

## A320 Re-Engining PW und MTU bieten Airbus Getriebefan- Technologie an

MÜNCHEN - Die in der PW1000G umgesetzte Getriebefan- Technologie der Hersteller Pratt & Whitney und MTU Aero Engines ist im Rennen und das Re- Engining des Airbus A320. "Airbus hat die Triebwerkshersteller zu einem Angebot für die modifizierte A320EX aufgefordert", erklärte Dr. Anton Binder, Leiter der zivilen Programme des Münchner Triebwerkbauers MTU, gegenüber aero.de. "Eine modifizierte PW1000G wurde Airbus dafür angeboten."

Airbus will bis Juli über neue Triebwerke für die Flugzeuge der A320- Serie entscheiden. Die Aufwertung des Programms in Form der A320EX soll die Single Aisle- Serie des europäischen Flugzeugbauers gegen neue Wettbewerber wie die Bombardier CSeries sichern, die ab 2013 ausgeliefert wird. Airbus stellte zuletzt die Einführung neuer Triebwerke an der A320 um das Jahr 2015 in Aussicht.

"Die Entwicklung (eines PW1000G- Derivats, Red.) bis zu diesem Zeitpunkt ist möglich", bekräftigte Binder. "Die Leistungsdaten (Schub) sind vergleichbar mit den heutigen Anforderungen an bestehende Triebwerke." Verbrauchswerte und Schallemissionen werden aber deutlich geringer ausfallen. MTU erwartet zweistellige Reduktionen in diesen Kategorien ebenso wie bei den Wartungsaufwendungen.

### Wettbewerb um technologische Führerschaft innerhalb der IAE

Pratt & Whitney und MTU fertigen gegenwärtig den neben der CFM56 angebotenen Standardantrieb des A320 V2500 im mit Rolls-Royce betriebenen Gemeinschaftsunternehmen IAE. Rolls- Royce stellte in seinen aktuellen Entwicklungsprogrammen RB282 und RB285 allerdings eine mit der PW1000G konkurrierende Triebwerkstechnologie vor.

Beim PW1000G werden über ein Untersetzungsgetriebe Turbine und Fan voneinander entkoppelt. Der große Fan läuft dadurch langsamer als bisher, die Turbine wiederum schneller als in herkömmlichen Triebwerken. Auf diese Weise erreichen beide Komponenten ihr jeweiliges Leistungsoptimum. Rolls- Royce will mit der RB282/ RB285 die gleiche Effizienzsteigerung ohne eine Entkopplung des Fans umsetzen.

Den Wettbewerb der Konzepte und mit ihm untrennbar verbunden die Frage nach der technologischen Führerschaft innerhalb der IAE wird letztlich Airbus entscheiden. Toulouse hat eine klare Präferenz für eine Fortsetzung der IAE bei der Entwicklung eines neuen Antriebs für die A320.

Dem tragen auch die Triebwerksentwickler Rechnung. "Alle Partner der IAE haben den Wunsch geäußert, die IAE weiterzuführen", erklärte Binder. "Die modifizierte Version des PW1000G ist ein Pratt & Whitney Angebot an Airbus. Pratt & Whitney behält sich jedoch die Option vor, dieses Triebwerk über die IAE anzubieten. Gespräche dazu laufen."

### Full- Engine Testing des PW1000G beginnt im Juli

Die PW1000G wird an der Bombardier CSeries in Serie gehen und ab 2014 auch am Mitsubishi MRJ angeboten. In Kürze beginnt das Full- Engine Testing des Programms. "Das erste Triebwerk, das auf den Prüfstand kommt, wird ein CSeries Triebwerk sein, die Tests beginnen im Juli 2010", sagte Binder. "Im Oktober 2010 folgt das MRJ Triebwerk."

MTU ist an den Triebwerkstests beteiligt. "Wir werden Triebwerke in unseren Prüfständen testen", ergänzte Binder. "Die exakte Allokation befindet sich in der finalen Abstimmung." Für die Tests an der PW1000G plant MTU einen Zeithorizont von zwei Jahren ein. "Die Zulassung des CSeries Triebwerks wird Mitte 2012 erfolgen. Die Serieneinführung wird für Anfang 2014 erwartet."