



# NYA PLANER FÖR A350

**Lika bra som Boeing är inte tillräckligt. Mycket talar för att europeiska Airbus måste vässa sin kommande A350 om flygplanet ska klara fighten med amerikanerna.**



**N**är Airbus lanserade sin A350 var det för att möta konkurrensen främst från Boeing 787 Dreamliner. Den amerikanska tillverkaren har inget som kan mäta sig med Airbus superjumbo 380. Visst går det att putsa lite till på 747:an, men inte i det oändliga.

Dreamliner däremot är ett reellt hot mot Airbus i klassen under de riktigt stora tungviktarna. Det europeiska motdraget presenterades för något år sedan. Airbus A350 skulle inte bara vara svaret på Boeings kommande 787, utan även klara att ta upp konkurrensen med befintliga 777.

Ledningen i Toulouse har hittills talat om två versioner:

- \* A350-800 skulle i en treklasskonfiguration kunna ta 253 passagerare på en flygning nonstop upp till 16 300 kilometer.

- \* A350-900 skulle i samma treklassutförande få en kortare räckvidd, 13 900 kilometer, men å andra sidan ha plats för upp till 300 passagerare.

Det här är inga dåliga siffror. Men allvarlig kritik från tilltänkta kunder lär ha fått den europeiska tillverkaren att tänka om.

Visst skulle A350 bli ett bra flygplan, byggt på modern teknik och med mer plats och bekvämlighet för passagerarna än i tidigare generationers Airbus. Men dess prestanda håller inte riktigt måttet. Som det först presenterades skulle flyg-

planet helt enkelt bli för tungt, för trångt och för bränsletörstigt. Åtminstone i jämförelse med Dreamliner – och det är precis den jämförelsen kunderna kommer att göra.

**NU TALAR MYCKET FÖR** att ledningen för Airbus måste tänka om. Dramatiska förändringar kan förväntas av det ursprungliga konceptet. Utöver grundversionerna -800 och -900 ryktas det även om en A350-1000. Men det är inte allt.

Förändringen innebär med stor sannolikhet bland annat längre och slankare vingar helt i komposit samt en breddning av kroppen med cirka en halvmeter. På önskelistan står också mer kraftfulla motorer.

Airbus har tidigare talat om motorer på mellan 63 000 och 75 000 pund (280-334 kN). Kunderna ska kunna välja mellan Rolls-Royce Trent och General Electric GENx. Nu kan det snarare bli aktuellt med en dragkraft på mellan 85 000 och 90 000 pund (380-400 kN).

Med A350-800, som närmast blir en efterföljare till likaledes tvåmotoriga A330-200, avser Airbus att konkurrera främst med Boeing 787-3, 787-8 och 787-9. A350-900 får ta upp kampen med 777-200ER, men även med 787-10.

Airbus 350-1000 vet vi ännu så länge väldigt lite om. Men det troliga är att det blir ett mycket stort flygplan, särskilt för att vara tvåmotorigt, och att det får platser i kabinen för runt 350 passagerare.

Tusenversionens lastkapacitet och räckvidd blir i ungefär samma klass som Boeing 777-300ER. Siktet är dock inställt på 20 procent lägre bränsleförbrukning än hos den amerikanska konkurrenten.

**DEN OMRITADE A350** får samma material i kroppen som det först var tänkt, aluminium-lithium. Däremot kommer diametern troligen att ökas med runt halvmeter.

Det här är något av en mindre revolution. Om man bortser från A380 och A320, som är helt egna familjer, så har Airbus bredbukiga flygplan haft samma kroppsdiаметer sedan den första A300 kom i slutet av 1960-talet.

Om Airbus verkligen ändrar planerna för A350 innebär det med stor sannolikhet att leveranserna försenas. Ursprungligen talades det om leverans till premiärkunden under 2010.

Nu är det troligare att de första maskinerna av versionerna -800 och -900 kan levereras tidigast 2012. A350-1000 kan komma tidigast 2013 eller 2014.

På Airbus betonar man att något beslut om en förändring av det ursprungliga konceptet ännu inte är taget. Bolaget hävdar att marknaden reagerat positivt på flygplanet som det är.

Problemet är bara att det inte räcker med produkter som är nästan lika bra eller möjligen lika bra som dem från Boeing. För att vinna tävlingen måste Airbus vara bättre.

