

Saabs 6 trumfer

92'eren fra 1947: Saabs første model, præsenteret lige efter krigen og sat i produktion i 1949. Med sin 3-cyl. 2-taktsmotor blev den aerodynamiske letvægt med friløb hurtigt populær. Senere fulgte flere variationer over samme grundmodel: 93, 95 og 96. FOTO: MARTIN KURT HAGLUND



Sonett 1955. Midt i årtiet lancerede Saab den kun 600 kilo tunge 2-dørs og 2-sædede sportsvogn og roadster Sonett, der ligesom personbilmodellerne var streget op på Sixten Sasons tegnebord. Senere afløstes 2-taktsmotoren af en 4-cyl. V4-motor fra Ford. FOTO: ULLSTEIN BILD



Saab 99 fra 1977. Trollhättan lanceredes sin mellemstore model 99, der senere efterfulgtes af varianten 900. Det, der dig skilte det svenske mærke sig ud ved at sætse på 9-cyl. motorer med turbo-ladning frem for tungere 6-cyl. motorer med flere cylindre og større slagvolumen. FOTO: ULLSTEIN BILD



DET STORE B

Morten Dam

Situationen omkring Saab skifter time for time, men General Motors' topledelse i Detroit synes fast besluttet på at SAABotere handelen for at gennemføre en solvent afvikling af det svenske selskab og lukke fabrikken i Trollhättan.

Angiveligt havde Saabchefen Jan Åke Jonsson alt klar til en aftale med det hollandske sportsvognfirma Spyker Cars, da han 45 minutter før aftalens underskrivelse fik ordre til at droppe sagen.

Begrundelsen angives at være frygt for, at Spykers egentlige motiv for at overtage Saab er at få fingre i et lån på 400 mio. euro fra den europæiske investeringsbank.

Økonomisk udsultning

Desuden er amerikanerne bekymret over Spyker Cars bagmand, finansfyren Antonovs påståede forbindelse til den russiske mafia, samt at Saabs teknologisk know-how skal falde i russiske hænder.

Endelig ønsker GM-ledelsen med Obama-regeringens nye mand Ed Whitacre i spidsen at demonstrere beslutsomhed.

Siden 1990 har den amerikanske bilgigant ellers haft chancen for at få det bedste ud af Saab. Men den topstyrede ledelse i Detroit har i stedet kun villet udnytte den svenske kompetence og har gennemført en 'teknologisk selskabstømning', kombineret

med en økonomisk udsultning.

Imens blev Saabs særlige identitet gradvist undertrykt og er efterhånden syngnet hen i Opels skygge.

Havde GM gjort som Ford efter overtagelse af mærker som Jaguar, Aston Martin, Land Rover og Volvo, kunne situationen Saab i dag meget vel have været en ganske anden.

En kopi af Opel

GM-ledelsens ambitioner om at gøre Saab til et svensk modstykke til BMW var rent drømmespind.

» Ambitionerne om at gøre Saab til et svensk modstykke til BMW var rent drømmespind

I stedet for at konsolidere og udbygge det svenske mærkes særlige identitet og avancerede teknologi, nøjedes man med en transfusion af komponenter fra Opel for at modernisere det svenske modelprogram, som derfor lidt efter lidt blev en slags pendant til Vauxhall, der blot er britiske kopier af Opels modeller.

Det gav ikke flere kunder i butikken, og de loyale Saabkunder fik i stigende grad svært ved at få øje på den svenske DNA-profil i Saabmodellerne.

Samtidig var bilgiganten præget af en række turbulente omskiftelser i topledelsen og virksomhedsstrukturen, hvilket kan have bidraget til manglen på opmærksomhed og ordentlig pleje af den multinationale bilkoncerns svenske stedbarn.

I Trollhättan har udviklingsafdelingen forsøgt af få det bedst mulige ud af situationen og ved samlebandene er der produceret biler 'made by Trolls', omend det må-

→ **Teknologisk selskabstømning: Først udsultede General Motors den svenske bilfabrik, og nu vil amerikanerne smide tusinder på gaden i Trollhättan**



■ 8000 job

■ **8.000** ansatte hos Saab og fabrikens netværk af leverandører påvirkes af en fabrikslukning i Trollhättan. For kommunens indbyggere medfører det et indtægtsstab på 400 mio. sv. kr.

■ **6** modeller er der i det nuværende modelprogram, fire i 9-3 serien og to i 9-5 serien drevet af benzin- og dieselmotorer med ydelser fra 120 til 210 hk.

ske var med mindre national stolthed end dengang, det var et rent svensk foretagende.

Modsat Saab fik Volvo i Fords regi bedre muligheder for at fortsætte en selvstændig udvikling af de kernekompetencer, som kendetegnede fabrikken i Göteborg: kombinationen af aktiv og

passiv sikkerhed og udvikling af pragmatiske teknologiske løsninger pakket ind i Peter Horbuths nye og friske design.

Faldende salg

Sådan er det ikke gået for Saab, der med beskeden produktion og et vigende salg har givet konstant under-

skud siden 1985. Med kun to mellemstore modelserier på programmet og en svækket selvstændig profil har Saab haft mere end svært ved at klare sig i den behårde konkurrence.

Ganske vist er fabrikken i Trollhättan i dag klar med en ny Simon Padian-designet 9-5 serie og en ny Cadillac

lac SRS-baseret 9-4X ligesom man kunne have forventet en afløser for den nuværende 9-3'er inden for et år eller to. Måske er det for sent.

Om de nye Saab-modeller nogensinde kommer på gaden er uvist. GM har tilkendegivet at ville stå inde for garantier og serviceforpligtelser over for de nuværende

TAGE

emklasse-
900. Samti-
e på lette 4-
e motorer
ILLSTEIN BILD



9000 fra 1985. Saab lancerede den store Giugiaro-designede mellemklassemodel i en joint venture med Fiat og Lancia med søstermodellerne Croma og Thema. Saab holdt dog fast i den basale motorfilosofi med fire cylindre og turboladning. FOTO: SAAB

Saab 9-5 fra 1997. Efter at bilgiganten GM i 1990 havde overtaget halvdelen af Saab blev 9000-serien erstattet af den Einar Hareide-designede model baseret på Opel Vectra-chassiset. Motorprogrammet blev samtidigt udvidet med en V6-motor fra Opel. FOTO: AP



9-3 fra 1998. Aret efter fulgte den mindre 9-3 serie, ligeledes baseret på en Vectra-plattform, med både benzin- og dieseldrevne motorer. Den fandtes i både SportSedan, SportCombi og Cabriolet. Det var for så vidt en fin bil – bare for meget Opel og for lidt Saab. FOTO: SAAB

BILRØVERI



Det svenske stedbarn

Den store kunnen hos ingeniører og arbejdere på fabrikken i Trollhättan, har de amerikanske ejere udnyttet i koncernen - uden at tilføre de nødvendige midler, så det svenske mærke kunne udvikle sig. FOTO: AP

Saab-ejere, men præcis hvilke konsekvenser en lukning af fabrikken vil få for Saab-ejerne, de ni danske forhandlere og godt 25 serviceværksteder er p.t. uafklaret. Et er sikkert og vist: Lukkes Saab er det som følge af GM-ledelsens årelange SAA-Botage.

md@eb.dk

» Med kun to mellemstore modelserier på programmet og en svækket selvstændig profil har Saab haft mere end svært ved at klare sig i den benhårde konkurrence



GM var interesseret i af få fingre i den avancerede svenske teknologi med turbo-motorer, men nu står Saab tilbage som et ribbet lig. FOTO: AP

SAAB-FANS:

Skandaløst dårligt

– Skandaløst, så dårligt GM har håndteret Saab i årene efter overtagelsen. Det er med stort vemod, at vi øjensynligt må indstille os på, at fabrikken lukkes.

– Jeg håber dog, at det på en eller anden måde lykkes at redde virksomheden eller

føre noget af den gamle Saab-ånd videre, siger formanden for **Saab Klub Danmark, Ole Bendtsen**, Grenå.

– Egentlig er jeg ikke overrasket over, at det er gået sådan.

– Faktisk er det mere overraskende, at det ikke er sket forlængst.

– Saab opererer i et niche-marked med et modelprogram, som er blevet mindre i stedet for større, og det kan man ikke klare sig med i dag, siger **motorredaktør Roger Søgaard**.

Han var Danmarks første medlem af den internationale 'Car Of The Year'-jury, Saab-fan og er selv ejer af Saab nummer 2 millioner: En 9000 Turbo.

– Her og nu ved vi stort set kun, at GM-chefen Ed Whitacre har besluttet at lukke fabrikken, og at Spyker Cars fortsat prøver at få en aftale i stand.

– Situationen omkring de nye modeller og konsekvenserne for de knap 18.000 danske Saab-ejere er endnu ikke afklaret. Vi følger udviklingen time for time, fastslår informationschef **Erik Morsing**, **GM Danmark**, som også repræsenterer Saab.

dam



Den store chef for GM i Detroit, Ed Whitacre, vil bare lukke fabrikken.

■ Sidste

Da dette motor-tillæg gik i trykken, var der stadig forskellige bestræbelser i gang på at hindre lukningen af Saab.

Men det bliver i bedste fald i stærkt reduceret udgave, med langt færre ansatte.

Under alle omstændigheder vil det ikke ændre noget ved, at General Motors har 'smadret Saab' ved at løbe med teknologien - uden at tilføre den svenske fabrik de nødvendige midler til udvikling.

Red.