

# CLASSIC DRIVER



## Testflug: Embraer Phenom 300

10. April 2010 | Classic Driver



**In der Regel lässt sich guter Geschmack nicht kaufen, dies wird vor allem bei den immer wiederkehrenden innenarchitektonischen Fehlgriffen luxuriöser Yachten und Privatjets deutlich. Meist herrscht im Innenraum dieser kostspieligen Gefährte der Charme einer mit üppigen Gold und Leder überzogenen Campingwageneinrichtung, „Modell Comtesse“. Der brasilianische Flugzeugbauer Embraer wollte bei der Gestaltung seines *Einstiegsmodells* Phenom diesen schlimmen ästhetischen Auswüchsen entgegenwirken. Gemeinsam mit der zu BMW gehörende Designschmiede DesignworksUSA entstand das Interieur-Konzept: Intelligenter Luxus. Wie intelligent das Konzept dieser Zusammenarbeit wirklich ist, sollte ein kurzer Testflug beweisen.**

Auf dem Rollfeld des kleinen Flughafens von Le Castellet in der Nähe von Marseille warten zwei Phenom Jets scheinbar ungeduldig auf den Start zu einem kurzen Rundflug in Richtung Mittelmeer.

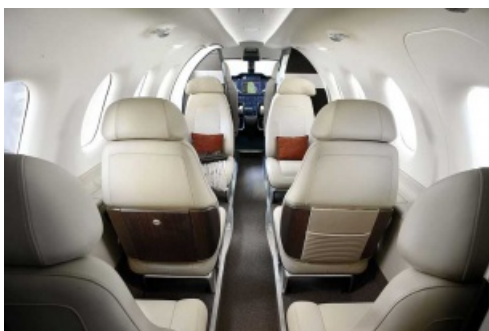
Zur Auswahl stehen das viersitzige Modell Phenom 100 und die etwas größere Düse Phenom 300 für bis zu sieben Passagiere. Unter dem Motto: „Wenn schon, dann richtig“, entscheide ich mich für einen Trip in der längere Phenom-Version.



Auf dem Weg zum Flugzeug erzählt Hervé, der Europachef von Embraer, dass die Phenom-Baureihe eine in ihrer Klasse einmalige Kabinenhöhe ermöglicht. Und tatsächlich. Selbst mit einer Körperhöhe von 1,87 bietet die Kabine der 300er angenehm viel Raum. Zwar reicht es nicht zum Aufrechtstehen, aber immerhin kann man sich leicht nach vorne gebeugt bewegen. Dieses Plus an Bewegungsfreiheit ist einer neuen, ovalen Bauweise des Flugzeugrumpfes zu verdanken, die gemeinsam mit den Designern von Designworks und den Ingenieuren von Embraer entwickelt wurde.



Aber reicht diese Oval-Lite getaufte Entwicklung aus, um das Prädikat „Intelligenter Luxus“ zu erhalten? In Kombination, mit dem was uns sonst in der Kabine erwartet, schon. Wir sitzen zu siebt, samt Kameramann, auf bequemen beigefarbenen Ledersitzen, die auch aus einem modernen Sportwagen stammen könnten nur mit dem Unterschied, dass sich im Phenom auf Knopfdruck eine Armlehne hochklappen lässt. Ich wähle den letzten Sitz auf der rechten Seite. Beim Sitzen wird einem erst klar, welche Vorteile das neue Raumkonzept bietet: Sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit sind für eine Gesamtlänge des Jets von rund 15 Metern beachtlich.



Im Cockpit, das ebenfalls aus der Feder von Designworks stammt, laufen die Startvorbereitungen auf vollen Touren. Unsere Embraer-Piloten geben das Zeichen zum Start und die beiden Pratt & Whitney-Turbinen kommen auf Touren. Langsam setzt sich der Jet auf dem Taxiway in Richtung Startbahn in

Bewegung. Mit vollem Schub schießt das zweistrahlige Flugzeug über die Piste, um schon nach kurzer Zeit die Bodenhaftung zu verlieren. Wer es gewohnt ist, in Aribus und Boeing von Hamburg nach München zu fliegen, für den ist das Flugerlebnis in solch verhältnismäßig kleinen Maschinen gewöhnungsbedürftig. Zunächst ein kurzer Ritt in Richtung Küste mit einigen Flugmanövern, die die Wendigkeit des sportlichen Fluggeräts zeigen sollen. Nach knapp einer Stunde beginnt die Crew mit dem Landeanflug auf Le Castellet. Während der Landung liefern wir uns ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit einem Formel-Rennwagen, der auf der parallel zur Landebahn verlaufenden Rennstrecke Paul Ricard seine einsamen Runden zieht. In der Luft können wir noch mithalten, doch sobald das Fahrwerk – erstaunlich sanft – auf der Piste aufsetzt, zieht der Rennwagen vorbei.



Nach diesem kurzen Ausflug fällt das Urteil, den Komfort und das Innenraumdesign betreffend, positiv aus. Das moderne Interieur des kleinen Jets wirkt klar und aufgeräumt, kein Hebel, Knopf oder Schalter scheint zu viel oder deplatziert – auch Puristen würden sich an der schlanken Innenausstattung erfreuen. Kopf- und Beinfreiheit sind mehr als ausreichend, so dass man selbst nach einem langen Trip von 3.600 Kilometern (das ist die maximale Reichweite des Jets) entspannt dem Flieger entsteigt. Bei längeren Flügen lassen sich sogar die Sitze in zwei Liegen umklappen, genau das richtige für eine kleine Portion Schlaf. Kurzum erscheint einem das Konzept des „Intelligenten Luxus“ schlüssig umgesetzt, sofern man den altbekannten Ansatz „weniger ist mehr“ verfolgt hat.



Wer jetzt bereits die Telefonnummer der nächsten Embraer-Niederlassung wählt, sei kurz noch über die Preise der Phenom-Baureihe informiert. Die Phenom 100 kostet in der Grundausstattung 3,7 Millionen US-Dollar, die längere 300er Version ist ab 8,1 Millionen US-Dollar zu bekommen.

*Text: J. Philip Rathgen*

*Fotos: Embraer*

<https://www.classicdriver.com/de/article/testflug-embraer-phenom-300>

© Classic Driver. All rights reserved.