



Von vorne nach hinten

Polestar möbelt den Polestar 2 auf. Optisch nahezu unverändert, bekommt die Elektro-Mittelklasse neue Technik für mehr Performance, mehr Effizienz und mehr Reichweite – und Heckantrieb.

Polestar hat drei riesige Vorteile: Der schwedisch-chinesische Automobilhersteller gehört, wie Volvo, Lotus und Zeekr, zum Geely-Konzern. Das heißt, Vertriebspower ist vorhanden, technisches Know-how so wieso und Synergien stärken die vielen Marken, da wenig singulär betrachtet und entwickelt werden muss. So ist ein Volvo XC40 der nächste Verwandte des Polestar 2, der jetzt vom Fronttriebler zum Hecktriebler gemacht wird.

Erstes Facelift nach drei Jahren

Nun kommt, drei Jahre nach dem Marktstart des Polestar 2, das erste signifikante Facelift. Wobei das „Face“ das Einzige ist, das die schwedischen Designer modellierten. Der bislang schwarze Kühlergrill erhält eine Blende, „Smart Zone“ genannt, die technische Bewandnis besitzt – dahinter befinden sich Sensoren und Kameras und bei der Performance-Variante kommt an dieser Stelle der Lidar, die technisch aufwendigste Art der Frontüberwachung. Immer noch verkauft sich der Polestar 2 gut, auch wegen des Designs.

Im flottenrelevanten Markt liegt Polestar mit seinem einzigen Modell vor Alfa Romeo, Jaguar und Flottenmuffeln wie Suzuki und Honda. Platz 27 war es im Juli – dennoch nicht berauschend. Um Schwung in die Verkaufslisten zu bringen, startet Polestar ab 2024 mit zusätzlichen Modellen.

Der Polestar 3 macht (verspätet) den Anfang, gefolgt vom Polestar 4 (das ist der ohne Heckscheibe) – beide noch 2024. Danach kommen Polestar 5 (2025) und Polestar 6 (2026). Gut für Flottenkunden, die zusammen mit den gewerblichen Kunden das Fundament des Polestar-Absatzes in Deutschland bilden.

Denn mit gut acht Prozent hält Polestar den Negativrekord beim Anteil der Privatkunden in der ersten Hälfte 2023. Der Gewerbekunde hat also das Sagen, und das, obwohl Polestar auf ein angeblich so wichtiges klassisches Händlernetz verzichtet.

Heck- und Allradantrieb

Ob wirklich Beschwerden von Kunden kamen, die den bislang installierten Frontantrieb bei den schwächeren Polestar-2-Vari-

anten montierten, bleibt eine offene Frage. Fakt ist: Mit dem fortan an der Hinterachse platzierten Motor und dem Antrieb auf der selbigen Achse gewinnt der Polestar 2 an Souveränität. Es wäre zu viel, von einem neuen Auto zu schreiben, doch der Unterschied ist deutlich. Keine Antriebseinflüsse in der Lenkung, kein Zucken der Vorderräder bei Nässe, bis die Antriebsschlupfregelung die üppige Leistung portioniert. Nicht umsonst setzt der Volkswagen-Konzern bei den EQB-Modellen auf den Heckantrieb und auch andere machen das. Elektroautos haben eben ab der ersten Zehntelsekunde viel Drehmoment.

Den Elektromotor verfrachtete Polestar (und Volvo, die taten es zeitgleich beim C40 und XC40) nicht einfach nur nach hinten. Er wurde auch technisch modifiziert und soll nun neun Prozent effizienter sein als der E-Motor im Frontantriebsmodell. Die Effizienz war stets ein Thema beim Polestar 2, zu den sparsamsten Modellen gehörte er definitiv nicht. Kein Wunder wird doch stets der Performance-Anspruch betont, der wichtig(er) sei. Das war und ist spürbar. Der Polestar 2 in seiner High-End-



■ **1** Die geschlossene Front gehört bei Elektroautos „zum guten Ton“. Der Polestar 2 hat nun auch eine. Dahinter sitzen dann viele Sensoren. Pixel-LED-Licht gibt es im Paket für 2.500 Euro. ■ **2** Äußerlich ändert sich nichts am Polestar 2. Nicht nötig, sagen die meisten – da dürfte was dran sein. Der Heckmotor verkleinert den Wendekreis um rund 70 Zentimeter auf 11,5 Meter. ■ **3** Wenig kann auch mehr sein. Reduzierte Ansichten des 12,3-Zoll-Digitaltachos finden viele Freunde, Individualisierungsmöglichkeiten ebenso. Für viele der einzige Grund, warum man wirklich einen Digitaltacho haben möchte. ■ **4** Die Mittelkonsole mit dem Gangwahlhebel und Lautstärkeregler kennen Volvo-Kunden. Der Klavierlack nervt (kratzempfindlich, staubansaugend, spiegelnd und fettfingerliebend). ■ **5** Die Sitzposition ist gut, die Sitze und das Lenkrad stammen aus dem Volvo-Regal. Ins Infotainmentsystem muss man sich einfuchsen. ■ **6** Die Sitze sind vielfach verstellbar. Noch immer ist der Textilbezug schweißtreibend. Immerhin: Leder gibt es noch auf Wunsch, das soll „tierschutzkonform“ erzeugt worden sein. ■ **7** Hinten ist genug Platz, um auch 1,80-Meter-Menschen zu transportieren.

Version mit Allradantrieb und dementprechend zwei Motoren leistete bislang 408 PS. Bei dem Long Range Dual Motor genannten Modell steigt die Leistung nun auf 421 PS und das Drehmoment auf 740 Newtonmeter. Mit Performance-Paket (5.462 Euro) kommen nochmals 55 PS, Brembo-Bremsen, Öhlins-Dämpfer und geschmiedete 20-Zoll-Räder hinzu.

Anknüpfend an das Sportiv-Image lässt Polestar fortan bei allen Modellen freien Lauf bis Tempo 205. Zuvor wurden die Fronttriebler bei 180 km/h eingefangen.

Ladeleistung maximal 205 kW

205 scheint eine magische Zahl bei Polestar zu sein. Denn exakt so lautet ab sofort auch der Maximalwert für die Ladeleistung, die das 400-Volt-Bordnetz zu leisten vermag – bis aufs Basismodell, das dümpelt weiterhin mit höchstens 135 kW auf Nicht-Premium-Niveau.

Mit 205 kW schafft es Polestar hingegen in eine Liga mit dem BMW i4, der aus unserer Sicht bislang die beste Ladeperformance aller 400-Volt-Fahrzeuge ablieferte. Mal sehen, was der Polestar 2 in der Realität zu leisten vermag. 82 kWh (Bruttowert) kann der große Akku speichern, den es beim Allradmodell und beim gefahrenen Hecktriebler (Long Range) gibt. Die Basisvariante liefert weiterhin 69 kWh (Standard Range), hat jetzt aber ebenfalls einen effizienteren Motor und Heckantrieb.

Nach wie vor spürt man, dass Polestar den Begriff Performance gern umsetzt. Bereits das Standard-Fahrwerk ist straff und gleichzeitig ehrlich. Keine Zicken erlaubt sich die Limousine beim schnellen Spurwechsel oder auf der Landstraße. Der Wagen bleibt jederzeit astrein beherrschbar und macht jetzt mit Heckantrieb sogar Spaß, sofern man das ESP in die Sportstellung bringt. Provozierte Lastwechsel machen die Limousine tatsächlich heckagil und lassen die 2,1 Tonnen Leergewicht fast vergessen. Die Lenkung arbeitet akkurat, ohne zu begeistern.

Alles in allem fühlen sich Personen auf dem Fahrerplatz sehr wohl, die Einstellmöglichkeiten sind gut. Lediglich der Bezug ist nach wie vor schweißtreibend. Immerhin: Echte Ledersitze gibt es noch gegen Aufpreis. Auf den vier anderen Sitzen nehmen besser maximal drei Personen Platz. Zwar ist das Raumangebot gut, aber der Polestar 2 ist eben eine Art Limousine und kein Hochdachkombi oder SUV.

Polestar beherzigt das Prinzip Minimalismus und Extras werden deshalb kleingeschrieben. Tatsächlich „vergessen“ hat Polestar Apple Carplay. Laut Hersteller möchte man lieber im eigenen Ökosystem bleiben, das sich Android Auto nennt. Google lässt grüßen – und die mögen ja Apple bekanntlich nicht so sehr. Eine Bluetooth-Verbindung zu Apple-Smartphones lässt sich freilich bewerkstelligen, wie seit 20 Jahren bereits.

Das aber hat bislang kaum am Erfolg des Polestar 2 gekratzt. Der im chinesischen Luqiao produzierte Wagen wird weiter seinen Weg gehen, Stück für Stück, mit großen und kleinen Verbesserungen, die Over-the-Air kommen. Darüber freuen sich sicherlich auch in Zukunft meist zuerst nur die Flotten- und Gewerbekunden. *mb*

Polestar 2 Long Range

Preis ab: 45.777 € (netto)

E-Motor | Heckantrieb

220 kW/299 PS | 490 Nm

205 km/h | 6,2 s | **WLTP-Verbrauch:**

14,9–15,8 kWh/100 km

WLTP-Reichweite: 610–655 km

Akkukapazität: 82 kWh (brutto)

400-Volt-Bordnetz

AC: 11 kW | **DC:** 205 kW

4.606 x 1.859 x 1.479 mm

Kofferraum: 407–1.097 + 41 Liter

HK: 17 | **VK:** 23 | **TK:** 24

Wartung: 30.000 km/2 Jahre

Garantie: 2 Jahre auf das Fahrzeug

8 Jahre/160.000 km auf den Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer