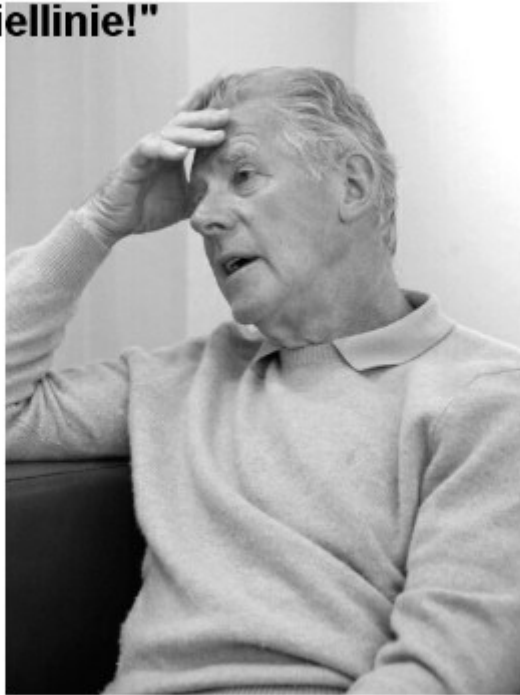


Der Herr des Monats ERICH BITTER - ZIEL142

(ursprünglich erschienen im August 2007 bei www.herrenzimmer.de)

Das schmale Stück Landschaft zwischen Ruhrgebiet und bergischem Land ist zuweilen durchaus malerisch. Die dramatische Brücke zwischen den beiden bewaldeten Hügeln gäbe die perfekte Kulisse für eine romantische Oper ab. Stünde zwischen ihren massiven Pfeilern nicht eine kleine, mit Eisfächchen und Preistafeln gespickte Bude einer Minigolfanlage, man könnte hier ohne Weiteres eine Wagner-Oper aufführen. Erich Bitter erscheint an diesem trüben Spätsommernmorgen im unauffälligen Omega CarAVan, lässig in Jeans und Pullover. Ein altes schieferverkleidetes Haus mit grünen Läden, gediegen und behaglich möbliert, beherbergt vorübergehend sein Büro. Der beschauliche Eindruck täuscht. Erich Bitter ist nicht der Mann fürs Beschauliche. War er auch nie. Bitter hat "bewegte" Jahre hinter sich und das in vielfacher Hinsicht. Berufliche Berg- und Talfahrten und Krankheiten. Drei, nach eigenem Bekunden, glücklich geschiedene Ehen. Erst Radrennfahrer, dann Autohändler, Autorennfahrer und Autoimporteur. Er hatte eine Firma für Rennbekleidung und wurde schließlich Autohersteller. Immer in Bewegung! Und immer ging es um Bewegung. Bis heute. Erich Bitter spricht von neuen Projekten mit demselben Enthusiasmus mit dem er Anekdoten und Geschichten erzählt und es wird klar: Bewegung hält jung.

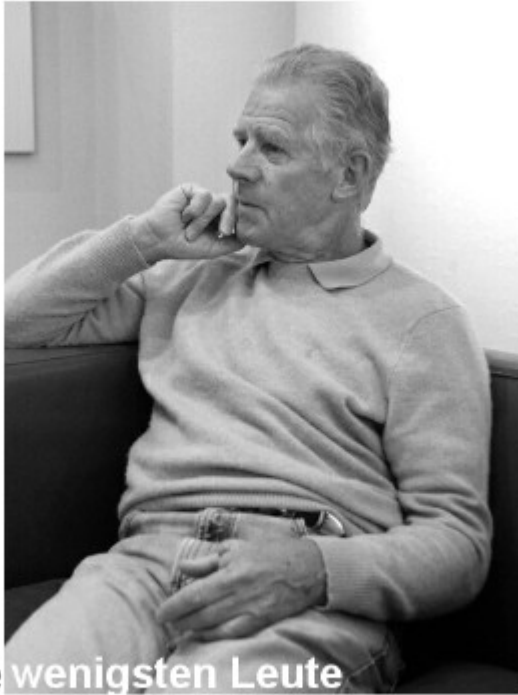
"...gewonnen wird auf der Ziellinie!"



Bitters Eltern besaßen in Schwelm, Köln und Düsseldorf drei Fahrradgeschäfte. Die Großmutter betrieb ein Schwimmbad. Bewegung und Sport waren alltäglich im Hause Bitter. Der Vater engagierte sich im Radport. So etwas prägt. Seit den späten vierziger Jahren fuhr der junge Erich Bitter Radrennen. Belegte mit 15 Jahren auf dem Tourenrad den 2. Platz in Kassel. Fuhr als Profi in den Fünfzigern für das Team Fichtel & Sachs. Wurde noch 1956 Dritter beim Straßenrennen in Hagen. Da war er schon längst mit dem Autovirus infiziert. Als ihm klar wurde, dass er aus gesundheitlichen Gründen im Radsport nie so gut werden könnte wie sein Siegeswille es verlangte, hörte er auf. Es folgte eine Karriere im Automobil-Rennsport. Fortan jagte er im selbst optimierten NSU Prinz über die Nordschleife.

Seinem Geschäftssinn ist er schon früh gefolgt. Er wurde, weil seine frisierten Prinzen so gut liefen, selber Händler für NSU. Später kamen Volvo, Saab und Jaguar dazu. Er versorgte, mit seiner Firma Bitter Rallye, die Rennszene mit Rennbekleidung. Zunächst aus England importiert, dann mit eigenen Produkten. Bitter entwickelt und propagiert den feuerfesten Rennanzug. Heute unverzichtbarer Standard, damals ein Novum, das vielen Fahrern das Leben rettete. Durch seine Erfolge im Rennzirkus der Sechziger ergaben sich zwangsläufig Kontakte zu den Ikonen der Zunft. Insbesondere Carlo Abarth wurde ein wichtiger Partner. "Der Mann war nicht einfach, eben ein "Commendatore"! Vergleichbar mit Enzo Ferrari oder Gianni Agnelli" erinnert sich Bitter. Seit 1964 war er Abarth-Generalimporteur, fuhr auch Rennen für das Abarth-Werksteam. Bitter: "Carlo Abarth war persönlich beleidigt wegen jedem Auto das dabei draufging. Zur Targa Florio 1969 wollte er mir kein Auto mehr geben." Zumal das Abarth-Team bei der Targa nie das Ziel erreicht hatte. Erich Bitter kaufte kurzerhand selbst einen Abarth 2000 S und fuhr als Privatfahrer. Zur Vorbereitung fuhr er eine Woche vorher nach Italien und trainierte auf einem BMW 2002. "...nach der einen Woche war das Auto fertig, einfach weich geritten, Totalschaden!" grinst Bitter. Er setzt im Rennen auf eine materialschonendere Taktik. Schwört seinen Co-Piloten Helmut Kelleners darauf ein, nicht über 8500 Touren zu gehen. Die erste Runde fährt Bitter selbst, Runde zwei und drei übernimmt Kelleners. Den Rest der Targa fährt Bitter allein! Kelleners hatte das Drehzahllimit nicht eingehalten. Am Ende gewinnt Bitter die Sportwagenwertung weil er es schafft, den ihn verfolgenden Porsche überholen zu lassen und so die letzte Runde einzusparen. "Als ich später in Carlo Abarths Büro kam sagte der " Du warst zu langsam!" In solchen Momenten ist Erich Bitter in seinem Element. Er war immer schon schlauer als die Anderen. "... schließlich hatte ich gewonnen!" feixt er. Dabei ist Erich Bitter weit entfernt von jeder Überheblichkeit und Arroganz. Er ist Schwelmer! Schwelm gehört geografisch zu Westfalen. Die Westfalen sind so, auch die am südlichsten Zipfel. Ehrlich, direkt und bodenständig. 1969 beendet Bitter seine Rennsport-Karriere. Beim Freitagstraining zum ADAC 1000 km Rennen auf dem Nürburgring richtet sich sein Abarth 1300 SP auf, gerät in Brand und landet verkohlt im Wald. Erich Bitter bleibt unverletzt - er trägt den feuerfesten Anzug - es ist sein dritter schwerer Unfall. Er beschließt das Schicksal nicht weiter herauszufordern. Während er die Geschichte erzählt, ist draußen vor dem Fenster der trübe Spätsommernmorgen einem wechselhaften Spätsommernmittag gewichen.

Wir sitzen bei Bitters Lieblingsitaliener. Bei Pasta und Weißwein erzählt Bitter weiter. Bauer wollte er werden, als Kind. Festverwurzelt in der bergischen Scholle. Bauer ist er geworden. Autobauer! Als Importeur, nicht nur von Abarth sondern auch von Intermeccanica, hat er sich oft über die miserable Fertigungsqualität der Italiener geärgert. Eine kurze Liaison mit einem Maserati endete in den späten Sechzigern mit einem Wasserproblem im Quattroporte. "Die hatten keine Abläufe in den Türen vorgesehen. Wenn das Auto eine Nacht im Regen stand, hatte ich morgens das Wasser in den Fußmatten stehen." Bitter wandte sich an Maserati und bekam den Tipp, Löcher in den Wagenboden zu bohren! Es keimte der Wunsch nach einem schönen Auto mit robuster, alltagstauglicher Technik. Fundig für die Basis wurde er bei Opel. Der 5,4 Liter Diplomat-B hatte einen robusten und starken Motor und die exzellente DeDion Hinterachse. Aber der große Opel war zu amerikanisiert und litt unter dem Image der Firma als Hersteller von Hülfräger-Autos. Erich Bitter hatte schon damals gute Kontakte zur Opel-Mutter General Motors. Besonders zu Robert "Bob" Lutz, damals Opel Verkaufsvorstand. Das einzige Auto, das Opel seinerzeit einen Imagewechsel hätte ermöglichen können, war der GT. Es fehlte aber etwas Feines im Oberklasse-Segment. Der Begriff "Premium" wurde erst viel später von Marketingstrategen erfunden. Opel hatte Ende der Sechziger auch den Italiener Pietro Frua mit der Aufgabe betraut, aus der Diplomat B Basis einen "Hingucker" zu machen. Frua entwarf einen Prototyp in klassischer Sportwagenmanier, angelehnt an die Formensprache eines Iso Grifo oder des späteren Maserati Ghibli. Der Frua Entwurf ist auf der IAA 1969 zu sehen und erregt als Opel CD großes Aufsehen. Frua erhält den Auftrag, zwei straßentaugliche Prototypen zu entwickeln. Dazu kommt es nicht mehr. Opel entzieht Pietro Frua kurzfristig den Auftrag wieder. Auf der IAA 1973 wird der Bitter Diplomat CD vorgestellt. Ähnlichkeiten zum Frua-Entwurf, im Namen und im Design sind vorhanden. Der Bitter Diplomat CD wird zu einem großen Erfolg. Knapp 400 Stück werden bis 1979 produziert. Im Jahr 1974 verkauft Bitter an die Hundert Fahrzeuge! Viele der Autos werden an Prominente verkauft. So begründen Sportler wie Paul Breitner und Rosi Mittermaier, aber auch Künstler wie Heino den Ruf des Bitter CD als Kultauto. Möglicherweise Erich Bitters beste Zeit. Im Gespräch, mehr als 30 Jahre später, spürt man noch heute den Stolz und die Freude über diesen Erfolg.



**"...die wenigsten Leute
haben eine Vorstellung davon,
was es bedeutet ein Auto zu
bauen!"**

Später knicken die Verkaufszahlen des CD ein. 1979 kann Bitter mit dem Nachfolge-Modell Bitter SC, auf Basis des 1977 vorgestellten Opel Senator, den Erfolg zunächst wiederholen. Auch der Senator leidet, trotz exquisiter, innovativer Technik, unter Opels Imageproblem in der Oberklasse. Erich Bitter bietet einen elegant eingekleideten 2+2 Sitz an. Später folgen ein Cabriolet und eine viertürige Limousine, welche viele Beobachter, und auch Erich Bitter selbst, für die formal gelungenste Variante des SC halten. "...ich hab damals leider keinen behalten, übrigens auch kein Cabrio! Jedes Auto ging direkt weg, das war damals so, leider!" bedauert Bitter heute! Es ist ihm ernst mit solchen Aussagen, gerade mal einen CD und einen SC beherbergt seine Garage aktuell. Nebenbei erwähnt: Die Zahl der produzierten 4-Türer schwankt zwischen vier (dokumentiert) und - möglicherweise sieben (Bitter) Stück. Was die Exklusivität dieses Autos belegt. Mitte der Achtziger Jahre stellt Opel die Produktion der ersten Senator Baureihe ein und lanciert ein gleichnamiges Modell auf Basis des Opel Omega. Auch dem SC ist damit die Basis entzogen.

Ein gewisses Muster des Scheiterns ist Erich Bitter durchaus bewusst. Und im Gespräch ist das keineswegs Tabu. Bitter ist eine Art Stehaufmännchen der deutschen Autoszene, der Autobranche allgemein. Und erfrischend uneitel ist er obendrein. Dennoch stellt sich die Frage, wie er diese Rückschläge verarbeitet hat? Die Antwort ist eher simpel: Erich Bitter ist, in gewisser Weise, Fatalist. Nicht im negativen Sinn, sondern eher im Sinne Epiktets: Jeder ist in seinem Leben verantwortlich für das, was beeinflussbar ist. Schicksalsschläge sind hinzunehmen. Es wohnt ihnen aber die Verpflichtung inne, das Beste daraus zu machen. Aber Erich Bitter ist auch Optimist und als solcher eben uneingeschränkt lebensbejahend. Kein geringerer als Ferry Porsche hatte ihm schließlich seinerzeit dazu geraten "...schreibe Deinen Namen auf das Auto" und begründete das mit der Bemerkung "Porsche klingt auch nicht besser!" Da verwundert es wenig, dass Bitter neue Projekte plant. Möglicherweise etwas vorsichtiger als in der Vergangenheit. Aber mit der gleichen Menge Herzblut, der gleichen Leidenschaft. Fest steht: Es wird ein neues Auto geben, das den Namen Bitter trägt. Im Oktober 2007 wissen wir mehr! Hier nur soviel: Es wird ein Viertürer. Vorstellung noch in diesem Jahr.....wir wissen auch wie er möglicherweise aussehen wird...weil wir die Geschichte kennen. Später, beim Espresso, wird das Thema konkreter: Die Probleme mit der Produkthaftung, wie schwer man solch ein Projekt heute versichern kann. Die Tatsache, dass der Vertrieb in der Automobilbranche heute anderen Gesetzen gehorcht... Das sind durchaus aktuelle Probleme im Leben des Erich Bitter. Aber er hat die Statur und die Fähigkeit diese zu meistern. Also wird die Bitter-Story noch lange nicht enden.

**"...schreib Deinen Namen an das Auto!
Porsche klingt auch nicht besser!"**



Erich Bitter ist kein Mann der sich entmutigen lässt. "Gewonnen wird auf der Ziellinie" ist einer seiner Wahlsprüche. Längst hat er mit GM eine neue Vereinbarung und plant als SC-Nachfolger den Typ III. Aber das Schicksal geht seine eigenen Wege. Der Typ III ist fast serienreif, da beschließt die damalige GM-Tochter Isuzu, die die Basis liefern sollte, die PKW-Produktion einzustellen. Bitter besinnt sich auf seine kaufmännischen Wurzeln und wird Zulieferer und Prototypenbauer für VW, gründet eine neue Firma und bezieht ein Büro in Braunschweig, in Rufnähe zur VW Zentrale, weil das Vertragsbedingung ist. Im Jahr 2003 wird erstmals über ein Projekt namens Bitter CD 2 gemunkelt. Auf Basis des Holden Monaro - Holden ist die australische GM Tochter - soll ein neues Sportcoupe entstehen. Der damalige CEO von Holden ist Peter Hanenberger, ein Duzfreund Erich Bitters aus Renntagen. Aber Hanenberger geht im Laufe der Projektentwicklung in den Ruhestand und sein Nachfolger, Chris Gubbey, fühlt sich an die Absprachen zwischen Bitter und Hanenberger nicht gebunden und handelt entsprechend. Wiedermal ist Bitter die Basis entzogen. Erich Bitter schafft es in einem grandiosen Kraftakt, seinen alten Freund Bob Lutz und Carl-Peter Forster einzuspannen. Forster war Opel Chef und ist mittlerweile für das Europa Geschäft verantwortlich. Bitters Intervention ist erfolgreich! Die Aktion erlaubt ihm, den CD 2 auf Basis des neuen Pontiac GTO weiter zu entwickeln. Dummerweise erweist sich der GTO letztlich als schwer verkäuflich und wird kurze Zeit nach dem Deal eingestellt. Bitter hat fast eine Million Euro investiert, davon viel eigenes Geld. Am Ende wird der CD II, trotz des anfänglich großen Medieninteresses, klammheimlich begraben.



**"142 Jahre alt will ich werden.....
....denken Sie mal nach. Warum
sollte das nicht gehen?"**

Wir kennen einiges aus dem Leben von Erich Bitter, aber lange nicht alles. Daher bleiben wir diskret. Ein solcherart bewegtes Leben hat unendlich viele Geschichten zu bieten. Wir hatten das Glück, Erich Bitter zu treffen und einige dieser Geschichten aus erster Hand erzählt zu bekommen. Dabei zeigte sich eines: Erich Bitter ist nicht nur ein Automann. Bei allem Enthusiasmus, bei aller Innovationslust ist Erich Bitter ein bisschen wie der Fels in der Brandung, und als solcher sehr heimatverbunden. Er mag keine Reisen, schon gar nicht mit Navigationssystem. Er ist auch kein Computermann, dafür hat er seine Mitarbeiter. Seine kontemplativen Momente findet er heute im Umgang mit Pferden und beim laufen. Erich Bitter ist viel mehr als nur "Automann". Nach eigenem Bekunden bestenfalls zu 60%. In seinem Übergangsbüro hängt ein Bild - es ist selbstgemalt - das einen Sonnenuntergang in Kalifornien zeigt. Er malt schon seit Jahren. Die Sonne des Erich Bitter geht noch lange nicht unter. 142 Jahre alt möchte Erich Bitter gerne werden. Befragt nach dem Hintergrund, kontert er grinsend: "Wieso nicht, was spricht dagegen?" Recht hat er! Niemand kann wissen was die Zukunft bringt, aber jeder kann Pläne schmieden, Träume haben. Und sich Ziele setzen. Denn genau das ist der Trick: Die eigenen

Ziele nicht aus den Augen zu verlieren.

Erich Bitter feierte am 11. August 2007 seinen 74. Geburtstag. Wir wünschen ihm für die kommenden - mindestens - 68 Jahre alles Gute! Bisher stand sein Leben in seiner Dramatik einer Oper nicht nach. Die wagnertaugliche Brücke war daher eine sehr passende Kulisse für dieses Treffen. Übrigens: Ich will seit dem Gespräch auch 142 Jahre alt werden! Warum eigentlich nicht?

Text: Matthias Gobel Fotos:
Lutz Keiss (©2007)