

Ausgabe 42 - 3

Es ist zur Zeit nicht einfach als „Journalist“ tätig zu sein, denn das Vertrauen in diese Berufskategorie ist an einem Tiefpunkt angelangt, noch tiefer als das Vertrauen in unsere Landesregierung! War ich früher auch der Ansicht, nur Texte zu schreiben deren Inhalt recherchiert und belegbar seien, so muss ich wohl umstellen, wenn ich all die Deutungen und Interpretationen der beruflich tätigen „Schreiberlinge“ als Vorbild nehme.

Wie wissen diese doch zum Beispiel, wie es an Sitzungen des Bundesrates zugehen muss, obwohl Sie noch nie dabei gewesen sein können.... Der eine schreibt dem andern ab, oder wie könnte es sich hartnäckig halten, dass die Turbomotoren von Opel von Opel entwickelt worden seien.... Ich bitte die Leserinnen und Leser die folgenden Texte, welche sich auf Saab und Opel (GM) beziehen, dementsprechend kritisch zu lesen, ausser dem „Saabsecrets“, da ist mehr Nachforschung dahinter

Lesenswert sind auch die Berichte der verschiedenen Sektionen über deren Veranstaltungen und Ausfahrten. Sie zeigen das vielfältige Vereinsleben des Saabclub auf.

Auf Tatsachen beruht auch, dass das internationale Saabtreffen vom 13. Bis 15. August in Interlaken sich auf 700 angemeldete Gäste freuen kann, Eurokrise hin oder her! Ach ja die trifft ja nicht nur die Gäste sondern auch uns, da die Überweisungen aus dem Ausland überwiegend in Euro bezahlt wurden... Es soll ein schönes, denkwürdiges Treffen zum 25. Jubiläum unseres Clubs geben.

Die 25 Jahre werden die Clubmitglieder auch später noch mit einem besonderen Anlass am 25. September feiern können. Die Vereinsleitung hat die Details ausgearbeitet. Wir informieren Sie darüber auf Seite 5 dieser Vereinsnachrichten. Für alle Mitglieder ist es wichtig, das Datum unserer Hauptversammlung zu reservieren und die Anmeldung abzusenden

Der Redaktor

Saab Geheimnisse und andere Wahrheiten

1. Das verkannte Genie

Es gibt viele Geheimnisse rund um die legendenumwobene, einzigartige Kultmarke Saab. Von Beginn an wurde sie geprägt vom Wagemut für unkonventionelle Lösungen kombiniert mit sonst unerreichtem Können und außergewöhnlichem Enthusiasmus. Schon immer hat Saab aus weniger MEHR ge-



macht. Kreative Quer- und Freidenker schufen mit offenem Geist eine geniale Symbiose, welche direkt ins Herz der Saab-Secrets führt.

So entstanden später von vielen Konkurrenten adaptierte Innovationen: Die Sicherheitslenksäule, das Scheinwerfer Wisch-Waschsystem, die „selbstreparierenden“ Stoßfänger, die automatische Sitzheizung, der Flankenschutz, das Kombi/Coupe-Konzept, das Saab Turbo-Konzept, der pollendichte Innenraum-Luftfilter, Asbestfreie Bremsbeläge, das erste Serienfahrzeug mit einem 16-Ventil Turbomotor, das integrierte Zündsystem, das erste Frontantriebs-Antiblockiersystem (ABS), die FCKW-freie Klimaanlage, das Saab Trionic-Motormanagementsystem, das Black Panel für Nachtfahrten, die aktiven Kopfstützen (SAHR) – die staunenswerte Reihe der teils kaum bekannten „Saab-Secrets“ ließe sich unendlich fortführen ...

2. Gerüchte und Halbwahrheiten

Ein genauer Blick hinter die Kulissen der allgemeinen öffentlichen Rezeption offenbart jedoch noch eine ganz andere Art von Saab-Geheimnissen – und diese sind für den guten Ruf der Marke von höchster Brisanz:

Die Berichterstattung über Saab basiert, abgesehen von wenigen Ausnahmen,

auf einer gefährlichen Mischung aus Halbwissen, Gerüchten und Ignoranz. In den Jahren als Teil des GM-Konzerns war Saab mit Eigensinn und Geschick bestrebt, seine Nische zu behaupten. Durchaus nicht ohne Erfolg – jedoch unter schwierigsten Bedingungen. So drohte der Markenkern verloren zu gehen.

Speziell in Deutschland war häufig vom „verkleideten Opel“ die Rede, was den Tatsachen nicht gerecht wurde. Die herausragende Kompetenz des Saab-Entwicklungsteams kam dem gesamten Konzern zu Gute. Opel profitierte in erheblichem Umfang von Saabs Know-how als Turbo-Pionier, zahlreiche Sicherheitslösungen wie die aktive Kopfstütze SAHR wurden adaptiert.

Und der neue Saab 9-5? Wie oft wurde er bereits vor seiner Markteinführung 2010 als „Edel-Insignia“ oder „Riesen-Insignia“ verunglimpft. Jeder schreibt vom anderen ab. Spricht man mit Opel-Mitarbeitern, so sind sie mit abfälligen Bemerkungen über Saab ebenfalls immer schnell bei der Hand.

Die mühevoll Suche nach den Fakten fördert erstaunliche Ergebnisse zu Tage: Umgekehrt wird ein Schuh daraus. Der neue 9-5 wurde zu ca. 70% von Saab entwickelt, ein im heute marktüblichen Konzernzusammenhang enorm hoher Prozentsatz. Mehr Eigenständigkeit besitzt kein durchschnittlicher Audi. Merkwürdiger Weise spricht hier jedoch niemand vom „verkleideten VW“.

So sehen wir den durchaus gelungenen Opel Insignia in ganz neuem Licht: Er profitierte erheblich vom Saab-Know-how.

3. Seit 20 Jahren Verlustbringer?

Dies ist das heimtückischste aller Gerüchte. Es zerstört in der öffentlichen Wahrnehmung die Existenzberechtigung von Saab. In den Monaten der Krise um den Saab-Verkauf 2009/2010 wurde es immer und immer wiederholt. Der Image-Schaden für Saab ist unermesslich.

Wie so häufig, dient auch hier ein genauer Blick der Erkenntnis: (lohnt es

auch hier, genauer hinzuschauen:)

In der Buchführung von GM galt Saab tatsächlich als Verlustbringer – dies allerdings aus konzernstrategisch steuerlichen Gründen. Vor allem wurde die Wertschöpfung zahlreicher Saab-Entwicklungen außer Acht gelassen, welche GM als Gesamtunternehmen zugute kamen. Ganz offenbar sollte Saab im Hochsteuerland Schweden gar keinen Gewinn machen. Wie so viele weltweit operierende Firmen, griff auch GM zu allen legalen Mitteln der Finanzbuchhaltung.

Saab-CEO Jan-Ake Jonsson bestätigte inzwischen beispielsweise, dass Saab den horrenden Verlust von mehr als einer Milliarde Kronen tragen musste, welche der 2006 für Europa lancierte, auf dem Saab 9-3 basierende, Cadillac BLS verursachte.

4. Zweifelhafte Zukunfts-Chancen?

Die üblichen Verdächtigen und die selbsternannten Fachleute verbreiten ihre üblichen Klischees von Stückzahl, Masse und Größe. Für Ausnahmen und Nischen bleibt in diesem

Denken kein Raum. Mit der gleichen Logik räumte man APPLE, einem der heute profitabelsten Unternehmen der Welt, damals keine Chancen ein, als es in der Krise steckte.

Saab wollte noch nie von allen geliebt werden. Um so mehr braucht es die aufrichtige Loyalität aller Individualisten und unabhängigen Denker. In seiner größten Krise bewies Saab wahre Stärke und unbeugsamen Willen. Nun ist es erreicht: Saab ist selbstständig, unabhängig und frei. „The Last Of The Independents“ – welch eine Wohltat, dass es in einer Branche der Konzentration und Beliebtheit die schwedischen Sturköpfe noch gibt.

Die Zukunft? Nicht ohne Risiko, aber mit besten Aussichten. Modernste preisgekrönte Fertigungsanlagen. Hochmotivierte und hochqualifizierte Mitarbeiter. Vielversprechende neue Modelle: Mit dem mehrfach testprobten 9-3x und der neuen 9-5 Limousine, dem 2011 erscheinenden 9-4x und dem 9-5 SportCombi (Herbst 2011) hat Saab gute Chancen, seine besondere Nische erneut zu besetzen.

Eine Goldmedaille für den 9-3

Audi A6 ist Sieger aller Klassen
Der Audi A6 hat den Mängelreport der Prüfgesellschaft Dekra als „Bester in allen Laufleistungsklassen“ bestanden. Damit konnte Audi die Konkurrenz von BMW und Mercedes aus dem Feld schlagen.

Wie der Weltmarktführer bei Fahrzeugprüfungen mitteilte, rangierte der A6 knapp vor dem BMW 7er und dem BMW 5er. Mit dem Titel kürt die Dekra

die Modelle, die über eine lange Laufleistung die niedrigste Mängelquoten aufweisen. Mängelreports anderer Prüforganisationen orientierten sich bisher oft am Alter der Autos. Ausgewertet wurden von der Dekra die Daten von rund 15 Millionen Fahrzeugen aus dem Jahr 2008.

Die deutschen Autos hätten gut abgeschnitten, sagte ein Dekra-Sprecher. Sie holten 13 von 21 ersten Plätzen.



Die meisten Mängel wiesen nach Angaben von Dekra Kleinwagen auf. Klassen nach Laufleistung statt Alter. Dekra hat die Autos in sieben Fahrzeugtypenklassen (Kleinwagen, Kompaktklasse, Mittelklasse, Oberklasse, Sportwagen, Geländewagen und Vans) sowie in drei Laufleistungsklassen nach gefahrenen Kilometern ausgewertet, hieß es. Dort wurden die Pkw nach den gefahrenen Laufleistungen 0 bis 50 000 Kilometer, 50 000 bis 100 000 Kilometer und 100 000 bis 150 000 Kilometer auf ihre Mängel geprüft. „Damit bieten wir den deutschen Autofahrern gebrauchswagenrelevante Informationen an“, sagte der Vorsitzende der Dekra Automobil GmbH, Clemens Klinke. Autos anhand der gefahrenen Kilometer zu beurteilen sei wesentlich aussagekräftiger für einen Käufer, als Fahrzeuge nach ihrem Alter zu beurteilen, sagte Klinke. Unter den Importeuren fielen Toyota und Mazda positiv auf

Ein Novum im Dekra-Mängelreport ist das Ranking „Bester aller Klassen“. Dieser Gesamtsieger der in allen Laufleistungsbereichen vertretenen Modelle zeichne sich durch die im Schnitt niedrigste Mängelquote aus. „Der A 6 konnte sich diesen Qualitätspreis vor dem BMW 7er und dem BMW 5er sichern“, sagte Klinke. Die deutschen Autos hätten den Ton bei den Fahrzeugen der gehobenen Mittelklasse, Oberklasse, Sportwagen und Vans angegeben. Von den Automobilmarken seien BMW, Audi, Mazda, Toyota, VW und Ford besonders häufig durch eine geringe Mängelquote positiv aufgefallen, sagte Klinke.

Die meisten Autos auf Deutschlands Straßen haben nach Angaben der Dekra aktuell eine Laufleistung zwischen 50 000 und 100 000 Kilometer auf dem Buckel.

In diesem Kilometer-Bereich liegen bei den Kleinwagen der Mazda 2, in der Kompaktklasse der VW Golf, in der Mittelklasse der Saab 9-3, in der Oberklasse der Audi 8, bei den Sportwagen der Mercedes SLK, bei den Geländewagen der Porsche Cayenne und bei den Vans der Seat Altea auf Platz eins.

Brodelt die Gerüchteküche wieder?

Der wieder selbstständige schwedische Autohersteller Saab will sich von BMW bei der Entwicklung und Produktion neuer Modelle helfen lassen. Verhandelt werde unter anderem über die Verwendung von BMW-Motoren und -Getrieben.

Diese sollen bei einer neuen Version der Modellreihe 9-2 von Saab verwendet werden. Außerdem sei der Bau eines neuen Kleinwagens als Retro-Neuaufgabe des klassischen Saab 92 aus den 50er Jahren in „Tropfenform“ auf der BMW-Mini-Plattform geplant, hieß es weiter.

BMW sei an einer Zusammenarbeit interessiert.

Ebenfalls vorgeschlagen werde aus Schweden, dass der deutsche Wunschpartner Dieselmotoren für den für 2011 angekündigten Stadtjeep 9-4X liefert. Beide Seiten seien „interessiert“, berichtete „Dagens Industri“.

Muller hatte das seit Jahren mit hohen Verlusten operierende schwedische Unternehmen im Februar vom US-Konzern General Motors (GM) übernommen. Er gilt mit seinem bisherigen Sportwagen-Kleinunternehmen Spyker Cars als viel zu finanzschwach, um selbst die Kosten bei der Entwicklung neuer Modelle stemmen zu können.

GM Europa-Chef Nick Reilly über Saab

Interview von Svenka Tagbladet

GM Chef: Nick Reilly gesteht, dass GM zu wenig gemacht habe um Saab profitabel zu machen. Er glaube aber, dass die Marke das Potential habe erfolgreich zu sein. Somit habe GM auch eine Chance etwas von den Millionen Kosten welche der Handel verschlang, etwas zurückzubekommen. Obwohl die früheren Geschwister Opel und Saab in Genf noch nebeneinander aufgetreten sind, waren die formalen geschäftlichen Verbindungen bereits getrennt.

Spyker kann seinen Fokus mehr auf Saab richten

Saab ist bei einer kleineren Firma besser positioniert als eine kleine Marke, verglichen mit GM einer Volumenmarke. Wir konnten vom Management nicht genügend Zeit und Engagement investieren um Saab erfolgreich werden zu lassen. Aber bei Spyker wird das zu hundert Prozent der Fall sein.

Dazu brauchten Sie von GM zwanzig Jahre um das festzustellen?

Nicht wirklich, aber es dauerte recht lange während wir einige Jahre Geld verloren, sodass es hätte schneller gehen müssen. Aber das kann man nicht mehr ändern.

Kann Saab profitabel sein?

Ja, ich glaube schon. Sie müssen die Kontrolle über die Kostenstrukturen haben. Jetzt ist Saab ein einfacheres, kleineres Unternehmen als es bei GM war und das wird sicher helfen. Es startet mit einer bereinigten Bilanz und einem guten Produkt und ich sehe nicht, warum Saab nicht rentieren sollte. Zudem hat das Unternehmen noch einen hervorragenden Ruf als Flugzeugbauer und eine extrem treue und loyale Kundenbasis. Zudem ist ein Unternehmen Saab das Geld verdient auch für GM interessant, erhält es doch einiges Geld für die Kosten des Handels zurück, weil es einen Teil Vorzugsaktien von Saab Spyker besitzt.

Nicht zu vergessen die Verluste von Saab letztes Jahr waren vier Billionen Kronen, GM hat in dieser Zeit alle Zulieferer bezahlt. GM hat insgesamt Schulden von 10 Billionen SEK zu 75% beglichen und die Kosten für Werkzeuge für den neuen 9-5 getragen.

Es kostet GM eine Menge Geld, aber schliesslich bevorzugten wir das Geld für diesen Weg von Saab auszugeben, als es für eine Schliessung mit all den Konsequenzen zu verwenden.

Wer findet die kapitale Überraschung im Text?

Aus berlinonline.de / berliner Kurier

Der neue 9-5 ; das Saab-„Flugzeug“
Mit dem Design der Limousine soll an die Luftfahrtgeschichte des Herstellers erinnert werden

Totgesagte leben länger. Das Sprichwort gilt auch für Auto-Hersteller. Nach der Übernahme durch einen Schweizer Konzern gibt es jetzt auch wieder eine Zukunft für Saab. In Trollhättan wurde mit der Produktion des neuen 9-5 begonnen. Ab Mitte Juli 2010 ist er dann bei uns zu haben.

Mit dem Design der neuen Limousine will die Marke an ihre Luftfahrtgeschichte erinnern, etwa mit der be-

sonders in der weit herumgezogenen Form der Windschutzscheibe. Zur Modelleinführung können die Kunden bei den Vierzylinder-Motoren zwischen einem 160 PS starken 2,0-Liter-Turbodiesel, der 139 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstößt, und einem 2,0-Liter Turbobenziner mit 220 PS wählen. Die Spitzenversion Saab 9-5 2.8 V6 Turbo bietet 300 PS. Sie wird ausschließlich in Verbindung mit dem Allradsystem XWD geliefert.

Zu den vielen technischen Besonderheiten des Saab 9-5 gehören ein flugzeugähnliches Head-up-Inforna-

tion-Display (Pilot HUD), adaptives Licht, schlüsselloser Einstieg und Motorstart, Drei-Zonen-Klimatisierung. Der dynamische Charakter der neuen Limousine wird insbesondere durch die nach hinten abfallende Dachlinie geprägt. Unterhalb der flachen Heckklappe verbindet ein durchlaufendes, rotes Lichtband die Heckleuchten. Den Innenraum prägt ein fahrerzentriertes Cockpit. Die Zündung bleibt traditionell zwischen den Vordersitzen. Preise sind noch nicht bekannt.

Hoffnungsträger mit schwieriger Mission

Nach der Trennung von GM will Saab mit der Hilfe von Spyker neu durchstarten

Ohne GM, aber mit viel Zuversicht fährt Saab in die Zukunft. Der Erfolg der Luxuslimousine 9-5 wird darüber entscheiden, ob die Schweden die Kurve kriegen.

Michael Baumann

Noch Anfang Jahr stand der schwedische Autobauer Saab unmittelbar vor dem Aus. Nach 20 durchzogenen Jahren war die Trennung von General Motors beschlossene Sache – Interessenten für eine Übernahme standen nicht gerade Schlange. Dramatischer Höhepunkt waren sieben Wochen, in denen das Saab-Werk

in Trollhättan stillstand. Während es für andere GM-Marken wie Hummer, Pontiac und Saturn keine Rettung gab, sieht es für Saab besser aus.

Noch mit GM entwickelt

Mit Hilfe der kleinen niederländischen Sportwagenmarke Spyker, anderer Investoren und von Banken kehrte aber wieder Leben ein in die Fabrikhallen, die für eine maximale Jahreskapazität von 180 000 Fahrzeugen ausgelegt sind. Gegenwärtig werden in Südschweden wieder rund 250 Autos pro Tag hergestellt. Und schon ist die grosse Zuversicht zurück. Bei Saab spricht man davon, dieses Jahr 50 000 Fahrzeuge zu produzieren. Nächstes Jahr sollen es bereits

100 000 sein, später sogar 120 000, womit man wieder auf dem Stand von 2007 wäre. Diese fast schon magische Entwicklung, zu der auch der Aufbau einer eigenen Verkaufsorganisation gehört, soll vor allem mit neuen Autos und mit einer breiten Modellpalette möglich werden. Zuerst holte Saab aber die Produktion des 9-3-Cabrios von Graz nach Trollhättan zurück, wo alle Aktivitäten konzentriert werden. Beim grössten Hoffnungsträger für die jüngere Zukunft handelt es sich allerdings um den neuen 9-5, von dem im Moment rund 40 Stück pro Tag die Fabrik verlassen.

Vom Erfolg dieser grossen, mit vielen technischen Hilfsmitteln ausgestatteten Limousine, die sich an Audi, BMW, Mercedes und Volvo orientiert, wird es massgeblich abhängen, ob Saab die Kurve kriegt. Bei Saab spricht man vom Beginn einer neuen Ära, doch der 9-5 wurde noch unter der Ägide von GM entwickelt. Wegen der Wirtschaftskrise kommt das Auto ein Jahr später auf den Markt als geplant. Der Vorgänger wurde zwar mehrmals überarbeitet, ist aber schon 13 Jahre alt. In Zukunft soll es noch 7 Jahre dauern, bis die nächste Generation lanciert wird.

Optisch kommt der neue 9-5 elegant



daher. Im Vergleich mit dem Vorgänger ist er mit seinen 5,01 Metern rund 20 Zentimeter länger, die auch dem Kofferraum zugutekommen. Durch die nach hinten abfallende Dachlinie wirkt das Auto sportlich-elegant. Der markante Kühlergrill und das Design der Scheinwerfer sind typisch für Saab. Hinten fällt ein durchgehendes Lichtband als Verbindung der Heckleuchten auf.

Wegen des engen finanziellen Korsetts liegt es auf der Hand, dass der neue Saab 9-5 vorderhand nur mit Turbo-Verbrennungsmotoren bestückt wird – in Verbindung mit manuellen oder automatischen Sechsganggetrieben. Eine Hybridversion wird frühestens 2012 marktreif sein. Die 4- und 6-Zylinder-Motoren stammen weiter von GM. Saab kann sich aber vorstellen, sich auch bei anderen Herstellern einzudecken. 2010 werden in der Schweiz der 220 PS starke 2,0-Liter-Benziner mit und ohne Allradantrieb, der 2,8-Liter-Benziner mit 300 PS und Allradantrieb sowie der 2,0-Liter-Diesel mit 160 PS (CO₂-Ausstoss 139 g/km) erhältlich sein. Den alten Saab 9-5 gab es nicht mit Allradantrieb. 2011 werden dann auch ein 1,6-Liter-Benziner mit 180 PS, ein 2,0-Liter-Biopower und ein 2,0-Liter-Diesel angeboten. Die Preisspanne beginnt bei 49 500 und geht bis 76 900 Franken.

Kleinwagen 9-1 in Planung

Als nächste Modelle sind geplant der 9-4X, der als Ausnahme in Mexiko gebaut wird, der 9-5 Sport-Combi und der neue 9-3. Zudem liebäugelt Saab mit der Lancierung des kleinen 9-1 und eines Elektroautos. Für den Bau des 9-1 will man sich einen Partner suchen.



Spyker überweist die letzte Rate für Saab vorzeitig

Britische Tochter des Zukaufs brachte Liquidität mit

Börsen-Zeitung, Hamburg

-

Der kleine holländischen Sportwagenbauer Spyker Car hat beim Kauf der schwedischen Saab Automobile vorzeitig die letzte Rate von 24 Mill. Dollar an den US-Autobauer General Motors überwiesen.

Dies geht aus einer Presseerklärung hervor. Eigentlich wäre die Rate vereinbarungsgemäß erst am 15. Juli fällig gewesen. Mit der vorzeitigen Überweisung unterstreiche man den Wunsch, die Transaktion schneller abzuschließen, erklärte Spyker-Chef Victor Muller.

Die Summe sei intern durch den Kauf von Saab in Großbritannien für 1 Pfund aufgebracht worden. Offensichtlich war in diesem Saab-Teil eine entsprechende Liquidität vorhanden.

Saab UK sei eine rechtlich selbständige Firma, heißt es. Sie habe nicht zu Saab Automobile gehört. General Motors hatte Saab am 23. Februar dieses Jahres an Spyker Car verkauft.

SAABclub Schweiz Hauptversammlung

Der Saabclub Schweiz feiert dieses Jahr sein 25-jähriges Jubiläum!

Grund genug, unseren Mitgliedern anlässlich der Hauptversammlung etwas Spezielles zu bieten.

Wir möchten zusammen mit Ihnen einige vergnügliche Stunden geniessen und uns nach Lust und Laune verwöhnen und unterhalten lassen.

Dazu laden wir Sie ein, einen Tag lang Zirkusluft zu schnuppern.

Wir haben für uns im berühmten Kleinzirkus „Monti“ Räumlichkeiten und Plätze reserviert um diesen Geburtstag gebührend zu feiern.

Datum	Samstag, 25. Sept. 2010	
Zeit	10:30 Uhr bis 18:00 Uhr	
Ort	Zürich, Kasernenareal	
Programm	10:30	Eintreffen, Apéro
	11:15	HV
	12:15	Vorspeise Suppe Hauptgang Dessert
	14:45	Wechsel ins Zelt
	15:00	Vorstellungen 1+2
	17:15	Käseteller
	18:00	Ende Anlass

Kosten Fr.100.00 pauschal p/Pers.
(Mitglied,Partner/in,Kinder)

Die Gesamtkosten für den ganzen Anlass pro Person betragen Fr. 165.00. Davon übernimmt der Club als Jubiläumsgeschenk an Sie je Fr. 65.00

Anmeldung bis spätestens
18. August 2010
mit beiliegendem Talon

Sektion Bern - Hauptversammlung 2010

Am Freitag, den 23. April, hat im Restaurant Kastanienbaum in Rechterswil unsere diesjährige Hauptversammlung stattgefunden. Die Überraschung war gross, als ich die Versammlung mit 22 Mitgliedern (so viele wie noch nie) und 5 Entschuldigungen eröffnen konnte.

Im vergangenen Geschäftsjahr hatten wir 3 Austritte zu beklagen. Dagegen konnten wir erfreulicherweise 6 Neumitglieder begrüßen.

Wahlen waren dieses Jahr keine und die sauber geführte Rechnung konnte

mit einem kleinen Mehrbetrag abgeschlossen werden, worauf wir uns entschlossen haben die Getränkekosten der Anwesenden zu übernehmen.

Die beschlossenen Veranstaltungen werden vorbereitet und zu gegebener Zeit unseren Mitgliedern mitgeteilt sowie im Internet aufgeschaltet.

Nach der Versammlung durften wir bei Speis und Trank mit dem besten Dank an meine Vorstandsmitglieder einen gemütlichen Abend verbringen.

Roland Bomer

Sektion Innerschweiz - Sommerhöck

Bestens durch Martha und Kurt Fallegger vorbereitet, traf sich eine (leider) sehr kleine Schar Innerschweizer Saab-inen und Saab-isten zum traditionellen Sommerhöck in der Freizeit-anlage in Alpnachstad.

Obwohl beim Beginn der „Brätlete“ Petrus noch kurz aber heftig weinte,

genossen wir den Abend in vollen Zügen. Das bevorstehende internat. Treffen in Interlaken sowie das angekündigte neue Topmodell aus dem Hause Saab boten genügend Gesprächsstoff damit sich niemand langweilen musste.

Dank dem OK und dem äusserst zu-

vorkommenden Platzwart konnten wir uns am „Schärme“ unseren Grilladen und den von Martha zubereiteten Salaten widmen. Die von verschiedenen Saab-inen mitgebrachten Dessert's schmeckten ebenfalls ausgezeichnet. Allen die in irgendeiner Art zum guten Gelingen beigetragen haben, möchte ich an dieser Stelle ganz herzlich danken.

Peter Kübler

5./6. Juni 2010 - Saab-Oldie-Treff

Samstag, 5. Juni 2010, 09.00 Uhr oder auch etwas später, Treffpunkt der Saab-Oldies beim Burger-King in Hunzenschwil, im tiefsten Aargau. Sie trudeln langsam ein, die zwei 95er, zwei 99er, zwei 900er Cabi, drei 900er und etwas abseits Urs mit Krücken und ein Passat! Heinz nutzte die Zeit, um sein Cabi in der Waschbox noch ‚frisch zu machen‘.

Als alle da waren, ging's dann via Sursee, Buttisholz nach Wolhusen ins Tropenhaus. Dank herrlichem Wetter war der Temperaturunterschied dort nicht so hoch, doch es war trotzdem recht warm und feucht. In einer ca. einstündigen Führung wurde zuerst die Energietechnik des Hauses erklärt. Die Wärmeversorgung erfolgt durch Abwärme, welche in der nahe gelegenen Erdgas-Komprimierungsstation in Ruswil entsteht. Nach einem Pilotbetrieb über 8 Jahre erfolgte dann der Bau dieses Hauses und seit März 2010 läuft der Betrieb. Im Haus werden viele tropische Pflanzen gezüchtet und die Resultate, bzw. die Früchte, können teilweise im Restaurant oder im Laden genossen oder gekauft werden. Es ist erstaunlich was so alles wächst von der Banane, Papaya, Ananas, Litschi, Vanille, Erdnüsse, Kakao, Kaffee, Chilis etc. bis zum Pfeffer. Es ist also keine farbenfrohe Blütenpracht vorhanden sondern es sind alles Nutzpflanzen – trotzdem schön. Neben den Pflanzen gibt es auch noch eine Zucht von Buntbarschen und in dieser Sparte wird mit dem Tropenhaus Frutigen, wo Stör/Kaviar gezüchtet und produziert wird, zusammen gearbeitet.

Nach dem Mittagessen im Tropenhaus und einem kurzen Fototermin,

ging die Fahrt weiter von Wolhusen via Entlebuch, Sörenberg, über den Glaubenbielenpass (1611 m) nach Giswil. In der Mörialp wurde noch der Durst gestillt. Über den Brünig und dann entlang des rechten Brienerseeufers gelangte die SAAB-Truppe schliesslich nach Leissigen am Thunersee. Dort folgte noch der steile und enge Aufstieg (natürlich auf 4 Rädern) zum Hotel Meielisalp (800 m), unserem Tagesziel. Teils in modernen, teils in etwas einfacheren Zimmern wurde das Nachtlager vorbereitet. Vom Restaurant aus konnte danach die herrliche Aussicht auf den Thunersee bewundert werden. Dies steigerte sich noch beträchtlich, als sich ein herrlicher, schon fast kitschiger Sonnenuntergang abspielte – ein herrliches Naturspektakel. Dieser Sonnenuntergang führte teilweise sogar dazu, dass das feine Nachtessen zweitrangig wurde, weil die speziellen Bilder unbedingt auf den Chip gebannt werden mussten. Zum Nachtessen stiessen auch noch Gabor und Adi (99) sowie David und Alexandra (900 Cabi) zu uns. Mit dem Genuss von Essen und Dessert und natürlich mit vielen Gesprächen (nicht nur über die 4 Buchstaben), verging die Zeit wie im Fluge und so gegen Mitternacht lichteten sich die Reihen und bald waren nur noch die Kuhglocken zu hören.

Der Sonntag begrüsst uns mit herrlichem Sonnenschein und das reichhaltige Frühstück gab Kraft für neue Aktivitäten.

Um 10.00 Uhr war ein Fototermin mit einem Fotografen der ‚Schweizer Familie‘ angesagt.

Dazu reiste der Präsident des Saabclub Schweiz, Hanspeter Müller, extra

mit seinem 900 Cabi zu uns. Der Fotograf wollte dann aber nur das weisse Cabi von David Schaad mit ein paar Leuten auf dem Bild haben – na ja, man wird sehen, was dann draus wird. Es soll sich um einen Beitrag im Vorfeld des Internationalen Saabclub Treffens in Interlaken handeln.

Von der Meielisalp führte uns Matthias wieder bergab, schön dem Hang entlang, via Krattigen, Spiezwiler, Wimmis ins Diemtigtal. Dort, in Zwischenflüh, fuhren alle mit der Sesselbahn Wiriehorn von der Talstation Riedli zur Nüegg (1410 m). Irgendwie passte es, denn nach der Bergfahrt kam ein Regenschauer und so konnte man vor der Talabfahrt mit den Trottinets noch eine Stärkung zu sich zu nehmen. Nachher hellte es nämlich wieder auf und die Abfahrt zur Talstation, immerhin ca. 440 Höhenmeter und deshalb mehr oder weniger rasant, konnte richtig genossen werden.

Es sieht wirklich so aus, dass Petrus ebenfalls ein Saab-Fan sein muss, hat er uns doch beide Tage beste Wetterverhältnisse beschert.

Damit das ‚Drumherum‘ auch so gut gelingen konnte, brauchte es aber eine Organisation und dieser, unter der Leitung, bzw. in der Person von Matthias Ackle, gebührt ein riesiges Dankeschön. Es war ein sehr gelungenes Treffen!

Hoffen wir, dass sich dies herumspricht und dass in Zukunft wieder mehr Leute teilnehmen werden (auch solche die kein ‚Ackle-Auto‘ bewegen!). Natürlich wären allfällige Organisatoren hoch willkommen!

Matthias – nochmals herzlichen Dank und bis zum nächsten Mal.

Fridolin Spälti

19./20. 6. 2010 - Sektionen Cabrio und Ostschweiz „gehen fremd“

Wieder einmal hiess es „früh aus den Federn“ um rechtzeitig an einem der zwei Treffpunkte zu sein.

Nichts desto trotz waren keine Morgenmuffel zu sehen. Die Gruppe Nord traf sich bei der Autobahnraststätte „Hegau“ ca. 20 Minuten nach der Schweizer Grenze.

Nach einer kurzen Begrüssung reichten sich die SAAB's zur gemeinsamen Fahrt Richtung Stuttgart ein. Ziel war das Porsche Museum in Zuffenhausen. Leider hatten die Wetterpropheten mit ihren Wettervorhersagen Recht. Nachdem es zwischenzeitlich schon auf der Fahrt zum Treffpunkt sintflutartig geregnet hatte, dauerte es nicht lange und Petrus öffnete die Schleusen erneut. Der Regen war zeitweise so intensiv, dass die Rücklichter des vorderen Autos kaum sichtbar waren. Trotz der widrigen Strassenverhältnisse kam die Gruppe gut voran und bald wurde die Skyline Stuttgart's gesichtet. Kaum ab der Autobahn standen die ersten Hinweistafeln „Porsche-Museum“. Einige Meter danach empfing das spektakuläre Gebäude die Besucher in seiner ganzen Pracht.

Der Treffpunkt der Gruppe Ost war das Restaurant „Neuer Rhein“ in Widnau. Auch sie traf rechtzeitig beim Museum ein. Nach einer kurzen Begrüssung durch Hanspeter Müller stärkte man sich mit einem kleinen Znüni.

Um 10.30 h empfing Frau Kind die 23 Besucher aus der Schweiz und führte sie kompetent durch die Ausstellung. Das von den Wiener Architekten Delugan Meissl gestaltete Porsche-Museum fällt auf. In der mutigen und dynamischen Architektur soll sich die Philosophie des Unternehmens widerspiegeln.

Das Gebäude mit einer Gesamtnutzfläche von 21.000 Quadratmeter, sorgt nicht zuletzt aufgrund seines außergewöhnlichen Designs für Aufsehen: Ein dynamisch geformter Körper wird von nur drei Betonkernen getragen und scheint über dem Boden und dem Erdgeschossniveau zu schweben. Mit dem neuen Museum ist ein Ort entstanden, an dem Beständigkeit, Traditionsbewusstsein, aber auch Innovationsfreude deutlich sichtbar und spürbar gemacht werden sollen. Ebenfalls im Gebäude befinden sich das Archiv und die Museumswerkstatt. Hier werden Porsche Klassiker restauriert oder jung gebliebene Oldtimer auf ihren Strassen- oder Renneinsatz vorbereitet.

Während der Führung durch die Ausstellung vermittelte Frau Kind viele interessante Details über die Geschichte und Entstehung dieser schönen und individuellen Autos.

Bereits vor 70 Jahren übersiedelte das damalige Porsche-Konstruktionsbüro von der Stuttgarter Stadtmitte in das neu gebaute Zuffenhausener Stammwerk. Hier entstand 1938 die Nullserie des späteren „VW-Käfer“, und 1939 der Urahn aller Porsche-Sportwagen, der Typ 64 „Berlin-Rom-Wagen“.

Mit Beginn der Serienfertigung des Typ 356 wurde der Stuttgarter Stadtbezirk 1950 zur Geburtsstätte der Sportwagen mit dem Porsche-Wappen. Heute werden in Zuffenhausen die 911-Baureihe und Boxster-Modelle sowie alle Porsche-Motoren produziert.



Rund 80 Fahrzeuge und zahlreiche Kleinexponate werden im Museum in einer einzigartigen Atmosphäre präsentiert. Neben weltberühmten Porscheikonen wie dem 356, 550, 911 oder 917 werden auch wegweisende Erfindungen von Ferdinand Porsche aus den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts ausgestellt.

Nach den vielen Eindrücken etwas müde und hungrig geworden, führen die Besucher mit der Eisenbahn in die Stuttgarter Innenstadt.

Die Fahrt zum Hotel konnte individuell unter die Räder genommen werden und führte die Saabs auf gemütlichen Nebenstrasse nach Glems zum Hotel Stausee.

Mittlerweile hatte der Regen nachgelassen und gegen Abend zeigte sich sogar die Sonne. Die Temperatur jedoch stieg nicht über 15 Grad. Trotzdem vertraten sich einige die Beine bei einem kleinen Spaziergang um den Stausee.

Nach einem Apéro genossen die Teilnehmer ein typisches, leckeres Abendessen aus der Gegend. Dieses Mal drehten sich die Gespräche um die Marke Porsche und es wurden Vergleiche und Parallelen zu SAAB angestellt. Je später der Abend umso mehr wurden lustige Anekdoten zum Besten gegeben.

Der Sonntag startete mit einem feinen Frühstückbuffet. Danach informierte Hanspeter, wo die Reise noch hinführen sollte. Die Teilnehmer konnten selber entscheiden, wie sie zum nächsten Treffpunkt fahren und was sie unterwegs besichtigen mochten. Das Wetter zeigte sich von der besseren Seite und die Sonne schien ab und zu durch die Wolken. Die Fahrt führte auf der berühmten Barockstrasse, vorbei an vielen sehenswerten Schlössern und Burgen, nach Illmensee. Inzwischen hatte wieder heftiger Regen eingesetzt und es sah nicht danach aus, dass sich das ändern würde.

Im Berggasthof „Höchsten“ traf sich die Reisegruppe zur Mittagsrast. Leider war das Panorama nicht so grossartig, wie es bei schönem Wetter gewesen wäre. Da hätte man den Bodensee und die Schweizer Berge einmal von der anderen Seite sehen können. Im heimeligen Gasthof erzählte man sich Erlebnisse der Anreise. Hier verabschiedeten sich einige Teilnehmer, um über Schaffhausen die Heimreise unter die Räder zu nehmen. Die Ostschweizer Reisegruppe fuhr noch weiter bis Meersburg um von dort individuell nach Hause zu fahren.

Wieder einmal war ein interessantes und abwechslungsreiches Wochenende organisiert worden, welches viele schöne Eindrücke hinterlässt. Herzlichen Dank!

Ursula Menzi

Vorschau / Agenda:

13. bis 15. August

Intsaab2010
internationales Saabtreffen
im Raum Interlaken

25. September 2010
Mitgliederversammlung und HV
in Zürich
Saabclub Schweiz

Nicht verpassen:

Sonntag, 24. Oktober 2010
Sektionen Oldtimer/Ostschweiz
Oldtimermesse St. Gallen

Samstag, 30. Oktober 2010
Sektion Cabriolet
Zürcher-Oberland

SAABclub Nachrichten

Herausgeber:
SAABclub Schweiz
9437 Marbach
www.saabclub.ch

Redaktion:
Edgar Vetsch
Kirlenbüchel 20 / CH-9437 Marbach
Tel. 079 419 00 26
edgarvetsch@bluewin.ch

Auflage:
300 Exemplare

Beiträge für die Internetseite:
www.saabclub.ch senden Sie an
andreasvetsch@gmx.li oder
edgarvetsch@bluewin.ch

Redaktionsschluss:

für die Ausgabe 3-2010:
31. 10. 2010

Der Vorstand

Präsident - président
Hanspeter Müller
Kurvenstrasse 26
9062 Lustmühle AR
Tel. G 071 333 37 03
hpm@bluewin.ch

Vizepräsidentin - vice-présidente
Margrit Gulbrandsen
Pfründhofweg 3
8910 Affoltern am Albis
Tel. 044 01 27 75
Mobil 079 243 47 68
gulbrandsen@firsthost.ch
Präsidentin Sektion Cabrio

Sekretariat - secrétaire
Vetsch Edgar
Postfach 25
9437 Marbach
Tel. 079 419 00 26
edgarvetsch@bluewin.ch

Kassier - caissier
Mühlebach Pius
Im Feld 11
6212 St. Erhard
Tel. 041 980 46 45
pius.muehlebach@iseli-swiss.com

Präsident Sektion Innerschweiz
Peter Kübler
Feldstrasse 11
6280 Hochdorf LU
Tel. P 041 910 33 64
G 041 910 33 01
p.kuebler@schweiz.org

Präsident Sektion Bern
Roland Borner
Baffert 3
Postfach 13
3235 Erlach
Tel. P 032 338 18 35
roboerlach@sunrise.ch

Präsidentin Sektion Cabriolet
Margrit Gulbrandsen

Präsident Sektion Oldtimer
Matthias Ackle
Hauptstrasse 35
5064 Wittnau
Mobile 079 215 52 74
m-ackle@bluewin.ch

Vertreterin Westschweiz
Katja Tironi Amedeo
Le Bambois 4
2843 Châtillon JU
Tel. 032 422 90 26
Mobile 079 541 70 41
ameroni@bluewin.ch

Präsident Sektion Ostschweiz:
Hanspeter Müller

Beisitzer
Johann Begert
Bottigenstrasse 217
3019 Oberbottigen
Tel. 031 926 19 59
Fax 031 926 22 26
Natel 079 432 02 32
jbegert@bluewin.ch

Club Kiosk
Johann Begert
Bottigenstrasse 217
3019 Oberbottigen
Tel. 031 926 19 59
Fax 031 926 22 26
Natel 079 432 02 32
jbegert@bluewin.ch

SAABclub - Nachrichten
Herausgeber:
SAABclub Schweiz 9437 Marbach

Redaktion:
Edgar Vetsch
Kirlenbüchel 20
9437 Marbach
Tel. 079 419 00 26
edgarvetsch@bluewin.ch

Beiträge für die Internet-Seite
www.saabclub.ch
senden Sie bitte an
andreasvetsch@gmx.li,
edgarvetsch@bluewin