

Nachrichten

2-2013

Siebte Ausgabe

Einladung
Die Sektion Oldie lädt zur MV
 21. & 22 September 2013

Samstag: KVA Brugg oder Meyersche Stollen in Aarau
 Fahrt im Konvoi nach Bad Ramsach; Autoshow; Aussicht geniessen; Zimmerbezug
 Abendessen

Sonntag: HV im Hotel; Fahrt nach Liestal und Fahrt mit der Waldenburger Dampfbahn mit Imbiss (hin undzurück)
 Schluss ca 14 00 h
Einladung folgt per Post!!

Frühlingsausflug der Sektion Cabrio



Am Samstag 13. April 2013 trafen sich 24 Saab Cabrio Fans um 09.30 bei der Autobahnraststätte Grauholz zum ersten Ausflug dieser Saison. Auch das Wetter war den Saabisten wieder einmal hold. Es war das erste frühlingshafte Wochenende nach einem nicht enden wollenden Winter. Nach der gemeinsamen Fahrt nach Romont haben wir uns im Museum für Glasmalerei und Glaskunst

War es das ? SAAB bleibt Geschichte.....?

US-Gericht weist Klage gegen GM wegen Saab-Pleite ab

Detroit (Reuters) - Nach der Pleite seiner Tochter Saab ist der niederländische Sportwagenbauer Spyker mit einer Schadenersatzklage gegen General Motors gescheitert.

GM habe das Recht zur Blockade eines geplanten Saab-Verkaufs gehabt, weil Saab GM-Technologie benutzt habe, entschied ein US-Bundesgericht am Montag. Spyker hatte die Opel-Mutter auf drei Milliarden Dollar Schadenersatz verklagt, weil der US-Konzern den Einstieg eines chinesischen Investors bei Saab verhindert und damit nach Ansicht von Spyker Saab bewusst in die Insolvenz getrieben hatte. Der schwedische Traditionskonzern ging Ende 2011 nach langem Überlebenskampf Pleite. Spyker hatte Saab knapp zwei Jahre zuvor von GM gekauft.

Spyker-Chef Victor Muller ließ offen, ob sein Unternehmen gegen die Entscheidung des Gerichts Berufung einlegen wird.

an einer interessanten Führung durch das Museum der weltweit einzigartigen Sammlung von Glasfenstern und Hinterglasmalereien erfreuen können. Nach dem Mittagessen hat ein Teil der Teilnehmer das Knopfmuseum in Estévenens besucht, andere haben das Städtchen Romont kennengelernt oder die ersten Sonnenstrahlen dieses Frühlings bei einem Glas Weisswein genossen. Nach einem gemütlichen und sehr guten Nachtessen im Hotel Lion d'Or haben sich die ersten Teilnehmer verabschiedet. Nach einer mehr oder weniger langen Nacht mit einem hervorragenden Frühstück gestärkt, ging die Reise im Konvoi nach Gruyère weiter. Nach einer schönen Fahrt durch die Landstrassen des Greyerzerlandes, diesmal im offenen Cabriolet, haben wir uns zur Besichtigung des Museums von H.R. Giger getroffen. H. R. Giger hat uns in die Welt der Aliens aus den 80er Jahren zurückgeführt. Aus



der düsteren Welt der Aliens zurück konnten die Teilnehmer den Sonnenschein und das Städtchen Gruyère geniessen oder bereits die Heimreise antreten. Ein herzliches Dankeschön an Margrit, die wieder einen unterhaltsamen und interessanten Ausflug für die Sektion Cabrio organisiert hatte. Wir freuen uns schon auf das nächste Treffen. Lisbeth



Saab Klassik Kaufberatung für den Saab 99

Quelle: auto illustrierte KLASSIK Text: Stefan Fritschi / Fotos: Richard Meinert



Eine Kaufberatung für den Saab 99 ist fast überflüssig, weil der solide Schwede fast blind gekauft werden kann. Trotzdem lohnt der Blick auf 12 kleine Schwächen.

SAAB bedeutet im Ursprung immer Langlebigkeit: Der ab 1949 gebaute 92 wurde zum 96 weiterentwickelt und ging erst 1980 in Rente. Schon 1967 – genau 20 Jahre nach der Präsentation des «Ur-Saab» 92001 – präsentierten die Schweden den komplett neu entwickelten und höher angesiedelten 99, der bis 1984 gebaut wurde. Bereits ab 1978 gab es den 900, der eigentlich ein grosses Facelift war und als Cabrio bis 1994 produziert wurde. Zwischen 1985 und 1987 war ausserdem ein Zwitter aus 99-Front und

900-Heck mit der Bezeichnung 90 im Programm. Somit bilden 90, 99 und 900 die letzten eigenständigen Saab-Modellreihen, weil spätere Autos gemeinsam mit dem Fiat-Konzern oder unter GM-Fittichen entwickelt wurden. Der 99 ist weniger skurril als die 92 bis 96, dabei absolut alltagstauglich, komfortabel, praktisch und überaus zuverlässig. Seine wahren Werte sind von aussen unsichtbar. Besonders die ausgeklügelte Karosseriekonstruktion offenbart ihre Genialität erst beim genauen Blick unter das Schwedenblech.



12-Punkte-Check

Unser Punkt Nummer 1 ist deshalb die Karosserie. Sie ist so konstruiert, dass es fast keine Hohlräume gibt. Die A-Säulen, das vordere Radhaus oder die Spritzwand stehen bei geöffneter Motorhaube frei im Raum und bergen keinerlei Geheimnisse. Sie sind – wie der Rest des Blechs – massiver ausgeführt als bei anderen Autos, komplett tauchlackiert und korrosionsgeschützt.

Die Radhäuser sowie der Unterboden sind ohne Vertiefungen ausgeführt. Damit gibt es keine versteckten Rostnester.



Die Benzin- und Bremsleitungen sind steinschlaggeschützt in den Innenraum verlegt. Nur die Auspuffanlage ist von aussen zugänglich. Wenn ein Saab 99 trotzdem rostet, sind verstopfte Wasserabläufe oder Batterie-säure schuld. Oder es handelt sich um ein sehr vernachlässigtes und gequältes Exemplar. Es gab einzelne Chargen, die mit minderwertigem Blech gefertigt wurden.



Wenn man Rost suchen will, findet man ihn am ehesten an den Radläufen, im Schwellerbereich sowie den Türen und Klappen – unser Punkt 2. Die Tectyl-Dreiecke bezeugen, dass auch unser Fotoauto ausgebessert werden musste. Die Türunterkanten sind tief in die Schweller gezogen und mit einem Gummi versehen. Da sollte man besser mal darunter schauen. Die Chromleisten an den Radläufen sind leider ein echtes Problem und daher die Nummer 3. Sind sie matt oder beulig geworden, gibt es momentan keinen Ersatz.

jahrelanger Wassereintritt seine Spuren hinterlassen haben. Das dreiteilige Armaturenbrett ist der fünfte Punkt. Das vorderste Teil ist der Sonne ausgesetzt und schrumpft, was hässlich aussieht. Wie bei vielen anderen Interieurteilen ist Ersatz schwer zu beschaffen und daher ein Fall für den Sattler. Der bekommt bei Fahrzeugen ab Modelljahr 73 noch mehr Arbeit: Der Stoff des gepressten Formhimmels löst sich gerne und muss neu bezogen werden – unser Punkt 6.



Experte Matthias Krauer gibt aber Entwarnung: Solche Autos sind längst entsorgt oder dienen als Teileträger und werden praktisch nie angeboten.

Der Innenraum kann nach einigen Jahren undicht geworden sein. Unter Punkt 4 muss man deshalb die doppelt geführten Türdichtungen prüfen. Sind sie spröde, kann



Der bespannte Kunststoffhimmel vor 1973 kennt dieses Problem nicht. Nummer 7 ist der auf der Innenseite der Scheinwerfer austretende fili-

grane Wischer mit Waschdüse. Elektromotor und Seilgestänge zwischen Kühler und Kühlergrill geben früh den Geist auf. Perfektionisten müssen die Reparatur und regelmäßige Pflege der Apparatur in Kauf nehmen. Kommen wir zur Technik. Die Wasserpumpe ist Sorgenkind Nummer 8 und quittiert längere Standzeiten mit Undichtigkeit. Ersatz ist schwer zu kriegen und eine Reparatur aufwendig, weil sie mit Benzinpumpe und Zündverteiler auf einer Aggregatswelle sitzt.



Die diagonal eingebauten Haltebolzen oxidieren, lassen sich nicht mehr bewegen und werden zur Aufgabe für den Motoreninstandsetzer. Bei späteren Saab-Motoren als Vergaser- und Einspritzerversion ist das kein Thema mehr, nur der seltene Turbo ist ein Spezialfall und pflegeintensiver. Sehr frühe Getriebe waren noch mit Freilauf aus seligen 2-Takt-Zeiten ausgerüstet, welche sehr anfällig waren, aber meist schon in der Garantiezeit ausgetauscht worden sind.

Ebenfalls ihrem Namen nicht gerecht wird unter Nummer 9 die Dichtung zwischen Grauguss-Motorblock und dem darunter angeflanschten Aluminium-Getriebegehäuse. Unterschiedliche Ausdehnungskoeffizienten der beiden Werkstoffe führen zu vorzeitigem Verschleiss. Der Saab «markiert» sein Territorium mit Ölflecken, die Reparatur kostet viel Zeit und Geld.

Wartungsintensiv sind die vier selbstnachstellenden Scheibenbremsen mit integrierter Handbremse unter Punkt 10. Sie verschleissen schnell und können in ihrer Wirkung nachlassen oder gar festsitzen. Die Grundeinstellung ist schwer zu bewerkstelligen und sollte dem Fachmann überlassen werden. Punkt 11: die hinteren Länglenker. Zwar ist sichtbarer Rostansatz kein Grund zur Panik, aber es können sich Ermüdungsbrüche einstellen.



Ansonsten sind Aufhängung und Fahrwerk anspruchslos. An Motor und Getriebe (Punkt 12) gibt es ebenso wenig zu mäkeln. Die bis 1975 eingebauten Triumph-Motoren mit 1,7 und 1,85 Litern Hubraum sind robuste Naturen, haben jedoch die Eigenart, dass der Zylinderkopf nach einiger Zeit nicht mehr demontierbar ist:

Der Saab 99 ist auf harten Einsatz ausgelegt. Rost wurde auf dem Zeichenbrett eliminiert, Leichtbau stand nicht im Lastenheft. Saab-Experte Matthias Krauer: «Vom 99 kann keine Werkstatt leben. Es gibt an ihm viel zu wenig zu tun!» Wer einen sicheren, aber unspektakulären Oldie sucht, sollte den Saab 99 ins Kalkül ziehen.

Karosserie-check

Das Blech ist mit 0,9 bis 2,5 mm rund doppelt so dick wie bei anderen Autos. Hohlräume wurden bei der Konstruktion tunlichst vermieden. Die Träger sind von innen ausgespritzt und versiegelt, der Unterboden ist beinahe plan und mit eingebrannter Schutzschicht versehen, die Rohkarosserie wurde schon damals in ein Elektrophorese-Bad getaucht. Ein rostresistenteres Auto lässt sich kaum finden.

gemischt. Vieles kann man bei spezialisierten Händlern noch bekommen, wenige Teile werden nachgefertigt. Triumph-Motorteile sind nur in England zu kriegen. Das meiste ist hingegen nicht mehr erhältlich und muss über Club-Kontakte oder in Skandinavien beschafft werden. Auch hier gilt: Man muss Ersatzteile kaufen, wenn man sie bekommen kann, und nicht erst, wenn man sie braucht. Zum Glück ist der Saab 99 in dieser Hinsicht anspruchslos.



Technik-check

Viele mechanische Teile wie der 1-PS-Anlasser sind überdimensioniert und auf den harten Betrieb im Polarwinter ausgelegt. Mit Ausnahme der diffizilen Bremseinstellung oder der undichten Wasserpumpe gibt es kaum Schwächen. Wenn allerdings eine grössere Reparatur ansteht, kann diese leicht ins Geld gehen, weil am 99 alles massiv und verschachtelt ist und die Ersatzteilsuche zusätzliche Zeit in Anspruch nimmt. Ersatzteile Die Teilesituation ist sehr

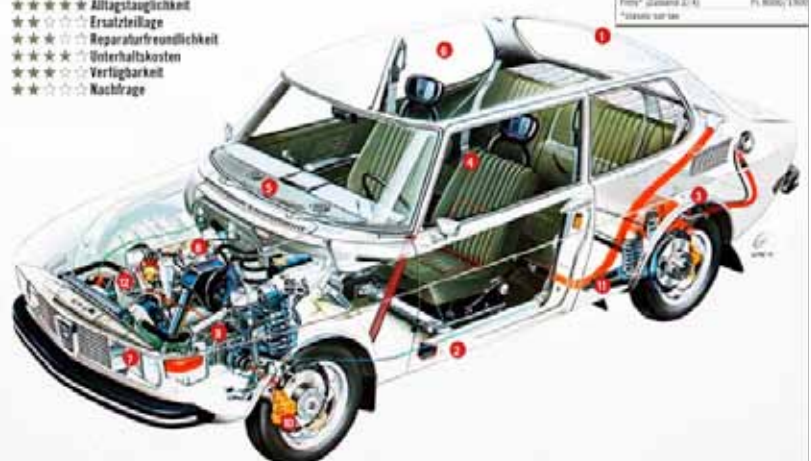
Schwachpunkte

- 1 Karosserie allgemein
- 2 Schweller, Hauben-/ Türkanten, Radläufe
- 3 Radlaufchrom
- 4 Dichtigkeit Innenraum
- 5 Armaturenbrett
- 6 Dachhimmel
- 7 Scheinwerferwischer/-wascher
- 8 Wasserpumpe
- 9 Motor-/ Getriebedichtung
- 10 Bremsen
- 11 Hintere Längslenker
- 12 Motor, Getriebe

- Karosserie allgemein
- Schweller, Hauben-/ Türkanten, Radläufe
- Radlaufchrom
- Dichtigkeit Innenraum
- Armaturenbrett
- Dachhimmel
- Scheinwerferwischer/-wascher
- Wasserpumpe
- Motor-/Getriebedichtung
- Bremsen
- Hintere Längslenker
- Motor, Getriebe

Bauzeit	1968-1984
Preis 1979 ab	Fr. 15.900
Zyl./Hubraum	4/1985 cm ³
Leistung	74 kW/100 PS bei 5200/min
Drehmoment	162 Nm bei 3500/min
Antrieb	Vorderrad
0 bis 100 km/h	14,6 s
Spitze	156 km/h
Motoröl	10,0 l/100 km (Benzin)
Länge/Weite/Höhe	4,42/1,65/1,64 m
Produktionszahl	588.643
Preis* (Zuletzt 2/1)	Fr. 8800/1300
*steuerrückverg.	

- ★★★★★ Alltagsstauglichkeit
- ★★★★ Ersatzteilige
- ★★★★ Reparaturfreundlichkeit
- ★★★★ Unterhaltskosten
- ★★★★ Verfügbarkeit
- ★★★ Nachfrage



Wichtige Adressen

- www.garagekrauer.ch (Spezialisierter Händler)
 - www.saabclub.ch (Schweizer Club)
 - www.saab99.de (Deutschsprachiges Forum)
 - www.saabworld.net (Internationales Forum)
- ein Dankeschön an unsere Mitlglieder Edi & Matthias

Saab Oldtimersektion Treffen vom 1./2. Juni 2013

Bei garstigem und kühlem Wetter mit strömendem Regen trafen sich am Samstag den 1. Juni (Sommerbeginn!) 20 Erwachsene und ein Kind in der Krone in Wittnau/AG. Für die meisten begann dieses Treffen auf sehr romantische Weise,



denn im Restaurant brannten auf jedem Tisch zwei Kerzen und es herrschte eine spezielle Stimmung. Dies hatte aber nichts mit der Situation von Saab zu tun, sondern rührte ganz einfach von einem Stromausfall. Nach rund einer halben Stunde kam dann die Erleuchtung und es wurde wieder Licht. Als alle beisammen waren, wurden die Schirme aufgespannt und die paar Schritte zur nahen Altbachmühle zurückgelegt. Dort wurden wir vom Müller Adolf Tschudi empfangen. Er erklärte uns mit markigen Worten die Probleme und auch die schönen Seiten einer so kleinen Mühle, führte uns durch das angegliederte Kleinkraftwerk und anschliessend durch die Mühle. Eine Demonstration des Mahlvorganges schloss die ausführliche Theorie in eindrücklicher Weise ab. Im angegliederten Laden deckten sich die meisten Besucher mit Mehl etc. ein. Unter www.altbachmu-



ehle.ch/ können die hochwertigen und natürlichen Produkte auch bestellt werden. Nach der Führung und dem Genuss eines kleinen ‚Mühlebrötchens‘ war es dann schon Zeit für das Mittagessen, welches im Rest. Krone eingenommen wurde. Um 13.15 Uhr war Aufbruch zur Fahrt nach Kaiseraugst, zur Firma PM (Peter Mangold) Haus AG. Dort wurden wir zu einer Führung erwartet. In der neu erstellten Halle werden die Holzelemente mit Isolation, Leitungen etc. für Ein- und Mehrfamilienhäuser gebaut. Die Elemente werden dann mit dem Lastwagen vor Ort verbracht und innert 1 – 2 Tagen steht das neue Haus – eine spannende Sache. Nach der Führung verschoben wir uns nach Giebenach. Im Rest. Chalet wurde der Z’vieri-Halt eingeschaltet, bevor dann die Fahrt weiter ging zum Bienenberg bei Liestal. Im gleichnamigen schmucken Hotel, mit Sicht auf Frenkendorf durften wir gegen 18.00 Uhr die Zimmer beziehen. Um 19.30 Uhr gab es ein reichhaltiges Nachtessen, wo man zwischen Braten, Geschnetzeltes und Pouletbrust, sowie Reis, Teigwaren, Gratin und Gemüse auswählen konnte – fein... Mit verschiedenen individuellen und unterschiedlich grossen Desserts wurde das Essen abgeschlossen. Mit den üblichen lebhaften Diskussionen etc. ging der Abend schnell vorbei und so gegen Mitternacht lichteten sich die Reihen; man begab sich zu Bett. Nach ruhiger und erholsamer Nacht weckte am Morgen Vogelgezwitscher die Geister und nach reichhaltigem Frühstück war um

09.45 Uhr Abfahrt nach Oeschgen im Fricktal. Die jeweiligen Fahrten wurden von den einheitlichen Organisatoren Sibille und Andreas vorbildlich geplant und führten jeweils zum Teil über schmale, steile, doch allgemein sehr reizvolle Strecken, welche das Fricktal und das obere Baselbiet von der besten Seite zeigten. Unterwegs waren dann auch schon die ersten



‚Blauen Störungen‘ zu sehen, denn der Himmel lockerte sich tatsächlich auf! In Oeschgen erwartete uns um 10.30 Uhr Heinz Wieser. Er zeigte uns ein ganz spezielles Zweiradmuseum mit einer grossen Auswahl an Fahrrädern – vom hölzernen Laufrad über Hochräder und Fahr- und Dreiräder aus unterschiedlichen Epochen bis zum neuen Sportgerät, natürlich mit entsprechendem Zubehör. Auch einige Motorräder sind ausgestellt und es ist erstaunlich welche grosse Vielfalt an Marken etc. allein in der Schweiz einmal vorhanden war. Nach der abwechslungsreichen Führung durch Heinz verschoben wir uns nach Gipf-Oberfrick, ins Rest. Hirschen, wo die 10 Saabfahrzeuge den Parkplatz vor dem Restaurant dekorativ füllten. In

der Pizzeria genossen alle ein feines Mittagessen und dann verabschiedete sich ein Teil und der Rest begab sich in eine nahe Halle, wo Andreas und Matthias diverse Saab abgestellt haben, welche auf eine Wiederbelebung warten oder sich als Ersatzteillieferanten nützlich machen. So gegen 15.30 Uhr war dann endgültig Schluss und die Saab verteilten sich wieder in alle Himmelsrichtungen. Sibille und Andreas - ganz herzlichen Dank für die mustergültige Organisation des Treffens und hoffentlich bis zum nächsten Mal. Fridolin Spälti



Sektion Bern Zweiseen-Fahrt, Sonntag 16. Juni 2013



Beim Treffpunkt, eine Viertel-Stunde zu früh, wartete beinahe die Hälfte der angemeldeten Teilnehmer bereits auf dem Platz! Mit den herzlichen Begrüßungsworten des Präsidenten „Bart“ Peeters konnte er auch Neumitglieder besonders erwähnen. Nach der « Befehlsausgabe » und der gekennzeichneten Autos, wurde aus den Typenkolonnen im Fahrzeugkonvoi von 13 Fahrzeugen los gefahren. Mit Umweg über Steffisburg nach Thun - der Sonnenpromenade dem Thunersee entlang bis nach Beatenbucht. Dort wurden die Fahrzeuge in Reihe gestellt



und fotografiert. Die dort Anwesenden waren von unseren Fahrzeugen begeistert, sogar ein Reisecar machte uns für die Reihe Platz. Nach kurzem Halt fuhren wir wieder im Konvoi in Richtung Interlaken - Bönigen. Niemand verloren, parkierten wir auf dem halböffentlichen Parkplatz (Leider wo's noch Platz hatte). Das Ledischiff « Täggelibock » wartete bereits auf uns. Pünktlich nach Fahrplan, bestiegen wir das gemütliche Wassergefährt.



Mit SAABclub Flaggen, seitlich montiert genossen wir die gemütliche Fahrt auf dem Brienersee. Christine und Fritz

Leuenberger, Marianne und Fränzi Turtschi bereiteten das reichhaltige Apéro und Dessert vor. Herzlichen Dank nochmals. Bei schönster Witterung genossen wir das gemütliche Beisammensein und Fachsimpeln über alles Mögliche. Fränzi überreichte allen Mitgliedern ein Gesamtfoto der Fahrzeuge im vorbereiteten Couvert. Eine gute Idee ausgeführt, danke nochmals. Gesättigt nach fast drei Stunden Schifffahrt kehrten wir wieder zu unseren Fahrzeugen zurück. Paar wenige der 14 SAAB verloren wir bereits in Bönigen, die Restlichen 11 Autos bildeten wieder einen Konvoi und fuhren via Interlaken- (im Kolonnenverkehr Richtung Leissigen) Krattigen nach Spiez. Nach erfolgreicher Pannenhilfe (natürlich nicht an einem SAAB sondern an einem Peugeot) verabschiedeten sich zufriedene Gesichter und nahmen die Heimfahrt unter die Räder. Die acht entschuldigten Mitglieder eingerechnet, waren wir stattliche 40 Personen. Herzlichen Dank an Roland Hänni mit seiner Crew fürs Organisieren des «Täggelibock», Fränzi für die Organisation, die Fotos und die Schleifen, Christine und Fritz Leuenberger für den Apéro, Marianne für die Kuchen und..., und allen Teilnehmern für den prächtigen und gemütlichen Sonntag. jst

Frühsommermeeting der Sektionen Ostschweiz und Cabriolet



Altnau? Dank Situationsplan auf der Einladung weiss ich jetzt, dass das am Bodensee liegt, einer Region die mir persönlich weitgehend unbekannt ist. Und dank meinem Navi der Marke „uralt“ fand ich auf Nebenstrassen, rund um stattliche Bauernhöfe, durch Feld und Wiesen, vorbei an einer Herde wunderschöner Hochlandrinder sogar problemlos zum Feiernhof. Kaum hatte ich, mit etwas Mühe, rückwärts eingeparkt kamen sie in angefahren, SAAB's verschiedenster Jahrgänge und Modelle. Sie machte Eindruck, die lange Reihe der insgesamt 30 Fahrzeuge auf dem wohl extra frisch gemähten Grasstreifen direkt neben der Obstplantage.



Ein paar wenige Schritte zu den Kirschbäumen, wo für uns Saabisten die Tische gedeckt waren und ein wirklich ausserordentlich reichhaltiges Buffet so richtig zum gemütlichen Brunch einlud. Natürlich gab es bei so einem Treffen immer reichlich Gesprächsstoff und so verging die Zeit wie im Flug und schon mussten wir weiter zum nächsten Punkt auf dem Programm. Die Fahrt ging nach Romanshorn zur Autobau, wo der Autorennfahrer Fredy Lienhard in den Hallen der ehemaligen Alkoholverwaltung einige schöne Autos ausstellt und so der Öffentlichkeit zugänglich macht, dachte ich. Aber ohä lätz, da wurde ich ganz schnell eines Besseren belehrt. Was da in den recht aufwändig reno-

vierten Räumlichkeiten steht, sind nicht nur einige schöne Autos.



Da sind rund 80 Exponate zu bewundern. Wagen aus dem Rennsport von der Seifenkiste bis zum Formel 1 Boliden zeigen die technische Entwicklung bis hin zur Perfektion. In einem anderen Teil finden wir die klassischen Sportwagen aus verschiedenen Epochen; da stehen sie die Ferraris, Maseratis, Porsches, Mercedes etc. etc. Und praktisch zu jedem Fahrzeug wusste unser sehr engagierter Führer auch viel zu erzählen z.B. zum Monteverdi, dem Citroen DS oder dem Ferrari F 40. Und wenn er erst die Motorhauben öffnete strahlten die Augen der sehr interessierten Besucher wie die Augen von Kindern vor

dem Weihnachtsbaum. Auch Konzeptfahrzeuge sind zu bewundern; bei einigen habe ich persönlich etwas Mühe, aber das Elektrofahrzeug hat mich überzeugt.



Zu schnell waren die zwei Stunden vorbei und die ersten Teilnehmer verabschiedeten sich. Die übrigen Teilnehmer nahmen die Strasse nach Egnach zum Restaurant Seelust unter die Räder, wo wir unter schattenspendenden Bäumen unseren Durst und Hunger stillten und den Tag bei lebhaften Gesprächen ausklingen liessen. Ein toller Tag ging zu Ende, herzlichen Dank an die Sektion Ostschweiz für dieses perfekt organisierte Treffen. mg

