

# Nachrichten

2-2012

Achte Ausgabe

## Saab gerettet !!

„SAAB wird chinesisches, indisch, deutsch..... chinesisches-japanisch-schwedisch elektrisch!

So oder ähnlich die Schlagzeilen der letzten Monate, bis zuletzt: Saab wird elektrisch. Es will nicht so recht Freude aufkommen über diese Information, denn der Schritt vom typisch leistungsstarken Turbomotor zum Elektromobil scheint für den „echten“ Saabfan noch zu gross. Zudem ist der Fortbestand der Marke Saab noch nicht definitiv gesichert, da der neu gegründete Konzern vorerst alle Immobilien und die Produktionsstätten der konkursiten Saabautomobil AG gekauft hat. Eingeschlossen sind die Neuentwicklungen für den 9-3, noch fehlen aber die Abkommen mit Saab – Scania, welche offenbar noch Rechte am Namen besitzt.

Der Entscheid Saab Elektroautos zu produzieren kann erfolgreich sein, wenn an die Traditionen von Innovation, Exklusivität und Qualität angeknüpft wird. Dagegen spricht, dass man auf dem chinesischen Markt aktiv werden will. Das wird wohl heissen, dass grosse Stückzahlen angestrebt werden. Grosse Stückzahlen bedeuten aber den Verlust der Exklusivität bezogen auf den europäischen Markt, mit den Zahlen für den chinesischen Markt wahrscheinlich kaum. Da in die neue Gesellschaft auch japanisches Elektro-Knowhow eingebracht wird, kann sich eine ganz spannende Entwicklung ergeben. Wir werden sehen....

**Hier sieht man den Saab 9-1, dies wäre sicherlich auch ein schönes Hybrid- oder Elektroauto.**

Bildquelle: Saab



## Die Endgültige Übernahme durch NEVS

Saab geht in den Besitz des chinesisch-japanischen Konsortiums National Electric Vehicle Sweden (NEVS), wie der Insolvenzverwalter heute mitteilte. Ein Kaufpreis wurde nicht genannt. NEVS war extra für die Übernahme gegründet worden. Das Konsortium gehört zu 51 Prozent der Hongkonger National Modern Energy Holding und zu 49 Prozent der japanischen Beteiligungsgesellschaft Sun Investment. Medienberichten zufolge stach NEVS im Übernahmekampf den chinesischen Konzern Zhejiang Youngman Lotus Automobile aus.

NEVS vereine schwedische Ingenieurskunst, japanische innovative Technologien und einen Zugang zum chinesischen Markt, sagte Kai Johan Jiang, der Gründer der National Modern Energy Holdings. Die neuen Besitzer wollen nach eigenen Angaben am Saab-Standort in Trollhättan Elektroautos entwickeln. Das erste Modell, das auf dem Saab 9-3 basiere, werde Ende 2013 oder Anfang 2014 auf den Markt kommen.

«Positive Entscheidung für schwedische Autoindustrie»

Schwedens Industrieministerin Annie Lööf begrüsst die Rettung von Saab. «Das ist eine positive Entscheidung für die schwedische Autoindustrie und für die Region», erklärte sie. Die Gewerkschaft IF Metall, bei der ein Grossteil der Saab-Beschäftigten organisiert ist, lobte den «innovativen» Geist der neuen Eigentümer des Autobauers.

Nach monatelangem Überlebenskampf waren bei dem schwedischen Konzern zum Jahresende die Lichter ausgegangen. Eine anvisierte Rettung durch chinesische Geldgeber war – auch am Nein der Opel-Mutter General Motors, die Saab mit Technologie und Patenten versorgt – gescheitert. GM fürchtete bei einem Einstieg der Geldgeber um seine eigenen Chancen auf dem boomenden Markt China.

## Das hatten wir doch schon - nur das Geld fehlte

Der Autobauer Saab hat auf der Auto Show in Los Angeles (2010) unter anderem sein Elektroauto 9-3 E-Power präsentiert, dabei handelte sich um einen Prototypen einer Testflotte von 70 Fahrzeugen, welche ab Anfang 2011 in Schweden zum Einsatz kamen. Mit dem 9-3 Sport Combi mit reinem Elektroantrieb strebte Saab Reichweiten von rund 200 Kilometern an, somit hätte das Elektromobil von Saab die meisten Konkurrenten beim Thema Reichweite übertroffen



Dies ist das Elektroauto von Saab, der 9-3 E-Power. Von aussen sieht man dem Saab nicht an, das es sich um ein Elektroauto handelt. Bildquelle: Saab

Der Saab 9-3 E-Power entstand im Rahmen einer Kooperation zwischen dem Autohersteller, Boston Power (Batterien), Electroengine in Sweden AB (elektrische Antriebe), Innovatum (Project-Management), Power Circle (Handelsorganisation der schwedischen Elektrizitätsunternehmen) und die schwedische Energieagentur (Teilfinanzierung).

Sportkombi der Mittelklasse mit Null Emissionen Der Saab 9-3 ePower ist das erste vollelektrisch angetriebene Fahrzeug, das seinem Besitzer den Komfort und das Platzangebot eines herkömmlichen Kombis bietet. Die Ingenieure von Saab haben das Auto mit einer elektrischen Architektur ausgestattet, integriert in die Form und Abmessungen eines "konventionellen" 9-3 SportCombi.

Der Elektromotor des Elektrofahrzeug Saab 9-3 E-Power hat eine Leistung von 135 kW / 184 PS, der mit einem selbstentwickelten Single-Speed-Getriebe gekoppelt ist. In nur 8,5 Sekunden beschleunigt der 9-3 E-Power von null auf 100 km/h, die Spitzengeschwindigkeit beträgt 150 km/h.

Das Lithium-Ionen-Akkupack mit einer Leistung von 35,5 kWh wurde in eine modifizierte Bodenwanne eingepasst, größtenteils zwischen der Vorder- und Hinterachse sowie in dem Bereich, in dem früher Auspuffanlage und Kraftstofftank untergebracht waren. Im Innenraum des Fahrzeugs befindet sich ein herkömmlicher 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, die grün beleuchtet sind. Aus Gründen der Platzersparnis wurde das Fahrzeug mit einer elektrischen Feststellbremse ausgestattet.

Weitere Ausstattungsmerkmale sind die elektro-hydraulische Servolenkung und Klimaautomatik, die über einen vom Batteriepack angetriebenen Kompressor gespiesen wird. Eine gesonderte 12-Volt-Batterie für Beleuchtung und Nebenaggregate im Fahrgastraum wird ebenfalls mittels eines gängigen Umformers über das Batteriepack gespiesen. Der Akku soll 10 Nutzungsjahren halten, ehe er ausgetauscht werden sollte. Bei einer 400-Volt-Dreiphasen-Ladeleistung mit 16 Ampere können die Akkus in 3 bis 6 Stunden aufgeladen werden. An einem normalen Stromanschluss dauert das Vollladen bis zu 10 Stunden.

## Saab wird elektrisch

### Revolutionen bringen oft Erfolg im Business

Der Werbetherapeut rät Unternehmern: in der Krise sollte man sich komplett neu erfinden. Gerade liest man in der Zeitung - Saab hat nun endlich einen Käufer gefunden. Ein Konsortium aus Chinesen und Japanern, die dem Traditionsautobauer eine komplett neue Richtung geben wollen. Saab soll zum Elektroautoproduzenten werden. Was ein Unternehmer davon lernen kann? Unternehmenscoach und Werbetherapeut Alois Gmeiner rät Freiberuflern und Firmen: Manchmal ist radikale Revolution besser als lähmende Evolution.

Gmeiner ist sich sicher: die Probleme von Saab könnten dadurch gelöst werden, dass man auf alle Traditionen pfeift und sich um 180° dreht und dann quasi bei 0 beginnt, sich aber an die alten Werte hält. Und die waren bei Saab *Innovation- Qualität und Robustheit!* Ich hatte mit einem alten Saab mal einen Unfall mit einem deutschen Wertprodukt was soll ich sagen. Der Saab hatte eine minimale Einkerbung im Kotflügel, die deutsche Wertarbeit war Schrott! Die berühmten Saab-Stoßstangen mit Stoßabsorptionsmechanismus und das dickere Blech machten aus dem Wagen einen uneinnehmbaren Panzer. Seit der Übernahme durch GM wurden genau diese, für einen Saabkäufer wichtigen Merkmale, sukzessive der Rationalisierung geopfert. GM saugte nur die Patente und Innovationen aus dem Unternehmen ab, neues wurde aus Kostengründen nicht zugelassen. Heute ist ein Saab ein Auto wie jedes andere auch. Es gibt nicht einmal mehr Stoßstangen sondern nur einen Plastikverbau, der beim kleinsten Zusammenstoß komplett erneuert werden muss wie bei jedem anderen Auto auch. Elektrizität wäre also der radikale Wandel zu neuem, aber mit Rückblick auf die alten Traditionen der Marke. Der Ratschlag des Werbetherapeuten: Wenn es ganz und gar Scheiße geht - ist es Zeit was *Neues* zu probieren. Denn, man

hat ja nichts - oder nur sehr wenig - zu verlieren. Ich mache derzeit rund 40% meines Umsatzes mit Dingen, die ich vor 5 Jahren noch gar nicht in meinem Programm hatte. Auch die Entwicklung der Werbetherapie entstand in einer Zeit höchster Anspannung und Unzufriedenheit mit dem Stand der Dinge. Heute machen diese werbetherapeutischen Speedcoachings die ich bei Kunden durchführe, fast 80% meines Umsatzes aus. Ich habe mich damals gefragt, wie kann ich auch Freiberufler und Kleinunternehmer effizient beraten, ohne mich selbst zu kannibalisieren und dem Kunden dennoch höchsten Mehrwert und werblichen Erfolg zu beschieren.

Die Aussage ist klar - was Saab kann, kann jeder Unternehmer auch in seinem eigenen Bereich! Überdenken Sie Ihre aktuelle Kundenstruktur - was/wer zahlt sich aus, was/wer nicht. Oder wie könnten Sie jene Kunden, die sich jetzt nicht wirklich auszahlen so betreuen, dass es sich doch auszahlt (für Sie und für die Kunden). Denn, Kunde ist Kunde und jeder Kunde bringt Geld und Umsatz. So klein er auch ist es kommt nur darauf an, wie man diese kleinen Kunden rationell bearbeitet. Nicht umsonst ist der derzeit reichste Mann ein Telefontycoon der durch Handyrechnungen reich geworden ist, die in der Masse 10,- bis 200,- Euro pro Monat nicht übersteigen. Die Frage ist also, könnten Sie bestimmte Angebote so anbieten, dass diese einzigartiger, ungewöhnlicher, lukrativer oder was auch immer werden. Sowohl für Sie, als auch für Ihre Kunden! Oft geht dieses *Andersdenken* nicht von alleine - man braucht jemanden als vis a vis - ohne Scheuklappendenken. Oft nur für einen oder zwei Tage, meist reicht das schon aus, um Klarheit zu gewinnen. Und eine neue Vision zu entwickeln! Um ein neues Produkt zu formen.

Business Visionen entwickeln mit dem Werbetherapeuten!  
Gmeiner: Ich habe gerade so einen Fall, wo ich einer Kundin knallhart das Aus für Ihre aktu-

elle Geschäftsidee nahegelegt habe. Die Ausgangssituation war denkbar schlecht. 10 Monate mit minimalen Umsätzen, keine Aussicht auf Verbesserung (nein, leider auch nicht mit Superwerbung vom Werbetherapeuten). Das Produkt war einfach falsch für diese Person. 10 Monate Erfolglosigkeit hätten eigentlich ausreichen sollen, um jemanden zum Umdenken zu bewegen. Aber nein, sie hat festgehalten - an ihrem einzigen Strohalm. Denn es gab keine Alternative - keine Vision war da. Daher brauchte es von mir nicht nur ein *Geht nicht!* - sondern auch eine Vision, wie es anders gehen könnte, wie es *Doch geht*. Und diese Vision haben wir gemeinsam entwickelt. Und siehe da - es funktioniert! Radikale Revolution ist oft besser als endlose Evolution. Der Werbetherapeut bietet in seinen Tages- und Speedcoachings Werkzeuge an, um auch bei verfahrenen oder scheinbar aussichtslosen Situationen neue Business-Visionen zu entwickeln, um neue Umsatzpotentiale zu erschließen, oder die aktuelle Werbestrategie auf neue und erfolgreichere Beine zu stellen. Man kann diese Vision und diese Revolution Saab nur wünschen.

Wer ist der Werbetherapeut?  
Der Werbetherapeut Alois Gmeiner ist Autor mehrerer Fachbuchbestseller (zuletzt erschienen: Die 7 Todsünden bei Werbung mit Flyer, Flugblatt, Postwurf).

Der Untertitel eines seiner Bücher sagt es sehr deutlich: Die besten Werbemittel für leere Kassen. Und Gmeiner versteht dies als Programm. Mal ganz ehrlich mit Millionenaufwand Werbung zu betreiben ist ja keine Kunst, auch wenn es die coolen Werbeagenturen gerne so hätten. Platte Witzchen und lustige Anzeigen gestalten, die zwar Kreativpreise einheimen, aber keinerlei Auswirkung auf den Umsatz des Kunden haben Sorry da verstehe ich etwas anderes unter effektivem Marketing! Der Werbetherapeut Alois Gmeiner rät Klein- und Mittelbetrieben über ihren Schatten zu springen und die Angst vor Werbung zu verlieren.

## Saab 9-6x die vergebene Chance ?

Während wir auf Nachrichten aus Schweden warteten nutzten wir die Zeit um über Autos zu reden. Im Saab Museum Trollhättan stehen Saab 9-6x und die Saab 9-4x Studie nebeneinander. Der Eine ging nie in Serie, der Andere wurde nur für kurze Zeit gebaut. Gelegenheit, sich den Saab 9-6x genauer anzuschauen. Der 9-6x war in Zusammenarbeit mit Subaru entstanden, reif für die Serie, doch dann kam aus Detroit das große rote Stoplicht.

Für Saab war ein SUV zwingend, um die Marke attraktiver zu machen. Denn die Strategen in den USA hatten den Trend schlicht verschlafen und versuchten, jetzt eine Lösung auf typische GM Art zu finden.



Saab 9-6x Heck: Subaru oder Saab ?



Saab 9-6x und Saab 9-4x Studie im Saab Museum

So etwas geht selten gut, was alle wissen. Nur eben die Amerikaner am Potomac nicht. Diesmal scheiterte das Projekt aus anderen Gründen. General Motors verkaufte 2005 seine Subaru Anteile und statt des 9-6x kam der Saab 9-7x. Ein hastig umgelabelter Chevrolet Trail Blazer, ein zuverlässiges und sehr amerikanisches Auto, der bis 2008 gebaut wurde. Meistens auf Halde, so dass der Abverkauf auch nach Produktionsende lange weiterging. Also der Flop nach dem Flop. Doch zurück zum Saab 9-6x.

Auf der Basis des Subaru Tribeca, mit 6 Zylinder Boxermotor, hätte der Japaner eine gute Grundlage für einen Saab abgeben können. Hätte ! Das Aussendesign nähert sich erst langsam der Aero X Studie an, nach deren Vorbild das Facelift am Saab 9-5 stattfand. Zumindest die Front könnte als Saab durchgehen. Schlimm sieht es am Heck aus, hier kommt der Subaru durch und wir suchen Saab Gene mit der Lupe.



Saab Design 2005: Auf dem Weg zur Chrombrille

Wir suchen und finden – keine. Im Innenraum ein ähnliches Bild. Ein Lenkrad mit Saab Logo, das war alles. Komplette 1:1 von Subaru übernommen. Nicht unmodern aber eben kein Saab. Sogar beim 9-7x hat sich Detroit mehr Mühe gegeben. Der Chevy-Klone trägt sein Zündschloss dort, wo es bei Saab sein sollte.

Der Subaru-Saab wäre kein Erfolg geworden. Kein kleines Stück Saab, bis auf den Kühlergrill. Zu wenig. Aus einer interessanten technischen Basis hätte man mehr machen können. Auch der Tribeca wurde für die Japaner kein Renner. Ein fehlender Diesel, ein mit 245 PS viel zu schwacher Benzinmotor, um das schwere SUV standesgemäß zu beschleunigen. Kein Turbo, der das Leistungsdefizit behoben hätte. Kein freundlicher Saab Tuner aus der Schweiz, der den Notstand hätte beseitigen können.

Nach dem Subaru Flop – ausser Kosten nichts gewesen, und nach dem 9-7x Desaster hatte man in Detroit endlich gelernt. Oder man hatte einen kurzen Moment auf Carl-Peter Forster gehört, der damals bei GM Europe Einfluss und Ansehen hatte. Der Saab 9-4x, zu weiten Teilen wie sein Cadillac Bruder in Schweden entwickelt, wäre ein Renner geworden. Für Saab der Rettungsanker und der Stückzahlen-Bringer auf den asiatischen Märkten. Aber das ist eine andere Geschichte.



Saab 9-6x Innenraum

Eigentlich enttäuschend, ich hatte mir vom Saab 9-6x mehr erwartet. Mehr Saab, mehr Schweden und wenigstens etwas Eigenständigkeit. Aber komplette Fehlangeize. Zwei Stück von diesem nie in Serie

gegangenen Modell existieren weltweit. Beide sind im Besitz des Saab Museums in Trollhättan. Aber nur einer wurde bislang der Öffentlichkeit gezeigt. Im Magazin des Museums steht der Bruder, den die Presse noch nicht gesehen hat.

Saabaru 9-6x Eine andere Karosserie Variante. Bislang unter Verschluss. Irgendwann, wenn man die Zeit dafür gekommen sieht, wird man sie hervorholen und in die Ausstellung rollen. Bis dahin bleibt der unbekannte 9-6x eines der vielen Geheimnisse, die in Trollhättan gehütet werden.



## SAAB Oldie-Fahrt vom 28/29. Mai 2011

Bereits beim Einparken zu den Vorbereitungen bei Ferrari-Joe, erwischte es einen von den Organisatoren, ein sehr unschöner Blechschaden! Nun konnte ja nichts mehr schief gehen, da wir das Unheil auf unsere Kappe genommen hatten. Nach längerer Schlechtwetterperiode kam als gutes Omen endlich mal wieder die Sonne durch.

Um 9.30 Uhr holten wir dann an der Raststätte Thurau Süd die Teilnehmer ab, um zu der Hausbesichtigung bei Ferrari-Joe zu fahren. Joe, der Onkel von Lilian liess sich wirklich nicht lumpen, ein reichhaltiges Apérobuffet erwartete uns schon, währen er uns die Entstehungsgeschichte und Zahlen seines Hauses erläuterte. Bei der Führung durch das Haus und der darin gewonnenen Impressionen mussten wir uns eingestehen, dass wir im Vergleich zu ihm keine Hardcore-Fans sind.

Während der ersten Gruppe im Wohnzimmer, nach der Führung, in stilgerechtem Ambiente schon das Mittagessen serviert wurde, konnten die restlichen Teilnehmer

noch das Haus besichtigen. Nach dem sehr leckeren und reichhaltigen Essen starteten wir Richtung Gossau, übers Appenzlerland, Stoss via Altstätten, nach Dornbirn zum Rolls Royce Museum. Als Führungsfahrzeug hatten wir den Spass den 2-Takter hinter uns singen zu hören.

Die Führung im RR Museum musste infolge eines im 9-3 Cabrio-Kofferraum eingeschlossenen Schlüssels mit etwas Verspätung beginnen. Der Fahrer machte sich noch während der Führung auf den Heimweg, um den Ersatzschlüssel zu holen, während die Anderen den Spirit of Emily auf sich einwirken liessen.

Nach der Führung ging es dann weiter übers Bödele mit Sicht über den Bregenzer Wald, nach Lingenau, wo wir unser Nachtesen einnahmen und Nachtlager bezogen. Im Laufe des späteren Abends stiess der „Schlüsselkuriere“ wieder zu uns, wo er trotz vorgerückter Stunde noch etwas zu essen bekam.

The Day after! Einige mussten bei der morgendlichen Führung im Kä-

sekeller leiden, wurden dort aber mit fester Nahrung versorgt.

Um die Mittagszeit reihte sich der Konvoi, nach der Plauschfahrt mit dem Käsesomelier, in Richtung Immenstadt auf, wo das Mittagessen und rodeln auf dem Plan standen. Das Rodeln liessen wir dann aufgrund des riesigen Andrangs und der Wartezeit von etwa einer Stunde sein, dafür konnten wir in der Bergstation des Sesselliftes während des Mittagessens auf der Terrasse die Gesichter in die Sonne halten und Benzingespräche führen.

Schon am Samstag klinkten sich in Grenznähe Mitglieder des österreichischen Saab Forums bei uns ein und am Sonntag genauso. Die Eskorte fand ich sehr witzig und passte gut zu unserer Fahrt, wie auch das Wetter das es super mit uns meinte.

Im Laufe des Nachmittags löste sich unsere Gruppe, von rund 20 Fahrzeugen so allmählich in alle Himmelsrichtungen auf.

Wir danken allen Teilnehmern für den gelungenen Anlass und die positiven Feedbacks. Heinz

## Saab Automobile Parts AB Sveden

Saab Automobile Parts AB Sveden Der Konkurs der Saab Automobile AB und der Saab Fahrzeugproduktion ist schmerzlich doch wie stets mitgeteilt ist die Saab Parts AB in Nyköping (südlich von Stockholm) **in absolut keinerlei** am Konkurs der Saab Automobile AB in Trollhättan (nähe Göteborg) betroffen!

Das Saab Ersatzteil und Zubehörgeschäft klappt wie in den letzten Jahren zuvor absolut erstklassig, kontinuierlich und mit keiner einzigen Einschränkung! Jeder unserer 49 Saab Servicepartner in der Schweiz und in Liechtenstein

bekommt die Ersatzteile die bei der Saab Parts AB in Nyköping online bestellt werden prompt geliefert! Mit der Saab Ersatzteilversorgung gab es kein einziger Tag mit einem Lieferunterbruch! Wie bisher werden die Saab Ersatzteile und Zubehör wie gewohnt und in Zukunft normal und wie bisher an unsere Saab Servicepartner geliefert das nicht nur in der Schweiz sondern auch in die umliegenden europäischen Märkte wie auch weltweit. Mittlerweile sind wir im Markt Schweiz unter der Flagge der Saab Parts AB

ein kleines doch dafür ‚starkes‘ Team von 2 Mitarbeitern die die Saab Servicepartner in den Saab Aftersales Geschäften intensiv unterstützen und fördern. Betreffend des Saab Teilegeschäftes gibt es dieses Jahr in der Schweiz sogar zu feiern! Das Saab Teilegeschäft kann auf ‚weitere‘ 15 erfolgreiche Jahre zurückblicken weil 1997 dieser Geschäftsbereich vom damaligen Privatimporteur der Scancars AG in Arlesheim in eine Tochtergesellschaft damals in die Saab Automobile Schweiz AG in Bassersdorf eingegliedert worden ist. Das war vor 15 Jahren!

## Ein Wochenende im Elsass oder viele Wege führen zum Automobilmuseum



Treffpunkt und Start war die Autobahnraststätte Pratteln, wo wir bei strömendem Regen losfuhren. Wie befürchtet, haben sich die einzelnen Cabriolets durch Basel bald einmal aus den Augen verloren, wohl auch deshalb, weil die 13 Fahrer – trotz Wegbeschreibung – auf verschiedenen Wegen nach Mulhouse fuhren. Jedoch, nach etlichen Irrungen und Wirrungen haben alle Teilnehmer das Museum und das Museumsrestaurant gefunden, so dass wir dann gestärkt



auf den Rundgang gehen konnten. Es ist einfach unglaublich, was da auf einer Fläche von 25'000 m<sup>2</sup> gezeigt wird: 400 Fahrzeuge, alle in fahrtauglichem Zustand. Wahrlich ein Rundgang durch die Geschichte des Automobils.

Neu gehört zum Museum auch ein Autodrom, eine Minirennstrecke, auf welcher 18 Automobile aus der Zeit von 1870 bis heute präsentiert und kommentiert wurden. Das begann mit der ersten vierplätzig Kutsche die ohne Pferde auskam, bei welcher sich der Fahrer jedoch

bei schwachen Steigungen als Hilfsmotor betätigen musste und während der Fahrt auf dem Rundkurs aussteigen und gemütlich nebenher spazieren konnte. Dann folgten, schön nach Jahrgang, verschiedene, sehr urtümlich anmutende Modelle; über den Ford T - dem ersten am Band gefertigten Automobil - über uralte Citroens und Renaults bis in die Zeit des 2. Weltkrieges mit dem legendären Jeep und zuletzt die neuzeitlicheren Autos. Vom Käfer zur sogenannten Gangsterlimousine, dem Citroen Légère, über den Renault Heck bis zum Rolls Royce. Und nachdem das Wetter sich in der Zwischenzeit zum Guten gewendet hatte, konnten wir die Show ohne Regenschirm genießen. Alles in allem haben wir einen sehr interessanten Tag verbracht.

Vom Museum ins Hotel konnten wir dann endlich „oben ohne“ fahren und hatten bei Ankunft für unsere Cabriolets reservierte Plätze in der Tiefgarage zur Verfügung. Bis zum Nachtessen blieb genügend Zeit für den Zimmerbezug, eine Dusche, ein kurzes Nickerchen oder einen Apéro.

Die Autos blieben wo sie waren, nämlich in der Garage, für einmal war Tramfahren angesagt. Die Tramstation befand sich ganz in der Nähe d.h. für die einen nur gerade um die Ecke, für andere etwa einen gefühlten Kilometer. An der Zielstation angekommen haben wir dann „unser“ Restaurant nach einigen Richtungsänderungen doch noch gefunden. Essen und Wein, alles typisch elsässisch, fanden meines Wissens allgemein Anklang und bei angeregten Gesprächen verging die Zeit wie im

Flug. Einige ganz Schlaue wollten keinen Schritt mehr zu Fuss gehen und haben deshalb behauptet, dass keine Strassenbahn mehr fahren würde; sie haben den Rückweg ins Hotel im Taxi „unter die Füsse“ genommen. Ich glaube jedoch, sie wollten ganz einfach die besten Plätze belegen für den Schlummertrunk. Das Tram kam jedenfalls noch und nach einem kurzen Verdauungs-Spaziergang haben auch die Fussgänger zum Hotel zurück gefunden.

Anderntags fuhren nach dem Frühstück die Cabrios ganz gemütlich über die berühmte Weinstrasse durch Rebberge und malerische Dörfer. Ziel war das Château de Kintzheim mit seinen Greifvögeln, wo wir uns deren Flugkünste demonstrieren lassen wollten. Leider hat uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung gemacht; der Weg zum Château führt bergan durch Wald und da es die Tage zuvor heftig geregnet hatte und auch während unseres Mittagshaltes im malerischen Eguisheim Petrus immer mal wieder die Schleusen öffnete, haben wir schweren Herzens auf die Weiterfahrt nach Kintzheim verzichtet, uns voneinander verabschiedet und die Heimfahrt angetreten.

Ich hoffe, dass alle von den vielen Kilometern im Museum und dem Kopfsteinpflaster in Eguisheim malträtierten Füsse sich in der Zwischenzeit erholen konnten, um für nächste Museumsbesuche wieder fit zu sein. mg



**Frühsommeranlass der Sektion Ostschweiz  
Enthusiasmus A wie Abwasser Enthusiasmus B wie Bahn**



beiter einen sicheren Arbeitsplatz. Ihre Aufgaben bestehen aus drei Bereichen: als erstes das Leitungsnetz der dreizehn Verbundgemeinden aus welchen die Abwässer nach Altenrhein fließen: das sind Unterhalt, Sicherung und Ausbau dieser Anlagen, mit Pumpwerken, Regenklärbecken und Überläufen. Die zweite Aufgabe ist die wichtigste, die Reinigung oder Klärung des Schmutzwassers, wobei Klärung ein alter, nicht zutreffender Begriff ist, denn auch klares Wasser enthält noch (zu)

Katalog der aufgefangenen Dinge reicht von den Socken entlang des menschlichen Körpers bis zum Gebiss und allem was noch dem Durchmesser des WC Abflusses entspricht. Diese Abfälle werden gewaschen, gepresst und der Verbrennung zugeführt. Dann sinken in grossen Absetzbecken Sand und andere schwere Schwebstoffen zu Boden. Auf diese folgt die Entfernung der Biologischen Stoffe mit Hilfe von belüfteten Belebtschlammbecken, in welchen Millionen von Bakterien zusammen

Zwanzig gutgelaunte Teilnehmer fanden sich am frühen Nachmittag des 16. Juni bei der AVA Altenrhein ein. Sie wurden mit den Grüßen des Präsidenten aus den Ferien und mit der erfreulichen Nachricht des Verkaufs von SAAB begrüßt. Pünktlich wurde die Gruppe von Herrn Elmar Büchel, Geschäftsführer der AVA Altenrhein, am Eingang abgeholt und zur ersten Information ins oberste Stockwerk des Bürotraktes geführt. Mit Humor und spürbarem Enthusiasmus (A für Abwasser...) stellte er das Werk vor. „Wir haben 34 festangestellte Zeitarbeiter und Millionen von Mitarbeitern die rund um die Uhr für uns arbeiten“ war einer der Sätze, mit denen uns das Wirken und die Aufgaben einer Wasserreinigungsanlage näher gebracht wurden. Ihre Arbeit beginne nach der WC Schüssel und gesch..... werde immer, unabhängig vom hohen Schweizerfranken, somit hätten sie und die Millionen Bakterienmitar-



viele Stoffe. Das Abwasser erreicht die Anlage dreizehn Meter unter dem Niveau des nahen Bodensees! Mit Hochdruckpumpen wird es in den Durchlauf der Reinigung gehoben. In einer ersten Stufe wird im Rechen herausgeholt, was dahergeschwemmt wird und grösser ist als ca 8mm... angefangen beim WC Papier über Wattestäbchen bis zu Kleidungsstücken... Der

mit Sauerstoff Schmutzpartikel auf-fressen und Klärschlamm entsteht. Eine andere Methode, welche auch in Altenrhein angewendet wird, ist die Festbettträgerbiologie, bei welcher die Bakterien mit Hilfe von „Sagexkügelchen“ eine wesentlich grössere Arbeitsfläche bekommen. Aus beiden Verfahren entsteht Klärschlamm, welcher nach den Absetzbecken, in denen die letzten Reste zu Boden sinken, zur Weiterverarbeitung in die Faul-türme gepumpt und auf 37 Grad erwärmt wird, um die restlichen biologischen Verunreinigungen abzubauen. Das Wasser gelangt in die dritte Stufe, in welcher zur Ausflockung der Phosphate Chemikalien beigemischt werden. Die entstandenen feinen Flocken werden in Filtern zurückgehalten und dem Schlamm zugeführt. Nun ist das Wasser gereinigt, wobei nach neuesten Erkenntnissen noch Substanzen z.B. Hormone



**Herausgeber / Redaktion:  
Saabclub Schweiz  
Postfach 25, 9437 Marbach  
Redaktionsschluss Nr. 9  
8. Oktober 2012**

und Weichmacher enthalten sind, welche das Leben in den Seen und Flüssen nachhaltig beeinflussen. Die AVA Altenrhein muss einen sehr hohen Reinigungsgrad erreichen, da sie an einem See liegt, welcher Trinkwasserreservoir für mehr als vier Millionen Menschen ist. Schwierige Situationen für die Reinigungsanlage sind grosse Zuflüsse in Folge von Gewittern oder Unfälle bei welchen z.B. Treibstoffe in die Kanalisation gelangen und Explosionsgefahr bedeuten. Da bei den Abwässern immer Methangas entsteht, sind die Hauptkanäle belüftet, damit kein explosionsbereites Gemisch entstehen kann. Den Teilnehmern wurde 1:1 die täglichen Mengen von Abwasser und Schlamm eines einzelnen gezeigt.

Übrig bleibt noch der Schlamm, früher begehrt als Dünger, heute zur Austragung verboten. Ein Reststoff mit teilweise wertvollen Rohstoffen, welche endlich auf der Erde vorhanden sind. So Phosphor ein sehr wichtiger Bestandteil von Düngemitteln, welcher nicht unbeschränkt vorhanden ist. Bereits werden Versuche für dessen Rückgewinnung aus dem Klärschlamm gemacht. Die dritte Aufgabe ist die Aufbereitung des Klärschlammes, die Gewinnung von Gas aus der Vergärung und die Pressung und Trocknung für die Weiterverwendung als Brennstoff. Diese Aufgabe übernimmt die AVA für 16 weitere Kläranlagen aus der Umgebung. Dabei wird der Schlamm flüssig oder vorge-trocknet angeliefert. Die bei der Verarbeitung entstehenden „Pellets“ werden von Silofahrzeugen abgeholt und dienen der Zementindustrie als Ersatz für Kohle oder Schweröl. Nach dem Verbot der Fütterung von Speiseabfällen an die Schweine, werden diese Abfälle in Altenrhein vergoren, Biogas daraus gewonnen, zusammen mit Klärschlamm gepresst und getrocknet. Die Asche aus

Am 4. Juni sind **Gründungsmitglied Ernst Hauenstein** zum 90. Wiegenfest die besten Glückwünsche überbracht worden.

### *zum 90. Geburtstag*

Wer des Morgens drei mal schmunzelt,  
mittags nie die Stirne runzelt;  
abends singt, dass alles schallt -  
der wird 100 Jahre alt!

Auf den Weg dahin wünschen wir dir  
alles, alles Gute!  
SAABclub Sektion Bern; SAABclub Schweiz

der Verbrennung wird dem Zement beigemischt und so treffen wir unsere Reststoffe wieder zu Hause an...Alle geschilderten Abläufe und Prozesse werden überwacht durch Messgeräte, Sensoren, Kameras und automatische chemische Analysen und wenn nichts „schief“ geht, läuft die Anlage selbständig. Spannend und komplex.....

Nach den interessanten und zwei drei Mal geruchsreichen Stunden



fuhr der Konvoi von elf Fahrzeugen nach St.Margrethen in die „Wunder World“. Dort wurden wir von Herrn Markus Kästli empfangen. Mit Enthusiasmus (B wie Bahn) stellte er die Modellbahnanlage vor. Eine der grössten der Schweiz auf einer „bebauten“ Fläche von mehr als 250 m<sup>2</sup>, ca. 640 m Schienen der Spurweite HO, mehr als hundert Weichen, 60 Zügen und drei Schattenbahnhöfen. Es ist kaum aufzuzählen, was in der Anlage an Holz, Gips, Fliesmatten, Relais, Transformatoren und Kabel verbaut wurde. Nach

der Einführung war die Neugier geweckt und die Teilnehmer durften in die Anlage. Was es da alles zu bestaunen gab, nebst ca. dreissig Zügen, welche digital gesteuert durch die Landschaften fuhren. Ein eleganter ICN der SBB rauschte ebenso durch die Landschaft wie ein geschmähter Cisalpino! Den vielfältigen Themenkreisen angepasst fuhr eine alte Berninabahn in die Schneelandschaft oder dampfte eine Schwarzwaldbahn durch ein deutsches Städtchen. Eine moderne Stadt mit Hochhäusern, ein Flugplatz und ein See mit echtem Wasser fehlen nicht! Unzählige Details lenken beinahe von den grossen Zugskompositionen ab. Da sind die Biertrinker im Gartenrestaurant welche ihre Masskrüge stemmen, eine Panzerkompanie übt den Angriff, ein Polizeiauto blitzt den Porsche, auf der Autobahn herrscht wegen eines Unfalls grosser Stau, die Kühe auf der Alp werden gemolken, in der Stadt Grossaufgebot von Polizei und Feuerwehr mit einem Blaulichtgewitter wegen des Brandes (das Feuer sieht man, den Rauch riecht man) und und .... Die vielen Details sind mit Liebe gestaltet und luden zum Verweilen ein. Die Zeit verging im Flug, sodass die Teilnehmer zu Tisch gerufen werden mussten. Mit einem feinen Spaghettiplausch ging der interessante Nachmittag zu Ende. ev

