

Chery Tiggo 7 Hübriid 32 000 euro eest ja küsimus millele vastab vaid aeg.

6 tundi tagasi - 20.10.2026 Autor: [Marko Habicht](#)

Kui Hiina auto on toodetud Hiinas ja Euroopa auto on toodetud Hiinas mis päritolu on auto, mida hakatakse kunagi tootma Euroopas. Autotööstuses lähevad need piirid järjest hägusemaks ja lõpuks jääb alles palju lihtsam küsimus: mida ma oma raha eest saan?

Chery Tiggo 7 HEV puhul on vastus vähemalt esmapilgul üsna palju. Eestis algab hübriidi hind 28 990 eurost ning proovitud Unique-varustuses maksab auto 31 990 eurot. Selle eest saab 4,55 meetri pikkuse linnamaasturi, 224 hj hübriidajami ja varustuse, mille puhul pole vaja hinnakirjas iga mugavuse taha linnukest ja neljakohalist summat lisada.

Umbes 500 kilomeetrit hiljem on mul tekkinud pigem teine küsimus. Kus see konks on?

Väljast suurem kui seest

Tiggo 7 näeb välja üsna suur auto. Ligi kahemeetrise juhina tunnen aga salongis, et välismõõtmed lubasid natuke rohkem.

Tahaksin juhiistet veel paar sentimeetrit madalamale ja tahapoole. Istmepadi võiks olla natuke laiem. Samas pole olukord halb. Mina mahun ära ja minu taha mahub ka inimene istuma. Kui juht jääb tavapärasema 180–190 cm juurde, peaks ruumi olema täiesti piisavalt. SWM-i istmetega võrreldes on Tiggo omad väga mugavad.

See on oluline vahe. Auto pole väike, lihtsalt väljast paistab suurem, kui seest tundub.



Hübriid, mis teeb oma tööd märkamatult

Kõige parem osa Tiggo 7 juures on hübriidajam.

1,5-liitrine turbobensiinimootor ja elektriajam annavad kokku 165 kW ehk 224 hj ning 295 Nm. Väike 1,83 kWh aku toimib puhvrina. Linnas veab autot palju elektrimootor, bensiinimootor saab vajadusel elektrit toota ning suurematel kiirustel ka rataste vedamisse sekkuda.

Praktikas ei pea juht sellest midagi teadma.

Elektri- ja bensiinimootori üleminek on väga sujuv ning töötab nii nagu üks hübriid peaks.

Mootor käivitub nii märkamatult, et kaasreisijad ei saanud mitmel korral arugi, et bensiinimootor töötab.

224 hj järgi ootaks küll natuke rohkem draamat. Seda ei tule.

Tiggo ei ole aeglane ja möödasõidul jõust puudu ei jää, kuid 224 hobujõudu tagumikudünoga ära ei mööda.

Veidi kummaline on hoopis veojõukontroll. Kuival asfaldil tugevamalt gaasi vajutades saab esiratta üsna usinalt ringi. Siin võiks elektroonika natuke varem

sekkuda sest jäitega võib kohalt saamine olla päris keeruline. Korralik rehvi on selle auto puhul hädavajalik.



Alla viie liitri pole ulme

Linnas olen näinud kütusekuluks umbes 4,9 l/100 km. Maanteel ja suurematel kiirustel liigub number pigem kuue liitri kanti.

Umbes 500 km proovisõidu järel tundub üle 800 km sõiduulatust ühe paagiga täiesti realistlik.

Tavalise hübriidi kohta, mida ei pea kunagi juhtme otsa panema, on see hea tulemus.

Seda enam, et 3 silindriline Citroen C5 aircross kipub kuni liitri rohkem võtma, olles märksa uimasem ja jõuetum nii igapäevasõidus kui paberi peal.



Varustust on kohati absurdsest palju

Siin hakkab Chery hinnasilt ennast päriselt õigustama.

Proovitud autol on soojendusega ja ventileeritavad elektriistmed, panoraamkatus, adaptiivne püsikiirusehoidja ning väga hea pildiga 360-kraadine kaamera.

Auto märkab isegi esiklaasi uduseks muutumist ja lülitab ise uduemalduse sisse.

Apple CarPlay ja Android Auto töötasid probleemideta. Füüsilised põhinupud on õnneks alles. Meediasüsteem ise võiks reageerida kiiremini ning osa kliima- ja autoseadistusi võiks olla vähem menüüdesse peidetud.

Ei ole küll suur detail, kuid tegu on autoga, mille päikesesirmi peegel on üks suurimaid, mida olen ühelgi autol näinud.

Kui Lääne tootjad hoiavad kokku üksikuid eurosid "sest miljonite autode peale on sääst suur", jääb Hiina brändide puhul mulje et autod on kokku pandud suvalistest tükkidest kuid sendi poolitamine ei ole eesmärk omaette. Raha eest, mida küsitaks, pakuvad aasia brändid rohkem.

Enamasti räägime me varustusest, odavmudelitest jne. Eriti aktuaalne on see siis kui juttu tuleb toodangu maksutamisest, kuid sarnane olukord on olnud kunagi ka

USA-s, mille tulemusel sündis Lexus.

Kui ei ole võimalik turule tuua konkurentsivõimelisi odavmudeleid, hakkavad tulema veelgi suuremat konkurentsi pakkudav keskklassi ja premium mudelid, sest maksud on ju samad, kuid kaovad kallima auto hinna sisse märksa paremini.



Kõige rohkem häiris mind katus

Panoraamkatus näeb hea välja, aga mina telliksin Tiggo tõenäoliselt ilma selleta.

Sõidu ajal on kuulda krudisemist ning näha, kuidas klaasist katusepaneelid üksteise suhtes veidi liiguvad. Sellest ei saa järeldada, et katus lekib või pole avariis piisavalt tugev kuid ka katsetada seda hea meelega ei sooviks, isegi kui see on NCAP testis saavutanud täiesti rahuldava 4 täрни.

Aga 500 km proovisõidul nähtava detailina tekitab just küsimuse, kuidas konstruktsioon viie või kümne aasta pärast käitub. Uue auto puhul ei tahaks katuse liikumist üldse märgata.



Tarkvara tahab veel natuke tööd

Võtmeta avamine ei tundnud võtit alati ära. Mõnikord tuli võti taskust välja võtta ja auto nupust avada.

Adaptiivne püsikiirusehoidja otsustas mõnel korral pärast aktiveerimist ennast kohe välja lülitada ja soovitas kasutusjuhendit lugeda. Auto tuututab ka siis, kui töötava auto juurest võtmega korra eemale lähed. Mina selle väljalülitamise kohta ei leidnud.

Tuled on samuti ebaühtlased. Kaugtuled on väga head, lähituled lihtsalt okeid. Automaatne ümberlülitus on aga uimane ning näiteks teepeirde taha osaliselt varjuva vastutuleva veoauto tuvastamisega võib hätta jääda.

Need pole auto põhifunktsioonide probleemid. Pigem on tunne, et riistvara on kohati parem kui seda juhtiv tarkvara ning samuti jääb mulje, et auto on erinevatest saadaolevatest juppidest kokku pandud.



Suurem küsimus tuleb viie aasta pärast

Chery annab autole Eestis 7 aastat või 150 000 km garantiid. Hübridsüsteemi akule, elektrimootorile ja jõuelektronikale kehtib 8 aasta või 160 000 km garantii. See on uue ja Eesti turul veel vähe tuntud margi puhul päris oluline argument. 5 aastase liisingu järgselt on seda ilmselt märksa lihtsam müüa kui sõidukit, millel garantii läbi.

Artikli kirjutamise hetkel, viieaastase kasutusrendi pakkumises on 31 990-eurose Tiggo 7 HEV jääkväärtuseks arvestatud 32%. Seega on liisinguperioodi lõpu number vähemalt lepingu sõlmimise hetkel olemas.

Huvitavam eksperiment algab pärast seda.

Mis maksab kümneaastane Chery Eestis? Kui lihtne on sellele saada keredetaile, elektroonikat või mõnda hübridsüsteemi komponenti? Kui hästi peab vastu panoraamkatus? Kui palju maksab seitsmeaastane auto päeval, mil tehasegarantii lõpeb.

Seda ei tea praegu keegi. Pikk garantii aitab uue margi ostmise riski vähendada, kuid ei lahenda edasimüügiväärtuse küsimust.

See on hüpotees, mille kontrollimiseks kulub lihtsalt kümme aastat.

Seniks tuleb hinnata autot, mis praegu olemas on. Ja siin muutub Tiggo 7 HEV lääne konkurentidele ebamugavaks. Ta pole täiuslik. Tarkvara vajab lihvimist, juhiabid võiksid paremini töötada ja mina jätaksin panoraamkatuse hinnakirja.

Kohalik mehhaanik kommenteeris, et auto on kui kodus kokku pandud, mis kõlab halvasti, kuid võib tähendada midagi hoopis muud: ei ole vaja eritööriistu, tarkvara ja autot suudab parandada iga töökoda. Kui vähegi leiab juppe, on see ka hooldatav; kasvõi kodus.

Samuti pidi olema suhtlus Hiina tehasega märsa sujuvam ja kiirem kui seda on meile tuttavate brändidega.

Võta nüüd kinni aga umbes 32 000 euro eest on Tiggo 7 vaikne, mugav, ökonoomne, väga hästi varustatud ja üllatavalt hea hübriidajamiga.

Eestis esindab Chery brändi Autospirit <https://cherymotor.ee/>

- [Testid](#)
- [Sõidukid](#)
- [Hiina ime](#)

Pilt

