

WOHNEN IN DEN WOLKEN

READY FOR TAKE-OFF

TEXT
Cordula Vielhauer (editorial@grid-magazin.de)

PHOTOS
JongeriusLab

Vor zwei Jahren wurde Hella Jongerius von der niederländischen Fluggesellschaft KLM lediglich damit beauftragt, die Bezüge für die neue Business Class zu entwerfen. Doch dann nahm das Projekt Fahrt auf und wurde immer umfangreicher. Das kürzlich in Amsterdam vorgestellte Business Class Interieur der Boeing 747-700 setzt neue Maßstäbe im Interiordesign von Flugzeugen.

Vor zwei Jahren wurde Hella Jongerius von der niederländischen Fluggesellschaft KLM lediglich damit beauftragt, die Bezüge für die neue Business Class zu entwerfen. Doch dann nahm das Projekt Fahrt auf und stellte Business Class Interieur der Boeing 747-700 setzt neue Maßstäbe im Interiordesign von Flugzeugen.

D

Dies ist keine neue Version des »Flying Office« mit wuchtigen Sesseln, High-Tech-Bildschirmen und Plastikablagen. Stattdessen strahlt hier alles eine ungewöhnliche Wohnlichkeit aus: Mit hell durchwirkten, dunklen Wollstoffen, weichem Leder, klaren Formen und fein komponierten Mustern hat Hella Jongerius einen Ort geschaffen, an dem Geschäftsreisende Ruhe und Rückzug finden können. Zunächst war sie nur damit betraut worden, Bezüge und Trennelemente für den neuen Stuhl der Business Class zu entwerfen. Gerade mal sechs Wochen blieben für die Design-Entwicklung. Jongerius brachte bereits hier ihre Kompetenz in Fragen der Farbgestaltung ein und entwickelte fünf Töne (Aubergine, Dunkelblau, Nachtblau, Kobalt, Dunkelgrau), die als Farbfamilie das leuchtende Hellblau der KLM Corporate Colour kontrastieren: »Ich wollte die KLM-Farbe mit warmen Tönen feiern, sie noch mehr zum Strahlen bringen durch die erdigen Töne, die gleichzeitig eine wohnliche, warme Atmosphäre schaffen.« Durch die fünf verschiedenen Farben wird zum

T

Dies ist keine neue Version des »Flying Office« mit wuchtigen Sesseln, High-Tech-Bildschirmen und Plastikablagen. Stattdessen strahlt hier alles eine ungewöhnliche Wohnlichkeit aus: Mit hell durchwirkten, dunklen Wollstoffen, weichem Leder, klaren Formen und fein komponierten Mustern hat Hella Jongerius einen Ort geschaffen, an dem Geschäftsreisende Ruhe und Rückzug finden können. Zunächst war sie nur damit betraut worden, Bezüge und Trennelemente für den neuen Stuhl der Business Class zu entwerfen. Gerade mal sechs Wochen blieben für die Design-Entwicklung. Jongerius brachte bereits hier ihre Kompetenz in Fragen der Farbgestaltung ein und entwickelte fünf Töne (Aubergine, Dunkelblau, Nachtblau, Kobalt, Dunkelgrau), die als Farbfamilie das leuchtende Hellblau der KLM Corporate Colour kontrastieren: »Ich wollte die KLM-Farbe mit warmen Tönen feiern, sie noch mehr zum Strahlen bringen durch die erdigen Töne, die gleichzeitig eine wohnliche, warme Atmosphäre schaffen.« Durch die fünf verschiedenen Farben



18 kg wiegt die Lampe, die von den »listening ears« der Steilküste von Folkestone im Südosten Englands inspiriert ist. Als zeiten frühzeitig vor feindlichen Angriffen aus der Luft warnen. Unten: Skizzen

The lamp inspired by the "listening ears" on Folkestone's cliffs in Southeast Engthe radar, they were installed to give early warning of impending aerial attacks during wartime. Below: Crasset rarely sketches

einen der individuelle Raum des einzelnen Reisenden betont und jener zum Sitznachbar abgegrenzt, gleichzeitig wird im Gegensatz zu einem monochrom gestalteten Raum das Kabineninnere optisch

vergrößert. Dieser Umgang mit Farben nimmt mitunter Bezug auf einen Ansatz Gerrit Rietvelds und zeigt, wie sehr eine profunde design- und unternehmenshistorische Recherche wichtige Impulse für die aktuelle Entwurfsarbeit liefern kann. Jongerius: »Rietveld hatte bereits in den 50er-Jahren ein polychromes Interiordesign für KLM vorgeschlagen. Die von ihm favorisierten leuchtenden Gelbtöne kamen zwar nicht zum Einsatz, dennoch gehört dieser Entwurf zur Designgeschichte des Unternehmens.« Die Stoffe entwickelte Jongerius in Zusammenarbeit mit englischen Textilunternehmen, die der Luftfahrtindustrie zuarbeiten und die hohen technischen Vorgaben erfüllen – denn jedes Produkt für die Luftfahrt muss zertifiziert sein.

Die neuen Stoffentwürfe überzeugten KLM in solchen Maße von Jongerius' Kompetenz, dass die Aufgabe neu formuliert wurde: Plötzlich ging es nicht mehr nur um die Bezüge, jetzt sollte sie auch den Sitz umformen, Vorhang und Trennwand zur Economy Class entwerfen sowie den Teppich gestalten. Eben alles, außer die vorfabrizierten und – zumindest im geplanten Zeitraum – nicht modifizierbaren Elemente wie Gepäckablagen und Wände. Um diesen Ansprüchen in der knapp bemessenen Zeit gerecht zu werden, holte sich Jongerius Unterstützung. Gemeinsam mit der Textildesignerin Edith van Berkel und dem Möbeldesigner Arian Brekfeld arbeitete sie nun weiter, wobei der Sitz das Trio vor die erste Herausforderung stellte: Wie fast alles in der Flugzeugindustrie ist er ein hochtechnisches Produkt, das von einem Zulieferer in den USA hergestellt wird und sich meist nur farblich individualisieren lässt. KLM hat sich für

wird zum einen der individuelle Raum des einzelnen Reisenden betont und jener zum Sitznachbar abgegrenzt, gleichzeitig wird im Gegensatz zu einem monochrom gestalteten Raum das Kabineninnere

optisch vergrößert. Dieser Umgang mit Farben nimmt mitunter Bezug auf einen Ansatz Gerrit Rietvelds und zeigt, wie sehr eine profunde design- und unternehmenshistorische Recherche wichtige Impulse für die aktuelle Entwurfsarbeit liefern kann. Jongerius: »Rietveld hatte bereits in den 50er-Jahren ein polychromes Interiordesign für KLM vorgeschlagen. Die von ihm favorisierten leuchtenden Gelbtöne kamen zwar nicht zum Einsatz, dennoch gehört dieser Entwurf zur Designgeschichte des Unternehmens.« Die Stoffe entwickelte Jongerius in Zusammenarbeit mit englischen Textilunternehmen, die der Luftfahrtindustrie zuarbeiten und die hohen technischen Vorgaben erfüllen – denn jedes Produkt für die Luftfahrt muss zertifiziert sein.

Die neuen Stoffentwürfe überzeugten KLM in solchen Maße von Jongerius' Kompetenz, dass die Aufgabe neu formuliert wurde: Plötzlich ging es nicht mehr nur um die Bezüge, jetzt sollte sie auch den Sitz umformen, Vorhang und Trennwand zur Economy Class entwerfen sowie den Teppich gestalten. Eben alles, außer die vorfabrizierten und – zumindest im geplanten Zeitraum – nicht modifizierbaren Elemente wie Gepäckablagen und Wände. Um diesen Ansprüchen in der knapp bemessenen Zeit gerecht zu werden, holte sich Jongerius Unterstützung. Gemeinsam mit der Textildesignerin Edith van Berkel und dem Möbeldesigner Arian Brekfeld arbeitete sie nun weiter, wobei der Sitz das Trio vor die erste Herausforderung stellte: Wie fast alles in der Flugzeugindustrie ist er ein hochtechnisches Produkt, das von einem Zulieferer in den USA hergestellt wird und sich meist nur farblich individualisieren lässt. KLM



ein so genanntes Diamond Model entschieden, das man zum Schlafen vollständig ausklappen kann. Die Form der Innenschale sollte nicht verändert werden, lediglich die äußere Silhouette. Was kann Design, wenn es (fast) nichts darf? Eine Menge: »Wir haben die massige Erscheinung des Stuhls verschlankt und begradigt, den Sockel durchgezogen und ihm die Farbe des Teppichs gegeben. So entsteht eine deutliche Fuge, die den Sitz optisch schweben lässt. Eine Trittstufe an der Seite haben wir eliminiert und dafür im Bereich der Armstützen angeordnet – die Stewardessen können sich darauf stellen, um beispielsweise Gegenstände zu verstauen. Die Trennelemente zwischen den Stühlen wurden vergrößert, um die Reisenden mehr Privatsphäre zu ermöglichen. Als Material haben wir uns für gebürstetes Aluminium statt Kunststoff entschieden, die Armlehnen erhalten Lederbezüge. Hingegen wurde die Fuge zwischen Polster und Sitz minimiert und eine zusätzliche Ablage für die Schuhe geschaffen. Die Bildschirme auf der Rückseite des Sitzes haben wir deutlich von diesem getrennt und als eigenständige Produkte behandelt.«

Da ist sie wieder, die typische Handschrift von Hella Jongerius: Die Collage funktional unterschiedlicher Elemente ist ein wichtiges Thema in ihrer Arbeit. Für die Trennwand zwischen Business und Economy Class entwickelte Jongerius ein handgepunktetes Muster, bei dem einige Dots das KLM-Logo formen. Die Schlafdecken und -kissen sind mit zwei verschiedenen Textilien bezogen, wobei die Außenseite, die zum Flugzeugraum zeigt, in Haptik und Design den Vorhängen entspricht, die Business und Economy Class voneinander trennen. »Die beiden unterschiedlichen Stoffe durchzusetzen, war kein leichtes Unterfangen, denn

hat sich für ein so genanntes Diamond Model entschieden, das man zum Schlafen vollständig ausklappen kann. Die Form der Innenschale sollte nicht verändert werden, lediglich die äußere Silhouette. Was kann Design, wenn es (fast) nichts darf? Eine Menge: »Wir haben die massige Erscheinung des Stuhls verschlankt und begradigt, den Sockel durchgezogen und ihm die Farbe des Teppichs gegeben. So entsteht eine deutliche Fuge, die den Sitz optisch schweben lässt. Eine Trittstufe an der Seite haben wir eliminiert und dafür im Bereich der Armstützen angeordnet – die Stewardessen können sich darauf stellen, um beispielsweise Gegenstände zu verstauen. Die Trennelemente zwischen den Stühlen wurden vergrößert, um die Reisenden mehr Privatsphäre zu ermöglichen. Als Material haben wir uns für gebürstetes Aluminium statt Kunststoff entschieden, die Armlehnen erhalten Lederbezüge. Hingegen wurde die Fuge zwischen Polster und Sitz minimiert und eine zusätzliche Ablage für die Schuhe geschaffen. Die Bildschirme auf der Rückseite des Sitzes haben wir deutlich von diesem getrennt und als eigenständige Produkte behandelt.«

Da ist sie wieder, die typische Handschrift von Hella Jongerius: Die Collage funktional unterschiedlicher Elemente ist ein wichtiges Thema in ihrer Arbeit. Für die Trennwand zwischen Business und Economy Class entwickelte Jongerius ein handgepunktetes Muster, bei dem einige Dots das KLM-Logo formen. Die Schlafdecken und -kissen sind mit zwei verschiedenen Textilien bezogen, wobei die Außenseite, die zum Flugzeugraum zeigt, in Haptik und Design den Vorhängen entspricht, die Business und Economy Class voneinander trennen. »Die beiden



18 kg wiegt die Lampe, die von den »listening ears« der Steilküste von Folkestone im Südosten Englands inspiriert ist. Als Vorgänger des Radars sollten sie in Kriegszeiten frühzeitig vor feindlichen An

The lamp inspired by the "listening ears" on Folkestone's cliffs in Southeast England weighs 18 kilograms. A predecessor of the radar, they were installed to give early warning of impending aerial attacks dur

18 kg wiegt die Lampe, die von den »listening ears« der Steilküste von Folkestone im Südosten Englands inspiriert ist. Als Vorgänger des Radars sollten sie in Kriegszeiten frühzeitig vor feindlichen Angriffen aus der Luft warnen. Unten: Skizzen

The lamp inspired by the "listening ears" on Folkestone's cliffs in Southeast England weighs 18 kilograms. A predecessor of the radar, they were installed to give early warning of impending aerial attacks during wartime. Below: Crasset rarely sketches

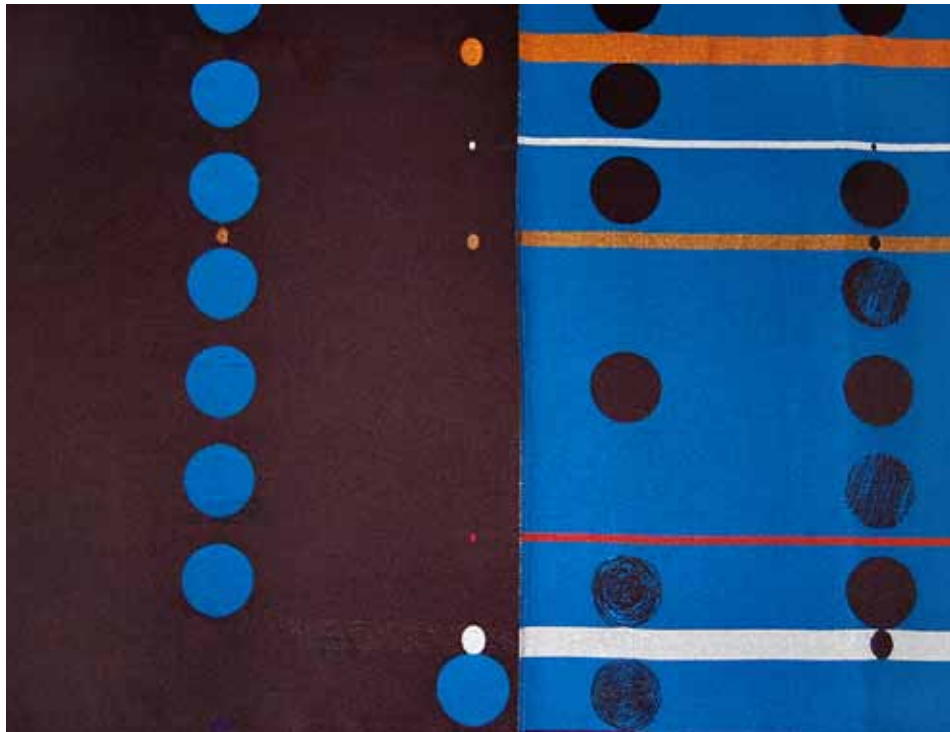


18 kg wiegt die Lampe, die von den »listening ears« der Steilküste von Folkestone im Südosten Englands inspiriert ist. Als Vorgänger des Radars sollten sie in Kriegszeiten frühzeitig vor feindlichen Angriffen aus der Luft warnen. Unten: Skizzen

The lamp inspired by the "listening ears" on Folkestone's cliffs in Southeast England weighs 18 kilograms. A predecessor of the radar, they were installed to give early warning of impending aerial attacks during wartime. Below: Crasset rarely sketches







Gar nicht so wuchtig, wie er auf den ersten Blick erscheint: Der Tisch, den Crasset für den französischen Hersteller Concrete by LCDA entwarf ist zwar aus Beton, jedoch wiegt er dank einer Wabenstruktur aus 10 Millimeter starkem Kunststoff viermal weniger als eine Vollbetonversion.

Not as heavy as it might seem. Although the table designed by Crasset for French LCDA is made of concrete, it is four times lighter than a full concrete version thanks to a honeycomb structure of 10-millimeter-thick plastic.

Gar nicht so wuchtig, wie er auf den ersten Blick erscheint: Der Tisch, den Crasset für den französischen Hersteller Concrete by LCDA entwarf ist zwar aus Beton, jedoch wiegt er dank einer Wabenstruktur aus 10 Millimeter starkem Kunststoff viermal weniger als eine Vollbetonversion.

Not as heavy as it might seem. Although the table designed by Crasset for French manufacturer Concrete by LCDA is made of concrete, it is four times lighter than a full concrete version thanks to a honeycomb structure of 10-millimeter-thick plastic.



Decken und Kissen werden nach jedem Flug gewaschen, und beide Seiten müssen sich gleich verhalten: Der dunkle Stoff darf nicht abfärben und der weiße nicht einlaufen.« Auch die Verschiedenfarbigkeit der Polsterbezüge bedingt einen höheren Wartungsaufwand: Schließlich muss KLM an jedem Flughafen Ersatzbezüge in fünf verschiedenen Ausfertigungen bereithalten, falls ein Polster schmutzig oder beschädigt wird.

Für den Vorhang entwarf Jongerius ein Muster aus unterschiedlich großen Punkten und Linien, das der Welt der Business Class die Strenge nehmen soll. Der Stoff ist doppelt gewebt, so dass sich auf jeder Seite das Negativbild der jeweils anderen abbildet. Während die Grundfarbe auf der Seite der Business Class ein dunkles Braun ist, das von großen blauen und kleinen roten und orangefarbenen Punkten unterbrochen wird, ist die Grundfarbe auf der Seite der Economy Class Blau. Angenehm schwer ist der plissierte Stoff, dessen Falten gebügelt und nicht genäht werden – ein weiteres aufwändiges Detail, von dem die Designerin KLM überzeugen konnte. Es sind eben diese Details, auf die es Jongerius ankommt: »Es geht mir nicht um handgestickte Bordüren. Aber ich möchte mit meinem Design ein menschliches Element in die technische Welt des Fliegens einführen. Die Kunst besteht darin, Industriedesign zu machen, das einen handwerklichen Charakter hat – und dennoch industriell gefertigt werden kann. Und ich möchte Materialien einführen, die eine hohe haptische Qualität besitzen: Wolle, Leder, Aluminium – anstatt überall Plastik.« Eine besondere Rolle spielt dabei der in dunklen Farben gehaltene Teppich: Er ist das erste Produkt in der Flugzeugindustrie, das nach den Nachhaltigkeits-Prinzipien des Cradle-to-Cradle entwickelt wurde. Er besteht aus wiederverwerteten Personal-Uniformen von KLM, hinzu kommt Wolle von Schafen, die zur Schlachtung und nicht für die Wollverarbeitung vorgesehen waren, und auch der frühere Teppich wurde recycelt. Im Juli soll die erste Boeing mit der neu gestalteten Business Class starten. Neben Hella Jongerius für das Interior Design tragen Marcel Wanders (Gestaltung von Besteck und Geschirr), Mart Visser (Design der neuen Uniformen) sowie Victor & Rolf (Amendity Kit) zur neuen Erscheinung bei. Die Geschichte der Zusammenarbeit zwischen KLM und Jongeriuslab hat jedoch gerade erst begonnen: Als nächstes steht das Design für die Economy Class an.

WWW.KLM.COM; WWW.JONGERIUSLAB.COM

18 kg wiegt die Lampe, die von den »listening ears« der Steilküste von Folkestone im Südosten Englands inspiriert ist. Als Vorgänger des Radars sollten sie in Kriegzeiten frühzeitig vor feindlichen Angriffen aus der Luft warnen. Unten: Skizzen

The lamp inspired by the "listening ears" on Folkestone's cliffs in Southeast England weighs 18 kilograms. A predecessor of the radar, they were installed to give early

unterschiedlichen Stoffe durchzusetzen, war kein leichtes Unterfangen, denn Decken und Kissen werden nach jedem Flug gewaschen, und beideweit, so dass sich auf jeder Seite das Negativbild der jeweils anderen abbildet. Braun ist, das von großen blauen und kleinen roten und orangefarbenen Punkten unterbrochen wird, ist die Grundfarbe auf der Seite der Economy Class Blau. Angenehm schwer ist der plissierte Stoff, dessen Falten gebügelt und nicht genäht werden – ein weiteres aufwändiges Detail, von dem die Designerin KLM überzeugen konnte. Es sind eben diese Details, auf die es Jongerius ankommt: »Es geht mir nicht um handgestickte Bordüren. Aber ich möchte mit meinem Design ein menschliches Element in die technische Welt des Fliegens einführen. Die Kunst besteht darin, Industriedesign zu machen, das einen handwerklichen Charakter hat – und dennoch industriell gefertigt werden kann. Und ich möchte Materialien einführen, die eine hohe haptische Qualität besitzen: Wolle, Leder, Aluminium – anstatt überall Plastik.« Eine besondere Rolle spielt dabei der in dunklen Farben gehaltene Teppich: Er ist das erste Produkt in der Flugzeugindustrie, das nach den Nachhaltigkeits-Prinzipien des Cradle-to-Cradle entwickelt wurde. Er besteht aus wiederverwerteten Personal-Uniformen von KLM, hinzu kommt Wolle von Schafen, die zur Schlachtung und nicht für die Wollverarbeitung vorgesehen waren, und auch der frühere Teppich wurde recycelt. Im Juli soll die erste Boeing mit der neu gestalteten Business Class starten. Neben Hella Jongerius für das Interior Design tragen Marcel Wanders (Gestaltung von Besteck und Geschirr), Mart Visser (Design der neuen Uniformen) sowie Victor & Rolf (Amendity Kit) zur neuen Erscheinung bei. Die Geschichte der Zusammenarbeit zwischen KLM und Jongeriuslab hat jedoch gerade erst begonnen: Als nächstes steht das Design für die Economy Class an.

WWW.KLM.COM; WWW.JONGERIUSLAB.COM