

# AutoClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE DEUTSCHE AUTOMOBILE

Jan./Feb.  
1/2007

Deutschland: € 3,90

Osterreich: € 4,50 Schweiz: Sfr 7,60  
Belgien: € 4,60 Luxemburg: € 4,60  
Griechenland: € 5,80 Spanien: € 5,20  
Finnland: € 6,00 Dänemark: DKK 43,00  
Italien: € 5,00 Tschechien: czk 160,00

Ein Magazin von  
GeraMond

Großer Report:  
Die besten Youngtimer  
und Oldtimer für  
10.000 €



Extrem begehrt:

# Karmann Ghia

Geschichte • Technik • Preise  
Praxis-Tipps • Einstelldaten

Neue Serie!

Die perfekte  
Heimwerkstatt  
1. Teil: Die Grundausrüstung



Restaurierung:  
FMR MESSERSCHMITT KR 200



Kaufberatung:  
AUDI 1965 bis 1972



Workshop: So arbeitet  
ein ZYLINDERKOPF



# OLDTIMER-RADIOS SCHUMMELN ERWÜNSCHT

Radio defekt oder nicht vorhanden? Kein Problem, schließlich gibt es Fachleute, die sich darauf spezialisiert haben. Und deren Möglichkeiten sind vielfältig, reichen von der klassischen Reparatur über das historisch passende Ersatzgerät bis zum Einbau eines modernen Autoradios in klassischer Schale.

➤ Auch in Oldtimern ist musikalische Unterhaltung erwünscht. Aber was tun, wenn man – zusammen mit dem Auto – ein defektes Radio erstanden hat oder eines, das die Ohren mit mittelmäßiger Qualität eher quält als erfreut? Oder wenn das Radio im Old- oder Youngtimer seinen Geist gleich ganz aufgegeben hat?

Dass die Vergaser regelmäßig eingestellt werden müssen, das versteht sich für jeden Old- und Youngtimer-Besitzer genauso von selbst wie die regelmäßige Überprüfung aller verschleißgefährdeten Komponenten des Fahrzeugs. Doch oft wird ein Bauteil vergessen, dessen Vorhandensein wir meist erst dann bewusst wahrnehmen, wenn es den Dienst verweigert: das Autoradio.

Genau so wie der geliebte Oldie sind zeitgenössische Rundfunkempfänger mechanische Präzisionsgeräte, die eben mit den Jahren auch schon mal ihre Funktion einstellen können. Welche Feinmechanik neben Röhren oder Transistoren in einem Autoradio steckt, das wird erst dann klar, wenn man mal einen Blick auf dessen Innenleben wirft: Filigrane Hebelchen wählen die Sender, feinste Fäden bewegen den Zeiger in der Skala. Zudem leiden die Tasten und Drehknöpfe über die Jahrzehnte unter den Berührungen mit oft nicht ganz sauberen, dafür häufig aber verschwitzten und somit salznanen Fingern.

Hat der oft vernachlässigte Begleiter im Armaturenbrett dann den Dienst quittiert, ist der Rat eines Spezialisten gefragt. Denn welcher Oldtimer-Eigner kennt sich schließlich schon in den Tiefen dieses elektrischen – oder gar elektronischen – Bauteils aus? Hier kann ein auf Oldtimer-Radios spezialisierter Fachmann in vielen Fällen schnell und oft auch preiswert weiter helfen.

## Youngtimer-Fahrer sind wieder mal fein raus!

Fein raus sind dabei die Fahrer von Youngtimern, wenn deren – aus den 70er- oder 80er-Jahren stammendes – Autoradio den Dienst quittiert. Denn erstens ist die Technik des Autoradios relativ „modern“, die Ersatzteilversorgung damit weitgehend gesichert. Und zweitens gibt es technisch überholte Radios dieser Epoche in Hülle und Fülle. Selbst Neugeräte finden sich noch in großer Stückzahl bei den Spezialfirmen.

So hat beispielsweise Peter Wallich von „Youngtimerradio“ in Kiel immer rund 500 Autoradios – vorwiegend aus den 70er- und 80er-Jahren – auf Lager. Für seinen Internet-Vertrieb überarbeitet er die Geräte technisch, die er auf Teile- oder Flohmärkten ergattert hat, und ver-

# AUS DER FUNKKISTE

**Die Autoradio-Spezialisten verfügen über einen Fundus von teilweise mehreren tausend Gebrauchtgeräten. Diese sorgen nach einer technischen Überholung (mit Garantie) für preiswerten Ersatz defekter Originalradios in Old- und Youngtimern.**

schickt sie weltweit – „selbst nach Südkorea“, freut sich Peter Wallich.

Ganz anders sieht die Sache etwa bei Ersatzteilen für ältere Modelle aus. Das Problem beginnt schon bei reinen Schönheitsreparaturen: Für verschlissene Lautstärkereglern und gebrochene Sendertasten sind Original-Ersatzteile kaum mehr aufzutreiben, weiß Janko Mićević, der in München die Firma „Classic Autoradio Service“ betreibt. Zurzeit kann er auf einen Bestand von etwa 5.500 bis 6.000 Alt-Autoradios zurückgreifen. So ganz genau kennt selbst er die exakte Anzahl nicht.

Seine ersten Erfahrungen mit der Problematik „antiker“ Autoradios machte er Anfang der 90-er Jahre, als er sich in seinem Mercedes 190 SL, der aus den 50ern stammt, mit einem defekten Radio konfrontiert sah. Damals kam Mićević auf die Idee: Ich lasse die fehlenden Originalteile einfach neu fertigen. Der Grundstein zu seiner Firmenidee war gelegt. Heute nennt er Zehntausende von neuen Ersatzteilen für alte Radios sein Eigen und beliefert damit auch andere Oldtimer-Radio-Spezialisten. Das ist nur logisch, da für jedes nachzufertigende Teil eine teure Form gebaut werden muss. Deren Herstellungskosten rechnen sich nur dann, wenn eine möglichst große Stückzahl produziert wird.

Ganz so einfach ist eine befriedigende Problemlösung nicht mehr, wenn es um Defekte im Innenleben der Oldtimer-Radios geht. Dafür gibt es eine Vielzahl von Gründen. Es ist zum einen die Tatsache relevant, dass die ersten UKW-Radios – also geeignet zum Empfang jener Frequenzbereiche, auf denen auch heute noch, zumindest in Europa, die (Radio-)Musik spielt – erst 1952 im Auto Einzug hielten. Darüber hinaus beherrschten bis in die erste Hälfte der 60er-Jahre die Röhren das technische Innenleben aller Radioempfänger, bis dann zunehmend die Elektronik ins Autoradio drängte. Es ist zwar durchaus möglich, diese Oldtimer unter den Radios zu reparieren, doch wissen die Spezialisten auch um die Nachteile: Die Empfangsqualität ist nach heutigen Maßstäben eher mäßig bis schlecht, das Klangbild schmeichelt den HiFi-verwöhnten Ohren in keiner Weise mehr und „in zwei Jahren empfangen die reinen Mittelwellen- und Röhrenradios ohnehin nichts mehr. Denn dann kommt das Digitalradio, und die analoge Mittelwelle wird zuerst abgeschaltet“, wagt Janko Mićević einen prophetischen Blick in die Zukunft.

Also ist es an der Zeit, nach anderen Lösungen zu suchen. Die Devise lautet: Moderne Radio-Technik kommt im alten Design, im viel zitierten und gern gekauften „Retro-Look“, daher. Dafür müssen aber historische Einbaurahmen, Skalen, Konsolen, Lautsprecherabdeckungen und eben alles, was nach dem Einbau noch vom Autoradio zu sehen ist, erst einmal

# GESCHICHTE DES AUTORADIOS

## Der weite Weg von den ersten Röhrenradios bis zur Transistortechnik.

Die Schallberieselung im Auto spaltet schon zu Beginn der 40er-Jahre die Auto fahrende Nation: Für die einen sind die neuen Autoradios die Fahrsicherheit fördernde Muntermacher. Für die anderen stellen sie eine gefährliche Ablenkung vom Straßenverkehr dar.

Dabei hatte man in Deutschland – und auch in ganz Europa – die Entwicklung beinahe verschlafen. So schreibt die Zeitschrift „Motor“ im November 1924, also zu einer Zeit, als in Amerika bereits die ersten Autoradios in größeren Stückzahlen munter produziert werden: „In Deutschland kann man geradezu von einer Radionacht sprechen.“

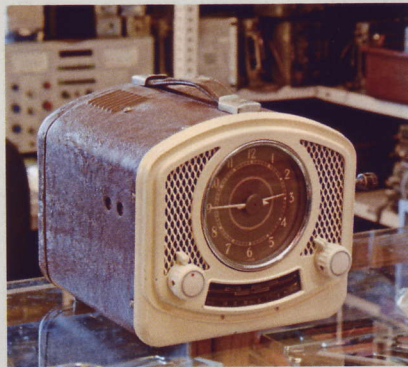
In Europa erlebt das Autoradio sein Debüt erst 1932, als Blaupunkt auf der Berliner Funkausstellung sein Modell „AS 5“ vorstellt. Mit 465 Mark kostet der wuchtige Mittel- und Langwellenempfänger ein Drittel des Neupreises eines Kleinwagens. Nichts für schmale Geldbeutel also. Damit nicht bei jedem Schlagloch die filigrane Röhrentechnik zu Bruch geht, wird das Chassis von Gummibändern gefedert. Eine Starterbatterie treibt einen kleinen Dynamo – den Umformer – an, der die zum Betrieb des Empfängers notwendige Anodenspannung liefert. Wegen seines Volumens von zehn Litern lässt sich der Blaupunkt AS 5 nicht im Armaturenbrett unterbringen, deswegen erfolgt die Steuerung über eine Fernbedienung an der Lenksäule. Das Radio muss – wie auch bei etlichen späteren Modellen anderer Hersteller – mit einem eigenen Schlüssel ein- und ausgeschaltet werden, damit es kein Unbefugter – in den damals weit verbreiteten offenen Fahrzeugen – nutzen kann.

Ab 1934 ersetzt ein Zerhacker dann den aufwändigen, rotierenden und schwer entstörbaren Umformer. Der Zerhacker wandelt die Gleichspannung der Autobatterie in Wechselspannung um, die ein Transformator dann auf die notwendige Spannung bringt, damit anschließend eine Gleichrichterröhre wieder Gleichstrom daraus macht.

Robuste Stahlröhren mit verringertem Strombedarf lösen in den Folgejahren die empfindlichen Glasröhren ab und werden 1938 im kompakteren Blaupunkt 7 A 78 verwendet. Neu bei diesem 330 Mark teuren Gerät ist auch die so genannte Selbstinduktions-Abstimmung, die das oft störende Rauschen bei entfernten – und somit „schwächeren“ – Sendern vermindern hilft.

Ende der 30er-Jahre gibt es neben Blaupunkt bereits vier weitere deutsche Firmen, die Autoradios in kleinen Stückzahlen herstellen: Körting, Lorenz, Mende und Telefunken, außerdem Philips in den Niederlanden.

Der folgende Weltkrieg beschert dem Autoradio dann zunächst eine militärische Karriere,



Die Technik der Röhrenradios erfordert viel Platz – entsprechend groß sind die Geräte.

ehes es mit der Massenmotorisierung der 50er-Jahre seinen großen Durchbruch erlebt. Die Autohersteller gehen nun nämlich dazu über, das Armaturenbrett „serienmäßig“ für den Einbau eines Radios vorzubereiten. Oder sie bieten sogar schon Radios ab Werk an.

Das ist dann auch die Zeit, in der mit der Firma Becker ein weiterer Hersteller auf dem Markt erscheint: 1948/49 hebt Firmengründer Max Egon Becker in einer kleinen Pforzheimer Werkstatt mit dem Autophon sein erstes Autoradio aus der Taufe. Der Mittelwellenempfänger hat vier Watt und satte zehn Kilo Gewicht. Noch im Dezember 1949 beginnt die Serienfertigung des „klingenden Nachkriegswunders“, so Beckers Jubiläumsschrift von 1970.

Becker liefert sich von nun an ein innovatives Kopf-an-Kopf-Rennen mit dem Hauptkonkurrenten Blaupunkt. 1952 hat Blaupunkt mit dem A 520 KU das erste UKW-Autoradio im Programm und damit die Nase vorn – ermöglicht die Ultrakurzwellen seit dem Jahr 1951 doch eine wesentlich höhere Klangqualität und einen bislang ungekannt störungsfreien Empfang der Sender.

Das ab 1953 produzierte Becker „Mexico“ ist dann das weltweit erste Autoradio mit automatischem Sendersuchlauf und UKW. Der Erfolg dieses Modells ist so groß, dass die Produktion erheblich erweitert wird und die laufende Ferti-

gung der anderen Typen auf das Mexico umgestellt wird.

Auch Blaupunkt bringt 1953 mit der Omnimat-Wählautomatik ein mechanisches Drucktastensystem auf den Markt. Es ermöglicht die Speicherung und den schnellen Wechsel von vorgewählten Sendern. Diese Neuerung wird in die Autosuper Frankfurt, Hamburg und Stuttgart eingebaut. Ein Jahr später folgt mit dem Selectomat-Stationsfinder ein automatischer Suchlauf, der empfangswürdige Sender findet.

Der wachsende Absatz von Autos in den 50er-Jahren führt in der Folge auch bei den Radios zu steigenden Verkaufszahlen. So kann Blaupunkt im Jahr 1959 feiern und die Sektorken knallen lassen: Eine Million Autoradios wurden schon verkauft. Der Jubilar besteht noch aus 1.693 Einzelteilen, obwohl bereits die ersten Leistungstransistoren die Funktion der Endstufenröhren und des Zerhackers übernehmen.

Aber auch einige Kuriositäten bereichern in den Fünzfzigern den Autoradio-Markt. So ist das Blaupunkt „Westerland“ von 1958 ein herausziehbares Radio. Dies dient jedoch nicht dem Diebstahlschutz, vielmehr kann das Westerland mit Batterien betrieben und so zusätzlich als Strandradio genutzt werden.

Philips bringt mit dem „Auto-Mignon“ die automobilen Version des Schallplattenspieler „Mignon“ heraus, bei dem der Tonarm automatisch aufgelegt wird, sobald die Schallplatte ins Gerät eingeschoben wird. Um die Schwingungen während der Fahrt zu kompensieren, ist das Laufwerk auf Federn gelagert.

In den Folgejahren kommt dann die große Zeit der Transistoren, welche die Röhren für immer ablösen. Doch zunächst werden noch Röhren und Transistoren parallel verwendet, wie im 1959er Monte Carlo von Becker. Erst 1963 bringt Blaupunkt mit dem Frankfurt das erste volltransistorisierte UKW-Autoradio der Welt auf den Markt. 1967 stellt Blaupunkt unter dem gleichen Namen auch das erste Stereo-Autoradio der Welt vor. Und ab Ende der 60er-Jahre können in die – inzwischen sehr kompakten – Geräte dann auch Kassettenspieler integriert werden.

Der Siegeszug des Autoradios ist nicht mehr aufzuhalten: So werden 1972 von den Firmen Becker, Blaupunkt, Philips, Grundig und SEL rund 2,5 Millionen Einheiten gebaut. Aber die Individualität und der Charme der früheren Modelle ist verloren gegangen.

aufwändig nachgefertigt werden. Hinter diesen „Verkleidungsteilen“, die sich optisch an die historischen Vorbilder anlehnen, versteckt sich dann ein modernes Radio.

Dabei gibt es wieder verschiedene Wege zum Ziel. Die einfachere Lösung besteht darin, ein aktuelles Hightech-Radio mit Fernbedienung hinter einer funktionslosen historischen Blende zu verstecken. Die Ansteuerung erfolgt über die Fernbedienung. Der Vorteil liegt auf der Hand: Es ist ein einfach zu realisierender Weg, der auch noch modernste Radiotechnik in den Oldtimer bringt. Trotzdem können sich viele Oldtimerbesitzer mit dieser Lösung nicht recht anfreunden. Funktionslose Schalter, Drehknöpfe und Skalen am Armaturenbrett – das ist dann doch ein wenig zu viel der Moderne im Oldie.

Die aufwändigere Lösung sieht so aus, dass das Radio über die Bedienteile einer nachgefertigten oder „echt alten“ Blende angesteuert wird. Doch das funktioniert mit den heutigen modernen Radios nicht mehr. Das Problem liegt in der Vielzahl an Drucktasten der aktuellen Geräte, bei gleichzeitigem Wegfall des zwei-

### Bis in die 80er war links und rechts ein Drehknopf

ten Drehreglers für die Programmwahl. Und der ist ja bei allen historischen Radio-Blendern – und damit auch auf den nachgefertigten Kopien – vorhanden. Soll also der rechte Drehregler auf der Blende funktionstüchtig sein, muss sich dahinter auch ein Radio mit dem entsprechenden Gegenstück befinden.

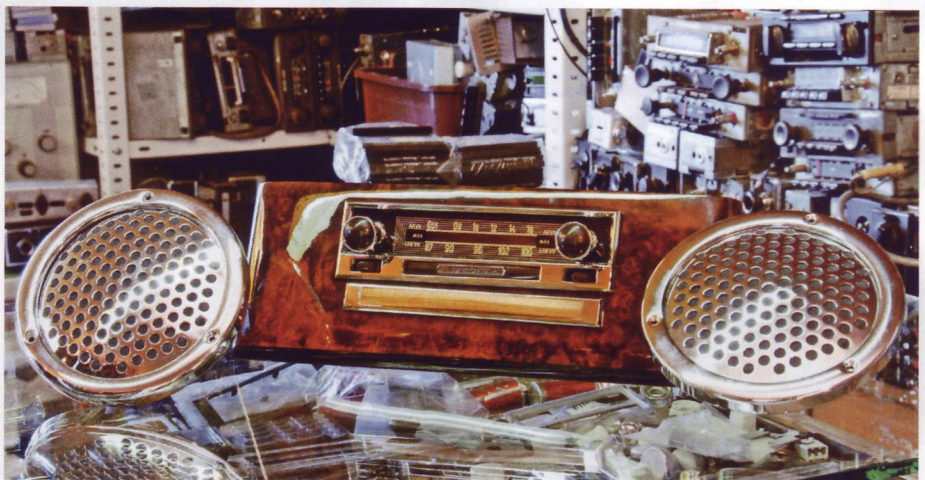
Diese Tatsache ist auch der Grund für die Sammelleidenschaft der Oldtimer-Radio-Spezialisten. Bis in die 80er-Jahre hinein waren Autoradios in der Regel so aufgebaut: links der Lautstärkeregler, rechts der Drehknopf für die Senderabstimmung, dazwischen die Drucktasten für die vorprogrammierten Sendereinstellungen und darüber die Senderskala. Und auf diese Basis können voll funktionsfähige historische – oder zumindest entsprechend aussehende – Blenden montiert werden.

Da die Radios der 80er bereits voll elektronisch arbeiten, ist deren Empfangsleistung bereits sehr gut, ihre Klangqualität genügt auch heutigen Ansprüchen. Und über eine – bei vielen Modellen vorhandene – DIN-Buchse auf der Rückseite lassen sich per Verbindungskabel Walk- und Diskman ebenso anschließen wie eventuell auch ein MP3-Player. Und wenn dann, eines Tages, der Digital-Rundfunk die analogen Sender ablöst, findet hierüber auch ein Digitalempfänger seine Verbindung zum analogen Radiogerät.

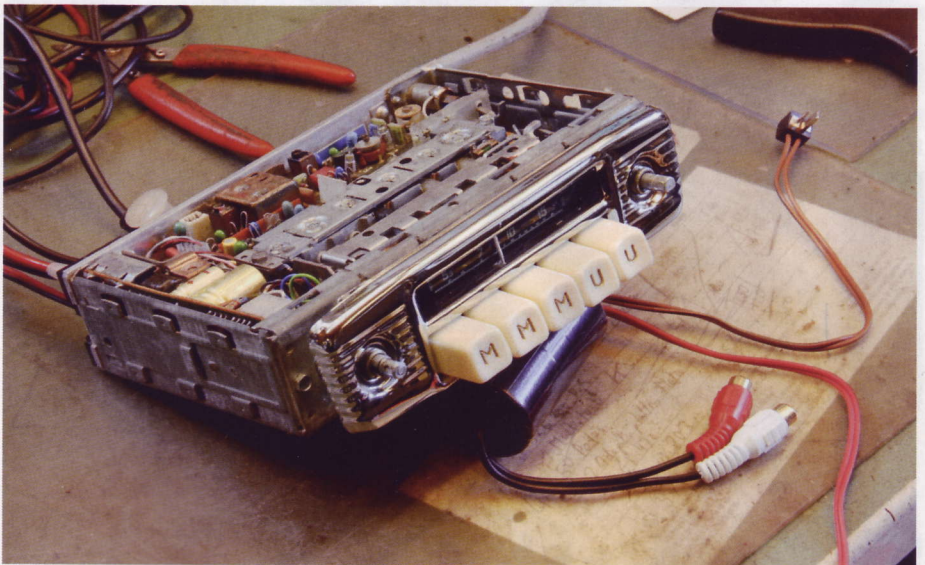
Mit welchem Ideenreichtum die Spezialisten für Oldtimer-Radios arbeiten, das zeigt sich



Erst gehortet, dann aufgefrischt finden die Alt-Radios schließlich ihren Weg in die Oldtimer.



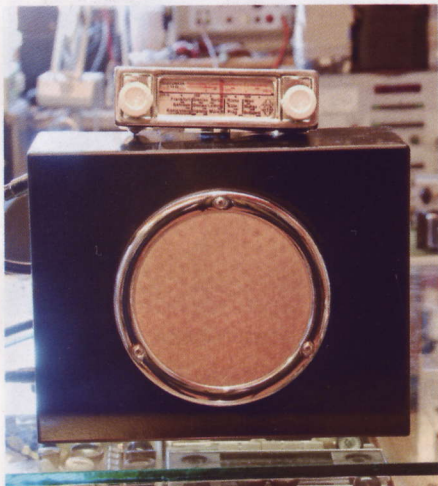
Neue Technik im alten Look: von der Skala über die Einbaublende bis zu den Lautsprechern.



Die technische Überholung ist ein Muss, ehe das Gebraucht-Radio in den Oldie wandert.



Die nachgefertigten Einbaukonsolen müssen noch fahrzeugspezifisch lackiert, mit Leder bezogen oder mit Edelh Holz furniert werden.



Hinter dem klassisch anmutenden Design ...



... versteckt sich moderne Autoradio-Technik.

## SPEZIALISTEN für Oldtimer-Radios\*

### Autoradio Wagner

51373 Leverkusen

Tel.: 0214/614 21

[www.autoradio-wagner.de](http://www.autoradio-wagner.de)

### Classic Auto Radio Service

80997 München

Tel.: 089/89 71 20 46

[www.oldtimerradio.de](http://www.oldtimerradio.de)

### Radios für Oldtimer

26607 Aurich

Tel.: 04941/97 36 86

[www.classic-car-radio.de](http://www.classic-car-radio.de)

### Rainer Königs

42781 Haan

Tel.: 02129/56 68 80

[www.koenigs-klassik.de](http://www.koenigs-klassik.de)

### Youngtimerradio

24113 Kiel

Tel.: 0431/68 02 89

[www.youngtimerradio.de](http://www.youngtimerradio.de)

\* Liste ohne Bewertung und ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

an einer Eigenentwicklung von Peter Wallich: Bei seinem „vollautomatischen MP3-Umschalter“ erkennt die eingebaute Elektronik die Musikwiedergabe über das externe Abspielgerät. Und schaltet automatisch das Radio um. So können MP3-Player & Co. fest und dauerhaft angeschlossen bleiben, das lästige An- und Abstöpseln entfällt.

Es versteht sich von selbst, dass die verwendeten Gebraucht-Radios vor dem Umbau zum Oldie-Radioempfänger einer kompletten Überholung unterzogen wurden und mit Garantie verkauft werden.

## Der aktuelle Trend geht zum Zweitradio

Da diese Lösungen zwar Unterhaltung in den Oldie bringen, aber mit Originalität nicht viel zu tun haben, fahren immer mehr Oldtimer-Liebhaber zweigleisig.

Im normalen Fahrbetrieb genießen sie die Vorzüge des Plagiats. Für Veranstaltungen, bei denen es auf den Originalzustand des Veteranen ankommt, haben sie ein restauriertes – und funktionsfähiges – historisches „Zweitradio“ in der Hinterhand. In diesem Fall kommt es ja dann auch nicht auf die Klangqualität und die Empfangsleistung an.

Diesem Trend tragen die Oldtimerradio-Spezialisten Rechnung. „Der Radiowechsel ist in ein paar Minuten erledigt“, weiß Janko



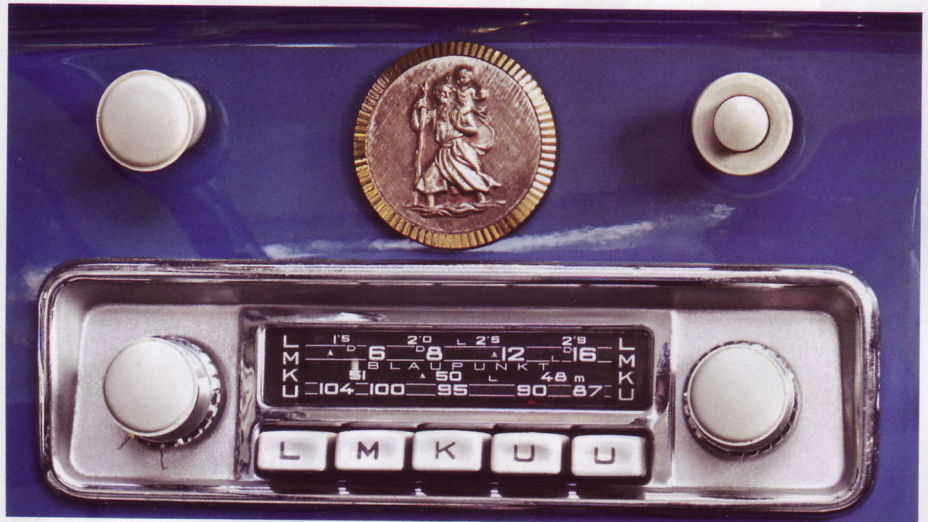
In vielen Limousinen der 50er-Jahre – wie diesem Opel Rekord Olympia von 1954 – sorgt ein Autoradio für Hörgenuss.

Mičević. Selbst die Aufbaukonsolen sind mit lediglich drei Schrauben im Fahrzeug befestigt, was den Austausch zum – rasch erledigten – Kinderspiel macht.

Dem Problem fehlender – oder im Hörgenuss nicht mehr überzeugender – Radios in historischen Fahrzeugen hat sich inzwischen auch die Industrie angenommen, die hier ein gutes Geschäft wittert. So bietet der Traditionshersteller Becker mit dem brandneuen Mexico ein komplettes „Car Infotainment System“ im Design der 60er-Jahre an. Retro-Look inklusive Navigationssystem, Autotelefon, Karten-Lesegerät und Spracheingabe. Und das alles in einem verchromten Gehäuse aus massivem Zinkdruckguss. Selbst historische Details wie der Skalen-Zeiger, der auf einer Frequenz-Skala den eingestellten Sender anzeigt, finden sich am Becker Mexico – allerdings handelt es sich dabei um keine mechanische Darstellung sondern um ein elektronisches Display.

Wenn das Radio im Oldie seinen Geist aufgibt ist das also noch lange kein Grund zur Panik. Denn es gibt eine Vielzahl von Problemlösungen für jeden Anspruch – ob die Restauration des Originalgerätes, die kaum zu erkennende Aufrüstung auf modernere Radios im Oldie-Design oder gleich die Umrüstung auf ein Hightech-System im Retro-Look.

**Text:** Theo Gerstl; **Fotos:** Archiv WortGetriebe, Youngtimerradio, Theo Gerstl



Musikgenuss im VW Käfer 1300 von 1965. Der Heilige Christophorus darf natürlich nicht fehlen.



Das neue Becker Mexico: eine Symbiose aus moderner Technik und Retro-Design.