

Vorstellung Volvo S60 und V60 Polestar: Das zweite Gesicht

Von Peter Schwerdtmann

Volvo - das ist doch die Marke mit dem ganz besonderen Hang zu Sicherheit, verpackt in einem ganz besonderen, dem skandinavischen Design, die Marke für den modernen, gutsituierten Familienmenschen. Aber Volvo hatte immer auch eine ganz andere Seite, die verborgene und sportliche. Für viele Modelle gab es eine „heiße“ Variante aus dem kühlen Norden, für die „Wölfe“, die Volvo als „Schafspelz“ zu schätzen wussten. Jetzt wird aus der Extrazeile in der Preisliste eine eigene Performance-Marke, die mit dem Volvo S60 und V60 Polestar das erste komplette Modell anbietet.

600 Euro Aufpreis und 45 Kilogramm Zusatzgewicht bringt der Volvo V60 Polestar an den Start. Und dennoch wird der Kombi mit dem V das Rennen vor der Limousine mit dem S gewinnen, vermutlich sogar deutlich. Volvo erwartet, weltweit zwei Drittel der Jahresproduktion als Kombis abzusetzen. Doch wenn auch die Prognose stimmt - der Weltmarkt wird davon nicht verändert, vielleicht aber das Image der Marke. Volvo und Tochter Polestar bauen insgesamt 1500 Stück, 150 davon gehen nach Deutschland.

Erfolgreich sind die Schweden mit der chinesischen Mutter (Geely) schon länger. In den ersten sieben Monaten dieses Jahres konnten sie in Deutschland mehr als 22 000 Auto absetzen, rund neun Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Sie haben hier jetzt einen Marktanteil von 1,1 Prozent erreicht und wollen natürlich mehr. Dabei sollen die neuen Modelle wie XC90, V 90 und S90 helfen. Außerdem hat Volvo angekündigt, kurzfristig die komplette Modellpalette zu überarbeiten und dabei auch gleich das Markenbild um Sportlichkeit zu erweitern.

Im Motorsport sind die Schweden und Polestar mit dem S60 erfolgreich in der WTCC-Rennserie, der World Touring Car Championship, unterwegs. Doch die findet in Deutschland nur wenig Echo. Da könnte der 60er Polestar mehr Aufmerksamkeit und Respekt gewinnen. Immerhin sind die beiden mit 270 kW / 367 PS die leistungsstärksten Modelle in der Volvo-Geschichte. Das sind immerhin 122 PS mehr als bei der stärksten

Motorvariante im 60er- Angebot.

Mehr als 50 Modifikationen bei Motor und Getriebe, Fahrwerk und Bremsen, Außen- und Innendesign gegenüber der Volvo-Serie reklamiert Polestar für sein erstes Auto. Dazu gehören natürlich die Extra-PS aus dem Standard-Zwei-Liter-Vierzylinder der Schweden und das Drehmoment von 470 Newtonmetern (Nm). Nur 4,8 Sekunden braucht ein immerhin trotz reduzierten Gewichts noch gut 1,8 Tonnen schwerer Polestar für den Spurt von 0 auf 100 km. Acht-Gang-Automatik Geartronic, das Allradssystem von Borg Warner und eine Launch-Control arbeiten dabei heftig mit.

Wer den Wählhebel der Automatik nach links in die S-Position zieht, der erlebt, wie aus dem schnellen Volvo ein sportlicher wird: Gaspedal, Getriebe, Dämpfer agieren schärfer, der Motorklang legt zu. Wer noch mehr will, kommt etwas umständlich ans Ziel: Den Ganghebel in der S-Gasse einmal nach oben, danach zweimal am Schaltpaddel am Lenkrad herunterschalten – dann geht die Post erst richtig ab.

Volvo-Kenner werden den Unterschied zwischen einem Polestar und einem „normalen“ Volvo eher als andere erkennen. Für die anderen ist das ein Volvo S60 oder V60 mit einigen dynamischen Akzenten. Auch innen halten sich die Unterschiede in den Grenzen, in denen sich sportliche Wertigkeit beweist, ohne aufgesetzt zu wirken. Und natürlich sind bei einem Preis von 69 000 Euro für die Limousine und den besagten 600 Euro mehr für den Kombi so gut wie alle Volvo-Feinheiten für Komfort, Sicherheit und Konnektivität der 60er-Baureihe mit an Bord.

Lohnt sich Aufwand? Wir fuhren bei Karosserie-Varianten jetzt in strömenden Regen und ei mäßigem Sonnenschein in der Region um den Großglockner in Österreich bis auf 2500 Meter Höhe. Der Turbo sorgt auch ganz oben für die passende Leistung am Ende der vielen Kehren der Großglocknerstraße, die Bremsen blieben standfest, die in drei Stufen einstellbare Lenkung arbeitet präzise und mit guter Rückmeldung an den Fahrer. Da der Polestar hecklastig ausgelegt ist, wirkte er auch auf der Bergstrecke agil. Beim Kraftstoffverbrauch lagen wir nach gut 350 Kilometern, die natürlich nicht nur aus Pässestraßen bestanden und eher von normaler Gangart geprägt waren, bei einem Schnitt von 11,3 Litern. Da geht also noch mehr. Leistung hat eben ihren Preis. (ampnet/Sm)

Daten Volvo V60 Polestar

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,64 x 1,87 x 1,48

Radstand (m): 2,78

Motor: R4-Benziner, 1969 ccm, Roots-Kompressor, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 270 kW / 367 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 470 Nm von 3100 - 5100 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,1 Liter
CO₂-Emissionen: 186 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1796 kg / max. 474 kg
Kofferraumvolumen: 490-1241 Liter
Wendekreis: 11,9 m
Räder / Reifen: 8,0 J 20 / 245/35 ZR 20 (95Y)
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Preis: 69 600 Euro

Bilder zum Artikel



Volvo V60 Polestar, dahinter Volvo S60 Polestar.



Volvo V60 Polestar.



Volvo V60 Polestar.



Volvo V60 Polestar.



Volvo V60 Polestar.



Volvo V60 Polestar.



Volvo S60 Polestar.



Volvo S60 Polestar.



Volvo S60 Polestar.



Volvo V60 Polestar.



Volvo V60 Polestar.
