

太好了！零百不少于5秒，不是所有大力都能出奇迹

来源：高勇岳 发布时间：2025-11-23 07:10:04

双手赞成

作者 | 王磊

编辑 | 秦章勇

强制性标准	
10.5.4	修订内容：增加“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”。 说明：近年来，纯电动汽车、插电式混合动力汽车启动加速失控事故多发，其多是由于驾驶人使用高加速模式时，对高加速模式的驾驶准备和操控能力不足。为此，要求车辆刚启动时处于加速性能较低的默认工作状态，让驾驶人使用高加速模式时需有意识的采取一定操作，以期提高其驾驶准备。据统计，目前驾校教练车和大多数燃油乘用车的百公里加速时间普遍大于5s，新老司机对于这种加速适应时间较长。
10.5.5	修订内容：增加“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、慢行时能够检测、抑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”。

马力过剩的年代，国家终于要给快车套缰绳了。

前不久，公安部起草了一份《机动车运行安全技术条件》强制性国家标准的征求意见稿，针对机动车运行安全提出了一系列具体要求。

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、慢行时能够检测、抑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

有关车辆性能方面，作出了明确限制：规定乘用车每次启动后应默认处于百公里加速时间不少于5秒的状态。



换言之，未来你买的无论是高性能燃油车或电车，默认零百加速时间都得5秒开外了。

鉴于5秒以内性能燃油车的高昂入手门槛，这项全新补充强制国标所侧重的车辆类型，大家自然懂得都懂。

新国标征求意见稿发布之后，网友对限制加速性能话题的反应相当强烈，很多人拍手叫好，认为这是新能源车野蛮生长的必要矫正。

“那些夸大的宣传，终于要被整治了。”

说法趋于严谨，也不会让人过于追求速度至上，在新能源车遍地4秒起步的情况下，市场竞争标准也要迎来一轮洗牌了。

01

平衡安全和性能

虽然作出限制，但并非是“一刀切”。

先来看具体的规定内容，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。

新规中指得是“默认工作状态”，换言之，非默认工作状态下并未禁止车辆具备更高性能。

只是要求在默认模式下受限，这就意味着，在后续可以通过类似于驾驶模式的切换，在用户主动选择后可以解除加速限制，并非直接“削掉性能上限”，意在让驾驶人使用高加速模式时需有意识的采取一定操作，用来提高其驾驶准备。

这样一来，那些加速性能轻松突破3秒大关的电车，在每次重新启动后，都将以更温和的表现起步，也算间接提升安全系数。

新规一经发布，网友们的观点五花八门，有人认为，事在人为，5秒一样能起飞，“是车问题吗？是司机问题。”

对于为什么要做出这项修订，官方也给出了补充解释：

近年来，纯电动汽车、插电式混合动力汽车启动加速失控事故多发，其多是由于驾驶人使用高加速模式时，对高加速模式的驾驶准备和操控能力不足。为此，要求车辆刚启动时处于加速性能较低的默认工作状态，让驾驶人使用高加速模式时需有意识的采取一定操作，以期提高其驾驶准备。据统计，目前驾校教练车和大多数燃油乘用车的百公里加速时间普遍大于5秒，新老司机对于这种加速度更为适应，不易误操作。

在给出的补充解释中，其实就已经说明了原因——马力廉价，也带来了潜在风险。

众所周知，电机扭矩的特性曲线与内燃机截然不同，它无需等待转速攀升，就能在零转速区间直接输出峰值扭矩，这种“即踩即有”的动力响应，让新能源汽车比传统燃油车起步加速更快。

这也就导致了即便是20万级的家用新能源车，也能有3秒、4秒破百的数据，将百万级超跑的性能，低廉地、无条件地下放到了每一位家用驾照持有者的手中。

就像在补充解释中说的那样，一般人对高加速模式的驾驶准备和操控能力不足，极易引发道路交通事故，近两年来，这样的事情已经太多了。

余承东此前也曾说过，“有些车一味追求2秒加速、3秒加速，大大超过了正常马路的需要，这种速度过剩没有实际意义，安全才是最重要的。”

享界S9最低售价：30.98万起
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1.5万
车友热议
二手车28.38万起 | 29辆

“我们不是做不出2秒，实验室里1.9秒的成绩早就跑通，但法规、道路、用户能力三维约束下，2秒只能留在赛道。”

而且，新规并非禁止高性能，而是通过“非默认”设置平衡安全与性能。

早在今年5月，就已经有11家车企联合向汽标委提交了《关于限制乘用车默认最大驱动力的技术说明》，建议将“温和起步”作为默认策略，把“高性能”留给用户主动选择，并配套可溯源日志。

显然，作为车企也早就意识到，随着驱动技术的进步，当狂暴的加速性能迅速下放至普通消费者触手可及的价位，反而会适得其反。

此外，针对新能源车的“秒表式”加速性能，还做出了另一项规定，“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”。

从描述来看，显然也是针对电车起步阶段“意外加速”所设计的限制和警示手段。

02

智驾也要认人了

这份新的强制国标征求意见稿，还聚焦了近两年来新能源汽车中的各种常见问题。

比如近期争议较大的汽车门把手锁死和安全逃生方面，新规规定，所有车门（不含尾门）必须具备机械释放功能。若车辆装备电动式门把手，必须同时设置机械式应急把手，并在附近位置设置醒目标识。

当车辆不可逆约束装置（安全气囊）展开或电池热事件发生时，非碰撞侧车门应自动解锁，且车门应能在不借助工具的情况下由外部开启，并且要求乘用车应保证每个乘员至少能从两个不同的车门上下车。

为了防止车辆热失控事件，纯电动汽车和插电式混合动力汽车应具备在特定情况下自动切断动力电路的功能。当车辆在纵向或横向方向上150毫秒内速度变化达到或超过25公里/小时，或不可逆约束装置展开时，车辆应能自动切断动力电路，以防止电池起火等安全事故的发生。

一旦电池发生热失控事件，车辆应通过明显的声光信号提示车内人员，并且动力电池应配备定向泄压和压力平衡装置，预留泄压通道，确保电池泄压时不会影响驾驶舱人员的安全。

对于车长大于或等于6米的纯电动客车和插电式混合动力客车，要求在电池报警后5分钟内电池箱外部不能起火或爆炸，争取出乘客的安全逃生时间。

有关辅助驾驶的规范仍在不断完善，这次新规，对于驾驶人的系统使用能力验证成为关键要求。

新标规定，每次车辆上电或点火后，需通过生物识别或账号登录两种方式中的至少一种，确认驾驶人已完成辅助驾驶系统的使用培训，才能继续行驶。

这就意味着，同一辆车，如果换一个人开，有可能就使用不了辅助驾驶功能，除非都完成了系统培训。

此外，组合驾驶辅助系统在激活状态下，当车速大于10公里/小时，应至少采用手部脱离检测和视线脱离检测方式，持续检测驾驶人是否在执行相应的动态驾驶任务。

随着车内的“彩电”越来越多，为了保障行驶中的安全，意见稿还要求汽车在行驶速度超过10公里/小时时，驾驶室前部的显示装置应关闭并禁止开启娱乐影像播放和游戏功能。其中包括车内显示屏和抬头显示装置等。

当然全部规定还不仅限这些，如今也只是在征求意见阶段，尚未正式实施，按照公示，

或许6个月后，这些新的规定就会替代现行的GB 7258国标。

届时，新能源车体系下的规范，又将迎来新一轮约束，对于市场来说，当然会更安全了。

HTML版本： [太好了！零百不少于5秒，不是所有大力都能出奇迹](#)