

新国标建议新能源车每次启动零百加速要慢于5秒，你赞成吗？

来源：章俊佑 发布时间：2025-11-22 21:33:50

近日，一份关乎新能源汽车驾驶安全的新国标征求意见稿引发全网热议。核心条款中明确提出，新能源车每次启动后的默认工作状态下，百公里加速时间需不小于5秒，同时要求配备踏板误踩加速抑制功能，这一规定让行业内外形成了鲜明的支持与反对两派。

新规的出台并非无的放矢。近年来，纯电动、插电混动汽车的加速失控事故频繁见诸报端，相关部门调研发现，这类事故多源于驾驶人使用高加速模式时，对车辆性能预判不足，操控准备不够充分。为降低风险，意见稿提出让车辆以低加速性能模式默认启动，若车主需要更强动力，需通过二次操作切换驾驶状态，以此提升驾驶人的安全准备意识。

除了加速限制，意见稿还对车辆安全配置提出新要求。纯电动和插电混动车型需具备踏板误踩加速抑制功能，当系统在车辆静止或蠕行时检测到误操作，会主动抑制动力输出，并通过声光等明显信号提醒驾驶人，类似华为乾崮辅助驾驶系统中的“请抬脚”警示功能。据了解，目前部分车型已搭载类似防误踩技术，通过系统干预减少人为操作失误引发的风险。

规定公布后，汽车圈的讨论迅速升温。汽车博主韩路公开表示支持，他认为5秒的零百加速成绩已能满足多数人的使用需求，足够快捷。对于需要更强动力的用户，手动切换模式的过程本身就是一次安全提醒，能让驾驶人更清晰地明确自身责任边界。不少网友也认同这一观点，认为随着新能源车动力越来越强，部分缺乏经验的车主容易因追求刺激而忽视安全，适当的限制能有效降低事故概率。

ICS 43.020
CCS T 09



中华人民共和国国家标准

GB 7258—XXXX

代替 GB 7258—2017

机动车运行安全技术条件

Technical specifications for safety of power-driven vehicles operating
on roads

(征求意见稿)



东梦汽车网

在提交反馈意见时，请将您知道的相关专利连同支持性文件一并附上。

DONGMENGQICHEWANG

反对声音同样尖锐。汽车博主“不是郑小康”直言这一规定非常不妥，他提出的核心质疑在于，限速无法从根本上解决问题。即便零百加速延长至5.5秒或6秒，车辆行驶速度提升后，碰撞产生的动能依然会带来较大风险，难以杜绝“鬼火炸街”这类危险驾驶行为引发的事故。

- 10.2.3 有分动器的机动车，应在挡位标志牌或产品使用说明书上说明连动分动器的操作步骤。
- 10.2.4 如果纯电动汽车和插电式混合动力汽车是通过改变电机旋转方向来实现前进和倒车两个行驶方向转换的，应满足以下要求，以防止当车辆行驶时意外转换到反向行驶：
- a) 前进和倒车两个行驶方向的转换，应通过驾驶人不同方向的两个动作来完成，或者；
 - b) 仅通过驾驶人的一个操作动作来完成，应使用一个安全设备使模式转换只有在车辆静止或低速时才能够完成。

10.3 传动轴

传动轴在运转时不应发生抖动和异响，中间轴承和万向节不应有裂纹和/或松旷现象。发动机前置后驱动的客车的传动轴在车厢地板的下面沿纵向布置时，应有防止传动轴滑动连接（花键或其他类似装置）脱落或断裂等故障而引起危险的防护装置。

10.4 驱动桥

驱动桥壳、桥管不应有裂纹和变形，驱动桥工作应正常且无异响。

10.5 超速报警和限速功能

- 10.5.1 车长大于或等于 6m 的客车应具有超速报警功能，当行驶速度超过允许的最大行驶速度（允许的最大行驶速度不应大于 100km/h）时应通过视觉和听觉信号报警，但具有符合规定的限速功能或限速装置的除外。
- 10.5.2 三轴及三轴以上货车（具有限速功能或配备有限速装置，且限速功能或装置符合规定的除外）应具有超速报警功能，当行驶速度对混凝土搅拌运输车大于或等于 60km/h、对其他货车大于或等于 100km/h 时，能通过视觉和听觉信号报警。
- 10.5.3 公路客车、旅游客车、未设置乘客站立区的公共汽车和危险货物运输货车及车长大于 9m 的其他客车、车长大于或等于 6m 的旅居车应具有限速功能，否则应配备限速装置。限速功能或限速装置应符合 GB 24545 的要求，且限速功能或限速装置调定的最大车速对设置了符合 11.2.8 规定的车内随车物品存放区的公路客车应小于 70km/h、对其他公路客车、旅游客车、未设置乘客站立区的公共汽车和车

39

GB 7258—XXXX

长大于 9m 的其他客车、车长大于或等于 6m 的旅居车不应大于 100km/h，对危险货物运输货车不应大于 80km/h。专用校车应安装符合 GB 24545 要求的限速装置，且调定的最大车速不应大于 80km/h。

- 10.5.4 乘用车每次上电/点火后（发动机自动启停除外），应处于百公里加速时间不小于 5s 的默认工作状态。

注：百公里加速时间是指汽车从静止状态全力加速至 100km/h 所需要的时间。

- 10.5.5 纯电动、插电式混合动力载客汽车应具备踏板误踩加速抑制功能，在静止、蠕行时能够检测、抑制制动力输出并通过一个明显的信号装置（例如：声或光信号）提示驾驶人。

10.6 车速受限车辆的特殊要求

低速汽车、轻便摩托车、正三轮摩托车、拖拉机运输机组等车速受限车辆应在设计及制造上确保其实际最大行驶速度在满载状态下不会超过其最大设计车速，在空载状态下不会超过其最大设计车速的 110%。

注：实际最大行驶速度是指车辆在平坦良好路面行驶时能达到的最大速度。

11 车身

11.1 基本要求

- 11.1.1 车身的技术状况应能保证驾驶人有正常的工作条件和客货安全，其外部不应产生明显的镜面反光（局部区域使用镀铬、不锈钢装饰件的除外）。
- 11.1.2 机动车驾驶室应保证驾驶人的前方视野和侧方视野。
- 11.1.3 车身和驾驶室应坚固耐用，覆盖件无开裂。车身和驾驶室在车架上的安装应牢固，不会因机动车振动而引起松动。
- 11.1.4 车身外部和内部乘员可能触及的任何部件、构件都不应有任何可能使人致伤的尖锐凸起物（如尖角、锐边等）。

11.2 客车的特殊要求

- 11.2.1 专用校车的上部结构强度应符合 GB 24407 的规定，其他未设置乘客站立区的客车的上部结构强度应符合 GB 17578 的规定。车长大于 6m 的专用校车应为车身骨架结构，同一横截面上的顶梁、立柱和底架主横梁应形成封闭环（轮罩与顶风窗处除外），从侧窗上纵梁到底横梁之间的车身立柱应采用整体结构，中间不应通过拼焊连接；车长小于或等于 6m 的专用校车未采用上述结构的，应采用覆盖件与加强梁共同承载。车长大于 11m 的公路客车和旅游客车，车身应为全承载整体式框架结构。
- 11.2.2 客车车身及地板应密合并有足够强度。

- 11.2.3 客车应设置乘客通道或无障碍通路，并保证在不拆卸座椅时，乘客能从任一座位到最近的出口（紧急出口）的通道测量装置能顺利通过，幼儿专用校车乘客区应采用平地（紧急出口除外）。

- 11.2.4 空载状态下，车长大于或等于 6m 的设有乘客站立区的客车（即公路客车、旅游客车）的一级踏步高度应小于或等于 400mm；如采用钢板悬架，则后乘客门的一级踏步高度应小于或等于 430mm；车长大于或等于 6m 的其他

在他看来，解决问题的关键不在车辆性能限制，而在驾驶人管理。他建议多设立专业驾驶学院，强化驾驶人的专业技能培训，同时为追求速度与激情的车主提供封闭赛道等合法场地，引导大家在公共道路上自觉遵守文明驾驶规范。“这种一刀切的方式，除了让喜欢大马力高性能车的车主每次启动都要手动切换模式，对改善道路安全现状没有实质帮助。”

行业内也有不同看法，部分车企高管认为，当前部分车型过度追求2 - 3秒级的零百加速属于技术过剩，行车安全应始终置于首位，新国标标志着行业从单纯追求性能参数向安全与效能并重转型。但也有业内人士担忧，硬性限制可能会影响高性能车型的市场竞争力，如何平衡安全与用户体验仍需进一步探讨。

据悉，该征求意见稿仍在公开征集反馈中，相关部门将结合各方意见进一步完善。无论是支持方强调的安全优先，还是反对者提出的精准治理，核心诉求都是提升道路交通安全。这场围绕5秒加速的争议，本质上是新能源汽车行业快速发展过程中，性能追求与安全保障的一次深刻探讨，最终落地的标准将如何平衡各方利益，值得持续关注。



HTML版本： [新国标建议新能源车每次启动零百加速要慢于5秒，你赞成吗？](#)