



## **Fahrbericht CRN 128 „Xs of London“**

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright Ferretti Group / Custom Line

### **Custom Line 128 Xs of London**

**Dem Trend nach mehr Größe kann sich auch die Custom Line der Ferretti-Gruppe nicht verschließen. Jüngstes und größtes Modell ist die 128.  
Hans Wischer ist mitgefahren.**

Designer Giovanni Zuccon und der Chef von CRN Lamberto Tacoli haben mit der *Custom-Line*-Familie eine Serie schneller Semi-Custom-Motoryachten konzipiert. Die 94 wurde bereits 23x gebaut, die 112 schon 12x verkauft. Für die zweimal vollendete 128 liegen weitere vier Aufträge vor. Während der Erstling der 128 top secret blieb, gestattete der englische Eigner der Baunummer 2 *Xs of London* einem handverlesenen Kreis einen Besuch an Bord. MEER&YACHTEN war sogar bei der Werft-Probefahrt dabei.

Dem Eigner, der bereits eine kleinere Ferretti Custom Line besaß, fiel die Entscheidung für seine neue 128 nicht schwer. Traditionsbewusst hat er am Steuerstand einen althergebrachten Klinometer (seitlichem Krängungsmesser) von Liverpool & Glasgow aus dem letzten Jahrhundert installieren lassen - als klassischen Kontrapunkt zur allerneuesten Navigations- und Kommunikationselektronik auf der Brücke. Die 128 wird von der Werft als Dreidecker bezeichnet, ist aber genau genommen ein Vierdecker: Gästekabinen, Crewquartiere, Maschinenraum und Tendergarage liegen auf dem Unterdeck, Eignersuite, Galley, Essplatz und Salon auf dem Hauptdeck, Skylounge, Kapitänskabine und Steuerstand auf dem Brückendeck, über dem es noch das Sonnendeck gibt. Das Hauptdeck ist für crewfreundliches Handling als Walkaround rundum begehbar.

Unter-, Haupt- und Brückendeck sind durch je vier unterschiedliche positionierte Treppen verbunden, auf ein zentrales Treppenhaus wurde verzichtet. Das Sonnendeck ist nur über eine Treppe vom Brückendeck zu erreichen. Mit den individuell angeordneten Aufgängen ist eine klare Trennung der Gäste- und Crewbereiche möglich. Während die Außentreppe mit Teak belegt sind, liegt auf den Holzstufen im Eigner- und Gästebereich hellbeiger Veloursteppich. In Salon, Eigner- und Gästekabinen sowie den Fluren sorgt heller Berbert Teppich für ein angenehmes Fußklima. Das freundlich helle Ahorn-Parkett am Essplatz, in der Skylounge-Bar und der Galley ist zweckmäßig, ebenso wie das Teakholz-Parkett im Crewbereich. Wände und Decken sind mit elfenbeinfarbigem Alcantara bespannt. Kirschholz-Applikationen setzen Akzente und harmonieren mit dem Interieur aus Kirsche und Pacific Madrona, das an besonderen Partien wie am Essplatz mit Vogelaugenahorn abgesetzt ist. Leder, Stoffe, Gardinen, Sessel, Stühle und Asseccaires stammen von erlesenen Herstellern – wie Frau, Rubelli und Fendi.

Farblich verkörpert das Interieur die vier Elemente Luft, Wasser, Erde und Feuer, die allesamt miteinander wohltuend harmonieren – bis hin zum Marmor (auf Sandwich-Unterlage) in den Bädern. Diese konsequente



## **Fahrbericht CRN 128 „Xs of London“**

**Von Hans Wischer**



---

Komposition der Farben wird lediglich durch einen pinkfarbenen Ledersessel in der Eignersuite unterbrochen. In den Gästekabinen steht die Farbkombination zudem unter einem afrikanischen Safari-Motto, teils mit Tagesdecken im Tigerlook und Wandbespannungen in einer Krokoleder-Imitation. Zu den weinroten Ledersofas in der Skylounge ließ sich der Eigner von einem anderen CRN-Bau, der *Clarena*, inspirieren.

Wir lassen für den Eintritt vom Achterdeck aus die gläsernen Schiebetüren auf Tastendruck öffnen: Der Salon mit eierschalen-farbigem Ledersofas und -sesseln zu beiden Seiten ist geradlinig aufgeteilt. Auszüge in den Sideboards erleichtern hier und am Essplatz den Zugriff auf Gläser und Teller, die rutschsicher in Plexiglasausparungen ruhen. Der große Flachbild-Fernseher klappt elektrisch aus der Decke. Weiter vorn geht es ebenfalls durch auf Tastendruck zu öffnende gläserne Schiebetüren zum Essplatz mit Kristalltisch und zehn Stühlen. Im Vorschiff hat der Eigner seine Suite – mit Büro an StB, Schlafbereich über die volle Breite und imposantem Bad ganz vorn, in das zwei Türen zu beiden Seiten des Kingsize-Doppelbettes hinein führen. Halb abgetrennt befinden sich an den Seiten die Toiletten und zentral in der Mitte eine gewaltige, gläserne Halbrunddusche in dunklem Marmor.

Mittschiffs im Unterdeck liegen die vier Gästekabinen – zwei mit Queensize-Doppelbett, zwei mit zwei Einzelbetten plus ausklappbarem drittem Pullman-Bett. Die En-Suite-Bäder mit Bidet sind jeweils so ausgerichtet, dass sie entweder zum Maschinenraum oder zum Crewbereich eine Schallschutzzone bilden. Die Bäder der Queensize-Kabinen verfügen über Badewannen, die mit Einzelbetten über Duschkabinen.

Das Crewquartier weiter vorn auf dem Unterdeck wartet mit drei Kabinen mit Etagenbetten, Waschcenter mit je zwei Miele-Waschmaschinen und -Trocknern, Vorratsabteil mit drei deckenhohen Kühl-/Tiefkühlschränken und einer Crewmesse für vier bis fünf Personen und Mikrowellen-Pantry auf. Der Zutritt erfolgt über eine Treppe von der sinnvoll in drei Bereiche aufgeteilten Galley. Da gibt es die große Edelstahl-Bordküche mit elfenbeinfarbenen Oberschränken und gewaltigem Dunstabzug im Restaurant-Format über den Herden, für die Crew einen Vier-Personen-Essplatz mit Weinflaschen-Kühlschrank dahinter und Anrichten für das Servieren am Essplatz. Die Schiebetür dahin lässt sich per Fußtasten öffnen, ohne zuvor ein Tablett abstellen zu müssen. Weitere Türen führen in die Lobby oder nach draußen auf das Walkaround-Gangbord. Der Kapitän hat auf dem Brückendeck seine eigene, äußerst komfortable Kabine, in roten Tönen gehalten mit Queensize-Bett und En-Suite-Duschbad. Direkt hinter dem Steuerhaus, das mit Navigations- und Kommunikationselektronik sowie allen notwendigen und sinnvollen Anzeigen bestückt ist. Hinter dem Kapitän auf seinem vielfach verstellbaren Besenzoni-Ledersessel können auf einem seitlich versetzten Ledersofa bis zu vier Steuerhaus-Gäste am Fahrtgeschehen teilhaben. Für den Blick nach achtern auf das von einer Videokamera auf einen Monitor übertragene Bild muss der Kapitän sich umdrehen, beim Anlegen sind zwei Außensteuerpulte in den Nocks von Hilfe.

Der Lebensraum außen ist gewaltig. Sowohl das Hauptdeck als auch das Brückendeck bietet – vom jeweiligen Deck darüber überdacht und beschattet – große Sitzrunden mit Platz für bis zu zehn Personen. Der Eigner der *Xs of London* hat sich dort für dunkles, korbgeflechtähnliches und lose arrangiertes Mobiliar entschieden. Die Skylounge auf dem Brückendeck verwöhnt mit komfortablen Sitzecken und einer Bar. Auf dem höchst privaten Sonnendeck ohne Außensteuerstand gibt es Liegestühle, einen Esstisch für sechs Personen und davor einen, von Sonnenkissen umrahmten Jacuzzi mit je nach Wunsch in der Höhe einsteckbarer Reling. Vom Hauptdeck geht es achtern StB-seitig über eine Passarelle beim rückwärtigen Anlegen in der Marina an Land. Oder über eine Treppe hinab auf die knapp ein Meter tiefe, heckbreite Badeplattform, von der Werft als Beach bezeichnet, mit Tür zur Beiboot-Garage.



## **Fahrbericht CRN 128 „Xs of London“**

Von Hans Wischer



---

Der dort lagernde Avon Sea Sport Jet 320-Tender wird zu den Seiten durch große Luken per Motomar-Kran ins Wasser geliftet. Ein zweiter Tender, ein Castoldi Jet 480, wird aus seiner Garage vorn auf dem Hauptdeck per Besenzoni-Kran ins Wasser gesetzt oder wieder aufgenommen. Von der mit Teakholz versehenen Tendergarage geht es durch eine Tür (elektrisch und manuell per Drehrad zu öffnen) in die Kontrollwarte des Maschinenraums und von in den Maschinenraum, in dem die beiden MTU-12-Zylinder-Turbodiesel ihre Arbeit verrichten.

Fazit: Zugunsten räumlicher Weite ist die Lobby auf dem Hauptdeck mit Tür zum seitlichen Gangbord kompakt gehalten. Wie auf fast jeder Motoryacht fehlt hier allerdings auch eine vernünftige Garderobe – für Mäntel, Wetterjacken, Straßenschuhe und Regenschirme. Ansonsten ist die Custom Line 128 rundum super.

### **Die Werft**

---

CRN (Costruzioni Riparazioni Navale) hat in ihrer 42jährigen Geschichte 116 Superyachten vollendet. Seit 1999 gehört die Werft zur Ferretti-Gruppe und mit der Übernahme des Nachbarn Cantieri Morini in 2003 wurden die Hallen- und Geländekapazitäten auf 14 Bauplätze beträchtlich erweitert. Selbst 150-m-Bauten sind möglich. Demnächst werden drei Ausrüstungsplätze im Wasser für Witterungsunabhängigkeit überdacht. Außerdem sollen – wie auf der Ferretti-Riva-Werft in La Spezia – weitere Liegeplätze für Kunden bereitgehalten werden. CRN fertigt drei Linien: In der Custom-Line 29 bis 40 m lange, als Gleiter konzipierte Semi-Customs, und dazu die Navetta-Verdränger, 30 und 43 m lang, beide mit Kunststoff-Rümpfen und Aufbauten, deren Rümpfe teils in Fano, teils in Ancona entstehen. Schließlich in der CRN-Linie geruhige Verdränger mit Stahlrümpfen, Bugwulst (findet sich im Firmenlogo wieder) und Aluaufbauten, derzeit 30 bis 70 m lang. Deren Plattenzuschnitt und Kaskobau erfolgt komplett im eigenen Haus. Ebenfalls gibt es im eigenen Haus einen Ausstellungsraum für Interieurdetails – vom Teppichboden über Türdrücker und Lampen bis hin zu Gardinen. Unter der CRN-Marke feierte die 46 m lange *Magnifica III* am 16. April ihren Stapellauf. Derzeit sind im Bau: 54-m *Ability*, eine 60-m, eine 43-m-Navetta (alle drei Design: Studio Zuccon), eine 66-m (Design: Nuvolari & Lenard) sowie ein 58-m-Explorer (Design: CRN-Werft).

### **Fahrwerte**

---

Bei der Werft-Probefahrt auf der Adria vor Ancona waren wir Gast an Bord. Daher war es uns leider nicht möglich, wie üblich eigene Messungen nach dem vorzunehmen. Daher an dieser Stelle die offiziellen Messergebnisse der Werft.

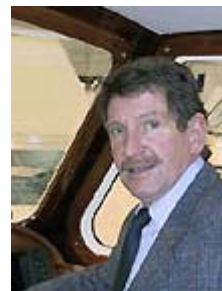
Gut 210 Tonnen ins Gleiten zu bringen, das erfordert schon reichlich Maschinenleistung. Die beiden MTU-12-Zylinder-Turbodiesel vom Typ 400M90 mit zusammen 5.550 PS und ZF-Getrieben entfalten ihre bährige Kraft über Wellenantriebe mit 5-Blatt-Rolla-Props. Das Maximal-Tempo wurde bei glatter See mit 26 kn gemessen. Aus dem Stand heraus steht die untere Gleitfahrt nach 50 sec bei 24 kn und 2.000 U/min an. Nach geringfügiger Zurücknahme der Drehzahl auf 1.950 U/min gleitet die *Xs of London* weiterhin mit 23 kn Marschfahrt über das Meer. Die Beschleunigung ist zwar nicht so rasant wie die einer Open, für einen derart voluminösen und fast 40 m langen Dreidecker aber höchst akzeptabel.

Die Geräuscentwicklung von Motoren und Generatoren entspricht Comfort Class-Regeln, verrät Werft-Konstrukteur und Marine-Ingenieur Vasil Truja: Bei Marschfahrt weniger als 65 dBA innen auf dem Hauptdeck und am Steuerstand, unter 60 dBA in den Kabinen und im Außenbereich nicht mehr als 75 dBA.



## Fahrbericht CRN 128 „Xs of London“

Von Hans Wischer



Bei unserer Probefahrt verhinderte die rauhe See mit Stärke 4 und ein bis zwei Meter Wellenhöhe die Gleitfahrt, und versetzte die *Xs of London* bei engem Kurswechsel so stark in Schräglage nach außen, dass loses Bordgestühl, Tische und Liegestühle auf dem Haupt- und Sonnendeck ans Schanzkleid krachten. Weil, so Vasil Truja, die Trac-Stabilisatoren erst ab rund 16 kn fahrtstabilisierend wirken. Wir waren offensichtlich zu langsam unterwegs. Ansonsten ist der *Custom Line 128* ein sattes und weiches Einsetzen bei den gefahrenen Seebedingungen zu attestieren.

Eine 180°-Wende nach BB in schneller Verdrängerfahrt, beginnend mit 18,5 kn, ist nach 60 sec auf 238-m-Halbkreis vollzogen, reduziert sich das Tempo auf 13,2 kn. Nach insgesamt 120 sec ist der volle 360°-Drehkreis vollendet, wobei er sich nach innen auf 215 m Durchmesser zugezogen hat. Aus 20,5 kn Fahrt beträgt der Halbkreis-Durchmesser für eine 180°-Wende über StB 325 m, ist nach 70 sec mit Tempo-Abfall auf 14,6 kn vollzogen. Nach insgesamt 120 sec ist der volle 360°-Drehkreis bei 14 kn vollendet, wobei er sich nach innen auf 235 m Durchmesser zugezogen hat. Das entspricht etwa sechs bis acht Bootslängen, wobei der Geschwindigkeitsverlust im Rahmen des Üblichen bleibt.

In langsamer Fahrt, per Trolling-Ventilen bis auf 0 kn zu reduzieren, wird dank Umsteuerung der Doppelmotorisierung auf einer Bootslänge gedreht. Wobei die beiden, je 100 PS starken hydraulischen American Bowthuster-Querstrahlruder – im Bug mit 75 kW Leistung, im Heck 56 kW – das Drehen oder beim Anlegen unterstützen. Denn ein hoher Dreidecker reagiert bei Null-Fahrt nun einmal äußerst sensibel auf Seitenwind, driftet dann leicht ab. Trolling Ventile, mittlerweile bei einigen neuen MTU-Motoren und an Bord der *Custom Line 128* Standard, erleichtern dem Kapitän langsame Fahrmanöver, vor allem im Hafen und beim Anlegen. Der Kapitän der *Xs of London* darf sich glücklich schätzen, dass ihm Werft und Eigner Trolling-Ventile spendiert haben.

Daten	CRN 128 <i>Xs of London</i>
L.ü.A.	39,60 m
Rumpflänge	34,54 m
Breite	7,60 m
Tiefgang	2,30 m
Höhe ü.WL.	14 m
Verdrängung	voll geladen 222 t, ungeladen 193 t
Rumpfform	Knicksant mit tiefem V, Aufkimmung mittschiffs 17°, am Heck 15,5 °
Rumpf-Material	Aramat (GFK mit Aramid) im Boden, Sandwich aus Aramat und PU-Schaum an den Seiten, bis zu 61 mm
Deck & Aufbauten	Sandwich aus Aramat und PU-Schaum
Motorisierung	2x 2.040 kW / 2x 2.775 PS (MTU-12-Zylinder-Turbodiesel 4000M90) mit Wellenantrieb & ZF- Getriebe BW4650A
Propeller	5-Blatt (Rolla)
Treibstoff	29.800 l
Reichweite	760 sm bei 23 kn
Bordelektronik	MTU- & Simrad-Instrumente / Furuno GPS-Kartenplotter & -Radar, Simrad-Autopilot & -Gyro, Skanti-UKW, Navtex-Wetterempfänger, Sat-Kommunikation für Telefon Fax / E-mail / Internet KVH Fleet 55, Thrane & Thrane Mini-M
Generator	2x 100 kW (Kohler)
Stabilisatoren	Trac



## **Fahrbericht CRN 128 „Xs of London“**

Von Hans Wischer



---

Hydr. Bug- & Heckstrahlruder	Bug: 75 kW, Heck 56 kW (American Bowthruster)
Frischwasser	5.000 l
Warmwasserboiler	2x300 l (elektrisch)
Abwasser	Greywater 1.200 l, Blackwater 1.200 l
Abwasseraufbereitung	Hamann
Seewasseraufbereitung	560 l/h (Idromar)
Tender	Avon Sea Sport Jet 320 (Heckgarage), Castoldi Jet 480 92-kW-Jet (Vorschiffgarage)
Tenderlift / Garage	Motomar
Tenderlift / Vorschiff	Besenzoni
Passarelle	Besenzoni
Sat-TV-Antenne	Navisystem 95 NT
Entertainment-Center	Sharp & Panasonic-Flachbild-TV, Linn-Stereo Kassetten-Radio, -CD- u. DVD-Player
Klimatisierung	Heizung & Air Condition (Condaria)
Alarm-Systeme	für geschlossene / offene Türen & Fenster, mit Video-Kameras und Rauchmeldern (Furlanetto-Eusebi)
Klassifizierung	RINA, Malta Cross 100 - A - 1.1 „Y“, MCA-Certificate
Schallisolierung	nach PNVC als Extra
Konstruktion	CRN Engineering
Exterieur-Design	Studio Zuccon
Interieur-Design	Werftteam / Studio Zuccon
Projekt-Manager	Juan Balaguer Mora
Werft	CRN / 2005, I-60125 Ancona, Tel. +39 071 501 11 11, Fax 20 00 08, E-mail info@crn-yacht.com
Internet	www.crn-yacht.com www.customline-yacht.com