

新国标落地在即，“过渡车”移花接木

为规避限速、清库存商家出歪招，有的还在推出“0公里二手车”

果然財經

文/片 记者 孙佳琪 济南报道

调查 跑得快续航久 旧国标车价格未降

带着一系列问题，齐鲁晚报·齐鲁壹点记者走访了济南市历下区几家电动车专营店。一进入门店，销售人员告诉记者，店里目前的旧国标车只剩余5辆了，推荐购买“过渡新国标车”。和新国标车相比，依旧能安装60v大续航的电池。当问及是否依旧可以解限速时，工作人员没有正面回答记者，而是让记者试驾：“不能解限速的话，超过20km/h后就会发出滴滴的警报声，解了限速的就不响，时速依然可以达到35km/h以上，你骑试试就知道了。”

记者试骑过后发现，时速超过20km/h后没有发出警报，加速后，速度远超过了25km/h。“这种‘过渡新国标车’在骑乘体验上和旧国标车差不多，在外观上和新国标车一样，现在买还比旧国标车便宜200元，想买抓紧吧，过几天这种的也买不着了。”该店员告诉记者。

“他们说的那种‘过渡新国标车’准确地来说也不是真正的新国标车，算是为了应对政策，不影响清理库存的一种对策罢了。”记者来到九号电动车直营店，店员刘先生向记者做出了这样的解释。因为材质不同、技术标准提升，同款车型在12月1日后上市的新国标款都会普遍涨价500-600元，部分车型涨价幅度甚至能达到1000元。

走访几家不同品牌门店后，记者了解到，目前大多数门店还没有上市新国标车，店里的1-2辆新国标车都是为了向消费者介绍差异的展示车型。店员们普遍表示，现在来店里买车的顾客都是买旧国标车，上了新国标车也几乎没人买。旧国标车价格并不会因为清库存而下降，而且卖得很好，有的店甚至涨价了。“毕竟跑得快，续航久。原来一天卖两三辆，现在一天能卖六七辆，店里剩余的不到三十辆旧国标车，估计能在新政策正式落地前卖完。”雅迪电动车工作人员王师傅边说边给记者看刚发走的运单，“北京等地比济南政策更严格，旧国标

12月1日，电动自行车新国标政策即将落地。新国标在整车质量、最高限速、电机功率(续航)和防篡改等方面都作出了具体限制规定。面对库存难清、新国标车也进不到货的两难境地，在南方一些城市，甚至出现了电动车店连片关门谢客的场景。电动车新国标政策落地进入倒计时，市场反应如何？济南又会受怎样的影响？齐鲁晚报·齐鲁壹点记者就此进行了探访。



有商家打出了促销广告。

车已经买不到了，因此我们还卖给了不少外地客户。”

应 对 提前给库存车上牌 或选择回厂换新

距离新政落地还有几天时间，那卖不完的旧国标车该怎么处理呢？

“我们想办法提前给这些车上牌，到时候再以二手车的方式卖给顾客。”某品牌店员告诉记者，通过这种方式，能尽可能地把现有没卖完的旧国标车留在市场上继续卖，也能在一定程度上挽回门店的损失。车辆能显示公里数，这种“0公里二手车”也能照常出售。

记者了解到，临近过渡期，一些经销商通过提前上牌，以新身份售卖到政策宽松的地方，走正常流程，合规过户给买家。

某绿能经销商王先生告诉记者，如果库存压力大，也可以选择回厂换新，改造成符合新国标车标准的车辆，就能合规销售。通过将塑件部分替换成铝镁合金轻量化设计+安装北斗+防篡改模块，对车辆进行合规升级改造，能降低一部分损失，帮助回血资金。

“以后这些时速高、有双人座椅、电池续航能力超过48V20Ah的电动车都会被划到电摩托和电轻摩的行列，如果想骑这种，就得考摩托车驾照才能上路，并且每年

要交150元的机动车保险费。”九号电动车工作人员刘先生说。

展 望 电动车销量不乐观 电摩、电轻摩或成新选择

冬天本就是电动车的销售淡季，新国标政策虽然在一定程度上带动着电动自行车的销量，但对于未来的销售情况，有着十年电动车销售经验的台铃工作人员陈洋态度却并不乐观：“电动自行车的国标政策这些年在不断规范化，越来越趋于严格，这次是力度最大的一次。

走访中，记者遇到几位正在选购电动车的顾客，“我家离单位有11公里，新国标的续航和速度都是问题，如果买电摩托或者电轻摩也要考驾照的话，那我或许也会考虑直接买燃油摩托车，毕竟加油比充电方便得多。”来店里看车的消费者方先生在了解了新国标车后向记者说道。

近期，有网友反映了上海以销售电动车为主的商业街出现店铺关门的现象。此前上海就对违规更换电瓶、解除限速等电动车改造行为进行过专项整治，此番多家店铺关门实际是严查整治、新品断供、旧车清库三重压力造成的结果。新国标政策正式落地后，本地电动车市场会面临哪些进一步的变化？记者也将持续关注。

口 评

新版强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》已于今年9月1日正式实施，规定具有电驱动功能的电动自行车最高设计车速不得超过25km/h。据报道，随着电动自行车旧国标车型销售过渡期即将结束，不少地方出现旧国标车抢购现象。这背后，一个重要诱因是旧标车可通过技术手段“解限速”，从而既能是非机动车身份，又能跑得更快。一边是生命安全，一边是出行效率，如何才能兼顾？

限速是为了安全，为何还有人寻求“解限速”？这不是简单的“图快”，而是现实场景下的“速度焦虑”。

对于不少通勤者而言，电动自行车是刚需交通工具，限速可能意味着每天要多花十几甚至几十分钟在路上。而对于快递、外卖等行业从业者来说，他们的收入与时间效率直接挂钩，“快一分钟”直接关系收入。当现实效率需求无法被满足，而合法合规的替代方案又不足时，寻求“解限速”就成了部分人的无奈的“灰色出路”。

安全与效率，我们是否只能二选一？并非如此。真正的出路，是在守住安全底线的前提下，多维度拓展效率空间。

对骑行者而言，与其冒险解速，不如优化路线、提前出发。新国标车起步稳、安全性高，反而能减少因事故导致的延误，这本身就是一种效率。

对于企业而言，应在严守限速标准的前提下，致力于提升电池续航里程、车辆稳定性与骑行舒适度，通过技术优化体验，让用户感受到低速不等于低质。

对于城市治理而言，关键在于优化基础设施，加快建设更连续、更独立的非机动车道，减少机非混行的冲突，从改善环境的角度提升安全与效率。毕竟一路畅通的25公里，远比不断启停、躲闪的“超速”要快得多，也安全得多。

据大众新闻

缓解「速度焦虑」，需要共同努力和智慧

编辑：武俊 美编：刘燕 组版：侯波

兴业生活



兴业车主信用卡金卡(星耀版)



兴业车主白金信用卡(月影版)



热线兴业：95561 在线兴业：www.cib.com.cn

中国银联

— 兴业银行车主信用卡 —
随兴启程 趣享自在
畅享充电 / 加油 / 洗车 / 购物千元礼遇

兴业银行
INDUSTRIAL BANK CO.,LTD.
真诚服务 相伴成长