

Echt uncool:
 Bleibt bei Hitze
 das Schiebedach zu,
 läuft die körpereigene
 Klimaanlage auf
 Hochtouren



Blaupunkt-Kassettenradio



1 Die Befestigungsklammern sitzen sehr stramm und lassen sich nur mit der Zange lösen



2 Das Kassettenteil wird gereinigt, danach werden Antriebsriemen und Andruckrolle getauscht

„Die riesigen Fensterflächen machen den Monza zum Treibhaus. Und ausgerechnet jetzt geht das Schiebedach kaputt.“

Michael Struve, Volontär

Sommer in Deutschland - Monza in der Werkstatt

Heiß ersehnte Reparaturen

10 000 Dauertest-Kilometer hat der Monza ohne große Probleme geschafft. Ein paar Macken hat er aber doch. Die ersten haben wir jetzt beheben lassen

■ Verdammt heiße Kiste, der Monza! Leider ist es diesmal nicht der druckvolle Sechszylinder, der diese Erkenntnis weckt. Heiß wird uns eher bei einem Blick auf die Temperaturanzeige. Schon nach wenigen Kilometern auf dem Weg zum Oldtimermarkt in Bockhorn verharrt die Nadel im letzten Viertel der Skala. Also Heizung an und schnell wieder runter von der Autobahn. Mit gedrosselter Drehzahl und erhöhtem Pulsschlag steuern wir die nächste Tankstelle an.

Erste Diagnose: Der Motor ist gar nicht so heiß, das Wasser im Überlaufbehälter noch kalt. Also fahren wir weiter. Der Monza rollt über die Autobahn, als sei nichts gewesen. Und das passend zur Sommerzeit auf nagelneuen Sommerreifen. Weil noch kein zweiter Rädersatz zur Hand war, haben wir sie

kurzerhand auf die originalen Räder ziehen lassen.

Wenig später der nächste Hitzeschock. Der Himmel reißt auf, und die Sonne heizt uns im üppig verglasten Innenraum kräftig ein. Das Schiebedach – verklemmt seit Tachostand 164 750, siehe AUTO BILD KLASSIK 8/2013 – lässt sich noch immer nicht öffnen. Na gut, dann eben Scheiben runter und Ausstellfenster aufgeklappt. Aber nur hinten rechts. Die linke Scheibe steckt locker im Rahmen und droht rauszufallen. Unser Monza hat also einen Dachschaden, eine Scheibe locker, und die Temperaturanzeige

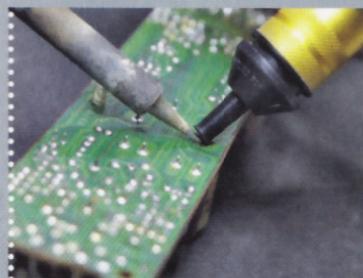
spinnt. So geht's nicht heiter weiter: höchste Zeit für einen Werkstattbesuch.

Vorher lassen wir aber noch das Radio reparieren. Bei der Bodensee-Klassik funktionierte es noch mehr schlecht als recht. Vier Wochen später geht fast gar nichts mehr. Nur besonders starke Sender sind noch leise zu hören, ansonsten bloß Rauschen. Wir können zwar immer noch dem sonoren Sound des Sechszylinders lauschen. Aber auf Langstrecken wird auch das irgendwann monoton.

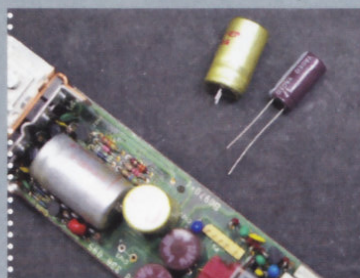
Hinter der grünen Blende im Radioschacht steckt ein Blaupunkt Essen. So ziemlich das Einfachste, was es 1980 zu kaufen gibt: drei Frequenzbereiche, ARI-Verkehrsfunktafste und Kassettenlaufwerk. Ein billiges Ersatzradio aus dem Elektronikmarkt wäre die einfachste Lösung, ein gebrauchtes ▶



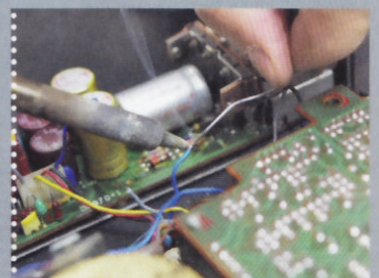
3 Die Messgeräte bringen schnell Gewissheit: Das Radio hat kein Hochfrequenzsignal



4 Mit Lötkolben und Entlötpumpe tauscht Peter Wallich alle schadhaften Kondensatoren



5 Links der alte Kondensator, daneben das entsprechende Neuteil für die Verstärkerbaugruppe



6 Für den MP3-Adapter bekommt das Radio eine DIN-Buchse, die mit dem Verstärker verbunden wird



7 Radio und Kassettenteil sind wie neu, per Adapter lassen sich MP3-Player und Handy anschließen



8 Wer den MP3-Adapter in den Innenraum statt ins Handschuhfach legt, muss kein Loch bohren



9 Der Adapter lässt sich so nicht durchstecken, also wird er abgekiffen und wieder angelötet



10 Der MP3-Adapter fällt kaum auf, bei Bedarf verschwindet er hinter der Mittelkonsole

Becker Monza die originellste. Wir entscheiden uns für die schönste: die Reparatur des 33-jährigen Radios und den Erhalt der originalen Optik.

Über die A 7 fahren wir nach Ellerdorf in Schleswig-Holstein. Dort wohnt Radio-Experte Peter Wallich. Der Inhaber von Youngtimerradio baut das Radio aus

und unternimmt eine Fehlerdiagnose. Schnell ist die Verstärkereinheit als Grund für den fehlenden Klang ausgemacht. Im Handumdrehen ersetzt er die Kondensatoren. Danach überholt er das Kassettenteil. Nach knapp zwei Stunden ist das Radio wieder eingebaut – wenn auch nicht mehr ganz original: Wir haben

einen MP3-Adapter anschließen lassen. Damit können wir stilechte 80er-Jahre-Hits aus dem MP3-Player durch die Lautsprecher dudeln lassen. Mit einem Handgriff lässt sich der Adapter hinter der Mittelkonsole verstecken.

Nach dem Radio sind endlich Schiebedach & Co dran. Die Experten von Opel Kröger in Wedel

bei Hamburg haben nicht nur die nötigen Ersatzteile organisiert, sondern auch einen Monteur fürs Schiebedach. Der ehemalige Wedeler Spezialist fürs Rockwell-Golde-Schiebedach genießt zwar seit vergangenem Jahr seinen Ruhestand. Zum Glück kann Wolfgang Steyreiff (54) aus der Filiale in Schenefeld

Schiebedach



1 Um an die Schrauben des Schiebedachs zu kommen, muss der angeknöpfte Himmel gelöst werden



2 Das Schiebedach ist mit acht Schrauben befestigt. Danach beginnt die eigentliche Arbeit



3 Der Windabweiser hakt, weil die Aufnahme für den Niederhalter gebrochen ist. Noch gibt es Ersatz



4 Auch an der vorderen Führung des Schiebedachs ist ein kleines Teil abgebrochen, also raus damit



5 Gut zu erkennen: In der linken Kulisse fehlt ein Stück und verhindert so das Heben und Öffnen



6 Die beiden neuen Führungsseile werden einfach in die jeweilige Nut gelegt – ohne Fett und Öl



7 Mitnehmer am Ende der Führungsseile übertragen die Kraft von der Kurbel aufs Schiebedach



8 Präzisionsarbeit: Die Mitnehmer müssen genau 342 Millimeter hinter der vorderen Kante sitzen



9 Das Befestigen des Deckels geht schnell. Bis er perfekt sitzt, kann es schon mal etwas länger dauern



10 Beim Justieren des Schiebedachs verlässt sich der Profi auf sein Fingerspitzengefühl



11 Die Abdeckung des Führungsseils bekommt etwas Fett, damit die Mitnehmer besser gleiten



12 Zum Schluss noch der Windabweiser. Ohne den wummert es bei hohen Geschwindigkeiten

Seitenscheibe



1 Die linke Seitenscheibe lässt sich unter der Leiste rausziehen. Wenn sie rausfällt, wird's teuer



2 Der Spezialkleber zum Fixieren der Seitenscheibe ist nach wenigen Stunden ausgehärtet

ushelfen. Schnell ist das Schiebedach ausgebaut, jeder Handgriff sitzt. Steyreiff tauscht alle wichtigen Teile des Antriebs. Probleme bereitet nur die gebrochene seitliche Aufnahme am Windabweiser. Das lockere Ausstellfenster ist mit wenigen Griffen und etwas Spezialkleber fixiert. Die Temperaturanzeige funktioniert

nach Austausch des Temperaturfühlers einwandfrei.

Fassen wir zusammen: neue Reifen, Radio überholt, MP3-Adapter angeschlossen, Schiebedach, Seitenscheibe und Temperaturanzeige instand gesetzt – endlich ist unser Dauertestwagen fit für den Sommer. Eine verdammt coole Kiste, dieser Monza. Michael Struve

Temperaturfühler



1 Der Temperaturfühler ist stark korrodiert. Folge: Bei gemessenen 80 Grad Betriebstemperatur kommt der Zeiger dem roten Bereich bedrohlich nahe. Wenn man es weiß, nicht dramatisch, auf Dauer aber nervig. Weil völlig unklar ist, wo der Zeiger bei zu hohen Temperaturen steht



2 Für 38,63 Euro gibt es den neuen Temperaturfühler und ein gutes Gefühl beim Blick auf die Anzeige

Ein Auto wie ein Treibhaus: viel Glas und innen alles grün

169046

– 169753

TEIL 5

Dauertest-Tagebuch

169072 Wir haben den Monza zur kleinen Inspektion angemeldet. Bei dieser Gelegenheit lassen wir auch das Getriebeöl und das Hinterachsöl wechseln. So was wird oft vergessen, ist aber bei Autos mit jahrelanger Standzeit natürlich sehr zu empfehlen.

169276 Auch wenn der Mai noch so kalt und nass war – die Winterreifen müssen jetzt endlich runter und neue Sommerreifen rauf. Das Format 195/70 R 14 ist heute eine Seltenheit. Trotzdem hat Reifen Helm in Hamburg-Billbrook die Gummis innerhalb von zwei Tagen besorgt. Weil noch keine neuen Räder bereitliegen, prüfen wir die alten und lassen die Reifen darauf montieren.

169483 Vom Monza hört man viel Gutes. Von den Kollegen und endlich auch wieder aus den Lautsprechern. Das Radio empfängt nach der Reparatur wieder alle Sender, und das Kassettenteil ist bereit für viele Kilometer Musik vom Band. Nicht zu vergessen der neue MP3-Adapter. Jetzt fehlen nur noch ein paar bessere Lautsprecher.

169671 Sommer in Deutschland, und das Schiebedach klemmt – so konnte es nicht weitergehen. Zum Glück nimmt sich der Spezialist Wolfgang Steyreiff von Opel Kröger der Sache an. Passend zum Wetter arbeitet er im weißen Hemd. Ziemlich selbstbewusst, aber der Mann weiß eben, wie es geht. Trotz vieler schmieriger Teile bleibt sein Hemd bis zur letzten Schraube blütenweiß. Respekt!

Kosten

kleine Inspektion mit Wechsel von Motoröl, Getriebeöl und Hinterachsöl	254,65 Euro
vier Sommerreifen, Fulda Carat Assuro, 195/70 R 14, inklusive Montage	364,14 Euro
Reparatur des Schiebedachs, der Seitenscheibe und des Temperaturfühlers	610,14 Euro
Reparatur des Radios, Reinigung des Kassettenteils, Anschluss eines MP3-Adapters	297,54 Euro
Gesamt	1526,47 Euro

Durchschnittsverbrauch

auf 10 311 Kilometer	10,8 Liter Super/100 km
Ölnachfüllmenge	2,6 Liter

