

## Bitter Diplomat CD

Im Anfang war, wie so oft, die Idee. Sollte es nicht möglich sein, fragte sich Ex-Rennfahrer und Rallye-Shop-Besitzer Erich Bitter, einen Traumwagen made in Germany zu haben?

Jetzt gibt es dieses Auto. Es hört auf den Namen seines Initiators, trägt ein großes B als Emblem, besitzt eine im Opel Styling entworfene Karosserie und wird durch eine Mechanik in Bewegung gehalten, die ebenfalls aus Rüsselsheim stammt. Laufen lernte das niedriger als ein Porsche auf der Straße kauern Elite-Mobil ohnehin im Opel-Versuch; hier wurden die entscheidenden Abstimmungsversuche unternommen – hier wurde auch untersucht, ob es dem Achtzylinder aus dem Diplomat nicht zu heiß in der ungewohnten Umgebung wird. Daß Bitter die Karosserieproduktion in den Händen des Stuttgarter Karosseriebauers Baur sehen wollte, ist kein Zufall: Der Schwaben-Betrieb, der unter anderem BMW-Cabrios produziert und Karosserie-Prototypen für viele renommierte Automobilfirmen herstellt, besitzt die nötige Erfahrung in der Fertigung kleiner Serien. Ein Qualitätsgefühl sollte der Bitter CD auf alle Fälle vermitteln – wer rund 60 000 Mark für ein Auto ausgibt, so sagten sich Bitter und Baur, möchte gerade in dieser Hinsicht nicht zu kurz kommen.

### Viel fürs Auge

Den anderen Anspruch potentieller Käufer, nämlich der Wunsch nach exklusiver, feiner Verpackung, versuchte man mit einer weichen, geschwungenen Linienführung zu befriedigen. Der Bitter sieht so aus, wie man sich einen Traumwagen eigentlich vorzustel-

len hat, und ganz genauso wirkt er auch auf das Publikum: Die Leute betrachten ihn ähnlich intensiv wie einen der etablierten Exoten, und da der Name Bitter in diesem fast durchweg italienisch klingenden Feudal-kreis noch gänzlich unbekannt ist, hält man ihn eher für einen Ferrari oder Maserati.

Das ist zweifellos viel Ehre für ein neues Auto, das auch im Innenraum den Wunsch seiner Erbauer nach besonderer Note nicht

herablassend in 50er Sprünge aufgeteilt, läßt wieder größere Welt erkennen.

Auf die praktischen Bedürfnisse der Insassen wurde genügend Rücksicht genommen: Die stark profilierten Sitze bieten trotz rutschigen Lederbezugs guten Seitenhalt, und hinter dem Frontmobiliar tut sich immerhin so viel Raum auf, daß zwei erwachsene Personen auf kurzen Strecken zufrieden sein können. Es fehlt ihnen ohnehin nur an Knieaum –

**Der kleine Kreis besonders exklusiver Autos hat durch den Bitter Diplomat deutsche Verstärkung bekommen. auto motor und sport fuhr das nationale Prunkstück.**

# EDEL BITTER

verhehlen mag. Auf Wunsch gibt es üppigste, durchdringend riechende Lederpolsterung, zur Grundausstattung zählen Veloursbezüge, elektrische Fensterheber und getöntes Glas.

Für die gelegentliche Verwendung von Opel-Teilen war man sich freilich nicht zu fein: Pedalerie, Handbremsgriff, Schalthebel, Zigarettanzünder und Tastatur stammen vom vergleichsweise gewöhnlichen Admiral und beruhigen und befremden in gleicher Weise. Ein 300 km/h-Tacho,

die Sitztiefe der hinteren Einzelfauteils ist dafür, daß es sich ja nur um einen Zweipluszwai handelt, sehr großzügig bemessen. Ein Gepäckabteil steht ebenfalls noch zur Verfügung; es faßt immerhin 170 Liter und wird von einer riesigen Heckscheibe, die von außen hochgeklappt werden kann, bedeckt. Schon ihr zuliebe sollte man das Rückwärtsrangieren mit dem Bitter immer in voller Konzentration absolvieren, denn Glas ist teuer – besonders dann, wenn es noch mit

Heizdrähten durchsetzt ist. Im Ersatzteilkatalog der 25 ausgesuchten Händler, die dieses neue Auto vertreiben, ist die Scheibe mit einem Preis von 1300 Mark aufgeführt.

Ungeachtet ihres Kleinstserien-Charakters (pro Monat entstehen nur zwölf Autos) erwies sich die Baur-Karosserie als qualitativ hochwertig: Türen und Hauben schlossen sauber – an ausreichender Steifigkeit der (teilweise sehr lang geratenen) Blechteile muß nicht gezweifelt werden. Auch auf schlechten Straßen waren keine Verwindungerscheinungen oder Klappereien zu verzeichnen, so daß sehr wohl der Eindruck entstand, gut untergebracht zu sein.

### Genug fürs Gefühl

Wer unter das Blech sieht, stößt auf durchweg vertraute Bilder: Der Bitter ruht auf einem um gut 16 Zentimeter verkürzten Opel Diplomat-Fahrwerk mit hinterer De Dion-Achse und wird durch jenen amerikanischen Großserien-Achtzylinder von Chevrolet angetrieben, der im Diplomat wahlweise zur Verfügung steht. Ebenso wie in dieser Limousine leistet der V8 auch hier 230 PS bei 4700 U/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von 43,5 mkg – den Antrieb nach hinten besorgt ein automatisches Getriebe mit drei Fahrstufen. Ein Schaltgetriebe ist nicht vorgesehen, und man vermißt es auch nicht; die Motor/Getriebe-Einheit zeichnet sich, wie bei amerikanischen Aggregaten dieser Größenordnung üblich, durch perfektes Zusammenspiel aus und unterstreicht den Charakter dieses Autos.

Einen wirklichen Sportwagen sollte man nämlich im Bitter Diplomat nicht sehen. Er erhebt zwar den Anspruch, schnell zu sein, nicht aber jemanden vom Stuhl zu reißen – daran hindert ihn vor allem sein hohes Gewicht von 1750 kg. Die 230 Pferde haben denn auch einiges zu tun,

#### VORZÜGE

- Gute Verarbeitungsqualität
- Reichhaltige Ausstattung
- Gute Sitze
- Guter Fahrkomfort
- Sichere Fahreigenschaften

#### NACHTEILE

- Für die Preisklasse nur mäßige Fahrleistungen
- Um die Mittellage nicht ganz exakte Lenkung
- Wenig Beinraum im Fond

FOTOS: STEFFEN

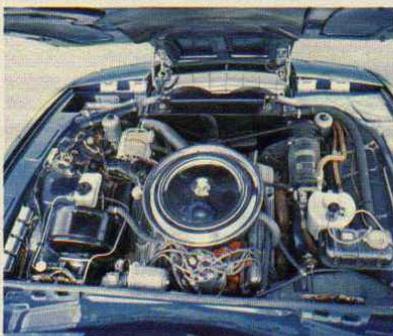
## Bitter Diplomat CD

verrichten ihre Arbeit jedoch mit unaufdringlichem Gemurmel und ohne in Wallung zu geraten. So kommt man durch bloßes Vollgasgeben in gut zehn Sekunden vom Stand auf 100 km/h und wird nach einer guten Weile 210 km/h schnell. Zu mehr reichte es beim Testwagen nicht, doch empfindet man das nicht als Mangel; 180 km/h sind auf der Autobahn leichtfüßig (und auch an Steigungen) zu halten und sorgen für insgesamt hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten. Der Geräuschpegel ist dabei bemerkenswert niedrig; die Karosserie zeichnet sich durch geringe Windgeräusche aus, und der Motor ist Weltmeister im Niedrigdrehen: 100 km/h entsprechen gerade 2200 U/min — man kann beinahe noch die Zündungen mitzählen.

Um den amerikanischen Achtzylinder thermisch gesünder zu machen und ihn den veränderten Bedingungen anzupassen, war eine ganze Reihe von Maßnahmen notwendig. So wurde ein leistungsfähiger Querstromkühler eingebaut, außerdem installierte man einen separaten, den Schmiermittelinhalt um drei Liter aufstockenden Ölkühler und zwei elektrische Ventilatoren, die im Bedarfsfall — wenn es, wie im Stadtverkehr, an Fahrtwinddurchsatz fehlt — mitlaufen. Im Testbetrieb, der teilweise bei hohen Außentemperaturen abgewickelt wurde, traten keinerlei Überhitzungen auf, so daß man den diesbezüglichen Vorkehrungen ausreichende Dimensionierung bescheinigen kann. Weniger zufrieden konnte man dagegen mit einem Teil der Kraftübertragung sein: Die Kardanwelle zeichnete sich durch last- und drehzahlabhängige Brummfrequenzen aus, was in den jeweiligen Bereichen für eine Störung

Die Rundinstrumente des Bitter sind in echtes Palisanderholz gebettet — am Armaturenbrett wurde ebenso wenig gespart wie an der übrigen Ausstattung. Auf Wunsch gibt es Lederpolsterung, die nicht nur vom Geruch her gut zum Stil dieses Autos paßt.





Die gläserne Heckklappe gibt den flachen, aber gut nutzbaren Kofferraum frei. Unter der vorderen Haube betätigt sich ein amerikanischer V8, der sonst im Opel Diplomat vorgesehen ist. Seine Stärke ist nicht allein Stärke; vor allem Laufkultur wird geboten.



**Bitter Diplomat CD**

des ansonsten vorherrschenden Komfort-Charakters sorgte.

Daß es diesen im übrigen tatsächlich gibt, zählt zweifellos zu den erfreulichsten Merkmalen des Bitter CD: Man schätzt ihn sehr schnell als gut motorisiertes Langstrecken-Auto, mit dem sich auch lange Distanzen ohne größere Anstrengungen zurücklegen lassen. Der gute Fahrkomfort ist daran maßgeblich beteiligt; das Schluckvermögen der Federung ist vor allem auf langen Bodenwellen sehr ausgeprägt, und es fehlt ebenfalls nicht an der Fähigkeit, kleine Unebenheiten geschmeidig zu überrollen. Kopfsteinpflaster-Passagen hinterlassen keinen bitteren Nachgeschmack – man merkt dem CD sehr positiv an, daß sich eine fähige Versuchsabteilung ausgiebig mit Abstimmungsfragen beschäftigte. Das wird ebenfalls bei der Wertung der Fahreigenschaften ersichtlich: Guter Geradeauslauf auch bei hohen Geschwindigkeiten und ein insgesamt neutrales Benehmen in Kurven, das sich allenfalls in schnell gefahrenen Spitzkehren in Übersteuerung wandelt, bestimmen den Grundcharakter dieses Autos, das nur sportlich, jedoch kein Sportwagen sein will. Der Fahrstil, der im Bitter nahezu automatisch vorherrscht, ist denn auch eher von Ruhe und Überlegenheit gekennzeichnet, zumal der amerikanische Motor seine eigene Philosophie mitliefert: Wer es wirklich eilig hat, sollte besser Porsche oder BMW 3.0 Si fahren.

Die vier Scheibenbremsen zeigten sich den im Straßenverkehr auftretenden Belastungen mühelos gewachsen und überzeugten durch gleichmäßiges Ansprechen. Verbesserungsbedürftig ist dagegen die Lenkung: Das servounter-

stützte Aggregat bietet speziell um die Mittellage herum wenig Spontaneität und läßt das Auto passiver erscheinen, als es unbedingt sein müßte.

□

Wohin der Bitter Diplomat CD als Kaufobjekt zielt,

wurde nach ausgiebiger Bekanntschaft schnell deutlich: Er wird keinen potentiellen Ferrari-Käufer vom Realisieren seines Entschlusses abhalten, und er kann selbstverständlich auch den Porsche-Absatz nicht bremsen. Denn seiner ganzen Art nach ist er etwas völlig anderes; sehr

gepflegt, sehr impressiv und – da kann man schon wegen des Preises sicher sein – äußerst exklusiv. Diese Exklusivität wird durch das Fehlen eines klingenden Namens, nur unwesentlich getrübt; denn für einen Bitter hält man den Bitter zuallerletzt.

Klaus Westrup

**Technische Daten und Meßwerte**

**MOTOR**

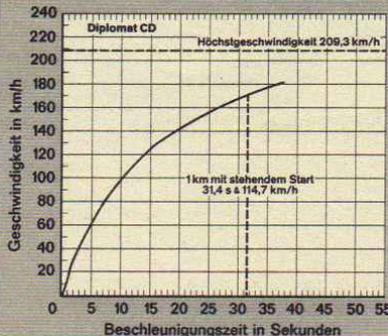
Achtzylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 101,6 x 82,6 mm, Hubraum 5354 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5 : 1, Leistung 230 PS bei 4700 U/min, spezifische Leistung 42,9 PS/Liter, maximales Drehmoment 43,5 mkg bei 3000–3200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4700 U/min) 12,9 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Nockenwelle im Kurbelgehäuse, Antrieb durch Zahnkette, über Hydrotöbel betätigte hängende Ventile, Überdruck-Flüssigkeitskühlung mit Pumpe, Kühlerinhalt 14,5 Liter, 2 thermostatisch gesteuerte Elektroventilatoren, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromöfilter, Öl-inhalt Motor 7 Liter, 1 Rochester Doppelregistervergaser, mechanische Benzinpumpe, 80 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 660 Watt.

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulischer Dreielement-Drehmomentwandler mit automatischem Dreigang-Planetenradgetriebe, Übersetzungen: I. 2,48, II. 1,48, III. 1,00, R. 2,08.

**FAHRWERK**

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten De Dion-Achse mit 2 Längslenkern und einem Dreiecklenker, vorn und hinten Schraubfedern, Gasdruck-Stoßdämpfer und Stabilisatoren, Kugelumlauflenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn und hinten belüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 14, Gürtelreifen 185/70 VR 14, wahlweise Felgen 7 J x 14, Reifen 215/70 VR 14.



**ABMESSUNGEN**

Radstand 2680 mm, Spur 1534/1536 mm, Außenmaße 4855 x 1845 x 1285 mm, Innenbreite vorn 1490 mm, hinten 1460 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 870 mm, hinten 830 mm, Sitztiefe vorn 470 mm, hinten 440 mm, Knieaum hinten 10–140 mm, Wendekreis links 11,3 m, rechts 11,2 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 180 Liter.

**GEWICHTE**

Eigengewicht vollgetankt 1750 kg (davon Vorderachse 960 kg, Hinterachse 790 kg, Gewichtsverteilung 54,8 : 45,2), zulässiges Gesamtgewicht 2200 kg, Zuladung 450 kg, Personenindexzahl 5,3, Leistungsgewicht 7,6 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 9,1 kg/PS.

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit . . . . . 209,3 km/h  
 Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)  
 0 bis 40 km/h . . . . . 2,8 s  
 0 bis 60 km/h . . . . . 4,9 s  
 0 bis 80 km/h . . . . . 7,0 s  
 0 bis 100 km/h . . . . . 10,3 s  
 0 bis 120 km/h . . . . . 14,0 s  
 0 bis 140 km/h . . . . . 19,6 s  
 0 bis 160 km/h . . . . . 26,5 s  
 0 bis 180 km/h . . . . . 36,8 s  
 1 km mit stehendem Start . . . . . 31,4 s

**INNENGERÄUSCH**

Leerlauf im Stand . . . . . 56 Phon (dBA)  
 Bei 50 km/h . . . . . 62 Phon (dBA)  
 Bei 80 km/h . . . . . 65 Phon (dBA)  
 Bei 100 km/h . . . . . 73 Phon (dBA)  
 Bei 120 km/h . . . . . 74 Phon (dBA)  
 Bei 140 km/h . . . . . 74 Phon (dBA)  
 Bei 160 km/h . . . . . 75 Phon (dBA)  
 Bei 180 km/h . . . . . 79 Phon (dBA)

**VERBRAUCH**

Testverbrauch . . . . . 21,1 L/100 km

**WARTUNG**

Inspektion und Ölwechsel . . . alle 10 000 km

**RICHTPREIS**

Diplomat CD . . . . . DM 58 400,-