

汽车百公里加速小于 5 秒？公安部将限制，安全还是过度干预？

来源：郑佳秀 发布时间：2025-11-23 14:04:07

花高价买的高性能电动车，每次启动后默认模式却比出租车还慢，不少车主都觉得这新规简直是“阉割了电动车的灵魂”。

就像一位性能车爱好者在社交媒体上吐槽的那样：“我花大价钱买的高性能版，结果默认模式比出租车跑得还慢？”就在昨天，工信部针对《新能源汽车驾驶模式规范》公开征求意见，里面明确规定，纯电动车和插电混动车每次重新启动后，默认驾驶模式得设成0-100km/h加速时间超过5秒的“温和模式”。



公安部将限制汽车百公里 加速小于5秒



其中提及限速要求：
乘用车每次启动后
应处于百公里加速时间（0~100km/h）
不 少 于 5



 东梦汽车网
DONGMENGQICHEWANG

这意思就是，哪怕你买的是高性能车型，每次上车点火后，车子也不会默认就进入那种“狂躁”的状态。其实这新规也不是说不让车辆有高性能驾驶模式，那些就爱追求推背感的车主，还是能手动切换到运动、赛道这种高加速模式，好好享受一把瞬时加速的快感。



不过切换的时候不是点一下就行——新规要求驾驶员得主动确认才行，而且切换到高加速模式后，车里还得一直显示光学警示信号提醒你。

除了加速上的限制，新规还要求电动车得装“踏板误踩加速抑制功能”，车子在静止或者慢慢蠕行的时候，能检测到误踩情况，及时抑制动力输出，还得用明显的信号提醒驾驶人。



至于电池安全，另外有团体标准要求锂离子电池建立“多级预警机制”，通过温度、阻抗、电压电流、气体浓度这些传感器实时监测，数据处理单元得在100毫秒内完成分析并触发报警。为啥要搞这么个规定呢？说到底还是现在新能源车的加速性能，早就远超咱们普通燃油车了。

电机的特性摆在那儿，能瞬间爆发出峰值扭矩，有些车型零百加速都能跑到3秒级，甚至还有冲进2秒区间的。这种“秒杀级”的性能带来驾驶乐趣的同时，也埋下了不小的安全隐患。

有医学研究显示，普通驾驶员从发现危险到踩下刹车的平均反应时间得1.5秒。要是车辆默认加速太激进，突发状况下很容易因为操作失误把事故风险放大。5秒的加速阈值其实是经过精心计算的“安全锚点”——既保留了日常超车、并线需要的动力，又通过限制极端性能，给驾驶员留足了反应时间。

汽车博主韩路就说：“5秒已经够快了，手动切换一下也是给自己提个醒”，毕竟驾校教练车和大部分油车都比这慢，大家本来就更适应这种节奏。新规征求意见稿一出来，汽车行业里就炸开了锅。

支持的大多是安全机构和一些传统车企，中国汽车技术研究中心就说，这是对新能源车“野蛮生长”的必要矫正。保险公司也挺乐意，觉得这能降低赔付风险，有家大型险企还测算过，要是新规全面实施，新能源车保费说不定能降5%-10%。

但反对的声音也挺强烈，最激动的就是那些性能车爱好者，直言这是“阉割了电动车的灵魂”。网上的观点也分裂得厉害，就像网友“不是郑小康”说的，这就是一刀切，根本解决不了飙车问题，还不如加强驾驶培训，让喜欢开快车的人去赛道上玩。

其实核心问题就是“性能和驾驶能力不匹配”——咱们把超跑级的动力给到普通人，但却没配套超跑级的驾驶培训和驾照分级。你看澳大利亚开法拉利得有“超级驾照”，意大利

新手都不能开7秒内破百的车，这些做法其实都挺值得咱们借鉴的。

而且这加速限制，只是汽车安全全面升级的一小部分。公安部还打算探索把辅助驾驶的操作规范，也纳入驾驶人的培训和考试里。公安部交管局局长王强就明确说过，现在咱们市场上卖的车，那些所谓的“智驾”系统，根本不具备“自动驾驶”功能。

小米SU7最低售价：21.59万起 [图片参数配置询底价](#) [懂车分4.07](#) [懂车实测](#) [空间·性能等车友圈30万车友热议](#) [二手车16.30万起](#) | 1116辆

这些系统都还停留在辅助驾驶阶段，说白了就是帮驾驶人干点儿动态驾驶的活儿，车最终还是得人来操控，驾驶人才是真正的责任主体。

另外，像禁止驾驶员操作、观看车内前座娱乐显示设备的规定，也不是啥新鲜事，交通部好多年前就发过正式公告，禁止所有汽车驾驶员操作或观看车内前座的DVD、电视这类娱乐设备。

这场新规之争，其实正反映了汽车行业转型期的矛盾碰撞。就像上世纪90年代日本车企搞马力竞赛，结果飙车成风，后来车企们就达成了“280匹上限”的君子协定，现在中国电动车行业，也到了性能狂欢之后回归安全的阶段。

政策制定者显然是把“安全优先”放在了“驾驶自由”前面，毕竟5秒破百的速度，日常开完全够用，高速超车也有富余，真要追求刺激，去赛道上放开了跑，也没人拦着不是？

HTML版本： [汽车百公里加速小于 5 秒？公安部将限制，安全还是过度干预？](#)