

奔驰的安全偏执究竟是良心还是噱头？

来源：柳忠廷 发布时间：2025-11-11 15:00:02

当隐藏式门把手都要花掉2500万测试费用时，奔驰的“安全偏执”正在电动车时代重新定义豪华的底色。

“单在全新奔驰纯电CLA的门把手上，研发测试就用掉了2500万人民币，是行业的3倍之多。”

奔驰全新纯电CLA上市期间，北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司高级执行副总裁、梅赛德斯-奔驰星愿基金管委会主席张焱的这句话，在近期电动车安全事故频发的背景下，显得格外有分量。

就在不久前，理想汽车碰撞后车门无法打开引发热议，小米SU7交付不久即出现误触发前备箱弹起事件，将电动车安全问题再次推上风口浪尖。



当新势力们热衷于比拼零百加速、智能座舱和续航里程时，奔驰却选择了一条看似“笨拙”的道路——把安全做到极致。

安全危机：电动车行业的阿喀琉斯之踵

2024年的中国电动车市场，在百花齐放的表象下，安全问题始终如悬顶之剑。自燃、碰撞后无法逃生、辅助驾驶失效——这些关键词不时挑动着公众敏感的神经。

新势力车企们在扩张速度与安全保障之间的平衡，正面临前所未有的考验。

在这个节点上，奔驰选择了以“安全”作为其电动化战略的核心卖点，看似保守，实则精明。张焱在访谈中反复强调“无论油电，都很奔驰”的理念，暗示着一种历久弥新的造车哲学。

当部分车企为了追求造型美观而牺牲功能性时，奔驰的隐藏式门把手却在经历严苛的安全测试。

张焱透露，奔驰的隐藏式门把手在碰撞后能自动弹出，且“足够能承受外力强行打开的压力，不会一拉就断”。

安全偏执：奔驰的造车底线

奔驰对安全的投入几乎到了偏执的程度。全新纯电CLA在来到国内之前，就已经经历了150次实车碰撞——针对中国加长版车型又额外加做了30次。张焱透露，“CLA单在碰撞测试上的成本就过亿”。

安全从来不是可以急功近利的领域。纯电CLA进行了近500万公里的真实道路耐久测试，包括在中国的110万公里耐久测试。

在奔驰的体系中，这些都被视为“基础测试”，而非值得夸耀的额外功绩。在动力电池安全这一核心领域，奔驰的表现更是超出预期。

新国标要求碰撞后5秒高压断电，5分钟不起火，而CLA能做到碰撞后毫秒级切断高压响应，2秒内电压归零，单体电芯热失控后24小时不起火。

安全冗余：看不见的豪华标配

奔驰的安全理念体现在每一个细节中。纯电CLA全系标配了11个安全气囊，抗电磁干扰标准达到行业标准的4倍。这些配置可能永远不会被消费者直接感知，却构成了奔驰安全的坚实基础。

奔驰理解的豪华，是即便危机永远不发生，也要为那千万分之一的可能性做好百分之百的准备。

在智能驾驶方面，奔驰同样坚持自己的安全节奏。CLA搭载的全新城区及高速领航辅助驾驶系统，基于最高功能安全等级ASIL-D开发，这一安全等级可以媲美航空航天安全标准。与Momenta合作开发的纯视觉方案，坚持“测一城、开一城”的策略，与当下部分车企“先上车后补票”的做法形成鲜明对比。

安全价值：奔驰的长期主义

在定价24.9万元起的奔驰纯电CLA上，我们看到了一个有趣的悖论：当行业都在追逐看得见的配置时，奔驰却在不自量力地投资看不见的安全。

这种选择背后，是奔驰对造车本质的理解——安全不是可选项，而是汽车产业的基石。

张焱没有明说的是，奔驰正在构建一道区别于新势力的护城河。

这道护城河不是由冰箱彩电大沙发砌成，而是由一次次碰撞测试、百万公里耐久测试和毫秒级的安全响应编织而成。在电动车同质化日益严重的今天，安全可能成为奔驰最独特的卖点。

结语

在电动车行业竞相追逐零百加速、智能座舱与续航里程的喧嚣中，梅赛德斯-奔驰却选择在一个看似微不足道的门把手上，投入了相当于行业标准三倍的测试成本。

这道看似简单的选择题，背后却关联着近期几起触目惊心的电动车安全事故——碰撞后车门无法打开，将乘客困于险境。

当“科技平权”的口号响彻市场，奔驰这种不惜工本、近乎偏执的安全追求，无疑与主流形成了一种刺眼的冲突。它迫使我们回到一个最根本的问题：在汽车产业百年未有的变局中，安全的边界究竟在哪里？而为之付出的巨大成本，最终是用户必要的保障，还是豪华品牌的“良心”所在？

当烟花散尽、潮水退去，那些在安全上不舍投入的长期主义者，或许才能笑到最后。

HTML版本：[奔驰的安全偏执究竟是良心还是噱头？](#)