

737- Programm Boeing relativiert Chancen für eine Einführung neuer Triebwerke

NEW YORK - Boeing nimmt Abstand von einer ins Spiel gebrachten Einführung neuer Triebwerke an der 737. "Unsere Kunden haben wenig Interesse an einem Re- Engining gezeigt", sagte Boeing Finanzvorstand James Bell am Dienstag gegenüber Finanzanalysten in New York. Airbus und Boeing haben in den vergangenen Monaten die Potenziale neuer Triebwerke für ihre Brot- und- Butter Programme A320 und 737 intensiv studiert.

Neue Antriebstechnologien könnten die Effizienz der Triebwerke um "10 bis 15 Prozent" erhöhen, fasste Bell die Erkenntnisse seiner Ingenieure zusammen. Ein höheres Gewicht der Flugzeuge und Kosten unterschiedlicher Flotten bei den Airlines würden die tatsächlichen Einsparungen aber geringer ausfallen lassen. Unter dem Strich verbliebe nach Berechnungen Boeings lediglich eine "Verbesserung im einstelligen Prozentbereich".

"Wir glauben nicht, dass unsere Kunden an einer solch geringen Einsparung interessiert sind, wenn dies für sie zeitgleich höhere Kosten durch unterschiedliche Flotten bedeutet", kommentierte Bell. Gleichwohl habe Boeing ein Re- Engining der 737 noch nicht verworfen. "Wir werden unsere Entscheidung bis Jahresende treffen."

Das Unternehmen arbeite weiter an Maßnahmen, um an der 737 eine "durchgängige Steigerung der Effizienz von 10 bis 15 Prozent" zu erreichen. Hierzu müssten auch aerodynamische Anpassungen vorgenommen werden, so Bell. Die Modifikation der 737 allein über neue Triebwerke sei allenfalls dann eine Option, wenn "die Technologie für eine grundlegend neue 737 noch 30 Jahre entfernt" läge. "Aber ich sehe nicht, dass dies der Fall ist."

Effizientere A320 und 737 sollen neue Wettbewerber am Singleaislemarkt wie die 2013 erwartete Bombardier CSeries auf Abstand halten. Bei Airbus wird eine Entscheidung über neue Triebwerke für die A320 im Herbst erwartet. Als aussichtsreiche Option wird in Toulouse die Pratt & Whitney PW1000G gehandelt, die auch an der CSeries zum Einsatz kommt.

Überarbeitung der 777 könnte Vorrang vor neuer 737 erhalten

Ab 2012 führt Airbus zudem Sharklets an den Flügelenden der A320 ein, die den Treibstoffverbrauch der Flugzeuge senken sollen. Derart gerüstet könnte die aktuelle A320 nach Einschätzung von Airbus noch bis Mitte des nächsten Jahrzehnts wettbewerbsfähig und damit in Produktion bleiben. Boeing hatte in den vergangenen Monaten angedeutet, einen Nachfolger der 737 gegebenenfalls schon früher auf den Markt zu bringen.

Allerdings muss Seattle auch noch eine Antwort auf die sich immer besser verkaufende A350 XWB geben, die bereits Marktanteile der margestarken 777 zu Airbus gezogen hat. "Die 777 wird ein wettbewerbsfähiges Flugzeug bleiben", sagte Boeing Commercial Airplanes Vorstand Jim Albaugh im August. "Allerdings wird irgendwann auch die A350-1000 XWB verfügbar sein. Wir studieren daher gegenwärtig unsere Optionen bei der 777."