





Der Koloss von Toulouse

Von Philippe Fabian

Grösser, schneller, besser, und doch sparsamer, sicherer und effizienter: Dieser Devise sind die Konstrukteure von Airbus gefolgt und haben ein Flugzeug entwickelt, das wohl eher den Begriff Flugmonstrum verdient.

Zum Einsatz kommt dieser neue Airbus ab dem Jahr 2006. Seit 1996 steckt er in der Planung. Bekannt wurde er im Jahr 2000 unter dem Namen Airbus A380. Die Hersteller und Zulieferer stammen aus der ganzen Welt: Unternehmen aus über dreissig Ländern in Europa, Amerika und Asien sind am Bau des Riesenvogels beteiligt. In Toulouse jedoch wird das ganze Puzzle zusammengesetzt und endmontiert.

Rekordverdächtige Dimensionen

Im Rahmen des Programms hat Airbus bis jetzt mindestens fünf verschiedene Varianten des A380 geplant: die Standardversion A380-100 wird in der normalen Drei-Klassen-Bestuhlung 555 Passagieren Platz bieten. Die verlängerten Modelle werden mit bis zu 700 Sitzplätzen ausgestattet. Daneben wird es eine Frachtversion, den A380-100F, in der Grössenordnung des Standards A380-100 geben. Jener hat eine Spannweite von knapp 80 m, ist 73 m lang und 24 m hoch. Bei einer maximalen Nutzlast von 85 t hat er eine Reichweite von 11 500 km. Mit vollen Treibstofftanks bringt er 550 t auf die Waage, die mit vier Triebwerken von jeweils zwischen 33 und 38 t Schub durch die Luft fliegen. Im Vergleich dazu kommt ein moderner Militärjet mit weniger als einem Drittel aus. Diese Masse und Dimensionen machen den Jumbo zum grössten und schwersten Flugzeug aller Zeiten. Trotzdem liegt sein Treibstoffverbrauch um 13% tiefer als beim direkten Konkurrenzmodell, dem Boeing 747 Stretch.

Innen und aussen neu für seine Klasse

Diese Sparsamkeit verdankt der Airbus für Zivilflugzeuge neuartigen Fertigungstechnologien. 40% aller Komponenten werden aus Verbundwerkstoffen gefertigt. So werden beispielsweise für Höhen- und Seitenleitwerke kohlefaserverstärkte Kunststoffe verwendet, und der obere Teil des Rumpfs wird aus einer Mischung aus Aluminium und glasfaserverstärktem Kleber hergestellt. Um noch mehr Gewicht zu sparen und Stabilität zu gewinnen, sind alle Bleche nicht vernietet, sondern mit Laserstrahlen verschweisst. Auch im dreistöckigen Bauch des Flugzeugs ist für Premieren gesorgt: Unter anderem birgt er einen Coiffeursalon, ein Casino, Schlafräume, ein Fitnessstudio und Einkaufsmöglichkeiten. Sie sollen den Luftreisenden Komfort bieten. Bis anhin gingen bei Airbus etwa 130 Bestellungen von über zwanzig Fluggesellschaften ein. In den kommenden zwanzig Jahren möchte Airbus 750 Exemplare des Luxusliners zu einem Stückpreis von 213 bis 246 Mio. US-\$ verkaufen. Laut firmeninternen Angaben wird die Gewinnschwelle bei 250 Stück erreicht werden.

Philippe Fabian, Mobilität®, Winterthur

