



Fotos: Chery/Omoda

Der Nächste

Die Chinesen kommen. So viel steht fest. Wie viele bleiben, nicht. Mit dem Omoda 9 startet noch ein Plug-in-SUV mit viel Platz, viel Leistung und ein paar Macken.

Der Omoda 9 sieht nicht so unverwechselbar aus wie der Konzernbruder (Chery) Jaecoo 7. Wiedererkennung ist aber da.

Die Autos der chinesischen Hersteller sind noch nicht perfekt – aus europäischer Sicht. Die europäischen Autos sind noch nicht perfekt – aus chinesischer Sicht. Einige Kunden stören die Eigenheiten der jeweiligen Anbieter wenig und sie greifen hüben wie drüben zu.

In China ist der Markt an ausländischen Herstellern gesättigt. Und der aus dem eigenen Land allemal. Rund 100 chinesische Marken gab es und einige gibt es schon nicht mehr. Der Markt platzt aus allen Nähten und die in den letzten Jahren stets steil ansteigende Nachfrage stagniert.

Chinas Glück in Europa

Expansionen gibt es bereits nach Lateinamerika, Afrika und Asien – in den meisten Fällen Verbrenner. Zu vergleichsweise günstigen Preisen werden dort die China-Autos angeboten. Mal mehr und mal weniger rentabel. Europa erscheint für viele lukrativ. Die Preise der Fahrzeuge liegen hier meist beim Doppelten des Chinapreises. Wohl auch deswegen versucht gefühlt monatlich ein neuer Anbieter sein Glück in der EU.

Omoda zum Beispiel. Bei uns noch völlig unbekannt, gehört die Marke zum Chery-Staatskonzern mit rund 80.000 Mitarbeitern, die in 2025 etwa 2,8 Millionen Fahrzeuge weltweit ver-

kaufen. Nun meint Chery, auch in Deutschland Fuß fassen zu können, nachdem Großbritannien mit den Chery-Marken Jaecoo und Omoda erfolgreich funktioniert. Hier war der Jaecoo 7 das meistverkaufte Auto im Januar und im März 2026. Und das, obwohl Jaecoo (und Omoda) dort erst seit gut einem Jahr am Markt teilnehmen.

Um Vertrauen in Deutschland aufzubauen, kümmern sich die in Raunheim (neben dem Flughafen Frankfurt) ansässigen Chinesen um die Marktpräsenz in Form von stationären Händlern. Bis Ende Mai 2026 sollten es 40 sein, bis Ende 2026 sollen es 100 werden und der Plan liegt bei ambitionierten 240 Standorten. 2026 sollen bereits 8.000 Jaecoo 7 und Omoda 9 an Kunden gehen – private wie gewerbliche.

Mittelklasse (SUV)

Ob das Chancen auf Erfolg hat, haben wir uns bei einer ersten Fahrt im Omoda 9 angeschaut. Der Omoda 9 ist ein SUV im Mittelklasse-Format. Knapp 4,80 Meter rangieren dabei am unteren Ende der Skala und stellen eine nach wie vor gefragte Größe dar. Das Platzangebot fällt erwartungsgemäß groß aus. Vorn wie hinten. Die Mittelkonsole ist breit und hoch und kann – je nach Sitzposition – beim

Steuern stören. Hinten sitzen zwei Personen perfekt und können sich durch das Schiebedach den Wind um die Nase wehen lassen. So ergibt ein Glasdach Sinn.

In den Kofferraum passen „okay“ 470 Liter. Wer umklappt, erweitert auf fast 1.800 Liter. Vier Ösen im Kofferraum lassen schwere Gegenstände vernünftig sichern. Generell macht die Verarbeitung und Materialauswahl im Omoda 9 einen gediegenen Eindruck. Umso störender sind die Reflexe der Heizdrähte in der Windschutzscheibe.

Die Sitzposition des Fahrers ist für langbeinige Europäer hingegen nicht ideal. Das Lenkrad lässt sich zwar elektrisch verstellen, jedoch nicht weit genug. Die Sitze sind beim Testwagen mit Kunstleder bezogen und lassen den Rücken schon mal ins Schwitzen geraten. Gut, dass eine Kühlung an Bord ist. Besser wären vernünftige Stoff- oder Wollbezüge. Der Fahrersitz ist zudem eng geraten – ausprobieren lautet unsere Empfehlung.

Mercedes-Allüren

Bei dem Thema Handhabung erfreulich, dass Omoda die elektrische Sitzjustage von Mercedes geklaut hat. Von den Besten gelernt, könnte man sagen. Ein paar weitere physische Be-



1



2



3

1 Die vier Endrohre sind Fake, ähnlich wie es bei Audis S-Modellen eine Zeit lang der Fall war. **2** Der Innenraum ist sauber eingerichtet, die Menüs sind chinesisch, aber auf Deutsch. **3** 470 Liter passen rein und sind verzurrbar.

dienelemente helfen ebenfalls. An anderen Stellen gibt es wieder die gelernten Unterschiede. Im Omoda 9 sind die Kacheln zum Drücken zwar meist groß genug und während der Fahrt treffsicher zu tippen. Allerdings ergeben die Abkürzungen der Funktionen dahinter nicht immer Sinn. Was „Einstellungen der ...“ oder „Lenkkraft gek...“ auch immer bedeuten mag. Das ist jedoch eine Frage der Zeit und man weiß irgendwann, was nach dem Fingerdruck passiert, oder aber hat es einmal eingestellt und es passt. Klein und wie die Tempoanzeige deplatziert (zu weit links) sind einige Angaben im Kombiinstrument. Dafür fährt mittig ständig ein virtueller Omoda 9 mit – und nimmt dem Wagen etwas von seiner Gelassenheit.

Diese vermittelt nämlich vor allem beim Langsamfahren das Fahrwerk. Ausgewogen lautet hier das Urteil. Geht es auf die Autobahn, verändert sich der Eindruck eher in Richtung straff, vielleicht etwas zu straff. Die Lenkung lenkt, begeistert aber keineswegs, was in der Fahrzeugklasse auch in Ordnung ist.

Geschmeidiger Antrieb

Freude kommt tatsächlich beim Plug-in-Hybrid als Antrieb auf. Die techni-

schen Daten versprechen 145 Kilometer elektrische Fahrt, das ist enorm. Erst dann muss nachgeladen werden. Das Nachladen jedoch klappt im Bestfall mit 6,6 kW. Wer es eilig hat, könnte an den DC-Lader (Schnelllader). Wäre der nicht so absurd teuer ... da sind bis zu 65 kW möglich. So sollten die allermeisten Fahrten rein elektrisch gelingen.

Falls die Reichweite mal nicht ausreicht, greift der Verbrenner ins Geschehen ein – unschwellig, kaum wahrnehmbar. Manchmal als Direktantrieb, ab und an als Generator für die E-Motoren. Bedarfsgerecht laut Aussage von Chery. Mag man glauben. Als Getriebe fungiert eine eigenwillige 3-Gang-Automatik deren Arbeit nicht erahnbar ist. Das hat Chery im Omoda 9 wirklich gut gemacht.

Die Kombination aus einem 1,5-Liter-Turbodiesel und zwei Elektromotoren (dadurch besitzt der Omoda 9 Allradantrieb) ergibt laut Datenblatt eine Systemleistung von unglaublichen 537 PS. In unter fünf Sekunden soll der Standardsprint erledigt sein. Gefühlt meint man allerdings bestenfalls 400 gesammelte PS begrüßen zu können – mit gutem Willen. 2,3 Tonnen lassen sich nicht leugnen. Bei 180 km/h wird abgeregelt, auch mittlerweile Usus – leider.

Omoda 9 Phev

Preis: 44.535 €

R4/1.499 ccm | Systemleistung:

395 kW/537 PS | 650 Nm

4,9 s | 180 km/h

Akkukapazität: 34,5 kWh (brutto)

AC 6,6 kW | DC 65 kW

WLTP: 1,6 Liter + 19,5 kWh

WLTP-Akku leer: 7 l/100 km

elektrische Reichweite: 145 km

Maße: 4.775 x 1.920 x 1.671 mm

Kofferraum: 471–1.783 Liter

Versicherung: HK 22 | TK 26 | VK 31

Wartung: 1 Jahre/15.000 km

Garantie: 7 Jahr/150.000 km

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

In die Vollen

Bei der Ausstattung geht China meist in die Vollen, zu einem dann attraktiven Preis, verglichen mit der Euro-Konkurrenz. Ob man jedoch all die Dinge benötigt, geschweige denn haben möchte, steht auf einem anderen Blatt. 44.535 Euro kostet das Gesamtpaket, an dem nichts zu rütteln ist.

Was fehlt? Der 11-kW-Anschluss und Matrixlicht, nur zwei Beispiele, die gar nicht erhältlich sind und im Segment in Europa zum (Serien-)Standard gehören. Wer ohne das auskommt, und ein paar Kleinigkeiten verschmerzen kann, erhält mit dem Omoda 9 ein großes SUV mit eigenwilligem Design, ohne Reputation und mit hoffentlich bald 100 Händlern in Deutschland. Dass es mal zum meistverkauften Auto in einem Monat in Deutschland werden wird, glauben wir nicht. Obwohl: Dass der Tesla Model Y im März 2026 auf Platz 2 hinter dem Golf landete, dachte wohl auch kaum jemand. *mb*