05.06.2026

Polestar 5 – Schwedische Sauna auf Rädern

auto motor und sport 13/2026 testet die Neuerscheinung Polestar 5, eine Elektrolimousine der Oberklasse. Die Marke Polestar hat es nicht leicht, sie muss sich heftiger elektrischer Konkurrenz von Audi, BMW, Mercedes und Porsche erwehren. Zudem hat sich die Marke voll und ganz dem Elektroantrieb verschrieben, ohne PHEV und aber.

Das Design:

Designer haben es schwer. Eigentlich hatten Sie es nie besonders leicht, aber heutzutage aus der unendlichen Fülle von Herstellern und Fahrzeugen ein ansprechendes Äußeres bei gleichzeitig hohem Erkennungswert zu gestalten wird immer schwieriger. Da muss man sich schon etwas ganz Besonderes einfallen lassen, um sich von der Masse abzuheben. Polestar versucht es mit einem **zwei Meter langen Panoramadach**.



Eine unglückliche Wahl. Man merkt, dass die Designer aus dem hohen Norden kommen und von deutschen, französischen oder gar italienischen Wetterbedingungen keine Ahnung haben.

Gehören Sie zu den wenigen Besitzern eines Wagens mit Schiebedach? Und wenn ja, wann haben Sie es zum letzten Mal geöffnet? Sie können sich vermutlich nicht erinnern. Im Winter ist es zu kalt, im Sommer zu heiß, man hat schließlich Heizung und Klimatisierung.
Nächste Frage: Wo stellen Sie im Sommer Ihr Fahrzeug ab? Natürlich im Schatten wegen der gnadenlosen Aufheizung des Innenraums. Man ist froh, wenn man sich vor übermäßiger Sonneneinstrahlung schützen kann. Cabrio-Fahrern wird von Ärzten dringend empfohlen, beim Offenfahren einen eine Kopfbedeckung aufzusetzen.

Bei Polestar können Sie den Treibhauseffekt live erleben. Zwar wird der schlimmste Effekt durch eine automatisch verdunkelnde elektrochrome Beschichtung gemildert, aber die riesige Fläche macht einem Treibhaus alle Ehre. Aber für das großartige Panorama muss man schon Opfer bringen. Besonders auf der Rücksitzbank hat man ungehinderten Blick nach oben. Und was gibt es da nicht alles zu sehen: Himmel, Wolken, Sonne, Flugzeuge, Kondensstreifen, Vögel, …

Ein weiterer Nachteil darf nicht unerwähnt bleiben: Die Heckscheibe musste dem Panoramadach weichen. Aber wozu gibt es Heckkameras, und das Einparken übernimmt gerne der Einparkassistent. Bei einer Länge von 5,09 Meter und einem Wendekreis von 12,33 Meter keine schlechte Idee.

Die Silhouette des Polestar 5 kann sich sehen lassen.



Auch die Frontpartie ist recht gut gelungen.



Das Heck dagegen verschwimmt im Allerlei. Schuld ist das von den Designbüros enorm beliebte durchgehende Leuchtenband, dem sich auch die Polestar Designer nicht verschließen konnten oder wollten.



Schon auf den nächsten Seiten derselben Zeitschrift zeigen uns diverse Neuerscheinungen ihre mehr oder weniger gelungenen Kehrseiten.






Porsche Cayenne Turbo Coupé Electric, Kia Seltos, Toyota bZ4X Touring AWD, Lexus ES …
Die Liste ließe sich beliebig verlängern, als Indiz für die Kreativität und den Einfallsreichtum der Designer.

Karosserie:

Besonderes Augenmerk richteten die Entwickler auf das Gewicht. Sie spendierten dem Polestar 5 eine Aluminiumstruktur, genannt PPA (Polestar Performance Architecture). Als Ergebnis sollte die Karosserie durch eine überragende Steifigkeit bei gleichzeitig niedrigem Gewicht glänzen.



Das Ergebnis hinsichtlich Gewicht ist eher bescheiden: **Leergewicht 2.650 Kilogramm**.
Wie sieht es mit der Steifigkeit aus? Zitat ***ams***:

„Der ultrasteife Aufbau lässt kaum Wankneigung zu.“

Durchaus möglich, dass der Aufbau über eine hohe Steifigkeit verfügt, aber das allein vom Wankverhalten abzuleiten ist eine steile These. Das Wankverhalten hängt von etlichen anderen Kriterien ab, weniger von der Karosseriesteifigkeit. Da sollten sich die Journalisten von ***ams*** bei Gelegenheit aufschlauen, um nicht auf die Aussagen der Hersteller hereinzufallen. Natürlich loben die ihr Produkt über den grünen Klee. Die teure Alustruktur muss sich ja irgendwo in den Werten oder in den Kaufargumenten niederschlagen.

Dazu eine Anmerkung aus technischer Sicht. Ausschlaggebend für die Steifigkeit eines Werkstoffs ist das sog. E-Modul:

- Stahl 210.000 N/mm²
- Alu 70.000 N/mm²

Das bedeutet, Stahl ist dreimal so steif wie Alu. Damit ein Produkt aus Alu genauso steif wird wie aus Stahl, muss man die dreifache Menge an Alu verwenden, oder wesentlich größere Profilquerschnitte vorsehen.

Für das Gewicht eines Werkstoffes ist das spezifische Gewicht verantwortlich:

- Stahl 7,8 g/cm³
- Alu 2,7 g/cm³

Stahl ist demnach 2,9-mal schwerer als Alu. Würde man die geringere Steifigkeit von Alu rein durch Materialdicke ausgleichen, würde das Endprodukt geringfügig schwerer als mit Stahl. Um wirklich einen signifikanten Gewichtsvorteil zu erzielen, muss man bei Formgebung und Profildicken ansetzen. Aus Erfahrung weiß man, dass der Gewichtsvorteil von Alu bis zu 3/4 durch die Erhaltung der Steifigkeit aufgefressen wird.

Performance:

Leistung:	650 kW = 884 PS
0 – 100 km/h:	3,2 s
Vmax:	250 km/h
Batterie:	106 kWh
Verbrauch:	21,2 kWh/100 km
Reichweite:	558 km
Ladezeiten:	10 – 80 % in 22 Minuten

Die Leistungsdaten sind beeindruckend, Verbrauch und Reichweite bestenfalls Durchschnitt. Der Polestar 5 hat das gleiche Problem wie alle hochpreisigen BEVs mit hoher Leistung – man bringt nur sehr selten die Performance auf die Straße, es sei denn, man riskiert einen Liegenbleiber. Jede Unbeherrschtheit am Gaspedal, pardon Leistungspedal, bezahlt man mit vielen Kilometern im Schleichgang.

Alltagstauglichkeit:

Länge:	5,09 m
Wendekreis:	12,33 m
Übersichtlichkeit:	ungenügend
Bedienstruktur:	gewöhnungsbedürftig
Preis:	141.600 Euro

Die Domänen von BEVs sind üblicherweise die Kurzstrecke und der Stadtverkehr. Nicht bei Polestar! Dagegen sprechen die Abmaße, der Wendekreis, die mangelhafte Übersichtlichkeit und die nicht intuitive Bedienung.

Aber auch die Langstreckentauglichkeit ist für ein Auto in dieser Preisklasse ungenügend.

Fazit:

Wofür sind Fahrzeuge wie der Polestar 5 und Co. geeignet? In der Innenstadt sind sie Verkehrshindernisse, auf der Autobahn Verlierer. Am ehesten noch erfüllen Sie einen gewissen Zweck als Prestigeobjekt, nach dem Motto: Man kann es sich einfach leisten. Punkt.

Die Komplexität von Systemen und Prozessen wird immer so weit getrieben, dass sie gerade nicht mehr beherrscht wird.

Jacob Jacobson www.der-autokritiker.de