

Puma – Ein Bericht der Zeitschrift



aus dem Jahr 2003

Den Artikel habe ich von  
Mauricio Ricardo do Valle Ribeiro  
aus Brasilien erhalten, vielen Dank.



Beide Berichte erschienen zum zweiten Mal in der Quadro Rhodas. Die Originalberichte stammen aus den Jahren 1970 und 1971. Die genauen Erscheinungstermine sind mir nicht bekannt.

Ein großer Dank geht an die Sekretärin von Reiner Dorsch, die sich viel Mühe mit dieser Übersetzung gegeben hat.



## Mit dem Puma durch Europa

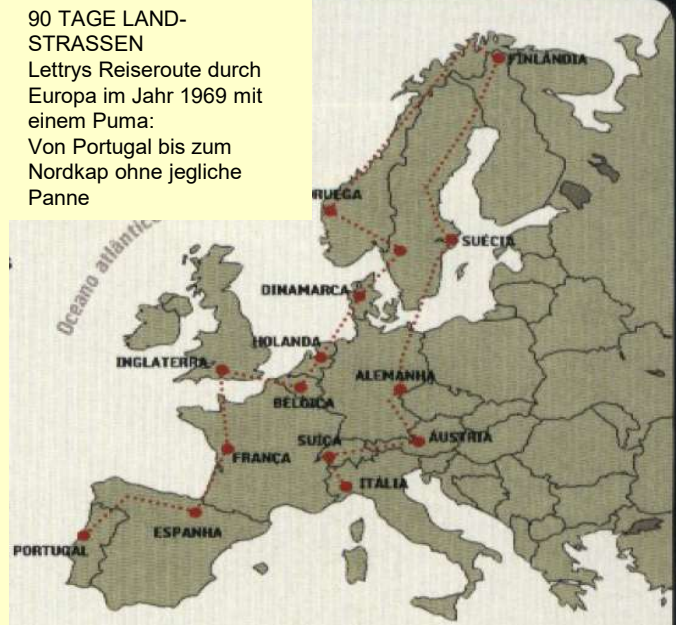
1969 erreichte ein Puma als erstes in Brasilien hergestelltes Fahrzeug die Nordspitze Europas. Die Reise wurde von der Zeitschrift QUATRO RODAS finanziert da das Fahrzeug drei Jahre vorher einen Designwettbewerb von QUATRO RODAS gewann. Der Start war in Cabo de Sao Vicente, Portugal und endete nach 17.000 km in Norwegen, genauer gesagt in Laponia am Nordkap.

„Ich legte die ganze Strecke alleine zurück: Ich fuhr, filmte, fotografierte und protokollierte die Daten“, erinnert sich der Ingenieur Jorge Lettry, einer der damaligen Puma Partner.

Das Fahrzeug wurde direkt nach Portugal verschifft. Lettry wollte nicht nur die Leistung des Pumas unter harten Bedingungen testen, sondern auch Werke anderer Automobilhersteller besuchen

### 90 TAGE LAND-STRASSEN

Lettrys Reiseroute durch Europa im Jahr 1969 mit einem Puma:  
Von Portugal bis zum Nordkap ohne jegliche Panne



### VOM WETTBEWERB BIS ZUR VERSCHIFFUNG

Die Gewinner (das zweite und dritte Fahrzeug von links nach rechts) unter den fünf teilnehmenden Fahrzeugen des Designwettbewerbes der Zeitschrift QUATRO RODAS und die Verschiffung nach Europa als 1. Preis drei Jahre später



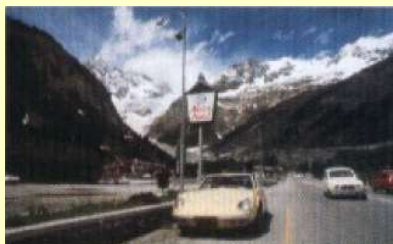
sowie das Fahrzeug bekannt machen. „Unter anderen besuchte ich Fiat, Alfa Romeo, Ferrari, Alpine, Renault und Abarth. Bei allen Herstellern war die Überraschung über die gute Qualität des Pumas groß“, erzählt Lettry. „Bei Alpine bat mich einer der Ingenieure die Türe auf- und zuzumachen. Das ist eine einfache Methode die Qualität eines Glasfiberfahrzeuges zu testen. Ich machte was er wollte und der Franzose sagte zu seinem Team etwas wie: „ Habt Ihr das gesehen? So soll es sein“.

Aufgrund der vielen Zwischenstopps dauerte die gesamte Reise 90 Tage (Hin- und Rückfahrt), von Mai bis Juli 1969. Lettry reiste von Portugal aus über Spanien, Frankreich, England, Belgien, Niederlanden, Dänemark, Schweden und Norwegen. Er überquerte am 11. Juli 1969 den Polarkreis Richtung Nordkap, der gleiche Tag an dem Apollo 11 auf dem Mond landete.

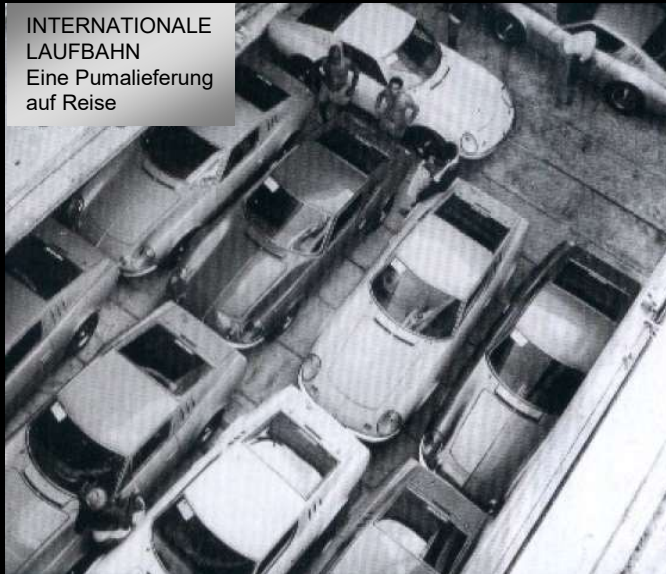
Auf der ganzen Reise gab es keinerlei technische Probleme, mit Ausnahme eines Unfalls mit einem Mercedes-Benz in Norwegen. „Die Strasse war sehr eng. Der Mercedes kam mir in einer Kurve entgegen, in der nur ein Fahrzeug passte“, sagt Lettry. „Keiner verletzte sich und es wurden nur die vorderen linken Scheinwerfer beider Fahrzeuge beschädigt“. Auf der Rückfahrt fuhr Lettry durch Finnland, Schweden, Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien wo das Fahrzeug zurück nach Brasilien verschifft wurde.

Zurück in Brasilien erlebte der Ingenieur eine sehr große Enttäuschung: „Die Geschäftsführer der Firma Puma zeigten keinerlei Interesse für Lettry's Reise. Diese war aber ein historisches Ereignis, da es das erste in Brasilien hergestellte Fahrzeug war das soweit und in so gutem Zustand gekommen war“, bedauert Lettry. Er erzählt dazu, als er zurückkam wurde das Fahrzeug untersucht, der Scheinwerfer repariert ... und dann wurde es als „gebrauchtes Fahrzeug“ verkauft. „Die Geschäftsführer hatten nicht einmal den Gedanken das Fahrzeug als historisches Exemplar zu behalten, oder die Idee den Verschleiß des Fahrzeuges nach so einer Reise intensiver untersuchen zu lassen“.

TAGEBUCH  
Zwei Momente der historischen Pumareise nach Europa:  
Am Straßenrand mit den Alpen im Hintergrund und beim Besuch des Designstudios Pininfarina in Italien.



INTERNATIONALE  
LAUFBAHN  
Eine Pumalieferung  
auf Reise



## Weltauto

1970 wurde der Puma GT 1500 auf einer Messe in Sevilla, Spanien ausgestellt. Das war der Anfang einer internationalen Laufbahn die ihren Höhepunkt mit dem Export in mehr als 50 Länder erreichte (inklusive den USA und viele Länder Europas) und die Herstellung in Südafrika durch Bromer Motors Assemblies. Bromer, die von Puma do Brasil lizenziert war, gelang es einige Fahrzeuge nach Australien zu exportieren. 1971 war der amerikanische Journalist Karl Ludwigsen in Brasilien (damals war er QUATRO RODAS Korrespondent), testete viele Fahrzeuge und hatte Gefallen am Puma gefunden. „Das ist die Corvette, der Porsche, Ferrari und Jaguar der Brasilianer“, schrieb er in der Zeitschrift „Motor Trend“.

Gegenwärtig finden sogar Eigentümergegnungen statt. In Deutschland veranstaltete der Puma Club Germany im Juni ein Treffen in einem Schloss in Stuttgart. Neun Tage feierte man „brüderlich“ mit 52 Pumafahrzeugen.



Puma GTS oder Puma GT Sypher. Dies ist das Cabrioletmodell, das 1970 vorgestellt und 3 Jahre später zusammen mit anderen Modellen der Marke umbenannt wurde.



PUMA GTB – Die Abkürzung bedeutet „Gran-Turismo Brasilien“. Das Fahrzeug kam erst 1974 auf den Markt (es wurde zwei Jahre davor als GTO entworfen). Es hatte den 6 Zylinder-Motor des Opalas.

In dieser Zeit geschieht eines der pittoresken Kapitel der Pumageschichte. Ein arabischer Prinz Namens Al Fassi war mit dem Ex-Boxer Cassius Clay (damals schon Muslim und mit dem neuen Namen Muhammed Ali) in Paraná (Bundesstaat im Süden Brasiliens). Al Fassi wollte mit Hilfe des guten Namens Ali's die Pumas nach Saudi Arabien exportieren. Die Fahrzeuge sollten „Al Fassi by Muhammed Ali“ heißen. Zwei Fahrzeuge wurden nach Saudi Arabien geschickt und Al Fassi zahlte für weitere 40 an. Dennoch, 1987 wurde das Vermögen der Familie Al Fassi weltweit wegen des Verdachts auf internationalen Waffenhandel blockiert. Somit wurde der Kauf nicht abgeschlossen und die Schulden der Araucária stiegen. Die Gesellschaft wurde zuletzt vom Unternehmer Níveo de Lima kapitalisiert, der sie 1987 kaufte.

## Der Maserati der Brasilianer

Níveo kaufte Namen und Herstellungsrechte der Fahrzeuge, zahlte die Schulden bei VW (damals auf über 1 Mio. US\$ geschätzt) damit er weiterhin VW Fahrgestelle und Motoren (Wassergekühlt, verwendet bei der Modellreihe Gol) bekam. 1988 gründete er die Alfa Metais, die später in Alfa Metais Veículos (AMV) umbenannt wurde. Die AMV stellte die Puma AM3 (gleichwertig des GTE), AMV4.1 und den LKW Puma 7900 vor; 1989 kam der AM4 hinzu.

Als Níveo de Lima 1993 bei einem Fahrzeugunfall starb verschlimmerte sich die Lage von Puma. Viele behaupten das Werk hätte kurz danach aufgehört zu produzieren aber Luiz Roberto Talles, Präsident des Puma Club do Brasil, widerspricht dieser Behauptung: „Der letzte Puma, ein AM4 Cabriolet wurde 1997 verkauft. Die Herstellung der LKW's setzte sich bis 1999 fort.“ Gegenwärtig gehört die Marke immer noch AMV. Karosserien, Fahrgestelle, Werkzeuge, Foto- und Dokumentenbestand wurden vernachlässigt, aber allmählich wird dieser Bestand vom Puma Club do Brasil sortiert und überarbeitet. „Wenn Puma überlebt hätte, hätte Brasilien heute eine sportliche Marke mit der gleichen Ausstrahlung wie Maserati“, sagt Jorge Lettry.