselaautos.

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	300 kW/408 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	660 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
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./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.606/1.859/1.482 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
Tankinhalt	72,50 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/n.b.
Produktion	China, Luqiao

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	31,6 m
Reifengröße Testwagen	245/40 ZR 20 (99Y)
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 6
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
EcoTest-Verbrauch	29,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	290 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	2.162/438 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/715/715 l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	145 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	509 Euro
Monatliche Gesamtkosten	886 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25		
Basispreis 2 Long Range Dual Motor	51.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.06.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	25.000 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	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
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
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro°
Metalllackierung	1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: April 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer