

Big Bang war gestern

Luftfahrt Airbus feiert sein renoviertes Erfolgsmodell A320. Statt einen Neuentwurf hinzulegen, widmet sich der Hersteller lieber Sparversionen alter Jets.

Das jüngste und wichtigste Flugzeug des europäischen Herstellers Airbus sieht ziemlich alt aus.

Als am vorigen Donnerstag um exakt 14.22 Uhr ein A320 im französischen Toulouse aufsetzte, verfielen einige Hundert Mitarbeiter und Gäste von Airbus am Rande des Flughafens in Jubel. Dabei entfacht der Anblick eines A320 selten Begeisterungstürme: Der Kurz- und Mittelstreckenjet ist seit 1988 im Einsatz, und es gibt so viele Exemplare dieses Typs, dass rechnerisch alle zwei Sekunden eines davon irgendwo auf der Welt startet oder landet.

Doch die applaudierenden Kenner in Toulouse wussten, dass dieser A320 anders war – nämlich ein Prototyp, mehr noch: die Zukunft des Konzerns. Unter seinen Tragflächen prangten neu entwickelte Getriebe-Triebwerke, Ungetüme mit einem Durchmesser von mehr als zwei Metern.

Je mehr Luft die Turbine ansaugt, desto sparsamer kann sie arbeiten, und so sollen die Riesenmotoren das Leben des nicht mehr taufrischen Bestsellers um viele Jahre verlängern. Der A320neo („new engine option“), der vergangene Woche seinen fast zweieinhalbstündigen Jungfernflug absolvierte, wird laut Airbus deutlich leiser sein und mindestens 15 Prozent weniger Sprit verbrauchen als sein Vorgänger.

Kaum etwas fürchten Airlines so sehr wie ihre seit Jahren hohen Kerosinkosten – und darum ordern sie die Sparvariante des etablierten Modells in einem Tempo, das die Branche noch nicht gesehen hat. Bevor die erste Maschine überhaupt abhob, waren schon 3257 Stück bestellt, was nach Listenpreisen einem Auftragsvolumen von 347 Milliarden Dollar entspricht. Wer heute für einen A320neo unterschreibt, muss bis mindestens 2020 auf ihn warten.

Der wiederaufbereitete Altflieger gibt einen Branchentrend vor: Mindestens bis zum Jahr 2030 dürften sich die beiden großen Hersteller Airbus und Boeing an kein komplett neues Modell wagen. Statt für jeweils mehr als zehn Milliarden Dollar einen A390 oder eine 797 anzugehen, begnügen sie sich lieber damit, ihre älteren Erfolgsmodelle für schmales Geld aufzufrischen. Ohnehin liegt bei den derzeitigen



Jungfernflug des A320neo: Allerhand nützliches Kleinklein hie und da

technischen Möglichkeiten das größte Optimierungspotenzial nicht bei ihnen, sondern bei den Triebwerksfabrikanten.

Beide Hersteller finden demütige Worte für ihre plötzliche Entwicklungsscheu. Boeing-Chef Jim McNerney spricht davon, „keine Apollo-Missionen“ mehr anzustreben. Airbus-Chef Fabrice Brégier meint exakt das Gleiche, wenn er sagt, es gehe künftig mehr um kontinuierliche Weiterentwicklung in jedem Programm, weniger um „den Big Bang“.

Die Erzkonkurrenten leiden immer noch an ihren einstigen Big Bangs: Sowohl der doppelstöckige Riesenflieger A380 als auch der „Dreamliner“ 787 entpuppten sich als hyperkomplexe Geldvernichtungsmaschinen. Der dadurch verursachte Dauerschmerz wurde bei Airbus auch nicht durch die erfolgreiche Arbeit am Langstreckenflieger A350 gelindert, der jetzt vor der Zulassung steht.

In Zukunft gehen die Jet-Produzenten gemächlicher vor, was ihre Profitabilität steigern und die Preise für neue Flugzeuge dämpfen dürfte. Ingenieursfantasien wie Nur-Flügler oder Überschallflüge werden bei größeren Passagierjets auf kaum absehbare Zeit genau das bleiben: Fantasien.

Boeing kontert den Neo-Vorstoß von Airbus mit einem entsprechend sparsameren Kurz- und Mittelstreckenflieger 737 Max; dem Großraumjet Boeing 777 folgt ein wirtschaftlicher fliegendes Derivat 777X. Die Europäer arbeiten bereits an einer Neo-Variante ihrer 20 Jahre alten Langstreckenmaschine A330. Und Tim Clark, Chef der Fluggesellschaft Emirates und Betreiber der weltgrößten A380-Flotte (140 Bestellungen, davon 52 ausgeliefert), fordert von Airbus schon lautstark den

A380neo. Noch stellt sich Brégier taub – aber irgendwann, so räumt er ein, werde es auch dieses Modell geben.

Es mag trivial klingen, ein größeres Triebwerk an ein altbekanntes Flugzeug zu montieren. Tatsächlich ist die Aufgabe anspruchsvoll: Rund 1600 Ingenieure haben daran bei Airbus fast vier Jahre gearbeitet, die Entwicklungskosten liegen bei anderthalb Milliarden Euro.

Weil die Motoren größer und schwerer sind, müssen die Tragflächen verstärkt und aerodynamisch überarbeitet werden. Weil der Triebwerksstrahl heißer ist, bestehen manche Oberflächen jetzt aus Titan, für die zuvor Aluminium reichte. „1200 Teile pro Flügel haben wir geändert“, sagt Programmchef Klaus Röwe, dazu allerhand nützliches Kleinklein hie und da. Ansonsten aber galt die Devise: „Wir begrenzen den Änderungsumfang.“

Insgesamt sind die Änderungen jedoch so gravierend, dass dem jüngsten Airbus-Spross jetzt eine fast einjährige Flugerprobung bevorsteht. Alle neuen Partien und Systeme müssen den heute gültigen Zulassungskriterien genügen. Im vierten Quartal 2015 dürfte die Maschine in Dienst gehen, Lufthansa zählt zu den Erstkunden.

Vor Röwes Büro auf dem Werksgelände in Toulouse parkten vorige Woche gleich zwei A320. Für den Laien sahen beide gleich aus. Aber dem einen war gerade ein Heldenempfang zuteilgeworden – während der andere, Nr. 001 aus dem Jahr 1987, ins Museum wandert.

Marco Evers



3D-Grafik: Was Sie über den A320 wissen müssen

spiegel.de/app402014a320
oder in der App DER SPIEGEL