

**URTÜMLICH
SYLT IM WINTER –
EINE ENTDECKUNG**

SEITE 107

**ZUKÜNFTIG
TOKYO MOTOR SHOW –
KÜHNE KONZEPTE**

SEITE 108



PRAG
400 Jahre Familiengeschichte im
Lobkowitz-Palast – Seite 105
STÄDTEREISEN
Die gefragten Destinationen der
Cityhopper – Seite 105
SANTORINI
Ion Karagounis über verlockende
Insel-Angebote – Seite 109

Impressionen auf Platz 34K

Airbus A380: Die SonntagsZeitung war dabei beim Schaufliegen des neuen Riesenvogels

VON ANDREAS GÜNTERT

Kaum war Lukas Ackermann gelandet, posaunte er sein Glück von Sydney aus in die virtuelle Welt: «Was hat man nicht schon alles gehört über die 15 Minuten Ruhm, die jeder einmal im Leben erfahren darf!»

Dem Zürcher Oberländer reichte es zu mehr als nur zu einer Viertelstunde Weltehre: «Ein Flug von Singapur nach Sydney», vertraute Ackermann seinem Blog www.was-lauft.ch an, «dauert auch mit dem neuen Superflieger A380 von Airbus nicht nur 15 Minuten. Zum Glück.»

Genau sieben Stunden und 25 Minuten brauchte das grösste Passagierflugzeug der Welt am Donnerstag von Singapur nach Down under. Für die 455 Passagiere, die ihre Reise mehrheitlich im Internet-Auktionshaus Ebay ersteigert hatten, hätte der Flug SQ 380 noch Stunden weitergehen können. In einem grossen Schaufliegen huldigten sie der Masse des A380 – und wurden dabei selber zu Stars.

Einmal fliegen ohne das nervtötend Normale

Leute wie Lukas Ackermann. Wie fünf weitere Schweizer hatte er sich die Passage nach Sydney ersteigert: «Nicht weil ich ein Flugzeugfan bin», erzählt der Betriebsökonom, der im Dunstkreis der Zürcher Anflugschneise wohnt. «Mir gefiel, dass das Geld aus der Versteigerung wohlütig eingesetzt wird.» Und weil er dabei sein wollte im Kreise jener, die Geschichte schreiben würden. «Es gibt nun mal», sagt Ackermann, «keine zweite Möglichkeit, bei einem historischen Paukenschlag der Erste zu sein.» Diese Ehre war ihm umgerechnet 2350 Franken wert.

Am Donnerstag erhellten ab fünf Uhr morgens Blitzlichter Singapurs Changi-Airport. ARD, al-Jazeera, CNN und RTL waren da, ihre panasiatischen Kollegen im Schlepptau. Ziel der Kameras: A380-Originalpassagiere. Das chinesische Flitterpärchen gerät ebenso wie der norwegische Aviatik-Freak ins Blitzlichtgewitter. Was jeder geniessen, hinter wie vor der Kamera. Nur einige junge Da-



Airbus A380 nach der Landung in Sydney: Was nützt dem Passagier ein riesengrosses Flugzeug?

FOTO: TIM WIMBORNE/REUTERS

men mit doppelt so jungen Herrn scheuen das grelle Licht. «Könnte sein», vermutet Susan vom Check-in, «dass diese Gentlemen gemäss Familienbuch eigentlich schon anderweitig vergeben sind.»

Frühstück am Gate, Violin-klänge, der Airline-Chef vor Ort – für einmal wird dem Fliegen das nervtötend Normale genommen, ein Jet und seine Passagiere werden zelebriert. Durch einen Triumphbogen darf jeder schreiten, wird so Teil der neuen Düsen-Dynastie. Schon vibriert die zweistöckige Giga-Maschine unter der Hochstimmung ihrer Gäste.

Die 468 Tonnen schwere Festhütte rollt lange

Alle plaudern mit allen. Persönliche Erstflugsurkunden werden verliehen. Singapore-Girls trippeln mit farbigen Drinks im Slalom um die Passagiere, die das untere Deck des A380 zum Steh-apéro-Terrain machen. Eine Stimmung irgendwo zwischen Betriebsausflug, Digitalblitz-Seminar und Butterfahrt. Dabei ist das erst der Anfang. Noch steht der Wuchtbrummer. Auch ein A380 ist aufs Okay des Towers angewiesen. Dann ein kleiner Ruck.

Airbus-Aficionados üben sich bereits in Beifall, als der Flieger auf der Startbahn Anlauf nimmt. Als er endlich Luft unter die Schwingen bekommt, fährt ein Applausgewitter durch beide Etagen. Auch aus Erlösung, denn die 468 Tonnen schwere Festhütte rollt lange, sehr lange an, bis sie ohne jede Hast abhebt. Weg mit den Gurten! Für einmal darf sich auch das gemeine Fussvolk ungeübt in der Business-Class umtun, und wenn die verehrten Gäste in den Suiten nicht gerade verköstigt werden – was allerdings selten der Fall ist – dürfen Hinz und Kunz und Hang und Zhang auch im teuersten Abteil des 471-Plätzers Einblick nehmen. Singapore-Airlines-CEO Chew Choon Seng geht von Sitzreihe zu Sitzreihe, herzt Babys, gibt Autogramme. Der Captain fachsimpelt über die Meteo, der Küchenchef schaut auf ein Schwätzchen vorbei. Man lacht, man trinkt, alle sind überzeugte Airbusianer. Wäre da nicht ein Wermutstropfen:

FORTSETZUNG AUF SEITE 103

ANZEIGE

Wellness- & Spa-Hotel **BEATUS·MERLIGEN** 3658 Merligen-Thunersee

☎ 033 748 04 34

www.beatus.ch

KLEINES WELLNESS ABC... Bis 21. Dezember 2007

3 Nächte ab Fr. 552.– p.P. Nords. 4 Nächte ab Fr. 609.– p.P. Nords.
ab Fr. 657.– p.P. Süds. ab Fr. 729.– p.P. Süds.

• 3 resp. 4 Nächte mit Verwöhn-Halbpension (Frühstücksbuffet & Diner)

• 1 Kräuterpackung • 1 Vital-Massage • Tägl. Gymnastik-, Sport- & Wanderprogramm (Mo–Fr) * Bei 4 Nächten Anreise Sonntag oder Montag

7 Saunas

Beauty, Massagen und div. Bäder

NEBENSZ



Kiwi oder Känguruh, Gletscher oder Outback, Aboriginal oder Maori?

Australien, Neuseeland und die Südsee vom führenden Spezialisten.



knecht reisen ag, Alpenstrasse 1, 6000 Luzern 6
Telefon 041 418 82 82, www.knecht-reisen.ch



Hochstimmung im «Kreuzfahrtschiff der Lüfte»: Einen historischen Paukschlag erlebt man nicht alle Tage



Mitflieger Lukas Ackermann, Bett-Test im A380: Jeder an Bord war überzeugter Airbusianer



FOTOS: HEIMO AGA



Kostprobe aus der Bordküche: Die Technik der Maschine hinterliess stärkere Eindrücke

FORTSETZUNG VON SEITE 101

Erstreise des Airbus A380

Hatte man sich nicht vor Jahren an A380-Planzeichnungen ergötzt, die den Riesenvogel mit eingebauter Lounge oder Fitnesszentrum, mit Shopping-Arka oder doch mindestens Erlebnisduchen gezeigt hatten? Und jetzt? Nichts dergleichen. Gereicht hat es lediglich für eine geschwungene Treppe zwischen Unter- und Oberdeck. Warum bloss?

Mister Seng hörts nicht zum ersten Mal. Und gibt geduldig Auskunft. Man habe mit einigen der besten Kunden darüber diskutiert. Natürlich hätten diese Spass gehabt an einer Lounge

oder einer Fitnessanlage im Oberdeck. Doch als sie erfahren hätten, dass dadurch weniger Platz für Sitze gewesen wäre und so die Preise grundsätzlich einiges höher ausgefallen wären, hätten sie abgewunken. Grösse allein macht eben doch nicht.

Auch wenn sich männiglich an der Wucht des A380 erfreut und beispielsweise der Erstinhaber von Platz 34K berichten kann, dass der Flügel von Reihe 32 bis 51 reicht: Was nützt dem Passagier ein riesengrosses Flugzeug? Wir verlassen Sitz 34K und machen uns auf einen ausgiebigen Rundgang. Bestaunen die zwölf Suiten, wo ein Paar (fast) ungestörte Privatsphäre geniessen kann. Verneigen uns vor den 60 Business-Class-Plätzen im Oberdeck, die mit grossem 15-Zoll-Bildschirm ein stilvolles Büro auf Tausenden Metern über Meer abgeben. Wer solches geniessen will,

A380: BALD DREI IN DER LUFT

Singapore Airlines setzt den A380 momentan nur auf der Strecke **Singapur-Sydney** ein. Zwei weitere Maschinen werden in den nächsten Monaten geliefert und fliegen dann Singapur-London-Heathrow. **Flugzeiten:** Der A380 startet täglich um 20.30 Uhr in Singapur, erreicht Sydney um 7 Uhr morgens. Rückflug 8.55 Uhr, Ankunft in Singapur 13.40 Uhr. **Preise:** Retourticket Zürich-Sydney (Teilstrecke Singapur-Sydney im A380): Economy Class ab 2223 Fr., Business 6663 Fr., First (Suite) 18474 Fr. pro Person, inkl. Taxen. **Buchen:** Singapore Airlines, Tel 0900 881818, www.singaporeair.ch

wird allerdings zur Kasse gebeten; First- und Business-Klasse schlagen bei Singapore Airlines auf der A380-Route um gut 25 Prozent auf.

Die Economy-Klasse ist, was sie immer war

Was aber ist mit der 399-plätzi- gen Economy-Klasse, die im «Kreuzfahrtschiff der Lüfte» von den meisten Passagieren benutzt werden wird? Sie ist auf den ersten Blick das geblieben, was eine Economy-Klasse wohl immer sein wird: der Ort, wo Airlines mit verrückten Preisen dem Markt gehorchen. Und der Ort, wo dem Langstreckenpassagier spätestens nach der ersten Mahlzeit und dem ersten Film Rücken, Beine, Nacken oder alles miteinander wehtun.

Auf den zweiten Blick zeigen sich Feinheiten: Neue Leselichter, unter dem Bildschirm angebracht,

erhöhen den Komfort. Das Unterhaltungssystem (übernommen von der Boeing-777-Flotte der Singapore Airlines) ist hervorragend, es lässt auch Gratis-Telefonate unter den Flugpassagieren zu. Durch die grössere Wölbung des Rumpfes ist es für Fluggäste angenehmer geworden, sich am Fenster abzustützen.

Wo der Riesenvogel stark punktet: Im Innern ist es sehr leise; auch wer nahe bei den Rolls-Royce-Triebwerken sitzt, kann Konversation in Zimmerlautstärke betreiben. Und: Trotz Passagieraufkommen in Dorfgrösse hat man nie das Gefühl, in einen Ameisenhaufen geraten zu sein. Die Economy-Klasse ist in relativ kleine Abschnitte mit verschiedenen Farbkonzepten unterteilt, was mehr Platz suggeriert. Die Preise in der einfachsten Klasse des A380 würden wegen des neuen Flugzeugtyps nicht angeho-

ben, verspricht CEO Seng kurz vor der Landung.

Der Supervogel setzt butterzart in Sydney auf, unter anhaltendem Applaus. Summend gehen die 455 Fans von Bord. Zu Schlangen kommts nicht am Gepäck-Karussell, weise wurden zwei Kofferschleudern angeworfen. Dann kommt der finale Schlag zum Ritter der Lüfte: Eine Sondernummer des «Morning Herald» wird jedem Passagier ausgehändigt. Titel: «The future lands in Sydney».

Lukas Ackermann schnappt sich eine Zeitung, verstaut sie sorgfältig. Er wäre «ziemlich sicher» noch einmal für einen solchen Trip zu haben: «Wenn Wohltätigkeit wieder eine Rolle spielen würde. Und wenn Richard Branson auf seiner A380 für die Virgin Atlantic wirklich ein Casino einbaut, dann fliege ich wieder mit. Gerne als Erster.»

Grosse Namen am Himmel

Der Airbus A380 ist das bisherige Meisterstück der internationalen Luftfahrtingenieure

Der Airbus A380 läutet eine neue Epoche in der Welt des Luftverkehrs ein. Noch nie zuvor fanden in einem Grossraumflugzeug so viele Menschen Platz. In Sachen Schnelligkeit aber hätte der A380 keine Chance gegen die Concorde, die zusammen mit der Boeing 747 zu den populärsten Entwicklungen in der jüngeren Geschichte der Zivilluftfahrt gehörte. Weitere unauffällige Rekordhalter: Die Boeing 777 schafft in der extremsten Version eine Reichweite bis 17 500 Kilometer.

Und die Boeing 737, das Arbeitspferd der Low-Cost-Carrier, gilt mit über 5000 gebauten Jets als erfolgreichstes Flugzeug überhaupt. Die SonntagsZeitung zeigt, was in der Vergangenheit für Ahs und Ohs sorgte – und welche Newcomer die Zukunft der Aviatik prägen könnten.

Quellen: Luftfahrt.net; Airliners.de; «Airbus gegen Boeing», Gerald Braunberger, Verlag «Frankfurter Allgemeine»; Airbus.com; Boeing.com, Concorde.com



Boeing 747

Spitzname: Jumbojet
Kommerzieller Erstflug: 21. Januar 1970, Pan American
Maximale Passagierzahl: 490
Länge: 71 Meter
Flügelspannweite: 65 Meter
Maximale Reichweite: 14 205 Kilometer
Maximale Geschwindigkeit: 913 Kilometer pro Stunde
Merkmal: Buckel mit Cockpit und kleiner Kabine über dem Hauptdeck
Anzahl Flugzeuge: 1238 Stück verkauft, 1100 davon fliegen noch
Stückpreis: 290 Millionen Franken



Concorde (Supersonic)

Spitzname: Champagner-Flieger
Kommerzieller Erstflug: 21. Januar 1976. Je Flug mit Air France und British Airways. Letztflug November 2003
Maximale Passagierzahl: 144
Länge: 62,10 Meter
Flügelspannweite: 25,50 Meter
Maximale Reichweite: 6670 Kilometer
Maximale Geschwindigkeit: 2600 Kilometer pro Stunde
Merkmal: Spitze Senknase, Überschallgeschwindigkeit
Anzahl Flugzeuge: 16
Stückpreis: ca. 70 Millionen Franken plus Investitionen



Airbus A380

Spitzname: Kreuzfahrtschiff der Lüfte
Erstflug: 25. Oktober 2007, Singapore Airlines
Maximale Passagierzahl: 853
Länge: 73 Meter
Flügelspannweite: 80 Meter
Maximale Reichweite: 15 000 Kilometer
Maximale Geschwindigkeit: 953 Kilometer pro Stunde
Merkmal: Doppelstöcker: zwei durchgängige Passagierdecks
Anzahl Flugzeuge: 185 Bestellungen; Airbus rechnet mit 800 verkauften Jets in 20 Jahren
Stückpreis: 375 Millionen Franken



Boeing 787

Spitzname: Dreamliner
Kommerzieller Erstflug: Mit ANA [Japan], Datum noch offen
Maximale Passagierzahl: 250 bis 330
Länge: 57 bis 63 Meter
Flügelspannweite: 52 bis 62 Meter
Maximale Reichweite: 16 300 Kilometer
Maximale Geschwindigkeit: 900 Kilometer pro Stunde
Merkmal: Hochgeschwungene Flügel
Anzahl Flugzeuge: laut Boeing schon über 700 Bestellungen
Stückpreis: Bis 300 Millionen Franken

FOTO: © NICOLE MASKUS