

Buchvorstellung: Saab – Weg einer Kultmarke

Von Jens Riedel

„Der Weg einer Kultmarke“ hat Dieter Günther sein Buch über Saab betitelt – und diesen bis zum bekannten Ende beschrieben. Herausgekommen ist eine kurzweilige Lektüre, die sich nicht zu sehr in technische Details verliert, sondern einen gebündelten Überblick über die Geschichte und die Modelle der schwedischen Marke gibt. Gleiches gilt für die Fotoauswahl. Sie hätte für eingefleischte Saab-Freunde ruhig etwas größer ausfallen können, bleibt aber ausreichend umfassend. So richtet sich der Autor auch an eine größere Leserschaft mit allgemeinem automobilen Interesse und nicht nur an den Kreis der Marken-Fans.

Saab – so ist vielfach bekannt – ist die Abkürzung für Svenska Aeroplan AB (Schwedische Flugzeug Aktiengesellschaft), die zunächst ausschließlich Militärmaschinen fertigte. Für die Zeit nach dem Krieg sollte ein Auto als zweites Standbein die Zukunft des Unternehmens sichern. Dass der erste Saab die Typenbezeichnung 92 erhielt, lag daran, dass das davor gebaute Modell – ein Flugzeug – Saab 91 hieß. Die Verbindung zur Luftfahrt sollte bis zum Ende des Autobaus immer wieder eine Rolle spielen. So trug das letzte Modell, der 9-5 II, eine weit herumgezogene Windschutzscheibe wie bei einer Flugzeugkanzel, und auch zuvor zeichnete sich schon so manches Cockpit bei Saab durch entsprechende Anleihen aus. Das 1993 eingeführte Night Panel, mit dem bei Nacht alle Anzeigen bis auf den Tachometer ausgeblendet wurden, war ebenfalls dem Flugzeugbau entlehnt.

Der Autor zeichnet alle wichtigen Stationen der Historie nach, erlaubt sich als profunder Volvo-Experte auch einen kleinen Schlenker zur zweiten schwedischen Automarke und überrascht mit dem einen oder anderen Modell, das hierzulande kaum bekannt ist. So gab es nicht nur einen kleinen Wohnwagen namens Saabo, sondern auch einen Lancia mit Saab-Emblem und einen 9-2X, hinter dem unverkennbar ein Subaru Impreza steckte. Auch der in Mexiko gebaute 9-4X war ein GM-Devirat und hätte die eng begrenzte Modellpalette gut erweitern können, kam aber zu spät. Genau wie der letzte Saab, der 9-5 II, von dem immerhin noch über 11 000 Stück gebaut wurden und der als im wahrsten

Sinne des Wortes formvollendet gelten darf und schon heute, anderthalb Jahr noch Produktionsende, Klassikerstatus genießt. Das gilt noch mehr für die nicht mehr offiziell in den Handel gekommenen Kombiversion, von der aber noch über ein Dutzend unter den Hammer und so auf die Straße gelangt ist.

Ein Saab war nie ganz billig, hatte den Ruf, ein Fahrzeug für Nonkonformisten zu sein, und die Marke gilt bis heute als Wegbereiter der Turbotechnik ab 1977, auch wenn es damals schon den BMW 2002 Turbo und den Porsche 911 Turbo gab. Für ausreichend große Stückzahlen reichte es eigentlich nie ganz, und so stieg General Motors 1990 mit 50 Prozent bei den Schweden ein, um zehn Jahre später auch die andere Hälfte der Anteile zu übernehmen. Ein gutes weiteres Jahrzehnt später war dann Ende.

Ende? Nicht ganz. Auch Dieter Günther lässt am Schluss seines Buches einen kleinen Hoffnungsschimmer. Saab gehört inzwischen National Electric Vehicle Sweden. Das Unternehmen plant für 2014, den bereits zu Lebzeiten der Marke entwickelten Prototypen eines Saab 9-3 als Elektrofahrzeug auf den Markt zu bringen. Mittlerweile sind sogar Überlegungen laut geworden, auch das Benzin- und Dieselmotormodell wiederzubeleben.

„Saab – Der Weg einer Kultmarke“ von Dieter Günther ist im Delius-Klasing-Verlag erschienen, hat 160 Seiten mit 190 Abbildungen und kostet 39,90 Euro. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



„Saab – Der Weg einer Kultmarke“ von Dieter Günther.