

Ein Besuch der Puma Fabrik 1968



Von Gabriel Araujo – 26 Mai 2019

Source: <https://mundofixa.com/uma-historica-visita-fabrica-da-puma-em-1968-35-fotos/>



Es besteht kein Zweifel, dass das Jahr 1968 ein Wendepunkt in der Geschichte von Puma war. Damals erschien in Brasilien die zweite Generation des GT, ein Modell, auf das der Erfolg der Marke zurückzuführen ist. Aus den besten und aktuellsten italienischen Automobiltrends geschmiedet, hat das neue Auto zweifellos den Titel eines der schönsten Meisterwerke der nationalen Industrie verdient. Es wurde der Presse im April diesen Jahres vorgestellt und im folgenden Monat veröffentlicht. Damit begann der Höhenflug des erfolgreichsten brasilianischen Out-of-Series-Sportwagens.

Ein Teil des täglichen Lebens eines der ersten Produktionsmonate des Puma GT wurde durch den renommierten Journalisten und Automobilhistorikers Karl Ludvigsen - einem Auslands-Korrespondenten des Quatro Rodas-Magazins - bei einem seiner ersten Besuche in Brasilien aufgezeichnet. Anscheinend bestand seine Hauptaufgabe darin, die 6. Automobilausstellung abzudecken, aber er hatte auch Besuche in einigen brasilianischen Fabriken, einschließlich Puma, in sein Reiseplan aufgenommen.

Ludvigsen war vom neuen brasilianischen Sportwagen begeistert, wählte einige der Fotos aus und schrieb einen Artikel für Band 7 des renommierten Magazin Automobile Quaterly. Aufgrund der internationalen Reichweite dieser Zeitschrift wurde Puma in mehreren Ländern bekannt. Kein Wunder, dass der GT später in über 50 Länder exportiert wurde.

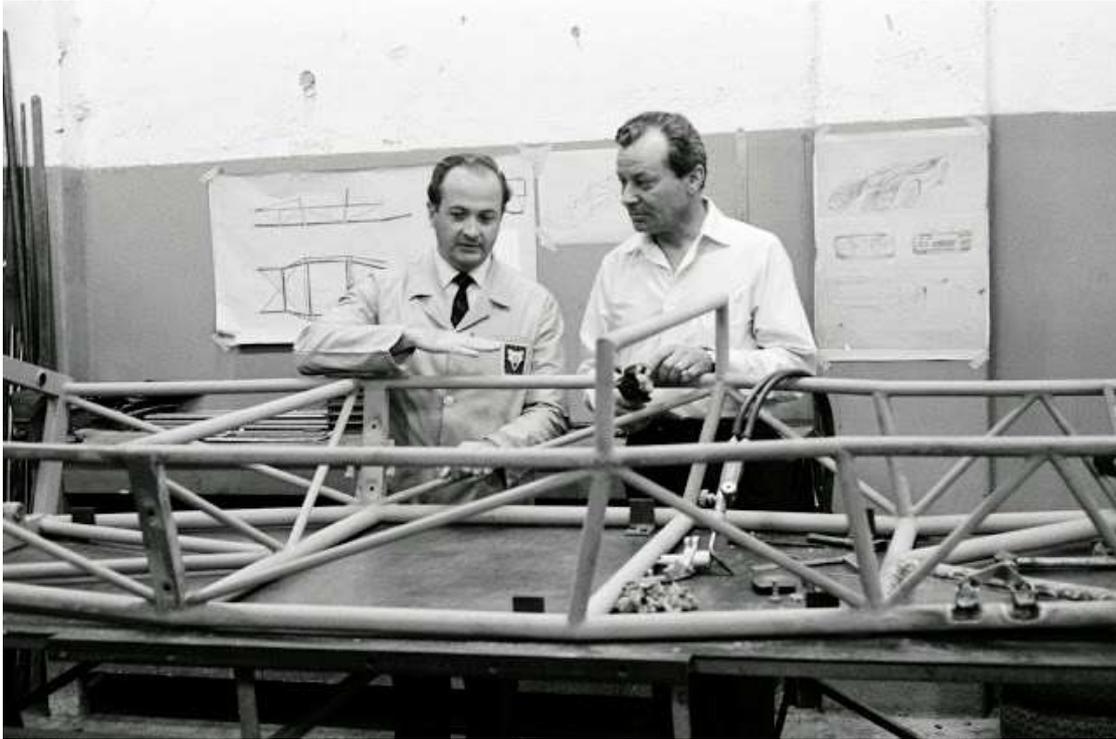
Hier nun dieser seltene Artikel:



Die bescheidenen Halle in der sich die Produktion der Pumas befand, befindet sich in der Avenida Presidente Wilson, 4385, Ipiranga, in der Landeshauptstadt. Dieses und viele andere benachbarte Gebäude wurden Ende der 2000er Jahre durch den Bau der Tamanduateí-Station abgerissen, die Zugang zu den grünen und der türkisen U-Bahnlinien der CPTM bietet.



Überblick über die Montagelinie.



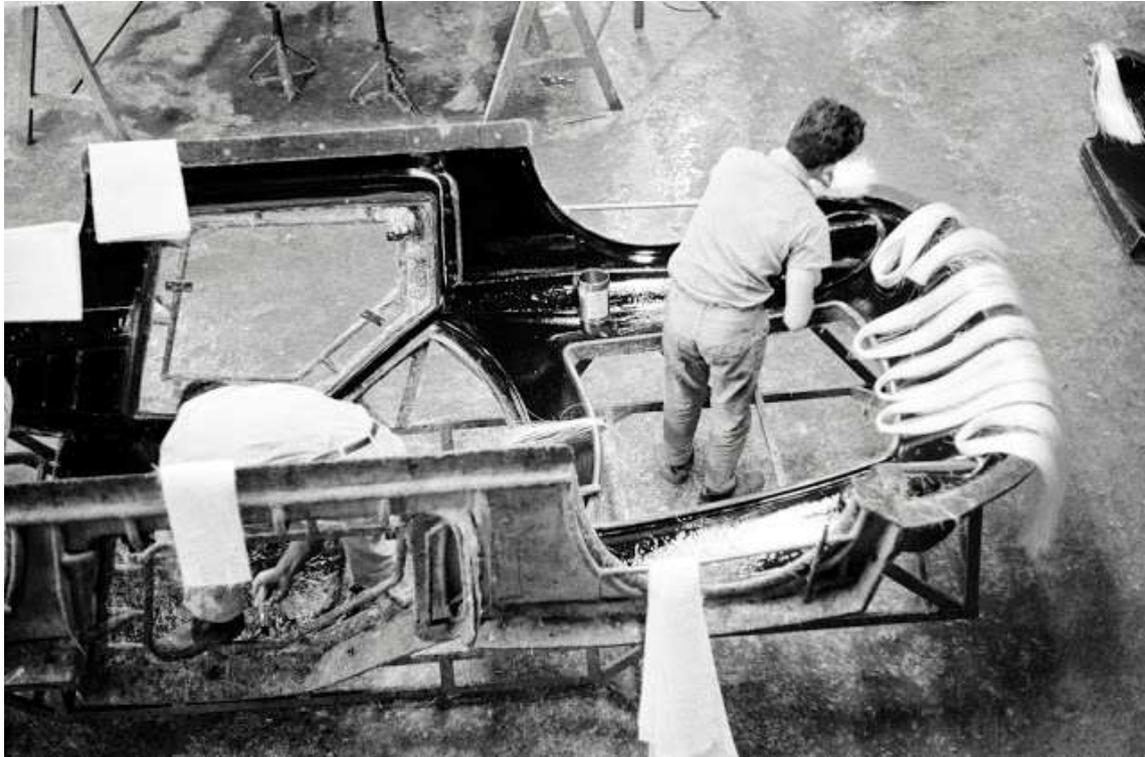
Jorge Letry (1930-2008), damals technischer Direktor von Puma bis 1973 und Leszek Bilyk (1919-2006), dem Chef-Redakteur von Quatro Rodas zwischen 1965 und 1967.





Das Fiberglas wird den Boxen entnommen. Hier begann die manuelle Produktion der Pumas.





Mitarbeiter belegen die Karosserieform mit den Glasfasern und dem Giesharz. Da es keine Pistolen gab, wurde die Arbeit mit Bürsten erledigt und erforderte daher mehr Zeit und Arbeit.





Anscheinend war es damals nicht zwingend, spezielle Kleidung, Masken, Brillen und Handschuhe zu tragen. Da es sich um ein giftiges und krebserregendes Material handelt, kann Glasfaser mittel- oder langfristig zu gesundheitlichen Problemen führen wenn es ohne ausreichende Schutzkleidung verarbeitet wird.





Nach dem Laminieren wurden die Karosserien der Sonne ausgesetzt, so dass die Fasern trockneten und aushärteten. Einige sind sogar mit dem Herstellungsdatum gekennzeichnet.





Hier wurde der Veredelungsprozess begonnen.





Lackiererei: Genau wie bei der Glasfaserverarbeitung, keine obligatorische Sicherheitsbekleidung, es wurde aber bereits mit einer Lackier-Pistole gearbeitet.





Chassis und mechanische Komponenten wurden direkt bei Volkswagen bezogen. Bis dahin war Gurgel der einzige Hersteller der Welt, der sich auf eine solche Versorgung durch VW stützte.



Rudolf Leiding (1914-2003), der damals neu ernannte Präsident von VW Brazil (1968-1971), drohte seinerzeit, aus einem offensichtlichen Grund, die Lieferung an Puma zu untersagen: um den direkten Wettbewerb mit dem Karmann-Ghia zu vermeiden. Leiding war gezwungen, seine Meinung zu ändern.



Luiz Roberto Alves da Costa, Anwalt und kaufmännischer Leiter von Puma, griff die Freundschaft mit Luís Antônio da Gama und Silva auf, der kein anderer als der Justizminister der Regierung von Präsident Costa e Silva und war der für AI-5 verantwortliche Redakteur und war durch das Militärregime in Brasilien eingesetzt. Die Anfrage veranlasste den Minister in Brasilia, sich persönlich mit Leiding zu befassen.



In der Anhörung argumentierte der Minister, VW sei bereits Lieferant von Puma, weil VW die Reste der bereits



deaktivierten Produktion der DKW-Modelle weitergegeben hatte, und drohte, den multinationalen Konzern wegen Missbrauchs wirtschaftlicher Macht anzuklagen, da VW die Lieferung von Teilen an einen nationalen Hersteller, mit einer beträchtlichen Anzahl von Mitarbeitern, verweigerte.

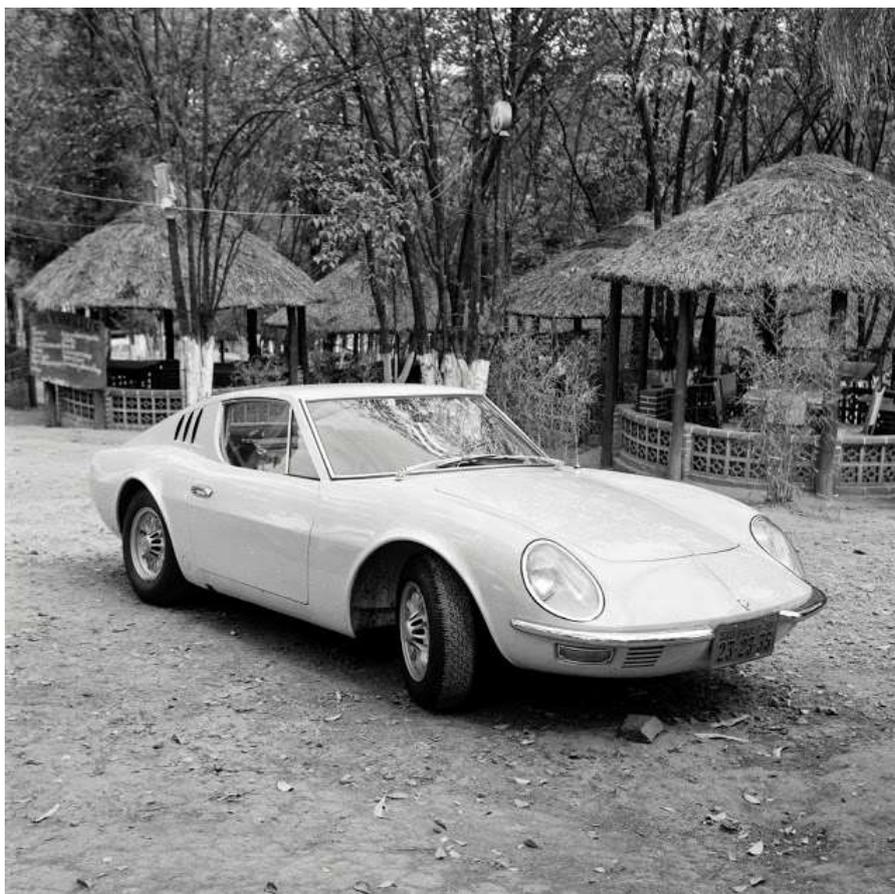
Verärgert bestätigte Leiding die Entwicklung von Karmann-Ghia und SP2. Wenn einerseits VW-Sportwagen nicht verkauft wurden, war Puma andererseits weit davon entfernt, mit einem Giganten wie VW zu konkurrieren, der in der brasilianischen Automobilindustrie praktisch eine Monopolstellung einnahm.



Das Karmann-Ghia-Chassis wurde um 250 mm gekürzt, wodurch der Radstand auf 2150 mm reduziert wurde. Andererseits hatte der 1500er Motor eine hohe Nettoleistung von 44 bis 60 PS aufgrund der Verwendung eines Solex 32 PDIS-Doppelvergasers, eines Bosch-VJ4BR25-Zentrifugalverteilers und eines im Werk entwickelten Abgassystems.



Zu diesem Zeitpunkt waren die Autos fast fertig. Es mussten lediglich Scheiben, Embleme, Scheinwerfermasken, Innenveredelungen und einige andere Gegenstände montiert werden.



Das Exemplar eines brandneuen Puma GT 1500, frisch aus dem Werk und bereit für die Straße!



Schauen Sie sich auch Ludvigsens Originalmaterial für das im erste Quartal 1969 erschienene Magazin des Automobile Quarterly an, das sich nicht nur mit dem Auto, sondern auch mit dem Erbe der Marke befasst. Seiner Meinung nach war der neue Puma GT aufgrund verschiedener technischer Ähnlichkeiten sowohl

hinsichtlich der Abmessungen als auch der Leistung eine Art modernisierte Neuinterpretation des Porsche 356B 1600 von 1961.





Original

UMA HISTÓRICA VISITA À FÁBRICA DA PUMA EM 1968

Por **Gabriel Araújo** - 26 de Maio de 2019

Source: <https://mundofixa.com/uma-historica-visita-fabrica-da-puma-em-1968-35-fotos/>



Não há dúvidas de que o ano de 1968 foi um ponto crucial na história da Puma. Foi naquela época que o Brasil conheceu a segunda geração do GT, modelo ao qual se deve praticamente todo o sucesso da marca. Forjado das melhores e mais atuais tendências automotivas italianas, o novo carro inegavelmente merecia o título de uma das mais belas obras-primas da indústria nacional. Foi apresentado à imprensa abril daquele ano e lançado no mês seguinte; começava ali a trajetória do mais bem-sucedido esportivo fora-de-série brasileiro.

Parte do cotidiano de um dos primeiros meses da produção do Puma GT foi registrado pelas lentes do renomado jornalista e historiador automotivo Karl Ludvigsen — na época, um dos correspondentes no exterior da revista Quatro Rodas —, em uma de suas primeiras visitas ao Brasil. Aparentemente, sua missão principal era cobrir o VI Salão do Automóvel, mas ele também incluiu em seu roteiro visitas em algumas fábricas brasileiras, incluindo a da Puma.

Entusiasmado com o mais novo bólido nacional, Ludvigsen selecionou algumas das fotos e redigiu um artigo para o volume 7 da prestigiada Automobile Quarterly. Por conta do alcance internacional desse periódico, a Puma ganhou visibilidade em diversos países; não é à toa que o GT chegou a ser exportado para mais de 50 países.

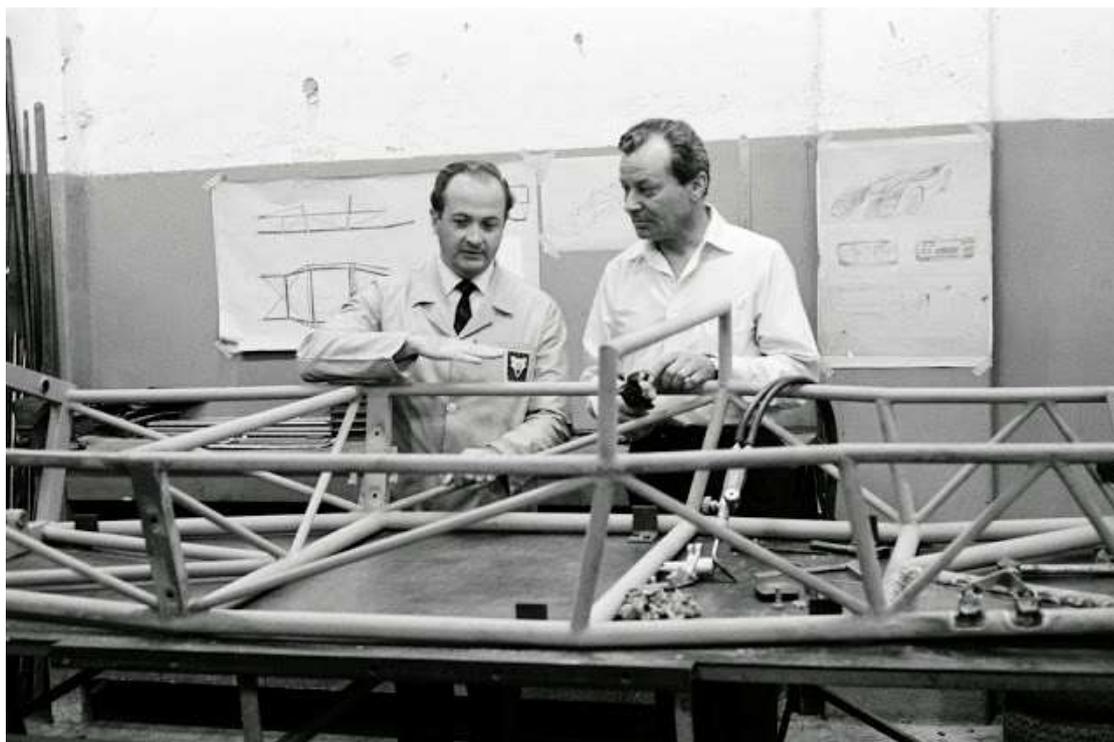
Confira a seguir este raro registro:



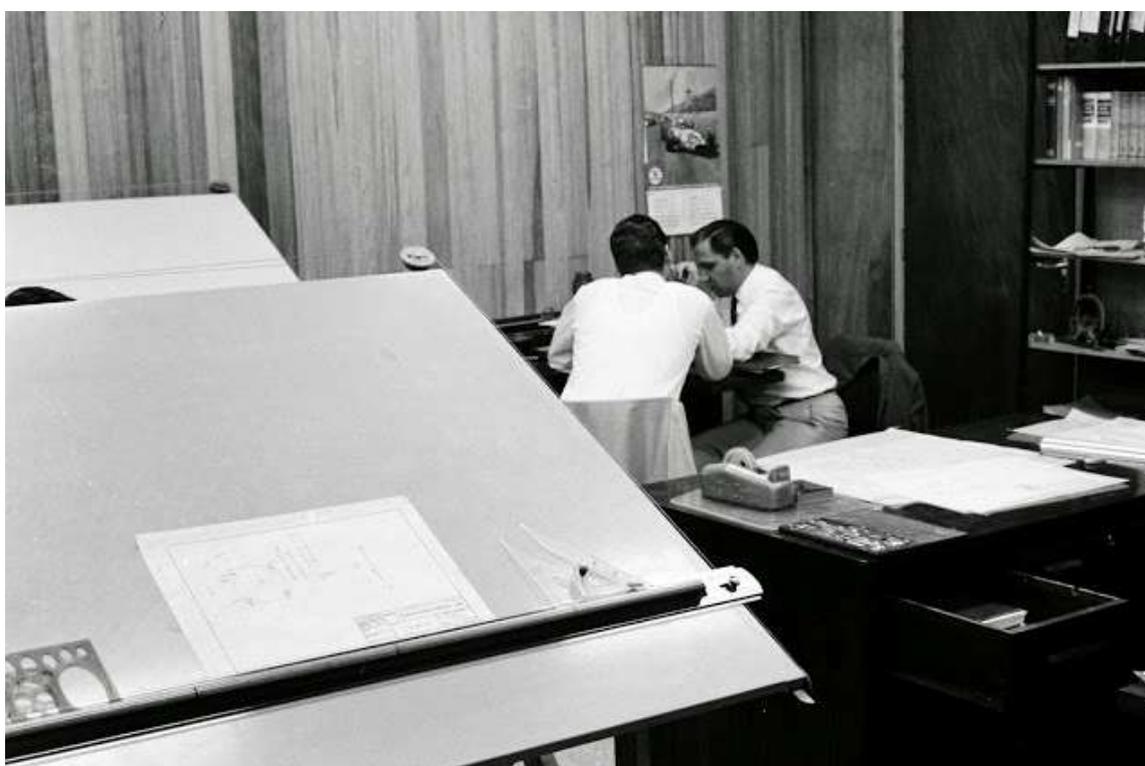
A fachada do modesto galpão de onde saíam os Pumas, localizado na Avenida Presidente Wilson, 4385, bairro do Ipiranga, na capital paulista. Este e muitos outros edifícios vizinhos foram demolidos no final da década de 2000 em função da construção da Estação Tamanduateí, que possui acesso às linhas verde do metrô e turquesa da CPTM.



Vista geral da seção de acabamento da linha de montagem.

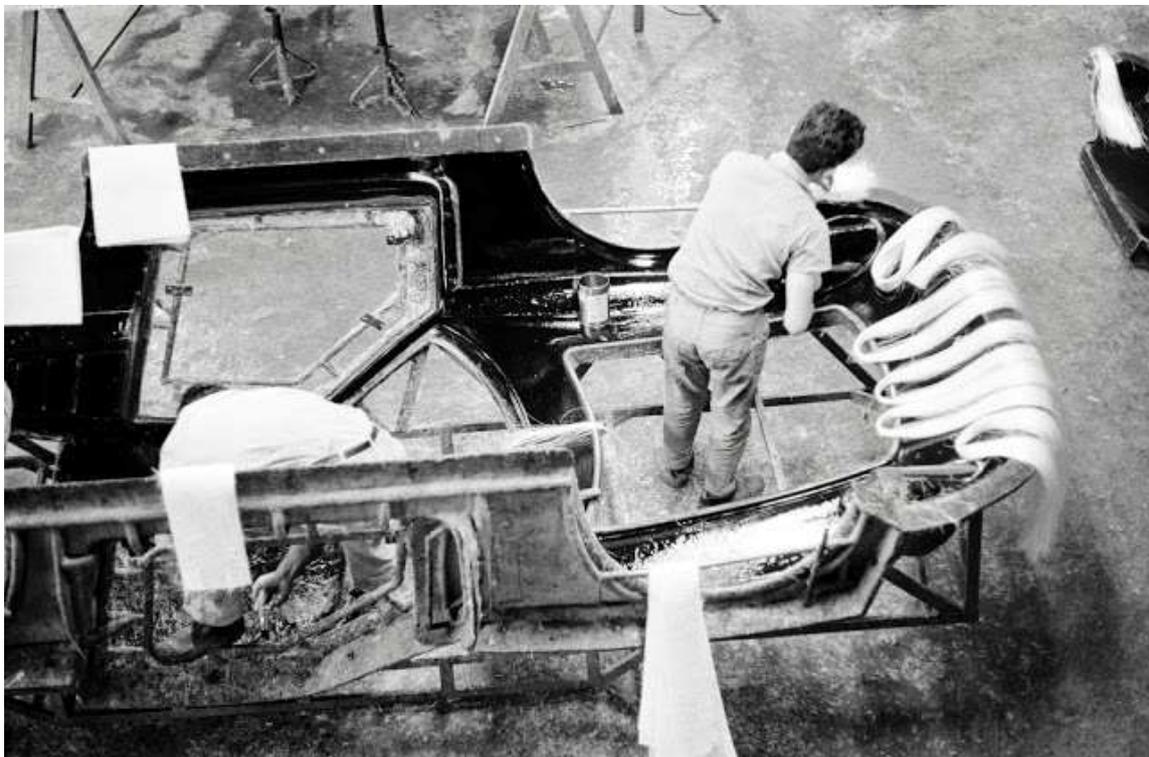


Jorge Lettry (1930-2008), que na época era diretor técnico da Puma, aonde permaneceu até 1973, com Leszek Biłk (1919-2006), diretor de redação da Quatro Rodas entre 1965 e 1967.





A fibra de vidro novinha em folha saindo da caixa como se fosse ingrediente para uma torta. Aqui se iniciava a produção artesanal do Puma.



Funcionários laminando o molde da carroceria com a resina da fibra. Como não havia pistolas, o trabalho era feito com o uso de pincéis e, portanto, exigia mais tempo e mão-de-obra.



Ao que parece, na época não era obrigatório o uso de roupa, máscara, óculos e luvas especiais. Por ser um material tóxico e cancerígeno, a fibra de vidro pode acarretar em diversos problemas de saúde a médio ou longo prazo, quando manuseada sem EPI adequado.





Após a laminação, as carrocerias eram expostas ao sol para que a fibra secasse e endurecesse. Nota-se que algumas delas eram até marcadas com a data de confecção.





Aqui se iniciava o processo de acabamento.



Seção de pintura: assim como a laminagem, nenhuma obrigatoriedade de EPI, no entanto, o processo já era feito com o uso de uma pistola.





Chassis e componentes mecânicos adquiridos diretamente da Volkswagen. Até então, a Gurgel era o único fabricante no mundo inteiro que contava com esse tipo de fornecimento da VW.



À princípio, o então recém nomeado presidente da VW do Brasil, Rudolf Leiding (1914-2003), ameaçou vetar o fornecimento para a Puma por um motivo óbvio: evitar concorrência direta com o Karmann-Ghia. Apesar disso, Leiding foi literalmente forçado a mudar de ideia.



Luiz Roberto Alves da Costa, advogado e diretor comercial da Puma, recorreu à amizade que possuía com Luís Antônio da Gama e Silva, ninguém menos que o ministro da Justiça do governo do presidente Costa e Silva e redator responsável pelo AI-5, o ato que institucionalizou o regime militar no Brasil. Ao atender o pedido, o ministro agendou uma audiência em Brasília para tratar pessoalmente com Leiding.





Durante a audiência, o ministro argumentou que a VW já era fornecedora da Puma por ter repassado as sobras da já desativada produção dos modelos DKW, além de ameaçar indiciar a multinacional por abuso de poder econômico ao se recusar a fornecer peças para um fabricante nacional de pequeno porte com um contingente significativo de funcionários.

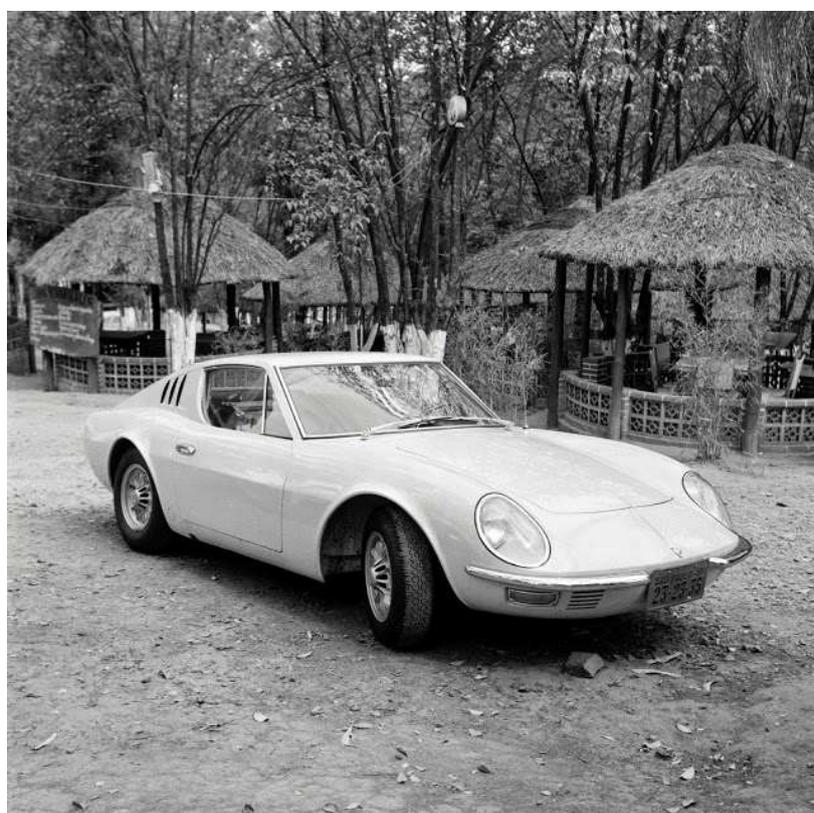
Irritado, Leiding deu aval positivo ao desenvolvimento do Karmann-Ghia e do SP2. Se por um lado os esportivos da VW fracassaram nas vendas, por outro, a Puma, em sua modesta condição, estava muito longe de competir igualmente com um gigante que praticamente monopolizava a indústria automobilística brasileira.



O chassi do Karmann-Ghia era encurtado em 250 mm, reduzindo a distância entre-eixos para 2150 mm. O motor 1500, por sua vez, tinha potência líquida elevada de 44 para 60 cavalos por conta do uso de um carburador duplo Solex 32 PDIS, um distribuidor de avanço apenas centrífugo Bosch VJ4BR25 e um sistema de escapamento desenvolvido pela própria fábrica.



À esta altura, os carros já estavam quase prontos. Faltava apenas acrescentar vidros, emblemas, máscaras do faróis, acabamento interno e alguns outros itens.



Um exemplar do novíssimo Puma GT 1500 recém-saído de fábrica e pronto para cair na estrada!



Confira também a matéria original de Ludvigsen para a edição do primeiro trimestre de 1969 da Automobile Quarterly, que abordava não só sobre o carro em si, mas também sobre um pouco do

legado da marca. Segundo o próprio, o novo Puma GT era uma espécie de reinterpretação modernizada do Porsche 356B 1600 de 1961, por conta de várias similaridades técnicas, tanto nas dimensões quanto no desempenho.

