



世界客车博览亚洲展览会在上海已连续举办三届,《汽车杂志》记者侯喜华特别访问了中国汽车城网站CEO、知名的客车信息专家、BAAV年度客车大奖特邀中方评委王健先生,以“BAAV与中国客车”为题的专访刊发在2003年第5期《汽车杂志》(P46-50)。

这篇专访报道的原始稿件比较详尽地阐述了采访者个人观点,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 BAAV 年度客车大奖

解读中国客车产品开发

记者: 世界客车博览亚洲展览会(BUSWORLD ASIA)从2001年在上海举办以来,已连续办了3年,每年的展会都有颁奖活动,作为国内知名的客车专家,能否简要说明这个大奖的由来?

王健: 从第一届亚洲客车展览会开始,外方主办单位世界客车联盟(BAAV)就邀请一大批欧洲巴士与客车专业媒体的记者来中国参观,并组织评选亚洲年度客车奖(ASAIA-BUS & COACH OF THE YEAR),由展会主办机构颁发年度最佳客车奖。

第二届展会上,除欧洲巴士与客车专业媒体的记者外,世界客车联盟开始邀请中国的巴士与客车专业媒体记者参加评选亚洲年度客车奖活动,并与制造商联合举办颁奖晚会。

在第三届展览会上,世界客车联盟引入欧洲评选年度巴士与客车的评审团制



在亚洲客车之夜活动中,举行好莱坞式的2003年度亚洲客车大奖颁奖典礼

度,主要由BAAV邀请欧洲和北美等国家的客车专家和专业媒体记者,以及中方特邀评委组成评审团(JURY),进行投票评选世界客车博览亚洲展览会BAAV年度大奖(BUSWORLD ASIA 2003 BAAV Awards)。

记者: BAAV特邀你作为年度客车大奖的中方评委,你怎样看待这个大奖?

王健: 客观地讲,BAAV年度客车大奖是一项评选公正的客车专业奖,评审团的成员都是巴士与客车专业的媒体记者,主要是来自欧洲的记者,总共有14位评委,中方有4位特邀评委,他们分别是来自中国汽车报的范增军、中国交通报的周明、中国汽车城网站的王健和商用汽车杂志的吴永强。

按照评选规则,主办机构向评审团的评委提供参评车辆清单和技术规格,要求评委在开展的上午时间,到各展区申报获奖车型的展位考察,从内部的零部件配置到外观的款式,评委以其专业的知识和评奖经验审视每个细节,还通过与厂家的交流,全面了解相关信息,然后进行严格的评分,从候选车型和公司名单中选出获奖车型或公司,每个奖项只能投票给一个车

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



几家欢乐几家愁。因为每个奖项只颁给一个公司，评选的结果自然是表现在

型或一家公司。

中午，主办机构安排评审团的评委与参评公司的经理们共进工作餐，让评委与参展公司进行更广泛的交流与讨论。

下午2点前，评审团的各评委将投票清单交给BAAV总经理洛克先生，结果在晚上举办的颁奖典礼上宣布。

记者：BAAV设立了10项大奖，获奖的公司都开始宣扬自己或得的奖项，请问设立这么多奖项的意义何在？

王健：我知道在欧洲每年只颁发一个年度巴士或客车大奖，它是由欧洲商用车编辑协会(ACE)评选出来的，在欧洲主要的客车展览会上颁奖，分单年在比利时的世界客车博览会和双年在汉诺威的国际商用车展览会上颁奖，这个大奖至今已有14年的历史，已成为欧洲巴士与客车行业最重要的奖项，获奖车型都是本年度欧洲最好的客车设计产品。

BAAV可能是基于中国客车行业的现状，为突出用户重点关注的领域分别设置了9个奖项，代表客车行业关注的新车型、



安凯 HFF6120K35 是德国顶级客车斯特拉 S315 的中国版，1997 年推出后就荣获欧洲年度客车大奖，2002 年引入中国仍然属顶级客车，安凯在北京车展上宣称它是中国最豪华的客车一点也不为过。但该车型在德国的顶级地位已被新一代斯特拉 S415 所取代，新车问世后也荣获欧洲 2002 年度客车大奖，其舒适、豪华的内装，处处显露出王者风范，它已成为中国公司竞相模仿的对像。

2003 BAAV 年度客车大奖



最佳客车新品奖
丹东黄海汽车有限责任公司 DD6121K04

最佳环保客车奖
上海申沃客车有限公司 SWB6115Q2-3
CNG

最佳客车底盘奖
猛狮客车有限公司 Coach Chassis

最佳安全装备奖
中通客车控股股份有限公司

最佳造型设计奖
牡丹汽车股份有限公司 MD6122GDU

最佳展台创意奖
安徽安凯汽车股份有限公司

最佳城市客车奖
常州依维柯客车有限公司 CJ6120LCHK

最佳旅游客车奖
厦门金龙旅行车有限公司 XML6843

最佳豪华级旅游车奖
郑州宇通客车股份有限公司 Lion's Star

最佳客车制造商
厦门金龙联合汽车工业有限公司



宇通莱茵之星(Lion's Star)是与曼公司在欧洲同步推出的顶级客车



莱茵之星的原型车 Lion's Star 在德国荣获 2002 年度红点产品设计大奖



宇通版的莱茵之星已成为中国顶级客车的新标杆。如果说，安凯引进德国斯特拉 S215 客车曾经是中国豪华客车的代表，现在则被 BAAV2003 年度最佳豪华级旅游车所取代，这是我对亚洲客车大奖的解读。

环保车型、底盘和安全性能、造型设计，以及最佳城市客车、最佳旅游客车、最佳豪华旅游客车和最佳客车制造商等。

记者：主要由欧洲客车专业记者评选的 BAAV 亚洲客车大奖是否能够准确代表中国客车工业的现状？

王健：我以为，BAAV 把欧洲客车行业的评奖规则移植到亚洲来是具有积极的意义，就像 BAAV 把著名的世界客车博览引入亚洲一样很有专业特性，并且得到越来越多的中国同业人员的认同，比如中国城市公共交通学会加盟主办展览会就是一个重要标志。

荣获 BAAV2003 年度最佳豪华级旅游车奖的是宇通莱茵之星就是中国客车产品技术的最高代表，它是德国曼公司 Lion's Star II 的中国版，宇通公司宣称它是与曼合力打造的顶级客车。事实上，Lion's Star 曾在欧洲荣获 1994 年度客车大奖，而新一代的 Lion's Star 刚在 2002 年推出，在欧洲也属顶级客车系列。

可以说，宇通版的莱茵之星成为中国顶级客车的新标杆，如果说，安凯引进德国斯特拉 S215 客车曾经是中国豪华客车的代表，现在则被 BAAV2003 年度最佳豪华级旅游车所取代，这是我对亚洲客车大奖

的解读。

记者：国内还有一些主要的制造商都没有参展，似乎意味着 BAAV 年度客车大奖缺少权威性？

王健：据我所知，西沃等公司因为要在 6 月才有新车型推出，所以未参加展览会，而亚星等公司则是基于客车专业展的参展费用高而没有参展，如果他们参展也许会改变 BAAV 的评比结果，总体上讲不会有太大的差异，就是一些参展的公司也未申报竞选年度客车的任何奖项。

BAAV 年度客车大奖的评委在欧美地区的历届世界客车博览会上担任过评委，具备客车行业的国际专业知识，评奖经验丰富，是无可挑剔的权威级人物。大奖通过世界客车博览亚洲展览会和客车专业媒体的传播，帮助制造商提高其客车品牌在国内外的知名度。

据我所知，中国一些专业的客车媒体记者，开始参照欧洲商用车编辑协会 (ACE) 评选欧洲年度客车的规则，开始组织中国商用车编辑协会 (CACE)，准备独立地进行中国年度客车的评选和道路测试活动，我期待它的诞生。

记者：听说有厂家对获奖项目不满意，究竟怎么回事？

王健：中国客车制造商对待 BAAV 年度客车大奖的态度已经发生微妙的变化，第一次在上海明星俱乐部颁奖时就不像今天这样被参展商所看重，在颁奖典礼举行前，一些公司的代表就在四处打听评选结果。





金龙 XMQ6127



BAAV 特邀中方评委王健(右)与世界客车联盟总经理洛克(左)在第一次世界客车博览亚洲展览会上

沈伟说：金龙公司正积极与国外设计公司探讨联合设计开发新车型，走独立开发新产品的路线，拥有自己的知识产权。

实际上，金龙公司宣称自主设计的欧洲之星(XMQ6127)，其车内装饰就是出自欧洲大师手笔。

事实上，西班牙伊利萨尔公司的世纪系列与 PB 系列车型都是与英国 ARUP 设计公司合作开发的，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 (SETRA)、梅赛德斯奔驰 (MB)、范胡尔 (VANHOOL) 和博瓦 (BOVA) 等顶级客车媲美的车型。

在中国，一些客车制造厂家已把产品开发的新目标瞄准了这一车系。



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



牡丹 MD6122GDU

从牡丹 MD6122GDU 型客车上，可以证明中国公司的设计人员已经具有独立开发新车型的能力，已用不着去简单模仿欧洲客车或日本客车。我个人以为，现在应当是中国客车厂家形成自己产品特征或风格的时候了。

17家公司共48个奖项申报BAAV设立的9个年度客车大奖，其中，安徽安凯、桂林大宇、沈飞日野、广州五十铃、天津伊利萨尔、常州依维柯和郑州宇通都申报最佳豪华旅游客车奖。有意思的是，过去一直是中国顶级豪华客车代表的安凯客车，获得本年度最佳展台创意奖，该公司副总经理朱承德在领奖后感言说：安凯公司不仅展台设计漂亮，安凯制造的客车质量比展台设计得更好”。

因为每一奖项只颁给一个公司，参展厂商有不同的看法是很自然的，评选的结果肯定是几家欢喜几家愁。

记者：你认为年度最佳豪华级旅游车奖意味着什么？

王健：我认为BAAV年度最佳豪华级旅游车奖类似欧洲的年度客车大奖，它是中国未来客车技术和造型的发展方向，因为客车技术发展的所有成就都集中体现在豪华旅游客车上。

在中国客车市场上，许多公司都宣称自己的产品是最豪华的客车，更有炒作“超豪华的”车型。客观地讲，安凯的HFF6120K35是德国顶级客车斯特拉S315的中国版，该车在1997年推出后荣获欧洲年度客车大奖，其技术水平在中国当然属

顶级客车，安凯在2002年的北京车展上宣称它是中国最豪华的客车一点也不为过。但它在德国的顶级地位已被新一代车系所取代，斯特拉S415问世后就荣获欧洲2002年度客车大奖。2001年我在比利时的世界客车博览欧洲展览会上就看到全新的S400系列车型，中国参观团中有第一个买安凯豪华客车从事高速客运的黄志总经理，他看到斯特拉S415感叹说太漂亮了！这才是真正的豪华客车。

和我们一起到欧洲看展览的团员中，还有6、7个人是中通公司的，没想到他们在不到一年的时间里，2002年北京车展上就推出仿S415的LCK6126H客车。我跟安凯公司的一位副总经理开玩笑地说：如果把SETRA的商标贴在中通的这款车身上，在安凯的展位上说它是最新引进的S415，你估计有多少用户会信以为真？我问斯特拉公司负责中国市场的米歇尔佛瑞先生对此车型的感觉如何，他也怏怏双肩而未发表任何意见。

不久，我在贵州的万达客车厂看到中汽客车公司仿S415的原型车，初看还是具有现代客车的精神，仔细看其造型和内饰就明显感觉与中通的仿造水平有很大的差距，我问负责设计的设计师是否见识过S415车，乐志华说他还没有看到过实物车

型，我终于明白了为什么他的设计会缺S415的神韵，为什么中通会派那么多技术人员到欧洲参观考察。这从某一侧面说明参观世界客车博览对公司开发新车型是何等有意义。

记者：宇通采取直接引进最新产品的路线一跃成为行业的先进代表，它与安凯采取的技术引进路线不同，你怎样看待中国客车产品的开发路线？

王健：宇通的产品开发路线无疑是短平快的成功案例，世界客车博览亚洲展览会上的样车就是宇通技术人员在德国慕尼黑和曼公司技术人员共同研发的。

安凯公司采取的技术引进路线在中国快速变化的客车市场竞争中似乎有些落伍。安凯现在主推的HFF6120K35就属于斯特拉老一代的车型，而宇通的莱茵之星宣称是与欧洲同步推出最新顶级客车，安凯的豪华客车在概念上被宇通攻击为落伍产品？据悉，安凯公司与艾瓦巴士的合资项目正在德国进行中，估计不久的将来，欧洲最高顶级的斯特拉S415型客车将在中国制造。

宇通还宣扬莱茵之星的原型车Lion's Star II在德国荣获2002年度红点子产品设计大奖(red dot award: product design 2002)，实际上，这个大奖只是德国一个设计协会评选一系列奖项中的客车造型设计奖。

记者：中国客车业似乎只有依赖技术或产品引进才能发展？有其它道路可走吗？

王健：在BAAV颁奖典礼前，我问金龙公司的沈伟总经理：欧洲几乎所有的客车制造商在中国都有了合作伙伴，金龙没有搭上这班合资班车，今后是否该走另一条道路？

沈伟说，金龙公司正积极与国外设计公司探讨联合设计开发新车型，走独立开发新产品的路线，拥有自己的知识产权。实际上，金龙宣称自主设计的欧洲之星(XMQ6127)，其车内装饰就是出自欧洲大师手笔。

从金龙欧洲之星的开发路线上来分析，它仍然是参照欧洲原型车进行设计的，其前脸造型具有西班牙伊利萨尔世纪客车的某些特征，其银色装饰条显然是借鉴德国斯特拉S400系列首创的流线形飘条，金龙以其精雕细琢的制造工艺上打造



“钻石品质”，该车被评为高三级大型客车，成为金龙的旗舰车型。

事实上，西班牙伊利亚尔的世纪系列与PB系列都是与英国ARUP设计公司合作开发的，它们以其独特的美学设计竞争力，在欧洲市场上成为可与斯特拉、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，一些厂家已把产品开发的最新目标对准了这一车系。

BAAV颁奖典礼上，最后颁发的最佳客车制造商大奖是给了厦门金龙公司，这与我和沈伟先前的讨论似乎有着某种不言而喻的巧合。我真的希望金龙的产品开发新路线能成为推进中国客车业发展的领头羊。

记者：BAAV年度客车大奖中没有任何一款日本血统的车型获奖，欧洲记者是否有偏见？

王健：我认为BAAV大奖的评选结果反映了中国巴士与客车造型潮流，评委们（包括欧洲记者与中方特邀评委）没有任何的偏见。如果倒回10年前，这个评奖结果就有问题了。哪时候中国的高档客车基本上是日本造，制造厂都仿造日本风格车，一个简单的数字可说明这种现象：中国至少有50家仿造柯斯特。

今天的中国客车市场上，欧洲车成为中国制造商仿造的目标。欧洲车无论是设计理念还是设计技术领域都相当前卫，而且欧洲原型车制造商对中国厂家的仿制并没有像日本客车厂家那样关注或涉及其车辆造型的知识产权。

据我所知，已有日本客车厂家对中国公司的仿造车型提出专利交涉。

记者：中国客车业的产品开发能力如何？

王健：从牡丹MD6122GDU型客车上，可以证明中国公司的设计人员已经具有独立开发新车型的能力，已用不着去简单模仿欧洲客车或日本客车。我个人以为，现在应当是中国客车厂家形成自己产品特征或风格的时候了。

牡丹MD6122GDU型客车的前脸宽阔饱满，车身圆润，比较稳健，典雅的内饰给人以耳目一新的视觉，该车荣获年度最佳造型设计奖。

记者：BAAV年度客车大奖是为推广世界客车博览亚洲展览会而设立的大奖，你估计它对中国客车制造业会产生多大的影响？

王健：我认为，BAAV年度客车大奖给中国客车制造业带来推进欧洲客车业发展的成功经验，特别是一大批欧洲巴士与客车专业记者对中国客车业的报道，使中国客车产品在国际上的地位得到前所未有的关注，对促进欧洲客车业与中国客车业的合作起着积极的作用。

更重要的是，BAAV年度客车大奖拉起专业展览的旗帜，把越来越多的客车制造商和部件商从传统的汽车展览中分离出来，发挥专业协作的效率。

