

**Dieser Bericht stammt
aus einem
Portugiesischem
Automagazin aus
dem Jahr 2003.**

MADE IN BRASIL



**Gefunden hat diesen Bericht
Antonio Alvaro C. da Silva,
ein Puma-Besitzer aus Portugal.**

Der Bericht entstand
aus der Zusammen-
führung von
verschiedenen
Originalartikeln und
Katalogen aus
Brasilien.

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



Made in Brasil



Lernen Sie die Geschichte des Pumas kennen, des wichtigsten brasilianischen Sportwagenherstellers, dessen Geschichte auf der Rennstrecke begann.

„Ein Mann betrat einen Galvanikbetrieb. Er wurde vom Besitzer begrüßt und nachdem er sich vorgestellt hatte kam folgende freundliche Unterhaltung zustande:

- Das Werk, in dem ich arbeite will ein neues Produkt auf den Markt bringen, das Chromteile braucht. Ich hätte gerne einen Kostenvoranschlag.

- Bitte schön! Wie heißt der Hersteller?

- Lumimari

- Ach, verstehe... Sie stellen Lampen her...

- Nein, Fahrzeuge!

Anm. Übersetzer:
Luminar = Leuchte

Im Jahr 1956 begann die Vemag (Zusammenstellung der Anfangsbuchstaben von Veículos e Máquinas Agrícolas= Fahrzeuge und Maschinen für die Landwirtschaft), eine Importfirma die Studebaker Fahrzeuge importierte und vertrat, DKW-Fahrzeuge in Brasilien herzustellen. Im darauf folgenden Jahrzehnt beherrschten die DKW-Fahrzeuge die Rennen für Fahrzeuge mit geringem Hubraum. Die schwachen Dauphine/ Gordini nahmen auch bei diesen Rennen teil. Um diese DKW Macht zu brechen, begann die Willys Overland, die die Lizenzfertigung von Renault innehatte, die Serie „Interlagos“ zu produzieren, in Wirklichkeit eine Kopie des französischen Alpine A 108.

Durch das geringe Gewicht, die gute Aerodynamik und die hohe Geschwindigkeit beherrschte der Interlagos die DKW mit Leichtigkeit. Dies wurde zum Problem für Vemag. Wie konnte der unsportliche und fast doppelt so schwere „Belcar“ die Willys „Berlinettas“ besiegen?

Die erste Antwort kam mit dem Fissore, ein von einem Italiener namens „carrozieri“ entwickeltes Modell, das sich als großes Fiasko herausstellte.

Die Lösung kam durch den Rechtsanwalt Genaro „Rino“ Malzoni. Rino, ein Großgrundbesitzer aus

der Stadt Matao im Inneren von Sao Paulo, der hauptberuflich ein Schnapsproduzent (Zuckerrohrschnaps) war. Sein Hobby aber war der Fahrzeugbau. Auf Basis von DKW Chassis und Mechanik entwickelte der Rechtsanwalt eine sportliche Berlinetta aus Stahlblech mit ähnlichem Design wie der Ferrari 275 GTB.



Als Jorge Lettry, Leiter der Sportabteilung von Vemag, von Rino's Fahrzeug erfuhr, nahm er Kontakt mit ihm auf. Rino brachte sein Fahrzeug ins Vemag Werk und nach einigen Tests durch die Ingenieure waren alle von der Leistung des Fahrzeuges fasziniert. Ein Fahrzeug, das bezüglich Beschleunigung, Wendigkeit und Maximalgeschwindigkeit dem DKW überlegen war.

Noch 1964 hatte der GT Malzoni sein Debüt beim „6 Stundenrennen von ABCAT“ auf der Strecke von Interlagos (heute José Carlos Pace genannt). Der Fahrer war Mario César Camargo Filho. Der GT Malzoni erreichte den 4. Platz und wurde nur von Fahrzeugen wie Porsche Carrera, Giulia und... Willys Interlagos geschlagen. Entschlossen, die sportliche Leistung des Fahrzeuges zu verbessern, hatten Lettry und Rino die Idee, für das Fahrzeug eine neue Karosserie aus Glasfaser (wie die des größten Konkurrenten) anfertigen zu lassen.

Den Auftrag erhielt die Firma Fibraplastic (von Designer Anísio Campos). Das Resultat war ein Fahrzeug mit nur 600 Kg (210 Kg weniger als vorher), was das Verhältnis von Gewicht zu Leistung stark verbesserte. Die Vemag bestellte drei von den neuen Prototypen und fing an, diese in vielen Rennen einzusetzen, >>

>> wie bei dem Grand Prix „Rodovia do Café“ in Curitiba, Paraná. Zu dieser Zeit erreichte der GT Malzoni eine Geschwindigkeit von 205 Km/h. Ein hervorragendes Ergebnis, das auch dank des speziellen 3 Zylindermotors mit 100 PS erreicht wurde. Durch diesen Antrieb, der von Lettry und seinem Team entwickelt wurde, erhielt die Vemag die gerechte Anerkennung der deutschen „Muttergesellschaft“. Nicht einmal die Auto Union selbst hatte so eine großartige Entwicklung hervorgebracht. DIE

HERSTELLUNG

Insgesamt wurden fünf unterschiedliche Fahrzeuge bis zum finalen Modell des GT Malzoni angefertigt. Die leistungsfähigsten Versionen hatten 5 Gang-Getriebe und Scheibenbremsen von ATE, die aus Deutschland importiert wurden. Die Serienmodelle hatten Fissore Motoren, mit 60 PS und waren schon mit einem „Lubrimat“ (eine Vorrichtung zum automatischen Mischen von Öl und Benzin) ausgestattet, ähnlich wie der „Autolube“ der Yamaha Motorräder.

Um die Straßenversion des Malzoni herzustellen, wurde die Firma „Lumimari“ gegründet. Der Name Lumimari entstand aus den ersten zwei Buchstaben jedes Partners: **L**uiz Roberto Alves da Costa, **M**ilton Manstguin, **M**ario César Camargo Filho und **R**ino Malzoni. Sitz der Gesellschaft war eine alte Kaffeehalle im Stadtteil Ipiranga, einem historischen Stadtteil Sao Paulos, wo im Jahr 1822 die Unabhängigkeit Brasiliens erklärt worden war.

Mit der technischen Unterstützung von Jorge Lettry (eine Person dieser Geschichte, die am Anfang des Textes erwähnt wurde), baute die Lumimari außerdem eine abgemagerte Version des Sportwagens für Renneinsätze. Es gab weder Innenverkleidungen noch besondere Ausstattungen und deshalb war das Fahrzeug leichter und preiswerter.

Die GEIMEC (**G**ruppo **E**xecutivo das **I**ndústrias **M**ecanicas) erkannte die Lumimari als Mitglied der brasilianischen Automobilindustrie im September 1966 an, was die Namensänderung des Unternehmens zu „Puma Veículos e Motores“ veranlasste. So wurde der GT Malzoni, nach kleinen Umstellungen, zum Puma GT. Dieser Name war eine Idee von Jorge Lettry, der dadurch einer modischen Tendenz der 60er Jahren folgte, nämlich Sportfahrzeuge mit Tiernamen zu versehen, wie Ford Mustang, Mercury Cougar und Plymouth Barracuda. Im Jahr darauf, mit dem Ende der DKW Herstellung in Brasilien (die Vemag wurde an VW verkauft), wurde Puma gezwungen die Herstellung der GT Malzoni / Puma GT einzustellen. Bis dahin wurden insgesamt 175 Fahrzeuge produziert, davon 15 Fahrzeuge zwischen 1964/1965, 35 Fahrzeuge 1966 und 125 Fahrzeuge 1967.

Es bleibt zu bemerken, dass 1968 einige neue Fahrzeuge auch noch als Kit verkauft wurden. DER VW PUMA Um das Vorgängermodell zu ersetzen wurde ein neuer Puma mit kürzerem



Chassis und Mechanik des Karmann-Ghia 1500 entwickelt. Das war eine radikale Änderung: Neben einer neuen Karosserie hatte der Hersteller das Konzept „wassergekühlter Zwei-Takt Front Motor mit Frontantrieb“, >>



Prototyp GTO.

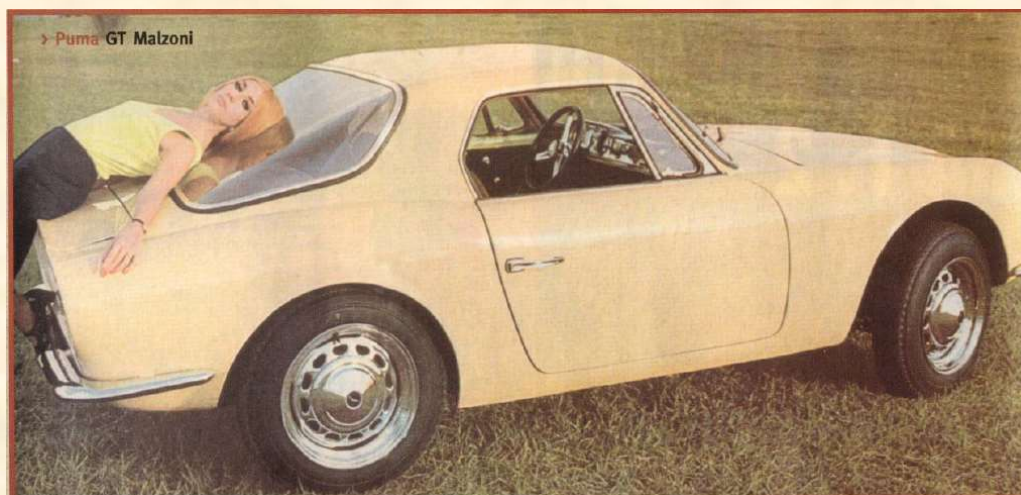
Basierend auf der Mechanik des Chevrolet Opala (Die brasilianische Version des deutschen Opel Rekord) hatte der GTO den gleichen 6 Zylinder Reihenmotor Typ 250 mit 4.100 cm³ wie die amerikanischen Impala und Camaro. Das Fahrzeug lieferte die Basis für den GTB der 980 Kg wog und 180 Km/h erreichen konnte.

DIE KONKURRENZ

In Anbetracht des Erfolges den der Puma auf dem Markt hatte brachte Volkswagen seinen eigenen Sportwagen auf den brasilianischen Markt, den SPI/ SPII. Verfügbar mit 1.600 und 1.700 cm³ Motoren war das Fahrzeug nicht so schnell wie der GTE, was die Kunden nicht überzeugte. Die Produktion wurde dann 1976 eingestellt. 1973 verkaufte Puma 796 Exemplare und stellte den GTE auf der Londoner Messe aus. Das hat die deutsche Tochtergesellschaft von Ford fast dazu gebracht Puma zu verklagen. Ford Deutschland war Besitzer der „Puma Power Plant“, eine Fabrik die Turbinen und Stromgeneratoren herstellte, und meinte das Recht zu haben, die Nutzung der Marke „Puma“ bei anderen Gesellschaften in ganz Europa zu unterbinden. Aus der Klage wurde nichts, machte aber den brasilianischen Fahrzeughersteller >>

>> genau in das Gegenteil gewandelt d.h. „luftgekühlter Vier-Takt Heckmotor mit Heckantrieb“. Der Puma GT 1500 erinnerte an Fahrzeuge wie den Alfa Romeo Duetto und Lamborghini Miura und traf voll den damaligen Kundengeschmack. Im Jahr 1968 wurden 151 Exemplaren hergestellt, aber der Fahrzeugbauer startete ein Projekt um ein spezielles Modell zu bauen, von dem (offiziell) nur drei Exemplare gebaut wurden: der GT 4R. Dieses „dream car“, eine Sonderbestellung der Zeitschrift Quatro Rodas wurde an die Abonnenten verlost, somit die erste Aktion dieser Art in Brasilien. Im Jahr darauf wurde die Produktion des klassischen Modells praktisch verdoppelt

und 1970 stellte die Marke ihre Produkte auf einer Internationalen Messe, der „Feira Ibero-Americana de Sevilha“, in Spanien vor. Puma steigerte den Hubraum des Fahrzeuges auf 1.600 cm³, und taufte es GTE. Außerdem gab es 1.700 cm³, 1.800 cm³, 1.900 cm³ und 2.000 cm³ Motoren im Angebot. Andere Angebote waren die Getriebe mit verschiedenen Übersetzungen, die verschiedenen Vergaser, Abgaskrümmer, Stabilisatoren und andere Ausstattungen die als P1, P2, P3 und P4 bekannt sind. Die Cabriovariante, der 1600 GTS kam im Jahr 1971, und erreichte die Produktion von 323 Exemplaren. Im folgenden Jahr stieg diese Zahl auf 484. Dann kam der



>> in Europa bekannt. Im gleichen Jahr bekam die „Bromer Motor Assemblies“ aus Südafrika das Herstellungsrecht des GTE und baute das Fahrzeug für einige Jahre in diesem Land. Aufgrund konjunktureller Probleme spielte der Puma Vorstand mit dem Gedanken das Werk nach Portugal zu verlegen, wo unter anderem die Möglichkeit bestand mechanische Teile des VW 1302 zu verwenden. Diese Absicht wurde aber nicht weiter verfolgt.



Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores“ (vergleichbar mit dem Verband der Automobil Industrie e.V.) und in den „Sindicato da Indústria Automobilística“ aufgenommen. Zwei Einrichtungen die nur die Großen wie Ford, Chevrolet, Chrysler, Volkswagen und Alfa Romeo als Mitglieder hatten. Gleichzeitig wurde der Mini Puma dem Publikum präsentiert. Ein kleines Fahrzeug mit 650 cm³ (halber 1.300 VW Motor) mit zwei Zylindern und der bis zu 20 Km/l erreichte (5l/100 Km). Es wäre eine hervorragende Alternative für die Käufer während der Ölkrise gewesen, wurde aber nie produziert weil die notwendige Finanzierung für seine Herstellung fehlte. Die GTE/GTS bekamen 1975 1.600 cm³ Motoren und im folgenden Jahr wurden sie komplett erneuert. Die Karosserie wurde breiter und höher, kleine hintere Seitenfenster ersetzten die Windabweiser. Die Karmann-Ghia Plattform wurde durch die des VW Brasilia ersetzt, die dem Fahrzeug eine stabilere und breitere Basis gab. Der Hersteller entwickelte andere Projekte, wie den GTB Pickup (eine Art brasilianischer



DAS WACHSTUM...

Mit der Absicht einen größeren Marktanteil in Brasilien zu erobern entwickelte die Gesellschaft 1974 den Puma- Lkw, der sehr schnell auf den Markt kam. In diesem Jahr wurden mehr als 1.000 Exemplare produziert (einschließlich der nach Kanada, USA, Europa und Südamerika ausgeführten Exemplare) und Puma wurde in die „Associação

Chevrolet El Camino) und den Puma VW mit „gerader Linienform“. Beide blieben nur Projekte. Die brasilianische Militär-Regierung hatte 1976 den Import von Fahrzeugen verboten, was zum Entstehen unzähliger Fahrzeughersteller führte, die es aber zu keiner Serienfertigung brachten. Viele Sportwagen die VW-Motoren, -Getriebe und -Plattformen verwendeten (wie die Bianco, Adamo, MWM u.a.) entstanden, obwohl keiner von denen so erfolgreich wie der Puma war. Ende 1978 wurde der GTB erneuert und das S2 Modell entstand. Das Fahrzeug erhielt ein neues Design mit 4-fach Scheinwerfer, integrierten Stoßfängern aus Kunststoff, Sternfelgen und Heckleuchten des Brasilia welche die des Alfa Romeo 2300 TI ersetzten. Mit der Markteinführung des Variant II im gleichen Jahr verbaute Puma dessen Vorderachsfederung (Bauart McPherson) im GTE und so entstand 1980 das neue Modell P-018.



... UND DER ABSTURZ

Die Produktionszahlen des P-018 waren sehr niedrig, da in dieser Zeit der Hersteller in eine seiner >>



> Puma von Paulo Gomes auf der Rennstrecke von Interlagos, 1970

>> vielen Krisenzeiten kam. Alles fing mit dem Export von 200 Exemplaren nach Amerika an, die aber zurückgegeben wurden, da die Fahrzeuge nicht den strengen Sicherheitsrichtlinien der USA entsprachen. Danach brachten Brand und Hochwasser eine Pechsträhne, die dazu führte, dass die Steuern und Gehälter der Arbeiter und die Verpflichtungen gegenüber Lieferanten nicht mehr bezahlt werden konnten. Dazu kam noch der berühmte Zwischenfall von Riocentro: Zwei Militärs, die gegen die Demokratisierung des Landes waren, planten ein Bombenattentat während eines Musikkonzertes in Rio de Janeiro. Die Explosion aber fand im Fahrzeug in dem sie sich befanden statt, natürlich ein Puma. Mit der Absicht die Firma, die damals 400 Fahrzeuge im Monat produzierte, zu retten, entschied der Vorstand des Unternehmens, die Fahrzeuge über einen Generalvertreter Namens Japan Puma Co. nach Japan zu exportieren. Die Exportmodelle für Asien hatten Katalysatoren, wie die Fahrzeuge die durch die Lada Lizenzträger nach Kanada exportiert wurden. Die GTE und GTS, die in GTC und GTI umbenannt

wurden, bekamen 1982 tiefgreifende Änderungen. Beide hatten vom Stil her Ähnlichkeiten mit dem



GTB, weil sie integrierte Stoßfänger aus Kunststoff und Heckleuchten vom VW Brasília erhielten. Auch lebte die Idee des Mini Puma wieder auf. Diesmal sollte der Daihatsu Cuore als Basisfahrzeug dienen, aber die hohe Verschuldung von Puma erschreckte die japanischen Investoren und sie traten vom Projekt zurück. 1984 sank die Produktion auf 100 Fahrzeuge/Jahr und im Dezember ging Puma Pleite. Die „Araucária Veículos“, ein Fahrzeugbauer aus Paraná, übernahm die Leitung von Puma und verkündete die Fortführung der Produktion. Sogar der ehemalige Boxweltmeister Cassius

Clay (Muhammed Ali) trat in die Verhandlungen ein und zeigte Interesse den P-018, ohne Mechanik, nach Amerika zu exportieren. Dort sollten die Fahrzeuge Motoren und Getriebe vom Porsche 911 erhalten und schließlich unter dem Namen „Al-Fassi“ an die Ölscheichs von Saudi-Arabien weiterverkauft

werden. Das ungewöhnliche Projekt wurde nie verwirklicht. Die finanzielle Lage der Firma Puma hatte sich durch die Verwaltung von Araucária Veículos noch weiter verschlechtert. Es blieb der Araucária nichts anderes übrig als Puma an „Alfa Metais“, auch aus Paraná, zu übergeben. Noch einmal wurde die ganze Serie umgebaut und neu benannt: Der GTB wurde zum AMV, der GTC/GTI zum AM3 und AM4 (dessen Motor wurde

durch den VW AP Motor ersetzt, ein wassergekühlter Motor mit 1.800 cm³ der ursprünglich vom Passat/Gol/Santana stammte).-Alfa Metais war entschlossen, den Ruf von Puma wieder herzustellen. Eine der ersten Maßnahmen war, den Namen Puma gegenüber den Lieferanten „reinzuwaschen“, wie z.B. VW die für Motorenlieferungen nicht bezahlt wurde. Ungefähr 36 Fahrzeuge wurden bis 1989 verkauft. Zu dieser Zeit wurden die Importfahrzeuge von dem damaligen brasilianischen Präsidenten Fernando Collor de Mello wieder freigegeben. Mangels ABS, Kraftstoffeinspritzung, Bordcomputer und anderen elektrotechnischen Komponenten erschienen die Pumas wahrhaftig museumsreif. Vom Markt verstoßen wurden die letzten AMV, AM3 und AM4 1991 gebaut und schlossen somit eines der wichtigsten Kapitel der brasilianischen Automobilindustrie. Eigentlich eine romantische Zeit, in der die nationale Automobilindustrie so ungewöhnlich war, dass sie mit alltäglichen Lampenherstellern verwechselt wurde... ■

