

Mercedes-Benz từ chối cuộc đua xe điện mở rộng phạm vi vì tin dùng công nghệ hybrid cắm sạc

10:27 24/10/2026

Giữa làn sóng nhiều hãng xe quốc tế, đặc biệt là các nhà sản xuất Trung Quốc, đẩy mạnh đầu tư vào phân khúc xe điện mở rộng phạm vi (EREV), Mercedes-Benz đã quyết định đứng ngoài cuộc đua này. Thương hiệu ngôi sao ba cánh cho rằng dòng xe hybrid sạc ngoài (PHEV) hiện tại đã giải quyết trọn vẹn nhu cầu đi lại hàng ngày của khách hàng, khiến việc đổ nguồn lực phát triển thêm hệ truyền động EREV trở nên không thực sự cần thiết.



Mercedes-Benz ưu tiên công nghệ PHEV hơn EREV

Ông Christoph Starzynski, Phó chủ tịch phụ trách chiến lược và điều phối sản phẩm của Mercedes-Benz khẳng định hãng chưa ghi nhận nhu cầu đáng kể từ tệp khách hàng quen thuộc đối với dòng xe EREV. Đại diện hãng xe Đức cho biết các mẫu xe hybrid cắm sạc hiện nay của thương hiệu đã đạt tầm vận hành thuần điện vượt mốc 100 km, mức cự ly quá đủ cho việc di chuyển thường nhật. Dù thừa nhận EREV đang có sức hút tại một số khu vực nhất định, lãnh đạo Mercedes-Benz nhấn mạnh xu hướng đó không phản ánh đúng tâm lý tiêu dùng của tệp khách hàng gắn bó với hãng.

Sự tự tin của nhà sản xuất Đức bắt nguồn từ những bước tiến dài của công nghệ PHEV trong những năm gần đây. Khác với các thế hệ đầu tiên chỉ đi được khoảng 40 đến 48 km bằng năng lượng điện sau mỗi lần sạc, các mẫu xe lai thế hệ mới đã nâng cự ly vận hành thuần điện lên từ 80 đến hơn 100 km tùy theo điều kiện thực tế. Đơn cử trên mẫu Mercedes-Benz GLC 350e đời 2025, phạm vi chạy điện đạt khoảng 87 km theo quy chuẩn kiểm định EPA của Mỹ và chạm mốc 124 km theo chu trình WLTP. Nhờ cấu tạo phối hợp nhịp nhàng giữa mô-tơ điện, khối pin sạc ngoài cùng động cơ đốt trong, xe vừa giúp cắt giảm lượng tiêu thụ nhiên liệu tại đô thị, vừa giữ nguyên sự linh hoạt của động cơ xăng trên các cung đường dài mà không bị lệ thuộc vào mạng lưới trạm sạc.

Ở chiều ngược lại, các dòng xe EREV sử dụng hoàn toàn mô-tơ điện để truyền động đến các bánh xe, còn động cơ đốt trong chỉ hoạt động như một máy phát điện bổ trợ năng lượng cho cụm pin. Giải pháp kỹ thuật này, vốn cũng xuất hiện tương tự trên hệ thống e-Power của Nissan với các cách triển khai khác nhau, đem lại cảm giác tăng tốc êm ái như xe thuần điện và đang được nhiều thương hiệu tận dụng nhằm giải tỏa tâm lý lo ngại về trạm sạc cho người dùng chạy đường dài. Tuy nhiên, theo phân tích của ông Starzynski, việc nói rộng phạm vi chạy điện từ mức khoảng 96 km lên hơn 300 km qua cấu hình EREV chưa chắc đã đủ lực để thuyết phục khách hàng chuyển đổi phương tiện. Với những người thực sự đòi hỏi quãng đường di chuyển xa hơn bằng năng lượng sạch, xe thuần điện hoàn toàn sẽ là lựa chọn phù hợp và triệt để hơn.

Dù không phủ nhận tiềm năng của EREV tại các thị trường có hạ tầng trạm sạc phát triển chậm, Mercedes-Benz hiện vẫn không đưa công nghệ này vào danh mục ưu tiên nghiên cứu. Động thái trên cho thấy chiến lược kinh doanh của hãng xe hạng sang vẫn kiên định bám sát thói quen sử dụng thực tế và đòi hỏi cốt lõi của nhóm khách hàng mục tiêu, thay vì vội vã mở rộng dải công nghệ theo thị hiếu ngắn hạn.

Tâm An