



Der Puma lebt noch

Die Geschichte der Automarke Puma

Die Geschichte der Automarke Puma begann vor 50 Jahren in Brasilien. Dort endete sie 1997, meinen viele. Doch die Marke existiert noch heute. Allerdings auf der anderen Seite des Atlantiks – in Südafrika.



Ein Sportwagen auf [VW](#)-Käfer-Basis, frisch aus der Fabrik? Man mag es kaum glauben, wenn man vom [Puma](#) hört. Sicher, vor 40 Jahren war der Exot zumindest Auto-Enthusiasten ein Begriff, aber die Marke ist längst Geschichte, oder?

Doch, die Fabrik gibt es noch, versichert Jack Wijker am Telefon, aber derzeit werde mit gedrosseltem Tempo produziert. Die Weltfinanzkrise macht eben auch vor einem Kleinserienhersteller in Südafrika nicht halt. Der 82 Jahre alte Ingenieur hält Puma bis heute am Leben. Von Babelegi – einem Industriegebiet rund 60 Kilometer nördlich von Pretoria – aus sichert er nicht nur die Ersatzteilversorgung für die weltweite Fangemeinde. Selbstverständlich entstehen hier auch noch Autos. Allerdings derzeit nur auf Bestellung.

Puma ist eine Mischung aus Ferrari 275 GTB und Opel GT

Wenn sein Vorarbeiter und Hausmeister Andrew Matseke das Rolltor zur derzeit menschenleeren Halle öffnet, meint man, eine Geisterfabrik zu betreten. Neben drei zur Restaurierung abgestellten Pumas erblickt man rechts acht Modelle in unterschiedlichen Fertigungsstufen, links warten neben dem Teilelager drei Chassis auf ihre weitere Verwendung.

Kenner sehen sofort, dass die Bodengruppe vom VW Käfer stammt. Sie wurde um 25 Zentimeter gekürzt – eine Schweißnaht quer über das Blech kündigt davon. Darauf kommt eine Karosserie aus GFK, alles geschieht in Handarbeit. "Von vorn erinnert ein Puma an einen [Ferrari](#) 275 GTB und von hinten ein wenig an einen Opel GT", erklärt Wijker. Ikonen einer Zeit, als auch die Geschichte des Pumas begann.



Sportwagen aus Brasilien

Das war 1964, allerdings nicht in Südafrika, sondern in Brasilien. Der Rennfahrer Genaro Malzoni braucht damals einen Sportwagen. Aber hohe Strafzölle schotten den Markt ab. Also nimmt er als Basis, was im Land selbst gebaut wird – einen DKW 3=6 –, und fabriziert eine passende GFK-Karosserie. Fertig ist der brasilianische Sportwagen. Als DKW die Produktion in Brasilien 1968 einstellt, sucht sich Malzoni einen anderen Organspender und greift auf den VW Käfer zurück. Dabei bleibt es auch erst mal. Erst in der Endphase der Marke wird es Puma mit GM-Technik geben, aber das ist eine andere Geschichte.

Puma-Produktion wechselt nach Südafrika

Entscheidender ist, dass 1970 ein südafrikanischer Geschäftsmann beschließt, die Marke ins Land am Kap zu holen. Zunächst werden einfach ganze Autos importiert, ab 1973 wird dann eine eigene Produktion aufgebaut. Ein Unternehmen mit Hindernissen, denn VW ist weniger kooperativ als im fernen Brasilien, wo auch ein wenig Druck durch die Staatsmacht hilft. In Afrika verweigern die Wolfsburger die Teilelieferung. Somit tritt ein teurer Plan B in Kraft.

Das Unternehmen kauft komplette VW Käfer und schlachtet sie aus. Was nicht in einem Puma verwendet werden kann, wird weitverramsch oder verschrottet – ein aufwendiger Produktionsprozess. Zudem gibt es Qualitätsprobleme. Das größte Problem aber ist der Chef und sein Faible "für Flugzeuge, Frauen und eine große Farm", so Wijker. Schon 1974 ist das Unternehmen bankrott – nach 21 Monaten und 357 fertiggestellten Autos.

Wijker rettet den Puma

Nun ist die Stunde für Jack Wijker gekommen. Bereits 1957 war der gebürtige Niederländer als Ingenieur zusammen mit seiner Frau nach Südafrika ausgewandert und arbeitete unter anderem bei [Ford](#) und Chrysler. Zum Zeitpunkt des Zusammenbruchs von Puma leitet er die Werkstatt beim größten Puma-Händler des Landes, Lindsey Saker in Johannesburg.

Da sein Herz am kleinen Sportwagen hängt, beschließt er zu handeln. Er sichert sich die Konkursmasse und gründet Puma Marketing. Bis 1986 importiert er die Heckmotor-Sportwagen wieder aus Brasilien. Als dort die Produktion stillgelegt wird, erwirbt Wijker die Formen für die Karosserieteile. Drei Jahre später beginnt er erneut mit der Produktion. Bis 1991 entstehen 26 weitere Puma, dann folgt erneut eine Zwangspause, dieses Mal aus eher privaten Gründen: "Ich lebte in Scheidung, und bis alle Fragen geklärt waren, gingen ein paar Jahre ins Land", grinst der weißhaarige Unruhehändler.

Erst 2006 geht es weiter, dieses Mal in Babelegi, jenem Wirtschaftsfördergebiet nördlich von Pretoria, wo bis heute der Firmensitz ist. In Spitzenzeiten arbeiten hier über 50 Angestellte. Das Modellieren der Karosserie aus Glasfasermatten übernehmen vor allem Frauen, "die sind bei dieser Arbeit einfach geschickter", so Wijker.



Export fast unmöglich

Doch die Wirtschaftskrise trifft das Unternehmen hart. Niemand ordert den kleinen Exoten. Heute arbeiten nur noch drei Personen bei Wijker. Das Hauptproblem für den Puma ist vor allem weltweit rigide Einfuhrbestimmungen, die einen Export nahezu unmöglich machen. Denn mit der Technik des VW Käfer mutieren moderne Abgasgrenzwerte zu einem unüberwindbaren Hindernis. Somit bleibt vor allem der südafrikanische Markt. Umgerechnet rund 13.000 Euro kostet der Puma in der kleinsten Ausführung mit 41 PS starkem 1,3-Liter-Vierzylinder-Boxer. Alternativ gibt es Varianten mit 1,6 bis 2,1 Liter Hubraum und bis zu 102 PS.

Wir dürfen den 60 PS starken [GT](#) 1.600 für eine Proberunde zum Leben erwecken. Dazu muss man sich erst mal in das nur 1,16 Meter niedrige Auto zwängen. Ein wenig gelenkig sollte man schon sein, um ohne Umstände hinter das kleine Sportlenkrad auf den klassischen Sportsitz in die Kommandantenposition zu gelangen.

Vertrauter Käfer-Sound im Puma

Man fühlt sich augenblicklich in die Siebzigerjahre versetzt. Rundinstrumente im Cockpit, langer Schalthebel, stehende Pedale: Das alles kennt man vom Organspender Käfer. Ebenso wie den Boxersound aus dem Heck, der bei Menschen jenseits der 40 nostalgische Gefühle weckt.

Die tiefe, ausgestreckte Sitzposition ist zwar erst gewöhnungsbedürftig, doch nach wenigen Metern hat man sich eingelebt. Mögen 60 Pferdestärken heute lächerlich wenig erscheinen – angesichts von 750 Kilogramm Leergewicht reichen sie aus, um nach elf Sekunden die 100-km/h-Marke zu passieren. Zum Vergleich: Ein [Porsche](#) 914-4 benötigt etwa zwei Sekunden mehr.

Doch letztlich kommt es beim Puma weniger auf die messbare Leistung an. Was zählt, ist das Feeling. Und das vermittelt der fabrikneue Oldtimer. Ein Hingucker ist er auch heute noch: Nach oben gereckte Daumen, Pfiffe und Johlen begleiten die Flunder vom Straßenrand aus. Wohl auch, weil Außenstehende sie für einen Klassiker halten. Ihre Zukunft ist unklar. Der 82-jährige Wijker macht sich manchmal Sorgen: "Was passiert, wenn es mich mal nicht mehr gibt?" Und fügt mit einem Schmunzeln hinzu: "Aber zum Sterben habe ich keine Zeit."

	Autor René Olma	Foto Dino Eisele	Datum 4. März 2014
---	---------------------------	----------------------------	------------------------------

Dieser Artikel stammt auf Heft **auto motor und sport** 6/2014.