

3秒破百的电动车要凉了？公安部将限制汽车百公里加速小于5秒

来源：王文英 发布时间：2025-11-22 15:32:03

11月10日，公安部发了个征求意见稿。新版《机动车运行安全技术条件》里写着：乘用车每次启动后，应处于百公里加速时间不少于5秒的默认状态。还有一条更狠的，纯电动和插混车必须配备“踏板误踩加速抑制功能”，就是你在停车或者慢慢挪车的时候，要是猛踩油门，系统得能检测到并且限制动力输出，同时发出警报提醒你。

现在市面上随便一辆20万的电动车，百公里加速基本都在6秒左右，好一点的能到4秒多，特斯拉Model 3高性能版、比亚迪汉EV、小米SU7这些车，破百都在3秒多。按照新规，这些车每次启动后都得先进入“慢速模式”，想体验那种推背感，得手动切换。

电动车为什么这么快？因为电机的特性跟发动机完全不一样。燃油车需要转速上来才能输出最大扭矩，电动车一踩油门，瞬间就是最大扭矩，零延迟。这是电动车的天生优势，车企拿这个当卖点，消费者也冲着这个买单。现在公安部说这太危险了，得管起来。

电车加速前十排行榜

排名	图片	车型	实测成绩
1		特斯拉Model S 实测车型: plaid版 三电机全轮驱动	2.59s
2		保时捷Taycan 实测车型: Taycan Turbo	3.07s
3		特斯拉Model X 实测车型: Performance 高性能版	3.33s
4		蔚来ET7 实测车型: 100kWh 首发版	3.52s
5		极狐 阿尔法s 实测车型: Hi版 高阶版	3.58s
6		特斯拉Model 3 实测车型: Performance 高性能全轮驱动版	3.58s
7		蔚来ET5 实测车型: 75kWh	3.82s
8		ZEEKR 001 实测车型: 超长续航双电机 YOU版	3.90s
9		海豹 实测车型: 650kWh 四驱性能版	3.99s
10		智己L7 实测车型: Pro版	4.00s



危险在哪儿？新闻里经常看到“误把油门当刹车”导致的事故。燃油车时代这种事故就不少，电动车时代更可怕。燃油车误踩油门，还有个发动机转速上来的过程，可能还有零点几秒反应时间。电动车不一样，一脚下去，车就蹿出去了，根本来不及反应。



停车场是重灾区。很多新手或者不熟悉电动车的人，以为跟开燃油车一样，轻轻点油门挪车。结果电动车的油门响应太灵敏，稍微重一点，车就往前冲。有些车主说，自己开了十几年燃油车，换电动车第一个月，停车场倒车差点撞墙好几次，就是不适应这个加速特性。

公安部这次修订标准，其实憋了好久。《机动车运行安全技术条件》从1987年开始，已经改了4次，分别是1997年、2004年、2012年、2017年。中国现在机动车保有量4.4亿辆，从2009年开始连续15年汽车产量世界第一，每年新注册登记超过2000万辆。车这么多，事故也多，公安部得想办法从源头上控制风险。

蔚来ET7最低售价：42.80万起
图片参数配置询底价
懂车分4.11
懂车实测空间·性能等
车友圈2.8万
车友热议二手车14.58万起 | 69辆

这次征求意见稿针对的问题很明确：道路交通事故暴露出来的各种安全隐患。大中型客货车、面包车安全性能低，轻型货车“大吨小标”（核载吨位标得很小，实际拉得很重），这些都要管。新规要求更多车辆配备自动紧急制动系统（AEB）、电子稳定性控制系统（ESC）、盲区监测系统（BSD）。

但最引人关注的还是对电动车的限制。“默认状态”这个词很关键。不是说你的车只能百公里加速5秒以上，而是每次启动后，系统自动进入限速模式。你如果想体验3秒破百，得自己手动切换到运动模式或者性能模式。这个设计有点像手机的“省电模式”，默认开启，你想要性能就自己打开。

这么做的逻辑是什么？公安部想的是，大部分驾驶场景不需要那么强的加速性能。市区开车、高速公路正常行驶，5秒破百完全够用。只有在特定情况下，比如超车、并线，才需要更强的动力。默认限制加速，可以降低新手、老人、不熟悉电动车的人误操作的风险。

但这个政策能不能真正实施，还得打个问号。首先，车企肯定不乐意。电动车最大的卖点就是加速快，现在告诉消费者“你的车能3秒破百，但每次启动得先进入5秒模式”，这谁

还买啊？特别是那些高性能电动车，比如保时捷Taycan、奥迪e-tron GT，百公里加速都在3秒左右，卖的就是性能，现在要默认限速，品牌形象直接受损。

Model S最低售价：84.29万起图片参数配置询底价懂车分4.12懂车实测空间 • 性能等车友圈3.7万车友热议二手车6.97万起 | 131辆

其次，消费者会不会接受也是问题。很多人买电动车就是图个加速快、开着爽。现在每次上车都得手动切换模式，虽然不复杂，但绝对是个麻烦事。时间久了，大家会不会想办法破解这个限制？刷个ECU、改个系统，把默认模式改成性能模式？这种事在燃油车时代就没少干，电动车时代估计也拦不住。

再说“踏板误踩加速抑制功能”，这个听起来很美好，但技术上怎么实现？系统怎么判断你是想加速还是误踩？如果太灵敏，正常加速也被限制了，驾驶体验会很差。如果不够灵敏，起不到保护作用。这个平衡点很难拿捏。

而且这个功能只针对纯电和插混，燃油车不用装。这公平吗？燃油车就没有误踩油门的风险吗？当然有，而且不比电动车少。为什么单独针对电动车？一个解释是，电动车加速响应更快，风险更大。另一个解释是，电动车是新兴产业，正在制定标准阶段，比较容易加入新要求。燃油车已经是成熟产业，要改标准牵涉太大。

这个征求意见稿现在还没正式实施，还在收集各方意见。按照惯例，从征求意见到正式发布，少说得几个月，多则一两年。期间车企、行业协会、专家学者都会提意见，最终版本可能会有很大调整。

但不管怎么改，有一点很明确：国家开始重视电动车带来的新安全问题了。电动车发展太快，技术迭代太猛，监管有点跟不上。现在出这么一个标准，就是想把电动车纳入更严格的安全管理框架。

从长远看，这个趋势挡不住。中国电动车保有量已经超过2000万辆，每年还在快速增长。事故数据摆在那儿，公安部不可能视而不见。车企和消费者得做好心理准备，未来的电动车可能不会像现在这么“野”，各种限制和规范会越来越多。

理想情况是，技术进步能解决安全问题，而不是简单粗暴地限制性能。比如更先进的防误踩系统、更智能的驾驶辅助、更好的驾驶员培训。但在这些手段成熟之前，默认限速可能是个不得已的折中方案。

毕竟，命比速度重要。

HTML版本： [3秒破百的电动车要凉了？公安部将限制汽车百公里加速小于5秒](#)