



Fotos: Timo Bürger

Der Jaecoo 7 will ab sofort die Kompakt-SUV-Klasse ergänzen. Ab freundlichen 31.000 Euro beginnt der Phev-Spaß.

Neuer Jaecoo 7 fährt vor

Markantes Design, viel Platz, bis zu 1.200 Kilometer Gesamtreichweite. Im Alltag überzeugt der Plug-in-Antrieb, bei Bedienung, Ladeleistung und einigem anderen bleibt Luft nach oben.

Weiß, grau, schwarz. Das sind die einzigen erhältlichen Lackierungen des Jaecoo 7. Die zum Chery-Konzern gehörende Marke startet jetzt offiziell in Deutschland. Autoflotte drehte bereits die ersten Runden im stämmigen Chinesen, dessen Front mit den vertikal stehenden Lamellen im Kühlergrill aus dem Chinesen-Einerlei heraussticht. Sie bilden das Zentrum der Front, um die diverse Leuchtelemente platziert wurden. Athletisch wirken die ausgestellten Radhäuser mit 19-Zöllern darin. Am Heck machen ein Unterfahrschutz und ein Dachspoiler einen auf dicke Hose. Der Gesamtauftritt ist stimmig, der Jaecoo 7 ist ein Hingucker. Und hat es auf einen kleinen Teil des Kuchens der SUV-Kompaktklasse abgesehen: 4,50 Meter Länge sind dort gesetzt. Mit knapp 1,87 Metern Breite ist der „7“ breit geworden. Seine 200 Millimeter Bodenfreiheit sind nicht nur gut für Bordsteine und Baustellenzufahrten gerüstet – Allradantrieb gibt es jedoch nicht.

Innere Größe

Auch im Inneren setzt sich der Größeneindruck fort: Vorne wie hinten sitzt man mit ausreichend Raum um sich herum. Die Mittelkonsole bietet

Ablageflächen für zwei Handys, eine davon lädt induktiv und pustet kühle Luft zum gestressten Smartphone-Akku. In einem großen Fach unter der Konsole lässt sich jede Menge Kleinkram wie Geldbeutel, Taschentücher und so weiter verstauen – ebenfalls gekühlt.

Die zweite Reihe lässt sich um einige Zentimeter verschieben – schön, dass Jaecoo auf Variabilität setzt. Die Sitze lassen sich 60:40 umklappen und machen damit Platz für grobes Gepäck. Das Kofferabteil punktet, wichtig für diejenigen, die das Fahrzeug gewerblich nutzen, mit vier Verzurrösen (das hat nicht einmal ein chinesisches-japanischer Mazda 6e) sowie ausklappbaren Taschenhaken und Platz fürs Ladekabel unterm Lade-raumboden. Das Kofferraumvolumen bietet allerdings in Normalstellung nur schmale 324 Liter, sofern die Rückbank nach hinten geschoben ist. Ebenso überschaubare 1.265 Liter sind maximal möglich. Die Heckklappe schwingt Asia-typisch nur bis zu einer Höhe von 1,80 Metern (lässt sich im Display konfigurieren) nach oben.

Für Handwerk, Außendienst oder kleine Flotten ebenfalls hin und wieder relevant: 1.500 Kilogramm Anhängelast. Bei der Zuladung sind es etwa

450 Kilogramm – alles Segment-Durchschnitt.

Nicht der Schnellste

Immer mehr Plug-in-Hybride können auch schnelle(re)s DC-Laden. 40 kW lautet der Maximalwert im Jaecoo. Die Batteriekapazität beträgt 18,4 kWh. In einer guten halben Stunde ist der Akku auch bei winterlichen Temperaturen also wieder fast voll. Lästig dagegen ist die AC-Ladeleistung: 6,6 kW sind mit passender AC-Säule machbar. Damit muss man aufpassen, nicht in die Blockiergebühr zu rasseln. Zumal 6,6 kW in der Praxis eben oft nicht erreicht werden.

Ein echter Praxisbonus, gerade im Arbeitsalltag oder bei mobilen Einsätzen: Der Jaecoo 7 unterstützt V2L (Vehicle-to-Load) mit bis zu 3,3 kW externer Stromabgabe. Also Stromversorgung direkt aus dem Fahrzeug für Werkzeug, E-Bikes oder Technik.

Hochwertiger Innenraum

Eher ein Malus im Jaecoo 7 ist die zu erlernende Bedienphilosophie des Infotainmentsystems: Nach der Einstellung für die Außenspiegel musste lange geforscht werden, nur umständlich



1 Wie bei fast allen Chinaautos, die es nach Europa schaffen, ist die Materialauswahl gelungen. **2** Kleiner Luxus ohne echten Nutzen: die Chauffeurjustage des Beifahrersitzes vom Fahrersitz oder Fondbereich aus. **3** Der Jaecoo 7 kann CCS-Laden. Das ist jedoch sehr teuer und daher nicht marktrelevant. **4** Das Handy wird beim Induktivladen belüftet. **5** Die Rückbank ist verschiebbar ... **6** ... und erweitert das Ladeabteil von schmalen 324 auf mehr als 500 Liter Volumen.

sind diese im Display über ein verstecktes Menü zu justieren.

Die üblichen Sicherheitsnervensägen wie Spurverlassungs- und Tempolimitwarner sind nur mühselig zu deaktivieren; immerhin sind sie akustisch dezent. Über die vier vorhandenen Fensterheber mit vier physischen Tasten freut man sich mittlerweile schon. Und auch darüber, dass das

Glas über dem Haupt nicht nur Licht, sondern bei Bedarf auch Luft ins Auto lässt. Ein weiteres Plus: Zwei herkömmliche Schieberegler erleichtern das Öffnen und Schließen.

Ansonsten lässt sich der fast 15 Zoll große, hochkant stehende Touchscreen problemlos auch während der Fahrt bedienen. Überzeugend wirkt das grafisch messerscharfe Head-up-Display, das der Topversion Exclusive vorbehalten ist. Ohnehin dürfen Gestaltung, Haptik sowie Verarbeitung und Struktur des Innenraums als gelungen bezeichnet werden: Im Interieur stößt kein Detail sauer auf, die (oft weichen) Materialien fassen sich angenehm an und sind sauber verarbeitet. In diesem Auto sitzt man gern einige Stunden. Als funktional (und platzsparend) stellte sich der hinter dem Lenkrad angebrachte Wählstockhebel für die Eingang-Automatik heraus.

Unkompliziert unterwegs

Das Handling kann mit wenigen Worten beschrieben werden: Die Lenkung gibt sich unkompliziert und komfortabel, tendenziell vielleicht einen Tick zu indirekt. Das Plug-in-System leistet „im System“ fast 280 PS, das Zusammenspiel von dem 150-kW-starken E-Motor und dem 105-kW-Turbobenziner funktioniert klaglos. Akustisch (vor allem beim Beschleunigen auf

der Autobahn) macht sich zuweilen der Benziner bemerkbar, dies allerdings nur auf moderat störende Art und Weise. Je nach Fahrtsituation wählt das Fahrzeug, ob vollelektrisch oder hybridisch gefahren wird. Per Tastendruck lässt sich zwischen HEV und BEV wechseln, der Übergang ist kaum zu spüren, höchstens zu hören. Mit voller Batterieladung sind elektrisch laut WLTP 90 Kilometer drin, in der Realität waren es auf nasskalten Straßen knapp 70. Bis zu 120 km/h schafft der Jaecoo 7 elektrisch, mehr als genug, um sogar auf der Autobahn entspannt mitzuschwimmen. Der WLTP-Stromverbrauch liegt bei 15,1 kWh/100 km plus ein paar Tropfen Benzin auf den ersten 100 Kilometern für 30 verfahrenen Kilometer.

Für Vielfahrer und Dienstreisende mit vollem Termin- und Reisekalender interessant ist die beachtliche Reichweite, die bei vollem Tank (der 60 Liter fasst) und Akku jenseits der 1.000 Kilometer liegt. Nach Werksangabe sind sogar bis zu 1.200 Kilometer Gesamtreichweite möglich – ein starkes Argument für Außendienst, Pendler und lange Etappen ohne Lade- oder Tankstress. Den gibt es eher bei der Suche nach einem Händler. Zwei haben Stand Ende Januar 2026 eröffnet. Viele weitere sollen es werden. Nicht ideal, wenn das Wartungsintervall nach 15.000 Kilometern oder jährlich anfällt.

Timo Bürger

Jaecoo 7 SHS Exclusive First Edition

Preis: 33.185 Euro

R4/1.499cm³ | Systemleistung:

205 kW/279 PS | 365 Nm

1-Gang-AT | 180 km/h | 8,5 s

WLTP: 2,4 S + 15,1 kWh | 54 g/CO₂

Elektr. Reichweite: 90 km

Akkukapazität: 18,3 kWh

Laden: AC 6,6 kW | DC 40 kW

Maße: 4.500 x 1.865 x 1.670 mm

Kofferabteil: 340–1.265 Liter

HK 21 | VK 29 | TK 21

Wartung: jährlich/15.000 km

Garantie: 7 Jahre/150.000 km

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer