

Luftfahrt

Ungeduldige Elite

Der größte je gebaute Business Jet kommt aus Kanada: mit großer Reichweite und gehörigem Komfort.

Laurent Beaudoin, 58, ist Chef des kanadischen Technologie-Konzerns Bombardier Inc. und kein Mann der leisen Töne.

„Der beste Langstrecken-Geschäftsjet der Welt“, erzählte er den Kollegen von der National Business Aircraft Association Ende letzten Monats in Orlando, „ist soeben noch besser geworden.“

Mit dem Wunderding war Bombardiers neuer Global-Express-Jet gemeint. Beaudoin will ihn der Manager-Elite dieser Welt vom Ende nächsten Jahres an für 35 Millionen Dollar das Stück verkaufen.

Der Business Jet, getrieben von zwei BMW-Rolls-Royce-Düsen des neuen Typs BR710-48, war für die Rekordreichweite von 12038 Kilometern und eine Reisegeschwindigkeit von 850 Stundenkilometern (Mach 0,80) ausgelegt.

Doch dann kam die Konkurrenz mit ähnlichen Daten. Beaudoins Ingenieure rechneten neuere Testergebnisse hoch, und siehe da – das Flugzeug kann nun noch 370 Kilometer (200 nautische Meilen) weiter und um fast zehn Prozent schneller fliegen als gedacht.

Mit dem kanadischen Neuling gerät der Markt der gepflegten Vorstands-Jets in ganz neue Höhengschichten. Noch bevor der Global Express von Bombardier verkaufsfähig ist, wird Konkurrent Gulfstream aus Savannah (Georgia) für ebenfalls 35 Millionen Dollar einen neuen Geschäftsreise-Jet anbieten: Der Gulfstream-5 schafft gut 12000 Kilometer (6500 Meilen) und fliegt mit den gleichen BMW-Rolls-Royce-Motoren wie Bombardier.

Gulfstream ist mit zuletzt 47,6 Prozent Marktanteil Branchenprimus im Bau von Geschäftsreise-Flugzeugen aller Art. Für den neuen Gulfstream-5 stehen bereits 69 Bestellungen im Orderbuch. Bombardiers Global Express kommt auf 60 Bestellungen.

Mitte dieses Jahres hat sich auch der Welt größter Flugzeughersteller, die



Kabine im Global Express: Zwischen Manager-Maß und sozialem Wohnungsbau

Boeing Company in Seattle, bei der VIP-Branche gemeldet. Gemeinsam mit der steinreichen General Electric Corporation gründete sie die Spezialfirma Boeing Business Jets.

Die beiden Partner wollen keine Neukonstruktion anbieten, sondern eine Kreation aus Versatzstücken: Der Rumpf stammt von der 737-700, der Flügel von der künftigen Boeing 737-800; General Electric liefert dazu sein gemeinsam mit der französischen Snecma entwickeltes Erfolgs-Triebwerk CFM56-7.

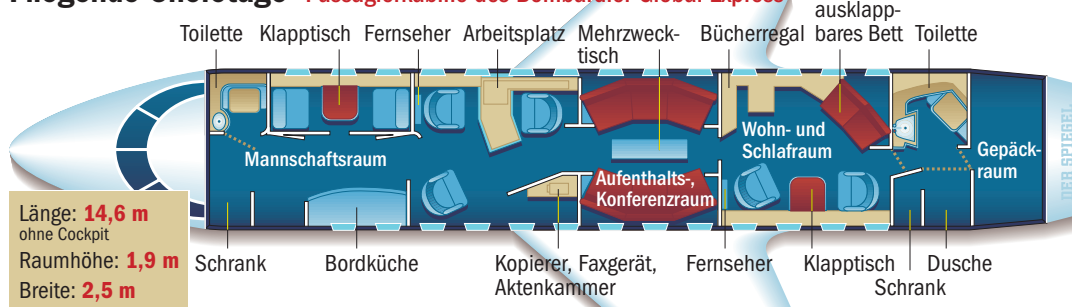
Auch Boeing verlangt für seinen Business Jet 35 Millionen Dollar. Er soll mit einem Reisetempo von Mach 0,82 auf

dem globalen Markt werden Geschäftsjets dieser Größe immer nötiger.“ Der Grund: Welch und seine Liga fliegen mehr denn je rund um die Welt. Je weniger sie im Chefbüro erledigen, desto mehr müssen sie unterwegs arbeiten.

General-Motors-Chef Jack Smith etwa muß wöchentlich zweimal irgendwo nach Übersee hetzen. Welch und Coca-Cola-Chef Roberto C. Goizueta rechneten einander öffentlich vor, sie seien mehr als die Hälfte des Jahres unterwegs.

Wo die Privatwohnung stehe, juxte der einstige Airbus-Mann Hartmut Mehdorn, inzwischen Chef der Heidelberger Druckmaschinen AG, sei in seinem Job

Fliegende Chefetage Passagierkabine des Bombardier Global Express



11 100 Kilometer (6000 Meilen) Reichweite kommen – weniger als Global Express und Gulfstream, dafür aber mit fast dreimal soviel Kabinenraum.

Bombardier und Gulfstream peilen mit ihren auf 15 bis 19 Passagiere berechneten Luxus-Linern „Konzerne, Multis und Staatsoberhäupter“ (Bombardier-Sprecher Ahmed Galipeau) als Kunden an. Boeing sind auch Militärs, Sportteams und Spediteure recht. Die beiden einzigen bislang bekannten Bestellungen stammen vom Partner General Electric.

General-Electric-Chef John F. Welch hatte die Zeichen der Zeit erkannt: „Auf

unwichtig: „Es ist egal, wo ich nicht schlafe.“

Für den Lebensstil der ungeduldigen Elite sind herkömmliche Geschäftsflugzeuge nun zu langsam, zu kurzatmig und zu eng geworden. Selbst die neue französische Dassault Falcon EX – Preis: 28 Millionen Dollar – ist nur für 4500 Meilen Reichweite gut, fast ein Drittel weniger als der Global Express.

Manager mit dem Standardmaß ihrer Zunft – 1,78 bis 1,85 Meter – erreichen in gängigen Geschäftsflugzeugen den Sitz meist nur mit angewinkeltem Kreuz, und dann sitzen sie fest. Arbeiten tut da



Business Jet Global Express: „Für Konzerne, Multis und Staatsoberhäupter“

weh. Sie wollen ohne Tankpausen reisen, mit angemessener Kopfhöhe und Platz für Fitneß-Übungen. Sie wollen komfortabel arbeiten und sich entspannen, fernsehen und faxen, konferieren und Kaviar konsumieren, online sein und schlafen.

Bombardier, voran Firmenchef Beaudoin, hatte das 1991 als erster erkannt. Es war die Zeit, als der Verkauf von Business-Jets gerade einem bedrohlichen Tiefpunkt entgegensteuerte. Der Konzern – 40 000 Leute, knapp acht Milliarden Mark Umsatz – entschloß sich zum Quantensprung.

Der Global Express, so Firmensprecher Galipeau, habe die „größte Kabine aller fliegenden und geplanten Business Jets“: 2,49 Meter breit, 14,6 Meter lang. Die Kabinenhöhe liegt mit 1,9 Meter genau zwischen Manager-Maß und sozialem Wohnungsbau. Auch die Fenster sind übergroß geraten – 43,8 mal 24,9 Zentimeter.

Die BMW-Rolls-Royce-Motoren sind an beiden Seiten des hinteren Rumpfteils angehängt. Der Chef, der leise fliegen will, muß nach vorn. Um Sprit zu sparen, verwendet Bombardier den schon von Airbus und Boeing bekannten wirbelarmen „superkritischen“ Flügel mit gepfeilten Enden.

Die Passagierkabine, hinter Cockpit und Mannschaftsraum, ist in die drei Standardsektionen Konferenz, Büro und Privat („Stateroom“) geteilt (siehe Grafik Seite 169). Neben der Vierer-Crew – zwei im Cockpit, zwei in der Kabine – sind 19 Fluggäste zugelassen, Raum genug für eine fliegende Vorstandsetage.

Allerdings, so ein Lufthansa-Mann roh, „dürfen die Leute da schon nicht zu dick sein“. Als Nutzlast nämlich sind nur 3402 Kilogramm erlaubt, pro Person

samt Reisegepäck, Verpflegung und Getränken also 147 Kilo. Fluggast Helmut Kohl wäre da schon ein kritischer Fall.

Die zulässige Personenanzahl ist Teil der technischen Dreisatzrechnung zwischen Größe, Tempo und Reichweite. Bombardier glaubt, den goldenen Schnitt gefunden zu haben – die Standardgröße für eine neue Flugzeug-Kategorie.

Global-Express-Flieger sitzen deshalb gelegentlich auf einer Art Feuerstuhl. Bei extremer Langstrecke und voller Last startet der Jet mit 18 666 Kilo Treibstoff an Bord, fast sechsmal soviel wie die erlaubte Zuladung, fast ebensoviel wie das Leergewicht des Jets – nur Militärpiloten sitzen sonst auf solcher Ansammlung von Sprit.

An Konstruktion und Bau des Flugzeugs (Entwicklungskosten: 584 Millionen Dollar) sind neun Zulieferunternehmen aus den USA, Asien und Europa beteiligt. Triebwerkslieferant BMW Rolls-Royce, schon bei Gulfstream im Geschäft, will mit dem Global Express den lange ersehnten Durchbruch am Weltmarkt schaffen.

Um auch in der Zuverlässigkeit vorn zu sein, läßt Bombardier für all seine in Europa und Afrika stationierten Flugzeuge von der Lufthansa ein Wartungszentrum einrichten.

Vollends ins Schwärmen aber gerät Chef Beaudoin, wenn er an die neuerrechneten Leistungsdaten denkt: „Ein Top-Manager kann nun mit drei Mitarbeitern mit Mach 0,88 von New York nach Los Angeles fliegen, dort vier andere auflesen und dann mit Mach 0,85 weiter nach Caracas.“

„Und das alles“, so der Jet-Fabrikant, „ohne zu tanken und in weniger als zwölf Stunden.“ □