



PUMA

Automobil Handels AG

Importador geral para a Europa

8004 Zürich
Postfach, 8026 Zürich
Telefon 01 / 3938 34



Banco:
Suíça: Volksbank Zurich
Suíça: Bankgesellschaft Zurich
PO Caixa, 8026 Zurich
Telefone 01 / 3938 34

PUMA

Comunicado de imprensa

Zürich, 19. Setembro 1978

HG

PARA TODOS OS VAREJISTAS NA EUROPA

Prezados Senhores,

Abaixo vocês encontrarão algumas informações sobre as origens das fábricas da PUMA e os produtos associados.

A História da PUMA

A PUMA INDÚSTRIA DE VEÍCULOS S.A. iniciou suas atividades na indústria automobilística brasileira em 2 de outubro de 1964, em São Paulo. Este projeto foi fruto do esforço de alguns entusiastas cujo único objetivo era construir um veículo verdadeiramente brasileiro, ou seja, colocá-lo sobre rodas, e assim demonstrar a capacidade dos brasileiros nesse setor.

Um desses pioneiros construiu o primeiro modelo em Matão, cidade do interior de São Paulo. Ele utilizou o chamado chassi DKW Vermag, combinado com uma carroceria moderna e, para a época, com um formato muito atraente. A carroceria extremamente leve e resistente, possibilitada pelo uso de materiais de fibra de vidro e, claro, pelo total comprometimento dos pilotos, resultou em diversas vitórias em eventos de corrida.



A PUMA não foi a única empresa a produzir veículos com carrocerias de fibra de vidro. Nomes mundialmente renomados seguiram essa tradição, incluindo:

Chevrolet Corvette - Ford GT - Matra - Reliant - Porsche 904 - Lotus - Renault Alpine – Jensen

A primeira versão da PUMA recebeu o nome de seu designer, DKW Malzoni. Este veículo foi apresentado ao público pela primeira vez no Salão do Automóvel de São Paulo de 1966 e ganhou o prêmio de Melhor Design. Vale destacar que um dos jurados foi o renomado estilista Bertone.

Após esse sucesso, a PUMA foi oficialmente reconhecida como fabricante de veículos pela GEIMEC, responsável pelo desenvolvimento da indústria automobilística brasileira na época.

No final de 1967, a DO/Vermag, cujos componentes mecânicos eram utilizados nos veículos PUMA, encerrou a produção. A PUMA foi, portanto, forçada a considerar um novo projeto. A nova base foi o sistema mecânico da Volkswagen e seu motor de 1500 cc. Isso marcou o início de uma fase completamente nova na vida da empresa. A equipe de gestão da empresa não apenas iniciou a produção em massa, como também atingiu metas adicionais.

A PUMA iniciou a exportação de seus veículos em 1970. Até hoje, essa exportação continua para todos os cantos do mundo. Um feito pioneiro na indústria automotiva brasileira.

A lista a seguir demonstra os esforços e sucessos da empresa no cenário internacional. Apesar de sua pequena produção, a PUMA se esforçará para atingir e expandir suas metas de exportação.

Export PUMA (in Crs)

em	1970	194.960.-
	1971	41.188.-
	1972	787.693.-
	1973	1'445.496.-



1974	1'011.533.-
1975	1'117.585.-
1976 *	1'146.592.-

* até outubro 1976

A expansão das exportações da PUMA depende, em grande parte, do aumento da produção para atender ao mercado interno. Infelizmente, o acúmulo de produção existente, devido à alta demanda dos varejistas, já chega a nove meses. Essa situação impediu um aumento correspondente na taxa de exportação.

A tabela a seguir mostra os números de produção da PUMA a partir de 1966. A taxa de crescimento declarada é baseada na produção do ano anterior..

Produção PUMA

	Ano	Veículos	Aumentar
in	1966	35	-----
	1967	125	+ 257.14%
	1968	151	+ 20.80
	1969	272	+ 80.13
	1970	202	- 25.73
	1971	323	+ 59.90
	1972	484	+ 49.84
	1973	769	+ 58.80
	1974	1'137	+ 50.00
	1975	1'576	+ 38.61
	1976	1'957 *	+ 24.18

* Produção planejada

Atualmente, a capacidade de produção mensal das fábricas da PUMA é de aproximadamente 220 veículos. No entanto, em breve será possível aumentar a produção para aproximadamente 300 veículos por mês. Esse aumento reduzirá significativamente o tempo de espera dos clientes e atenderá melhor à demanda de exportação, que atualmente aumentou para aproximadamente 1.200 veículos por ano.



Em um futuro não muito distante, todos os veículos PUMA serão fabricados em uma nova fábrica. Esta nova fábrica ocupará uma área de aproximadamente 20.000 m² e será construída em um terreno de aproximadamente 300.000 m². Esta expansão dará um novo impulso não apenas à produção de veículos, mas também à fabricação de outros produtos, como kits de desempenho e peças automotivas. Naturalmente, a produção de produtos especializados em fibra de vidro, como caminhões, cabines sobrepostas, barcos e componentes industriais, também poderá continuar.

Para apoiar os esforços de exportação da empresa e com o apoio pessoal da alta administração da PUMA, a empresa participou dos seguintes salões do automóvel:

- 1970 Feira Ibero Americana de Sevilla, Espanha
- 1970 Salon International del Automovil, Barcelona - Espanha
- 1970 Salon del Automovil del Punta del Este - Uruguai
- 1970 New York International Auto Show, USA
- 1971 Qanadian Sports Men Show, Toronto – Canadá
- 1971* Salon International de l'Automobile, Genève - Suíça
- 1972* Salon International de l'Automobile, Genève - Suíça
- 1972 Feiras Parceiros para o Progresso, Berlin - Alemanha
- 1972 Feira Internacional de El Salvador, El Salvador
- 1972* London Motor Show, Inglaterra
- 1972* Motor und Autoshow, Stuttgart - Alemanha
- 1972 Salon de Marseille, França
- 1972 Salon de Lisboa, Portugal
- Salon International de l'Automobile, Genève - Suíça
- Automobil - Austellung, Amsterdam - Holanda
- 1973* Brasil Export 73, Brüssel - Bélgica
- 1973* Stockholmer - Autoshow, Suécia
- 1973 Feira del Pacifico, Lima - Peru
- 1973 Salon de Santiago, Chile
- 1974* Salon International de l'Automobile, Genève - Suíça
- 1975* Salon International de l'Automobile, Genève - Suíça
- 1975 Interfer 75, Guatemala
- 1975 Exposicao Brasil 75, Kuwait



- 1976* Salon International de l'Automobile, Genève - Suíça
- 1976 Frühjahrsmesse, Leipzig - República Democrática Alemã
- 1976 Internate Verbrauchsgütermesse, Brno - Checoslováquia
- 1976 Internat. Frühjahrsmesse, Bukarest – Romênia
- 1976 Internat, Verbrauchsgütermesse, Poznan - Polônia
- 1976 Internate Feira de el Salvador, El Salvador
- 1977 Salon International de l'Automobile, Genève - Suíça

* Essas exposições foram organizadas pelo importador europeu da PUMA em Zurique.

Além das atividades internacionais da PUMA, a empresa transferiu com sucesso sua expertise na fabricação de veículos por meio de licenciamento no exterior. Com esse licenciamento, a PUMA se tornou a primeira montadora brasileira a receber royalties do exterior. Isso confirma o alto nível da tecnologia brasileira alcançada.

A fibra de vidro, material base da carroceria do PUMA, é produzida industrialmente no Brasil. É feita a partir de uma mistura de areia e outras matérias-primas em temperaturas altíssimas. Revestida com resinas de poliéster, um derivado do petróleo, cria um material plástico altamente resistente, cujas qualidades são extremamente favoráveis à produção de carrocerias de automóveis. As vantagens são:

- Possibilidade de realizar projetos extremos, impossíveis com chapas de aço.
- Elasticidade extremamente alta
- Alta resistência ao impacto (1/3 dos corpos de chapa de aço)
- Resistência extremamente alta à corrosão e a produtos químicos, fácil manutenção e cuidado
- Baixo investimento inicial em comparação com os moldes de aço necessários para o processamento de chapas de aço.



- Menos peças da carroceria são necessárias para criar uma carroceria inteira do que com chapa de aço (aproximadamente 70% menos).
- Condutividade térmica e acústica extremamente baixas.
- Tensão maior do que com vários metais em termos de alongamento, etc.

PUMA INDUSTRIAS DE VEHICOLOS SA.

Capital	: CRS	44'110.000.-
Funcionários	:	480
Área da Fábrica	:	11'000 m
Área da Fábrica	: (Projeto)	20'000 m
Área Total	:	300'000 m

Diretoria : Dr. Luiz Roberto Alvarez da Costa, Presidente
Milton Masteguín, Executive Direktor
José Maria Hellmeister, Commercial Direktor

=====