

停售Model S_X日本版！特斯拉酝酿技术升级？

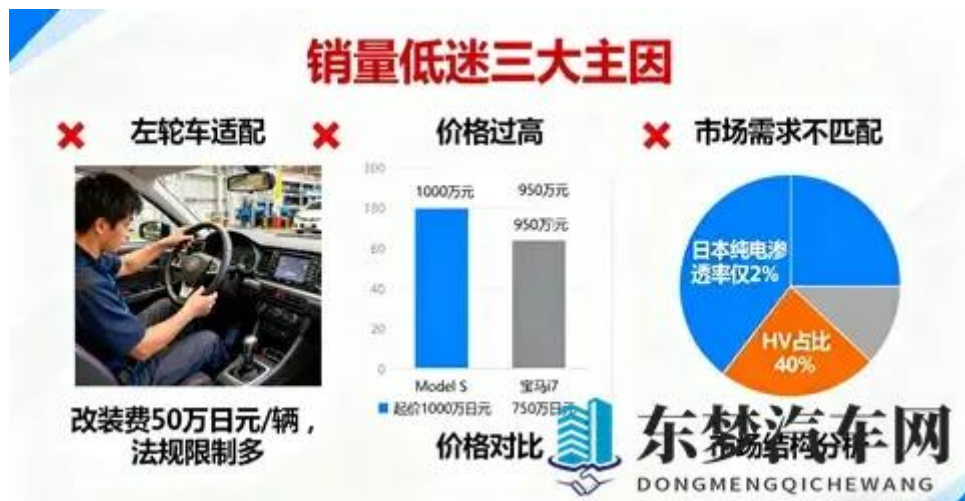
来源：谢雅婷 发布时间：2025-11-14 07:10:00

2025年3月底，日本东京特斯拉展厅的Model S(图片|配置|询价)展车被悄悄撤走，官网也下架了这两款车型的定制入口——特斯拉正式宣布停售日本版Model S/X，仅保留少量库存车和二手车交易。消息一出，车圈瞬间炸开锅：一边是车主吐槽“刚种草就买不到”，一边是业内猜测“这是要憋大招升级”。

要知道，Model S/X作为特斯拉的旗舰车型，曾是品牌技术的“门面担当”。如今突然从日本市场撤场，真的是为技术升级腾地方？还是另有隐情？今天咱们就用大白话拆解：特斯拉停售背后藏着哪些算计？传说中的技术升级有哪些干货？这波操作又会给日本车主和行业带来什么影响？

一、先搞懂：停售不是“撤资”，是“砍亏补盈”

不少人看到“停售Model S/X”就慌了，以为特斯拉要撤出日本市场。但其实细看就会发现，这是场精准的“战略减法”——砍掉不赚钱的业务，把资源砸向更靠谱的方向。



先看一组扎心数据：2024年，Model S/X在日本的季度销量只有几百辆，连美国单月销量的零头都不到。而同期Model 3却卖得火热，前8个月累计销量突破6590辆，同比暴涨87%，直接追平了日产的电动车销量。一边是“卖不动”，一边是“抢着买”，换谁都会做取舍。

特斯拉2025技术升级预测表

现款Model S/X (2024款) | 新款Model S/X (2026款)

电池类型	2170电池/4680电池	2026年全 球首发
CLTC续航	547km/645km	
内饰配置	17英寸中控屏/后排娱乐屏+伸缩杯托	
智能驾驶	L1级辅助/L2级AI自动驾驶	

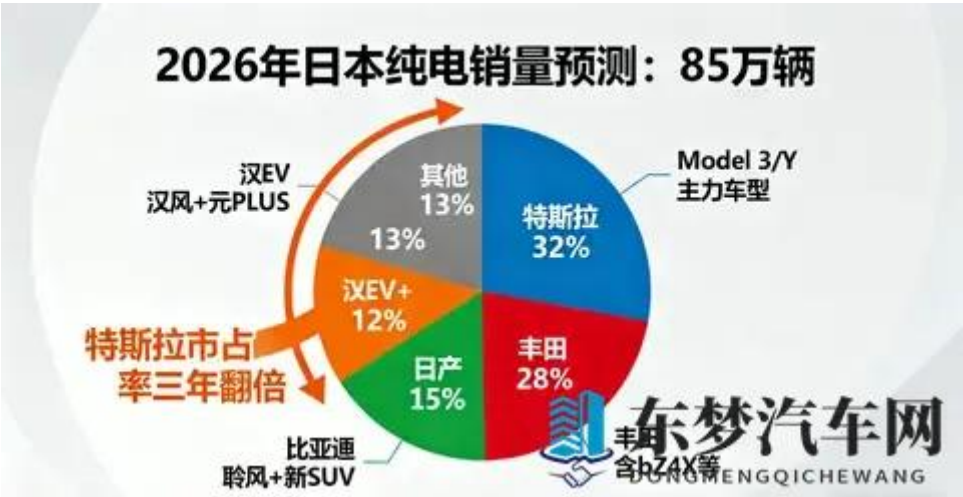


东梦汽车网
DONGMENGQICHEWANG

为啥旗舰车型在日本遇冷？核心是“水土不服+性价比拉胯”。

首先是左舵车的硬伤。日本是右舵车市场，但特斯拉早就停了右舵版Model S/X的生产，给日本供的车全是左舵版。为了符合当地法规，每辆车都要加装摄像头和显示屏来补盲区，光改装费就得多花50万日元（约2.5万元人民币）。这就导致Model S起售价直奔1000万日元（约50万元），比同级别豪华车贵出一截，消费者自然不买账。

其次是市场需求不匹配。日本消费者更爱“小而巧”的车型，日常通勤以短途为主，对混合动力车（HV）的接受度远高于纯电车——2024年日本HV车型占比近40%，而纯电车渗透率还不到2%。Model S/X这种大尺寸高端纯电车，既不符合城市通勤需求，又因充电设施不足（每10万人仅150个充电桩）让消费者犯愁，销量低迷也就在情理之中。



更关键的是成本太高赚不到钱。Model S/X依赖进口，关税、运输费层层叠加，再加上左舵改右舵的额外支出，几乎没什么利润空间。反观Model 3，靠降价和政府补贴，实际售价压到了399万日元（约2.68万美元），成功打破“豪华车”标签，变成了大众能接受的平价车型。

所以特斯拉的操作逻辑很清晰：与其在Model S/X上“赔本赚吆喝”，不如把生产线、运输资源全倾斜给Model 3/Y，集中火力抢大众市场。这不是撤退，而是“弃卒保车”的精明算计。

二、技术升级是真的！这些干货值得等

虽然停售有“止损”的考量，但业内传的“技术升级”也不是空穴来风。特斯拉车辆工程副总裁Lars Morvey早就透露，2025年要推出升级版Model S/X，现在停售很可能是为新款铺路。结合多方消息，新款的升级重点大概率在这三个方向：

1. 电池大换血：4680电池终于上车

现款Model S/X用的还是2170电池，而新款很可能换上特斯拉吹了好几年的4680圆柱电池。这款电池的优势很实在：能量密度提升5倍，续航直接突破645公里，比现款多跑近100公里。

对日本车主来说，续航提升是刚需——毕竟当地充电桩少，一次充电能多跑段路，补能焦虑就能少一分。更重要的是，4680电池采用CTC（电池车身一体化）技术，能让车身更轻、空间更大，说不定Model X的第三排能从“应急座”变成“舒适座”，实用性直接拉满。

2. 内饰和智能配置补短板

现款Model S/X的内饰一直被吐槽“太简约”，甚至被调侃“像毛坯房”。新款大概率会补上这个短板：加个第二排触摸娱乐屏，让后排乘客能独立控制空调、看视频；中控台重新设计，还会装上可伸缩杯托这种实用小配置。

智能驾驶方面更是重头戏。特斯拉正在日本测试L2级自动驾驶系统，和丰田、日产的技术不同，它不用依赖高精度地图，全靠AI自己分析路况。要是新款Model S/X能首发这套系统，说不定能成为日本首款在普通道路实现AI自动驾驶的车型，这对科技迷来说吸引力十足。

3. 右舵版回归，适配日本市场

这一点虽然没官宣，但可能性极大。毕竟左舵车是Model S/X在日本的“致命伤”。要是新款能重启右舵版生产，不仅能省掉50万日元的改装费，还能让驾驶体验更贴合日本路况。到时候价格说不定能下探到800万日元以内，性价比直接提升一个档次。

有业内人士推测，特斯拉可能会在2026年推出改款Model S/X，等技术和产能都稳定后再重返日本市场。现在停售，其实是给新款“腾时间+清库存”。

三、对日本车主影响有多大？有人愁有人笑

停售Model S/X，最直接的影响就是两类人：已经买了的老车主，和想买还没买的潜在车主。有人愁得慌，有人却偷偷笑了。

先说说潜在车主的“两难”。要是急着买高端纯电车，现在只能抢库存车，不仅颜色、配置没得挑，价格还没优惠——东京一家展厅的销售透露，剩下的几辆Model X库存车，比之前贵了30万日元。要是不着急，就得等新款，但谁也说不准要等多久，而且新款价格大概率更高。

不过也有变通办法：可以考虑平行进口，但风险不小。平行进口车没有官方保修，后续保养维修得找第三方，配件还可能断货。要是售后要求高，最好还是等等，或者转看其他品牌——比如比亚迪汉EV在日本起价400万日元，性价比比Model S高不少，2024年销量都涨了54%。

再看老车主的“喜忧参半”。喜的是，Model S/X成了“绝版车”，二手车价格可能会涨。东京二手车商的数据显示，停售消息出来后，2023款Model S的二手报价涨了5%，车况好的甚至能卖得比新车还贵。忧的是后续维护问题，虽然特斯拉说会保障配件供应，但高端车型的零件本就稀缺，以后维修等待时间可能会变长，费用也可能上涨。

好在特斯拉没把路堵死。日本区负责人Richi Hashimoto说了，会给Model S/X老车主提供“终身免费基础保养”，还会优先开放超充站预约权限。这波操作也算稳住了老车主的心。

四、行业震动：特斯拉给对手出了“选择题”

特斯拉停售旗舰车型，看似是自家的事，实则给日本车市投下了一颗“石子”，本土车企和其他进口品牌都得重新做战略选择题。

豪华车市场：宝马、奔驰的“捡漏”机会

Model S/X退出后，日本高端纯电市场出现了“真空”。宝马i7、奔驰EQS这些车型正好能补位——它们本来就在日本有不错的品牌基础，而且早就推出了右舵版，适配性比老款Model S/X强得多。

有经销商透露，停售消息出来后，宝马i7的到店咨询量涨了20%。不过这些车型价格也不便宜，起售价都在1000万日元以上，能不能接住特斯拉留下的市场份额，还得看消费者买不买账。

本土车企：是守HV还是追纯电？

特斯拉的操作，给丰田、日产敲了个警钟。丰田一直靠混合动力车“躺赢”，但全球电动化是大趋势，日本纯电渗透率不到2%的现状迟早要改变。要是再不上心纯电技术，以后可能会被特斯拉、比亚迪甩在后面。

其实日产已经有点慌了，旗下的聆风8月销量同比暴跌50%，只有193辆，连巅峰时期的10%都不到。要是再不更新技术、推出新车型，说不定连大众市场都保不住。有消息说，日产计划2026年推出全新纯电SUV，直接对标Model Y，试图抢回失地。

中国车企：趁机“攻城略地”

特斯拉收缩旗舰车型战线，给了比亚迪、蔚来等中国品牌机会。比亚迪汉EV在日本卖得不错，起价400万日元，比Model S便宜一半多，2024年销量增长54%。现在Model S/X撤场，比亚迪说不定会趁热打铁，推出更高端的车型，抢占豪华市场。

不过中国品牌也得解决适配问题，比如加快右舵版车型的研发，完善充电服务网络。要是能抓住这次机会，说不定能在日本市场站稳脚跟，成为继特斯拉之后的第二大进口纯电品牌。

五、终极思考：停售是“收缩”还是“蓄力”？

看到这里可能有人会问：特斯拉砍了旗舰车型，会不会影响品牌形象？其实恰恰相反，这波操作暴露了特斯拉的“战略定力”——不被“旗舰光环”绑架，只做对市场有用的事。

从全球布局看，特斯拉正在从“高端品牌”向“大众品牌”转型。2025年不仅要推升级版Model S/X，还要发布起价3.5万美元的平价车型Model 2，代号“Redwood”的紧凑型跨界车也在路上。停售日本版Model S/X，就是为了把研发、生产资源集中到这些更有潜力的车型上。

对日本市场来说，特斯拉也没真的“放手”。它正在疯狂建线下门店，从2023年的14家扩到2025年底的30家，2026年还要增至50家，全选在大型购物中心，就是为了吸引更多人关注Model 3/Y。超充站也在加速布局，已经有130个快充站，靠150千瓦以上的快充技术留住车主。

说白了，特斯拉是“砍了一棵不结果的树，浇肥一片能丰收的田”。现在的停售，是为了以后带着更能打的新款Model S/X、更亲民的平价车型回来，彻底拿下日本市场。

结尾：技术升级的特斯拉，还能赢回日本吗？

特斯拉停售Model S/X日本版，本质上是一场“以退为进”的战略调整——既解决了当下的盈利难题，又为技术升级腾出了空间。对消费者来说，虽然现在买不到新款旗舰，但等2026年改款车型上市，说不定能用上4680电池、AI自动驾驶这些黑科技，性价比也会更高。

不过特斯拉想赢回日本市场，还有两道坎要过：一是尽快解决右舵版车型的生产问题，适配本土需求；二是推动充电基础设施建设，打消消费者的补能焦虑。要是能和日本政府合作，争取更多补贴政策，说不定能加速纯电市场的普及，到时候不仅Model 3/Y能卖爆，升级版Model S/X也能重回巅峰。

从行业角度看，特斯拉的停售就像一块“试金石”，倒逼本土车企加速电动化转型，也给中国品牌创造了机会。未来几年，日本纯电市场可能会迎来“战国时代”，特斯拉、本土品牌、中国车企三分天下，最终受益的还是消费者——能买到更便宜、更靠谱的纯电车。

特斯拉的“撤退”不是结束，而是新的开始。等带着新技术回归那天，你会为新款Model S/X买单吗？不管答案是什么，这场由特斯拉掀起的电动化浪潮，已经让日本车市没法再“躺平”了。

（注：本文数据来源于特斯拉官方声明、日经新闻及懂车帝行业报道，截至2025年11月，仅

供参考，不构成消费建议。）

HTML版本： [停售Model S_X日本版！特斯拉酝酿技术升级？](#)