

Bitter â ein Lebenstraum auf vier RÃdern

Von Axel F. Busse

Ob es tatsÃchlich das schÃnste Auto aus deutscher Produktion war, liegt natÃ¼rlich im Auge des Betrachters. Mit Gewissheit ist es aber eines der seltensten: 395 Exemplare wurden vom Bitter CD gebaut, der vor 40 Jahren auf der BildflÃche erschien.

âSchreib einfach Deinen Namen dranâ, hatte ein Freund Erich Bitter geraten, als das bildschÃne CoupÃ© endlich fertig war. Der autobeegeisterte Mann aus der Kreisstadt Schwelm am Rand des Bergischen Landes hatte seine Firma 1971 gegrÃ¼ndet. Zwei Jahre spÃter war der Traum vom âeigenen Autoâ Wirklichkeit geworden. Das Design des Bitter CD orientierte sich an einer Opel-Studie aus dem Jahr 1969 und einem Entwurf von Pietro Frua, der fÃ¼r Fiat und Maserati gearbeitet hatte. So wies der Maserati Ghibli auch eine gewisse Verwandtschaft zum Bitter CD auf.

Unter der italienisch anmutenden HÃ¼lle steckte bewÃhrte GroÃserientechnik von Opel bzw. General Motors. Der Diplomat B aus RÃ¼sselsheim wurde seinerzeit angetrieben von einem V8-Chevrolet-Motor, der 5354 ccm Hubraum und 230 PS hatte. Bitter fand im Diplomat die geeignete Basis fÃ¼r das Sportwagen-Projekt, verkÃ¼rzte sie um 16 Zentimeter und baute eine flache Karosserie mit FlieÃheck und Klappscheinwerfern darum herum.

Das Fahrwerk hatte hinten eine aufwÃndige De-Dion-Achse mit zwei LÃngslenkern und einem Dreieckslenker, vorn wurde die damals Ã¼bliche Querlenker-AufhÃngung genutzt. Die Erich Bitter GmbH & Co KG baute allerdings die AuÃenhaut nicht selbst, sondern lieÃ das von den bewÃhrten Spezialisten der Karosseriefabrik Baur in Stuttgart erledigen. Dort entstanden zu besten Zeiten zwÃlf Bitter-CoupÃ©s im Monat. Sauber schlieÃende TÃ¼ren und Hauben sowie eine sportwagentaugliche Steifigkeit der teilweise sehr lang geratenen Blechteile waren so garantiert.

Opel unterstÃ¼tzte Bitters Vorhaben von Anfang an und im Interieur hinterlieÃ der Massenhersteller denn auch eine unverwechselbare Handschrift. Obwohl der Diplomat kein groÃer wirtschaftlicher Erfolg war, seine Ausstattungs- und Inventarteile passten zum Upper-Class-Niveau, das der Bitter reprÃsentieren sollte. Pedalerie, Handbremsgriff, Automatik-WÃhlhebel, ZigarettenanzÃ¼nder und Tastatur stammten aus den Opel-Regalen, vereinzelt kamen auch Rekord-Bauteile zum Einsatz. Die groÃen Rundinstrumente waren in echtes Palisanderholz

gebettet. Die Tachometer-Skala reichte bis 300 km/h, was dem dynamischen Äußereren durchaus entsprach, tatsächlich schaffte der CD aber nur knapp mehr als 200 km/h.

Die Präsentation des Bitter CD auf der IAA 1973 war ein erstaunlicher Erfolg. 200 Bestellungen gingen trotz des damals enormen Verkaufspreises von 60.000 D-Mark ein. Zu dieser Zeit war Erich Bitter in der Autoszene längst kein Unbekannter mehr, obwohl er den ersten Ruhm auf zwei Rädern eingeheimst hatte. Als Radrennfahrer hatte er in jungen Jahren beachtliche Erfolge erzielt, doch das elterliche Fahrradgeschäft in Schwelm erschien ihm nicht als berufliche Perspektive. 1960 begann seine Autokarriere mit dem Aufbau einer NSU-Werksvertretung, später engagierte er sich mit Volvo und Saab, trat ferner als Lieferant für Porsche-Lenkräder in Erscheinung. Schließlich erwarb Bitter den Status des Alleinimporteurs für Abarth-Automobile in Deutschland.

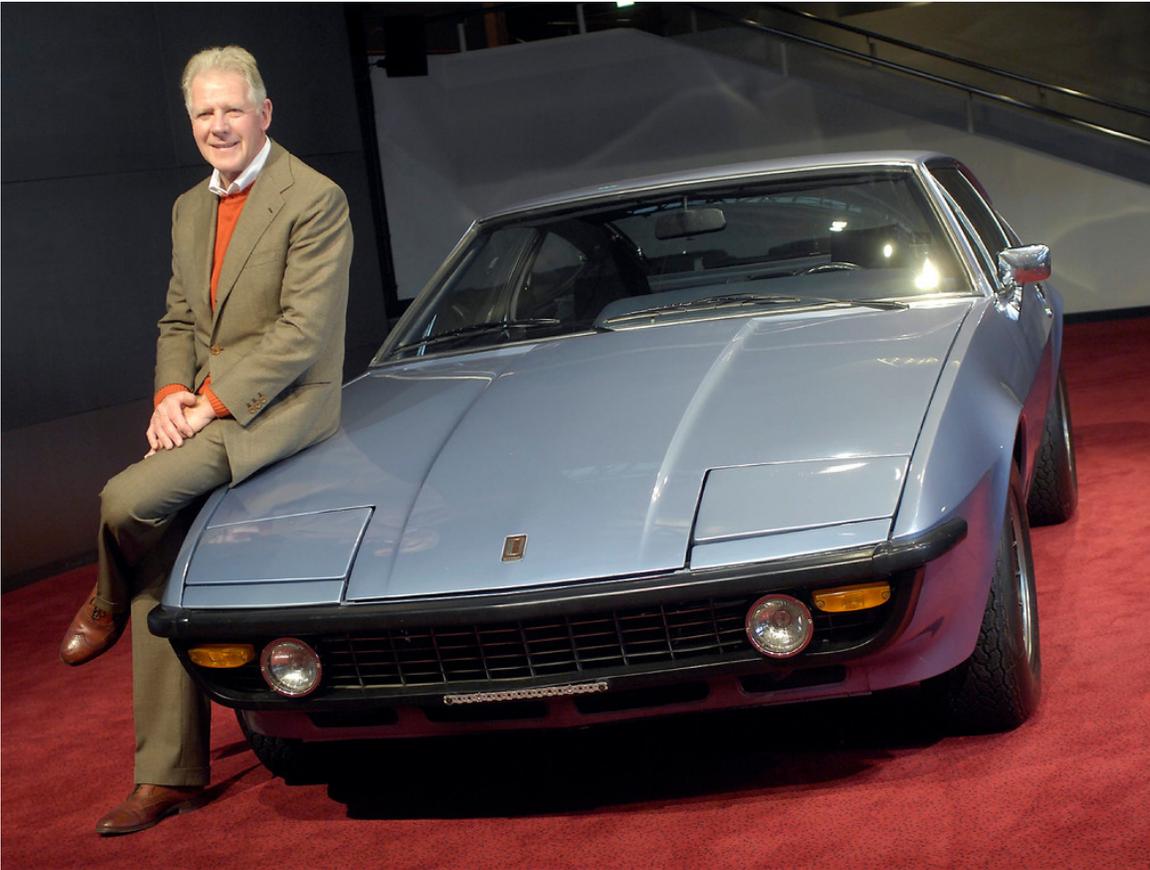
Der Sportwagen mit seinem Namen war schließlich die Verwirklichung eines Lebenstraumes. Gemeinsam mit den später angebotenen Bitter SC und SC Cabriolet waren es etwa 1000 Fahrzeuge, die seinen Namen trugen. Viele existieren noch heute, werden von Fans liebevoll gepflegt. Alle tragen das metallisch glänzenden, dicke Aluminiumhorn über dem Lufteinlass. Das Logo hat mir Butzi Porsche damals gezeichnet, sagt der heute 80-jährige. Die eherne Männerfreundschaft unter echten Car-Guys hielt bis zum Tod Ferdinand Alexander Porsches im vergangenen Jahr.

Firmenänderungen in der Schweiz und den USA sollten die Position Bitters im internationalen Geschäft festigen, aus der Freundschaft mit GM-Patriarch Bob Lutz entstand die Idee eines sportlichen Viertürers auf Corvette-Basis. Ein finanzieller Rückschlag machte diese Pläne zunichte. Bitter war einem Anlagebetreiber aufgesessen und die Idee vom Börsengang an der Nasdaq platzte wie eine Seifenblase. Mit Entwicklungs- und Prototypenaufträgen des Volkswagen-Konzerns hielt er seine Firma über Wasser. Der Versuch eines Comebacks in den erlauchten Kreis der deutschen Pkw-Hersteller folgte 2003 mit der Vorstellung des Bitter CD 2 auf dem Autosalon in Genf. Das Coupé basierte ebenso wie das fünf Jahre später vorgestellte Modell Vero auf einem australischen Holden-Produkt. Bitters Lieblingsmotor blieb ihr gemeinsames Kennzeichen: Ein großvolumiger V8 nach amerikanischem Vorbild.

Leben und Werk des begeisterten Auto-Enthusiasten und Unternehmers schildert eine soeben erschienene Biografie. Rennsport Automobile Leben lautet der Untertitel des vom Sportverlag Strauß herausgegebenen Bandes. Auf 256 Seiten erzählen die Autoren Matthias Gabel und Lutz Keiss eine facettenreiche Lebensgeschichte, angereichert durch viele autobiografische Texte, Fotos und Bilder mit dokumentarischem Wert. In zahlreichen Interviews und Erzählungen von Freunden und Weggefährten - allesamt namhafte Personen der Zeitgeschichte und des Sports - wird die Persönlichkeit 80-jährigen Erich Bitter eindrucksvoll beleuchtet. Das reich bebilderte Buch im Format 28,5 x 20 Zentimeter kostet 49,90 Euro.

(ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Erich Bitter bei der Essen Motor Show 2007.



Erich Bitter bei der Essen Motor Show 2007.



Erich Bitter bei der Essen Motor Show 2007.



Erich Bitter (links) mit dem Opel Rekord C, der als "Schwarze Witwe" für Furore sorgte, sowie Christian Geistdörfer mit dem Ascona B Rallye-EM-Auto.
