

国标拟限新能源车默认加速不能太快！不是锁性能是守安全

来源：艾俊达 发布时间：2025-11-24 12:58:01

国标拟限新能源车默认加速，不是锁性能是守安全

最近新能源车圈讨论最火的，莫过于新国标征求意见稿里“默认零百加速不小于5秒”的规定。不少人一看“限制”俩字就急了，觉得是剥夺驾驶乐趣，其实仔细琢磨下，这事儿没那么简单。

先把新规说明白：不是不让车跑得快，而是每次启动后默认进入“温和模式”，零百加速得超过5秒。要是真有急加速需求，手动切运动模式就行。另外还要求有踏板误踩抑制功能，静止或蠕行时踩错油门会限制动力，还会声光提醒，有点像华为辅助驾驶里的“请抬脚”提示。

为啥要搞这规定？根源还是电动车的特性太“暴躁”。燃油车动力是慢慢上来的，而电动车电机启动就峰值扭矩，二三十万的车就能做到3秒破百，这在以前是百万超跑的性能。但问题是，咱们拿的都是C1驾照，培训时练的都是1.6L排量的家用车，突然掌控这么强的动力，真有点hold不住。

给大家算个直观的账：3秒破百的加速度差不多是 9.3m/s^2 ，相当于座椅再给你加一倍体重的推力。没经过专业训练的人，尤其是新手，一脚电门下去很容易慌神，去年小米SU7 Ultra交付后，就有车主在城市道路飙到 300km/h 被抓，就是典型例子。数据也显示，很多加速失控事故，都是司机对高功率模式准备不足导致的。



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 | 118辆

网上的观点挺分裂的。支持的人觉得很合理，汽车博主韩路就说“5秒已经很快了，手

动切换也是自我提醒”，毕竟驾校教练车和大部分油车都比这慢，大家更适应。反对的人比如“不是郑小康”，觉得这是一刀切，解决不了飙车问题，不如加强驾驶培训，让喜欢快的人去赛道玩。

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 | 36辆

我倒觉得，新规是个不错的“安全缓冲”。它没否定高性能，而是把选择权交给司机，但多了一道“手动切换”的门槛。这让我想起日本的经历，上世纪90年代车企马力竞赛导致飙车频发，后来达成“280匹上限”的君子协定，虽然后来解除了，但也靠监管遏制了乱象。现在咱们电动车的性能竞赛，和当时真有点像。



真正的问题其实是“性能和能力不匹配”。咱们给了普通人超跑的动力，却没配套超跑的驾驶培训和驾照分级。澳大利亚开法拉利要“超级驾照”，意大利新手不能开7秒内破百的车，这些都值得借鉴。小米之前尝试OTA限制SU7 Ultra马力，结果因为没提前沟通被车主反对，也说明单靠车企不行，得有统一标准。

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 | 118辆

说到底，速度本身不是原罪，盲目崇拜才是。5秒破百日常用完全够了，高速超车也有富余，真要追求刺激，去赛道放开跑没人管。公共道路上，安全永远该放在性能前面。新规不是给电动车“降速”，而是给行业的“速度崇拜”踩踩刹车，这步棋我觉得走对了。

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）



HTML版本： [国标拟限新能源车默认加速不能太快！不是锁性能是守安全](#)