



DIE US-LEGENDE aus Seattle schlägt in Richtung Airbus zurück:

Premiere der neuen Boeing 747-8 Intercontinental: Incredible, Again!

› James R. Finney (Everett)

Incredible, Again – unter diesem Motto präsentierte Boeing seinen neuen Superjet unter der Flugzeuglegende 747 – allgemein nur als der „Jumbo“ bekannt. Tatsächlich konnten die Amerikaner vor 10.000 begeisterten Gästen in der riesigen Boeing-Halle in Everett bei Seattle (US-Bundesstaat Washington) das Motto „Immer wieder Unglaubliches“ eindrucksvoll mit dem Rollout der neuen Boeing 747-8 Intercontinental unterstreichen.

Der „Jumbo“ war von der ersten Stunde eine Erfolgsstory. Seit seinem Erstflug am 9.2.1969 wurden über 1.400 Maschinen weltweit an die Kunden ausgeliefert. Damit der Jumbo weiterhin der Marktführer bei den großen Flugzeugen für Langstrecken bleiben wird, hat Boeing die 747 grundlegend stets modifiziert und die jetzt präsentierte 747-8 ist eigentlich streng genommen ein brandneu entwickeltes Flugzeug, das nur noch von der Optik an den Jumbo der ersten Stunde erinnert. Die Haupttrümpfe im

Markt gegenüber dem Vorgängermodell 747-400 sind wesentlich geringere Betriebskosten und vor allem mehr Umweltverträglichkeit.

Jim Albaugh, Boeing Commercial Airplanes President und CEO, brachte es am 13. Februar 2011 in Everett auf den Punkt: „Die neue 747-8 Intercontinental zeichnet sich durch neueste Technologie aus und setzt viele Innovationen ein, die bereits im 787 Dreamliner angewandt wurden“. Er zeigte sich davon überzeugt, dass auch die Passagiere den Komfort des neuen Interieurs genießen werden. Tatsächlich wurden 70% aller Bauteile und Komponenten der 747-8 Intercontinental neu entworfen bzw. entwickelt. Der neue Jumbo wird in zwei Versionen angeboten, einmal als klassisches Verkehrsflugzeug und dann als 747-8-Frachter, wobei die Frachtversion um 5,6 m länger ist im Vergleich zur 747-8 Intercontinental.

Welche Zielgruppe im Einsatz peilt Boeing mit der jetzt vorgestellten Maschine an? „Die 747-8 Intercontinental ist das einzige Flugzeug für das Marktsegment

mit 400 bis 500 Sitzen. Das Flugzeug ist für lange, hochfrequentierte Strecken rund um die Welt perfekt geeignet“, sagte Pat Shanahan, Vice President und General Manager, Airplane Programs bei Boeing Commercial Airplanes. Die im Vergleich zur 747-400 um ebenfalls 5,6 Meter verlängerte neue Maschine bietet 467 Sitze in einer Drei-Klassen-Konfiguration bei einer Reichweite von 14.815 km. Die Boeing-Marketingleute sind davon überzeugt, dass sich die Trümpfe der neuesten Technologie durchsetzen. So soll, nach Aussagen von Boeing, durch die Verwendung durch das GE-Triebwerk (GE9X-2B67), das eine gewaltige Schubkraft von 296 kN erzeugt, das Flugzeug einerseits leiser und treibstoffeffizienter sein und andererseits weniger Emissionen abgeben als jede vergleichbare Maschine. Gegenüber dem „hauseigenen“ Vorgängermodell 747-400 sei die jetzt präsentierte Maschine um 15% beim Treibstoff sparsamer und der Lärmpegel sei 30% kleiner als der des Vorgängermodells. Für die Airlines sind dies mitentscheidende Argumente, wird sich doch – ebenfalls gegenüber der 747-400 – der Kosteneinsatz pro Sitz und Meile um 10% reduzieren. Und ein weiteres Argument dürfte überzeugen: Das Frachtvolumen in der Passagierversion wurde gegenüber Boeings-Vorgängermodell um beachtliche 28% erhöht. Sogar die 747-8 Intercontinental als auch der „Frachter“ können die bestehende Infrastruktur und die Anlagen am Boden an den meisten Flughäfen weltweit benutzen – sicher ein Seitenhieb gegenüber dem A 380 von Airbus (der eine Anpassung der „Finger“ erfordert).

Welche Strategie verfolgt Boeing mit dem neuen Flugzeug? Neben den bereits erwähnten Kriterien der Betriebskosten/Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit soll die neue Maschine vor allem den Bedarf der Fluggesellschaften nach einem Passagierflugzeug im Segment 400 bis 500 Sitze bedienen und damit großemäßig zwischen der 555-sitzigen A380 vom Konkurrenten Airbus und der 365-sitzigen Boeing 777-300 liegen. Auch der mit zwei Triebwer-

ken bestückte „Dreamliner“, von dem Boeing bereits ca. 900 Bestellungen im Orderbuch hat, liegt unter der Sitzkapazität der Boeing 747-8 Intercontinental. In der Frachtersversion wollen die Amerikaner die Führungsposition durch die 747-Familie fortführen.

Auch die Lufthansa, die als Erstkunde 20 Maschinen bestellte, hebt die Kompletzierung ihrer Flotte hervor. „Die 747-8 Intercontinental ist eine gute Ergänzung unserer Flotte, insbesondere weil sie de-

ren Ökoeffizienz weiter verbessert“, sagte Nico Buchholz, Vice President beim Lufthansa Flottenmanagement. Buchholz will nach dem jetzt erfolgten Rollout das Flugzeug bereits 2012 in Betrieb nehmen und somit die „Modernisierung unserer Flotte weiter voran treiben“. Neben der Lufthansa haben die Korean Air und weitere „VIP-Kunden“ bis jetzt 33 Maschinen bestellt. Die Erstauslieferung ist für das vierte Quartal 2011 vorgesehen.



Größenvergleich: Mensch und Triebwerk GE9X-2B67 für die 747-8 I. © Wikipedia



Größziges Interieur mit Bar sorgt für eine angenehme Atmosphäre. © The Boeing Company

Technische Daten

Boeing 747-8 Intercontinental

Passagierkapazität:	467 Sitze (Drei-Klassen)
Reichweite Intercontinental:	14.815 km
Reichweite Frachter:	8.130 km
Flügelspanne:	68,5 m
Länge:	76,4 m
Höhe:	19,5 m
Schubkraft:	296 kN (GE9X-2B67)
Reisegeschwindigkeit Intercontinental:	Mach 0,86 (Intercontinental)
Reisegeschwindigkeit Frachter:	Mach 0,85 (FRrachter)
Maximales Startgewicht:	442.250 kg