

Der Enzmann Spyder



Am Lausanner «Comptoir Suisse» des Jahres 1956 wurde ein neues Schweizer Auto präsentiert: der Enzmann. Auf der Frankfurter IAA von 1957 wurde er gleich einem internationalen Publikum vorgestellt. Bis 1968 wurden in Schüpfheim mehr als 100 Exemplare dieses Sportwagens gebaut. Jetzt gibt es ihn in einer Neuauflage.

Rob de la Rive Box (Text und Fotos)

Emil Enzmann war — wie seine fünf Brüder auch — sozusagen in Vaters Garage gross geworden. 1951 liess er sich als Landarzt in Langnau nieder; aber das Thema «Auto» konnte er trotzdem nicht vergessen. Im Gegenteil: Alle seine Freizeit verbrachte er nach Möglichkeit noch immer in der Werkstatt. 1953 entstanden hier die ersten Pläne für einen Sportwagen nach eigenem Muster. Auf das Fahrwerk eines Volkswagens sollte ein offener Zweiplätzer gebaut werden. Das ganz Besondere daran war wohl die Karosserie. Sie bestand näm-

lich aus Kunststoff, einem Material, das für die damalige Zeit unüblich war. In mühsamer Handarbeit war ein Holzmodell hergestellt worden. Von der darauf angebrachten Metallhaut konnte dann die Negativform abgenommen werden. Und im Frühjahr 1956 wurde ein erster «Enzmann» aus der Schüpfheimer Werkstatt gefahren, der kurz darauf seine Weltpremiere am «Comptoir Suisse» feiern sollte. Ein Jahr darauf stand der Wagen anlässlich der Frankfurter IAA auf dem Stand 506, was ihm auch gleich seine endgültige Bezeichnung — Enzmann 506 — einbrachte. Kennzeichnend für den Enzmann war die hochsportliche Karosserie. Anstelle

der Türen wies sie Trittbrettnischen auf, und ebenso auffallend war der in jenen Jahren noch unübliche Kopf- und Nackenschutz, eine Art Überrollbügel. Der Sicherheit wurde schon damals in Schüpfheim viel Beachtung geschenkt; ebenso den in der Höhe verstellbaren physiologisch-anatomisch geformten Schalensitzen und vielen anderen Details mehr. Von den etwas über hundert gebauten Enzmann verliessen einige die Werkstatt auch als Bausatz. Vielfach wurde dem Wagen ein Porsche-356-Aggregat eingebaut, was aus den nur 555 kg wiegenden Fahrzeugen richtige «Raketen» machte. Bis 1961 konnten beim Volkswagenwerk in Wolfsburg

in Neuauflage



«rolling chassis» (Plattformrahmen ohne Aufbau) bezogen werden. Als dieser Service für Enzmann dann aber eingestellt wurde, waren die Innerschweizer gezwungen, vollständige «Käfer» zu beziehen, was ihr Produkt verständlicherweise stark verteuerte. So wurden denn während der letzten Produktionsjahre vornehmlich Kundenwagen abgeändert und Bausätze ausgeliefert.

Der Neubeginn

Um den Enzmann blieb es nun beinahe ein Vierteljahrhundert ruhig, bis Dr. Emil Enzmann seinem Freund Her-

mann Tobler (Jahrgang 1942) einen alten Wagen vermittelte. Tobler — von Haus aus in der Werbe- und Marketingbranche tätig — wollte das Auto restaurieren, stiess aber auf erhebliche Probleme, als er die Karosserie genauer unter die Lupe nahm. Der Kunststoff war vom Alter rissig, porös und brüchig geworden. Werbefachleute haben nun mit Polyester wenig oder gar nichts zu tun; Tobler aber hatte schon als kleiner Junge mit derartigen Materialien geprübelt. Dies erscheint uns nicht mehr so abwegig, wenn wir vernehmen, dass sein Vater vor 40 Jahren die Fiberglas-Abteilung der FFA (Flug- und Fahrzeug-Werke Altenrhein) gegründet hatte.

Zum Glück hatte Dr. Emil Enzmann die Originalformen des Ur-Enzmanns noch immer aufbewahrt. Als nun Tobler den Vorschlag machte, eine neue Karosserie anfertigen zu wollen, stellte Enzmann sie ihm gerne zur Verfügung. Jetzt wurde Charlie Meierhans, Polyester-Experte und Hersteller von Seitenwagenkarosserien (z. B. für Krauser und LCR) sowie von Verkleidungen von Renn- und Strassenmotorrädern, zu Rate gezogen. Unter seiner Leitung wurde die Ur-Form überholt, zum Teil erneuert und ein erster Abzug davon abgenommen. Aber Toblers Fahrzeug musste sich gedulden: Es hatte sich inzwischen herumgesprochen, dass für den Enzmann wie- ▶

der neue Karosserien erhältlich wären – und sogleich meldeten sich die ersten Liebhaber. Durch Tobler wurde die Form nochmals so verbessert, dass die neuen Aufbauten jetzt stärker und stabiler sind als es jene der fünfziger Jahre waren. Dabei wurde die Originalform strikte beibehalten. Zudem wurde auf die Verwendung von Stahlteilen zur Verstärkung weitgehend verzichtet. Dadurch wird die Vollkunststoff-Karosserie rostfrei. Das Gesamtgewicht des Aufbaus beträgt etwa 150 kg.

25 Kunststoffteile

Angefeuert von Emil Enzmann und unterstützt von seiner verständnisvollen Ehefrau entschloss sich Tobler, den Werbestress für ein Jahr ruhen zu lassen und sich dem neuen Projekt hundertprozentig zu widmen. Zusammen mit Meierhans lässt er jetzt in Amriswil TG wieder Ersatzteile für Enzmann-Karosserien und sogar komplette Wagen entstehen. Emil Enzmann hätte sie gerne modernisiert und verbessert gesehen (u. a. mit zeitgemässeren Hecklichtern ausgestattet usw.), aber Tobler sträubte sich erfolgreich gegen derartige Ideen; er bevorzugt eindeutig die Originalform. «Zu viele Enzmännchen sind im Laufe der Jahre mit grossen und kleinen Spoilern oder ausgebauten Radkästen modernisiert worden. Meine Vorstellung heisst eindeutig: zurück zum Original!» verteidigte er seine Ansicht, und dies – wie uns scheint – zu Recht.

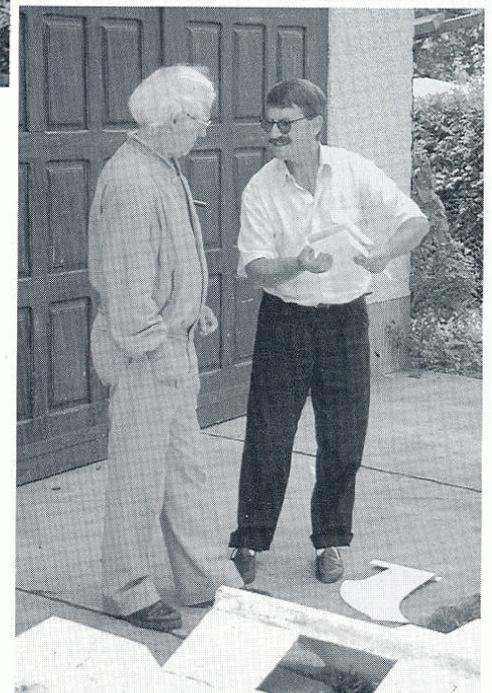
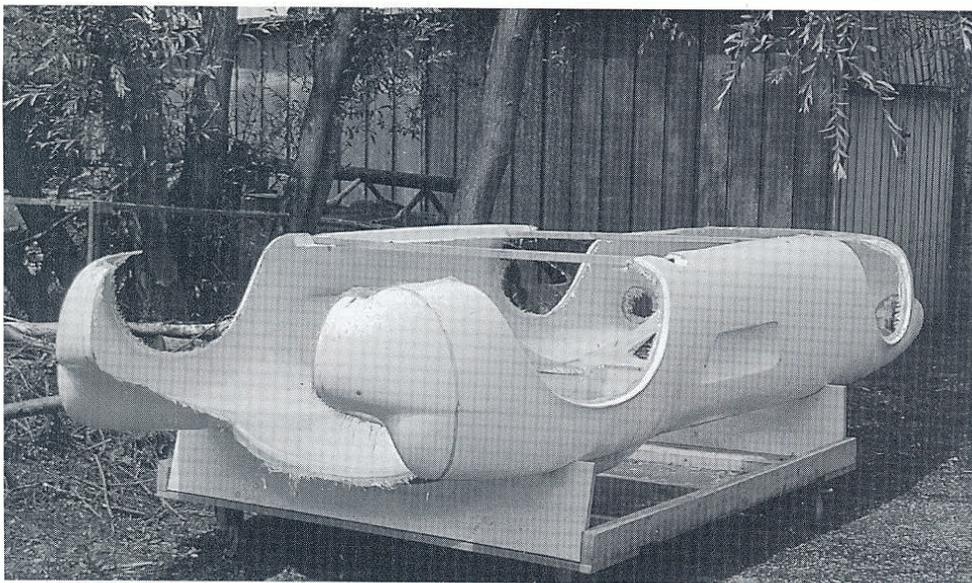
Eine Karosserie besteht aus 24 Einzelteilen und der Aussenhaut; 150 bis 170 Arbeitsstunden werden dafür verwendet. Wo früher Metallverstärkungen eingebaut wurden, ist heute eine «Vollpolyester-Lösung» gefunden worden: dies nicht zuletzt deswegen, weil in der Zwischenzeit die Grundmaterialien wesentlich verbessert worden sind.

Schon während der ersten Produktion waren zwei Modelle angeboten worden. Einerseits das Cabriolet und andererseits der Roadster, der mit seiner niedrigen Windschutzscheibe und ohne Verdeck gewiss nur den Supersportler anspricht. (Im übrigen ist der Enzmann Roadster wohl das einzige Auto, das in der Schweiz jemals ohne Scheibenwischer typengeprüft worden ist.) Und beide Modelle sind jetzt wieder als Bausatz oder als komplettes Auto erhältlich. «Als Fahrgestell dient uns wieder das Chassis des «Käfers», Baujahre 1953 bis 1961.

*Wenn sich «Enzmänner»
treffen wollen, sind
sie sich dafür
selber Grund genug.*







Ganz oben: Auf der Basis dieser Urform entstehen die neuen Karosserien.

Oben: Die Aussenhaut besteht aus einem einzigen Stück Polyester.

Oben rechts: Emil Enzmann (links) und Hermann Tobler beim Lösen technischer Probleme.

Wichtig ist, dass ein solcher Wagen die schmale Spur aufweist, was an den 5-Loch-Felgen erkennbar ist», erläutert Hermann Tobler.

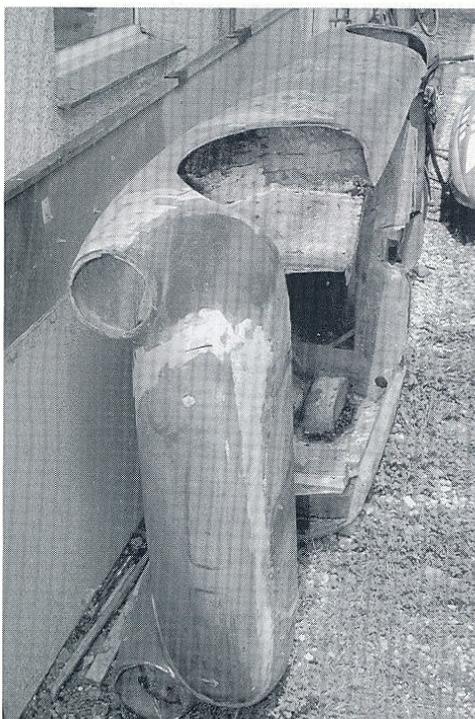
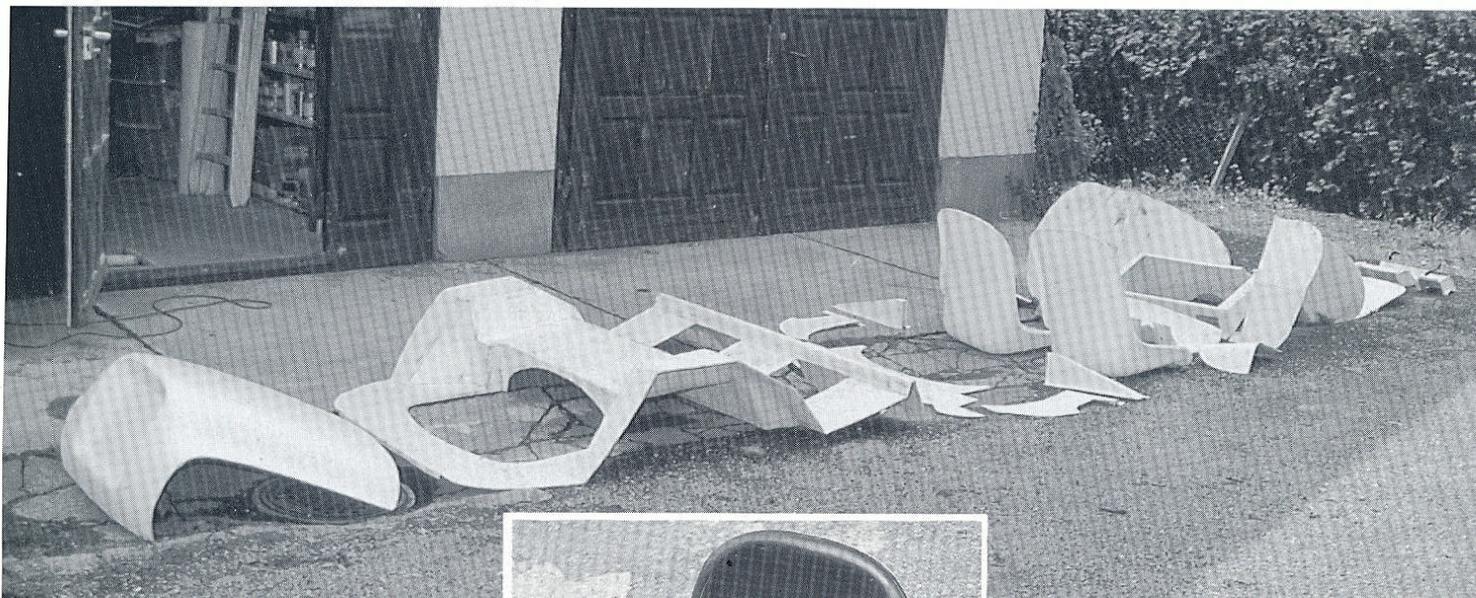
Für die Fabrikation des Wagens ist Hermann Tobler zuständig, der Verkauf

(Teile und komplette Fahrzeuge) untersteht Emil Enzmann. Und die Kosten? «Eine komplette Karosserie kommt sicher unter 20 000 Franken zu stehen!» so Enzmann. Tobler rechnete uns vor, dass ein neuer Wagen rund 50 000 Franken kosten werde, wobei seine grosszügige Kalkulation schlimme Überraschungen ausschliesst:

Ankauf eines alten Käfers, Demontage	Fr. 10 000.—
des Aufbaus und Revision des Fahrwerks	ca. Fr. 20 000.—
Enzmann-Paket	Fr. 10 000.—
Sattler und Elektriker	Fr. 10 000.—
Lackieren	Fr. 10 000.—

Eigenleistungen können selbstverständ-

lich die doch hohen Kosten erheblich vermindern. Versprechen sich die zwei eine neue Zukunft als Auto-Fabrikanten? Bestimmt nicht! Für beide ist dieses Abenteuer eine echte Herausforderung; zusätzlich ist es auch eine Befriedigung zu sehen, dass die bestehenden Enzmann besser gewartet werden können und somit fröhlich-sportlich weiterfahren. Auch Vater Enzmann — am 14. März 1990 90 Jahre alt geworden — freut sich über den «Kinder»-Zuwachs; denn damit die neu hergestellten Wagen ebenfalls «richtige Enzmänner» sein werden, wird von Tobler und Enzmann betont, werden alle Teile in den 35jährigen Originalformen hergestellt. ■



*Oben: Die 24 verschiedenen Einzelteile können auch separat bezogen werden.
Links: Die Karosserie von Toblers Enzmann erwies sich als unreparierbar.
Die Form für die Schalensitze musste neu angefertigt werden. Unten: Das Einsteigen in einen Enzmann ist einfacher, als es aussieht.*

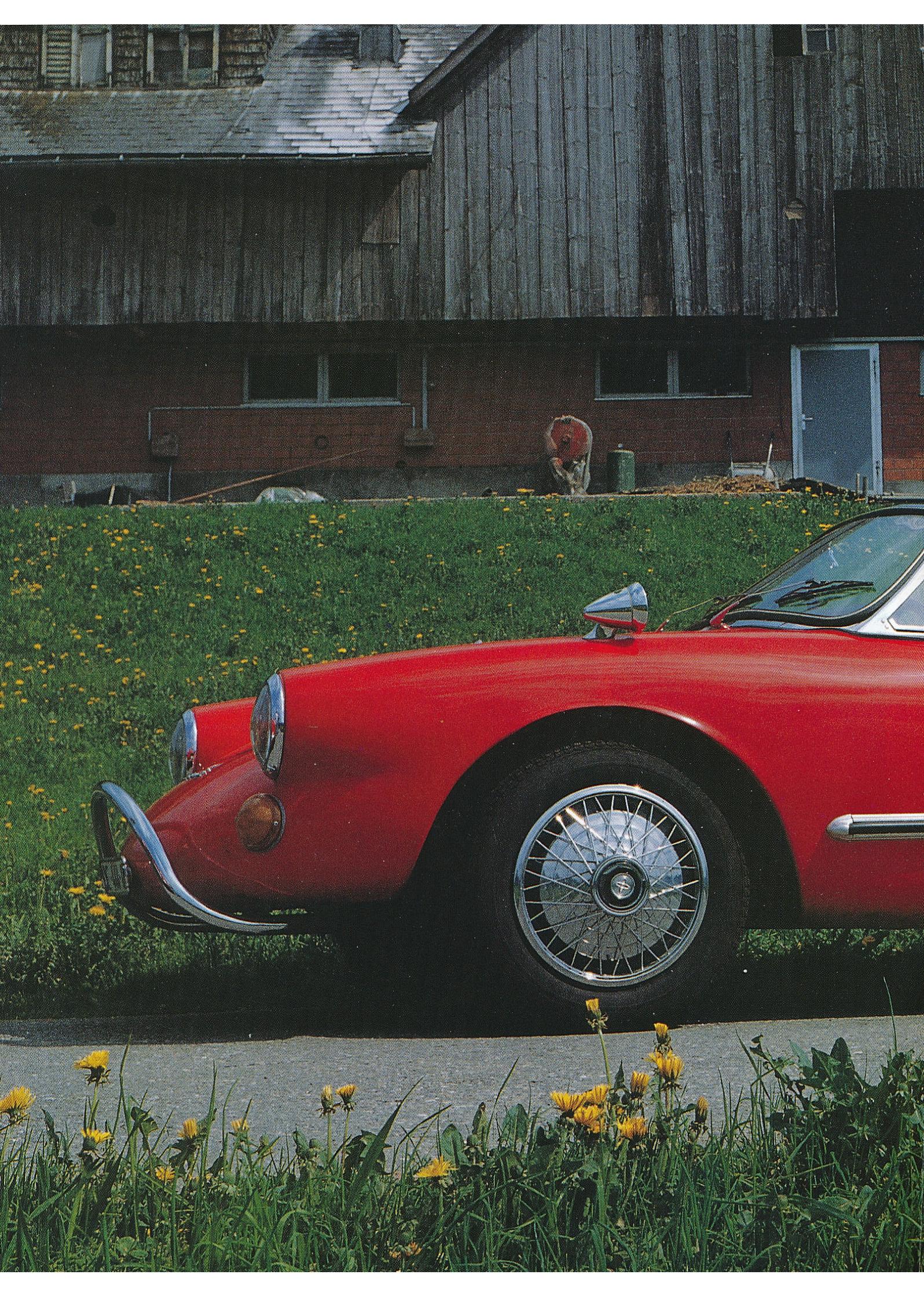
Für nähere Auskünfte stehen gerne zur Verfügung:

Dr. med. Emil Enzmann
9205 Waldkirch SG
Tel. 071 98 12 15

und

Hermann Tobler
Heiligkreuzstrasse 12a
9008 St. Gallen
Tel. 071 25 10 15





auto
exklusiv
Enzmann Spyder

