

SEAT → DER TRAUM VOM MUSEUM

DRIVE **STYLE** *

* DAS MAGAZIN DER AUTOMOBIL REVUE

NR. 02 / 14.5.14
TEL. 031 330 14 08
INSERATE
TEL. 031 330 14 14
AZA 3302 MOOSSEEDORF
www.automobilrevue.ch

ENZMANN

RENNER AUS DEM ENTLEBUCH



HANDWERK

LIEBE ZUM LEDER

SITZEN WIE EINST CLARK GABLE
IN SEINEM JAGUAR.

CAVALLINO CLASSICS

UNTER PALMEN

WINTER-PARTY FÜR FERRARI-LIEBHABER
IM MILDEN PALM BEACH.



PASST AUCH FAST 60 JAHRE SPÄTER NOCH WIE ANGEZOSEN

DER IM SCHÜPFHEIMER FAMILIENBETRIEB GEBaute ENZMANN 506 AUF KÄFER-FAHRGESTELL MACHTE AN DER IAA 1957 EINEN SENSATIONELEN EINDRUCK. BIS 1968 ENTSTANDEN RUND 90 AUTOS UND AB 2000 ACHT WEITERE «NACHZÜGLER». WIR VERGLEICHEN DEN PROTOTYP VON 1956 MIT DEM NEW ENZMANN VON 2013.





«WIR WÜRDEN JEDERZEIT
NOCHMAL VIER JAHRE AUF
EINEN ENZMANN WARTEN.»
NADJA UND MARKUS WICKI

EMIL ENZMANN JUN.

(zweiter von rechts) letztes Jahr im Kreis seiner Brüder Hans, Eugen und Ernst bei der Film-Vorpremiere im Autobau Romanshorn (oben), wo auch die Originalskizzen gezeigt wurden (links). Es gab verschiedene Verdeck- und Hardtopkonstruktionen (Mitte und rechts), die aber mit der bestechenden Eleganz des offenen 506 nie ganz mithalten konnten.



TEXT **STEFAN FRITSCHI**
FOTOS **PATRICK CORMINBEUF/
ARCHIV FAMILIE ENZMANN**

Die «Auto-bauer aus dem Entlebuch», wie sie im Film von Jörg Huwyl (s. Seite 29) genannt werden, bauten ihre Kunststoff-Flundern in der Zeit zwischen 1956 und 1968. Rund 90 Stück dürften die Werkstatt im luzernischen Schüpfheim verlassen haben. Genaue Zahlen gibt es nicht, weil auch viele Bausätze darunter waren oder auch der eine oder andere verunfallte Käfer nach der Umwandlung in einen Enzmann ein zweites Leben bekam. Ausserdem wurde der Bau der Kunststoffkarosserien nach einigen selber gebauten Exemplaren an einen spezialisierten Bootsbauer abgegeben, dessen Karosserien eine noch bessere Qualität aufwiesen, als sie die Schüpfheimer selber produzieren konnten. Etwa 25 Autos sind noch in Betrieb, von rund 40 Autos kennt man den Verbleib, der Rest ging vermutlich den Weg alles Irdischen. So waren in Skandinavien die Eisrennen mit Käfern sehr beliebt, und der eine oder andere Enzmann fand den Weg gen Norden, wo er die schwereren, mit Blechkarosserien bestückten Gegner niederfuhr. Viele Enzmänner wurden auch in Bergrennen in aller Welt verheizt. Das Auto

war einfach zu schön und zu gut, zu preisgünstig und zu anspruchslos in der Technik. Niemand konnte die Finger davon lassen, und bis die Sammlerszene den Enzmann entdeckte, war der Grossteil schon «verbraucht».

Dies rief einige Enthusiasten auf den Plan, die sich mit der Idee herumschlugen, eine Neuauflage zu starten. Die über 20-teilige Original-Negativform konnte zurückgekauft werden. Walter Gossweiler und Werner Schreiber in Bischofszell bauten danach auf Kundenwunsch neue Fahrzeuge auf Käfer-Technik auf. Von 2000 bis 2013 entstanden so acht New Enzmann. Einer davon landete in Ballwil im luzernischen Teil des Seetals bei Nadja und Markus Wicki. Rund vier Jahre Lieferfrist mussten die beiden seit der Bestellung erdulden. Doch sie haben keine Minute davon bereut. «Wir würden jederzeit nochmal vier Jahre auf einen Enzmann warten», sagt Markus Wicki. Der Kaufpreis des komplett in Handarbeit aufgebauten Fahrzeugs entspricht dem Gegenwert eines gut ausgestatteten Neuwagens und das ist angesichts der Einmaligkeit nicht unbedingt viel Geld.



EMIL ENZMANN SEN. um 1956 am Lenkrad des ersten Prototyps; noch mit Spider-Scheibe und Speichenradkappen mit ange deuteten Zentralverschlüssen (oben). Der zweite weisse Prototyp an der IAA in Frankfurt 1957 mit den ursprünglich vorgesehenen, nicht zulassungsfähigen Heckleuchten (links) und Kartenhalter (Mitte). Prototyp Nr. 1 vor heimlicher Kulisse (rechts).



Sogar eher weniger, als man heute für einen Ur-Enzmann bezahlen müsste – wenn überhaupt je ein Auto zum Kauf angeboten wird. Einem Flügeltüren-Mercedes auf der Strasse zu begegnen, ist wesentlich wahrscheinlicher als einem Enzmann, und das ist nicht mit Geld aufzuwiegen.

Allerdings gilt die höchste Exklusivität nicht für Ballwil und das Nachbardorf Eschenbach. Dort ist die Enzmann-Dichte überdurchschnittlich hoch. Denn neben Wickis New Enzmann wohnt kaum ein Steinwurf entfernt der Prototyp mit Chassis-Nummer 1. Er blieb seit seinem Entstehen 1956 in Familienbesitz, genauer gesagt bei Martin Enzmann, dem Enkel des 1999 verstorbenen Firmenpatriarchen Emil Enzmann Senior und Sohn von Eugen, einem der sechs Enzmann-Söhne.

Der rote Ur-Renner ist das Fahrzeug, mit dem sich die Schöpfer am Genfer Salon im Frühling 1956 in der internationalen Autowelt bekannt machen wollten. Doch leider verwehrte «Genf» den Zugang ins Palais des Expositions, weil veränderte Grossserienautos nicht zugelassen waren. Kurzerhand wurde das Auto bei

einem benachbarten Genfer Autohändler gezeigt. Besser klappte es 1957 an der IAA Frankfurt, wo die Standnummer 506 dem bisher namenlosen Entlebucher eine passende Modellbezeichnung verschaffte. Der als zweites Fahrzeug aufgebaute, weisse Prototyp kontrastierte schön mit dem schwarzen Hallenboden – man hatte keinen Teppich –, während vor den Hallentoren der rote Prototyp für Probefahrten zur Verfügung stand. Die beiden Autos stiessen auf überschwänglichen Zuspruch. Zwei deutsche VW-Händler wollten bei VW-Chef Nordhoff erwirken, dass er vergünstigte Käfer-Chassis in die Schweiz lieferte. Doch er wollte zu Karman Ghia keine zusätzliche Konkurrenz und blockte ab. Man musste folglich Neuwagen kaufen und konnte mit dem Rückverkauf der Karosserien etwas Geld zurückbekommen. Aber letztendlich führte das Nordhoff-Veto dazu, dass die Rentabilitätsrechnung bei Enzmann nie sehr gut aussah. Diese war natürlich besser, wenn der Kunde den Käfer-Unterbau selbst anlieferte oder sich nur einen Bausatz kaufte, um das Fahrzeug in der heimischen Werkstatt selbst fertig zu bauen. Daher

AUSSTEIGEN möchte man am liebsten nicht mehr aus dem New Enzmann, der sich geduckt und breit auf die Strasse schmiegt. Wegen der niedrigen Windschutzscheibe empfiehlt es sich, Gesicht und Augen vor anfliegenden Objekten zu schützen. Die 1969er-Käfer-Technik wurde durch viele moderne Goodies wie Porsche-Lüfter oder spezielle Fahrwerkskomponenten ergänzt.



wurden viele Enzmann je nach Gusto des Käufers optisch und technisch verändert. So gab es diverse Varianten von Stossfängern und Stossleisten sowie eine Art «Kuhfänger». Viele Exemplare blieben auch «nackt». Die Heckleuchten waren bei den ersten beiden Fahrzeugen nach Skizzen von Emil Enzmann jun. dreieckig und formal sehr gelungen geformt. Eugen Enzmann bestätigte denn auch, dass diese Eigenkreation tatsächlich funktionierte. Allerdings fehlte das Prüfzeichen, weshalb eine Zulassung verweigert wurde. Aus diesem Grund wurden kurzerhand Rundleuchten verwendet, wie man sie auch von Lastwagen oder Anhängern kannte. Ein Fahrzeug hat eine geschlossene «Finne» und darunter montierte Porsche-356-Leuchten bekommen. Die Scheinwerfer sind von Bosch, die vorderen Blinker von Peugeot.

Es gab auch einen Viersitzer und eine Version mit Schwiegermattersitz: Eigentlich logische Varianten für Kunden, die den Kofferraum zwischen den beiden Vordersitzen und dem weit hinten montierten Motor nicht brauchen. Die ersten Enzmann – auch unser Prototyp – hatten

kleine Spider-Scheiben. Später wurden eine höhere Käfer-Frontscheibe und seitliche Dreiecksfenster verbaut, um den Fahrtwind zu reduzieren. Verdeckkonstruktionen gab es auch mindestens in drei Ausführungen. 1974, sechs Jahre nach Produktionsende, liess sich ein Besitzer von der Firma Hess Wichtrach einen Überrollbügel mit passendem Verdeck anfertigen, den er in AR 21/1976 präsentierte.

Der Variantenreichtum, der bei der Fertigung in Schüpfheim oder zu einem späteren Zeitpunkt verwirklicht wurde, ist angesichts der Kundenwünsche gross. Die Frage, was denn nun original sei, kann kaum umfassend beantwortet werden. Das trifft insbesondere für die Käufer zu, die den Enzmann für Bergrennen nutzten. Sie suchten sich zusammen, was schnell macht. Nebst Porsche-Motoren fand sich jede denkbare Modifikation an Motor, Auspuffanlage oder Fahrwerk. Wenn breitere Spur und grössere Reifen zum Einsatz kamen, wurden schon damals die Radhäuser vergrössert. Dieser Massnahme fielen die filigranen Radläufe zum Opfer. Bereits Enzmann bot drei



EINSTEIGEN sieht schwieriger aus, als es in der Praxis ist. Martin Enzmann ist es von Kindesbeinen an gewöhnt. Das Cockpit von Prototyp Nr. 1 ist mit Ausnahme des später montierten Nardi-Lenkrads noch original. Das gilt auch für die Sitzmulden nach Dr. Enzmann, den Okrasa-ge-tunten Käfer-Motor und den von Tank und Reserverad ausgefüllten vorderen Laderaum.



Motorisierungen an: den serienmässigen Trieb-satz des Käfers 1200 mit 30 PS oder mit einem MAG-Niederdruck-Kompres-sor System Rootes mit 42 PS sowie eine Version mit Okrasa-Doppelvergaser, Leichtmetallzylinderkopf, auf 1300 cm³ erhöhtem Hubraum und 45 PS, wie in unserem Prototyp. «Okrasa» steht übrigens für Oettinger Kraftfahrtechnische Spezial Anstalt.

Die Karosserie ist aus einem Stück. Emil Enzmann war der Meinung, dass Türausschnitte, Scharniere und Schlösser das Auto nur unnötig schwer machen würden. Das Einsteigen ist einfach, vorausgesetzt, man ist etwas gelenkig. Der linke Fuss geht in die seitliche Trittmulde, dann zieht man sich hoch, indem der Scheibenrahmen als Stütze dient. Hier leistet die grosse Frontscheibe die besse- ren Dienste als die Spider-Scheibe, die beim New Enzmann verbaut ist. Der rech- te Fuss sucht sich dann Halt auf einer Tritstufe, die auf dem Mittel-tunnel sitzt. Dann wird der linke Fuss nachgezogen und stellt sich links neben den Fahrersitz. Dann lässt man sich langsam in den Sitz gleiten, während die Beine ihren Platz im

Fussraum einnehmen. Die Sitzposition ist dank der von Dr. med. Emil Enzmann aus- gedachten Kunststoffschalensitze sehr gut. Angesichts der Sitztechnologie von anno dazumal benutzte die AR das Prädi- kat «hervorragend» und stempelte sie «zum Besten, was heute an Autositzen für normalgrosse Personen überhaupt erhält- lich ist». Dabei war die Schale nur mit einem dünnen Schaumstoff gepolstert und mit Kunstleder bezogen. Ursprüng- lich waren Flugzeug-Sicherheitsgurte montiert; von ihnen sind nur noch die Halter vorhanden. Unter dem Kragen der Kunststoffhülle kann man einen Schlauch ertasten, der früher einmal via Heizbirne warme Luft zu den Passagieren transpor- tierte, heute aber funktionslos ist.

Der Schlüsseldreh lässt das heimelige Käfer-Rasseln erklingen, und dann: Wow! 200 kg Minder-gewicht und 15 Mehr-PS machen den Enzmann – zumindest ab ca. 3000/min – zum veritablen Sportwagen, dessen Fahrleistungen der Optik gerecht werden. Der Fahrkomfort ist sehr gut, der Lärmpegel erwartungsgemäss hoch. Die rote Flunder liegt ausgezeichnet. Wer sich mit der ausgeprägt übersteuernden



TECHNISCHER STECKBRIEF DES ENZMANN 506

AUS «AUTOMOBIL REVUE» 35/1959.

FAHRGESTELL: Original VW, mit einigen Abänderungen. Weichere Vorderfederung durch Entnahme von 4 der 10 auf Torsion beanspruchten Federblätter im oberen, vorderen Querholm (Weichheit 16/20). Hinten Nachstellung der Nulllage. Lenksäule flacher gelegt. Reifen Michelin X 155-380.

KAROSSERIE: Einstück-Kunststoffkarosserie mit zwei Plätzen. Keine Türanschnitte. Karosserie lieferbar in offener Spider-Ausführung oder als Cabriolet mit abnehmbarem Stoffdach und Seitenscheiben. Coupéaufsatz aus Kunststoff in Vorbereitung.

MOTOREN: a) VW-Originalmotor, Bohrung 77 mm, Hub 64 mm, 1192 cm³, Kompr. 6,6:1, 30 DIN-PS bei 3400 U/min, spezif. Leistung 25,2 DIN-PS/L.

b) VW-Motor mit MAG-Niederdruck-Kompressor (nach dem Rootes-Prinzip). Bezeichnung 1200 Kompressor. Gleiche Motorabmessungen, 1192 cm³, Verdichtung 6,6:1, 42 DIN-PS bei 3400 U/min, spezif. Leistung 35,2 DIN-PS/L.

c) VW-Motor in Okrasa-Ausführung. Bezeichnung 1300 TSV. Gleiche Motorabmessungen, Bohrung 77 mm, Hub 69,5 mm, 1295 cm³, Kompr. 7,8:1, 2 Solex-Fallstromvergaser, Leichtmetallzylinderköpfe mit grösseren Ventilen, 45 DIN-PS bei 4600 U/min, spezif. Leistung 34,7 DIN-PS/L.

ABMESSUNGEN: Radstand 240 cm, Spur vorn 130,5 cm, hinten 125 cm, Länge 420 cm, Breite 160 cm, Höhe: Spider mit Sportscheibe 108 cm, Cabriolet oder Coupé 128 cm, Bodenfreiheit 16 cm, Wendekreis 10,8 cm.

LIEFERBARE AUSFÜHRUNGEN UND PREISE: a) Rohkarosserie aus Kunststoff mit Beschlägen, aber ohne Lackierung, ohne elektr. Anlage: Fr. 3580.-; Kübelsitze aus Kunststoff, roh pro Paar Fr. 270.-.

b) Karosserie aufbaufertig mit Kunstharzlackierung, elektrischer Anlage, Sportscheibe, Innenausbau, gepolsterten Kübelsitzen, Stossstangen und Aussenrückspiegel: Spiderausführung Fr. 5490.-, Cabrioletausführung Fr. 6550.-. Montage der Karosserie auf VW-Fahrgestell: Spider Fr. 390.-, Cabriolet Fr. 410.-.

c) Fertiger Wagen mit MAG-Kompressor in Spiderausführung Fr. 9300.-.

d) Fertiger Wagen mit MAG-Kompressor in Cabrioletausführung Fr. 9900.-.

Mehrpreise: MAG-Kompressoranlage für Umbauten Fr. 750.-, Okrasa-Anlage Fr. 1300.-, Coupéaufsatz Fr. 450.-, Tourenzähler Fr. 230.-, verchromte Stossstangen Fr. 280.-.



ROT-WEISS steht einem Schweizer Sportwagen besonders gut. Die 506-Formsprache ist so gelungen, dass Verwechslungsgefahr mit Produkten aus Maranello oder Zuffenhausen bestehen könnte. Die Plakette kennzeichnet den Hersteller aber eindeutig als «Enzmann Automobile Birschoffszell».

Charakteristik angefreundet hat, darf auch schneller in die Kurven, muss aber einen sehr behutsamen Umgang mit dem Gaspedal pflegen, wenn das Heck nicht überholen soll. Die AR schrieb: «In dieser Beziehung ist er ein Sportwagen, der dem wachen Piloten wahrhaft Freude bereitet.» Der Okrasa-Motor wurde im Test als leistungsstärker eingestuft, der Rootes-Kompressor glänzte durch starken Antritt in niedrigen Drehzahlen. Der Zugang zum Motor erfolgt übrigens durch eine konventionell nach vorne öffnende Haube. Diese Deckelversion kam erst später ans Auto. Ursprünglich war eine nach hinten öffnende, unter dem Heck angeschlagene Klappe montiert. Deren Ausschnitt schwächte aber die Karosseriestruktur. Ausserdem war sie bei Motorarbeiten im Weg.

Der erwartete Orkan im Innenraum hält sich dank des über die ganze Wagenbreite laufenden, sogenannten «Nackenschutzes mit Überrollbügelfunktion» in Grenzen. Überhaupt hat man im Enzmann ein unnachahmliches «Nie-wieder-aussteigen-Gefühl». Man fühlt sich hinter dem eleganten Nardi-Dreispei-

chen-Holzlenkrad, welches irgendwann das serienmässige Käfer-Steuer ersetzte, überaus wohl. Das gilt auch für den Passagier, der eine Urform des Airbags sowie zwei Haltegriffe vor sich hat, die bei beherzter Fahrweise für Vertrauen sorgen sollen. Dazwischen war ein elastisches Band gespannt, hinter das man die Strassenkarte klemmen konnte.

Die vertrauten Instrumente, der bekannte Sound im Heck, aber alles viel sportlicher, viel flinker, viel leichter. Das kann der Karmann Ghia nicht, und der Porsche 356 nur für sehr viel mehr Geld. Wenn man allerdings die 100 km/h überschreitet, muss man sich bewusst werden, dass das Käfer-Fahrwerk an seine Grenzen kommt. Kommen noch ein fast leerer Tank, Seitenwind und eine nasse Fahrbahn hinzu, kann der Enzmann in unkundiger Hand gefährlich werden. Hier ist der von der AR beschriebene «wache Pilot» gefordert. Dieser hat jedoch umso mehr Spass am roten Prototyp.

Trotzdem steigen wir jetzt aus oder besser gesagt: um. In den New Enzmann von 2013. Er basiert auf einem 1969er-Käfer-Chassis, welches wie schon beim



DER KOFFERRAUM ist mit Riffelblech ausgelegt und befindet sich hinter einer Abdeckung, die zum Beladen abgenommen wird. Moderne Renngurte ragen aus der breiten, geschlitzten Kopfstütze. «Der New Enzmann ist eine Neuauflage, keine Replica», sagt Besitzer Markus Wicki.



ersten Enzmann zwecks tieferem Schwerpunkt umgebaut worden ist. Allerdings gehen die Umbauten heute wesentlich weiter. Vorne sind eine verstellbare Achse und Scheibenbremsen montiert, im Heck arbeiten spezielle Feder Elemente und Trommelbremsen. Der Sound des 1500er-Motors mit 78 PS und Porsche-Lüfter kommt aus einem Sportauspuff mit zwei Töpfen. Die stattliche Leistung – zumindest im Vergleich mit den früheren 30 bis 45 PS – wird mittels 195er-Reifen auf 15-Zoll-Felgen auf die Piste gebracht. Mehr als 100 PS wären nicht zu empfehlen, weil sie sich – trotz aller Modifikationen – nicht in Fahrleistungen umsetzen liessen; zumindest nicht in Kurven. Beim New Enzmann wurde die 12-V-Batterie (früher 6 V) aus Balance-Gründen unter die Fronthaube verlegt, die Kragen um die Radläufe wurden entfernt, um die grossen Räder aufzunehmen, die Frontscheibe ist in der Spider-Version ausgeführt. Es empfiehlt sich, einen Helm zu tragen, weil eine bei vollem Tempo erwischte Wespe doch recht weh tun kann. Der New Enzmann sitzt satt und breit auf der Strasse und mimt den Renn-Enzmann, während der

Prototyp hochbeinig und – dank den schönen Radläufen – elegant und zierlich daherkommt. Was die Optik verspricht, halten die Fahrleistungen und -eigenschaften. Der neue Enzmann beschleunigt gewaltig und legt Kurventempi auf den Asphalt, dass es den damaligen Eignern wahrscheinlich Angst und Bange geworden wäre. Natürlich ist auch der Neue immer noch ein altes Auto, aber die Kunstgriffe, die man in Bischoffzell angewandt hat, machen den Fortschritt deutlich. Trotzdem fehlt es ihm nicht an einem gewissen Restkomfort. Die modernen Schalensitze sind fast 60 Jahre nach Dr. Enzmann endlich nahezu perfekt. Der Kofferraum hinter den Sitzen nimmt ordentlich Reisegepäck auf. Aber das konnte ja bereits der Prototyp. Wickis haben ansonsten auf Komfort verzichtet: keine Scheibenwischer, keine Lüftung, keine Heizung, kein Radio, kein Verdeck, nur ein Tonneau. Nur unter dem Armaturenbrett versteckt findet sich ein Stromanschluss für das Navi: Der einzige Luxus im ganzen Auto. Denn beide Enzmann sind in ihrer Einfachheit – verglichen mit modernen Autos – purer Luxus. ■

Enzmann

Die Autobauer
aus dem Entlebuch



Ein Film von
Jörg Huwyler

DER FILM «ENZMANN – DIE AUTOBAUER AUS DEM ENTLLEBUCH»

Der Schweizer Dokumentarfilmer Jörg Huwyler zeigt in seinem 50-minütigen Film «Enzmann – Die Autobauer aus dem Entlebuch» die Menschen und Motive hinter dem hübschen Sportwagen auf. Er porträtiert die Familie Enzmann, die in Schüpfheim das Hotel Adler mit angrenzendem Autohandel und mit Autowerkstatt führte und die für Huwyler ihr Familienarchiv mit viel zeitgenössischem Film- und Fotomaterial öffnete. Schwerpunkt ist natürlich die Frage, wie es zum äusserst gelungenen und trotzdem nahezu unbekanntem Sportwagen Enzmann 506 kam. Technische Überlegungen werden zwar gestreift, aber der Film ist keinesfalls nur etwas für Autofans, sondern ist mit viel Lokalkolorit und Humor gespickt, der viel über die Bewohner des hügeligen Tals westlich von Luzern verrät.

Der Film ist zum Preis von Fr. 29.90 inkl. Porto erhältlich bei: www.tothepoint.ch

WETTBEWERB «DRIVE STYLE»
VERLOST DREI ENZMANN-DVD

Drei «Drive Style»-Leserinnen und -Leser haben die Chance, eine DVD des Enzmann-Films zu gewinnen. Dazu muss folgende Wettbewerbsfrage richtig beantwortet werden:

Was gab dem Enzmann-Sportwagen seine Bezeichnung 506?

- A) Die optische Verwandtschaft zum Porsche 906
- B) Die Telefonnummer des Hotels Adler in Schüpfheim
- C) Die Nummer des Ausstellungsstands an der IAA 1957

Einfach eine E-Mail mit dem richtigen Buchstaben A, B oder C an office@automobilrevue.ch senden oder per Post: Automobil Revue, Enzmann-Verlosung, Gewerbestrasse 19, 3302 Moosseedorf
Einsendeschluss: 31. 7. 2014