



Bombardier

**Swiss** | Das neue Rückgrat der Kurzstreckenflotte von Swiss stammt aus dem Hause der kanadischen Bombardier. Ein Augenschein in der Produktionshalle.

## Hier entsteht der neue Swiss-Jet

**D**a stehen wir nun. In der riesigen Werkhalle von Bombardier in Mirabel, 40 Kilometer nordwestlich von Montreal in Kanada. Ein Flugzeug steht im Rohbau vor uns. Es ist das erste kommerzielle Exemplar des brandneuen Kurzstreckenjets CSeries 100, von denen Swiss 30 Maschinen bestellt hat; insgesamt wurden bis jetzt 203 Stück geordert. Aber dieser Vogel wird noch nicht der Swiss ausgeliefert. Kurz danach befinden wir uns in der Musterkabine des bislang grössten Passagierflugzeugs aus dem Hause Bombardier mit 110 bis 125 Plätzen: Das Probesitzen stellt die Vorteile des neuen Flugzeugs für die Passagiere deutlich unter Beweis: Man hat mehr Platz als üblich, die Gepäckfächer sind sehr gross, ebenso die Fenster, wo übrigens die Krümmung der Kabine so gewählt ist, dass man den Kopf nicht dauernd anschlägt.

### 20 Prozent weniger Treibstoff

Sowohl Bombardier als auch Swiss betonen, dass mit dem neuen Kurzstreckenjet neue Massstäbe gesetzt werden: Das Flugzeug verbrennt dank leichter Bauweise und neuen Pratt&Whitney-Triebwerken 20 Prozent weniger Treibstoff

Ein Blick in die Produktionshalle bei Montreal. Hier werden später auch die Maschinen der Swiss gefertigt.

und ist nochmals leiser als vergleichbare andere Flugzeuge.

Eigentlich sollte der zweistrahlige Jet bereits im Liniendienst von Swiss stehen. Er bildet künftig das Rückgrat der Kurzstreckenflotte. Die Rede ist nun von der Ablieferung der ersten Exemplare im zweiten Halbjahr 2015. Das ist ärgerlich, bei Bestellungen eines neuen Flugzeugs aber nicht unüblich. «Der tatsächliche Auslieferungstermin ist abhängig von der Zertifizierung des Flugzeugs und dem Anlauf der Serienproduktion. Bombardier muss sämtliche Daten anlässlich von 2500 Testflugstunden entweder erfliegen und oder verifizieren», sagt dazu Swiss-Sprecherin Myriam Ziesack. Tatsache ist, dass die jetzige Kurzstrecken-

flotte mit 20 vierstrahligen Jumbolinos in die Jahre gekommen, unökonomisch und unökologisch ist.

Für die Verzögerung muss Bombardier tief in die Tasche greifen, die nicht gerade prall gefüllt ist. «Über solche Details geben wir keine Auskunft», sagt Bombardier-Kommunikationschef Marc Duchesne. Gerade verzichtete ausgerechnet Air Canada auf eine grosse Bestellung beim heimatlichen Flugzeugbauer. Apropos Verspätung: Auch die neuen Doppelstock-Intercity-Züge der SBB aus dem Hause Bombardier Schweiz werden verspätet abgeliefert, wobei hier die Lieferantin längst nicht alle Schuld trifft.

### Zulieferungen aus aller Welt

Zurück zu Bombardier Aerospace: Als bewährter Hersteller von Turboprop-Flugzeugen oder Business- und Kurzstreckenjets fabriziert das Unternehmen ähnlich wie seine Konkurrenten: Flugzeugbestandteile werden in aller Welt produziert und dann in Kanada zusammengebaut. So stammen die Flügel aus Belfast und der Rumpf aus China. Nicht zum Zug kommt beim neuen Swiss-Jet, im Gegensatz etwa zum Airbus, die Schweizer Industrie. **Heinz W. Müller**

### Made in Switzerland

Zahlreiche kleinere helvetische Firmen sind auch in Kanada und den USA im öffentlichen Verkehr dick im Geschäft: Kummmler + Matter zeichnet sich etwa für die Fahrleitungen bei Trams in Toronto oder Newark (USA) verantwortlich, Furrer + Frey für ein ausgeklügeltes Stromschienen-System, das etwa auch bei einer spektakulären Brücke über die Themse bei New London zum Einsatz gelangt. **hwm**