

SCHUHKARTONSEITE

genau in die andere Richtung schauen. (Der Hauptplatz wurde in den neunziger Jahren umgebaut, zuvor war er quasi ein großer Kreisverkehr.)

Des Weiteren findest du anbei Bilder aller ALT-OPEL, die in unserem Familienbesitz waren.

Armin Rauschenberger *3648

Hallo Armin,
gerade baue ich an der Schuhkartonseite für die Oktoberausgabe, und dabei fällt mir auf, die Bilder namens "Olympia 38" zeigen zwei Autos. Einen Olympia '38 und einen '50 oder '51. Kannst Du den Verwandten noch nachreichen, der das Auto gefahren ist?

Danke & viele Grüße,
Stefan

Hallo Stefan,
ich war am Wochenende zuhause bei meinem Großvater. Er kann sich an keinen 2. Olympia in der Familie erinnern.

Seiner war ein '38er. Er ist auch auf allen Fotos zusammen mit dem Olympia drauf. Die Fotos sind mit Jahreszahl beschriftet, sie stammen alle aus 1955. Allerdings hat er mir erzählt, dass der Olympia restauriert werden musste, bevor er fahrtüchtig war. Ich könnte mir vorstellen, dass im Zuge der Restaurierung auf die



Rekord C mit „Abnähern“ am Kotflügel und an den Türen



Commodore B mit zeittypischen rechteckigen Zusatzscheinwerfern, aufgenommen Pfingsten 1979

"neue" Front umgerüstet worden ist!
Liebe Grüße,
Armin

Anm. d. Red.: Diesen kleinen Briefwechsel wollten wir Ihnen und Euch nicht vorenthalten.

Die anderen Bitter

Vor allem der Bitter CD schaffte es aus dem Stand in die Liga der Automobile, deren Ruhm ihre Verbreitung sogar überstieg – etwas, das sonst nur Ferrari, Maserati, Jaguar und wenigen anderen gelungen ist, und auch bei diesen Marken nur einzelnen Modellen. Der SC war zwar sogar mehr Bitter als sein glamouröser Vorgänger, aber zugleich das vernünftiger und praktischere Automobil. Eigenschaften, die der Legendenbildung im Weg standen und stehen.

Doch es gab seither nicht nur Prototypen, die es dann aus den unterschiedlichsten Gründen nicht in die Serie geschafft haben, sondern auch Bitter-Automobile, die durchaus auf den Straßen zu sehen waren – um später völlig in Vergessenheit zu geraten.

Bitter Super Aero

Im März 1976 machte der Bitter Super Aero, wie der CD bei Baur gefertigt, seine Aufwartung. Erich Bitter hatte schnell begriffen, dass der

Erfolg des CD seinen Namen zur Marke gemacht hatte, und er suchte nach einer Möglichkeit, seine Basis zu verbreitern. Nach unten, vor allem bezahlbar sollte das neue Auto sein. Seine Wahl fiel auf den Kadett C als Basisfahrzeug, und die Marktlücke sah er beim Cabriolet. Oder dem, was die grassierende Sicherheitshysterie davon übrig gelassen hatte, denn neben Fiat und Alfa Spider waren in oder eher etwas oberhalb dieser Klasse nur noch Triumph Spitfire und



Pinin Ferrari – die italienisch inspirierte Form des Bitter Rallye GT war progressiv genug, um noch Jahre später beim Fiat Barchetta frisch zu wirken



Seltener als ein Morgan Aero ist der Bitter Aero allemal, und ausgerechnet die wilden Kotflügelverbreiterungen sorgen heute für eine eigen- und vielleicht sogar einzigartige Form von Understatement: Wer nichts vom Bitter Aero weiß, wird im ersten Moment an einen Eigenbau aus einer Werkstatt in Lüdenscheid-Nord oder Herne-West denken. Dirk Balkmann ficht das nicht an, er hat gleich mehrere Aero

MGB übrig geblieben. Wo es lang ging, zeigten „Sicherheitscabrios“ mit breitem Dachbügel. Porsche prägte die Bezeichnung Targa, sie wurde bald auch für den VW-Porsche und den Matra 530 verwendet. Cabrio mit breitem Bügel, oder Limousine bzw. Coupé mit herausnehmbarem Dachmittelteil und demontierbarer Heckscheibe? Die Gelehrten waren sich darüber keineswegs einig. Unstrittig war aber, dass diese Karosseriebauart bei den aufkommenden Crashtests

handfeste Vorteile bot. Die Fahrgastzelle des Aero überstand die vorgeschriebene Fahrt vor die Wand unbeeindruckt.

In Serie ging dieses Modell schließlich als Opel Kadett Aero, ein großer Verkaufserfolg war dem Frischluft-Kadett allerdings nicht beschieden. Er war, Resultat der Handarbeit bei Baur, teuer. „Das Cabrio, das geräumige Urlaubs- und Einkaufsauto sowie das problemlose Fahrzeug für den Stadt- und Berufsverkehr. Ein Cabrio für die

ganze Familie“, stand im Prospekt, und in der Preisliste standen 14.500 DM. Nicht viel für die Arbeit, die in jedem dieser Autos steckte und bei Baur tadellos ausgeführt wurde, aber sehr viel für 1,2 Liter und 60 PS. 1977 kam zusätzlich der 1,6 Liter mit 75 PS ins Programm. Das Auto lief flotter, der Verkauf nicht, und ein Jahr später beendete Opel die Karriere dieses Modells.

Bitter hatte Herstellung und Vertrieb komplett aus der Hand gegeben, weil der Aufbau eigener Kapazitäten in der erforderlichen Größenordnung nicht in Frage kam, die letzten zehn Kadett Aero sicherte er sich aber. Sie trugen die Fahrgestellnummern 1332 bis 1341, und mochte ihnen auch die brave Herkunft von weitem anzusehen sein, so waren sie doch sorgfältig modifiziert und weiterentwickelt. Der 1,6 Liter bekam bei Irmscher zusätzliche Leistung eingehaucht und brachte es auf 90 PS, die immerhin 170 km/h ermöglichten. Die Karosserie erhielt Kotflügelverbreiterungen, in den üppigen Radhäusern hockten Reifen des damals gewaltigen Formates 195/70 HR 13, und das Fahrwerk war betont straff abgestimmt. Schwarz, Leder weiß oder Velours grün, elektrisch einstellbare und beheizbare Sitze, eine Silberplakette mit dem Namen des Käufers und auf Wunsch die abenteuerlichsten Extras – der Bitter Super Aero wollte sportlich und Luxuswagen zugleich sein und mit den günstigen Unterhaltskosten des Kadett C brillieren. Eine verwegene Mischung, zumal für 25.000 Mark. Die zehn gefertigten Exemplare verkauften sich schnell, und die meisten kehrten nach dem Ende ihres Alltagsdaseins in ihre Heimat zurück: Ein nicht weit von Bitters Wirkungsstätte in Schwelm lebendes Mitglied der ALT-OPEL IG hat inzwischen gut die Hälfte aller jemals gebauten Bitter Super Aero zusammen.

Bitter Blazer

Dieses Ansinnen ließe sich nicht mehr umsetzen beim nächsten Bitter, an den sich kaum noch jemand erinnert. Vielfach wurde sogar seine Existenz bezweifelt, doch gegeben hat es ihn tatsächlich, den Bitter Blazer. Zwei Varianten waren geplant, als Basis

diente der Chevrolet Blazer mit 5,7 Liter V8 und 152 PS. Beiden gemeinsam waren die Karosserieänderungen an der Front und am Heck, vier modifizierte Kotflügel, elektrische Außenspiegel, Gasdruckstoßdämpfer, Sperrdifferenzial, mattschwarze Armaturenbrettabdeckung und natürlich die Speziallackierung. 14.000 DM netto sollte der Umbau der Basisversion kosten, die gehobene Ausführung mit Recaro-Sitzen und luxuriös ausgestatteter Innenraum stand mit 16.500 DM netto in der Preisliste. Der Presstext befand: „Damit wird der "Bitter-Blazer" zum idealen Allround-Fahrzeug, das sich ebenso zum mühelosen flotten Fahren auf der Autobahn, wie zum Durchwühlen von unwegsamem Gelände eignet.“

Berühmtheit erlangte das einzige gebaute Exemplar als Spielkarte im Autoquartett, geadelt für den Schulhof mit dem Zusatz „Superstecher“. Das Vorbild lief im Bergischen Land und wurde später auf einem Schwelmer Schrottplatz der Abrechnung zum Kilopreis zugeführt, so ergaben es die Recherchen des Bitter Club International.

Bitter Rallye GT

Blendende Aussichten hatte ein anderes Projekt, dem von verschiedenen Seiten eine mehr als ausreichend große Marktnische attestiert wurde: der Rallye GT.

Kleine, offene Sportwagen waren nach der Sicherheitshysterie Anfang der siebziger Jahre und dem Niedergang der englischen Automobilindustrie weitgehend aus dem Angebot verschwunden oder fristeten als mehrmals modellgepflegte Zombies ein Schattendasein. Der Fiat 124 Spider trug Stoßstangen, die aussahen als seien sie für das Durchbrechen von Bankeingängen gedacht, am Alfa Spider wurde im Jahresrhythmus erprobt, wie sich eine hübsche Form mit immer mehr Plastik verunstalten ließ. Der letzte Aufguss des MGB war wegen US-amerikanischer Sicherheitsvorschriften höher gelegt worden, was ihn mit den feisten Gummistoßstangen wie einen mit Teilen aus einem Autoscooter reparierten DKW Munga aussehen ließ. Das um 1970 aufkommende „Sicherheitscabrio“, in



Vergessen von der Welt – der Bitter Blazer, Vorläufer der erst viel später populären Geländewagen mit Vollausrüstung und...

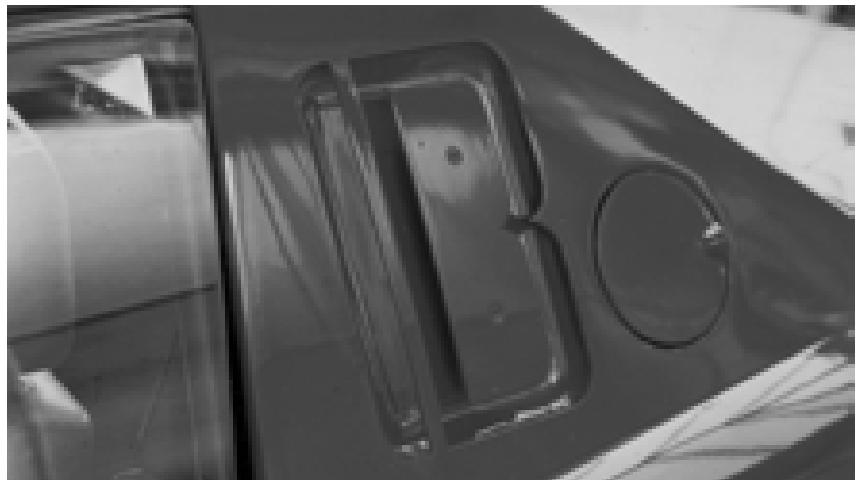


...als Superstecher im Autoquartett der Alptraum von Alice Schwarzer



Miami Vice! Nein, Schwelm, Berliner Straße. Von dort aus sollte der Bitter Rallye GT die (westliche) Welt erobern, und nach Florida wären sicher einige gegangen. 1.500 Vorbestellungen hatte Bitter

Anlehnung an eine Porsche-Modellbezeichnung landläufig Targa genannt, war in Gestalt des VW-Porsche 914 und Matra 530 beerdigt worden. Weder Leistung noch Eleganz boten diese Flops, und Individualität allein war nicht genug, um sich gegen ansehnlichere und vor allem günstigere Coupés wie den Ford Capri oder den Opel Manta durchzusetzen. Ein Manta B bildete die Basis des Bitter GT, dessen von Erich Bitter mit ein wenig Unterstützung durch Opel-Designer Hideo Kodama gezeichnete Form sehr eigenständig geriet. Teils war das beabsichtigt, teils aber auch den Eigenheiten der Basis geschuldet. Front und Heck wirkten italienisch, die unter Plexiglashauben abgedeckten Lampen gab es bereits bei Alfa Romeo, die doppelten runden Rückleuchten erinnerten an Ferrari. Die gedrungene Seitenlinie hingegen entsprang zunächst nicht etwa einem Geistesblitz seines Schöpfers, sondern resultierte aus der Höhe der Federbeindome vorn. Bitter machte aus der Not eine Tugend und aus der erzwungenen Bauhöhe der Front ein cleveres Zitat der coke bottle shape, die schon beim Opel GT großen Erfolg hatte. Obendrein verschaffte dieser Kunstgriff dem Bitter Rallye GT einen unverwechselbaren Auftritt, denn mochten auch einzelne Elemente andere Sportwagen zitieren – die Mischung war einzigartig. Zunächst wurde ein Manta bei Isdera in Leonberg „entkleidet“ und in drei Teile zersägt. Ein reiner Zweisitzer sollte der GT werden, schon der Handlichkeit zuliebe. Den ursprünglichen Plan, die Front etwas zu verlängern und darüber die klassische Frontmotor-Silhouette zu erreichen, gaben Erich Bitter und Isdera-Inhaber Eberhard Schulz aber schnell wieder auf, der vordere Teil der Bodengruppe wurde wieder angeschweißt. Die Verkürzung des Radstandes (und der Kardanwelle, aller Leitungen...) um zwanzig Zentimeter dagegen wurde umgesetzt. Vorderbau und Türschweller erhielten Verstärkungen, und über den B-Säulen wuchs schließlich ein Targabügel aus der der Kunststoffkarosserie. Mit dem markentypischen Hohen B im Bügel. Ein Volkssportwagen konnte und



Das Hohe B, hier im Dachbügel. Der Verlauf der Scheibe verrät, dass es sich um den handgefertigten Prototyp handelt – bei dem es am Ende bleiben sollte

sollte der GT nicht werden, dafür lag der Anteil an Handarbeit zu hoch – aber einigermaßen bezahlbar bleiben schon. Und das ließ sich über einen Targabügel leichter erreichen als über weitere Verstärkungen der Bodengruppe, die noch mehr teure Handarbeit erforderlich gemacht hätten. 40.000 Mark, das war der Zielpreis für die Einstiegsversion mit dem Zweiliter-Motor aus dem Manta, der den aerodynamisch günstig geformten GT auf respektable 200 km/h beschleunigen sollte. Für die Topversion sah Bitter einen bei Mantel vermittels einer Kurbelwelle mit 90 mm Hub auf 2,6 Liter vergrößerten Vierzylinder vor, dessen Charakter wohl an den durchzugsstarken Motor des SC 3.9 erinnert hätte, wäre es denn zur Produktion gekommen. Dazwischen rangierte der 2,4 Liter mit Vierventilkopf, 144 PS stark. Der Bitter Rallye GT wurde von der Fachpresse mit vielen Vorschusslorbeeren bedacht, stellvertretend sei ein Fahrbericht in der Auto, Motor und Sport 1984 genannt – und seine Produktion bei Steyr in Graz immer wieder aufgeschoben. Zunächst, weil wegen der Startschwierigkeiten des SC niemand Zeit für ihn hatte. Dann, weil der Aufbau des Vertriebsnetzes in den USA alle Kapazitäten beanspruchte. Es folgte der im letzten Zuverlässigen geschilderte Konkursantrag, von manchen bis heute fälschlich als Konkurs bezeichnet, worüber Erich Bitter sich durchaus ärgern kann. Auch, weil bereits 1.500 Vorbestellungen für den Rallye GT vorgelegen

hatten.

Als alles überstanden war, hatte der Manta B seine besten Zeiten bereits hinter sich, und die Produktionseinstellung zeichnete sich ab. Bitter hätte den GT vielleicht noch ein Jahr auf Bodengruppen aus der regulären Manta-Produktion setzen können und sich dann mit Teilesätzen bevorraten müssen. Ein Unterfangen, das seine finanziellen und logistischen Möglichkeiten gesprengt hätte, zumal der Verkaufspreis knapp kalkuliert war und weit höhere Stückzahlen als die des SC erfordert gewesen wären. Einen Prototypen gibt es, mehr bleibt nicht übrig vom Traum, einen Bitter für das Volk (der Prokuristen und leitenden Angestellten) zu schaffen. Wie richtig Erich Bitter mit dem Konzept gelegen hat, belegte nur kurze Zeit später der Erfolg des Mazda MX-5, den einige europäische Hersteller auch hätten bauen können, an dessen vermeintlich riskantes Konzept sich aber niemand herantraute.

Nachdem durch die im letzten Zuverlässigen geschilderten Umstände die Produktion des Bitter SC überraschend eingestellt worden war, galt es zunächst, einen Nachfolger auf die Räder zu stellen. Davon wird im nächsten Heft berichtet.

*Text: Stefan Heins *1662
mit Material von Reiner Köstner
*393, Joachim Stange *1795
Fotos: Dirk Balkmann *2475, Olaf
Trapp *136*