

新能源车加速带上“紧箍咒”，要求启动加速时长超5秒默认

来源：蔡雅盛 发布时间：2025-11-22 09:10:15

工信部近日就《新能源汽车驾驶模式规范》公开征求意见，其中最具讨论度的条款规定：纯电动车与插电式混合动力车每次重新启动后，默认驾驶模式需设定为0-100km/h加速时间大于5秒的“温和模式”。

这意味着，以后家用车起步想“弹射”得先手动切换模式，默认状态必须“稳如老狗”。这条新规旨在为当前汽车性能，尤其是电动车迅猛的加速“降温”，将安全置于速度之前。

新规要求在安全优先下的加速限制

这份征求意见稿的核心思路相当明确——安全优先于性能。规定并未完全禁止车辆提供高性能驾驶模式，酷爱推背感的车主仍可手动切换至运动、赛道等高加速模式。

但从规定细节看，切换并非随心所欲。车辆在切换至高加速模式时需驾驶员主动确认，并在使用过程中持续显示光学警示信号，提醒驾驶员当前处于高性能状态。



新规同时强调了“踏板误踩加速抑制功能”的必要性，要求车辆在静止、蠕行时能够检测误踩行为，抑制动力输出并通过明显信号装置提示驾驶人。

这些规定直接回应了近年来因电动车瞬间加速导致的交通事故问题。官方指出，这些事故多是由于驾驶人使用高加速模式时，对驾驶准备和操控能力不足。

为什么要这么要求呢？

从传统燃油车来看，多数家用燃油车的零百加速时间在8-12秒之间。但纵观当前国内市场，多款国产电动车型的加速性能已远超新规设定的5秒门槛。比如东风奕派eπ007+作为新

晋上市的国产性能车型，其双电机版百公里加速仅需3.7秒。上汽奥迪E5 Sportback同样表现抢眼，以3.4秒的零百加速能力在亚洲山脊赛道刷新了50万元内车型的圈速纪录。还有许多的其他车型就不说了。

新能源汽车的加速性能之所以能轻松超越传统燃油车，源于电机可瞬间达到峰值扭矩的特性。

这种技术特性让原本仅存于超级跑车的加速体验，如今已下放至十几万元的国产车型上，性能门槛大幅降低。

但强劲的加速性能在带来驾驶乐趣的同时，也埋下了安全隐患。数据显示，电动车事故中约15%与瞬间加速误操作有关，比如错把电门当刹车。

医学研究表明，普通驾驶员从发现危险到做出制动反应的平均时间为1.5秒。若车辆默认加速过于激进，在突发状况下极易因操作失误扩大事故风险。

新规设定的5秒加速阈值实际上是经过精心计算的“安全锚点”——既保留了车辆日常超车、并线等必要动力需求，又通过限制极端性能输出，为驾驶员预留足够的反应窗口。

从人体工程学角度看，突如其来的强烈推背感会使驾驶员血压瞬间变化，部分人可能产生短暂的空间迷失感，增加事故风险。

新国标各方意见纷争

新国标征求意见稿发布后，在汽车行业掀起波澜。支持方多为安全机构和部分传统车企。中国汽车技术研究中心指出，新规是“对新能源车野蛮生长的必要矫正”。

保险公司也持乐观态度，认为这将降低赔付风险，但保费会不会下降还不得而知。

然而，反对方的声音同样强烈。性能车爱好者群体率先抗议，称此举“阉割了电动车的灵魂”。社交媒体上，有用户吐槽，我花高价买高性能版，结果默认模式比出租车还慢？

还有消费者担心，频繁手动切换高性能模式会增加操作复杂度，质疑这是否背离了智能汽车“化繁为简”的初衷。

技术层面的实施路径

从技术角度看，实现新规要求并不复杂。主流电动车企早已提供多种驾驶模式选择，如经济、舒适、运动等。

新规本质上是要求车辆启动时自动进入“温和模式”，而非当前常见的“上次记忆模式”。

真正的技术挑战在于如何平衡安全与用户体验。一方面，系统需要确保默认模式确实能限制加速性能；另一方面，切换高性能模式的过程应当顺畅自然，不会给熟练驾驶员带来过多负担。

部分业内人士建议，车企可引入智能学习系统，根据驾驶员习惯和路况环境智能推荐合适的驾驶模式，在安全与性能间找到平衡点。

理性看待性能与安全

新能源汽车行业的竞争正从单纯的“性能参数”转向更全面的“用车体验”。当企业在宣传零百加速数据时，也需要思考如何让消费者真正安全地享受这种性能。

有业内专家指出，5秒的零百加速时间已能满足绝大多数日常驾驶场景，包括高速公路上的超车需求。

与其追求极限的加速能力，不如将研发重点放在更均衡的综合性能上——如续航能效、操控稳定性、智能化程度等。

毕竟，汽车的本质是安全高效的交通工具，驾驶乐趣不应建立在过高的安全隐患之上。

数据来源说明

本文中关于新能源汽车新规的内容主要参考自工信部《新能源汽车驾驶模式规范》征求意见稿相关报道。

车辆加速数据来源于东风奕派eπ007+及上汽奥迪E5 Sportback的公开技术参数。

行业统计数据引自多家汽车行业媒体报道。

HTML版本： [新能源车加速带上“紧箍咒”，要求启动加速时长超5秒默认](#)