

看了一堆抽象日系概念车，我差点就后悔来东京车展了

来源：郭冠中 发布时间：2025-11-15 13:31:44

两年一次的东京车展它又来了，作为除了国内之外，东亚市场最重要的车展之一，东京车展还是很有看头的。丰田、本田、日产等日系老牌车企，也往往会选择在这里首发它们最重要的车型。

所以脖子哥这回也是在东京现场，给大家带来第一手报道。

众所周知，日本汽车市场是全球最保守的市场之一。哪怕从1978年就开始对外国汽车采取零关税，日系车的占比依旧长期稳居90%以上。根据2023年的数据，光是丰田（53%）、本田（9%）、日产（9%）三家，就能占据日本超7成的汽车销量。



这一方面是因为日系车本身在价格上就强调性价比，另方面也是长期的口碑积累。价格优、质量好，是日本民众对日系车的普遍印象。只不过这种看似坚固的认知，或许有一天会从内外两侧同时被击破。

从内部看，日系车近年来丑闻频发，气囊门、测试门……各种“门事件”的负面影响不是靠老板出来鞠个躬道个歉就能解决的，已经损害了日本汽车产业的信誉。

而从外部看，中国车企也有一定机会凭借在电动技术上的优势，从用车成本切入日本市场。目前日本市场的中国车企只有比亚迪一家，不过口碑似乎还不错，日本消费者对它的品

牌印象也比国内更好。



根据日经新闻的统计，2024年，比亚迪凭借已在日本上市的 ATTO 3（元PLUS）、海豹、海豚三款纯电车型，纯电总销量已经小幅超越了丰田。

日系车企在本国的EV销量均减少		
车企	销量（增减率）	主要车型
日产	30749台（▲44%）	SAKURA
特斯拉	5600（3%）	Model 3
三菱汽车	2504(▲64%)	eK Cross EV
BYD	2223（54%）	海豹
丰田	2038（▲30%）	bZ4X
现代汽车	607（24%）	IONIQ 5
本田	147（▲49%）	Honda e

（注）增减率为同比，▲为负增长
现代汽车包括氢燃料汽车

东梦汽车网
DONGMENGQICHEWANG

而且除了第二位的特斯拉主卖Model 3之外，销量第一位的日产以及第三位的三菱，靠

的都是 SAKURA(图片)、和 eK Cross EV 这两款K-Car。

Sakura最低售价：暂无报价图片参数配置暂无报价懂车分暂无报价懂车实测暂无报价车友圈115车友热议二手车暂无报价三菱eK EV最低售价：暂无报价图片参数配置暂无报价懂车分暂无报价懂车实测暂无报价车友圈49车友热议二手车暂无报价

之前我们聊过，K-Car 在日本一方面是车价便宜、养车成本低，另一方面更是不需要车位证明（日本车位普遍比车更贵），销量占比相当高。2024年，日本K-Car市场年销155万辆，占比超35%，可以说得K-Car者，就是占据了日本1/3的汽车市场。

所以在今年东京车展上，BYD也搞来了一台专供日本的K-Car，取名叫 RACCO，意思是海獭。可以说就差直接把想当日本纯电EV销量一哥的目标写脑门儿上了。

单论外观吧，我觉得还是看着挺顺眼的，没什么过度设计，并且能看出一些对海獭的仿生学理念，小小的，很可爱。

配置上也是给到了比日产、三菱竞品更大的25度磷酸铁锂电池，续航240公里，支持最高100kW的快充，甚至还有侧滑门，在日本城市里跑跑应该是绰绰有余。要是愿意加钱的话还能选装40度的大电池，续航也会随之提升到370km。

内饰和舒适配置和价格信息虽然还没公布，但按照迪迪一贯的作风，想必也是不会输给日系竞品的。

而且这是比亚迪继在墨西哥发售皮卡车 SHARK 6 之后，第二次针对特定市场发布因地制宜的专属车型。如果这条路能跑通，也算是给其他中国车企出海打了个样。

另外和 RACCO 一同发布的还有 SEALION 6，也就是在国内已经“退休”了的宋 PLUS。

这是比亚迪头一次在日本卖插混，拿宋 PLUS 这台经过国内市场验证的车型出来卖，可靠性更有保障，也是对DM-i技术的考验，用技术赢得日本市场，不失为一种稳健的决策。

毕竟国产出海还在初级阶段，质量口碑是重中之重。

宋PLUS DM最低售价：11.58万起最高降价：2.00万图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测空间·性能等车友圈74万车友热议二手车5.58万起 | 347辆

从各个角度看，比亚迪这次的动作都是相当的务实且稳健，没啥花里胡哨的操作，现场反响也不错——比亚迪展台是东京车展海外品牌中，日本当地媒体人数最多的，甚至发布会还没开始，当地媒体就已经开始围着 RACCO 这台小车各种拍了。

而现场除BYD之外虽然没有其他中国乘用车企，但我还是看到了一些和中国颇有渊源的车型以及供应商。

比如在宝马展台上，我就又见到产自中国的纯电MINI。将来出口日本的 iX3，也大概率会在宝马位于沈阳的纯电车工厂生产。

日产那边也把东风日产 N7 带到了日本市场。在日本卖中国团队打造的日系车，倒反天罡了有点。

日产N7最低售价：11.99万起图片参数配置询底价懂车分4.09懂车实测空间·性能等车友圈3.1万车友热议二手车13.28万起 | 2辆

而在供应商馆的参展列表里，我也看到了不少来自中国的供应商，像是做座椅通风、加热、按摩的AEW，做汽车造型设计、油泥模型的随尔汽车造型，做电机、电控的奥思伟尔……

可见哪怕是在汽车产业链早已完备的日本，中国供应商也是能凭实力占据一席之地了。

反观日本车企那边，虽然本地媒体报道众多，展台上也总是乌泱泱一群人，但我细细看下来，感觉他们似乎已经战略放弃了眼下这几年，转而和国足一样开始备战2030了。

就拿老大哥丰田来说，2021年就公布了个“全面电动战略”，这里面目前落地了几台大家自己品吧。

其中最受大家关注的雷克萨斯LFA继任跑车，虽然颜值在线，但本来规划的纯电版一再跳票，目前改成了先用V8混动试试水，且至今仍在概念车阶段，量产时间待定。

旗舰轿车LS，也在老款停产之后，被“升级”成了一个更大的概念车系，包含一辆豪华6轮MPV、一款跨界轿跑SUV，以及一台……豪华轮椅？

你以为这就结束了？NO，NO，NO～丰田这次的脑洞之大、设计之激进，完全超出了我的想象。

比如他们轿车的销量中流砥柱卡罗拉，它的换代概念车居然是这样的。咱先不说设计的好坏，单是这造型想要量产，看起来就成本不低（差点以为是高合设计师再就业）。

就连“天皇座驾”、“稳重化身”丰田世极，也被升级成了对标劳斯莱斯的“1对1定制超豪品牌”，新推出的概念车是这样的。如果你玩过赛博朋克2077，这个荒坂风格应该不用我多说了吧。

总之丰田这边，概念都很新，格调都很高，但技术细节？量产时间？待定，全都待定！颇有一副双手一摊，坐等固态电池战未来的意思。

至于本田、马自达这些，摆出来的则几乎都是自家喷气客机、火箭、发布过的概念车这些“老演员”。祖上阔过，吃老本苟一段时间也是好的。

一圈看下来，我觉得东京车展可以说是国际汽车行业的一个缩影，以日系为代表的“旧王者”，正在蛰伏待机，依靠自身的体量和市场优势，等待下一个风口出现。

而中国车企则是在针对海外市场主动出击，第一张牌已经打出去了，中国产的“海外特供车”能不能成，就得交给市场检验了。

HTML版本： [看了一堆抽象日系概念车，我差点就后悔来东京车展了](#)