

saabberichten

hét magazine voor de saabliefhebber



CLUBNIEUWS

AGENDA

SAABNIEUWS

REPORTAGES

VERSLAGEN





Een blik achter de schermen bij NEVS

Woensdag 22 juni jl. heeft NEVS aan een kleine groep zogenaamde 'ambassadeurs' de mogelijkheid gegeven een blik achter de coulissen te werpen. De dag daarvoor maakte het concern NEVS, wat staat voor National Electric Vehicle Sweden bekend dat in de toekomst de naam Saab niet meer op te produceren auto's gevoerd gaat worden.

Uiteraard waren er gemengde gevoelens na het lezen van het persbericht die dinsdag voorafgaand aan de dag van de meeting in Trollhättan. Vele hoogtepunten in modelvormen en rallysuccessen passeerden onze gedachten.

Bij aankomst in Trollhättan (het is die dag prachtig zonnig met een lekkere temperatuur) op weg naar de hoofdingang vallen de vele verkeersborden die de verschillende ingangen van de fabriek aanduiden en die allemaal nog de naam Saab dragen des te meer op. "Hoe lang zijn deze borden nog realiteit?", is de vraag die gelijk door mijn gedachten schiet. Daar de weg tussen het hoofdkantoor en de fabriek redelijk leeg is stop ik toch maar even om deze borden die weldra wellicht geschiedenis zijn te vereeuwigen met mijn camera. Na het fotograferen draai ik de afslag op richting het hoofdgebouw en daar aangekomen vallen mij onmiddellijk de drie 9-5 NG SportCombi's op die voor de ingang gefotografeerd worden. Daarachter valt mij pas in tweede instantie het grote bord 'NEVS' op boven de ingang. "Dit is de eerste die vervangen is en ongetwijfeld zal de rest snel volgen", denk ik een tikkeltje weemoedig.



Ik parkeer mijn auto op de speciale gastenparkeerplaats en loop naar de hoofdingang. Daar word ik gelijk zeer vriendelijk begroet door Jonas Hernqvist, Mikael Östlund, Michèl Annink, Thomas Ahlzén, Hans-Martin Duringhof, Veronica Nyblom en Natalia Cetinic. Er wacht koffie op ons in de ontvangstruimte en er volgt een kleine introductie van





de aanwezig. De club is niet groot, zeven man in totaal. Er zijn vertegenwoordigers van de Zweedse Saab Clubs (Saab Turbo Club of Sweden en Svenska Saabklubben), het Duitse Saablog.net en Autohaus Lafrentz, Saab Car Museum, de Saabveteranen alsmede uw verslaggever namens Saab Club Nederland en Saabpartners.com, Dirk Koppen. Michèl Annink voert het woord en vertelt ons wat het programma zal zijn die dag. Terwijl hij spreekt duiken er opeens twee zwart-wit gecamoufleerde testauto's op die de poort van de fabriek uit komen rijden... Dat belooft wat!



Na Michèl's introductie worden we uitgenodigd mee te gaan naar het gastenrestaurant dat recentelijk gerenoveerd is. Een mooie, cleane, sobere inrichting maakt dat de ruimte gastvrij aanvoelt en tevens op en top Zweeds is.

Voordat we aan het eten beginnen start Jonas Hernquist (Vice President Sales & Marketing) zijn presentatie over



hoe NEVS er in de toekomst uit gaat zien en welke waarden men graag in de toekomst wil vertegenwoordigen in haar producten. Hier speurt men naar de typische Saab invloeden uit het verleden en de vraag dringt zich op waarom in de toekomst de auto's niet meer Saab maar NEVS gaan heten. De verklaring is zeer plausibel, zeker wanneer men beseft dat er redenen zijn die men zelf niet zo één, twee, drie kan overzien.

Als eerste is Saab AB als onderhandelingspartner erg moeilijk geweest. Saab AB heeft eisen gesteld die voor NEVS onacceptabel zijn. Verder zijn er tal van andere redenen de naam niet langer op het product te willen voeren, die met meer dan geld alleen van doen hebben. Zo ook dat Saab AB als defensieconcern geplaagd wordt door tal van kleine en grotere politieke schandalen in bepaalde delen van de wereld. Daar er markten zijn die NEVS graag wil gaan beleveren, die de naam Saab meer als defensie-industrie dan als autoconcern kennen, is dit nog een extra reden tot afstand van de traditionele merknaam 'Saab'.



De slogan van de jonge onderneming NEVS is: "A movement in motion." Daaruit kan men concluderen dat het bij het nieuwe merk niet alleen om het produceren van auto's zal gaan. Ook de mobiliteitsservices rondom de automobiel zullen een zeer grote rol gaan spelen in de nabije toekomst. Werden de laatste decennia min of meer gekenmerkt door evolutie, zal het komende decennium meer in het teken staan van een revolutie in de automotive industrie.

In Noorwegen bijvoorbeeld moeten alle nieuw verkochte voertuigen vanaf 1 januari 2025 nul uitstoot hebben en ook in de Autobrief 2 hier in Nederland van staatsecretaris Wiebes staat onomwonden dat auto's vanaf 2035 alleen nog maar verkocht mogen worden indien er geen enkele vorm van uitstoot is. Kortom: auto's gaan elektrisch worden. Dat kan simpelweg niet anders. Men kan dan kiezen voor twee mogelijkheden om elektriciteit op te wekken: oplaadbare accu's of een brandstofcel (waterstof). Het ziet er naar uit dat de brandstofcel pas aan het begin staat van zijn ontwikkeling en het veilig krijgen daarvan is beslist een issue.

Verder zal car-sharing een grote rol gaan spelen in de samenleving. Op dit moment is 30% van al het verkeer in de grote steden op zoek naar een parkeerplaats en met een groeiende bevolking zal dit eerder toe- dan afnemen.



Auto's zullen op niet al te lange termijn zelfrijdend worden. Onder meer Tesla en Volvo zijn al behoorlijk ver met deze techniek die de komende jaren zonder meer nog verder geperfectioneerd zal worden. Genoeg stof tot nadenken in ieder geval...



Jonas gaat verder en vertelt dat NEVS een onderneming is opgebouwd uit partnerships. Men is er zeer trots op dat er in China partners gevonden zijn die eigenlijk niet sterker gevonden hadden kunnen worden. In financiële zin werkt men samen met de Bank of China, het op drie na grootste financiële concern van de Volksrepubliek. Een andere strategische partner is de stad Tianjin die de havenstad van Peking genoemd mag worden. Verder heeft men een sterke partnership gesloten met TeamSun, een onderneming uit de IT-branche, die zich om de software voor de nieuwe 'rijdende computers' zal gaan bekommeren. Zoals reeds beschreven zullen auto's rijdende computers worden die met allerlei software uitgerust zullen worden en met elkaar in verbinding zullen staan met als doel het leven van de klant eenvoudiger maken. Vergelijk het met het netwerk van smartphones zoals we dat vandaag de dag kennen.

De lunch wordt geserveerd en we genieten van een heerlijke maaltijd. Onderwijl mogen wij al vragen stellen aan de directe leidinggevendenden van NEVS die hier aanwezig zijn. Men neemt echt de tijd om onze vragen rustig te beantwoorden.

Na de lunch starten we met een rondleiding door de fabriekshallen. De stanserij van het plaatwerk toont ons zijn immense persen die een vlakke stalen plaat in luttele seconden tot een compleet zijpaneel of achterklep perst. Overall is het bedrijvig. Er wordt volop gewerkt. Deze stanserij gold voor het faillissement tot een van de efficiëntste van Europa. Menigmaal kwamen de bazen van GM vroeger verbaasd kijken naar de prestatie van het team en probeerden deze geheimen van de Zweden te ontfutselen. Er wordt op dit moment geperst voor Orio maar alles wordt in gereedheid gebracht om straks de carrosserieën te maken die NEVS in China (het tweede vaderland van het concern) verkocht heeft en welke in de fabriek in Trollhättan geproduceerd gaan worden om vervolgens in China tot compleet product geassembleerd gaan worden.



Voor de duidelijkheid: het totale orderboek betreft 270.000 volledig elektrische voertuigen waarvan 100.000 'bedrijfs-wagens' (elektrische minibussen en vrachtwagens) die in de net overgenomen fabriek van New Long Ma in China zullen worden gemaakt. NEVS heeft de verbrandingsmotor in zijn geheel afgezworen waarmee de vergelijking met Tesla opdoemt.

Bij het doorkruisen van de body shop en stanserij ontwaren wij op verschillende plekken carrosserieën met deels bekende en deels onbekende vormen. We verlaten de body shop en stanserij. Hier lopen binnenkort elektrisch aangedreven NEVS voertuigen voor Zweden, Europa en Noord-Amerika van de band...





We worden met drie auto's naar de overkant van de straat naar de ontwikkelingsafdeling gereden. Hier wacht ons een nieuwe verrassing. Aangekomen bij de receptie met in de ontvangsthall trots de oudste elektrische Saab welke recentelijk vanuit Nederland weer terug gebracht is naar Zweden (zie Saabberichten 4, 2015). We worden verzocht onze telefoons, camera's en eventuele dictafoons af te geven. We mogen het heilige der heiligen bezoeken. Er gaan deuren voor ons open die normaal gesproken potdicht zitten!

Tijdens het Saabfestival in 2015 hadden vele gasten de mogelijkheid de eerste etage van de ontwikkelingsafdeling met zijn vele testapparatuur te bezoeken. Er zijn in dit gebouw echter ook etages die normaal gesproken voor buitenstaanders niet te zien zijn.

Op de tweede etage is bijvoorbeeld de Prototype afdeling te vinden. De ruimte wordt gekenmerkt door een drie etages hoge binnenplaats die door vele kantoren met glazen façade met uitzicht op deze binnenplaats omgeven is. De



binnenplaats is daarom het centrale hart van deze afdeling waar de prototypes centraal opgesteld staan. Speciaal voor ons staat hier de PhoeniX conceptcar welke voor het eerst getoond werd tijdens de Autosalon in Geneve. Daarnaast gebroederlijk een designstudie van de 9-3 Turbo Edition. NEVS wilde deze graag op de markt brengen voordat men besloot de traditionele aandrijving 'ten grave' te dragen.

Die 9-3 Turbo Edition zou een zeer interessante 9-3 geweest zijn indien deze uitgekomen was: andere voorkant met voetgangerprotectie, bollere motorkap en een andere achterkant met LED-verlichting. Ook het interieur kent vele stijlelementen uit het verleden met bijvoorbeeld een centraal geplaatste turbometer, qua design gelijkenis vertonend met de Saab 99 turbo uit 1977. De carrosseriekleur 'kardinaalrood' is ook een oude bekende verschijning. In een aangrenzende kamer een prototype van het PhoeniX platform. Op de vraag welke motor daarin ligt werd alleen geantwoord dat deze niet meer van GM afkomstig was en een basisinhoud van 1.7 liter had!

Hans-Martin Duringhof neemt het woord en vertelt ons dat het platform steeds verder aangepast is en zeer flexibel is. Het is inmiddels in niets meer te vergelijken met het conceptplatform ten tijde van Spyker.



De eerste volledig elektrische NEVS-auto voor de Chinese markt is ook op dit platform gemaakt. Men heeft qua buitenkant gekozen voor het voor ons Europeanen vertrouwde 9-3 gezicht, de bodemplaat is echter geheel anders en niet meer te vergelijken met die van de 9-3 zoals wij die kennen. NEVS heeft daarentegen wel besloten het oude carrosseriedesign verder te gebruiken. Deze keuze laat zich gemakkelijk verklaren: door deze besparing op de ontwikkelingskosten kan NEVS de auto voor een attractieve prijs in China aanbieden. Bovendien was door het toenmalige verbod van GM op verkoop van Saabs in China het huidige design nog niet bekend aldaar en wordt het zodoende als nieuw voertuig waargenomen op de nieuwe thuismarkt.

Tenslotte volgt er nog een heerlijk toetje, als slagroom op de taart: een bezoek aan de vierde etage, de heilige graal van de designafdeling. Deze ruimte herbergt 35 bureaus met in het midden een 'brainstorm zone'. Daaromheen zitten de designmedewerkers van veertien verschillende na-



tionaliteiten welke aan de designtoekomst van NEVS werken. Overal zijn materialen en materiaalcomposities te zien en hangen schetsen van nieuwe voertuigen. Helaas kunnen we door het fotoverbod geen foto's tonen maar we kunnen wel een impressie met de lezers delen en die is overweldigend! De NEVS designtaal vangt aan waar Saab voorheen stond. Iedere individuele tekening aan de wand is design technisch door een Saabkenner als typisch Saab te herkennen: de hockeystick vorm op de zijpanelen, doorlopende LED-balk op de achterkant en de typische cockpit rondom de bestuurder noem ik als voorbeeld.



Welke indruk is blijven hangen na de euforie van deze dag? Men kan begrijpen waarom NEVS heeft besloten het gebruik van de naam Saab op haar producten af te zweren. Waarom zou men een belangrijk deel van de beschikbare gelden investeren in de licentierechten? Dat was geen goede zet geweest. Men heeft bij NEVS, na lang wikken



en wegen, besloten in de eigen naam en langdurig trademark hiervan te investeren. Een merk dat men zelf bezit en waarvoor men geen licentiekosten hoeft te betalen. De nieuwe producten, de elektrische auto's van NEVS, zullen een brede klantenkring moeten bedienen. Daaronder ook klanten die vroeger nooit een Saab gereden zouden hebben. De indruk dat deze onderneming succes kan hebben indien de producten kloppen is in ieder geval daar. Met de wetenschap hoeveel Saab-DNA in iedere overweging steekt en hoeveel Saab-knowhow middels voormalige Saabmedewerkers beschikbaar is, laat ons een positieve toekomst met NEVS in het vooruitzicht stellen.



Het was zeer interessant aan het einde van de meeting te horen dat NEVS de dialoog met de Saab car community in stand wil houden en verder wil uitbreiden door met enige regelmaat online en offline activiteiten te organiseren voor ambassadeurs uit de Saab scene. Zij zullen de Saab community de inblik gaan geven in het nieuwe product.

Ik dank Jonas Hernqvist, Mikael Östlund, Michèl Annink, Thomas Ahlzén, Hans-Martin Duringhof, Veronica Nyblom en Natalia Cetinic voor de gastvrije ontvangst en openheid. Het was een onvergetelijke dag!



Dirk Koppen

Fotografie:
NEVS/Michèl Annink en Saabpartners.com/Dirk Koppen