

# Nachrichten

1-2012

## Achte Ausgabe

### Die Hoffnung stirbt zuletzt

Man mag den Saabfans vorwerfen, sie seien unverbesserliche Optimisten und griffen nach jedem Strohalm. Das mag sein, die Sache wäre entschieden, wenn da nicht der staatlich gestützte amerikanische Autokonzern wäre, welcher wenig von Konkurrenz aus dem ehemaligen eigenen Haus hält und die Weiterverwendung von Patenten verweigert. Dieser Konzern lässt auch seine Tochter Opel weiter serbeln, obwohl diese sich erholt hatte. Opel wird z.B. der Zutritt zum amerikanischen und chinesischen Markt durch die Konzernleitung verboten. Gegenbeispiel gefällig? Der VW Konzern macht das vor, mit den Marken VW, Audi, Skoda und Seat! VW geht es bestens und die Eigenmarken sind nicht nur Verwandte viele Teile betreffend, sondern sie sind echte Konkurrenten bezüglich Qualität, Design und Preis! Weiteres Beispiel wäre BMW mit Mini und Rolls Royce. Was hat das mit SAAB zu tun? Einerseits ist es Beweis des Fehlmanagements durch GM. Wer das Buch von Bob Lutz und seine Äusserungen zu SAAB liest, weiss, dass diese Leute keine Ahnung von echtem Wettbewerb oder einem Markennamen hatten! Jetzt haben sie gemerkt, dass Chevrolet ein solcher Brand war und verkaufen unter diesem Opeltechnik in den Stammländern von Opel, ohne gleiches Recht für Opel zu gewähren.....

Das sind Gründe die dazu geführt haben, dass Youngman und andere chinesische Anbieter nicht zum Kauf von SAAB kamen. . Fakt bleibt, dass SAAB keine Arbeiter entlassen hat, dass Youngman nach wie vor Interesse zeigt und der Konkursverwalter nach wie vor einen Gesamtverkauf anstrebt. Strohhalm ?

### Der 9-3 lebt bei Svedish touring car racing weiter !!



### Aus dem Vorstand

#### Vorschau: Hauptversammlung einmal anders

Wie bereits bekannt, findet die diesjährige Mitgliederversammlung nur an einem Tag statt und zwar am Samstag, 22. September. Der genaue Ort bleibt geheim, eine Sternfahrt führt uns ab verschiedenen Autobahnraststätten und Regionen zum Ziel.

Dort angekommen stehen Kaffee und Gipfeli bereit damit wir die Versammlung wach und gestärkt in Angriff nehmen können.

Im Anschluss an die Sitzung erwarten uns Führungen zu verschiedenen Themen, es findet sich also sicher für jedermann / -frau etwas Interessantes und Lehrreiches.

Nach den diversen Rundgängen im Haus dürfen wir uns an die gedeckten Tische setzen und ein feines Mittagessen geniessen.

Zum Ausklang möchten wir noch einige gut gelagerte SAAB-Trouvailles versteigern und zählen auf rege Beteiligung und damit auf einen ansehnlichen Erlös.

Und selbstverständlich ist an der diesjährigen Versammlung auch Gelegenheit, sich an unserem Club-Kiosk mit SAAB- und/oder Club-Artikeln einzudecken.

Schluss der Veranstaltung 17.00 Uhr.

*Herausgeber: Saabclub Schweiz, Postfach, 9437 Marbach*

*Redaktionsschluss nächste Ausgabe 19.Juni 2012*

## **An den Saabclub herangetragene Fragen**

*Wie steht es mit Ersatzteilen von Saab? Bekomme ich die noch für meinen Saab?*

Antwort: Die Firma SAAB Parts, welche für die Beschaffung und Vertrieb von Saab Ersatzteilen verantwortlich, ist vom Konkurs und dem Produktionsstillstand nicht betroffen. Für die Schweiz ist Herr Daniel Bläsi für die Beschaffung zuständig und es bestehen keine Nachschublücken.

*Für meinen Saab bestehen noch Garantien. Werden diese auch eingehalten?*

Antwort: Die Garantien bestehen selbstverständlich weiter mit der Einschränkung, dass Garantiewerke nur von den vertraglichen Markenvertretungen geleistet werden. Dies ist bei allfälligen Garantieansprüchen mit dem Garagisten im Voraus zu klären.

### **Victor Muller im Interview**

Veröffentlicht am 20. März,  
2012 by tauentzien

Victor Muller hat sich am Rande einer Konferenz in Stockholm erstmals zur Saab-Insolvenz, zum anschließenden Bieterwettbewerb, zu GM und zu dem von ihm unterstützten Interessenten Brightwell geäußert. Hier eine Zusammenfassung des recht interessanten Interviews der TTela. Zunächst äußert sich Muller zum aktuellen Zustand bei Saab. Er stehe den Insolvenzverwaltern weiter zur Verfügung, sei aber schon seit längerem nicht mehr von ihnen kontaktiert worden. Muller geht davon aus, dass sich dies ändert, sobald Saab einen Käufer gefunden hat. Die Situation

bei Saab sei jetzt nach drei Monaten Insolvenz schwierig. GM habe 2009 viel Schaden angerichtet, aber dies sei kein Vergleich zur jetzigen Situation. Viele gute Mitarbeiter hätten Saab verlassen. Muller glaubt, dass der neue 9-3III auf der Phoenix-Plattform 18 Monate bis 2 Jahre zur Markteinführung benötige. Saab habe hier eine bahnbrechende Entwicklung gehabt.

Warum GM jeden Einstieg von Investoren abgelehnt habe, ist für Muller nicht nachvollziehbar. Eine Investmentfirma wie Brightwell, die von Muller beraten wurde, habe ohne die

aktuelle Saab-Modellpalette trotz guter Planungen keine Chance. Anders sieht er dies beim Mahindra-Konzern. Hier kann sich Muller durchaus eine Zukunft von Saab vorstellen. Danach äußert sich Muller zu seiner eigenen aktuellen Situation. Er habe selbst 13 Mio. Euro an eigenem Vermögen investiert und verloren. Daneben sind mit der Saab-Insolvenz weitere 100 Mio. Euro an Investorengelder verloren gegangen. Aber er wolle sich jetzt auf Spyker konzentrieren. Es sei für ihn sehr schade, dass weder Saab noch Spyker auf dem Auto-Salon Genf vertreten gewesen sei. Aber Spyker wer-

de nächstes Jahr in Genf wieder Fahrzeuge ausstellen. Die Finanzierung von Spyker sei deutlich einfacher. Er habe für Saab pro Woche 5 Mio. Euro benötigt, für Spyker würden 10 Mio. Euro im Jahr ausreichen. Bei Spyker könne man mit einer Person verhandeln und wäre zu einem Ergebnis gekommen. Bei Saab sei man nach zwei Wochen China ohne Ergebnis dagestanden.

Muller äußert sich noch zu Wladimir Antonow. Dieser sei unschuldig. Muller vermutet, dass Antonow der litauischen Regierung in die Quere gekommen sei oder einfach nur zu erfolgreich geworden ist. Gut, das ist die Sicht von Victor Muller. Einige Aussagen muss man sicher mit Vorsicht genießen. Auffällig ist, dass nach

den Anschuldigungen und der kurzen Untersuchungshaft von Antonow nichts weiter passiert ist. Keine Enthüllungen, keine bekanntgewordenen Straftaten, kein Prozess. Auch der Vorwurf der von seiner eigenen Bank gestohlenen Gelder hat sich nicht konkretisiert. Mal sehen, wie die Geschichte Antonow weitergeht. Falls jemand neue Infos im Antonow-Fall hat darf er mir gerne eine Email schicken.

Wie gesagt, Victor Muller hat hier lediglich seine Einschätzung dargelegt, die sicher etwas einseitig ist. Auf der anderen Seite bin ich auch kein Freund des stumpfsinnigen Victor Muller bashings, das einige betreiben. Victor Muller ist bei Saab gescheitert und er hat Fehler gemacht. Offensicht-

lich ist auch, dass er vielleicht Spyker fast alleine führen kann, aber Saab wohl zwei Nummern zu groß für ihn war. Aber keiner sollte behaupten, dass er in einer vergleichbaren Lage von Vorneherein besser gearbeitet hätte. Im Nachhinein gibt es immer viele kluge Leute, die schon immer alles viel besser wußten. Wir sollten niemals vergessen: Ohne Victor Muller hätte GM Saab schon Ende 2009 dicht gemacht und Saab wäre seit zwei Jahren Vergangenheit. Einige "Saab-Freunde" mögen das bedauern, ich freue mich jedoch über das Überleben von Saab 2009 und hoffe weiterhin auf eine Zukunft von Saab als Autohersteller. Ob meine Hoffnungen erfüllt werden, wird sich in den nächsten Wochen zeigen.





## SAAB-Museum bleibt erhalten

Gute Nachrichten für Saab-Fans: Dank eines Gebots über 28 Millionen Schwedenkronen (3,18 Millionen Euro), das eine Bietergemeinschaft im Januar 2012 für die gesamte Sammlung einreichte, kann das Saab-Museum in Trollhättan erhalten werden. Gerettet sind die 123 Automobilen Exponate des schwedischen Autoherstellers, der auf 350 Quadratmetern einige der wichtigsten und spektakulärsten SAAB-Modelle von den Anfängen bis heute zeigt.

Neben den Original-Prototypen erwarten Sie die komplette Modellreihe vom Ur-SAAB, den SAAB 92001 bis zum aktuellen SAAB- 9-3, Raritäten und erfolgreiche Sportwagen seit den 1940er Jahren.



## Saab – GM – Lizenzen: Schwedischer Pressespiegel

Text: tom@saabblog.net  
Die Informationslage zum Thema ist dürftig, was mich nicht stört, da meine nächsten Tage voller beruflicher Termine sind. Zeit, einmal in die schwedische Presse zu schauen. Zum Thema Lizenzen hat die örtliche TTELA, immer gut informiert, ein Thema ausgegraben,

welches uns nicht gefallen wird. Nicht nur GM hat dann was zum Thema Saab zu sagen, sondern auch BAIC. Die Chinesen haben die alte Saab 9-5 Plattform und die Plattform des 9-3 II – Pre Facelift – Modells gekauft. Diese Tatsache sorgte in der Vergangenheit schon für Ärger, denn BAIC sieht die

Rechte der Saab 9-3 Technologie zum Teil in den eigenen Händen.

In China steht der Saab 9-3 jetzt als BAIC C70 in den Startlöchern und soll auch als E-Fahrzeug kommen. BAIC wacht eifersüchtig über seine Technologie und sieht in jedem Saab Käufer eine potentielle

Bedrohung.

Jeder Investor der jetzt in Trollhättan Saab 9-3 produzieren möchte, muss nicht nur GM sondern auch BAIC um Erlaubnis fragen, so meint Valdemar Lönnroth von der lokalen Zeitung. Ist das wirklich so? Entscheidend wird die Formulierung in den Verträgen sein. Wir kennen diese nicht und ich kann mir nicht vorstellen dass BAIC wirklich Mitsprache hat. Trifft es aber zu, hätten wir noch eine Mine im reichlich bestückten Minenfeld rund um Saab. Was ja nichts neues ist. Da richtige Saab Nachrichten momentan fehlen, schreibt die TTELA auch noch über die Zukunft der Saab Mitarbeiter. Die Arbeiter der Produktion könnten im kalten, schwedischen Norden neue Arbeitsplätze finden. Bergbau ist angesagt, denn dort sucht man 5000 Mitarbeiter. Da in Trollhättan Schicht im Schacht ist, versucht die Bergbau Industrie in Saab City neue Mitarbeiter zu werben.

Ein ernstes Thema für die Kommune Trollhättan. Denn in der Stadt und in den Nachbar-

gemeinden droht eine Massenarbeitslosigkeit und die schlechten Nachrichten häufen sich. Nicht nur in Uddevalla schließt Volvo, auch die Kartonagen Produktion in Trollhättan mit 80 Mitarbeitern, ein Unternehmen des deutschen Knauf Konzerns, steht vor der Schließung. Harte Zeiten, wenn sich kein Käufer für Saab findet.

Am Thema GM arbeitet sich auch Dagens Industri ab. Nix Saab, nein Opel steht auf dem Plan. Die Opel Gewerkschaften verhandeln momentan mit Detroit um mehr Arbeit in die Werke zu holen. Ein Möglichkeit um Opel vor dem Konkurs, ja man schreibt dieses böse Wort wirklich, zu retten. Vielleicht starker Tobak, was Dagens Industri dort schreibt. Aber am Thema Opel sieht man, dass GM eben nicht verstanden hat. Wie früher mit Saab, so treibt man jetzt das Spiel mit den Rüsselsheimern. Billige Korea Chevys mit gleicher Technik feiern ein früheres Debüt als die teureren, aber technisch ähnlichen, Opel Derivate. Ein Spiel, das bekannt vorkommt.

Wie Markenpflege geht sieht man in Wolfsburg, wo man das Hütchenspiel der verschiedenen Plattformen mit gleicher Technik aber unterschiedlichen Designs mittlerweile virtuos beherrscht. GM konnte das nie und wird es wohl auch niemals verstehen.

Für Opel eine miese Situation, und auch die gefühlte Zahl der nagelneuen Korea GMs auf unseren Straßen steigt recht schnell und übertrifft in der optischen Präsenz neuer Opels. Ich denke, das wird noch hart und die Zukunft in Rüsselsheim ist rabenschwarz. Gäbe es wirklich ein neues Denken bei GM V2.0, würde man die Marke mit dem Blitz besser behandeln und nicht so positionieren. Unser Problem ist das nicht. Meine persönliche Sympathien für Rüsselsheim sind sehr limitiert, zu frisch ist noch die Erinnerung daran, wie unfreundlich man Opel die schwedischen "Gastarbeiter" behandelt hat. Vergangenheit, Schwamm drüber. Die Saab Gemeinde bereitet sich auf die Outside Saab Treffen vor.



## Saab zum Abschied leise Servus!

Mit der schwedischen Automarke verbinden seine Fans ein Lebensgefühl. Dass dieses Auto vor dem Aus steht, können und wollen sie nicht verstehen. Eine letzte Fahrt. Von David Denk  
Ein Lebensgefühl mit Stoffdach:  
Der Saab 900.

Die schwerste Fahrt im Saab meines Opas war die erste ohne ihn. Im Bayernurlaub war er gestorben, so überraschend, wie man mit 85 sterben kann. Mit dem Zug fuhr ich runter, mit dem Saab zurück, neben mir Oma, hinten rechts Tante Gisela. Die Fahrt war lang, viel länger als sonst. Das Radio blieb aus. Geredet haben wir kaum - schon gar nicht über Opa. Verkauft wurde der Saab erst nach Omas Tod, gefahren ist sie aber nur selten.

Siegfried Stephan erinnert sich gut an meinen Opa, einen seiner ersten Kunden. Er habe sich viel mit ihm ausgetauscht, sagt er. Worüber, sagt er nicht. Ich frage nicht nach. Mit mir hat Opa nie besonders viel geredet. Herr Stephan ist Saab-Händler in Vienenburg bei Goslar in Niedersachsen, wo meinem Opa ein kleines Verpackungsstanzwerk gehörte, das heute meine Tante Eva führt. Sie fährt BMW. Im Autohaus Stephan hat mein Opa alle seine Saabs gekauft, für sich und die Firma. Mit dem ersten sei er kurz nach der Eröffnung 1980 schon vorgefahren, erinnert sich Herr Stephan, der sogar halbwegs rekonstruieren kann, wie viele Autos er Opa verkauft hat. Es waren wohl acht. „Ein guter Kunde“, fasst Juniorchef Philip Stephan zusammen.

Keine Alternative

Mein Opa, früher - ausgerechnet - Mercedes-Fahrer, war seiner Marke treu. Genau wie die 36 Kunden von Stephan, die auf

Autos warten, die derzeit nicht gebaut werden. Seit April liefen die Bänder im schwedischen Trollhättan nur drei Wochen lang. Seine Bestellung storniert hat deswegen noch niemand, wohl, weil es der Saab-Fraktion wie Verrat vorkäme. Und natürlich auch aus Verzweiflung: Was bitte soll man sonst fahren?!

Ein bei Stephan gekauftes Cabrio, weiß Philip Stephan, stehe sogar schon auf dem Band. Die Disponentin hat es ihm erzählt. Die Stephans - Siegfried eher norddeutsch-mürrisch, Philip amerikanisch-beflissen - sind gut vernetzt in der exklusiven kleinen Saab-Welt. Die Ungewissheit macht das aber auch nicht erträglicher. „Wir hoffen immer noch auf eine Wendung“, sagt Stephan Junior. „Wir können uns nicht vorstellen, dass Saab einfach so stirbt.“

Die Aasgeier waren trotzdem schon da. Ein italienischer Autobauer etwa hat den Stephans angeboten, die Hälfte der Umbaukosten zu übernehmen, wenn sie auf die Marke umsteigen. Bislang haben sie abgelehnt, da sind die Händler wie ihre Kunden („Unser Herzblut hängt an Saab“) treu bis zum Tod und darüber hinaus. Selbst im Falle einer Insolvenz wollen die Stephans weiter Saabs reparieren.

Die Ersatzteilsparte floriert, weltweit sind derzeit über eine Million Fahrzeuge in Betrieb. „Wir haben Kunden, die sich locker einen Neuwagen für 50.000 Euro kaufen könnten, aber trotzdem jeden Winter ihr altes Cabrio zur Generalüberholung vorbeibringen“, sagt Philip Stephan. „Saab-Fahrer sind verrückt.“ Ihn freuts, kommen die rund 1.000 Werkstattkunden doch sogar aus Celle, Göttingen und Aschersleben. Anders als

die Saab-Belegschaft verdienen die Stephans noch an der Marke.

Als ich erzähle, wie gern ich als Fahranfänger den Saab 900 Turbo meines Opas übernommen hätte, mein Onkel mir aber wegen der horrenden Reparaturkosten abriet, wird der Händler hellhörig. „Gibt es den Wagen noch?“, fragt Siegfried Stephan, „das ist ein Kultauto.“ Ich muss ihn enttäuschen. Unsere Familie ist inzwischen saablos.

Saab allein reicht nicht

Auf Saab allein können und wollen sich die Stephans nicht mehr verlassen. Seit 2005 verkaufen und reparieren sie auch Autos der General-Motors-Tochter Opel. Auch Saab gehörte mal zu GM. „Aber hätten wir nur Opel als Alternative“, sagt Stephan Senior, „sähe es düster aus.“ Deshalb handeln die Stephans ab Herbst in einem neuen Autohaus am Ort mit dem schwedischen Rivalen Volvo. Wegen des strikten Gebietsschutzes hätten sie sich um den Vertrag schon seit fünf, sechs Jahren bemüht, versichern die Stephans. Als Abtrünnige wollen sie bitte nicht gelten.

„Wir werden nicht versuchen, Saab- und Volvo-Kunden zu vermischen“, versprechen sie. Es wird ihnen auch kaum gelingen. Allein über die Frage Stoffdach (Saab-Cabrio) oder Hardtop (Volvo) können Fans Stunden streiten. Wer so viel Geld für ein Auto ausgibt, kauft mehr als ein Fortbewegungsmittel. Benz oder Saab und selbst Volvo oder Saab - es ist ein Statement. Darin spiegelt sich die Persönlichkeit des Fahrers oder zumindest das Bild, das der von sich hat. Saab gilt als Lieblingsmarke distinktionsbewusster Freigeister und/oder Freiberufler.

„Steht Ihnen gut“, sagte in den Neunzigern im Parkhaus mal ein fremder Mann zu meiner Mutter. Ein Kompliment, an das sie sich bis heute gern erinnert. Da saß sie in dem von ihrem Vater abgekauften weißen Saab 9000 Turbo. Ein äußerlich unscheinbares Auto, dessen Komfort und Schnelligkeit sie einen Audi und vier BMWs später immer noch ins Schwärmen bringt. Das betonen auch die Stephans: Saabs protzen nicht, sie punkten mit inneren Werten. „Unsere Kunden schätzen es, dass kaum einer den genauen Preis ihres Autos einschätzen kann“, sagt Siegfried Stephan, „und freuen sich jedes Mal, wenn sie einen Mitbewerber überholen.“ Aber immer schön dezent: „Was ganz schlecht läuft bei uns, sind Spoiler.“

Die Stephans sind stolz darauf, dass ein Saab angeblich im Schnitt zehn Prozent günstiger ist als das Referenzmodell der Konkurrenz. Auch von der



Qualität der Produkte sind sie trotzig überzeugt - „die Autos sind so gut wie lange nicht“ -, von der Güte der chinesischen Investoren dagegen gar nicht. „Nicht finanzstark genug“ seien die. Vater und Sohn bauen auf eine Rettung aus der Insolvenz heraus. Obwohl ich mit Sohn Philip ver-

abredet bin, erwartet mich am Tag darauf Siegfried Stephan zu einer Probefahrt. Der Saab 9-5, die 300 PS starke Limousine der Edellinie Aero, kostet 65.000 Euro und ist natürlich schon verkauft. Philip Stephan ist verhindert: Er führt mal wieder ein Verkaufsgespräch für ein Auto, das vielleicht nie gebaut wird.

## Jahres(Ch)lausklang sektion Ostschweiz 2. Dezember 2011

Der Wetterbericht hatte für diesen Abend Schneefall bis 600 MüM prognostiziert. Doch die milden Temperaturen und der Sternenhimmel widersprachen dieser Aussage.

Pünktlich um 19.45 Uhr trafen die 11 angemeldeten Personen auf dem PP „Landscheide“ oberhalb des Weiler's Dicken ein. Hanspeter Müller begrüßte die Anwesenden und gab einige Entschuldigungen bekannt.

Nach kurzer Überprüfung der Taschenlampen marschierte die muntere Truppe bis zum Altersheim, um dann über einen Feldweg hinauf zum Bergrestaurant „Sitz“ zu wandern. Da keine Laternen den Weg erhellten, war man um die Taschenlampen froh.

Kurz wurde die Aussicht ins Tal mit den vielen Lichtern bewundert, dann trieb der Hunger und die Kälte die Gruppe in die warme Gaststube. Man war sich einig, dass die Aussicht bei Tageslicht imposant sein müsse und nahm sich vor im nächsten Sommer diesen Aussichtspunkt nochmals zu besuchen. Nach der Getränkebestellung wurde das währschafte Nachtessen, das Hanspeter bestellt hatte, serviert.

Gemischter Salat ,Appenzeller Schnitzel, Chäshörnli und Apfelmus

Bei munterem Plaudern genossen die Anwesenden den Znacht. Kaffee und ein kleiner Dessert rundete den kulinarischen Teil ab.

Da gleichzeitig im vorderen Teil des Restaurants ein Geburtstag gefeiert wurde, kam die SAAB-Runde in den Genuss echter Toggenburger oder waren es Appenzeller ! Gesangs- und Jodelkünste.

Wie immer, wenn es gemütlich ist und man sich viel zu erzählen hat, vergeht die Zeit viel zu schnell. Um 23.00 Uhr brach die Gruppe auf, um den Rückweg bis zu den Autos unter die Füße zu nehmen.

Erstaunt fragten alle, als sie ins Freie traten: „rättnets?“ Tatsächlich hatte das Wetter in der Zwischenzeit umgeschlagen und zeigte sich von seiner regnerischen Seite.

Nichts desto trotz trippelte die muntere Schar auf dem nassen Wiesenweg bis zum Wanderweg. Von dort ging es dann zügig zu den Autos. Kaum am Ausgangspunkt angelangt, begann es noch etwas stärker zu regnen. Schnell verabschiedeten sich die Teilnehmer voneinander und stiegen in die trockenen Autos um nach Hause zu fahren. Wieder einmal hat Hanspeter Müller einen gemütlichen Abend organisiert. Herzlichen Dank. Ursula Menzi

## Bericht der HV. der Sektion Ostschweiz 2012

Pünktlich um 14.20 Uhr konnte Präsident Hanspeter Müller die 20 Personen zur Jubiläumshauptversammlung im Rest. Schiffl in Diepoldsau begrüßen. Einen speziellen Gruß entbot er dem Neumitglied, Daniel Bläsi, Mitarbeiter bei SAAB Schweiz. 13 Mitglieder und 7 Gäste Interessierten sich für die Geschäfte des Clubs.

Der Jahresbericht des Präsidenten streifte nochmals das Wichtigste des vergangenen Vereinsjahres. Christian Vetsch erläuterte den Anwesenden die positive Rechnung. Die Rechnungsrevisoren waren mit der Buchhaltung und dem Vorschlag zufrieden und die Versammlung verdankte mit einem großen Applaus die Arbeit des Kassiers. Der Mitgliederbeitrag für 2012 wurde auf Fr. 30.- belassen. Das Jahresprogramm mit 5 Anlässen, inkl. Schweizerisches Treffen (1 Tag), wurde genehmigt.

Die Berichterstatter der verschiedenen Anlässe wurden mit einem Stück feiner Schokolade von Läderach beschenkt. Zudem wurde auch der Spender des Apero vor 10 Jahren bekannt gegeben. Der anonyme Spender war damals Hanspeter

Müller. Besten Dank!

Der Präsident wies auf das weltweite Solidaritätstreffen vom 14. + 15. Januar hin. Für die Ostschweiz wurde bei der Garage Hirsch in St. Gallen gestartet. Danach ging es im Konvoi auf die Schwägalp. Die Westschweiz traf sich in Villeneuve.

Daniel Bläsi informierte kurz über den momentanen Zustand bei Saab. Die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt. Es gebe mögliche Interessenten für eine Weiterführung der sehr edlen Automarke. Hanspeter dankte nochmals allen im Vorstand und auch den Mitgliedern für das Interesse am Verein.

Nun waren schon viele Männer gespannt, wer beim Kart fahren wohl die besten Zeiten realisiert. Auf der längsten Indoor-Kartbahn Europas, in Meiningen(A), ging die Post mit den gasbetriebenen Fahrzeugen so richtig ab. Der Parcours ist auf 2 Ebenen aufgebaut und misst eine Länge von 500m. Die 8 Fahrer kämpften in den 2 x 15 Minuten um eine gute Platzierung für die Schlussrangliste.

Nach dem Kartfahren ging die Reise nach Feldkirch ins be-



rühmte Schloss Schattenburg. Während des Apéro's gab Hanspeter die Sieger vom Kartfahren bekannt. Bei den Junioren gewann Andreas Vetsch und bei den Senioren war Eugen Schoch der Schnellste. Sie durften einen kleinen Preis in Empfang nehmen. Den goldenen Bremsklotz wurde Ruedi Menzi verliehen, da er die langsamste Zeit gefahren war. In der alten Weinstube genossen wir die 30cm langen Schnitzel. Auch ein Dessert durfte dabei nicht fehlen. Es wurde diskutiert und natürlich über die Autos etc. gesprochen. Die Uhr zeigte schon bald gegen 22'00 Uhr und die ersten verabschiedeten sich, um die Heimreise unter die Räder zu nehmen. Es war wieder ein gut organisierter und gemütlicher Anlass. Bis zum nächsten Treffen der Schreibende Ruedi Menzi.

