

# Saab võib surra, aga armastus kestab igavesti

Asjade tähtsust ei maksa alahinnata, sest inimestel on kalduvus neisse kiinduda. Saab on üks sellistest asjadest, kuigi sõna «asi» Saabi-omanikele ei meeldi. Kõige jubedam on see, kui sõltuvushaiguse käes vaevlevatele fanaatikutele ei toodeta enam tema narkootikumi, kirjutab Nils Niitra.



Narkootikumi ekvivalent on Saab ja sõltlased on muidugi selle auto omanikud. Nüüd lõpuks võib Postimees kogu selle kurva loo lugeja ette laotada, ilma et teda saaks kahtlustada tasuta reklaamis.

Saab kui autotootja on pankrotis ja isegi kõige suuremad fännid tunnistavad, et mullu aprillist suletud Rootsi tehase ja Saabi kaubamärgi taas-tulemise tõenäosus jääb alla 50 protsendi.

19. detsembril andis ettevõtte sisse pankrotiavalduse ja algas leinaaeg. Samal ajal on Eestis registreeritud Saabide hulk aastast aastasse aina kasvanud. Kuidas on ikkagi võimalik, et säärane kultustööde kuhugi kaob?

The Financial Times kirjutas, et Ruhri Bochumi ülikooli psühholoogi Rüdiger Hossiepi hinnangul on Saabi-omanike psühholoogiline seos oma masinatega autoomanike seas üks kõige kõrgemaid. Võrreldes keskmise Volkswageni omanikuga on nad Hossiepi andmetel oma auto suhtes enam kui kümme korda kirglikumad.

## Kirglik vaidlus

Saabi-omanikud peavad üle ilma massirongkäike tootja päästmise nimel, nende foorumid on hulga elavamad mõnegi olemasoleva ja palju suurema autotootja omast. Üritasingi Fiati omanikuna teada saada, mis siis ikkagi teeb Saabi sedavõrd eriliseks autoks.

Panin Saabi-foorumisse üleskutse, aga järgnes kirglik vaidlus selle üle, millal ikka toodeti viimane päris Saab. Konservatiivide arvates oli see Saab 900 Classic, mille viimane mudel tuli koosteliinilt 1994. aastal. Juba varem ostis Saabi aga šaakallik General Motors, mis tapiski õigeusklike hinnangul maailma prima autotootja.

Saabi-omanikud vihkavad väga väheste eranditega General Motorsit. Nüüd koperdab see autotööstuse monstrum ees kõigil neil, kes soovivad Saabi ära osta ja tootmist uuesti alustada – GMi käes on omanikuajast rida litsentse ja GM ei tee suurt saladust, et sooviks näha pigem laipa kui elavat firmat.

Veebikaklus läks päris ägedaks, kui sekkusid uue-imate Saabide omanikud – nende väitel on tõelised Saabi fännid hoopis inimesed, kes ostsid seda masinat kunni viimse tootmispäevani välja. Nemad oleval aidanud autotootjal elus püsida, sellal kui kosser-saablased jätsid firma oma toest ilma.

## Kohtumine kalmistul

Et saada teada tõde, kohtusingi neljapäeval Tallinnas Kalmistu teel (kas pole sümbolne!) kahe Saabi-omanikuga – ettevõtja ja arsti Tõnu Veldi ning juba 1989. aastast Saabide remontimisele ja ümberehitamisele spetsialiseerunud Anti Palmiga.

Asjatundjad kutsuvad teda juba iidamast-aadamast Saabi-Antiks. Temal on kõigi Saabi mudelautode kollektsioon, sellele lisaks mõnigi päris rariteetne pärisauto.



Saabi-sõbrad Anti Palm (vasakul) ja Tõnu Velt. Palm tuli kohtumisele Saab 900 Classic kabriolettversiooniga, Velt aga Saabi uusima seeriamudeli 9-5ga. Foto: Andres Haabu

Saabi-Anti tuligi kohale tõelise haruldusega – Saab 900 Classic kabriolettversiooniga (paljude arvates oligi Saab 900 Classic viimane päris-Saab, Palm käis kabrioletti spetsiaalselt perekondliku puhkuse reisi sildi all Ameerikas ostmas).

Velt aga saabus Saabi uusima seeriamudeli 9-5ga, mis valmis 2010. aasta lõpus, mil firma kuulus Spykerile. See on tema kuues Saab.

«Igal Saabi mudelil on oma lugu,» rääkis Anti Palm ja sättsis samal ajal mudeleid kronoloogilisse järjestusse.

«Igal Saabi mudelil on oma lugu,» rääkis Palm ja samal ajal sättsis kaasavõetud mudeleid kronoloogilisse järjestusse. Palm ei kuulu siiski õigeusklike hulka – tema kinnitab, et kõik Saabid on siiski Saabid.

Polnud siiski keeruline leida Veldi pilgus erutust, kui ta sai sehkendada särasilmil Palmi Saab 900 Classic ümber ja meenutada, meenutada... Sest just Saab Classic oli ka tema esimene Saab. Kas see on saabim Saab kui praegune? «Minu arvates on see üks maailma ajaloo ilusmaid autosid,» tunnistas Velt. «Jah, see on kindlasti saabim Saab, selles masinas on identiteeti ikka kordades rohkem.»

Palm lisas, et Saab on väga isikupärane auto. «Saab on tõsi-

ne haigus, kui sa oled juba korra Saabi ostnud, siis on väga raske võtta mõnda teist autot,» väitis Palm. «Saabil on põhivarustus need asjad, mis teistel autodel on saadaval lisavarustuse- na, pealekauba on ta mugav. Lisaks on ta väga turvaline.»

Aga miks läks ikkagi nii hea masina tootja pankrotti? «Pööre toimuski 1990. aastatel, kui Saab läks General Motorsi omandusse,» ütles Palm. «Siis hakati kasutama väga palju ühesuguseid varuosi, mis sobivad ka teistele kontserni kaubamärkidele, nagu näiteks Opel.»

Velt lisas, et väikeste tootmismahutudega on lihtsalt keeruline globaliseerunud maailmas ellu jääda. «Pealekauba üritasid ameeriklased kõike standardiseerida,» nentis ta.

## Identiteedi kujundaja

Meestega vesteldes selgub, et hoopis Saab mõjutab ostja identiteeti, mitte vastupidi – ei ole nii, et ostja leiab Saabi sobivat tema identiteediga. Miks muidu ostavad seda masinat inimesed alates keevitajatest ja lõpetades doktoritega.

Palmi hinnangul tekitab Saab lihtsalt sõltuvust ja inimese iseloomustamiseks ei saa seda kaubamärki kasutada. «Paljud on kuulnud, et Saab on hea auto, sellal kui teine osa alustas kasutatud autost ja ostis hiljem uue,» rääkis ta.

«Mina võin küll öelda, et selle järjekordse Saabi pankroti pärast ei päädi meie püha üri-

tus,» on Palm sõjakas. Velt rõhub siiski sellele, et nii väike tootja ei pruugi nüüdisaja globaalses autotööstuses ellu jääda. Tema kahtleb sügavalt autotootja jätkamise võimalustes.

Velt lisas, et teda kurvastaks iga toote kadumine. «Ka Saabist oleks kahju, sest olen selle autoga palju sõitnud,» tunnistas ta. Kokku kindlasti üle miljoni kilomeetri! Samas ei tekitaks Saabi kadumine temas ka mingit tohutut ängi.

«Top Geari» saatejuht Jeremy Clarkson testis eelmise põlvkonna Saabi mudelit 9-5 ja küsis seejuures, miks teevad Saabi-omanikud pähe veidra õnnistatud näo, kui küsitakse, miks neil on Saab? Siis kurnas ta ringrajal üht masinat pikemalt ja jõudis järeldusele, et esiteks on see turvaline, teiseks stiilne ja kolmandaks erakordselt hea kiirendusega.

Aga Saabi-omanik pole ka rutiinne kihutaja, sest ta ei osta BMWd. Pigem tunnistavad asjatundjad, et saablased eelistavad alternatiivina pigem Alfa Romeot. Põhjus lihtne – tegu on sportliku autoga, aga see ei ole ka BMW.

See on auto, mida ostavad inimesed, kes ei taha olla päris samasugused nagu teised autoomanikud. Nad ei taha olla rullnokad ega igavad keskealsed maksumaksjad. Aga isikupära maksab, sest isikupäraseid inimesi pole üleliia palju – seekord maksis isikupära ühele tootjale suure tõenäosusega elu.

## Viking Motorsi juht: lootus sureb viimasena

NILS NIITRA  
nils.niitra@postimees.ee

Saabe müüva Viking Motorsi juht Üllar Taniberg pole autotootja tuleviku suhtes üleliia optimistlik, samas loodab ta endiselt Saabi jätkamisele.

19. detsembril pankrotiavalduse esitanud Saabi tulevik ripub juuksekarva otsas ja Taniberg tunnistab, et maailmas on ilmselt Saabi-sõpradest rohkemgi neid, kes sooviks, et juuksekarv katkeks. Autosid toodetakse ilmselt niigi rohkem, kui neile ostjaid leidub.

General Motorsi gruppi kuuluvate autode müüjana ei tee isegi Taniberg saladust, et Saabi praeguses seisus on oma osa ka kontserni tegevusel või tegevusetusel. Esiteks muutis General Motors Saabi paljude fännide hinnangul varasemast isikupäramaks, teisalt takistab sama kontsern praegu Saabi taas elustamist.

Juba 2009. aastal valmistus General Motors Saabi kui kaubamärgi ajaloo prügikasti viskamiseks – tootmine seisis kuude kaupa. Hollandi väikesel tootjal Spykeril õnnestus Saab siiski ära osta ja tootmine uuesti käima panna. Ometi polnud Spykeril piisavalt kapitali, et Saabi elus hoida ja mullu aprillis katkes tootmine taas, sedakorral pikemaks kui kunagi varem.

Viking Motorsi salongis on praegu müügis veel üks uus Saab, üle-

jäänud on juba kasutatud masinad. Tanibergi sõnul on praegu siiski kavas lõpetada pooleliolevad Saabid ja need müüki panna.

Jaanus on Saabi pankrotihaldurid pidanud palavikulisi läbirääkimisi investoritega Türgist, Indiast ja Hiinast. Kõige mustem stsenaarium on see, kui Saab müüakse osade ja seadmete kaupa. Asja vahetas omanikku Saabi muuseum, mille päästmiseks panid raha kokku kohalik omavalitsus ja Rootsi tuntud investorid.

Tanibergi kinnitusele ei oleks sugugi hull, kui Saabi ostaks hiinlased, türklased või hindud. Esiteks on kõik nad huvitatud arenduse ja tootmise jätkamisest Euroopas, teisalt avaksid nad tõenäoliselt tehase ka oma koduturgudel. Hundid söönud, lambad terved.

Mullu müüs Viking Motors vaid 18 Saabi, neist lõviosa esimeses kvartalis, mil tootmine veel käis. Taniberg ei saa aru, miks autoomanikud arvavad, et ühe tootja pankrot muudab võimatuks auto remondi või varuosade hankimise.

«Autotootja pole kunagi tootnud varuosi,» lisas ta. «Ma ei välista, et kui Saab tõesti lõpetab, võivad varuosade hinnad langeda.»

Mida kauem kestab läbirääkimised Saabi tuleviku üle, seda väiksemaks muutub Tanibergi hinnangul tootja taassünni tõenäosus. Lõplik vastus tuleb lähinädalail, nii usub Taniberg.