

Nachrichten

1-2011

Fünfte Ausgabe

Im Wechselbad der Gefühle...

Seit einem Jahr ist Saab wieder eine eigenständige Firma, auch ohne Spyker. Herr Muller bestätigt damit seine Aussage, dass er ein Financier sei! Seine Begeisterung für SAAB ist geblieben, obwohl der Neustart mit Schwierigkeiten verbunden, Die Produktionszahlen erreichen nicht die angestrebte Grösse. Zulieferer waren Konkurs gegangen, sodass neue gefunden werden mussten. Dies führte Verzögerungen. Verlässliche Verkaufszahlen liegen keine vor, scheinen aber unter den Erwartungen zu liegen. Dies ist erklärbar, mussten doch alleine für die Belieferung der Händler in Nordamerika 9000 Fahrzeuge gebaut werden. Da ist die Unzufriedenheit eines deutschen Kunden, dass beim Händler nur eine Motorvariante stehe, beinahe luxuriös. Gerade der deutsche Markt scheint nicht auf Touren zu kommen. Da sind auch die alten Leiern vom gestreckten Insignia, dem Saab mit den Opelgenen zu lesen. Gerade 860 Fahrzeuge der Marke SAAB sind 2010 in Deutschland neu zugelassen worden.

Da die Lebenszeichen: der neue 9-5 Sportkombi wird gerühmt, das 9-3 Cabrio zum Indipendenceday ist eine Wucht und vom neuen Conceptcar darf man annehmen, dass es nicht nur ein Retortenauto bleiben wird wie unter der alten Konzerherrschaft. Dort noch die Kommentare der Wirtschaftsjournalisten! Die folgenden drei Titel erschienen am Gleichen Tag: SAAB fährt mit Vollgas aus der Krise; SAAB weiterhin in der Krise; SAAB wächst zum Jahresende kräftig... Wechselbad der Gefühle, je nach Artikel oder Titel. Auf dem Boden bleiben heisst wohl die Devise in allen Bereichen. Der Redaktor

Saab 9-3 Cabrio Independence Edition: Offen zur orangen Befreiung

Saab feiert das erste Jahr seiner Unabhängigkeit mit einer exklusiven „Independence Edition“ des Saab 9-3 Cabriolets. Es wird nur 366 Exemplare geben, eines für jeden Tag des ersten Jahres in der Unabhängigkeit und ein weiteres für den Beginn des zweiten Jahres. Unverkennbar ist die Nummer der limitierten Auflage im Heckbereich eingeztzt. Befreit aus dem Griff der GM-Mutter wurde Saab durch den niederländischen Sportwagen-Hersteller Spyker. Wen wundert es da noch, dass die auffällige Lackierung der „Independence Edition“ in „Amber Orange Metallic“ gehalten wurde? Orange, das ist die Farbe des regierenden Königshauses der Niederlande und in gewisser Weise regieren die Niederländer von Spyker auch Saab.

Die Spezifikation des Sondermodells basiert auf dem für ein intensives



Fahrerlebnis sportlich gestalteten Spitzen-Modellversion „Griffin Aero“. Kennzeichnend sind darüber hinaus bei der Saab 9-3 Cabrio Independence Edition die markanten 18-Zoll-Leichtmetallräder im 5-Speichen-Design und einem zweifarbigen Finish in Mattchrom/Schwarz. Charaktervoll ist die beim Saab 9-3 Cabrio modifizierte Front mit Anleihen vom Saab Turbo X. So kommt an der Front die Stoßfänger-Einheit mit dem vom Turbo X bekannten Kühlergrill samt eines matt-grauen, an Titan erinnernden Finish zum Einsatz.

Im Innenraum führen die Schweden die extravagante Linie der „Independence Edition“ konsequent fort. So ziert orangefarbenes Dekor die Sport-Ledersitze und das Handschuhfach, während an der Instrumententafel, der Handbremse, der Schaltkulisse und den Türgriffen eine exklusive Karbonfaser-Optik und Lederbezüge zum Einsatz kommen. Das

Sport-Lederlenkrad besticht darüber hinaus durch eine orangefarbene Ziernaht und die Textilfußmatten durch eine graue Einfassung.

Nach dem Start darf sich der Fahrer über eine Begrüßungsmeldung im Informationsdisplay freuen, während der Blick auf eine exklusive Turbo-Ladedruckanzeige im Retro-Look mit orangen Nadeln wandert, die sich dort nicht ohne Grund befindet.

Für den Antrieb der „Independence Edition“ sorgen wahlweise ein 180 PS starker

1.9-Liter-Dieselmotor mit zwei-stufigem Turbolader, ein 2.0-Liter-Benzinaggregat mit 220 PS mit Turboaufladung und eine BioPower-Version zur Verfügung, die mit Benzin und Bioethanol (E85) in beliebigem Mischungsverhältnis läuft. Als Getriebe stehen Sechsgang-Schalt- oder Automatikversionen zur Verfügung.

Mit der „Independence Edition“ setzt Saab seine Tradition fort, im Frühjahr Sondermodelle des Saab 9-3 Cabriolets herauszubringen. Zudem werden 25 Jahre Saab Cabriolets begangen.

Smartphones und das Hinzufügen neuer Auto spezifische Programme und Dienste .

IQON bietet eine Embedded Computer Plattform im Auto mit einem Modem, das automatisch mit dem Internet verbindet, wenn die Zündung des Fahrzeugs eingeschaltet wird. Ein 8-Zoll-Touchscreen bietet Zugriff auf Dienste, einschließlich Audio und Entertainment Streaming, Online Navigation und On-Board-Musik Speicherung.

Saab „offene Innovation“ Strategie bietet der weltweiten Entwickler-Community Zugriff auf die volle Bandbreite von Fahrzeug-Kommunikation - Infotainment, Telematik, Überwachung und Diagnose-Systeme. Auf diese Weise eröffnen sich dadurch für die Kunden neue Dimensionen in der Auswahl für die Personalisierung von In-Car-Service. Selbst Anwendungen spezifisch für bestimmte Länder können einbezogen werden.

„Unsere offene Innovationsstrategie, mit dem Android-Betriebssystem, wird die Bereitstellung von In-Car Infotainment aktuell halten“, fügt Formgren hinzu. „IQON ermöglicht Infotainment-Dienste die sich während der Lebensdauer eines Fahrzeugs Produktzyklus ständig entwickeln, im Gegensatz zu Strom in-Car-Systemen, die einige Jahre festgelegt werden, bevor ein Auto in den Handel kommt und dann statisch bleiben. „Um eine hohe Fahrsicherheit und Qualitätsstandards einzuhalten, werden die Pro-

Weltneuheit von SAAB PhoeniX ConceptCar und IQON

Weltneuheit von Saab: Saab IQON - Open Innovation in Car Infotainment

Saab PhoeniX Concept Car

Saab Automobile verändert die Autoindustrie Infotainment Landschaft durch die Gewinnung externer Partner in der „offenen Innovation“ für die Entwicklung seiner neuen IQON Infotainment-Konzept mit Googles Android Betriebssystem.

Saab IQON liefert ein völlig neues Car-Infotainment. User Experience vereint alles, um mit dem besten aus der Mobilfunkbranche mit Kfz-Kenntnissen Saab und Innovationsgeist zu einem Infotainment-System für die nächste Generation der Saab Fahrzeuge zu schaffen.

Nutzer können ein breites Spektrum von Anwendungen, Online-Diensten und Multimedia-Funktionen über eine Saab IQON herunterladen. Saab wird mit einem Fahrzeug Application Programming Interface Zugriff auf mehr als 500 Signale von verschiedenen Sensoren im Fahrzeug bieten; z. B. Fahrzeuggeschwindigkeit, Standort und Fahrtrichtung, Fahrer Arbeitsbelastung, Gang, Lenkwinkel, Motordrehzahl und Drehmoment, Innen- und Außentemperatur, Luftdruck und die Position der Sonne.

„Mit Saab IQON, sind keine Grenzen gesetzt, das Potenzial für In-

novation ist gross“, sagt Johan Formgren, Leiter der Saab After-sales- und Handelssachen Projektleiter für IQON. „Laden wir die globale Entwickler-Community ein ihre Fantasie und ihren Einfallsreichtum zu nutzen.“

Saab's Entwicklungsstrategie - Open Innovation - ist eine „die erste“ in der Automobilindustrie und bietet eine schnellere, effizientere und flexiblere Alternative zu den herkömmlichen, Inhouse-Entwicklung von Fahrzeug-Infotainment-Diensten.

„Die Kunden von heute wollen auch im Auto angeschlossen sein, wie sie zu allen anderen Zeiten sind“, ergänzt Formgren. „IQON wird ihnen die komfortable, nahtlose Verbundenheit bieten genießen sie die



gramme von Software-Entwicklern und Anwendungsanbietern von Saab bewertet und zugelassen, bevor sie den Kunden zur Verfügung gestellt werden. IQON bietet auch eine Plattform für Remote-Kommunikation vom und zum Auto mit dem Saab Händler, zum Beispiel mit Telemetrie Fahrzeugdaten hochladen, Diagnosen durchführen, Service

Termine oder auch das Installieren einiger In-Car-Optionen. Die IQON System wird im Saab Phoenix Concept Car 2011 am Genfer Autosalon gezeigt. Eine Beta-Version des IQON Systems wird bereits mit Unternehmen als Anwender in einer Flotte von Testfahrzeugen erprobt

- zogen die Macher tief herunter. Die Fensterfronten ziehen sich derweil wie ein geschlossenes Band um das gesamte Fahrzeug. Zum Cockpit-Look des Saab 9-5 SportCombi tragen ebenfalls die dunklen A- und B-Säulen entscheidend bei.

Eine weit hinausgezogene, abfallende Dachlinie mündet in einem steil abfallenden Heck mit einer geschwungenen Fensterverglasung. Zusammen mit der Gestaltung der Frontpartie erhält der SportCombi dadurch seine ganz eigene Identität. Die dynamische, lang gezogene Dachlinie setzt sich im tief angesetzten Heckspoiler fort, den die Macher in die Oberkante der Heckklappe integrierten.

Zur Unterstreichung des sportlichen Charakters ist die Heckklappe leicht nach vorne geneigt und wird in der gesamten Breite von einer Lichtleiste im Eisblock-Design dominiert, die an den Seiten in die Heckleuchten-Cluster mündet. Dieses relativ neue Saab-Designthema war erstmals bei der Saab 9-5 Limousine und dem Saab 9-4X Crossover zu sehen. Die serienmäßige, extrem schmale Dachreling hat keinerlei negativen Einfluss auf die anmutige Formgebung.

Transportraum: Dynamisch und funktional

Die tief angesetzte, komplett mit Teppich ausgekleidete Ladefläche ist auf optimale Raumausnutzung und einfache Beladung ausgelegt. Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 60/40 nahezu komplett eben umklappen. Auch die Isolierung des hinteren Fahrzeugbereiches gegen Schall, Vibrationen und Resonanzen erhielt viel Aufmerksamkeit, so dass die Insassen einen Komfort ähnlich dem in der Limousine genießen können.

Bei umgeklappter Rückenlehne verlängert sich der Laderaum



Der neue 9-5 Sportkombi

Saab 9-5 SportCombi: Die markante Alternative unter den Premium-Kombis

Saab treibt seine Neuproduktionsoffensive als unabhängiges Unternehmen munter voran und präsentiert den bereits mit Spannung erwarteten Saab 9-5 SportCombi, der auf dem Genfer Automobilsalon seine Weltpremiere feierte. So vereint der neue Kombi sportliche Eleganz mit Fahrspaß, Vielseitigkeit und dem gewissen Plus an Raum. Viele Fotos gibt es noch nicht,

aber das interessante Heck wurde bereits enthüllt, während man die Front und das Cockpit von der Limousine übernahm. Erste Auslieferungen an Kunden sind für September 2011 geplant.

Design: Die markante Alternative unter den Premium-Kombis Der SportCombi besitzt die gleiche ausdrucksstarke, vom Saab Aero X inspirierte Optik wie die Limousine. Den Kühlergrill - flankiert von den charakteristischen Ice-Block-Scheinwerfern



auf 1,962 Meter und bietet eine anpassbare Zuladepazität von bis zu 1.600 Litern (527 Liter bei aufrechter Rücksitzlehne). Auch die Seitenwände sind komplett eben und senkrecht. Dadurch entsteht ein glattwandiger, offener Raum ohne hinderliche Ecken oder Radkästen. Fächer in den Seitenwänden bieten Platz zum Aufbewahren kleiner Gegenstände.

Den ersten Jahrestag seiner „Wiedergeburt“ feiert derzeit Saab

Denn es ist zwölf Monate her, seit der niederländische Sportwagenhersteller Spyker die Rettung der schwedischen Traditionsmarke eingeleitet hat. Zwei Faktoren sollen jetzt den Gesundungsprozess nach der Trennung von GM weiter voranbringen: eine Verstärkung der Allrad-Kompetenz und eine

kontinuierliche Entwicklung neuer Modelle. Der Cross-Wheel Drive (XWD) geht noch auf die frühere Ehe mit GM zurück. Jedoch betonen die Saab-Ingenieure, dass die Abstimmung sowohl bei der 9-3 Sportlimousine, beim 9-3 Sportkombi als auch bei der 9-5 Limousine auf einer eigenen Softwareentwick-

für den 9-3 Sportkombi XWD mit 120 kW/163 PS sowie bei 40 400 Euro für die 9-5 Limousine XWD mit 162 kW /220 PS. Schlag auf Schlag gehen bei Saab neue Modelle an den Start: In Kürze wird in Schweden mit dem Bau des 9-5 Sportkombi begonnen, der spätestens im Herbst in Deutschland zu haben sein wird. Nicht viel länger soll der erste Geländewagen 9-4X der Marke auf sich warten lassen. Bei letzterem wird nach Angaben der Entwickler auch das Design einen großen Sprung nach vorn machen. Ziel ist es, das etwas in die Jahre gekommene Outfit zu erneuern und jüngere Kunden anzusprechen. 2012 soll dann der neue 9-3 das Licht der Welt erblicken. Auf der Motorenseite wird nach bisherigen Plänen mit Hilfe von BMW frischer Wind unter die Haube gebracht. Wie mühselig der Weg aus dem Tal sein wird, belegen folgende Tatsachen: Der Marktanteil von Saab in Deutschland ist 2010 auf kaum wahrnehmbare 0,04 Prozent oder 860 Einheiten geschrumpft. Gerade einmal 83 Händler beackern noch den deutschen Markt. Große Regionen wie München, Stuttgart oder Köln sind praktisch Saabfrei und 64 zusätzliche Service-Stationen leisten lediglich Reparatur- und Wartungsarbeiten, dürfen aber keine neuen Modelle verkaufen. Dennoch herrscht bei Saab zum ersten Jahrestag der Wiedergeburt Optimismus. Laut Pressesprecher Dick Braakhekke will man im laufenden Jahr in Deutschland bei stabilen Preisen wieder 2 500 Autos absetzen, 20 Prozent davon mit Allradantrieb. Helmut Weinand/mid (vm/mid)



lung beruht und exakt auf die jeweiligen Größen der Autos getrimmt wurde. Bei Fahrttests in den verschneiten Bergen in Tirol haben die Allrader ihr Können unter Beweis gestellt. Auch bei widrigen Straßenverhältnissen finden alle vier Reifen Grip und die Spurtreue ist auch in Kurven vorbildlich. Sehr hilfreich dabei die „on-demand“ Drehmomentverteilung, die schnell und situationsgerecht die Kraft zwischen den Achsen verteilt. Mit steigender Geschwindigkeit wird immer mehr Drehmoment auf die Vorderachse geleitet, bis rund 95 Prozent erreicht sind. Das sorgt für hohe Stabilität und reduziert den Spritverbrauch. Natürlich gilt dies auch für die Wettbewerber von Audi bis Vol-

vo, aber vor allem in Schweden besitzt Saab nach wie vor eine große Kundentreue. Die Allradfahrzeuge sind in Deutschland schon seit geraumer Zeit erhältlich und die Startpreise liegen bei 37 550 Euro für die 9-3 Sportlimousine XWD mit 2,0-Liter-Turbo-Benziner und 154 kW/210 PS und bei 39 100 Euro



9-3 ePower

Trollhättan Mit dem Saab 9-3 ePower kündigt die schwedische Marke ihr erstes batterie-elektrisches Fahrzeug überhaupt an. Ein erster Prototyp war auf dem Pariser Autosalon zu sehen. Geplant ist der Bau einer Testflotte aus 70 Fahrzeugen, die ab Anfang 2011 in einem Feldversuch in Schweden umfassend getestet werden sollen, wobei insbesondere die kalten skandinavischen Winter interessante Erkenntnisse zur Alltagstauglichkeit von Elektroautos versprechen.

200 km Reichweite

Saab attestiert dem 9-3 ePower mit einer Batterieladung eine Reichweite von etwa 200 Kilometern. Unter der Motorhaube arbeitet ein Elektromotor mit 135 kW entsprechend 184 PS Leistung. Dieser ermöglicht eine Beschleunigung in 8,5 Sekunden auf Tempo 100, die Spitzengeschwindigkeit beträgt 150 km/h. Die Kraft des Elektromotors wirkt über eine feste Übersetzung auf die Vorderrä-

der des Mittelklasse-Kombis. Lithium-Ionen-Akku an Bord Die Batterieeinheit aus Lithium-Ionen- (Li-Ion)-Akkus mit einer Kapazität von 35,5 kWh wird in die modifizierte Bodenwanne des 9-3 eingepasst, größtenteils in dem Bereich, wo früher Auspuffanlage und Kraftstofftank untergebracht waren. Diese Platzierung ermöglicht laut Saab eine optimale Gewichtsverteilung und fahrdynamische Eigenschaften, die vergleichbar mit denjenigen eines serienmäßigen 9-3 SportCombi sind. Auch das Platzangebot im Innern soll weitgehend erhalten bleiben. Im Innenraum des Fahrzeugs befindet sich ein traditioneller Automatik-Schalthebel mit den Fahrstufen „Drive“, „Neutral“, „Park“ und „Reverse“. Drehzahlmesser, Kraftstoff- und Turboanzeige in der zentralen Kombi-Instrumentenanzeige wurden durch Anzeigen für Batterieladung, Stromverbrauch und Reichweite ersetzt, allesamt grün beleuchtet.

Subaru-Auftrag für Saab: Umbau für Erdgas-Betrieb

München. Der japanische Allrad-Spezialist Subaru will Autos im Stammwerk von Saab für den Erdgas-Betrieb umrüsten lassen. Das meldet das Nachrichtenmagazin FOCUS. Die Japaner könnten der Schwedenmarke auf diese Weise helfen, ihre Fabrik auszulasten. Laut FOCUS soll der italienische Ausrüster BRC Subaru-„Legacy“- und „Outback“-Modelle für den Gasantrieb umbauen. „BRC hat sich bereits bei Saab eingemietet“, sagte ein Subaru-Sprecher FOCUS zu den Plänen, es gehe um „mehrere tausend Umrüstungen pro Jahr“.

Der schwedische Hersteller Saab unterstreicht seine Eigenständigkeit. Jetzt hat Victor Muller, bekanntgegeben, dass die Marke Spyker verkauft wird. Vor einem Jahr hatte die niederländische Sportwagen-schmiede Saab von GM übernommen und in eine gemeinsame Holding integriert.

Der Saab 9000: Ein spezielles Auto mit „Hinguckgarantie“

Der Saab 9000 ist ein Automobil der oberen Mittelklasse, das erstmals im Jahr 1985 produziert wird. Der Saab 9000 wurde als erster Saab mit einem Bordcomputer ausgestattet, der den Verbrauch aktuell und im Durchschnitt, die Reichweite mit der Tankfüllung, die Bordspannung und die Außentemperatur anzeigen konnte.

Der Saab 9000 verfügte bereits serienmäßig über einen Seitenaufprallschutz in den Türen, Gurtstraffer vorne und einen hydraulischen Bremskraftverstärker, ein wenig später sogar schon über ABS. Auch wenn der schwedische Autohersteller immer etwas eigenwillig war, musste er sich dem GM-Einfluss, der in den 90er Jahren immer stärker wurde, schließlich beugen. Denn während man sich bei Saab lange nicht zu einem Sechszylinder-Motor durchringen konnte, kam dieser mit dem frischen GM-Wind ziemlich schnell. Die durch die – damals noch teilweise – Übernahme durch GM bedingte Verwandtschaft



zu Opel machte dann auch das neue Saab 9000 Spitzenmodell mit dem V6-Triebwerk möglich. Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h waren auch dann für Saab-Fahrer kein Fremdwort mehr und seine ebenfalls neue Dämpferabstimmung konnte auch komfortverwöhnte Passiere überzeugen. Insgesamt ist der Saab 9000 ein besonderes Auto, das sich mit der Zeit stark nach vorn entwickeln konnte und so immer mehr Kundengebiete erschließen konnte. Noch heute ist der Saab 9000 ein äußerst beliebtes Modell, das Klasse und Style auf eine einzigartige Weise verbindet.

Saab in China

Trollhättan (Schweden), 21. Dezember 2010 – Saab Automobile will seinen Vertrieb auch auf China ausdehnen und hat dazu nun einen Vertrag mit der China Automobile Trading Company (CATC) über den Import von Saab-Fahrzeugen und Ersatzteilen für den chinesischen Markt geplant. Durch die Unterzeichnung einer Absichtserklärung mit CATC bereitet Saab die Etablierung der Marke im weltweit größten Automobilmarkt vor. Das staatliche Unternehmen CATC ist in Peking ansässig und verfügt laut Saab über langjährige Erfahrung im Automobilgeschäft. Der Absichtserklärung zufolge wird CATC im Auftrag von Saab die Verantwortung für den Import von Saab-Fahrzeugen und Saab-Teilen

in China übernehmen. Die Unterzeichnung eines Vertrags, der die Vereinbarung besiegelt, wird für das erste Quartal 2011 erwartet; mit dem Vertrieb soll offiziell im Juli 2011 begonnen werden. CATC wird als offizieller Serviceanbieter für das Vertriebsunternehmen Saab China tätig sein, das demnächst gegründet werden soll. Saab China wird letztendlich im Bereich Distribution und Aftersales in China sämtliche Verantwortlichkeiten von Shanghai GM übernehmen, zuletzt zuständig für den Absatz von Saab-Fahrzeugen in China. Saab China wird ein Händlernetz betreuen, das zunächst etwa zehn Niederlassungen umfassen soll.

elektrisch beheizbarer Fahrersitz oder stoßabweisende Stoßstangen und einen richtig großen Kofferraum. Mein VW hatte das alles nicht. Ich hatte damals noch diese Biluxbirnen in den Scheinwerfern und bei weitem nicht die Straßenausleuchtung wie der Saab, von Kofferraum ganz zu schweigen. Die Heizung war gut, ebenso die zugfreie Belüftung, hinten waren kleine Ausstellfenster. Da der 96er Saab kleine Fenster, aber ein grosses Dach hatte, blieb es auch ohne Klimaanlage im Sommer angenehm kühl. Die Kotflügel waren verschraubt, nicht genietet, also sehr gut austauschbar. Von unten her war der Saab 96 mit einem Blechdeckel verschlossen. So sahen die innen liegenden Bremsleitungen nach Jahren noch wie neu aus. Die Rückbank liess sich umlegen, was das Raumangebot enorm vergrösserte. Die Lenkradschaltung war etwas gewöhnungsbedürftig. Servolenkung hatte der Saab nicht, wie man diese damals bei Mercedes schon bekam. Mein Chef benötigte schon beide Hände am Lenker! Etwas Kraft benötigte man in den Kurven, denn der Saab war nicht gerade ein Leichtgewicht. Heute ist man durch eine Servolenkung verwöhnt. Der Wendekreis entsprach dem eines Kleinlasters. Sonst war die Schwedenfähre alltagsfreundlich. Meinen damaligen Chef hatte ich über 20 Jahre nicht mehr gesehen. Als er mir wieder begegnete, fuhr er auch wieder einen Saab, allerdings einen neueren, ein Granatenauto, einen Saab 900 16 S mit 16 V-Motor Turbolader und Volllausstattung. Den 96er Saab hatte er gefahren, bis es sich nicht mehr lohnte etwas daran zu reparieren und hatte sogar das Glück den 96er Saab an einen Oldtimerliebhaber verkaufen zu können.

Saab echter Schwedenstahl....Mein Chef fuhr solch einen Saab 96 V4

Ein Auto mit Stil und Individualität. Mein früherer Chef fuhr anfangs der 70er Jahre einen Saab 96 V4, damals Schwedenfähre genannt. Die grünen Saab nannten manche "Kermit". Ein für die Zeit tolles Auto, stabil in der Verarbeitung und komfortabel wie in einer Sänfte. Einmal fuhren wir von Karlsruhe nach Hamburg. Dort angekommen stieg ich aus, ohne dass ich mich recken und strecken musste oder dass mir der Rücken weh tat, wie es mir in anderen Autos erging. Der Saab hatte gute und bequeme Veloursitze, wie zuhause auf dem Sofa. Eine echter Reisewagen, bequem und verlässlich. Mein Chef achtete darauf, dass der Saab gutes Öl bekam. Auch die Bremsen kontrollierte er oft. Er sagte immer: Wenn Öl, Wasser, Bremsen und Reifen stimmen und man halbwegs normal durch die Gegend fahren wür-

de, könne kaum etwas schief gehen. Alles Andere wäre normaler Verschleiss. Diese Wartungsarbeiten müsse man eben machen, sonst könne es richtig teuer werden. Im Saab fühlte ich mich gut und sicher. So richtig Auto um mich herum. Richtig stabiles Blech, nicht so wie die heutigen Autos, wo ich eine Delle mit dem Daumen in die Türe drücken kann. Das war noch richtiges Material, eben "Schwedenstahl". Der Motor schnurrte wie eine Katze. Der Spritverbrauch des Saab war erträglich, 8 bis 10 Liter Benzin auf 100 Kilometer war damals recht gut, mein 1300er VW verbrauchte damals 13 Liter, war ein echter 'Spritfresser', erreichte aber keine 160 Stundenkilometer Spitze wie der Saab. Mit welchen angenehmen Zutaten der Saab damals schon ausgestattet war: Halogenlampen, Diebstahlsperre, Scheinwerferwischer,

INTSAAB2010 – definitiv Vergangenheit

Seit gut einem halben Jahr ist unser internationales Meeting in Interlaken Geschichte. Zum Abschluss lud unsere OK-Präsidentin am 22. Januar 2011 alle OK-Mitglieder und Helfer zu einem gemütlichen Treff in die Waldhütte Arni.

Bei bissiger Kälte trafen um 11.00 Uhr gegen 30 Personen ein und schnell verzog man sich in die chemineebeheizte gemütliche Hütte zum Apéro. Margrit verteilte Jasskarten und jeder fragte sich wohl was das soll. Nach einem kurzen originellen Rückblick durch unseren Präsidenten gings zum Mittagessen über, zubereitet durch das rührige Abwartepaar. Nach Salat und Voessen mit Knöpfli verteilte Margrit die am Treffen an sie überreichten internationalen Geschenke, zugelost mit eben diesen oben genannten Jasskarten. Eine gelungene Idee, so hat jeder noch eine kleine Erinnerung erhalten. Nach dem Dessert, Kaffee und angeregten Unterhaltungen, einige redeten schon vom nächsten Meeting in Finnland, brachen im Laufe des Nachmittags so nach und nach alle auf und verzogen sich wieder in ihre Landesteile. Also nochmals ein grosses Dankeschön an Margrit für die Gesamtorganisation, an alle die zum Erfolg des Meetings beigetragen haben, an Heidi für die Mithilfe am Helferessen. Anmerkung des Schreibenden zum Schluss: Die Rechnung des Meetings konnte ausgeglichen gestaltet werden – somit ist das INTSAAB2010 nun definitiv und endgültig Geschichte. Pius Mühlebach

Sektionen Cabrio; Herbsttreffen Zentralschweiz



Der Herbsttag für unser Treffen war gut ausgewählt, die Sonne schien in der Region Sursee mehr oder weniger schon am Morgen beim Eintreffen der ersten Cabriolets. nach einem gemütlichen Kaffee und den einen oder anderen Gipfel im Restaurant Bahnhofli in Triengen bestiegen wir alle pünktlich um 10.30 Uhr den Sonderzug der Nostalgiebahn Sursee–Triengen.

Dabei handelt es sich um eine wirkliche Nostalgiebahn, jedenfalls ohne Heizung, dafür mit harten Holzbänken. Dies tat aber der Gemütlichkeit keinen Abbruch, umso mehr, weil wir

von Katja und Pius mit spritzigem Weisswein und frischem Speck-Zopf verwöhnt wurden. Einige Mitglieder kannten sich sehr gut aus in dieser Gegend und fungierten als Reiseführer durch das Luzerner Surental. Die Fahrt führte von Triengen, nach Büron und Geuensee in die Kleinstadt Sursee und wieder zurück.

Der Fotohalt auf dem Rückweg am Flugplatz Triengen wurde rege genutzt. Sportflugzeuge sind offenbar immer wieder interessant. Bevor wir die Plätze in der Nostalgiebahn wieder einnahmen, erklärte uns der Lokführer die Mechanik der histo-

rischen Dampflock. Es sei noch zu erwähnen, dass alle 30 Mitglieder des Dampfbahnvereins Surental sich in Fronarbeit um den Unterhalt der Bahn kümmern.

Nachdem wir wieder in Triengen angekommen waren, kamen alle Cabi-Fahrer, die trotz den frischen Temperaturen offen fahren wollten, nochmals auf ihre Kosten. Es folgte eine ca. 15 Min. Fahrt über ein kurzes kurvenreiches Tal bis nach Holziken. Für nicht Ortskundige fuhren wir wohl durch das Niemandsland an der Kantonsgrenze Luzern /Aargau.....

Der Wirt des Gasthauses Bären verwöhnte uns mit einem reichlichen Mittagessen, die ganz Mutigen gönnten sich ein üppiges Vermisselle zum Dessert und mussten nachher vermutlich den Sitz im Saab ein bisschen nach hinten verstellen.

Nachdem beim Kaffe noch die Termine und Verantwortlichkeiten für die Saab-Events im Jahr 2011 festgelegt wurden, verabschiedeten wir uns auch schon wieder für dieses Jahr.

Es war wieder mal ein gelungener Ausflug mit reger Teilnahme – Danke Margrit!
(Barbara Brugger)

Vorschau / Agenda:

Liebe Club-Mitglieder

Die Sektion Innerschweiz freut sich, alle Saabfans ganz herzlich für die MV 2011 nach Engelberg / Titlis einzuladen. Es wird Ihnen sicher ein interessantes Wochenende geboten.

Höhepunkt wird zweifellos das Nachtessen auf dem Titlis sein. Eine längere Sonderfahrt bringt alle in Etappen auf den 3239 m hohen Titlis.

Alle werden gebeten, ihre Beziehungen zu Petrus spielen zu lassen, damit

auch das Wetter ein Erfolg wird!

Reservieren sie sich das Datum vom 24./25. September 2011.



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

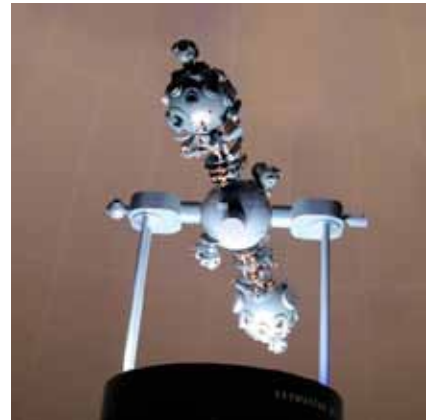
Redaktionsschluss:

für die Ausgabe 2-2011:
26.Juni 2011

HV 2011 mit Blick in die Sterne der Sektion Ostschweiz

Bei frühlingshaftem Wetter mit einigen Plusgraden trafen sich um 14.45 (oder so...) 17 Mitglieder auf dem Parkplatz der Schokoladenfabrik Bernrain in Kreuzlingen. Nach rund 200m Fussmarsch trat man ein in die Welt der Sterne und des Universums im Planetarium Kreuzlingen. Die Saab-Leute liessen sich dann im Vorführsaal in den bequemen Sesseln nieder und lauschten den Ausführungen der Präsentatorin, bevor es dann dunkel wurde und sich über den Köpfen die Himmelkuppel mit den unzähligen Sternen wölbte. In eindrücklicher Weise wurde der Weg der Sonne durch die Sternbilder gezeigt, wobei es für den Laien recht schwierig war der Fantasie der Entdecker der einzelnen Sternbilder mit den dazugehörigen Tieren oder Figuren zu folgen. So oder so, spannend war es und als wir dann erfahren durften, dass unser Raumschiff Erde mit 30 Kilometer pro Sekunde durch den Weltraum saust, staunten auch die schnellsten Saabfahrer...

Nach dieser Vorführung machten sich 9 Saabs auf den Weg nach Liggeringen, ein kleines Dörfchen zwischen Radolfzell und dem Überlingersee, auf dem Bodanrück gelegen. Nach knapp 30 Minuten Fahrzeit erreichte der Konvoi das Rest. Kranz, ein rustikal eingerichtetes Haus mit heimeliger Atmosphäre. In einem kleinen Nebenzimmer, wo die nunmehr 20 Personen gerade so Platz hatten, wurde die HV von Hanspeter wie üblich sehr speditiv abgehandelt, sodass man sich dann den leiblichen Genüssen hingeben konnte. Diese Genüsse bestanden in der Spezialität des Hauses, den 'Dünnele'. Dies ist eine Mischung von Wähe/ Flammkuchen/Pizza und wird in 6 pikanten und ei-



ner süssen Version angeboten. Die mit Käse, Spinat, Speck, Zwiebeln, Knoblauch, Pfeffer als Hauptaromen servierten Stücke mundeten scheinbar allen ausgezeichnet und die süsse Version mit Äpfeln, serviert mit Glace und Rahm bildete den würdigen Abschluss. Da es sich beim Rahm eben doch nicht um Sauerrahm handelte, holte Rosmarie noch eine Runde Kaffee heraus – danke! Mit schon sehr gut gefüllten Mägen und angelegten Gesprächen verging die Zeit dann schnell und so gegen 21.30 Uhr machten sich dann alle auf den mehr oder weniger weiten Heimweg.

Es war, einmal mehr, ein gemütlicher und unterhaltsamer Nachmittag und den Veranstaltern gebührt ein grosses Dankeschön. Fridolin Spälti

