

Neue Sterne am japanischen Himmel

Mitsubishi und Honda demnächst auch mit Flugzeugen auf dem Markt

Die Konzerne Mitsubishi und Honda wollen Japan als Flugzeugbau-Standort wiederbeleben. Und das zum Teil erstaunlicherweise in einem Segment, in dem Geld zu verdienen schwierig ist.

Daniel Dubouloz

Knapp 40 Jahre ist es her, dass das letzte zivile Flugzeug in Japan die Produktionshallen verliess. Nach jahrelanger Planung und Entwicklung kommen mit dem Mitsubishi Regional Jet (MRJ) und dem Honda Jet bald zwei neue Produkte im Segment der Regionalflugzeuge und der leichten Geschäftsflugzeuge auf den Markt. Innovation und modernste Technologien der Zulieferer sollen trotz einem schwierigen Umfeld den neuen Modellen zum Erfolg verhelfen.

Ein einziger Flugzeugtyp

Als 1974 die letzte NAMC YS-11 fertiggestellt wurde, ging das Kapitel des japanischen zivilen Flugzeugbaus zu Ende, welches lediglich 12 Jahre zuvor begonnen und einen einzigen Flugzeugtyp hervorgebracht hatte. Es handelte sich dabei um eine zweimotorige Propellermaschine mit 60 Plätzen. Total wurden 182 Exemplare gebaut. Über drei Jahrzehnte später wurde im April 2008 die Mitsubishi Aircraft Corporation gegründet – mit dem Ziel, einen neuen Regionaljet zu bauen, der ab 2015 ausgeliefert werden soll.

Der Boom der klassischen 30- bis 50-plätzig Regionalflugzeuge der achtziger und neunziger Jahre ist inzwischen vorbei. Steigende Treibstoffpreise, das Aufkommen der Billigflieger und die angespannte Wirtschaftslage haben den Druck auf die Branche erhöht. Es erstaunt somit umso mehr, dass Mitsubishi just in diesem Segment einsteigt, wo es trotz einigen rentablen Nischenmärkten noch schwieriger ist, Geld zu verdienen. Anders als Mittel- oder Langstreckenjets von Boeing oder Airbus, die bis zu zwei Drittel ihrer Zeit in der Luft verbringen, stehen Regionalflugzeuge länger am Boden und verfügen generell über eine schlechtere Auslastung. Besonders Jets mit 50 Sitzplätzen, die im Unterhalt teurer sind als sparsamere Propellerflugzeuge derselben Grösse, stehen einer düsteren Zukunft gegenüber. Die derzeitigen Treibstoffpreise

gelten als Hauptgrund dafür, zumal der Sprit rund 40 Prozent der Betriebskosten eines Flugzeuges verursacht.

Das von Mitsubishi definierte Ziel, in den nächsten zehn Jahren 50 Prozent der Nachfrage an Regionalflugzeugen abzudecken, scheint auf den ersten Blick utopisch – doch es gibt einige Gründe, die für den Erfolg des Mitsubishi Regional Jet sprechen: Er wird der Erste in seiner Kategorie sein, welcher mit neuen Pure-Power-Triebwerken von Pratt & Whitney ausgerüstet wird. Das Aggregat gilt als technisch hervorragende Neuentwicklung, die 20 Prozent weniger Treibstoff verbraucht und die Lärmemissionen um 50 Prozent senkt.

Genauso wie das Triebwerk werden auch andere Kernelemente eines Flugzeuges ohnehin zum grössten Teil durch Zulieferer hergestellt: Die Cockpit-Instrumentierung etwa wird von Rockwell Collins, einer traditionsreichen amerikanischen Firma, geliefert. Als Partner für Wartung und Reparaturarbeiten konnte Boeing ins Boot geholt werden, während die CAE, eine auf Training spezialisierte kanadische Firma, die Pilotenausbildung auf dem Typ anbieten wird. Gute Gründe für Sky West Airlines, eine der grössten Regionalfluggesellschaften der USA, eine Kaufabsichtserklärung für 100 MRJ mit Lieferbeginn ab 2017 zu unterzeichnen. Kommt der Deal tatsächlich zustande, so dürfte das zweite jemals gebaute japanische Zivilflugzeug auch bei weiteren Airlines in den USA Fuss fassen.

Dort laufen in den nächsten Jahren Hunderte von Leasingverträgen für die weniger effizienten 50-Plätzer aus, wie etwa die brasilianische Embraer 145 oder die Bombardier CRJ 200. Beide dieser Mitbewerber können ausserdem kein direktes Konkurrenzprodukt zum MRJ anbieten: Einen Typ mit ökonomischen Pure-Power-Triebwerken gibt es bei Embraer noch nicht zu kaufen, während die neuste Entwicklung von Bombardier, die C-Series mit 110 bis 130 Sitzplätzen, aufgrund ihrer Grösse andere Kunden anspricht – darunter die Swiss. Sie wird die C-Series voraussichtlich ab 2014 in Betrieb nehmen. Der Mitsubishi Regional Jet wurde jedoch nie als mögliche Option für den Ersatz der in die Jahre gekommenen Jumbos gehandelt, erklärt Sonja Ptassek, Mediensprecherin bei Swiss. Mit 70 bis 90 Plätzen sei das Flugzeug zu klein.

Der Honda Jet HA420

Der Ehrgeiz der Japaner äussert sich auch bei einer anderen Marke, die man sonst aus dem Strassenverkehr kennt. So soll der in Greensboro an der Ostküste der USA entwickelte Honda Jet im Bereich der leichten Business-Jets (5 oder 6 Passagiere) seine Konkurrenten gleich in mehreren Bereichen überflügeln: Ein Rumpf aus Verbundstoffen statt Aluminium reduziert das Gewicht massgeblich; die auf den Flügeln montierten Triebwerke minimieren den aerodynamischen Widerstand. Zusammen mit dem US-Triebwerkhersteller General Electric wurde ein eigener Antrieb für den neuen Typ hergestellt. All diese Optimierungen führen zu satten 35 Prozent Treibstoffersparnis im Vergleich zur Konkurrenz. Nach einem erfolgreichen Erstflug im Dezember 2010 wurde Ende Oktober dieses Jahres mit der Produktion begonnen.

Der Verdacht, dass es bei den derzeitigen japanischen Projekten auch um eine Prestigefrage geht, ist nur schwer vom Tisch zu wischen. Auch wenn die neuen Modelle Bestseller werden, bleiben sie für die Mutterkonzerne Nebenschauplätze. Dabei existieren auch ernstzunehmende Risiken: In Expertenkreisen rechnet man mit Bedenken der Banken und Investoren, Geld für die Anschaffung eines komplett neuen Flugzeugs wie des MRJ lockerzumachen. Das Segment der Very Light Jets, wo der Honda Jet anzusiedeln ist, gilt als besonders konjunktursensibel. Trotzdem: Die Branche will profitabler werden. Bei Ölpreisen von über 100 Dollar kommen die beiden Projekte aus dem Land der aufgehenden Sonne möglicherweise zum richtigen Zeitpunkt.