



两年一届的世界客车博览欧洲展览会已连续举办了17届，中国交通报记者周明随中国参观团参加展览会，并特别访问了随团访问的中国汽车城网站 CEO、知名的客车信息专家、《中国巴士与客车》年鉴主编王健先生，以“中国客车业仍需潜心修炼”为题的专访刊发在2003年11月13日的中国交通报《汽车周刊》上。

这篇专访报道的原稿比较详尽地阐述了被采访者个人观点，本通讯全文刊出供业界参考，文中涉及厂家或产品名称及当事人姓名绝无任何诽谤或侵权之意。

从2004年度欧洲客车大奖

解读世界客车博览欧洲展览会

记者：两年一届的世界客车博览欧洲展览会至今已有35年的历史，据主办机构宣称，今年展会的规模创历史新高，来自100多个国家的28家参展商，展品覆盖了37,200平方米的室内展场，而且场外还有许多的展车。

王健：在比利时小镇科特耐克举办的世界客车博览会确是全球规模最大、最具影响力和权威性的客车专业展览会。今年是中国客车行业第二次组团参观，来自国内客车和部件制造厂的经理和工程师、客运公司经理以及客车专业媒体记者等47人，连续2天参观了车展，在离开展馆的时候，大家心里的感觉已是千千万万，普遍认为通过这次考察与交流，算是对欧洲及世界客车工业有所基本认识，亲身体验和感悟欧洲客车工业的最新水平，确是如古人所说：百闻不如一见。

记者：展会开幕式上，BAAV总裁的演讲及有关BAAV发展历史的背景影片中，我看到许多有关上海世界客车博览会的介绍，而且抽奖活动的奖励是两张参观明年上海客车展的往返机票，并由中国的胡宇红小姐来抽取幸运号码。

王健：这些现象都表明：世界客车博览与中国的关系越来越密切。据不完全统计，参观本届世界客车博览欧洲展览会的中国观众已超过150人，除荷雅企龙公司组织的庞大中国参观团之外，厦门金龙、苏州金龙、金旅、以及宇通、西班牙制冷等公司都自己组团参观，还有一些部件商邀请客户参观，所以在欧洲的客车展上经常遇见中国人。

奇妙的是偶尔遇见日本人和韩国人，发现他们在展会卫生间旁的饮料机上投币买水喝，这种行为表现他们对欧洲的认识

已比我们落后，可能因为不了解展会的商业规则，或许是语言交流上的障碍，他们很少到展位上坐下来与展商交谈，各展商都为客户准备有饮料提供，当观众到任何公司展位询问产品信息或交流，展商大多会主动提供咖啡、茶水或矿泉水，有些公司还提供啤酒和点心等小食品，只要观众对产品感兴趣，展商会提供样本资料。

遗憾的是少数中国观众一到展台就把各种资料各取一份，结果是随身携带一大叠资料，其中多数是重复的，因为展商为观众准备了多种语言版本的样本。

记者：令人惊讶的是在欧洲展览会上看到中国公司的展位，心里很高兴。

王健：飞鹏是第一个到欧洲客车博览会上展示产品的中国公司。两年前，公司经理蔡慧随中国参观团来这里参观展会，

如有新闻线索或投稿，请电邮给：webmaster@motorworld.com.cn



2004 年度客欧洲客车大奖评选结果

- 1. MAN Lion'Star & Scania K124 Irizar PB : 43 分
- 2. Solaris Vacanza & Volvo 9700 : 29 分
- 3. Hispano Divo & Volvo : 12 分

在对比分析欧洲同类产品的性能与价格，以及考虑市场诸因素后，她很有信心地到欧洲来展示其专业生产的大功率交叉对刮式雨刮器总成及其他各类汽车雨刮器。我们高兴地看到在飞鹏的展位上有一队一队的客户来交流，真诚地希望蔡慧能多做成几单业务。

实际上，中国企业与世界的交流就是这样逐渐发展起来的。从过去的观众到今天的展商，以产品的性价比优势准备进入欧洲市场。对中国客车部件制造商来讲，世界客车博览会无疑是进入欧洲市场的重要门户，这里不仅可以增进中外客车业的相互交流，重要的是在商业贸易上发现潜在的欧洲客户，帮助他们更有效地选用中国部件。

记者：作为客车资讯专家，你怎样评价本届世界客车博览会？

王健：自2001年9月11日以来，全球旅游业遭受重大冲击，不仅航空公司度日艰难，巴士客运公司也同样受到很大影响，加上萨斯病的流行，使人们不再外出度假，并减少商务旅行，使巴士客运公司的业务锐减，直到最近世界各地的旅游活动才开始逐渐恢复起来。

在这种背景下，许多欧洲客车制造商虽然有推出新车型，大多没有推出新车系或对车型换代。获2004年度客车大奖的两



S 416 三轴客车的问世，正式宣告顶级400系列已全部出齐

款车都是一、两年前推出的车型，一些中国观众第一次看见这些车型还误以为是新车型。

事实上，斯堪尼亚伊萨利尔PB客车在2001年的世界客车博览会首次推出，我在2003年版的《中国巴士与客车》年鉴图书中对该车做过介绍，并把该车型图片选作封底，还在客车设计专栏中介绍它是英国设计公司所设计的，斯堪尼亚伊萨利尔公司企图以该车独特的设计风格进入欧洲顶级客车的行业，这次获得年度客车大奖，也是该公司第一次获年度客车大奖，应当算是得到了客车业界的认可，因为年度客车是欧洲客车业界最高荣誉的大奖。

获年度客车大奖对制造商在欧洲市场的销售具有积极的作用。2002年，斯堪尼亚伊萨利尔PB客车在西班牙获年度客车奖之后，其销量增长20%；斯特拉S 415 HDH型客车在获2002年度客车大奖后的18个月中，其销量已突破1000辆。

记者：具体来讲，可否对本届展会的主流车型做一个简评？

王健：本届展会共展出60多辆巴士与客车。艾瓦巴士与戴姆勒奔驰公司与过去一样，展出斯特拉与梅塞德斯奔驰两个品牌的各种车型，包括奔驰系列的Tourino、Tourino RHD、Integro M、Travego M、Citaro MU；斯特拉系列展出新的舒适级12米S415GT-HD和13米S416GT-HD客车、紧凑级的10米S411HD、多功能级的S317 UL和S315NF，顶级400系列的旗舰S431双层客车，在斯特拉新推出顶级13米的S416三轴客车后，正式宣告其顶级400系列已全部出齐。

德国尼奥曼巴士公司也展出两个客车品牌：尼奥普兰与曼，4辆尼奥普兰客车与4辆曼客车。包括荣获年度客车大奖的曼



2003 欧洲客车周大奖

- 1. 最佳防盗装置奖
EVOBUS-Setra 431TD
- 2. 最佳驾驶员装置奖金
EVOBUS-Setra 431TD
- 3. 最佳导游装置奖
VAN HOOL - Acron T917
- 4. 最佳播放 / 音响装置奖
EVOBUS - Setra 415 HD
- 5. 最佳车载冰箱奖
VAN HOOL - Acron T917
- 6. 最佳强制安全奖
VDL Jonckhere
荣誉奖：EVOBUS 集团
- 7. 最佳发明与创新奖
NEOPLAN - Tourliner
- 8. 年度旅游客车奖
SCANIA Irizar PB
- 9. 格兰披治阿曼德迪万特奖
EVOBUS SETRA S415 HD
- 10. 格兰披治旅游客车大奖
金奖
VAN HOOL ACRON T917
银奖
VDL JONCKHEERE
铜奖
EVOBUS SETRA 415 HD



欧洲客车路试是评选年度客车的基础工作，在此基础上由14个专业媒体记者组成的评审团投票选举。



德国曼狮星荣获 2004 年度欧洲客车大奖，中国版莱茵之星在 2003 年引入中国，获世界客车博览亚洲展会 BAAV2003 年度最佳豪华级旅游车奖，我认为它是中国顶级客车的新标杆。狮星在欧洲与中国同获客车大奖，表明中国与世界的共识，这是我对欧洲年度客车大奖的解读之一。

狮星客车、顶级客车、NL 243 EEV LP 低地板城市巴士和 SU 283 城间客车，以及尼奥普兰的星航 N 516/3 HC 型客车、空中快车 N 122/3 C、旅游快车 SHD 和欧洲 N313 SHD。

伊萨巴士公司在展会上宣布则启用新的品牌：伊萨巴士，展出三个系列的 11 辆车，包括首次推出的 9.7 米 MDYS 小型旅游客车、10.6 米的 ARES 城市与郊区客车和 12.8 米的 EVADYS 长途旅游客车，以及 AXER 城间客车、DAILY 小型巴士、DAILY 微型巴士、ILIADE GTX 旅游客车、15 米的 ARES 客车、12 米的 MOOVY 低地板城市巴士，以及 EURORIDER 底盘，室外展出 RECREO 校车和 DAILY 多用图小型车。

斯堪尼亚与伊利萨尔公司已密切合作 9 年多，斯堪尼亚公司提供客车底盘，伊利萨尔公司制造车身，双方的联合现在终于第一次获得欧洲年度客车大奖。斯堪尼亚公司展出 3 款新 PB 车型，包括 12 米长，3.5 米宽和 2.55 米高的各种 PB 车型、世纪能力车型和 15 米长的世纪快车；伊利萨尔公司展出一款 Omniline 城间客车。

沃尔沃在展馆内展出 5 款车型：包括新推出采用自动系统的 Volvo I-Shift 客车，以及 Volvo 9900、Volvo 9700、Volvo B12M、Volvo 8700 低地板巴士、Volvo 7700、外馆展出三款车型。



北美客车工业重返欧洲市场，展出其北美城市采用的巴士快速交通车型 45C-LFW-CompoBus



沃尔沃公司展出的双铰接巴士在欧洲越来越多的城市得到应用



欧洲最现代、面向未来的巴士快速交通车型：斐利亚。它是 VDL 集团属下先进巴士快速交通公司 (APTS) 所设计制造的，车长 24 米，已有 12 辆在荷兰城市投入运营

作为地主的比利时的范胡尔公司展出 T9 系列客车和 A 系列巴士，包括 T915、T916，中型巴士 A308、底地板巴士 A330 (2003 年度巴士) 铰接式 AG300，双铰接 AGG300

波兰索拉尼公司展出两款新车，一是三轴的 13 米 Vacanza 13 客车，另一款是装备随车诊断装置 (OBD) 的 Urbino 10 型城市巴士。

马克波罗公司在 400 平方米的展位推出新系列的三种车型：Viaggio、Andare 和 Senior。

VDL 集团展出产品包括底盘、客车、公共巴士、中小型巴士，以及先进的公共交通技术巴士。

土耳其的 Temsa 展出 Safaic、Opal 和 Diamond 三系列的客车，其 Diamond 的圆拱前顶造型特别引人注目。

英国的 Optare 公司把大型巴士的可达性引入小型巴士，开创小型巴士设计的新时代，展出 Solo 低地板巴士和 Alero 两款车型，以及 NABI 的 45C-LFW 型巴士快速交通车辆。

还有许多改装车制造商展出的车辆，包括在斯特拉 S415 基础改装的会议居住车，以及在奔驰、雷诺底盘基础上改制的各种中小型巴士与客车。



范胡尔的铰接巴士



斯特拉顶级400系列的旗舰车型S431双层客车是目前欧洲最豪华的旅游客车

事实上，西班牙伊利萨尔公司的世纪系列与PB系列车型采用斯堪尼亚底盘、英国ARUP设计公司的车身设计，它们以其独特的美学设计提高产品竞争力，成为在欧洲市场上可与斯特拉、梅赛德斯奔驰、范胡尔和博瓦等顶级客车媲美的车型，在中国，它已成为一些客车制造厂家开发新车型的模仿目标。



双轴客车在欧洲的使用已普及，在欧盟修订客车长度标准后，已有制造商推出13.8米的客车

记者：2004年度的客车大奖怎么发给两个车型？

王健：这在欧洲年度客车大奖的历史上是第一次由两个车型共享年度客车大奖。本年度共有5个车型获得提名参与竞争年度客车大奖。2003年5月，5辆获提名的客车汇集在意大利的巴法利亚进行路

试（参见2004年度客车路试测评结果表1、2、3）并由欧洲商用车编辑协会（ACE）的14个客车专业媒体记者组成的评审团进行投票选举，结果是曼雄狮与斯堪尼亚伊萨利尔PB并列获得43分，因此，大奖评选机构宣布这两种车型共分2004年度客车大奖。



伊利萨尔PB系列客车以其美学设计特征，



Definitive concept rendering



前脸造型朝向地面体现车辆的坚固，其形式感觉是节省能源，客车内饰像小汽车一样舒适

行李架是视觉改进的主要区



VOLVO 客车



马克波罗客车



伊萨巴士

评审团认为：曼客车在竞争中具有良好的记录，第一代狮星获1994年度客车大奖，曼 NL263 低地板巴士获 1999 年度巴士大奖，斯堪尼亚和伊萨利尔则是第一次荣获年度客车大奖。

曼狮星以其精致的制造质量、安静、有效的空调控制系统、乘坐的稳定性和驾驶工作区的设计而获得评审团的投票。

斯堪尼亚伊萨利尔 PB 客车非常漂亮的美学设计，以及为乘客提供的舒适性和优异的驾驶特征而获得评审团的投票。

记者：我在法国、意大利的许多旅游点都看到这些年度客车的身影。

王健：顶级客车在欧洲的应用速度很快，两年前刚推出的斯特拉 4 系列已在欧洲道路上随处可见，

记者：展会开幕式上颁发欧洲客车周的一系列大奖，是否有些中国味？

王健：欧洲客车周(ECO)是配合世界客车博览而组织的活动，从1981年开始举行，今年是第11届。欧洲客车周根据各种市场调查和对旅游车运营者的调查，了解用户对未来客车发展的观点，对制造商来讲是至关重要是满足用户需求。

欧洲客车周的主要活动是对客车进行技术、美学、生态、安全与舒适性的道路测量，不是简单列出应当配置什么装备，而是提出用户感觉舒适的条件，要成为市场的先驱，就要分析市场，把调查数据与研究结果相联系起来，实验产品与原型程序都需通过道路测试。

欧洲的各种客车大奖评选，从没有任何制造商或关系公司参与主办或评审团，中国某些客车大奖却由制造商参与主办或协办，失去最基本的客观性与权威性。据悉，中国商用车编辑协会已开始借鉴欧洲经验，拟把欧洲年度客车评选规则引入中国，希望能在中国逐渐建立起客观、公正与公开的权威标准。

欧洲客车周规则是面向大众公开进行测试活动，评审团由客车专业媒体及相关业界人士组成，并独立地进行投票，其结果就是开幕上宣布的各项大奖。

与欧洲客车业界的年度客车大奖不同的是欧洲客车周关注乘客的感觉，而年度客车是进行专业的技术性能指标测评的结果，获2003年度旅游格兰披治金奖的车型是 VAN HOOL ACRON T917、获银奖的车型是 VDL JONCKHEERE、获铜奖的车型是 EVOBUS SETRA 415 HD。

在欧洲的各种客车大奖评选中，没有任何一个奖项有制造商或关系公司参与评审团，而中国某些客车大奖则由制造商参与主办，这就失去其客观性与权威性。据悉，中国商用车编辑协会正在借鉴欧洲经验，计划把欧洲年度客车评选规则引入中国，我希望这一大奖能在中国逐渐建立起客观、公正与公开的权威标准。

记者：你从欧洲客车博览会上发现什么新产品或新潮流？

王健：这届展会上的多款铰接式巴士特别令我兴奋，因为中国正在倡导应用先进的巴士技术，在城市道路上提供像轨道交通一样的服务，以解决大中城市越来越严重的交通拥挤与环境污染问题。

首先，我看到欧洲最现代、面向未来的巴士快速交通车型：斐利亚。它是 VDL 集团属下先进巴士快速交通公司(APTS)所设计制造的，车长24米(本届展会最长的车型) 使用天然气发动机、低地板、磁感应自动驾驶系统，并采用先进的模度设

计制造工艺，车身由几个模块构成。

北美客车工业(NABI)的快速公共交通车型，以及茫胡尔和沃尔公司都展出铰接式巴士。

另一方面，我也看到令人喜爱的迷你巴士，如 OmniNova 公司的 MaxiRider，英国 Rohill 车身公司的 8 座 TaxiRider 微型巴士，可站立 19 人，窄车身(2.1 米宽)、低地板双轴巴士，真是小得可爱。

在长途和市郊客车的大玻璃车窗上开设通风窗，

许多车型都放弃两个大耳朵式的反光镜造型，呈现采用一大一小后视镜的风格。

记者：有些中国观众比较中国与欧洲的客车技术水平，觉得中国车要赶上欧洲水平至少还有几十年的差距，你怎样看这个问题？



西班牙 Indcar 公司的系列产品



Auw arter的 CLUBSTAR 客车

王健：我以为，中国客车在产品技术性能上与欧洲车的差距不是一两年可以消除的，以安凯公司正在引进德国 S 315 HD 型客车为例，它是安凯车系中的顶级产品，而斯特拉的顶级产品已换代为 S 400 系列车型，这种产品性能的差距就是一代车型（5-10年）。

宇通公司引进尼奥曼的莱茵之星则是曼的新一代狮星产品，几乎与欧洲同步上市，在这个层面上来讲就没有任何的差距，而且该车进入中国成为顶级客车的新标杆。

客观地讲，中国客车制造业更多地关注在欧洲的造型潮流，并大量模仿，反而失去中国客车造型的特征，其根源是设计人员缺乏系统的设计思想，加上企业经营者多以世界潮流为理由来支持仿造，可能把这辆车的前脸与那一辆的车尾结合，再加上另一辆车的内饰风格就变成自己车的造型特征了，几乎所有国内客车厂家没有自己的任何风格。

记者：你一直在赞赏索拉尼日客车，为什么？

王健：两年前我看到波兰索拉尼日公司推出的 Vacanza 型旅游客车就很惊讶，该车以反传统的不对称造型设计、采用世界标准设备以及精美的细部，吸引参观客商和客车记者的关注，得知该车今年参与欧洲年度客车大奖的竞选，与沃尔沃客车并列第 2 位（获 29 分），不得不使人刮目相看。

索拉尼日公司已成为波兰主要的巴士与客车制造商，占 40% 的市场份额，并出口到欧洲 12 个国家的 300 多个城市。该公司荣获 1998 年度公司奖、城市运输金轮奖、欧洲人大奖等，得到广泛的社会好评。

从索拉尼日公司的发展中，我看到中国客车的希望。该公司创建于 1994 年，最初是一家贸易公司，1995 年接到 50 辆城市地板巴士定单，1996 年建立尼奥普兰波兰客车厂，并开始为华沙、波兹南等城市

生产尼奥普兰 N 系列城市巴士，包括 19 米、12 米、15 米和 18 米铰接巴士，经过几年的研究开发与市场营销，波兰市场已普遍接受 URBINO 城市巴士品牌，2000 年出口到捷克，2001 年在世界客车博览会上推出 Vacanza 旅游客车，2002 年出口城市巴士到柏林公共交通。

记者：欧洲多家客车制造公司一起展出，它们之间好像发生了许多变化？

王健：欧洲客车工业的变化确实很快。公司之间大量的接管、合资和合作事件都是为了顺应降低成本和提高产品竞争力的潮流，欧洲客车技术实践就是推进这种变化的力量，而未来客车业的发展将主要取决于现在与将来的合作上。

戴姆勒奔驰公司早在 1995 年就买下著名的斯特拉客车厂，新建艾瓦巴士公司，同时生产斯特拉与奔驰客车；曼公司在 2001 年兼并尼奥普兰公司后，整合为尼奥曼巴士公司，仍然生产尼奥普兰与曼客车；雷诺与依维柯在 1999 年合并为伊萨巴士，2002 年雷诺将其股份卖给依维柯公司，于是，伊萨巴士宣布启用新的品牌标识系统，取代过去的雷诺与依维柯品牌；VDL 巴士集团则包括达夫巴士、购乔治巴士、2003 年收购博瓦巴士，成为荷兰唯一的客车制造商，该集团还包括先进公共交通技术公司、贝克风海伦维恩、贝克风沃肯斯华德、冠司德等客车公司。

同时，欧洲许多小型客车制造商仍然存在，如西班牙的卡斯特罗只有 300 多工人，年产 400 多辆客车，根据客户需求自己设计车型；荷兰的巴士尼公司只有几十名雇员，主要在奔驰雪铁龙、标志、菲亚特和依维柯等底盘上改装中小型客。欧洲还有许多家族企业制造客车，如西班牙的 Beulas 公司，这些公司大多在购进客车底盘后，根据客户要求将各种客车零部件装配为整车，因此，欧洲客车的型号标识是以底盘制造商的名称加车身制造商名称构成的。



OmniNova 公司的 MaxiRider 小型巴士



中国汽车城网站 CEO 王健（左）与伊萨巴士新任 CEO 兼总裁 Jean Plenat（右）在第 17 届世界客车博览会上



伊萨巴士公司在展会上宣布则启用新的品牌：伊萨巴士，并展出三个系列的 11 辆车



Alero 把大型巴士的可达性引入小型巴士，开创小型巴士设计的新时代

