

Historie und Histörchen 8: Vom Messerschmitt bis Bitter

Hanns-Peter Thyssen von Bornemisza ist ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Der 1941 geborene Hamburger war Redakteur bei folgenden Blättern: „Deutsche Auto-Zeitung“, der heutigen „Auto-Zeitung“, „Die Welt“, „Welt am Sonntag“ und „Bunte“, zuletzt als geschäftsführender Redakteur. Viele Konstrukteure „deutscher Nachkriegs-Mobile“ wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu vielen Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte. Dieses Mal geht es um die Ursprünge des Messerschmitt Kabinenrollers und der Bitter-Geschichte.

Die Treppe rauf und runter

Fritz M. Fend, 26, war Konstrukteur in den Messerschmitt-Flugzeug-Werken. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs musste er sich einen neuen Job suchen. Angesichts der vielen tausend Kriegsinvaliden wollte Fend künftig für diese Invaliden Fahrzeuge bauen; sie sollten nicht – wie ihm begegnet – auf einem primitiven Holz-Brett mit Rädern, sich mit den Händen mühsam vorwärts bewegen. Um nun herauszufinden, welche Kräfte der Mensch entwickeln könnte, schnallte sich Fend einen Rucksack mit Gewichten auf den Rücken. Dann lief er im Treppenhaus seiner Mietwohnung in Rosenheim unterschiedlich schnell die Treppen auf und ab, notierte genau Zeit und Kraftaufwand. „Bei sehr kleinen Treppenabsätzen kommt sehr schnell die Grenze der Leistungsfähigkeit“, notierte Fend, „weil die Beine beim Austrippen der einzelnen Stufen einfach nicht mehr mitkommen.“

Aus den Werten erarbeitete Fend die Übersetzung für einen Fußpendelantrieb, später für einen Hebel zur Fortbewegung, wie er später die sogenannten "Holländer" trugen, das Traum-Kinder-Fortbewegungsmittel der Nachkriegszeit. Dazu baute Fend ein Dreirad-Einsitzer mit solchen Antrieben. Mit dem fuhr er nach München ins Landesarbeitsministerium und führte ihn dort im Innenhof den Ministerialbeamten vor, die aber wenig Verständnis dafür zeigten, dass Fend für die Produktion Fördermittel haben wollte. Doch mit Einführung der harten D-Mark wuchs der Wohlstand. Fend konnte

sich nun einen winzigen Fahrrad-Hilfsmotor mit 35 ccm Hubraum kaufen, den er seinem „Rollenden Brett“ anbaute: aus dieser Entwicklung entstand einige Jahre später, 1953, der Messerschmitt Kabinenroller KR 175. (Quelle: Fritz M. Fend)

Volle Auftragsbücher - alles storniert

Erich Bitter war voller Stolz. Auf der Internationalen Auto-Ausstellung 1973 hatte er ein Super-Coupé vorgestellt: Auf Basis des Opel Diplomat hatte er zusammen mit Opel den CD entwickelt, der in 1000 Exemplaren bei Baur in Stuttgart gebaut werden sollte. Und dieser CD geriet zum Glanzpunkt der IAA. Noch auf der Ausstellung schrieb er 176 Kaufverträge. Danach sollte der CD über Opel-Haupthändler zu haben sein. Erich Bitter schien es geschafft zu haben. Doch 14 Tage später wendete sich das Blatt völlig: der Rohölpreis stieg am 17. Oktober 1973 um 70 Prozent, Benzin wurde drastisch teurer. Der neue Kanzler Willy Brandt verordnete auf Autobahnen ein Tempolimit von 100 km/h sowie vier Sonntage, an denen niemand Autofahren durfte.

Autokäufer verlangten nun nach sparsameren Automobilen. Teure, durstige Autos waren out. Bei Erich Bitter gingen die Stornierungen aller Bestellungen für das CD-Coupe ein, auch die Opel-Händler kündigten gleich ihre eben geschlossenen Verträge mit Bitter. Dagegen standen Bitter die Verträge mit Baur über 1000 Fahrzeugen innerhalb von fünf Jahren ins Haus und die Abnahme von 1000 Fahrgestellen des Opel Diplomat. Ein Grund, im Boden zu versinken. Doch nicht für Erich Bitter.

Erich Bitter war ältester Sohn eines Fahrradhändlers in Schwelm, geboren am 11. August 1933. Natürlich wurde er nach Abschluss der Schule Radrennfahrer, musste aber wegen gesundheitlicher Probleme umsatteln, er wurde Autorennfahrer. Auf NSU Prinz, Saab, Volvo und Abarth fuhr er schöne Siege ein, nebenher baute er sich weitere Existenzen auf, etwa Rallye-Bitter, die erstmals in Deutschland Accessoires für Rennfahrer anbot, eine NSU-Vertretung, die später Saab vertrat. Sein Wunsch, Abarth-General-Importeur für Deutschland zu werden, erfüllte sich nicht. Dafür wurde er General-Importeur für Deutschland für die neue italienische Marke Intermeccanica. Es waren billig gebaute Sportwagen, die einfach am Straßenrand lackiert wurden. Weil die Verarbeitung deren Autos so schlecht war, er andererseits als Rennfahrer Kontakte zu Opel bekam, wurden bald die Ford-Motoren in dem Intermeccanica gegen Opel-Motoren ersetzt.

Umgekehrt kam der Wunsch von Opel zur Ankurbelung des Verkaufs der großen Opel-Modelle Kapitän, Admiral und Diplomat. Dies führte letztlich dazu, dass Opel Erich Bitter einen Vertrag gab, der ihn dazu berechtigte, Opel-Mechanik zu kaufen und zu verwerten.

Bitter erhielt alle Pläne, die Frua von einem Diplomat-Coupé erarbeitet hatte, und man kam überein, sich die Entwicklungskosten für ein solches CD-Coupé zu teilen. Mit dem Opel-Designer George Gallion begann Bitter, ein solches Auto zu entwerfen. Mit der Mechanik des Opel Diplomat entstand nach den Plänen von Bitter ein viersitziges Coupé mit weit heruntergezogener Front, Klappscheinwerfern, rahmenlosen Seitenfenstern und einem Schrägheck, bei dem das riesige Heckfenster als Heckklappe diente.

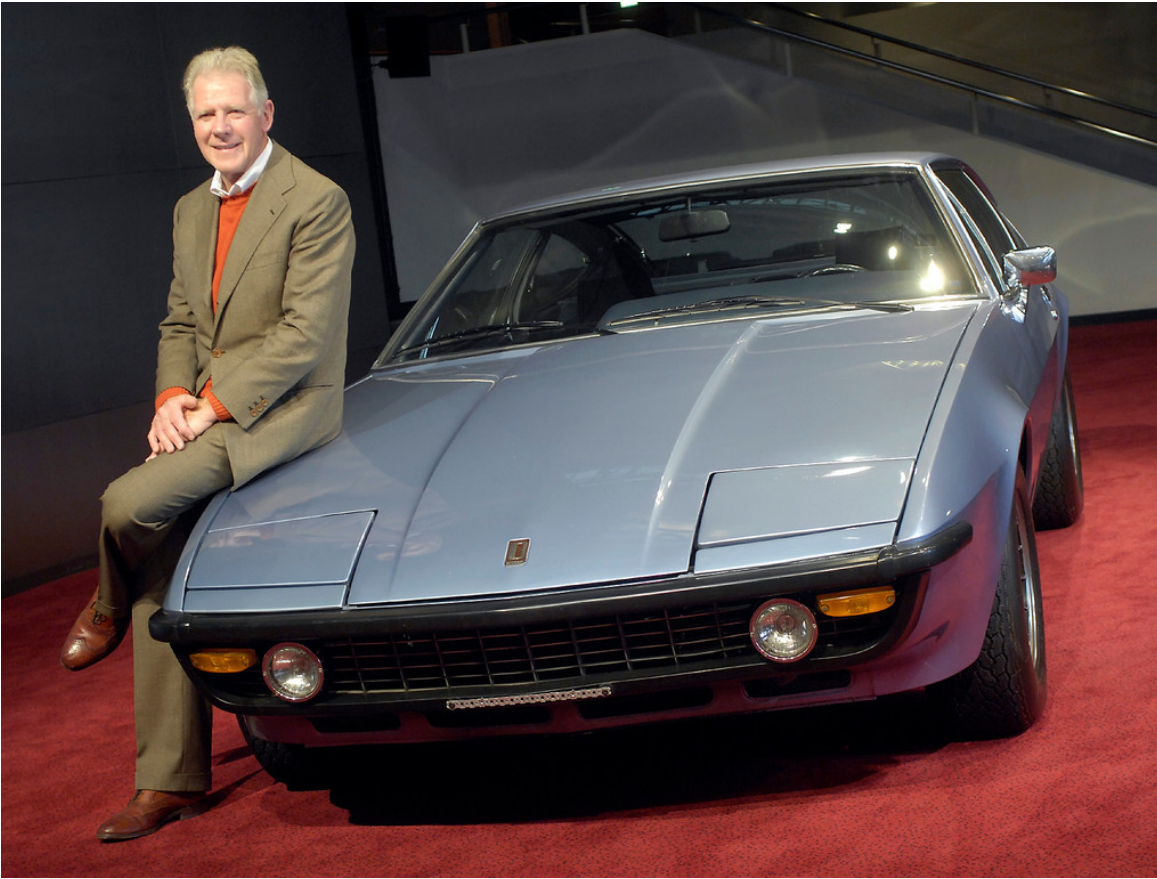
Mit 58 400 D-Mark war er an der oberen Grenze dessen, was wohlhabende Leute zu zahlen bereit waren. Im Dezember 1973 lief bei Baur die Produktion dennoch pünktlich an. Im Krisenjahr 1974 verkaufte er selbst die stolze Zahl von 95 Wagen. Im Bug arbeitete der serienmäßige Achtzylindermotor des Opel Diplomat mit 5,4 Liter Hubraum und 230 PS, nachgerüstet mit einem zusätzlichen Ölkühler, einem Hochleistungsquerstrom-Kühler und doppelten Elektrolüfter.

Besonders stolz war man bei Opel auf das Diplomat-Fahrwerk mit hinterer De Dion-Achse und innenbelüftete Bremsscheiben. Damit erreichte der 1760 kg schwere Wagen eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden und eine Spitze von 220 km/h. Allerdings war der Motor durstig: Normverbrauch 21,8 l/100 km. Bis Frühjahr 1980 wurden insgesamt 395 Autos gebaut und verkauft, doch dann brach die Nachfrage ab. Der Grund: Opel hatte seine große Baureihe 1977 wegen mangelnder Nachfrage ersatzlos eingestellt, und Erich Bitter konnte aus diesem Grunde auch keine CD-Mechanik mehr kaufen.

Bilder zum Artikel



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.



Erich Bitter bei der Essen Motor Show 2007.



Erich Bitter bei der Essen Motor Show 2007.



Erich Bitter bei der Essen Motor Show 2007.



Das Opel Diplomat V8 Coupé mit der Fahrgestellnummer 347 ist das letzte einer bei Karmann gebauten Kleinserie.



Das Opel Diplomat V8 Coupé mit der Fahrgestellnummer 347 ist das letzte einer bei Karmann gebauten Kleinserie.



Messerschmitt Kabinenroller.



Messerschmitt Kabinenroller KR-200.
