

ZEEKR 7X

China Speed

Text Daniel Riesen Technik Sandro Capun Fotos Emanuel Freudiger



In der Autobranche ist «China Speed» zum geflügelten Wort für hohes Tempo bei der Fahrzeugentwicklung geworden.

Der Zeekr 7X aus dem Hause Geely ist auch sonst schnell unterwegs, ob auf der Strasse oder an der Ladesäule.

Schöne (?) neue Welt:
einfach mal 639 PS
in einen Familien-SUV
einbauen.

**Smarte Alltags-
lösungen** wie
der Camping- oder
der Haustiermodus.



2025 durften wir in der Autowelt gefühlt im Wochentakt neue Namen lernen. Oft sind es Namen, die anderswo, also meistens in China, schon lange bekannt sind, nur eben noch nicht in unseren Breitengraden. Selbst zu Hause noch jung ist die Marke Zeekr, gegründet 2021. Danach ging es speditiv: Einen Monat später lancierte Zeekr (eine kompliziert hergeleitete Abkürzung) sein erstes Elektroauto, 2023 gelangten die ersten Fahrzeuge nach Schweden und in die Niederlande, 2025 folgte die Schweiz im Schosse der Emil-Frey-Gruppe. Im Juni 2025 wurde bereits die Marke einer halben Million kumuliert produzierter Autos erreicht.

So viel «China Speed», ein in der europäischen Autobranche ehrfürchtig herumgereichtes Schlagwort für kurze Entwicklungszyklen, ist selbst im Reich der Mitte nur im Rahmen bestehender Strukturen zu schaffen. Zeekr gehört zur Geely-Gruppe, in der auch Volvo, Polestar, Lotus und Smart zu Hause sind. Man sieht sich als «globale Premiummarke». Damit könnte man hausintern Polestar in die Quere kommen, doch sind die Schweden-Chinesen erstens teurer und zweitens auffällig gestylt. Derweil tritt der 7X auffällig unauffällig auf, gefällig modern aussen, eher traditionell (aber digital) im Innern. Dabei werden die Zeekr in unmittelbarer Nachbarschaft von Polestar in Göteborg designt.

Das Prädikat Premium verdient sich der geräumige SUV in diversen Bereichen. In Sachen Motor- und Ladeleistung sowieso, dazu kommen wir gleich. Das Fahrwerk ist ebenfalls von guten Eltern, mit Zutaten wie Luftfederung, elektronisch geregelter >

Apropos Messresultate



Standardsprint von null auf hundert

Das macht im realen Leben wohl niemand oder dann doch nur einmal und ist auf öffentlichen Strassen weder empfehlenswert noch legal möglich. Die Messung von 0 auf 100 km/h ist aber ein allen vertrautes Mass und gibt einen Eindruck vom Dynamikpotenzial des Fahrzeugs.



Verbrauchsmessung nach TCS-RDE

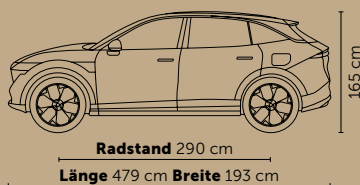
Normverbrauch, gemessen auf der Strasse. Dabei befolgt der TCS ein standardisiertes Fahrprotokoll für die Real Driving Emissions (RDE), wie es für die Abgasmessung von Verbrennerfahrzeugen eingeführt wurde. Diese standardisierte RDE-Messung erlaubt zuverlässig Vergleiche über die Jahre.



Wie gut ist die Ladeplanung?

Zu den wichtigsten Aspekten der spezifischen Qualitäten eines Elektroautos zählen wir die Ladeplanung. Dabei werden Route und allfällig nötige Ladestops optimiert und der Fahrerin, dem Fahrer übersichtlich angezeigt, inklusive der nötigen Infos, zum Beispiel zum Ladestand bei Ankunft und der erwarteten Ladedauer.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 539 l, plus 42 l (vorn)
Reifen: 265/40 R21

Testfahrzeug

Zeekr 7X: 5 Türen, 5 Plätze, ab 53 990 Fr. (Batterie: 75 kWh; RWD); Privilege AWD: ab 64 990 Fr. (Testfahrzeug inklusive Optionen: 68 890 Fr.)

Garantien: 10 Jahre respektive 200 000 km allgemein; 8 Jahre respektive 200 000 km auf Batterie und Hochspannungskomponenten; 12 Jahre respektive 200 000 km Rost; 5 Jahre Mobilitätsgarantie

Importeur: GZ Automobile AG, Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil, zeekr.ch

Technische Spezifikationen

Antrieb: permanent erregte Synchronmotoren (PSM); vorn 165 kW, hinten 310 kW, maximal 475 kW (646 PS); 710 Nm; Allradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Batterie: Nickel-Mangan-Cobalt-Batterie (NMC), 100 kWh (brutto); eingebautes Ladegerät (AC): 22 kW; maximale Ladeleistung (DC): 480 kW

Gewicht: 2560 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2585 kg), alle Angaben inkl. 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2990 kg; Anhängelast: 2000 kg

Konkurrenz

Smart #5 Brabus, ab 59 500 Fr.
 Tesla Model Y Perf., ab 62 980 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss:

tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Sportlich gezeichneter SUV mit abfallender Dachlinie. Rundumbekleidung mit Klarlack. Ohne Qualitätsmängel.

Innenraum

Unerwarteter Luxus dank elektrisch per Knopfdruck betätigter Türen. Nach Tritt aufs Bremspedal schliesst die Fahrertür gar automatisch. Materialauswahl und Verarbeitung hochwertig. Ein Beispiel sind die Ablagen in den Seitentüren, weich ausgekleidet und Boden mit Rutschstopp. Übersichtliche Instrumentierung, wenige Tasten, gutes (grosses) Head-up-Display.

Komfort

Die Sitze sind bequem, der Lärm bleibt draussen, der Wagen rollt fein ab.

Fahreigenschaften

Einstellungen zu Fahrwerk, Lenkung, Beschleunigung und Rekuperation sind separat einstellbar, aber nicht in Fahrmodi gebündelt abrufbar. Der Wendekreis ist klassenüblich gross.

Motor / Antrieb

Die beinahe 650 PS kann man als Exzess taxieren. Zum Stromschlucker wird der Zeekr dadurch nicht: Verglichen mit dem 310 kW starken Hecktriebler, verschlechtert sich der WLTP-Verbrauch nur um 2,2 kWh/100 km. Andere Autos fährt man mit dem Gasfuss, beim 7X AWD reicht ein Zeh auf dem Fahrpedal...

Spezifisch EV

Gute Ladeplanung. Zusätzlich lässt sich die Batterievorkonditionierung auch manuell aktivieren. Kein bidirektionales Laden. Gut die hohe (22 kW) AC-Ladeleistung. Am DC-Schnelllader sollen mit dem 800-V-System 480 kW möglich sein. Diesen Wert erreichten wir in der Praxis nicht, doch lassen die Rahmenbedingungen keine abschliessende Beurteilung zu. Und selbst mit den beobachteten dauerhaften Ladeleistungen von 175 bis 195 kW sind zehn bis achtzig Prozent SOC in knapp 23 min zu schaffen.

Verbrauch / CO₂

21,3 kWh/100 km sind kein Glanzwert, aber nur wenig über der WLTP-Angabe. Gute Autobahnreichweite.

Sicherheit / Assistenz

Korrekte Bremsleistung, Topnoten bei Euro NCAP.

Preis / Leistung

Premiumwürdiger, geräumiger, kolossal motorisierter SUV für unter 70 000 Franken. Sehr gute Garantieleistungen.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 3,8 s
 (Werk: 3,8 s)

Elastizität

60–100 km/h: 1,5 s

Wendekreis: 11,7 m

Bremsweg (100–0 km/h): 35,1 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Umgebungstemperatur: 13,5 °C
 Gemischt

ohne Ladeverluste: 18,2 kWh/100 km

mit Ladeverlusten: 21,3 kWh/100 km

Autobahn: 21,8 kWh/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 516 km

Autobahn: 431 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 20,1 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: 0 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 111 g/km

Energieetikette (A–G): C

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
40 000 / 24	1,65	380.–

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	9,9	2284.–
----------------	-----	--------

* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		feste	variable
15 000	82	684.–	344.–
30 000	55	684.–	689.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 1371.20

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

Kann extrem schnell laden.
Wenn die Voraussetzungen stimmen.



Wenige Logos
und Schriftzüge
am Wagen.
Ausnahme:
die Bremssättel.



Die Türgriffe sind versenkt. Die braucht man eh nie, Türen öffnen elektrisch.

Dämpfung und Mehrlenkerachse hinten. Auch im Innern gibt sich der 7X keine Blößen. Angenehme Materialien finden sich auch in (tieferen) Bereichen des Innenraums, wo andere gerne sparen. Ein Head-up-Display kostet keinen Aufpreis, und elektrische Türen erwartet man eher in der höheren Luxus- denn in der tieferen Premiumklasse, bei Preisen von gut 54 000 bis knapp 70 000 Franken.

Die elektrischen Türen öffnen und schliessen betulich, doch sonst geht es im 7X schnell. Der getestete Allradler mobilisiert 475 Kilowatt, doch selbst die einmotorigen Varianten sausen dank 310 Kilowatt (422 PS) los wie Odermatt am Lauberhorn. «China Speed» gilt auch beim Nachladen, wo maximal 480 Kilowatt Ladeleistung möglich sein sollen, die wir allerdings in zwei Anläufen nicht annähernd erreichen – aber auch mit weniger spektakulären Werten schafft es der Zeekr 7X, ausgesprochen zügig Strom zu bunkern. ○

- + Klassenüblich geräumiger Innenraum**
- Souveräne Motorisierung**
- Schnelles Laden**
- Elektrische Türen**
- Soundanlage**
- Grosse Federungsspreizung**

- Lästiger Aufmerksamkeitswarner**
- Sonnenblende zu klein**
- Veränderung der Rekuperation nur übers Menü**
- DAB+-Radio mit Aussetzern**
- Kein bidirektionales Laden**

Bilder zum Zeekr 7X und weitere Tests:
touring.ch/auto



Porsche Cayenne Electric

Jetzt wird auch das Porsche-Flaggschiff elektrisch. Den 5-Meter-SUV Cayenne gibt es neu als Vollstromer, in zwei Antriebsvarianten, in jedem Fall als Allradler: das Standardmodell mit maximal 325 Kilowatt (ab 119 800 Fr.) sowie den Turbo Electric (ab 189 000 Fr.) mit 630 Kilowatt, die sich kurzfristig bis zu 850 Kilowatt (1156 PS) aufblähen.



Ein bisschen Rallye

Die Schweizer Subaru-Generalvertretung verzichtet darauf, den WRX ins Land zu holen. Das tut das Start-up «all.cars». Der WRX mit 275 PS starkem Vierzylinder-Boxer-turbo lässt Rallye-Erinnerungen hochleben. Handschalter oder Automat, ab 56 900 Franken.

TCS VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ

Geschützte Rechte

Im Bereich der Mobilität können jederzeit Streitigkeiten auftreten. Verkehrsunfälle, der Kauf eines defekten Fahrzeugs oder unsachgemäss ausgeführte Reparaturen können sehr kostspielig werden. Der TCS Verkehrsrechtsschutz übernimmt Kosten von bis zu zwei Millionen Franken. Dazu gehören Anwalts-, Verfahrens- und Gutachterkosten, damit Ihre Interessen effektiv vertreten werden.



Jetzt handeln und im Streitfall vorbereitet sein:
tcs.ch/verkehr