Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)
40.180 €
205 kW/279 PS
917 km
13,0 kWh + 3,7 l pro 100 km



Jaecoo 7 1.5 TGDI PHEV Exclusive DHT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Die Marke Jaecoo ist in Deutschland noch kaum bekannt, und selbst der chinesische Mutterkonzern Chery tritt hierzulande weit weniger in Erscheinung als in anderen europäischen Ländern. Während also die Verbreitung des Jaecoo 7 hier im Test in Mitteleuropa recht dünn ist, sieht es in England ganz anders aus. Denn auf der Insel ist dieses Modell zeitweise das Meistverkaufte unter den Pkw. Sicherlich spielt die Optik des chinesischen SUVs eine Rolle, denn von so mancher Perspektive erinnert das SUV nicht ganz zufällig an den englischen Range Rover. Während der Range Rover mit seinen gut fünf Metern Länge zu den Fullsize SUVs gehört, kommt der Jaecoo 7 deutlich kompakter (Länge 4,50 m) und vor allem leichter daher (rund 1,8 t). Dabei hat er einiges an Technik und Ausstattung an Bord. So wird er von einem Plug-in-Hybridsystem angetrieben, das aus einem Turbobenziner und einem Elektromotor besteht, seine Energie aus dem 60-l-Tank oder der 18,3-kWh-Batterie bezieht und damit die Vorderräder antreibt. Die beworbene Systemleistung von 279 PS steht zwar nur kurz und unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung, aber flott ist der Jaecoo 7 allemal unterwegs. Leider auch nicht ganz sparsam, was angesichts der Karosserie ohne besondere Aerodynamik-Optimierung nicht verwundert. Das Fahrwerk kommt mit der Leistung gut klar, gehört unter Komfortaspekten aber nicht zu den Schmeichlern, sondern eher zu den Robusten. Dafür ist die Ausstattung wirklich üppig, der Hersteller rüstet sein SUV mit zahlreichen aktuellen Assistenz- und Komfortsystemen aus. Auch der Innenraum ist alles andere als billig gemacht. So ist der Preis von rund 40.000 Euro für das Gebotene erst mal eine Ansage und erscheint sehr attraktiv. Ein genauerer Blick zeigt: Jaecoo kann die Welt nicht neu erfinden und muss im Detail auch auf die Kosten achten. Trotzdem sind die rund 40.000 Euro für das Gebotene eine Kampfansage an die etablierte Konkurrenz. Die hat vor allem die bessere Feinabstimmung als Argument auf ihrer Seite. Eine gefühlvollere Lenkung oder ein komfortableres Fahrwerk sind für Vielfahrer durchaus wichtig. Sofern Jaecoo den harten Wettbewerb in China wie in Europa übersteht, hat man als Jaecoo-Kunde immerhin 7 Jahre Garantie (bis 150.000 km) auf seiner Seite.

✓ **umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung, attraktiver Preis, kräftiger Antrieb, CSS-Ladeanschluss**

✗ **umständliche und ablenkungsintensive Bedienung, gefühllose Lenkung, teils schlecht dosierbares Gaspedal, hohe Verbräuche**

ADAC Urteil

2,7	Autotest
k.A.	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,9	Familie
4,0	Stadtverkehr
2,3	Senioren
2,8	Langstrecke
2,7	Transport
2,7	Fahrspaß
k.A.	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Cupra Terramar, Hyundai Tucson, Kia Sportage, VW Tiguan

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,8 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,6 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,6 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

2,0 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 09

2,8 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 10

2,3 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

3,7 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 12

k.A. Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Fahrzeugdaten 13

Bilder 14

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

ADAC © ADAC e.V.

2,8 Karosserie

2,4 Verarbeitung

✓ Die Karosserie des Jaecoo 7 ist in weiten Teilen ordentlich und routiniert verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen angemessen schmal. Weniger schön ist die bei höheren Geschwindigkeiten leicht flatternde Motorhaube - das hat zwar nur optische Konsequenzen, irritiert aber dennoch. Auf eine Türrahmenverkleidung innen verzichtet der Hersteller. Sind die Fenster geöffnet, hört man diese beim Türenschließen vernehmlich klappern. Die Motorhaube wird über doppeltes Ziehen am Hebel innen entriegelt und mit zwei Gasdruckfedern unterstützt geöffnet und offen gehalten - das ist vorbildlich. Der Motorraum selbst wirkt dann wenig aufgeräumt und muss ohne spezielle Korrosionsschutzmaßnahmen wie beispielsweise Dichtkappen an den Kabelsteckern auskommen. Kunststoffverkleidungen unten an der Karosserie und um die Radläufe schützen das empfindliche Blech teilweise gegen kleine Rempler oder unvorsichtig geöffnete Türen.

Die Materialauswahl im Innenraum geht in Ordnung, es gibt viele schöne Details und auch einige Stellen, an denen auf die Kosten geachtet werden musste. In weiten Teilen ist der Innenraum sauber verarbeitet, Jaecoo kocht aber auch nur mit Wasser und hat nunmal ein begrenztes Budget. Daher findet man an der einen oder anderen Stelle etwas knarzende oder nicht ganz entgratete Bauteile. Die Dachsäulenverkleidungen müssen komplett ohne Stoffüberzug auskommen. Dafür sind die Oberseiten des Armaturenbretts und der vorderen und hinteren Türverkleidungen unterschäumt und damit geschmeidig anzufassen. Den Seiten des Kofferraums fehlt leider der Teppichüberzug, der blanke Kunststoff verkratzt schnell.

Der Unterboden zeigt sich in weiten Teilen verkleidet, präsentiert sich aber keinesfalls so strömungsoptimiert wie es technisch möglich wäre. Vor allem im hinteren Bereich verschenkt der Jaecoo 7 Potential für eine noch bessere Luftführung.

2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Jaecoo 7 im Autotest-Verbrauchstest bei 75 km - damit kommt man viele Strecken im Alltag ohne Benzin aus. Jaecoo gibt in den technischen Daten üppige 90 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die aber nur unter sehr günstigen Bedingungen erreicht werden können. Die rein elektrische Reichweite hängt stark von Temperatur und Fahrweise ab. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 60-l-Tankfüllung etwa 840 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert rund drei Stunden bei 7 kW - der Jaecoo 7 kann nur einphasig mit bis zu 30 A geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 20,6 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plug-in auch per CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis zu 50 kW Gleichstrom (DC) gezapft (Herstellerangabe: 40 kW) und die leere Batterie hat nach knapp einer Stunde wieder 100 Prozent Ladestand erreicht (80 Prozent nach unter einer halben Stunde). Die Batterie kann über einen speziellen Adapter auch Strom abgeben und externe Geräte mit bis zu 3,3 kW versorgen. Ein Ladekabel für Schuko-Steckdosen und eines mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 480 kg - das reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, praktische Dachschienen bringt das SUV serienmäßig mit. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Jaecoo 7 bis zu einem Gewicht von 1,5 Tonnen. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m, das geht für die Fahrzeuggröße in Ordnung. Mit einer Breite von 2,13 m (inkl. Außenspiegel) ist der Jaecoo schon ziemlich breit. Dafür fällt das Plug-in-SUV bei der Länge nicht aus dem Rahmen, 4,50 m gehen in Ordnung. Jaecoo stattet seinen 7er serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus. Werkzeug und Wagenheber sind aber nicht erhältlich.

✗ Die beiden Ladeanschlüsse werden mit eigenen Kappen abgedeckt, welche zum Laden umständlich abgezogen und nach dem Ladevorgang wieder eingefädelt werden müssen - das ist im Alltag sehr lästig.

3,4 Licht und Sicht

Die Enden des SUV sind nur mäßig zu überblicken, man muss sie gut abschätzen oder sich auf die Assistenten verlassen. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Jaecoo 7 eine nur ausreichende bis mangelhafte Sicht nach draußen. Vor allem die breiten C-Säulen, die ausgesprochen breiten D-Säulen und die schmalen Fenster dazwischen sowie die nicht ganz versenkbaren Kopfstützen behindern die Sicht nach (schräg) hinten.

Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr gut zu überblicken – hier kann das SUV einen Vorteil erzielen. Die Außenspiegel sind ausreichend groß genug für eine zufriedenstellende Sicht nach hinten – leider fehlt beiden ein asphärischer Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion jedoch nicht.

Hilfreich sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die vier Außenkameras für eine 360-Grad-Rundumsicht. Ein Einparkassistent ist für den Jaecoo 7 aktuell nicht lieferbar.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn ordentlich und hell genug aus, in Kombination mit der erhöhten Sitzposition hat man eine gute Sicht und braucht das Fernlicht eher selten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblenden kann, ist serienmäßig. Theoretisch gibt es über die Nebelscheinwerfer ein Abbiegelicht - das leuchtet aber nur direkt vor das Auto und bringt daher gar nichts. Auf der Beifahrerseite ist das zusätzliche Licht für den Fahrer nicht zu sehen, so gering ist die Reichweite. Ein

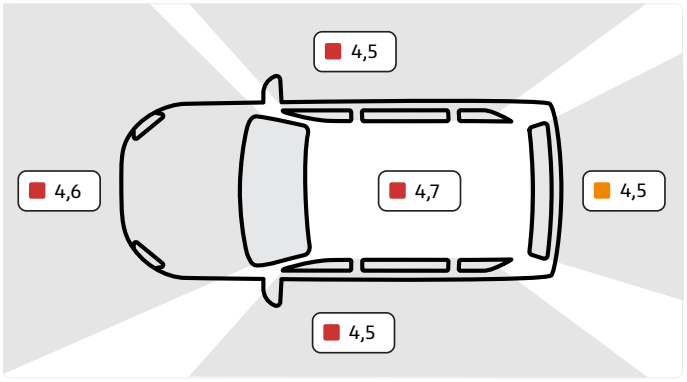
© ADAC e.V.

Kurvenlicht gibt es nicht. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, insbesondere bei schlechter Sicht.

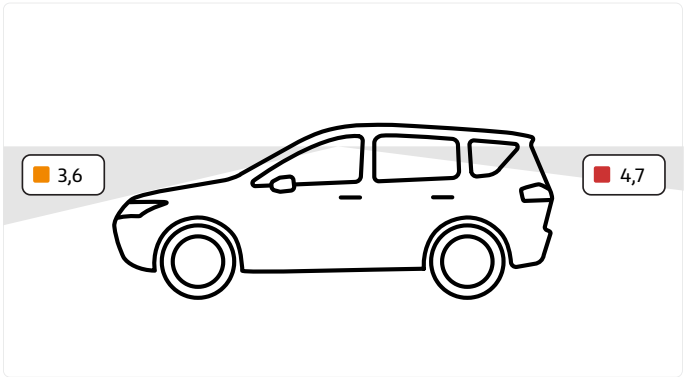


Die ausgesprochen breiten hinteren Dachsäulen beeinträchtigen den Blick nach schräg hinten erheblich. Immerhin hat man eine erhöhte Sitzposition für einen besseren Überblick nach vorn und seitlich.

✕ Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Die Leuchtweite muss manuell eingestellt werden, das ist für sich gesehen schon ungünstig. Kompliziert wird es, die Einstellung in den Tiefen des Infotainment-Menüs zu finden.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2 Ein-/Ausstieg

✓ Die höher bauende Karosserie des Jaecoo 7 hat Vorteile gegenüber einem Kompaktwagen, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 60 cm über der Fahrbahn in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorn in drei, hinten nur in zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung. Die Haltekraft für die Türen könnte vorn wie hinten kräftiger ausfallen, um die Türen auch an Steigungen sicher fixiert zu halten. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Jaecoo 7 Exclusive serienmäßig an Bord. Nähert man sich dem Fahrzeug, entriegelt der Jaecoo von selbst, entfernt man sich, verriegelt er eigenständig. Die Automatikfunktion lässt sich auch abschalten, dann hat man aber nur an der Fahrertüre eine Taste zum schlüssellosen Öffnen und Schließen.

✕ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,8 Kofferraum-Volumen

Das Platzangebot im Kofferraum fällt insgesamt durchschnittlich aus. Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil immerhin 310 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 490 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 770 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.340 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden befinden sich weitere 40 l Stauvolumen, dort kann man beispielsweise die Ladekabel und weiteres kleines Equipment verstauen.



Das Ladeabteil fasst zwischen 310 und 1.340 l - für die Fahrzeuggröße ist das ok, immerhin muss die aufwendige Antriebstechnik Platz finden. Die Lehnenneigung der Rücksitze kann variiert werden.

© ADAC e.V.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

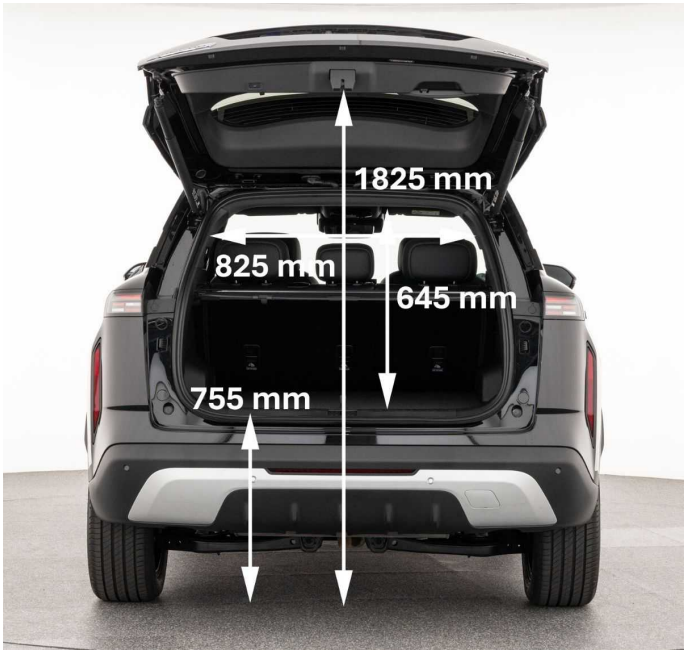
Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: Sie liegt etwa 76 cm über der Straße, das Gepäck muss daher weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Stufe, die Kante ist mit dem Ladeboden in einer Ebene, das erleichtert insbesondere das Ausladen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne ergibt sich ein weitgehend ebener Ladeboden, der nur im Bereich der Lehne leicht ansteigt. Das Gepäckraumrollo muss man immer manuell bedienen. Unter dem Kofferraumboden ist es nicht verstaubar, da die zur Verfügung stehende Breite nicht ausreichend ist.

✓ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist beim Jaecoo 7 Exclusive Serie; in Kombination mit dem schlüssellosem Zugang öffnet sich die Heckklappe automatisch, wenn man mit dem Schlüssel hinter dem Fahrzeug eine entsprechende Fußbewegung macht (Funktion abschaltbar). Eine 12-V-Steckdose im Kofferraum ist immer an Bord.

✗ Die Heckklappe öffnet auffällig niedrig für den durchschnittlichen Europäer - schon ab rund 1,83 m muss man sich um seinen Kopf sorgen. Denn zusätzlich steht das Schloss etwas ab, daran kann man sich schnell eine schmerzhafte Kopfnuss holen. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich begrenzen, wobei das angesichts der knappen Öffnungshöhe selbst bei niedrigen Garagen kaum nötig sein sollte. Der Kofferraum wird nur von einer Lampe links seitlich im Kofferraum ausgeleuchtet – das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend erhellt.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt klappen, bietet aber keine Durchlademöglichkeit. Das Klappen der Rückenlehne gelingt mühelos, kann aber nur von der Rückbank aus bedient werden - im Kofferraum gibt es keine zusätzlichen Hebel. Für die äußeren Gurte auf der Rückbank gibt es keine Halterungen, beim Zurückklappen der Lehnenteile kann man sie leicht einklemmen und beschädigen - es ist also Vorsicht geboten. Positiv: Die Kopfstützen müssen zum Klappen nicht demontiert werden. Die Ablagemöglichkeiten im Kofferraum sind limitiert: Es gibt keine seitlichen Fächer oder Netze, auch kein Transport- oder Schienensystem am Boden. Nur Taschenhaken sind vorhanden.



Immer an Bord: die elektrische Heckklappe. Die Ladeöffnung ist groß, die mit 76 cm hohe Ladekante nicht sonderlich praktisch - das Gepäck muss weit angehoben werden.

2,6 Innenraum

3,4 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Reichweite justiert werden, allerdings ist der Verstellumfang auffallend gering. Die Pedale sind passend angeordnet und zwängen dem Fahrer keine unangenehme Beinhaltung auf, das stehende Gaspedal fällt positiv auf. Die Fahrstufe wird über den rechten Lenkstockhebel gewählt, Optik und Funktion sind an Mercedes-Modelle angelehnt. Der Fahrzeugstart erfolgt über Hineinsetzen, Bremspedal drücken und Fahrtrichtung wählen. Das Fahrzeug wird automatisch ausgeschaltet, wenn man "P" einlegt und aussteigt - möchte man den Jaecoo 7 manuell ausschalten, muss man die Funktion umständlich im Menü suchen, weil sich der Hersteller einen klassischen Start-Stopp-Knopf gespart hat.

Das Kombiinstrument ist als großes Display ausgeführt und stellt die Geschwindigkeit ausschließlich als Zahl dar - eine Ansicht mit Rundinstrumenten gibt es zwar, diese greift aber nur die Leistungsanzeige auf, nicht jedoch die Geschwindigkeit. Das Instrumentendisplay kann verschiedene Anzeigen darstellen (u.a. eine großflächige Navigationskarte sowie eine Fahrassistenzansicht) und zeigt darüber hinaus alle wichtigen Informationen an. Die Schrift fällt stellenweise ziemlich klein aus, was das Ablesen erschwert. Der große 14,8-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems ist passend dimensioniert, hoch angeordnet und damit gut erreichbar. Die Ablesbarkeit bei Gegenlicht fällt bisweilen suboptimal aus, wenn man tagsüber die dunkle Optik für die Menüs gewählt hat (auch möglich: automatisches Umschalten hell/dunkel oder immer hell). An der Reaktionsfähigkeit der Software gibt es nichts auszusetzen. Sehr wohl aber an den oft kleinen Schriften und Schaltflächen, was die Bedienung gerade während der Fahrt erschwert. Es fehlen überdies dauerhaft eingeblendete Schnellwahltasten, um einfacher zwischen den Menüs springen zu können. Hinter der übersichtlichen ersten Ebene verbirgt sich ein großer Funktionsumfang, dessen Bedienpfade Eingewöhnungszeit benötigen. Zusätzlich gibt es ein Schnellwahl-Menü, das über eine Wischgeste vom oberen Bildschirmrand aufgerufen wird. Hier bringt Jaecoo weitere

© ADAC e.V.

wichtige Funktionen, wie die Helligkeits-Regler für die Displays sowie Fahrassistenzeinstellungen (Geschwindigkeits- und Aufmerksamkeitswarner) unter. Haptische Tasten setzt der Hersteller aber nur wenige ein, es gibt einige auf der Mittelkonsole und etwas versteckt links unten am Armaturenbrett. Das Lenkrad wiederum fängt sich einige Kritik für seine Tastenausstattung ein: Die Flächen sind zwar modern und clean anzuschauen, die minimalistische Beschriftung vereinfacht die Bedienung aber genauso wenig wie die teils unklare Reaktion auf Klickbefehle, weil die Bereiche nicht klar genug gegeneinander abgegrenzt sind.

✕ Einen haptischen Lautstärkeregler sucht man abseits der Lenkradtasten vergeblich. Der untere Bildschirmrand bietet einen Lautstärke-Software-Button, diesen Shortcut kann man aber durch einen anderen ersetzen, was wenig praktikabel ist und das Dilemma verdeutlicht, wenn man zu viele Hardware-Tasten einspart. Einen klassischen Bordcomputer gibt es eigentlich nicht, denn die beiden Speicherstände bieten nur unterschiedliche Angaben und diese auch nur in begrenzter Zahl. Eine Momentan-Verbrauchsanzeige fehlt sogar ganz. Die wichtige Taste für den Warmblinker ist klein, gleichförmig und außerhalb des direkten Sichtbereichs des Fahrers in der Schalterleiste auf der Mittelkonsole untergebracht.

Auffällig sind auch die zahlreichen schlechten Übersetzungen, die einen so manches mal rätseln lassen, was eigentlich gemeint ist. Eine Betriebsanleitung in Buchform ist vorhanden, das sogar in Deutsch - jedoch werden häufig andere Bezeichnungen im Buch als am Bildschirm verwendet. Man muss dann anhand des Menüaufbaus raten, welche Funktionen am ehesten gemeint sind. Die Defrost-Taste für die Heckscheibe ist im Klimamenü untergebracht und an der Stelle auf die Schnelle schlecht zu finden. Noch schlimmer sieht es mit den Sitzheizungstasten aus, sie sind noch tiefer im Menü versteckt - hier ist also ein hoher Lernaufwand nötig. Das betrifft auch die Bedienung der Handbremse. Die Taste zum Lösen findet man unter den Shortcuts im Funktionsmenü. Die Handbremse wird von alleine angezogen und löst sich eigenständig, wenn man losfährt - allerdings ausschließlich, wenn man angeschnallt ist. Legt man ohne Gurt die Fahrstufe ein und gibt Gas, dann schiebt der Jaecoo 7 seine blockierenden Hinterräder über die Straße.



Dass chinesische Entwickler mit einer ganz anderen Mentalität an die Infotainment-Gestaltung gehen wie europäische Ingenieure, spürt man im Alltag nur zu deutlich. Man braucht viel Einarbeitungszeit, um durch die zahlreichen Menüs und Unterpunkte zu finden. An manches kann man sich gewöhnen, andere Details bleiben aber dauerhaft umständlich.

1,6 Multimedia

✓ Der Jaecoo 7 Exclusive ist serienmäßig ausgestattet mit einem Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen und Radio (mit DAB+), mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie mit Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos). Das Premium-Soundsystem mit acht Lautsprechern kann mit gutem Klang überzeugen. Ebenso Serie sind vier USB-Anschlüsse; je zwei vorn und hinten, jeweils ein Typ A und ein Typ C für maximale

© ADAC e.V.

Kompatibilität. Zudem gibt es zwei gut erreichbare Ablagemöglichkeiten für Smartphones, die linke Ablage verfügt über eine induktive Ladefunktion. Heutzutage nicht mehr selbstverständlich: Es gibt noch einen 12-V-Anschluss vorn. Das Infotainmentsystem lässt sich Over-the-Air updaten (OTA), auch über WLAN. Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen Jaecoo-App kann man aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen oder Funktionen wie die Innenraumklimatisierung und das Laden steuern. Es ist möglich, Nutzerprofile anzulegen und eigens zu schützen.



Witziges Gimmick: Die Unterseite der Gepäckraumabdeckung ist weiß und reflektierend - man kann sie als Projektionswand nutzen. Dafür lässt sich das Gepäckrollo oben in der Heckklappe und hinten unten in der Seitenverkleidung einhaken - fertig ist das Camping-Kino.

2,2 Raumangebot vorn

✓ Vorn reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei hier die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde für knapp zwei Meter große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen. So empfindet man das Raumangebot als großzügig, auch wenn die Mittelkonsole und das Armaturenbrett recht wuchtig ausfallen. Der dunkle Dachhimmel wirkt etwas einengend - wer es heller haben mag, kann den Stoffrollo des serienmäßigen Panorama-Schiebedachs elektrisch öffnen, dann hat man viel Licht im Innenraum und einen guten Ausblick gen Himmel. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung erzeugt nachts mehr Tiefenwirkung im Innenraum.

2,1 Raumangebot hinten

✓ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Platz dahinter immerhin für Personen bis weit über zwei Meter Größe. Limitierend ist nur die Kopffreiheit, hier geht man oberhalb von 1,95 m Größe mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut, auch wenn die hohe Seitenlinie etwas einengend wirkt. Das serienmäßige Panorama-Schiebedach reicht bis über die Rückbank, auch die Ambientebeleuchtung setzt sich hinten in den Türtafeln fort.



Auf der Rückbank hat man eine üppige Beinfreiheit. Auch über den Köpfen gibt es noch genug Raum für große Menschen. Ob ausladende Kindersitze oder große Erwachsene, hier findet jeder seinen entspannten Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren und in der Neigung einstellbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung, so dass Smartphone, 1-l-Flaschen und Einiges an Kleinkram problemlos Platz finden. Neben den beiden Becherhaltern vorn hat man noch ein geräumiges Fach zwischen den Vordersitzen, das sogar über die Klimaanlage mit gekühlt wird. Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze und kleine Türfächer, in die zumindest noch 0,5-l-Flaschen passen. Kleine Jackenhalter sind ebenfalls vorhanden.

2,6 Komfort

3,2 Federung

Der Jaecoo 7 wird nur mit seinem Standardfahrwerk angeboten, adaptive Dämpfer gibt es für dieses Modell bisher nicht. Der Komfort ist insgesamt in Ordnung, kann aber keine besonderen Akzente setzen. Gerade innerorts und an Kanten fehlt es an Feinschliff, hier rollt das SUV eher unbeholfen darüber. Man würde sich mehr Feingefühl beim Ansprechen wünschen, teilweise reagiert die Federung recht trocken und reicht Kanten an den Innenraum weiter. Kopfsteinpflaster führt zu leichten Vibrationen insbesondere am Lenkrad. Geschwindigkeitshügel, sogenannte Speed Bumps, pariert der Jaecoo immerhin zufriedenstellend. Ausgeprägte längere Bodenwellen bügelt er dagegen williger aus, hier gefällt er insbesondere auf der Landstraße. Kurzwellige Fahrbahnunebenheiten bleiben aber seine Achillesferse. Mit zunehmendem Tempo gibt sich das

ADAC © ADAC e.V.

Fahrwerk schluckfreudiger, so dass insbesondere auf der Autobahn der Federungskomfort in Ordnung geht.

2,6 Sitze

Die elektrische Sitzeinstellung für Längsposition, Sitzhöhe und Rückenlehne ist in der Exclusive-Ausstattung für die Vordersitze Serie. Zudem bietet der Fahrersitz eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lendenwirbelstütze. Eine Memory-Funktion für die Sitzpositionen gibt es für die Fahrerseite. Eine Massage-Funktion, eine verlängerbare Beinauflage sowie eine einstellbare Sitzwangenbreite sind nicht erhältlich.

Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm und ausreichend ausgeprägt, es ergibt sich ein passabler Seitenhalt und eine angemessene Rückenunterstützung. Die Mittelarmlehne kann nur zweigeteilt aufgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie ist weder längs noch in der Höhe einstellbar. Die Armauflagen sind in allen Türen gepolstert.

In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, insbesondere die Lehne verfügt über vergleichsweise deutliche Konturierung. Allzu viel Seitenhalt darf man aber dennoch nicht erwarten – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Selbst Erwachsene können hinten annehmbar über längere Zeit sitzen, denn der Kniewinkel ist SUV-typisch recht angenehm, zudem kann man die Lehnenneigung anpassen. In der Mitte hockt man auf einer ungünstigen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an - immerhin muss man sich den Fußraum nicht mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

3,1 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 68,8 dB(A). Die Geräuschdämmung ist insgesamt zufriedenstellend, hat aber noch deutliches Potenzial. Im Elektrobetrieb ist der Antrieb sehr leise. Schaltet sich der Verbrenner dazu, grummelt der Turbobenziner dezent im Hintergrund, sofern er nur wenig Kraftzusteuern muss und bei niedrigen Drehzahlen arbeiten kann. Ab mittleren Drehzahlen hört man den Motor deutlicher, muss er viel Kraft zum Vortrieb beisteuern, tönt er ziemlich laut bis in den Innenraum. Starkes Beschleunigen und hohes Tempo meidet man da gern. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis Landstraßentempo ist es im Innenraum recht leise, auf der Autobahn wird es auch subjektiv hörbar lauter.

1,5 Klimatisierung

✓ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist im Jaecoo 7 Exclusive Serie, mehr Zonen sind nicht lieferbar. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen, diese Funktion ist aber in den Tiefen der Menüs versteckt und kryptisch bezeichnet. Für die Rückbank gibt es Luftdüsen im Fußraum und Mitteldüsen zwischen den Vordersitzlehnen. Die Lenkradheizung wie auch die Sitzheizung vorn und hinten sind Serie - ebenso die Sitzlüftung für die Vordersitze. Die Windschutzscheibe kann über feine Drähte beheizt werden - da diese Drähte nachts kleine Lichtreflexionen verursachen können, ist das nicht jedermanns Sache, gerade Brillenträger berichten immer wieder von diesen störenden Reflexionen. Extra getönte hintere Scheiben bringt die Exclusive-Variante serienmäßig mit. Dank Plug-in-Antriebssystem gibt es im Jaecoo 7 auch eine Standklimatisierung - sofern der Ladestand der Hochvoltbatterie ausreichend ist, kann man über einen Timer oder die App den Innenraum heizen oder kühlen.

✗ Die Luftmengen lassen sich an den Lüftungsdüsen nicht unabhängig von der Ausströmungsrichtung einstellen.

2,0 Antrieb

1,4 Fahrleistungen

✓ Der Vierzylinder-Benziner verfügt über 1,5 Liter Hubraum und leistet dank Turboaufladung 143 PS bzw. 105 kW. Sein maximales Drehmoment liegt bei 215 Nm. Zusätzlich arbeitet ein Elektromotor mit 204 PS bzw. 150 kW und maximal 310 Nm Drehmoment im Jaecoo 7. Die Systemleistung des Hybridsystems liegt bei potenten 279 PS bzw. 205 kW und 365 Nm Drehmoment. Das Zusammenspiel aus Verbrenner und Elektromotor wirkt sich vor allem beim Beschleunigen positiv aus: So geht es von 60 auf 100 km/h in 4,0 s und von 80 auf 120 km/h in 4,4 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der Jaecoo in knapp unter einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs voll aus und sorgt für flotte Fahrleistungen. Rein elektrisch angetrieben geht es von 60 auf 100 km/h in ebenfalls praxistauglichen 6,2 s. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Jaecoo 8,5 s an - mit 279 PS würde man mehr erwarten, allerdings steht die Maximalleistung des Systems nicht in jedem Betriebszustand zur Verfügung. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h beschränkt. Für den rein elektrischen Betrieb gibt der Hersteller eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h an, wobei dieses Tempo nicht abgeregelt wird, sondern bei schnellerer Fahrt sich der Benziner dazuschaltet. Der Fahrer kann zudem die Betriebsstrategie des Hybrid-Systems beeinflussen und den Jaecoo 7 entweder selbst entscheiden lassen, wie die beiden Antriebe eingesetzt werden (Auto), den elektrischen Ladezustand halten (Save Battery) oder rein elektrisch fahren (EV).

2,6 Laufkultur

Beim Ansprechverhalten profitiert der Jaecoo 7 klar von seinem Elektroantrieb, rein elektrisch angetrieben hat man schnelle Reaktionen auf Gasbefehle. Geht es aber in den Leistungsbereich, in dem der Verbrenner mit gebraucht wird (weil z.B. der Ladestand der Batterie niedrig ist), dann spürt man merklich Schwankungen und Unterschiede in der Antriebsleistung. Das spielt auch direkt in die Leistungsentfaltung, denn

© ADAC e.V.

rein elektrisch angetrieben ist alles fein und gleichmäßig. Werden aber beide Antriebsquellen gebraucht, hat man einen Leistungsanstieg in zwei Stufen, weil das Zuschalten der Leistung des Verbrenners merklich dauert.

Solange der Elektroantrieb allein für den Vortrieb im Jaecoo sorgt, spürt man kaum Vibrationen oder hört so gut wie nichts vom Antrieb. Schaltet sich der Verbrenner zu und kümmert sich nur um die Stromproduktion, ist er dezent zu spüren, bleibt aber zunächst unauffällig. Erst wenn der Benziner zur Effizienzoptimierung direkt an die Antriebsachse angekuppelt wird (insbesondere oberhalb von 100 km/h), spürt man dann die Vibrationen vergleichsweise deutlich. In diesem Zuge hört man dann das Aggregat auch deutlicher, weil es eher brummig und wenig charmant klingt - spätestens ab 120 km/h ist der Vierzylinder klar zu hören.

2,4 Getriebe

✓ Über den genauen Aufbau und die Zahl der Gänge hüllt sich Jaecoo gern in Schweigen. Die verschiedenen Schaltmöglichkeiten der Antriebseinheit ermöglichen einen parallelen wie auch seriellen Hybridantrieb. Das heißt, entweder es treibt nur der Elektromotor an, der seinen Strom aus der Batterie und bei Bedarf zusätzlich vom Generator am Verbrenner erhält, oder es wird der Verbrenner direkt mit an die Antriebsachse geschaltet und dann können Elektromotor und Verbrenner gemeinsam den Jaecoo 7 in Bewegung halten. Angefahren und Rangiert wird immer über den Elektromotor, der Verbrenner kann erst bei Geschwindigkeiten über 60 km/h eingekuppelt werden. Die Fahrtrichtung vorgegeben wird über den rechten Lenkstockhebel, das Umschalten zwischen vorwärts und rückwärts erfolgt ausreichend zügig; die zuverlässige Kriechfunktion erleichtert das punktgenaue Rangieren.

Die Einstellung der Rekuperation kann man auf die Sterntaste am Lenkrad legen, ansonsten muss man die Stärke umständlich im Menü auswählen. Die Autohold-Funktion der Handbremse ist Serie, sie wird über eine Schnellwahltaste im Menü vom oberen Bildschirmrand ein- und ausgeschaltet - eine eigene Tasten im Cockpit gibt es dafür nicht.

2,8 Fahreigenschaften

2,8 Fahrstabilität

Der Jaecoo 7 ist relativ straff gefedert, daher zeigt er stetige Karosseriebewegungen auf schlechten Straßen. Er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Im Grenzbereich geht er in moderates Untersteuern über, wird in kritischen Situationen vom ESP eingefangen und beruhigt. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV aber ein wenig beeinflussen. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt stärkere Aufbaubewegungen sowie etwas mehr Seitenneigung und Nicken - alles bleibt aber im sicheren Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich jedoch gut beherrschen lässt. Die Traktion der Vorderräder ist zufriedenstellend, sofern der Untergrund nicht zu rutschig ist - im Grenzbereich greift die elektronische Traktionskontrolle ein, wenngleich das beim Anfahren auch etwas frühzeitiger erfolgen könnte. Mit der vollen Leistung des Antriebs ist die Vorderachse etwas überfordert - zumindest bis in den mittleren Leistungsbereich bringt der Jaecoo die Kraft aber gut auf die Straße. Unter Volllast leidet allgemein die Richtungsstabilität etwas, auch bei höheren Geschwindigkeiten - dann zentriert die Lenkung nicht mehr so klar und der 7er fühlt sich weniger stabil an.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Jaecoo 7 mit Plug-in-Motorisierung und Frontantrieb eine zufriedenstellende Vorstellung ab. Das Fahrzeug reagiert gut auf Lenkbefehle, mit dem ersten Lenkeinschlag nach links geht ein kurzer, merklicher ESP-Eingriff einher, der das Auto in die gewünschte Richtung stupst. Es erfolgt ein angemessener Tempoabbau, dadurch ist das SUV im weiteren Verlauf des Parcours unproblematisch zu handhaben. Die Seitenneigung ist bei starkem Lenkeinschlag ausgeprägt, macht aber kein unsicheres Gefühl. Der 7er übersteuert kaum und zeigt nur moderates Untersteuern im Grenzbereich. Damit bleibt er insgesamt gut beherrschbar, Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Versucht man möglichst zügig orientiert durch den Ausweichtest zu kommen, verlaufen die ESP-Eingriffe gezielt und weitgehend im Hintergrund. Dadurch hat man ein durchaus dynamisches Fahrgefühl, insbesondere für ein Modell ohne besondere Fahrwerkssysteme. Die Seitenneigung hält sich in Grenzen. Der Jaecoo ist keine Rennsemmel, bei dem Gewicht und dem höheren Schwerpunkt auch kein Wunder. Aber er bringt eine gelungene Abstimmung von Fahrwerk und ESP mit.

2,9 Lenkung

Die Abstimmung der Lenkung ist im Grunde die Königsdisziplin und sicherlich eine der größten Herausforderungen beim Auto, wenn sie für möglichst viele unterschiedliche Anforderungen passen soll. Der Jaecoo liefert hier eine solide Vorstellung ab, auch wenn es spürbar bessere Lenkungen gibt. Die 7er-Lenkung ist weitgehend gefühllos und gibt wenig Rückmeldung von der Straße und den Fahrzuständen. Das macht sie aber auch unaufgeregt und passt damit durchaus zur Zielgruppe für das Modell. Die Zielgenauigkeit ist gar nicht schlecht, der gewünschte Kurs lässt sich recht genau vorgeben. Die Zentrierung der Lenkung ist ok, man spürt, wo die Nulllage ist - der Lenkkraftanstieg aus der Mittellage heraus geht ebenfalls in Ordnung, wenngleich er klarer verlaufen könnte. Von Anschlag zu Anschlag muss man 2,8 Umdrehungen am Lenkrad drehen, die Lenkung ist damit angemessen direkt ausgelegt. Über die Fahrmodi kann man die Lenkunterstützung in zwei Stufen variieren, jedoch merkt man kaum einen Unterschied - in beiden Modi ist sie etwas zu leichtgängig.

✗ Der Betriebszustand kommt zwar nicht häufig vor und dann auch nur kurz - aber ein Ruhmesblatt ist es nicht: Beim

© ADAC e.V.

starken Beschleunigen fehlt es der Lenkung deutlich an Zentrierung und Präzision. Die spürbaren Antriebseinflüsse sind also nicht wegzudiskutieren und fallen auf, weil währenddessen die Lenkung ihre Souveränität vermissen lässt.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Jaecoo 7 PHEV durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest. Das Bremsgefühl ist - typisch bei vielen Hybriden - etwas synthetisch und ziemlich gefühllos; der Übergang von Rekuperation auf die mechanische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche. Beim Jaecoo haben sie es gut hinbekommen, wodurch eine ausreichend feinfühlige Dosierung der Bremse ohne große Gewöhnung möglich ist.

2,3 Sicherheit

2,3 Aktive Sicherheit

✓ Der Jaecoo 7 Exclusive hat viele Assistenzsysteme an Bord, welche derzeit auf dem Markt erhältlich sind. Fährt man mit zu geringem Abstand zum Vorausfahrenden, warnt der Jaecoo - ebenso bei drohenden Frontalkollisionen. Außerdem erkennt er beim Rückwärtsfahren Hindernisse sowie Querverkehr und warnt davor. Über die Radarsensoren am Heck warnt er beim Spurwechsel und beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Das Notbremssystem erkennt auch bei hohen Geschwindigkeiten Hindernisse und warnt bzw. bremst autonom. Ein klassischer Tempomat ist nicht verfügbar, dafür aber ein Abstandsregeltempomat (ACC), welcher auch erkannte Tempobeschränkungen auf Knopfdruck übernehmen kann. Ein "Autobahnassistent" (Abstandsregeltempomat + Spurführungsassistent) steht ebenso zur Verfügung. Das ACC agiert bei dichtem Verkehr eher zurückhaltend, bisweilen muss man selbst mit etwas Druck aufs Gaspedal mithelfen. Der Lenkassistent hält zuverlässig die Spur.

Es gibt keine separate Taste für die elektrische Handbremse. Im Notfall muss man die P-Taste am rechten Lenkstockhebel (Gangwahlhebel) drücken und gedrückt halten, um die Notbremsung durchzuführen. Das gelingt zur Not auch vom Beifahrersitz aus, allerdings muss man um diesen "Trick" wissen.

✗ Nervig dagegen sind die arg lauten Akut-Warnungen der Assistenten, die sich nicht bei allen Ausschalten lassen. Braucht man im Auto Ruhe, z.B. wenn man schlafende Kinder dabei hat, dann bleibt nur das komplette Abschalten der jeweiligen Systeme (z.B. Spurwechselassistent).

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremssystem
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Abbiegeassistent
- Tempomat
- Spurwechselautomatik
- Notfallassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv

2,4 Passive Sicherheit

✓ Der Jaecoo 7 kann im Crashtest nach Euro NCAP-Norm ordentliche 81 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test April 2025). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es einen Mittelairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m. Hinten bieten die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,80 m einen guten

© ADAC e.V.

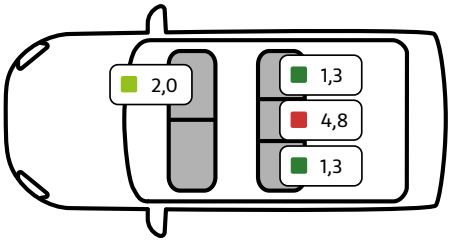
Schutz. Alle Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Reflektoren an den Innenverkleidungen der Türen gibt es nicht, sie könnten bei geöffneten Türen im Dunklen warnen. Bei einem Unfall oder per Knopfdruck wird ein Notruf über das eingebaute Mobilfunkmodul abgesetzt (e-Call). Das Warndreieck ist in der Innenverkleidung der Heckklappe verstaut, dort ist es leicht zu finden und gut zugänglich.

✕ Die Verbandtasche liegt dagegen unter dem Kofferraumboden und muss bei beladenem Kofferraum erst mal "ausgegraben" werden. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es nicht, es fehlen überdies die Befestigungspunkte am Dachhimmel. Die versenkten Türgriffe außen erschweren nach einem Unfall die Türöffnung und damit die Bergung von Insassen.

1,9 Kindersicherheit

✓ Mit 80 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem Jaecoo 7 eine gute bis zufriedenstellende Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der 7er gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes geringfügig eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässig eingreifenden Einklemmschutz. Jaecoo verbaut für die Rücksitze ein Detektionssystem, dass zurückgelassene Kinder erkennen kann. Es warnt davor, kleine Kinder im Auto zu vergessen. Die Kindersicherung für die hinteren Türen kann vom Fahrerplatz aus ein- und ausgeschaltet werden.

✕ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Jaecoo 7 immerhin 80 Prozent für die Sicherheit von Fußgängern erzielen. Hauptsächlich die Vorderkante der Motorhaube - dort vor allem oberhalb der Frontscheinwerfer - und die A-Säulen stellen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision dar. Eine aktive Motorhaube, welche sich bei einem Zusammenstoß schnell etwas aufstellt, um mehr Abstand zu harten Bauteilen unter der Motorhaube zu schaffen, gibt es nicht. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,7 Umwelt

4,0 Verbrauch

✕ Wenn der Jaecoo 7 mit voll geladener Batterie startet, sind im Elektrozyklus der Autotest-Verbrauchsmessung (gemischter Betrieb) rund 75 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der Hersteller gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test rund 90 km an, was schon ziemlich optimistisch ist und eine sehr defensive Fahrweise sowie warme Außentemperaturen erfordert. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines Elektroauto wäre das ein sehr hoher Wert, aber auch für einen Plug-in-Hybriden ist das alles andere als rühmlich. Es gibt inzwischen deutlich sparsamere Konkurrenten, die auch eine ähnliche Gesamtleistung wie der Jaecoo 7 bieten.

Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 7,1 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei vorausschauender Fahrweise und vor allem Geschwindigkeiten unter 100 km/h unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. Effizienzvorteile durch Nutzung des Navigationssystems konnten im Test nicht festgestellt werden, eine gezielte Nutzung der Antriebe unter Berücksichtigung der Topografie der Fahrroute ist auch nicht beschrieben. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell unter 5 l/100 km reduzieren kann. Für den kombinierten Verbrauch wird in der ADAC Verbrauchsmessung eine Strecke von 150 km angesetzt. Auf diesem Weg ergibt sich insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 13,0 kWh + 3,7 l pro 100 km.

Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Jaecoo bietet im 7er leider nur eine AC-Ladeleistung von 6,6 kW an, was Ladevorgänge zuhause recht lange dauern lässt. Allerdings gibt es zusätzlich eine CCS-Lademöglichkeit, die man gut unterwegs nutzen kann. Auf längeren Strecken eine Pause mit Zwischenladen zu machen, kann sich lohnen - der nachgeladene Strom reduziert

© ADAC e.V.

dann wiederum den Benzinverbrauch. Der Hersteller bewirbt eine Batteriekapazität 18,3 kWh, wobei der nutzbare Bereich geringer ausfällt. Eine Ladung von leer auf voll benötigt im Test 20,6 kWh.

2,1 Umwelteinfluss

✓ Der Jaecoo 7 misst in der Länge moderate 4,50 m. Seine Breite von 1,87 m (ohne Außenspiegel) entspricht noch dem Üblichen in der unteren Mittelklasse. Damit belegt der 7er eine Verkehrsfläche von rund 8,4 m² - für Standardparkplätze passt das, wobei es in der Breite schon knapp werden kann. Das Leergewicht von gut 1,8 t ist stattlich, für einen Plug-in-Hybriden aber gar nicht schlecht - er gehört damit zu den leichteren Vertretern innerhalb seines Konkurrenzumfelds. Das Vorbeifahrgeräusch des Jaecoo 7 PHEV liegt bei 64 dB(A), ein guter Wert.

k.A. Autokosten

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Jaecoo 7 startet in der günstigeren Variante ab 36.900 Euro und verfügt auch dann schon über das potente Plug-in-Hybridsystem wie in der getesteten höheren Ausstattung Exclusive. Die Testversion kommt ab 39.900 Euro und besitzt praktisch Vollausstattung - einziges aufpreispflichtiges Extra ist eine andere Farbe als weiß Metallic (Serie). Die Individualisierungsmöglichkeiten mögen damit begrenzt sein, die Ausstattung ist angesichts des Preises aber wirklich üppig. Hier und da mag es noch an Feinabstimmung fehlen, die muss man bei der etablierten Konkurrenz aber mit einem hohen Aufpreis bezahlen. Attraktiv ist auch die lange Garantie von sieben Jahren bis 150.000 km. Allerdings steht noch in den Sternen, ob es die Marke so lange geben wird. Denn der Preiskampf in China wie auch der nach Europa getragene sind ruinös - noch ist die Frage nicht entschieden, wer am längsten durchhalten und am Ende bestehen wird. Für den reibungslosen Betrieb des Fahrzeugs sind aber die App sowie die Ersatzteilversorgung wichtig - beides wird es nur die versprochene lange Zeit geben, wenn Jaecoo durchhalten kann. Hier liegt ein gewisses Risiko für den Kauf, das man bei dem günstigen Kaufpreis in jedem Fall einpreisen sollte.

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Plug-in-Hybrid (Turbobenziner/E-Motor), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	205 kW/279 PS
Maximales Drehmoment	365 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,4 l
CO_2-Ausstoß	54 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.865/1.670 mm
Leergewicht/Zuladung	1.870/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340/1.265 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	18,4/- kWh
Tankinhalt	60 l
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Spanien, Barcelona

ADAC Messwerte

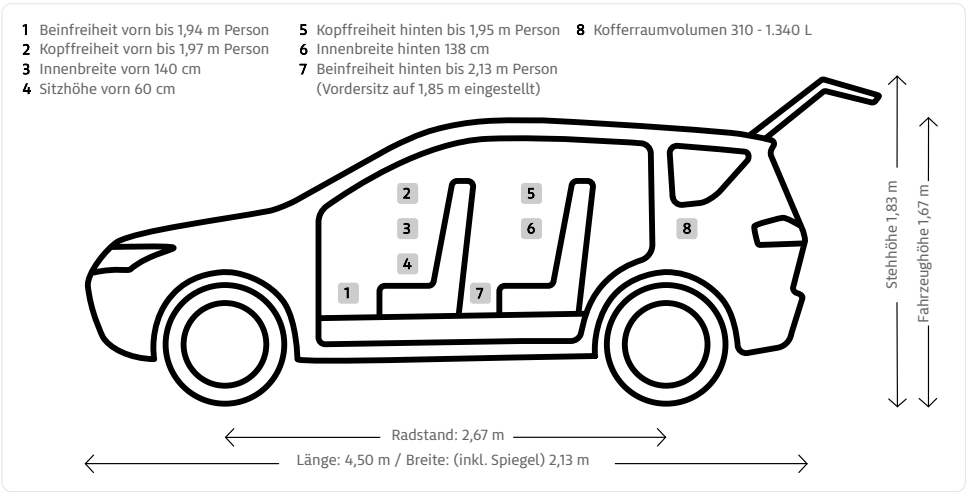
Überholvorgang 60-100 km/h	4,0 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße	235/50 R19 103V
Reifen	Michelin Primacy 4
Wendekreis (li./re.)	11,8 / 11,5 m
Autotest-Verbrauch	13,0 kWh + 3,7 l/100 km
Reichweite	917 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	1.830/480 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	310 l 770/1.340 l

Kosten

Zu diesem Fahrzeug liegen leider keine Kosten-Daten vor.

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 10.04.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.180 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	8.359 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	02.00.07



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen	
Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalliclackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,7**
Autokosten	**k.A.**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,8**
Verarbeitung	2,4
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	3,4
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	**2,6**
Bedienung	3,4
Multimedia	1,6
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	2,1
Innenraum-Variabilität	2,8
Komfort	**2,6**
Federung	3,2
Sitze	2,6
Innengeräusch	3,1
Klimatisierung	1,5
Antrieb	**2,0**
Fahrleistungen	1,4
Laufkultur	2,6
Getriebe	2,4
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	2,8
Lenkung	2,9
Bremse	2,8
Sicherheit	**2,3**
Aktive Sicherheit	2,3
Passive Sicherheit	2,4
Kindersicherheit	1,9
Sicherheit ungeschützte Personen	2,6
Umwelt	**3,7**
Verbrauch	4,0
Umwelteinfluss	2,1

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Stand: 05.11.2026
Test und Text: M.A. Martin Ruhdorfer

© ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.