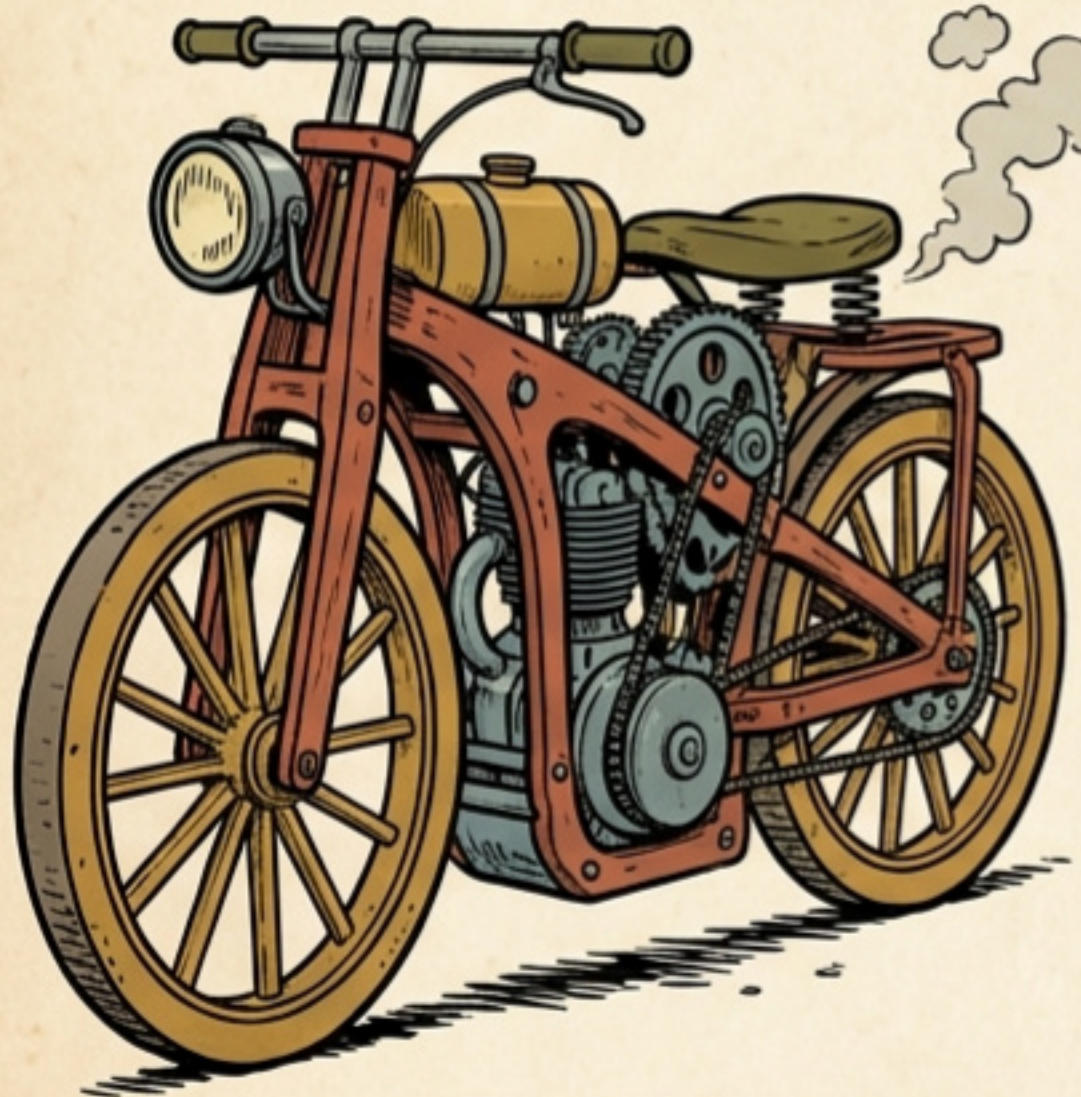


# 中国摩托车简史

从1885到2026: 逆向工程、野蛮生长与良质觉醒的硬核档案



1885年，戴姆勒造出世界首辆摩托，  
时速仅12km/h，甚至没有链条和轮胎。



速度：12 km/h

1907年（光绪三十三年），周鸿孙在上海首购摩托，成为中国记录在册的第一号车主。当时的进口车价抵得上普通工人十几年的工资。



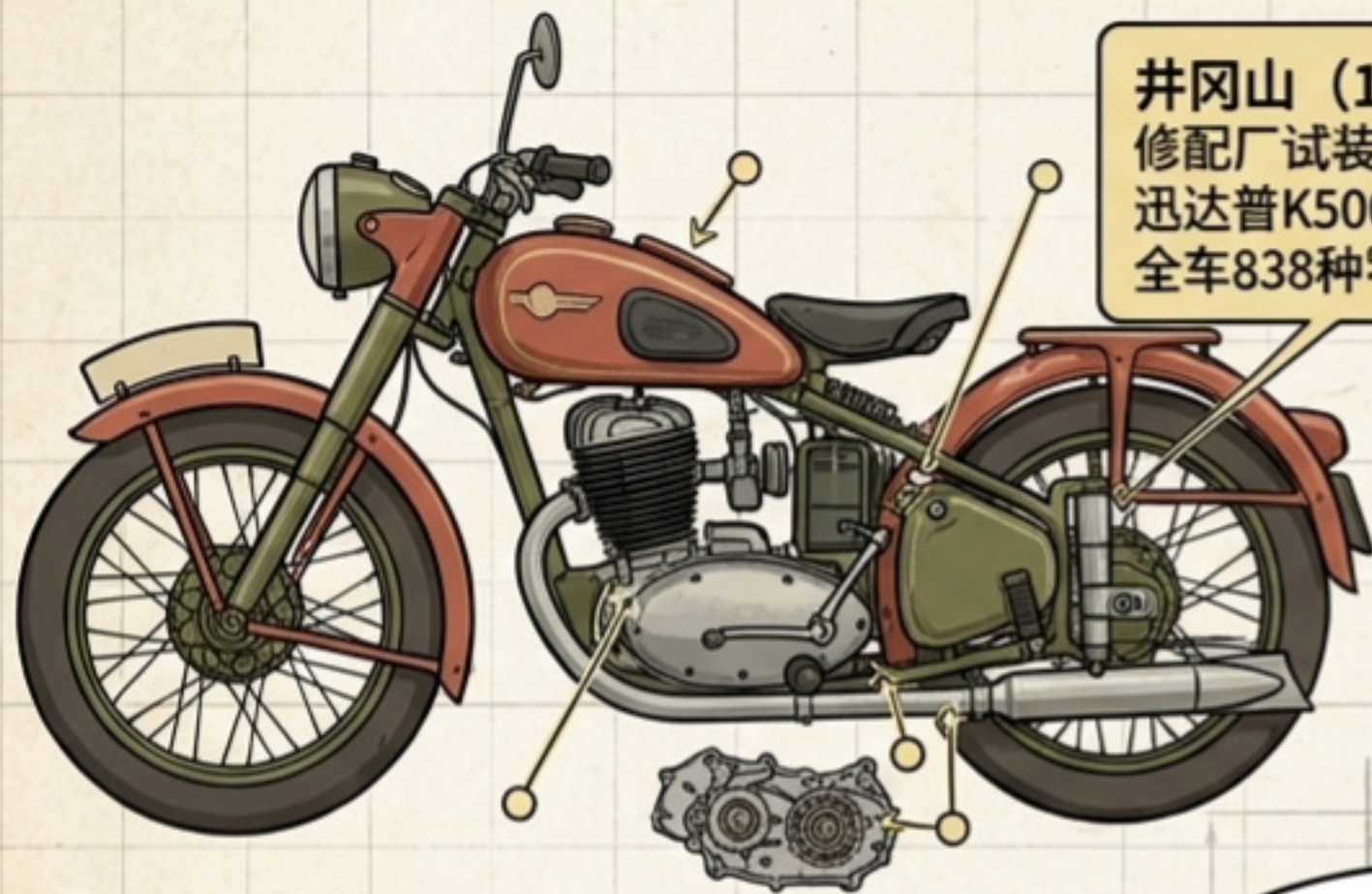
价格：十几年工资

抗战时期，摩托车沦为高机动性的侵略机器。中国军民极度缺乏零件，缴获的车辆两充满悲剧色彩：宁可牺牲生命也要保护摩托。



零件：极度缺乏

## 逆向工程的奇迹 (1951-1957)



井冈山 (1951)：北京汽车修配厂试装成功。拆解德国迅达普K500，手绘542张图纸。全车838种零件自制率达90%。

设备不够，家具来凑！用做家具的夹具做定位！

宝马R71

苏联乌拉尔M72

长江750



长江750 (1957)：南昌试制成功，成为军警与国宾护卫队图腾。

警告

民众绝缘体：计划经济下，摩托车属“非生产性设备”。长江750调拨价3000-4000元，而当时普通职工月薪仅30-50元，且无指标无法购买。

# 军转民的绝地求生 (1978-1979)

1978年，重庆嘉陵机器厂军工订单骤降，几千工人面临生存危机。

造溜冰鞋和闹钟  
填不满产能



本田要求销售额1.5%及全套引进生产线，谈判破裂

本田的条件太苛刻，  
我们不求人，  
自己拆了造！



动用外汇买下3辆本田  
PA50，成立摩托车研究  
所，再次启动逆向研发。

# 嘉陵CJ50的诞生传奇 (1979)



车子动了！！



1979年10月1日

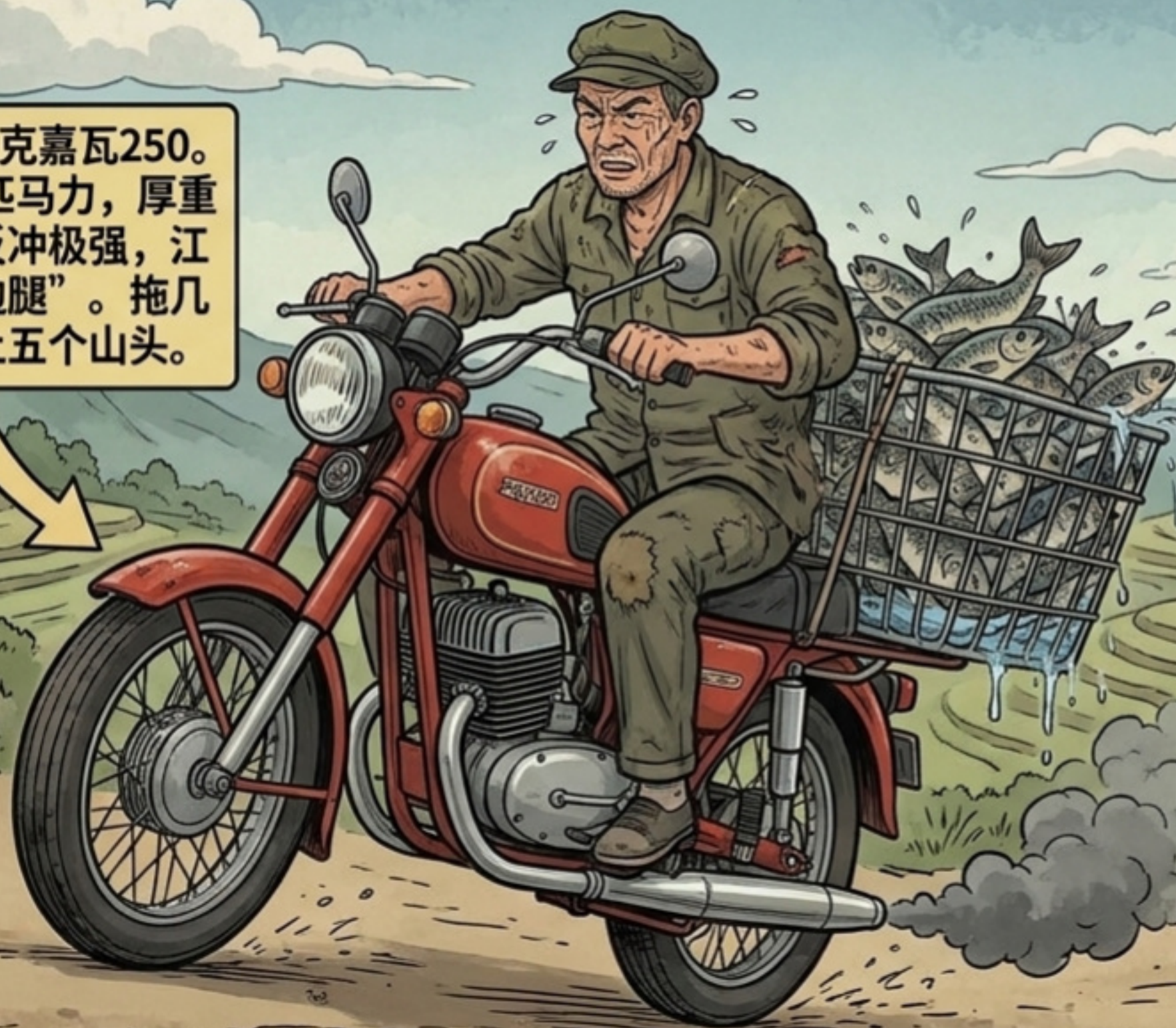


从零起家，嘉陵以极度的狂热敲开了民用市场的大门。  
CJ50最初售价600元，上市即脱销，订单排到几个月后。

## 个体户的致富战马 (1980s)

幸福250：原型捷克嘉瓦250。239CC排量，10匹马力，厚重钢板车架。启动反冲极强，江湖人称“踢麻半边腿”。拖几百斤活鱼一口气上五个山头。

市场爆发：  
- 1981年：本田放下身段与嘉陵合作，推出国民神车JH70（百公里油耗仅1.5L）。  
- 1987年：全国摩托车产销量冲破100万辆！  
摩托车成为乡镇权力的象征与个体户的炫耀资本。



# 门派对决：摩帮崛起与全国争霸（1990s）

## 【重庆山城帮】 (野蛮生长，配套极速)

- 代表门派：嘉陵、力帆（尹明善）、宗申（左宗申）、隆鑫。
- 战斗属性：依托嘉陵孵化的280多家配套厂，形成完整闭环。
- 必杀技：极速响应。核心零件在半小时到两小时内即可送达总装车间。

极速响应



## 【广东/江浙沿海系】 (极致严谨，技术合资)

- 代表门派：豪爵（王大威）、钱江、春风动力。
- 战斗属性：占尽进出口贸易先机，极早接触日系质量管理体系。
- 必杀技：引进消化再创新。豪爵1993年合资铃木，曾为几个毫米的公差推迟上市两个月，“宁要好的不要多的”，2003年登顶销冠至今。

极致严谨



## 折戟越南：价格战的反噬（1999-2005）



自杀式降价导致偷工减料：消声器一年锈穿，劣质钢材导致行驶中车架断裂。面对日系不降价并推出“零首付贷款+24小时零件到位维修网”，中国车企想跟进分期，却被质问：“中国摩托能保证跑完三年的贷款期吗？”  
2010年，中国摩托败走越南，口碑崩盘。



走私水货泛滥  
(广东锡石镇一天拼装十辆旧件翻新车, 安全隐患极大)。

飞车抢夺猖獗  
(2006年广州邓哲玉、朱凤梅命案彻底激起民愤)。

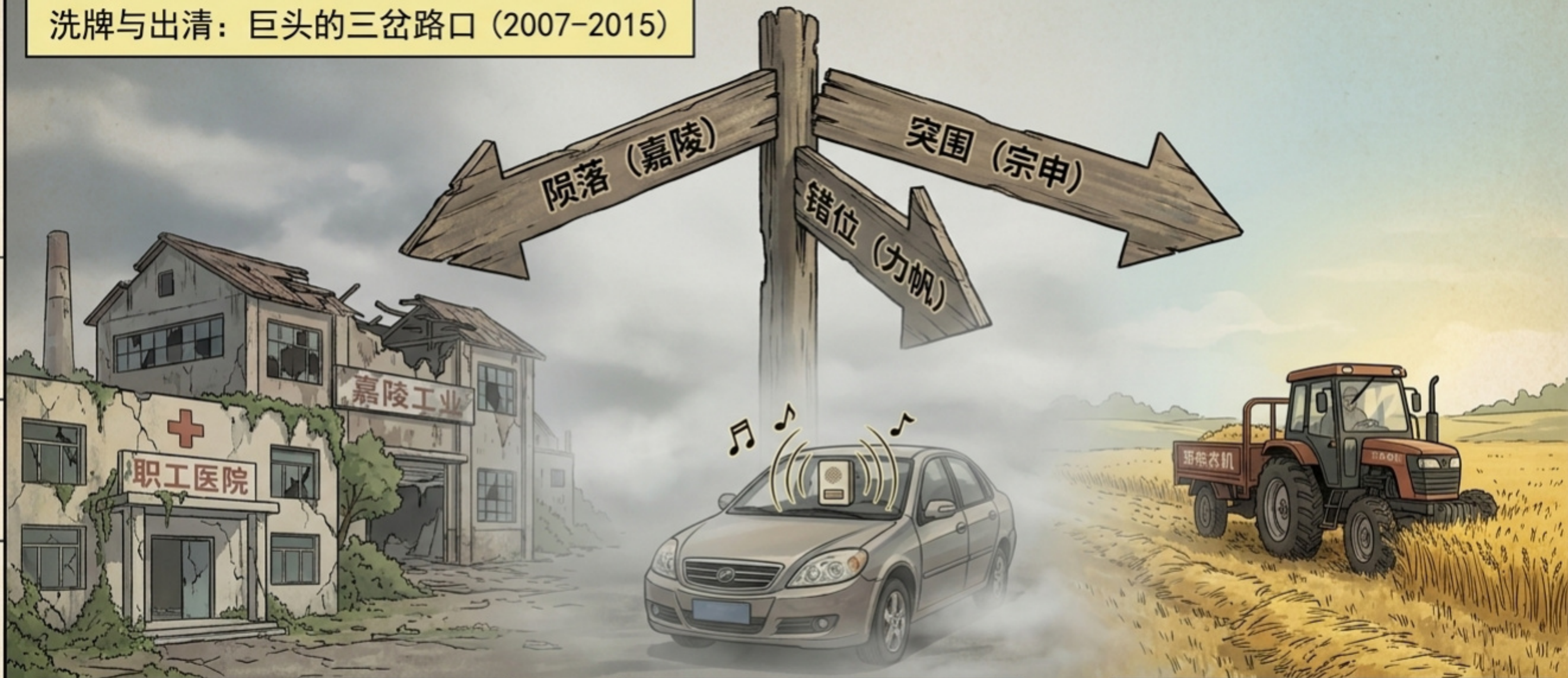
政策出台  
(2007年初, 广州全面禁摩, 全国168个城市相继效仿)。

治安好转: 广州两抢案件下降近三成。

十万达客仔失业: 10万底层摩的司机将车当废铁变卖。

特写: 湖南打工者罗泽良在广州跑了8年摩的。2006年最后一天, 他持老伙计卖了废铁价, 黯然登上回乡的火车。这是十几万人的共同宿命。

## 洗牌与出清：巨头的三岔路口（2007-2015）



患上“国企病”，背负沉重的企业办社会包袱。体制僵化，多元投资失败，连续八年亏损。昔日品牌价值80亿，最终卖壳时净资产不足800万。

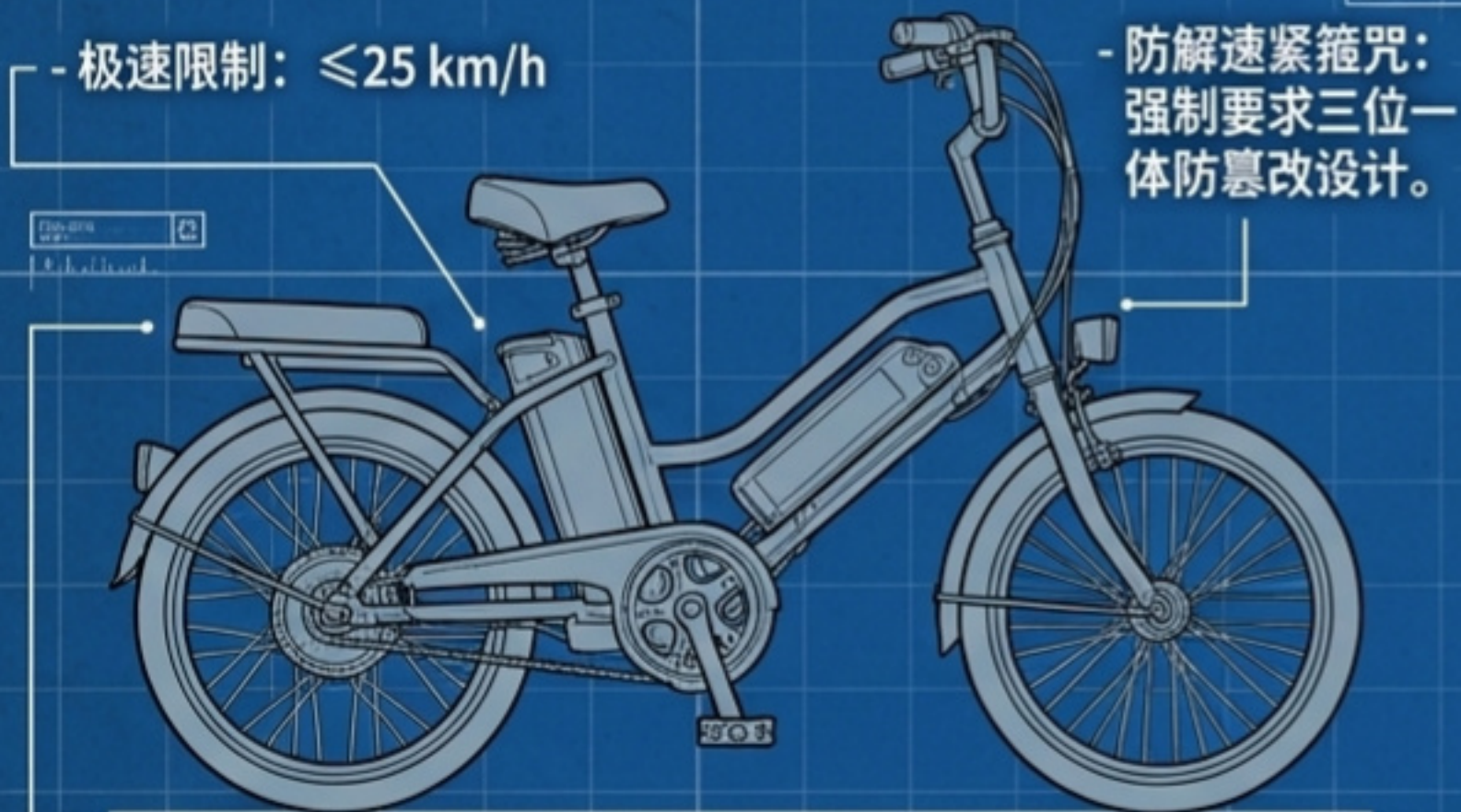
尹明善大步跨界造汽车，但品控不佳（未系安全带警报竟用门铃声），错失了摩托车高端化红利。

左宗申走“农村包围城市”路线，大搞农用机车、水泵。2008年三轮车发动机销量超132万台，占总销量一半，成功渡劫。

# 替代者的狂欢与2025新国标

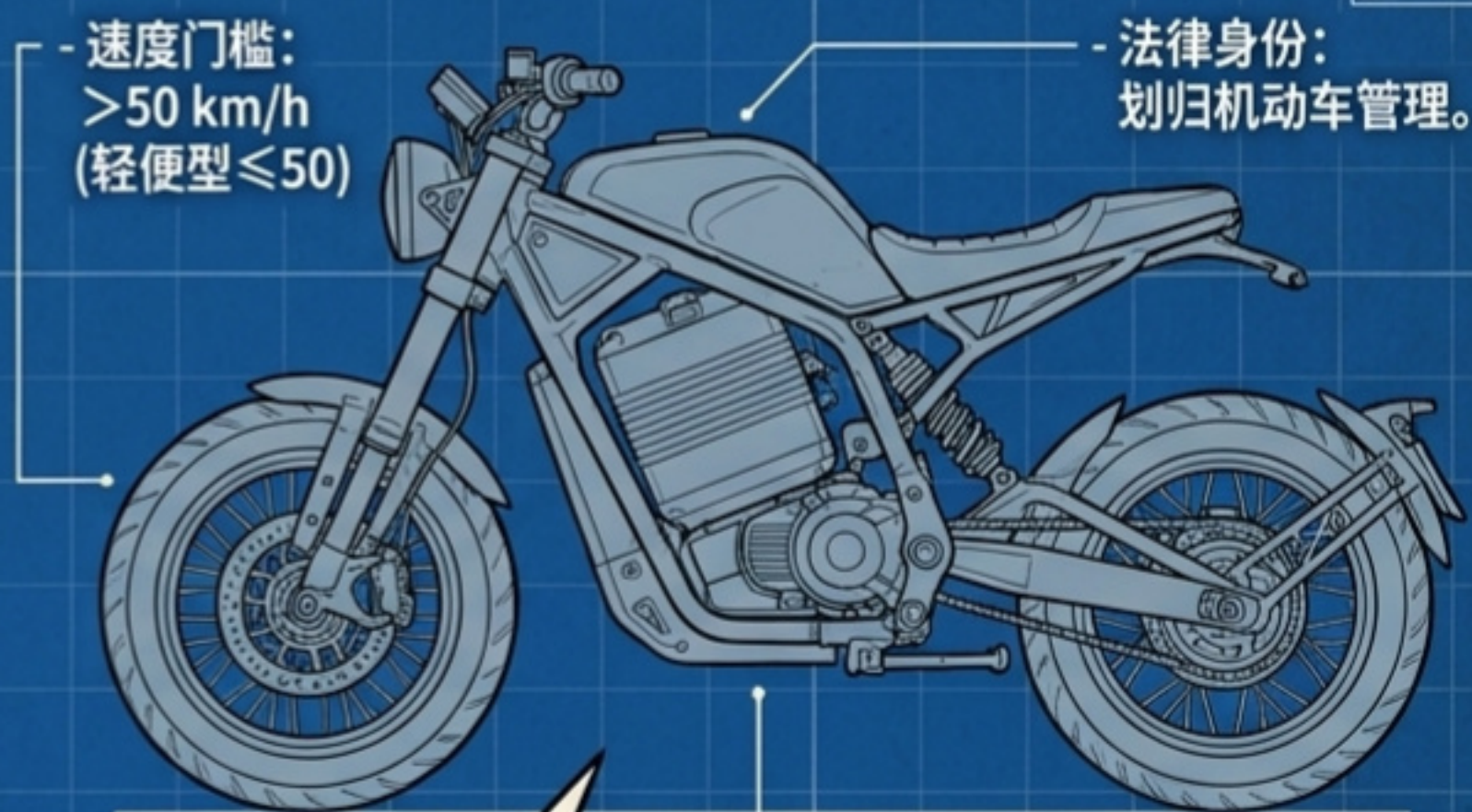
禁摩后，无需驾照、廉价的电驴爆发（2013年产销达3695万辆）。但严重的安全事故促成了史上最严的新国标，强行划定物理界限。

## 【限制级：电动自行车】



定位追踪：内置北斗/GPS模块，从技术根除超速可能。

## 【解禁级：电动轻便/重型摩托车】



准入条件：必须悬挂机动车牌照，驾驶者需考取驾照。

严苛的限速反向催生了对正规“电摩”的刚性需求，逼迫雅迪、爱玛等传统电驴厂商重塑生产线与利润结构。

## 良质的觉醒：玩乐时代的到来 (2012-2026)

“如果把良质(Quality)运用到修理中，修车的我和被修的车融为一体...这是对工具理性时代个人主体性的一种确认。”

——《禅与摩托车维修艺术》



摩托车从拉货工具向大玩具进化：

- 2012年：钱江贝纳利推出国产首款四缸黄龙600，拉开玩乐时代序幕。
- 2025年数据：中大排量(>250CC)产销达95万辆，逆势保持20%+高速增长。
- 商业价值：单车利润是传统小排量的5到10倍。

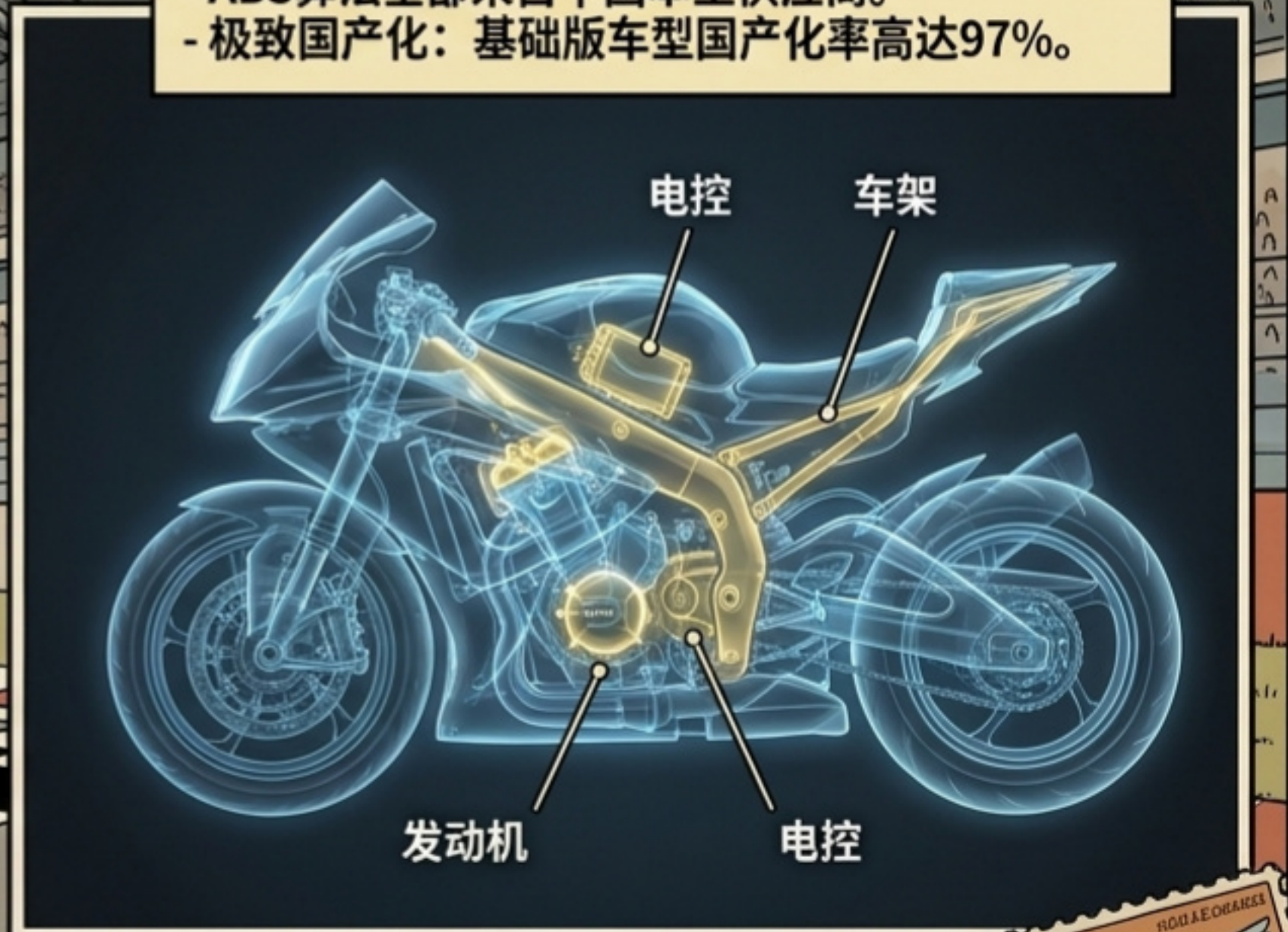
## 撕开垄断：从逆向模仿到100%自主 (2026)



中国品牌第一次在国际高性能赛道上，  
凭借完全自研的核心三大件夺冠。  
出圈的不仅是狂热的摩托文化，更是  
中国高附加值制造的底气。

### 【张雪机车 赛道夺冠基因】

- 三大件全自主：发动机、电控、车架100%自主知识产权（拥有17项核心发明专利）。
- 全国产供应链：曲轴连杆、ECU控制单元、弯道ABS算法全部来自中国本土供应商。
- 极致国产化：基础版车型国产化率高达97%。



EDMUCAREE  
EARS  
BRE 1800000  
BKE E-1100000  
DATE  
TYPE



## 冰雪消融：科技洗白与精准管控 (2017-Present)

### 西安解禁红利 (2017年起)：

- 外卖接单提升20%
- 城市拥堵指数下降36%
- 保有量飙升至80万辆（证明摩托车是可共生的交通要素）

### 技术进化撕掉“高危高污”标签：

【过去】：原始鼓刹易抱死翻车，一氧化碳排放超标15倍。

【现在】：标配ABS防抱死、毫米波雷达、盲区监测；排放降至传统燃油车1/3。

政策破冰：从“一刀切”禁令转向柔性执法。全国多城增设专用等候区，利用AI违章抓拍，探索分区、分时段的精准管控。

# 结语：V字反弹与未竟的征途 (2025 至今)

【表面的繁荣与隐患】

- 2025年总产销破2200万辆创十年新高，其中出口达1336万辆。
- 致命伤：出口均价仅662美元，全行业利润不及本田一家。
- 内需压制：西南基本盘苦陷底线价格战，且受“13年强制报废”铁律压制。

新高  
2025

低谷

2000



【终局猜想】：中国在新能源汽车积累的电池、热管理先发优势，能否降维打击到中大排量公路电摩？燃油机车的“良质”轰鸣与电动化的极致宁静该如何平衡？历经百年跌宕，中国摩托车正站在真正由大到强的临界点。