



ELECTRIC TWO-WHEELER INDUSTRY ANALYSIS REPORT

两轮电动车 行业调研报告

2026年4月

鲁大师数据实验室 传播科学实验室 联合出品

ELECTRIC TWO-WHEELER INDUSTRY ANALYSIS REPORT

两轮电动车 行业调研报告

目录

报告背景	01
本报告中的两轮电动车定义说明	02
调研方法	03
两轮电动车行业发展趋势	04
两轮电动车技术研发方向	17
两轮电动车智能化评测分值	33
两轮电动车线下销量数据调研	50
出品方简介	56

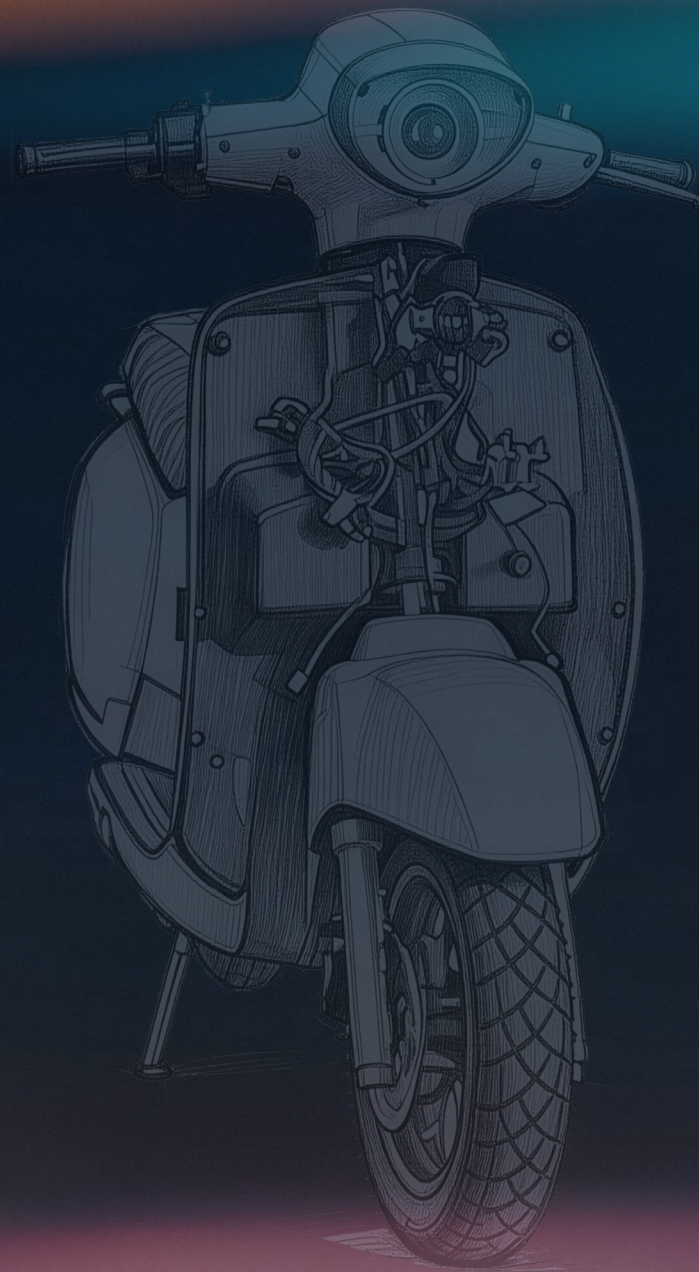
报告背景

在全球能源转型与人工智能技术快速发展的背景下，两轮电动车行业正从传统交通工具，逐步向具备数字化连接能力的智能终端演进。车机系统作为连接硬件、数据与用户体验的核心中枢，正在重构产品形态与行业竞争逻辑，使两轮电动车从单一硬件产品，逐步演变为“硬件 + 系统 + 服务”的综合载体。

随着《电动自行车安全技术规范》（GB17761—2024）于2025年9月1日正式实施，行业进入以“安全规范 + 智能能力”为核心的新阶段。新国标首次将通信能力、北斗定位与动态安全监测纳入基础要求，推动行业竞争由“功能叠加”进一步升级为“系统能力竞争”。在此背景下，车机系统能力、整车协同能力与OTA扩展能力，正逐渐成为品牌建立差异化优势的重要基础。

经历2018版新国标与2025年新国标的持续推动后，中国两轮电动车行业集中度进一步提升，竞争逻辑也由“卷电机、卷续航”的硬件竞争，逐步转向“卷系统、卷体验”的综合能力竞争。头部企业持续加强系统研发、供应链整合与智能生态布局，行业整体进入结构升级与智能化演进阶段。

自2021年3月起，鲁大师持续开展两轮电动车智能化评测，累计覆盖超过20个品牌、上百款车型，并逐步建立围绕车机系统能力展开的智能化评测体系。本报告结合行业政策、技术研发、市场调研与评测数据，对当前两轮电动车行业的发展趋势、技术路径、智能化水平与线下市场表现进行系统分析，希望为行业提供更具参考价值的研究视角与数据参考。



本报告中的两轮电动车定义说明

本报告所指“两轮电动车”，包括以下三类产品：



电动自行车

依据《电动自行车安全技术规范》（GB17761—2024），指最高设计车速≤25km/h，整车质量受限（铅酸车型≤63kg），具备基本安全与合规要求的非机动车产品。



电动轻便摩托车

依据《机动车运行安全技术条件》（GB7258-2017）及《电动摩托车和电动轻便摩托车安全要求》（GB24155-2020），指最高设计车速≤50km/h、电机额定功率≤4kW的机动车产品。



电动摩托车

依据《机动车运行安全技术条件》（GB7258-2017）及《电动摩托车和电动轻便摩托车安全要求》（GB24155-2020），指最高设计车速>50km/h、电机额定功率>4kW的机动车产品。

2025年新国标全面实施后，两轮电动车定义由传统的“机械结构划分”，演进为“硬件结构 + 系统能力”的综合定义。

其中，**车机系统（Vehicle System）**成为核心中枢，承担以下关键功能：

- 设备连接与控制（车辆状态采集、控制器管理）
- 通信与定位能力（北斗定位、远程通信）
- 安全管理能力（防盗、防篡改、动态安全监测）
- 人车交互能力（APP互联、远程控制、信息反馈）

在此体系下，两轮电动车不再仅为单一交通工具，而是具备基础操作系统能力的智能终端设备。

新国标及配套政策推动两轮电动车进入“**全链路可监管**”阶段：

- 实现“一车一池一充一码”的绑定机制
- 建立车辆、电池、充电系统的统一身份与数据关联
- 强化对改装、篡改等行为的技术限制与监管能力

由此，两轮电动车从“产品合规”，升级为“系统可控、数据可追溯”的新型设备体系。

调研方法



两轮电动车行业发展趋势：从政策、产业、消费及技术演进四大维度出发，基于国内宏观经济与政策环境，结合《电动自行车安全技术规范》（GB17761—2024）实施后的行业变化，对两轮电动车发展趋势进行系统研判。同时，结合新国标影响、智能化技术升级（AI化、网联化）、资本与产业资源流向、头部品牌财报数据、出海与出口趋势、消费结构与用户偏好变化等多维数据，共计10个研判角度，分析行业从“硬件竞争”向“系统能力竞争”转型过程中的发展阶段与未来格局。



两轮电动车智能化评测分值：基于「鲁大师数据实验室」两轮电动车智能化评测体系，围绕车机系统能力这一核心中枢，对两轮电动车进行系统化评估。评测体系由传统功能维度，升级为“系统能力导向”的评估框架，涵盖：运算与控制能力、感知与连接能力、驾驶与安全辅助能力、能源管理能力、安防与风控能力、人车交互能力、场景与应用能力、用户系统能力。通过对主流品牌共计58款产品进行统一测试，重点评估车机系统在“感知—决策—执行”闭环中的表现，输出两轮电动车智能化评测分值。



两轮电动车技术研发方向：基于传播科学实验室两轮电动车行业企业分析数据（涉及48家企业主体、15,776件专利数据），从技术储备规模、近十年研发投入趋势、技术类型结构（发明/实用新型/外观）、专利有效性等维度，系统分析行业技术基础能力。同时，结合行业向智能化、系统化演进的趋势，重点关注电池、电机、电控等传统核心技术与车机系统相关技术（通信、感知、控制、AI算法）的融合趋势，研判各头部品牌在“硬件能力+系统能力”双维度下的技术布局与发展方向。



两轮电动车线下销量数据调研：基于2025年1月至12月期间，在全国21个重点城市线下门店进行实地调研与暗访统计，获取各品牌在不同价格区间、不同区域市场的销售数据表现。通过销量数据与智能化评测结果进行交叉分析，验证“系统能力”对市场表现的影响关系，进一步识别不同品牌在产品力与市场表现之间的匹配程度。

本报告所提及的“系统能力”，是指车辆通过车机系统实现硬件协同、数据融合与持续进化的综合能力。其核心不在于单一功能数量，而在于不同模块之间能否形成稳定、高效、可持续升级的整体体验。相较传统以“电机、续航、参数”为核心的硬件竞争，当前行业正逐步进入以车机系统为核心的系统能力竞争阶段。车机系统不仅承担交互功能，还负责连接动力、安全、传感、通信与控制系统，形成“感知—决策—执行”的协同闭环。

本报告将系统能力拆解为三个核心维度：架构能力：车机OS、自研程度、OTA升级与硬件协同能力；数据能力：定位、状态监测、故障诊断与AI数据处理能力；协同能力：动力、安全、交互及多设备联动能力。系统能力的差异，正在成为影响产品体验、功能扩展与品牌竞争力的重要变量。

ELECTRIC TWO-WHEELER INDUSTRY ANALYSIS REPORT

两轮电动车
行业调研报告

PART I

两轮电动车 行业发展趋势



政策体系重构：从产品监管到系统能力标准，行业进入“准入+升级”双周期

在供给侧，新国标（GB17761—2024）在2025年9月全面实施成为当前行业最核心的制度变量。标准不仅在材料阻燃、电气安全等传统维度提升要求，更首次引入防篡改设计、整车编码及通信定位能力，使两轮电动车从传统机械产品转向具备基础系统能力的智能设备。这一变化本质上将行业标准从“产品级”提升至“系统级”，显著提高技术门槛，并加速淘汰低质量产能。

同时，2025年围绕电池与充电体系的CCC认证强制执行，使核心零部件进入统一监管体系，推动供应链标准化与安全化。在此基础上，行业规范条件及“白名单”制度对企业制造能力、研发投入与质量控制提出硬性要求，标志行业正式进入“准入制竞争阶段”，中小企业生存空间被持续压缩，头部企业优势进一步扩大。

时间	政策/标准	主管部门	核心内容	行业影响
2025.9	《电动自行车安全技术规范》（GB17761—2024）全面实施	工信部、国家标准委等	新国标替代旧标，强化阻燃、防篡改、整车编码及通信定位能力，引入“一车一池一充一码”机制	行业从“机械产品”进入“系统级标准”，技术门槛显著提升
2025.1	电动自行车以旧换新政策	商务部牵头	推动报废旧车并换购符合新国标与CCC认证的新车，补贴直达消费者，支持铅酸安全导向替换	激活存量市场，2025年以旧换新规模超1250万辆，成为核心增长驱动力
2025.1	CCC认证强制执行（电池/充电器）	市场监管总局	电池及充电器必须通过强制认证，未认证产品不得销售流通	供应链标准化，低质量产品被系统性淘汰
2025.1	电动自行车行业规范条件（白名单制度）	工信部等	对企业自动化率、研发投入、检测能力提出硬性要求，建立行业准入机制	行业进入“准入制时代”，头部企业集中度提升
2025.12	新国标全面切换（禁售旧标车）	多部门联合	明确旧标车销售截止时间（2025年11月30日），12月起全面禁售	行业完成新旧标准切换，市场结构加速重构

数据来源：国家部委公开数据、行业协会及券商研究报告，由传播科学实验室整理
数据整理时间：2026年4月



供给端约束 × 需求端激活 × 技术路径引导：政策重构行业竞争逻辑

在需求侧，以旧换新政策成为2025年最核心的增长引擎。政策通过补贴机制引导消费者淘汰老旧车辆并购置符合新国标的新车，同时要求新车具备合格证与CCC认证，从而实现“需求释放”与“质量提升”的双重目标。商务部数据显示，2025年电动自行车以旧换新规模已超过1250万辆，显著带动行业销量增长，并推动市场由新增驱动向存量替换驱动转变。

在技术导向层面，政策体系首次明确将智能化能力纳入行业发展框架。新国标中关于通信、定位及动态安全监测的相关要求，使车机系统能力成为合规与竞争的重要组成部分，推动行业由“电动化竞争”向“系统能力竞争”转型。这一变化不仅重构产品形态，也使竞争重心从硬件性能延伸至系统能力与数据能力。

综合来看，政策正在通过供给端约束、需求端激活与技术路径引导三重作用，系统性重构两轮电动车行业的发展逻辑，推动行业由规模扩张阶段迈入“规范化与技术驱动”的新周期。



数据来源：国家部委公开数据、行业协会及券商研究报告，由传播科学实验室整理
数据整理时间：2026年4月

行业规模：存量市场确立，进入结构性替换周期

中国两轮电动车行业已完成从“快速普及”到“高渗透率”的阶段跃迁，市场规模进入稳定期。数据显示，截至2024年，中国两轮电动车保有量已达约4.2-4.25亿辆，成为全球规模最大、渗透最深的电动出行市场之一。

在此基础上，行业增长逻辑发生根本变化：由过去依赖新增需求驱动，转向以存量替换为核心的结构性增长阶段。一方面，大量2018年前后购置的车辆逐步进入更新周期；另一方面，新国标及安全监管政策推动老旧与非标车辆加速退出市场，形成明确的替换需求基础。

从销量表现来看，行业已呈现“规模稳定 + 周期波动”的特征。2024年行业销量约为5000万台，处于阶段性调整期，而在政策驱动下，2025年销量预计回升至5200万台以上，并在未来维持温和增长趋势。

进一步从中长期看，行业增长空间主要来源于替换需求与结构升级。预计2025—2030年，中国两轮电动车销量将由约5116万台增长至5931万台，整体规模保持稳定增长，但增长动能将更多来自产品升级而非市场扩张。

与此同时，存量市场特征正在重塑行业竞争格局。在高保有量背景下，用户需求逐步从“拥有一辆车”转向“换一辆更好的车”，推动行业从价格导向转向品质与体验导向，智能化、电池技术及系统能力成为替换决策的重要因素。数据显示，在当前消费结构中，超过80%的用户在购车时已将智能化功能作为重要考量因素，进一步验证行业由“普及驱动”向“升级驱动”的转型趋势。

综合来看，中国两轮电动车行业已从“增量扩张阶段”进入“存量主导阶段”，其核心特征表现为：市场规模稳定（高保有量基础）、销量波动由政策与周期驱动、增长动力转向替换与升级、竞争逻辑由“规模扩张”转向“结构优化”。

在高达4亿级保有量基础上，两轮电动车行业已进入典型的存量市场阶段，其增长动力正由新增需求转向结构性替换与产品升级驱动。

数据来源：中国自行车协会、工业和信息化部、国家统计局等公开数据，券商研究报告综合整理
数据整理时间：2026年4月

竞争与技术演进：行业进入“系统能力竞争阶段”

在新国标全面实施与智能化技术持续推进的背景下，两轮电动车行业正处于由“硬件性能竞争”向“系统能力竞争”跃迁的关键阶段，行业竞争逻辑发生深层次重构。过去较长一段时间内，行业竞争主要围绕电机性能、续航能力与价格体系展开，本质上属于单点硬件能力的提升与规模化制造能力的比拼。但随着市场进入高保有量的存量阶段，单一性能指标对用户决策的边际影响持续下降，产品之间的差异逐步从“参数差异”转向“体验差异”，推动行业竞争从局部能力竞争走向整体系统能力竞争。

阶段	第一阶段	第二阶段	当前阶段
核心竞争点	电机 / 续航 / 价格	功能（蓝牙、APP）	系统能力（车机系统）

当前两轮电动车智能化仍处于早期发展阶段，具备完整车机系统、OTA升级、多传感协同等系统化能力的产品，仍主要集中于头部品牌及中高端车型。在头部品牌中，具备完整智能化功能的产品占比已显著提升，智能化正由“可选功能”逐步转变为“基础能力”。从发展阶段来看，行业已经历以蓝牙解锁、APP连接为代表的功能化阶段，以及以远程控制、车况监测、OTA升级为代表的连接化阶段，并正在迈入以AI交互、场景感知与主动安全为核心特征的系统化阶段。在这一过程中，智能化能力不再以单点功能形式存在，而是通过系统整合形成稳定、连续且可扩展的用户体验。

系统能力的提升正在重塑行业价值结构与竞争边界。一方面，随着硬件性能逐步趋同，单一配置差异难以形成持续竞争优势，行业价值逐步向系统能力与软件能力转移，具备系统研发能力的企业在产品体验与迭代效率方面建立起更高壁垒；另一方面，竞争维度从单点突破转向整体优化，产品不再依赖某一功能突出，而是依赖多维能力的稳定输出与协同表现。此外，产品属性也随之发生变化，两轮电动车正在由传统交通工具向智能终端转型，其价值不仅体现在出行功能上，更体现在数据连接、服务延展与用户体验之中。

数据来源：中国自行车协会、工业和信息化部、行业研究报告综合整理
数据整理时间：2026年4月

智能化系统能力示意图



在技术演进过程中，车机系统逐步成为两轮电动车的核心能力中枢。作为连接车辆硬件、用户终端与外部服务的关键节点，车机系统承担着数据采集、信息处理与控制执行等核心功能，形成“感知—决策—执行”的完整闭环。在这一体系下，电池、电机与控制器等传统硬件不再独立发挥作用，而是通过系统调度实现协同运作，从而在续航管理、安全控制与交互体验等方面形成整体优势。由此，产品能力的评价标准也从单一性能指标，转向系统稳定性、响应效率与多场景一致性表现。

用户需求演进：从出行工具到智能终端，消费决策逻辑发生结构性变化

用户结构变化：年轻化推动智能需求提升

两轮电动车用户显著年轻化，35岁以下用户占比超过70%。年轻用户具备更强的智能设备使用习惯，其智能手机、IoT设备使用经验，直接迁移到出行产品。

用户对产品期望变化：不仅“能骑”，还要“好用、好玩、可连接”。

场景变化：从单一通勤到多场景生活工具

当前核心使用场景仍以通勤为主，约50%用户用于上下班及日常生活出行，同时场景不断扩展（买菜 / 商超、即时配送、短途生活出行）。

行业侧数据也验证：即时配送与共享出行需求持续增长，推动两轮车使用频率提升，两轮电动车从“单一交通工具”升级为“高频生活载体”。

需求重点变化：从性能指标到体验与系统能力

过去（功能导向）为硬件参数竞争，当前（体验导向）用户关注重点转移为：使用稳定性（连接、解锁、交互）、安全感（防盗、定位、监测）、使用体验（APP、交互、响应速度），用户对“交互流畅性与稳定性”的关注高于单纯智能功能数量。

同时，智能化需求表现成为关键趋势，用户明确期待：智能防盗、能源管理、远程控制等能力，智能化已从“概念”转向“中高端车型标配”。

智能化需求阶段：从萌芽到快速渗透

当前行业阶段智能两轮车整体渗透率仍较低，但中高端正快速普及，政策推动（通信/定位/BMS）与用户需求同步提升。正从“早期渗透”进入“加速普及阶段”。

数据来源：用户结构及需求变化数据主要基于艾瑞咨询用户调研数据（N≈1500+）、行业白皮书及公开研究资料整理
数据整理时间：2026年4月



行业格局变化：头部集中 + 分层竞争加剧

近年来，中国两轮电动车行业在规模持续扩张的同时，竞争格局逐步向头部集中。作为全球最大的电动两轮车市场，中国年销量规模长期维持在7000万台以上，其中超过65%的需求来自存量替换，市场已进入成熟阶段。在这一背景下，行业增长逐步由新增驱动转向结构升级驱动，竞争焦点从“规模扩张”转向“产品与能力分化”。

从企业层面来看，头部企业在收入规模与市场份额上持续领先，形成稳定的竞争格局。以雅迪为例，其2025年收入已达到约370亿元人民币（约53亿美元），并保持超过30%的同比增长；爱玛作为行业第二大品牌，2021年收入已达154亿元人民币，并在过去数年保持持续增长态势。头部企业凭借渠道网络、规模制造与品牌优势，持续扩大市场份额，形成较强的行业控制力。

在行业结构上，竞争分层趋势愈发明显。一方面，以雅迪、爱玛为代表的传统规模型品牌，依托渠道密度与成本控制能力，占据大众价格带核心市场，构建稳定的销量基础；另一方面，以九号、小牛为代表的新兴品牌，则通过智能化与产品定义能力切入中高端市场，推动行业向高价值区间延伸。与此同时，中腰部品牌在规模与技术能力之间缺乏明显优势，市场份额逐步被头部品牌挤压，行业分层结构进一步固化。

从竞争维度来看，行业正在经历由“效率型竞争”向“能力型竞争”的转变。早期竞争主要围绕价格、续航及渠道展开，而随着硬件能力逐步趋同，用户对体验与智能化要求提升，系统能力（包括车机系统、数据连接与软件能力）逐渐成为新的竞争核心。行业由此从“产品竞争”升级为“系统能力竞争”，品牌差异更多体现在系统整合能力与持续迭代能力上。

整体来看，中国两轮电动车行业正处于“规模稳定 + 结构升级 + 分层加剧”的阶段：头部企业通过规模与渠道巩固基本盘，新兴品牌通过技术与产品能力打开增量空间，行业竞争逻辑从单一维度向多维能力体系演进。

数据来源：企业公开财报、行业研究报告及公开资料整理（Mordor Intelligence 等）
数据整理时间：2026年4月

**ELECTRIC
TWO-WHEELER
INDUSTRY
ANALYSIS
REPORT**
**两轮电动车
行业调研报告**

PART II

**两轮电动车
技术研发方向**



整体专利趋势

专利技术储备与投入趋势

本报告基于两轮电动车行业9个主流品牌，共计45家企业主体（涵盖整车制造、技术研发及关联公司）的专利数据，对行业整体技术储备与研发投入情况进行系统分析。

通过对2016年至2025年专利申请数据的统计与趋势分析，从数量规模与增长变化两个维度，评估行业技术积累水平及研发投入强度，判断两轮电动车行业在不同阶段的技术发展特征与演进路径。

品牌研发方向

技术研发方向与结构分布

在整体专利数据分析基础上，本报告进一步从品牌维度出发，对各企业主体的专利申请结构进行拆解，重点分析不同品牌在两轮电动车领域的技术布局方向。

通过对专利技术分类及占比情况的横向对比，识别各品牌在核心技术领域（如电池、电机、智能系统等）的投入重点与差异路径，从而研判行业技术发展重心及未来演进方向。

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利）
数据整理时间：2026年4月

本报告研究主体范围：

- ▶ 雅迪包括以下主体：雅迪科技集团有限公司、天津雅迪实业有限公司、浙江雅迪机车有限公司、安徽雅迪机车有限公司、广东雅迪机车有限公司、江苏雅迪科技发展有限公司、天津雅迪伟业车业有限公司、上海雅迪信息技术有限公司、江苏雅迪智能科技有限公司、重庆雅迪科技有限公司。
- ▶ 九号包括以下主体：九号智能（常州）科技有限公司、纳恩博（北京）科技有限公司、纳恩博（深圳）科技有限公司、纳恩博（杭州）科技有限公司、纳恩博（天津）科技有限公司、纳恩博（常州）科技有限公司、九号科技有限公司。
- ▶ 爱玛包括以下主体：江苏爱玛车业科技有限公司、天津爱玛车业科技有限公司、爱玛科技集团股份有限公司、爱玛科技股份有限公司、天津爱玛科技股份有限公司、天津爱玛运动用品有限公司、河南爱玛车业有限公司、无锡爱玛车业有限公司。
- ▶ 小牛包括以下主体：北京牛电科技有限责任公司、江苏小牛电动科技有限公司。
- ▶ 绿源包括以下主体：浙江绿源电动车有限公司，绿源电动车（山东）有限公司。
- ▶ 新日包括以下主体：江苏新日电动车股份有限公司、天津新日机电有限公司、湖北新日电动车有限公司。
- ▶ 台铃包括以下主体：台铃科技发展有限公司、江苏台铃车业科技有限公司、台铃科技(江苏)股份有限公司、东莞市台铃车业有限公司、台铃科技发展(江苏)股份有限公司、天津台铃车业有限公司、台铃科技股份有限公司、深圳市台铃电动车有限公司、徐州台铃车业有限公司。
- ▶ 极核涉及主体：浙江极核电动车制造有限公司、浙江春风动力股份有限公司。

*极核品牌涉及整车主体浙江极核电动车制造有限公司及其控股公司浙江春风动力股份有限公司。鉴于相关专利主要由控股公司申请，且部分技术虽来源于摩托车及全地形车领域，但在材料、电池、传动及检测等方面具有跨品类适用性，本报告在专利统计中对两主体进行合并分析处理。

两轮电动车主要品牌专利技术储备概览



两轮电动车品牌专利总量



在专利总量维度，头部品牌体现出长期研发投入与制造体系积累下形成的规模优势。极核（叠加春风动力）与九号紧随其后，专利总量均超过2600件，显示出新势力品牌在技术投入上的快速追赶能力。台铃、绿源及新日则处于第二梯队，具备一定规模的技术储备，而小牛当前专利总量相对较低，整体仍处于技术积累阶段。

从专利有效性来看，小牛以80.9%的有权占比位居第一，九号与台铃分别达到76.1%与74.4%，显示出其专利结构中有效专利占比更高，技术成果转化与专利质量相对更优。相比之下，雅迪虽拥有行业最高的专利数量，但有权占比仅为54.4%，反映出其专利结构中历史存量较多，整体质量结构仍有优化空间。新日有权占比为43.7%，处于相对较低水平，专利有效性有待进一步提升。



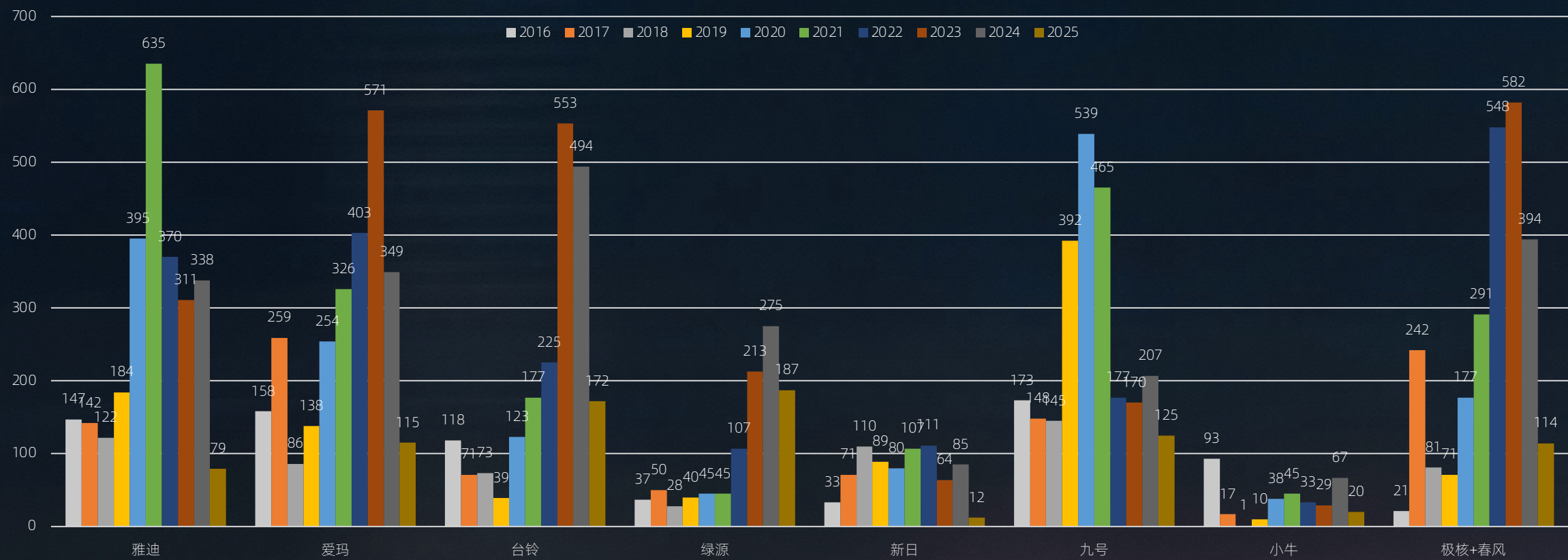
两轮电动车品牌专利有效性

/	有权占比	有权数量
小牛	80.90%	335
九号	76.10%	1998
台铃	74.40%	1608
绿源	74.20%	924
爱玛	69.70%	2177
极核+春风	69.30%	1847
雅迪	54.40%	1910
新日	43.70%	493

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利）
数据整理时间：2026年4月
注：鉴于极核公开专利主要依托春风动力体系进行布局，且单独统计样本较少，本报告采用“极核 + 春风”合并口径进行分析。

两轮电动车主要品牌研发投入趋势

从2016—2025年各品牌专利申请数量变化来看，行业研发投入整体呈现出“阶段性增长 + 分化加剧”的特征。品牌表现来看，行业已形成明显分层结构。雅迪、爱玛及极核（春风动力）整体专利申请量长期处于高位，体现出持续稳定的研发投入能力；九号则在2020年前后快速提升，并在高位维持，表现出较强的技术驱动特征；台铃、绿源、新日等品牌呈现阶段性增长，但整体规模与持续性相对较弱；小牛整体专利数量较低，但波动较小，研发投入更为克制。



数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利）
数据整理时间：2026年4月

两轮电动车主要品牌专利技术质量

从行业整体来看，两轮电动车专利结构呈现出明显的“应用导向特征”。在全部专利中，外观设计专利占比最高，达到49.7%，实用新型专利占比为36.5%，而发明专利占比仅为13.8%。这一结构表明，当前行业专利布局仍以产品设计优化与结构改良为主，底层核心技术创新占比相对有限。



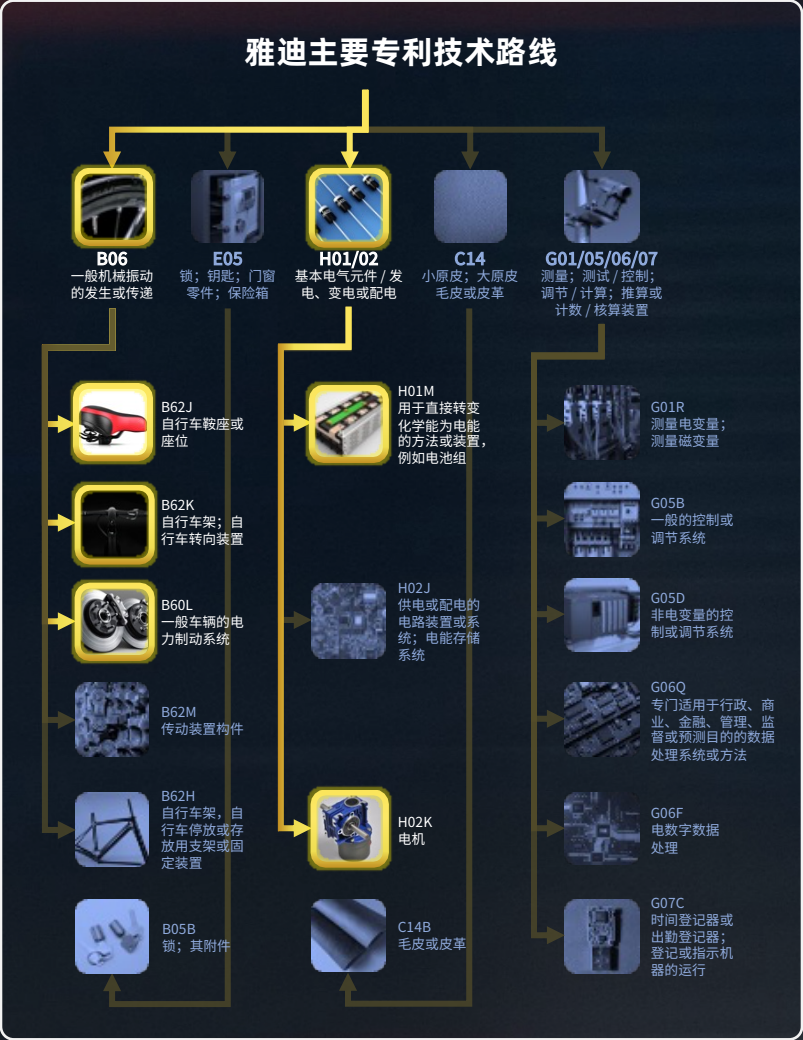
主要品牌45家企业主体中，发明专利申请共2,330件；实用新型申请共6,158件；外观设计申请共8,387件。

从品牌层面来看，不同企业在专利类型上的布局差异明显。雅迪、爱玛、台铃等传统品牌仍以外观设计与实用新型专利为主，体现其在产品迭代、结构优化与规模制造体系上的优势；而九号在发明专利数量与占比上表现更为突出，反映出其在车机系统、智能控制、通信架构及整车协同等底层技术方向具备更强的持续研发投入；极核相关专利统计包含其控股股东春风动力的技术储备，更多体现其背后的集团技术积累，而非单一两轮电动车品牌自身的独立研发规模。

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利）
数据整理时间：2026年4月
注：鉴于极核公开专利主要依托春风动力体系进行布局，且单独统计样本较少，本报告采用“极核+春风”合并口径进行分析。



雅迪技术路径与战略侧重：技术布局较为全面

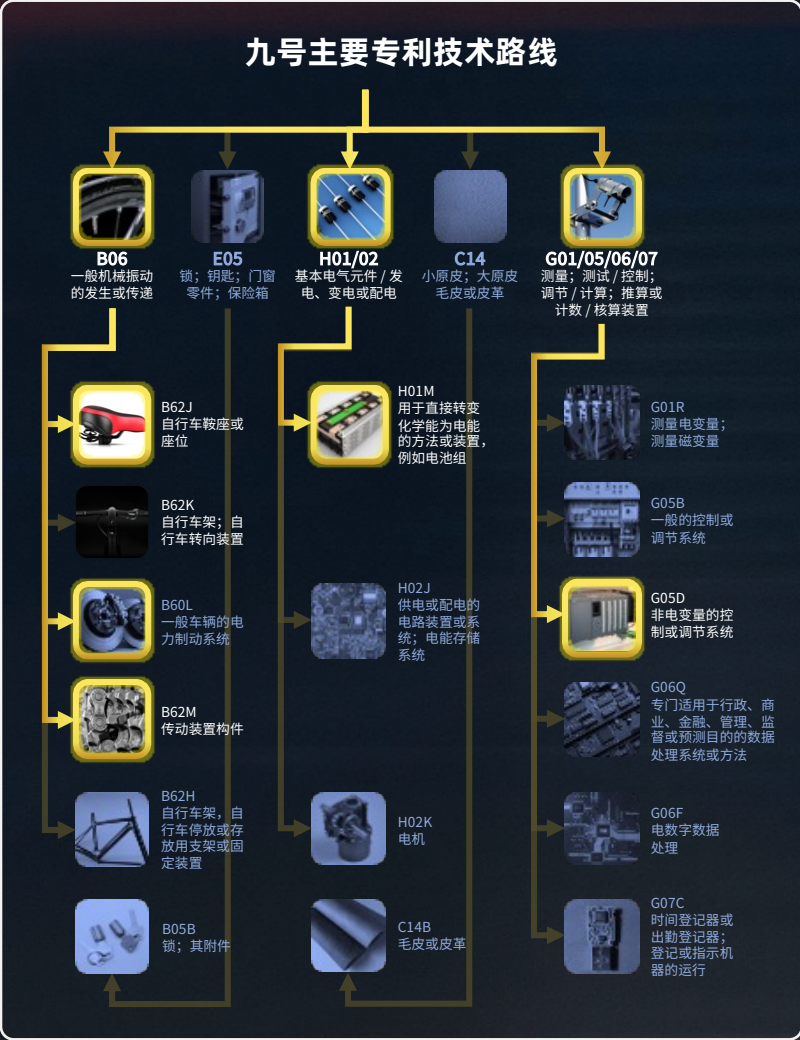


品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	技术布局最为全面，尤其在智能充电生态、云端协同管理、冗余安全系统上构建了深厚壁垒。其专利体现了从单车智能到车-云-桩协同的系统性思维。	双模无线通信智能充电系统、云端协同软件参数管理系统、冗余制动方法、刹车灯多传感器控制策略。

雅迪近期技术研发方向			
技术领域	申请号	名称	IPC分类
电池及充电	CN202511976110.6	一种基于双模无线通信的电动两轮车智能充电方法及系统	B60L53/14(2019.01)
电池及充电	CN202511896923.4	电动车仪表端电池异常预警与安全断电控制方法及系统	B62M6/45(2010.01)
智能驾驶辅助	CN202511896919.8	基于电动二轮车启停状态的数据传输策略调整方法及系统	H04L67/141(2022.01)
智能驾驶辅助	CN202511585774.X	一种基于云端协同的电动两轮车软件参数智能管理系统	H04W8/24(2009.01)
智能驾驶辅助	CN202511464724.6	一种刹车灯的控制方法、装置和车辆	B60Q1/44(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511427993.5	一种电动车控制装置、电动车及电动车控制系统	G05B19/042(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511362619.1	拨动测试平台及测试方法	G01M17/007(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511347940.2	一种冗余制动方法及电动两轮车	B60T17/22(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202510907745.4	一种基于电阻式触摸开关的电动两轮车交互系统	B62K11/14(2006.01)
基础结构	CN202510719200.0	两轮车车架刚度测试工装及方法	G01M17/007
电池及充电	CN202510544684.X	一种智能升压装置及方法	H02J7/00
电池及充电	CN202510545715.3	电动两轮车用铅酸电池的剩余续航里程测算方法及系统	B60L3/12
电池及充电	CN202510206290.3	一种新能源纯电动储能高低压线束连接器	H01R13/639
电池及充电	CN202510158367.4	一种电动车控制器MOS管散热机构	H01L23/467
智能驾驶辅助	CN202510145785.X	总线通信方法、装置、设备、存储介质及程序产品	H04L12/40

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月
注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

九号技术路径与战略侧重：全栈自研与系统能力构建



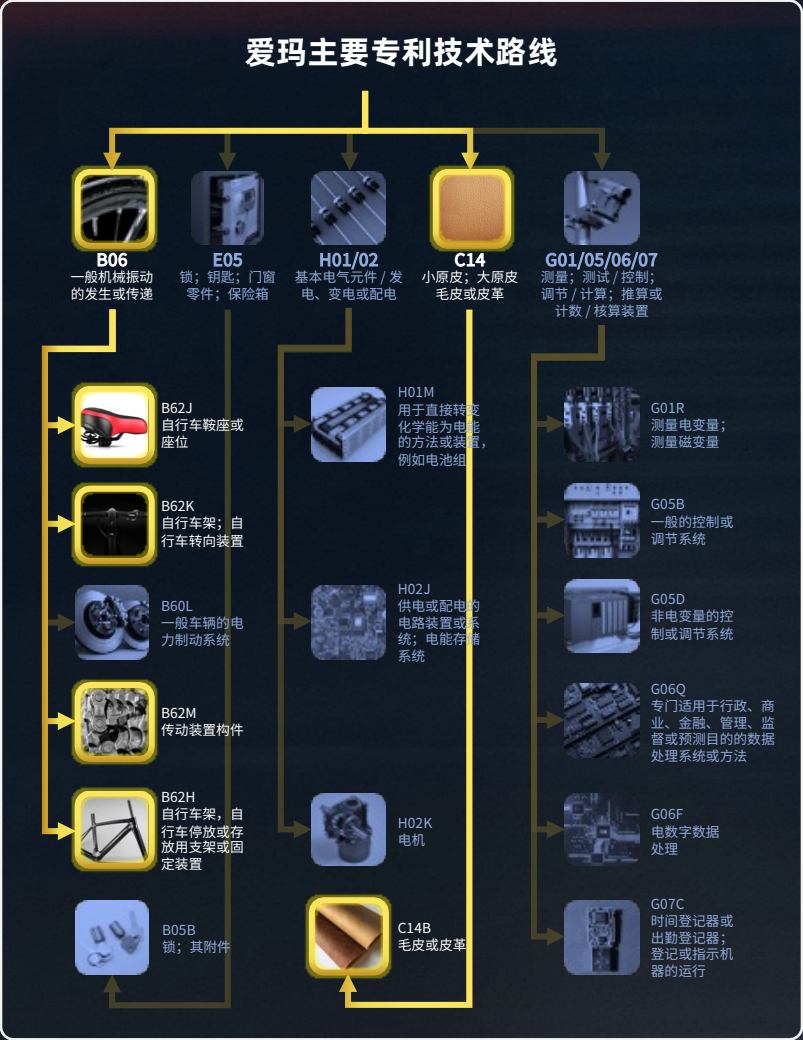
品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	专注于提升骑行控操质感、车辆核心性能与个性化体验。专利覆盖从电机扁线技术、减震器联动系统到声音、灯光、加热把手的全方位体验创新，技术路径具有浓厚的“极客”和“体验驱动”色彩。	扁线电机、刹车减震联动系统、车辆声音控制（含电池超温报警）、动力控制“氮气模式”、智能加热把手/坐垫。

九号近期技术研发方向			
技术领域	申请号	名称	IPC分类
智能驾驶辅助	CN202411404525.1	车辆仪表显示方法、车辆、装置及存储介质	B62J50/22
智能驾驶辅助	CN202411319655.5	车辆声音控制方法、声控系统和车辆	B62J3/10(2020.01)
辅助技术	CN202512026103.6	一种电子元器件加工的点焊设备	B23K11/11(2006.01)
电池及充电	CN202511478847.5	碳晶材料和正极铅膏及其制备方法、正极极板与铅酸蓄电池	C30B29/02(2006.01)
基础结构	CN202510942209.8	转把装置和代步车	B62K23/04(2006.01)
电机技术	CN202510915997.1	扁线电机和电动车	H02K3/28
电池及充电	CN202510646273.1	一种正极材料及其制备方法、极片、电池和涉电设备	H01M4/36
电池及充电	CN202510585949.0	电池在位检测电路、电池唤醒方法、装置及电动代步车	B60L58/10
电池及充电	CN202510571361.X	电池内短路检测方法、装置、设备、存储介质及程序产品	G01R31/389
电机技术	CN202510161620.1	定子、电机和车辆	H02K1/18
基础结构	CN202411948881.X	转向限位装置和代步车	B62K21/16
基础结构	CN202411898893.6	一种车辆	B62K25/24
基础结构	CN202411874563.3	减震器、刹车减震联动系统和车辆	F16F13/00
基础结构	CN202411488520.1	电动代步车、头盔及骑行指示灯控制方法	B62J6/045
基础结构	CN202411297302.X	一种动力控制方法和车辆	B62K23/04

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月

注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

爱玛技术路径与战略侧重：硬件创新与生物安全

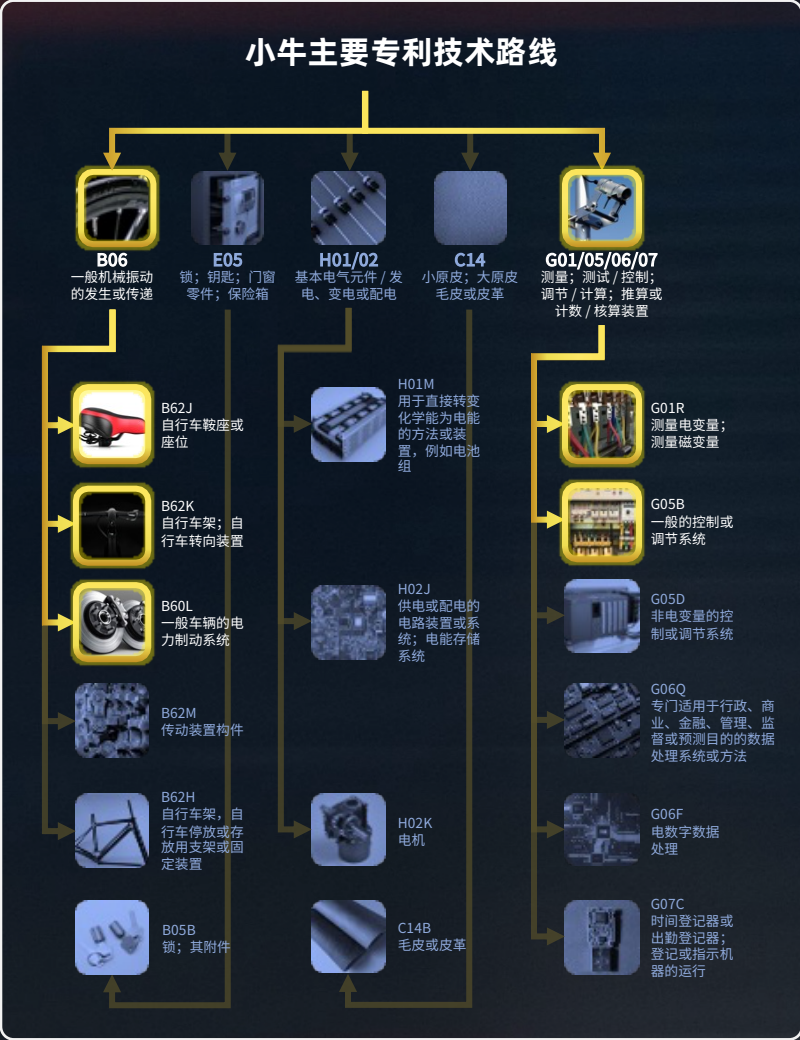


品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	聚焦于人机交互的舒适性、个性化以及生物识别安全。技术路径强调通过硬件结构创新和生物识别技术，提升骑行的专属感和安全感。	基于生物识别的授权骑行控制、可调节车把立管连接件、图像与雷达融合的路面探测及预警、紧急呼叫控制系统。

爱玛近期技术研发方向			
技术领域	申请号	名称	IPC分类
基础结构	CN202610035801.4	一种连接件及电动车	B62K21/16(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202512057909.1	一种基于生物识别的电动车授权骑行控制方法、控制系统及电动车	B62H5/00(2006.01)
电池及充电	CN202511836539.5	一种石墨烯技术复合碳包、负极铅膏及其制备方法和应用	H01M4/36(2006.01)
电池及充电	CN202511820432.1	正极铅膏用组合物、正极铅膏及其制备方法和应用	H01M4/62(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511765996.X	电动车的紧急呼叫控制方法和系统	H04W4/90(2018.01)
智能驾驶辅助	CN202511765024.0	一种基于图像和雷达融合的前向路面探测及骑行预警方法、装置、电子设备 及计算机可读存储介质	G08G1/048(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511582674.1	一种用于电动自行车的自动远近灯光切换系统、方法、电子设备及计算机可 读存储介质	B62J6/01(2020.01)
智能驾驶辅助	CN202511531769.0	电动自行车控制方法、装置、电动自行车和管理系统	B62M6/45(2010.01)
智能驾驶辅助	CN202511499530.X	电动自行车的用户需求收集方法、装置及服务器	G06Q10/0631(2023.01)
电池及充电	CN202511165455.3	电池包及电动车	H01M10/48(2006.01)
辅助技术	CN202511091869.6	光学检测工作站	G01N21/01
辅助技术	CN202511014408.9	一种裁切机及裁切皮革方法	C14B5/00
电池及充电	CN202511004850.3	锂电池的安全监测预警系统和电动车	B60L3/00
电机技术	CN202510965175.4	一种电动自行车驱动电机飞轮卡簧的安装设备	B23P19/08
基础结构	CN202510890062.2	一种电动车车把立管结构及电动车	B62K21/12

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月
注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

小牛技术路径与战略侧重：架构革新与高端配件生态

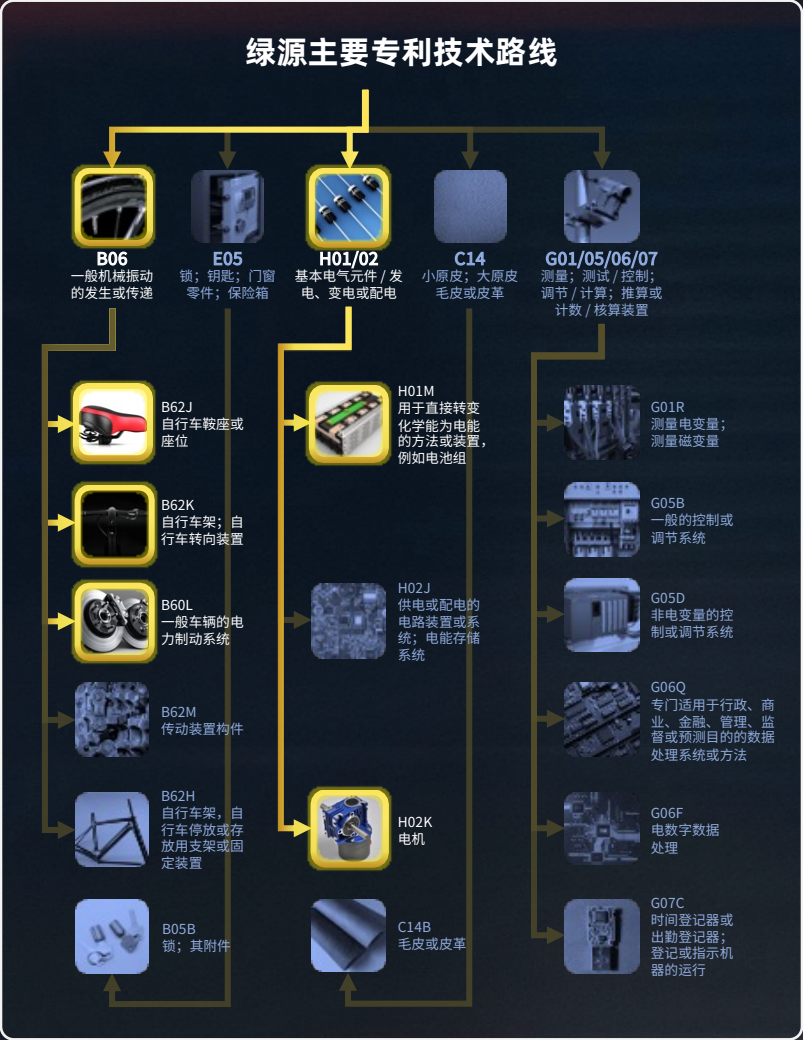


品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	致力于重构整车电子电气架构和打造高端智能配件生态。技术路径强调通过“中枢网关”、“智能生态网关”实现车与配件的深度协同，并布局ADB智能大灯、多地形减震等高端功能。	车架电器协同数据传输方法、中枢/智能生态网关设备、基于毫米波雷达的盲区监测、ADB前灯控制系统、多地形减震悬挂负载检测。

小牛近期技术研发方向			
技术领域	申请号	名称	IPC分类
基础结构	CN202511961953.9	一种车架电器协同数据传输方法及系统	H04L47/62(2022.01)
基础结构	CN202511814929.2	基于毫米波雷达的智能滑板车盲区监测方法及系统	G01S7/41(2006.01)
基础结构	CN202511815931.1	多地形减震悬挂系统的负载检测方法	B60G17/018(2006.01)
基础结构	CN202511152911.0	电动滑板车	B62J45/00(2020.01)
基础结构	CN202511098906.6	一种折叠机构和电动滑板车	B62K15/00(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202510793895.7	一种两轮电动车控制系统及方法	H04L67/125
智能驾驶辅助	CN202510718148.7	中枢网关设备和配件控制方法	H04L12/66
智能驾驶辅助	CN202510715798.6	智能生态网关和车辆控制方法	H04L12/66
灯光	CN202510715557.1	基于两轮车的ADB前灯控制系统、方法、设备及介质	H05B45/10
智能驾驶辅助	CN202510718151.9	语音识别设备和语音识别方法	G10L15/22
基础结构	CN202510717160.6	一种两轮车的把手及其智能加热方法	B62J33/00
基础结构	CN202510716481.4	一种两轮车的调温坐垫和智能加热方法	B62J33/00
智能驾驶辅助	CN202510722165.8	智能网关设备和智能控制方法	H04L12/66
智能驾驶辅助	CN202510718640.4	一种车载信息系统投影显示方法及系统	B62J45/00
基础结构	CN202510681391.6	一种电动车碟刹盘使用寿命测试装置及其使用方法	G01M17/007

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月
注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

绿源技术路径与战略侧重：核心三电技术深耕与模式创新



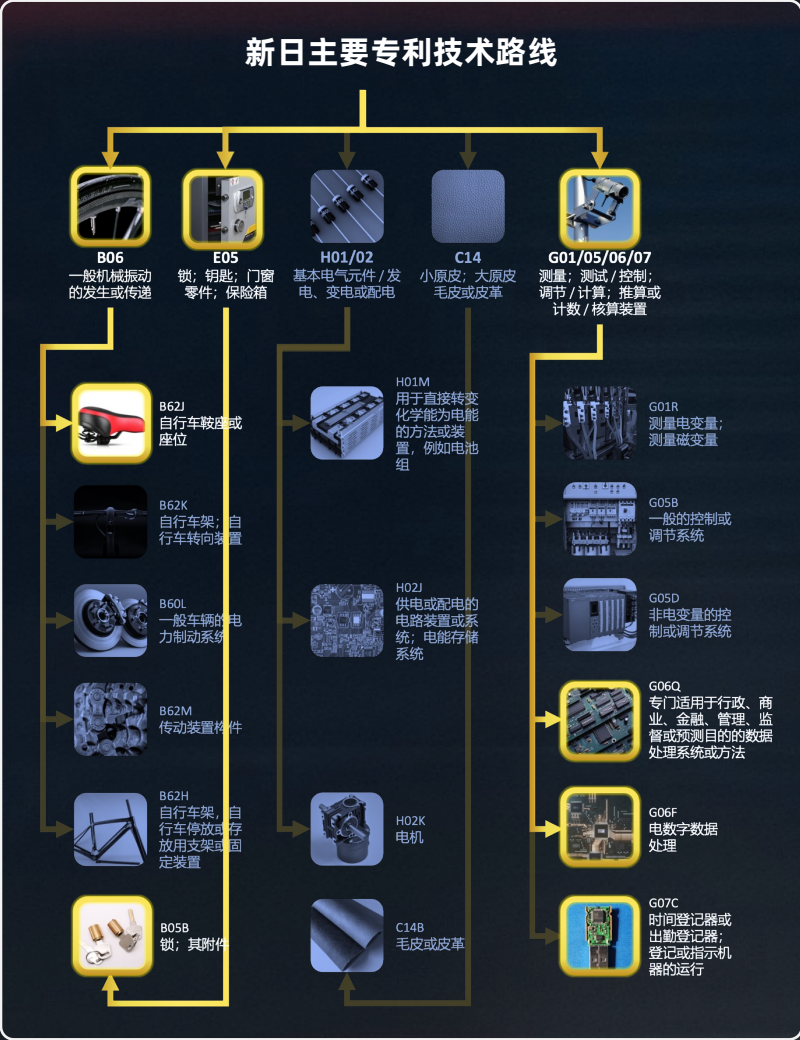
品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	持续深耕电机、电池管理、氢燃料等核心三电技术，同时在车辆模式识别和载重计算等底层算法上创新。技术路径体现为对动力系统本质的持续优化。	氢燃料电池两轮车驱动控制、基于胎压变化的车辆载重计算、双电机三轮车实时扭矩调节、电池SOC多源融合估算。

绿源近期技术研发方向			
技术类型	申请号	名称	主IPC分类
智能驾驶辅助	CN202512032610.0	一种速度调节方法、装置、设备、介质及产品	B60W40/105(2012.01)
智能驾驶辅助	CN202511910594.4	一种电动车模式确定方法、装置、设备及存储介质	B60L58/10(2019.01)
电池及充电	CN202511873057.7	基于氢燃料电池两轮车驱动控制装置、控制方法及两轮车	B60L58/30(2019.01)
基础结构	CN202511558733.1	一种实时调节后轮扭矩的电动三轮车及其控制方法	B60L15/20(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511459165.X	一种基于胎压变化的车辆载重计算方法、装置及车辆	B60W40/13(2012.01)
电池及充电	CN202511458894.3	一种电池荷电状态估算方法、装置、设备及介质	G01R31/388(2019.01)
电池及充电	CN202511458886.9	一种电助力自行车的驱动机构及电助力自行车	B62M6/50(2010.01)
智能驾驶辅助	CN202511320519.2	一种电助力自行车的休眠控制方法及电助力自行车	B62M6/45(2010.01)
电池及充电	CN202511321239.3	双向通讯电路、充电器及外部控制器	H04B1/525(2015.01)

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月

注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

新日技术路径与战略侧重：制造工艺与智能交互入口

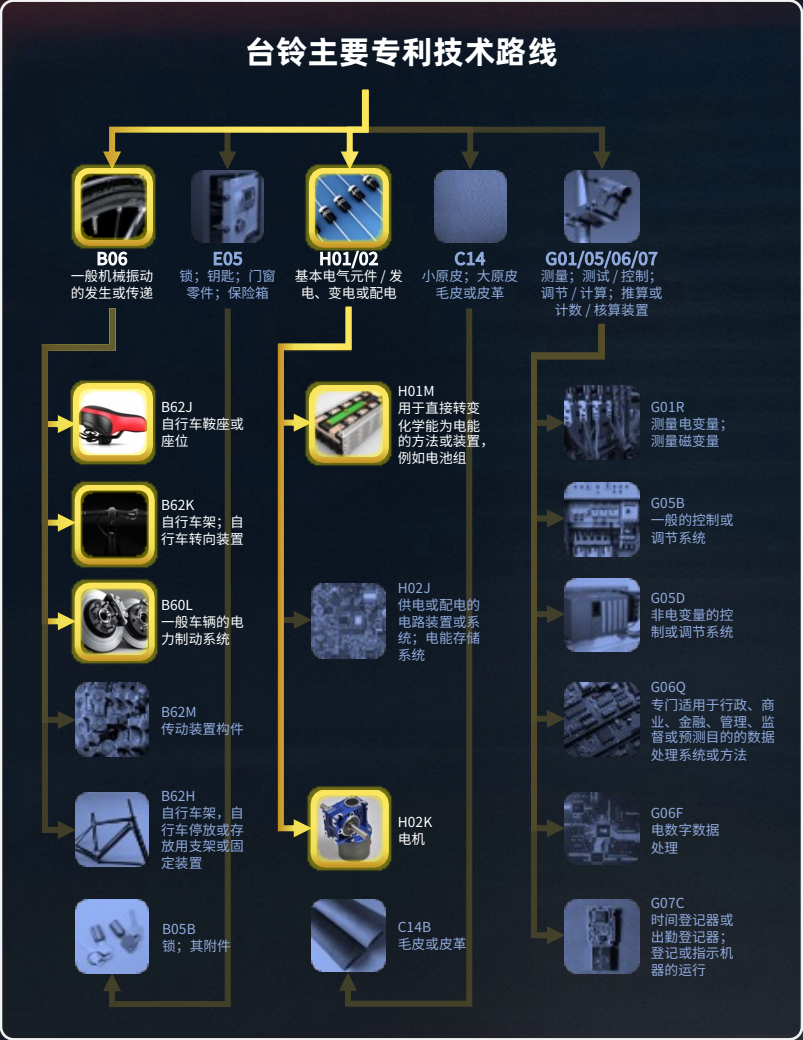


品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	在高端制造检测装备和AI大模型交互入口上布局明显。技术路径一方面通过提升制造精度保障品质，另一方面试图通过AI大模型打造下一代智能交互核心。	基于云端AI大模型的智能交互系统、各类车架/制动/轮胎的自动化检测设备、双磁路电机、快拆防盗仪表总成。

新日近期技术研发方向			
技术领域	申请号	名称	主IPC分类
辅助技术	CN202511651675.7	两轮车制动装置检测设备	G01M17/007(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511416717.9	一种基于云端AI大模型的智能电动自行车交互系统和方法	H04L67/125(2022.01)
电机技术	CN202411844619.0	一种电动车双磁路电机	H02K1/2789
辅助技术	CN202411641024.5	一种仪表总成及电动车	B62J50/21
辅助技术	CN202411592426.0	一种具有检测功能的车架装配线	B23P19/027
基础结构	CN202411517577.X	一种精准定位的电动车车架加工用抗压检测装置	G01N3/12
基础结构	CN202411468153.9	一种电动自行车扭矩测试装置	G01L5/13
基础结构	CN202411409875.7	一种电动车轮毂孔位检测定位装置	G01B21/00
基础结构	CN202411025047.3	一种电动自行车轮胎刺破强度检测装置	G01N3/307

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月
注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

台铃技术路径与战略侧重：场景化节能与主动安全

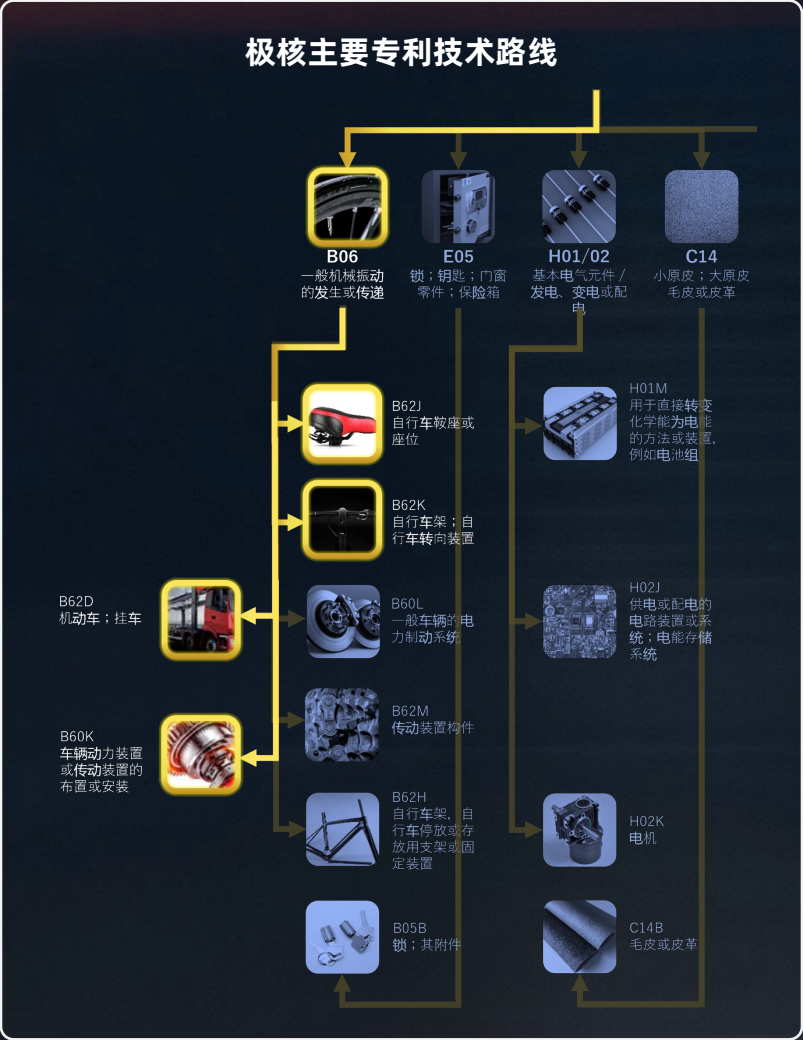


品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	重点围绕特定场景下的能量优化和主动安全灯光。技术路径强调通过感知环境实现功能自适应，以达到长续航和提升安全警示效果的目的。	基于应用场景的长续航控制（能量回收）、自适应弯道照明控制、一体化主动安全灯光信号系统、智能前透明面板除雾除霜。

台铃近期技术研发方向			
技术领域	申请号	名称	主IPC分类
电池及充电	CN202610055755.4	车灯太阳光聚焦试验装置及其检测方法	G01M11/06(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202610048884.0	一种应用于电动两轮车的长续航控制方法及设备	B60L15/20(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511923013.0	两轮电动车的控制方法和系统	B60L15/20(2006.01)
辅助技术	CN202511748360.4	一种智能两轮车前透明面板的高效除雾除霜系统	B62J50/16(2020.01)
基础结构	CN202511748362.3	一种基于多维感知与复合调节的两轮车减震方法及系统	B60G17/015(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511749561.6	基于多传感器动态阈值解耦的电动车双人乘载监测系统	B62J45/41(2020.01)
智能驾驶辅助	CN202511609303.8	一种自适应刚度调节的减震器系统及其控制方法	F16F9/02(2006.01)
电池及充电	CN202511311864.X	一种基于模糊控制的电容式无线输电功率控制系统及方法	H02J50/05(2016.01)
智能驾驶辅助	CN202511304887.8	利用环境支撑进行两轮车倒车平衡控制的方法和系统	B60W30/04(2006.01)
灯光	CN202511245769.4	一体化主动安全灯光信号系统	B62J50/25(2020.01)
辅助技术	CN202511227637.9	一种三维配合结构的生成与修改方法及装置、介质、设备	G06F30/10(2020.01)
基础结构	CN202511218533.1	一种前组合灯散热除雾结构及除雾方法	F21S45/47
灯光	CN202511199467.8	一种两轮车自适应弯道照明控制方法和设备	H05B47/115(2020.01)
基础结构	CN202511084496.X	两轮电动车自适应前后电子减震系统及控制方法	F16F15/027

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月
注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

极核技术路径与战略侧重：高性能与专业场景适配



品牌	技术路径与核心侧重	代表性专利技术
	脱胎于摩托车品牌，技术聚焦于高性能、全地形、专业骑行场景。专利围绕差速锁、电子减震调节、座高调节、盲区预警等摩托车和高端电摩所需的功能展开，技术路径追求操控性能和场景适应性的极致。	全地形车二/四驱切换与差速锁控制、摩托车电子减震/座高调节方法、自适应巡航跟车策略、盲区预警方法。

极核近期技术研发方向			
技术领域	申请号	名称	IPC分类
基础结构	CN202610166980.5	全地形车	F16H48/20(2012.01)
电机技术	CN202511597958.8	电机及其安装方法与采用该电机的电动摩托车	H02K1/18(2006.01)
基础结构	CN202511596659.2	全地形车及车载交互系统	H04W4/46(2018.01)
基础结构	CN202511432889.5	一种形状记忆合金热开关结构及制作方法	H01H37/32(2006.01)
基础结构	CN202511373714.1	摩托车多生产线的信息交互系统	G06K19/077(2006.01)
智能驾驶辅助	CN202511300432.9	两轮车及其盲区预警方法	B62J50/22(2020.01)
智能驾驶辅助	CN202511300326.0	两轮车及其盲区预警方法	B62J50/22
智能驾驶辅助	CN202511304589.9	两轮车及其自适应巡航方法	B60W30/14
基础结构	CN202511188493.0	摩托车及其电子减震调节方法	B62K25/04(2006.01);
基础结构	CN202511187939.8	摩托车	B62K25/04(2006.01)
基础结构	CN202511187415.9	摩托车及其座高调节方法	B62K25/04(2006.01)
基础结构	CN202511065984.6	电动两轮车	B62K11/00
电机技术	CN202510946956.9	电机及采用该电机的全地形车	H02K1/276
电机技术	CN202510933741.3	动力总成	F02D9/08
基础结构	CN202510780423.8	全地形车	B60K17/34

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利），数据整理时间：2026年4月
注：IPC（国际专利分类）用于标识专利所属技术领域。报告中涉及的 B60L/B60W（车辆动力与控制）、B62J/B62K/B62M（车身与骑行系统）、H04L/H04W（通信与车联网）、H01M/H02J/H02K（电池、电源与电机）、G05B（自动控制）、G01M/G01N/G01R（检测与监测）、F16F/F16H（减震与传动）、H05B（照明控制）等分类，主要用于分析企业技术布局方向。

两轮电动车主要品牌技术路径差异化洞察



硬件创新与生物安全

其技术路径聚焦于基础结构优化与安全驾驶能力构建，通过连接件、车架结构、电池系统等底层能力的持续强化，提升整车稳定性与可靠性。整体呈现出“以安全为核心、结构为基础、智能为延伸”的技术发展路径。



全栈自研与系统能力构建

其技术路径并非单一聚焦底层架构或制造工艺，而是围绕“整车系统体验”的协同优化展开。专利覆盖从扁线电机、减震联动系统等核心部件，到声音控制、灯光反馈、加热系统等多维体验模块，通过系统级联动实现性能与感知体验的统一。



核心三电技术深耕与模式创新

在大家都在做“上层应用”时，绿源持续钻研电机（双电机三轮车扭矩调节）、电池管理（多源融合SOC估算）、甚至氢燃料电池驱动等底层动力与能源技术，体现了其“技术流”的根基。



场景化节能与主动安全

其技术非常务实，紧紧围绕“续航”和“安全”两个核心用户痛点。无论是基于应用场景的长续航控制，还是自适应弯道照明、主动安全灯光，都是针对具体骑行场景（如弯道、跟车、倒车）进行优化，技术服务于明确的功效。



高性能与专业场景适配

其技术（差速锁、电子减震调节、座高调节、自适应巡航）完全源自高端摩托车领域，旨在为电动两轮车带来媲美甚至超越燃油摩托车的操控性、通过性和舒适性，主打专业和性能玩家市场。



架构革新与高端配件生态

其专利核心围绕“网关”和“协同”，目标是将车辆变成一个可扩展的智能硬件平台。这与九号聚焦于具体部件（如扁线电机、减震器）和功能体验的创新形成鲜明对比。小牛意在定义下一代智能两轮车的标准架构。



制造工艺与智能交互入口

其专利几乎不涉及用户直接感知的智能功能，而是全部投向如何更精准、更高效、更一致地制造和检测一辆车。这暗示其品牌升级路径可能是通过卓越的工艺、可靠性和耐久性来建立高端口碑。



技术布局较为全面

其专利覆盖了从云端协同管理、通信协议、充电生态到冗余制动、智能交互的完整链条，意在构建一个封闭但强大的技术生态系统，让用户在其体系内获得无缝体验。

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利）
数据整理时间：2026年4月

深层技术趋势洞察：车机系统驱动下的技术体系重构

底层架构重构：从功能模块到系统协同

专利显示，行业竞争正从单一功能创新，升级为围绕整车电子电气架构（EEA）与通信协议的底层重构。

雅迪通过“总线通信方法”（CN202510145785.X）解决协议不统一问题，为多智能部件协同提供基础；小牛围绕“中枢网关设备”“智能生态网关”等系列专利，构建“中央计算+区域控制”的整车架构体系；九号的“车辆仪表显示方法”（CN202411404525.1）则依赖多源数据融合与统一接口，实现动态交互显示。

整体来看，车机系统正从功能模块升级为整车能力中枢，成为连接硬件、数据与用户交互的核心载体。

安全技术已从传统机械与电池安全，扩展为覆盖通信、数据与骑行辅助的全域安全体系。

在通信与数据安全层面，哈啰与雅迪通过电池鉴权与无线通信配对技术，实现设备唯一识别与防篡改机制；在骑行安全层面，台铃的一体化主动灯光系统与极核的盲区预警技术，推动安全能力从被动响应向主动感知与动态预警演进。

灯光、传感器与车身姿态数据开始形成联动，使车辆具备基础环境理解能力，安全系统逐步向“主动决策”演进。

安全体系演进：从单点防护到全域主动安全

同制造体系升级：智能化与精密化驱动品质提升

在制造端，专利布局集中体现出企业对生产一致性、质量控制及研发效率的持续强化，这是行业高端化与规模化发展的基础能力。

新日的专利几乎全部聚焦高端制造与检测体系，如制动系统、车架、轮胎及轮毂的全自动检测设备，体现出其以精密制造保障产品可靠性的技术路径；台铃与新日均布局基于三维设计软件的参数化建模方法，大幅提升研发效率；爱玛与雅迪则通过光学检测、刚度测试等手段强化核心零部件的可靠性验证。

制造能力正在由“经验驱动”向“数据与系统驱动”转型。

在用户层面，技术开始服务于更细腻的体验需求，推动产品从功能工具向情感化智能终端转型。

雅迪通过触摸交互与自定义按键系统，实现个性化操作逻辑；九号通过车辆声音控制系统构建可定制的骑行氛围；小牛则通过加热把手与坐垫等功能，提升使用舒适性。

整体来看，体验设计正在从“功能可用”走向“感知可玩”，技术逐步参与到用户情绪与仪式感的构建之中。

体验价值升级：从功能满足到情感与个性表达

数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利）
数据整理时间：2026年4月

两轮电动车主要品牌：未来产品技术方向预测

雅迪：将推出更完整的“智慧出行解决方案”，可能包含智能充电桩网络、车辆全生命周期云端管理、以及更高阶的主动安全套装作为产品卖点。

爱玛：产品将进一步强化“舒适时尚”和“私享安全”标签，推出更多支持生物识别解锁、个性化骑行设置、以及具备高级驾驶辅助（如弯道照明、碰撞预警）的车型。

台铃：继续主打“长续航”，但会从“省电科技”升级为“智慧节能”，通过更多传感器实现更精准的场景化能耗管理，并普及主动安全灯光系统。

绿源：在巩固“液冷电机”等技术口碑的同时，可能探索氢电混动等新动力形式的产品，并在三轮车等细分市场深化其扭矩控制技术。

新日：可能推出搭载车载AI语音助手的新一代智能车型，同时通过制造工艺宣传提升品牌高端形象。

九号：将持续在操控、性能、个性化体验上建立壁垒，推出搭载自研高性能扁线电机、智能悬挂、以及丰富可定制化灯语、音效、加热配件的“玩具”属性更强的车型。

小牛：将推动整车架构向“中央计算+区域控制”演进，使车辆成为可连接多种智能外设的“平台”，并在此基础上推出具备高级智能驾驶辅助功能和顶级配件生态的高端车型。

极核：专注于高性能电摩和跨界车型，产品将具备更接近燃油摩托车的专业电控系统（如可调减震、牵引力控制、驾驶模式），主打运动、探险等细分市场。

总结而言，电动两轮车行业的技术竞赛已从单纯的硬件参数比拼，进入以智能化、网联化、个性化为核心的系统工程能力竞争阶段。雅迪、九号、小牛等品牌正试图定义行业的智能新标准，而爱玛、台铃、绿源等则在各自优势领域深化创新。未来产品将更加清晰地分化出“智慧出行工具”、“个性科技玩具”和“专业性能机器”等不同技术流派。

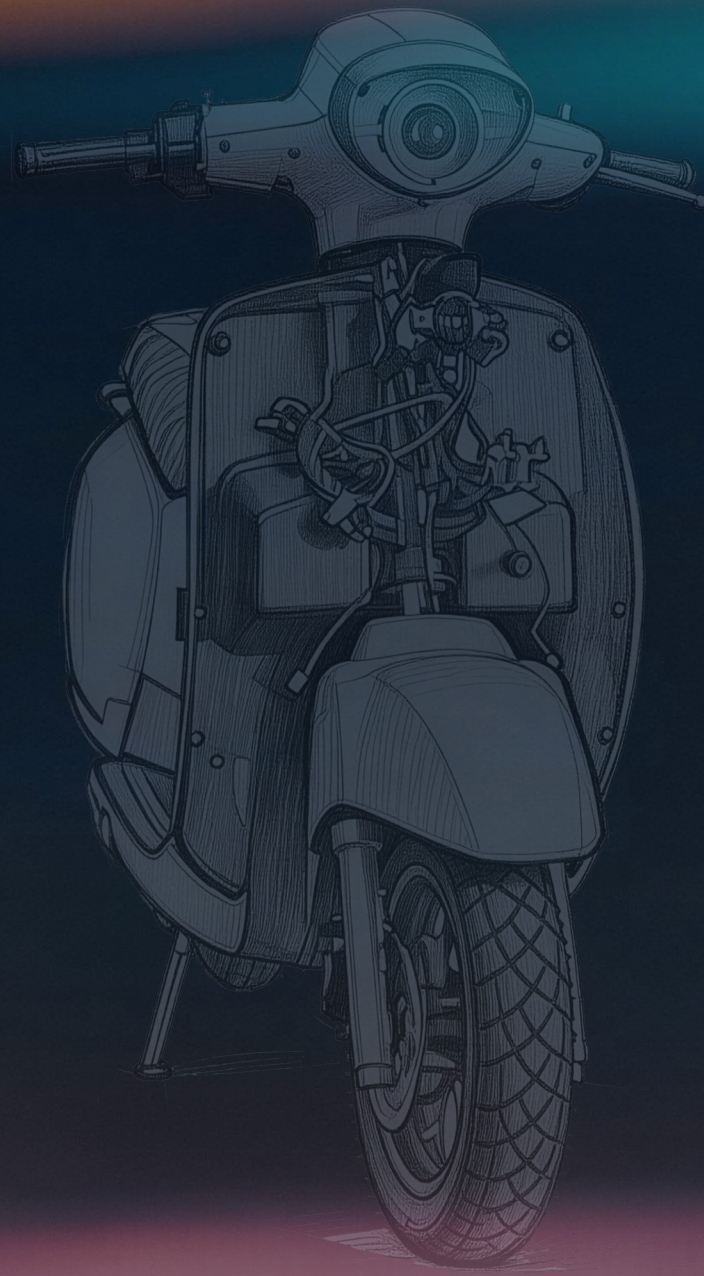
数据来源：传播科学实验室 两轮电动车专利技术专项分析（基于45家企业主体15,776件专利）
数据整理时间：2026年4月

技术研发方向决定了产品能力 而智能化评测则是对这些能力落地效果的量化检验

随着两轮电动车行业进入智能化深水区，行业竞争的核心，正在从单一硬件参数竞争，逐步转向围绕“系统能力”的综合竞争。无论是通信架构、车机系统、OTA能力，还是智能交互、安全预警与多端协同，本质上都属于企业在技术研发方向上的长期投入与系统化能力建设。技术路线的选择，不仅决定产品功能形态，也直接影响用户体验的一致性、稳定性与后续扩展能力。

在这一过程中，“技术研发”与“用户感知”之间，仍然存在一段需要被验证的链路。企业在技术层面的投入，最终是否真正转化为用户可感知的体验提升，需要通过真实场景下的量化测试进行验证。因此，智能化评测的意义，不仅在于对产品功能进行横向对比，更在于对系统能力实际落地效果进行客观检验。

基于这一逻辑，鲁大师持续推进两轮电动车智能化评测体系建设，并逐步将评测重点从单一功能测试，延伸至系统稳定性、交互效率、通信能力、多场景协同等更具系统属性的维度。通过统一测试环境与量化标准，对不同品牌、不同技术路线下的产品表现进行长期跟踪与横向观察，进一步建立“技术能力—产品表现—用户体验”之间的关联认知。



**ELECTRIC
TWO-WHEELER
INDUSTRY
ANALYSIS
REPORT**
两轮电动车
行业调研报告

PART III

两轮电动车
智能化评测分值



鲁大师两轮电动车智能化评测体系

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	80
		数据处理能力	80
		传感器	40
		定位系统	40
		动力智能控制系统	80
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	30
		交互设备	140
		拓展业务系统	30
驾驶辅助	停车辅助	驻车	30
		摔车	20
		溜车	20
	推行辅助	窜车	30
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	60
		被动安全	60
	巡航辅助	定速	30
		平衡辅助	50
		自动驾驶	50
		导航系统	40
		制动辅助	190
		灯光系统	40
智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	100
		能量回收	30
	放电	-	60
	拓展	-	10
防盗系统	上锁	-	60
	解锁	-	80
	定位	-	30
	盗窃状态	-	30
乘坐系统	乘坐姿态变化	-	40
	舒适性设计	-	40
	车身姿态控制	-	40
智慧娱乐系统	媒体交互	-	40
	通讯能力	-	40
用户系统	车机用户系统	-	80
	移动用户系统	-	100
智能化评测总分值			1940

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据整理时间：2026年4月

车机系统能力成为智能化竞争的核心变量

行业已进入“系统能力竞争阶段”

两轮电动车智能化已从早期“功能叠加”阶段，转向以系统整合能力为核心的竞争阶段。单一功能（解锁、定位等）不再构成差异，整车智能化能力更多体现为系统协同与整体表现。车机系统已成为两轮电动车智能化能力的核心载体，承担整车数据处理与功能调度的中枢角色。

车机系统构建“感知-决策-执行”核心中枢

车机系统通过连接车辆硬件（电机、电池、控制器）、用户终端（手机/穿戴设备）及外部服务，形成完整的数据闭环，是实现车辆智能化能力与用户体验提升的核心基础。通过连接车辆硬件、用户终端与外部服务，车机系统实现信息采集、决策处理与控制执行的闭环机制。

智能化差异本质来源于系统能力差异

评测结果显示，不同品牌之间的智能化分值差距，并非来源于功能数量，而是源于车机系统在算力水平、系统架构、稳定性及生态拓展能力上的综合差异，系统能力已成为决定产品体验上限的关键变量。

智能化竞争的本质，已从“功能竞争”演进为“系统能力竞争”。

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据整理时间：2026年4月

车机系统的三层结构：能力上限 × 系统能力 × 用户体验

硬件层

决定系统的运行效率与功能上限

主要包括车规级芯片（SoC）、高清仪表屏（5-7英寸为主）、传感器（毫米波雷达、摄像头、胎压传感器）、定位模块（北斗/GPS/基站三模）、通信模块（蓝牙5.0、4G/5G）、解锁模块（NFC、感应式）及电池管理系统（BMS）。

硬件层不仅定义性能上限，也决定系统能否承载复杂智能化能力，是智能化分化的起点。

- SoC性能差异，直接影响多任务处理与响应速度（如导航+语音+仪表并行）
- 通信能力（蓝牙/4G/5G）决定车机与手机、云端的连接稳定性
- 传感器融合能力（IMU+定位+环境感知）是辅助驾驶与安全能力的基础
- BMS、电控等底层系统逐步数据化，为上层系统提供实时输入

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据整理时间：2026年4月

软件层

决定系统的交互体验与功能扩展性

包括操作系统（OS）、AI算法、通信协议、OTA升级模块。操作系统分为自研与联合开发两类，头部品牌多采用全栈自研（如九号凌波OS）或深度定制，确保与车辆硬件的深度适配；AI算法聚焦语音识别、场景感知、动力优化，其中语音识别准确率已达95%以上，部分系统支持离线交互，解决弱网场景使用痛点。

软件层的核心，不只是功能实现，而是对多源数据与硬件能力的统一调度与系统化管理。

- OS从“功能容器”向“系统调度中枢”演进（如任务管理、资源分配）
- AI能力从单点功能（语音）走向场景化（骑行场景理解、状态预测）
- OTA成为核心能力：决定产品生命周期与持续进化能力
- 通信协议标准化，支撑多设备接入与生态扩展

应用层

面向用户提供具体服务

包括车辆控制（解锁、启动、档位调节）、状态监测（电量、续航、胎压、故障）、安全防护（防盗、碰撞预警）；差异化功能包括AI语音交互、AR实景导航、多设备互联、骑行数据统计、虚拟互动、维保预约等，贴合不同用户群体的场景需求。

应用层是系统能力的最终表达层，将底层能力转化为用户可感知的功能与体验。

- 基础功能 → 向“场景化能力”演进（如一键出行、自动防盗联动）
- 安全能力 → 从被动提醒转向主动干预（预警、联动控制）
- 个性化 → 从设置项走向动态适配（骑行习惯、环境适配）
- 娱乐与情绪价值 → 成为差异化重要来源（音效、灯语、交互反馈）

车机系统能力驱动的行业分层

第一梯队 系统生态型 (全栈自研)	基于公开信息与评测数据，九号在当前样本品牌中系统整合能力表现最为突出。其凌波OS（NimbleOS）不仅覆盖车机交互层，还深度连接动力系统、安全系统、传感系统与车身控制系统，形成“感知—决策—执行”一体化闭环。 相比行业普遍停留在“功能集成”阶段的方案，九号已具备系统级协同能力，可实现HHC坡道驻车、TCS牵引力控制、驻车感应等整车级能力联动，并支持持续OTA升级与功能扩展。其系统底层预留较高扩展能力，可适配后续AI能力、主动安全与多设备生态接入，具备更强的长期进化空间。
第二梯队 系统能力型	小牛、雅迪、台铃等，核心优势在于具备一定自研能力与智能化体系基础，开始向AI交互、场景体验与生态能力延展。 其中，小牛于2026年推出灵犀A10S，搭载Qwen3.5大模型，强化语音交互、多设备互联与AI体验；雅迪推出智行系统，重点优化续航管理与远程控制；台铃推出Tai-Link智驾系统，侧重智能骑行辅助与场景化交互。 该梯队已具备较完整的车机功能体系，并支持OTA升级，但整体仍以功能协同为主，在系统底层整合、全车控制联动与长期扩展能力方面，与全栈自研体系仍存在差异。
第三梯队 基础智能型	绿源、爱玛、立马等，核心优势在于性价比与大众化覆盖，车机系统以基础智能功能为主，包括蓝牙解锁、GPS定位、基础车况监测等，部分车型支持简单语音控制。 该梯队多采用通用化方案与标准化硬件，系统能力主要满足基础出行需求，OTA升级能力、系统协同能力与AI交互能力相对有限，更偏向“功能满足型”智能化路线。
第四梯队 功能配置型	以贴牌或通用方案为主，功能集中于基础解锁、电量显示等轻量能力，不具备系统级研发能力，硬件扩展性与后续升级能力有限，主要满足低价代步市场的基础需求。

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据整理时间：2026年4月

车机系统能力驱动的行业分层

品牌	车机系统名称	自研属性	核心亮点	适配车型	目标用户
九号	凌波OS (NimbleOS)	全栈自研 (系统级自研, 覆盖车机OS、通信协议及核心控制逻辑)	实现“感知-决策-执行”一体化闭环, 打通车身控制、动力系统与安全系统等核心部件, 形成系统级协同能力; 支持驻车感应、HHC坡道驻车、TCS牵引力控制等整车级能力调度; 系统预留多接口扩展能力, 支持持续OTA升级与功能迭代, 具备长期进化空间; 在当前行业中, 属于少数实现“整车系统级打通”的智能化方案。	九号F系列、E系列	城市通勤、都市潮人、科技爱好者、家庭用户
小牛	灵犀AIOS (NIU AIOS)	自主研发 (搭载Qwen3.5大模型)	聚焦AI交互与智能体验, 强化语音控制、多设备互联及场景化应用能力, 具备较强的交互创新属性; 目前系统与整车硬件的协同程度仍以功能层为主, 系统级整合能力相对有限。	NXT2 (新国标)、NX2 (高性能电摩)	城市通勤、科技爱好者、家庭用户
台铃	Tai-link智驾系统	联合华为云生态	智能动力分配、胎压监测、疲劳驾驶检测、场景化模式 (节能/运动/雪地), 自动识别下坡激活陡坡缓降。	台铃狮子王、豹子王系列	城市通勤、科技爱好者、家庭用户
雅迪	雅迪智行系统-iRide智能科技	自主研发	与长续航系统、方舟智能安控系统协同, 优化续航管理, 集成TCS牵引力控制、陡坡缓降, 蓝牙连接速度提升50%, 支持远程控车与故障诊断。	雅迪冠能6代系列	长途通勤

车机系统能力差异：从“功能集成”走向“系统级整合”：从行业整体来看，多数品牌仍以“功能集成”为主，通过叠加蓝牙连接、APP控制、基础安全功能等模块，提升用户体验；而少数品牌开始向“系统级能力”演进，即通过自研操作系统打通车身控制、动力系统与智能交互，实现跨模块协同与统一调度。

在这一分化过程中，九号通过全栈自研的凌波OS，实现了从底层系统到整车部件的深度整合，不仅具备更高的系统响应效率，也为后续OTA升级与功能扩展预留了充分空间，已开始建立更高的技术壁垒与体验优势。

数据来源：鲁大师数据实验室 两轮电动车智能化评测体系，基于测试数据库排名前50%车型
数据整理时间：2024年1月至2025年12月

蓝牙能力差异的本质：从“功能具备”到“系统稳定”

蓝牙能力已成为整车智能化体验的重要基础能力

在当前两轮电动车产品中，蓝牙已从“附加功能”转变为高频刚需能力，直接影响用户日常使用体验。

体验差异主要来自“稳定性”，而非“功能数量”

测试结果显示：不同车型在连接稳定性、解锁成功率、响应速度等基础能力上差异显著；相比功能丰富度，基础通信能力对体验影响更大。

高分车型的优势在于“整体一致性”

综合表现领先的车型并非单一指标突出，而是在多个场景下保持稳定表现，体现为系统层能力，而非单点优化。

蓝牙能力正在从“模块能力”向“系统能力”演进，随着车机系统发展，蓝牙不再独立存在，而是逐步融入整车控制与交互体系中。

数据来源：鲁大师2025年年度两轮电动车蓝牙横向评测报告
数据时期：2025年12月



蓝牙连接能力评测重点：

- ▶ 蓝牙连接成功率
- ▶ 首次连接所需时间
- ▶ 日常使用中的连接稳定性
- ▶ 复杂环境下的抗干扰表现



蓝牙解锁能力评测重点：

- ▶ 解锁成功率
- ▶ 解锁响应时间
- ▶ 异常环境下的解锁稳定性
- ▶ 多成员使用场景表现



蓝牙交互能力评测重点：

- ▶ 蓝牙音频播放稳定性
- ▶ 最大稳定连接距离
- ▶ 车载控制与多媒体交互效果
- ▶ 进阶交互功能完成情况

2025年年度两轮电动车蓝牙横向评测排名

综合得分领先的车型，并非在单一指标上极端突出，而是在多项测试中保持了较高的一致性与稳定性，这是对应品牌在蓝牙智能化应用领域的持续深耕及用户应用场景的深度挖掘的结果——例如九号依托凌波OS的发布与普及，提供了稳定、可靠的蓝牙连接支撑，实现了各品类产品的标准化体验，让全系设备都能享受流畅、一致的智能交互。同时在感应解锁距离、各品牌手机解锁一致性、导航及多媒体等应用体验上也表现突出。

排名	车型	得分
1	九号M5 125	171
2	九号MMAX2明日香联名款	171
3	九号Q3 85c	169
4	雅迪白鲨	163
5	极核AE5i Pro	158
6	极核AE4 Pro	153
7	小牛FXT Ultra	143
8	极核AE8	139
9	小牛NL Citi	119
10	小牛F400T	116
11	黑骑士E10	83
12	黑骑士B5 Plus	79
13	爱玛爱朵	76
14	绿源inno9	76
15	台铃巴黎	73



数据来源：鲁大师2025年年度两轮电动车蓝牙横向评测报告
数据时期：2025年12月

典型蓝牙能力表现

在统一测试条件下，不同车型在蓝牙连接、解锁与交互等核心场景中的表现，呈现出稳定且可量化的差异。

蓝牙能力已不再是“是否具备”的问题，而是逐步成为影响整车智能化体验的重要区分因素。

本页选取其中具有代表性的车型，用于展示在理想状态下，两轮电动车蓝牙在连接、解锁与交互方面所能够达到的实际体验水平。

说明：典型车型的选取基于综合得分与关键指标表现，不代表对其整体产品力的评价。

- ✓ 多场景连接成功率保持在较高水平
- ✓ 首次连接响应迅速
- ✓ 日常使用中连接稳定性表现良好



- ✓ 蓝牙音频播放稳定
- ✓ 有效连接距离表现突出
- ✓ 多媒体与车载控制交互成功率较高



分类	子类	测评项目	九号M5 125	
			测试结果	单项得分
蓝牙连接	APP连接性能	首次配对速度	13.32	10
		自动回连	8.944	10
	连接稳定性	静态连接	无卡顿	10
		控制延迟	0.954	10
蓝牙解锁	解锁感应范围	空旷无遮挡环境	杀后台1.352 保留后台2.75	25
		复杂干扰环境	杀后台0.272 保留后台0.258	25
	家庭成员授权	可绑定成员数量	3个	5
		成员解锁情况	成功	
	响应时间	平均响应时长	1.968	5
		最大响应时长	2.24	5
	解锁成功率	基础解锁成功率	100%	10
		解锁抗干扰性	100%	10
	多终端兼容性	型号配对成功比例	100%	15
	车辆多媒体	支持多媒体功能数量	8~10	11
蓝牙交互	V2D 多媒体控制	V2D 多媒体控制功能支持情况	支持、无问题	5
			支持、无问题	5
	UI设计	蓝牙查看及操作直观	直观、操作逻辑简单	5
	导航投屏	一键分享及分享速度	0.977	5
			评测总分	171

- ✓ 高频解锁场景下成功率稳定
- ✓ 解锁响应时间较短
- ✓ 多成员使用场景下表现一致

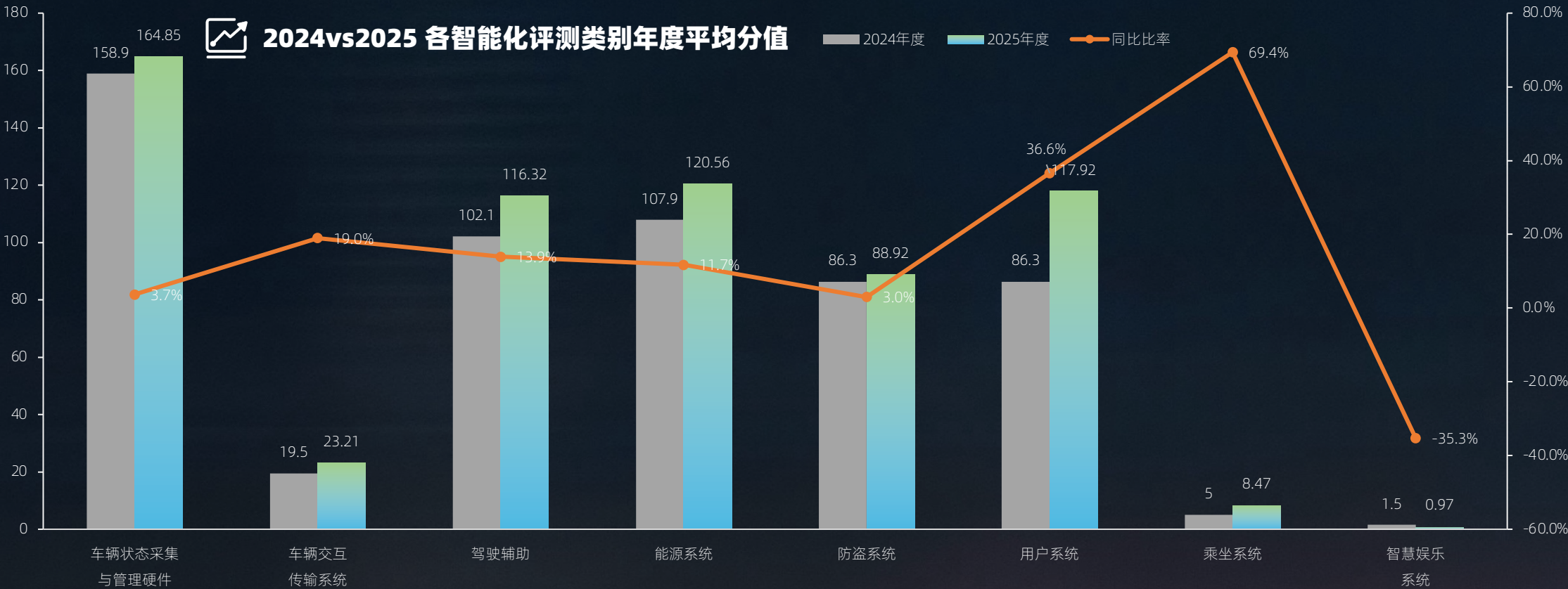


九号M5 125

数据来源：鲁大师2025年年度两轮电动车蓝牙横向评测报告
数据时期：2025年12月

智能化行业趋势：持续稳步提升

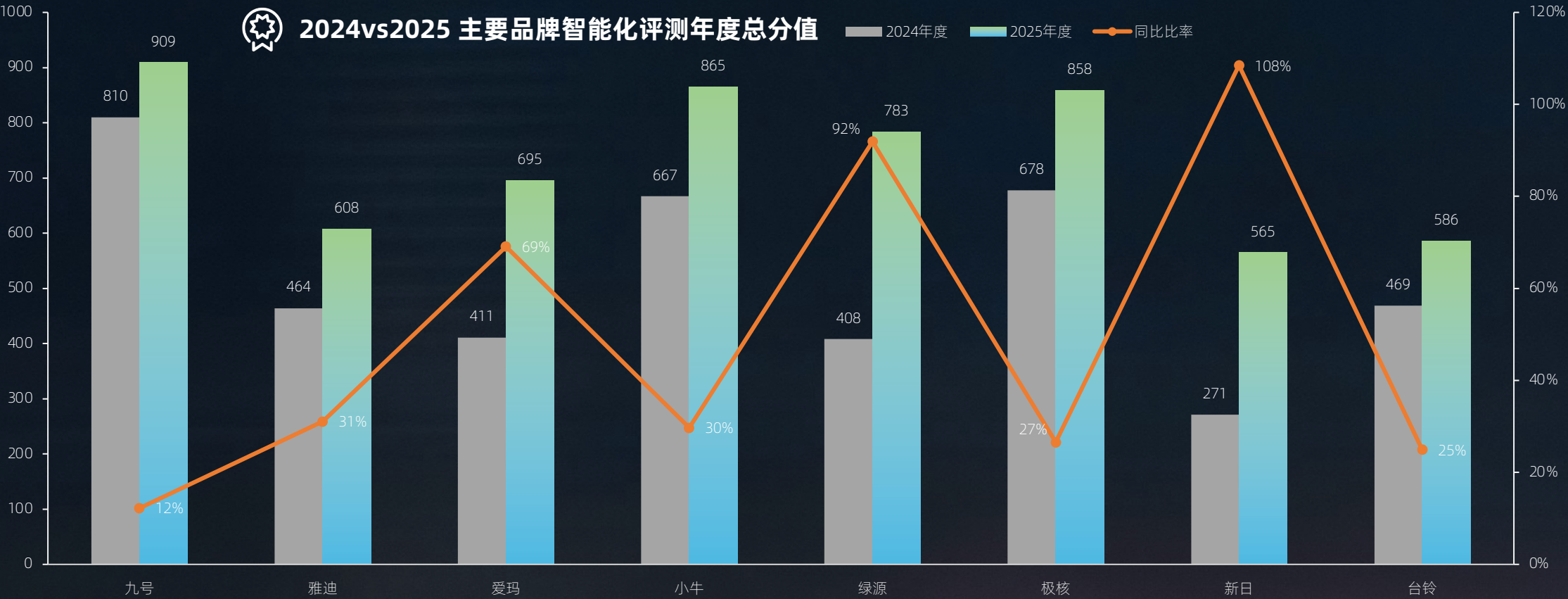
两轮电动车智能化整体仍呈稳步提升趋势，但结构分化更为清晰。基础能力层（如车端状态采集、驾驶辅助、能源系统、防盗系统）均保持小幅增长（约3%-14%），说明行业底层能力已进入稳定优化阶段；而用户系统与乘坐系统成为主要增长驱动，分别实现36.6%与69.4%的显著提升，体现车机系统从“功能控制”向“体验中枢”演进。整体来看，智能化竞争正从基础能力普及，进一步转向以用户系统与真实使用体验为核心的结构性升级阶段。



数据来源：鲁大师数据实验室 两轮电动车智能化评测体系，基于测试数据库排名前50%车型
数据整理时间：2024年1月至2025年12月

两轮电动车主要品牌2025年度智能化趋势

行业整体呈现显著提升且分化加剧的特征。九号、小牛、极核等品牌在高基数基础上继续增长，维持第一梯队，体现出较强的系统能力与持续迭代能力；雅迪、爱玛等传统头部品牌增长稳健，逐步追赶；而绿源、新日等品牌则表现出更高的同比增速，但仍处于中后段。行业已进入“**头部领先 + 中部加速追赶**”的竞争阶段，智能化能力成为核心分水岭，增长动能正从“普遍提升”转向“结构性突破”。高分品牌的共性在于车机系统具备更强的系统整合能力与持续迭代能力。



数据来源：鲁大师数据实验室 两轮电动车智能化评测体系，基于对应两轮电动车品牌旗下所有车型
数据整理时间：2024年1月至2025年12月

2025年度智能化评测TOP20产品排名



数据来源：鲁大师数据实验室 两轮电动车智能化评测体系
数据整理时间：2025年1月至2025年12月

2025年度，两轮电动车品牌九号、小牛、雅迪、绿源、极核均有产品入围智能化评测TOP20。



九号公司（Segway-Ninebot）

其中，九号旗下产品在TOP20中占据半壁江山，而在TOP10中，九号旗下产品占据7席。智能化层面，九号优势显著。九号M5 125作为2025年度智能化排名第一产品，在智能化评测中，取得915的高分。



智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值	智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	80	能源系统	充电	充电管理	70
		数据处理能力	65			能量回收	30
		传感器	20		放电	-	40
		定位系统	28			-	5
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	动力智能控制系统	40	防盗系统	解锁	-	60
		三方设备链接能力	10		上锁	-	80
		交互设备	42		定位	-	15
		拓展业务系统	0		盗窃状态	-	15
		驻车	20	乘坐系统	乘坐姿态变化	-	0
驾驶辅助	停车辅助	掉车	10		舒适性设计	-	0
		溜车	10		车身姿态控制	-	30
		倒车	20	智慧娱乐系统	媒体交互	-	5
		上坡	20		通讯能力	-	0
	推行辅助	主动安全	0	用户系统	车机用户系统	-	0
		被动安全	0		移动用户系统	-	90
		定速	20				
		平衡辅助	0				
	巡航辅助	自动驾驶	0				
		导航系统	0				
		制动辅助	30				
		灯光系统	40				

横向比较：主要品牌2025年度智能化侧重



数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月
在主要评测维度中，**防盗系统、用户系统**除绿源得分相对较低外，其他品牌间智能化差距较小（均<20分）

雅迪智能化概览：
智能化能力表现均衡，系统化能力逐步完善



智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	80
		数据处理能力	65
		传感器	10
		定位系统	20
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	8
		交互设备	30
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	10
		摔车	10
		溜车	10
	推行辅助	窜车	20
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	0
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	20
		制动辅助	20
		灯光系统	35



品牌	雅迪
代表产品	雅迪白鲨
2025年度智能化排名	18
智能化分值	798

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	60
		能量回收	20
	放电	-	40
	拓展	-	5
防盗系统	上锁	-	50
	解锁	-	70
	定位	-	15
	盗窃状态	-	15
乘坐系统	乘坐姿态变化	-	0
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	0
智慧娱乐系统	媒体交互	-	5
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	90

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于雅迪智能化分值最高产品：雅迪白鲨
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

九号智能化概览：整体智能化水平领先，系统能力与驾驶辅助表现突出

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	80
		数据处理能力	65
		传感器	20
		定位系统	28
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	10
		交互设备	42
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	20
		摔车	10
		溜车	10
	推行辅助	窜车	20
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	0
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	0
		制动辅助	30
		灯光系统	40



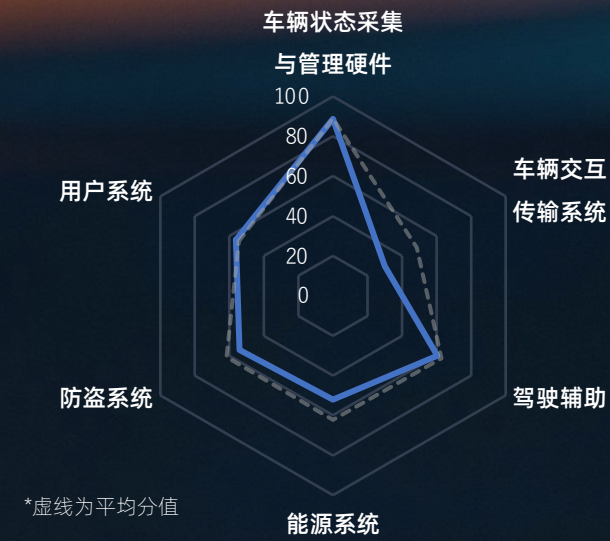
品牌	九号
代表产品	九号M5 125
2025年度智能化排名	1
智能化分值	915

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	70
		能量回收	30
	放电	-	40
防盗系统	拓展	-	5
	上锁	-	60
	解锁	-	80
	定位	-	15
乘坐系统	盗窃状态	-	15
	乘坐姿态变化	-	0
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	30
智慧娱乐系统	媒体交互	-	5
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	90

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于九号智能化分值最高产品：九号M5 125
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

爱玛智能化概览：智能化配置以基础功能为主，系统化能力相对有限

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	70
		数据处理能力	65
		传感器	10
		定位系统	28
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	8
		交互设备	10
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	10
		摔车	0
		溜车	10
	推行辅助	窜车	20
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	0
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	0
		制动辅助	30
		灯光系统	35



品牌	爱玛
代表产品	爱玛A7Pro
2025年度智能化排名	26
智能化分值	741

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	60
		能量回收	20
	放电	-	40
	拓展	-	5
防盗系统	上锁	-	40
	解锁	-	60
	定位	-	15
	盗窃状态	-	15
乘坐系统	乘坐姿态变化	-	0
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	20
智慧娱乐系统	媒体交互	-	0
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	90

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于爱玛智能化分值最高产品：爱玛A7Pro
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

小牛智能化概览：在交互与系统协同方面表现较优，整体智能化水平较高

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	80
		数据处理能力	65
		传感器	20
		定位系统	28
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	10
		交互设备	37
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	10
		摔车	10
		溜车	10
	推行辅助	窜车	0
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	20
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	20
		制动辅助	20
		灯光系统	35



品牌	小牛
代表产品	小牛NX U1tra
2025年度智能化排名	6
智能化分值	895

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	70
		能量回收	30
	放电	-	40
	拓展	-	5
防盗系统	上锁	-	60
	解锁	-	80
	定位	-	15
	盗窃状态	-	15
乘坐系统	乘坐姿态变化	-	0
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	30
智慧娱乐系统	媒体交互	-	5
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	90

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于小牛智能化分值最高产品：小牛NX U1tra
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

绿源智能化概览：核心能力提升明显，智能化水平呈现持续增长趋势

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	80
		数据处理能力	65
		传感器	10
		定位系统	28
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	10
		交互设备	15
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	10
		摔车	10
		溜车	10
	推行辅助	窜车	20
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	0
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	0
		制动辅助	30
		灯光系统	35



品牌	绿源
代表产品	绿源F35-D
2025年度智能化排名	19
智能化分值	798

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	60
		能量回收	30
	放电	-	40
	拓展	-	5
防盗系统	上锁	-	50
	解锁	-	70
	定位	-	15
	盗窃状态	-	15
乘坐系统	乘坐姿态变化	-	0
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	20
智慧娱乐系统	媒体交互	-	0
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	90

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于绿源智能化分值最高产品：绿源F35-D
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

极核智能化概览：在性能与控制相关智能化能力上表现较为突出

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	70
		数据处理能力	65
		传感器	30
		定位系统	28
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	10
		交互设备	40
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	20
		摔车	0
		溜车	10
	推行辅助	窜车	0
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	0
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	20
		制动辅助	30
		灯光系统	35



品牌	极核
代表产品	极核AE8 S+MY25
2025年度智能化排名	3
智能化分值	903

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	70
		能量回收	30
	放电	-	40
	拓展	-	5
防盗系统	上锁	-	60
	解锁	-	80
	定位	-	15
	盗窃状态	-	15
乘坐系统	乘坐姿态变化	-	0
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	30
智慧娱乐系统	媒体交互	-	30
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	90

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于极核智能化分值最高产品：极核AE8 S+MY25
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

新日智能化概览：智能化能力集中于部分功能模块，整体水平相对均衡

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	60
		数据处理能力	65
		传感器	15
		定位系统	10
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	10
		交互设备	10
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	20
		摔车	0
		溜车	10
	推行辅助	窜车	20
		上坡	0
	驾驶安全辅助系统	主动安全	0
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	0
		制动辅助	30
		灯光系统	10



品牌	新日
代表产品	新日路行X6
2025年度智能化排名	25
智能化分值	745

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	60
		能量回收	30
	放电	-	40
防盗系统	拓展	-	5
	上锁	-	60
	解锁	-	80
	定位	-	15
乘坐系统	盗窃状态	-	15
	乘坐姿态变化	-	20
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	20
智慧娱乐系统	媒体交互	-	0
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	80

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于新日智能化分值最高产品：新日路行X6
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

台铃智能化概览：产品相对传统，
无显著智能化优势，整体智能化程度较低

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
具备逻辑处理能力的运算中心	车辆状态采集与管理硬件	主机链接能力	60
		数据处理能力	65
		传感器	5
		定位系统	28
		动力智能控制系统	40
车辆具备信息采集与交互能力	车辆交互传输系统	三方设备链接能力	10
		交互设备	10
		拓展业务系统	0
驾驶辅助	停车辅助	驻车	10
		摔车	0
		溜车	10
	推行辅助	窜车	20
		上坡	20
	驾驶安全辅助系统	主动安全	0
		被动安全	0
	巡航辅助	定速	20
		平衡辅助	0
		自动驾驶	0
		导航系统	0
		制动辅助	30
		灯光系统	10



品牌	台铃
代表产品	台铃坦途EB
2025年度智能化排名	33
智能化分值	703

智慧化构成类别	智能化场景	具体评测细项	评测分值
能源系统	充电	充电管理	60
		能量回收	30
	放电	-	40
	拓展	-	5
防盗系统	上锁	-	50
	解锁	-	70
	定位	-	15
	盗窃状态	-	15
乘坐系统	乘坐姿态变化	-	0
	舒适性设计	-	0
	车身姿态控制	-	0
智慧娱乐系统	媒体交互	-	0
	通讯能力	-	0
用户系统	车机用户系统	-	0
	移动用户系统	-	80

数据来源：鲁大师数据实验室，两轮电动车智能化评测体系
数据时期：2025年1月至2025年12月，基于台铃智能化分值最高产品：台铃坦途EB
雷达图按100相对分值展示，其中【用户系统】【车辆交互传输系统】有加权展现以利于横比

智能化竞争的本质是系统能力竞争

系统能力 = 架构能力 × 数据能力 × 协同能力

在两轮电动车行业由“电动化”迈向“智能化”的过程中，竞争焦点已从单一功能与硬件参数，转向以整车系统能力为核心的综合竞争。解锁、定位、互联等基础功能逐渐标准化，难以形成长期差异，行业竞争进入以“系统整合与协同效率”为核心的新阶段。

从技术结构来看，车机系统正在成为智能化能力的核心中枢。其通过连接车辆状态感知、动力控制、能源管理、交互系统及外部生态，实现“感知—决策—执行”的闭环能力。不同品牌在智能化体验上的差异，本质上来源于系统架构能力、数据处理能力及软硬件协同能力的差异，而非单点功能数量的堆叠。

进一步来看，系统能力的差异正在转化为产品体验与品牌竞争力的差异。一方面，具备完整系统能力的品牌能够实现更高的一致性与稳定性，提升用户体验；另一方面，系统能力也决定了产品的可拓展性与进化能力，成为支撑长期竞争的关键基础。由此，行业竞争逻辑正由“功能创新驱动”，转向“系统能力驱动”。

判断：两轮电动车将进入“系统化智能出行产品”阶段

未来三大演进方向

 **系统化**

从“单点功能”走向“整车系统能力”，车机成为核心中枢

 **数据化**

从“设备控制”走向“数据驱动决策”，强化感知与反馈能力

 **体验化**

从“工具属性”走向“体验产品”，强调个性化与情绪价值

在政策驱动、技术演进与用户需求升级的共同作用下，两轮电动车行业正从以“代步工具”为核心的产品形态，向具备系统能力的“智能出行产品”持续演进。电动化已完成基础普及，智能化成为下一阶段核心变量，而智能化的实现路径，不再依赖单点功能创新，而是建立在整车系统能力之上。

从技术路径来看，行业正由“功能叠加”向“系统架构驱动”转型。车机系统逐步成为整车的核心控制与交互中枢，承载数据处理、设备协同与用户连接能力；电子电气架构（EEA）、通信协议、数据接口等底层能力，成为决定智能化水平的关键基础。未来产品的差异，将更多体现为系统稳定性、一致性及可扩展能力的差异。

从竞争格局来看，头部品牌正通过系统能力构建形成新的竞争壁垒。一类品牌以平台化能力为核心，构建完整生态体系；一类品牌聚焦体验与性能，强化差异化产品标签；另一类品牌则在制造、续航或成本效率等维度持续深耕。行业由此逐步形成多路径分化，但底层竞争逻辑趋于一致——即围绕系统能力展开。

从用户侧来看，消费需求已从“是否好用”转向“是否好体验”。用户对智能化的关注，不再停留在功能层面，而是延伸至交互流畅性、响应效率、个性化能力与整体体验一致性。智能化正从“加分项”转变为“基础能力”，并逐步影响用户的品牌选择与产品认知。

未来行业将逐步形成三类产品形态分化：

效率型产品：强调成本、续航与基础功能（大众代步）

体验型产品：强调交互、设计与智能体验（主流升级）

性能/科技型产品：强调系统能力与技术领先（高端/玩家）

ELECTRIC TWO-WHEELER INDUSTRY ANALYSIS REPORT

两轮电动车
行业调研报告

PART IV

两轮电动车
线下销量调研



两轮电动车主要品牌线下销售数据调研说明

调研范围

本次调研覆盖全国两轮电动车销量活跃的21座重点城市，包括：北京、广州、杭州、成都、合肥、济南、南京、上海、深圳、苏州、天津、温州、徐州、郑州、汕头、常州、无锡、三亚、东莞、佛山、武汉。

调研品牌范围覆盖当前主流市场头部及重点品牌，包括：九号、小牛、雅迪、爱玛、绿源、新日、台铃、极核。

调研方式

采用线下暗访为主的数据采集方式，由调研人员深入各城市核心销售网点，包括品牌专卖店及经销门店，通过实地走访获取一线销售数据。

为保证数据一致性，本次调研统一采用“终端实际销售量（激活量）”作为统计口径，不采用出货量或渠道压货数据，确保数据更贴近真实市场表现。

调研时间

线下暗访调研执行时间为：2026年3月

销售数据统计周期为：2025年全年

调研路径

本次调研基于标准化流程执行，确保数据采集的完整性与可比性：

城市筛选 → 销售网点定位 → 实地暗访 → 数据填报与汇总



城市层面：优先选取销量规模较大及区域代表性城市

网点层面：覆盖主流品牌核心销售门店

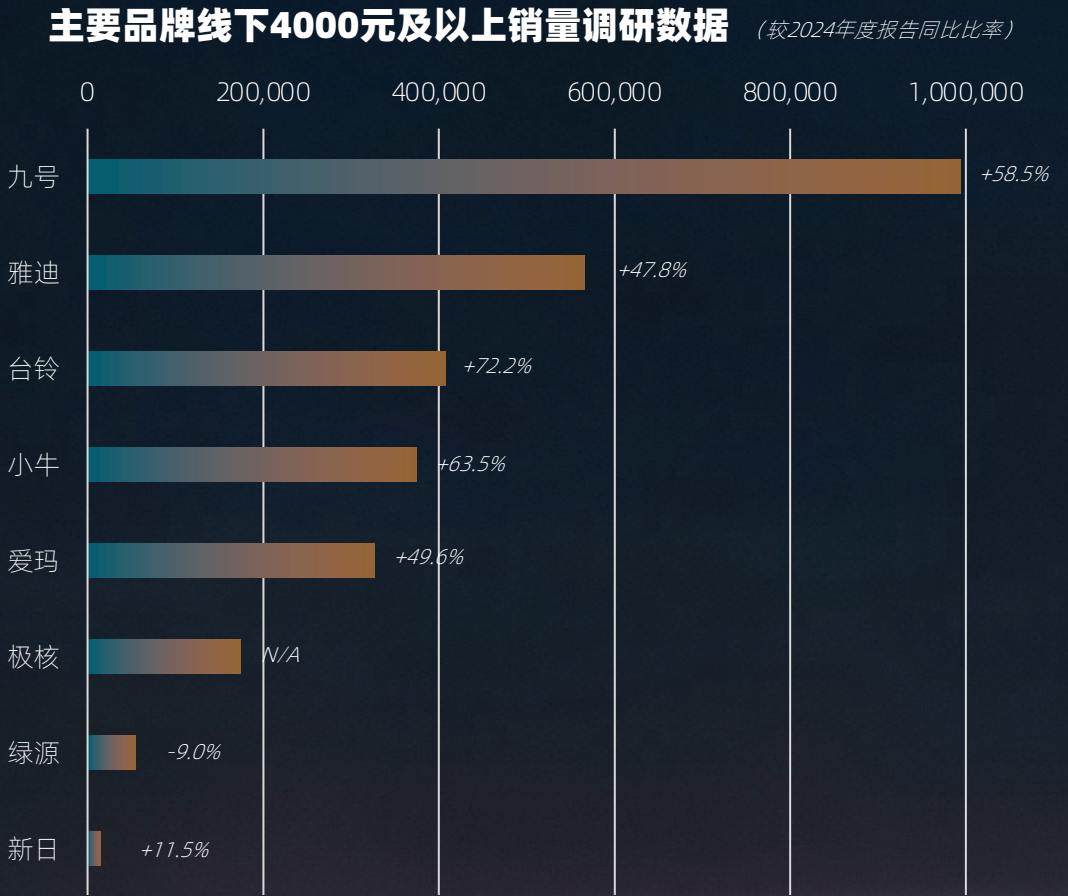
数据层面：按品牌及价格区间进行结构化填报

统计层面：统一汇总形成区域及全国对比数据

数据说明：本次调研采用分层抽样方式，结合城市等级、商圈热度、品牌覆盖率及渠道活跃度，对全国21个重点城市的主流销售终端进行线下统计与交叉验证。累计调研约300家线下销售门店，重点选取各品牌在当地具备代表性的直营网点、授权门店及核心经销渠道。受区域市场差异、渠道结构及统计周期影响，本报告数据主要用于行业趋势研究与市场结构观察。

4000元以下/以上：两轮电动车主要品牌线下销量

行业呈现出“低价规模集中、高价能力分化”的特征：一方面，传统品牌依托渠道与产品结构优势，持续占据大众价格带主导地位；另一方面，以九号、小牛为代表的品牌，则在高价格带通过智能化、性能与产品体验实现突破，推动行业向结构性升级发展。高价格带产品受新品周期、区域结构及智能化车型占比影响较大，同比增长率波动相对更明显。

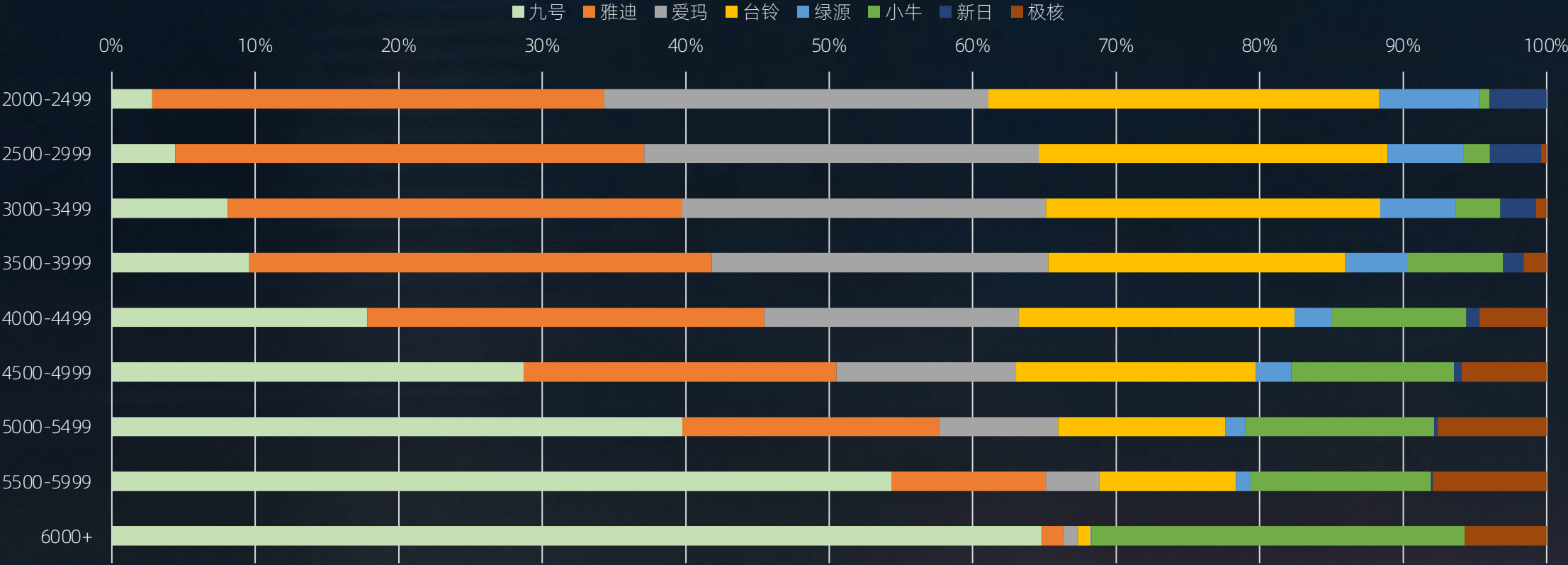


数据说明：本次调研采用分层抽样方式，结合城市等级、商圈热度、品牌覆盖率及渠道活跃度，对全国21个重点城市的主流销售终端进行线下统计与交叉验证。调研重点覆盖各品牌在当地销量表现较强、用户触达较高的核心门店，以提升不同品牌间的数据可比性与趋势参考价值。
受区域市场差异、渠道结构及统计周期影响，本报告数据主要用于行业趋势研究与市场结构观察。
**同比增长率基于鲁大师重点城市线下调研样本测算，反映核心渠道销量变化趋势，不等同于企业官方销量数据，仅供行业趋势分析参考。

价格带分布情况：两轮电动车主要品牌线下销量

在3000-4000元主流价格带，雅迪、爱玛、台铃占据主要份额，覆盖面最广，构成行业核心销量基础，体现出传统品牌在大众市场的规模与渠道优势；在4000-5000元中高价格带，品牌竞争开始分化，九号、小牛占比明显提升，与传统品牌形成交叉竞争，市场由单一规模驱动逐步向产品力与体验驱动过渡；在5000元以上高价格带，九号占据主导地位，小牛、极核等品牌亦有较高占比，呈现出明显的“高端化集中”特征；而传统品牌在该区间参与度相对有限，整体优势减弱。

主要品牌各价格带销量调研数据分布



数据说明：本次调研采用分层抽样方式，结合城市等级、商圈热度、品牌覆盖率及渠道活跃度，对全国21个重点城市的主流销售终端进行线下统计与交叉验证。调研重点覆盖各品牌在当地销量表现较强、用户触达较高的核心门店，以提升不同品牌间的数据可比性与趋势参考价值。
受区域市场差异、渠道结构及统计周期影响，本报告数据主要用于行业趋势研究与市场结构观察。

智能电动车销量：行业结构升级趋势显现

主要品牌智能电动车销量统计



在智能化能力持续渗透与新国标推动下，智能电动车正逐步成为两轮电动车市场的重要增长方向。从线下调研数据来看，具备车机系统、蓝牙互联、OTA升级、智能解锁及多场景交互能力的车型销量占比持续提升，智能化已从早期的“功能差异化”逐步演变为影响用户购车决策的重要因素。

从品牌表现来看，九号、雅迪、爱玛、台铃等头部品牌已形成较大规模的智能车型布局。其中，雅迪依托渠道规模与产品覆盖优势，在智能车型销量规模上保持领先；九号则凭借全栈自研车机系统与较高智能化渗透率，在中高端智能市场表现突出，体现出较强的系统能力优势。爱玛、台铃等品牌也正在通过智能化车型扩充，加速向智能出行方向升级。

与此同时，行业智能化竞争逻辑正在发生变化。过去，智能功能更多集中于蓝牙解锁、APP连接等基础能力；而当前，智能电动车已逐步向车机系统、场景交互、主动安全及AI能力延伸。车机系统正在成为连接车辆硬件、数据能力与用户体验的核心中枢，并推动行业由“单点智能”向“系统智能”演进。

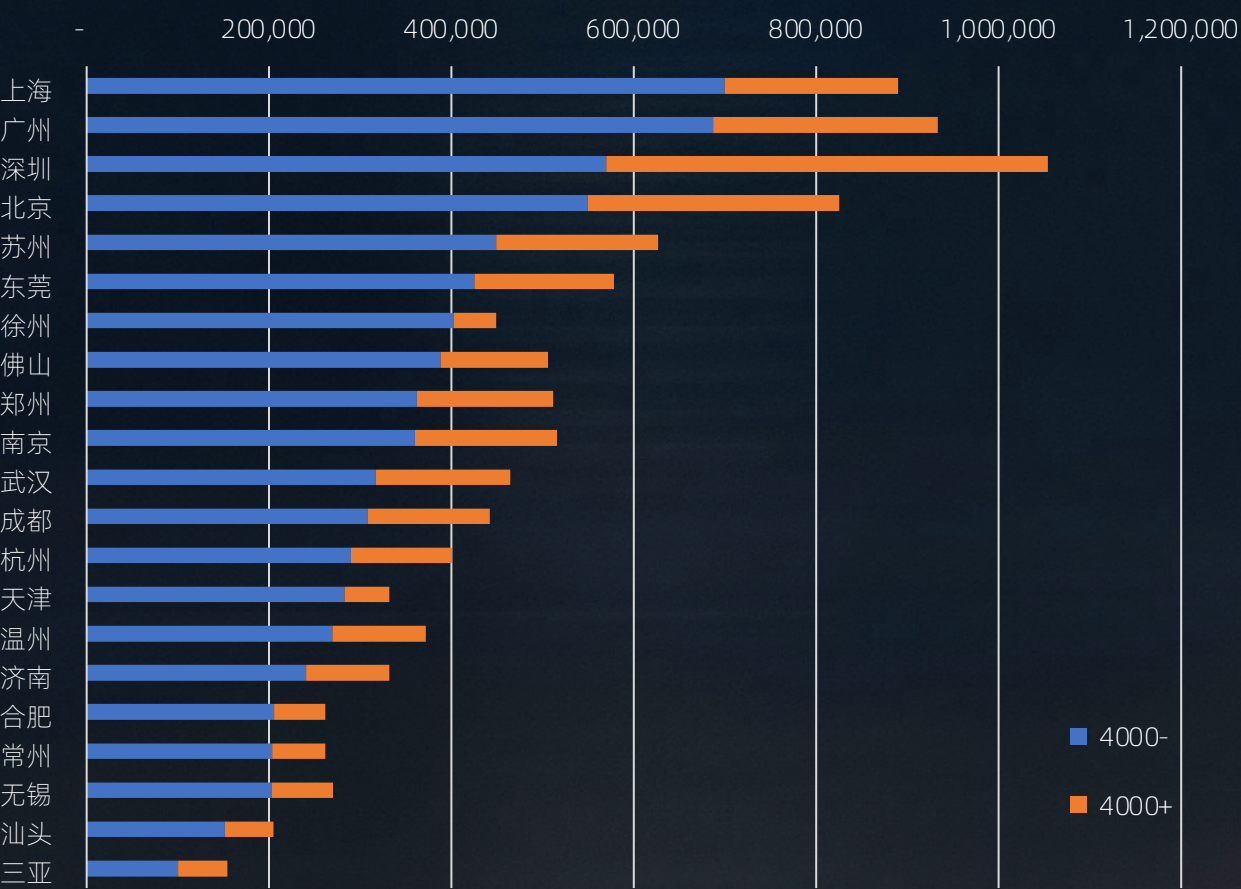
注：本页数据基于线下抽样调研测算，仅作为行业趋势与结构变化参考，不代表品牌官方销量数据。受抽样范围、区域结构及统计周期影响，结果仅供参考。

数据说明：本次调研采用分层抽样方式，结合城市等级、商圈热度、品牌覆盖率及渠道活跃度，对全国21个重点城市的主流销售终端进行线下统计与交叉验证。调研重点覆盖各品牌在当地销量表现较强、用户触达较高的核心门店，以提升不同品牌间的数据可比性与趋势参考价值。受区域市场差异、渠道结构及统计周期影响，本报告数据主要用于行业趋势研究与市场结构观察。

城市分布情况：两轮电动车主要品牌线下销量

上海、广州、深圳、北京等一线及核心城市整体销量领先，构成全国线下市场的主要贡献来源，其中4000元以上产品在一线城市占比更高，体现出更强的消费能力与产品升级趋势，另城市层级与品牌定位之间形成较为清晰的匹配关系。

4000元以下/及以上各城市线下调研销量



数据说明：本次调研采用分层抽样方式，结合城市等级、商圈热度、品牌覆盖率及渠道活跃度，对全国21个重点城市的主流销售终端进行线下统计与交叉验证。调研重点覆盖各品牌在当地销量表现较强、用户触达较高的核心门店，以提升不同品牌间的数据可比性与趋势参考价值。受区域市场差异、渠道结构及统计周期影响，本报告数据主要用于行业趋势研究与市场结构观察。

主要两轮电动车品牌线下销量TOP3城市

	TOP 1	TOP 2	TOP 3
	广州	苏州	上海
	北京	广州	深圳
	温州	上海	南京
	深圳	上海	广州
	深圳	上海	南京
	北京	上海	深圳
	上海	北京	徐州
	广州	深圳	温州

线下市场结构：规模分层与价格分化并行演进

价格结构：由“普惠主导”向“分层升级”演进

3000-4000元仍为核心销量区间，承载行业基础规模；4000元以上价格带占比提升，高端化趋势逐步显现；不同价格带呈现明显分工：中低价位：规模驱动，中高价位：体验与技术驱动。

品牌格局：分化加剧，路径差异明确

雅迪、爱玛、台铃等品牌在主流价格带形成规模优势，九号、小牛等品牌在高价格带具备更强竞争力，行业从“全价位覆盖”转向“优势价格带深耕”，品牌竞争从“覆盖广度”转向“结构效率”。

城市结构：核心城市主导，高价值需求集中

上海、广州、深圳、北京构成线下核心销量来源，高价产品在一线城市占比更高，消费升级更明显，不同品牌形成差异化城市分布：科技/高端品牌聚焦一线，规模品牌则全国铺开。

渠道特征：线下仍为结构分化的重要载体

线下渠道对不同价格带承载能力存在差异，门店网络与区域渗透能力仍是销量关键变量，数据反映的是“真实消费结构”，而非单纯出货规模。

免责声明

本报告由鲁大师数据实验室编制，主要面向鲁大师用户及行业相关人士，用于两轮电动车行业知识分享与用户反馈研究。未经鲁大师授权，任何机构或个人不得以任何形式转载、刊发或传播本报告内容。对于未经授权的使用行为，其阅读及引用结果可能存在理解偏差或使用风险，鲁大师不承担由此产生的任何责任。

本报告部分信息来源于公开资料，鲁大师已尽力对相关信息进行甄别与整理，但不对其准确性、完整性及实时性作出任何明示或暗示的保证，亦不保证相关信息及观点不会发生变化。

报告中的调研数据主要来源于鲁大师用户调研及线下渠道暗访，并结合鲁大师智能评测体系形成。受样本规模、调研方法、覆盖范围及评测模型等因素影响，相关数据仅反映特定时间周期与样本群体的情况，不代表整体市场的绝对结论。

本报告在编制过程中力求客观、公正，但报告中的分析、观点及结论仅供参考，不构成任何形式的投资、经营或市场决策建议。任何机构或个人基于本报告所作出的决策及其后果，均由其自行承担，与鲁大师及报告作者无关。

如需引用或转载本报告内容，须事先获得鲁大师书面授权，并明确标注来源“鲁大师”。未经许可，不得对报告内容进行断章取义、删减或修改。对于未经授权的转载或传播行为，鲁大师保留依法追究相关责任的权利。

出品方简介



鲁大师（3601.HK）作为中国最大的硬件基准评测工具软件，是华为、intel、高通、AMD、魅族、VIVO等国内外知名厂商发布会上的判断标准常客。

自2007年软件诞生开始，鲁大师一直致力于硬件的评测和数据的积累，经过十余年不断累积，鲁大师已经拥有了中国规模最大的第三方硬件信息数据库。硬件评测工具类目中，鲁大师市场占有率排名第一（PC端数据来源于艾瑞数据、移动端来源于易观数据），同时根据弗若斯特沙利文数据，鲁大师在PC和移动评测工具细分市场占有率排名第一。截止2020年12月31日，鲁大师集团月活1.69亿，日活近6,000万，累计装机量破6亿。

自2021年3月起，鲁大师持续发布两轮电动车智能化评测报告，累计超过上百款两轮电动车产品，涉及品牌超20家，发布电动单车评测标准，并持续完善相关的评测体系。

传播科学实验室

MOXUS LAND

以逻辑与理性为基础，连接技术、数据与传播实践——传播科学实验室是一家以传播为核心、以系统方法论驱动的研究与服务机构。

团队由来自4A广告、互联网平台及科技行业的跨学科成员构成，长期聚焦技术研究、数据分析与产业洞察，致力于以结构化模型与可验证方法，理解传播在商业与社会系统中的运行机制。

在实践层面，传播科学实验室以“研究 × 内容 × 应用”为核心路径，通过行业研究报告、数字内容生产与传播策略设计等多元形式，将复杂信息转化为可理解、可传播、可应用的表达体系，服务于品牌建设、产业沟通与公众认知。

面向未来，传播科学实验室持续探索技术与传播的融合边界，以数据驱动洞察，以内容连接认知，推动传播从经验导向走向科学化与系统化。



ELECTRIC TWO-WHEELER INDUSTRY ANALYSIS REPORT

两轮电动车 行业调研报告

2026年4月

鲁大师数据实验室 传播科学实验室 联合出品