



Längst eine Legende: Die Schwarze Witwe, Bitters Renngerät 1968 in Zolder und Hockenheim. Das Originalfahrzeug ging nach Österreich und existiert vermutlich nicht mehr

Bitter Sport

Teil 1: Wie alles anfing – die Vorläufer des Bitter CD

Wo das liebliche Ruhrtal schon aufhört und das herbe Bergische Land noch nicht ganz anfängt, erstreckt sich ein Streifen hügeligen Landes, das weder richtig zum einen noch zum anderen gehört. In dieser Zwischenwelt liegt Schwelm. Ein kleine Stadt mit Fachwerkhäusern, kalkweiß, schiefergrau, die Fensterläden grün.

Gustav Heinemann kam aus Schwelm, Franz Josef Degenhardt hat sogar ein (böses) Lied über die Oberstadt geschrieben – doch der Sohn der Stadt, der ihr das meiste Echo verschafft hat, ist Erich Bitter. Radrennfahrer, Renn-



Targa Florio – 1969 holte Erich Bitter zusammen mit Helmut Kelleners auf einem privaten Abarth 200 S einen Klassensieg bei der Targa Florio

fahrer, Unternehmer, Künstler, Pferdezüchter, Designer, Sportwagenbauer. Vor allem: Sportwagenbauer. Sein Unternehmen saß einige Zeit in Braunschweig, heute in der Schwelmer Nachbargemeinde Ennepetal, doch seit nunmehr vier Jahrzehnten rankt sich um seinen Namen herum ein Automatismus. So, wie es jahrelang unmöglich gewesen sein muss, Jürgen Schrepp ohne DASA-Chef vorweg zu schreiben, so heißt es bis heute: Erich Bitter in Schwelm.

Es mag daran liegen, dass das Publikum beim Anblick seiner Traumwagen eher Namen auf der Zunge hat, die klingen als seien sie beim Gurgeln mit Barolo erfunden worden, wie Grugliasco, der Turiner Vorort, der schon manchen südschönen Sportwagen in die Welt gesetzt hat, oder Maranello, die Ferrari-Geburtsstätte. Daneben klingt Schwelm noch gedehnter und einsilbiger als sonst, und deshalb macht es so vielen Leuten Spaß, diesen Kontrast zu betonen.

Erich Bitter kam 1933 in Schwelm als

Sohn eines Fahrradhändlers zur Welt. Der erste Opel, der in seinem Leben eine Rolle spielte, war ein Super 6 – ab 1946 als Transportgerät im Einsatz für die Radrennen, an denen Bitter mit großem Erfolg teilnahm. 1954 wurde er Berufsradrennfahrer und fuhr für die Bismarck-Werke aus Radevormwald, um kurz darauf zum Team von Fichtel & Sachs zu wechseln. Neben Ehrgeiz und Erfolg wird schon hier eine weitere Konstante erkennbar, die sich durch das bewegte Unternehmerleben des Erich Bitter zieht – die Bereitschaft, eine Chance zu ergreifen und die Konsequenzen zu ziehen.

Bitter stieg auf vier Räder um, setzte einen NSU Prinz bei Rallyes ein, es folgte ein Sportprinz, abgestrippt, mit einem rasanten schwarzen Streifen herausgeputzt und mit einem kriegerischen Suchscheinwerfer auf dem Dach veredelt. Das Ding war schnell, Bitter war es auch, und so kam er zum NSU-Händlervertrag. Der dem umtriebigen Motorsportmann und Unternehmer nicht reichte, 1960 gründete er Rallye-

Bitter, um Zubehör für ambitionierte Sportler zu vertreiben. Stolz vermerkten (spätere) Prospekte, dass Bitter sogar die Holzlenkräder für Porsche lieferte. Vom Scheel-Schalensitz über den Tripmaster bis zum Nomex-Mundtuch, 1970 für 23,- Mark wohlfeil, lieferte Rallye-Bitter alles, was den Käfer zur Rakete machte und seinen Besitzer zum Jackie Stewart.

Es waren seine Kontakte zu Motorsportgrößen, die ihn das Sortiment immer wieder zu verbessern halfen.

1962 folgten Werksvertretungen für Saab und Volvo, zwei Jahre später wurde Bitter Alleinimporteur für Abarth. Wenn er keine Autos verkaufte, fuhr er Rennen, auf Mercedes, Jaguar, Ferrari. Abarth wurde zur Konstante, das Verhältnis der beiden blieb trotz oder wegen gelegentlicher Renneinsätze in der Werksmannschaft schwierig. 1969 wollte Abarth ihm kein Werksauto für die Targa Florio stellen. Kurzerhand kaufte Bitter einen 2000 S, prügelte beim Training einen BMW 02 windelweich, trat gemeinsam mit Helmut Kelleners an – und holte einen beachtlichen achten Gesamtrang, und den Klassensieg natürlich. Ein Sieg muss schon sein bei Bitter.

1968 kommt es zu einem folgenschweren Gastspiel: Erich Bitter pilotiert bei mehreren Rennen den Rekord C, der als „Schwarze Witwe“ das wohl berühmteste Fahrzeug der Baureihe werden sollte. Hier wird die Geschichte unübersichtlich, denn dieser Name wurde später auch für eine Designstudie verwendet, die den GT hätte beerben können. Der von Ragnar Eklund vorbereitete Rekord leistete 150 PS, startete in der Gruppe 5 und versetzte die sieggewohnten BMW-Leute in Angst und Schrecken. Viel wichtiger für diese Geschichte ist aber, dass Erich Bitter durch diese Renneinsätze Robert „Bob“ Lutz kennen gelernt hat.

1969 hängte Bitter nach einem schweren Unfall am Nürburgring die Rennelei an den Nagel und konzentrierte sich auf seine Aktivitäten als Importeur. Die inzwischen eine Erweiterung erfahren hatten, die Marke...

Intermeccanica

Der in Ungarn geborene und in Kanada aufgewachsene Frank Reisner blieb



Intermeccanica Italia Spider, am Steuer Frank Reisner

1958 auf einer Urlaubsreise in Italien hängen und soll zunächst bei Giannini in Rom einen Formel Junior konstruiert haben. Diese Aussage ist doppelt fragwürdig, da Reisner zwar Ingenieur war, aber kein Fahrzeugbauer, sondern Chemiker – und Giannini hatte zur fraglichen Zeit einen begabten Ingenieur namens Gianini. In der Markenbiographie aus der Feder von Enzo Altorio stehen keine Hinweise auf eine Zusammenarbeit. Ein von Reisner gebauter Formelwagen lief allerdings, bereits unter seiner Marke Intermeccanica, 1960 bei Rennveranstaltungen in Italien. Die Basis bildeten offenbar Komponenten des Peugeot 203 und des Fiat 1100-103, die auch Giannini verwendet hat.

Nach einer kurzlebigen Kooperation mit Steyr-Puch erkannte Reisner, dass die Zeit des Rennsports als Massenhobby in Italien zu Ende ging, und versuchte sich an luxuriösen Sportcoupés. Der von Franco Scaglione, dem Schöpfer legendärer Modelle wie der Alfa Romeo Giulietta SS, gezeichnete Apollo bediente sich GM-Technik, als Motor fand der moderne Leichtmetall-V8 von Buick Verwendung. Auf dem US-Markt erreichte der Apollo einen Achtungserfolg, viel Freude scheint er seinen Schöpfern dennoch nicht bereitet zu haben. In einer Reihe schwer voneinander abzugrenzender Projekte wird aus dem Intermeccanica Torino der IMX, der Omega und schließlich der Italia, nun komplett in Italien gefertigt und mit Ford-Mechanik ausgestattet. Nachdem die Marke zunächst ausschließlich in den USA präsent war, übernahm Erich Bitter ab 1969 den Vertrieb für Deutschland. Der Italia folgte bereits in Teilen der Formel, die später für Bitters Eigenkreationen typisch werden sollte: eine aufregende Hülle, gute Fahrleistungen, anspruchslose Großserientechnik. So



Intermeccanica Indra. Opel-Motorenentwickler Dr. Fritz Indra hatte mit der Entwicklung dieser Autos übrigens nichts zu tun, wurde aber so oft darauf angesprochen, dass er sich schließlich...



...einen roten Indra Spider zugelegt hat. Hier in Aktion bei der Ennstal Classic 2008



Intermeccanica Indra 2+2. Schon die Seitenlinie wirkt ein wenig gedrun-gen...



...und das Heck sitzt dann arg zu knapp auf den wuchtigen Rädern



Die Front hingegen lässt den kommenden Bitter CD schon erahnen

ebenfalls auf der IAA 1969 bewundern: das als Diplomat Spezial Coupé ausgestellte Admiral Coupé aus der Feder und auf dem Stand von Pietro Frua. Nicht annähernd so aufregend gestaltet wie der CD, dafür aber für eine Serienfertigung geeignet. Die Basis lieferte ein Admiral B, der im Januar 1969 von Opel an Frua ging und dort den neuen Aufbau erhielt. An dessen Heck allerdings der Schriftzug „Diplomat E“ prangte, und dessen Technik ist auch heute noch verbaut, so war von dem deutschen Sammler zu erfahren, in dessen Besitz das Unikat inzwischen ist.

Die Ursache für diesen Widerspruch könnte darin liegen, dass das „Spenderfahrzeug“ der Vorserie entstammte und die endgültige Zuordnung des Sechszylinder-Einspritzers innerhalb der KAD-Reihe bei der Auslieferung an Frua noch nicht erfolgt war.

Nach den mehr als ermutigenden Publikumsreaktionen auf der IAA erhielt Pietro Frua den Auftrag, aus der Form des Diplomat CD ein alltagstaugliches Auto zu entwickeln. Mit konventionellen Türen und einem normalen Armaturenbrett, Stoßstangen, aber ohne Telefon, und mit dem Ziel natürlich, möglichst viel „Eyecatcher“ zu belassen.

Ein im Juli 1969 auf die Adam Opel AG zugelassener Diplomat B diente als Grundlage, und beim Genfer Salon 1970 wurde der „Opel Diplomat Coupé Frua Gran Turismo HS 8 V“ erstmalig öffentlich gezeigt. Frua war es gelungen, die Proportionen zu erhalten und ein bedingt praxistaugliches Superauto zu schaffen, das zwar nicht die Leistung eines Maserati erreichte, dessen Fahrwerk aber einem Wagen dieses Kalibers mehr als angemessen war. Die Detaillösungen des silbern lackierten Ausstellungsstücks überzeugten ebenso wie die harmonische Gesamtanmutung. Der Frua CD wurde von den Opel-Managern ausgiebig gefahren, und Frua stellte noch 1969 sogar ein zweites Exemplar auf die Räder, das er aber zunächst behielt. Der Erstling gehört heute Wolfgang Krapp *771, der blaue Prototyp einem Sammler aus Darmstadt.

Über die private Nutzung durch Chuck Jordan hat es einige Missverständnisse



Frua CD von der Seite – aus dieser Perspektive wird deutlich, wie geschickt der italienische Designer die verwegene Form in ein praxistaugliches Auto übertragen hat

gegeben. Manche Quellen nennen den Diplomat CD, der jedoch nie als fahrbereites und karossiertes Auto existiert hat. Tatsächlich beziehen sich alle Aussagen dazu immer auf den ersten Frua-CD.

Der in den folgenden Jahren natürlich durch den Blätterwald geistern sollte, die Automobil Revue in der Schweiz glaubte sogar bereits Preise zu kennen. Doch aus all den Plänen und Träumen wurde am Ende nichts, zunächst wenigstens. Bob Lutz, seit 1970 Verkaufsleiter bei Opel, hat sich zwar für das Modell eingesetzt, am Ende aber nicht durchgesetzt. Dafür gab es eine Reihe von Gründen. Für die erwartete Kleinserie hätte sich der Einsatz großer Blechpressen und die Einrichtung einer industriellen Fertigung wie bei Opel üblich nicht gelohnt. Frua hatte als Designer zwar beste Referenzen, baute aber nur einen geringen Teil seiner Entwürfe tatsächlich in der eigenen Werkstatt. Die auf Handarbeit ausgerichtet war, und damit wären weder die kalkulierten Stückzahlen noch ein vernünftiger Verkaufspreis erreichbar gewesen. Es wäre, nüchtern betrachtet, ein Opel zum Maserati-Preis geworden, mit einigen Maserati-Problemen behaftet – und schlicht zu teuer.

Weiter wurde und wird kolportiert, GM habe den Bau aus Angst vor einer Konkurrenz zur Chevrolet Corvette untersagt. Wird in Betracht gezogen, dass nur kurze Zeit zuvor GM bei



Diplomat Coupé auf der IAA 1969 in Frankfurt



Klappscheinwerfer waren en vogue, wie diese Skizze von Pietro Frua belegt. Eine ähnliche Frontgestaltung fand sich kurz darauf beim Maserati Indy, der allerdings von Vignale gestaltet wurde



Die progressive Keilform mit flacher Front und hohem Heck sollte nur wenige Jahre später in der Großserie reüssieren



Softie – neben dem Bitter CD wirkt die Frua-CD vor allem mit ausgeklappten Scheinwerfern weicher...



..was auch aus dieser Perspektive deutlich wird. Der Bitter hat deutlichere Konturen



Ein Hauch von Maserati – das Heck des Frua CD hätte auch zu einem modernisierten Mistral gepasst



Beide Diplomat Frua CD vereint beim 1. internationalen FRUA-Treffen 1996 in Bad König

Ferrari-Hauschneider Scaglietti eine von Pininfarina gezeichnete Corvette bauen ließ, kommt noch ein anderer Aspekt ins Spiel: Tatsächlich wäre ein Frua CD als „europäische Corvette“ viel eher zur Bedrohung für de Tomaso, Iso und Jensen geworden. Und sogar für Ferrari – seit 1969 eine Fiat-Tochter. Hätte GM sich bei einem anderen italienischen Karoseriespezialisten erkundigt, einem, der Kleinserien fertigen konnte wie Bertone oder Pininfarina, wäre eine Antwort kaum ohne die Berücksichtigung des Fiat-Volumens im eigenen Haus gekommen.

Intermeccanica, Teil 2...

Zur gleichen Zeit scheint GM mit einem anderen potentiellen Corvette-Konkurrenten kein Problem gehabt zu haben. Der Intermeccanica Indra folgte auf den Italia, wieder mit einer Karosserie von Scaglione – unterm Blech aber mit Technik von Opel! Die Namensgleichheit ist übrigens Zufall, Opel-Entwickler Dr. Fritz Indra hatte mit der Entwicklung dieses Modells nichts zu tun, fährt aber heute einen Indra. Weil man ein Auto, das so heißt wie man selbst, irgendwann einfach haben muss, so hat er es dem österreichischen Journalisten Herbert Völker erzählt.

Der Indra ging offenbar auf eine Opel-Initiative zurück. Ein Italia soll in Rüsselsheim mit Opel-Mechanik ausgestattet worden sein, zunächst ohne

das Wissen von Frank Reisner. Im Winter 1970/ 71 begann die Entwicklung des Indra, ein erster Prototyp wurde dem Management zur Begutachtung vorgestellt, zwei weitere dann binnen nur eines Monats für den Genfer Salon gebaut. Zwei Motorversionen gab es, Admiral und Diplomat, und zwei, später drei Karosserievarianten: Coupé, Spider und Fastback.

Doch dem Applaus auf der Messe folgte bald die Ernüchterung. Fehlende Rostvorsorge, schlecht eingepasste Karosserieteile, Undichtigkeiten der Karosserie, verglichen mit dem 310 PS starken Vorgänger deutlich weniger aufregende Fahrleistungen, ein nicht zuletzt wegen des verkürzten Radstandes unausgeglichenes Handling – zu verkaufen war der Indra durchaus, aber dann fingen die Probleme an.

Erich Bitter brachte noch 1971 den Karosseriehersteller Baur für die Produktion ins Spiel, doch dort winkte man nach der Betrachtung eines Indra dankend ab. Pikant erscheint in diesem Zusammenhang, dass die Entwicklung des Bitter CD bereits begonnen hatte, und Frank Reisner, dem 1973 von Opel der Vertrag gekündigt worden war, behauptete noch 1993, Bitter habe ihn hintergangen.

1975 jedenfalls war Intermeccanica Geschichte, Reisner zog wieder in die USA und verlegte sich dort auf den Bau von Repliken des Porsche 356. Der Indra hatte nach 127 Exemplaren kaum mehr als eine Fußnote in der Automobilhistorie hinterlassen.

...und dann: Bitter!

Bitter stellte den Vertrieb von Intermeccanica-Fahrzeugen im späten Frühjahr 1973 ein und beantwortete diesbezügliche Anfragen kryptisch, denn noch war der Bitter CD nicht ganz fertig...

Die Modellgeschichte des Bitter CD folgt in der kommenden Ausgabe.

*Text: Stefan Heins *1662*

*mit Material von Stefan Dierkes *693 (www.pietro-frua.de), Reiner Köstner *393, Joachim Stange *1795*

*Fotos: Archiv Opel Classic, Archiv Alt-Opel IG, Reiner Köstner *393, Wolfgang Krapp *771, Ben de Wilde *1949*