

Wenn das Auto so heisst wie der Fahrer

Vorstellung des «Thurgauer» Enzmann 506, der am Steckborner Memorial Bergrennen teilnehmen wird



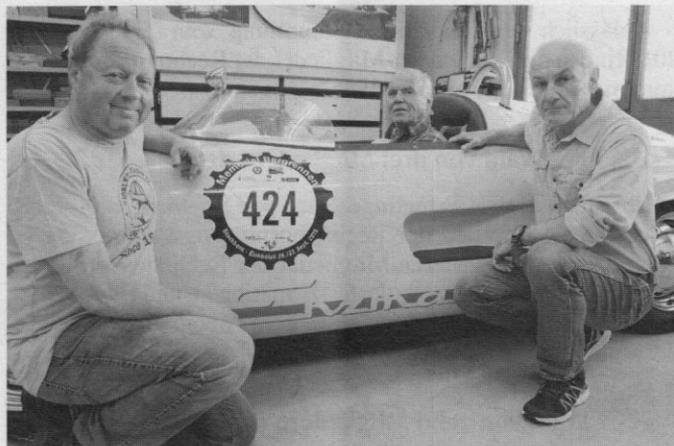
Der Enzmann mit Walter Gossweiler am Steuer am Memorial Bergrennen Steckborn 2010.

Karl Enzmann heisst der Fahrer; Enzmann 506 heisst das Auto. Konstruiert wurde das Fahrzeug in den fünfziger Jahren von Karls Vater Emil Enzmann, einem inzwischen verstorbenen Landarzt in Langnau, Kanton Luzern. Ungewöhnlich? Nicht wenn man weiss, dass Emil Enzmann als ältester von sechs Söhnen des Schüpfheimer Garagiers Emil Enzmann senior, gewissermassen mit Benzin im Blut auf die Welt kam. Seinem Traum, einen kleinen und leichten, aber sicheren und effizienten Sportwagen zu bauen, stand auch der Arztberuf nicht im Weg.

Der Enzmann ist also ein Schweizer Automobil, die Realisierung des Traums von Emil Enzmann, der eines Tages in der väterlichen Garage ein altes VW-Chassis fand und nach ausgiebigen Fahrversuchen entschied, darauf eine sportliche Karosserie aufzubauen. In einem Gespräch mit dem Autor Bernhard Brägger im November 2011, kurz vor seinem 90. Geburtstag sagte Emil Enzmann: «Ich habe immer ein Flair für Figuren gehabt. Ja, die Form des Enzmann ist meine Idee gewesen. Ich habe ein Holzmodell im Massstab 1:1 gebaut. Ich musste doch hineinhocken, ich musste genau wissen, wie hoch es sein muss, damit ich geschützt bin».

Leicht, stabil, sicher

Das Produkt des Enzmannschen Hands-on-Verfahrens war ein rohrförmiges GFK-Geschoss, leichtgewichtig und trotzdem stabil und für damalige Verhältnisse sicher. Stabilität und Torsionssteifigkeit erreichte Enzmann auch dadurch, dass das Auto keine Türen besass: Zum Einsteigen sind aussen zwei Trittmulden in die Karosseriefanken integriert. Stauraum befindet sich beim Enzmann hinter den Sitzen. Die Enzmann-Karosserie aus GFK sass auf einem Käfer-Chassis und ausser dem 30 PS Basismotor gab es den Wagen mit Kompressor und 42 PS. 1958 folgte der getunte 506 Super 1300 mit 45 PS, und wem das nicht reichte, der bestellte einen Motor aus der Porsche-Palette. Dank der Leichtbauweise (Leergewicht 550 Kilo) erbrachte das Fahrzeug wesentlich bessere Fahrleistungen als der Käfer: 24 Sekunden von 0 bis 100 km/h und 129 km/h Höchstgeschwindigkeit. Kein Wunder also, dass der Enzmann damals Ende der Fünfziger Jahre auch beachtliche Motorsport-Erfolge einfuhr – mangels Türen war das Fahrzeug bei den Rennwagen eingeteilt. Doch Rennerfolge allein



Stolz auf den exklusiven Renner aus Bischofszell (vlnr): Werner Schreiber, Walter Gossweiler und Karl Enzmann.

konnten die kommerzielle Situation nicht langfristig sichern. Anfang der Sechziger Jahre wurde die Produktion in Schüpfheim eingestellt, jedoch noch weitere Karosserien ausgeliefert – bis 1968 rund 100 Stück insgesamt. Das macht den Enzmann zu einem sehr exklusiven Fahrzeug in der Oldtimerszene.

New Enzmann – made in Bischofszell

Allerdings ist dies nicht das Ende der Geschichte, denn Sohn Karl Enzmann begann ab dem Jahr 2000, zusammen mit seinem Schwager, dem Karosseriespengler Werner Schreiber und dem Bischofszeller Garagier Walter Gossweiler, den «New Enzmann» auf die Räder zu stellen. Die originalen Karosserieformen waren vorhanden und Käfer-Unterbauten liessen sich ebenfalls auftreiben. Der neue Enzmann wurde 2001 zugelassen mit einer Motorleistung von maximal 100 PS und insgesamt neun Mal gebaut. 2013 wurden neue gesetzliche Vorschriften erlassen, die schliesslich die weitere Produktion dieser Fahrzeuge auf einigermaßen wirtschaftlicher Basis verunmöglichte.

Enzmann steht für «Basic Motoring»

Soweit die Geschichte des Schweizer Sportwagens Marke Enzmann. Entscheidend ist aber letztlich das Fahrgefühl, wenn man einen Enzmann steuert. Und in dieser Frage sind sich Karl Enzmann, Werner Schreiber und Walter Gossweiler einig: Einfache Technik in Verbindung mit einer leichten, windschnittigen und stabilen Karosserie und einem Boxermotor im Heck – das ist elementares Autofahren, Basic Motoring, wie es nicht nur die englischen Oldtimerfreunde lieben. Und die im New Enzmann verfügbaren 100 PS lassen in Verbindung mit dem geringen Gewicht reines Sportwagengefühl aufkommen. Wie schön ist es deshalb, die rund 40 noch überlebenden «Enzmänner» als rollendes Kulturgut zu erhalten und zu pflegen und sie gelegentlich auch an Anlässen wie dem Memorial Bergrennen Steckborn richtig sportlich zu fahren. Walter Gossweiler wird seinen Enzmann 506 auch dieses Mal am Bergrennen vom 22. und 23. September zur Freude des Publikums die Bergstrecke zum Eichhölzli hochjagen. Mehr auf: www.bergrennen-steckborn.ch.