

“骑不动”的“新国标”

安全升级为何遭遇市场冷遇

□记者 沈铎 文 / 图



新国标电动车销售遇冷，销售商一筹莫展。

核心提示

新旧之变：安全升级背后的“隐性成本”

新车在店里“躺”了两个多月，二手旧车却能“解限速”上路快跑——这幅看似矛盾的画面，正是新国标电动自行车（以下简称新国标电动车）推广现状的缩影。岁末年初，我们迎来了一个更安全的产业标准，却也遭遇了市场的“冷遇”与“暗流”。

更安全的“骨架车”为何卖不动？消费者究竟在顾虑什么？是价格上涨、速度受限，还是被牺牲的日常便利？而那些仍在流通的“解限速”旧车，又折射出哪些尚未被满足的真实需求？

本报记者近日实地走访多家电动车销售门店，试图还原产业变革下的市场真相、商家困惑与用户心声。安全是底线，便利是刚需。当国家标准撞上现实民生，二者之间那道看似细微却影响深远的“温差”，或许正是推动行业迈向更健康、更可持续未来的关键起点。

新旧国标电动自行车，究竟有什么不同呢？从外观来看，符合新国标的电动自行车看起来更“瘦”些。这主要是因为新国标电动车普遍去除了常见的前围、内挡风以及一些装饰件，从造型上看起来更简约了。

“我们都管新国标电动车叫‘骨架车’，一眼就看到骨架了。”1月27日，位于扶沟县新建东路的某品牌电动车门店负责人王女士告诉记者，之所以这么设计，与新国标的要求有关。

记者查阅相关资料了解到，新国标电动车使用塑料的总质量不能超过整车质量的5.5%，而被去除的部件就是塑料材质。还有一些需要保留的部件，比如挡泥板，基本也都换成了金属材质。

“因为塑料容易烧起来嘛，变成金属件，新国标电动车的防火性能肯定提高了。”位于周口中心城区常青路的某品牌电动车经销商告诉记者。

记者在走访中发现，我市目前各品牌的在售的新国标电动车，大多配置铅蓄电池，也就是俗称的铅酸电池。“可能考虑到安全性，所以先上。因为铅酸电池比锂电池更稳定。”有店员表示，使用锂电池的新国标电动车也会有，但得过段时间才能到货。

据了解，新国标对于铅酸电池电动车的整车重量上限，由原先的55公斤放宽到了63公斤。新国标电动车虽然看起来“瘦”了，但也“沉”了。而这多出来的

几公斤，一方面是适应材质的变化，一方面也能让车辆配备更大容量的电池。

有店员介绍，过去55公斤车型多配48V12Ah电池，续航约三四十公里；如今新车型普遍升级为48V21Ah电池，续航可达六七十公里。

尽管电池续航里程增加，可车速却大幅下降。由于新国标要求厂家完善电池组、控制器、限速器防篡改等要求，目前在售新国标电动车的最大速度为25公里/小时。

“除了价格上涨的原因，网上关于新国标电动车的各种争议较多，也是阻碍顾客购买新国标电动车的因素。”位于周口中心城区交通大道的某品牌电动车门店负责人赵女士表示，春节临近，到店咨询的顾客明显增多，但大多仍在观望，鲜有下单。

在走访中记者了解到，目前我市各品牌在售的新国标电动车，价格普遍在2000元以上，有的甚至超过3000元。赵女士举例：“同样配置的电动自行车，以前卖1700元到1800元，现在涨到2500多元，主要是材质升级带来的成本增加。”

“这款新国标电动车一是踏板太小，二是没法儿带人，三是车上连个放充电器的地方都没有，一不小心充电器就丢了。”前来选购市民李先生试骑某款新国标电动车后直言。尽管店主赵女士耐心解释安全优势，李先生仍犹豫不决，只说“之后再看看”。

实地调查：

新车“躺”两月，顾客只看不买

2月7日，在周口师范学院附近的某品牌电动车门店，记者眼看店内空空荡荡，还以为该门店并未营业，在店员的提醒之下，记者这才注意到店内一角停放着一辆正在售卖的新国标电动车。

“怎么只有一辆车？这是样车吗？”记者问道，“对啊。两个多月了，这辆车样车都还没卖出去。现在新国标电动车不是很好卖。”店员王女士告诉记者。

这一现象并非个例。记者前后走访了中心城区数家不同品牌的电动车销售门店，这些门店的经营者普遍反映，因新国标电动车限速25公里/小时、缺乏储物空间、多数车型无法搭载他人等原因，消费者购买意愿低迷，销售情况普遍不理想。部分门店甚至尚未引进新国标车型，仍处于观望状态。

灰色地带：二手“旧标车”与“解速”擦边球

在各品牌门店难售新国标电动车、严禁“解限速”之时，部分门店仍在打擦边球。

位于周口中心城区华耀城附近的一家修车店，兼营二手电动自行车业务，店门口摆着的十几辆旧电动自行车，分属不同品牌。

“这些二手电动自行车价格有低有高，最低仅需400元。价格主要跟电池、品牌、车况有关。”该店店主

称，这些二手电动自行车付款后可以直接骑走。记者询问了一辆标价900元的二手电动自行车，店主表示该车已解除限速，时速可达40公里。

外卖骑手需要效率，农村用户依赖载物能力，双职工家庭指望电动自行车接送孩子……当合规产品无法覆盖这些生活场景，“灰色替代品”便有了生存土壤。

专家观点：电动自行车产业迈入合规发展新阶段

“截至目前，中国自行车协会31家电动自行车重点会员企业已获得748张新国标CCC证书，新车型投放超165万辆，目前已有276款新车型面向消费者销售。”1月29日，中国自行车协会副理事长兼秘书长郭文玉在“2026新国标电动自行车宣传推广活动”上表示，到2026年一季度末，新国标电动自行车产量预计将达755万辆，行业供给能力持续增强。

2025年9月1日，新修订的

《电动自行车安全技术规范》正式生效。这一标准的实施不仅是对电动自行车产品质量的严格要求，也代表着我国电动自行车产业的高质量发展方向。这意味着，以安全为基础、以合规为底线、以高质量为目标的电动自行车产业新时代将全面来临。郭文玉表示，尽管合规产品供给迅速增加，但消费者对价格、速度及实用性的顾虑依然明显，如何有效化解消费者观望情绪，仍是行业亟待破解的难题。

“解限速”的二手电动自行车仍在暗中销售。

