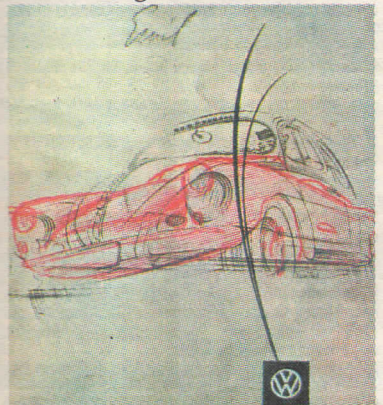
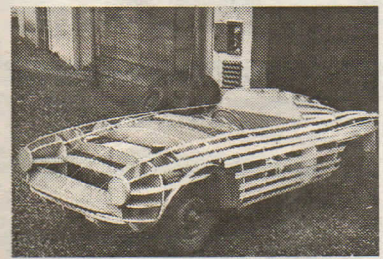


Vor 45 Jahren, das Auto aus dem Entlebuch

«Unter den vielen sportlichen Wagen, die sich des soliden VW-Chassis' bedienten, spielte der Enzmann 506 eine besondere Rolle. Er hatte bereits in den fünfziger Jahren eine Kunststoff-Karosserie. Da die Original-Negativform noch vorhanden ist, könnte man heute noch Enzmann-Spiders nachbauen.» Diese Einleitung schrieb 1983 Hans-Joachim Klersy in der Zeitschrift «Gute Fahrt» in der Rubrik Ahnengalerie.

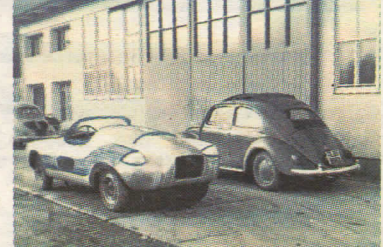


18 Jahre später scheint sich der Gedanke von J. Klersy zu bewahrheiten. Die Enzmann-Negativform ist in die Familienhände zurückgekehrt, und wir beabsichtigen, eine kleine Auflage herzustellen. Doch was ist überhaupt ein Enzmann? Im Jahre 1956 entstand in der Adler-Garage in Schüpfheim LU der erste Prototyp des späteren Enzmann 506. Mit diesem Zweisitzer hatte sich mein Vater, E. Enzmann, unter Mithilfe seines Vaters und seiner fünf Brüder den Traum eines preisgünstigen Sportwagens auf einem leicht abgeänderten VW-Chassis erfüllt.



In den Grundzügen war der Enz-

Foto mit dem Entwurf auf dem VW-Prospekt (Bild 1) beweist.



Daraus fertigte mein Vater ein Holzmodell im Massstab 1:1 (Bild 2), über das dann eine Metallform gedengelt wurde (Bild 3). Später wurde davon eine Polyesterform abgenommen. In dieser Negativform wurden dann die Enzmann-Karosserien im Handauflegeverfahren gebaut.

Als Baumaterialien dienten Polyesterharz und passend zugeschnittene Glasfasermatten. Nach dem Aushärten konnte man die fertige Rohkarosserie – sie musste nur noch geschliffen, gefüllt und lackiert werden – aus der Form heben. Die Aussenhaut bestand aus einem Stück, Front-, Motorhaube und Sitzschalen wurden gesondert angefertigt (Bild 4).



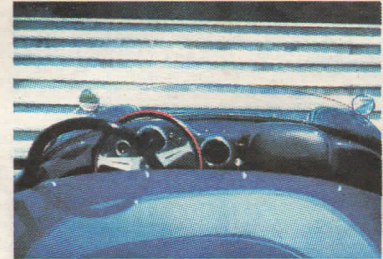
Mein Vater verzichtete bei seiner Kunststoffkarosserie auf den Einbau von Türen, um dem Wagen ein Höchstmass an Fertigkeit bei gleichzeitiger Gewichtsreduktion zu verleihen. Statt dessen wurden die Flanken mit Trittnischen (Bild 5) versehen, und zur Serienausstattung

formte Schalensitze – mein Vater hatte sich dafür in einen Lehmklumpen gesetzt – und sogar Sicherheitsgurten, damals höchstens in Rennwagen zu finden.



Als Mediziner konstruierte er das Cockpit so, dass die Insassen keiner Zugluft (Cabriolet Bild 6) ausgesetzt waren, mit Beifahreraufprallschutz (Bild 7), und überdies integrierte er in den hochgezogenen Nackenschutz einen Überrollbügel.

Fahrfertig wog der knapp einen Meter hohe Enzmann 550 Kilogramm.



Zunächst gab es den Enzmann 506 nur als Spider (Bild 8) mit durchgehender Plexiglasscheibe und ohne Verdeck, später auch als Cabriolet mit verschiedenen Dachkonstruktionen (Bilder 9/ 10).



Kundenwünsche konnten weitgehend berücksichtigt werden, vor allem wenn es um die Motorisierung ging, denn der 30 PS starke Serienmotor reichte für das sportliche Enzmann-Design nicht aus.

Judson-Kompressor, MAG-Niederdruckgebläse brachten die Leistung auf 42 PS. Noch mehr Leistung versprach der

oder aber die Kunden bestellten sich gleich einen Porsche-Dame-Motor mit 60 PS.



Für Bergrennen wurden die Spider auch mit Carrera-Motoren (130 PS) aufgerüstet und wurden so, durch ihr geringes Gewicht, zu ernst zu nehmende Gegner auch von Porsches (Klosters-Davos 1959, Bild 11).

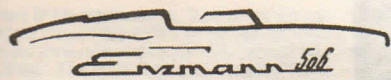


Die Premiere hatte der Enzmann 1956 am Comptoire Suisse (Bild 12); den endgültigen Namen bekam er aber an der IAA (Internationale Automobil Ausstellung) 1957 in Frankfurt (Bild 13).



Auf dem Stand Nummer 506 – der Briefträger adressierte alle Briefumschläge mit der Standnummer, und diese Zusatznummer diente neu als Modellbezeichnung, war er eine der grossen Attraktionen.

Fahrbereit kostete der Spider zwischen Fr. 9300.– und Fr. 9900.–. Knapp Fr. 4000.– kostete die Rohkarosserie. 1968 wurde die letzte Enzmann-Form ver-



Enzmann Club Schweiz

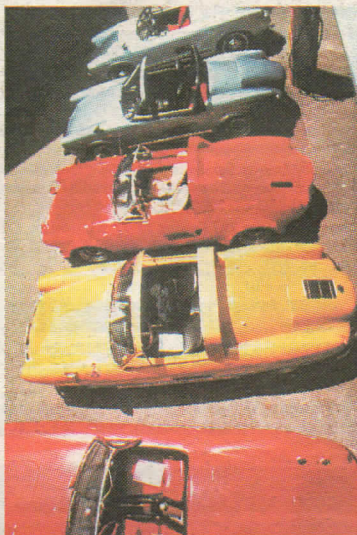
Geschäftsstelle SDHM/ASVE
c/o Emil Frey AG Autocente
Industrie Nord
CH-5745 Safenwil
Tel. 062 788 83 79
Fax: 062 788 83 80
E-Mail: sekretariat@sdhm.ch
Homepage: www.sdhm.ch



SDHM ASVE



Ihnen allen möchte ich die einmalige Chance geben, einen eigenen Enzmann aufzubauen (auf einem original alten VW-Chassis) oder aufbauen zu lassen.



In meinem Unterfangen werde ich von meinen beiden Partner unterstützt. Es ist uns klar, dass

wir nicht eine neu Schweizer Automobilindustrie aufziehen können und auch wollen. Wir möchten den New Enzmann in einer Kleinserie herstellen.

Wer aber sind die neuen Besitzer der Original-Enzmann-Negativform? Es handelt sich um folgende drei Personen:

Gossweiler Walter

Garagist, seit 25 Jahren selbstständig, 15 Jahre Seat-Vertretung, hat eine langjährige Erfahrung mit der Restauration von englischen Oldtimern.

Schreiber Werner

Selbstständiger Karosserie-spengler, grosse Erfahrung mit Oldtimern, Spezialist für Polyester-Restaurationen, u. a. hat er zwei Enzmann 506 neu aufgebaut. Schwiegersohn von E. Enzmann.

Enzmann Karl

Ältester Sohn des Konstrukteur Emil Enzmann, Verbindung zu Presse, Enzmann-Archiv, Besitzer des blauen Enzmann 506.

Die Fahrzeuge werden in Bischofszell aufgebaut und können unter folgender Adresse bestellt werden:

New Enzmann
Obere Bisrütistrasse 6
9220 Bischofszell
Telefon 071 422 38 41

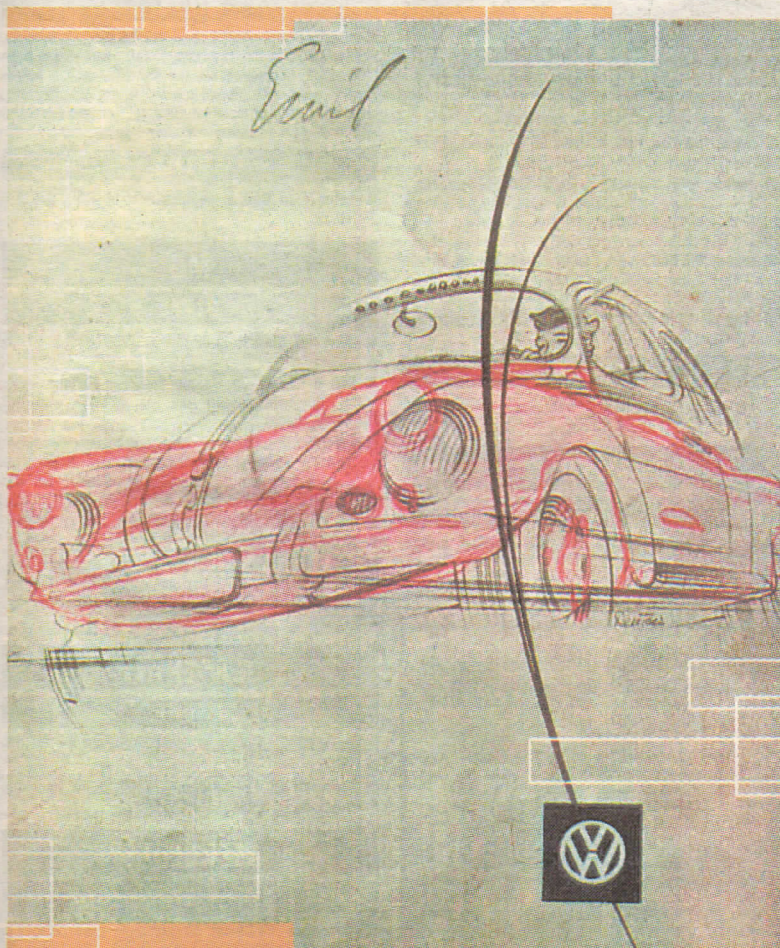
Mehr Informationen erhält man auch auf unserer Homepage.
www.enzmann-506.ch

Neu ist auch das Enzmann Logo!



Ende der Achtzigerjahre wurde auf Bestellungen hin vier Enzmann-Karosserien nachgefertigt, und zwei der Autos treffen sich mit den anderen zirka 20 noch existierenden Enzmann-Sportwagen regelmässig zwei Mal im Jahr.

Aufgrund des sehr grossen Interesse, auf das mein blauer Rennenzmann immer wieder stösst, habe ich mich entschlossen, eine Neuauflage der Enzmann-Karosserie herstellen zu lassen. Die Form hat viele begeisterte Anhänger auf der ganzen Welt.



VERANSTALTUNGEN

des Schweizerischen Dachverbandes
für Historische Motorfahrzeuge

SDHM

- 17. März: 16. Delegiertenversammlung SDHM/ASVE in Sursee, Hotel Bellevue
- 24./25. März: OTM Schweiz (Ex OTM Bern), neu in Fribourg
- 5.-8. April: Techno Classica Essen, 13. Internationaler OTM in Essen
- 13. Mai: GP Lausanne in Lausanne
- 2./3. Juni: 2. Oldtimer in Obwalden in Sarnen
- 23./24. Juni: Grand Prix Bern Revival 2001, Rennstrecke Bremgarten in Bern
- 23./24. Juni: Int. Käfertreffen in Lupfig/Birrfeld
- 30. Juni-1. Juli: Porsche-Treffen in Lupfig/Birrfeld
- 21.-23. August: 5. Auto Passion Basel an der Messe Basel
- 23.-26. August: 11. RAID Suisse-Paris an der Messe Basel
- 26. August: British Classic Car Meeting in Mollis, Flugfeld