

2025东京车展 冰火记，中国车企在改写主场游戏

来源：王峻豪 发布时间：2025-11-12 02:51:27

当我踏入2025东京车展的展厅时，第一感受便是与半年前上海车展截然不同的氛围——彼时上海车展101万人次的人潮还历历在目，而本届东京车展全程观众不足50万，不及上海车展的半数，稀疏的人流让偌大的展馆显得格外空旷。

我穿梭在各个展台间，清晰看到比亚迪展台前举着相机的媒体围成半圈，不少观众还在排队体验车型；而不远处的日系品牌主展台，却难见排长队的场景。这种“主场冷清、客场热闹”的强烈反差，成了我对本届东京车展最直观的初印象。

EV视界创始人 王科

作为年度收尾的全球大型车展，日系品牌本想将这里打造成未来出行理念的秀场，科幻概念车与前沿动力技术轮番登场；但在我看来，中国品牌的强势加入，才真正让这场本土盛会多了几分全球竞争的看点，也让整个展厅充满了汽车行业多元碰撞的活力。



比亚迪Racco：披着K-Car外衣的“新规制定者”？

比亚迪展台前的热闹劲儿在整个展馆里格外突出，Racco一亮相就被围得水泄不通。我好不容易挤到跟前，发现不少日本观众正拿着手机对着它拍照，还有几位媒体记者蹲在车身旁拍摄细节。



初见Racco，我一下就被它萌系的外表吸引了——圆形大灯像卡通片里的豆豆眼，短前后悬设计让车身圆滚滚的，1.8米的高度比传统K-Car高出不少，活脱脱一只站立的浣熊。好不容易等到前面的观众体验完，我赶紧打开车门坐进去，才发现这小家伙藏着不少“心机”。



20kWh的刀片电池被巧妙地布置在底盘下方，虽然容量不大，但WLTC工况180公里的续航对于日本城市通勤来说绰绰有余——毕竟东京市区平均通勤距离还不到20公里。最让人惊喜的是它的充电速度，30分钟就能充到80%，比很多日系混动车型加油还方便。

旁边几位体验过的观众正用日语交流着感受，连连点头称赞。我也试着感受了一下，比亚迪这次显然做足了功课。

Racco的转向手感调校得特别轻盈，模拟在狭窄街道掉头时一把就能过；座椅采用了类似日式沙发的填充物，坐了几分钟，感觉短途乘坐舒适度远超同级K-Car。不少观众还在询问工作人员上市时间，展台的接待人员忙得不可开交。

更绝的是它的智能网联系统，支持日语语音控制和本土化应用，连找附近的居酒屋都比本土车型反应快。

不过，Racco面临的挑战也不小。

日本消费者对K-Car的忠诚度堪比寿司配芥末，而且本土品牌在售后网络和保值率上有着天然优势。

但比亚迪的聪明之处在于，它没有试图改变日本消费者的习惯，而是用中国技术满足他们已有的需求。

2026年夏季上市时，如果定价能控制在200万日元（约合人民币9.5万元）左右，这款“中国海獭”很可能在日本市场掀起一场不小的风暴。

丰田卡罗拉：从“买菜车”到“未来战士”的逆袭

如果说比亚迪Racco是本届车展的“闯入者”，那丰田卡罗拉概念车就是最大的“叛逆者”。

当这款黑银双色的轿跑停在展台中央时，我听到不少观众嘀咕：“这真的是卡罗拉吗？”

确实，这款概念车和我们印象中那个“经济适用男”形象判若两人。

断点式贯穿日行灯像一道闪电划破前脸，溜背式车身搭配大尺寸轮毂，尾部造型甚至比小鹏P7还激进。

丰田设计师这次算是彻底解放了天性，把过去十年攒的“科幻感”全都堆在了这台卡罗拉上。

内饰更是颠覆认知。

悬浮式中控屏取代了传统仪表盘，小桌板样式的中央通道可以自由调节高度，连方向盘都做成了半幅式。

最有意思的是，车内取消了大部分物理按键，所有操作都通过语音或手势控制完成。

不过说实话，这种过于极简的设计在实际使用中可能会有些不便，比如开车时想调个空调温度，还得跟车机“对话”，多少有点本末倒置。

动力方面，丰田倒是保持了一贯的务实。这款概念车将提供纯电、插混和燃油三种动力选择，完美践行了丰田的“多路径战略”。

佐藤浩司那句“地球广阔，道路各不相同”虽然听起来有点官方，但确实点出了丰田的全球化视野。

日产Elgrand(图片)：MPV市场的“搅局者”还是“跟风者”？

在丰田埃尔法和威尔法垄断高端MPV市场多年的情况下，日产终于拿出了自己的“杀手锏”——第四代Elgrand。

这款被称为“君爵”的旗舰MPV，一亮相就被媒体围得水泄不通。

Elgrand的外观设计确实有不少亮点。无边框格栅搭配发光车标，营造出强烈的科技感；贯穿式尾灯在夜间点亮时辨识度极高；双侧电动滑门和20英寸轮毂则凸显了它的高端定位。

不过最让人期待的还是它的内饰，菱形皮革座椅、BOSE音响、双联屏设计，每一项配置都在对标埃尔法。

动力系统是Elgrand的核心竞争力。

最新一代e-Power混动系统不仅降低了油耗，还大幅减少了噪音。

据日产工程师介绍，这款车的静谧性已经达到了纯电动车的水平。e-4ORCE电动四驱系统的加入，也让它在湿滑路面上的稳定性远超同级竞品。

但Elgrand面临的最大问题是品牌溢价。

埃尔法在国内市场已经被炒成了“加价神车”，甚至成了一种身份象征。日产要想撼动它的地位，光靠产品力还不够，还需要在品牌营销上下功夫。

不过对于中国消费者来说，这未必不是一件好事——如果Elgrand能顺利引进国内，或许能打破MPV市场一家独大的局面，让大家有更多的选择。

马自达Vision X-Coupe：用“黑科技”诠释“人马合一”

论设计，马自达从来不会让人失望。

Vision X-Coupe概念车一登场，就凭借独特的气质征服了在场的所有观众。

这款车没有传统的进气格栅，前大灯和日行灯的设计简洁到极致，侧面修长的车头和溜背式车身，完美诠释了“魂动”设计语言的精髓。

但最让人惊艳的还是它的动力系统。马自达为Vision X-Coupe配备了双转子发动机+电动机的插混系统，综合输出功率达到375kW，纯电续航160公里，综合续航更是高达800公里。

更有意思的是，这款车还计划使用由微藻制成的CO₂中性燃料，配合马自达独创的Mobile Carbon Capture二氧化碳回收系统，简直把环保做到了极致。

不过，微藻燃料的量产难度不小。据马自达工程师透露，目前一个混凝土搅拌车大小的培养罐，运行两周才能产出一升燃料。

这个效率要想商业化，还有很长的路要走。但不得不承认，马自达这种“不撞南墙不回头”的精神，正是当下汽车行业最缺少的。

内饰方面，Vision X-Coupe延续了外观的简约风格。联屏设计没有采用当下流行的超大尺寸，而是通过巧妙的布局和细节处理，营造出一种低调奢华的氛围。方向盘和座椅的设计则充分考虑了人体工学，完美体现了马自达“人马合一”的驾驶理念。

本田Super-N：萌系外表下的“性能猛兽”

在K-Car领域，本田一直有着自己独特的理解。

Super-N概念车看似萌态可掬，圆形大灯和方正的车身充满了童趣，但运动轮圈、红色卡钳和外扩的后扰流板，又暴露了它“性能猛兽”的本质。

这款车最让人期待的是它的BOOST模式。

开启后，车辆可以瞬间达到最大性能，模拟声浪和虚拟换挡的设计，让你在驾驶时仿佛置身于赛车场。

虽然具体的动力参数还没有公布，但从本田一贯的调性来看，Super-N的性能绝对不会让人失望。

不过，Super-N的内饰设计多少有些让人失望。

相比激进的外观，内饰显得过于保守，中控台的布局甚至还停留在燃油车时代。如果本田想让这款车在全球市场取得成功，内饰的升级换代必不可少。

雷克萨斯六轮车：豪华出行的“脑洞之作”

如果说前面几款车还在常理之中，那雷克萨斯LS六轮概念车就是彻底的“脑洞之作”。

这款车采用了独特的六轮设计，后侧四个车轮比前侧两个尺寸更小，这种差异化设计不仅让整车看起来极具未来感，还为后排座椅腾出了更多空间。

车内的设计更是颠覆想象。三排布局的休闲沙龙式座椅，配合宽敞的空间，营造出一种移动豪华客厅的感觉。

纯电动动力系统的加持，让平坦的地板和静谧的座舱成为现实。雷克萨斯首席品牌官西蒙·汉弗莱斯说：“这款车是为了重新定义豪华出行。”从现场观众的反应来看，他们确实做到了。

不过，六轮设计虽然独特，但转向系统的复杂性会大大增加，维修成本也会相应提高。而且在狭窄的城市街道上，这款车的灵活性恐怕会受到不小的影响。

丰田章男表示“每个人都致力于完成这项任务”，但要把这款概念车量产，雷克萨斯还有很长的路要走。

丰田Century Coupe：百年豪华的“运动变奏”

在雷克萨斯六轮车的未来感之外，丰田展台另一款引发热议的车型是Century Coupe概念车。作为丰田旗舰轿车Century的衍生版本，这款双门轿跑打破了人们对“世纪”系列沉稳商务的固有认知，首次将顶级豪华与运动基因融合。

外观设计上，Century Coupe保留了经典的竖条格栅和圆形大灯，但缩短的轴距与溜背式车顶线条赋予其灵动姿态。车身采用专属的“墨玉黑”珠光漆，在不同光线下呈现深浅变化，配合22英寸多辐轮毂，既有古典韵味又不失现代张力。

内饰堪称移动的艺术品。中控台采用北海道胡桃木与和纸纹理饰板拼接，座椅选用意大利鞣制小牛皮，手工缝制的樱花刺绣图案成为视觉焦点。后排虽为双座布局，但腿部空间依然充裕，配备了可调节的航空级头枕和隐藏式小桌板。

动力系统彰显丰田的技术野心，搭载5.0L V8混合动力系统，综合输出功率达420马力，匹配10速手自一体变速箱。

值得一提的是，该车还提供纯电模式，WLTC工况续航可达80公里，满足城市短途通勤需求。

丰田官方表示，Century Coupe定位“新时代的豪华运动标杆”，计划2027年量产，限量发售500台。这款车的出现，不仅丰富了Century系列的产品矩阵，更展现了丰田在高端市场突破自我的决心。

不过，其预计超过2000万日元（约合人民币95万元）的起售价，也让它成为少数人的专属座驾。

奔驰GLC纯电版，电动SUV的低语革命

电动时代，谁说豪华就得高调？奔驰用GLC纯电版悄然证明：优雅，本是无声的征服。

东京车展上，这款中型SUV以942颗LED像素灯格栅首秀，蜂窝纹路如光影迷宫，侧面溜背弧度融汇“感性纯净”的张弛有度——它不喧哗，却瞬间锁定目光。

动力内核，才是暗藏的杀机：双电机483马力、808Nm扭矩，零百4.4秒，94kWh电池WLTP续航700km+。800V快充10分钟300km，热泵空调与再生制动化险为夷，空气悬挂+后轮转向让弯道如诗行般流淌。

这份“从容不迫”的执着，正是电动圈缺席的诗意。内饰避开巨屏的浮华，39.1英寸Hyperscreen如AI知己，多任务响应丝丝入扣；纯素皮革与双层玻璃筑“静谧堡垒”，方向盘曲线直击人体韵律，唤醒“人车合一”的冥想。

回首展台，这款GLC EV不止载人前行，更是邀你共舞光影：2026年上市，订单已热，电动豪华的下一章，由奔驰低吟书写。

从东京车展冷落反观：中国汽车市场的崛起与话语权提升

东京车展的冷清与上海车展的火爆，并非简单的地域消费差异，而是全球汽车产业重心转移的直观体现。当中国品牌在东京车展的舞台上从“参与者”转变为“引领者”，背后是中国汽车工业在技术、市场与生态层面的全面突破，正逐步掌握全球汽车产业变革的话语权。

技术突围构筑核心竞争力，是中国车企赢得话语权的基石。以比亚迪为代表的中国品牌，已在新能源领域形成从电池、电机到电控的全产业链技术闭环。刀片电池的安全优势、DM-i超级混动的节能表现，以及智能网联系统的本土化适配能力，让中国车企在技术输出上实现了从“跟跑”到“并跑”甚至“领跑”的跨越。正如比亚迪Racco在东京车展展现的，中国技术不再是简单的“性价比标签”，而是能够精准洞察并满足海外市场需求的解决方案，这种技术自信正在打破传统汽车强国的壁垒。

庞大且活跃的本土市场，为中国车企提供了迭代升级的“试验场”与“加油站”。2024年中国新能源汽车销量突破1200万辆，连续9年位居全球第一，这样的市场规模不仅孕育了比亚迪、蔚来、小鹏等一批头部车企，更推动着产业链上下游快速成熟。从电池材料到智能芯片，从充电设施到出行服务，中国已形成全球最完整的新能源汽车生态体系。这种“市场反哺技术”的良性循环，让中国车企能够以更快的速度响应消费者需求，推出更具竞争力的产品，进而在全球市场竞争中占据主动。

全球化布局与品牌向上战略，让中国汽车的“话语权”从国内走向国际。如今，中国车企不再满足于产品出口，而是通过海外建厂、技术合作、品牌并购等方式深耕全球市场。比亚迪在巴西、泰国建立生产基地，蔚来进入欧洲市场并推出换电服务，上汽名爵在东南亚市场占有率稳步提升……中国汽车正以“技术+服务+生态”的综合模式，改变着全球消费者对“中国制造”的认知。在东京车展上，比亚迪展台的热度远超部分日系本土品牌，正是中国汽车品牌影响力提升的生动注脚——当中国车企能够在传统汽车强国的主场获得认可，意味着其在全球产业格局中的话语权已实现质的飞跃。

更重要的是，中国车企正以开放包容的姿态参与全球汽车产业规则的制定。在智能网联、自动驾驶、新能源标准等前沿领域，中国企业积极与国际组织、跨国车企开展合作，推动建立更公平、更高效的产业生态。这种从“被动接受规则”到“主动参与制定”的转变，正是中国汽车工业真正崛起的标志。

写在最后

逛完2025东京车展，我最大的感受是：汽车行业正在经历一场前所未有的变革。比亚迪Racco的出现，打破了日系品牌在K-Car市场的垄断；丰田卡罗拉概念车的激进设计，展现了传统车企拥抱电动化的决心；马自达的微藻燃料和雷克萨斯的六轮车，则让我们看到了未来出行的无限可能。

当然，这场变革也充满了挑战。微藻燃料的量产难题、六轮车的实用性争议、中国品牌进军海外市场的文化壁垒，都是需要解决的问题。但正是这些挑战，推动着汽车行业不断向前发展。

2025年的东京车展，不仅是一场新车发布会，更是一场关于未来出行的思想碰撞。在这里，我们看到了车企们的创新与勇气，也感受到了汽车文化的多元与包容。无论你是汽车爱

好者，还是普通消费者，这场盛宴都值得我们期待。毕竟，未来的出行方式，应该由我们每个人共同创造。

HTML版本： [2025东京车展 冰火记，中国车企在改写主场游戏](#)