

Wilhelm Herbst

# Autoradios in Deutschland 1925-1950

Eine kleine Entwicklungsgeschichte,  
basierend auf  
Originalveröffentlichungen

Funk Verlag Bernhard Hein e. K.

Umschlagabbildung: Körting-Fernantrieb für Kraftwagenempfänger,  
Typ 4251 (1936)

Impressum

Wilhelm Herbst; Autoradios in Deutschland 1925 - 1950

ISBN: 978-3-939197-22-5

(c) Funk Verlag Bernhard Hein e.K. 2008

Herstellung: SDV Direct World Dresden

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung, die über den Rahmen des Zitatrechtes bei vollständiger Quellenangabe hinausgeht, ist honorarpflichtig und bedarf der schriftlichen Genehmigung des Verlages. Die Aufnahme in Volltextdatenbanken wie jegliche weitere elektronische Verwertung ist ausschließlich dem Verlag vorbehalten.



Funk Verlag Bernhard Hein e.K.

Elisabethstr. 16b

06847 Dessau-Roßlau

Tel. 0340-5412214

Fax 0340-5412217

info@funkverlag.de

www.funkverlag.de

## Inhaltsverzeichnis

Seite	
7	<b>Vorwort</b>
9	<b>Prähistorisches</b>
11	Vor dem Kraftwagen war das Pferd
12	Der Automobilist
15	<b>Mobiler Empfang im Automobil</b>
17	Zuerst militärischer Funk und Empfang im Automobil
19	Mobiler Rundfunkempfang mit dem Auto in Europa
21	<b>Kapitän Leonhard F. Plugge, London: Zuerst ohne, dann mit dem Rundfunk-Auto durch Europa</b>
23	Mit dem Reiseempfänger durch Mitteleuropa
31	Im Kraftwagen mit Rundfunk durch Spanien
36	Leonhard Plugges Reise durch Europa
37	Funkempfang im fahrenden Kraftwagen
41	Mit dem Rundfunk-Auto durch Europa
65	<b>Empfangsversuche während der Fahrt — Autoradios</b>
67	1925: „Telefunken 3“, das erste Autoradio in Deutschland!
68	„Telefunken 3“
71	Das moderne Verkehrsfahrzeug und die Funktelephonie
73	Die Überbrückung von Raum und Zeit
77	Drahtloser Meldedienst auf der Robert-Batschari-Fahrt
78	Auto und Rundfunk
83	Fünfröhren-Superhet-Automobil-Empfänger Blaupunkt A. S. 5
93	Rundfunkgeräte in Kraftwagen: Der Telefunken-Automobilempfänger
98	Die neuen Rundfunkempfänger: Automobil-Empfänger
99	Empfänger [...] im Kraftwagen
103	Neue Röhren für Kraftwagen-Empfänger
110	Röhren für Kraftwagenempfänger mit Kupfer-Bifilar-Kathoden
117	Neue Kraftwagenempfänger
121	Technik der deutschen Kraftwagenempfänger
141	Der Telefunken T 655
143	Der Telefunken T 766
143	Anodenspannungsgerät für Kraftwagenempfänger — Selbstbau des Zerhackers
154	Der Blaupunkt 5 A 76
156	Der Körting ASE/C 6340
158	Antennensonderkonstruktion: Kraftwagenantenne
158	Leistungsfähigere Kraftwagenempfänger: Der Telefunken-Kraftwagenempfänger Typ 3766
163	Neue Kraftwagenempfänger
168	Neue stromsparende Kraftwagenempfänger
179	Zusatzgenehmigungen für Kraftwagenempfänger
181	Die Antenne des Kraftwagenempfängers
183	Der Radione Auto- und Reiseempfänger

185	Rundfunk auf der Automobilausstellung — Autoempfänger des Jahres 1939
188	Der Körting Autosuper AS 7340
192	Funktechnik auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1939 — Lorenz Autosuper 39
194	Der Philips Autosuper 268 B und 269 B
195	Autoempfänger
208	Der Radione Reise- und Heimempfänger R 2
210	Der Blaupunkt Autosuper 7 A 79
211	Der Philips Autosuper 268 V und 269 V
212	Der Telefunken-Autosuper IA 39
215	Antennenfragen für den Kraftwagen
217	Sechsröhren-Kraftwagen-Superhet mit Vorröhre und Zerhackerumformer
219	Vierröhren-Kraftwagen-Superhet mit selbstgleichrichtendem Zerhacker
221	Leipziger Frühjahrsmesse 1948, Rundfunk-Bauteile — Hans-Schieren-Antennen
222	Neue Radiogeräte für den Export
223	Rundfunkgeräte auf der Exportmesse in Hannover — Neuer Autosuper
224	Der Blaupunkt 5 A 649
226	Der Hagenuk Autosuper
228	Der Seibt Universal I
229	Der Seibt Spezial I
230	Die Zeit des Einkreislers ist vorbei: Der Seibt-Autosuper „Spezial II“
231	Messe-Notizen aus Leipzig — neue Autoempfänger
232	Einkreis-Autoempfänger HALO E 12
232	Heim-Autosuper „ELOMAR RAW 4 E“
238	Rundgang durch die Messehallen in Hannover
243	Radioschau in Hannover, Bericht von der Technischen Exportmesse — Autoempfänger
245	Auch Radiohören im Auto ist genehmigungspflichtig!
246	Autosuperhets 1949/50
255	IA 50 — der neue Telefunken-Autosuper
256	RADA Auto-Empfänger Type RA 1
258	MB-Autoradio ESA — BN 15051 und 15052
259	Opta-Autosuper auf dem Rütteltisch
259	Technische Messe Leipzig 1950
261	Autosuper 640 A von Anders & Co.
264	Autosuper 642 D/A von Anders & Co.
266	Der Philips-Autosuper ND 491 V
269	Billiger Volkswagen-Autosuper von Telefunken
270	VW Exportsuper 49/50 von Terraphon-Gerätebau
271	Der „Kolibri“ von Wandel & Goltermann
273	Hirschmann-Antennenmaterial
274	Lorenz-Autosuper „Autolor“ mit Hochfrequenzvorstufe
278	Magnophon-Autosuper mit Hochfrequenzvorstufe
279	Telefunken Autosuper 50 (IA 50/IB 50)
287	Blaupunkt Autosuper 7A 650 P
290	FW 26 BUS: Autoempfänger für Omnibusse von Wandel & Goltermann
293	Technische Streiflichter aus der deutschen Empfängerproduktion von 1950/51
295	Für den Selbstbau: 5-Röhren-Autosuperhet, Vorstufensuperhet mit 5 Kreisen für Umformerbetrieb
305	In diesem Band erwähnte Autoradio-Typen

## Vorwort

Während es heutzutage selbstverständlich ist, dass jedes Auto ein eingebautes Radio enthält, konnten sich die ersten „Kraftwagenempfänger“ nur gut betuchte Autobesitzer leisten. Auch ging die Entwicklung des Autoradios anfangs nur sehr schleppend voran, da viele Autofahrer, aus den unterschiedlichsten Gründen, es als unnötig ansahen, Musik und Informationen während der Fahrt zu empfangen. So hat es vom ersten Gerät im Jahre 1925, welches im Auto und auch in einer Yacht eingebaut werden konnte, bis zu dem zweiten Modell, das in Deutschland auf den Markt kam, sieben Jahre gedauert. Erst 1932 war das zweite Autoradio erhältlich! Selbst in den nachfolgenden Jahren gab es nur wenige Firmen, die sich der Konstruktion und Herstellung von Kraftwagenempfängern widmeten. Wie bei allen Gütern des produzierenden Gewerbes kamen ab Anfang des Zweiten Weltkrieges immer weniger Modelle auf den Markt, um schließlich, der allgemeinen Wirtschaftslage entsprechend, gänzlich zu versiegen. Erst 1948 erschien das erste Nachkriegsmodell auf dem Markt. Doch dann, im Schwung der aufkommenden Wirtschaftskraft, boten immer mehr Radiofirmen immer mehr Autoradiovarianten, die z. T. sogar für nur ganz bestimmte Fahrzeugtypen konstruiert wurden; beliebtestes Objekt der KFZ-Radiowirtschaft war z. B. der VW-Käfer.

Keineswegs soll behauptet werden, dass das vorliegende Werk zu diesem Thema komplett ist. Es beinhaltet „nur“ den Zeitraum von 1925 bis 1950. Als Hinführung zum eigentlichen „Autoradio“, wurde der mobile Einsatz von Empfängern im Auto in eigenen Kapiteln vorangestellt.

In diesem Buch wurde nur das verarbeitet, was dem Herausgeber in seinem Archiv vorliegt, bzw. was an ihn zur Bearbeitung von Archiven und Sammlern herangetragen wurde. Nicht alle Vorlagen waren, bedingt durch vergilbtes Papier, gut reprofähig. Ärgern Sie sich daher bitte nicht über die zum Teil nicht ganz akkuraten Wiedergaben von Fotos und Zeichnungen, sondern haben Sie Freude daran, mitzuerleben, wie alles begann bzw. wie man damals Techniken als Fortschritt pries, die heute nur noch ein müdes Lächeln hervorrufen. Aber: Es wurden auch Techniken angewandt, die damals revolutionär waren und keineswegs zum Lachen Anlass gaben und heute geben!

Danken möchte ich besonders u. a. den Herren Dr. h. c. mult. W. Georg Olms, Weidmannsche Verlagsbuchhandlung GmbH, Hildesheim (FUNK, FUNK-BASTLER, FUNKTECHNISCHE MONATSHEFTE) und Harald Rauh, Schiele & Schön GmbH, Berlin (Rechtsnachfolger der FUNK-TECHNIK), die freundlicherweise ihre Einwilligung zur Wiedergabe vieler Originalartikel aus ihren damaligen Funk-Fachzeitschriften gaben.

Wilhelm Herbst, Fjerritslev, im Januar 2008