



智能网联轮胎技术，将集成用于豪华轿车



9月11日，倍耐力与英国汽车制造商阿斯顿·马丁（Aston Martin）达成合作，计划将倍耐力的“智能网联轮胎”（cyber tire）技术集成至这个英国豪华性能汽车品牌的未来车型中。

“cyber tire”技术核心在于通过传感器与车辆电子系统联网，实现数据实时交互，而非字面意义的网络轮胎，“智能网联”更能体现其“感知-传输-优化”的功能逻辑。

倍耐力宣布，Cyber轮胎技术通过轮胎内置传感器，使车辆能获取轮胎的关键信息。利用倍耐力的专有软件对信息进行处理，并与车辆电子系统进行实时通信。

该技术由倍耐力与博世工程公司联合研发，可完全集成到未来阿斯顿·马丁车型的电子架构中，而这一架构负责控制车辆动力学性能。

这款智能网联轮胎在胎面内侧配备传感器，能将数据传输至电子控制单元，该单元可“优化车辆动力学表现”。

倍耐力指出：“通过这种方式，车辆主要的电子动态驾驶系统，包括电子稳定程序ESP、防抱死制动系统ABS和牵引力控制系统的性能将得到提升，这得益于一套此前无法获取的全面轮胎数据。”

摘编自“世界橡胶展”

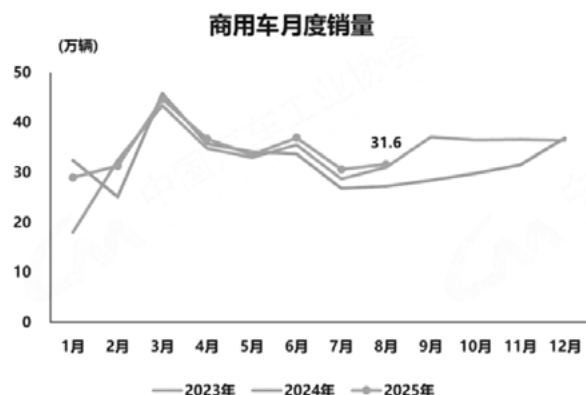
商用车市场强势复苏，全钢胎能趁势大卖吗？

2025年前8个月，商用车市场呈现出温和复苏的态势，与上年同期相比，客车和货车产销均实现了不同幅度的增长。

作为经济发展的晴雨表，商用车产销增长反映出经济活动日趋活跃、物流运输需求稳步提升，也将直接带动全钢胎配套需求扩大。那么，全钢胎市场回暖了吗？未来可能会有哪些变化？

8月商用车销量，同比两位数增长

中汽协最新数据显示，2025年8月，商用车产销分别完成31.5万辆和31.6万辆，环比分别增长5.9%和3.4%，同比分别增长16.4%和16.3%；1~8月，商用车产销分别完成271.3万辆和274.4万辆，同比分别增长7.1%和5.2%。



商用车市场复苏得益于多方面因素。宏观经济回暖带动物流运输需求增长，为商用车市场提供了基本支撑；基础设施建设投资持续加大，工程项目建设加快，拉动了工程车辆及相关车型需求。

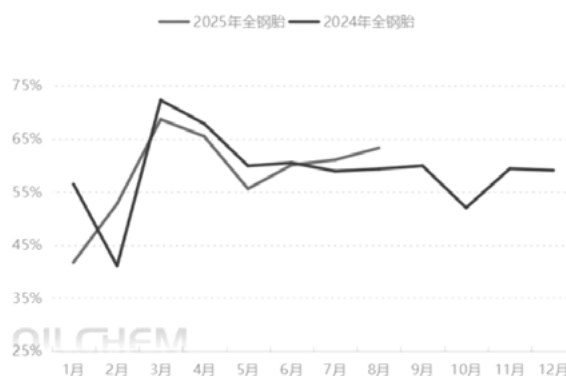
政策支持同样发挥了重要作用，多地推出的促进汽车消费政策，包括淘汰更新老旧车辆等措施，刺激了商用车市场需求；环保政策趋严加快了高排放老旧车辆的淘汰更新，为新车销售创造了空间。

全钢胎市场，好于去年同期

据隆众资讯数据，8月中国全钢轮胎样本企业产能利用率为63.33%，环比+2.27个百分点，同比+4.00个百分点；全钢胎样本厂家平均库存周转天数在39.22

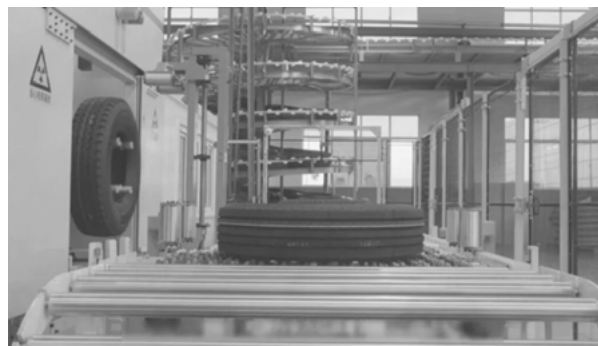
天，环比-0.23天，同比-4.12天。

图7 2024-2025年全钢轮胎月度产能利用率对比



开工率上升、库存下降，意味着全钢胎企业订单满足率增加，发货量稍有提振。

8月调研的全钢胎企业样本中，经销商销量微涨，提升幅度并不明显，销量持稳占比仍是最大。有35.0%的商家销量环比上月增加，有25.0%的样本商家销量环比上月减少，另有40.0%的样本商家销量环比上月基本持稳。



从从样本企业订单情况来看，全钢胎企业订单持平的占比最大，在60%，增加的在26%；从出口订单情况来看，75%的全钢胎样本企业出口订单较上月持平，增加及减少的企业占比在10-15%。

预计9月份全钢胎整体订单表现较上月稳中偏强运行，出口订单存在一定差异化。关税问题缓解对出口订单成一定支撑，进入三季度末，季节性因素提振，国内订单存一定提升预期。

值得关注的增长点

值得一提的是，新能源商用车依然是8月商用车市场最大亮点，国内销量实现6.6万辆，环比增长6.3%，同比增长58.6%，渗透率27.6%；1~8月新能源商用车国内销量48.1万辆，同比增长59%，渗透率23%。

通常来讲，一个新兴细分市场的渗透率超过20%，标志着该市场从“政策驱动的导入期”逐步迈向“市场驱动的成长期”。



对轮胎行业来说，商用车胎定制化技术需要加速进阶。如果说低滚阻是电动商用车胎的“政治正确”，面对电动重卡刹车多、转弯急、车速快、加速猛、车头重、微超载、出勤率高等特点，超耐磨、强抓地、

更安全才是用户呐喊的刚需。

此外，新能源商用车购车成本大幅增高，燃油费（电费）占比下降，这意味着，其购车群体是更注重长期效益的大型车队、企业，而不是小型车队、个体户。

因此，轮胎产品也要针对高端客户，不能是低价低质产品，且企业需具备较高的研发制造水平，甚至品牌影响力。



在售后服务方面，轮胎企业也要打造数字化管理体系，助力车队降本增效；未来甚至可以加强与商用车企业的合作，通过轮胎与车机互联监控车辆运行情况，提高运输效率，降低事故发生率。

摘编自“中国轮胎商务网”

欧盟“新版ELV”法规提案通过议会表决： 每种汽车新车型使用的塑料至少20%为再生塑料

9月9日，欧洲议会在全体会议上以431票赞成、145票反对、76票弃权的表决结果，正式通过了一项新的“覆盖车辆全生命周期设计、再利用与回收”提案（“新版ELV”草案）。该法规由环境、公共卫生与食品安全委员会与内部市场与消费者保护委员会联合制定，旨在通过减少车辆生产和报废处理对环境的影响，并

加强欧洲汽车回收行业的可持续性，推动汽车行业向循环经济转型。除特殊用途车辆、为军队、民防、消防和紧急医疗服务以及具有历史和特殊文化价值的车辆设计和制造的车辆外，所有车辆都将适用特定规则。

该法规文本将在欧盟官方公报刊登，并在最终三

方谈判后进入实施。议会预计新规将于2026年正式生效，并逐步落实各阶段目标。欧洲议会议员希望，在法规生效后的六年内，每种新车型使用的塑料至少包含20%的再生塑料。他们还希望，如果再生塑料供应充足且价格合理，制造商在法规生效后的十年内达到至少25%的目标。他们还希望欧盟委员会在进行可行性研究后，制定钢铁、铝及其合金的再生利用目标。

这一法规不仅为欧洲汽车产业设立了更为严苛的环保与回收再生标准，更标志着全球汽车产业向循环经济转型的进程全面加速，关乎所有汽车产业链企业的未来出口与国际竞争力。

环境委员会联合报告员Jens Gieseke 和内部市场委员会联合报告员Paulius Saudargas表示：“议会支持汽车行业的循环经济。我们正在推进资源安全，保护环

境，并确保可持续性。为了避免行业负担过重，我们设定了切合实际的目标，并确保减少繁琐程序和公平竞争。”

法规生效35个月内，委员会将建立一个单一的门户网站，其中包含所有成员国的注册链接，以方便所有成员国的生产商进行注册登记。汽车生产者经济责任费用包括：对报废车收集所产生的费用、对报废车进行处理所产生的费用(包含报废车拆卸下来的废旧零件的销售收入以及报废车中的回收利用的材料的价值收入)、报废车运输到最近的回收点的平均运输费用等，鼓励生产商自行履行生产者责任延伸义务，在车辆首次投放成员国时提供相应的担保，以确保车辆的相关运营活动得到资金支持。

摘编自“环保在线”

陶氏和Gruppo Fiori开发出突破性的汽车聚氨酯废料回收工艺

9月3日，陶氏与Gruppo Fiori联合宣布，双方共同开发的新型聚氨酯回收工艺取得重大突破，该工艺无需拆卸即可从报废车辆中回收聚氨酯材料。这项创新技术融合了陶氏在材料科学领域的专业知识和Gruppo Fiori成熟的汽车回收生态系统，为报废车辆材料开辟了一条新的回收途径。

聚氨酯泡沫回收技术的突破性进展

聚氨酯泡沫因其舒适性、安全性和燃油效率而成为汽车内饰的重要组成部分。通常一辆普通轿车约含28公斤的聚氨酯材料，其中10~15公斤用于座椅制造——如此大量的材料具有巨大的可持续利用潜力。然而，传统的汽车回收方式需要拆卸汽车零部件，导致回收成本高昂且流程复杂。

陶氏与Gruppo Fiori的创新技术省去了拆卸步骤，简化了聚氨酯废料流的回收流程，使其纯度达到解聚(化学回收)所需的水平。这项创新技术通过以下方式

推动汽车循环供应链：

- (1) 无需拆卸即可从报废车辆中获取适合解聚的聚氨酯废料流；
- (2) 避免将有价值的聚氨酯泡沫送入垃圾填埋场，并将其重新投入生产；
- (3) 实现聚氨酯在移动出行应用中的工业规模回收和再利用；
- (4) 促进含有再生成分的多元醇的生产；
- (5) 帮助满足即将出台的《报废汽车法规》(ELVR) 中强制性的再生成分要求，以及汽车制造商的可持续发展目标。

推进汽车循环利用

陶氏全球MobilityScience™营销总监Esther Quintanilla博士表示：“合作对于构建汽车行业闭环供应链至关重要。通过与Gruppo Fiori合作，我们旨在帮助汽车原始设备制造商(OEM)和零部件制造商在不牺

性聚氨酯性能优势的前提下，满足其可持续发展目标和再生材料的监管要求。”

与Gruppo Fiori合作的这一项目将推动陶氏Renuva™再生材料产品组合的发展，该产品组合旨在通过机械和化学回收，加速将废料转化为新的原材料。

Gruppo Fiori旗下Italmetalli公司总裁Mauro Grotto表示：“推进循环生态系统意味着让汽车价值链的每个成员都参与到设计过程中，共同解决可回收性挑战。将我们在报废车辆材料回收分拣方面的专业经验与陶氏的解聚技术相结合，我们可以恢复废料的价值，并与业界共享。”

从谅解备忘录到市场化准备

本次技术突破基于双方于2024年签署的谅解备忘录(MoU)，旨在创建一个用于回收报废汽车零部件和材料的全新生态系统。两家公司合作分析了拆解工艺，评估了回收材料的纯度和可回收性，并通过加速“测试与学习”的方式试行创新商业模式。这些最新的技术突破标志着双方在短时间内取得了重大进展，为未来的工业应用提供了积极的动力。

凭借世界一流技术能力和多元化的材料科学解决方案，陶氏MobilityScience™持续推动全球进步的创新技术。从应对脱碳挑战到提升电动车性能，陶氏始终处于移动出行技术发展的最前沿。

摘编自“陶氏”

欧摩威与Epitone合作推出超紧凑型3D抬头显示器

德国法兰克福，2025年9月4日。大陆集团汽车子集团将以全新品牌“欧摩威”参加9月9日至12日在慕尼黑举行的德国国际汽车及智慧出行博览会（IAA Mobility），并将在展会期间发布这款新型抬头显示器。该产品采用3D显示屏替代传统投影必需的镜面。这家即将独立运营的电子技术与科技公司将新款产品所需的安装空间大大减少，相比传统抬头显示器可减少多达50%。此外，该产品使挡风玻璃投射画面的空间感与可视范围大幅提升，尤其是增强现实（AR）的内容，能够更加真实地融入驾驶员视野，带来更佳体验。

该产品采用智能算法进行图像输出，将车辆自身的挡风玻璃特性（如倾斜角度、曲率等）纳入考量因素，因此可实现跨车型的灵活拓展应用。软件支持的图像优化技术，将有助于大幅降低汽车制造商的成本。汽车制造商无需再为特定的车型定制镜面元器件。

欧摩威用户体验事业群负责人Pavel Prouza先生

表示：“凭借这款无镜面增强现实抬头显示器（AR HUD），我们正在视场角、景深感知以及安装空间等方面树立新的行业标杆。这充分体现了我们在系统集成领域长期积累的专业实力，也使我们能够在用户体验方面为终端客户和汽车制造商带来显著提升。”



先进的3D技术带来更为沉浸式的视觉效果

该系统采用眼动跟踪技术，为双眼展示不同的图像效果，以此创造景深感。这款创新型的3D显示屏取代之前通过镜面光学系统实现虚像的方案，可实现在

15° x 8°，乃至更大的投影区域中，实现0.6米到80米的显示范围，相当于驾驶员视野内挡风玻璃正前方三条车道的宽度。

欧摩威开发的软件解决方案AR Creator是这一系统中的核心组成部分，负责对导航、交通路况和驾驶辅助信息进行智能的视觉定位。它同时处理传感器数据，并对车辆自身和虚拟物体进行运动补偿，以生成抬头显示器中的增强现实（AR）效果。该系统中所有组件均基于现有成熟技术，可实现高效的开发周期，快速实现量产。

强大的合作伙伴：欧摩威和Epitec汇聚专业优势以实现最佳方案

为了让这一抬头显示器解决方案完全摒弃镜面元件，并实现由软件支持的图像输出，欧摩威与加州科技公司Epitec及其战略合作伙伴SOLUM达成合作。Epitec专注于先进的3D AR显示器解决方案，凭借其无镜显示器技术为该系统的图像输出提供基础。

凭借欧摩威在系统集成与大规模量产制造方面的丰富经验，结合Epitec的创新无镜面3D显示技术，双方携手打造的新一代抬头显示器解决方案，为汽车制造商和终端用户创造了多重价值。

欧摩威亮相IAA 2025

欧摩威将参加于2025年9月9日至12日在慕尼黑举办的德国国际汽车及智慧出行博览会（9月8日为媒体日）。参观者可以在欧摩威展台（B1馆，B01展位）体验面向未来出行的创新技术。这款接近量产状态的无镜面AR抬头显示器已安装在演示车辆内，参观者可以在欧摩威展台附近的户外区域进行实车体验。

大陆集团致力于开发创新技术和服务，为人们及其货物提供可持续性的互联驾乘和运输解决方案。科技公司大陆集团成立于1871年，为车辆、机械设备、交通及运输领域提供安全、高效、智能且经济适用的解决方案。2024年大陆集团的销售额为397亿欧元。目前集团在全球员工数量约190,000名，遍及55个国家和地区。

欧摩威于2025年9月正式独立运营，延续并发展原大陆集团汽车子集团的全部业务。作为一家电子技术与科技公司，欧摩威提供广泛的产品组合，致力于让出行安全、愉悦、互联且自主。其业务涵盖传感器解决方案、显示屏技术、制动系统以及舒适系统，并具备软件定义汽车所需的软件、架构平台及辅助系统等全方位技术实力。已归属欧摩威的业务领域，在2024财年实现了196亿欧元的销售额。总部位于德国法兰克福，在全球100多个基地拥有约87,000名员工。

摘编自“中国轮胎商务网”

9月上新！韩泰推出全新商用车轮胎“稳载星 TH39” 20层级产品

为进一步满足商用运输领域日益多样化的客户需求，韩泰轮胎在2025年9月推出旗下全新产品——“稳载星 TH39” 20层级产品。作为一款面向轿运、大件、货运及危化运输的专业轮胎产品，稳载星 TH39 通过全新趾口结构设计和低生热配方，大幅提升了商用车轮胎在高负载、高温与高扭矩场景下的运行稳定性与

使用寿命。9月上市235/75R17.5与265/70R19.5为代表的5个规格产品，进一步丰富韩泰在中国商用车轮胎市场的产品矩阵。

聚焦轿运转型，韩泰应势升级

近年来，随着新能源车销量的快速增加，轿运车载重重量及整车重量显著上升，尤其是在中置轴挂



车及尾部承载部分，轮胎面临更高的瞬时重力冲击和频繁转向所带来的扭矩挑战。电动化趋势对轮胎的结构强度与使用寿命提出了更严苛的要求。

稳载星 TH39 20层级产品正是在此背景下应运而生，针对轿运车EV化后轴荷提升的问题，产品采用了全新的趾口结构设计，对骨架层和带束层材料进行了系统性优化，进一步提升轮胎在高负载、高冲击环境下的承压能力。

特别值得一提的是，稳载星TH39 20层级产品采用了全新的趾口结构以满足市场需求。该结构专为轿运车尾部区域高重力负载与复杂扭矩工况而开发，能够增强轮胎趾口与轮辋的贴合力，提升气密性，有效抑制长时间运行过程中的趾口区域变形与疲劳。同时，优化的趾口设计也有助于在转向时分散应力集中，延缓局部结构老化，从而大幅提升轮胎整体耐久性与运行稳定性。

凭借结构层面的多维升级，TH39 20层级产品能够更加从容地应对轿运车在电动化进程中所面临的复杂载荷场景，帮助运输企业提升运营安全性与全周期轮胎使用效益。

应对高载高温，强化热控耐久

与轿运市场不同，大件运输车辆运行速度上虽不追求极致，但载重显著提高，轮胎常年处于高负载、高温与长时间连续运行状态，对产品的热管理能力和结构稳定性构成严苛考验。

稳载星 TH39 20层级产品在结构与配方层面同步优化，采用低生热胎面配方，有效减少橡胶在运行过程中的热量积聚，从源头上降低轮胎的发热风险。这一改进使轮胎能够更好地适应炎热环境和超长运营周期，延缓胎面老化速度，并确保在高温工况下依然维持结构完整性。

此外，TH39 20层级产品对耐磨性能和胎面均匀磨损控制也进行了全面优化。超低温硫化，显著延长轮胎生命周期，有效提升车辆的出勤效率，降低轮胎更换频率。在大件运输动辄千公里的复杂运输任务中，TH39 20层级产品的稳定表现将为车队运营带来更高的收益回报和更低的长期成本。

多场景全适配，定义稳载新标杆

作为韩泰轮胎深耕中国商用车市场的又一战略产品，稳载星 TH39 自立项之初便以“多场景适配”为核心理念，力求覆盖轿运、大件、干线货运、危化品运输等典型高强度运营场景。其结构优化和配方升级，不仅提升了承载、耐热、抗扭矩等基本性能，更关注实际道路使用中面临的复合型压力源。

韩泰轮胎方面表示，稳载星 TH39 的推出，是品牌“本土化+细分化”战略的重要一步，标志着韩泰在中国市场对专业运输需求的进一步深耕。未来，公司还将持续以市场为导向，围绕新能源、智能化、耐久性能等方向拓展商用产品布局，为不同运输需求打造更可靠、更专业的轮胎解决方案。

稳载星 TH39 20层级产品将于2025年9月正式上市，覆盖主流长途、中长途运输车辆规格，后续将根据市场反馈逐步拓展尺寸覆盖，满足更广泛的车辆类型和运营环境。

摘编自“中国轮胎商务网”

