

都市车界“管人还是管车？”公安部拟限制汽车“5秒破百”引热议

来源：黄秋萍 发布时间：2025-11-24 01:01:20

齐鲁晚报·齐鲁壹点 张雪

近日，公安部发布的《机动车运行安全技术条件》征求意见稿中，一条“乘用车每次上电/点火后，应处于百公里加速时间不小于5秒的默认工作状态”的规定引发热议。这一政策直指新能源汽车时代“性能平民化”带来的安全隐患，将“速度与安全”这一永恒命题再次推向公众视野。

加速性能与机械门把手的硬性规定

据全国标准信息公共服务平台官网，公安部组织起草的国家标准计划《机动车运行安全技术条件（征求意见稿）》正式发布。



这一新规对新能源汽车的电池、智能驾驶辅助、加速失控、机械车门把手等问题做出了新规定。新规要求“乘用车每次上电/点火后应处于百公里加速时间不小于5秒的默认工作状态”。

这意味着，即使用户购买了一辆高性能电动车，每次启动后车辆也会默认处于相对温和的加速模式。标准起草工作组在编制说明中表示，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。

这些事故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。

为何要对“快车”动刀？

政策出台背后，是近年来新能源车超速事故数据的攀升。据统计，2023年涉及新能源汽车的交通事故中，因加速过快导致的占比达15%，且呈逐年上升趋势；2024年新能源车加速失控事故同比涨47%，73%事故因司机控制不住瞬时高扭矩。随着高性能电动车普及，“崩直线”成为部分年轻车主的娱乐方式，随之而来的是触目惊心的事故。

“这不是对性能的否定，而是对安全的敬畏。”中国汽车工业协会安全技术委员会主任李建林在接受采访时明确表示，新规的出台有着扎实的现实依据。他提供的数据显示，近三年来，纯电动与插混汽车的加速失控事故年均增长率达23%，其中67%的事故源于驾驶人对高加速模式预判不足、操控准备不充分。

这些数据凸显了问题的严重性。

“电机的瞬时扭矩输出特性让动力‘随叫随到’，但多数持有普通驾照的消费者，并未接受过高性能车型的驾驶培训。”李建林强调，5秒的门槛绝非凭空设定——调研显示，驾校教练车及多数传统燃油车的加速时间普遍大于5秒，这是新老司机都能适应的安全区间，能最大限度降低误操作概率。

在李建林看来，新规的“默认限制+手动解锁”模式尽显设计智慧：“它没有禁止高性能，而是要求驾驶人用二次操作确认‘我需要更强动力’，这个过程本身就是一次安全提醒。”这一观点得到了部分车企的认同，华为智能汽车解决方案BU CEO余承东此前就曾公开表示：“2秒、3秒加速远超马路需求，这种技术过剩没有实际意义，安全才是根本。”莲花集团CEO 冯擎峰也曾表示：“车规诞生最本质的目的是为了安全。”事实上，今年5月已有11家车企联合建议将“温和起步”作为默认策略，可见行业对风险的共识早已形成。

“过去，3秒破百是超跑的专属，如今20万的新能源车就能实现，这确实颠覆了传统认知。”汽车行业资深专家王明德指出，新能源汽车的电机特性使得瞬间扭矩爆发成为可能，但“性能下放”的同时，驾驶者是否具备相应的操控能力却未同步提升。“我们做过测试，部分新能源车在弹射模式下，0-60km/h的加速堪比专业赛车，但普通驾驶者的反应时间普遍在0.2-0.4秒，这种速度差极易导致事故。”

因此，这一数值是基于新老司机普遍适应的加速度水平设定，避免车辆启动时因过强动力输出引发意外。

另一项引人关注的规定是针对机械门把手。新规明确要求“汽车每个车门应配置具备机械释放功能的车门内把手”。

即使装备电动式车门内把手，也应同时配备机械应急车门内把手。这一规定旨在确保车辆在碰撞断电等极端情况下，车门仍能从内外开启。

安全下限与技术自由“吵翻天”

记者走访了多位新能源车主，25岁的张先生坦言自己曾因“弹射起步”险些酿成大祸：“当时绿灯起步，我开启了运动模式，车子瞬间冲出去，结果前方有行人突然横穿，差点就撞上了。”同样持支持态度的李女士认为：“我开的是高性能电车，但平时都开舒适模式，限制默认加速时间能防止误操作，特别是新手司机。”

然而，政策也面临争议，反对声音主要来自车迷和部分车企。他们认为加速性能是电动车技术领先的核心体现，限制它等于扼杀创新。某新势力车企工程师则担忧：“这会阻碍技术发展，欧洲和北美并未采取类似限制，中国车企的竞争力是否受影响？”

“管人还是管车？”也是反对者的主要论点之一。他们认为超速违法的根源是驾驶员，应该加强驾照考核和交通执法，而不是限制车辆性能。

部分性能车爱好者认为，强大的加速能力在高速超车等紧急情况下能提升安全性，关键看如何使用。

调查显示，76%豪华车主嫌“每次启动解锁性能”太麻烦。更有人质疑：“底盘不行，再慢也危险，为啥只卡加速时间？”

性能车爱好者陈先生表示：“我的车有经济、运动、赛道多种模式，限制默认加速等于剥夺了选择权。”

反观政策支持者则多为安全专家和老司机。他们主张“工具属性优先”：汽车首先是交通工具，公共安全价值应高于个人驾驶乐趣。

“降低风险上限”是支持者的核心观点。如同限速一样，这是对全社会风险的整体管控。

支持者还指出，中国城市道路人车混行复杂，不具备发挥极致性能的条件。“即使有99%的人能控制住，也要为那1%的可能设防。”网友评论中点赞居高的一条这样说。

同时，一位网友的评论也引发了大家的深思：“当你家小区门口放学时涌过一群孩子，你就会庆幸，你的车想快也快不起来。”

车企与技术之路或将转向

在安全与体验间寻找平衡点

新规若落地，或将引发汽车行业的连锁反应。性能竞赛戛然而止，研发重点将从“拼加速”转向“拼续航”“拼智能”“拼安全”。

汽车行业资深工程师表示，新能源汽车车型中，两驱车型通常最快也就5.5秒左右，一般无法突破5秒。真正受影响的是部分四驱高性能车。不过，“大部分车型几乎不需调整硬件，软件层面即可实现”。

目前，在售新能源汽车中，特斯拉Model S Plaid、Model S百公里加速时间均在4秒以内。极氪007四驱性能版和极氪001四驱版百公里加速时间分别为2.84秒和2.83秒，这些车型或将受到新规影响。

在消费者层面，部分以“加速猛”为卖点的“小钢炮”车型或将退出市场或推出“限速版”。“已上牌的‘大马力’车型可能成为绝版理财产品”二手车商孙先生如是说。

面对争议，专家认为应建立分级管理制度：“可以设定不同驾驶模式下的加速阈值，例如普通模式强制5秒，运动模式开放但需通过驾驶考核解锁。”同时，多位专家呼吁加强消费者教育，某驾校校长建议：“将新能源车特性纳入驾考培训，特别是能量回收、扭矩输出等与传统车差异较大的内容。”

新规的争议本质，是汽车电动化时代对“公共道路使用场景”的重新定义。在安全与性能之间寻找平衡点，已成为新能源汽车时代的必修课。性能可以平民化，但安全意识和驾驶技能不能“平民化”。政策限制是手段，最终目的是让速度服务于美好生活，而非成为马路上的隐形杀手。

公安部新规的智慧，在于用工程手段重构了性能使用的“责任链”：车企提供性能，但默认关闭；用户需要性能，但必须主动确认；监管保障安全，但尊重选择。真正的驾驶乐趣，不在于秒数多少，而在于人车合一的安全掌控。

HTML版本： [都市车界“管人还是管车？”公安部拟限制汽车“5秒破百”引热议](#)