

电车3秒“起飞”将被终结？新国标“默认限速5秒以上”引争议

来源：蒋承凯 发布时间：2025-11-24 07:40:13

近日，一份关于新能源汽车国家标准的征求意见稿引发行业热议。文件提出：“乘用车每次启动后，默认0-100km/h加速能力须大于5秒，用户如果需要更强动力可以手动切换。”这意味着，若规定落地，未来购买加速性能超过此标准的电动车用户，每次启动车辆后都必须手动切换模式，才能释放全部动力。

目前，主流中高端电动汽车的四驱版本加速性能普遍突破5秒大关，不少车型已跻身“3秒俱乐部”。新规旨在通过“默认限速”降低误操作风险，尤其保护新手驾驶者。



这一思路与华为常务董事余承东此前观点不谋而合：“有些车一味追求2秒、3秒加速，这种速度过剩没有实际意义，安全才是最重要的。”



电机的先天优势与安全隐患

与传统燃油车发动机“先低后高”的扭矩输出曲线不同，驱动电机能在通电瞬间爆发最大扭矩，能量转化效率超过90%。这种“先高后低”的特性，使电动车起步加速远快于同级别燃油车。



然而，先天优势也伴随着安全隐患。电机瞬间迸发的强大扭矩，远超人类反应极限（约0.3–0.5秒），易导致起步急加速、危险变道等行为。加之新能源车整备质量普遍比同尺寸燃油车重30%，根据动能公式（ $E=\frac{1}{2}mv^2$ ），重量和速度的增长会几何级数放大碰撞破坏力。近年来，高性能“三电”系统已成为新能源车交通事故的诱因之一。

ZEEKR 007最低售价：20.99万起最高降价：1.00万图片参数配置询底价懂车分4.01懂车实测空间·性能等车友圈6.5万车友热议二手车12.38万起 | 38辆

而新国标建议正是针对这一现实问题提出的解决方案。

性能过剩的现实和矛盾

当前，电动汽车的性能天花板正不断被突破：比亚迪仰望U9(图片|配置|询价) Xdream以496.22km/h的极速刷新全球量产车纪录、小米SU7 Ultra零百极速达1.9秒，极速350km/h、极氪001 FR以2.02秒破百、比亚迪汉L EV的加速能力拉至2.7秒。曾经高不可攀的动力性能指标，如今早已下放至20万元级车型。

小米SU7 Ultra最低售价：52.99万起图片参数配置询底价懂车分4.27懂车实测空间·性能等车友圈2.4万车友热议二手车35.98万起 | 120辆

然而，我国高速公路最高限速120km/h，城市道路多为60-80km/h。这意味着，电动车超过80%的极速潜力在合法场景下无法施展。一旦超速，后果不堪设想。今年3月，一辆小米SU7 Ultra在3秒内从72km/h猛增至152km/h，以142km/h的速度撞击前车。由于远超自动紧急制动系统130km/h的工作上限，系统未激活，最终酿成惨剧。

反观燃油车时代，性能曾因“昂贵”而自然受限。例如，奔驰AMG A35L零百加速4.9秒，售价超40万元；AMG GT63加速3.2秒，价格则高达228.63万元。

可以说，电机带来的“动力平权”在降低性能门槛的同时，也带来了新的安全挑战。

平衡性能与安全的新思路

新国标并未“一刀切”禁止高性能，而是通过“默认限速、手动解锁”的设计，在安全与体验间寻求平衡。

同时，新国标征求意见稿中还提及，“纯电动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提示驾驶人”。通过技术手段进一步减少起步失控事故。

Taycan最低售价：86.80万起最高降价：8.00万图片参数配置询底价懂车分4.34懂车实测空间·性能等车友圈7.9万车友热议二手车37.98万起 | 192辆

技术本身从不是安全隐患的根源，如何使用技术才是关键。在电动车加速性能狂飙突进的今天，我们或许不仅需要更快的车，更需要成熟的驾驶文化和智能的安全保障体系。新国标的争议，正是这场技术进化与社会适应之间对话的重要一环。

HTML版本：[电车3秒“起飞”将被终结？新国标“默认限速5秒以上”引争议](#)