

FOR FAMILY

游艇，不只是商务接待 海恩游艇郭申跟进采访

采编/梁欣



《游艇业》：郭总，我们又见面了。我想先了解一下自海恩成立以来至今 Absolute 游艇的销售情况。

郭申：海恩经过大半年运作，总订单量还不错，目前为止一共有5艘已销售订单，还有2艘意向较高的客户已经到80-90%的讨论阶段了。总的来说一共是7艘的订单吧。

《游艇业》：这几位客户都选择了怎样的艇型？

郭申：这7位客户的组成分布基本涵盖了沿海的热点城市：三亚、广州、厦门、福州甚至是广西和中西部地区。船型大部分集中在飞桥，也有两艘非主流的运动款游艇。从这几位客户的艇型选择来看，除了地区之外，船型的差异也有，船价来说，五、六百万到两千来万的都有，大头的还是在八百万到一千二百万左右。从购买游艇用途的角度来说，商务性的用途还是占了主流，不过也有40尺的小艇，如此说来除了商务外，家用型的方式也出来了。有两位完全就是够买来作为一种生活方式使用。

《游艇业》：Absolute 游艇在欧洲闻名已久，在欧洲本土消费者对这一品牌的反响或者是理解是怎样的？在中国大陆地区消费者对这一品牌的认识有什么样的区别和相同的地方？

郭申：首先是创新吧，不仅是游艇外形上的创新，更多的是在游艇内外空间上的创新，在采光和通风上也达到最大化，让人在船舱里不觉得局促浑浊，算是阳光普照在船上的每

一个角落吧。然后是环保，Absolute采用的都是大量环保材料，不会让人感到刺鼻、熏眼。在消费者看不到的地方也用了很环保材料。动力系统也和沃尔沃合作采用了最新款的环保主机。这也是欧洲本土消费者的一致好评的原因。而来到中国之后呢，这几个优点也得到了中国消费者的接受，特别是在设计上让人眼睛一亮的感觉，功能性的实用，多功能性。采光和通风都是中国消费者乐于看到的。而区别则是在中国消费者对于环保的理念还不是很重视，不过相信在不久之后也会慢慢转变这一观点。

《游艇业》：海恩游艇现在是 Absolute 游艇大中华区的独家代理，销售情况如此之好，有没有考虑在将来继续代理更多的游艇品牌？

郭申：这个问题非常好。海恩游艇现是 Absolute 游艇在整个大中华地区的代理。中国有句古话，是不是要把所有的鸡蛋都放到一个篮子里，其实对于中国市场的需求来讲，还存在一个空白。在中国的内湖和江河，50英尺以上的游艇是不太现实的，因此我们也正在考虑引进几个小上一个级别，两三百万的游艇品牌。我们至少要针对对客户的需求做到高、中、低的搭配。

《游艇业》：有打造自己的游艇品牌的打算吗？

郭申：拿破仑说过，不想当将军的士兵不是好士兵。其实任何一个游艇企业最后的目的都是想拥有自己的游艇品牌，不过就现状来说，这是我们的一个美好梦想。这对生产力，生产效率和人才储备都有很严格的要求，我个人认为海恩在中国的现况下还没有到时候，我们需要脚踏实地。

《游艇业》：Absolute 针对于它的竞争对手相比，最大的优势是什么？

郭申：三点优势吧。一是性价比，在这一档次的意大利游艇上面，我可以很负责任地说，Absolute游艇的性价比是非常高的。第二个是设计理念，Absolute做为一个新兴的品牌，它吸取了百家所长，一系列的船型都采用了最新的理念、科技、材料。三是全球保修和售后服务制度，代理商承诺在48小时内提供相关的保修以及零件的配送。

《游艇业》：听说海恩游艇现在正在策划一个亲子游活动，可以具体介绍下吗？

郭申：我们发现目前在中国大部分的买家目的只是用在商务接待，而人类回归自然、家庭的因素在游艇上的考虑是很少的，这正与国际上的理念是相悖的。所以说我们办这一活动的创意是我想向一些富豪和成功人士提醒，当你们在商业上的打拼获得成功之后，你们忘记了什么，是与自然，家庭，亲人孩子还有朋友在一起享受天伦之乐。我们希望游艇不只是用来进行商务接待，而希望大家可以花出更多的时间，尤其是对下一代的教育培养，让孩子们可以更多的亲近自然，热爱海洋。

EACH ONE SHOWS IT'S TRUE WORTH

七仙过海、各显神通 10米游艇大比拼

文/Lamberto Ballerini 编译/梁欣 本刊独家版权合作/意大利《NAUTICA》杂志专供稿件



选择对比艇型时,我们希望来参加对比的都是该尺寸、该级别当中极具代表性的船型,这样我们的工作成果也能最大程度的为大家提供购买参考建议,换句话说它们应该都是大家熟悉的面孔。经过一番慎重考虑,我们确定了最终名单,按照船型的英文首字母排序,这次邀请到的7款35-40英尺级的豪华游艇分别是Absolute 40、Austin P 36、360 Goldstar、Portofino 37 Fly、Rio 36 Air、Salpa 40和Sessa S 35。

在对比正式开始之前,我们先来了解一下这几款艇型。

按 CE 等级划分的话,360 Goldstar 和 Portofino 37 Fly 可归为“A”类,而其他艇型则处于“B”类。也就是说,360 Goldstar 和 Portofino 37 Fly 这两款艇型完全可以实现不间断的远洋甚至是环球航行,剩下的艇相对就要差上一些。船员搭载能力方面,Rio 36 Air、Salpa 40 和 Sessa S 35 可以搭载 12 名船员,其余的允许搭载人数均为 10 人。对于船舱来说,除 Austin P 36 被设计成为了开放式空间之外,其余都有 2

个私人舱室。而 7 款游艇都如出一辙地选择了 4 张床做为它们的固定床位,不过在可增加床位方面,Austin P 36 和 Sessa S 35 只能增加一张,其他的都可以多放上 2 张临时床位。卫浴间的情况相信不用说大家也知道,这种尺寸的艇型上面,1 间是标配。再来看看动力,引擎的搭载方面,我们发现,有 5 款船型均搭载了 Volvo Penta D4 系列的引擎,只有 360 Goldstar 和 Portofino 37 Fly 分别搭载了 FPT N67 MNT M28 和 FPT N60 两款引擎,看来 Volvo 引擎是这一级别的大多数艇型的选择。



Absolute 40



Austin P 36



360 Goldstar



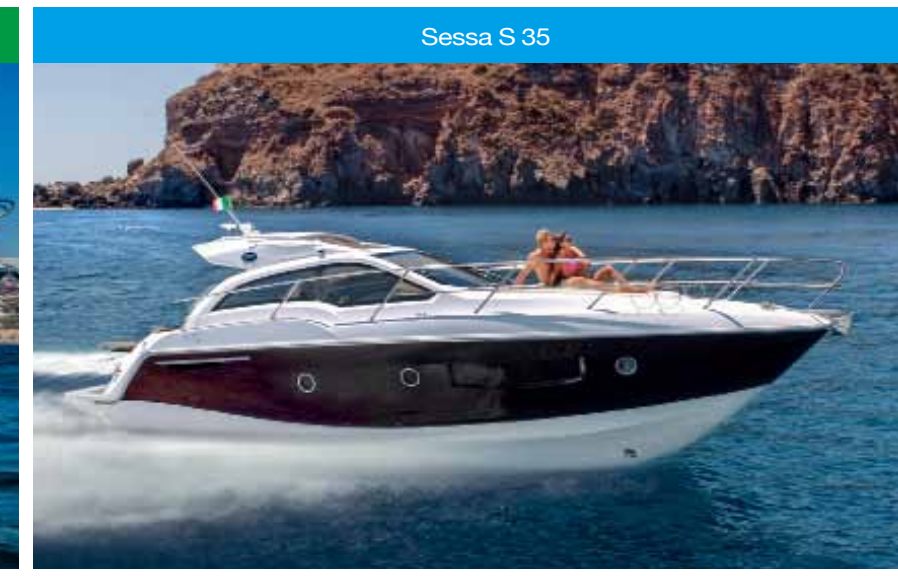
Portofino 37 Fly



Rio 36 Air



Salpa 40



Sessa S 35

Absolute 40



Austin P 36



360 Goldstar



Portofino 37 Fly



Rio 36 Air



Salpa 40



Sessa S 35



甲板空间:

大家在挑选一款艇型的时候,甲板绝对是首先映入眼帘的东西,这就使得不管是甲板的结构还是形象都变得十分重要,下面就让我们先来看看这七款游艇的甲板表现。首先是 Absolute 40,全封闭式驾驶舱将甲板完全隔离了出去,这起到了很好的封闭性。艉甲板搭上偌大的遮阳艉顶板将整个艉甲板覆盖,即使在烈日当空的情况下也可以舒服地坐在室外享受海风。而前甲板的日光浴垫是可以掀开的,里面有枕头,浴单等晒日光浴的必备品,再也不用自己抱着这些用品从卧舱走过去了。我们再来看看 Austin P 36,全景天窗着实是亮点,不过这半开放式沙龙却显得有些不容易被大众接受,不过我个人倒是非常喜欢,小艇的后半段空间既起到了沙龙的作用又可以充当艉甲板,着实不错。前甲板的那一扇圆形舷窗下面是卧舱,不管是采光还是在甲板和卧舱间的互通,都起到了很好的作用。360 Goldstar,怎么说呢,它的甲板表现中规中矩,既没有什么出彩的地方,也挑不出什么毛病。不过它的艉甲很有意思,空旷的,没有桌子也没有可供坐下休憩的凳子。难道是用来搭载皮筏艇使用?前甲板人性化的设计了双扶手,这样在艇颠簸较大的情况下可以用双手一边抓住一个扶手,安全感剧增。接下来是 Portofino 37 Fly,唯一的飞桥艇。艉甲部分层次分明,左边的阶梯和右边的舷梯都可以通往飞桥,休息区有一排背靠大海的长凳,遗憾的是没有桌子。前甲板上有一小段突出的海豚喙设计得很聪明,既很好地利用了空气动力学原理,也可以体验一下泰坦尼克号的感觉。Rio 36 Air,它的甲板设计算是引入了百家所长,半开放式沙龙区,大型遮阳棚,值得一提的是它的艉甲部分采用了不对称式设计,沙发将左半部分覆盖起来,只留下了右后的一个小口供于出入,对那些常规型艇有了审美疲劳的朋友们是一个不错的选择。前甲板部分则类似于 Austin P 36 的设计,在这里就不再赘述。再接下来是 Salpa 40,唯一的一款全开放式沙龙游艇。这也使得它对艉甲部分有了很大的设计空间。它的艉甲,完全称得上豪华二字。你见过带 U 型沙发的艉甲吗?你见过带吧台厨房的艉甲吗?它就是。前甲板的部分还是类似于 Austin P 36 和 Rio 36 Air。最后,我们再来说说 Sessa S 35,我相信,它的设计师简直就是一名天才,甲板上的每一处空间都很好的被利用了起来,这位设计师居然在空间不大的艉甲部分放入了沙发,洗手台,甚至是一张长形大桌。前甲板也出奇的大,相较于更大的游艇也不遑多让。

沙龙区:

其实,对于沙龙区完全不用购买者担心,到了这个级别的游艇,沙龙区都算得上是五脏俱全,配置应有尽有。不过,既然是对比,沙龙区上的体验自然是不能缺少的一个环节。就来看看这七款艇型各自的表现吧!

先说说沙龙区空间的感受,空间感上,这些艇的表现基本相同, Absolute 40 和 360 Goldstar 略大一点,这要得益于他们 4.05 米和 3.09 米的船宽。而从采光效果上来看, Salpa 40 居然是全开放式沙龙,没有舷窗的它,完完全全地和大海融为一体,而其它的则是中规中矩的选择了常规式沙龙。因此在效果上 Salpa 40 表现的最好,当然全开放式沙龙区就像一把双刃剑,在融入大海的同时,也免不了要经常清理溅洒到舱里的海水。另外再说说 Austin P 36 和 Sessa S 35,这两款艇型,他俩虽然不想 Salpa 40 那样是开放式沙龙。但皆配备了全景天窗,因此他们在采光效果上也稳居三甲。而这七款艇中,唯有 Portofino 37 Fly 配备了飞桥,这也填补了它在对比过程中沙龙采光效果不好的劣势。

再来说说舒适性的对比, Austin P 36 在舒适性的评比中排名第一,这也是当之无愧的,也完全符合我们的预期。 Absolute 40、Portofino 37 Fly、Rio 36 Air 几乎一样舒适,它们与 Austin P 36 相比也没有特别悬殊的差距,这说明到了这一级别的游艇,舒适性几乎相近,并且都可以让人满意。360 Goldstar 还是典型的 Cantieri Estensi,各方面都位于中间,无论好的方面还是坏的方面都不会给人留下深刻的印象。 Salpa 40 和 Sessa S 35 排在最后,这也是意料之中的。说实话,它们的舒适性并没有那么不好,其实都可以达到用户的期望,只不过这两台艇有明确的设计要求。它们在操控性能和动力方面名列前茅。无论是追求操控性能还是动力,都会对舒适性产生一些影响,这并不是我们得出的结论,而是客观事实,我们的测试也正好符合这个规律。通过这个测试,其实不难发现,这一级别游艇对艇操控性能、动力、舒适性等各方面都有很高的要求,对于游艇制造商来说,打造一艘完美的游艇最根本的原则就是要在各种复杂矛盾的事物中找到最佳的平衡点,然而平衡本身就是一件很复杂的事。

Absolute 40



Austin P 36



360 Goldstar



Portofino 37 Fly



Rio 36 Air



Salpa 40



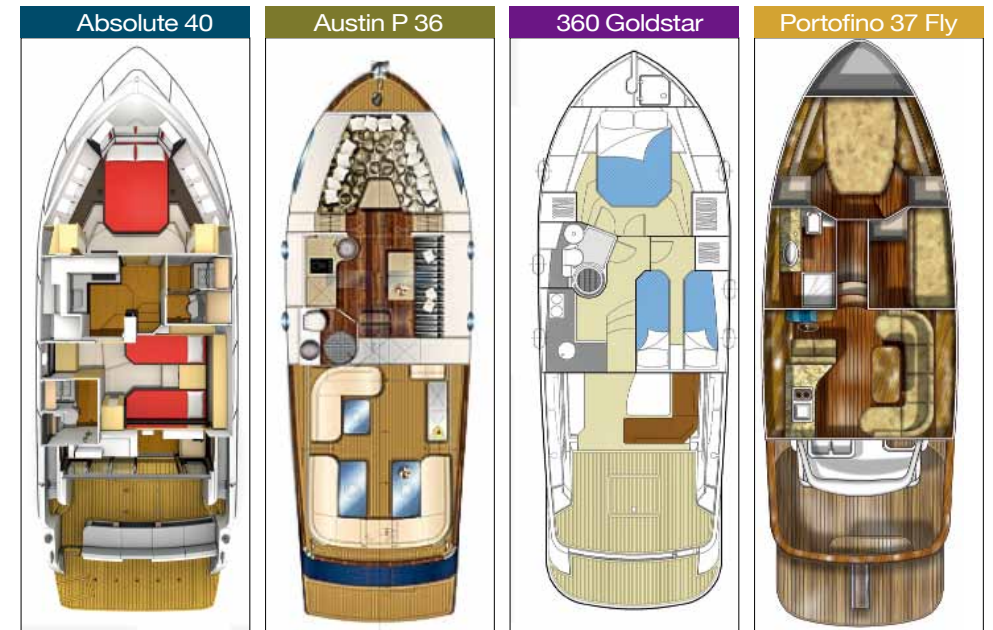
Sessa S 35





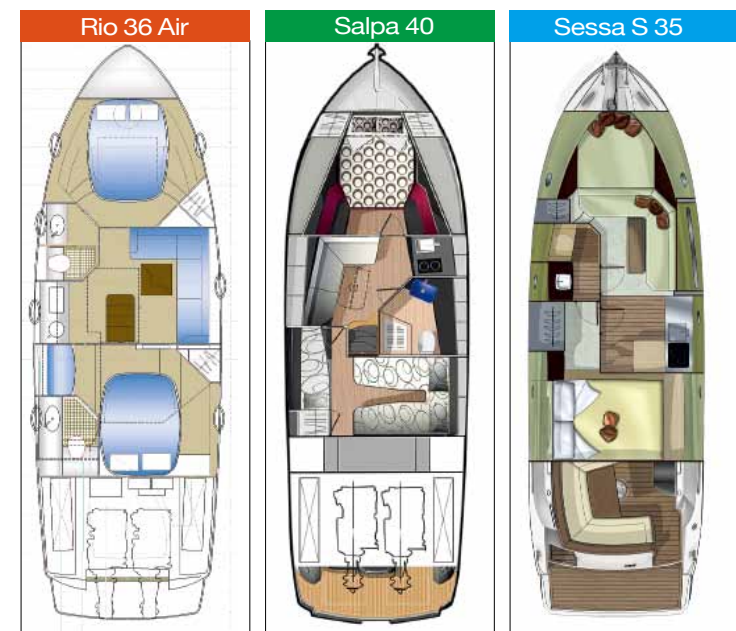
中控台:

中控台的设计上, 这七款艇型都表现出了自身对于豪华的理解, Absolut 40、360 Goldstar、Portofino 37 Fly 和 Rio 36 Air 四款船型采用了木纹装饰, 彰显出身豪华的定位。其余的使用了皮质包覆。对于它们的装配工艺以及细节表现, 完全不需要我们担心, 当然, 这也是这个级别应有的水准。内饰的做工用料完全不需要我们有任何担心, 不过, 在舵盘的实际使用过程中, 还是有一定差距的。其中, 360 Goldstar 和 Portofino 37 Fly 的舵盘尺寸最大, 并且前者方向盘偏细, 握感上的表现不如其它对手。除了它们两个之外, 其它艇型的整体表现相差不多, 无论是大小还是粗细都表现得出色。



性能:

通常情况下, 舒适性表现并不是此级别游艇的强项, 毕竟尺寸摆在那里, 对于风浪的规避比起更大的游艇来还是有一定的差距, 但是谈到操控动力性, 那就是它们所擅长的地方了。这七款型号都采用了双引擎的配置, 虽然使用了不同的型号, 但是在品质上都是一等一的好。Austin P 36、Rio 36 Air、Salpa 40 和 Sessa S 35 的船艏都配备了更具运动感和高效的流体动力学装备, 不过在恶劣的海况下, 它们会有点不太适应, 鱼与熊掌不可兼得, 追求动力的同时也势必会失去一点稳定性。Absolute 40 配有沃尔沃 IPS, 这是最新也最先进的技术, 单单是这个原因, 多数保守派还是保留了一些意见, 毕竟老款的型号表现已经够好, 新技术的出现势必还是需要一些验证时间。



卧舱和卫浴间:

这种尺寸的小艇, 床位数怎样去配置是一大亮点。现在就让我们来看看这七款小艇的情况。Absolute 40、360 Goldstar、Portofino 37 Fly、Rio 36 Air 和 Salpa 40, 这几款型号, 床位配置区分很明显, 较大床铺的那一套是供给主人使用, 当然其他的则被分配给客人。Austin P 36 和 Sessa S 35 区分得就不是那么明显了。床位大小基本一致, 这一表现也证明它们更适合休闲旅游的家庭使用。至于内饰的设计, 那就是萝卜白菜各有所爱了, 不过放心, 在工艺质量上, 这七款型号一点问题也没有。至于卫浴间, 也没什么可比较的, 配置齐全, 使用舒适方便是它们的共性。