

极星汽车简史（上）：北欧「特斯拉」？极星为啥卖不动了

来源：林美玟 发布时间：2025-11-11 17:52:25

10月13日，极星关闭了在中国的最后一家直营店，当然不是在中国不再卖车了，官方说法是：为了适应快速变化的中国市场，战略性调整在华业务，全面转向线上销售。

说人话，就是4s店实在开不起了，做个网站才多少钱啊，能卖卖，不能卖也亏不了多少。

极星这么做也是无奈之举，整个2025上半年，极星品牌在中国只卖出69辆车，在可考的中国所有在售的汽车品牌销量榜单中，排倒数第三。



反倒是同时期的全球，尤其是欧洲销量同比增长51%，所以重心不再放在中国，完全是有道理的。

但是另一方面，他们的新车Polestar 5最近还在猛猛宣传，这种最反差了。

提起极星，有记忆力好的贵宾可能记得，前些年的极星虽然也没多少销量，但得益于车评人的夸奖，名气和口碑可比现在好得多，买过极星车的人，对车本身都是褒大于贬，什么操控啊、环保啊、设计啊，一顿聊，贼有调性，但是谈到保值率，这天儿就没法聊了。



或许有人还买过极星的手机，虽然是换壳魅族，但据说还挺好用，背靠沃尔沃和吉利，资源也不愁，甚至有人将其称之为造车富二代，可以说，除了销量，极星哪都不差。



那么把这个结论反过来，为什么哪都不差的极星，销量这么差呢？

本期二楼话题，我们试着找找答案。

要聊极星的销量，我想大家应该更好奇：极星是谁？

一句话总结：极星是沃尔沃旗下的运动型电车品牌，先后有过极星1、极星2、极星3、极星4、极星5，五款量产车，除了极星1是插电式混动外，其余全是纯电车。

事还得从八九十年代说起，当时沃尔沃在欧洲和北美已经打下了安全、耐用的口碑，但造型方正、性能一般，产品也有点老了，消费者都是教授、医生，年轻人少，就是所谓的老登车。

老登的医保是有限的，但小登的未来是无限的，安全和耐用不能成为无聊的借口，而且谁说系上安全带就不能飙车了？

九十年代的欧洲，正是房车金标赛的黄金时期，那么证明自己够性能、够运动，最直接的方法就是去比赛，要打，去赛场上打。

于是1994年，沃尔沃参加了英国房车锦标赛BTCC，虽然成绩一般，但就像女团偶像突然下海，带来的反差感比成绩更重要。

到1996年，沃尔沃觉得这活儿能干，于是赞助车手Jan “Flash” Nilsson组建了一支名为Flash Engineering的车队，用改装沃尔沃去参加瑞典房车锦标赛STCC，成绩还不错；

到2005年，车队由Christian Dahl接手，并更名为Polestar Racing，名字源自北极星Polar Star；

又练习了4年，2009年，Polestar成为沃尔沃官方性能改装合作伙伴，再次改名为Polestar Performance，并且在同年推出了沃尔沃C30 Polestar概念车，蓝色车身以及前后的浅蓝色北极星logo，就成了沃尔沃性能版的标志。

后来S60、V60、XC60都出过Polestar版本。

到2015年，Polestar的改装业务被沃尔沃收购，成了沃尔沃的AMG，车队则改名叫了Cyan Racing，对，就是后来用领克跑WTCR的那个车队；

又练习了两年半，2017年6月，沃尔沃宣布将Polestar打造成独立的电动高性能品牌，对标特斯拉，logo也是一个抽象的星星形象变体，又过了两年半，2019年4月，Polestar才发布了正式中文名：极星。

那沃尔沃为什么要做这个品牌呢？或者说，为什么要做电动车呢？

你看我们今天都笑话欧洲，说你搞什么停售燃油车又没能力搞好电车，结果现在像个小丑。

实际上欧盟从2009年开始就这样了，说到2020年所有乘用车每公里二氧化碳排放要降到95g以下，那老欧罗巴车企都疯了，说内燃机研究到顶了也做不到啊，没当回事。

后来2015年巴黎气候协定出来了，大家发现政策是玩真的，于是老牌车企们开始不情不愿的转型电气化。

但沃尔沃是蹦着高主动转型的，2017年，Polestar独立之前，沃尔沃在所有老牌车企中第一个表态，说哥们打个样。

从2019年起，所有车型都将用上电动机，停止研发纯燃油车，但沃尔沃很鸡贼，“用上电动机”可不是“搞纯电车”，人家当时可是欧洲最大的插混汽车制造商，各个车系的最顶配T8版本就是插混。

所以在宣布停止研发纯燃油车后的两个半月，2017年10月，Polestar发布了首款车型：

Polestar 1，以下我们就叫它极星1。

这是一辆很沃尔沃，同时很不沃尔沃的车型。

你就看这个外观，即使你不知道极星，也一定能一眼认出来这是一辆沃尔沃，这雷神之锤多显眼。

你猜对了，极星1的原型，就是2013年亮相的、雷神之锤设计的开山大弟子Volvo Concept，双门、四座、流线、低趴，漂亮的不像沃尔沃，而极星1除了没有沃尔沃logo，几乎完整继承了Volvo Concept的衣钵，做成了那个时代沃尔沃少见的大型GT轿车。

极星1基于沃尔沃SPA平台打造，这是一个专为中大型及以上车型设计的非常优秀的平台，在设计之初就考虑兼容燃油、插混、纯电（增程）、前驱、后驱、四驱、单电机、双电机等等配置，但极星1偏偏就是兼容性之外的产物。

为了证明自己虽然长着沃尔沃的脸，但一点都不沃尔沃，极星1用上了碳纤维复合车身、大量用于改装车的22段可调ohlins悬挂、前六活塞配400mm直径的通风打孔盘，600马力+1000N·m堪称疯狂的插混动力、NEDC续航150公里的34kWh电池。

这些东西你说好不好呢？

个顶个的好东西，堪称艺术品，但代价是，为了实现这些构想，极星1超过50%的车身设计要在SPA平台基础上推翻重来，甚至碳纤维车身只能手工制作，他们还在成都专门建了一座工厂，就造极星1，2017年开工，2019年才建成，并且产能也只有500多辆，甚至低于劳斯莱斯金腰线产能。

所以研发、生产都在拖节奏，这也导致极星1在发布两年半之后，2019年才能正式上市，也因为这些好配置，极星1上市后定价145万元，跟特斯拉model s、保时捷taycan同价位，显然大家并不买账，到2021年停产，极星1整个生命周期内只卖出了大概1500辆，全球。这是个很差的成绩。

HTML版本：[极星汽车简史（上）：北欧「特斯拉」？极星为啥卖不动了](#)