

5月10日,“老头乐一哥”雷丁汽车申请破产”一事冲上热搜。

多家信息源显示,今年以来雷丁汽车面临约百起民事案件,涉及被执行总金额超4000万元。雷丁汽车宣布破产更让“老头乐”再次进入人们的视野。

近年来,各地对“老头乐”的政策监管越来越严,这种不算车的“车”究竟是怎么发展起来的,未来是否还有市场前景?



雷丁汽车申请破产 老头乐何去何从?

雷丁汽车曾占“老头乐”30%市场

日前,雷丁汽车集团有限公司新增一则破产审查案件。破产申请和被申请人均为雷丁汽车,经办法院为山东省潍坊市昌乐县人民法院。

公开信息显示,今年以来雷丁汽车陷入约百起民事案件且多为被告方,涉及买卖借款等合同纠纷,涉及被执行总金额4093.8397万元。

雷丁汽车成立于2008年,主营业务为电动汽车整车及关键零部件的研发与制造,旗下产品主要是低速三轮/四轮电动车,即“老头乐”。2016年至2018年连续三年蝉联“老头乐”销量冠军,被称为“老头乐一哥”。

关于“老头乐”的前身,据媒体报道显示,中国汽车工业协会副会长兼秘书长董扬和中国电动汽车百人会理事长陈清泰等专家指出,“老头乐”大多源于20世纪90年代红极一时的三轮农用车、三轮摩托以及一种残障车。其共同点是品控不能保证,坐上去不太安全、驾驶者不需要驾照。与机动车相比,其更方便、灵活、快捷,同时价格便宜,深受城乡农民喜爱,成为了中老年人的短距离代步工具。因深受老年人喜爱,后被戏称为“老头乐”,其正式名称是“低速电动车”,一般配备铅酸电池,分三轮和四轮。当时。国内不少地方对“老头乐”上路采取了默认的态度。

旺盛的需求刺激了市场,各式各样的“老头乐”车型如雨后春笋般出现。山东省汽车行业协会数据显示,自2013年起,中国低速电动车市场连续数年保持50%以上的高速增长,并很快形成了年产100万辆、拉动经济1000亿元、上下游从业人员约100万人的产业规模。仅雷丁汽车,2016年至2018年年销量就分别达到15万、21万和28.7万辆,年销售额突破120亿元,连续三年蝉联低速电动车销量冠军,市场占有率一度超过30%。

时速32公里发生碰撞造成颅骨骨折

价值千亿规模的大市场,驱使许多规模较小的“小作坊”式企业纷纷入局低速电动车市场,企图分一杯羹。这些“老头乐”产品质量良莠不齐,车辆外形千奇百怪。

三个月前,山东济南举办了一次新能源车展,不少参展“老头乐”车辆外观直接“复刻”豪华奢侈品牌引发大众围观,被模仿的豪车品牌包括“玛莎拉蒂”“阿斯顿马丁”等。为了避免纠纷,参展厂家在关键细节上均有改动,如将保时捷车标里的骏马改为“驴”、将雷克萨斯的车标反向设置等。因“车标”过于新奇,相关视频在网上疯传,很是火了一阵。

因不少“老头乐”车是以观光车、场地车、老年代步车的名义生产,均上不了牌,很难监管,这使得“老头乐”行业越来越混乱。

2018年6月,央视《焦点访谈》曾点名批评了缺乏监管的低速电动车。在节目报道中,首先肯定了低速电动车的市场需求,指出仅山东、河北、河南、江苏等地企业的低速电动车年产量就已突破100万辆。同时表示,因缺乏监管,低速电动车存在的问题越来越多。

节目指出,2013年到2018年,因“老头乐”引发的交通事故达83万起,平均每年13.8万起,每天378起,6年内1.8万人因此丧命,18.6万人受伤。

“老头乐”有多不安全?北京警方曾指出,“老年代步车”吸引人们的卖点是价格低廉,因此普遍采用低劣便宜的零配件,做工粗劣。这类车普遍被设计成窄车身、轻底盘、高车体,车辆稳定性差,行驶过程中容易发飘和倾斜。

中国消费者协会曾做过碰撞试验。试验模拟了在32km/h的碰撞速度下,代步车与前方壁障正面撞击的情况,所试的三款代步车内,假人驾驶员都受到了颅骨、肋骨、股骨等不同部位骨折的伤害。这一测试速度,低于实际驾驶人通常的行驶速度。

另外,在2021年以前,为了降低成

本,不少“老头乐”使用的是铅酸电池。相比于锂电池,铅酸电池在国际上被公认为落后技术,而且易起火自燃。

AOO级新能源车挑战“老头乐”市场

面对国家越来越强硬的监管政策,不少“老头乐”厂家开始了自己的转型之路,其中最有名、最接近成功的就是雷丁汽车。

早在2018年和2019年,雷丁汽车就通过两次收购,获得了新能源商用车和传统燃油车的生产资质,从此它生产的低速新能源车已不能再称为“老头乐”,而是在新能源AOO级(微型车)赛道上与车企展开了竞争。

2021年3月,工信部发布《低速电动车标准制定会议纪要》,对四轮低速电动车的标准进行了修订。同年6月,工信部对新版国标《纯电动乘用车技术条件》公开征求推荐性国家标准的意见,主要增加了微型低速纯电动乘用车的定义和标准,新标准的推出开创了“微电”新品类。

业内普遍认为,AOO级新能源车是“老头乐”等低速电动车的替代品,在农村有着广阔的市场前景。

业内人士表示,就市场份额而言,微型电动车有着不小的消费需求。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树曾表示:“在未来的新能源乘用车市场格局中,微型电动汽车起码能占据5%的市场份额。”

虽然面临巨大的政策、技术和市场压力,一些“老头乐”厂商还是不愿意就此退出市场。今年在济南举办的新能源车展上,有300多个厂家推出了1800多个新产品。除了外形复刻奢侈品牌抢夺眼球,另外还有一些厂家推出了“年轻化”车型。老牌电动车企业爱玛、雅迪等纷纷推出年轻化的“老头乐”,设计更缤纷的配色,更丰富的配置,企图抢占年轻人的市场。

不过,未来市场的竞争压力会越来越大。2020年7月,五菱宏光MINI EV正式上市,起步价仅为2.88万元,而一辆配置较高的“老头乐”定价在1.6万——3.6万元不等。五菱宏光MINI EV不仅在价格有优势,在产品力和安全性上也遥遥领先。根据高工产研锂电研究所(GGII)发布的《2022年中国电动低速车市场调研报告》,五菱宏光MINI EV在2020年上市后,低速电动车当年产量较2019年下跌14万辆至71万辆,2021年更遭遇断崖式暴跌下滑至32万辆。

在AOO级市场上,除了五菱,还有奇瑞QQ冰淇淋、吉利熊猫mini、长安Lumin等大批微型电动车都开始扎堆进入这一细分领域。业内人士分析,缺乏政策和技术支撑的“老头乐”,注定有一天要完成它的使命,退出历史舞台。

新闻延伸

多地对“老头乐”管制越来越严

2018年11月,工信部等六部委印发了《关于加强低速电动车管理的通知》,通知中明确表示老年代步车属于此次被纳入监管的低速电动车范畴。

2019年初,全国各省市自治区相继出台相关政策,对市场存量低速四轮车给予2-5年的退出过渡期,同时严禁新增产能。

2021年3月,工信部发布《低速电动车标准制定会议纪要》,对四轮低速电动车的标准进行了修订,意味着低速电动车已正式纳入正规化管理。

2021年6月,工信部对新版国标《纯电动乘用车技术条件》公开征求意见,本次国标修改主要增加了微型低速纯电动乘用车的定义和标准,新标准的推出将开创“微电”新品类,有效规范目前微型低速纯电动乘用车产品质量参差不齐,企业鱼龙混杂的局面,将对微小型电动汽车市场规模快速扩张产生巨大的推动作用。

2023年4月15日起,在安徽芜湖市将在主城区设置电动三四轮车(“老头乐”载人三四轮电动车、行业及普通货运三四轮电动车)严管路段,通过严格措施全面加强管理。

2023年4月北京市交管局强调,自2024年1月1日起,违规电动三四轮车不得上路行驶,不得在道路、广场、停车场等公共场所停放。这些车辆中凡有违规上路行驶或停放的,警方将依法查处。

相关新闻

“史上最严”国六b来了

国六b车型禁售政策靴子落地!

据生态环境部网站消息,5月8日,生态环境部、工业和信息化部、商务部、海关总署、市场监管总局联合发布《关于实施汽车国六排放标准有关事宜的公告》。《公告》明确,自2023年7月1日起,全国范围全面实施国六排放标准6b阶段,禁止生产、进口、销售不符合国六排放标准6b阶段的汽车。

届时,市场中不符合国六b排放标准的库存车辆无法满足排放要求,将不能完成车辆登记手续。

《公告》提到,针对部分实际行驶污染物排放试验(即RDE试验)报告结果为“仅监测”等轻型汽车国六(以下简称《公告》)车型,给予半年销售过渡期,允许销售至2023年12月31日。

换句话说,行业习惯所称的“国六b非RDE车型”得到了长达半年的销售缓冲期。

相比国六A,国六b要求汽油车CO下降29%,THC下降50%,NMHC下降49%,NOx下降42%,PM下降33%,PN和N2O不变,排放限值要求全面看齐甚至超过国际标准。

乘联会秘书长崔东树介绍,今年2月份,国六b非RDE车型还有200万辆左右的库存未得到消化,但随着车企大力去库存,截至目前,国六b非RDE车型库存已不足100万辆,相信可以在近几个月得到有效解决。

“半年时间来销售这些车型,对于车企和经销商来说时间比较充裕,后期出现大规模促销的情况可能性并不大。”乘联会秘书长崔东树表示。

据上游新闻

