

# Nachrichten

1-2013

## Neunte Ausgabe

### Quo vadis?

Quo vadis NEVS oder Saab? Wird es wieder einmal Saab aus Trollhättan geben? Das Schweigen ist gross und trotzdem sind immer wieder Nachrichten zu finden, welche die Hoffnung aufkeimen lassen. Die Saabhändler sind offenbar angeschrieben worden, ob sie bereit wären den neuen 9-3 III zu verkaufen. Es würde zusammenpassen mit den unbestätigten Meldungen, dass dessen Produktion 2013 aufgenommen werden soll mit traditionellem und elektrischem Antrieb....

Quo vadis Mobilität? Wenn nur zehn Prozent der individuellen Mobilität auf elektrischen Antrieb umstellen würden, so fehlte die elektrische Energie. Es gibt noch viel zu tun!

Quo vadis Energie? Neulich habe ich mich auf einer benachbarten Baustelle über laufende Dieselmotoren im Stand beschwert, bezüglich Umwelt, Kosten usw. Die verdutzten Maschinenführer wussten keine Antwort auf die Bemerkung, dass sie sich den ganzen Betrieb wieder einmal ohne Diesel vorstellen sollten, denn dieser sei endlich auf unserem Planeten.

Quo vadis Redaktor? Ich trete in den zweiten Ruhestand. Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

### Wird er einmal Realität?

#### Der Saab 9-3 III von Eduard Gray



Die schwedische Kultmarke war eigentlich schon beerdigt. Doch ein neuer Investor will ab 2014 die Produktion wieder anfahren. Wie neue Saabs aussehen könnten, zeigt jetzt der schwedische Star-Designer Eduard Gray.

Eigentlich war alles klar: Saab gehört zu den Verlierern der Autokrise. Während Volvo mit chinesischer Hilfe überlebt, hat es Saab erwischt. Insolvenz, Produktionsstopp, sogar das Museum der Marke wurde verramscht. Doch die schwedische Kultmarke ist zäher als gedacht. Die neu gegründete National Electric Vehicle Sweden (NEVS) soll 2014 die Autoherstellung wieder aufnehmen – mit einem neuen Saab-Logo. Angeblich soll der 9-3 wieder gebaut werden, außerdem wollen die Schweden mit der Hilfe chinesischer Investoren ab 2014 Elektroautos bauen. So jedenfalls lässt es die NEVS



verlauten. Ob daraus etwas wird, bleibt abzuwarten – zu oft sind die Saab-Fans im Überlebenskampf der Kultmarke schon enttäuscht worden.

Ursaab als Inspiration. Eins aber hätten die Schweden schon jetzt: Ein elegantes Design für den Saab von morgen. Der schwedische Designer Eduard Gray, der bislang vor allem durch die Entwürfe spektakulärer Superyachten auf sich aufmerksam machte, hat sich an die Zukunft der Automarke gewagt. Herausgekommen ist der Entwurf „Saab 93 Mark III“. Bislang existiert die Coupé-Limousine nur im Computer. Als Inspiration für den Mark III diente Gray eine Ikone: Der Saab 92001, auch bekannt als „Ursaab“. Dem schwarzen, aerodynamisch wirkenden Prototypen sah man an, dass Saab damals noch Flugzeuge baute. Der Wagen ging später in etwas entschärftem Design als



Saab 92 in Serie. „Es gibt nur wenige Ikonen der Autowelt, die dem Zahn der Zeit so gut widerstanden haben wie der Saab 92001“, findet Designer Eduard Gray. Er bewundert die „perfekt proportionierten Kurven“ und die „undurchbrochenen Linien“ des Ursaab. So finden sich denn auch einige Elemente des berühmten Prototypen im Entwurf Saab 9-3 Mark III wieder. Gray will einen „modernen Klassiker“ auf die Straße bringen. Elemente wie die „Hockeyschläger“-Chrom-

leiste im hinteren Seitenfenster, der charakteristische Grill und die Schweinwerfer lassen den Betrachter den Entwurf sofort als Saab erkennen. Der Heckspoiler soll an die Rennsport-Erfolge der Marke erinnern. Vor allem aber ist es die ruhige, elegant geschwungene Form der Karosserie, die an den Ursaab erinnert. Eine reale Chance auf Serienfertigung hat der 9-3 Mark III wohl nicht – doch er beweist wieder einmal, dass die Faszination für die Schwedenmarke ungebrochen ist.

## Saab-Story: Der Himmel über Stockholm

Ein Gedenkband nimmt sich der verblichenen schwedischen Marke an.

Im Juni 1935 proklamierte Schwedens Ministerpräsident Per Albin Hansson, dass es gelte, „die Kräfte der Effizienz zu bündeln und Ressourcen zu erschließen“, um eine eigene Flugzeugindustrie aufzubauen. Aus der internationalen Bedrohung heraus entstand die Svenska Aeroplan AB alias Saab, die ab 1936 staatliche Flugzeuge produzierte. Mit Ende des Zweiten Weltkriegs verloren die Aufträge aus dem militärischen Bereich ihre Bedeutung. Saab, als reiner Rüstungsbetrieb, fiel aus allen Wolken. BMW hielt sich zunächst mit der Produktion von Kochtöpfen über Wasser, Ähnliches überlegte man bei Saab.

Im Endeffekt kam man bei Saab zu dem eigentlich naheliegenden Schluss, sowohl die Erkenntnisse aus der Luftfahrt als auch die technisch aufwändigen Produktionsstraßen synergetisch für Autos zu nutzen. Am 4. Juni 1946 bekam die Firmenführung den unter der Ägide von Projektleiter Gunnar Ljungström unter der Devise „Think small“ konstruierten Neuling erstmals zu sehen. „Fortschrittlich und modern“, robust und stromlinienförmig sollte der Kleinwagen sein, die Erkenntnisse der Aerodynamik und Strömungslehre aus der Luftfahrt sollten in das Design einfließen.

Von schnittig bis tot.

Im September 1949 präsentierte Saab das erste Automobil, den schnittigen Saab 92. Die schwedische Marke baute mehr als 60 Jahre Autos, zu deren Tugenden ihr hoher Sicherheitsstandard, die robuste Bauweise und ihre Langlebigkeit zählten. Doch seit Jahren steckt Saab in Schwierigkeiten, wurde von General Motors übernommen und wieder abgestoßen. Heute stehen die Bänder still.

Dieter Günther stellt die Saab-Historie kompetent dar, mit allen wichtigen Modellen und Sportterfolgen. Die Suche nach den Gründen des Scheiterns bildet einen roten Faden. (Gregor Auenhammer, DER STANDARD, 29.3.2013) Dieter Günther: „Saab“. 40 Euro / 160 S. Delius Klasi



## Ein James Bond 007 Saab

Er ist kugelsicher, hat ein Nachtsichtgerät und kann Tränengas versprühen. 1981 fuhr Top-Agent 007 im Saab. Wir lüften das Geheimnis um James Bonds skurrilsten Dienstwagen.

Was ist das wichtigste Merkmal, das das Auto eines Geheimagenten haben sollte? Richtig: Es muss möglichst unauffällig sein. Echte Top-Spione nehmen wahrscheinlich den Bus, um unbemerkt

Martin oder Lotus vor, wissen die Bösewichter: Jetzt sind unsere finsternen Pläne aber mal richtig in Gefahr. Wenn 007 dagegen hin und wieder in Normalo-Autos wie eine Ente oder einen russischen Saporoschez einsteigen muss, dann nur als netter Gag für die Filmhandlung. Lizenz erneuert – mit Turbo-schub.

Doch 1981 setzte 007 auf Saab. Eine Marke, die

die Filme, sondern auch die Romane. Und John Gardner, der in den 80er Jahren offiziell Ian Flemings Romane fortführte, setzte den Geheimagenten in seiner Story „Licence renewed“ (wörtlich übersetzt: Lizenz erneuert) und in den folgenden Romanen ans Steuer eines Saab 900 Turbo. In Deutschland bekam das Buch den Titel „Countdown für die Ewigkeit“.

Auch wenn dem rollenden Schwedenstahl der Glamour-Faktor eines Aston Martin fehlte, so war der „Silver Beast“ genannte Saab doch ein waschechtes Bond-Auto. Er hatte kugelsichere Scheiben, eine eigene Sauerstoffversorgung, ein Nachtsichtgerät, ein Head-Up-Display, einen Nummernschild-Wechsler wie einst der Aston Martin DB5 aus „Goldfinger“ und eine Vorrichtung, um Tränengas abzufeuern. Der Turbo-Motor war auf 175 PS hochgezüchtet worden. Auf Komfort musste 007 auch nicht verzichten: Schwarze Lederausstattung, Klimaanlage, Sitzheizung, Tempomat und Autotelefon waren an Bord.

„Ich wollte keinen Aston Martin mehr“

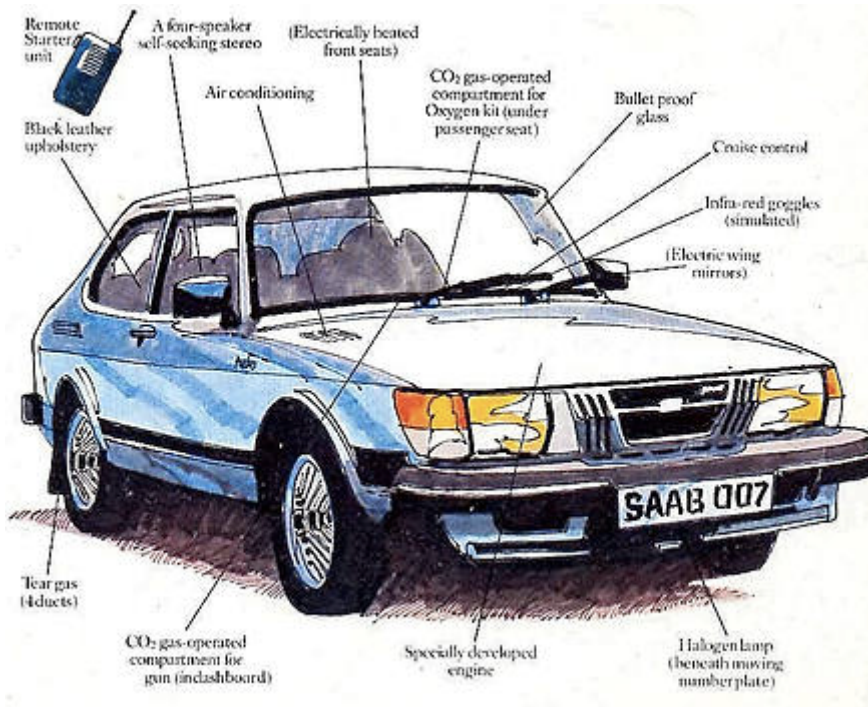
Auf der schwedischen Fan-Website [www.007museum.com](http://www.007museum.com) kann man die ganze Geschichte des heute wohl unbekanntesten Bond-Autos aller Zeiten nachlesen. „Ich wollte einfach von Bentleys und Aston Martins loskommen“, sagte der 2007 verstorbene John Gardner einmal in einem Interview, „und ich mochte den Saab – es war wirklich ein sehr sicheres Auto“. 007-Fans waren so angetan von Bonds neuem Dienstwagen, dass Saab das Auto sogar 1:1 nachbaute. Dass es das „silberne Biest“ nie in einem James Bond-Kinofilm schaffte, ist bekannt. Zu Roger Moore, dem



in der Masse unterzutau-chen. Nicht so James Bond 007. Wenn Goldfinger, Blofeld oder Le Chiffre wissen wollen, ob gerade ihr Erzfeind vom M16 im Anmarsch ist, müssen sie nur nach den auffälligsten und glamourösesten Sportwagen Ausschau halten. Fährt ein perfekt gekleideter Gentleman mit dem geschüttelten Martini-Glas in einem Aston

damals technische Innovationen und vorbildliche Sicherheitskonzepte so unauffällig verpackte wie kaum ein anderer Hersteller. Moment mal, werden 007-Kenner jetzt einwenden: Im Film „In tödlicher Mission“ von 1981 kreuzte James Bond doch im Lotus Esprit Turbo durch die Gegend. Das stimmt natürlich. Doch für echte Fans zählen nicht nur





klassische Saab-Klientel in einem echten Bond-Auto durch die Gegend zu kreuzen, auf die Romanwelt beschränkt. Ohnehin hatte Saab nach dem 900 durch die Liaison mit General Motors und die folgende Verwässerung der Marke nichts Kultverdächtiges mehr im Angebot. Und schließlich teilte Saab sogar das Schicksal aller Bond-Bösewichter – die Marke hat das Zeitliche gesegnet. Dabei hätte Saab die Leinwand so schön nutzen können, um das Problem der frühen Turbomotoren nonchalant zu überspielen: James Bond hätte sich während des Turbolochs wahrscheinlich noch schnell die Krawatte gerichtet.

diensthabenden Bond in den 80ern, hätte der Wagen wohl auch nicht wirklich gepasst – obwohl Moore in den 60er Jahren in der berühmten Actionserie „Simon Templar“ ja schon einmal auf Schwedenstahl schwor, nämlich einen Volvo P1800. Doch als Timothy Dalton Ende der 80er Jahre einen völlig neuen, moderneren, realistischeren und härteren Bond auf die Leinwand brachte, wäre der eigenwillige Saab die ideale

Wahl gewesen. Stattdessen stattete man 007 mit einem Aston Martin V8 Vantage aus. Für ein paar kurze Szenen gelang es sogar erstmals einem deutschen Hersteller, sich in einen Bond-Streifen zu schmuggeln und 007 ans Steuer eines 200 Audi Quattro zu setzen. Was tun beim Turboloch? So blieb der Traum mancher Architekten, Künstler und Oberstudienräte, als



### Vollmondausflug der Innerschweizer am 23.2.2013

13 Personen folgten dem Aufruf von unserem Neumitglied Adrian zu einem Ausflug ins verschneite Eigenthal ob Kriens bei Luzern. Wie erwartet hatte niemand Schwierigkeiten mit dem Saab auf schneebedeckten Kurven ins „Gebirge“ zu gelangen. Zwei oder drei Angemeldete zollten der momentanen Grippewelle Tribut und blieben halt daheim. Adrian empfing die kleine Schar am frühen Abend trotz rund 10 Grad minus hinter dem Restaurant Lindenstübli bei einer rauchenden Grillstelle und zwei angezündeten Finnenkerzen; ringsum eine herrlich verschneite Wald- und Alplandschaft. Nachdem

sich jeder mit Glühwein aus dem Kessi aufgewärmt hatte entschieden sich die Hälfte zur Vollmond-Schneeschuhwanderung, allerdings fehlte infolge bedecktem Himmel der Mond und ob der schon

voll war weiss ich auch nicht. Die andere Hälfte begab sich zu einem Spaziergang der Strasse nach, ich als Schneeschuhneuling stapfte dann, nachdem ich mit den Schuhriemen klargekommen war, rund eine Stunde lang dem führenden Adi und





den anderen hinterher. Ich habe mir nämlich von einem Erfahrenen sagen lassen, dass es für den Hintersten am leichtesten sei! Es war eine Wohltat und ein herrliches Gefühl in dieser Ruhe durch den tiefen Schnee zu stapfen. Während der Wanderung wurde kaum gesprochen und nur hin und wieder flitzte auf der nahen Loipe ein Langläufer mit Stirnlampe vorbei. Nach der Rückkehr erwartete uns im

gemütlichen Lindenstübli ein Fondue à Discretion und mit Essen und Lafere ging die Zeit wie im Flug vorbei. So um 22 Uhr war allgemeine Aufbruchstimmung und da ich nichts anderes gehört habe sind wohl alle wohlbehalten den Berg wieder runtergekommen. Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an Adi für diesen gemütlichen Abend! Mit Kappe, Schal und klammen Fingern.. Pius



## Kein Aprilscherz....

*Saabs unter dem Hammer*  
aus der Presse (Blick / FAZ)  
26.3.2013

Zur Zeit werden die wohl endgültig letzten Autos des schwedischen Herstellers versteigert. Unter dem (virtuellen) Hammer kommen einige Modelle in limitierter Auflage und eine Reihe von Wagen, mit deren Produktion Saab begonnen hatte, die jedoch nie über die Vorserie hinaus kamen. Die Auktion mit 78 Fahrzeugen hat begonnen und läuft noch bis zum 3. April. Im Angebot befinden sich 31 Einheiten des 9-4x von dem nur 700 entstanden. Zudem kommen sieben der etwa 30 produzierten 9-5 new Sportcombi sowie 37 der 54 gefertigten 9-5 Sedan aus dem Modelljahr 2012. Die Versteigerung ist vom Insolvenzverwalter in Auftrag gegeben worden. Die Fahrzeuge werden einzeln verkauft. ([www.kvd.se](http://www.kvd.se) & [www.kvdauctions.com](http://www.kvdauctions.com))

## Von der Marke Saab könnte es bald ein Elektroauto als Cabrio geben.

Saab war insolvent und wurde zum großen Teil von dem Konsortium National Electric Vehicle Sweden (NEVS) aufgekauft, nun prüfen die neuen Besitzer der Marke Saab, ob sie das Modell 9-3 als Elektroauto in Cabrioform wiederbeleben.

Bei Saab handelte es sich um eine echte schwedische

Traditionsmarke, welche aber dank einer Investorengruppe aus chinesischen und schwedischen Geldgebern fortbestehen wird. Der neue Eigentümer NEVS kündigte anfangs an, dass unter der Marke Saab nur noch Elektrofahrzeuge gebaut werden sollen.

Eine batterieelektrische

Variante des Saab 9-3 soll das erste Modell werden. Darüber hinaus würde aber auch eine Cabrioversion des 9-3 geprüft werden. Wobei es nicht ausschließlich bei Elektroautos bleiben soll, auch konventionelle Antriebe sollen wieder produziert werden. Genauer ist bislang nicht bekannt. Wie dem aber auch sei, so scheint es jedoch sicher, dass Saab zurückkommen wird und das zunächst nur mit einem oder zwei Elektroautos. Laut Gerüchten könnte das Cabrio in den nächsten 18 Monaten in China seine Markteinführung feiern, später könnten eine 9-3 Limousine und eine 9-3 SportCombi als Elektroauto folgen. Für die Versionen mit einem Verbrennungsmotor könnten Verbrennungsmotoren von General Motors eingebaut werden.



## Chlausabend SAABclub Sektion Ostschweizvom 7. Dezember 2012

Chlausabend SAABclub  
Sektion Ostschweizvom 7.  
Dezember 2012

Wie im letzten Jahr wurde für die Chlauswoche Schneefall voraus gesagt. Im Gegensatz zum letzten Jahr fiel er dann in Hülle und Fülle. Dementsprechend waren die Strassenverhältnisse je nach Standort mehr oder weniger gut. Doch für die wintertauglichen SAAB's war das kein Problem. So trafen 14 der 23 angemeldeten Personen auf dem Parkplatz bei der ehemaligen Arena im Buriel bei Rheineck ein. Zum ersten Mal an einem Anlass dabei waren zwei Teilnehmer aus Appenzell. Im Konvoi wurde zum Restaurant Windegg, Rorschacherberg gefahren. Leider hatten sich in der Zwischenzeit fünf Personen abgemeldet.

Die Wirtin begrüßte die muntere Schar und entschuldigte sich, dass sie wegen eines dringenden Termins das Windegghüttli nicht hatte einheizen können. Doch die gemütliche und vorweihnächtlich geschmückte Wirtsstube war ein guter Ersatz. Über jedem Tisch hing ein origineller Kranz mit buntem oder traditionellem Schmuck. Nachdem noch vier Personen eingetroffen waren, servierte die Tochter des Hauses das schmackhafte Fondue. Bei fröhlichem Plaudern wurde mit grossem Eifer gerührt und darauf geachtet, dass ja kein Brotstückchen im Fondue zurückblieb. Als auch der letzte Rest Käsemasse aufgegessen war, genossen die Liebhaber der rezenten Käsekruste diese bis der Cquelon leer war. Nach einer

Verdauungspause rundete ein Dessert mit Kaffee oder Tee das feine Nachtessen ab. Die Windegg ist für ihre Coupes berühmt und diese Süssigkeit liessen sich die Anwesenden nicht entgehen. Ruedi Müller überraschte die Gesellschaft mit einem kleinen Geschenk in Form einer Taschenlampe, die gut an einen Schlüsselanhänger passt. Herzlichen Dank! Ein Blick nach draussen bestätigte die Vermutung ...es schneite bereits wieder! Etwas früher als üblich rüsteten sich die Ersten für die Heimfahrt. Mit dem Wissen, dass in vier Wochen die HV angesagt war, verabschiedeten sich die Teilnehmer voneinander. Edgar Vetsch hat diesen gemütlichen Abend organisiert. Herzlichen Dank! Ursula Menzi

### Die letzten Wikinger

Das Autoland Schweden steckt in der Krise. Bei Saab sind die Lichter bereits erloschen. Doch Volvo stemmt sich unter Hakan Samuelsson gegen den Strom und will weiter gegen die größten Rivalen bestehen. Die Wikinger waren zähe Gesellen, selbst vor übermächtigen Gegnern wichen sie im Kampf nicht zurück. Eine Tugend, die Volvo-Chef Hakan Samuelsson und seine schwedischen Mitstreiter gebrauchen können. Neben Giganten wie VW und Toyota gehört Volvo zu den kleineren Wettbewerbern. Auch der chinesische Autohersteller Geely, der die Skandinavien 2010 übernommen hatte, ist ausserhalb der Volksrepublik nur Insidern bekannt. Volvo als letzter Wikinger im Autoland Schweden. Zudem stagnieren die Verkaufszahlen von Volvo seit der Jahrtausendwende. 2012 sank der Absatz sogar

um 6,1 Prozent auf 421.951 Fahrzeuge – Volvo verfehlte damit deutlich das angestrebte Ziel von 475.000 Einheiten. Dabei standen die Zeichen vor drei Jahren nicht schlecht, als Ford die Schweden während der Wirtschaftskrise an die Chinesen verkaufte. Die Amerikaner hatten Volvo seit 1999 behutsam geführt: So konnten sie ihre Modelle relativ eigenständig entwickeln und die Markenerneuerung, Qualität und skandinavisches Design bewahren. Auch beim Thema Sicherheit stand Volvo im Ford-Konzern an erster Stelle: Neue Techniken wie der Notbremsassistent mit Fussgängererkennung debütierten zuerst in Volvo-Modellen. Gleichzeitig bekamen die Schweden Zugriff auf die konzerneigenen Plattformen und Motoren. So war Volvo in der Lage, das Modellangebot zügig auszubauen und stieg mit dem

XC 90 erfolgreich ins SUV-Segment ein. Dieser Zugriff ins Konzernregal fehlt den Volvo-Entwicklern heute, bei Geely ist nicht viel zu holen. Doch Hakan Samuelsson hat ehrgeizige Ziele, er will den Absatz bis 2020 verdoppeln. Das geht nur mit neuen Modellen. Da kein Kooperationspartner aus der Autoindustrie in Sicht ist, setzt Samuelsson auf ein Baukastensystem. Seine Idee: Volvo soll künftig mit zwei modularen Fahrzeug-Architekturen auskommen. Die SPA genannte Plattform bildet die Basis für alle grösseren Limousinen, Kombis und SUV ab dem S 60 aufwärts. Premiere feiert sie mit der zweiten Generation des XC 90 Ende 2014. Die Modelle der Kompaktklasse erhalten dagegen eine eigene Plattform. Diese wird im neuen Forschungszentrum in Göteborg entwickelt. Brisant: Die Fahrzeug-

Architektur wird sowohl von Volvo als auch von Geely genutzt. Zwar beteuern alle Beteiligten, dass die Schweden die Federführung bei der Entwicklung haben. Es wird jedoch entscheidend sein, dass Volvo seine Qualitätsansprüche gegenüber den chinesischen Eigentümern durchsetzt.

Neben der Konzentration auf zwei Plattformen will Volvo künftig nur noch mit zwei turbounterstützten Vierzylindern auskommen – einem Diesel und einem Benziner. Die Triebwerke mit variablem Hubraum sollen ein Leistungsspektrum von 140 bis 280 PS (Benziner) und 120 bis 230 PS (Diesel) abdecken. Wird mehr Power benötigt, bekommt das Auto als Hybrid einen zusätzlichen E-Motor. Ende 2013 sollen die ersten Modelle starten. Zusätzlich soll für Autos im Klein- und Kompakwagen-Segment ein Dreizylinder entwickelt werden.

Das neue Volvo-Forschungszentrum in Göteborg ist ein Bekenntnis zum Standort Schweden. Es kann jedoch nicht überdecken, dass die einstige Autonation international den Anschluss verliert:

Immer weniger Fahrzeuge werden in Schweden gefertigt, viele Länder Osteuropas sind schon vorbeigezogen. Auch die meisten Volvo sind nicht mehr „made in Sweden“ – der Anteil sank 2012 auf nur noch 38 Prozent. In Zukunft werden immer mehr Volvo aus China kommen: 2013 geht ein komplett neues Werk in Chengdu an den Start. Allerdings sind dessen Modelle nur für den lokalen Markt gedacht. So bleibt abzuwarten, ob die Strategie von Samuelsson aufgeht. Sollte sie scheitern, könnte Volvo das Schicksal von Saab drohen.

In der Hoffnung, nur mit einem großen Weltkonzern im Rücken überleben zu können, hatte sich die Marke aus Trollhättan ab 1990 unter das Dach von General Motors begeben. Doch Saab wurde zu einem abschreckenden Beispiel dafür, wie man einen Traditionshersteller nicht führt: GM verwässerte schon bald den Markenkern der Schweden. Saab musste immer mehr Komponenten von der Konzernmarke Opel verwenden. Die schweren Qualitätsmängel der Rüsselsheimer in den

90er-Jahren machten auch vor den Schweden nicht Halt – Kritiker nannten den Saab 9-3 den schlechteren, aber teureren Opel Vectra. In den USA kam es noch schlimmer: Mit ein wenig Kosmetik wollte GM das Modellangebot von Saab schnell und kostengünstig ausbauen. So wurde aus dem Chevrolet TrailBlazer der Saab 9-7X, und der Subaru Impreza begegnete den Kunden als Saab 9-2X wieder. Die Verkäufe waren katastrophal, das Markenimage war ruiniert.

Gleichzeitig musste Saab für GM den Cadillac BLS auf Basis des Opel Vectra in Schweden bauen – auch dieser Zwitter floppte. Im Zug der Wirtschaftskrise 2009 wollte GM Saab schließlich abwickeln. Doch die Skandinavier gaben sich kämpferisch, wurden schließlich an die niederländische Spyker verkauft. Ohne großen Partner aus der Autoindustrie stand Saab jedoch auf verlorenem Posten und musste im Dezember 2011 Insolvenz anmelden. Denn selbst die tapfersten Wikinger können ohne Verbündete auf lange Sicht nicht bestehen.

## Zulieferer des Jahres EMS Chemie

EMS-CHEMIE wurde bereits zum dritten Mal in Folge von General Motors (GM) zum „Lieferant des Jahres“ ausgezeichnet. Der weltweit grösste Automobilhersteller GM vergibt diesen Preis an Zuliefererunternehmen, die sich im Vorjahr weltweit durch hervorragende Leistungen auszeichneten.

Am 13. März 2013 wurde der „GM-Supplier of the Year“-Award im Rahmen einer offiziellen Verleihungsfeier in Detroit (USA) persönlich an Magdalena Martullo, Delegierte des Verwaltungsrates und Hauptaktionärin der EMS-Gruppe, sowie an

Christian Morf, Vizedirektor Verkauf/Marketing EMS-GRI-VORY, überreicht.

EMS ist den Angaben nach bis heute der einzige Kunststoffhersteller, welcher diese

Auszeichnung erhielt. Eigens für EMS-CHEMIE schuf GM 2010 demnach die neue Preiskategorie „Resins and Raw Materials“.





## Aus dem Vorstand

### Wissen sie schon, was sie am 21. und 22. September 2013 machen?

Wir vom Vorstand wissen es schon und auch die verantwortlichen Mitglieder der Sektion Oldtimer, denn letztgenannte sind die Organisatoren und der Vorstand wird an der HV Rechenschaft ablegen müssen.

Die **Mitgliederversammlung mit der HV** wird im Raum Aarau stattfinden. Am Samstag ist ein Besuch in einer grossen Kerichtbeseitigungsanlage mit Führung und / oder Alternativprogramm vorgesehen. Am Nachmittag führt eine Fahrt durch den Jura nach Bad Ramsach, wo wir die Zimmer im Hotel mit dem gleichen Namen beziehen werden. Nach dem Genuss der Aussicht, der schönen Saab und den Einkäufen im Clubkiosk folgt Apéro und Nachtessen am gleichen Ort. Am Sonntag findet die Hauptversammlung mit weiterem Programm statt welches aber noch nicht definitiv feststeht. Die Unterlagen werden rechtzeitig versandt.

**Umfrage:** der Vorstand ist sehr an ihrer Meinung interessiert und hofft auf eine grosse Beteiligung (siehe Beilage)

**Mitgliederbeiträge:** bis anhin sind die Rechnungen für die Mitgliederbeiträge im Januar verschickt worden. Dies hat teilweise zu Unsicherheiten in den Sektionen geführt, da diese das Vereinsjahr per Ende Dezember abschliessen. Das Vereinsjahr des Saabclub Schweiz dauert von Juli bis Ende Juni des nächsten Jahres. Der Vorstand hat nun an seiner letzten Sitzung beschlossen, die Beitragsrechnungen jeweils kurz nach der Hauptversammlung zu verschicken. Es kann dabei dieses Jahr der Eindruck entstehen, dass im gleichen Jahr zwei Mal der Beitrag erhoben würde. Dies ist bezogen auf das Kalenderjahr richtig, nicht aber für das Vereinsjahr.  
Der Sekretär

## Hauptversammlung Saabclub Ostschweiz vom 5.1.2013



Fast alle trafen sich pünktlich um 14.30 Uhr in Volketswil, in der Minigolf-Indoor-Anlage. Schliesslich waren 23 Teilnehmende versammelt und kämpften darum, mit möglichst wenig Schlägen über die teilweise trickreichen 18 'Löcher' zu kommen. Dies gelang unterschiedlich gut, was schliesslich auch die recht grossen Unterschiede in den Punktzahlen zeigten, denn die Spanne zwischen etwas über 40 bis weit über 70 war ziemlich breit, doch Spass hat es so oder so gemacht. Nach etwas mehr als zwei Stunden wurde von Hanspeter das Streckenplänchen für die Fahrt von Volketswil nach Ricketwil bei Rätterschen verteilt. Über Illnau, Agasul, Weisslingen, Kollbrunn führte die Fahrt bei frühlingshaften Verhältnissen über kleine Nebensträsschen (oder auch kleineren Umwegen) schliesslich zur Wirtschaft zum Landhaus in Ricketwil. In einem Raum im Nebenhaus konnte Hanspeter pünktlich um 17.30 Uhr mit der Hauptversammlung beginnen. In wie üblich sehr speditiver Manier wurden die 12 Traktanden problemlos abgewickelt.

Hanspeter richtete am Schluss noch einen Aufruf an alle Mitglieder, sich Gedanken über eine allfällige Vorstandstätigkeit zu machen, denn er und auch Edgar möchten (nach 12 Jahren)

von ihren Ämtern nächstes Jahr zurücktreten. Sie hoffen fest darauf ihre Aufgaben, wenn möglich, in jüngere Hände übergeben zu dürfen. Interessierte melden sich bitte direkt bei Hanspeter oder Edgar - danke.

Nach der Versammlung dislozierten noch 21 Teilnehmer in die gemütliche Gaststube. Dort durften alle ein feines Nachtessen (Suppe, Salat, Cordonbleu, Dessert) geniessen. Vielen Dank an die anonymen Spender und an die Klubkasse für die grosszügige Übernahme von Minigolf, Apéro und Dessert. Mit angeregten Gesprächen, welche weit über die 'vier Buchstaben' hinaus gingen, verflossen die Stunden wie im Fluge und so gegen 22.00 Uhr war dann Zeit für den Aufbruch.

Ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren für den unterhaltsamen Nachmittag mit allem Drum und Dran. Man darf sich schon auf die nächste Veranstaltung freuen. Fridolin

