Mercedes-Benz

Presse-Information
20 octobre 2026

Mercedes-Benz met la sécurité CLA à l'épreuve ultime du monde réel

Le premier essai public d'impact latéral à grande vitesse impliquant deux CLA démontre une protection exceptionnelle des occupants et des batteries

- **Les systèmes d'assistance à la conduite du CLA sont conçus pour prévenir ce type de collision ou en réduire la gravité dans la circulation quotidienne**
- **Lors du test, un CLA Shooting Brake hybride est entré en collision avec le côté conducteur d'un CLA électrique – les deux véhicules roulaient à 56 km/h**
- **Le scénario, délibérément conçu pour être particulièrement difficile, combinait une collision latérale non maîtrisée, deux véhicules pesant chacun plus de deux tonnes, et une vitesse nettement supérieure à la normale dans la circulation urbaine**
- **Les deux véhicules offraient une protection exceptionnelle pour les occupants ; la batterie haute tension du CLA électrique est restée intacte**
- **Mercedes-Benz Rescue Intelligence, démontré pour la première fois, est conçu pour fournir aux services d'urgence des informations clés sur les accidents alors qu'ils sont encore en route vers les lieux**

Stuttgart. Mercedes-Benz a présenté le premier test mondial de collision latéral à grande vitesse avec deux véhicules de série. Les deux véhicules roulaient à 56 km/h – un test pratique exceptionnellement exigeant pour la sécurité du nouveau CLA. Dans la circulation quotidienne, les systèmes modernes d'aide à la conduite du CLA aideraient les conducteurs à éviter une telle collision ou à en réduire la gravité. Pour tester les deux véhicules, chacun pesant plus de deux tonnes, Mercedes-Benz a réalisé le test de collision – comme c'est la coutume pour ce type de test – sans freinage préalable. Un CLA Shooting Brake hybride a percuté directement le côté conducteur d'un CLA électrique.

Il s'agit d'une collision latérale à grande vitesse et extrêmement grave. Selon la propre étude d'accident de Mercedes-Benz, une vitesse de 56 km/h pour les deux véhicules se situe dans le haut des accidents de jonction qui surviennent dans des situations de circulation réelles. De plus, la vitesse est supérieure à celle habituellement rencontrée dans la circulation en centre-ville. Comme l'espace disponible sur le côté du véhicule pour l'absorption d'énergie est considérablement inférieur à l'avant, ce type de scénario de crash est considéré comme l'un des types d'accidents les plus critiques pour les occupants et la structure du véhicule. Le scénario choisi est également particulièrement difficile, car le CLA électrique est frappé sur le côté par l'autre véhicule. Ce sont précisément les zones qui nécessitent le plus haut niveau de protection : l'habitacle et, dans le cas des véhicules 100% électriques, la batterie haute tension logée sous la carrosserie.

Mercedes-Benz AG | Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart | T +49 711 17-0 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG | Siège social : Stuttgart | Tribunal d'enregistrement : Tribunal de district de Stuttgart | HRB n° : 762873
Président du conseil de surveillance : Martin Brudermüller
Conseil d'administration : Ola Källenius, président ; Jörg Burzer, Mathias Geisen, Olaf Schick, Michael Schiebe, Britta Seeger, Oliver Thöne, Harald Wilhelm

Le résultat : les deux modèles CLA offraient à leurs occupants une protection exceptionnellement bonne
Les compartiments passagers des deux véhicules sont restés intacts. Les relevés des huit mannequins d'essai de collision, représentant quatre adultes et quatre enfants, sont restés en dessous des limites biomécaniques pertinentes. Ces limites sont utilisées dans l'industrie pour évaluer la protection des occupants. Et les relevés factices indiquent que tous les systèmes de sécurité fonctionnaient comme prévu pour une seule raison : assurer la sécurité des occupants autant que possible. Les données, comprenant jusqu'à 150 points de mesure par mannequin, ont confirmé l'efficacité des systèmes de sécurité des véhicules. Les résultats indiquent qu'il existe un faible risque de blessures graves ou mettant la vie en danger pour les occupants. De plus, la batterie haute tension elle-même est restée intacte malgré l'impact latéral direct et violent.

« L'ambition de Mercedes-Benz est de construire les véhicules les plus sûrs au monde. C'est pourquoi nous développons des systèmes de sécurité qui répondent à des scénarios de circulation réels. Le premier test de collision au monde à une intersection publique réalisé dans cette configuration est une démonstration puissante de cette ambition. »

Jörg Burzer, membre du conseil d'administration du groupe Mercedes-Benz AG,
Directeur Technologique, Développement et Achats

Pourquoi ce test va au-delà des standards
Aucune loi ni certification de sécurité n'exige un test de collision latérale impliquant deux véhicules réels. Les tests standards sont réalisés contre des barrières fixes ou des véhicules dits à impact dans des conditions spécifiques. Cependant, Mercedes-Benz a opté pour deux véhicules de production en mouvement et un scénario basé sur des données réelles d'accidents. La vitesse d'essai de 56 km/h représente la limite supérieure de la plage réelle pour les collisions graves en jonction. Et : Environ un quart des accidents entraînant des blessures corporelles sont des collisions latérales. Le test démontre donc comment son concept de sécurité globale se comporte dans un scénario d'accident réel exceptionnellement grave.

« Si vous voulez construire les véhicules les plus sûrs, vous devez intégrer des informations issues d'accidents réels dans vos exigences de développement de véhicule. Nous appelons cela la Sécurité Réelle. Ce test impliquant deux modèles CLA démontre comment nous traduisons cette approche avec succès en réalité. »

Paul Dick, Directeur de la Sécurité des Véhicules, Mercedes-Benz AG

Sécurité, développée à partir de scénarios réels
Mercedes-Benz enquête et reconstitue des accidents réels depuis 1969. Au total, environ 6 000 accidents ont été analysés – conjointement par des équipes de recherche en Allemagne, en Chine et en Inde. Les résultats sont intégrés dans les structures de carrosserie, les systèmes de retenue et les propres besoins de l'entreprise.

Bien avant qu'un nouveau véhicule Mercedes-Benz ne soit soumis à un crash test physique, il a déjà effectué des tests virtuels étendus. Au cours du processus de développement, chaque nouveau modèle subit environ 15 000 simulations d'accident. L'intelligence artificielle soutient nos ingénieurs pour rendre ces prévisions encore plus précises. Au total, Mercedes-Benz réalise environ 150 crashs physiques pour un nouveau modèle, allant bien au-delà des exigences légales dans la poursuite de normes de sécurité élevées.

Mercedes-Benz Rescue Intelligence : Informations plus rapides pour les services de secours
Le constructeur automobile a dévoilé « Mercedes-Benz Rescue Intelligence » pour la première fois. Le système doit être déployé progressivement à partir de 2027 et établira ensuite un lien direct entre les véhicules impliqués dans les accidents et les services d'urgence. Cela permettra aux pompiers d'accéder aux informations liées aux accidents pendant leur route. Selon la disponibilité technique et la situation spécifique, le système pourra ensuite afficher le nombre d'occupants, l'état des airbags et des ceintures de sécurité, les

portes ouvertes, la température de la batterie et l'état du système haute tension. Ces informations peuvent aider les services d'urgence à avoir une vue d'ensemble de la situation avant même leur arrivée, leur permettant de se préparer à l'opération plus efficacement que ce qui est actuellement possible. Cela permet aux services d'urgence de sélectionner plus rapidement le matériel de secours approprié, chaque seconde étant comptée après un accident.

Contact :
Gregory Delepine gregory.delepine@mercedes-benz.com
Julien Vely julien.vely@mercedes-benz.com

Année anniversaire Mercedes-Benz « 140 ans d'innovation »
Depuis que Carl Benz a déposé le brevet pour la première automobile il y a 140 ans et que Gottlieb Daimler a construit sa voiture motorisée peu après, Mercedes-Benz s'est consacrée à l'innovation constante et à la création des voitures les plus recherchées au monde pour les clients. Cette ambition a guidé chaque innovation – de la première automobile au monde en 1886 au plus grand lancement de produit de l'histoire de l'entreprise actuellement en cours. Avec sa passion pour la performance, la puissance pionnière, l'excellence et un engagement indéfectible envers le service client, la marque a constamment façonné l'avenir de la mobilité. Le résultat va bien au-delà de la simple réussite technique – il crée ce sentiment inimitable qui traverse tout ce que fait Mercedes-Benz : bienvenue chez vous.

MercedesBenz célèbre 140 ans d'innovation : trois nouvelles berlines S-Class ont entrepris un voyage transcontinental dans 140 lieux à travers le monde dans le cadre de la tournée « 140 Years. 140 Places ». Chaque lieu mettait en avant la technologie, l'héritage, l'esprit pionnier et la présence mondiale de la marque. En chemin, clients, fans et collègues ont pu participer aux célébrations jusqu'à la grande finale du « Homecoming » au musée Mercedes-Benz. Les moments forts de la visite sont disponibles dans notre spécial « 140 ans d'innovation | MercedesBenz Media ».

Plus d'informations sur Mercedes-Benz sont disponibles sur https://www.mercedes-benz.com/en/ et sur notre canal LinkedIn sous Mercedes-Benz AG | LinkedIn. Les informations de presse et les services numériques pour les journalistes et les multiplicateurs sont disponibles sur notre plateforme en ligne Mercedes-Benz Media à media.mercedes-benz.com.

Mercedes-Benz AG en un coup d'œil
Mercedes-Benz AG fait partie du groupe Mercedes-Benz AG, qui compte environ 164 000 employés dans le monde, et est responsable de l'activité mondiale de Mercedes-Benz Cars et Mercedes-Benz Vans. Ola Källenius est président du conseil d'administration de Mercedes-Benz AG. L'entreprise se concentre sur le développement, la production et la vente de voitures particulières, fourgonnettes et services liés aux véhicules. De plus, elle aspire à devenir leader dans les domaines de la mobilité électrique et des logiciels pour véhicules. Le portefeuille de marques Mercedes-Benz Cars comprend la marque Mercedes-Benz, ainsi que Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach et la marque de produits G-Class. Mercedes-Benz AG est l'un des plus grands fabricants mondiaux de voitures particulières haut de gamme. En 2025, elle a vendu plus de 2,1 millions de voitures particulières et de fourgonnettes. Dans ses deux segments d'activité, Mercedes-Benz AG étend continuellement son réseau mondial de production avec environ 30 sites de production sur quatre continents. La durabilité est un principe directeur de la stratégie Mercedes-Benz. Mercedes-Benz prend en compte les impacts de ses activités commerciales sur l'ensemble de la chaîne de valeur et prend en compte à parts égales les aspects économiques, environnementaux et sociaux.