

合资强势反扑？奔驰固态电池实测1205km，国产新能源慌了？

来源：萧佩名 发布时间：2025-11-21 22:39:13

当国产新能源还在为千公里续航造势时，奔驰突然放出“王炸”——搭载全固态电池的EQS测试车，完成了1205公里的实测壮举，从德国斯图加特一路开到瑞典马尔默，抵达后仍剩余137公里续航。450Wh/kg的能量密度、15分钟快充80%、零自燃风险，这套技术直接颠覆了电动车的性能天花板。合资车企难道要借固态电池“翻盘”？国产新能源的千公里续航真的只是“纸面优势”？

此次奔驰实测的核心亮点，在于全固态电池的技术突破。与传统液态锂电池不同，这款电池采用硫化物固态电解质+锂金属阳极，能量密度达到450Wh/kg，是当前主流电动车电池的1.8倍。这意味着在电池体积和重量不变的情况下，续航直接提升25%，让EQS这款大型豪华轿车轻松突破1200公里续航，远超其原有681公里的CLTC续航水平。



更关键的是安全性和补能效率的双重升级。固态电解质彻底消除了液态电解液泄漏风险，即便遭遇碰撞也不会自燃，解决了电动车最核心的安全痛点。配合800V高压平台，该车实现15分钟补能30%-80%，折算下来一分钟可补充约80公里续航，比当前国产主流800V车型的补能速度快50%。为应对固态电池充放电时的体积变化，奔驰还创新加入气动执行器，将电池寿命延长至10年以上，打消了用户对新技术耐用性的顾虑。

对比国产新能源的“千公里续航阵营”，奔驰的实测数据更具说服力。目前国产续航标杆极氪001搭载140kWh麒麟电池，CLTC续航1032公里，实测常温续航达成率约90%；蔚来ET7

的半固态电池NEDC续航破千，但低温环境下续航缩水仍达30%。而奔驰此次是真实路测，涵盖高速、城市道路等复杂工况，续航达成率超90%，且-30℃低温下仍能保持高效性能，这是多数国产车型尚未实现的突破。

但光鲜数据背后，量产难题仍未解决。最大的拦路虎是成本——按照当前技术，一块100度的全固态电池生产成本超50万元，相当于一台中型豪华车的价格，根本无法普及。此外，固态电池的材料脆性、界面阻抗等问题尚未完全攻克，良品率难以提升，奔驰也暂未公布具体量产时间表，业内推测首款搭载车型可能要到2030年前后才会落地。



反观国产新能源，早已在千公里续航赛道形成规模化优势。极氪001、广汽埃安AION LX Plus等车型已实现量产交付，CLTC续航均突破1000公里，且终端售价控制在30-50万元区间，性价比远超奔驰未来的固态电池车型。更重要的是，国产车型在智能化和补能网络上的优势明显——小鹏G9的5C超充12分钟补能300公里，蔚来的换电网络5分钟满电出发，这些场景化解决方案，是奔驰当前仅靠电池技术难以企及的。

争议也随之在网友间炸开：



“奔驰这技术才是真突破，国产的千公里续航还是靠堆电池”

“成本50万的电池有啥用？量产了也没人买，不如国产性价比实在”

“国产赢在当下，奔驰赢在未来，就看谁能先解决量产难题”

“别吹合资了，国产的智能座舱、辅助驾驶，奔驰还没跟上呢”

客观来看，奔驰的固态电池实测确实展现了合资车企的技术底蕴，但短期难以对市场形成冲击。当前新能源市场的竞争核心，早已从单一续航比拼转向“续航+智能+补能+性价比”的综合较量。国产新能源凭借规模化生产降低成本，通过800V高压平台、超快充网络、智能驾驶系统构建起多维优势，这是奔驰短期内无法复制的。

而奔驰的技术突破，更像是行业的“风向标”——固态电池确实是未来趋势，国内车企也早已布局，比亚迪、上汽等都将2027年设为固态电池示范应用节点。这场竞争不是“非此即彼”的对决，而是技术迭代的推动，最终受益的是消费者。

那么问题来了：你觉得奔驰的固态电池技术能实现量产普及吗？未来换车，你会等合资的固态电池车型，还是选择当下性价比更高的国产新能源？评论区留下你的看法，猜中奔驰首款固态电池车型量产时间的网友，抽3人送汽车模型！关注我，后续带来更多新能源技术实测解读，带你看清行业发展真相！

HTML版本：[合资强势反扑？奔驰固态电池实测1205km，国产新能源慌了？](#)