

特斯拉官宣！这款车正式开售，2885万元起！

来源：谢淑芳 发布时间：2025-11-23 00:40:08

卖车的数据漂亮，问题却藏在方向盘后面

11月8日，特斯拉在中国官网悄悄上线了一款新车，Model Y(图片|配置|询价)长续航后驱版，售价28.85万元，续航高达821公里，像一场“电池马拉松”。与此同时，第三季度交付数据刚刚出炉，全球卖出将近50万辆，创纪录。听上去很美，但在马斯克的年度股东大会上，人们却发现，特斯拉的核心关切已经从车身转向了芯片——从造车到造“智能”，这家公司显然想开辟另一条赛道。

Model Y爆火，马斯克却把注意力放在别处

这辆续航“炸裂”的Model Y一上线，就让不少人眼前一亮。搭载78.4kWh三元锂电池，一脚电门下去能跑821公里，听起来就像“电动车界的特种兵”，配上5.6秒破百的加速和201公里每小时的极速，确实刺激。

但问题也来了。你花近29万买的“长跑冠军”，却配的是跟入门版一样的音响系统，9个扬声器，听起来像是豪华酒店的标准间装了个小音箱。有用户吐槽：“都快三十万了，结果还得自己改装音响，特斯拉是把续航当全部了吗？”

当然，硬指标没得说。这款新Model Y的亮相，不只是产品升级，更是跟中国本土品牌的一次正面交锋。比亚迪、蔚来、小鹏等厂商早就不满足于“高性价比”，而是在拼智能化、空间设计和用户体验。特斯拉的新车选择在这个时间点上线，显然是想抢在年底前打一场漂亮仗。



而事实也证明它有底气。第三季度全球交付49.7万辆，中国市场环比增长31%，美国市场也因为补贴政策即将到期而迎来一波“抢车潮”。一边是数据飞起，一边是消费者吐槽细节，这正是特斯拉目前的两极状态：宏观上风生水起，微观上却暗藏“用户体验的短板”。

而真正让人摸不着头脑的，是马斯克在股东大会上的关注点。不是续航，不是销量，而是AI、是FSD、是xAI、是未来。他谈车的时间，远不如谈“算力”的时间长。看得出来，他更在乎的，是把特斯拉从一家公司，变成一个“平台”。

这就让人开始怀疑：Model Y卖得再好，是不是也只是一个过渡品？真正的方向，可能根本不在车上。

AI和自动驾驶，不是未来，是现在的赌注

马斯克不是没说清楚，他在股东大会上讲得很直白：FSD全面进入中国市场预计在2026年2月或3月实现，Roadster 2将在2026年4月1日发布，xAI没通过董事会的投资提案，但他还会继续推动。

这三件事放在一起看，像是拼图的三块边角。拼起来，是他对未来的一个判断：智能，才是特斯拉的护城河。

众所周知，全自动驾驶一直是马斯克的“执念式项目”。但说实话，这项技术在全球范围内仍处于“悬而未解”的阶段。中国市场是块大蛋糕，但也是一块监管高地。现在，FSD在中国“部分批准”了，但“全面上线”还得再等一年多。在这段时间里，国内的自动驾驶玩家并不打算坐以待毙。百度的萝卜快跑、华为的智驾系统，个个都在“卷”能力、卷数据、卷落地。

这就有点像你在打牌，对手已经亮出三个A，你还想靠一张J翻盘。特斯拉在中国的智能驾驶布局，时间不站在它这边。

再说xAI，这个马斯克亲手创立的AI公司，才成立一年，还远没到“改变世界”的阶段。但他已经试图通过特斯拉董事会推动投资，而且几乎成功。只不过卡在了特斯拉公司章程的一个技术性细节：弃权票被计为反对票。这说明什么？说明马斯克的布局已经不再满足于汽车，而是要用汽车这个壳子，去跑AI这台发动机。

股东大会的这一幕，其实是个信号：特斯拉正在向“智能平台”转型。FSD是入口，xAI是中枢，储能和能源是后备引擎。而传统意义上的“车”，只是一块触达用户的硬件终端。说得再极端一点，未来你买的不是特斯拉汽车，而是“马斯克系统”。

但这个系统，本身还处在“调试中”。一边是利润率下滑的现实，一边是转型路径的不确定性。特斯拉现在最怕的，不是销量跌，而是用户开始怀疑，你到底是一家车企，还是一个“马斯克概念股”？

从卖车到卖未来，马斯克能不能讲出第二个故事？

如今的特斯拉，不缺销量，不缺关注，缺的是“第二故事”。

过去十年，它是“新能源车革命”的主角，靠一辆辆Model S、Model 3、Model Y打出市场。但现在新能源车已经不稀奇，竞争者越来越多，价格也越来越卷。比亚迪正在全球攻城略地，丰田、奔驰、福特等传统车厂也不再慢吞吞。每一个对手都在进步，每一个市场都在压缩特斯拉的利润空间。

这时候，马斯克试图讲“AI+能源”的新故事。听起来没毛病，谁都知道未来是智能的，是算力驱动的，是自动驾驶和能源网络交叉的。但问题是，讲故事容易，落地难。

比如，FSD能否在中国真正落地？光“部分批准”四个字，就已经让不少用户和监管机构提高了警惕。再比如，xAI能不能撑起智能中枢的角色？连董事会都还没完全认同它。最后，储能业务虽然Q3装机量达到了12.5吉瓦时，但它毕竟不是爆款产品，难以撑起增长曲线。

这就像你在盖一栋摩天大楼，但地基还在打，图纸还在改，施工队却已经在直播间里卖楼了。资本市场可能会买账一阵子，但消费者和监管者不会一直等。

特斯拉现在的问题，不是有没有未来，而是未来来得够不够快。在马斯克的蓝图里，那些自动驾驶出租车、AI驱动的能量网络、机器人车队组成的城市交通系统，听起来像是科幻片。但现实是，他得先让下一款车别再配低配音响。

这才是现在的悖论：你可以讲未来，但不能忽略现在；你可以造火箭，但别忘了地上的轮胎还得抓地。

车还在跑，但方向盘已经交给了AI

Model Y在中国跑得飞快，交付数据也在刷新纪录，但马斯克的思维早已不在“续航”这类传统指标上。他想要的，是一个可以自我驱动、自我学习、自我盈利的智能系统。电动车，只是通往那个世界的入场券。

问题在于，这场比赛的终点不在眼前，路上还满是竞争者。特斯拉还能不能讲好它的“第二个故事”？这一次，光靠马斯克的嘴，可远远不够了。

HTML版本：[特斯拉官宣！这款车正式开售，2885万元起！](#)