

## Letzte Ausgabe

Die letzte und zugleich neue Ausgabe der Saabnachrichten hat guten Anklang gefunden. Vorstand und Mitgliederversammlung haben dem neuen Konzept zugestimmt. Nächster Schritt ist, dass die Saabnachrichten elektronisch übermittelt werden. Wenn sie, geschätzter Leser, geschätzte Leserin, nicht im Besitz einer e-Mailadresse sind, dann werden ihnen die Saabnachrichten vorerst weiterhin per Post zugestellt. Aber auch hier ist der Saabclub auf ihre Mitarbeit angewiesen. Jährlich «verschwinden» bis zu zehn Mitglieder, weil diese ihre Adressänderungen (Post oder e-Mail) nicht an den Saabclub weiterleiten.

### Deshalb nochmals:

**Adressänderungen (Post und e-Mail) an: [saabclub.ch](mailto:saabclub.ch) infos / kontakt oder per Post an Saabclub, Postfach 25, 9437 Marbach**

Wie schon in den letzten Nachrichten berichtet, jagen sich die Gerüchte um die Saabübernahme immer noch. Am gleichen Tag berichteten zwei Agenturen, dass Koenigsegg den Saabdeal platzen lassen könnte, und dass Koenigsegg den Kauf vorantreiben und mit GM weitgehend einig sei! In der ersten Oktoberwoche widersprachen sich die Berichte über die Kreditgarantie durch die schwedische Regierung erneut diametral. Gerüchte über Gerüchte und Interpretationen. Persönlich erachte ich diese Des- oder Falschinformation als Missbrauch der Presse- und Meinungsfreiheit.

In der Hoffnung, dass die neue Führung bei Saab offensiv informieren wird und keine Gerüchte und Interpretationen mehr nötig sind, mit den besten Wünschen für einen schönen Advent, frohe Weihnachten und ein gutes 2010 und mit kernigem Saab-sound

*der Redaktor*

## Neuer Saab 9-5 auf IAA

*Tot Geglaubte leben länger, dass dieses Sprichwort tatsächlich viel Wahres enthält, zeigt der schwedische Hersteller Saab. Nach der Loslösung von der amerikanischen Ex-Mutter General Motors scheint Saab nämlich mächtig aufdrehen zu wollen und zeigt auf der kommenden IAA in Frankfurt das neue Modell der Oberen Mittelklasse: den Saab 9-5!*



Seit 1997 präsentieren sich die Schweden mit ihrem Saab 9-5 in der Oberen Mittelklasse und wollen nun wieder voll und ganz auf Angriff gehen. Die neue Generation, welche 2010 vorerst als Limousine auf den Markt kommen wird, erinnert dann auch kaum noch an das aktuelle Modell des 9-5.

Moderner, agiler, aggressiver, einfach schnittiger sind die ersten Bilder des neuen Saab 9-5, der gar nicht mehr so an das jetzige Auslaufmodell der Oberen Mittelklasse erinnern mag. Unter der Motorhaube des Schweden wird zudem reichlich Power zu finden sein, geht die PS-Palette doch von «zarten» 160 bis stolze 300 Elch-PS.

Das Topmodell mit einem 2,8-Liter-Ottomotor soll laut Hersteller den Saab 9-5 auf bis zu 250 km/h beschleunigen und 400 Newtonmeter Drehmoment entfalten – inklusive serienmässigen Allrad-Antrieb. Gegen dessen Durst von satten 11,4 Litern wiederum schickt man die Spar- und Dieselverson Saab 9-5 2.0 TiD ins Rennen um die Käuferherzen, der gerade einmal 5,3 Liter auf 100 Kilometer schluckt und trotzdem dank 160 PS 215 km/h Spitze schafft...

*Französische Übersetzung zu Artikel auf Titelseite:*

Dévoilée au public lors du salon de l'automobile IAA de Francfort, la toute nouvelle 9-5 Limousine marque le début d'une nouvelle ère pour la marque Saab. Avec ses lignes pures, sa sophistication et son caractère typiquement Saab, elle associe une ligne personnelle et des technologies de pointe. Sobre et sculpturale, la silhouette de la Saab 9-5 exploite la pureté du design scandinave et le spectaculaire vitrage enveloppant fait référence au passé aéronautique de Saab. Avec un avant dont le style évoque le célèbre prototype Aero X, une stature basse et musclée, la nouvelle Saab 9-5 marque le lancement d'un nouveau sty-

le plus affirmé et expressif. Sur le plan des équipements, elle propose un vaste choix de systèmes de pointe : affichage tête haute comme dans les avions de chasse (Pilot HUD), éclairage adaptatif (Bi-Xenon Smart Beam), châssis adaptatif Saab DriveSense avec amortissement piloté en temps réel, accès et démarrage du véhicule sans clef, climatisation tri-zone, aide dynamique au stationnement et Saab XWD avec eLSD arrière, l'exceptionnelle transmission intégrale. La gamme de motorisations tout-turbo commence maintenant avec un simple 1,6 litre, illustrant la stratégie de rightsizing Saab qui consiste à obtenir une performance responsable en développant des moteurs turbo qua-



tre cylindres très efficaces et relativement petits. La gamme propose trois types de carburant : essence, gazole et bioéthanol E85. En diesel, la nouvelle Saab 9-5 affiche des émissions de CO<sub>2</sub> descendant jusqu'à 139 g/km. En haut de gamme sera proposé un V6 turbo 2,8 litres, offrant 300 ch et 400 Nm, exclusivement avec le Saab XWD.

## Sektion Cabriolet

### Herbstanlass 2009

Der letzte Anlass der «Cabriöler» fand diesmal in der Innerschweiz statt. Nachdem wir letztes Jahr der Stadt Basel einen Besuch abstatteten, trafen wir uns am Samstag, 31. Oktober am Sempachersee, d.h. bei der bekannten Vogelwarte. Margrit Gulbrandsen freute sich, 21 Personen nicht zur Autoschau, sondern zu einer besonderen «Vogelschau» begrüßen zu dürfen. In einer wirklich sehr interessanten Führung erfuhren wir viele Details über die Vogelarten in der Schweiz, ihren Lebensbedingungen und vor allem dass über 40% der hei-

mischen Vogelarten gefährdet sind und demzufolge auf der roten Liste stehen. Eine zentrale Aufgabe der Vogelwarte ist die Überwachung der Vogelbestände und die anspruchsvolle Bestandenserhebungen zusammen mit vielen freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Anschließend an die Besichtigung führen wir im Konvoi bei strahlendem Wetter nach Herlisberg. Ein fantastisches Mittagessen in herrlicher Umgebung mit Blick auf den Baldeggersee rundete die Cabriosaison 2009 ab. Den Organisatoren ein herzliches Dankeschön.

*Kurt Fallegger*

## Saabclub Schweiz

### Kurzprotokoll der HV vom 27. Sept. 2009 in St. Gallen

Der Präsident konnte über 40 Teilnehmer an der Hauptversammlung begrüßen. Die statutarischen Geschäfte konnten alle ohne Diskussion abgewickelt werden. Auch die Rechnung, welche mit einem kleinen Gewinn an Stelle des budgetierten Verlustes abschloss, und Budget wurden genehmigt. Die Beiträge erfahren keine Veränderung. In seinem Jahresbericht liess der Präsident nochmals das Vereinsjahr und die Arbeiten im Vorstand Revue passieren und sprach allen Beteiligten den herzlichen Dank aus. Die Versammlung wählte, da keine Rücktritte zu vermelden waren, einstimmig den gesamten Vorstand für eine neue Amtsdauer.

**Der Präsident richtete einen Appell an alle Mitglieder sich die Zeit für das internationale Saabtreffen vom 10. bis 13. August 2010 in der Region Interlaken zu reservieren. Der Saabclub wird Helfer und Helferinnen in grosser Zahl brauchen! Wer kann meldet sich jetzt schon beim OK! Die anderen werden noch angeschrieben werden.** Nach einer guten halben Stunde konnte die Versammlung geschlossen werden und mit wenigen Ausnahmen begaben sich alle zum Abschluss des Mitglieder-treffens 2009 auf den Brückenweg im Westen von St. Gallen.

*Der Sekretär Edgar Vetsch*



## Intsaab 2009 7. bis 9. August in Doesburg Niederlande

Mehr als 400 Fahrzeuge fast aller Jahrgänge und Modelle, davon zwei aus China und einem aus Russland und mehr als 700 Personen trafen sich in der Nähe der holländischen Kleinstadt Doesburg in der Provinz Gelderland zum diesjährigen internationalen Saabtreffen. Nicht weniger als 22 Fahrzeuge und 39 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren auch aus der Schweiz angereist.



Bereits am Freitag traf eine grosse Zahl Teilnehmer auf dem Ijsselhof und dem Ijsselcamping ein. Alte Bekannte und neue Gesichter der Saabfanfamilie begrüßten sich, einige davon hatten schon mehrere Tage vor dem Treffen in den Niederlanden gewieilt, einem Land reich an Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten.

Das grosse Grillfest am Freitag gab einen guten Vorgeschmack auf den Samstagabend. Ausgestattet mit Cap, Leibchen, Bänder und Namenstäfelchen besuchten am Samstag die Teilnehmenden die verschiedenen Veranstaltungen. Besonders begeistert schienen die Saabfreaks, welche in Lelystadt waren, war dort neben Schleudern auch Steilwandfahren zu «geniessen» gewesen. Einige machten sich auch auf die Rundfahrten in der weitem Umgebung durch die holländische Landschaft mit einem grossen Naturpark in der Nähe. Am Abend fand das grosse Bankett für 700 Gäste mit einem Mexikanischen, einem Chine-

sischen, einem Italienischen und einem Bayrischen Buffet statt. Dazu eine stimmungsvolle Unterhaltung von drei Sängerinnen und einem Sänger. Leider ging diese während des Essens unter, da durch die Leute an den Buffets viel Bewegung im Saal war.

Nach den Gratulationen zum 50 jährigen Bestehen des Saabclub Niederlande mit 1600 (!) Mitgliedern, durfte sich gegen Ende des Abends auch die Schweizer Delegation präsentieren und für Intsaab 2010 in Interlaken werben. Trotz Impro-



visation, weil die mitgebrachten Bilder aus der Gegend von Interlaken nicht gezeigt werden konnten (Beamer vor Ort ausgestiegen), ist die Botschaft auch durch die verteilten Flyer auf Grund der Echos gut bis sehr gut angekommen. Es scheinen sich offensichtlich einige auf den Anlass in Interlaken in der Schweiz zu freuen.

Die Vereinsleitung des Saabclub Schweiz und zwei Mitglieder des OK von 2010 waren auch zum Lernen nach Doesburg gekommen, um festzustellen was war gut, was hätte besser sein können und was soll bei Intsaab 2010 unbedingt besser sein! Erstaunt stellte die Delegation des Saabclub Schweiz fest, dass nur etwas mehr als die Hälfte der aus der Schweiz angereisten Teilnehmenden Mitglieder des Clubs sind! Das wirft schon noch einige Fragen auf. Der grösste Teil der Schweizer Saabclubmitglieder sass noch bis nach Mitternacht gemütlich beisammen, bis das Personal mit eifrigem Aufräumen und Tischen sie zum verlassen des Lokals drängte.

Am Sonntag war der übliche, diesmal recht grosse, Teilemarkt und der Beauty contest. Sehr viele und sehr schöne Fahrzeuge nahmen am Wettbewerb teil. Für den Laien war es äusserst schwierig zu beurteilen, was original, gut restauriert, gut erhalten oder gut in Stand gesetzt war. Eine schwierige Wahl und Beurteilung, welche hoffentlich den richtigen Sieger gefunden hat.



Nach der feierlichen Preisübergabe, vor der schon viele aus fernerer Ländern die Heimreise angetreten hatten, nahmen die Meisten ihre Heimfahrt unter die Räder. Einige auch aus der Schweiz verlängerten die erlebnisreichen Tage und blieben noch in den Niederlanden. Soweit bekannt sind inzwischen alle Teilnehmenden aus der Schweiz wieder wohlbehalten zu Hause angekommen.

Edgar Vetsch

# SAABclub Schweiz Jahrestreffen in St. Gallen

25. – 27. September 2009

*Wie üblich am letzten Wochenende im September stand die traditionelle Jahresversammlung an. Die Ostschweizer hatten sich vor einem Jahr bereit erklärt, die Organisation zu übernehmen, gemäss Programm stand uns kein «faules» Wochenende bevor.*

So beschlossen Katja und ich, bereits am Freitag anzureisen und trafen so um 18.00 Uhr im Hotel Sistar in St. Gallen ein. Nach kurzer Erfrischung und Tenuewechsel setzten wir uns in die Bar zum Apéro und nach Begrüssung weiterer Teilnehmer wurden wir pünktlich kurz vor Acht vom Präsi abgeholt und per Bus fuhren wir in die Altstadt ins Restaurant «Goldenes Schäfli», einer typischen Erststockbeiz. Nach grossem Halli Hallo mit weiteren SaabmitgliederInnen verbrachten wir rund 20 Saabinnen und Saabisten einen gemütlichen Abend bei einem ausgezeichneten Nachtessen. Allerdings suche ich noch heute vergeblich nach Rotkraut und Kastanien (ich nahm dann halt noch ein entsprechendes Dessert). So nach Mitternacht verabschiedeten wir uns und wir Hotelgäste waren schon froh, dass noch ein Bus fuhr.

Am nächsten Morgen mussten wir etwas zeitig raus, da wir uns für die Führung in der Stiftsbibliothek angemeldet hatten. So bildeten wir um 10.00 Uhr ein ansehnliches Grüppchen und waren nachher froh, dass wir mit der Führung so früh dran waren, als wir nach einer Stunde die Stiftsbibliothek verliessen trampelten sich die vielen Besucher auf den Füssen herum.

Ein gebildeter Mann namens Brun führte uns durch die Bibliothek und erzählte über alte Bücher, Geschichte der Bibliothek und des Klosters. Da mein Gedächtnis auch nicht mehr das beste ist kann ich leider nicht mehr so genau wiedergeben was innert einer Stunde alles erzählt wurde. Was mir geblieben ist, Professor Brun hielt uns alle für Architekten, dass die Klosterbrüder auch nicht immer so fromm waren und dass meist in den Klöstern drei verschiedene Biere gebraut wurden (eins für die Niederen, eins für die Gehobeneren und das Beste für sich selber). Er erklärte auch, dass bei der Einführung des Internets eine gewisse Bange herrschte von wegen Besucherrückgang doch genau das Umgekehrte setzte ein. So schliesse ich mich dem an, wer nicht dabei war soll sich mal im Internet schlau machen und

unbedingt hingehen und die Stiftsbibliothek selbst besichtigen.

Anschliessend gings weiter zur Hirsch-Performance wo sich die restlichen Teilnehmer einfanden. Zwei Herren nahmen sich Zeit uns die Einrichtungen zu zeigen und zu erklären was sie eigentlich machen. Dass sie je längers je mehr im China- und Russlandmarkt tätig sind hat doch einige von uns erstaunt. Auch wunderten wir uns etwas als plötzlich ein Insigna vor uns stand. Man erklärte uns, dass am Opel halt jetzt getestet werde, damit sie bei der Einführung des neuen 9-5 auch bereit seien da dieser ja dem Insigna ähnlich sei. Dann gabs Erfrischungen und eine richtige Sankt Galler Bratwurst die unbedingt ohne Senf verspeist werden musste. (Der Präsi hätte mich wahrscheinlich zum Club rausgeworfen, wenn ich auf Senf bestanden hätte!). Ich bin aber trotzdem der Meinung zu einer Wurst gehören Senf, Brot und ein Bier. Punkt.

So jetzt weiter. Die ganze Saabtruppe trennte sich, die einen gingen auf Ausfahrt ins Appenzellerland; ich habe anschliessend nur Gutes über diesen Ausflug gehört; wir schlossen uns einer mit Bus und zu Fuss geführten Stadtwandlung an. Ich muss schon sagen, besser als mit Hanspeter und Edgar hätte es wohl auch mit einem Profiführer nicht sein können. Rauf auf den Hoger mit den drei Weihern (Männer-, Knaben- und Frauenweiher – so war das früher) und schon hatte man eine grandiose Aussicht auf die Stadt. Quasi an einem Ort stehend konnten uns unsere Führer fast sämtliche Kirchen, Olmahallen und anderen Gebäude zeigen und erklären, bei guter Sicht sieht man sogar bis zum Bodensee. Mit dem Untergrundbähnchen gings hinunter zum Platz wo Gallus seinerzeit den Bären traf, weiter ins Stift, in die Kirche, durch den Klosterbezirk bis zum Pfalz Keller; ein grandioser Untergrund-Veranstaltungsraum mit einem interessanten futuristischen Tor. Weiter durch verschiedene Gassen, die Häuser mit den schönen Erkern bestaunend, durch die Haupteinkaufsgasse bis zum Marktplatz

und Bahnhof, anschliessend mit Bus zum Hirsch und weiter zum Hotel. Das alles gab Durst und bei einer Erfrischung in der Gartenwirtschaft konnten wir dem Erlebten noch etwas nachträumen.

Um 18.00 Uhr war Apéro in der Hotelhalle angesagt, ein weisser 9-3X dekorierte den Hoteleingang und erfreulicherweise durften wir Christoph Bleile von SAAB begrüssen der uns anschliessend ein kleines Referat über die Zukunft von SAAB hielt. Christoph Bleile verbreitete Zuversicht, schliesslich setzt er sich ja auch schon rund 25 Jahre für SAAB ein, und stellte uns den neuen 9-5 etwas näher vor, auch die ersten Prospekte konnten wir in Empfang nehmen. Seien wir ebenfalls zuversichtlich und hoffen, dass SAAB wieder zu SAAB wird.

Frohgelaut stieg die Gesellschaft anschliessend in den bereitstehenden Bus und auf gings nach Teufen in den sogenannten «Schnuggebock», einer in altem Appenzellerstil eingerichteter und umgebauter Scheune wo wir von einem urchigen Appenzeller begrüsst wurden. Nachdem wir uns alle an den Tischen verteilt hatte erklärte uns dieser Appenzeller wie's bei ihnen so funktioniert.



Selber Geschirr aufstellen, selber Essen schöpfen, selber Geschirr zusammenstellen, er kontrolliere das, ansonsten ab in die Küche zum Abwasch. Zuerst Fleischsuppe, dann eine grosse Pfanne mit verschiedenem Fleisch, Siedwurst und das alles auf superausgezeichneten Chäshörnli, dazu Apfelmus, Wein, Bier, Appenzellerschnaps usw. Mitten im Hauptgang ging dann auch noch das Licht aus und es donnerte und blitzte, so dass die Bedienung Petrolpfunzeln aufhängten und wir so mehr oder weniger im Dunkeln weiterspisen konnten. Das Licht kam dann irgendwann wieder, Christoph Bleile veranstaltete einen kleinen Wettbewerb, der Appenzeller zeigte sich noch ein paar Mal, erzählte Appenzellerwitze und betätigte sich als Hausierer. Es gab noch Dessert und Kaffeeschnaps, der Abend verging wie im Flug und gegen Mitternacht stiegen wir noch frohgelaunter aber bereits schon etwas müde in den Bus der uns sicher an den Ausgangspunkt brachte.

Sonntag, 9.30 Uhr, nicht nur Pläuschlen, auch ernste Dinge mussten wir noch tun, die Mitgliederversammlung war angesagt, der Kiosk aufgestellt. Erfreulicherweise waren über 40 Personen anwesend, davon 36 Stimmberechtigte. Unser Präsident führte zügig durch die Versammlung und nach rund einer Dreiviertelstunde beendete er diese und wies darauf hin, dass es um 11.00 Uhr weiter ging. Über 40 Personen freuten sich bei herrlichem sonnigem Herbstwetter auf die folgende rund zweistündige St. Galler Brückenweg-Wanderung. Mit dem Bus bis zum Hagen-Schlössli, anschliessend führte uns Gabor einen ehemaligen Saumweg entlang hinunter in eine Schlucht, wieder hinauf, wieder hinunter. Bei jeder Brücke wusste er etwas zu erzählen. Ich weiss jetzt nicht mehr wie viele Brücken wir überhaupt gesehen haben, auf dem ganzen St. Galler Brückenweg sind es jedenfalls 18. Auch hier kann ich nur sagen: äusserst empfehlenswert in wunderschöner Gegend. Der Weg führte wieder zurück bis zum Sistar-Hotel wo sich die Teilnehmer in der Gartenwirtschaft verpflegen konnten und sich nach und nach verabschiedeten. Am Schluss bleibt mit nur noch der grosse Dank an die Ostschweizer, allen voran Hanspeter und Edgar, für das ausgezeichnete Wochenende. St. Gallen und Umgebung ist allemal eine Reise wert!!!

*Der Schreiberling Pius*

## Sektion Cabrio

### Bericht Wochenende im Val Müstair, 29./30. August 2009



8 SAAB Cabriolets fanden an diesem Samstag den Weg zum Treffpunkt Heidi-land wo wir uns vor der Weiterfahrt mit Kaffee und Gipfeli noch etwas stärken konnten. Kurz nach 11.00 Uhr nahmen wir dann die Strasse unter die Räder und fuhren – mehr oder weniger im Konvoi – über Landquart, Davos, Flüelapass nach Zernez. Mitten im Dorf lud uns der grosse Parkplatz beim Hotel/Restaurant Bär/Post zu einem Zwischenhalt ein und nach einigem Hin und Her fanden dann alle Platz im gut besuchten Lokal, sogar für die Insassen des auf anderen, verschlungenen Pfaden zu uns gefundenen 9. Cabis fanden sich noch zwei Stühle. Frisch gestärkt ging dann am frühen Nachmittag die Fahrt, nun mit geöffneten Verdecken, weiter über den Ofenpass nach Santa Maria wo wir im Hotel Alpina unsere Zimmer bezogen und die direkt oder bereits am Freitag angereisten Cabifreunde begrüsst. Am späteren Nachmittag war Kultur angesagt, wir besuchten die Kirche und das Museum im Kloster St. Johann in Müstair, welches 1983 als Weltkulturerbe in die Liste der Kulturgüter der Unesco aufgenommen worden war. Der Bau des Klosters geht auf das 8. Jh. zurück, gestiftet von Karl dem Grossen, der Legende nach zum Dank dafür, dass er nach der Überquerung des Umbrailpasses heil wieder im Tal angekommen war. Während der Führung lernten wir viel über die ursprünglich karolingischen Fresken in der Kirche, welche im Laufe der Jahrhunderte immer wieder übermalt und übertüncht wurden und erst Mitte des letzten Jahrhunderts freigelegt wurden.

Auch die Führung durch den sogenannten Plantatum war sehr interessant und gab einen guten Einblick ins klösterliche Leben vergangener Jahrhunderte.

Den Rückweg nach Santa Maria nahmen einige dann ganz sportlich unter die Füsse, der Grossteil unserer Gruppe zog allerdings das Auto als Beförderungsmittel vor. Während dem gemeinsamen Nachtessen ergab sich die Gelegenheit, zwei neue Club- und Sektionsmitglieder und deren Partner/in zu begrüßen. Bei angeregten Gesprächen verging der Abend und bald war es Zeit für die Bettruhe. Die nötige Bettschwere holten sich einige von uns in der nahe gelegenen Whiskybar.



Am Sonntag dann bildeten sich – wie bereits auf der Hinfahrt – wieder verschiedene Gruppen für die Heimreise. Die einen wollten den selben Weg wieder zurück fahren, andere noch einen Abstecher ins nahe gelegene Österreich machen und 7 Cabriolets nahmen die Fahrt über den Umbrailpass in Angriff, was an diesem herrlichen Spätsommertag wirklich ein tolles Erlebnis war. Kurz vor Bormio bogen wir rechts ab und fuhren über den Passo Foscagno und den Passo d'Eira nach Livigno, durch das Val die Livigno und weiter über den Bernina-Pass. Beim Bernina-Haus gab es den redlich verdienten Mittagshalt. Und dann nahmen wir frisch gestärkt die letzte Etappe unserer Heimfahrt unter die Räder, einmal mehr auf verschiedenen Routen; entweder über den Albula-Pass, den Julierpass oder sonstigen (Um-)Wegen.

Ein schöner Ausflug zum äussersten Zipfel der Schweiz, der mir persönlich viel Freude gemacht hat, nicht zuletzt, weil sich recht viele Cabriolet-Freunde zur Teilnahme entschliessen konnten; insgesamt nahmen 24 Personen in 13 Autos teil.

*mg*

# Herbstausflug Der Sektion Ostschweiz

## Das Dorniermuseum in Friedrichshafen

Bei herrlich warmem Herbstwetter gesellten sich 25 TeilnehmerInnen aus allen Richtungen zum vereinbarten Treffpunkt am Hafen in Romanshorn. Nach der Begrüssung erklärte uns der Präsident die Idee des Berichterstatters. Alle Mitglieder erhielten ein gefaltetes Stück Papier, worauf genau beschrieben war von welchem Teil des Tages ein kleiner Bericht (mindestens 2 Sätze) zu verfassen sei. Jedes Mitglied könne sich im Verlauf des Tages einige Sätze dazu notieren. Diese Teile seien am Schluss an Edgar Vetsch zum verarbeiten und zusammenstellen des Berichts abzugeben. Somit hat sich die Frage: „Wer schreibt den Bericht zum heutigen Meeting?“ erübrigt. Hiermit ist der erste gemeinsame Bericht aller Teilnehmer entstanden. Wir trafen uns bei der Fähre in Romanshorn. Die Saabs der Teilnehmer blieben auf dem Parkplatz stehen, denn die Fähre wurde ohne die fahrbaren Lieblinge zur Überfahrt nach Friedrichshafen benützt. Auf dem hinteren Teil des Oberdecks genossen die meisten die Überfahrt an der Sonne, mit beinahe einem Cabrio-Feeling. Die Zugfahrt vom Hafen in Friedrichshafen die Stadt, umsteigen und von dort zum Flughafen hin und zurück war etwas hektisch. Zum Glück dauerte diese aber nur kurz. Es musste festgestellt werden, dass wir in der Schweiz die schöneren Züge haben.



Auf den ersten Blick sieht das Gebäude des Dornier-Museums wie eine kleine Science-Fiction-Landestation aus. Die weisse Farbe und das flache Dach, das mit über metrigen Doppel T-Trägern ganz leicht gewölbt ist, stellt vermutlich eine Raketenbasis dar, zumal es drinnen schon bald nach Weltraum, NASA usw. aussieht. Die gesamte Architektur ist schon am Eingang astronomisch geformt und die Glastüren werden von Bewegungsmeldern gesteuert geöffnet. Drin-

nen wird die ganze Halle von Doppel T-Trägern auf beiden Seiten getragen und ist somit wohl auch erdbebensicher. Eine Kanzel oder Galerie auf der linken Seite zeigt die Fernmeldetechnik, wobei man eine gute Übersicht auf die ausgestellten Flugobjekte hat. Die Akustik scheint ziemlich missraten. Aber das Licht, das durch die hellen Fensterflächen einfällt, unterstützt die Beleuchtung sehr. Die Querträger stützen zudem ein riesiges Vordach, was auch ein Vorteil ist. Die Museumsführer verstanden es ausgezeichnet an hand von Ausstellungsgegenständen, Modellen und Bildern das Leben des Claude Dornier nachzuzeichnen. Dornier blieb als Sohn einer deutschen Mutter und eines französischen Vaters Franzose, obwohl er die deutsche Staatsbürgerschaft erhalten hatte. 1884 in Illingen geboren studierte er in München Maschinenbau. Schon während der Mithilfe in der elterlichen Weinhandlung, erhielt er verschiedene staatliche Aufträge, welche er mit auffälligen Neuerungen löste. Bald wurde man auf den ideenreichen Ingenieur aufmerksam und nach verschiedenen Stationen erhielt er eine Stelle bei Graf Zeppelin, wo er sehr rasch eine eigene Abteilung erhielt, in welcher er sich vor allem mit der Festigkeit von leichten Aluprofilen beschäftigte. Nach einem Besuch der Luftfahrtschau in Paris wandte sich Dornier dem Bau von Flugzeugen zu. Es folgten Ganzmetallkonstruktionen, Flugboote und Luftschiffe, welche in manchen Fällen Rekorde erbrachten. So baute Dornier nicht nur das grösste Flugboot aller Zeiten, die Do X sondern auch das schnellste je gebaute Flugzeug mit Kobenmotorenantrieb. Seine Erfindungen wirken bis in die Neuzeit nach. Dornier selber gilt aber auch als beispielhafter Unternehmer mit sozialer Verantwortung, welcher auch unter schwierigsten Bedingungen Menschlichkeit in den Vordergrund stellte. Dornier arbeitete auch in der Schweiz. So waren die Flug und Fahrzeugwerke Altenrhein ein Nachfolgeunternehmen der Dornierwerke Altenrhein. Dornier verstarb 1969 in Zug. 2002 wurde das letzte Flugzeug von Dornier gebaut. Dornier entwickelt weiter Satelliten und Geräte für die Raumfahrt. Zudem wurde die Bildsensorik auf Radar- und Laserba-

sis entwickelt. Diese wird heute noch in Hubschraubern und als Distanzsensoren im Pkw-Bereich verwendet.

Noch ganz unter dem Eindruck der interessanten Führung begaben wir uns für die Rückfahrt auf die Fähre „Friedrichshafen“. Auf Anfrage berichtete Hanspeter, nach welchen Kriterien er jeweils die Ziele unserer Saab-Exkursionen auswählt und wie er im Detail vorgeht. Es zeigt sich, dass dahinter ein erheblicher Aufwand steckt, der an dieser Stelle einmal mehr herzlich verdankt sei!

Schnell war man dann bei Thema „Saab-Zukunft“. Für die Optimisten ist es klar: Die Verhandlungen seien erfolgreich verlaufen, die Marke sei gerettet, der point of no return sei erreicht. Auch der Staat Schweden könne nicht mehr länger tatenlos zusehen. Mit dem Verkauf der Produktionswerkzeuge für den bisherigen Typ 9-5 nach China seien auch wertvolle finanzielle Fortschritte erzielt worden. Die Vorsichtigeren unter uns gaben sich alle Mühe, den Enthusiasmus der Optimisten nicht allzu sehr zu bremsen. Wollen wir das wirklich, Saab-Autos aus dem Reich der Mitte? Ist es nicht auch die Affinität zu Skandinavien, die uns zum Kauf unseres Saab bewegen hat?

Im Hui war der Bodensee überquert. Bei 11° und schönster Abendstimmung erklärte Hanspeter den Weg ins Restaurant. Zwei Glarner Autos verliessen leider die Gruppe. Andreas (der mit der Hirsch-Jacke) kam auch nicht zum Nachtessen, doch als Einheimischer mischte er sich noch als Lotse in den Konvoi. Über Land führte die Fahrt durch die Thurgauer Landschaft, vorbei an stattlichen Bauernhöfen und kleinen Weilern. Schliesslich gelangte der Konvoi nach Sommeri, wo dann knapp vor 19.00 Uhr sich alle wieder im heimeligen Restaurant Löwen zum Nachtessen trafen. Wie uns die Dame im Service erklärte, wird das Gasthaus zum Löwen als Genossenschaft geführt und die Genossenschafterinnen und Angestellten arbeiten sowohl im Service wie auch in der Küche. Das Gasthaus hat eine abwechslungsreiche und schmackhafte Küche. Aus einer reichhaltigen Menükarte konnte ausgewählt werden. Indisch, mexikanisch, italienisch, spanisch, sodass jeder etwas Gutes wählen konnte. Da es nicht möglich war, uns quer durch die Menükarte durchzuarbeiten, ist die Chance gross, nach einem weiteren Ostschweizer Meeting im Löwen Sommeri einzukehren.

## Worauf Saab bei Koenigsegg abfährt

Marco Dalan und Niklaus Doll

*Als Tochter des US-Autogiganten GM hatte der schwedische Autohersteller Saab kein Glück. Im Februar musste er Insolvenz anmelden. Nun setzt Vorstandschef Jan-Åke Jonsson auf Eigenständigkeit – und auf die Hilfe eines kleinen Sportwagenbauers sowie amerikanisch-norwegische Investoren.*

**WELT ONLINE:** Herr Jonsson, sind Sie froh, dass Saab seine ehemalige Konzernmutter General Motors los ist?

**Jan-Åke Jonsson:** Wir haben lange daran gearbeitet. Inzwischen sind wir nach langen Vorbereitungen endlich auch sehr weit, eine unabhängige Einheit auf den Weg zu bringen, die wir auch selbst steuern können. Mit Koenigsegg hat Saab einen guten Partner gefunden, um künftig eigenständig erfolgreich zu sein.

**WELT ONLINE:** Ist das Geschäft sicher, oder kann der Verkauf an das Konsortium um Koenigsegg noch scheitern?

**Jonsson:** Bislang haben wir nur ein Memorandum of Understanding unterschrieben, aber das ist immer der erste Schritt. Es sind noch viele Details zu klären. Aber bis jetzt gibt es keine offenen Fragen, die auf ein Scheitern der Gespräche hindeuten könnten.

**WELT ONLINE:** An der Sanierung Saabs hat sich schon GM erfolglos versucht. Wie soll einem winzigen Sportwagenhersteller wie Koenigsegg das gelingen, woran der einst weltgrösste Autokonzern gescheitert ist?

**Jonsson:** Es ist ja nicht so, dass der Sportwagenhersteller Koenigsegg Saab übernimmt, sondern ein Konsortium um die Holding Koenigsegg, den norwegischen Unternehmer Bard Eker, den US-Investor Alan Bishop sowie den Unternehmer Augie Fabela. Das ist eine eigene Organisation. Diese Menschen sind an Autos interessiert und haben grosse industrielle Erfahrung. Gemeinsam mit unserer Erfahrung im Automobilbau kann das ein Erfolg versprechender Weg sein.

**WELT ONLINE:** Aber wäre ein industrieller Partner nicht besser gewesen?

**Jonsson:** Selbstverständlich kann man unterschiedliche Wege wählen. Saab kombiniert mit einem grossen Hersteller wäre eine Möglichkeit gewesen. Saab zu einer kleineren Organisation zu entwickeln, ist aber der Weg, für den wir uns entschieden haben. Saab mit seinen 100'000 verkauften Autos würde als Teil eines grossen Konzerns, der fünf oder sechs Millionen Autos pro Jahr verkauft, nur eine Marke von vielen sein und weniger Möglichkeiten haben, sich zu entwickeln. Daher ist es besser, gross in einer kleinen Organisation zu sein, als klein in einem grossen Konzern.

**WELT ONLINE:** Also wird Saab schrumpfen? Bedeutet das weniger Mitarbeiter und weniger verkaufte Autos?

**Jonsson:** Im Gegenteil. Saab wird wieder wachsen. Entwicklung, Produktion und andere Aufgaben werden wieder nach Schweden zurückverlegt. Dadurch wird Saab stärker als bisher als eigenständige Marke wahrgenommen.

**WELT ONLINE:** Und dann werden Sie endlich wieder mehr Autos verkaufen?

**Jonsson:** In den vergangenen Jahren haben wir immerhin im Durchschnitt 100'000 bis 130'000 Autos verkauft.

**WELT ONLINE:** Was nach Ansicht von Experten zu wenig zum Überleben ist.

**Jonsson:** Aber wir sind noch da. Und ich denke, dass Saab auch in den kommenden Jahren diese Grössenordnung erreichen wird. Ich glaube nicht, dass wir in Zukunft 200'000 bis 300'000 Autos verkaufen. In guten Zeiten werden es höchstens 150'000 Fahrzeuge sein.

**WELT ONLINE:** Wenn man sich Ihre Verkaufszahlen ansieht, scheinen Ihre Prognosen arg optimistisch. Um 60 Prozent sind die Verkäufe im bisherigen Jahresverlauf gesunken.

**Jonsson:** Da spielen mehrere Gründe eine Rolle: Da ist zum einen die insgesamt schwierige Lage der Automobilindustrie, die alle Hersteller trifft und damit eben auch uns. Andererseits ist unser wichtigstes Volumenmodell, der Saab 9-5, bereits zwölf Jahre lang auf dem Markt. Das Modell ist in die Jahre gekommen, obwohl es sich dafür noch ganz gut verkauft. Und nicht zuletzt hat die Situation um unsere Insolvenz potenzielle Käufer verunsichert. 2009 wird daher ein Jahr des Übergangs.

**WELT ONLINE:** Und wie wollen Sie den Absatz auf das angepeilte Ziel steigern?

**Jonsson:** In den nächsten 18 Monaten kommen vier neue Modelle auf den Markt. Dazu zählen der neue Saab 9-5, der Saab 9-4X sowie der Saab 9-3X. Die neuen Fahrzeuge werden entscheidend sein. Damit kehrt sicher das Vertrauen in unsere Marke zurück.

**WELT ONLINE:** Koenigsegg will Saab eher kleiner und exklusiver positionieren. Wer gibt die Strategie Saabs vor?

**Jonsson:** Saab ist sich mit seinen Geschäftspartnern einig, den bisherigen Geschäftsplan, den wir noch mit General Motors entwickelt haben, fortzuführen. Wichtig ist vor allem, schnell neue Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Sicher müssen auch die Geschäftszahlen in einem überschaubaren Zeitraum besser werden.

**WELT ONLINE:** «Besser» heisst endlich schwarze Zahlen? Wann ist das erreichbar?

**Jonsson:** Wir wollen so schnell wie möglich mit unseren Autos Geld verdienen. Einen positiven Cashflow erwarten wir nach unseren Plänen bereits 2011, so dass wir spätestens von da an Investitionen in neue Produkte aus eigener Kraft finanzieren können. Wann wir wieder einen Nettogewinn oder operativ schwarze Zahlen ausweisen, ist eine ganz andere Frage. Allerdings bin ich guter Hoffnung, dass wir schnell wieder Geld verdienen können, weil die Gewinnschwelle bereits bei niedrigen Verkaufszahlen erreicht werden kann.

**WELT ONLINE:** Selbst wenn Sie Geld verdienen, drücken Saab Schulden. Wie hoch sind die eigentlich?

**Jonsson:** Derzeit haben wir Verbindlichkeiten in Höhe von umgerechnet rund 920 Millionen Euro. Diese Summe können wir allerdings enorm senken, wenn unsere Gläubiger wie geplant auf 75 Prozent ihrer Forderungen verzichten.

## Vorschau / Agenda:

**13. bis 15. August Intsaab2010**  
internationales Saabtreffen  
im Raum Interlaken

**25. September 2010**  
Mitgliederversammlung und HV  
Saabclub Schweiz

## Nicht verpassen:

**Freitag, 4. Dezember 2009**  
Chlausabend Sektion Ostschweiz  
in Mogelsberg

**Samstag, 5. Dezember 2009**  
Chlausabend Sektion Innerschweiz  
in der Sedelgarage

**Samstag 5. Dezember 2009**  
HV der Sektion Oldtimer  
Kyburg bei Winterthur

**Samstag 9. Januar 2010**  
Hv der Sektion Ostschweiz  
mit Curling im Raum Kreuzlingen

## 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

Druck:  
www.famo.ch

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

## Redaktionsschluss:

für die Ausgabe 1-2010:  
Ende März 2009

**WELT ONLINE:** Wie viel Geld braucht Saab denn heute, um die Krise zu bewältigen?

**Jonsson:** Insgesamt benötigen wir eine Milliarde Dollar – und diese Mittel haben wir in Aussicht gestellt bekommen. 600 Millionen Dollar erhalten wir als Kredit von der Europäischen Investitionsbank, weitere 400 Millionen Dollar gewährt uns General Motors. Mit diesem Geld können wir einen positiven Cashflow erreichen.

**WELT ONLINE:** Ist Saab offen für weitere Kooperationspartner?

**Jonsson:** Wenn man sich selbstständig macht, braucht man in der Übergangsphase sehr viel Hilfe – so wie in diesem Fall Saab – von seiner bisherigen Muttergesellschaft General Motors. Etwa durch die Lieferung von Getrieben, Motoren und die Bereitstellung von Plattformen. Mittel- und langfristig sehe ich jedoch die Möglichkeit, mit neuen Partnern zusammenzuarbeiten. Wir können jetzt mit jedem kooperieren. Das ist ein grosser Vorteil.

**WELT ONLINE:** Welchen Vorteil bietet Koenigsegg Saab bei dem Weg in die Zukunft?

**Jonsson:** Saab hat langjährige Erfahrung bei der Produktion und Entwicklung von Fahrzeugen. Koenigsegg hat dagegen andere Qualitäten, etwa bei alternativen Antrieben oder der Performance der Fahrzeuge. Und von dem Premiumanspruch, den Koenigsegg mit seinen 700'000-Euro-Autos hat, und von der Freude am Fahren, die Koenigsegg ausstrahlt, kann Saab sicherlich auch lernen.

**WELT ONLINE:** In Deutschland war Saab mit dem Saab 900 lange Jahre Kult. Dann wurde das Image vernachlässigt. Wie wollen Sie der Marke zu neuem Leben verhelfen?

**Jonsson:** In Deutschland war Saab in der Vergangenheit nicht konsequent beim Aufbau des Händlernetzes. Zugleich wurde die Marke nicht konsequent aufgebaut und fortentwickelt. Letztlich passten die Preise nicht zur Ausstattung. In Grossbritannien, den USA oder Schweden dagegen war Saab viel stabiler unterwegs. Aus den Fehlern müssen wir lernen und sie abstellen.

**WELT ONLINE:** Welche Fehler sind sonst weltweit gemacht worden?

**Jonsson:** Die Saab-Organisation muss insgesamt stabilisiert werden. Das beginnt bei der Kommunikation der Marke und ihrer Werte, aber auch bei den Händlern. Zudem sind unsere Produkte nicht schnell genug auf den Markt gekommen. Es darf nicht zwölf Jahre dauern bis zum Markteintritt eines neuen Saab 9-5, der in Konkurrenz zum Audi A6, zum 5er-BMW oder Volvo steht. Saab muss hier deutlich schneller werden und ein breiteres Produktportfolio bekommen.

**WELT ONLINE:** Das heisst?

**Jonsson:** Der Saab 9-4X ist unser Einstieg ins Crossover-Segment. Dabei wird es aber nicht bleiben. Saab muss weitere Nischen mit guten Benzin- und Dieselmotoren oder Allradfahrzeugen besetzen.

**WELT ONLINE:** Zählen dazu auch ganz neue Bereiche wie Kleinwagen?

**Jonsson:** Uns fehlt sicher ein Fahrzeug unterhalb des Saab 9-3. Allerdings ist noch nicht entschieden, wie wir uns diesem Thema nähern werden.

**WELT ONLINE:** Wie sieht es mit alternativen Antrieben aus?

**Jonsson:** Kurzfristig ist unsere Strategie, auf kleinere Motoren mit Turboladung zu setzen, sinnvoll. Hier hat Saab 30 Jahre Erfahrung. Allerdings haben wir Hybridfahrzeuge oder Elektroautos für die Zukunft in Planung. Wie Saab sich diesen Themen widmen kann, hängt allerdings sicher auch von der Geschäftsentwicklung ab.