



Enka (1926-1929) - volkstümliche Kleinwagen aus Prag

7. Juni 2014

Autor: Dr. Georg W. Pollak

Fotos: Archiv Jan Tuček (9)

Die tschechische Automobil-Marke **Enka** ist eng verbunden mit den Namen ihres Konstrukteurs Ing. Bretislav Novotný (1892-1965) und des Industriellen Frantisek Kolanda.

Die Abkürzung NK auch „eN-Ka“, schmückte im runden Emblem als Volksauto ausgerichtete Kleinwagen und steht für die Anfangsbuchstaben von Novotný und Kolanda.

Ein ehrgeiziger Ingenieur und sein Faible für Friktionsgetriebe

Novotný war ein ehrgeiziger Konstrukteur und setzte zu Beginn seiner Karriere auf Zweitaktmotoren mit Friktionsgetriebe. Vor einem grösseren Debakel bewahrte ihn nur sein ungenügendes Kapital, das schon bald aufgebraucht war und die Produktion von unzuverlässigen Kleinwagen jäh stoppte.

Sein Erstling hiess NOVO (wieder für NOVOtný), hatte einen Zweitakt-Zweizylinder-Motor der Berliner Firma Paul Baer Motorenfabrik mit 770 cm³ und eine einfache, offene Karosserie. Die ersten Wagen verliessen das Werk im 1922 und wurden bald zu einem unternehmerischen Fiasko.

Sein nächster Versuch, ein Volksauto zu bauen, hiess „Omega“, und nun setzte er auf einen Zweitakt-Vierzylinder-Motormit 600 cm³, der wiederum mit einem Friktionsgetriebe gekoppelt war. Dieses Auto wurde 1923 und 1924 unter dem Namen DISK in Kleinserien bei Zbrojovka (Waffenfabrik) Brno gebaut.

Auch hier blieb der kommerzielle Erfolg aus. Also verliess der enttäuschte Novotný Brno in Richtung Prag ... und bereiste dann das Ausland.

Die Erkenntnisse aus dem Ausland

Zwei Jahre lang studierte Ing. Novotný in Deutschland und Frankreich die dort gebauten Kleinwagen und als Ergebnis projektierte er 1926 -1927 in der Werkstatt der Firma Varvazovsky in Prag-Holešovice einen drei Meter kurzen Kleinwagen mit einem kleinen luftgekühlten Einzylinder-350 cm³-Motor.

Hier verzichtete er auf das fatale Friktionsgetriebe und setzte auf ein konventionelles Dreigang-Getriebe, integriert in die angetriebene Hinterachse.

Novotný zog in die Firma in die Firma Kosar weiter. Die zweiplätzig Karosserie wurde in Kobyliš hergestellt und besass keine Türen, der Einstieg wurde durch einen ovalen Ausschnitt erleichtert. Die Motorhaube zierte eine falsche Kühlermaske, die den luftgekühlten Motor „tarnte“.

Der Wagen erreichte 50 kmh, besass eine gute Steigfähigkeit und schien auch wirtschaftlich zu sein. Die Fahreigenschaften liessen wegen viertel-elliptischen Federn allerdings zu wünschen übrig. Dieses Konzept wurde mit dem Einbau eines wassergekühlten 500 ccm grossen Einzylindermotors noch aufgewertet.

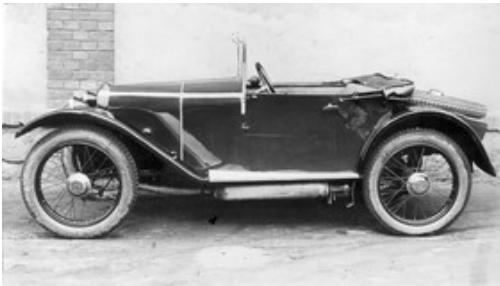
Zu Novotný und Kosar stiess Frantisek Kolanda, Spross einer Prager Druckerei-Familie, der die kommerzielle Belange führen sollte und auch damit Geld verdienen wollte.

Er brachte auch das nötige Kapital mit, sodass die Firma in neue Räumlichkeiten in Prag-Karlín im Industriezentrum Strassburg unziehen konnte. Die Firma erhielt den neuen Namen „Automobilfabrik F.Kolanda u. Co.“ (Továrna na automobily F. Kolanda).

Der Kleinwagen Enka

1928 schrieb Motor Revue: „Die bekannte Fabrik für Spezialwerkzeuge- Maschinen- und Geräte Kosar, erwähnt unter dem Namen ENKA, schloss alle Tests einer neuen Wagenkonstruktion Ing. Novotnýs mit Erfolg ab. Bald wird die Fabrikation einer Kleinserie





von ca. 150 Exemplare anlaufen“.

Der 3100mm kurze Enka hatte einen Radstad von nur 2150 mm bei 1000mm Spurbreite. Bremsen gab es nur an der Hinterachse und es waren vier Speichenräder mit Zentralverschluss mit Bereifung 27 x 4 (resp. 700 x 100) montiert.

Das rechtsgesteuerte Wägelchen hatte nur links eine Tür, dafür hinten einen aufklappbaren Schwiegermutterssitz. Bei geschlossenem Stoffdach war das Auto 1400mm hoch.

Der wassergekühlte Einzylinder-Zweitakt-Motor mit Dreigang-Getriebe entwickelte 10 PS und verhalf dem Enka zu einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Der Benzinverbrauch belief sich auf rund sechs Liter, dazu kamen noch 0,2 Liter Öl pro 100 km.

Der Elektrostarter und die Scheinwerfer von Bosch, sowie der Tachometer mit Uhr gehörten zur Standardausrüstung. Stossdämpfer, eine elektrische Hupe und ein Türschloss gab es auf Wunsch, genauso wie ein Hardtop mit Schiebefenster oder eine gedeckte Ladefläche.

Enka und sein Stiefbruder Aero 500

1928 begann die Produktion, die aber das Plansoll nie erreichte. Bis 1929 verliessen gerade einmal 20 Autos das Werk.

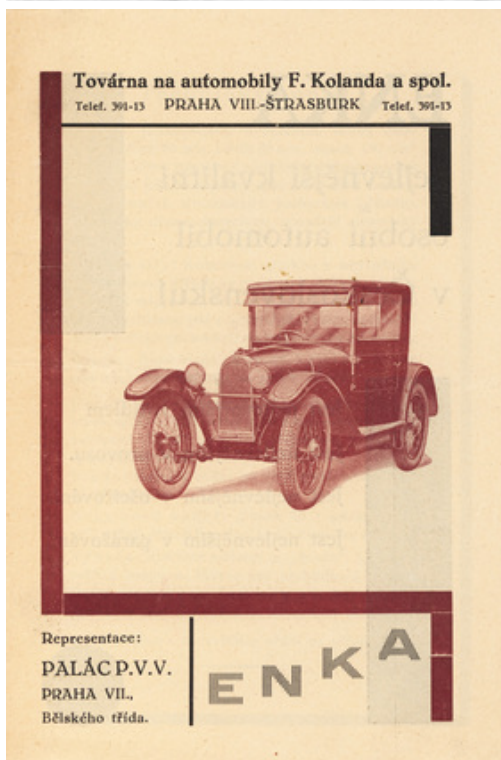
Der Enka wurde auch am Prager Autosalon gezeigt, wo er dem Aero 500, seinem Stiefbruder begegnete. Auch der Aero war nämlich eine Konstruktion des Ing. Novotny.

Novotny wurde von den Aero-Werke abgeworben und am 1. Dezember trat er seinen Posten bei der neuen Firma an. Aus dem Kleinwagen Enka wurde in Kürze ein Aero 500.

Vom Enka sind etwa vier Exemplare erhalten geblieben. Eines der Fahrzeuge weist eine besonders seltene Weymann-Karosserie auf.

Quelle: Jan Tucek, „Malem zapomenuta Enka“, Automobil Revue, 1998 / 11, Prag

Quelle:



Dieser Artikel mit 9 Fotos / Faksimiles ist unter folgender URL zu finden:

<http://www.zwischengas.com/de/FT/diverses/Enka-1926-1929-volkstuemliche-Kleinwagen-aus-Prag.html>

© Text und Fotos sind **urheberrechtlich geschützt** und dürfen nicht ohne Rückfrage publiziert oder verbreitet werden.

