

Anlässlich seines Weltdebüts am Comptoir wie anschließend an der IAA in Frankfurt fand der «Enzmann 506», ein zweiplätziger Sport-Roadster, als schweizerische Neukonstruktion ungewöhnlich gute Aufnahme und das Interesse einer breiten Fachwelt.

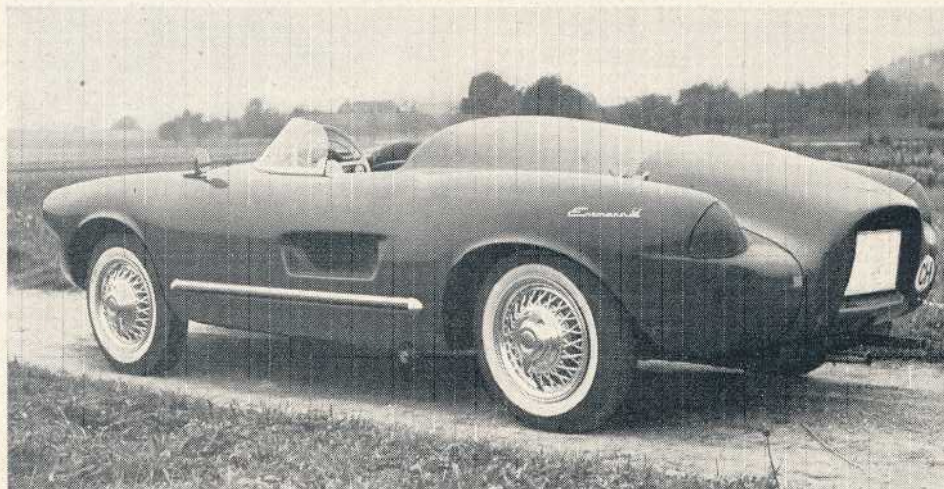
Auf dem millionenfach bewährten Fahrwerk des VW wurde eine Kunstharz-carrosserie verwendet, deren sportlich-attraktive Form die Aufmerksamkeit auch deswegen auf sich zieht, weil hier eine türlose Monobloc-Bauweise angewendet wurde, die in Form der Düsenjäger-Schalenbauart wohl die bestgeeignetste Lösung darstellt, um die zahlreichen Vorteile des Kunstharzmaterials voll zur Geltung zu bringen und insbesondere eine Steifigkeit zu erreichen, wie sie seinesgleichen sucht. Neben vielen interessanten Details verdient der «Enzmann 506» als Sport- und Gran-Turismo-Wagen auch deshalb das Interesse breiter Käuferkreise, weil es sich um eine wirklich gekonnte, sehr sportliche Version des VW handelt, deren Anschaffungspreis im Verhältnis zum Gebotenen wirklich fast «volkswagenmäßig» anmutet.

Was bedeutet «Enzmann 506»?

Unter dieser Markenbezeichnung verbirgt sich der Name Enzmann als eine bekannte und im öffentlichen Leben erfolgreiche Dynastie, in deren Besitz das bekannte Hotel «Adler» wie die Garage in Schüpfheim (LU) steht. Das Hauptverdienst um die Idee und die Formgestaltung des Kunstharzaufbaues kommt interessanterweise einem der Söhne Enzmanns zu, der von Beruf Arzt ist: Emil Enzmann. Zusammen mit dem Vater und den im Automobilfach geschulten Söhnen verwirklichten die automobilbegeisterten Schüpfheimer ihre Ideen dann mit viel Geschick und Fingerspitzengefühl für das Wesentliche einer solchen Konstruktion.

Die Vorteile des Kunstharz-Aufbaues

Die Idee, einen zweiplätzi- gen Sport- und Gran-Turismo-Wagen mit guter Beschleunigung, sicheren Fahreigenschaften und sparsamem Betrieb zu wirklich erschwinglichem Preise herauszubringen,



Der imponierend verlaufende Heckteil des Enzmann-Spider erinnert an ein Rekordfahrzeug. Auf der Seite der türlosen Kunststoffcarrosserie die Tritöffnung für das Einsteigen. Der Hohlraum des langgezogenen Heckteils dient als großer Kofferraum.

wurde einmal dahin entschieden, indem man das VW-Fahrgestell mit demselben Motor in unveränderter Originalausführung bevorzugte. In einzig richtiger Konsequenz entschieden sich die Enzmanns weiter für einen Aufbau in sehr strömungsgünstiger offener Rennsportform aus mit Glasfasermatten verstärktem Kunstharz. Der ganze Aufbau – mit Ausnahme des Motor- und Bugdeckels – wurde aus einem einzigen Stück gefertigt und die Türen dabei originellerweise durch ein Trittloch ersetzt. Durch diese Schalenbauweise ergab sich eine außergewöhnliche Baufestigkeit und Steifigkeit, die zusammen mit der bewährten Plattformkonstruktion des VW-Fahrgestells ihren Niederschlag auch in den sehr guten Fahreigenschaften des Wagens findet. Hinzu kommen die Vorteile des Kunstharzmaterials: korrosionsfest (kein Rosten), schalldämpfend und isolierend, niedrige Reparaturkosten, sehr große Elastizität und eine im Verhältnis zum Gewicht (leichter als Aluminium) höhere Zähigkeit als Stahl. Die enorme Widerstandsfähigkeit der Kunstharzcarrosse ließ sich unfreiwillig besser als mit vielen Worten dokumentieren durch eine Streifkarambolage, die der Tester mit einem Kleinwagen italienischer Herkunft hatte: Während durch das seitliche Streifen die ganze Seite der Stahlblechcarrosserie ziemlich eingedrückt wurde, verzeichnete die Kunstharzcarrosse am «Enzmann» nur minime Kratzspuren sowie ein kaum

handgroß eingerissenes Stück ohne irgendwelche Beule! Deutlich spürbar war beim Anprall die Elastizität des Materials.

Interessante Konstruktionsmerkmale

Die Form des rennsportwagenmäßigen, sehr windschlüpfrigen Aufbaues darf als gelungen bezeichnet werden, wenn man auch da und dort über die Gestaltung der Heckpartie nicht gleichen Geschmacks sein wird. Die Abmessungen der auf unverändertem VW-Fahrgestell montierten Carrosserie betragen: Länge 4,25 m, Breite 1,58 m und die Höhe nur 1,08 m. Die Heckpartie birgt einen großen Hohlraum, der von den Sitzrücklehnen bis zum VW-Triebwerk reicht und als ungewöhnlich großer Kofferraum dient, der als neuartige Haltevorrichtung für das Gepäck ein Netz verwendet. Durch den notwendigen Lufteinlaßschlitz (Ansaugluft für den Motor) von der fließenden langen Hecklinie etwas abgesetzt, folgt abschließend der in Scharnieren gelagerte und oben mittels Lederriemen gehaltene Deckel als Abschluß des Motorraums. Diese Lösung bringt optimale Zugänglichkeit zu den Organen des Motors. Vorausschauend hielten die Schöpfer reichlich Motorraum frei zum Einbau von Porsche-Motoren, Denzel- oder andern Hochleistungs-Aggregaten. Die dem Porsche sehr ähnliche Frontpartie birgt wie dort den durch Klappdeckel verschlossenen Raum mit Benzintank und

Reserverad usw. Der Benzintank faßt hier 50 Liter und wurde mit sogenannten Antiplansch-Lamellen ausgerüstet.

Imposant ist das durch mattes Schwarz blendfrei gehaltene Cockpit des «Enzel 506». Ein auf Brusthöhe angebrachter voluminös gepolsterter Schutz für den Beifahrer ist mit Handgriffen ausgestattet und dient praktischerweise zugleich als Kartenhalter. Weiter dienen der «inneren» Sicherheit Anschnallgurten, befestigt am Plattformboden. Der Arzt als Schöpfer verrät sich auch in kleinen Details, wie zum Beispiel dem Nackenwindschutz, der niedrigen, in praktisch zugfreier Form gehaltenen Plexiglas-Spider-Scheibe, wodurch sich im offenen Roadster ein bemerkenswert angenehmes, zugfreies Fahren ergibt. Die Oberkante der Spider-Scheibe kommt – sofern der Fahrer nicht zu kleinen Wuchs hat – ungefähr in Augenhöhe, so daß sich in erwünschter Weise über die Scheibenkante hinweg Straße und Verkehr überblicken lassen. Das bedingt natürlich in sportlicher Manner das Tragen einer Schutzbrille sowie Kopfbedeckung. Der Blick «über die Kante» ist insofern wichtig, als eine solche Windschutzscheibe keinen Scheibenwischer aufweist und daher beim Beschlagen keine klare Sicht zuließe. – Das Armaturenbrett trägt außer dem großen Tacho, dem Lichtschalter und dem Zugknopf für die Beleuchtung keine weiteren Instrumente; doch wurde vorausschauend Platz genug freigelassen, um weitere Ausrüstung entsprechend dem individuellen Wunsche unterbringen zu können.

Wenn auch unser Testwagen, der als offizieller Vorführwagen in Frankfurt eingesetzt war, eines der ersten Exemplare repräsentiert, bei dem noch nicht jedes Detail die endgültige Form angenommen hat, so dürfen wohl einige Bemerkungen angebracht sein, die nicht als Kritik, sondern als Anregung dienen möchten. So wären die Original-VW-Sitze gegen spezielle, besseren Halt bietende Kübelsitze auszuwechseln, vorzugsweise mit verstellbarer Rückenlehne. Der kleingewachsene Beifahrer würde bestimmt ein verstellbares Bodenbrett für das Anstützen seiner Füße zu schätzen wissen, da wegen der sehr großen Beinfreiheit der Sitz ansonst zu stark nach vorne geschoben werden muß. Seitlich im Cockpit dürfte der verfügbare Raum organischer für Kleinbagage ausgenutzt werden, und ein Metallschutz an der Oberkante der türlosen Seiten würde die Farbe beim Hinübersteigen in den Wagen gegen das Abschürfen durch die Füße schützen. Nun,

das sind Kleinigkeiten, die bestimmt noch Modifikationen erfahren werden. Es darf auch verraten werden, daß das gegenwärtig wohl einzig bedeutungsvolle Handicap des «Enzmann 506», nämlich das Fehlen jeglichen Verdecks als Wetterschutz, in Bälde behoben sein wird, indem ein äußerst origineller, nach hinten aufzuklappender Coupé-Aufsatz in Vorbereitung steht.

Die Fahreigenschaften des Sport-Roadsters

Da der «Enzmann» wahlweise mit einem neuen oder einem gebrauchten VW-Fahrwerk geliefert werden kann, bieten sich für Besitzer von VW-Limousinen interessante Möglichkeiten, da dann der Preis für die, inklusive des elektrischen Teils, fertig montierte Carrosserie nur 5500 Franken beträgt. Unser Testwagen besaß ebenfalls ein VW-Fahrwerk des Jahrganges 1955 mit dem alten 31-PS-Motor, jedoch ein Synchrongetriebe. Unter Ausnutzung der in Höhe und Härte verstellbaren Porsche-Federung lassen sich die Straßenlage und der Federungskomfort innerhalb bestimmter Grenzen spürbar beeinflussen. Unser Testwagen verdiente in bezug auf den gebotenen Federungskomfort wie die Straßenlage absolutes Lob. Der Wagen zeigte gute Spurtreue, und auch bei schnellster Fahrt auf coupiertem Straße waren kaum mehr als gelegentlich leichte Lenkkorrekturen notwendig. In Kurven war das typische Übersteuern festzustellen, ohne daß indessen auch bei schärfster Kurvenfahrt mehr als ein bescheidenes Wischen mit dem Heck zu notieren gewesen wäre; die sehr tiefe Schwerpunktage und der Leichtbau wirken sich vorteilhaft aus, und der Wagen vermittelt in jeder Situation das Gefühl von Sicherheit. Bemerkenswert sind das völlige Fehlen jeglichen Carrosseriegeräusches beim Überfahren von Bodenunebenheiten usw. sowie die absolute Dröhnfreiheit. Alles Vorteile der Kunstharzcarrosse. Lenkung, Schaltung wie die ganze Bedienung sind dieselben wie beim VW; doch vermag der «Enzmann» seinem Besitzer ein echt sportliches Fahrerlebnis zu bieten, das um so ausgeprägter wird, je mehr man mit dem Wagen vertraut wird. Das soll keineswegs heißen, daß der Enzmann-Roadster besondere Ansprüche an das Fahrkönnen stellt; im Gegenteil ist der rassige Sportwagen frei von Überraschungen, ohne besondere Einzelheiten und ohne Aufwand jederzeit nach Belieben der persönlichen Fahrweise anzupassen. Die geschickt ge-



Das blendfrei in mattem Schwarz gehaltene Cockpit des Rennsport-Spiders mit der Plexiglas-Spider-Scheibe und dem imponierenden gepolsterten Schutz für den Beifahrer. Viel Platz noch zum nachträglichen Einbau von zusätzlichen Instrumenten.

troffene Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse trägt weiter dazu bei, daß die Straßenlage voll dem gebotenen Geschwindigkeitspotential gewachsen ist; ja es darf behauptet werden, daß diese sogar, unter Verwendung von leistungsfähigeren Motoren, noch höheren Fahrleistungen genügen kann und die notwendige Sicherheit gewährleistet – allerdings unter der Vermutung und Ein-

Technische Daten

(Motor und Fahrwerk des Testwagens: VW des Jahrganges 1955)

Motor: Vierzylinder-Boxer, Hubvolumen 1192 ccm, Bohrung/Hub 77/64 mm, Verdichtung 6,1:1, Leistung 30 PS bei 3400 U/min. Max. Drehmoment 7,7 mkg bei 2000 U/min. Hängende Ventile mit Stoßstangen und Kipphebel. 1 Solex-Fallstromvergaser. Mechanische Benzinpumpe.

Kraftübertragung: Heckmotor, Einplatten-Trockenkupplung, Viergang-Synchrongetriebe ohne direkten Gang. Mittelschalthebel.

Fahrwerk dito Original-VW des Jahrganges 1955.

Carrosserie Enzmann: Kunstharz mit Glasfasermatten verstärkt, offener zweisitziger Rennsport-Spyder mit Nackenwindschutz. Großer Kofferraum. Blendfreies Cockpit mit gepolsterem Schutz für Beifahrer. Plexiglas-Spyder-Windschutzscheibe. Senkrecht stehende Scheinwerfergläser. 50-Liter-Benzintank mit Antiplanschlamellen.

Allgemeine Maße: Länge 4250 mm, Breite 1580 mm, Höhe 1080 mm. Gewicht des geprüften Testwagens mit ein Drittel gefülltem Benzintank: 620 kg.

In Vorbereitung: Coupé-Aufsatz mit großer Rundscheibe. Plexiglasdach nach hinten aufklappend und durch Torsionsstab ausbalanciert. Frischlufteinlaß im Dach. – Zahlreiche Einbaumöglichkeiten für Porsche-Motoren, Denzel- und andere Hochleistungs-Aggregate.

schränkung, daß in solchen Fällen das Bremssystem verstärkt werden sollte.

Was leistet der «Enzmann 506»?

Die Beurteilung und Messung der Fahrleistungen muß strikte auf unseren Testwagen beschränkt werden, der ein VW-Triebwerk des Jahrganges 1955 mit 31 PS Leistung besaß. Dazu kommt ferner, daß das Gewicht des erwähnten Wagens infolge Überdimensionierung der Baustärke der Kunststoffcarrosserie mit total 620 kg (bei zu einem Drittel vollem Benzintank) auf die Waage kam, während bei normaler Dimensionierung der Wandstärken der Hersteller das Gewicht des Roadsters mit rund 520 kg nennt. So resultiert für unseren Testwagen ein Leistungsgewicht von 20 kg/PS, während dies später weiter gesenkt werden wird. Dennoch zeigten die Meßresultate eine weit bessere Beschleunigung und eine Bergsteigefähigkeit, als es die Werte erwarten ließen. Ein einigermaßen geschickter Fahrer wird Durchschnitte herausholen können, die von stärkeren Wagen oft kaum erreicht werden können. Die sehr strömungsgünstige Carrosserie und der insgesamt niedrige Fahrwiderstand lassen schon mit dem alten VW-Motor



Ausgezeichnete Zugänglichkeit zum Motor, wo genügend Raum zum späteren Einbau von Porsche-Motoren, Denzel- und anderen Hochleistungs-Aggregaten vorhanden ist, mit denen der «Enzmann» auf Wunsch ausgerüstet werden kann.

verblüffende Leistungen herausholen. Der Aerodynamik ist es auch zu verdanken, daß mit dem «Enzmann» auch bei Durchschnitten von bis zu 85 km/h mit nur rund 7 Liter Treibstoff auf 100 km gefahren werden kann und selbst bei vollstem Ausfahren dieser einen Wert von 8 Litern nicht übersteigt. Wir sind auf die weitere Entwicklung dieser schweizerischen Schöpfung ge-

spannt, dürfen aber schon heute den Herstellern für das erzielte Resultat herzlich gratulieren.

Ed. Probst

Messungen

Gewicht (siehe Bemerkung)	620 kg
Leistungsgewicht	20,0 kg/PS
Beschleunigung (mit 2 Personen)	
0- 50 km/h (1. bis 2. Gang)	= 6,8 sec
0- 80 km/h (1. bis 3. Gang)	= 15,0 sec
0-100 km/h (1. bis 3. Gang)	= 24,0 sec
0-110 km/h (1. bis 4. Gang)	= 34,0 sec
Höchstgeschwindigkeit	
(Mittel aus 4 Messungen)	129 km/h

Höchstwerte in den Gängen

(bei Ausfahren bis 4000 U/min)

1. Gang = 30 km/h
2. Gang = 60 km/h
3. Gang = 100 km/h
4. Gang = siehe Höchstgeschwindigkeit

Treibstoffverbrauch: Durchschnitt über gesamte Testfahrt bei meist schneller Fahrweise 7,8 Liter pro 100 km

Preis: Carrosserie fertig montiert

inkl. elektrischer Teil Fr. 5500.—

Wagen mit Occasionschassis Fr. 8500.—

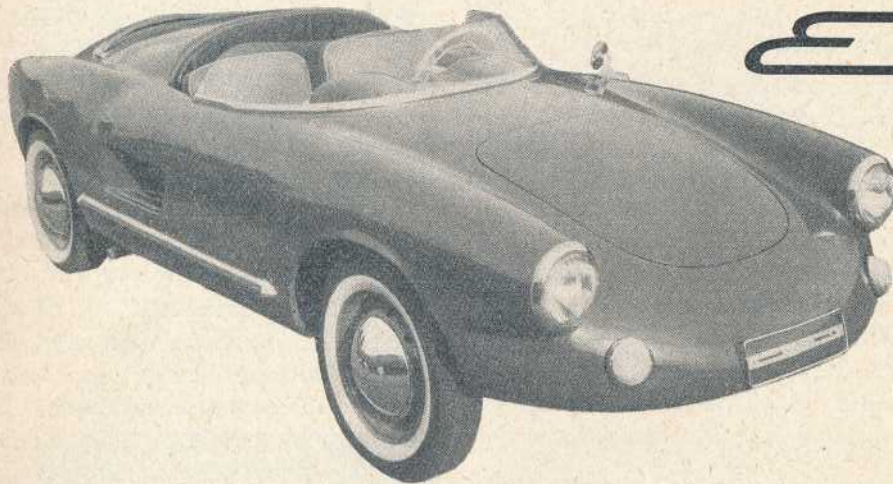
Wagen mit neuem Fahrwerk Fr. 9500.—

Beachtenswerte Eigenschaften:

- Sichere Fahreigenschaften
- Enorme Stabilität
- Praktisch geräusch- und vibrationsfrei

Wünsche des Testers:

- Wetterschutz (Coupé-Aufsatz usw.)
- Bessere Sitzgestaltung (Kübelitze)
- Weitere Ausnutzung des Cockpit für Gepäckraum



Enzmann 506

Kunstharz-Spider-Karosserie auf Original-VW-Fahrgestell

Ein zweiplätziger Sport- und Gran-Turismo Wagen mit rasanter Beschleunigung, günstigem Leistungsgewicht, sparsam in Betrieb und Unterhalt, mit sicheren Fahreigenschaften und großem Kofferraum - zu erschwinglichem Preise.

Vorteile der Plastic-Karosserie

- Korrosionsfest (kein Rosten)
- Schalldämpfend (kein Dröhnen)
- Isolierend (Wärme, Kälte)
- Niedrige Reparaturkosten
- Große Elastizität
- Leichter als Aluminium, zäh wie Stahl

«Enzmann 506» Hersteller: Enzmann, Schüpfheim, Schweiz Telephone 041 86 12 22