

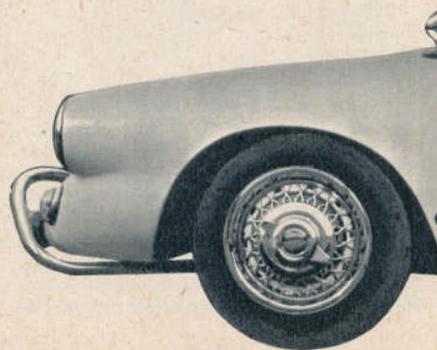


VW nach Schweizer Art

Zur Frankfurter Internationalen Automobil-Ausstellung 1957 sah man den 'Enzmann 506' zum ersten Mal. 1959 war er zwar nicht in Frankfurt, aber er existiert immer noch — ausgereifter und ausgefeilter denn je zuvor. Schon diese Tatsache spricht für ihn und den unbeeirrten Optimismus seiner Schöpfer im Familienverband der 'Enzmänner'. Der Plural sei dem Rezensenten verziehen, aber dieses zweisitzige Auto mit sportlich zugeschnittener Kunststoffkarosserie ist das Ergebnis des Teamwerks einer Familie, die sich um Vater Enzmann, den Sproß eines alten schweizerischen Hotelier-Geschlechtes und leidenschaftlichen Autofahrer seit Jahrzehnten, scharf, Erfahrung und Begeisterung sind beim Enzmann 506 eine besonders glückliche Verbindung eingegangen: ein Sohn ist Arzt, der zweite Physiker, der dritte versierter Kfz-Techniker, der vierte betreut Küche und Keller des stattlichen Landgasthofes 'Goldener Adler' in Schöpfheim, während der fünfte studiert

Kunststoffkarosserie auf Volkswagen-chassis — Ein Wagen für Individualisten

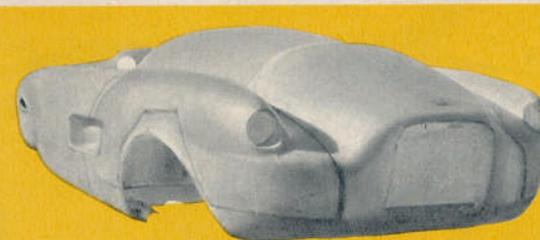
Von Dr. Eberhard Seifert



und der sechste Sohn zur Zeit in den USA weilt.

Dem Fahrwerk und Motor nach ist der 'Enzmann', der als Spyder oder als Kabriolett auf VW-Chassis geliefert wird, zwar kein reinrassiger Sportwagen, aber doch ein Fahrzeug mit ausgesprochen sportlicher Note, bei dem man zugunsten der schnittigen Linienführung und des Temperaments bewußt auf optimale Raumaussnutzung verzichtet hat. Diese Einschränkung, die den Schweizer Eigenbau kleiner Serie etwa dem Karmann-Ghia oder der Renault-Floride zuordnet, ist kein Nachteil, denn der Wirtschaftlichkeit und dem Fahrkomfort ist dadurch nicht Abbruch getan.

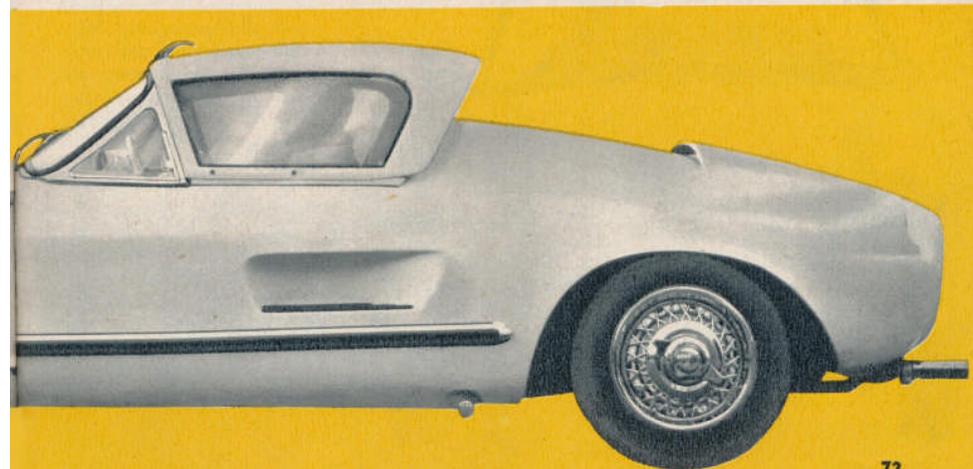
Abgesehen von Prototypen, die wie Eintagsfliegen kommen und gehen, hat sich die Kunststoffkarosserie bis auf drei Ausnahmen (Chevrolet-Corvette, DKW-Monza und Enzmann-VW) nicht durchgesetzt. Das ist um so erstaunlicher, als die Kfz-Industrie laufend bereits sehr viel Kunststoffe verarbeitet, nur nimmt der Käufer davon häufig gar nicht Notiz. Zur Milderung der Folgen eines Zusammenstoßes gibt es zum Beispiel schon seit längerem stoßelastische Armaturenbretter. Sonnenblenden und Sitze werden oft mit Kunststoffschaum gepolstert, aber auch für Faltdächer, Schonbezüge, Griffe, Knöpfe, Kabel und den

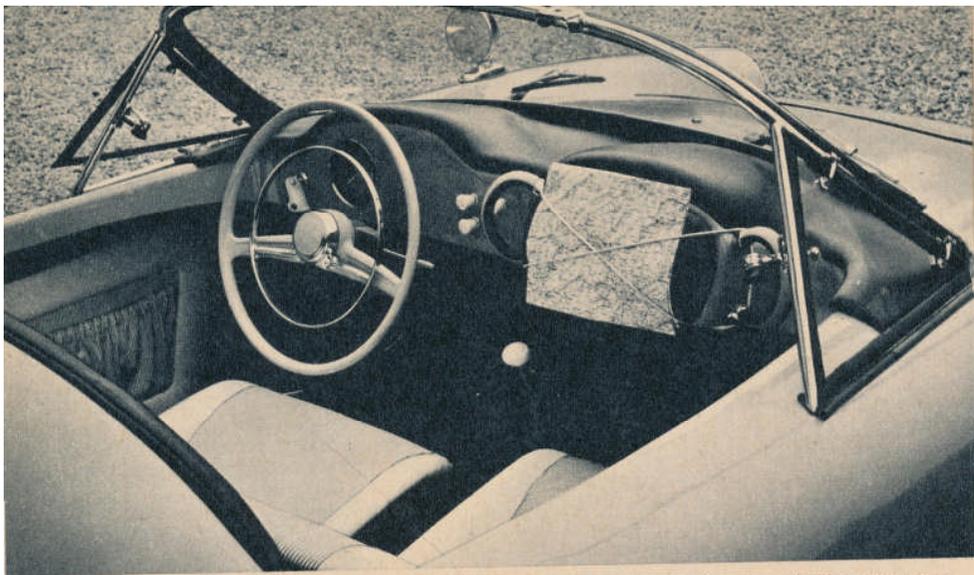


AUS EINEM STÜCK besteht die türlose Kunststoffkarosserie (hier mit dem Heck im Vordergrund). Sie ist aus Glasfasergewebe, das mit Kunstharz getränkt und dann gehärtet wird.

Wasserbehälter der Scheibenwaschanlage verwendet man immer häufiger Kunststoffe.

Das größte Plus der Kunststoffkarosserie liegt in der Gewichtseinsparung. Die Kunststoffkarosserie ist ferner korrosionsfest, das heißt, es gibt an ihr keinen Rost. Sie dröhnt aber auch nicht, wirkt also schalldämpfend, ist elastisch, leichter als Aluminium und fast so zäh wie Stahl. Die Elastizität ist ein enormer Vorteil bei Beschädigungen; große deformierte Flächen gibt es selten — man kann sie daher mühelos ohne wesentlichen Zeit- und Arbeitsaufwand flicken. Die Karosserie des 'Enzmann', die auf die Plattform des VW aufgesetzt wird, ist besonders steif, weil sie keine Türen, sondern nur Trittlöcher besitzt. Abgesehen vom Deckel für den Tank- und Motorraum besteht sie aus einem einzigen Stück. Da man sie in kleiner Serie herstellt,





VOR DEM BEIFÄHRER ist eine Polsterung mit Griffen angebracht. Mit den Gummibändern kann man ausgezeichnet eine Straßenkarte festhalten. Das Foto zeigt auch die tadellose Ausstattung des Wagens.

arbeitet man hierbei nach dem sogenannten Handauflege-Verfahren. Auf die mit einer Trennschicht (zum späteren leichten Abheben der fertigen Karosserie) verschene negative Form legt man Glasfasergewebe auf, das mit Kunstharz (ungesättigtem Polyesterharz) getränkt wird. Auf die gleiche Weise repariert man auch Ka-

rosserieschäden. Nach dem Härten braucht man nur noch die geflickte Oberfläche zu schleifen und zu polieren.

Im Gegensatz zum VW, der als Limousine 730 Kilo wiegt (das Karmann-Ghia-Coupé 810 Kilogramm), bringt der Enzmann, der 4,25 Meter lang, 1,58 Meter breit und 1,08 Meter hoch ist, komplett nur ca. 550 Kilo auf die Waage. Das ist der Grund, weshalb dieses Auto mit den gesteigerten VW-Fahreigenschaften schon mit dem normalen Motor wesentlich temperamentvoller als die übliche Limousine ist. Vor allem sitzt man beim Enzmann 506, dessen Karosserie in den ersten Umrisen 1953 entstand und die man als einen außerordentlich glücklichen Wurf bezeichnen darf, tiefer als im



DER ORIGINELLSTE HARDTOPAUFSATZ ist wohl auf diesem Fahrzeug zu finden. Es ist eine Maßarbeit für die türlose Karosserie. Am Steuer sitzt hier das Oberhaupt der Familie, Vater Enzmann.

VW. Man thront also nicht über dem Schwerpunkt, sondern sitzt ziemlich im Schwerpunkt des Fahrzeugs. In Verbindung mit den ausgezeichneten Schalensitzen, die ebenfalls aus Kunststoff geformt sind und weit über dem durchschnittlichen Sitzkomfort liegen, hat man einen sehr guten Kontakt zum Wagen und zur Straße. Die Sicht durch die schräg geneigte Windschutzscheibe mit angenähertem Panoramascheiben-Effekt ist ausgezeichnet. Dank der im Vergleich zum VW flacher gelegten Lenksäule liegt das Zweispeichen-Lenkrad — auf Wunsch auch Nardi-Ausführung — gut in der Hand. Der verkürzte Mittelschalthebel, prädestiniert für sportliche Fahrweise, sitzt griffgerecht genau am richtigen Platz. Vor dem Beifahrer befindet sich am Armaturenbrett eine Polsterung mit Griffen — eine der vielen guten Ideen, die in den Enzmann eingearbeitet sind. Führt man dieses Auto offen, spürt man durch die hochgezogene Kopfstütze (Überrollschutz!), die sich als Nackenwindschutz auswirkt, auch bei forcierter Fahrweise keinen störenden Luftzug.

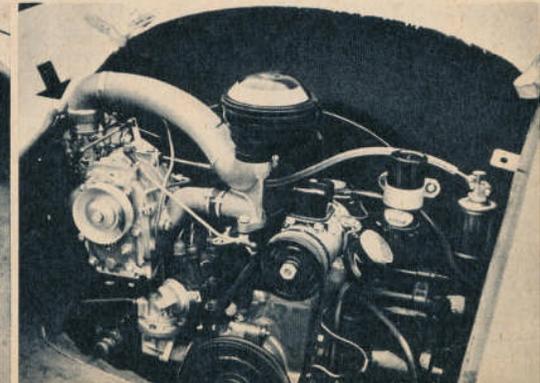
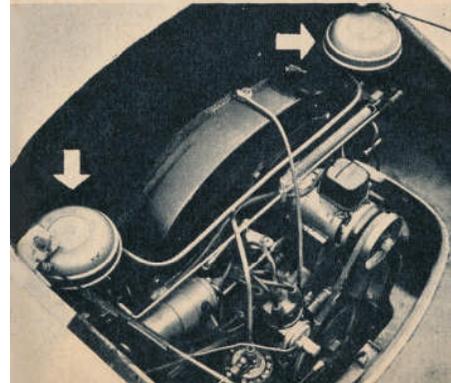
Der Einstieg in den türlosen Zweisitzer, den man mit dem zusammenlegbaren faltverdeck

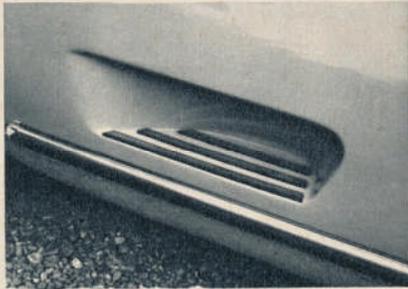
und den Steckscheiben durchaus als Roadster definieren kann, obwohl er von seinen Schöpfern in der offenen Form als Spyder bezeichnet wird, ist etwas ungewohnt. Aber erstens ist der Auftritt in der Karosserie bequem, das Übersteigen der Bordwand keine Zumutung und das Hinabsinken auf den Sitz, wenn man den Außenfuß nachgezogen hat, kein Problem. Praktisch erfordert das alles nur ein bißchen Übung.

Damit bei Regen aus dem Zweisitzer keine fahrbare Badewanne wird, kann man ihn mit einem bequem zusammenlegbaren Stoffverdeck oder mit einem Kunststoff-Hardtop-Aufsatz haben, der in Schienen läuft und spielend leicht vor- und zurückgeschoben werden kann. Im übrigen ist der Enzmann 506 auch mit Hardtop ein ausgesprochen schöner Wagen. Der große Gepäckraum zwischen den Sitzen und dem Motor ist durch ein Perlon-Netz gesichert, so daß Gepäckstücke auch bei plötzlichem Abbremsen nicht nach vorn rutschen können.

Da sich Sportwagen und Autos mit sportlicher Note internationaler Beliebtheit erfreuen, wollen wir kurz skizzieren, wie man zu einem 'Enzmann' kommt, zumal ja das Volkswagenwerk keine

WER MEHR PS WÜNSCHT, kann sich zusätzliche Aggregate einbauen lassen: Links ein VW-Motor mit der Okrasa-Anlage, die 45 PS leistet; rechts mit dem MAG-Kompressor, Leistung: 42 PS.





WIE BEI EINEM SPORTFLUGZEUG nimmt sich in der Karosserie des 'Enzmann' der Einstieg aus.

Fahrgestelle abgibt. (Eine Ausnahme bildet Karmann, der aber im Auftrag der Wolfsburger das Coupé und das Kabriolett baut.) Wollen Sie also auf einen 'Enzmann' umsteigen, müssen Sie einen VW haben, gleichgültig, ob neu oder gebraucht. So kommen Sie am billigsten weg. Sie fahren damit nach Schüpfheim, einem kleinen Ort zwischen Bern und Luzern. Dort nimmt man den Aufbau ab. Da der VW in der Schweiz unter den importierten Wagen an erster Stelle liegt, fällt es nicht allzu schwer, eine fabrikneue Karosserie zu verkaufen. Bei alten Aufbauten ist das schon etwas komplizierter, zumal, wenn man den Erlös für den Ankauf der Kunststoffkarosse benötigt.

Wer sich mit dem durch die eingesparten 160 Kilo Gewicht leicht gesteigerten Temperament zufrieden gibt, fährt mit dem normalen VW-Motor. Wer hingegen mit mehr PS liebäugelt, um

ALS ÄUSSERST BEQUEM erweisen sich die anatomisch richtig durchgebildeten Schalensitze.



andere sicherer distanzieren zu können, für den hält Enzmann die MAG-Kompressor-Anlage, die rund 750 Schweizer Franken kostet, oder die Okrasa-Anlage mit zwei Fallstromvergasern für 1300 Franken bereit. Auf diese Weise kann man das 30-PS-Modell auf 42 PS (mit Kompressor) oder auf 45 PS (mit Okrasa) steigern — Möglichkeiten, die die Freude am Fahren erhöhen, aber auch den Bestand in der Brieftasche schmälern. Doch wo gibt es in der Welt schon etwas umsonst?

Nun zu den Preisen der Kunstharzkarosserie. Die Rohkarosserie (für Bastler) kostet 2950 Schweizer Franken, die aufbaufertige Spyder-Karosserie mit Kunstharzlackierung, elektrischer Anlage, Sportscheibe, Innenausbau, gepolsterten Schalensitzen, Außenrückspiegel und Parkschutz kommt auf 4970 Franken zuzüglich 390 Franken für die Montage der Karosserie auf dem Fahrgestell und Fahrgestell-Vorbereitungen (Detailänderungen an Federblättern und Federstäben). Die Kabriolett-Ausführung kostet 6250 Franken, die Montage 410 Franken.

Für einen kompletten Enzmann-Spyder mit fabrikneuem Fahrgestell muß man 8900 Franken, für das Kabriolett mit aufklappbarem Allwetterdach, Spezial-Schalensitzen, Kabriolett-Scheibe, Heizung, Defroster, Stoßstange und Scheibenwaschanlage hingegen 9750 Fränkli berappen. Das sind die Kosten, wenn man nicht umrüstet. Hinzu kommt noch der Zoll. Der Wagen ist also in der Anschaffung nicht gerade billig, aber dafür sparsam im Unterhalt, wenn man beim VW-Motor mit seiner beinahe sprichwörtlichen Anspruchslosigkeit bleibt. Es gibt zwar auch Spyder mit 1600-Porsche-Motor und entsprechenden Bremsen, aber die sind wohl ausgesprochen für Außenseiter.

Unmittelbar bei Schüpfheim gibt es eine kleine, kurvengespickte Teststrecke. Dort haben wir alle drei Enzmann-Varianten nach allen Richtungen hin ausprobiert. Es sei abschließend vermerkt, daß es wirklich Freude bereitet, wie leicht man mit diesem wendigen und sehr ordentlich auf der Straße liegenden Zweisitzer zurechtkommt. Bei den leistungsstärkeren Ausführungen (bis 130 km/h) empfiehlt es sich, lediglich bei schnellen Kurven das Gas gefühlvoll zu dosieren. Wer aber einen derartigen Wagen kauft, der wird seine helle Freude daran haben, dieses bildhübsche Auto in farbfrohen Lackierungen zu meistern — ein Fahrzeug mit sehr persönlicher Note, abseits aller Konfektion, ein Fahrzeug das von sich reden macht!