

# Alltagstauglicher Stromer

**Polestar 2** | Mit dem Polestar 2 ist der Volvo-Tochterfirma Polestar ein großer Wurf gelungen. Das Auto ist dank großer Reichweite, schneller Ladefähigkeit, viel Power und ordentlich Platzausbeute ein echter Tesla-Killer. Auch Ausstattung und Design können sich sehen lassen.

**A**lle Zweifler der Elektromobilität könnte der neue Polestar 2 von der Volvo-Tochter Polestar bekehren, denn der Newcomer hat das Zeug, Tesla auf die hinteren Plätze zu verweisen. Im Segment der gut ausgestatteten fünftürigen Limousinen vom Schlage eines Audi A4 oder BMW 3er gibt es zudem nur eine überschaubare Anzahl an Elektrofahrzeugen. Der Kaufpreis des Polestar 2 startet bei 53.540 Euro (Kaufprämie und staatliche Förderung noch nicht mit eingerechnet), was in Anbetracht der gebotenen Leistung konkurrenzfähig ist.

## Beeindruckende Leistungswerte

Polestar war ursprünglich die Tuningmarke von Volvo für sportliche Volvo-Fahrzeuge, wurde aber 2017 zur reinen Elektro-Hybrid-Marke umfunktioniert. Die Marke steht für sportliche E-Autos mit skandinavischem Design, die Fahrzeuge werden aber in China zusammengebaut. Offensichtlich funktionieren dort die Lieferketten, denn wenn man einen Polestar 2 jetzt bestellt (Stand: Anfang August), kriegt man das Fahrzeug bis November ausgeliefert. Im Gegensatz zu etablierten Herstellern setzt Polestar ähnlich wie Tesla stark auf den Online-Ver-



Foto: Alexander Junk

Skandinavische Eleganz: Das Design des Polestar 2 stammt unverkennbar von Volvo.

kauf. Ein Polestar lässt sich nach Wunsch auf der Homepage konfigurieren und wird dann ausgeliefert. In natura lässt sich das Fahrzeug in sogenannten „Polestar Spaces“ begutachten, das sind schicke Verkaufsräume in Innenstädten, von denen es insgesamt sieben Stück geben soll.

Neben dem in der Stückzahl stark limitierten Polestar 1, der ein Hybridfahrzeug mit Benzinmotor und Elektromotoren ist, verlässt sich der deutlich günstigere Polestar 2 nur auf zwei E-Antriebe. Diese sit-

zen wie bei sportlichen Stromern direkt an der Vorder- und Hinterachse, was so für einen permanenten Allradantrieb und eine hervorragende Traktion sorgt. Ein Platz für einen zusätzlichen Kofferraum („Frunk“) vorne ist somit gegeben. Viel beeindruckender sind jedoch die Leistungswerte des Polestar 2: Beide E-Motoren zusammen liefern eine Leistung von 408 PS und ein Drehmoment von über 600 Newtonmeter, was den Fahrer zuverlässig beim Beschleunigen in die Sitzpols-



Foto: Alexander Junk

In der „Performance“-Variante passen die Gurte farblich zu den goldenen Bremssätteln.



Foto: Alexander Junk

Als erstes Auto ist der Polestar 2 mit einem Android-Betriebssystem ausgestattet.

## Auto-Check



- Hohe Reichweite
- Schnellladefähigkeit
- Üppige Motorleistung
- Gute Verarbeitung



- Mobilfunk für Navi notwendig
- Sammelt viele Nutzerdaten



ter drückt. Von null auf hundert schafft der Polestar in 4,8 Sekunden, die 200-km/h-Marke ist bereits nach rund 18 Sekunden erreicht, bei 210 km/h (laut Tacho) ist Schluss mit dem Vortrieb.

### Rekuperation schont die Bremse

Wer zu oft den Gasfuß bemüht, wird die Reichweite von 470 Kilometern (laut WLTP) jedoch nicht erreichen, die die verbaute Batterie mit 78 kW/h laut Spezifikationen erreichen soll. Das ist durchaus ein realistischer Wert, wenn das Fahrzeug ruhiger bewegt und die Rekuperation genutzt wird. Das Gefühl des One-Pedal-Driving ist gerade auf Landstraßen grandios, da man die Bremse so gut wie nicht mehr benötigt und die Stärke durch Druck auf das Gaspedal anpasst.

In Sachen Verarbeitung kann sich der Polestar 2 sehen lassen und weicht nur in Details von seinen Volvo-Brüdern ab. Das Cockpit ist klar strukturiert aufgebaut und kommt fast ohne Schalter und Tasten aus. Selbst einen Start-Knopf sucht man vergeblich. Das Auto erkennt den Fahrer an-



Foto: Alexander Junk

Unser Testwagen kam in der Farbe „Magnesium“ mit 20-Zoll-Rädern und Öhlins-Dämpfern daher.

hand des Schlüssels oder der App und ist sofort einsatzbereit. Erwähnenswert ist auch die vollständige Android-Integration: Der Polestar nutzt ein angepasstes Google Maps als Navigationslösung auf dem großzügigen Elf-Zoll-Display und lässt sich auch per Sprache steuern. Das ist am Anfang gewöhnungsbedürftig, wird

aber bald zur Selbstverständlichkeit. Gut gelungen ist auch die Ladetechnologie: An Schnellladesäulen lässt er sich mit bis zu 150 Kilowatt Leistung tanken, an der Wallbox dreiphasig mit bis zu elf Kilowatt – das ist keine Selbstverständlichkeit. So ist das Auto auch zu Hause über Nacht wieder aufgeladen. Alexander Junk

## Mini-Hybrid für die Stadt

**Fiat Panda Hybrid** | Der neue Fiat Panda Hybrid in SUV-Optik besitzt einen Ottomotor mit einem Liter Hubraum und 70 PS Leistung, der zusätzliche elektrische Hilfe von einem Riemenstartergenerator bekommt. Das Elektroaggregat bietet gerade einmal 3,6 Kilowatt Leistung, die Batterie hat eine Kapazität von 11 Ah. In der Praxis ist der Elektroschub kaum spürbar. Deutlich hörbar ist hingegen der Motor, der erstaunlich laut zu Werke geht und den typischen Sound eines Dreizylinders produziert. Dabei fällt die hakelige Sechsgangschaltung auf, bei der die Gangwahl nur mit erhöhtem Kraftaufwand möglich ist und teilweise sogar zum Glücksspiel wird. Die erhöhte Position des Ganghebels ist hingegen gut gelungen.

Spartanisch geht es im Innenraum des Pandas zu, in dem hauptsächlich Hartplastik vorherrscht. Fiat setzt im Gegensatz zu vielen modernen Autos noch auf reichlich Schalter und Knöpfe, was prin-

zipiell nicht schlecht ist. Das monochromfarbene Display im Zentrum macht dann aber einen etwas zu altbackenen Eindruck, zumal ein Farbdisplay mit Navi-Funktion nicht mal gegen Aufpreis erhältlich ist. Im Panda ist hingegen nur ein Halter fürs Smartphone nebst passendem USB-Anschluss montiert, somit muss ein Smartphone als Navigationslösung dienen.

Die Platzausbeute ist im Vergleich zum Fiat 500 (der auch als Hybrid erhältlich ist) recht ordentlich: Während vorne auch größere Fahrer ihren Kopf nicht anstoßen, ist es hinten eher schwierig, sich die Knie nicht am Vordersitz anzuheben. Die schwarz-blauen Sitzbezüge aus einer recycelten Kunstfaser („Sequal“) sehen schick aus, bieten aber kaum Seitenhalt. Der Kofferraum könnte zudem etwas größer sein. Fazit: Der Panda ist hauptsächlich ein City-Flitzer, Autobahnfahrten machen weniger Spaß. Alexander Junk



Foto: Alexander Junk

### Auto-Check



- Günstiger Preis
- Elektrische Unterstützung
- Gute Position des Ganghebels
- Geringer Verbrauch



- Hakelige Schaltung
- Spartanische Ausstattung