

# Internationales Puma-Treffen 2016



Erlangen 06.06.2016 – Von den ursprünglich über den General-Importeur in der Schweiz in nahezu ganz Europa verteilten Sportwagen aus Brasilien mit Karosserie aus GFK und Technik aus dem Hause Volkswagen gibt es nur noch wenige Exemplare. Umso spannender war es, gleich 20 Pumas in der Nähe von Erlangen auf einmal bewundern zu können. Teilnehmer aus 5 Nationen nahmen an der Veranstaltung teil. Auch Gäste aus der Heimat des Pumas durften begrüßt werden.



der Nähe von Erlangen.

Am Wochenende vom 5. bis 7. Juni traf sich die Fan-Gemeinde des Puma do Brasil im Frankenland zum traditionellen Jahrestreffen der Community of Interest Europe. Bereits am Donnerstag fanden sich die ersten Teilnehmer ein, um beim Präsidenten der Col im Garten gemeinsam den Grill anzuwerfen. Am Freitag war die Besichtigung der Altstadt von Bamberg auf der Tagesordnung. Danach kam es zu einem gemütlichen Get-Together im Fränkischen Landgasthof Weichlein in

Am Samstag setzte sich die Puma-Gemeinschaft bestehend aus 20 Fahrzeugen und 25 Pumeiros in Richtung Fränkische Schweiz in Bewegung. Erste Station auf dem Plan war die Blaue Maus. Dabei handelt es sich um eine der ältesten Whisky-Destillieren in Deutschland, in der seit über 30 Jahren heimische Malzsorten zu edlen Getränken verarbeitet werden. Bei einer Führung durch den Betrieb wurde über die Produktion von Whisky und die Geschichte des Getränkes in der Region informiert.



Nach der Besichtigung der Whisky-Destillerie wurde der Felsenkeller in Senftenberg angesteuert. Die Fahrt führte quer durch die Fränkische Schweiz durch malerische Dörfer, Waldregionen und sanfte Hügel direkt zu einer Anhöhe, auf der sich ein traditioneller Fränkischer Bierkeller befindet. Beim Felsenkeller wurden die Puma-Fahrer mit typischen Gerichten aus der Region verköstigt.

# Internationales Puma-Treffen 2016



Nach dem Mittagessen war das Ziel der Marktplatz von Höchstadt. Dort wartete bereits die regionale Presse auf die Fahrzeuge und ihre Besitzer, um Interviews zu machen und einen Eindruck von der Vielfalt der noch erhaltenen Fahrzeuge einzufangen. Unter den Fahrzeugen befand sich ein frühes Cabrio, welches noch die Bezeichnung Puma GTE Spider trägt und 1972 produziert wurde. Auch eines der frühen Coupés mit den charakteristischen Haifisch-Kiemen an den Seiten konnte betrachtet werden. Daneben standen einige jüngere Puma GTEs (Coupés von 1975 bis 1980) und jüngere Puma GTS (Cabrios). Diese Varianten wurden auf der vorzugsweise in Brasilien angebotenen Bodengruppe des VW Brasilia aufgebaut. Auch ein rotes von der Firma Glasflügel modifiziertes Cabrio, das als Puma GTS German Edition in der Fachliteratur bezeichnet wird, war am Marktplatz zu bewundern. Zu guter Letzt konnte ein blaues, vorwiegend für den österreichischen und schweizerischen Markt vom General-Importeur – Firma Pfister – modifiziertes Cabrio, das die Bezeichnung Puma GTS Swiss Edition trägt, am Marktplatz besichtigt werden.



Nach einer kleinen Stärkung mit Eis und italienischem Kaffee wurde die letzte Etappe des fast 180 km langen Tagesausflugs in Angriff genommen. Es ging zurück nach Weingartsgreuth wo bei einem sehr guten Abendessen, vielen Getränken, noch mehr Benzingesprächen und dem Anschneiden und Verzehr der „Puma-Torte“ der Abend sehr harmonisch ausklang. Wenn man den Gerüchten glauben darf, wurde der Abend sogar noch um die eine oder andere Stunde und dem einen oder anderen Bier am dorfeigenen Weiher von so manchem Teilnehmer verlängert.

# Internationales Puma-Treffen 2016



Auch das nächstjährige Treffen steht bereits fest. Es wird Mitte Mai im Umkreis von Frankfurt stattfinden. Nähere Informationen werden in den nächsten Monaten an alle Pumieros verschickt.

Am Sonntag gab es dann die obligatorische große Verabschiedung. Die meisten Teilnehmer begaben sich auf die mehr oder weniger lange Rückreise. Ein paar Teilnehmer nutzen noch die Chance das nahe gelegene Schloß Weissenstein in Pommersfelden zu besichtigen und dort eine der größten heute noch im Privatbesitz befindlichen Bildersammlungen zu bestaunen.



# Internationales Puma-Treffen 2016



## Hintergrundinformationen:

In den 1950er- und 1960er-Jahren versuchte Brasilien intensiv, den Anschluss an die westlichen Industrienationen zu schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden unter anderem Kooperationen mit großen Automobilherstellern eingegangen, darunter auch mit Volkswagen. Setzten die Erfinder des brasilianischen Pumas anfangs noch auf DKW, so fiel 1967 die Entscheidung, nur noch mit VW-Technik zu produzieren. Ab Oktober 1968 entstand mit dem Puma GT 1600 ein 2-sitziges Coupé, das sich so gut verkaufen ließ, dass an einen Export nach Amerika und Europa gedacht werden konnte. Etliche Pumas kamen in den 70er Jahren als sogenannte Kit Cars in die USA, als Fertigfahrzeuge nach Kanada und Südafrika. Einige wenige Fahrzeuge erreichten auch Australien und den europäischen Markt. Weltweit blieben Pumas jedoch Exoten. Die in die USA exportierten Fahrzeuge mussten aufgrund von US-Importbestimmungen in Teilen geliefert werden: Karosserie, Achsen, Motor und Räder durften nur als einzelne Baugruppen, voneinander getrennt eingeführt werden. Viele Importeure ließen nur die Karosserien aus Brasilien kommen und komplettierten die Fahrzeuge mit VW- oder Fremdteilen vom US-Markt.

Ein kurioses Kapitel der Automarke Puma wurde in Südafrika geschrieben. Ab 1973 erfolgte auf Initiative eines südafrikanischen Geschäftsmanns eine Lizenzfertigung in Durban. Diese erforderte allerdings einigen technischen Aufwand und enthusiastischen Einsatz. Der Puma wurde in Brasilien auf Basis des Karmann Ghia (VW Typ 14) produziert, und Volkswagen lieferte die dafür benötigten Teile weitgehend ohne weitere Auflagen. Für Südafrika ergab sich eine andere Situation: Der Karmann Ghia war dort nicht erhältlich, daher war auch keine Teileversorgung durch Volkswagen möglich. Deshalb fertigte man in Brasilien ein paar rechtsgelenkte Prototypen auf Basis des VW Käfers als Baumuster für die Südafrikaner. Damit glaubte man alle Probleme gelöst zu haben. In Südafrika aber weigerte sich der Großserienhersteller Volkswagen, die benötigten Teile einzeln an die frisch gegründete Bromer Motor Assemblies zu liefern. So sah sich die kleine Fabrik in der Ortschaft New Germany nahe Durban gezwungen, komplette VW Käfer zu kaufen und die benötigten Teile auszubauen. Der Rest wurde weiterverkauft oder, falls das nicht glückte, verschrottet.

Nach Europa gelangten bis heute an die 200 Puma Sportwagen. Zwischen 1971 und 1981 wurden laut Exportpapieren 188 Puma-Fahrzeuge innerhalb von Europa ausgeliefert. Die Wirtschaftskrise Anfang der 80er Jahre läutete das Ende der Übersee-Aktivitäten ein. Die Produktion von Puma Sportwagen wurde 1992 endgültig eingestellt. Im Jahre 1994 wurde dann auch die LKW-Produktion beendet. Die Rechte an der Marke Puma wurden zur Nutzung auf dem europäischen Kontinent 1998 an Ford verkauft. So entstand der in unseren Breiten bekannte Ford Puma.