



Fotos: Michael Blumenstein

Polestar 4 und Audi A6 Avant e-tron gehören der oberen Mittelklasse an. Das war es dann fast mit den Gemeinsamkeiten.

# Zwei Konzepte, ein Ergebnis

Zwei Elektrofahrzeuge, zwei Karosserieformen, zwei Philosophien. Kann der avantgardistische Polestar 4 gegen den klassischen Audi A6 Avant e-tron bestehen?

**Große Kombis sind** in Deutschland noch immer gefragt. Elektroautos per se? Geht so. Große Elektro-Kombis? Jetzt wird's schwierig. Die Kombination aus Elektroantrieb und Kombiform ist noch selten: Nio ET5 Touring, Peugeot e-308 SW und sein Bruder, der Opel Astra-e Sports Tourer, sowie BMW i5 Touring und eben Audi A6 Avant e-tron. Den ersten E-Kombi, den MG5, vergessen wir mal. Hat auch MG getan und gerade den Nachfolger vorgestellt – ein SUV. SUV, Crossover und generell „Hochsitzzeug“ gehen besser weg.

Weltweit scheint die Zeit der Kombis gezählt. Kaum einer schätzt den großen Kofferraum, der jedoch – das muss erwähnt werden – oft kaum größer ist als der in der vergleichbaren Limousine – sofern nicht umgeklappt wird. Was also liegt näher, als einen in Fuhrparks sehr relevanten E-Kombi mit einem Crossover-Newcomer (Marke wie Konzept) zu vergleichen und zu schauen: Muss es wirklich immer der Kombi sein?

## (Keine) Kombi-Tugenden

Bei uns treten der neue A6 Avant e-tron gegen den Polestar 4 an. Audi war nie bekannt dafür, große Ladevo-

lumen im schönen Avant Heck bereit-zustellen. Daran hat sich, wie auch am Audi-Design, nicht viel geändert. Der A6 Avant e-tron ist ein elegantes Automobil und bietet trotz neun Zentimeter mehr Außenlänge weniger Kofferraumvolumen als der Nicht-Kombi von Polestar. Gut 20 Liter mehr passen ins P4 Heck. Zählt man den Frunk (also den Mini-Kofferraum unter der Fronthaube), den beide haben, hinzu, herrscht Gleichstand. Klappt man nun alles im Audi um, ergeben sich lediglich 1.422 Liter. Das ist unterdurchschnittlich und ein 4,36 Meter langer Škoda Scala bietet ähnlich viel. Der Polestar 4 packt gut 100 Liter mehr ein als der Ingolstädter.

Das besondere Heck des Polestar 4, der keine – also wirklich keine – Heckscheibe besitzt, schlägt hierbei nicht negativ ins Kontor. Vor allem unter der Betrachtung der Abmessungen: Beide

sind fette Dinger – speziell die Breite bereitet im Alltag echte Probleme. Mit Spiegeln sind sie sich einig: 2,14 Meter – damit ist ab und an offiziell die linke Spur in Autobahnbaustellen tabu. Wer die Spiegel einklappt – nicht angeraten auf der Autobahn –, reduziert die Breite des Audi auf noch immer stattliche 1,93 Meter. Der chinesisch-schwedische Kontrahent kann nur die Spiegelkörper eindrehen, die Arme stehen wie beim Tyrannosaurus ab und alles zusammen misst noch immense 2,07 Meter.

## Hinten mehr Platz

Klettern wir in den Fond. Hier sitzt es sich im Polestar 4 nicht nur angenehmer (besserer Beinwinkel und angenehmere Sitzposition), man hat auch spürbar mehr Platz als im Audi A6 e-tron – zumindest für die Beine. Eng

Der Polestar 4 misst  
2,07 Meter mit eingedrehten  
Spiegelkörpern.



Der eine ist klassischer Kombi, der andere etwas Neues – ohne Heckscheibe.

ist es auch im Ingolstädter nicht. Die harten Sitzpolster und die froschartige Beinhaltung sind jedoch weniger langstreckentauglich.

Dafür sitzt man im Polestar 4 im Dunkeln. Wer für 420 Euro die über- teuerten, eingeschwärzten Scheiben

### Audi A6 Avant e-tron Performance

**Testwagenpreis:** 86.954 €

**Elektro-Heckmotor**

270 kW/367 PS | 565 Nm

210 km/h | 5,4 s

**Verbrauch:** 17–14,8 kWh

**Reichweite:** 627–720 km

**Akkukapazität:** 94,9 kWh (netto)  
100 kWh (brutto)

800-Volt-Bordnetz

**Laden:** AC 11 kW | DC 270 kW

**Maße:** 4.928 x 1.923 x 1.504 mm

**Kofferabteil:** 502–1.422 Liter +  
Frunk 27 Liter

**HK:** 19 | **VK:** 26 | **TK:** 26

**Wartung:** 2 Jahre  
ohne Kilometereinschränkung

**Garantie:** 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

bestellt, müsste auch tagsüber Lese- licht einschalten, wenn nicht durch das serienmäßige Glasdach die Sonne hereinlachen würde – ab und an auch zu intensiv. Für 1.597 Euro extra gibt es ein „elektrochrom verdunkelbares“ Glasdach – auch teuer. Eine feine Jalousie (aka Rollo) täte es einfacher, günstiger und womöglich sogar besser. Im A6 kommt auf Wunsch auch Licht hinein. 1.933 Euro kostet das Glasdach, welches sich in Segmenten „milchig“ schalten lässt – zu öffnen ist keins der beiden.

### Wo ist die Heckscheibe?

Im direkten Vergleich merkt man, wie sinnvoll eine Heckscheibe sein kann, vor allem im innerstädtischen Verkehr, beim Rangieren und Abbiegen. Denn an das schwarze Loch aufgrund

der fehlenden Heckscheibe im Polestar 4 muss sich der Fahrer definitiv gewöhnen. Mehr als 2.000 Kilometer und zwei Wochen haben uns nicht gereicht, um überzeugt zu werden. Der Monitor, der den Innenspiegel ergänzt (es ist noch immer eine manuelle Umschaltfunktion zum Spiegel für Blick auf die Rückbank vorhanden), hat keinen Vorteil, wohl aber einige Nachteile: Der Abstand zum rückwärtigen Verkehr muss neu „justiert“ werden. Bei Nacht ist es oft zappenduster. Das Monitorbild ist dann körnig (kennt man von Fotokameras) und – je nach Sehschärfe, wäre eine Lesebrille hilfreich. Denn man schaut beim Monitor nicht mehr in die Ferne – wie beim Blick in den Rückspiegel –, sondern eben auf einen Monitor, und die Augen müssen sich von der Weitsicht (Blick nach draußen) jedes Mal neu auf die Nahsicht (Blick auf den Bildschirm) fokussieren. Frage an alle: Warum gibt es wohl so ein geniales Ausstattungsdetail wie das Head-up-Display? Und Frage an Polestar: Wozu all das? Antwort: Design. Zugegeben, der Polestar 4 sieht mega aus. Weitere Antwort: Bessere Kopffreiheit hinten? Irrelevant. Im Audi ist es am Kopf auch luftig, und hässlich ist auch der Avant nicht.

Vorn sitzt es sich auf dem sehr festen Audi-Sportgestühl besser als auf



Ja, da fehlt was. Die Kameras auf dem Dachabschluss blicken dafür nach hinten.



Die große Heckklappe vereinfacht das Einladen größerer Gegenstände.

### Polestar 4 Long Range Single Motor

**Testwagenpreis:** 62.600 €

**Elektro-Heckmotor**

200 kW/272 PS | 343 Nm

200 km/h | 7,1 s

**Verbrauch:** 14,8–17 kWh

**Reichweite:** 620 km

**Akkukapazität:** 100 kWh (brutto)

400-Volt-Bordnetz

**Laden:** AC 11 kW (Option 22 kW)

DC 200 kW

**Maße:** 4.840 x 2.067 x 1.534 mm

**Kofferabteil:** 526–1.536 Liter +

Frunk 15 Liter

**HK:** 19 | **VK:** 29 | **TK:** 25

**Wartung:** 2 Jahre/30.000 km

**Garantie:** 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

dem weichen Plastikbezug des Polestar 4. Im Polestar 4 gibt es allerdings die bessere Sitzposition, denn im Audi sitzt man „hoch auf dem gelben Wagen“ und kommt sich eher wie in einem Crossover vor. Der Dank dafür geht an die riesigen Akkus im Unterboden, diese rauben Platz und „spenden“ Sitzhöhe. Ideal sitzt es sich jedoch in beiden Fahrzeugen nicht. Da findet sicherlich jeder Körper eine bessere Sitzposition in einem VW Golf oder Seat Leon.

Die Einrichtung der beiden ist schnell erklärt: Hier deutsch, strukturiert und sachlich; dort skandinavisch

unterkühlt – reine Geschmackssache also. Die meisten werden sich mit der Bedienung im Audi schneller anfreunden können. Hier gibt es sinnvolle Shortcuts, einige Tasten, und man hat eine übersichtlichere Anzeige, wenngleich auch im Audi viele Details zu klein angezeigt werden. Im Polestar nerven Dinge wie die Spiegel- und Lüfterdüsenverstellung sowie das Öffnen des Handschuhfachs via Display-Touch und zusätzlicher Aktivität über das Lenkrad-Bedienkreuz. Was soll der Unsinn? All das finden Neulinge gar nicht, und auch beim Verstellen der Dinge während der Fahrt ist es vor allem eins: ablenkend.

### Das Qualitätsversprechen

Bei der Materialanmutung macht der Polestar 4 den besseren Eindruck. Nichts knarzt und die Zurückhaltung beim Materialmix sieht hochwertiger aus als im A6 e-tron. Hier gibt es nach wie vor kratzempfindlichen Klavierlack auf der großen Mittelkonsole und keine Möglichkeit, diesen durch Holz, Stoff, Leder, Alu ... zu ersetzen. Liebe Audi Controller: Hier wurde am falschen Ende gespart.

Die kapazitiven Bedienelemente lassen sich im Audi wie im Polestar gleichermaßen schlecht bedienen – Audi hat jedoch mehr davon installiert und auch diese knarzen „gern“.



Nach hinten sieht man im Polestar 4 eher nichts. Zumindest beim Blick über die Schulter. Die fehlende Heckscheibe ist Gewöhnungssache – hoffentlich.

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Vorteil P4-Monitor: Auch Hinterbänkler haben Rückblick.**



**Gut 1.200 Euro kosten solche „Audi-Spiegel“.**

Beim Thema Sound spendierte Audi dem A6-Testwagen das mittlere Soundsystem von Bang & Olufsen – Klasse, vor allem für 412 Euro (wenn einige Grundvoraussetzungen bestellt wurden). Aber auch das serienmäßig im Polestar 4 eingebaute System ohne Namen ist tadellos. Den Mehrpreis für das im Plus-Paket (4.622 Euro) erhältliche Harman-Kardon-System könnte man sich also schenken. Wenn, ja wenn im Plus-Paket nicht Dinge wie die Lenkradheizung, das 22-kW-Laden und das Matrixlicht inkludiert wären. Alles Details, die es einzeln nicht gibt. 22 kW als maximale AC-Ladeleistung gibt es beim Audi A6 e-tron noch gar nicht. Ein echtes Manko, das erst zum Jahreswechsel behoben werden soll.

Preislich startet der Polestar 4 bei 52.100 Euro als Polestar 4 Long Range

Single Motor. An Bord sind stets ein 100-kWh-Akku, 272 PS Leistung, 343 Newtonmeter Drehmoment und Heckantrieb. Eine solide Ausrüstung, um auf der Elektro-Langstrecke erfolgreich zu sein – und für nichts anderes ist der Polestar 4 gemacht. Bei rund 2,2 Tonnen Leergewicht ist das eine vernünftige Kraftversorgung und keineswegs überbordend. Wer möchte, sprintet in sieben Sekunden auf Tempo 100 und kann am Ende doppelt so schnell werden. Der Anlauf benötigt allerdings etwas Strecke. Beim Schnellfahren fällt jedoch auf, dass der P4 nicht immer zum Schnellfahren gemacht ist. Das Fahrwerk pumpt bei flott genommenen Autobahn-Bodenwellen (Tempo Ü 160) regelrecht und selbst auf der Geraden kommt nie komplette Ruhe in den in Chinesen. Grund dafür könnten auch

die eigentlich guten Conti-Winterreifen im 20-Zoll-Format sein – Minimalbereifung im Polestar 4, in dem Fall eben mit hohen Profilblöcken. Abhilfe könnte das Performance-Paket für weitere 3.782 Euro schaffen. Dann gibt es 22-Zöller in Kombination mit Brembo-Bremsen und einem adaptiven Fahrwerk.

Der Audi kam als „Edition One Blue“ (8.866 Euro Aufpreis) samt Luftfederung nach München. Die 21-Zoll-Mischbereifung (hinten 275er) kostet nochmals 2.303 Euro mehr. Und ist eventuell der Grund dafür, dass auch das Setup nicht überzeugen konnte und sich gefühlt ein 200-PS-Passat deutlich harmonischer auf der Autobahn bewegt. Auch der Audi tänzelt bei hohem Tempo und kommt nie zur Ruhe. Ob das den geneigten E-Autofahrer stört, darf infrage gestellt wer-



**Kameras anstelle von Seitenspiegeln und zwei Monitore innen im Audi. Entfernungen abschätzen wird schwieriger.**



**Im Polestar gibt es hinten den besseren Sitzkomfort. Beinwinkel, Beinfreiheit und Polsterung sind bequemer.**



**Die P4-Sitze sind weich und bieten in der Basis wenig Individualisierung.**



**Die A6-Sitze sind zu hoch & sitzfest. Aber lassen sich gut an den Körper anpassen.**



**Die Rückbank im A6 ist hart und der Sitzwinkel wenig langstreckentauglich.**

den. Zu selten fahren Elektromobilisten Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h.

### Der eine lädt schneller

Dabei funktioniert genau das bei den beiden Modellen exzellent – zumindest hinsichtlich des Verbrauchsthemas. Schafft man es spielend, den Audi mit 15 kWh (ohne Ladeverluste) im urbanen Umfeld zu bewegen, gönnt sich der Polestar 4 mit knapp 18 etwas mehr Strom. Im Mittel liegt man wohl beim Audi bei rund 20 kWh und beim Polestar bei 22. Der Polestar 4 überzeugte an der 11-kW-Wallbox mit niedrigen Ladeverlusten von lediglich rund fünf Prozent.

Auf der Langstrecke ist das 800-Volt-Bordnetz des Audi A6 e-tron eine Bank, wie man so schön sagt. 270 kW soll der Maximalwert betragen. Wir

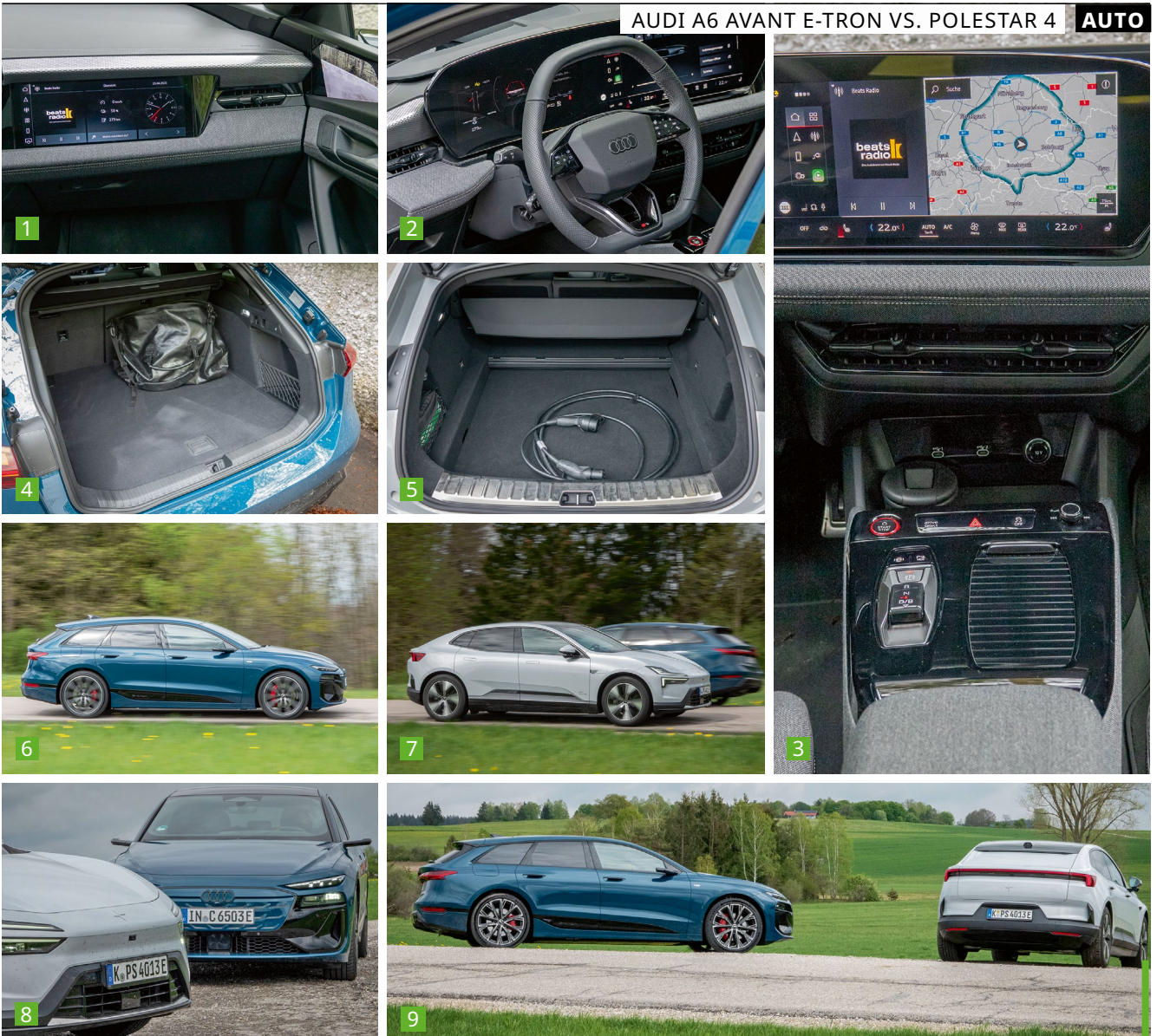
haben diesen jedoch nie erreicht. Trotz der vorausgegangenen Komplikation aus Vorkonditionieren des Akkus im richtigen Drive-Modus (gelingt prinzipiell nur im Modus Individual/Balanced), das nur aktiviert wird, wenn man im Audi-Navi den Ladepark als solchen als Ziel ansteuert. Die Zieladresse ohne die Verknüpfung zum Ladepark reicht nicht aus, beim Navigieren mit Apple Karten und Google Maps besteht keine Möglichkeit, den Akku auf die richtige Temperatur zu bringen. Aber selbst wenn die Voraussetzungen grundsätzlich erfüllt sind, heizt sich der Akku nicht immer vor und verhagelt so oder so die maximale Ladeleistung. Dennoch ist die Ladekurve beeindruckend, denn sie gleicht eher einem Plateau. 21 Minuten verspricht Audi, um den 100-kWh-Akku (95 nutzbar) von 10 auf 80 Prozent zu bringen.



**Das Cockpit des Polestar ist schon wirklich sehr aufgeräumt.**



**Gut ablesbarer Polestar-Tacho, alles drin, was wichtig ist.**



**1** Das Beifahrerdisplay im Audi ist Spielerei. **2** Viele Tasten, Hebel und Knöpfe vereinfachen das Bedienen des A6. **3** Im A6 wird grün angezeigt, wie weit man mit der Akkuladung kommt. Klavierlack ist von vorgestern. **4** In Kofferraum-Normalstellung bieten beide ähnlich viel Platz, nach dem Umklappen hat der Kombi 100 Liter weniger. **5** Beim P4 kostet das Typ-2-Ladekabel 210 Euro extra. **6** Der Audi hat nach wie vor Audi-Design. **7** Der P4 ist unverkennbar und besonders. **8** Gesichter in der mittleren Oberklasse sind beide. **9** Welches Konzept mehr taugt, ist Geschmacksache.

Polestar nutzt das 400-V-System und lädt mit maximal 200 kW. Macht neun Minuten mehr bei der Aufnahme derselben Strommenge. Auch damit kann man leben. Im Mittel lädt er mit 142 kW bei der 10-zu-80-Disziplin.

Zurück zum Verbrauch. Wer die beiden mit Vollgas fährt, wird hüben wie drüben bei rund 34 kWh landen. Akzeptabel, wenn man bedenkt, dass dann von hinten kaum mehr was kommt und der Verbrauchsanstieg im Vergleich zum Verbrenner bei solcher Fahrweise moderat(er) ausfällt.

### Entscheidet der Preis?

So ist die Entscheidung – wie so oft im Leben – auch eine finanzielle. 52.000 Euro (netto) werden für den Polestar 4 mindestens fällig. Das Plus-Paket für 4.622 Euro ist zum Teil sinnvoll, also reinpacken, Metalliclack kostet ab 1.092 Euro. Damit kommt man schrittweise an die 70.000-Euro-Grenze (brutto), die zwischen der 0,25- und 0,5-Prozent-Versteuerung entscheidet. Wer den Audi A6 Avant e-tron in der hier gefahrenen 100-kWh-Version

mit 367 PS möchte, ist bereits beim Einstiegsnettopreis von 64.916 Euro weit über der Brutto-Grenze. Schwaben reicht vielleicht der A6 Avant Basis. Kostet 54.160 Euro, hat 286 PS und 435 Newtonmeter – also vollkommen ausreichend – und einen 83-kWh-Akku (netto 76 kWh). Also rund 19 kWh weniger als im „großen“, macht im Alltag eher 350 als 450 Kilometer Reichweite. Beim Laden geht es ähnlich ab wie im Polestar und man hat ein bisschen Luft für Extras und bleibt unter 70.000 Euro brutto. *mb*