

试驾奔驰全新纯电CLA：在能耗和智能化中重新定义「标准」

来源：周新秀 发布时间：2025-11-16 20:27:16

头图来源：未来汽车Daily 摄

作者 | 苏鹏

2023 年慕尼黑车展首秀的奔驰 CLA 级概念车，历经两年打磨，其量产纯电版于 2025 年正式上市。

此时入局时机微妙：面对纯电心智成熟的市场，cla无需承担 “教育市场” 成本，可直接凭产品力与品牌力竞争。



产品配置上，cla精准贴合中国用户需求，800V 平台、CLTC 工况 866km 长续航、辅助驾驶系统、高通 8295 芯片等 一应俱全。

作为豪华品牌车型，它更带来差异化优势：奔驰自研 系统、虚拟助手，以及同级唯一标配的电动两挡变速箱，构建独特竞争力。

“小电池长续航” 策略，奔驰做 “难但正确” 的事

不同于大多数新能源品牌选择用一块大电池拉高续航，奔驰更愿意通过各种技术手段去拔高能耗表现。

奔驰CLA搭载一块89度的三元锂电池，CLTC续航是866公里。而目前，市场上搭载90度电池包的产品，CLTC续航里程大致在540公里至750公里之间。

来源：未来汽车Daily摄

与大电池包的技术逻辑相比，小电池包车型的补能效率更高、车内空间利用率更大、且热失控风险更低。

数据显示，奔驰CLA 10分钟可补能370km，20分钟电量从10%充至80%；并且将车内空间进行整合，奔驰CLA成为该品牌首款配备前备箱的纯电车型，保证了轿跑的设计风格，还增加了实用性。

这也体现了奔驰的造车理念——电动车的价值不在于续航数字，而在于乘坐体验的升级。

当然，要想用小电池包拉高续航，这需要在技术维度做能耗变现。这背后蕴藏着一个很简单的技术逻辑：续航比同级别最大平均值高的原因，是奔驰CLA的电耗要远低于最小平均值。

电池阳极由石墨和氧化硅混合而成。与传统石墨阳极的电池相比，电池的重量能量密度提升20%，电芯的体积能量密度高达680瓦时/升。

奔驰CLA官方的百公里电耗是10.9度，未来汽车Daily实测得知，先后经过了城市和高速不同的测试路段，并且车内乘坐了4个人，这辆车的电耗为14度左右。

来源：奔驰官方

并且在上个月，奔驰大中华区业务负责人佟欧福亲自开着奔驰CLA从北京出发前往上海，全程1204公里的高速行驶，中间只充一次电，到达目的地后还剩余近100公里的续航。

来源：未来汽车Daily摄

为了打破纯电动车在高速行驶的续航焦虑，奔驰CLA还搭载了一台两挡变速箱，1档齿比11:1。适用于城市通勤场景，可提升起步加速性能和牵引力；2档齿比5:1，可以通过降低电机转速以减少能耗，提升高速巡航时的续航表现。

两挡变速箱基于云端数据，根据电池电量、车辆动力以及驾驶者意图，实时自动调整换挡点。相比单速比车型，这套系统在高速工况下可降低电机能耗约10%-15%。

来源：未来汽车Daily摄

更低的风阻也是提升能耗的有效手段，从1943年至今的80余年来，奔驰持续升级风洞实验室，推动汽车气动学革新。奔驰CLA在德国风洞实验室测出0.21Cd风阻系数，而其中汽研测出来的成绩是0.205Cd。

不过在奔驰的官方宣传中，奔驰CLA依然为自己标注上了0.205Cd的风阻系数。

这也是“严于律己”的奔驰标准的具象化体现。

辅助智驾：最有“奔驰味”的行驶逻辑

中国是智能辅助驾驶蓬勃发展的沃土。

在智能化下半场的战役里，高速/城区NOA、智能泊车是所有新能源车的技术入场券。

奔驰CLA的智能辅助驾驶同样能实现上述操作，覆盖高速、城区及泊车场景，可实现从车位到车位的全程辅助驾驶能力让其具备行业第一梯队的技术实力。

进入第一梯队从来都不是奔驰的追求，奔驰更希望在技术实力之上搭建属于奔驰原汁原味的辅助智驾表现。

这套辅助智驾系统是奔驰和Momenta联合开发而来。Momenta工程师告诉未来汽车Daily，为了能满足奔驰的要求，两者在合作过程中，奔驰就给到Momenta团队上万页的调整需求，“甚至Momenta工程师察觉不到的测试点，奔驰工程师都能感觉出来，进而提出需求。”

除了奔驰之外，Momenta还与国内多家车企联合打造智驾辅助系统，但很多车企给到Momenta的调整需求，“也就几百页”。

来源：未来汽车Daily摄

并且这套辅助驾驶系统的所有训练数据均采用中国本土数据，并通过大量道路实测和亿公里级别仿真测试，提升系统的通行效率和安全性。

百倍的调整需求叠加海量的仿真测试，让奔驰的辅助智驾表现拥有一份稀有的“从容感”。

比如辅助智驾在城市道路中会遇到车车博弈、人车博弈的状况，为了躲避障碍，一些智驾车型会采用急加速\减速，乃至突然停车的激烈方法应对。

而奔驰CLA遇到这些激烈动作，会采用非常柔和的动作去化解遇到的情况。这是因为奔驰CLA能精准识别180米外的目标。

比如遇到前方有车辆变道，奔驰CLA会提前预判前方车辆的意图提前减速，不会等到离前方车辆很近后才急减速。

当然，如果驾驶者想要手动介入辅助智驾时，可以随时打方向盘实现自己的驾驶意图，奔驰CLA会顺着驾驶者的意图完成后续动作，完成相关动作后，奔驰CLA会重新接管后续的行驶。

在高速行驶路段，奔驰CLA自动变道成功率超99%，并且在本车道内向远离大车的方向进行躲避，如果将驾驶风格调整到运动模式，奔驰CLA的变道超车还会更灵敏。

在智能泊车方面，奔驰CLA可实现在垂直、侧方位、断头路、U型弯等极限场景泊车。

一把入库不是奔驰CLA最大的特点，而是它能在泊车入库完毕后，后轮会与定位杆保持

一拳左右的距离，不会停得太短或者太深，再让驾驶者手动二次泊入。

无处不在的“豪华标准”

进入电动化时代，很多车企将电动汽车视为“四个轮子+一台智能手机”，他们用“冰箱、彩电、大沙发”的逻辑去打造一辆新能源汽车。

但奔驰认为，即便到了电动化时代，电动汽车依然是一辆交通工具，只不过技术形态发生了改变而已。

站在交通工具的范畴去研发一辆电动智能汽车，奔驰依然将安全放在第一位。

于是我们在奔驰CLA上看到，它搭载了11个安全气囊，包括前排中央气囊、膝部气囊及中国专属加长侧气帘等配置，在同级车型中处于领先地位。

并且当奔驰CLA遇到碰撞时，气囊会依照具体情况进行爆破，比如左侧发生碰撞时，左侧气囊会弹开，另一侧不会弹开，避免乘客二次受伤。

气囊还会根据乘客不同的体型去爆破，保证每一位乘客的安全。

来源：奔驰官方

而在车身结构上，奔驰CLA的70%采用了热成型超高强度钢，这些钢材更多布置在车舱的底部和前舱壁，整车扭转刚度则达到了48900Nm/deg，对乘坐者和电池舱进行保护。

面对当下激烈的竞争格局，各家车企都加快了一辆新车的研发节奏。极氪为了追求销量规模“一年三换代”，越来越多的车企甚至加入“18个月研发周期”的急行军中。

奔驰却有意将产品节奏放慢，在放慢的这段周期里，奔驰CLA依然遵循着每辆新车上市前15000次仿真模拟测试、150余次实车碰撞测试的标准。

并且在中国还要额外进行30次实车碰撞测试。

而在耐久性方面，奔驰CLA在全球进行了近500万公里的真实道路测试。

来源：奔驰官方

奔驰CLA点爆过2000个气囊，零部件测试温度区间覆盖-35℃到90℃，确保无论寒冬盛夏，气囊都能正常展开。同时还进行了超500项的整车测试，包括10万次摔门测试、56项操稳测试等

当然，以上测试成本不菲。碰撞测试对应着上亿元的实验成本，甚至一支门把手的研发测试费就花了2500万元。

正如梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会成员及首席技术官薛夫铭（Markus Schäfer）所言，

“客户始终是我们的核心，所以在车辆的安全和品质方面，我们永远不会妥协。为此，我们会对每一辆车都进行全面、严苛的测试，确保它们都能达到奔驰的安全标准。”

HTML版本： [试驾奔驰全新纯电CLA：在能耗和智能化中重新定义「标准」](#)