



# Das klingt wie damals

■ Bis in die 60er waren Autoradios ein Luxus, der so viel kosten konnte wie ein Kleinwagen. Die meisten Wagen rollten deshalb ohne Radio aus der Fabrik; selbst bei Oberklassemodellen wie unserem Dauertest-BMW 3.0 Si kam das vor. Wurde eines der sauteuren Radios eingebaut, war es nach heutigen Maßstäben meist ein simples Modell, das über die Jahrzehnte entweder kaputtging oder gegen etwas Moderneres getauscht wurde.

Kurz: Es gibt viele Gründe dafür, dass in Klassikern oft ein zeitgenössisches Radio fehlt.

Wer eins einbauen will, muss erst mal suchen: Bei Herstellern wie Porsche oder Mercedes ist oft noch irgendwo unter der Fronthaube auf einer Plakette mit Ausstattungscodes vermerkt, mit welchem Radiomodell das jeweilige Auto einst das Werk verließ.

Wo es die nie gab oder nicht mehr gibt, lässt sich die Auswahl auf anderen Wegen zumindest eingrenzen. Manchmal zeigen schon zeitgenössische Prospekte (die oft im Internet einzusehen sind), welche Radios zum Produktionszeitpunkt ab Werk für ein Auto lieferbar waren. Geht es so einfach nicht, können einschlägige Markenclubs oder die Hersteller meist helfen. Faustregel: Wer wie etwa Jaguar oder BMW eine Klassik-Abteilung hat, kann im Archiv meist zumindest sehen, welche Radiomodelle angeboten wurden.



Unser Dauertest-BMW 3.0 Si ist von 1973, das Zubehör-Radio aber von 1994. Wir wollen herausfinden, welches Gerät früher eingebaut war

Wer das alles allerdings nicht ganz so genau nimmt und das zeitgenössische Zubehörradio wählt, das ihm gefällt, macht auch wenig falsch – so haben es viele Erstbesitzer ja auch getan, die bis in die 90er-Jahre

oft erst nach der Auslieferung das Radio ihrer Wahl in das ganz selbstverständlich ohne Radio ausgelieferte Auto einbauen ließen.

Für unseren Dauertest-3.0 Si fragen wir bei BMW Classic nach. Deren Unterlagen zufolge passt in unserem Fall am besten das Blaupunkt Frankfurt, damals ein Oberklasse-Radio. Das ebenfalls denkbare Blaupunkt Köln wurde in jenem Jahr nicht eingebaut, die bekannte BMW-Bavaria-Reihe auf Basis von Becker Grand Prix und Becker Mexico wurde erst 1978 mit dem BMW 7er eingeführt.

Letzteres bestätigt Peter Wallich von der Firma Youngtimer-Radio, auf den wir bei der Suche nach einem Blaupunkt Frankfurt stoßen. Spezialisten wie er (Adressenauswahl oben) restaurieren alte Autoradios und verkaufen sie, die Preise liegen meist zwischen 350 und 500 Euro. Das ist viel Geld; normale Gebrauchtgeräte werden im Internet für unter 200 Euro gehandelt. Das bessere Angebot sind sie aber selten: Nach mehreren Jahrzehnten ist fast immer irgendwas ausgeleiert oder kaputt – und für die Reparatur muss dann doch wieder der Fachmann ran. *Carla Mittelberger*



Das Blaupunkt Köln (oben) gab es 1973 nicht im BMW 3.0 Si, die BMW-Bavaria-Reihe kam erst 1978

## Adressen

**Youngtimerradio:** 24589 Ellerdorf, Tel. 0 43 92-911 60 66, [www.youngtimerradio-shop.de](http://www.youngtimerradio-shop.de)

**Radios für Oldtimer:** 26607 Aurich, Tel. 0 49 41-736 86, [www.classic-car-radio.de](http://www.classic-car-radio.de)

**Oldtimer-Radio:** 48308 Senden-Bösensell, Tel. 0 25 36-428 98 76, [www.oldtimer-radio.de](http://www.oldtimer-radio.de)

**Königs Klassik-Radios und Autoradiomuseum:** 42781 Haan, Tel. 0 21 29-56 68 80, [www.koenigs-klassik.de](http://www.koenigs-klassik.de)

**Autoradio Wagner:** 51373 Leverkusen, Tel. 02 14-6 14 21, [www.autoradio-wagner.de](http://www.autoradio-wagner.de)

**Classic Auto Radio Station:** 80997 München, Tel. 0 89-89 71 20 46, [www.oldtimerradio.de](http://www.oldtimerradio.de)

## Der Einbau

In Deutschland gibt es einige Spezialisten für alte Autoradios. Wir entschieden uns für Peter Wallich von der Firma Youngtimerradio in Ellerdorf bei Kiel, um uns den Einbau eines Blaupunkt Frankfurt in unseren BMW erklären zu lassen. Das ist nämlich kompliziert: Wie so oft bei Klassikern wurde von Kabel bis Blende alles umgebaut, bei uns zuletzt 1994 für ein Pioneer-Radio. Das gehört selbst schon zur Geschichte unseres BMW aus Mailand, die italienische Anleitung mit handschriftlichen Notizen liegt im Handschuhfach. Deshalb behalten wir es auch.



Peter Wallich von Youngtimerradio in seiner Werkstatt in Ellerdorf



1

Das Pioneer-Kassettenradio wurde nachträglich eingebaut, Blende und Kabel dabei verpfuscht.



2

Nachdem die Autobatterie abgeklemmt ist, werden Radio und Blende ausgebaut.



3

Weil der Kabelsalat nicht gekennzeichnet ist, muss Wallich zunächst die alten Leitungen sortieren.



4

Neue Kabelschuhe sind nötig, um einen neuen Kabelbaum sicher an die alten Leitungen anschließen zu können.



5

Ein neuer Kabelbaum mit Entstörfilter und Adapter (zum Beispiel für MP3-Spieler) wird eingebaut.



6

Das neue alte Radio wird an die neue Verkabelung angeschlossen. Bis hierhin ist keine Stunde vergangen.



7

Um das Radio einzusetzen, ist eine neue Blende nötig. Die hat Wallich vorrätig.

Falls unser BMW ab Werk ein Radio hatte (was heute keiner mehr weiß) dürfte es ein Blaupunkt Frankfurt gewesen sein

FOTOS: C. BRITMANN (10)

11472

15708

TEIL 14

## Dauertest-Tagebuch

**13 209** Egal ob Niederlande, Ostsee oder Nürburgring, auf der Langstrecke macht der BMW jetzt im Sommer richtig Laune. Nur im Stau oder an der Ampel nervt er trotz zahlloser Einstellversuche. „Leerlauf nicht vorhanden. Hab überall gesucht. Schade“, motzt Fotograf Roman Rätzke.

**15 708** Nach einer Waschstraßendurchfahrt geht der Motor aus. Die Werkstatt diagnostiziert einen verschlissenen Zündverteiler und ein kaputtes Kraftstoffpumpen-Relais.

### Kosten

Ölwechsel 130,27 Euro

Durchschnittsverbrauch  
auf 41 475 Kilometer 15,4 Liter Super/100 km  
Ölnachfüllmenge 23,6 Liter (0,57 l/1000 km)