

Der Lift als Bausatz : Werner Zemp hat ein Baukastensystem für den Lift entwickelt

Autor(en): **Locher, Adalbert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **10 (1997)**

Heft 11

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-120674>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Lift als Bausatz

Schindlers neuer Lift kommt aus der Luft in den Bau. Der Designer Werner Zemp hat zur vorgegebenen Konstruktion einen Baukasten für den Innenausbau entwickelt. Der Bauherr sagt, wie der Lift aussieht: nüchtern oder exquisit.

Zuerst waren die Ingenieure: Sie bauten einen Lift namens «Mobile», der samt Tragkonstruktion vom Kran in den Liftschacht versenkt wird und in drei Tagen montiert ist. Die Kabine in Alu-Leichtbauweise und das Tragwerk aus Alu-Profilen bilden eine Einheit. Sie wird, bis sieben Stockwerke oder eine Hubhöhe von 19 Metern hoch, vom Lastwagen weg in den Bau gehievt und unabhängig von der Gebäudestatik montiert. Weder oben noch unten ist wie bisher ein Maschinenraum nötig, was oben 14 Kubikmeter umbauten Raumes spart. Motoren sind stattdessen an der Kabinenunterseite angebracht.

Der Lift selbst ist nicht preisgünstiger als vergleichbare. Der gesparte Raum und die vereinfachte Montage sollen aber laut Schindler bis zu 40 Prozent der Gesamtinvestition sparen.

Baukasten fürs Innere

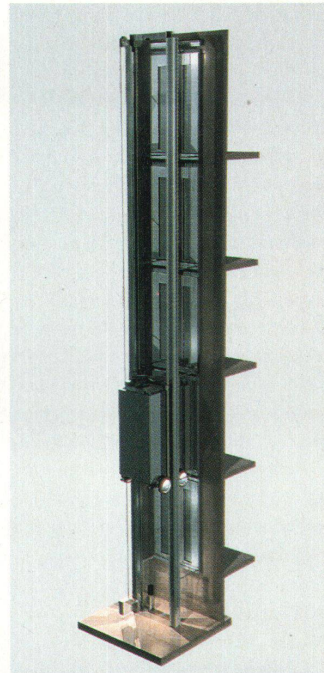
Für die Konstruktion der Kabine gibt es einen Grundaufbau; ihre Innenausstattung dagegen kann massgeschneidert werden. Der Designer Werner Zemp hat dafür ein Modulsystem entwickelt. Der Bauherr wählt Licht, Böden, Wände, Farbe der Tableaux und die Frontrahmen der Schachttüren aus. So gezielt gestaltbare Stimmung soll den kurzen Aufenthalt im Lift, wo sich Menschen plötzlich nahekommen, ob sie wollen oder nicht, angenehm machen. Auch glaubt der Designer daran, dass sorgfältig gewählte Ausstattung die Wut der Vandalen dämpft.

Zwei Beispiele aus dem Baukasten: Das Licht: Die Hauptlichtquellen, zwei Fluoreszenzröhren, befinden sich in der seitlichen Nische der gewölbten Deckenblende. Drei Blendentypen – Hostaglas, Streckgitter, polierter Edelstahl mit Lochraster – sorgen für unterschiedliches Licht.

Die Böden und Wände: Für die Wände stehen fünf Pastelltöne zur Auswahl, zusätzlich gibt's Buche, Birnbaum und Stein. Aus drei Spiegelformen für die Rückwand, drei Linoleum- und zwei PVC-Dessins für die Böden ist auszuwählen.



Die Kabine wird samt Tragkonstruktion vom Kran in den Liftschacht versenkt



Das Modell von Schindler mit selbsttragender Fahrbahn und Motoren unter der Kabine



Licht, Böden, Wände, Farbe der Tableaux und Frontrahmen der Lifttür sind vom Bauherrn frei wählbar

Kurz: Schindler und Zemp haben ein Arrangement zusammengestellt; sie sagen dem Kunden und seinem Architekten nicht, was gut oder schön ist. Sie bieten ihm ein Register aus Formen, Farben, Materialien zur Wahl. Wer voll in die Tasten haut, wird Misstöne erzeugen. Mit Spiegeln, Spots, Lochblech und PVC-Marmorierung ist Design-Overkill allemal möglich.

Die Bedienteile

Das traditionelle Merkmal von Schindler-Liften, das «Tor» in der Mitte der Kabine, hat der Designer auf die vertikal betonte Innenkonsole (Türbedienung und Stop) reduziert. Markant gestaltet hat er die Aussenkonsole, wo die Ziele eingetippt werden, damit die elektronische Steuerung die Fahrt optimieren kann. Die Zehnertastatur erlaubt Codierungen, für die bisher Schlüsselschalter nötig waren, zum Beispiel fürs Penthouse. Oder der Lift kann ganz oder stockwerksweise für Berechtigte programmiert werden. Das ist ein Vorteil etwa für Verwaltungen, Banken und Spitäler, wo Personal- und Besucherzugänge geregelt werden müssen. Auch die Planung ist anders: Ist bisher der Lift Monate vor der Montage konfiguriert worden, so passiert das jetzt unmittelbar vor dem Einbau.

Wenn allerdings keine Codierung gebraucht wird, hat das Tableau zu viele Tasten. Genügend bisher zum Beispiel für ein viergeschossiges Haus vier Zielwahltasten, sind es jetzt zehn, sechs davon sind Tottasten. Das verwirrt.

Sinne und Elektronik

Die elektronische Potenz im Hintergrund wollte Zemp nicht betonen. Hingegen ist die Mechanik der Metalltastatur so ausgelegt, dass man den Druckpunkt wahrnimmt und auch hört: Die Elektronik wird für menschliche Sinne erfahrbar gemacht. Formal suchte Zemp einen Kompromiss zwischen Bulligkeit und Schärfe. Wir treffen auf Rundformen und Kanten. Ein Kompromiss, der lange ästhetische Dauer haben will; er muss das noch bestätigen. Adalbert Locher