

Enzmann 506 – kusinen från landet

Text: Anton Schön. Foto: Kjell Svensson, Archive Enzmann.

Kamraterna inom Porsche 356 klubben är ju en samling vidsynta individer som inte alls håller sig med den typ utav bilmärkesrasism som man ibland kan hitta i en del andra märkesklubbar.

Jag tänkte ta fasta på detta och under två artiklar utbilda er i historien kring 356:ans kusin från landet – Enzmann506. "Landet" i fråga är Schweiz, där Enzmann506 delar genetik med såväl VW typ 1 och våra Porsche 356or.



Michael Eckarts 506 RS

Specialbyggenas tidevarv

Femtio- och sextioalet var en gyllene epok för glada entreprenörer inom bilbyggnation. Den glasfiberarmade plasten var förhållandevis lätt att göra fantastiska former med, men som dock krävde en hantverksskicklighet. Den ständigt ökande bilproduktionen med nya bilmodeller gjorde de gamla ibland fullt lika potenta bilarna till en veritabel skattkammare för att leta delar och bygga sig en specialare av.

Så klart var väldigt ofta Porsches konstruktioner till nära hands att använda! Vanligast var väl VW typ 1 som producerats i en sådan mängd att både priser och delar var överkomliga. Men även våra 356or fick släppa till med både delar och konstruktioner.

Bland dessa från VW och Porsche både sanktionerade och osanktionerade specialare finner vi bland annat svenska exotica såsom Carinakarossen och Ockelbo, amerikanska Devin och schweiziska Beuler och, ja just det, Enzmann506.

Enzmann506 är inte ett så välkänt fabrikat på våra breddgrader, men tro det eller ej Sverige var en av fåtal länder där det faktiskt hölls en licens för att producera bilen!

Men mer om detta i nästa artikel.

Enzmann506 – familjeföretaget

Själva familjen Enzmann var bosatta och verksamma i Schüpfheim, Schweiz, med en kombinerad hotellverksamhet och VW-bilverkstad. I myten kring fordonets tillkomst talas det om hur hotellet frekventerats utav Ferdinand Porsche under 50-talets mitt och att familjen Enzmann lät sig imponeras och inspireras utav hans bilkonstruktioner.

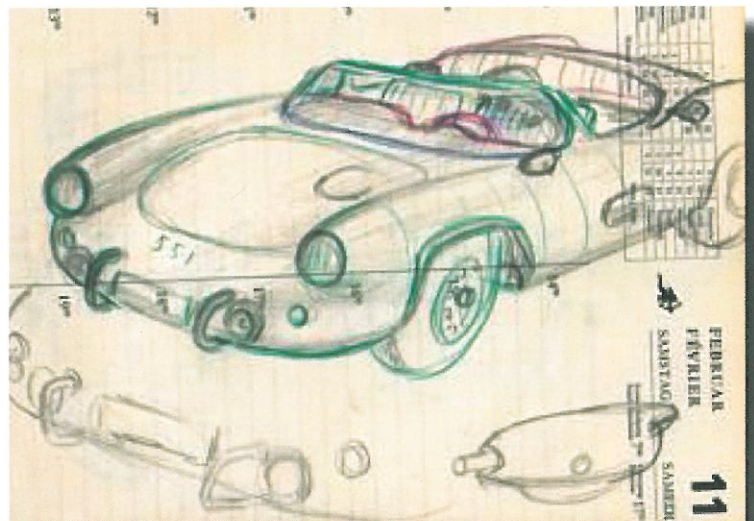
Familjeöverhuvudet Dr Emil Enzmann (han var inte "In Honoratius" utan han var landsortsdoktor) hade ett brinnande intresse kring just konstruktion och design.

I Enzmannarkivet (som numera upprätthålls utav den tyska biljournalisten Detlef Krehl) finns många utav Dr Enzmans tidiga skisser och nertecknade idéer. Inte alltid i block eller på papper utan även på tallrikar med porslinsfärg. Enligt en av sönerna så tyckte Emil det var smidigt att både kunna äta och rita samtidigt och inte behöva släppa tanken bara för något så trivialt som mat(!). Sönerna uppfostrades i samma anda och på så sätt odlade hela familjen Enzmann sitt gemensamma teknikintresse.

Utvecklingen utav bilen Enzmann började som ett litet familjeprojekt. En utav sönerna till Dr Enzmann ville bygga en potent, men säker, sportbil. Skisser togs fram

och idéer stängades inom familjen för att 1956 resultera i en första prototyp.

VW typ 1 valdes som bas, sannolikt därför att familjens bilverkstad var just VW-verkstad.



Skiss på Enzmann.



Kaross 1

En träram byggdes på bottenplattan, kläddes med spånremor som i sin tur man lät en skicklig plåtslagare beklä med en råkaross i aluminium.

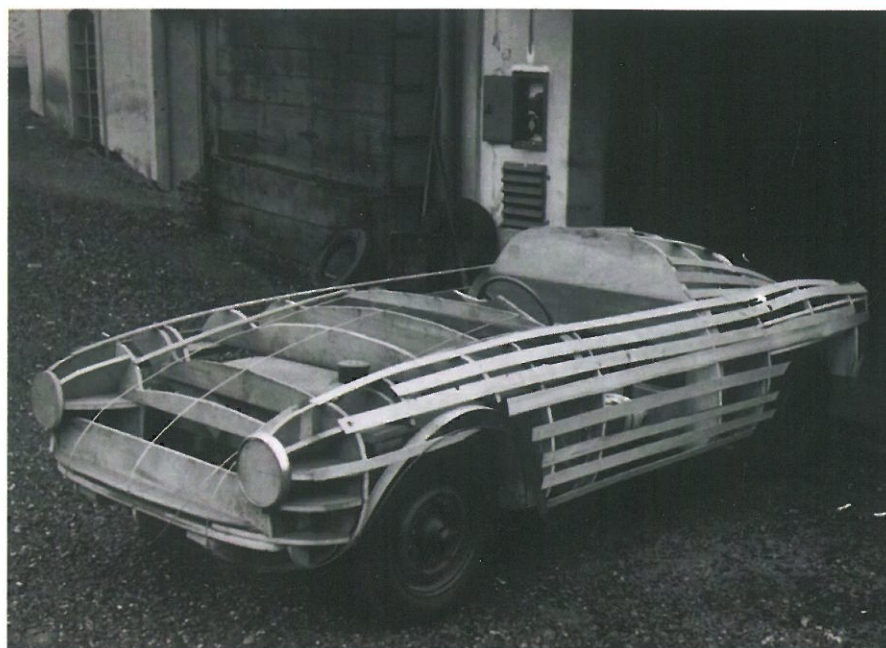
Nu hade familjen en positivform att gjuta av i för att i sin tur skapa en negativform att börja lägga upp glasfiberplastkarosser i. Serieproduktionen hade startat!

Tekniken i en Enzmann

Bilarna byggdes nästan bara på typ 1 basis, men bara nästan!

En DKW 3=6 baserad Enzmann (följaktligen med frontmotor) siktades senast i Sydafrika för ca 10 år sedan.

VW som bas föredrogs dock utav familjen Enzmann och fram tills 1962 så köptes "karosseri-kit" in från Wolfsburg. Med styrning, fram- och bakvagn skruvades glasfiberkarossen fast i bottenplattans ursprungliga fästhål för plåtkarossen.



Första karossformen.

Det tydligaste på en Enzmann är den lite säregna karossen i glasfiber som består av sektioner som gjutits separat och sedan i sin tur plastats ihop till ett stycke. Den ursprungliga negativformen används faktiskt än idag för reservdels- och nyproduktion medan aluminiumprototypens kaross sorgligt nog är skrotad sedan länge.

Valet på att använda "polyesterhartz", det vill säga glasfiber, gjordes för att kunna få fram de speciella former som familjen ville ha på sin bil. Det var också ett material som sparade vikt och framför allt låg det i materialet glasfiber en "teknisk höjd" som tilltalade Enzmann.

Dock var den ursprungliga tanken inte att massproducera, utan att bara göra en mindre mängd bilar till släkt och vänner.

Bilen kom i två karossutföranden, cabriolet eller hardtop. Cabrioleten utrustades antingen med en hög vindruta med kraftig kromad ram och bakrutan till en typ 1 infälld som framruta, eller en låg (betydligt snyggare) Pespexruta fäst i aluminiumprofil.

Hardtopen i sin tur blev en komplicerad lösning och bilens linjer spolierades. I tidningen FART (nr4 1959) skrevs det om Enzmann506 att ha "aspirationer på ful-



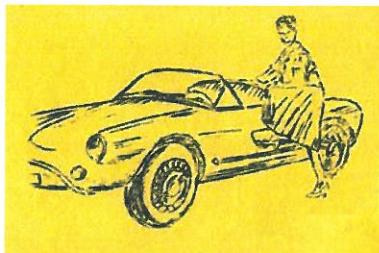
Hardtopen.

hetspris". Anledningen till de komplexa hardtopslösningarna var ju att bilen som en eftergift mot vikt helt saknade dörrar!

Insteg & dörrar

För att ta sig in i en Enzmann506 använder man en "Trittnische", ett insteg på sidan.

Med bilarna följde en fin illustration om hur insteget skall användas: Som förare utav en vänsterstyrd bil sätter Du först i vänster fot i insteget, sedan höger fot på en platta på kardantunneln mitt i bilen, sedan vänster fot ner mellan ratt och pedaler varpå höger fot antingen vrids ur led eller hamnar på pedalerna samtidigt som baken hamnar i det ergonomiska sätet. Detta moment kräver viss övning och färdighet, speciellt för



Instigning.

kjollädda damer och skottar. Men när väl tekniken övats in så går det ganska smidigt.



Det finns ju undantag från det där med dörrar också. Vi skall återkomma till min egen Enzmann506 i nästa artikel så den behandlar jag inte här, men det finns två bilar som originalutrustats med dörrar på fabriken i Schweiz förutom den DKW-baserade bilen i Sydafrika. Den ena tillhörde familjen Enzmann själva där mamma Enzmann inte kände sig bekväm med instegslösningen. Följaktligen lät man på passagerarsidan förstärka upp glasfibern och montera en dörr. Föraren behövde med andra ord fortfarande klättra upp i bilen, medan Mamma Enzmann (som förmodligen därmed aldrig körde fordonet) graciöst kunde sätta sig i bilen på ett mer konventionellt sätt.



DKW versionen 2.

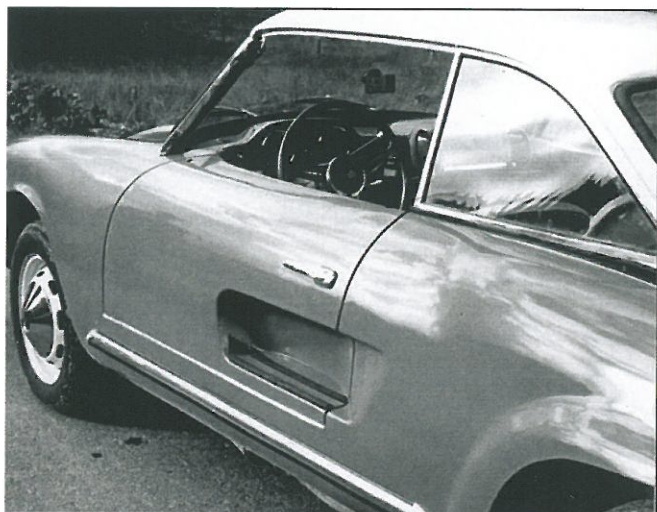
Den andra bilen som har dörrar originalmonterade, har en lustig historia kring just detta.

Bilen utrustades ursprungligen på 50-talet med både Fuhrmann 4-kams motor och RS bromsar. (Bromsarna finns kvar på bilen idag, men tyvärr inte motorn!)

Bilen var med andra ord ursprungligen byggd för fart och racing. Men det gick inte tillräckligt fort i backtävlingsarna där fordonet tävlade. Trots låg vikt, potent motor och goda bromsegenskaper så samsades bilen i en klass där det fanns både Sauters Berg-Spyder och Porsches 550.

Ägaren vid detta tillfälle hade vinnarskalle och lät sända tillbaka bilen till Enzmann. Två dörrar togs upp i

karossen och en svärmorslucka byggdes med (minimalt) utrymme för två personer till och vips hamnade bilen i klasser som det faktiskt gick att vinna i!



DKW versionen 3.



Enzmannträffen 2011 fyrsitsig med dörrar.



Svärmorslucka.

Motoralternativ

Det erbjöds tre motoralternativ som standard.

1. En ekonomimodell som behöll 1200 cc VW motor i standardtrim, men i en bil som vägde runt 500 kg ändå gav en bättre prestanda än i VW typ 1.
2. En Öttinger-trimmad 1300 TSV med dubbla förgasare och dubbelporstoppar.
3. En 1200 cc med MAG kompressormatning.



Installation av en MAG kompressor.

Men 356-motorer i olika trim var regelbundet inbyggda i bilarna också, framför allt om de gick tävling. Medan Fuhrmanns 4-kamsmotor nog bara hittade in i en av Enzmannbilarna!

Det var faktiskt ganska många av Enzmann 506 som användes inom racing, framför allt inom de så populära "Bergrennen" i Schweiz och Tyskland. Med en torrvtikt kring 500 kg så hade bilen en fördel och var dessutom billig i drift eftersom den var utrustad med VW-komponenter.



Bergrennen Enzmann

Säkerhetsbälte, tidigare än i Volvo

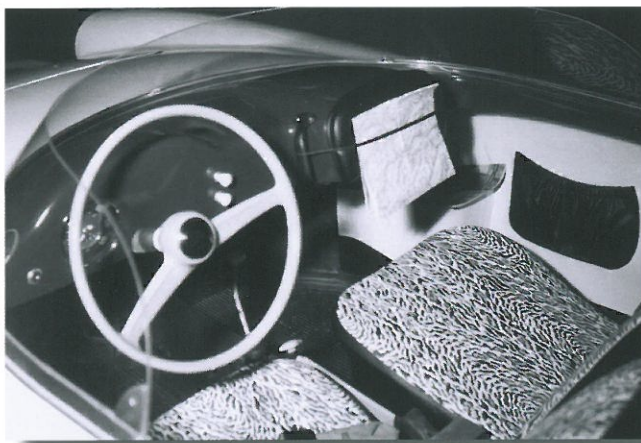
Säkerhet var något som Enzmann var föregångare med redan från starten 1956.

Standard var säkerhetsbälte (midjemodell) och krockkudde på passagerarsidan. Även om krockkudden var av mer statisk modell än dagens!

Vidare så hävdades det på den tiden att "kamelpuckeln" på karossens bakdel vara konstruerad så att nackdrag (och därmed nackspärr) skulle undvikas. Personligen tror jag att Porsches "Buckelwagen" eller prototyp 550 var en större inspiration, men i marknadsföring så råder det ju alltid viss konstnärlig frihet.

För att ytterligare förstärka varumärket Enzmann506 så utrustades alla bilar med en "Ergonomisch konstruierte Sportsitz". Denna sportstol kom att, förutom att sättas i bilarna också, bjudas ut till allmän försäljning såsom "hälsostol", fast då med fyra stycken stolsben

(Av egen erfarenhet så kan jag säga att stolarna är förhållandevis bekväma, men bara kortare sträckor).



Enzmann med förhistorisk GPS och krockkudde.

Namnet Enzmann506

Många undrar vad "506" i Enzmann506 står för och det svaret är väldigt enkelt.

1957 ställde Enzmann ut på bilmässan IAA i Frankfurt och fick monter nummer 506. "Enzmann506" klingade bra tyckte man och behöll helt enkelt sitt monternummer som en del i bilnamnet i fortsättningen.



Monterskylten från 57 då Enzmann la till 506.

Slutet, Enzmann en konkurrent till Wolfsburg?

Början till slutet var när Wolfsburg under ledning utav Nordhoff 1962 sa till Enzmann att inga mer "karosseri-kit" skulle leveras. Detta skylldes man på en konkurrenssituation gentemot VW Karmann Ghia, vilket med Enzmanns ringa produktion ändå kan anses vara en ganska dålig ursäkt!

Enzmann fortsatte dock att producera sina bilar fram tills 1968 mot att kunden lämnade in en VW Typ1 i deponi och även DKW-versionen togs fram som ett sätt att kunna ta produktionen vidare in i framtiden. Tyvärr gick inte detta och produktionen fick till slut upphöra...

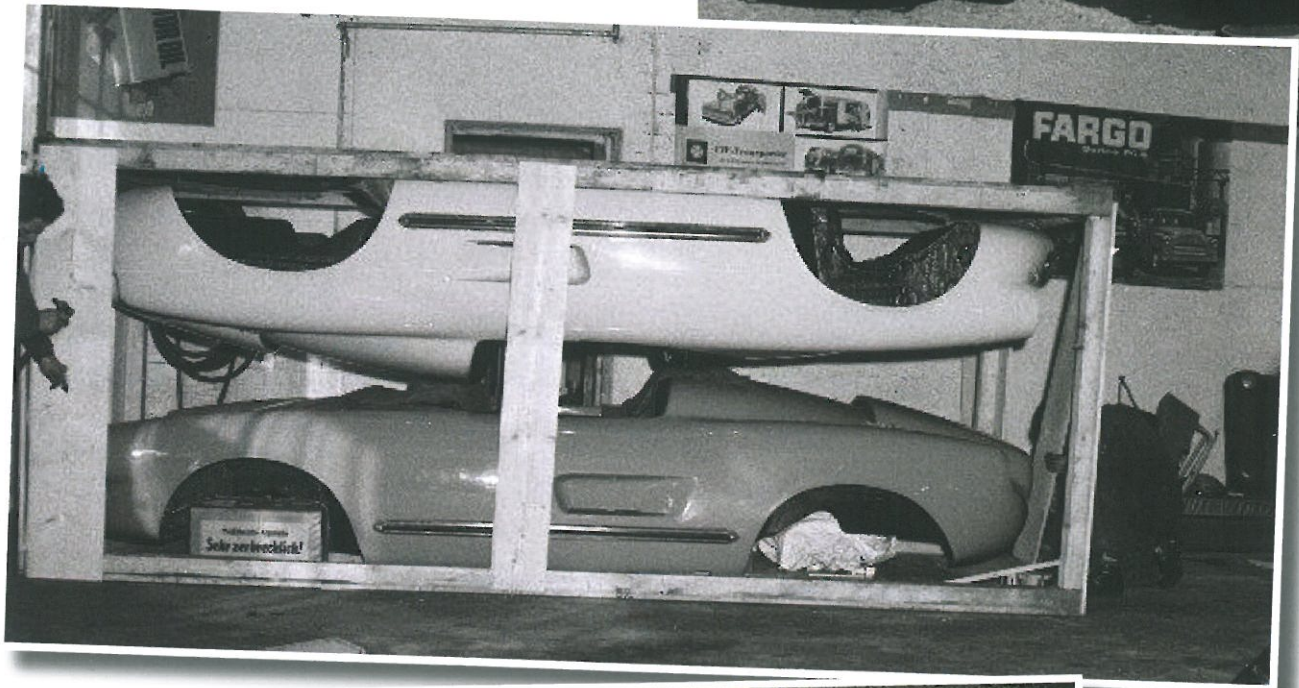
... fast bara nästan

Produktionen av själva karossgjutningen hade Enzmann lagt ut på entreprenad till ett schweiziskt båtsvarv (varvet finns kvar än idag och är numera känt som Stämpfli Racing Boats AG). Det viskas om att förmanen på båtsvarvet inte var nöjd med intäkterna och att viss överproduktion gjordes utan familjens kännedom!

Runt 2000 påbörjade sonen från Emil Enzmann, Karl (Kari), tillsammans med svågern Werner Schreiber och Walter Gossweiler produktionen av "NeuEnzmann". Fortfarande på VW Typ1 basis, fast nu med ännu mer potenta motorer.

I nästa artikel behandlar jag min egen bil, en av ett fåtal licensbyggda Enzmann506 bilar från Gråbo, Sverige.

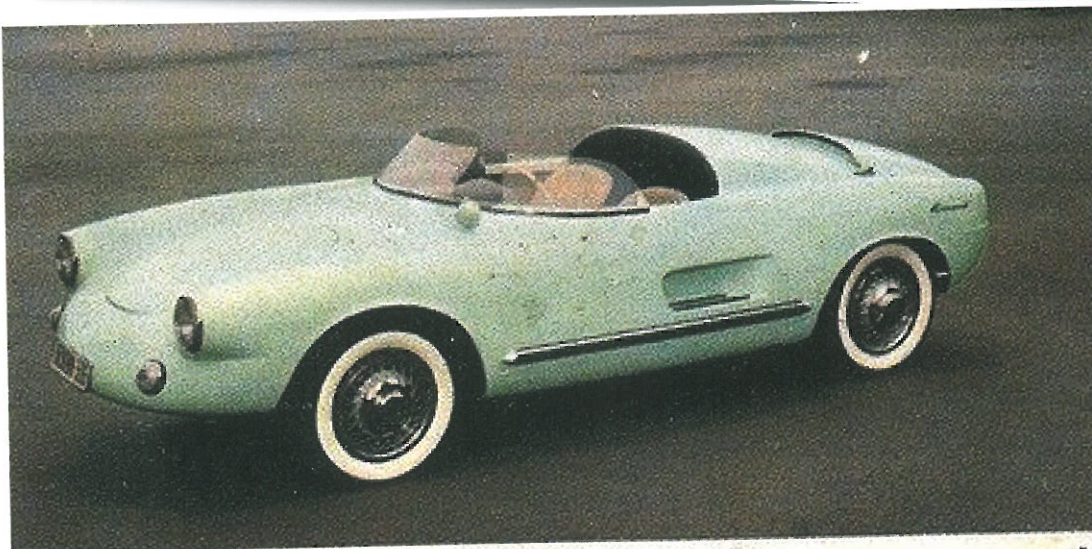
Anton Svensson.



Ovan
Enzman
Schupf
Ovan
körning
T v:
export
T h:



Badge 50-tal.



Enzmann 506 Spider, Mod. 1958

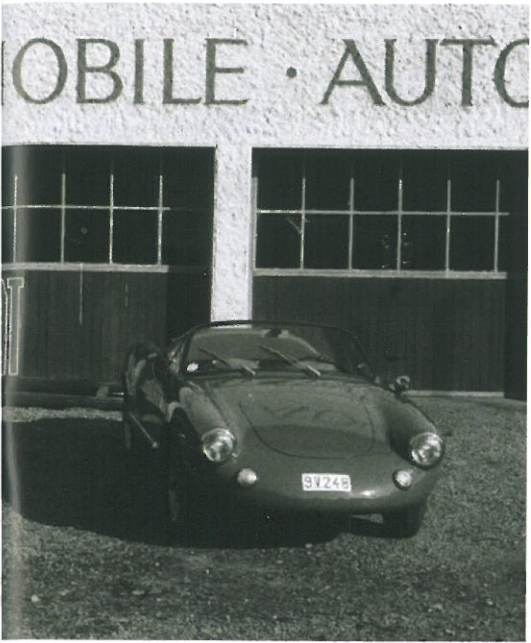
12

2 Pl., 0 Türen/Portes 4 Cyl., 1192 ccm 6 Steuer-PS/Ch., 30 Brems-PS/Ch. freins
Benzinverb./Cons. 6,5 l Höchstgeschw./Vit. max. 135 km/h Preis/Prix Fr. 9300.—



Bilar på Enzmann

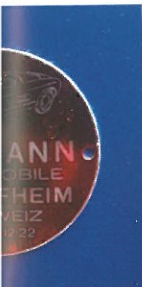
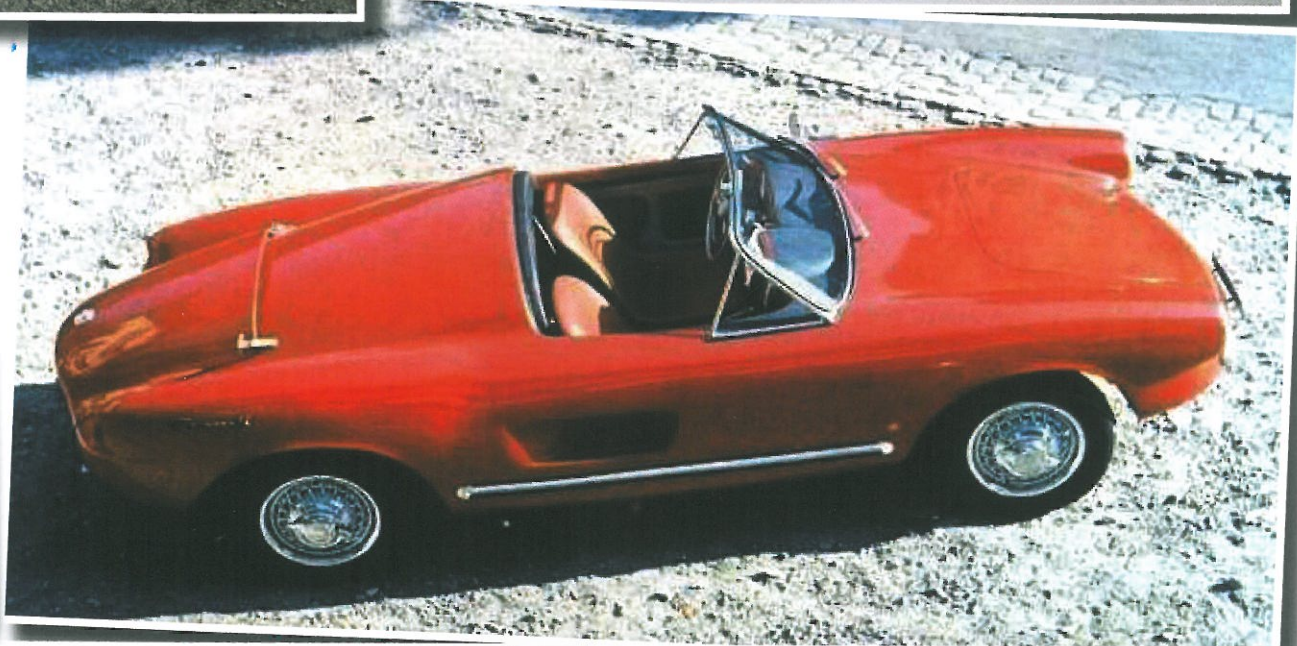
Cigarettkort.



anför
W-verkstad

er: Vinter-
hupfheim.
ackning

rettkort.



träffen 2011 Nuernberg.