

VVM MITSOU
P/A La Plage
Distellaan 34
8434 Westende

Oostduinkerke, 24/02/26
Geachte,

Inzake : Res MITSOU - zeedijk 311 -8438 Westende

Op 16 februari heb ik deze lift onderzocht.
De directe aanleiding is een herhaallofferte voor werken die in 2023 reeds werden uitgevoerd.

Algemene maar zeer belangrijk informatie over de gehele lift:

Deze lift dateert uit 2003, en werd gebouwd door de toenmalige firma WESTLIFT - thans Cosmolift, deel van de Schindler-dochterondernemingen.

WESTLIFT heeft deze lift destijds aangekocht als **compleet bouw pakket** bij de firma WITTUR, groothandel in liftonderdelen en fabrikant van complete bouw pakketten. Getuige hiervan is het complete technisch dossier dat in de machinekamer ligt.



SICOR machine uit 2000



B&P sturing (destijds topgamma)



Wittur deuroperator. Ietwat verouderd, maar wel degelijk.



Origineel was een "lastweging" verplicht. Deze is blijkbaar defect en werd door Cosmolift buiten werking gesteld.



De reden waarom WESTLIFT dit bouwpakket aankocht is omdat ze zelf geen echte liftconstructeur meer waren sedert 1998, toen de EU-normen voor nieuwe liften van kracht werden. In het bijzonder gaat het over stabiliteitsberekeningen en ontwerpcontrole die voordien eerder nattevingerwerk waren bij de kleinere liftenfirma's.

Het lijkt er sterk op dat dit bouwpakket eerder een opleidingsproject voor het personeel van WESTLIFT was om de normen en principes te leren kennen aan de hand van een praktijkvoorbeeld (de klant betaalt de cursus). Kort nadien werd WESTLIFT verkocht aan SCHINDLER.

Het goede nieuws is dat liften van WITTUR qua mechanische constructie van goede kwaliteit zijn. Waarmee we bedoelen dat het zo goed als nooit nodig zal zijn om een geheel nieuwe lift te kopen (incl deuren, geleiders, etc..)

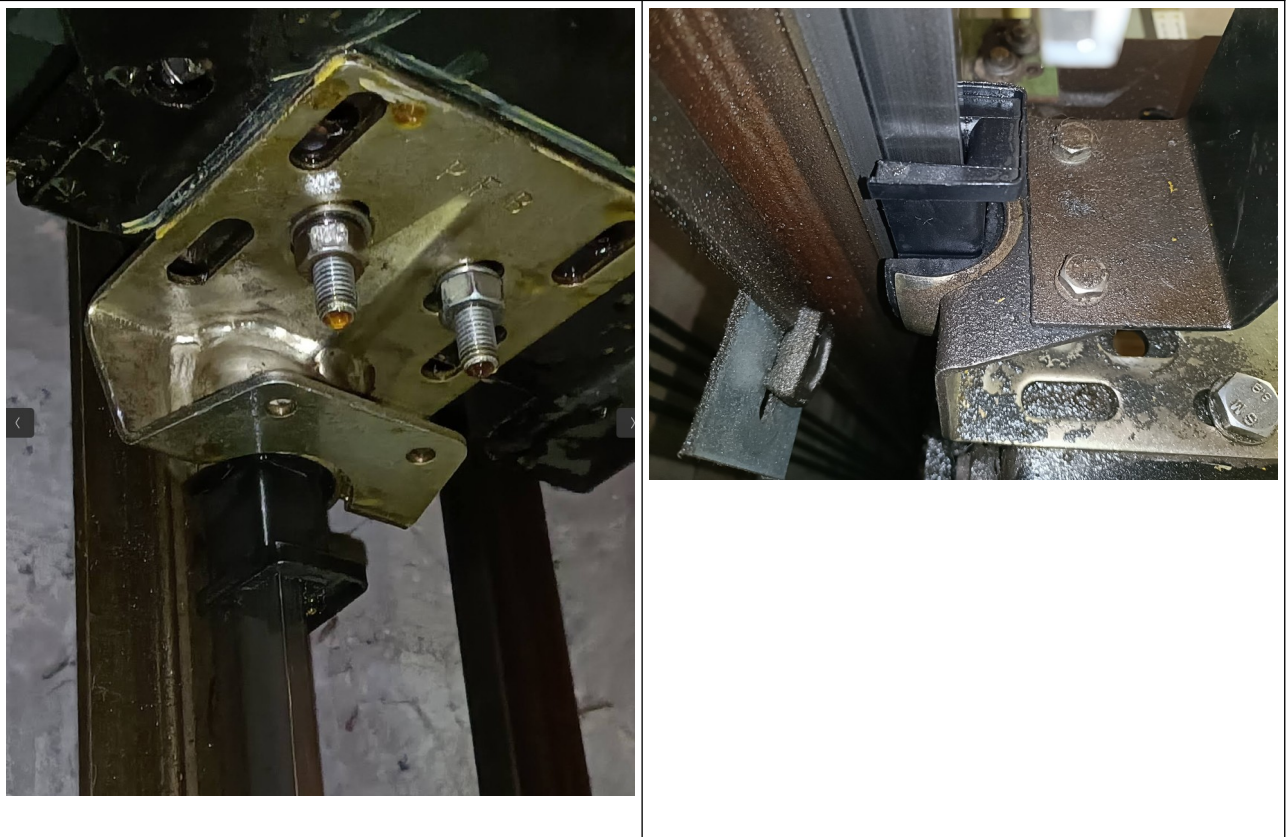
In die tijd eiste de keuring overal afschermkappen rond. Als oplossing installeerde WESTLIFT dan maar slechte, quasi ondemonteerbare metalen platen, waardoor het quasi onmogelijk is om de vitale onderdelen nog te bereiken voor onderhoud of inspectie.

Hieronder een meer gedetailleerde technische analyse.

Te beginnen met de kwetsieuzer glijshoenen:

Deze zijn nieuw, en moeten dus niet vervangen worden. Het is wel zo dat de speling tussen de kooi en de geleiders lichtjes wijzigt naargelang de verdieping waar de kooi staat. De geleiders zijn dus niet 100% evenwijdig

We konden enkele bewoners spreken, en die vertelden dat de lift in de vorige zomer (2025) veel lawaai maakte. Ik kan echter niet zien of de glijshoenen in 2023 of in 2025 vervangen werden. Gelet op de netheid zou ik stellen: 2025.



Verdere analyse van de gehele lift:

De hoofdonderdelen van de lift:

De aandrijving.

Hier wringt het letterlijk. De motor is een 2-snelheden motor (hardwarematig hoge en lage snelheid). Bij de bouw van de lift heeft WESTLIFT een belangrijke fout gemaakt: er zit aan de staalkabels geen vering, zoals nochtans volgens de normen van 2003 wel zou moeten. In de plaats van veren heeft men vaste buizen geplaatst.



MITSOU : metalen cilinders in de plaats van vering.



Zoals het hoort andere (oude) lift.



Die rubberen ringetjes zijn de enige elastische materialen in de ophanging. Dit is onvoldoende.

Ik kom die constructiefout vaak tegen bij liften van WESTLIFT omdat er daar blijkbaar één techniker rondliep dit vond dat vaste kabelbevestigingen beter waren dan veringen. .

Het gevolg is dat de machine ongeveer 75% versleten is omdat de krachten bij aanzetten en afremmen dermate hoog oplopen waardoor de smering in de machine tijdelijk niet toereikend is. Daarbij komt dat de olie in de machine nog origineel uit 2003 is.



Wat de keuring ondertussen wel opmerkt, is een gevolgsymptoom van de ontbrekende vering: namelijk dat één van de kabelwielen kapot gaat.



De kabel trekt gekartelde groeven in het omleidwiel. Cosmolift en de keuring noteren dit, maar vermelden de oorzaak niet.

Besluit in verband met de machine:

Alle constructiefouten zijn "verjaard" en niet meer te verhalen op de liftenbouwer. De structurele overbelasting (bij het starten en stoppen) van de inwendige mechaniek heeft samen met de achterstallige oliewissels voor een snelle degradatie gezorgd. Als de kabels versleten zijn, raad ik aan om de machine, de kabels en het omleidwiel tegelijk te vervangen, en dit keer wel correcte vering toe te passen.

De besturing:

De besturing is eveneens van het voormalige husimerk van WITTUR: Böhnke&Partner, type bp300. Dit gold destijds als absolute topkwaliteit.

De opvolger, bp308 bestaat nog, maar is heel anders geconfigureerd. De handleiding van de bp300 is nergens

meer te vinden, maar de principes voor diagnose zullen wel min of meer gelijk gebleven zijn, en kunnen als richtsnoer gebruikt worden. In principe moet DeLIFT hier nog hun plan mee kunnen trekken tot het ooit eens kapot gaat.

WITTUR geeft geen ondersteuning meer, omdat Böhnke&Partner ondertussen is opgekocht door de firma SCHMERSAL die wel nog hoogkwalitatieve lift-toebehoren verkoopt. (maar niet meer dit oude model)

Besluit in verband met de sturing:

Deze was oorspronkelijk van zeer goede kwaliteit, en zou nog een 5 à 10 jaar moeten kunnen meegaan, en vormt op zich geen alleenstaand probleem voor nu.

Een renovatie - eventueel samen met de motor - valt te overwegen als de motor/kabels moeten vervangen worden.

De deuren:

De deuren zijn oerdegelijke mechanische kwaliteit van het vroegere merk SELCOM. Daarvan is nog alles nieuw te koop. Enige verbeterpuntje zou een lichtgordijn zijn in de plaats van een enkelvoudige fotocel om de deur te heropenen als er mensen tussen zitten. Vooral omdat er aan het knoppenbord in de kooi ook geen knop is om de deuren open te houden. Dit lichtgordijn dient dan niet zozeer om de mensen te beschermen, maar om er voor te zorgen dat de deuren nog heel erg lang zouden meegaan.

Algemeen besluit:

Binnen een 5-tal jaar en bij ongewijzigd beleid komen er (zeer) grote kosten aan deze lift. Dit komt door een combinatie van montagefouten (geen vering aan de kabels), die versterkt worden door te weinig structureel onderhoud (olie). Doordat constructeur WESTLIFT éénmalig of uiterst zeldzaam met een merk van bouw pakket werkte wat ze later niet verder gezet hebben, zit de VME nu opgezadeld met een eerder zeldzame combinatie van onderdelen die niet meer courant zijn.

Het is moeilijk te voorspellen wat het effect zou zijn om nu eerst alleen de staalkabels te vervangen en nu wel correcte veringen te plaatsen en de olie te verversen. Zowieso zal dat het (mechanische) leven verlengen, maar wat de ritkwaliteit zal zijn en hoe lang de rest dan nog zal meegaan is moeilijker te voorspellen.

Een geheel nieuwe lift is niet nodig, want de rails, de kooi en de deuren zijn wel in goede staat. Ik vind het belangrijk om een lift "modulair" te houden (hoofdonderdelen apart vervangbaar) omdat dit verhindert dat één firma een technisch monopolie zou kunnen installeren.

Ter vergelijking: er zijn nu al liften van grote merken uit dezelfde periode die wel al helemaal aan vervanging toe zijn omdat het machinekamerloze liften zijn waarvan de specifieke onderdelen niet meer compatibel te verkrijgen zijn.

Ing. Koen Vandewalle